

Kraftfahrzeugtechnik beurteilt: Neuheiten am Trabant 601

Zwei Abschnitte von Serienverbesserungen sind es, über deren Abschluß an dieser Stelle zu berichten ist. Zweifellos markieren auch sie noch nicht das Ende der „großen Zeit der kleinen Schritte“, wie wir den Trabant-Entwicklungsweg in den letzten Jahren bezeichneten. Allerdings erfüllt der Übergang auf die 12-V-Elektrik und auf den neuen Radantrieb mit Gleichlaufgelenkwellen nicht nur heutige, sondern bestimmt auch künftige Anforderungen.

Mit den beiden Entwicklungsschritten wurden wir auf verschiedene Weise bekannt. Während uns ein „Universal“ mit dem Verbesserungspaket rund um die 12-V-Anlage gewissermaßen für einen Wintertest zur Verfügung stand, lernten wir die ab Mai in Serie gegangenen Einzelheiten bei der Kurzzeiterprobung eines zusätzlichen Nullserienfahrzeugs kennen.

wirklicht. Basis ist eine Drehstromlichtmaschine, die maximal 14 V und 42 A erzeugt. Wesentlicher Vorteil gegenüber dem 6-V-Bordnetz ist – neben den geringen Spannungsabfällen in den Leitern – die genaue Einhaltung der zulässigen Spannungstoleranzen, die der elektronische Regler garantiert. Das gilt sowohl für die Begrenzung von Spannungsabfällen, womit sich die Starticherheit erhöht, als auch für die Vermeidung von Spannungsspitzen, die bisher die Batterienutzungsdauer beeinträchtigen konnten. Die Funktion des elektronischen Reglers erkennt man mitunter sogar optisch. Wenn die Ladekontroll-Lampe erst bei Drehzahlen über 1000 U/min verlischt, ist das bei der 12-V-Anlage ein Zeichen dafür, daß der Ladestrom bei voller Batterie „abgeregelt“ wird. Wie auf dem Feld der Technik so häufig, lassen sich auch hier die Vorteile nicht ohne

Zugeständnisse „erkaufen“. Beispielsweise hat der Trabant-Motor nun mehr als die doppelte Maximalleistung der Drehstromlichtmaschine (0,6 kW) aufzubringen, das erhöht unter Last zwangsläufig den Kraftstoffverbrauch und beeinflusst den Motor-Leerlauf. Allerdings bietet diese 12-V-Anlage besonders da Reserven, wo das 6-V-Netz bereits bis an seine Grenze ausgelastet war.

Der Anlasser dreht den kleinen Zweizylinder-Motor mühelos und mit wesentlich höherer Drehzahl durch als bisher. Schwierigkeiten mit dem Anspringen hatten wir auch nicht nach der kältesten Nacht mit -12°C (Startzeit $< 10\text{ s}$). Das Werk gibt an, daß die Starticherheit bis -18°C stabilisiert werden konnte. Selbst bei Temperaturen von -25°C wird mit voller Batterie ein sicheres Anspringen des Motors erreicht.

An dieser Stelle ein Tip zum Kraftstoffspa-



Bild 1 Trabant 601 Universal mit den neuen Hump-Feigen und besserer Bremslüftung



Bild 2 Heckpartie des Universal „S de Luxe“ mit Heckscheibenheizung, Heckwischer, Nebelschlussleuchte und Rückfahrscheinwerfer

Zum Serienfahrzeug mit den Verbesserungen ab Oktober 1983

Bei unserem Testfahrzeug handelte es sich um einen Trabant 601 „Universal“ in der Ausführung „S de Luxe“ – der Ausführung, die alle Neuerungen des Trabant-Programms enthält.

Zwei Bemerkungen vorab:

- mit dem kleinen Kombiwagen konnten wir uns dank der vervollständigten Ausstattung recht gut anfreunden und das trotz seiner jahrzehntealten Konzeption,
- weniger glücklich erscheint uns die Typbezeichnung, denn viele Attribute unseres Testwagens sind zwar gut und nützlich, kaum aber „Sonder“ noch „de Luxe“. Sicher kann man die Modellvarianten sachlicher bezeichnen.

