

Keine Zukunft

Im Mai soll die Serienproduktion des Trabant 1.1 mit Viertaktmotor beginnen. Was er seinem Vorgänger voraus hat und ob er künftiger Konkurrenz standhalten kann, klärt der Vergleichstest.

Als der Trabant 500 im Jahr 1958 in Serienproduktion ging, war die Konzeption dieses Kleinwagens noch zeitgemäß. Der stärkere 23-PS-Motor mit 600 cm³ Hubraum (1963) samt dem neuen synchronisierten Getriebe und eine neue Karosserie für den Trabant 601 (1964) machten noch Hoffnungen auf kontinuierliche Weiterentwicklung. Doch die fand nicht mehr statt. Das Automobilwerk wurde zur staatlichen Melkkuh und erhielt keine Investitionen mehr für weitere Modernisierungen oder Neuentwicklungen. Fortan gab es nur noch kleine Entwicklungsschritte wie die Duplexbremsen, die 12-Volt-Elektrik, den zweistufigen Vergaser 28 H 1-1 oder die kontaktlose elektronische Zündanlage – aber an der Grundkonzeption änderte sich nichts. Bis heute sitzt die Karosserie des Trabant 601 auf derselben Bodengruppe, die für den Trabant 500 entwickelt wurde. Der kurze Radstand erlaubt keine Verbesserungen der beengten Platzverhältnisse im Innenraum.

In der Karosse von gestern steckt ein Motor von heute

Diese inzwischen hoffnungslos veraltete Karosserie (Luftwiderstandsbeiwert etwa bei 0,5) muß nun auch noch für das moderne Motorisierungskonzept mit einem 1,1 Liter starken VW-Polo-Vierzylinder (40 PS/30 kW) herhalten. Wie die Zwickauer und Wolfsburger Autobauer diese staatlich verordnete, fachlich eigentlich unsinnige Aufgabe gelöst haben, ist bewundernswert. Was dabei herauskam, konnte aber wieder nur ein Trabant sein.

Äußerlich unterscheidet sich der Trabant 1.1 daher nur unwesentlich vom Vorgänger. Die breiten, komplett aus Plastikmaterial gefertigten Stoßstangen präsentieren sich immerhin gefälliger als die schmalen Blechpreßteile mit schwarzen Plastecken des 601. Die wie bisher herausnehmbare Frontverkleidung mit asymmetrisch angeordneten Luftspitzen und die höhere, vorn abgeknickte Motorhaube – jetzt auch aus Blech – sind dagegen optisch kein Gewinn. Für die ebenfalls nicht schönheitspreisverdächtige Umgestaltung der Heckleuchten spricht wenigstens, daß sie jetzt mit einer integrierten Nebelschlußleuchte und einem Rückfahrscheinwerfer aufwarten können.

Wesentlich intensiver als um optische Fettschen kümmern sich die Entwickler um Karosserie-Änderungen unter der Motorhaube. Bisher waren das Zweitakttriebwerk und die komplette Vorderachse mit der Querblattfeder auf einem kleinen Hilfsrahmen montiert, der nur an der Trägergruppe des Bodenblechs angeschraubt war. Hinter der Spritzwand bis zum Heck bildete die selbsttragende Karosserie mit der am Bodenblech montierten Hinterachse einen Teil des Fahrgestells. Vor der Spritzwand diente sie nur als Verkleidung für den sogenannten Fahrschemel und nahm über die Radkästen die von den Stoßdämpfern eingeleiteten Kräfte auf.

Der wassergekühlte Viertaktmotor mit neuem Getriebe wiegt nicht nur erheblich mehr als das luftgekühlte Zweitakt-Triebwerk, sondern beansprucht auch mehr Platz. Das erforderte den Einsatz von McPherson-Federbeinen, die sich in den Radkästen abstützen. Sie haben nunmehr die gesamte Vorderachslast aufzunehmen, die beim Trabant



Mit 40 PS zieht der neue Viertakt-Trabant dem alten Modell davon. Im Innern herrscht bis 100 km/h auch eine angenehm leise Akustik, und auch das Fahrverhalten verbesserte sich. Dennoch: Der 1.1 blieb ein Trabant.

SO TESTET AUTO

Jede Ausgabe enthält einen Test. In der Rubrik „So testet AUTO“ werden wir Sie mit einem der Hilfsmittel bekanntmachen, die uns objektive Grundlagen für die Bewertung eines Autos liefern. In diesem Heft: das Peiseler-Rad.

Wichtigstes Werkzeug der Autotester ist das Peiseler-Rad, Teil einer hochsensiblen Meßapparatur und benannt nach seinem Erfinder, Götz Peiseler in Olching bei München. Die Umdrehungen des Peiseler-Rads registriert im Innern des Testwagens ein elektronisches Meßgerät und liefert so gleich mehrere exakte Werte. AUTO ermittelt die Testwerte ab sofort mit diesem Gerät.

