



DER DEUTSCHE
Straßen
verkehr
FÜR VERKEHR UND WIRTSCHAFT

Unser Test: Trabant 600

Oktober 1963
Preis 1,- DM
Verlagspostamt

10

Trabant



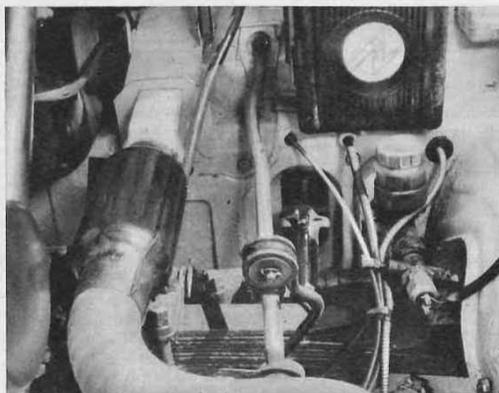
600

vom VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau

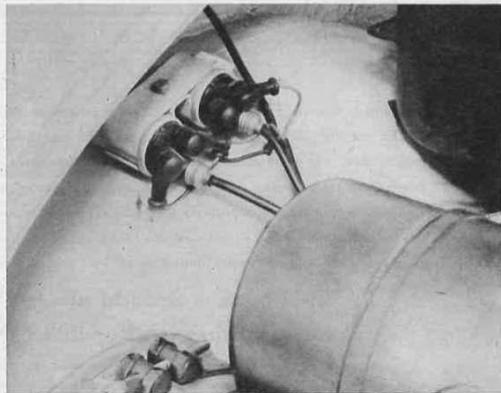
Äußerlich unterscheidet sich der neue Trabant nur durch die „600“ unter dem Schriftzug auf der Kofferklappe von seinen Vorgängern. Innen und vor allem unter der Motorhaube hat sich einiges geändert. Seit dem Einsatz des Synchrongetriebes ist das gesamte Triebwerk in einem neuen Hilfsrahmen untergebracht, der eine weichere Lagerung des Motor-Getriebe-Blockes ermöglichte. Die größeren und elastischeren Gummiblöcke schlucken wesentlich mehr Triebwerksgeräusche als die kleinen Gummipuffer, so daß bis etwa 80 km/h die Rollgeräusche des Wagens lauter sind als die Motor- und Getriebegeräusche. Zusammen mit dem synchronisierten Getriebe bekam der Wagen verstärkte Antriebswellen und an Stelle der inneren Gummigelenke staubdicht gekapselte und mit Fettfüllung versorgte Schiebegerlenke, die eine längere Lebensdauer versprechen.

Beim Motor wurde die Verdichtung von 7,2 auf 7,6 erhöht und die Zylinderbohrung von 66 auf 72 mm vergrößert. Dadurch ergibt sich ein nahezu quadratisches Hub-Bohrungsverhältnis von 73/72 mm und ein Hubraum von insgesamt 595 cm³. Die Motorleistung erhöhte sich dadurch von 20 auf 23 PS und das maximale Drehmoment stieg von 4,5 mkp auf 5,2 mkp. Diese um rund 15 Prozent höheren Werte werden bei den gleichen Drehzahlen wie beim 500er Motor erreicht. Die Übersetzungen im Getriebe und im Achsantrieb wurden beibehalten, so daß sich die Spitzengeschwindigkeit nicht wesentlich änderte, die Beschleunigung und das Durchzugsvermögen am Berg aber wesentlich verbesserten. Wie sich das praktisch auswirkt, darauf kommen wir noch zurück.

