

SEITE 76:

Zur Perspektive des
Zweitakt-Ottomotors

SEITE 86:

Zum
Škoda-Typenprogramm

SEITE 97:

Hohlraumkonservierung
für Dacia und Zastava

3 MÄRZ 1978

VEB
VERLAG TECHNIK
BERLIN

Postverlagsort 108 Berlin
EVP 1,00 Mark

KFT

Kraftfahrzeug technik



Trabant *bon*

S de luxe
eine neue
Trabant -
Variante



Bewährte Technik — vervollständigte Ausstattung, so könnte das Motto für die neue Trabant-Typvariante „S de luxe“ gelautet haben. Obwohl sich an der Konzeption überhaupt nichts und im Äußeren nicht viel verändert hat, traf unser Testwagen auf recht lebhaftes und überwiegend freundliches Publikumsinteresse. Man darf also sicher sein, daß der mit je einem Finish- und Elektropaket aufgewertete „neue Trabant“ durchaus interessierte Kunden findet, deren es ja gerade in dieser Kategorie so viele sind. Wenn das Zwickauer Automobilwerk auch 1978 wieder weit mehr als 110 000 Trabant aller Varianten produziert, werden die Wartefristen dennoch nicht merkbar gesenkt werden können, zumal auch Exportverpflichtungen zu erfüllen sind (auch in das nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet — übrigens ein weiterer Anerkennungserfolg des Trabant 601). Die Gesamtstückzahl von 1,5 Millionen soll Mitte des Jahres erreicht werden.

Der Verkaufspreis von 9 600,— Mark (einschließlich Erstausrüstung und Zubehör) stellt eine Aufpreisvariante für die beiden integrierten Ausrüstungspakete dar. Die Typen „Standard“ (7850,— M), die Typen „S“ (8050,— M) und „Luxus“ (8300,— M) bleiben aber ebenfalls im Programm. Diese stabilen Preise tragen selbstverständlich wesentlich dazu bei, daß der Trabant seiner Funktion als Basisfahrzeug der Breitenmotorisierung in unserem Land gerecht wird. Sie sind es jedoch auch, die bei der Weiterentwicklung strenge Maßstäbe setzen. Schließlich soll der Trabant seine Grundfunktion behalten, und er wird es auch — in der heutigen Konzeption ganz bestimmt weit über den laufenden Fünfjahrplan hinaus.

Selbstverständlich versprochen wir uns von den Fahreindrücken mit dem Trabant 601 S de luxe nicht etwa neue Erkenntnisse in bezug auf Fahrverhalten, Dynamik und Verbrauchsökonomie (siehe Tafel). Wir wollten vielmehr die Gelegenheit für die Diskussion weiterer Ausstattungswünsche nutzen. Dabei geht es nicht um destruktive Polemik — denn bei der Auswahl der Ausstattungseinzelheiten hatte der VEB Sachsenring nicht nur die Arbeitsproduktivität im eigenen Betrieb, sondern auch die Liefermöglichkeiten der Beteiligten zu berücksichtigen — es geht vielmehr darum, daß der Weg für die Entwicklung weiterer Details eröffnet werden sollte. In diesem Zusammenhang

sei daran erinnert, daß beim Trabant 601 eine Umstellung auf Zweikreisbremse eigentlich überfällig ist.

Stoßstangenhörner und Nebelschlußleuchte

Beide Details bilden die kleinen Änderungen im Äußeren, von denen schon die Rede war. Beide sind sie auch als Sicherheitsbeitrag gedacht. Das trifft für die Nebelschlußleuchte in vollem Umfang zu. Zur weiteren Vervollständigung wäre eine Rückfahrleuchte von Nutzen. — Die Stoßhörner können leichten Berührungsschäden sicherlich vorbeugen. Allerdings ist die Stoßstangenbefestigung am Karosserieaufbau selbst wenig widerstandsfähig, so daß der praktische Nutzen kleiner ausfällt als der optische Gewinn. Wirklichen Schutz bieten Stoßschilder aus Plastmaterial wie sie sich im internationalen PKW-Bau immer mehr durchsetzen. Sie könnten dann auch die ECE-Forderungen erfüllen (schadlose Berührungen bei 8 km/h).

