

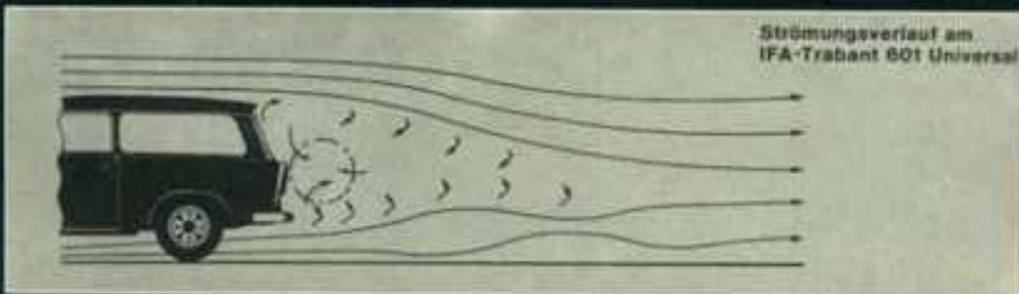


Trabant

Die Heckscheiben-Wasch-Wisch-Anlage für den PKW Trabant 601 S de Luxe Universal trägt der aerodynamisch bedingten starken Verschmutzungsneigung der Heckscheibe Rechnung. Bei hohem Verschmutzungsgrad ist mit

der elektrischen Heckscheiben-Wasch-Wisch-Anlage eine Säuberung der Heckscheibe gesichert. Die Anordnung und Größe des gewischten Feldes der Heckscheibe gewährleistet in Verbindung mit dem serienmäßigen Innenspiegel eine ausreichende Sicht nach hinten.

Strömungsverlauf am IFA-Trabant 601 Universal



Trabant

601 S de Luxe Universal
mit Heckscheiben-Wasch-Wisch-Anlage

TRABANT 601 UNIVERSAL „S DE LUXE“

Genau 9 Jahre ist es her, daß an dieser Stelle die letzte ausführliche Beurteilung der Trabant-Kombi-Ausführung erschien [1]. An Popularität hat der Universal keineswegs eingebüßt, bietet er doch dank des vergrößerten Stauraums zumindest einen Teil jener Vorzüge, die mit der Vollheck-Konzeption in der Gebrauchswagenklasse international zum Standard wurden. Jene vielfältige Nutzbarkeit und die Preisrelationen sind es, die seinen hohen Bedarf stimulieren.

Die gestalterischen Kompromisse, die den Zwickauer Plast-PKW immerhin schon 1 1/2 Jahrzehnte belasten, treten dabei in den Hintergrund. Allerdings kann man dem 1965 erschie-

nenen Kombi eine noch immer recht ansehnliche Heckpartie nicht absprechen. Substantielles ist es jedoch nicht, das den Hintergrund für den aktuellen Beurteilungsbericht bilden könnte. Wir nahmen die Detailverbesserungen der letzten Monate zum Anlaß für den folgenden Beitrag, in dem es neben der Bewertung der Ausstattungsvariante „S de Luxe“ im Kombi-Produktionsprogramm auch um die Aufarbeitung einiger noch offener Fragen geht. So veröffentlichen wir in diesem Rahmen die angekündigten Ergebnisse von TGL-Bremssmessungen [2], berichten über neuere Erfahrungen mit den Sicherheitsgurten im Trabant und erörtern praktische Fragen des Kraftstoffverbrauchs.



Bild 1 Trabant 601 Universal mit seinen vielen Nutzungsmöglichkeiten, hier in der Ausführung „S de Luxe“

Kurzbeurteilung des Universal „S de Luxe“

Auch die Kombivarianten werden mit der neuen profilierten Stoßstange ausgerüstet. Das Herstellerwerk entschloß sich zu einer besser gesicherten Anbringung der Plastecken, nachdem diese Teile beispielsweise an einem Testfahrzeug aus der Nullserie [2] durch die maschinelle Oberwagenwäsche abgestreift worden waren. Die Serienlösung mit eingedrückter Stahlblechbeilage ist diebstahlsicher, erschwert aber die Demontage (siehe S. 30 und 31).