Weitere Neuheiten sind die jetzt auf dem rechten Radkasten angebrachten Kleinzündspulen, die bei den Motorrädern und beim Wartburg schon seit längerer Zeit serienmäßig verwendet werden. Sie bringen vor allem bei niedrigen Drehzahlen eine größere Funkenschlagweite und erleichtern dadurch das Anlassen. Der Bremsflüssigkeitsbehälter ist jetzt nicht mehr so hoch, dafür aber etwas größer im Durchmesser. Sein sehr elastisches Material verträgt noch Stöße oder Schläge, bei denen die alte Ausführung leicht einen Riß bekam. Sehr zu begrüßen ist es, daß die Verschraubung der Dreieckslenker der Hinterachse jetzt so verändert wurde, daß man für die 19er Schraubenköpfe nicht mehr einen Spezialsteckschlüssel dünnster Wandstärke braucht. Man kommt nun auch mit dem Bordwerkzeug an die Schrauben heran und kann sie regelmäßig kontrollieren und nachziehen. Noch besser wäre allerdings eine zusätzliche Sicherung. Blieben noch das neue Lenkrad zu erwähnen, das einen höheren Radkranz hat und uns



Der Bremsflüssigkeitsbehälter ist nicht mehr so hoch und man kommt mit ihm auch beim Herausnehmen der Batterie nicht in Konflikt. Außerdem ist das Material elastischer.



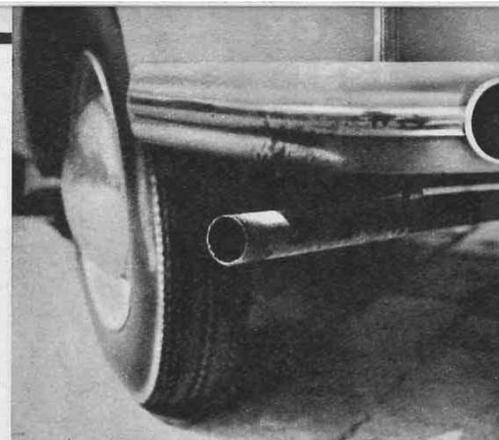
Die Einzelzündspulen haben eine größere Funkenschlagweite auch bei Anlaßdrehzahlen und erleichtern damit das Starten.

dadurch griffsicherer erschien, und die Reifen mit Sicherheitsschulter, die die Fahreigenschaften sehr günstig beeinflussen.

Das wären in kurzen Worten die wichtigsten technischen Änderungen des Trabant 600 gegenüber dem 500er der letzten Baujahre. Auf den ersten Blick ist das nicht allzu viel, und trotzdem ist es ein Unterschied wie Tag und Nacht, wenn man von einem Trabant des Baujahres 1960 auf einen neuen 600er umsteigt. Unser 500er war gewiß nicht langsam, er lief auch mit über 50 000 km auf dem Tacho (ohne jede Reparatur an Motor oder Getriebe) noch mehr als 100 km/h Spitze und ließ an der Kreuzung beim Anfahren manchen stärkeren Wagen stehen. Der Trabant 600 ist jedoch dagegen eine kleine Rakete. Beim geringsten Antippen des Gashebels ist er fort! Das ist überhaupt der markanteste Unterschied zwischen den beiden Motoren. Wenn man den 500er flott fahren wollte, mußte man den Gashebel weit durchtreten. Beim 600er genügt ein Antippen, um dasselbe und mehr zu erreichen. Fuhr man mit dem 500er auf der Autobahn 100 km/h, so gehörte dazu beinahe Vollgas. Man brauchte auch eine gewisse Strecke, um auf 100 zu kommen und merkte dann dem Motor an, daß er hart an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit arbeitete. Der 600er erreicht die 100 km/h spielend und hält sie mit etwa Halbgas. Gibt man dann Vollgas, so beschleunigt er noch spürbar um einige km/h, bis der Motor seine füllungsbedingte Drehzahlgrenze erreicht hat. Als Höchstgeschwindigkeit stoppten wir mit dem Testwagen 106 km/h in beiden Richtungen.