Innenausstattung

Kunstlederbezüge mußten sich in unseren Beurteilungen noch immer harte Kritik gefallen lassen. Die Trabant-Sitze haben uns aber eines besseren belehrt. Zwar läßt sich eine Luftdurchlässigkeit (z. B. Unterdruckprobe mit dem Mund) nicht feststellen, trotzdem wirken die Sitzbezüge aus Gambiten keineswegs so kalt im Winter und schweißtreibend bei Langstreckenfahrten wie wir das beispielsweise von den Sitzen im WAS 2101/2102 kennen. Die genarbte Struktur und auch die Steppnähte tragen dazu bei, daß hier recht ledernahe Eigenschaften erreicht werden. Diese Ausführungen beziehen sich allerdings lediglich auf Erfahrungen in den Monaten Dezember bis Februar. Die Strapazierbarkeit dieses Materials ist ohnehin unbestritten.

In der Serie sind zusätzliche Einlegeteppiche vorgesehen, die in unserem Fahrzeug noch fehlten. Die werkseitig angekündigte Geräuschdämpfung durch sie (siehe Seite 91) ist sicherlich sehr willkommen, und es erhebt sich in diesem Zusammenhang die Frage, ob früher untersuchte Geräuschdämpfungsmaßnahmen nicht wenigstens für eine solche Aufpreisvariante wirksam werden könnten.

Elektrisches Zubehör

Zweiklang-Fanfare, elektrische Scheibenwaschanlage und 84-Ah-Batterie gehören zu jenen Bauteilen, die ohne großen Aufwand anstelle der serienmäßigen zu montieren waren. Mit der Waschanlage konnten wir wegen verzögerten Förderbeginns und zu geringen Förderdrucks nicht so recht zufrieden sein, wenn auch die Fördermenge reichlich bemessen ist. Es wäre wünschenswert, die Einschaltung der Wasch- und Wischanlage an den Lenksäulenhebel zu verlegen, da Knopfdruck und Drehbewegung nicht die günstigsten Schaltbewegungen sind. Das erfordert zwar eine Neuentwicklung der gesamten Lenksäulenschalter, kann aber nicht früh genug in Angriff genommen werden.

Der Scheibenwischer selbst brachte wegen der schon früher bemängelten Gummiqualität nicht immer ein völlig freies Sichtfeld. Zumindest für die Trabant-Ausführung „S de luxe“ würden wir den Einsatz jener Scheibenwischermotoren mit Schneckengetriebe begrüßen, wie sie auf Seite 99 erwähnt werden (gleichmäßiger Lauf der Wischerarme). Die Funkentstörung des Scheibenwischermotors in unserem Testfahrzeug war nicht einwandfrei. Ab und an war der Scheibenwischergang im Radio zu hören. In diesem Zusammenhang verdient aber die



Bild 1 Heckpartie des Trabant 601 S de Luxe mit serienmäßig montierter Nebelschlußleuchte, Gummistoßstangenhörnern und dem neuen Schriftzug

Bild 2 Sitzbezüge aus Schaumkunstleder (Gambiten) und Innenverkleidung aus dem gleichen Material. Zum gelb-braunen Farbton des Gambiten sind die Türaschen und Sitzaußenverkleidungen schwarz abgesetzt (Werkbild)

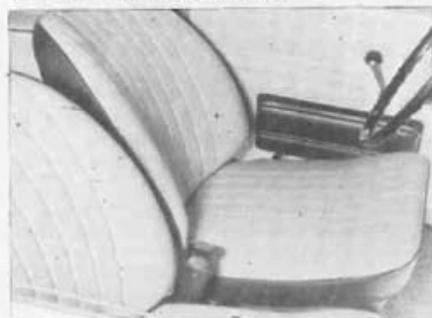


Bild 3 Entstörleitungen an den Zündspulen des Trabant 601 S de Luxe

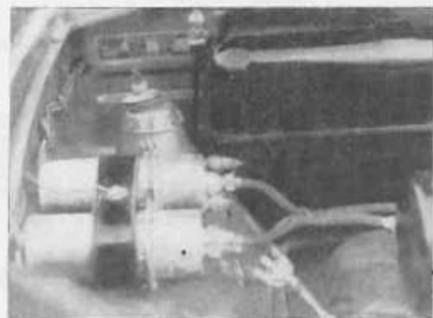


Bild 4 Serienmäßige Ausstattung des Trabant 601 mit schwarzen Plastikappen für Radmutter und Radnabe. Die Befestigungs-noppen für Radkappen entfielen (3 Fotos: B.)