Die Ausstattungsvariante „S de Luxe“ gibt es im Kombi-Programm seit Ende 1978. Rückfahrcheinwerfer und Nebelschlußleuchte gehören hier zum serienmäßigen Ausstattungsumfang. Während der Sicherheitsbeitrag für Nebelfahrt in jedem Fall zu begrüßen ist, bleibt die Wirksamkeit des Rückfahrcheinwerfers unter den Erwartungen.

Schade, daß die 6-V-Anlage mit herkömmlicher Gleichstromlichtmaschine keine Serienausrüstung mit Zusatzscheinwerfern erlaubt. Allerdings verdient hervorgehoben zu werden, daß der Trabant vor allem dank der hochliegenden Scheinwerfer eine recht gute Fahrbahnausleuchtung auch mit dem Abblendlicht bietet.

Zum Ausstattungsumfang des „S de Luxe“ gehört ein Radio. Statt des Tesla-Spider (12V) war in unserem Fahrzeug ein 6-V-Radio von Videoton (UVR) ohne Transverter eingebaut.

Wir stellten eine etwas verbesserte Trennschärfe fest, hatten aber verminderte Empfangsqualität bei geringer Lautstärke zu beklagen. Auch dieses Radio hat nur Mittel- und Kurzwelle.

Zusätzlich zum normalen Bodenbelag werden im „S de Luxe“ Einlegeteppiche verlegt, über deren Wert man sicherlich geteilter Meinung sein kann. Unbedingt von Vorteil sind dagegen die Sitzbezüge und Seitenverkleidungen aus dem Kunstleder „Gambiten“, das den vielleicht



Bild 2 Blick in den Stauraum des Universal „S de Luxe“ mit Fondablage



Bild 3 Herausgenommene Fondablage (2 Fotos: Wonneberger)

etwas strapaziöseren Einsatzbedingungen im Kombi besser standhält und auch leichter sauberzuhalten ist.

Zum Ausstattungsumfang des „S de Luxe“ gehören sowohl die mechanische Heckklappenverriegelung (Schiene) als auch die Abdeckung über dem Gepäckraum. Beides nützliches Zubehör, allerdings erwies sich die selbst-arretierende Heckklappenstütze als störanfällig und das Ersatzteil als schwer beschaffbar.

Neuerdings wird der Universal „S de Luxe“ mit einem zusätzlichen Heckscheibenwischer ausgerüstet. Die Waschdüse befindet sich über der Heckscheibe unterhalb der Dachkante. Ein Detail, das angesichts der besonders rasch verschmutzenden Heckpartie der Kombi-Ausführung des Trabant 601 sehr nützliche Dienste leisten kann.

In den übrigen Kategorien der Beurteilung erreichte der Universal-Testwagen unterschiedliche Bewertungen. Besonders positiv sind die erzielten Fahrleistungen und Verbrauchswerte einzuschätzen. Der Zweizylinder-Zweitaktmotor lag in seinen Leistungswerten offenbar an der oberen Grenze der Toleranz. In der Höchstgeschwindigkeit dürften die 106 km/h — gemessen nach 3000 km Fahrstrecke — noch nicht das letzte Wort sein.

Die gegenüber früheren Fahrzeugen erstaunlich große Tachometervoreilung erweckt beim unbefangenen Fahrer allerdings den Anschein, als erreiche er fast 120 km/h. In der Beschleunigung war dieser Kombi beispielsweise auf der 500-m-Strecke wesentlich schneller als der 1972 gemessene (siehe Tafel), und der Kraftstoffverbrauch lag im Durchschnitt um fast 1 l/100 km besser. Diese Werte bestätigen die Fortschritte im Detail, die hinsichtlich Leistungsstabilisierung am Triebwerk und besser angepaßter Kraftübertragung (Änderung der Getriebeübersetzung 1974) erreicht werden konnten.