Beschleunigung: Das Auto wird aus dem Stand heraus auf trockener, ebener Fahrbahn ma-



ximal beschleunigt. Das Gerät mißt die Zeit in Sekunden von null bis zum Ende des Beschleunigungsvorgangs. Alle Zwischenwerte können anschließend auf Knopfdruck abgerufen werden. Die Strecke wird mehrmals in beiden Richtungen befahren, um äußere Einflüsse wie beispiels-

weise Wind zu egalisieren. Das Mittel aus beiden Meßwerten ergibt den im Heft veröffentlichten Beschleunigungswert.

Höchstgeschwindigkeit: Auf der Digitalanzeige des Meßgerätes kann die genaue Geschwindigkeit abgelesen werden. Die ebene Strecke wird ebenfalls mehrmals in beiden Richtungen abgefahren. Die Messung ermittelt auch, um wieviel die Tachometeranzeige von der tatsächlichen Geschwindigkeit abweicht.

Elastizität: Sie bezeichnet die Beschleunigung in den oberen Gängen (I II und IV beim Trabant, IV und V bei Autos mit Fünfganggetriebe) aus 40 (III. Gang) und 60 km/h (IV. Gang). Das Peiseler-Gerät registriert die Zeit bis zum Beschleunigungsende. Anschließend können die einzelnen Beschleunigungsintervalle abgerufen werden.

1.1 fast 60 Kilogramm größer ist als beim 601. Daraus resultierten umfangreiche Verstärkungen der Türsäulen, der Spritzwand, der Radkästen und der Motorraum-Seitenwände bis in die vorderen Karosserieecken, wo jetzt der vergrößerte Hilfsrahmen zusätzlich verschraubt ist. Damit hat der Trabant 1.1 nunmehr eine von vorn bis hinten selbsttragende Karosserie.

Die Vorderräder spüren jetzt richtig

Die neue Vorderradführung, oben an McPherson-Federbeinen, unten an Querenlenkern mit Torsionsstabilisator, ermöglichte einen negativen Lenkrollradius (siehe Kasten Seite 10). Sie soll die Spurhaltung geradeaus, in Kurven und beim Bremsen entscheidend verbessern.

Schließlich läuft der Trabant 601 selten exakt geradeaus. Je nach Belastung und Fahrbahnwölbung zieht er meistens ein wenig schief und erfordert vom Fahrer ständiges Gegenlenken.

Das gibt es beim Trabant 1.1 nicht mehr. Er läuft unabhängig von der Belastung oder vom Fahrbahnzustand exakt geradeaus. Übrigens hat der 1.1 auch ein neues Lenkgetriebe erhalten, das sich selbst nachstellt. Damit entfällt die aufwendige Einstellung bei hochgebockter Vorderachse, die für den 601 alle 10000 Kilometer vorgeschrieben war, aber häufig unterlassen oder nicht exakt ausgeführt wurde. Die Folge: Der Verschleiß nahm drastisch zu, und oft war schon nach etwa 50000 Kilometern ein neues Lenkgetriebe fällig. Auch die leidigen Preßstoffbuchsen, wie sie der 601 an den Schwenklagern besitzt, und die danach verlangen, häufig abgeschmiert zu werden, damit sie nicht naß werden, aufquellen und die Lenkung schwergängig

machen, gibt es am neuen Trabant nicht mehr. Der Trabant 1.1 kennt keine Fett-Schmierstellen.

Die Lenkung also läßt den Trabant jetzt dahin rollen, wohin er soll. Aber für das eigenwillige Fahrverhalten des Vorgängers war nicht nur sie verantwortlich. Denn der 601 zieht nicht nur bei konstanter Fahrt, sondern erst recht beim Bremsen schiefe. Besonders bei Nässe reagieren die vorderen Duplex-Trommelbremsen der jüngsten Baujahre manchmal schon gefährlich einseitig. Der Trabant 1.1 bremsst dagegen vorne mit Scheibenbremsen und hinten – wie bisher – mit Simplex-Trommelbremsen, aber mit Bremskraftbegrenzern. Damit bleibt der Wagen beim Bremsen in der Spur, auch wenn es naß ist oder die Beschaffenheit der Fahrbahn für das linke und rechte Vorderrad unterschiedlich ist. Der negative Lenkrollradius wirkt hier also tatsächlich stabilisierend. Er ermöglicht auch die diagonale Aufteilung der beiden Bremskreise, so daß bei ei-

TEST TRABANT 1.1

nem Ausfall immer noch ein Vorderrad und das gegenüberliegende Hinterrad bremsen. Bei der Achse-Achse-Teilung des 601 bremsst in ungünstigen Fall nur die Hinterachse, und das sogar schlechter, als wenn der Fahrer die Handbremse gezogen hätte.

