



SACHSENRING INFORMATION

FRÜHJAHR 1960

Trabant

SACHSENRING

im Frühjahr 1960

Seit Jahren ist es zu einer guten Tradition geworden, daß wir unseren Geschäftsfreunden aus dem In- und Ausland sowie den Vertretern der Presse jeweils im Frühjahr und im Herbst eine neue Ausgabe unserer SACHSENRING-Informationen überreichen.

Auch diesmal übermitteln wir Ihnen wiederum unsere neuesten SACHSENRING-Nachrichten. Wir berichten Ihnen vom gegenwärtigen Stand unserer Produktion, stellen Ihnen die 1960er Modelle des TRABANT vor, und wir schildern Ihnen interessante Erfolge, die in den vergangenen Monaten mit unseren SACHSENRING-Kleinwagen erzielt wurden.

Im Rahmen unseres Siebenjahrplanes werden bis zum Jahre 1965 etwa 300 000 Kleinwagen vom Typ TRABANT über die Zwickauer Montagebänder gerollt sein und den Weg zu ihren künftigen Besitzern gefunden haben. Die SACHSENRING-Automobilbauer sehen es als ihre selbstverständliche Pflicht an, dafür zu sorgen, daß die blitzende SACHSENRING-Marke an der Motorhaube nicht nur dem Schmuck jedes Wagens dient, sondern zugleich auch das Kennzeichen für höchste Qualität ist.

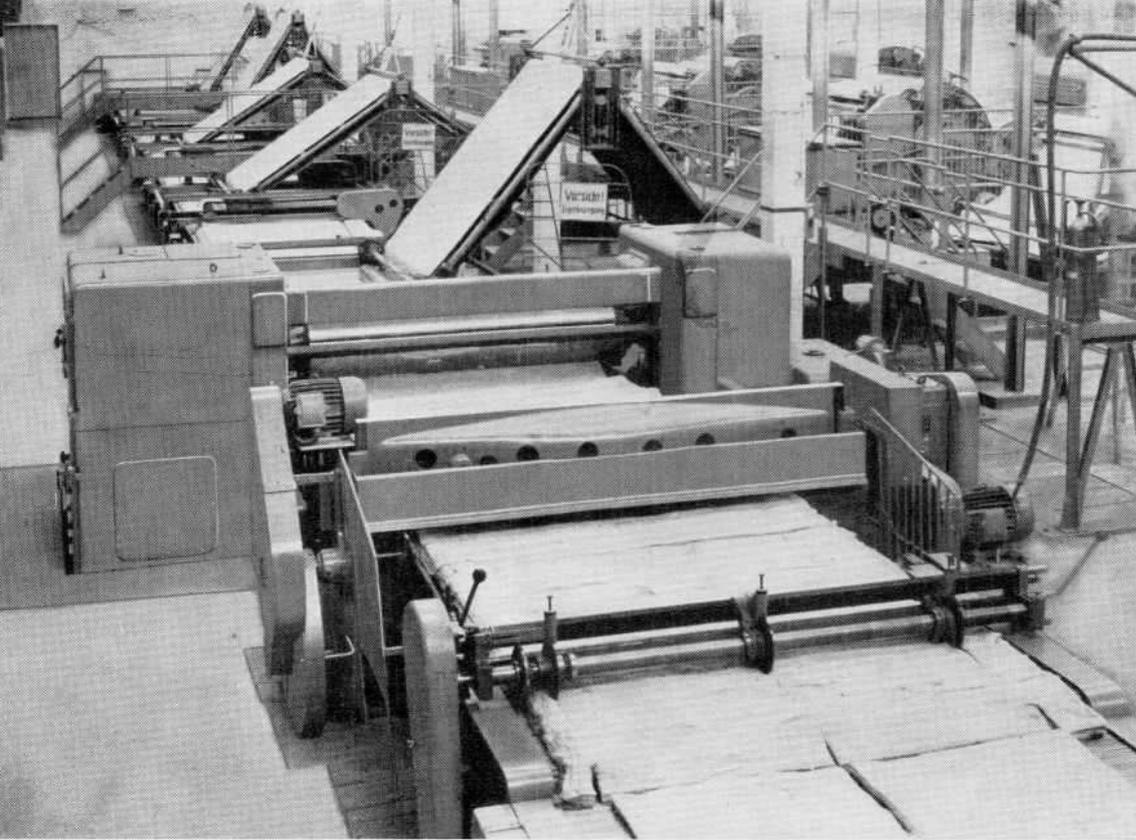
Gestatten Sie mir bitte, daß ich zum Abschluß Ihre Aufmerksamkeit noch auf eine Tatsache lenke, die unseren Werktätigen sehr am Herzen liegt. Jeder TRABANT, der unser Werk verläßt, ist dazu bestimmt, seinen Besitzern viel Freude bei frohen Fahrten zu bereiten. Das wird aber nur dann möglich sein, wenn Friede herrscht und keine Panzer und Geschütze über die Straßen der Welt rollen. Unsere Arbeit wird nur dann gedeihen, wenn sie nicht von Atombomben bedroht wird. Darum wünschen wir SACHSENRING-Automobilbauer der bevorstehenden Gipfelkonferenz der Vertreter der Großmächte einen vollen Erfolg, und darum richten wir auch an Sie die Bitte, gemeinsam mit uns und allen fortschrittlichen Menschen dafür zu sorgen, daß dem Frieden die Zukunft gehört.