Noch aufschlußreicher ist das Verhalten am Berg. An bestimmten langen Autobahnsteigungen um 6 Prozent fiel der Trabant 500 je nach Besetzung in seiner Geschwindigkeit auf 70 km/h oder noch darunter ab. War dann die Steigung nicht bald zu Ende, so mußte man noch für das letzte Stück den dritten Gang nehmen. Der 600er zieht den gleichen Berg mit 90 bis 95 km/h hoch. Mit vier Personen besetzt, schafft er etwa 85 km/h unter den gleichen Bedingungen. Dadurch ergeben sich mühelos Reisedurchschnitte, an die man mit dem 500er nicht zu denken wagte. Die höchste nutzbare Dauergeschwindigkeit lag beim Trabant 500 bei 90 km/h, aber nur im Flachland. War die Strecke nur einigermaßen hügelig wie zum Beispiel die F 96 nach Rostock, so sank der Durchschnitt sofort erheblich ab. Mit dem 600er kann man auf der gleichen Strecke auch mit vier Personen besetzt die 90 km/h mühelos halten und kommt dadurch erheblich schneller vorwärts. Wir sind auch auf der Autobahn von Berlin bis Leipzig durchweg 100 km/h gefahren, es machte dem Motor nichts aus.

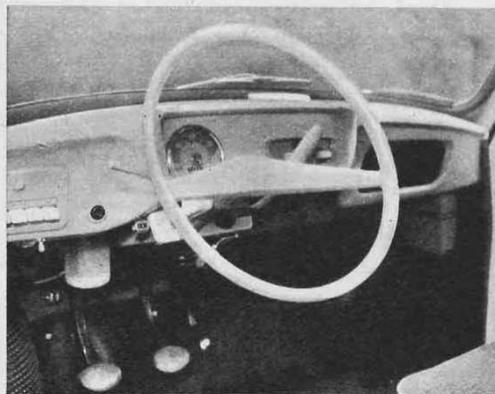
Der Kraftstoffverbrauch stieg dabei allerdings auf 8,5 bis 8,8 l/100



Das Auspuffrohr verschmutzt nach wie vor die Stoßbecken, obwohl es gegenüber früheren Ausführungen länger geworden ist.

km, während wir auf Fernverkehrsstraßen, wo 90 km/h nicht überschritten wurden und in der Stadt mit 7,2 bis 7,5 l/100 km auskamen. Bei gemütlicher und ruhiger Fahrt über Land kommt man auch mit dem 600er mit einem Verbrauch von weniger als 7 l/100 km aus. Wir haben es nur einmal probiert, Ergebnis 6,6 l/100 km, im übrigen sind wir scharf und schnell gefahren. Die phantastische Straßenlage dieses kleinen Wagens verleitet wirklich dazu. Dem Trabant kann man Kurvengeschwindigkeiten zumuten, bei denen bei größeren Wagen schon die Hinterachse nach außen wandert. Früher quietschten dabei auch beim Trabant die Reifen. Die neuen Profile mit Sicherheitsschulter pfeifen dabei nur leise und dezent und dokumentieren damit, daß sie noch lange nicht an der Grenze ihrer Bodenhaftung angelangt sind.

Mit dieser Kurvenfreudigkeit und -festigkeit kann außer dem Barkas B 1000 kein anderer bei uns handelsüblicher Wagen konkurrieren! Gegenüber den früheren Baujahren ist auch die Federung weicher geworden. Wir haben das besonders auf der mit geradezu klassischem Kopfsteinpflaster garnierten Straße zwischen Senftenberg und Drebkau empfunden. Wir fuhren dort 90 km/h, merkten keine harten Stöße und kamen uns vor wie in einem Moskwitsch. Auch nasse Straßen sind für den Trabant kein Problem, er liegt genauso sicher und reagiert wie auf trockenen