Kann der 601 also hier mit mehr Sicherheit punkten, so enttäuscht, daß die neuen Scheibenbremsen ohne Bremskraftverstärker auskommen müssen und deshalb erheblich höhere Fußkräfte erfordern, um angemessene Verzögerungen zu erreichen. Der Fahrer erinnert sich beim Bremsen unwillkürlich an die Zeiten, als der Trabant vorn noch Simplexbremsen hatte und Fußkräfte fast wie ein Traktor verlangte. Tröstlich ist jedoch, daß der Viertaktmotor beim Gaswegnehmen beträchtliche Bremskräfte entwickelt und die Radbremsen also seltener als beim Zweitakter mit Freilauf in Aktion treten müssen. Weil Scheibenbremsen aber höhere Temperaturen produzieren und weil bei gealterter Bremsflüssigkeit die Bildung von Dampfblasen zu befürchten ist, schreibt das Werk die komplette Erneuerung der Bremsflüssigkeit nach jeweils einem Jahr vor. Die Trommelbremsen des 601 sind in dieser Beziehung anspruchslos. Die funktionieren noch

nach fünf und mehr Jahren mit der ersten Flüssigkeitsfüllung.

Das Kernstück des neuen 1.1 aber ist der Viertaktmotor vom Typ 4 VO 5,9/7,5 GRF, produziert im VEB Barkaswerke Karl-Marx-Stadt und nichts anderes als ein Lizenzprodukt des VW-Polo-Motors. Er entspricht im Aufbau und in seinen Teilen dem Aggregat des Wartburg 1.3, das wir im Heft 11/1989 ausführlich vorstellten. Die verschiedenen Hubräume (Trabant 1043 cm³, Wartburg 1272 cm³) resultieren bei gleicher Zylinderbohrung (75 Millimeter) aus unterschiedlichen Kolbenhüben (Trabant 59, Wartburg 72 Millimeter). Der Fallstromvergaser (32 TLA, Lizenz Weber) ist beim Trabant 1.1 eine Nummer kleiner als beim Wartburg 1.3. Alles, was sonst zum Motor gehört, entspricht beim Trabant 1.1 dem Wartburg 1.3: die temperaturabhängige Steuerung des Startvergasers, die elektrische Gemischvorwärmung während des Motorwärmelaufs, die Vorwärmung der Ansaugluft im Teillastbetrieb, die kontaktlose elektronische Zündung, die Abschaltung der Kraftstoffzufuhr in Schubphasen, die vom Thermostat geregelte Flüssigkeitskühlung im geschlossenen System, der Elektrolüfter am Kühler.

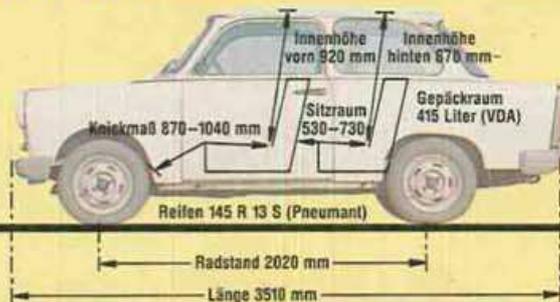
Statt der vielgepriesenen Reparatur-Freundlichkeit des luftgekühlten Zweitakt-Zweizylinders, den ein Mann ohne Flaschenzug aus- und einbauen konnte, verspricht der moderne Viertakter mehr Zuverlässigkeit und eine Grenznutzungsdauer von 150000 Kilometern. Für den Zweitakter wurden früher 50000, zuletzt 80000 Kilometer genannt, die manche Motoren übertrafen, aber viele nicht erreichten.

Die Ventile kommen ohne Wartung aus

Wartungsarbeiten sind beim Viertakt-Trabant alle 15000 Kilometer erforderlich. So lange (oder maximal ein Jahr) können auch das Motorenöl und der Ölfilter genutzt werden. Ein neuer Zahnriemen, der die Nockenwelle und die Wasserpumpe antreibt, und einer für die Lichtmaschine sind nach 75000 Kilometern fällig. Die Ventilspiele, die zum Beispiel beim Lada, Skoda oder Dacia regelmäßig nachgestellt werden müssen, erfordern beim Trabant 1.1 keine Wartung. Er besitzt wie der Wartburg 1.3 Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich.