Bild 5 Tachometer mit Tageszählwerk am „S de Luxe“

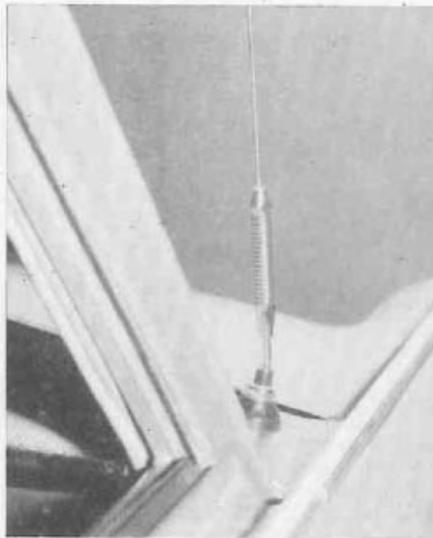


Bild 6 Anbringung der Stahlruten-Autoantenne (Werkfotos)



Bild 7 Der Abstand des Luftausgangsrohres vom Abgaskrümmer (Winterbetrieb) beträgt mehr als 10cm (Heizschlauch abgezogen). Eine Luftvorwärmung dürfte hier nur sehr schwach wirksam werden (Fotos: B.)

Tafel Fahrleistungen und Verbrauchswerte

Höchstgeschwindigkeit	106 km/h	
dabei Tachoaussage	105 km/h	
Beschleunigungszeit		
0 bis 500 m	27,5 s	
Verbrauchswerte		
Stadtverkehr	8,4 bis 9,0	l/100 km
Landstraße	7,5 bis 9,0	l/100 km
Autobahn	7,4 bis 8,8	l/100 km
Testverbrauch	8,4	l/100 km

Grundausstattung des Trabant 601 mit elektrischem Zubehör Erwähnung. Parkschtaltung, Lichttupe und Warnblinkleinrichtung hat er manchem größeren PKW voraus.

Tageskilometerzähler

Diese Einzelheit ist am Trabant deshalb von besonderem Vorteil, weil sich mit dem Zählwerk z. T. die fehlende Kraftstoffanzeige ersetzen läßt. Allerdings wird man sehr nachdrücklich darauf aufmerksam gemacht, daß der Aktionsradius bis zum Umschalten auf Reserve (Dreiwegehahn) nicht viel mehr als 250 km beträgt. Deshalb ist es gar nicht so abwegig, wenn wir an dieser Stelle noch einmal die Frage nach einem größeren Kraftstoffbehälter stellen, der allerdings nicht ohne Schwierigkeiten zu realisieren ist, weil bei seiner Befestigung ECE-Vorschriften zu erfüllen sind.

Autoradio

Der Einbau eines Autoradios im Trabant mag umstritten sein, und die Verwendung eines Gerätes mit Mittel- und Kurzwelle ist beim heutigen Stand der UKW-, Stereo- und Kassettenanlagen bestimmt nicht der letzte Schrei. Es ist jedoch eine recht gute Klangqualität und Empfangsleistung zu bestätigen. Bei Stadtgeschwindigkeiten lassen sich Sprach- und Musiksendungen recht gut abhören. Allerdings überdeckt die Geräuschkulisse des Motors z. B. beim Beschleunigen im 3. Gang einen beträchtlichen Frequenz-Bereich. Bei Fahrgeschwindigkeiten über 80 km/h im 4. Gang kann man zwar den Motor mit der Lautstärke des Radios übertönen, ohne daß diese Art Radio zu hören aber als angenehm zu empfehlen ist. Akustisch kann die asymmetrische Lautsprecheranordnung nicht als Optimum gelten. Abgesehen von den umfangreichen Entstörmassnahmen mußte am Trabant 601 „S de Luxe“ auch ein erheblicher Aufwand für die Erzeugung der 12V Betriebsspannung (siehe Schaltbild Seite 91) des Autoradios getrieben werden. Das führt ganz zwangsläufig zur Forderung nach einer generellen Umstellung auf eine 12-V-Anlage im Trabant. Sie ist oft gestellt worden und wurde