Zur 12-V-Anlage

Es war ein weiter Weg bis zu Ihrer Verwirklichung, obwohl sie schon so oft und lange – auch in der KFT – gefordert worden war. Nun haben die Beteiligten aber wirklich „Nägel mit Köpfen“ gemacht und den aktuellen Stand der Technik auf diesem Gebiet ver-

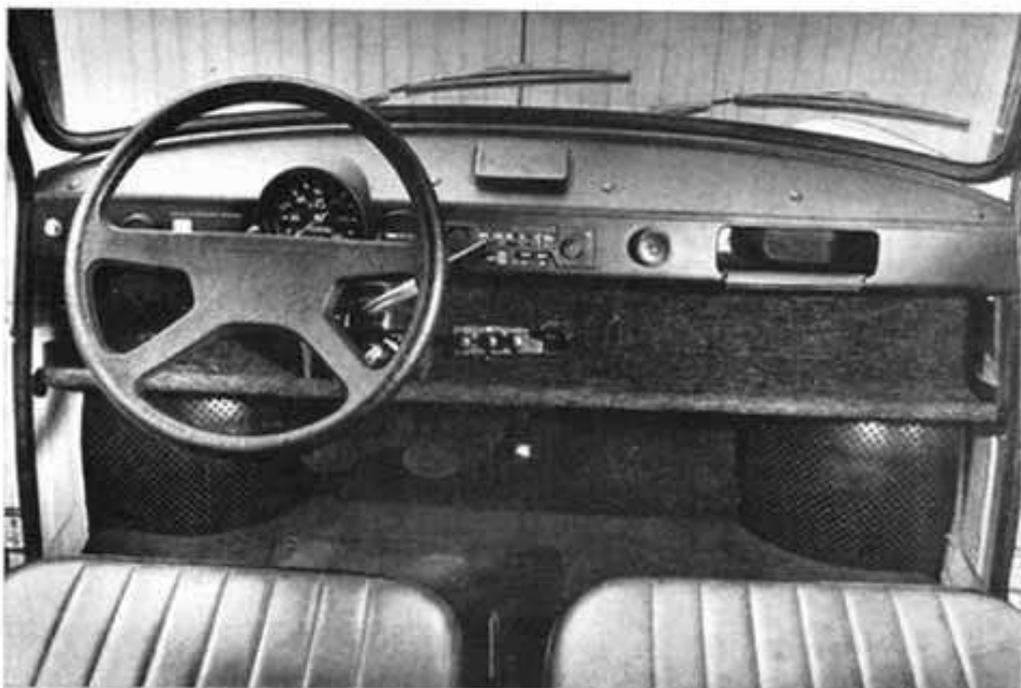


Bild 3 Blick auf die Instrumententafel und die großtägliche Ablage darunter

ren: auf die „Kraftstoffspritze“ beim Abstellen des Motors (Startzug ziehen und Zündung ausstellen – eine vielfach praktizierte Methode) kann man nun völlig verzichten. Die 12-V-Anlage bietet unter allen winterlichen Bedingungen Startersicherheit. Diese Startersicherheit war es auch, wegen der man auf den Fliehkraftzündversteller noch nicht verzichtete, zumal sich Vermutungen in bezug auf mögliche Kraftstoffeinsparungen als nicht korrekt erwiesen. Auf den mechanischen Fliehkraftzündversteller wird man erst dann verzichten, wenn seine Funktion anderweitig, etwa von einer elektronischen Zündung, realisiert wird.

Für das Startverhalten ist es von Bedeutung, daß dieser Zweizylinder-Zweitaktmotor mit Einlaßdrehschieber und Vorverdichtung im Kurbelgehäuse über rel. lange Ansaugwege mit wechselnden Strömungsrichtungen verfügt. Dabei kann Kraftstoff aus dem Ansauggemisch „ausfallen“ und das Gemisch abmagern, so daß der Motor eine recht beträchtliche Anzahl von Umdrehungen bis zum

Selbstlauf benötigt. Eine Tatsache, die während der Einlaufphase von Zylinder und Kolbenringen noch deutlicher zutage tritt, vom Anlasser aber dank der Reserven im 12-V-Netz mühelos verkraftet wird.

Ein zuverlässiger Speicher für die elektrische Energie ist die neue 12-V-Batterie mit einer Kapazität von 38 Ah. Dank vollständigem Überzug mit Vergußmasse wurde ihre Gasdichtheit verbessert. Daß sie kein transparentes Plastikgehäuse erhielt ist zwar schade (Füllstandskontrolle, Mehrfach-Zellenverschluß), dafür ist diese Variante regenerierbar (Zellenaustausch). Für die Polschuhe gibt es unserer Meinung nach bessere Lösungen mit geringerem Materialaufwand.

Zur Heckscheibenheizung

Die Leistungsreserven der 12-V-Elektrik nutzte das Werk zu allererst für eine Zusatzeinrichtung, die der Verkehrssicherheit dient: der Heckscheibenheizung. Im Winterbetrieb schafft es die Fahrzeugheizung im Trabant nicht oder nur spät, die Heck-

scheibe vom Beschlag frei zu halten. Dies nimmt ihr nun die Heckscheibenheizung ab. Sie wirkt recht rasch und wird auch mit dünnen Eisschichten von außen fertig. Sie wird sowohl an der Limousine (75 W) als auch am Kombi (63 W) eingesetzt (Ausführung „S de Luxe“). Die Leiteranordnung wurde beim Universal genau anders herum gewählt als bei der Limousine. Damit soll eine rasche Freigängigkeit des Scheibenwischers erreicht werden. Außerhalb der Frostperiode wäre es allerdings günstiger, wenn die Scheibe zuerst im oberen Bereich frei würde.