In diesem Sinne grüße ich Sie im Namen aller SACHSENRING-Automobilbauer und wünsche Ihnen weiterhin „Gute Fahrt“!



Werkdirektor

VEB SACHSENRING AUTOMOBILWERKE ZWICKAU



Ein Blick in die TRABANT-Fertigung

Seit dem 1. Januar 1960 haben die Zwickauer Automobilbauer ihre Kräfte restlos auf die Großserienproduktion des Kleinwagens TRABANT konzentriert. Mit der nunmehr abgeschlossenen Verlagerung der bisherigen LKW-Fertigung zum VEB Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“ Werdau wurden die günstigsten Voraussetzungen für großzügige technologische Dispositionen im Hinblick auf die vorgesehene erhebliche Steigerung der TRABANT-Produktionsziffern geschaffen.

Ein Rundgang durch die Fertigungsstätten zeigt uns, mit welcher Intensität daran gearbeitet wird, die im Rekonstruktionsplan des Werkes enthaltenen Maßnahmen zu verwirklichen. Wir erkennen die gewaltige Kraft und den Elan, mit denen sich die SACHSENRING-Automobilarbeiter für die Realisierung ihrer Ziele einsetzen. Wir sehen, wie hier nach fortschrittlichen Arbeitsmethoden jene Wagen geschaffen werden, die sich in kurzer Zeit schon so viele Freunde erworben haben. Bitte folgen Sie uns auf unserem Weg durch die TRABANT-Produktion:

Wir beginnen unseren Rundgang im Karosserie-Rohbau.

Hier erfolgt in Spannvorrichtungen das Zusammenschweißen des Plattformrahmens mit den einzelnen Stahlformteilen zum kompletten Karosserierippe. Das fertige Gerippe kommt anschließend in die Phosphatieranlage, wo es in mehreren Arbeitsgängen gewaschen, entfettet, gebeizt und phosphatiert wird. Dadurch ist die Voraussetzung für eine vorzügliche Haftung der dann erfolgenden Kunstharzgrundierung geschaffen. Nunmehr erfolgt die Beplankung des Gerippes mit den Duroplast-Preßstoffteilen. Inzwischen sind nämlich in der Preßstoff-Fertigung die für jeden TRABANT verwendeten 9 Duroplasteile der Außenverkleidung (4 Kotflügel-Seitenteile, 2 Türteile, Motorhaube, Dach und Kofferklappe) entstanden. Textilfasern als Füllstoff, mit Phenol- und Kresolharzen in pulverisierter Form durchsetzt, bilden den Grundstoff für das sogenannte Vlies. Dieses Vlies besteht aus ca. 90 Faserfloren und quillt unaufhörlich als breites Band aus den zur Vliesaufbereitung gehörenden Maschinen hervor. Nach Passieren eines Kalenders wird das Vlies maschinell in groben Umrissen zugeschnitten und gelangt danach unter die vorgeheizten Pressen, in denen bei ca. 160° C Wärme und einem Druck von 40–60 kg/cm² schließlich die bereits erwähnten Beplankungsteile für die Karosserie-Außenhaut entstehen. Als ein Beispiel für die eingeleiteten Maßnahmen zur Produktionssteigerung sieht man in der Preßstoff-Fertigung ein kürzlich in Betrieb genommenes weiteres neues Fließband der Vliesaufbereitung (siehe Abb. oben).