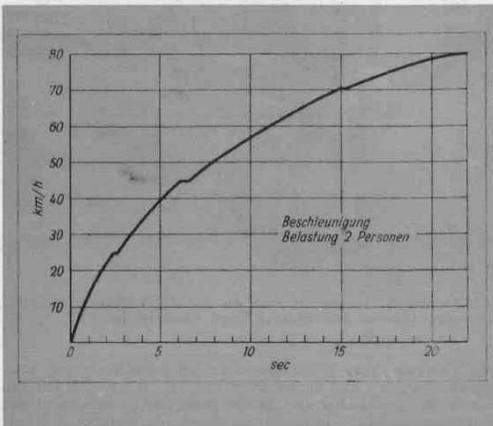


Das neue Lenkrad sieht einfach und elegant aus. Mit seinem höheren Radkranz ist es auch griffsicherer.



Die Motorhaube klappt, seitdem die geänderten Haubenscharniere verwendet werden, nicht mehr weit genug auf, so daß man oft mit dem Kopf daran stößt.

UNSER TEST



Fahrbahnen. Ihn zum Rutschen zu bringen, ist gar nicht so einfach.

Auch an diesen guten Eigenschaften haben die Profile mit Sicherheitsschultern einen wesentlichen Anteil. Ihre eigentliche Stärke zeigen sie aber bei Längsfugen und in Straßenbahnschienen, im Stadtgebiet Dresdens und Karl-Marx-Stadt gibt es davon besonders tief liegende und ausgeführte Exemplare mit abgekippten Einfassungsteilen und anderen freundlichen Beigaben. Gerät ein Motorradfahrer mit dem Vorderrad in solch eine Schiene, so legt er sich mit Sicherheit hin. Bei einem mit normalen Reifen bestückten Wagen verursachen diese Schienen einen ordentlichen Schlenker, der bei nasser Straße zum Schlingern und Rutschen führen kann. Bei den Reifen mit Sicherheitsschultern merkt man von alledem überhaupt nichts, auch wenn man Schienenfahrzeug spielt oder in leichtem Zickzack die Schienen überfährt. Die abgerundeten Reifenschultern klettern über die Unebenheiten wie ein Spaziergänger über Treppen, nur eben viel schneller. Auch die gefährlichen Autobahnlängsfugen mit einigen Zentimetern Niveaunterschied zwischen den Betonplatten überklettern diese Reifenprofile, ohne daß es der Fahrer überhaupt wahrnimmt.

Das neue Profil mit diesen hervorragenden Eigenschaften ist kein Zufallstreffer. Der VEB Reifenwerk Riesa hat erhebliche Forschungsarbeiten geleistet, bis es in die Serie gehen konnte. Im Oktober vorigen Jahres wurden zum Beispiel auf der abgesperrten Autobahnabzweigung Dresden-Hellerau stundenlang Versuche mit verschiedenen Reifen bei trockener, nasser und mit Kohlenäure-schnee (Glatteis) präparierter Fahrbahn gefahren, um die günstigste Variante zu ermitteln. Das jetzt in Serie produzierte Ergebnis dieser gründlichen Entwicklungsarbeit ist ein voller Erfolg und ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der alle Anerkennung verdient!

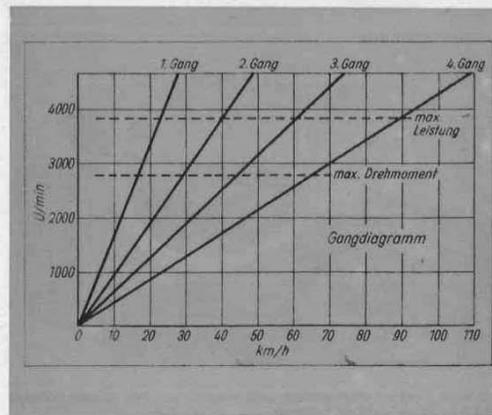
Für die Bedienung des Wagens ist das in allen Vorwärtsgängen synchronisierte Getriebe eine wesentliche Erleichterung, und der Schalthebel läßt sich genauso spielend leicht mit zwei Fingern bewegen wie beim klauengeschalteten Wechselgetriebe der alten Bauart. Die Synchronisation arbeitet zuverlässig und sperrt den Schaltvorgang so lange, bis Drehzahlgleichheit zwischen den Schaltkupplungen hergestellt ist. Sind große Drehzahldifferenzen vorhanden, wie zum Beispiel oft beim Zurückschalten auf den zweiten Gang, so dauert es etwas länger, bis die Sperre das Schalten erlaubt. Man muß dann den Schalthebel auf Druckpunkt halten oder etwas Zwischengas geben, damit es schneller geht. Soweit ist das Getriebe tadellos, es hat nur einen Nachteil: den fehlenden Freilauf in den unteren Gängen.