Weniger günstig beurteilen wir dagegen die Entwicklung auf dem Geräusch- und Heizungssektor. Wie in einer Werksveröffentlichung festgestellt wird [3], liegt der Durchschnitt der Serienfahrzeuge im Innengeräusch an der oberen Grenze und im Außengeräusch sogar oberhalb der nach TGL zulässigen Grenzwerte. Hier bedarf es unserer Meinung nach erneuter Anstrengungen, zumal auch subjektiv bewertet, der Testwagen in der Geräuschentwicklung keine positive Sondererscheinung darstellte. Leider ist auch festzustellen, daß der mit dem Einsatz der Krümmerheizung erreichte Fortschritt im Laufe der Produktionszeit so gut wie völlig wieder zunichte geworden ist. Allein dem

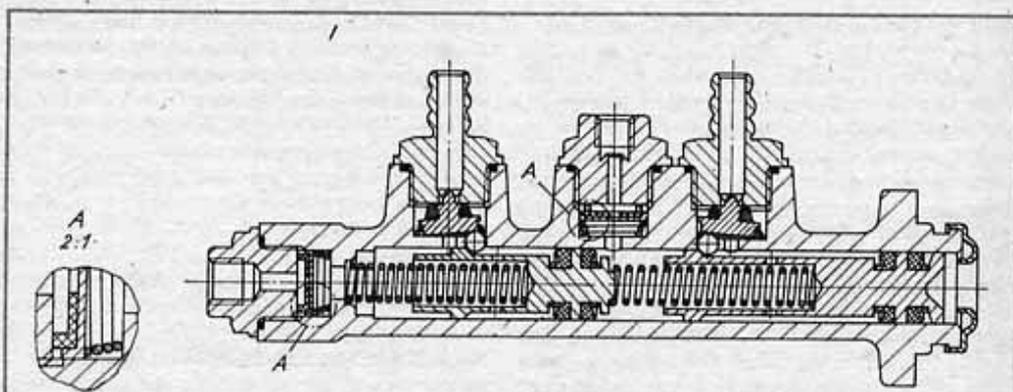


Bild 4 Schnittdarstellung des Hauptbremszylinders für die Zweikreisbremsanlage

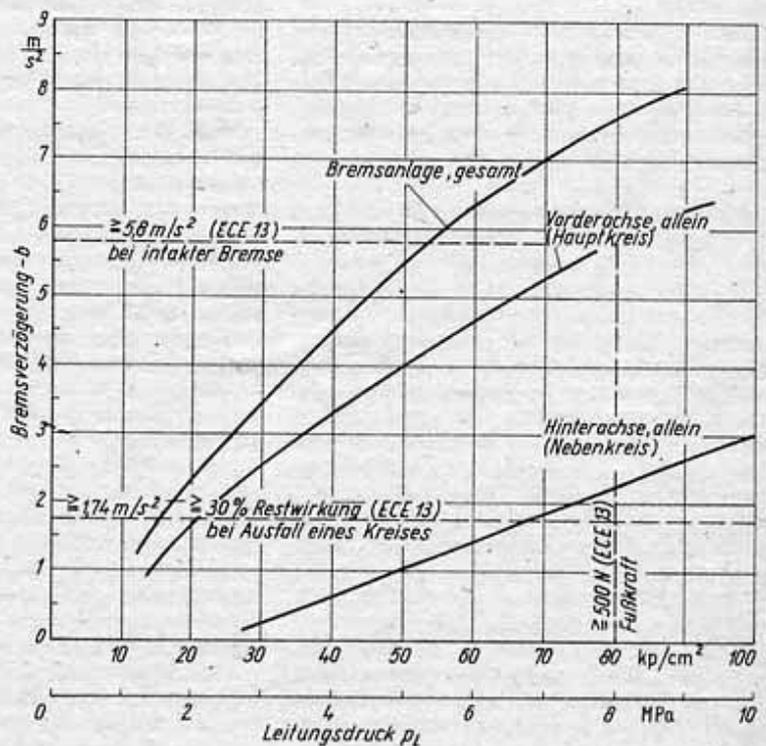


Bild 5 Ergebnisse einer Wirksamkeitsprüfung der Zweikreisbremsanlage nach TGL 39-852 Bl. 6

Wegfall der gewellten Krümmeroberfläche dürfte die reduzierte Heizleistung kaum anzulasten sein. Vielmehr spielen hier Toleranzabweichungen der Blechummantelung eine Rolle. Eine Reihe weiterer Mängel beeinträchtigen den sonst so erfreulichen Gesamteindruck dieses Testwagens. Gelockerte Schloßfalle an der Fahrertür, abgebrochener Türinnengriff, sich lösende Knöpfe an der Heizungs-Lüftungs-

Betätigung, blockierte Schösser an Seiten- und Hecktür durch selbsttätiges Lösen des gekonterten Betätigungshakens, abfallender Innenspiegel (gelöste Klebeverbindung), Fleckenbildung im Dachhimmel durch undichte Klebeverbindung, verlorengegangene Radnaben-Staubkappe.