Die Motorleistung des Viertakters wurde auf 40 PS (30 kW) begrenzt. Im Vergleich zu den 26 PS (19 kW), die der Zweitakter zu bieten hat, ist das ein erheblicher Gewinn, der Geschwindigkeiten bis zu den 130,4 km/h erlaubt, die der Testwagen erreichte. Manche Trabant 601 erreichen 110 km/h in der Ebene, aber

AUTO DATENBLATT: TRABANT 1.1



TECHNISCHE DATEN

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn quer, mechanischer Fallstromvergaser, Leistung 30 kW (40 PS) bei 5300/min, Hubraum 1043 cm³, Bohrung x Hub 75,0 x 59,0 mm, Verdichtungsverhältnis 9,5:1, Maximales Drehmoment 74 Nm bei 2700/min, Öl-inhalt Motor 3,0 l, Kühlsysteminhalt 7,0 l, Batterie 12 V 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 750 W.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Vierganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,25, II. 2,05, III. 1,34, IV. 0,96, R. 3,08, Achsantrieb 4,267:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im IV. Gang 25 km/h.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung, vorn McPherson Federbeine, Querlenker unten, Torsionsstabilisator, hydraulische Stoßdämpfer innerhalb der Schraubenfedern, hinten Schrägpendelhalbachsen an Dreiecklenkern, Schraubenfedern

mit innenliegenden Teleskopstoßdämpfern, Zahnstangenlenkung, hydraulische Zweikreisbremse, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Felgenreife 4 J x 13.

Karosserie

Viersitzige Limousine mit zwei Türen, Wendekreis 10,0 m, Tankinhalt 28 l, Leergewicht 700 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1085 kg, Zuladung 385 kg, zulässige Anhängelast gebremst 400 kg, ungebremst 300 kg, Dachlast 65 kg.

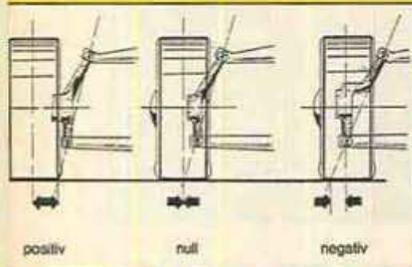
Wartung

Inspektion alle 15000 km
Ölwechsel alle 15000 km

Normverbrauch

(Messung in Anlehnung an ECE-Regelung)
Bei 60 km/h 4,4 l/100 km
Bei 90 km/h 5,9 l/100 km
Stadtverkehr 7,6 l/100 km

TECHNIK IM DETAIL



Die Prinzipien des Lenkrollradius.

Mit Lenkrollradius bezeichnet man den Abstand auf der Fahrbahn zwischen der verlängerten Achse des Achsschenkelbolzens und der Mittellinie durch das Rad. Der Lenkrollradius ist der Hebelarm, mit dem Brems- und Antriebskräfte (bei Frontantrieb) als Störkräfte in der Lenkung wirksam werden können. Man ist deshalb bemüht, den Lenkrollradius durch konstruktive Maßnahmen möglichst klein (Mercedes), gleich Null (Citroën) oder negativ (Audi 80) zu gestalten. Der negative Lenkrollradius des Trabant 1.1 sorgt für einen stabilen Geradeauslauf, auch dann, wenn die Vorderräder auf unterschiedlichen Belägen rollen, zum Beispiel das linke Rad auf Asphalt, das rechte auf Schotter.

TESTWERTE

Fahriestungen

Beschleunigung	
0-40 km/h	4,1 s
0-60 km/h	7,6 s
0-80 km/h	13,3 s
0-100 km/h	22,8 s
1 km mit stehendem Start	41,7 s

Elastizität

40-80 km/h (III. Gang)	10,7 s
60-100 km/h (IV. Gang)	30,6 s

Höchstgeschwindigkeit 130,4 km/h

Testverbrauch

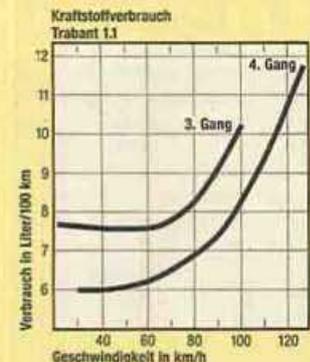
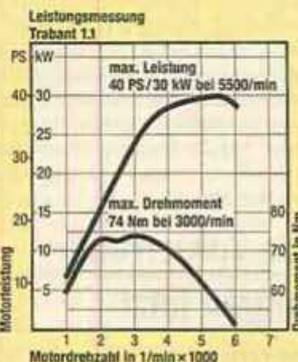
VK Extra (VK 94)	
minimal	7,1 l/100 km
maximal	8,8 l/100 km
Durchschnitt	7,9 l/100 km

Bremsweg

aus 100 km/h kalt	67,7 m
(Verzögerung 5,7 m/s ²)	
aus 100 km/h warm	62,3 m
(Verzögerung 6,2 m/s ²)	