Selbst bei längerer Gewöhnung — wir sind bis jetzt rund 5000 km synchronisiert gefahren — kommt man beim Ausrollen in den unteren Gängen immer wieder in die Bereiche, in denen der Motor ruckt und die Triebwerksteile mehr als notwendig beansprucht. Man tritt dann die Kupplung und belastet wieder unnötig den Graphitring. Auch wenn man die Möglichkeit hat, synchronisiert bis in den ersten Gang herunterzuschalten, im dichten Stadtverkehr vermiesen wir trotzdem den Freilauf. Unseres Erachtens kann diese Lösung so lange nicht befriedigen, wie man dem Zweitaktmotor nicht ein gleichmäßiges Bremsen „angewöhnt“ bzw. das Nachschlagen „abgewöhnt“ hat. Der fehlende Freilauf verleitet auch dazu, den vierten Gang bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten eingeschaltet zu lassen, deren zugehörige Motordrehzahlen der Maschine nicht dienlich sind. Dabei kann man zwar eine erstaunliche Elastizität des Motors feststellen, der auch aus 30 km/h bei vorsichtigem Gasgeben noch ruckfrei beschleunigt. Auf die Dauer ist das aber keine empfehlenswerte Fahrweise. Wir sind deshalb der Meinung, daß man den zweiten Schritt nicht vor dem ersten tun soll, und so lange es hinsichtlich der Lauf Eigenschaften eines beim Gaswegnehmen geschobenen Zweitaktmotors keine entscheidende Verbesserung gibt, gehört zu einem Zweitaktwagen ein Freilauf in allen Gängen.

Sehr gut sind die Bremsen. Mit der Fußbremse ließen sich auf trockenem Beton (Autobahn) Bremsverzögerungen von 8,5 m/s² erreichen. Aus 50 km/h stand der Wagen dabei nach 11,60 m. Die Bremswirkung läßt sich vom leichten Abbremsen bis zur Notbremsung fein dosieren, und dank der unterschiedlichen Abmessungen der Bremszylinder vorn und hinten war auch bei nasser Straße keine Neigung zum Blockieren der Hinterräder festzustellen. Die Handbremse brachte rund 3 m/s².

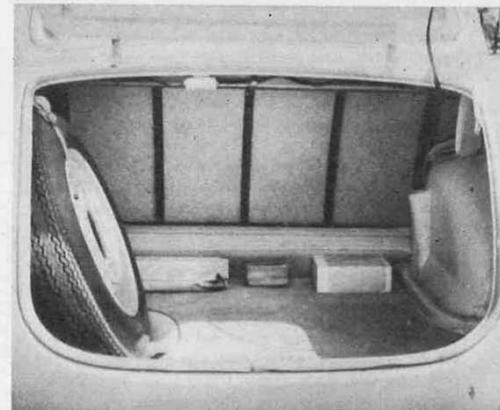
Auf den neuen Sitzen fühlt man sich zunächst recht wohl. Die Rückenlehnen sind gut der Körperform angepaßt, etwas höher als die früher verwendeten und bieten auch seitlichen Halt. Die Sitzflächen sind, wenn man mehr als etwa 400 km an einem Tag fährt, weniger angenehm. Sie sind eine Idee zu hart gepolstert, außerdem vorn zu flach, so daß der rechte Oberschenkel nicht aufliegt. Die Sitzflächen des Baujahres 1960 waren besser, die Lehnen allerdings nicht.