Abgesehen von diesen Schwächen im Detail halten wir eine Überarbeitung der Fondsitzebank



Bild 6 Schrauben an der Schloßfalle lösten sich von selbst

für erforderlich. Zumindest für die Variante „S de Luxe“ müßte sich in Auswertung der in vielen Vollheckmodellen praktizierten Klappvarianten eine leichter und schneller zu handhabende Umlegemöglichkeit für die Fondsitzebank ergeben. Wünschenswert wäre es, bei dieser Gelegenheit den Sitzkomfort für die Hintersitzenden zu verbessern. Und wenn man über Sitze im Trabant spricht, dann darf man nicht verkennen, daß die nicht klappbaren Vordersitze die Einstiegverhältnisse in den Fond sehr erschweren und neben einem bodenverriegelbaren Kippmechanismus auch über eine spielfreie, leichtgängige Verstelleinrichtung verfügen sollten.

Zu den unverzichtbaren Bestandteilen eines hochbelastbaren Kombi zählt unserer Meinung nach ein rechter Außenspiegel. Ein kleines Detail, das angesichts mehrspurigen Straßenverkehrs, wesentliches zur Verkehrssicherheit beitragen könnte.

Noch einmal: Sicherheitsgurte im Trabant

Die Gurtragepflicht für Fahrer und Beifahrer besteht in der DDR nun genau ein Jahr. Sind die Probleme damit alle gelöst? Wir meinen: Nein. Wie in einer ausführlichen Veröffentlichung erläutert (4), ist es im Trabant besonders wichtig, daß die Gurte richtig angelegt werden. Probleme hatte es mit dem Verrutschen der Gurte im Schulterbereich gegeben, mit der Zugänglichkeit von bestimmten Betätigungseinrichtungen und mit dem sog. Mikroschlupf (selbsttätiges Lockern der Gurte während der Fahrt). Wir hielten es nun für legitim, anlässlich der vorliegenden Trabant-Beurteilung, den Stand der Dinge erneut zu überprüfen.

Wir hatten geschrieben: „... die richtige Gurteinstellung ist lebenswichtig“ (1). Anders ausgedrückt, wer nicht beachtet, daß nach dem Straffen des Schultergurtes auch der getrennt einzustellende Beckengurt eng anliegt, begibt sich in Gefahr für Gesundheit und Leben. Eben dieser Sachverhalt müßte jedem Trabant-Besitzer durch eine leicht verständliche Betriebsanleitung mitgeteilt werden.

Dazu ist folgendes festzustellen:

1. Die zugesagte Überarbeitung der Gurt-Betriebsanleitung liegt noch immer nicht gedruckt vor. Die bisherige Betriebsanleitung von Doblina halten wir in diesem Punkt für nicht aussagekräftig.

2. Unserem Testwagen lagen alle möglichen Zusätze zur normalen Betriebsanleitung bei (Radio, Antenne, Zweikreisbremsanlage, Nebel-

schlußleuchte usw.), aber keinerlei Betriebsanleitung für die Gurte.

3. Ein Kontrollgang zum Endmontageband ergab die gleiche Situation wie Ende 1979: Es sind bereits wochenlang keinerlei Gurthinweise beigegeben worden, weder die alten noch etwa neuere in bearbeiteter Fassung. Offenbar fühlt sich auch niemand für diese Fragen verantwortlich.

Diese Nachlässigkeit gerade in jenem Werk, in dem man sich so intensiv um die Einführung der Gurte und um ihre Tragpflicht bemüht hat, ist gelinde gesagt unverständlich.

Besserungen sind auf dem Gebiet des rutschsicheren Gurtsitzes und der Zugänglichkeit des Kraftstoffhahnes in Sicht. Letzterer soll eine Fernbedienung erhalten (siehe KFT 10/80), und die Mitte 1981 serienwirksam werdende Verstärkung des Mittelholms gestattet eine körpergerechtere Gurtanlenkung. Sie ist außerdem die Voraussetzung für die uneingeschränkte Anwendung von Automatikgurten.