Innengeräusche

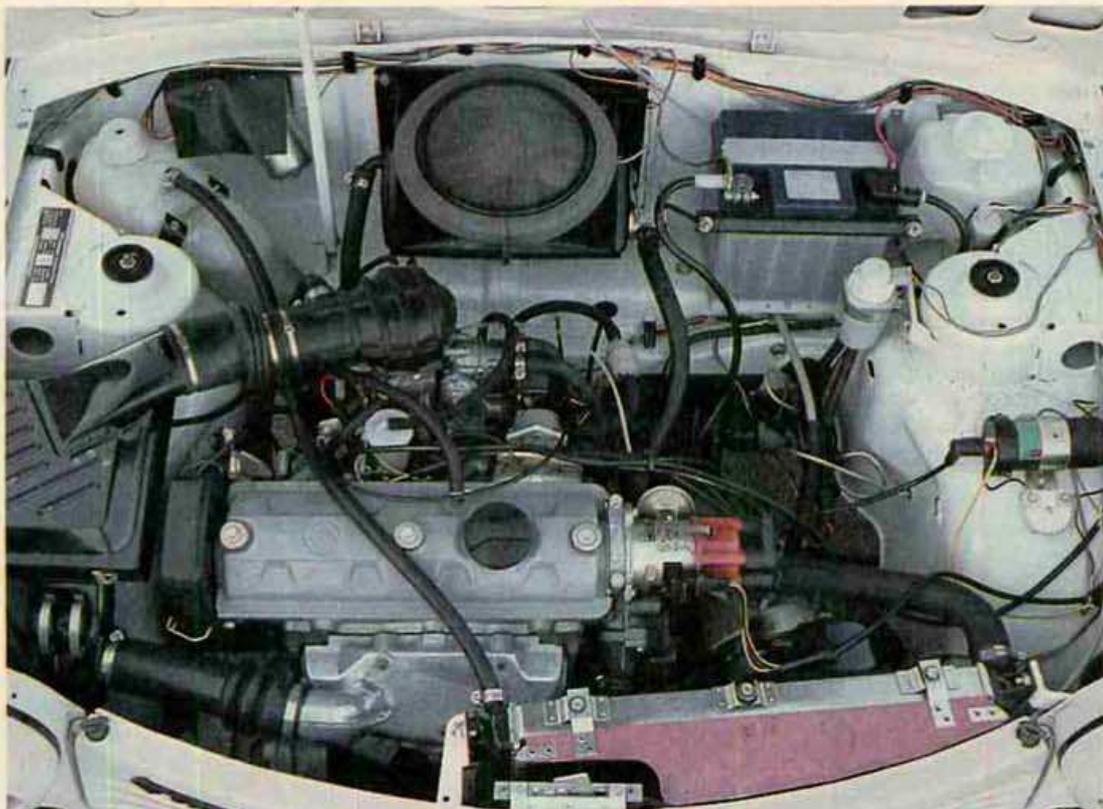
Standgeräusch	52 dB(A)
Bei 50 km/h	70 dB(A)
Bei 100 km/h	77 dB(A)



AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis	unter 6000 DM*	Kfz-Haftpflicht Mark pro Jahr	127,50
			157,50 (Berlin)
Serienausstattung		Kasko mit 300 Mark Selbstbeteiligung, Mark pro Jahr	230,—
Kopfstützen vorn, Wisch-/Waschschar, zwei Geschwindigkeiten, Intervall.			302,— (Berlin)
Kfz-Steuer Mark pro Jahr	198,—		

*Preis stand zum Redaktionsschluss nicht fest.



Maschinenraum: Der wassergekühlte Viertakter soll eine Lebensdauer von rund 150 000 Kilometern besitzen.



Bugansicht: neue Stoßstangen und eckige Blechhaube.



Heckansicht: Rückfahrscheinwerfer und Nebelschlußleuchte.



Steuerbrücke: beengte Verhältnisse, mühselige Sitzverstellung.



Leitstand: Mit soliden Hebeln und seitlichen Luftdüsen müht sich der neue Trabant um Komfort.

wenn es ein wenig bergauf geht oder Gegenwind herrscht, bestenfalls 80 bis 90 km/h. Der Trabant 1.1 zieht mit etwa 105 km/h auch sechsprozentige lange Steigungen hoch. Stundenlange Dauergeschwindigkeiten um 120 km/h, die wir ihm zwischen Helmstedt und Duisburg zumuten, machten ihm auch nichts aus. Vom vorsichtshalber mitgenommenen Motorenöl wurde kein Tropfen gebraucht. Höhere Motortemperaturen, die den Elektrolüfter am Kühler in Tätigkeit setzten, stellten sich nur bei langen Leerlaufzeiten im Verkehr ein.