Für die bessere Sicht nach hinten soll natürlich auch der Heckscheibenwischer sorgen. Es ist aber so angeordnet, daß sein Wischerfeld einige Zentimeter zu klein ist und genau jenen Streifen an der Oberkante des Fensters nicht wischt, der für die „Rücksicht“ großer Fahrer am wichtigsten ist. Übrigens befriedigten bei uns weder die Wischerfunktion (ohne Endausschalter, zu laut) noch der Drehschalter mit seiner Schaltunsicherheit.



Bild 4 Vordersitze mit Kopfstützen



Bild 5 Relativ großer Abstand vom Hinterkopf zur Kopfstütze

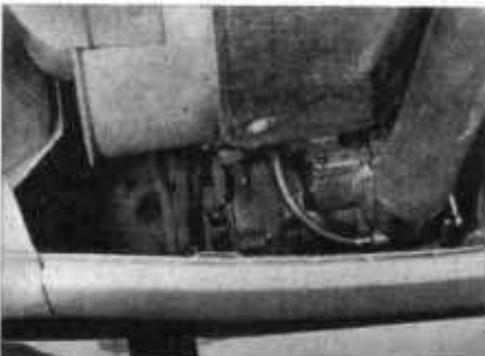


Bild 7 Unter dem Kühllüfter liegt die rel. groß bemessene, aber nicht sehr geschützte Drehstromlichtmaschine

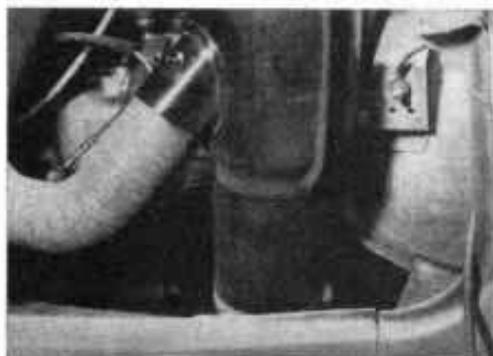


Bild 8 Dämpfendes Gummiröhr zwischen Vorschalldämpfer und Heizungsgeräuschdämpfer

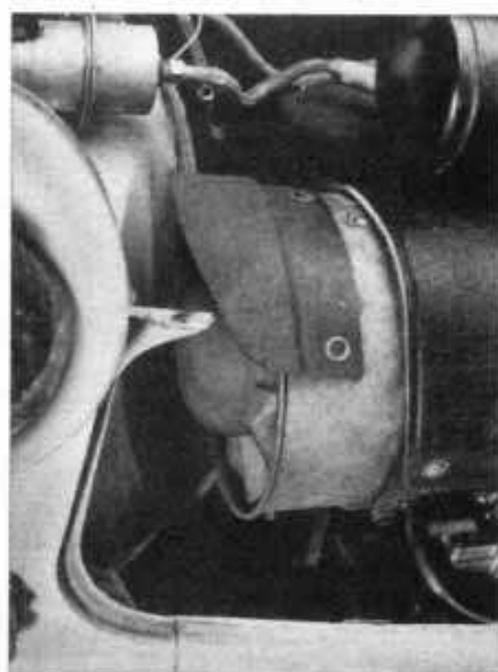


Bild 6 Kühllüfter des Trabantmotors, der nicht mehr mit Spannbänd, sondern mit einer Verschraubung befestigt wird



Bild 9 Die neue 12-V-Batterie mit einer Kapazität von 38 Ah



Bild 10 12-V-Scheibenwaschanlage mit Elektropumpe und ECE-gerechte Anbringung der Zweiklangfanfare

Besser als der Drehschalter funktioniert der Kippschalter (nach Werksterminologie: Wippschalter) für die Heckscheibenheizung. Die beiden noch freien Felder täuschen allerdings. Die Drehschalter sollen nicht generell abgelöst werden, was aber angesichts der für den Benutzer unverständlichen Vielfalt von Schub-, Dreh- und Kippschaltern sehr wünschenswert wäre.

