

DER DEUTSCHE

# *Straßen verkehr*

FÜR VERKEHR UND WIRTSCHAFT



## Unser Test: Trabant

August 1958  
Preis 1,- DM  
Verlagspostamt  
Berlin

8

Unser Test

# TRABANT

vom  
VEB Sachsenring  
Automobilwerke Zwickau



Es gab wohl kaum ein Fahrzeug, an dessen Entwicklung die Bevölkerung so großen Anteil nahm wie am Trabant. Viele konnten sein Erscheinen gar nicht erwarten und wollten Näheres über diesen neuen Kleinwagen wissen. In unserer Redaktion häuften sich daher die Zuschriften und Anfragen, zumal Ende vorigen Jahres die ersten „Trabanten“ auf den Straßen unserer Republik auftauchten. Mitte Mai erhielten wir vom Zwickauer Werk einen Nullserienwagen als Testfahrzeug. Bevor wir jedoch auf unsere Testergebnisse eingehen, möchten wir Sie erst einmal mit dem neuen Fahrzeug bekannt machen, denn beim Trabant handelt es sich nicht um die Weiterentwicklung eines bekannten Typs, sondern um einen vollkommen neuentwickelten Kleinwagen, der viele interessante Konstruktionsdetails in sich vereinigt.

Die Konstrukteure des Trabant sind von Anfang an mit dem Vorsatz an die Konstruktion dieses Wagens herangegangen, kein Provisorium oder eine überdachte Fahrmaschine zu bauen, sondern einen richtigen Kleinwagen, der vier Personen Platz bietet, dessen Motor genügend leistungsfähig ist, um dem Wagen auch wünschenswertes Temperament zu verleihen.

Beginnen wir gleich beim Motor. Der Trabant hat einen luftgekühlten Zweizylinder-Zweitaktmotor mit 500 cm<sup>3</sup> Hubraum, der bei 3750 U/min 18 PS und bei 2500 U/min ein maximales Drehmoment von 4,5 mkg entwickelt. Schon diese Zahlen zeigen, daß sich das Fahren in einem für die kleine Maschine erstaunlich niedrigen Drehzahlbereich abspielt, was der Lebensdauer des Motors zweifellos zugute kommt. Die Vorteile der Luftkühlung sind bekannt. Man muß dafür aber den nicht ganz so ruhigen Motorlauf in Kauf nehmen. So viel lauter gegenüber

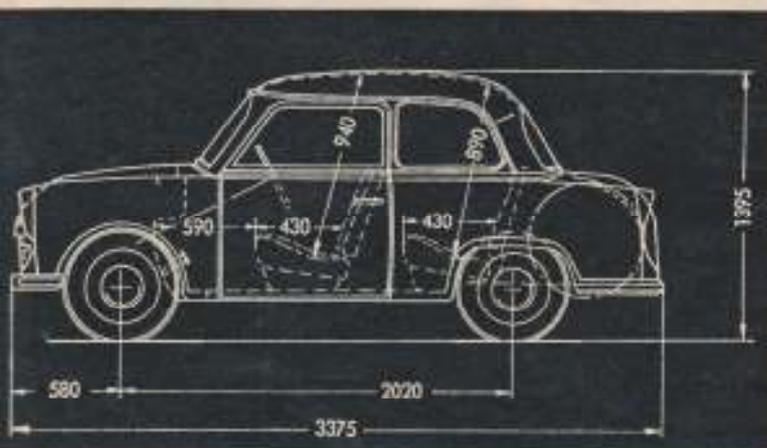
einem vergleichbaren wassergekühlten Zweitakter ist der Trabant-Motor nun auch wieder nicht. Man hört vom Gebläse ein ziemlich helles Singen, das anfangs hohe Motordrehzahlen vortäuscht, die in Wirklichkeit bedeutend niedriger sind. Der Gas-einlaß wird nicht wie bei anderen bekannten Zweitaktmotoren mit der Kolbenunterkante, sondern mit einem Flachdrehschieber gesteuert. Damit und durch das unsymmetrische Steuerdiagramm des Gaswechsels wurde das günstige Drehmoment erreicht, das dem Wagen nicht nur gute Bergsteigefähigkeit, sondern auch eine für sein Leistungsgewicht erstaunliche Beschleunigung verleiht. Im Gegensatz zum Motor des P 70 hat man beim Trabant auf eine Dynastartanlage zugunsten getrennter Aggregate verzichtet. Die Lichtmaschine läuft über den gleichen Keilriemen, der auch das Gebläse treibt, und die Ladekontrolle warnt daher gleichzeitig bei Riemenbruch. Das Anlasserritzel greift wie bei den „großen“ am Schwungrad ein.

Angeflanscht an das Kupplungsgehäuse — der Trabant besitzt eine Einscheiben-Trockenkupplung, die über Seilzug betätigt wird — ist das Vierganggetriebe, das mit dem Kegelraddifferential in einem gemeinsamen Gehäuse untergebracht ist. Von hier aus gehen die beiden Achswellen zu den Vorderrädern. Die Getrieberäder stehen ständig im Eingriff, die Schaltung geschieht über Klauen. Die Aufhängung und Federung der Vorderräder, das gesamte Triebwerk und die Lenkung sind gemeinsam auf einem Hilfsrahmen gelagert, der durch zwei Dreischraubenflansche mit der Karosserie verbunden ist.