Das selbsttätige Lockern der beiden Gurteile fiel uns deshalb besonders auf, weil es im Trabant wesentlich ausgeprägter auftritt als in anderen Fahrzeugen (z. B. Lada, Škoda, Polski Fiat 126 p). Es hängt sowohl mit den typspezifischen Einbauverhältnissen als auch mit den speziellen Gurtkonstruktionen zusammen. Wir ermittelten u. a. folgende Gurtlockerungen im Fahrbetrieb: Nach 202 km Autobahnfahrt:

Fahrer —
14 mm Schultergurt,
16 mm Beckengurt,
Beifahrer —
19 mm Schultergurt
19 mm Beckengurt.

Typisch ist jedoch, daß sich diese Lockerung auch nach wesentlich kürzerer Fahrstrecke einstellen kann.

Nach 20 km Stadtfahrt (unebene Fahrbahn)

Fahrer —
17 mm Schultergurt,
17 mm Beckengurt.

Ein manuelles Nachstellen (Straffen) beider Gurteile nach längerer oder kürzerer Fahrt ist also nach wie vor notwendig.

Zum Problem des Mikroschlupfes schrieb uns Doblina:

„Der sogenannte Mikroschlupf tritt nach unseren Informationen bei allen gebräuchlichen Verstelleinrichtungen von Sicherheitsgurten ohne Aufrolleinrichtung auf, d. h., daß sich der Gurt unter bestimmten Belastungen während der Fahrt (abhängig von Fahrbahnbeschaffenheit und Federungsverhalten des Fahrzeuges) in seiner Einstellung lockern kann. Veröffentlichungen von Prüfergebnissen ausländischer Vergleichserzeugnisse (BRD, GB, Schweden) bestätigen, daß stets ein bestimmter Mikroschlupf feststellbar ist (Test 495 in der Zeitschrift Test, Heft 4/1975 — Stiftung Warentest). Ausgehend von dieser Tatsache sind in der ECE-Regelung Nr. 16, Revision 2: „Einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Sicherheitsgurte und Rückhaltesysteme für erwachsene Personen in Kraftfahrzeugen“ konkrete Festlegungen zur zulässigen Größe des Mikroschlupfes bei vorgeschriebenen Prüfbedingungen enthalten. Entsprechend der Vorschrift 6.2.3.2. dieser Regelung darf demnach unter den nach 7.3. vorgeschriebenen Prüfbedingungen der Schlupf des Gurtbandes nicht größer sein als 25 mm und die Summe der Schlupfbewegungen für sämtliche Verstelleinrichtungen 40 mm nicht überschreiten (zutreffend für den von Doblina hergestellten Sicherheitsgurt mit voneinander unabhängigen Schultergurt und Beckengurt).

Die im Erzeugnisprüflabor unseres Betriebes durchgeführten Untersuchungen zum Verhalten der Verstelleinrichtung zeigten, daß die zulässigen Werte für den Mikroschlupf im allgemeinen eingehalten werden können. Bei der Mehr-

zahl der geprüften Gurte wurden die zulässigen Werte deutlich unterschritten.

Auch hier ist bisher von der für die Genehmigung unserer Sicherheitsgurte nach ECE zuständigen Prüfstelle (USMD — Prag), die eine quartalsweise Überprüfung der Produktion auf Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ durchführt, kein Funktionsmangel hinsichtlich der Verstelleinrichtung festgestellt worden. Dennoch war die Tatsache, daß vereinzelt die zulässigen Werte bei der Prüfung überschritten wurden, Anlaß, Sofortmaßnahmen einzuleiten (verstärkte Kontrolle zur Einhaltung der Montagetechnologie, speziell des Klemmstückes; quartalsweise Mikroschlupfprüfung).