Nach vollzogener Kontrolle der beplankten Karosserie durchläuft diese die Spritzkabinen der Lackiererei und erhält hier sofort die endgültige Außenlackierung, die in modischen Pastelltönen das bunte Spiel der Farbpalette 1960 beim TRABANT bildet. In der anschließenden Karosserie-Fertigmontage wird die Innen-Ausstattung und Verglasung vorgenommen, wobei außerdem die Ausrüstung mit Scheinwerfern, Blinkleuchten, Zierleisten usw. erfolgt. Damit kann die eigentliche Karosseriefertigung als abgeschlossen betrachtet werden.

Nachdem die Karosserie auf das Band der Endmontage aufgesetzt wurde, wird sie automatisch um 180° geschwenkt. Hier erfolgt dann die Montage der Hinterachse. Nach erneutem Schwenken in die normale Stellung werden die elektrische Anlage, die Lenkung, das Armaturenbrett, die Handbremse usw. eingebaut.

Auf einem gesonderten Zubringerband fügt sich währenddem die gesamte Baugruppe des Fronttriebwerkblockes zusammen, die anschließend, auf dem Hilfsrahmen montiert, an den nun nahezu vollständigen Wagen angeschlossen wird.

Nunmehr verläßt der TRABANT auf seinen eigenen Rädern das Band und wird auf einem Rollprüfstand einer eingehenden Funktionsprüfung unterzogen. Nachdem er diese bestanden hat, erhält er in der Fertigmacherei durch Waschen und Polieren den letzten äußeren Schliff und wird schließlich beim Durchlauf durch den Gestühlebau – der nunmehr letzten Produktionsabteilung – mit Polstersitzen, Lehnen, Fußmatten usw. versehen.

Mit dieser kurzen Schilderung des Fertigungsprozesses kann selbstverständlich nur ein grober Überblick über die wichtigsten Stationen dieses Vorganges vermittelt werden. Es sei jedoch darauf hingewiesen, daß an jeder dieser Stationen Menschen am Werk sind, die in jeder Minute ihrer täglichen Arbeit ihr reiches Fachwissen und ihre beruflichen Erfahrungen der Erfüllung einer großen Aufgabe widmen. Jeder SACHSENRING-Automobilbauer sorgt durch seine Leistung dafür, daß der TRABANT auf den Straßen der Welt ein gutes Zeugnis vom hohen Niveau der volkseigenen Automobilindustrie der Deutschen Demokratischen Republik ablegt.





Der TRABANT im Frühjahr 1960



Als Mitte des Jahres 1958 der TRABANT beim VEB SACHSENRING Automobilwerke Zwickau in die Serienproduktion ging, verfügte der Wagen über eine fortschrittliche Gesamtkonzeption, die in Erwartung der großen Ansprüche an diesen Kleinwagen entworfen wurde und im Hinblick auf rationelle Fertigung lange Zeit unverändert beibehalten werden kann. Dennoch werden im Verlauf der ständigen Weiterentwicklung des Wagens neue kraftfahrzeugtechnische Erkenntnisse verwirklicht. Wenn also der TRABANT jetzt bereits mit Verbesserungen ausgerüstet wird, so bedeutet das keineswegs erst ein gewisses Aufholen oder Angleichen an internationale Maßstäbe, sondern ein weiteres Ausbauen entscheidender Vorzüge, die der TRABANT dank seiner weitsichtig geschaffenen Grundkonstruktion schon besitzt.