Beim Fahren im Dunkeln verbessert nicht nur das asymmetrische Abblendlicht wesentlich die Sichtverhältnisse. Auch die angenehme mattgraue und völlig blendfreie Tachometerbeleuchtung trägt dazu bei. Das Tachometer des Testwagens zeigte in den oberen Geschwindigkeiten bis zu 5 km/h mehr an und lag damit innerhalb der zulässigen Toleranzen. Bei einem Trabant 600 haben



wir inzwischen ein Tachometer durchgemessen, das auch bei 100 km/h genau geht. Sicher ist das Zufall, denn es ist seit Jahren das erste über den ganzen Fahrbereich exakt anzeigende Exemplar, das wir kennengelernt haben. Oder sollte das Meßgerätewerk Beierfeld dem Weltniveau näher gekommen sein?

Besondere Anerkennung verdienen die Lichtmaschine und der Regler vom VEB Fahrzeugelektrik Karl-Marx-Stadt. 220 Watt Leistung bei diesen kleinen Abmessungen sind im Weltmaßstab durchaus noch nicht die Regel! Für diese Aggregate gibt das Werk übrigens 18 Monate bzw. 30 000 km Garantie. Der gesamte Industriezweig Automobilbau sollte sich daran ein Beispiel nehmen. Bleiben noch einige Kleinigkeiten, die uns beim Trabant 600 nicht gefielen. Das Auspuffrohr ist zwar etwas länger geworden, beschmutzt aber nach wie vor die hintere Stoßleiste. Würde man das Rohr nicht gerade, sondern schräg unter einem Winkel von 45° nach unten abschneiden, so bliebe die Stoßleiste weitgehend sauber. Seitdem die neuen Haubenscharniere verwendet werden, klappt die Motorhaube gerade so weit auf, daß man sich bei jeder Gelegenheit eine Beule am Kopf beibringt. Eine Verlängerung des oberen Teils der Haubenstütze um etwa 3 cm bringt eine größere



Im Volumen des Kofferraumes können zahlreiche größere Wagen mit dem Trabant nicht konkurrieren. Für das Werkzeug und den Wagenheber sind jetzt im linken Radkasten neben dem Reserverad Riemen zum Anschlännen angebracht.

Öffnungsweite, entlastet außerdem das Blech rund um die Scharnierbefestigung, dessen Elastizität bei dem jetzigen Öffnungswinkel erheblich strapaziert wird, und erleichtert den Tankwartem ihre Arbeit.

Unser Testwagen gehörte zur Kategorie Sonderausführung zweifarbig. Vom Standardtyp unterscheidet er sich durch die mit Zielleisten eingefassten Farbstreifen, zweifarbige Innenverkleidung an den Türen, mit Stoff und Kunststoff kombinierte Sitzbezüge. Er hat außerdem Lampen im Koffer- und Motorraum, eine Schaumgummimatte im Kofferraum und eine Filzmatte an der Stirnwand zur Geräuschdämpfung, eine Sonnenblende für den Fahrer und Kleiderhaken. Die in der Grundfarbe graue Innenverkleidung erwies sich als viel weniger schmutzempfindlich und praktischer als das helle Elfenbein des Standardtyps. Die helle Innenverkleidung und das Armaturenbrett lassen sich gut abwaschen, aber man sieht auf ihnen jedes kleine Staubchen. Gedackte Farbe sind hier zweckmäßiger, auch im Hinblick auf die Spiegelung in der Windschutzscheibe.