Um den besonderen Bedingungen des PKW Trabant 601 (Federungsverhalten, Einbauverhältnisse) besser gerecht zu werden, sind Maßnahmen zur weiteren Verringerung des zulässigen Mikroschlupfes in Vorbereitung, deren Realisierung im 1. Halbjahr 1981 erfolgen soll.“

Die im vorliegenden Test festgestellten Werte überschreiten die Festlegungen also nicht, dennoch sind Besserungen notwendig. Abgesehen von möglichst baldigen Fortschritten auf dem Gebiet von Einfuhr bzw. Eigenproduktion von Gurten mit Aufrollautomatik halten wir es für wenig sinnvoll, wenn nur die Trabant-Käufer in der ČSSR in den Genuß von Anbringungspunkten für Fondsitze-Sicherheitsgurte kommen sollen. Aus der Meldung auf S. 32 kann man unschwer ablesen, daß es tech-

Tafel Vergleich von Meßwerten dreier Testfahrzeuge Trabant 601 Universal mit Radialreifen 145 SR 13 (P 33)

	KFT 1/72	KFT 4/76	KFT 1/81	
Höchstgeschwindigkeit	km/h	105	106	106 ¹⁾
Beschleunigungszeit 0—500 m	s	28,4	27,9	27,5 ¹⁾
Durchschnittsverbrauch	l/100 km	8,7	8,1	7,8

1) mit 300 kg Zuladung: 103 km/h und 29,2 s

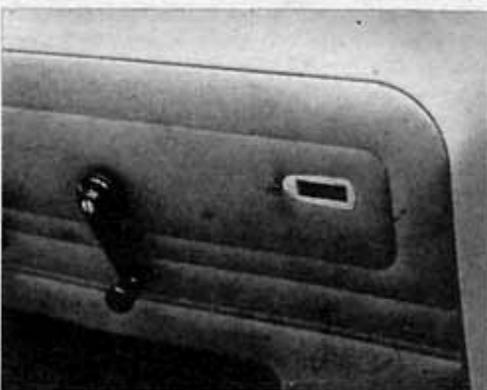


Bild 7 Abgebrochener Türinnengriff

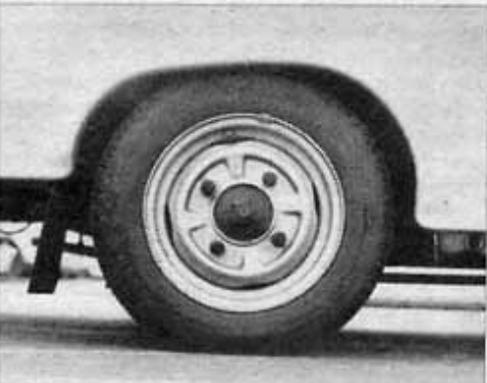


Bild 8 Staubkappe aus Plast ging während der Fahrt verloren

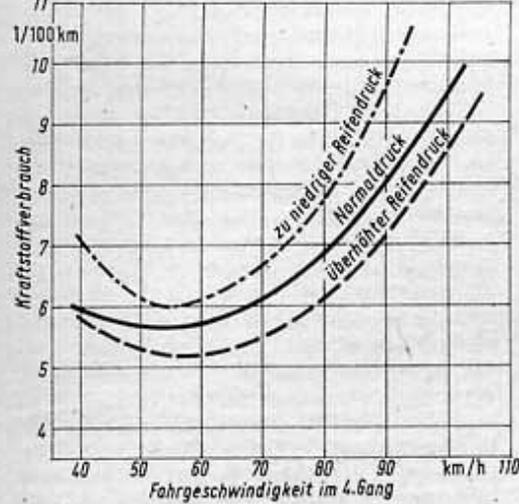


Bild 9 Kraftstoffverbrauchskurven im Vergleich (Trabant 601 Universal mit 150 kg Nutzmasse sowie Fahrer und Beifahrer Δ 150 kg, insgesamt also +300 kg) zu niedriger Reifendruck: alle Räder mit 100 kPa (1,0 kp/cm²) Normaldruck: vorn 140 kPa (1,4 kp/cm²) hinten 170 kPa (1,7 kp/cm²) Überhöhter Reifendruck: alle Räder mit 260 kPa (2,6 kp/cm²)



Bild 10 Seitenansicht des Testwagens Trabant 601 Universal „S de Luxe“ (Fotos: B./J.)

nologisch sogar einfacher wäre, alle Trabant-Karosserien mit diesen Punkten zu versehen. Sollte es tatsächlich nicht abzusehen sein, daß Doblina Fondsitze in ausreichender Stückzahl zur Verfügung stellen kann?