Das neue Triebwerk lärm deutlich weniger

Angenehm leise ist der Motor bis reichlich 100 km/h. Etwa ab 110 km/h übertrifft seine Lautstärke bereits die nicht geringen Windgeräusche an den Ecken und Kanten der Karosserie. Bei Tempo 120 und mehr lärmert er mit ähnlicher Lautstärke wie der Zweitakter bei 100 km/h, nur die Frequenzen liegen beim Viertakter niedriger. Dabei besaß der Testwagen eine 20 Millimeter dicke, weiche Filzmatte am Dach und eine ähnliche Schallsolierung an der Spritzwand. Gegenüber solchen seit Jahrzehnten für den Trabant 601 erhobenen Forderungen hatte das Automobilwerk bisher taube Ohren.

Im Stadtverkehr und auf Landstraßen, wo maximal 80 km/h erlaubt sind, macht der Trabant 601 dagegen keine schlechte Figur. Hier kann er mit den Größeren mithalten. Nur mit dem Überholen, insbesondere langer Lastzüge, hapert es häufig, weil das geringe Drehmoment von maximal 54 Newtonmeter (Nm) des alten Modells nur bescheidene Beschleunigungen zuläßt. Der Viertaktmotor kann das mit 74 Nm erheblich besser. Etwa in derselben Zeit, die der 601 aus dem Stand bis 80 km/h braucht (22 Sekunden), hat der 1.1 schon 100 km/h erreicht (22,8 Sekunden). Bis 100 km/h beschleunigte unser damaliger Testwagen 601 in 45 Sekunden (Bericht im Heft 3/1982), während der neue 1.1 nach 48 Sekunden schon 120 km/h erreichte.

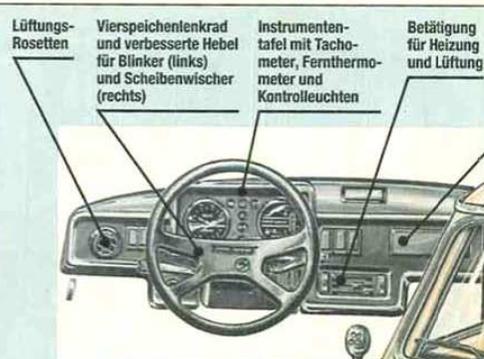
Der gedrosselte Viertakter ist keineswegs besonders drehfreudig. Schon etwa ab 4500/min reagiert er spürbar träge. Aber er zieht bei Drehzahlen kurz über dem Leerlauf besser als der 601 im Bereich der Drehmomentenspitze. Während der Zweitakter sein Temperament nur bei fleißigem Schalten entfaltet, ist beim 1.1 das mit dem Knüppel bequem und exakt schaltbare Getriebe selten zu bemühen. Im ebenen Stadtverkehr kann der Fahrer fast ständig im vierten Gang bleiben. Der dritte wird nur in Ausnahmefällen gebraucht, wenn die Geschwindigkeit verkehrsbedingt unter etwa 30 km/h sinkt. Die

TEST TRABANT 1.1

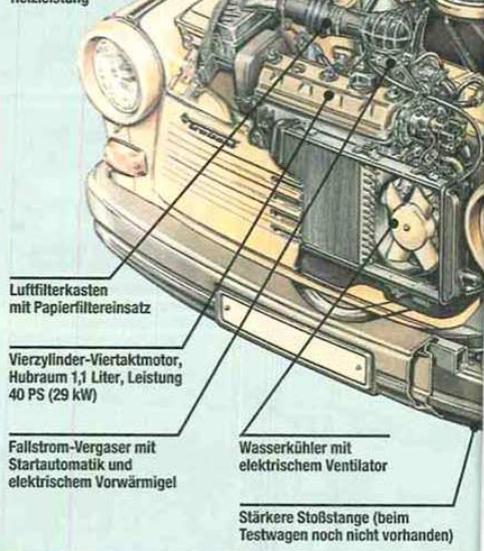
Gänge eins und zwei sind nur beim Anfahren oder bei sehr geringen Geschwindigkeiten, zum Beispiel im Stau, gefragt.

Dieses Drehmoment, das zwischen 2000 und 3500 U/min (entspricht 50 bis 90 km/h im vierten Gang) mindestens 70 Nm beträgt, ermöglicht dem Trabant 1.1 auch mit einem kleinen Wohnanhänger (QEK Junior oder ähnlich) im Schlepp angemessene Reisedurchschnitte, ohne ständig die Gänge drei und vier zu wechseln, um mit fast Vollgas wenigstens 60 bis 70 km/h zu halten. Größere Anhängelasten wären dem Viertaktmotor sicher zuzumuten, aber wohl kaum der Karosserie und