Der moderne Leichtbau verlangt diese Gruppenbauweise und auch die selbsttragende Karosserie. Sie besteht aus dem unteren Plattformrahmen, mit dem das Karosseriegerippe aus Stahlblechpreßteilen (keine Holzteile) verschweißt ist. Das Gerippe ist außen mit dem beim P 70 vielfach bewährten Duroplast-Werkstoff beplankt. Die Vorderräder hängen oben an einer Querblattfeder und unten an Dreieckslenkern. Der Federweg beträgt vorn und hinten insgesamt 150 mm. Die Federschwingungen dämpfen doppelwirkende Teleskopstoßdämpfer. Die Hinterräder hängen an Pendelachsen und werden von Längslenkern geführt. Achsen und Lenker sind in wartungsfreien Gummigelenken (Silentblöcken) am Plattformrahmen der Karosserie gelagert. Die hintere Querblattfeder liegt nicht mehr über der Achse, sondern in einer Ebene hinter ihr. Dadurch wird der Federtunnel vermieden, der zum Beispiel beim P 70 oder Wartburg in den Kofferraum hineinragt. Durch zwei Anschläge für die Feder am Plattformrahmen ergibt sich eine progressive Hinterradfederung.

Gewölbte Front- und Heckscheibe sowie großflächige Seitenscheiben bieten im Trabant gute Sicht nach allen Richtungen. Die Türscheiben sind als Schiebefenster ausgebildet, wobei der vordere Teil zurückgeschoben wird. Mittels Rasten in der Führungsleiste wird die Scheibe in der entsprechenden Stellung festgehalten. Ausstellflügel aus dem glasklaren Kunststoff Piacryl sorgen für zugfreie Belüftung. Diese Flügel sind kein Teil der Türscheibe, sondern liegen außerhalb, parallel zum vorderen verschiebbaren Scheibenteil und werden beim Öffnen je nach Bedarf

Die Skizze gibt einen Überblick über die Raumaufteilung im Trabant. Die leibte Weite am Vordersitz beträgt 1220 mm und am Hintersitz 1170 mm. Obwohl der Wagen gegenüber dem P 70 rund 35 cm kürzer ist, hat er einen sehr geräumigen Kofferraum, in dem das Reserverad stehend untergebracht ist. Bei der selbsttragenden Karosserie ist das Gerippe aus Stahlblechpreßteilen mit dem Plattformrahmen verschweißt und mit Duroplast beplankt.



ausgeschwenkt. Dadurch entfällt der für die Flügel normalerweise erforderliche Rahmensteg, und die Sicht wird weniger behindert.

Mit dem Begriff Kleinwagen drängt sich natürlich die Frage nach den Platzverhältnissen im Trabant auf. Der Wagen ist immerhin rund 35 cm kürzer als der P 70, macht aber, vor allem gegenüber westdeutschen Konstruktionen in bezug auf Platz eine rühmliche Ausnahme. Seine Schöpfer sind gerade an das Problem des Platzangebots im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten sehr gewissenhaft herangegangen und haben eine vorteilhafte Lösung gefunden, die vier Personen mit Durchschnittsgrößen bequem Platz bietet. Selbstverständlich kann man im Trabant nicht das Platzangebot eines Wartburg erwarten. Sehr angenehm empfanden wir die gute seitliche Bewegungsfreiheit. Man sitzt keineswegs beengt oder fühlt sich von den Türen eingeklemmt. Die Türen konnten einschließlich ihrer Innenverkleidung dank der Schiebefenster sehr schmal gehalten werden. Zwischen Tür und Sitz hat eine Aktentasche noch bequem Platz. Der vordere Beinraum ist links und rechts etwas durch die Radkästen der Vorderräder beeinträchtigt. Bei einem Radstand von nur 2020 mm ist das nicht anders zu erwarten. In der Mitte hat man jedoch genügend Platz zum Ausstrecken der Beine. Die Vordersitze sind selbstverständlich verstellbar, nicht nur nach vorn und hinten, auch ihre Lehnen können in ihrer Neigung eingestellt werden. Diese Lehnenverstellung — man verdreht dabei nur zwei Rändelschrauben, die als untere Auflage dienen — ist auch während der Fahrt möglich und gerade auf langen Strecken sehr willkommen, die Sitzhaltung zu verändern.

Die Pedale sind hängend angeordnet und zu einer Einheit zusammengefaßt, die komplett am Rahmen montiert ist. Gegenüber der Lenksäule sitzt man übrigens um ein paar Zentimeter nach links versetzt. Das stört aber beim Fahren überhaupt nicht, bzw. man gewöhnt sich sehr schnell daran. Über die Sitze selbst haben wir furchtbar geschimpft, bis wir erfuhren, daß hier nur eine Notlösung vorliegt, die mit unzureichenden Mitteln zustande gekommen war, da ein Zulieferant das Zwickauer Werk im Stich gelassen hatte. Wir möchten daher die Sitze aus dieser Beurteilung ausklammern. Wir holen das später einmal nach, wenn der Wagen in Serie läuft.