Zur Zweikreisbremsanlage

Als wir für die eingehende Beurteilung der Zweikreisbremsanlage Bremsversuche durchführten, hatten die Witterungsverhältnisse kein vollständiges TGL-Prüfprogramm zugelassen. Mit freundlicher Unterstützung eines Meßteams der Versuchsabteilung des VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau holten wir das jetzt nach. Wie das Diagramm zeigt (Bild 5), können die vom Werk angegebenen Durchschnittswerte [5] damit als erfüllt gelten. Die Zweikreisbremse des Testwagens erreichte und überschritt die von der ECE geforderten Mindestverzögerungen, auch mit jeweils nur einem funktionierenden Bremskreis.

Daß sich bei Ausfall eines Bremskreises nicht nur die Bremswirkung u. U. eklatant verringert, sondern daß auch die Bremswirkung unter diesen Bedingungen erst ganz am Ende des Pedalweges einsetzt, hatten wir ausführlich dargelegt [2]. In diese Veröffentlichung war auch die Schnittzeichnung eines Hauptbremszylinders aufgenommen worden, der fälschlicherweise nicht der Ausführungsvariante für den Trabant 601 entsprach. In dieser Darstellung fehlten die Vordruckventile, die zur Erhaltung des Restdruckes für Trommelbremsen erforderlich sind. Diese Vordruckventile sind gegenüber dem bisherigen Hauptbremszylinder neu gestaltet. Bild 4 zeigt nun die vollständige Schnittdarstellung des Hauptbremszylinders. Der VEB Bremshydraulik Limbach-Oberfrohn schrieb uns u. a. dazu:

„Der Zweikreis-Hauptzylinder für den Trabant ist das erste Erzeugnis einer Baureihe mit völlig neuem Wirkungsprinzip des Druckausgleiches. Bei bisherigen Lösungen des Druckausgleiches überstreicht die Manschette bei jeder Betätigung die rechtwinklig zur Gehäusehauptbohrung angeordnete Ausgleichsbohrung oder der Ausgleich erfolgt über axial angeordnete durchmesser- und hubabhängige Ventile. Die neue Systemlösung wird weiterhin noch dadurch charakterisiert, daß kein Sekundärraum mehr vorhanden ist, was sich günstig auf Baulänge und Materialbedarf auswirkt. Das neue Wirkprinzip des Druckausgleiches, verbesserte Dichtmanschetten sowie die veränderte stoffliche Basis der Kolben sind die Voraussetzung dafür, daß mit diesem neuen Zweikreis-Hauptzylinder eine Verdoppelung der Grenznutzungsdauer erreicht wird. Das ist bei

ständig steigender Verkehrsdichte mit zunehmender Bremshäufigkeit ein echter Beitrag zur aktiven Fahrsicherheit. Außerdem wurde der Zylinderdurchmesser von 19,05 mm in 19,00 mm geändert. Obwohl dadurch keine spürbaren Auswirkungen eintreten, ist es notwendig, auf diesen Umstand hinzuweisen, weil damit bei der Durchmesserfestlegung von Zoll- auf metrisches System umgestellt wurde.“

Fahren ohne Mehrverbrauch

Die Tafel läßt erkennen, daß die im Laufe der Jahre durchgesetzte Leistungsstabilisierung am Motor tatsächlich zu leicht ansteigenden Fahrleistungen und zur Herabsetzung der Verbrauchswerte geführt hat. Die Kraftstoffverbrauchskurve im Bild 9 (mittlerer Zug für Normaldruck — Herstellerangabe) läßt ein Verbrauchsmilieu bei 55 km/h mit rd. 5,7 l/100 km erkennen. Der ausgeprägte Anstieg bei noch niedrigeren Geschwindigkeiten hängt mit den dabei steigenden Spülverlusten des Zweitaktmotors zusammen. Bis 80 km/h bleibt der Verbrauch unter 7 l/100 km und damit in Grenzen. Mit einem Wert von 9,5 l/100 km bei 100 km/h schneidet der Trabant beim Vergleich mit Viertakt-PKW besonders schlecht ab (z. B. Škoda 120 L: 6,4 l/100 km bei 100 km/h). Wirklich sparen kann man mit dem Trabant z. B. dann, wenn man statt der Autobahn eine zügig zu befahrende Landstraße zum gleichen Zielort wählt. Wir erprobten es auf der Landstraße von Berlin nach Dresden (> 200 km; F96). Für die Hinfahrt ergaben sich unter Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h (Tachometer) 6,65 l/100 km (Stadtfahrten in Dresden 8,2 l/100 km) und zurück 7,75 l/100 km, im Durchschnitt also von 7,2 l/100 km. Eine Einsparung von im Durchschnitt 1 l/100 km ließe sich durch stark erhöhten Luftdruck erreichen (untere Kurve im Bild 9). Mit dem von uns gewählten Reifennendruck von 260 kPa (2,6 kp/cm²) ist die Komforteinbuße durch härteren Ablauf zumindest auf der Autobahn durchaus noch vertretbar. Allerdings lehnt der Hersteller einen solchen Überdruck mit der Begründung geringer Verschleißfestigkeit ab. Lediglich 20 kPa (0,2 kp/cm²) Überdruck sind bei Autobahnfahrt zulässig. Wie hoch die Verluste sein können, wenn der Reifennendruck zu niedrig ist, zeigt die obere Kurve im Bild 9. Bei 40 km/h steigt der Verbrauch mit den von uns gewählten 100 kPa (1,0 kp/cm²) auf über 7 l/100 km und bei 95 km/h auf 10,5 l/100 km an! Die kontinuierliche Kontrolle des Reifenluftdrucks kann also bedeutende Mengen an Kraft-