Zur Fahrzeugbeleuchtung

Mit dem Übergang zur 12-V-Anlage verbesserte sich auch recht deutlich das Scheinwerferlicht. Da die Scheinwerfer beim Trabant vergleichsweise hoch angeordnet sind, ist die Fahrbahnausleuchtung auch mit den konventionellen Biluxlampen (40 W/45 W) außerordentlich gut. Allerdings bezieht sich diese Aussage noch auf die falsche Einstellung (X-Wert von bisher 18 cm auf 24 cm korrigiert, siehe KFT 5/84, S. 151). Mit den ab

Mit eingesetzten Halogen-Glühlampen (55 W/60 W) tritt ein weiterer Helligkeitszuwachs ein. Eine Tatsache, die nicht nur zur Verstellbarkeit der Scheinwerfer zwang, sondern sicherlich auch Einfluß auf die schon genannte Änderung der Scheinwerfereinstellung hatte. Die früher geäußerte Kritik an der Wirksamkeit des Rückfahrcheinwerfers hat sich erledigt. Der Rückfahrcheinwerfer funktionierte an unserem Testwagen ebenso gut wie die separat angebaute Nebelschlußleuchte, obwohl es sich jetzt wieder um die kleineren Leuchten handelt. Mit der 12-V-Anlage ist es nun auch möglich, zusätzliche Nebelscheinwerfer zu betreiben, was im Interesse der Verkehrssicherheit begrüßt wird.

Zum neuen Heizungsgeräuschdämpfer

Im Punkt Geräuschdämpfung kämpft man am Trabant seit jeher mit Problemen. Dem luftgekühlten Zweitaktmotor fehlt der dämme Kühltwassermantel einer etwaigen Flüssigkeitskühlung. Der Luftschall findet durch eine Vielzahl von konstruktiv vorgegebenen Durchbrüchen in der Spritzwand Zugang zum Innenraum, metallische Verbindungselemente übertragen Körperschallanteile und regen zum Mitschwingen an.

Obwohl es nur eine Einzelmaßnahme ist, zeitigt die neue Befestigung des Heizungsgeräuschdämpfers auch subjektiv feststellbar deutlich seine Wirkung. Zwischen Vorschalldämpfer und Heizungsgeräuschdämpfer befindet sich jetzt ein Stück Gummirohr, das die Schallübertragung wirksam dämpft. Der Schallpegel ändert sich beim Öffnen der Heizung kaum noch merklich.

Unser Testwagen wußte insgesamt durch eine recht ruhige Gangart zu überzeugen, ohne allerdings seine charakteristischen Geräusche wie den ungleichmäßigen und lauten Motorleerlauf, den leichten Heulton vom Getriebe, das unvermeidliche Bremsenquietschen (sog. Morgenkrankheit nach Rostanflug in der Bremstrommel) und auch das überdurchschnittlich laute Türschließen verlegen zu können.

Die Heizleistung ist unserer Einschätzung nach noch nicht wieder auf dem Stand, den sie kurz nach Einführung der Krümmerheizung hatte. Die Arbeiten des Werkes an diesem Problem führten bisher zu noch keinem realisierbaren Ergebnis. Der Luftverteilung wird man sich jedoch annehmen, sie war an unserem Fahrzeug sogar im vorderen Fußraum ungleichmäßig.

Vordersitze mit Kopfstützen

Erfreulicherweise können nun auch im Trabant 601 Vordersitze mit stabilen Kopfstützen eingebaut werden. Es handelt sich dabei um die gleiche Ausführung wie sie am Wartburgsitz verwendet wird, lediglich der Biege winkel an den Anschlußrohren differiert. Der Höhenstellbereich beträgt 50 mm und dürfte damit den meisten Körpergrößen gerecht werden.

Nach den Auslegungsvorschriften soll die Kopfstütze im Normalfall nicht mehr als 55 mm vom Kopf des Fahrers oder Beifahrers entfernt sein. Gemessen wird das in einer Sitzstellung, wie wir sie im Bild 4 festgehalten haben. Großgewachsene Personen

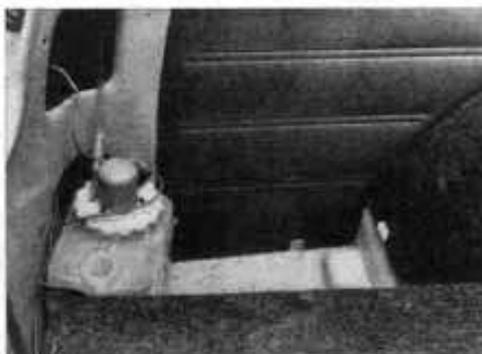


Bild 11 Anbringung der Scheibenwaschanlage im Heck des Universal

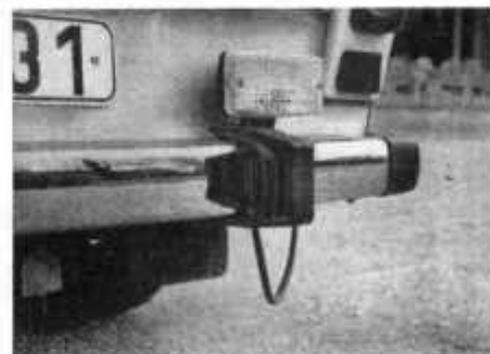


Bild 12 Verkabelung der Rückfahrleuchte zu großzügig und deshalb auch unsicher



Bild 13 Begrenzung für die Fondsitzebank: Schwingungsdämpfer-Anlenkung und Radschalenverstärkung