Am Armaturenbrett liegen links vier Tasten für Beleuchtung und Scheibenwischer. Der Tachometer mit der Lade- und Blinkkontrolllampe befindet sich über der Lenksäule gut im Blickfeld. Mit der Lage des Zündschlosses, rechts vom Tachometer, waren wir nicht einverstanden, da man den Schlüssel immer erst unter dem Schalthebel durchfädeln mußte und mit ihm auch beim Einschalten des Rückwärtsganges in Konflikt kommen konnte. Das wird geändert. Das Zündschloß kommt künftig unter das Armaturenbrett, neben die Schalthebelachse. Wie beim Wartburg wird der Anlasser des Trabant durch Weiterdrehen des Zündschlüssels über die Stellung „ein“ betätigt. Aussparungen für den nachträglichen



## TECHNISCHE DATEN

### Motor

Zweizylinder-Zweitakt  
Hubraum: 500 cm<sup>3</sup>  
Bohrung: 46 mm  
Hub: 73 mm  
Verdichtungsverhältnis: 4,7 : 1  
Leistung: 18 PS 3750 U/min  
Max. Drehmoment: 4,5 mkg 2500 U/min  
Kühlung: Luftkühlung durch Axialgebläse  
Vergaser: BVF Flachstromvergaser H 251-0  
Gaselast: Flachdrehschieber

### Getriebe und Achsantrieb

Art: 4 Gänge, Stackschaltung über Klauen  
Gebläbeübersetzung:  
1. Gang 1 : 4,08  
2. Gang 1 : 2,38  
3. Gang 1 : 1,5  
4. Gang 1 : 1,02  
R.-Gang 1 : 3,35  
Achübersetzung: 1 : 4,93  
Kraftübertragung: Frontgelenkwellen

### Elektrische Anlage

Batterie: 6 V, 36 Ah  
Lichtmaschine: 6 V, 180 W  
Anlasser: 6 V, 0,6 PS, Ritzelantrieb  
Zündung: Batterie-Zündung, 2 Zündspulen  
Zündkerzen: M 18/225

### Fuhrwerk

Rahmen: Plattformrahmen mit Karosserie-Stahlblechgerippe verschweißt, Karosserie selbsttragend, mit Duraplast beplankt  
Vorderachse: Einzelradaufhängung, Querblattfeder, Dreiecklenker  
Hinterachse: Einzelradaufhängung, Querblattfeder, Fendelachse mit Dreiecklenker  
Stoßdämpfung: Teleskop, doppelwirkend  
Federwege: 150 mm vorn und hinten, je 75 mm nach oben und unten

Lenkung: Zahnstangenlenkung, etwa 2,5 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag  
Wendekreis: etwa 10 m Durchmesser  
Fußbremse: hydraulische Vierradbremse  
Handbremse: mechanisch auf Hinteräder wirkend  
Bremsstrommehldurchmesser: 200 mm  
Bremsbelagfläche: 462 cm<sup>2</sup>  
Räder: Scheibenräder, Vierladenteilung  
Bereifung: 5,20-13, schlauchlos  
Luftdruck: 1,6 atü vorn und hinten  
Tankinhalt: 24 Liter, davon 3 Liter Reserve  
Heizung: Warmluft vom Kühlgebläse über Auspuff

### Maße und Gewichte

Radstand: 2020 mm  
Spurweite: 1200/1220 mm  
Bodenfreiheit: 180 mm  
Länge: 3375 mm  
Breite: 1500 mm  
Höhe: 1395 mm  
Lichte Weite am Vordersitz: 1220 mm  
Lichte Weite am Hintersitz: 1170 mm

Leergewicht, trocken: 600 kg  
feherfertig: 620 kg  
Zulässiges Gesamtgewicht: 950 kg

### Fahrleistungen

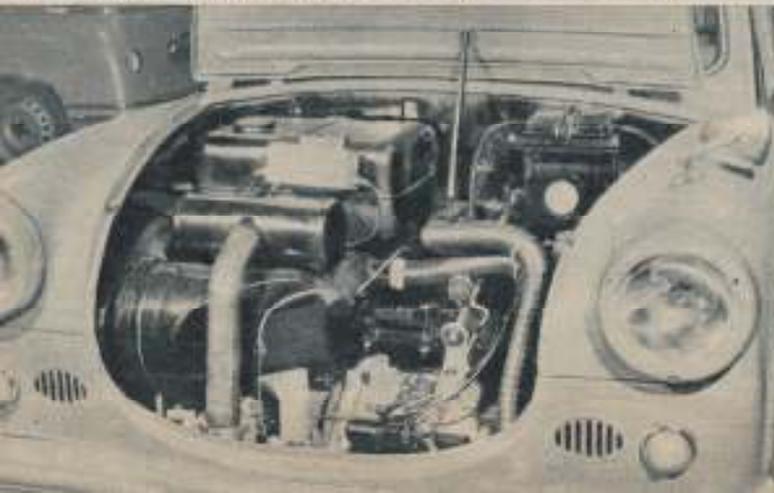
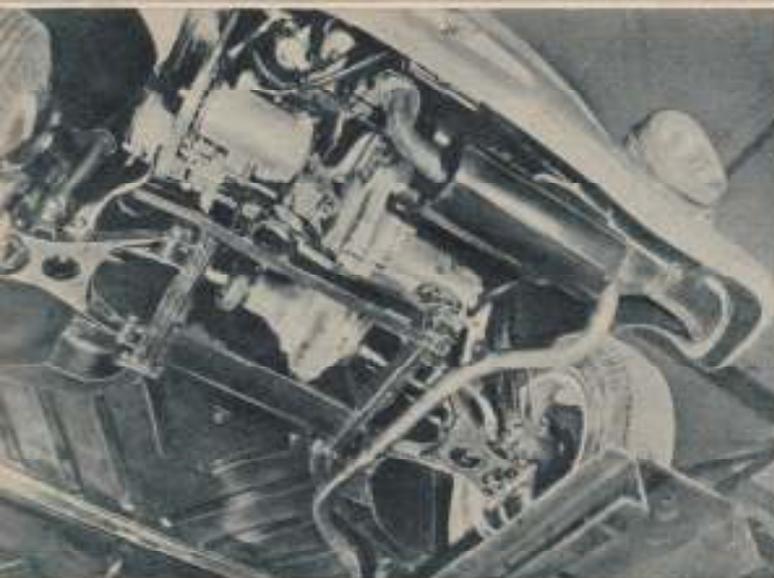
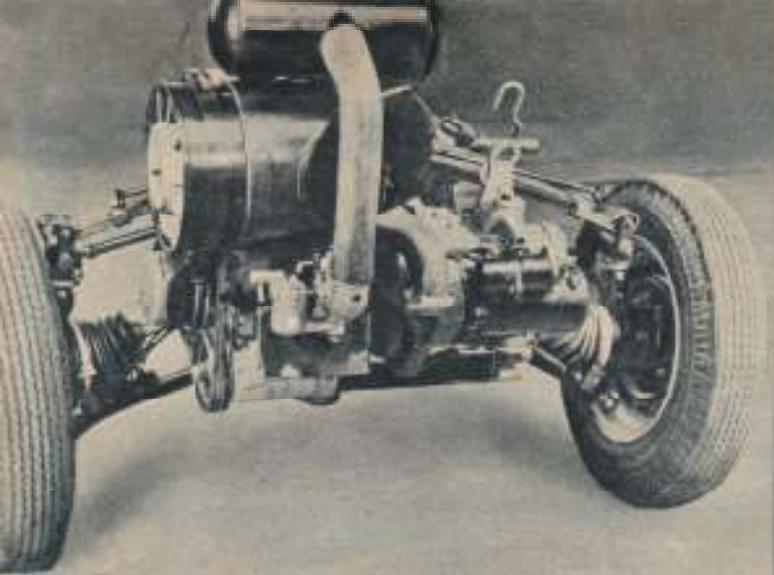
Geschwindigkeit:  
1. Gang 39 km/h  
2. Gang 35 km/h  
3. Gang 40 km/h  
4. Gang 90 km/h  
Dauergeschwindigkeit: 80 km/h