über 80 km/h minimal auf 7,1 Liter/100 km. Der 601 der jüngsten Baujahre (mit Vergaser 28H 1-1 und elektronischer Zündung) braucht bei vergleichbaren Bedingungen weniger als 6,5 Liter/100 km. Auf der Autobahn, bei Geschwindigkeit bis 100 km/h, nahm der Viertakter 7,9 Liter/100 km zu sich. Etwa 7,5 Liter braucht der 601, während der Wartburg 1.3 dabei mit 6,5 Liter/100 km auskommt (Test im Heft 4/1989). Im Stadtverkehr stellten sich bei Plusgraden, wo sich neue 601 mit etwa sieben Liter begnügen, Werte um acht Liter/100 km ein. Bei Frost um minus fünf Grad erhöhte sich der Verbrauch des Viertakters bis auf 8,8 Liter/100 km. Mit ähnlichen Verbrauchswerten konnten schon die vor 25 Jahren gebauten Trabant aufwarten, die mit ganz einfachen Ver-



Heizungs- und Lüftungssystem mit größerem Luftdurchsatz und wesentlich höherer Heizleistung



VOM 601 ZUM 1.1 – DIE WICHTIGSTEN UNTERSCHIEDE

Die beiden Trabant-Generationen unterscheiden sich gründlicher, als dies sonst nach einer Modellpflege zu beobachten ist. Vom Wechsel des Antriebs vom Zwei- zum Viertakter und vom Zwei- zum Vierzylindermotor abgesehen, verändert sich auch die Vorderachse des 1.1 deutlich: McPherson-Federbeine, Querlenker unten und Torsionsstabilisator. Der Neue ist außerdem elf Millimeter länger, 13 Millimeter breiter und 20 Millimeter flacher als sein Vorgänger. Die

Spurweite vorn wuchs von 1206 auf 1280 Millimeter, das Leergewicht von 615 auf 700 Kilogramm. Geblieben ist dennoch die maximale Zuladung von 385 Kilogramm. Der Hubraum stieg von zuvor 594,5 Kubikzentimetern auf gleich 1043 Kubikzentimeter und die Leistung von 19 kW auf immerhin jetzt 30 kW. Zugewinn können auch die Drehmoment-Werte vermelden: Der Zweitakter brachte es auf 54 Nm, für den neuen Viertakter stehen 74 Nm zu Buche.

auch nicht diesen Bremsen. Nach wie vor sind nur bescheidene 300 Kilogramm, gebremst 400 Kilogramm, zulässig.

Zu den erklärten Zielen, die mit dem Einsatz des Viertaktmotors angestrebt wurden, gehörte die Senkung des Kraftstoffverbrauchs. Bei der Vorstellung des Trabant 1.1 im Heft 10/1989 wurde vom IFA-Kombinat Pkw noch ein Durchschnittsverbrauch von 6,0 Liter/100 km als einer seiner Vorzüge genannt. Unser Testwagen, der aus der Vorserie stammt, erreichte diesen Wert nur bei konstant 30 bis 40 km/h im vierten Gang. Auf Fernverkehrsstraßen kamen wir bei zartestem Umgang mit dem Gaspedal und Geschwindigkeiten nicht

gasern ausgerüstet waren (Baureihe 28 HB) und im Teillastbereich an chronischer Überfütterung litten.

Zugegeben, das Zweitakt-Triebwerk hat im kalten und halbkalten Zustand Vorteile, weil Kraftstoff und Ansaugluft im Kurbelgehäuse gemischt werden, bevor sie in den Zylinder gelangen, und weil kein zähes Motorenöl bremsend und das dünnflüssige Hydrauliköl im Getriebe geringere Widerstände verursacht. Um die Gemischbildung zu verbessern und den Kraftstoffverbrauch gering zu halten, wurde aber diesem Viertakter ein vergleichsweise überdurchschnittlich hoher Aufwand zuteil. Allein der komplizierte Vergaser mit Startautomatik (vorgestellt im Heft

12/1989) kostet mehr als der komplette Zweitaktmotor mit allem, was dazu gehört. Unter dem Vergaser unterstützt aber noch ein elektrischer Heizigel die Gemischbildung, der während der Warmlaufphase 480 Watt, so viel wie acht Halogen-Scheinwerfer bei Fernlicht, aufnimmt und erst abgeschaltet wird, wenn der Motor seine Betriebswärme erreicht hat. Nur für ihn wurde die stärkere Lichtmaschine (53 Ampere, bisher 42) erforderlich. Daran gemessen ist der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Testwagens von 7,94 Liter/100 km eine schwache Kür. Aber er startete gut, lief sofort stabil im Leerlauf und zog nach dem Anfahren kraftvoll wie im warmen Zustand.

Nach 270 Kilometern leuchtet das rote Lämpchen

Kilometern leuchtet die rote Reserveanzeige. Der Tankstutzen mit Schraubdeckel, eingelassen im rechten Seitenteil, ist nicht verschleißbar und weder bedienungs- noch umweltfreundlich. Bevor die Zapfpistole abschaltet, fließt erst ein

Mit 28 Litern, die der hinten rechts unter dem Kofferraum angebrachte Tank faßt, kommt man nicht weiter als mit dem 601. Etwa nach 270

Schwall auf die Fahrbahn oder auf die Hose, wenn man im Wege steht. Aus einem 20-Liter-Kanister mit Ausgießtülle bekommt man auch nicht alles in den Tank. Ein Rest fließt aus dem Stutzen zurück auf die Straße, wenn der Kanister angekippt wird.