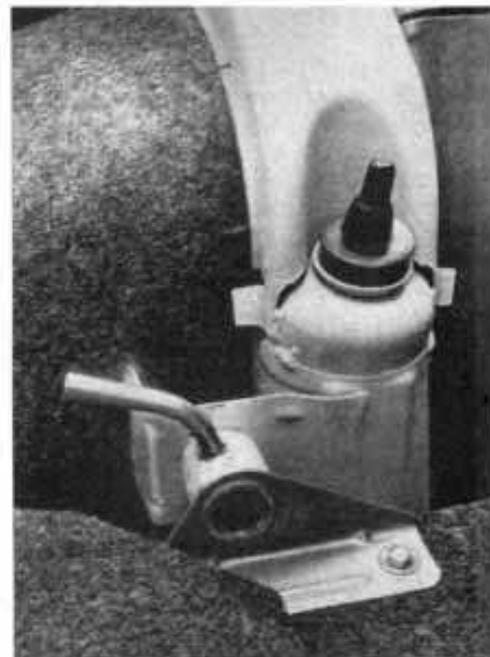


Bild 14 Funktionssicher, aber doch recht simpel; Dorn-sicherung für die Fondsitzelehne, hier in der Stellung „Lade-fläche“

(1,80 m) wählen aber meist einen größeren Neigungswinkel der Rückenlehne, um eine entspannte Sitzhaltung mit nahezu gestreckten Armen zum Lenkrad zu erreichen. In diesem Fall ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze wesentlich größer und die Funktion sicherlich eingeschränkt. Kleinwagenkompromisse, die sich wohl erst bei anderen Innenraumabmessungen vermeiden lassen. Unser Testwagen war mit den einwandfrei funktionierenden Aufroll-Automatik-Sicherheitsgurten von Doblina an den Vordersitzen ausgerüstet. Für die Fondsitzebank gibt es jetzt eine Nachrüsttechnologie, die den Ver-tragswerkstätten vorliegt. Wir plädieren allerdings seit Jahr und Tag für die werkseitige Ausrüstung aller Trabant mit den entsprechenden Gewindeplatten. Fondsitzebank-giere gibt es im Trabant bekanntlich viel öfter als im größeren PKW.

Mit dem Thema „Sicherheitsgurte im Trabant“ haben wir uns schon mehrfach kritisch auseinandergesetzt. Jetzt endlich sind anschauliche Hinweise zur Verstellung der Sitzgurte Bestandteil der Betriebsanleitung geworden. Uns fehlt allerdings der Hinweis, daß der Gurt nicht nur den unterschiedlichen Größen angepaßt werden kann, sondern daß der Beckengurt ebenso straff wie

der Schultergurt sitzen muß (auch beim Nachspannen, da der sog. Mikroschlupf unvermeidlich zum Lockern führt), soll der Gurt seine Sicherungsfunktion erfüllen und nicht zum Risiko werden!

Beim Gambiten-Kunstlederbezug gab es bei neueren Fahrzeugen eine Entwicklung in Richtung dunklerer Farbtöne. Als Grund werden unterschiedliche Tönungen der bisherigen hellen Bezüge und das Vermeiden von Farb-Differenzen zwischen Innenausstattung und Bezugsmaterial genannt. Dies Bestreben mag loblich sein, unser Testfahrzeug wurde aber in einer Übergangszeit produziert, in der beide Materialien zum Einsatz kamen. So gelang der Unterschied zwischen Innenauskleidung und Sitzbezügen besonders kraß.

Gasfeder an der Heckklappe

Nach den verschiedenen Varianten zur mechanischen Abstützung der Heckklappe am Universal stellen die jetzt eingesetzten Gasfedern eine perfekte Lösung dar, die keinerlei funktionelle Probleme mehr offenläßt. Allerdings mußten aufgrund von Tür- und Scharnierkonstruktion zwei Teleskope angeordnet werden. Andere Fahrzeuge kommen z. T. mit nur einem Element aus.

Mit dem Heckklappenschloß gab es bei uns

insofern Schwierigkeiten, als die Schloßfalle mit überdrehten Schrauben montiert war (definiertes Anzugsmoment in der Montage?).