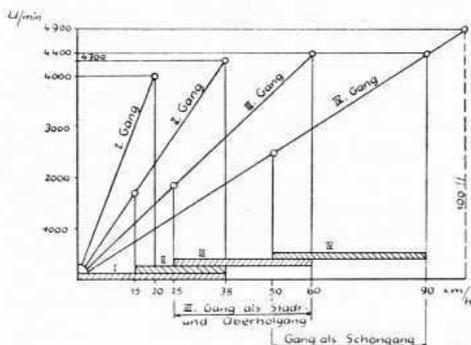
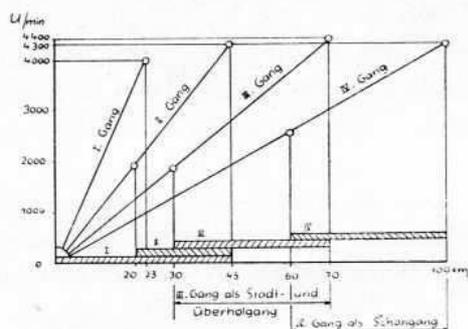
Der Motor des TRABANT erhält nunmehr Alfer-Zylinder, die u. a. eine intensivere Wärmeabstrahlung zur Folge haben bzw. größere thermische Belastungen gestatten. Der abnehmbare Leichtmetall-Zylinderkopf wurde in der Form der beiden Verbrennungsräume noch günstiger gestaltet. Diese Maßnahmen ließen die Erhöhung des Verdichtungsverhältnisses auf 7 zu. Rippenverstärkungen erhöhen die Stabilität des Kurbelgehäuses. Auch die Verhältnisse im Ansaugsystem und bei der Aufbereitung des Kraftstoff-Luftgemisches wurden verbessert: hier kommt ein Horizontal-Blockvergaser zur Verwendung. Ebenfalls erfolgt eine entsprechende Abstimmung der Auspuffanlage, die außerdem einen Nachschalldämpfer zur weiteren Absenkung des Geräuschpegels erhalten hat.

Durch den außerdem jetzt serienmäßig vorgenommenen Einbau der neuen Vorderachsübersetzung 4,33 läßt sich nunmehr mit der TRABANT-Limousine eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erzielen.

Weiterhin sind für die TRABANT-Modelle des Frühjahres 1960 folgende Verbesserungen zu erwähnen:

1. Wirkungsvollere Heizungsanlage, bei der außerdem die bisherige Umrüstung von Sommer- auf Winterbetrieb bzw. umgekehrt wegfällt.
2. Detailverbesserungen am Fahrwerk, beispielsweise verbesserte Radlagerung, die insgesamt als Qualitätssteigerung den Verschleiß herabsetzen und damit die Lebensdauer erhöhen.
3. Detailverbesserungen der Karosserie sind ebenfalls als Qualitätssteigerung anzusprechen und wirken sich als weitere Geräuschminderung aus.

Das richtige Fahren in den Gängen
(Trabant-Limousine) $i = 4,33$



Das richtige Fahren in den Gängen
(Trabant-Kombi) $i = 4,93$

Außer diesen funktionstechnischen Verbesserungen hat die TRABANT-Limousine auch noch ein schöneres, modisches „make up“ bekommen. Das neue Farbprogramm weist folgende Lackierungen auf:

einfarbige Ausführungen

lichtblau
lindgrün
sonnenbeige
silbergrau hell
alabasterweiß
creme

zweifarbige Ausführungen

sonnenbeige – alabasterweiß
lindgrün – alabasterweiß
lichtblau – alabasterweiß
bifantkoralle – alabasterweiß

Nach wie vor wird die TRABANT-Limousine in Standard- und Sonderausführungen geliefert. Die Wagen des Standard-Typs sind nur in einfarbiger Lackierung lieferbar. Die Sonderausführungen können sowohl einfarbig als auch zweifarbig geliefert werden und verfügen zusätzlich über seitliche Zierleisten, Pfeifenpolsterung der Sitze, Sonnenblenden, Ascher im Fond, Motor- und Kofferraumbeleuchtung, Gummimatten im Kofferraum usw.