### Steigfähigkeit:

1. Gang 32 Prozent  
2. Gang 18 Prozent  
3. Gang 11 Prozent  
4. Gang 6 Prozent

Kraftstoffverbrauch (Testverbrauch): 7,75 l/100 km

Preis: 8479 DM (Luxuslimousine)  
Kfz-Steuer: 90 DM (Jahresbeitrag)  
Kfz-Haftpflicht: 63 DM (Jahresbeitrag)



Einbau eines Radios sind ebenfalls vorhanden wie ein Aschenbecher, der — links neben dem Lautsprecher — aus dem Armaturenbrett herausgezogen wird. Ganz rechts befindet sich ein Ablagekasten, der eine ganze Menge Kleinigkeiten aufnehmen kann.

In der Verarbeitung ließ die Karosserie unseres Testwagens noch einiges zu wünschen übrig. Das Armaturenbrett hatte zum Beispiel unten eine sehr scharfe Kante, an der man sich leicht verletzen konnte. Wenn diese Kante aus fertigungstechnischen Gründen sein muß, so gehört darauf unbedingt ein Gummiprofil zum Schutz. Auch die Einfassung des Ablagekastens sah ziemlich roh und unfertig aus. In der Serie sollte das anders werden. Bei dem Zweispeichenlenkrad, das klein und trotzdem handlich ist, wurde die Lenksäule aus Sicherheitsgründen gegenüber dem Lenkkrantz zurückgesetzt. Einen Hupenkontakt sucht man dort vergeblich. Er ist mit dem Blinkerschalter kombiniert und wird durch Bewegen des Blinkhebels in Richtung Lenkkrantz ausgelöst, gleichgültig, ob das Blinklicht dabei eingeschaltet ist oder nicht. Die Bedienungsknöpfe bzw. Hebel für Starterklappe, Heizung, Entriegelung der Motorhaube und Freilauf liegen unterhalb des Armaturenbretts. Der Feuerlöscher ist vorn links an der Seitenwand griffbereit untergebracht.

Auch in verschiedenen äußeren Details entsprach unser Testwagen nicht dem, was wir von der Serie erwarten. Wir können uns z. B. vorstellen, daß der Wagen mit verchromten Scheinwerfern, Chromblenden vor den vorderen Luftschlitzen und verchromten Stoßstangen bzw. -ecken noch netter aussieht. Es gibt noch eine Reihe von Kleinigkeiten, wie zum Beispiel die Gelenke und Befestigungen der seitlichen Aussteifungsbleche oder die Verstellmechanismen der Schiebefenster, die in ihrer Oberflächenbearbeitung nicht befriedigten. Hier wünschen wir uns mehr Sorgfalt der Zulieferbetriebe. Das gleiche gilt für Spachtel und Lack, auch auf diesem Gebiet merkte man unserem Testwagen die Versuchsausführung an. Diese Kleinigkeiten zeigen aber, daß man einen völlig neuen Fahrzeugtyp nicht aus dem Boden stampfen kann. Es gehört eben eine hinreichende Erprobung dazu, dem Kunden ein serienreifes Fahrzeug übergeben zu können.