Neue Scheibenräder

Zwei Sicherheitsdetails bringen die neuen Scheibenräder. Die Schlitzlöcher zur besseren Bremsbelüftung erkennt man von außen. Höhere Sicherheit insbesondere bei schlauchlosen Reifen bietet die Humpshulter in der Felgenausbildung.

Einigermaßen gespannt waren wir auf das Fahrverhalten des Nullserien-Trabant mit dem neuen Radantrieb, zumal wir den unmittelbaren Vergleich mit der bisherigen Ausführung sowohl vor als auch nach der Erprobung hatten.

Zum Nullserienfahrzeug mit den Verbesserungen ab Mai 1984

Der Werbearbeitung des Zwickauer Werkes ist es zu danken, daß wir auch ein solches Fahrzeug für kürzere Zeit fahren konnten, um im vorliegenden Trabant-Heft noch darüber berichten zu können. Zufällig war es wieder ein Universal, bei dem die ausstellbare Seitenscheibe nicht im Programm ist. Sicherlich wäre sie auch an der Kombi-Variante willkommen.

Zum neuen Radantrieb

Den neuen Radantrieb mit Gleichlaufgelenkwelle spürt man gewissermaßen im umgekehrten Sinne, also praktisch nur im Vergleich mit der bisherigen Lösung.

Die beim Anfahren im Trabant bisher so typischen Querschwingungen des Triebwerks, die mitunter zu sehr deutlichen Ausschlägen im Lenkrad führten, unterbleiben beim verbesserten Trabant vollständig. Beim Beschleunigen aus dem Stand bleibt das Lenkrad vollkommen ruhig, auch bei der Beschleunigung mit eingeschlagenen Rädern. Diese Querschwingungen waren zwar u. a. abhängig vom Schmierzustand der Gleitsteine im inneren Gelenk, ihr Vorhandensein aber konstruktionsbedingt. Ebenso zwangsläufig waren mit dem Prinzip der Scharniergelenke Gewaltbrüche des Gelenks unter extrem ungünstigen Einschlag- und Antriebsverhältnissen verbunden. Dieser Fall trat zwar sehr selten auf, in unserer Testpraxis mit dem Trabant kam er aber immerhin einmal vor. Bei den Antriebswellen mit homokinetischen Gelenken ist ein solcher Fall ausgeschlossen.

Der neue Radantrieb vereint noch eine Reihe weiterer Vorteile, wie die neue Radlagerung (doppelreihiges Kugellager) und die wesentlich erleichterte De- und Montage der Bremstrommel. In einem der nächsten Hefte

sollen Einzelheiten des neuen Radantriebs noch näher vorgestellt werden.

Beiträge zum Kraftstoffsparen

Die nun auch im Trabant eingesetzte Anzeige des Kraftstoff-Momentanverbrauchs geschieht über kreisförmig angeordnete Lumineszenzdiolen (LED). Es handelt sich um eine Anzeige des momentanen Kraftstoffverbrauchs bezogen auf die Zeiteinheit, nicht auf die Wegstrecke. Da keine Zahlenwerte angegeben werden, handelt es sich um eine Tendenz-Anzeige. Die unterschiedliche Farbe der LED signalisieren:

grün	wirtschaftlicher Bereich
gelb	Übergangsbereich (ungünstiger Verbrauch)
rot	Bereich hohen Verbrauchs.

Beim Anfahren signalisiert eine rote LED den Funktionsbeginn. Bei unserem Testfahrzeug leuchtete bei unbeschleunigter Fahrt in der Ebene mit 60 km/h eine grüne LED, bei 75 km/h zwei, bei 85 km/h drei und bei 100 km/h vier grüne LED und eine gelbe auf. Das Aufleuchten aller LED war auch mit Vollgasbeschleunigung nicht zu erreichen. Bei uns versagte die Anzeige allerdings nach 33 km ihren Dienst. Derartige Mängel werden bis zur Serienaufnahme abgestellt sein. Nicht ganz einfach gestaltete sich der Einbau des Gebers im Trabant. Durch die einfache