Bis hierher ist unser Gesamteindruck vom Trabant 600 recht gut. Leider kommt aber nun noch ein trauriges Kapitel, traurig des-



TECHNISCHE DATEN

Motor: Zweizylinder-Zweitakt mit Drehschieber
Hubraum: 594,5 cm³
Hub: 73 mm
Bohrung: 72 mm
Verdichtung: 7,6
Leistung: 23 PS bei 3800 bis 3900 U/min
max. Drehmoment: 5,2 mkp bei 2700 bis 2800 U/min
Schmierung: Gemisch 33 : 1 (Hyzetöl)
Kraftstoff: VK Extra (78 Oktan)
Kühlung: Luft mit Axialgebläse
Vergaser: BVF-Flachstrom 28 HB-2-2
Zündkerzen: M18/240
Zündzeitpunkt: 24° bzw. 4 mm vOT
Kraftübertragung
Kupplung: Einscheiben-Trocken
Getriebe: Viergang, 1. bis 4. synchronisiert
Getriebeübersetzungen: 1. Gang 4,08
2. Gang 2,32
3. Gang 1,52
4. Gang 1,03
R-Gang 3,83

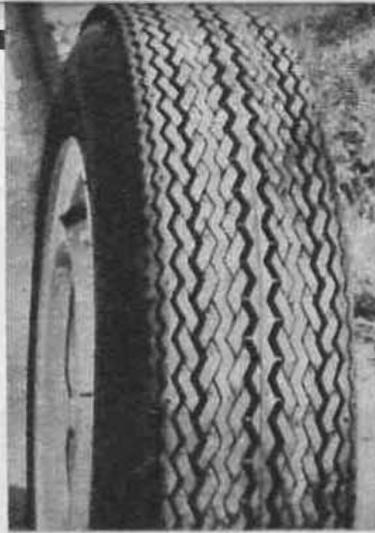
Achsübersetzung: 4,33
Elektrische Anlage
Batterie: 6 V 56 Ah
Lichtmaschine: 6 V 220 W
Anlasser: 0,6 PS Leistung

Fahrwerk

Karosserie: selbsttragend, Hilfsrahmen vorn
Vorderradachse: Dreiecklenker unten, Querblattfeder oben, hydraulische Stoßdämpfer
Hinterradachse: Dreiecklenker, Querblattfeder, hydraulische Stoßdämpfer

Lenkung: Zahnstangenlenkung, Wendekreis etwa 10 m
Fußbremse: hydraulisch, Simplex-Bremsen vorn und hinten
Handbremse: mechanisch auf Hinterräder wirkend
Bremsfläche: 462 cm²
Bereifung: 5,20-13
Luftdruck: 1,6 at (Überdruck) vorn und hinten
Abmessungen
Radstand: 2020 mm
Spurweite: vorn 1211 mm, hinten 1255 mm
Länge: 3360 mm
Breite: 1493 mm
Höhe: 1460 mm
Bodenfreiheit: 155 mm
Eigenmasse: 620 kg fahrfertig
Nutzmasse: 330 kg
Tankinhalt: 24 l, Reserve etwa 6 l
Fahrleistungen (des Testwagens)
Höchstgeschwindigkeit: 106 km/h
Kraftstoffverbrauch: 7,5 l/100 km im Durchschnitt

Preis: 8840,- DM (Sonderausführung zweifarbig)
Kfz.-Steuer: 108 DM
Kfz.-Haftpflicht: 76,50 DM (DDR), 94,50 DM (Berlin)
Fahrzeugversicherung: Kasko mit 100 DM Selbstbeteiligung
260,- DM (DDR), 325,- DM + 5% Versicherungssteuer (Berlin)



**Dieses
an den Schultern
abgerundete Reifenprofil
verbessert
die Rutschfestigkeit
und das Verhalten
des Wagens
beim Überfahren
von Längsfugen,
Straßenbahnschienen
usw.**

halb, weil es sich dabei nicht um grundsätzliche Mängel handelt, sondern um Nachlässigkeiten bei der Einstellung bzw. Endmontage, die sich ohne weiteres vermeiden lassen.