Wir haben den Trabant während der Testzeit nicht nur betrachtet, sondern sind auch etliche tausend Kilometer damit gefahren. Die Ergebnisse waren sehr beachtlich. Durch den kurzen Radstand und den weiten Einschlag der Vorderräder ist der Wagen sehr wendig, und seine Radaufhängung, verbunden mit den langen Federwegen von 150 mm, und nicht zuletzt seine 13er Räder, die eine tiefe Schwerpunkt lage ermöglichen, verleihen ihm eine erstklassige Straßenlage. Der Wagen liegt auch bei Nässe wie ein Brett. Es gibt da einige Strecken, übles Pflaster, Bodenwellen usw., wie zum Beispiel auf der Ausfahrt von Berlin nach Königs Wusterhausen über Bohnsdorf. Hier zeigte der Trabant Eigenschaften, die wir noch bei keinem Testwagen fanden. Wir hatten auf dieser Strecke im Trabant den Eindruck, daß die Straße gar nicht so schlecht sei, wie wir bisher annahmen. Eindrücke sind meistens subjektiv, wir wollen daher versuchen, dies mit konkreten Zahlen zu untermauern, soweit sich das überhaupt machen läßt. Die Strecke Leipzig-Berlin über Eilenburg, Torgau, Herz-

**Bild oben zeigt das auf einem Hilfsrahmen komplett montierte Triebwerk. Bei Reparaturen kann das ganze Aggregat aus- beziehungsweise eingebaut werden. Die beiden Zylinder liegen vor der Vorderachse quer zur Fahrtrichtung. Im Bild sind sie durch das Luftführungsgehäuse des Gebläses verdeckt. Unter dem Vergaser befindet sich die Lichtmaschine, und der Deckel links unter dem Gebläse verschließt die beiden Unterbrecher, die durch einen gemeinsamen Nocken am Kurbelwellenstumpf betätigt werden.**

**Einen Blick unter den Wagen vermittelt das zweite Bild von oben. Hier ist die Befestigung des Hilfsrahmens durch zwei Dreischrauben-Flansche an der selbsttragenden Karosserie sowie die Lagerung der Dreieckslenker gut zu erkennen. In der Mitte des Rahmens befindet sich das Kegelrad differential, von dem aus die beiden Achswellen zu den Vorderrädern führen.**

**Die Hinterachse (drittes Bild von oben) ist eine Pendelachse, deren Achshälften und Längslenker in wartungsreichen Gummigelanken am Plattformrahmen angelenkt sind. Die Querblattfeder liegt hinter der Achse. Links und rechts von der mittleren Federbefestigung sind die Anschlüsse am Plattformrahmen zu erkennen, die die Hinterachsfederung die progressive Wirkung verleihen. Die Feder arbeitet dadurch in zwei Stufen, zuerst weich und im zweiten Bereich, wenn sie am Anschlag anliegt, etwas härter.**

**Die beiden dicken Metallabläufe (Bild unten) befördern die Warmluft vom Kühlgebläse über den Vorschalldämpfer in das Wageninnere, entweder in den Beiraum vorn oder über Defrosterdüsen innen an die Windschutzscheibe. Bei Abschaltung der Heizung strömt die Warmluft ins Freie. In Höhe der Unterkante der Batterie befindet sich rechts der Hauptbremszylinder mit dem Bremsflüssigkeitsbehälter.**

berg, Luckenwalde hat besonders hinter Luckenwalde sehr viele Kurven, ganz abgesehen von den zahlreichen Ortsdurchfahrten. Diese insgesamt 295 km fuhren wir mit dem Trabant in einer Fahrzeit von genau drei Stunden. Das ist immerhin ein Durchschnitt von 68 km/h.

Als Höchstgeschwindigkeit stoppten wir auf der Autobahn in mehreren Versuchen 40 sec über 1 km, das sind 90 km/h. Der Tachometer unseres Testwagens ging übrigens sehr genau. Unsere Autobahndurchschnitte über etwa 100 km lagen, besetzt mit einer Person, bei 83, 85 und 88 km/h je nach Geländebeschaffenheit. Der Motor zeigte dabei nicht ein einziges Mal irgendwelche Klemmneigungen und war absolut vollgasfest. Bei hohen Außentemperaturen bereitete uns jedoch etwas anderes Kopfzerbrechen. Der Motor lief zunächst 50 bis 60 km Autobahn völlig einwandfrei und fing dann plötzlich an, ruckweise leicht zu bremsen und wieder einzusetzen, etwa so, als ob ein Zylinder teilweise nicht mitzieht. Ließ man ihn abkühlen, ging es wieder 30 bis 40 km einwandfrei, bis das Spiel von neuem begann. Offensichtlich heizte der Auslaßkrümmer, der ziemlich dicht am Vergaser vorbeiführt, den Kraftstoff zu sehr auf, so daß es zur Gasblasenbildung und damit zeitweise zur Kraftstoffabmagerung kam. Daß auch dabei der Motor nicht im geringsten klemmte, ist unseres Erachtens im wesentlichen das Verdienst des neuen Hyzet-Zweitaktmotorenöls, das durch seine Legierungszusätze ausgezeichnete Notlaufesigenschaften besitzt. Um diese Gasblasenbildung zu vermeiden, wird künftig der Auslaßkrümmer gegen den Vergaser hin abgeschirmt, und das untere Abdeckblech erhält einige Luftschlitze.