stoff sparen helfen. Die Meßergebnisse zeigen aber auch, daß die vor einiger Zeit verschiedentlich geforderte Reduzierung des Reifenluftdrucks am Trabant mit dem Ziel der Komfortverbesserung (Eigenfederung des Reifens), wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Den größten Kraftstoffverlust kann man zweifellos durch einen zu lange betätigten Starterzug erzeugen. Wir ermittelten den Verbrauch mit gezogenem Starterzug und waren selbst erstaunt, daß es nicht weniger als 23 l/100 km sind, die der Trabant dabei verbraucht (unbeschleunigte Fahrt, 48 km/h). Nach dem Startvorgang bedarf es also ständig der Aufmerksamkeit. Eine Kontrolllampe könnte jedoch ebenfalls nützlich sein und Verluste vermeiden.

Schlußbetrachtung

Oft wurden wir gefragt, wie es um die Zukunft des Trabant bestellt sei. Ohne für die Beantwortung die eigentlich kompetente Stelle zu sein, ist wohl eine noch relativ lange Produktionszeit für das derzeitige Baumuster abzusehen. Angesichts dieser Sachlage muß man jeden noch so kleinen Weiterentwicklungsschritt bedauern, der in der Vergangenheit mit dem Blick auf größere Veränderungen unterblieben ist. Unserer Meinung nach müßte der Rahmen voll ausgeschöpft werden, den die Trabant-Konzeption noch immer bietet. An vorderer Stelle im Katalog der technischen Forderungen sollten unserer Meinung nach stehen: 12-V-Elektrik, Sicherheitspaket mit Scheibenbremsen an den Vorderrädern, Schraubenfederfahrwerk und Karosseriekorrekturen, letzteres zumindest dann, wenn ohnehin neue Werkzeuge eingesetzt werden müssen. Ansätze in diesen Richtungen hatte es früher schon einmal gegeben. Sie sollten unter den heutigen Bedingungen auf ihre erfolgversprechende Verwirklichung untersucht werden, und zwar ganz gleich, wie sich die motorische Zukunft des Zwickauer Kleinwagens tatsächlich gestaltet.

(15153) knut

Literatur

- [1] KFT beurteilt Trabant 601 Universal. Kraftfahrzeugtechnik (1972) Heft 1, S. 26 bis 29.
- [2] KFT fuhr Trabant 601 S de Luxe mit Zweikreisbremse und neuen Details. Kraftfahrzeugtechnik (1980), Heft 4, S. 117 bis 119.
- [3] Hübsch, E.: Überwachung der Innen- und Außengeräusche. Kraftfahrzeugtechnik (1980) Heft 10, S. 296 und 297.
- [4] KFT beurteilt Sicherheitsgurte im Trabant 601. Kraftfahrzeugtechnik (1980) Heft 1, S. 22 und 23.
- [5] Fickelscherer, G.: Trabant 601 mit Zweikreisbremse. Kraftfahrzeugtechnik (1979) Heft 9, S. 267 und 268.