ebensooft aus ökonomischen Gründen verworfen. Je mehr elektrisches Zubehör verwendet werden soll, um so seltener wird man dabei auf 6-V-Ausführungen zurückgreifen können. Abgesehen davon, daß die größeren Spannungsabfälle der 6-V-Anlage gerade bei einem so kleinen Fahrzeug mit geringeren Reserven in Lichtmaschinenleistung und Batteriekapazität (Normalausführung mit 56 Ah) folgeschwer sein können (z. B. für die Kaltstartgrenze), wird die Gesamtkonomie einer 12-V-Anlage durch die Übereinstimmung mit Bauteilen anderer PKW und den Wegfall solcher Bauteile wie des Transverters auch positiv beeinflusst. Dann ließen sich z. B. auch zusätzliche Nebelscheinwerfer auf Wunsch montieren. Dieser Punkt sollte sich unserer Meinung nach recht bald einer positiven Lösung zuführen lassen.

Radfelgen

Dem internationalen Trend folgend, läßt der VEB Sachsenring die Radkappen seit einiger Zeit weg und versieht Radnabe und -mutter lediglich mit schwarzen Plastabdeckungen. Das geschah gegenüber der Öffentlichkeit absolut kommentarlos. Das ist um so verwunderlicher, als man sich eines modisch bedingten Rationalisierungseffektes doch durchaus nicht zu schämen braucht. Schade, daß letzteres zum völligen Entfallen der Befestigungsnoppen für die Radkappen führte, denn im Winterbetrieb wird mancher die altbewährten Radkappen schätzen. Der Reinigungsaufwand je Rad ist jetzt recht beträchtlich. In automatischen Waschanlagen werden die zerklüfteten Radschüsseln nicht sauber. Von den Plastekappen haben wir übrigens nicht eine verloren, so lose sie auch auf den Radmuttern sitzen.

Heizungsprobleme

Wir hatten umfangreiche Meßreihen bemüht, um den Nachweis für die Wirksamkeit der Abgaskrümmerheizung zu führen. Die Verbesserung war deutlich und meßbar (siehe KFT 3/77). Im Stadtbetrieb ist diese Heizung bis herab zu Temperaturen um den Gefrierpunkt ausreichend. Bei wesentlich niedrigeren Temperaturen reicht die Heizung vor allem dann nicht aus, wenn man nicht schneller als 50 oder 60 km/h fahren kann. Daran ändert auch die Krümmerheizung wenig. So lautete das Fahrtenogramm einer morgendlichen Stadtfahrt nach einer Frostnacht (-4°C) nach dem Freikratzen aller vereisten Scheiben:
 — Innenbeschlag mit Vereisung nach dem Einsteigen von Fahrer und Beifahrer,
 — nach 500 m wird Frontscheibe durch Wischen