So zeigt sich also die TRABANT-Limousine, der großartige Kleinwagen aus Zwickau im Frühjahr 1960 noch leistungsfähiger, noch wirtschaftlicher, angenehmer und gefälliger als bisher!

Kurzdaten der TRABANT-Limousine

Triebwerk: 500 ccm-Zweizylinder-Zweitaktmotor, luftgekühlt, Verdichtung 7 – max. 18 PS bei 3750 U/min., max. Drehmoment 4,5 kpm bei 2750 U/min. – Frischöl-Mischungsschmierung – Einscheibentrockenkupplung – Vierganggetriebe – Frontantrieb, Achsübersetzung 4,33

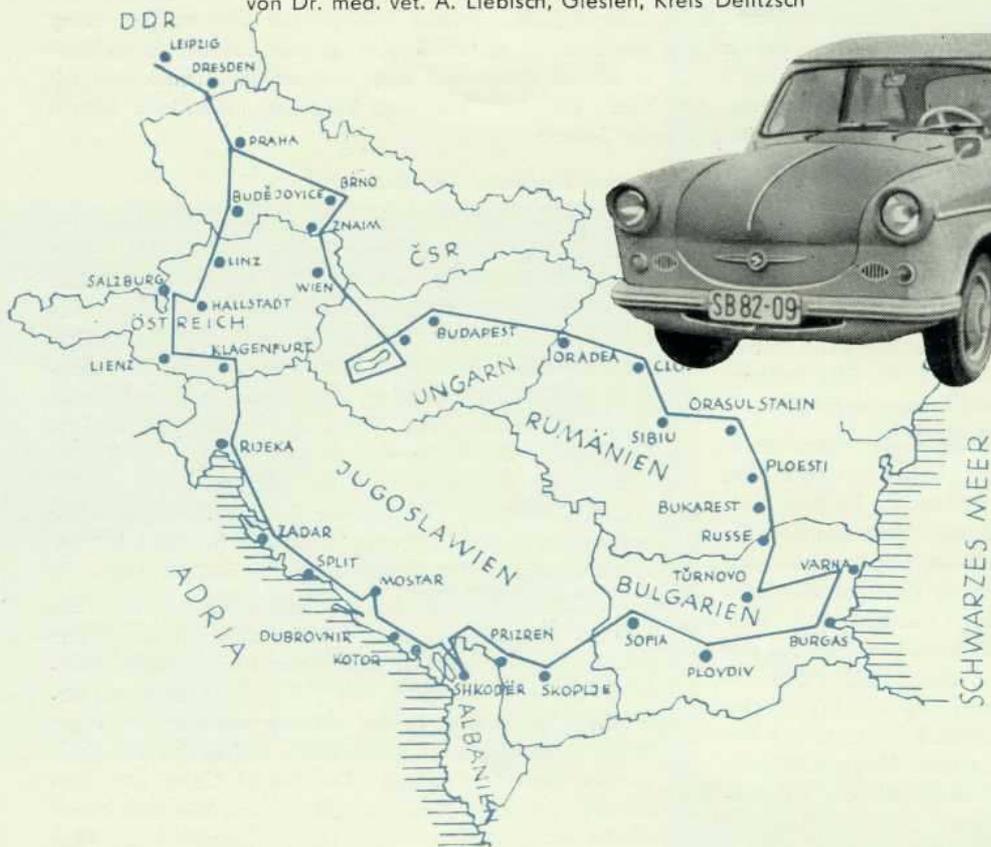
Fahrwerk und Aufbau: Selbsttragende Karosserie mit Duroplast-Außenverkleidung – vorn achslose Radaufhängung an oberer Querblattfeder und Querlenkern – hinten Schrägpendelachse mit Querblattfeder – Zahnstangenlenkung – hydraulische Fußbremse – Bereifung 5,20–13.