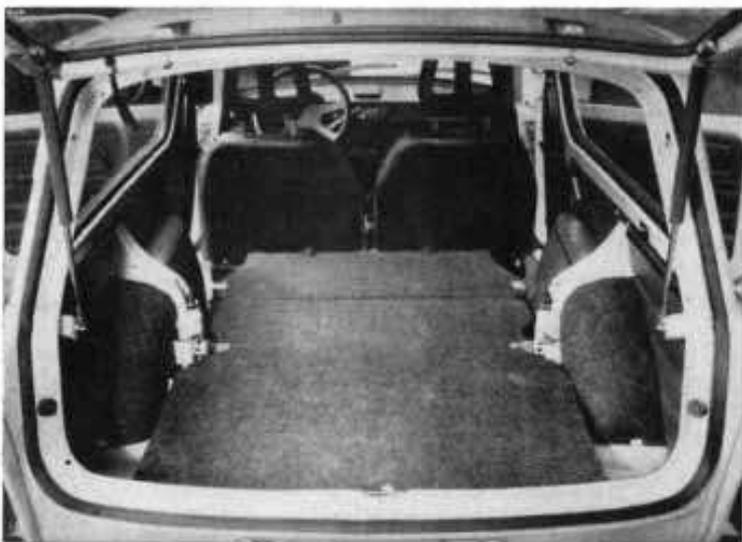


Bild 15 Ladefläche im Trabant 601 Universal. Volumen und Fläche werden wegen des darunterliegenden Reserverades nicht optimal genutzt. Für umklappbare Fondsitze gibt es perfektere Lösungen

Bild 16 Zwei Gasfedern halten die Heckklappe. Unter der Ablage bleibt kein sehr großer Stauraum

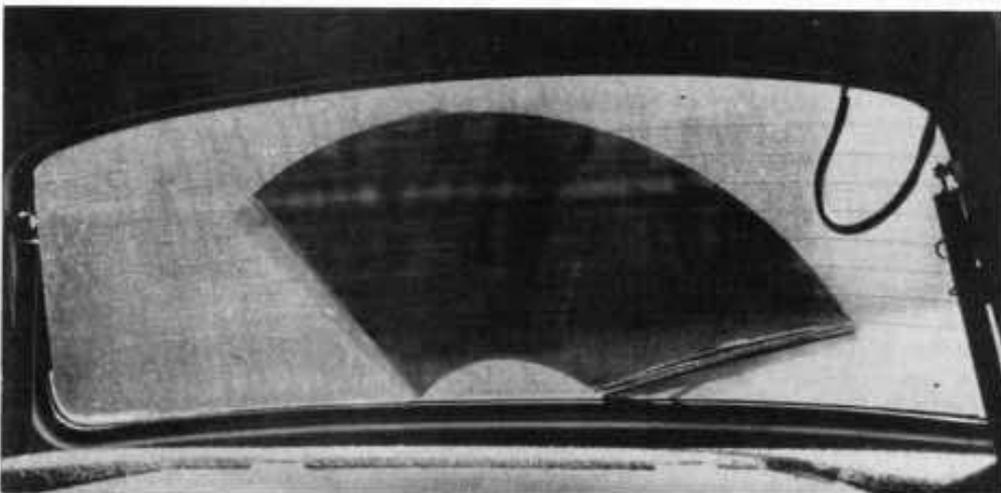


Bild 17 Wischfläche des Heckscheibenwischers. Oben blieb ein zu breiter Rand, der den Sichtwinkel einschränkt

Schwerkraft-Förderung des Kraftstoffs (Fallbenzin) befindet sich stets eine Luftblase in der Kraftstoffleitung. Deshalb ist der Geber unten vor dem Vorderrad montiert (siehe Bild 19), und die Kraftstoffleitung erhielt einen zusätzlichen Entlüftungsschlauch.

Die Helligkeitsgeregelte LED-Anzeige beansprucht die Aufmerksamkeit des Fahrers ganz unwillkürlich und trägt auf diese Weise zu kraftstoffsparender Fahrweise bei. Als vielleicht noch wirksamer erwies sich das Gaspedal mit Druckpunkt. Eine einfache Druckfeder tritt in Funktion, wenn das Gaspedal weit durchgedrückt wird (Bild 18). Eine simple Methode, die guten Erfolg verspricht und deswegen auch in möglichst vielen älteren Trabant nachrüstbar sein sollte. Noch nicht in Serie ist der angekündigte neue BVF-Vergaser, über den zu gegebener Zeit eingehend zu berichten sein wird.



Bild 18 Neues Gaspedal mit Druckpunkt (Fotos: Wonneberger)

Bild 19 Anordnung des Gebers für die Kraftstoffmomentenanzeige vor dem rechten Vorderrad und zusätzlicher Entlüftungsschlauch zum Tank (Foto: 86.)



Allgemeine Erfahrungen mit dem Serienfahrzeug Trabant 601 Universal

Den sonst störungsfreien Motorlauf unseres Testwagens beeinträchtigte vorübergehend ein Vergaser-Bauteil: der Schwimmer. Er hatte sich nach einigen hundert Kilometern mit Kraftstoff gefüllt und sorgte für unerwartetes „Absaufen“ des Motors. Ein Mangel, der uns schon von manch anderem – meist aber älteren – Trabant-Motor bekannt ist. Bedauerlich, daß solche Defekte auch am neuen Schwimmer – den BVF aus Funktionsgründen seit kurzem einsetzt (Zylinderachse waagrecht) – nicht grundsätzlich abgestellt sind. Dieser Mangel drückt sich übrigens sofort im Kraftstoffverbrauch aus, der bei uns dadurch bis 11,2 l/100 km stieg.