Besseren Komfort im Innenraum bieten die gut regelbare Warmwasserheizung mit zweiufigem Elektrogebläse und die Verteilung der Warm- und Frischluft, nunmehr auch über seitliche Düsen im Armaturenbrett. Damit stellen sich angenehme Temperaturen ein, die der 601 nicht bieten kann, und die Seitenscheiben bleiben beschlagfrei. Sogar die Heckscheibe profitiert davon, weil die Luft den Innenraum nicht mehr an

den Dachkanten links und rechts verläßt (diesen Weg versperrt die Filzmatte), sondern durch Schlitze über dem Heckfenster zu den Austrittsöffnungen in den Dachträgern gelangt.

Das neue Armaturenbrett aus Plastmaterial ist nicht nur optisch und in der Ausstattung mit Instrumenten, Kontrolllampen und Tastenschaltern ein Gewinn, sondern auch solider befestigt als im 601. Zahlreiche Klapper- und Quietschgeräusche sind dadurch verschwunden. Das gilt auch für die jetzt stabil verschraubte und am Lenkrad berührungsfreie Lenksäulenverkleidung. Die beiden Lenksäulenschalter, links für Blinklicht (keine automatische Rückstellung), Fern- und Abblendlicht sowie Signal-

horn, rechts für Scheibenwischer (eine Intervallstufe, zwei Dauergeschwindigkeiten) und Scheibenwaschanlage, sind solide Neuentwicklungen. Der alte Lichtschalter hat einen neuen Knopf erhalten.

Zu den unruhlichen Altlasten der Karosserie gehören nach wie vor die miserable Zugänglichkeit der Rücksitze, die unpraktische Anordnung der Verstellhebel am Sitz, die bedienungsschwere Mitfahrer erfordert, und die vom Fahrer nur mit Verrenkungen erreichbare Türverriegelung rechts. Durch den größeren Platzbedarf der hinteren Schraubenfedern ist die Rücksitzlängung und die ohnehin schon zu geringe Kniefreiheit noch um vier Zentimeter kleiner

geworden, weil die Lehne den veränderten Karosserie-Konturen nicht angepaßt, sondern einfach schräger gestellt wurde.

Die hintere, noch vom Trabant 500 stammende Pendelachse hätte angesichts der erhöhten Fahrleistungen des 1.1 eine bessere Radführung verlangt. Statt dessen fanden wir in der Betriebsanleitung eine neue Wartungsvorschrift, nach 75000 Kilometern die Gummiteile der Fahrwerksbefestigungen zu wechseln. Nach wie vor beeinträchtigt die geringe Belastung der Hinterachse den Fahrkomfort bei dominierender Teilbesetzung. Mit zwei Personen vorn wird die Vorderachse mit 95 Prozent, die Hinterachse nur mit 60 Prozent der zulässigen Achslast beansprucht. Kein Wunder, daß dabei die hinteren Schraubenfedern kaum ansprechen. Die für diesen Belastungszustand wie vorgeschrieben mit 150 kPa aufgepumpten Reifen geben auch nicht nach, weil jedes Rad damit 275 Kilogramm tragen könnte, aber nur mit etwa 180 Kilogramm belastet wird. Daraus resultieren unzählige kurze, harte Schwingungen, die den Eindruck vermitteln, wie auf Vollgummi zu fahren oder auf relativ glatter Straße wie über einen Acker zu hoppeln. Mit vier Personen federt die in diesem Fall mit 80 Prozent belastete Hinterachse wesen-

DAS FIEL AUF:

- Stabiler Geradeauslauf
- Geringe Geräuschkulisse
- Wenig Wartung
- Hohe Fußkraft für Bremse
- Hoher Benzinverbrauch
- Kleiner Tank

lich angenehmer. Aber zwei Erwachsene ertragen die beengten Sitzverhältnisse im Fondraum höchstens auf Kurzstrecken.

Wenn im nächsten Monat die Serienproduktion des Trabant 1.1 beginnen soll, ist ihr Ende schon abzusehen. Die Zeit, in der das Automobilwerk Zwickau bauen und verkaufen konnte, was es wollte, wird es nicht mehr geben. Aber Ersatzteile und Serviceleistungen, die bereits für den 601 knapp sind, wird dieser Übergangstyp mindestens weitere zehn Jahre zusätzlich benötigen. Aus dieser Sicht ist nicht nur das Fahrzeug, sondern sogar der Produktionsstart fragwürdig.

Eberhard Preusch