Der Vergaser war ohnehin Sorgenkind Nr. 1 und dringend verbesserungsbedürftig. So gilt es vor allem, die noch vorhandenen Luftlöcher – beim Übergang zwischen Leerlauf und Teillast, aber auch bei Reisegeschwindigkeiten um 80 km/h machte sich das bei unserem Wagen bemerkbar – zu beseitigen und auf eine gleichbleibende Fertigungsqualität zu achten. Auch mit der Zugänglichkeit des Vergasers waren wir nicht zufrieden, ohne Spezialschlüssel, die aber im Bordwerkzeug fehlten, war da nichts zu machen. Auch im Interesse eines günstigen Kraftstoffverbrauchs ist eine gleichbleibende gute Qualität der Vergaser von entscheidendem Einfluß. Mit dem ersten Vergaser kamen wir kaum unter 8 Liter pro 100 km. Bei voller Besetzung und im Stadtverkehr liefen sogar 10 Liter durch. Nach Austausch des Vergasers betrug der Verbrauch nur noch 7,75 Liter. Diese 7,75 Liter verstehen sich bei sehr scharfer Fahrweise, wie z. B. Berlin-Stadtmitte über Autobahnauffahrt Rangsdorf bis Raststätte Hermsdorfer Kreuz (Thür.), insgesamt 272 km in drei Stunden 44 Minuten, also ein Durchschnitt von 73 km/h. Dabei war der Wagen mit vier Personen besetzt, und im Kofferraum befanden sich noch etwa 25 kg Gepäck. Bei entsprechend zahmerer Fahrweise kann man also auch mit weniger auskommen.

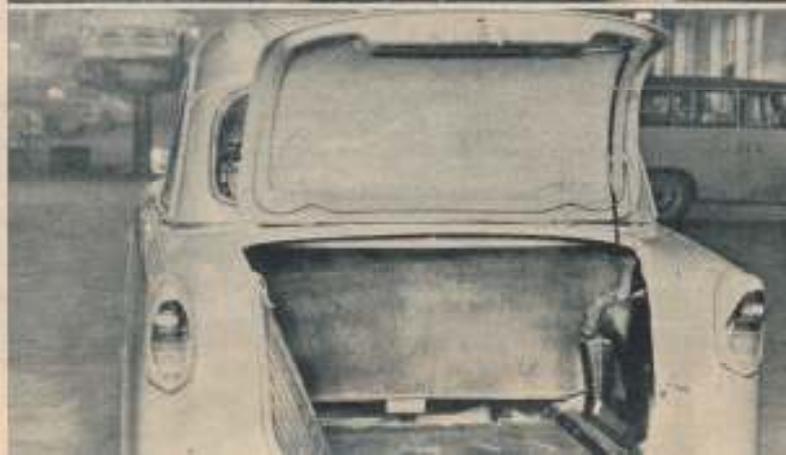
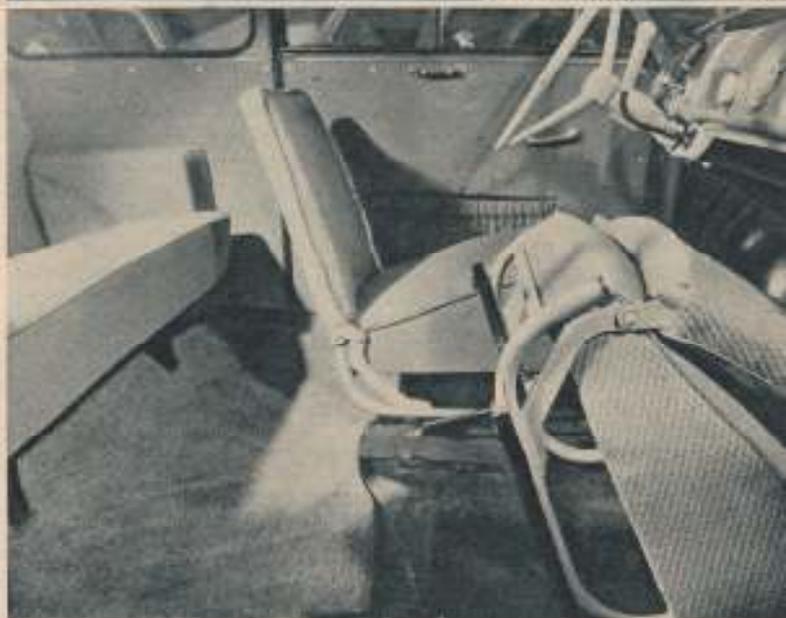
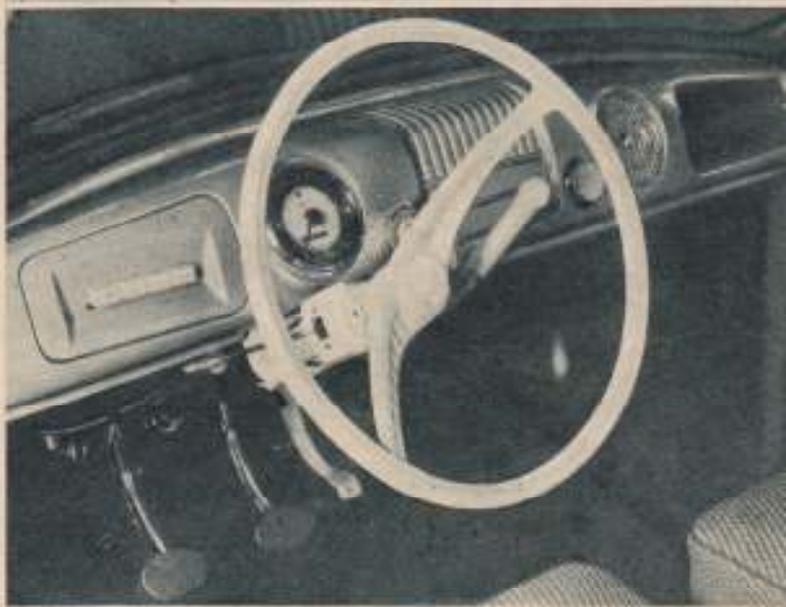
Roten Kraftstoff verdaut der Trabantmotor am besten. Mit weißem oder gemischt weiß und rot ließ er in der Beschleunigung und auch in der Spitze etwas nach. Als Motorenöl wurde, wie vom Werk vorgeschrieben, ausschließlich das neue Hyzet-Zweitaktmotorenöl (in der Kanne vorgemischt) verwendet, das auf Grund seiner Zusätze ausgezeichnete Eigenschaften besitzt.