Bei der Vergaserüberprüfung stellte sich übrigens heraus, daß das Luftsteuerventil auf 14° Drosselklappenwinkel eingestellt war (Einstellvorschrift 7° + 3°), der Spareffekt dieser Einrichtung also nicht voll genutzt wurde. Das mitunter auftretende Dauerklingeln muß man als Zeichen dafür werten, daß die mögliche Gemischabmagerung angesichts der Kraftstoffqualität ihre objektive Grenze auch im oberen Teillastgebiet erreicht hat.

Ärgerlich fanden wir auch den Ausfall der Zündung nach einer Motorwäsche. Das Abschirm-Geschirr für die Funkenstörung ist die Ursache dafür, daß Nässe bis in die Zündspulen vordringen kann. Sollte sich dafür keine bessere Lösung finden lassen?

Als die Windschutzscheibe unseres Testwagens eines Morgens ohne ersichtlichen Grund geborsten war, glaubten wir an Fremdeinwirkung. In der Autoglaserei wurde aber von einer steigenden Zahl solcher Fälle gesprochen. Überspannungen im Glas seien die Ursache. Schade, daß die Ersatzscheibe nicht ganz frei von optischen Mängeln war. Zu den positiven Einzelheiten unseres Testwagens zählte erneut das handliche und sehr gefällig gestaltete Lenkrad mit PUR-Umschäumung.

Zu den Meßergebnissen

Faßt man die Erfahrungen im Testzeitraum und die Ergebnisse unserer Messungen zusammen, so kann man durchaus von respek-

tablen Fahr- und Beförderungsleistungen des kleinen Kombi-Fahrzeugs sprechen. In der Höchstgeschwindigkeit kam es der 110-km/h-Grenze recht nahe. Trabant-Motoren, die ihre Höchstleistung so sicher erreichen, kommen nicht nur in der Beschleunigung sondern auch im Kraftstoffverbrauch auf gute Werte. Das findet in der Verbrauchskurve (Bild 20) seinen Ausdruck. Sie liegt für das Solofahrzeug vor allem auch im unteren Geschwindigkeitsbereich bis 80 km/h besser als beim letzten Trabant-Testfahrzeug (siehe KFT 1/83). Im Bereich unterhalb von 70 km/h wird die Abmagerung durch das Luftsteuerventil deutlich, was bei geringer Belastung z. T. schon zu Aussetzern führt. Deshalb streuen hier die Meßwerte, und der Kurvenlauf ist unstetig.

Besonders überrascht haben uns die recht günstigen Ergebnisse des Trabant 601 Universal als Zugfahrzeug für den Wohnzeltanhänger CT 5-3 (Vorstellung siehe KFT 5/84). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h überschreitet dieses Gespann mit fast 20 % und läßt sich dadurch bei unbeschleunigter Fahrt stets im Teillastgebiet fahren. Das drückt sich im rel. günstigen Durchschnittsverbrauch von 8,6 l/100 km für

den Gespannbetrieb aus – ein Wert, der auch dem Betrieb mit ebenso schweren Lastenanhängern entsprechen dürfte.

Schlußbetrachtung

Schade, daß die Radeinbauten über den Hinterrädern (siehe Bild 13) und vor allem der technologisch festliegende Radstand eine bessere Raumaufteilung zugunsten der Sitzmaße gegenwärtig ausschließen. Ansonsten würden wir den Trabant 601 Universal gegenüber der Limousine den Vorzug geben, weil er mit seiner Kombikarosserie einer raumspendenden Vollheck-Konzeption wesentlich näher steht.

(16 905) knut

Meßergebnisse Trabant 601 Universal mit Anhänger CT 5-3

Höchstgeschwindigkeit	
solo	108,5 km/h
mit CT 5-3	97,5 km/h
Beschleunigungszeit (0-500 m)	
solo	27,7 s
mit CT 5-3	32,1 s
Beschleunigungszeit (0-80 km/h)	
solo	18,0 s
mit CT 5-3	29,2 s
Durchschnittsverbrauch	
solo (5000 km)	7,9 l/100 km
mit CT 5-3 (500 km)	8,6 l/100 km

Bild 20 Kraftstoffverbrauchs-Kurve des Trabant 601 Universal (Solo und mit Wohnzeltanhänger CT 5-3). Die Werte liegen z. T. wesentlich besser als bei der früheren Beurteilung des Trabant mit dem CT 6-1 (siehe KFT 8/72)