und Heizwirkung (Defrosterdüsen) bis zur Hälfte frei,

- nach 1000m ist Frontscheibe frei (Umstellung-Heizluft auch in den Fußraum),
- nach 3000m sind die vorderen Seitenscheiben frei,
- nach 9 km (Stadtstraßen, meist mit 60 km/h) nimmt der Heckscheibenbelag ab, die hinteren Seitenscheiben sind z. T. frei,
- nach 12 km zeigen sich erste Anzeichen für einen freien Streifen an der Heckscheibe, die Heckscheibe ist nun wenigstens so durchsichtig, daß man neben den Scheinwerfern auch Fahrzeugumrisse ausmachen kann,
- nach 15 km hat sich an der Heckscheibe ein freier Streifen ausgebildet, der an seiner schmalsten Stelle (Mitte) 10 cm breit ist. Das alles läßt die Forderung nach einer Zusatzheizung in einer Aufpreisvariante als begründet erscheinen, und Bemühungen in dieser Richtung gibt es seitens des VEB Sachsenring schon seit geraumer Zeit. Wenn der VEB Ölheizgerätekombi Neubrandenburg tatsächlich nicht in der Lage ist, einen solchen Bedarf zu befriedigen, dann sollte vielleicht ein Import aus der Sowjetunion angestrebt werden. Immerhin gibt es im Saporoshez eine sehr sparsam arbeitende Benzinheizung.

Sonderwünsche

Wenn man an weitere aufpreispflichtige Sonderwünsche denkt, dann fällt uns an erster Stelle ein „Sicherheitspaket“ ein. Dazu wären unserer Meinung nach zu zählen: Sicherheitsgurte mit Aufrollautomatik, Vordersitze mit Kopfstützen, Lenkrad mit Pralltopf und Teleskoplenksäule, Mehrschicht-Sicherheitsglas für die Frontscheibe und beheizbare Heckscheibe. Warum sollte es nicht gelingen — z. B. mit der Kraft des neugegründeten PKW-Kombinats — die Entwicklung eines solchen Sicherheitspaketes beschleunigt zu betreiben, da es ja an beiden PKW unserer Produktion benötigt wird. Solche kleinen Schritte könnten der Vorbereitung größerer sicherlich sehr dienlich sein. (13930) knut

Zum Serienstart des Trabant 601 „S de luxe“

Ab März 1978 liefert der VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau — ein Betrieb des neuen IFA-PKW-Kombinates — die neue Variante des Trabant 601 mit der Typenbezeichnung „S de luxe“ aus. Es handelt sich dabei um eine Ausstattungsvariante, die hohen Käuferansprüchen gerecht werden soll. Die technischen Einzelheiten des neuen Modells waren schon ausführlich im Messeheft dieser Zeitschrift (KFT 9/77) vorgestellt worden. (Umschlagseiten und redaktioneller Fahrbericht sind dieser Thematik ebenfalls gewidmet. Die Red.) Aus Anlaß des Serienbeginns sollen an dieser Stelle noch einige Informationen nachgetragen werden.

Sitzbezug und Innenausstattung

Die bewährten Formsitze haben anstelle des Stoffbezuges einen Bezug aus PU-Schaumkunstleder. Dieses Material mit der Bezeichnung Gambiten ist mit Schaumstoff beschichtet. Das neuentwickelte Schaumkunstleder ist atmungsaktiv. Die gesamte Bezugsgarnitur ist abgesteppt und zeichnet sich durch eine sehr leichte Pflege und lange Haltbarkeit aus. Verschmutzungen können mit lauwarmem Fit-Wasser entfernt werden. Das gleiche gilt für die gesamte Innenverkleidung aus Gambiten-Kunstleder. Zusätzlich zum serienmäßigen Nadelfilzteppich erhält der Trabant 601 S de luxe einen Teppich aus beflocktem Textilienfußbodenbelag, der nicht nur optisch sondern auch akustisch wirkt (Reinigung mit Staubsauger oder bei groben Verschmutzungen mit Schaumreiniger).

Zur Erhöhung der äußeren Sicherheit werden beim Modell „S de luxe“ sowohl die hintere als auch die vordere Stoßstange zusätzlich mit Gummistoßhörnern ausgerüstet. Sie sind dafür bestimmt, die sog. Berührungsschäden, wie sie etwa beim Rangieren in Parklücken auftreten können, zu vermeiden.