Die Schiebefenster in den Türen des Trabants werden durch Einrasten der Verstellvorrichtung in Rasten der Führungsleiste in der gewünschten Stellung festgehalten. Die Ausstellflügel aus dem glaslosen Kunststoff Placryl liegen bei geschlossener Scheibe parallel dazu auf der Außenseite. Auch bei völlig geöffneten Scheiben zieht es im Wagen weder vorn noch hinten, wenn man die Ausstellflügel entsprechend einstellt.

Das Armaturenbrett des Wagens enthält links die vier Tasten für Licht- und Scheibenwischer. Die Scheibenwischer arbeiten parallel und waren bei unserem Testfahrzeug auch bei stärkstem Gewitterregen sehr betriebssicher. Unter der Klappe, in der die Tasten eingelassen sind, befinden sich wie beim P 70 die Sicherungen. Der Blinkerschalter ist beim Trabant mit dem Hupekontakt kombiniert. Kupplungs-, Brems- und Gashebel sind hängend angeordnet, der Gashebel ist durch einen Bowdenzug mit der Drosselklappe am Vergaser verbunden.

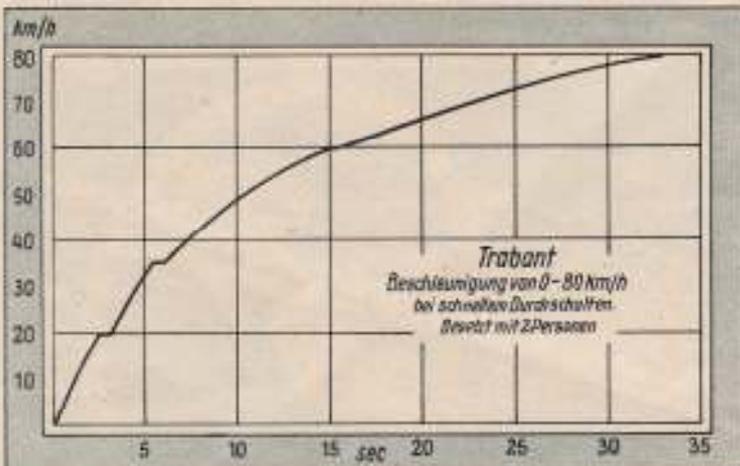
Das dritte Bild von oben vermittelt einen Eindruck von den Platzverhältnissen im Trabant. Der ganze Vordersitz läßt sich nach vorn klappen, nicht nur die Lehne, dadurch ist ein bequemer Einstieg zu den Rücksitzen gewährleistet. Für die Sitze wird leider kein Schaumgummi verwendet. Die einschlägige Industrie sollte auch auf diesem Gebiet so schnell wie möglich die Voraussetzungen schaffen.

Der Kofferraum des Trabants ist sehr geräumig und wird durch keinen Federtunnel unterbrochen. Das Reserverad steht links an der Seite und ist mit einem Riemen gesichert. Entriegelt wird die Kofferklappe am linken Türholm, in den eine Druckstange eingelassen ist, die über einen Bowdenzug die Sperrklinke löst.



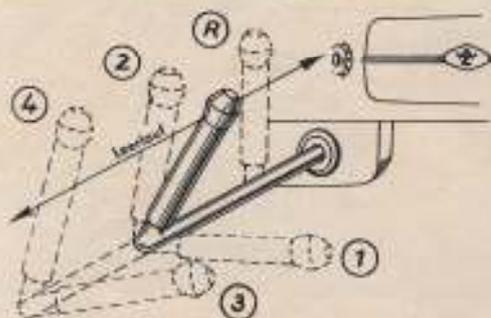
Die Fußbremse des Wagens wirkt mit Öldruck auf alle vier Räder und erfordert einen erstaunlich geringen Fußkraftaufwand. Hauptbremszylinder und Flüssigkeitsbehälter liegen ziemlich hoch und gut erreichbar an der Spritzwand. Die von uns erreichten mittleren Verzögerungen bei Stoppbremsung lagen bei  $8,6 \text{ m/s}^2$ , also wesentlich günstiger als bei dem P 70. Die Handbremse wirkt über Seilzüge auf die Hinterräder, der Hebel liegt zwischen den Vordersitzen.