Der Motor unseres Testwagens gab auf der Überführungsfahrt von Zwickau nach Berlin schon hinter Freienhufen seinen Geist auf. Vorher zeigte er an jedem kleinen Hügel die Neigung zum Kolbenklemmen. Ursache: die Zündung war falsch oder überhaupt nicht eingestellt worden. Ein Unterbrecher zündete zu früh, der andere zu spät, der Kontaktabstand des einen betrug 4 mm, nicht 0,4 mm, der andere öffnete 1,5 mm. Eine derart falsche Zündeneinstellung kann die beste Kurbelwelle ruinieren. Eine Korrektur unterwegs war nicht möglich, weil die Klinge des großen Schraubenziehers aus dem Bordwerkzeug zu dick ausgefallen war und nicht in den Schlitz der Schraube paßte. Beim Versuch mit dem kleinen Schraubenzieher knickte dieser weg wie ein Stück Blumendraht. Nach Korrektur der Zündeneinstellung (in Berlin) verfrug der Motor sofort Dauervollgas, brauchte aber auch bei gemäßigttem Fahren über 9 l/100 km Kraftstoff. Langes Suchen-Ursache: die Leerlaufgemisch-Regulierschraube am Vergaser verschloß, ganz hineingedreht, mit ihrem Kegel nicht die Bohrung, sondern stieß daneben am Gehäuse an. Nach Hineinwürgen der Schraube und Öffnen um 1,5 Umdrehungen ging der Verbrauch auf Antrieb auf 7,25 l/100 km zurück.

Wenige Tage nach Abholen des Testwagens im Werk Zwickau übernahmen wir vom HO Fahrzeughaus Berlin, Friedrichstraße, einen neuen Trabant 600 (Standard), mit dem wir ähnliches erlebten. Die Zündeneinstellung wurde sofort geprüft und erwies sich als genauso falsch wie beim Testwagen. An dem hohen Benzinverbrauch war diesmal nicht die Leerlaufgemisch-Regulierschraube, sondern der Schwimmergehäusedeckel schuld. Er war völlig verzogen, und an den Ecken, die nicht mit Schrauben versehen sind, gab es Schlitzte von 1 mm zwischen Deckel und Gehäuse. Nach der Planierung des Deckels mit der Schlichtfeile ging der Verbrauch von 9,5 auf 7,2 l/100 km zurück. Für diese Mängel zeichnet in erster Linie der Motorenhersteller VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt mit seinen Zulieferanten verantwortlich.

Es gab auch noch andere „Feinheiten“, die auf das Zwickauer Konto kommen, so zum Beispiel, daß die Bremsen nicht richtig eingestellt und zahlreiche Schrauben nur ungenügend festgezogen waren. Nach einigen Stunden Nacharbeit wurde schließlich auch aus diesem Fahrzeug ein Auto mit den genannten prächtigen Fahreigenschaften, das uns viel Freude bereitet. Über den praktischen Wert der jedem Wagen mitgegebenen Qualitätsurkunde, auf der unter dem Motto „Meine Hand für mein Produkt!“ sieben Kollegen des Werkes den einwandfreien Zustand des Wagens bescheinigen, sind wir jedoch nun etwas anderer Meinung.

Dabei handelt es sich ausschließlich um Fehler, die durch mangelnde Sorgfalt bei der Einstellung bzw. Endmontage aufgetreten sind. Sie lassen sich ohne weiteres vermeiden, und wir würden uns freuen, wenn das Werk entsprechende Schritte einleitet, die solche Mängel künftig mit Sicherheit ausschließen. Sie beeinträchtigen völlig unnötig die Meinungen, die sich die Fahrer von diesem konstruktiv guten Fahrzeug bilden.