Elektrische Scheibenwaschanlage

Zum sog. Elektropaket des „S de luxe“ gehört eine elektrische Wasch-Wisch-Anlage, so wie sie auch im Wartburg 353 montiert wird. Sie bietet den Vorteil eines auf 1,5l vergrößerten Vorratsbehälters. Es muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß bei Temperaturen unter 0°C dieser elektrischen Scheibenwaschanlage unbedingt

ein handelsüblicher Waschanlagenzusatz zuzusetzen ist. Wird dies versäumt, kann es durch die eingefrorene Flüssigkeit im Behälter beim Einschalten zu einem Schaden des Motors der elektrischen Pumpe kommen. An der mechanisch betätigten Waschanlage treten bei eingefrorenem Wasser im Flüssigkeitsbehälter keine Folgeschäden auf. Der kleine Motor für die elektrische Scheibenwaschanlage verträgt jedoch eine solche Überlastung nicht.

Zum Radioempfang

Da bei einem Fahrzeug mit Duroplastaußenhaut der Radioempfang sehr leicht Störungen unterliegt, war es notwendig, alle Leitungen der Zündanlage entsprechend abzuschirmen. Es

wird deshalb ein speziell für den Trabant „S de luxe“ entwickelter Entstörersatz serienmäßig montiert. Aus dem Schaltplan (Bild 4) für den Autosuper ist zu ersehen, daß Autosuper und Transverter mit einer zusätzlichen Sicherung von 1,25A abgesichert sind.

Für die Service-Betreuung der Wasch-Wisch-Anlage, der Zweiklangfanfare und der Nebelschlußleuchte sind die AKA-Vertragswerkstätten zuständig. Sollte ein Defekt am Autosuper bzw. am Transverter auftreten, dann erfolgt die Service-Betreuung über alle RFT-Vertragswerkstätten unserer Republik.

(13881) Klausing

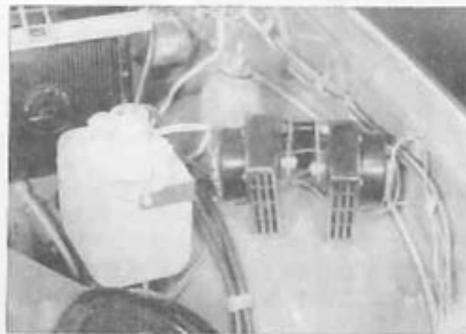


Bild 1 Elektrische Scheibenwaschanlage, Zwei-Klangfanfare und 84-Ah-Batterie gehören zur Ausstattung des Trabant 601 „S de luxe“



Bild 2 Gummi-Stoßstangenhorn und Nebel-Schlußleuchte



Bild 3 Blick auf die Skala des Auto-Radios Spider 3 von Tesla

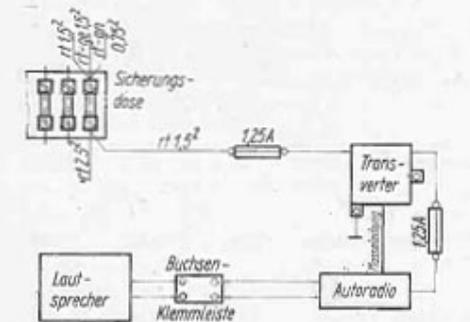


Bild 4 Schaltplan für den Radio-Anschluß im Trabant 601 „S de luxe“



IFA mobile-DDR

Der Trabant 601 hat eine Grundausstattung, die schon viele Extras bietet.

Mit der Variante S de luxe wird dieses Programm erweitert und noch komfortabler gestaltet.

Interessant ist, daß für die Sitze und die Innenverkleidung PUR-Schaumkunstleder zum Einsatz kommt.

Atmungsaktiv, anspruchslose Pflege, Formbeständigkeit und gutes Aussehen sind nur einige Merkmale dieses hochwertigen Werkstoffes.

Anordnung der Zweiklangfanfare und des Vorratsbehälters der elektrischen Scheibenwaschanlage.

Der eingebaute, leistungsstarke Autosuper läßt Ihre Fahrt noch angenehmer werden. Die ausreichende Kapazität für alle elektrischen Aggregate schafft die 84-Ah-Batterie.

Die Nebelschlußleuchte macht Ihr Fahrzeug auch bei den gefürchteten Nebelfahrten gut sichtbar. Gummihörner an den Stoßstangen vorn und hinten bieten Ihnen zusätzlich Sicherheit.