Einige Worte noch zur Schaltung. Der Schalthebel, wenn er auch gut greifbar in Lenkradnähe liegt, erinnert in seiner Form an den P 8 oder P 70, d. h., man greift zunächst mit der ganzen Hand zu. Man merkt jedoch sehr schnell, daß zwischen den Getrieben ein großer Unterschied besteht. Beim Trabant geht das nämlich spielend leicht, und das Schalten ist eine Fingerspitzenangelegen-

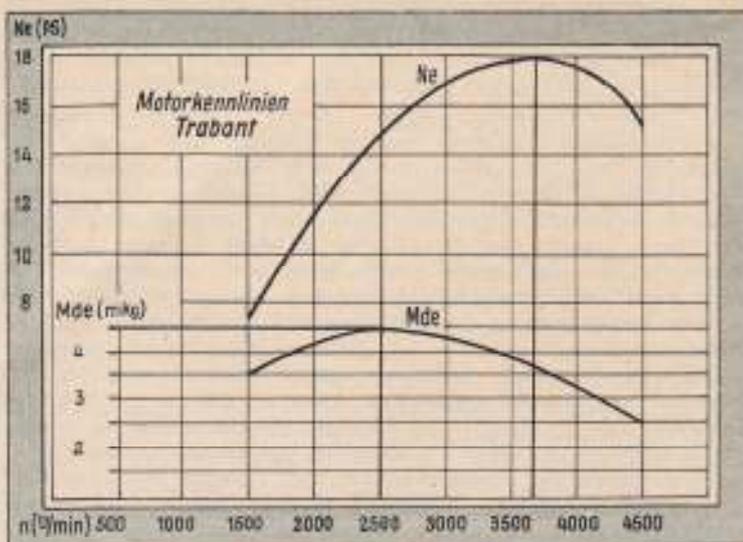


heit. Hat man sich erst einmal an das Schema gewöhnt – die Gänge liegen gegenüber der Wartburgschaltung genau umgekehrt –, so schaltet man blitzschnell. Daß man den Trabant fleißig schalten muß, wenn man damit gute Fahrleistungen heraus-holen will, dürfte bei dem Leistungsgewicht von 33 kg/PS selbstverständlich sein.

Schwierigkeiten hatten wir verschiedentlich mit dem Anspringen, vor allem frühmorgens, wenn der Motor kalt war. Mit dem ersten Vergaser sprang er kalt gut an, da gab es wieder Ärger beim Warmstart. Wahrscheinlich ist das eine reine Vergaserfrage, denn über Startschwierigkeiten sind mit anderen Trabantwagen noch keine Klagen gekommen. Der Ablendschalter hat uns an seinem jetzigen Platz ebenfalls nicht besonders gefallen. Er stand nicht schräg genug, so daß man zum Umschalten den ganzen Fuß, also auch den Hacken, anheben mußte. Da sich ein besserer Platz kaum vorschlagen läßt, sollte man auf ausreichende Neigung achten oder einen Handschalter erwägen. In Anbetracht des durch die Radkästen etwas beeinträchtigten Beinraumes halten wir das letztere



So liegen beim Trabant die Gänge (Bild links). Eine Anreicherung verhindert, daß man versehentlich in die Schaltebene des Rückwärtsganges rutscht. Das Gangdiagramm (rechts) zeigt, welche Motordrehzahl zu welcher Geschwindigkeit im jeweiligen Gang gehört. Dank der relativ niedrigen Drehzahlen liegt auch die Kolbengeschwindigkeit in durchaus normalen Bereichen. Bei 4400 U/min, also bei 90 km/h im 4. Gang beträgt sie  $10,7 \text{ m/s}$ . Damit dürfte auch der Verschleiß in erträglichen Grenzen liegen. Aus den Motorkennlinien (rechts oben) ist zu ersehen, daß der Motor schon in niedrigen Drehzahlen ein gutes Drehmoment entwickelt, das sich auf das Temperament des Wagens sehr günstig auswirkt. Trotzdem halten wir den Motor noch für verbesserungsfähig. Vielleicht ließe sich mit Aluminiumzylindern noch einiges mehr heraus-holen.



für die günstigste Lösung. Die Radkästen unseres Testwagens waren mit Gummimatten beklebt, die rechte Matte landete schließlich im Kofferraum, da sie sich trotz mehrmaligen Anklebens immer wieder löste, weil der Kleber bei Wärme weich wurde. Auch der Kleber, mit dem das Gummiprofil an den Türen angeklebt war, hielt einem Fingerdruck an manchen Stellen nicht stand. Unsere Chemieindustrie sollte sich endlich einmal um bessere Qualitäten bemühen. Das gleiche trifft für Abdichtmasse und Antiröhrnmasse zu.

In einer abschließenden Einschätzung des Trabant liegt natürlich ein Vergleich mit seinem bewährten Vorgänger P 70 nahe. Wir möchten daher unsere Meinung dazu nicht vorenthalten. In seiner Fahrleistung halten wir den Trabant für besser als den P 70, was besonders aus der besseren Straßenlage resultiert. Hinzu kommen die Vorteile der Öldruckbremse gegenüber der Seilbremse des P 70, der Luftkühlung und nicht zuletzt des gut abgestuften Vier-ganggetriebes. Man kann mit Recht von einem vollwertigen Vier-sitzer sprechen. Außerdem steht ein von außen zugänglicher, sehr geräumiger Kofferraum zur Verfügung. Für die moderne Bauweise spricht schon das gegenüber dem P 70 um 180 kg geringere Gewicht (fahrfertig 620 kg).

Der Trabant geht nun im VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau in Serie. Er wird zunächst in den Farben Grau, Gelb, Rot, Grün und Blau ausgeliefert. Eine zweifarbige Lackierung ist vor-erst nur auf Wunsch vorgesehen. Dies gilt auch für den Einbau eines Schiebedaches. 1959/60 ist auch mit einem Trabant-Coupe und einem Kombityp zu rechnen, so daß dann ein allen Wünschen gerechtwerdendes Sortiment zur Verfügung steht. e-p