Allgemeine Angaben: Radstand 2020 mm – Spurweite vorn 1200 mm, hinten 1240 mm – Außenabmessungen 3361×1493×1405 mm – Leergewicht 620 kg, zul. Nutzlast 330 kg – Höchstgeschwindigkeit 100 km/h, Kraftstoffnormverbrauch nach DIN 70030 6,8 l/100 km. (Ermittelt bei $\frac{3}{4}$ der Höchstgeschwindigkeit und einer Belastung von 165 kg unter Zuschlag von 10 %.)

10000 Kilometer im TRABANT

Eine Reise durch Südost-Europa

von Dr. med. vet. A. Liebisch, Glesien, Kreis Delitzsch



Wir waren zu zweit. Für acht Wochen fanden wir unsere Heimat im Trabant. Er rollte mit uns über 10000 km durch neun Länder. Mit heller Stimme summte er auf den Asphaltstraßen und hoppelte geduldig über die Felsenwege. Wir fuhrten hinauf an den Gletscher des Großglockners und versanken bis an die Achsen im Schotter der Adria. Wir fotografierten unter dem strahlend blauen Himmel Bulgariens und durchquerten im Schneegestöber die rumänischen Berge. Mittags wußten wir noch nicht, wo wir am Abend schlafen. Wir schliefen in vornehmen Hotels, aber auch wie Zigeuner im Auto am Straßenrand; wir bauten unser Bett in den rauchigen Zellen der Mönche und spannten unsere Zeltleinen nur fünf Schritte vom Meer entfernt. Wir wärmten uns hier noch am Lagerfeuer der Hirten und feierten dort schon im Kulturhaus der Genossenschaft, standen erschüttert vor den Zeugen vergangener Kämpfe und blickten freudig auf die Mauersteine eines neuen Lebens. Länder, Menschen und ihre Geschichte lernten wir kennen auf einer großen Reise in einem kleinen Trabant.

Zwischen Elbe, Moldau, Donau

Unsere Reise beginnt in Leipzig. 1200 gefahrene Kilometer zeigt der Kilometerzähler an unserem Trabant. Nur

die erste der vorgeschriebenen Durchsichten können wir ausführen lassen. Werden wir die Einfahrzeit gut überstehen? Unser Bordwerkzeug ist zufriedenstellend. Wir haben es nach besten Möglichkeiten ergänzt. Die mitgenommenen Ersatzteile sind spärlich. Nehmt unbedingt ein Getriebe mit! Am besten, ihr packt noch einen kompletten Wagen ein, ist die Meinung der ewigen Schwarzseher. Ihr braucht nur ein Stück Draht und eine Handvoll Schrauben, raten uns die Optimisten. Wir entscheiden uns für den Mittelweg, packen zwei Keilriemen, zwei Ersatzschläuche, eine Zündspule und einige Kerzen ein. Erwartungsvoll rollen wir dem bunten Erlebnis dieser Reise entgegen.

Hinter uns liegt der Abschiedstrubel. Wir denken zurück an die unzähligen Mühen der Vorbereitung dieser Reise und streicheln liebevoll unsere Kollegmappe mit den Pässen, Devisen und all den vielen Bescheinigungen. Noch gestern standen wir vor dem unübersehbaren Berg unseres Gepäcks. Wir wundern uns selbst, wo alles untergekommen ist. Jede kleinste Lücke wurde vollgestopft. Es gibt viele nutzbare Winkel im Trabant. Gleich unter dem Fahrersitz liegt das notwendigste Werkzeug. In einem Blechkasten unter dem anderen Vordersitz stecken die Waschbeutel und unsere umfangreiche Reiseapo-

theke. Eingekeilt hinter den Rückenlehnen klemmen die Schlafsäcke. Auf den Rücksitzen lagert ein ansehnlicher Koffer mit Proviant, darauf ein nicht minder schwerer Koffer mit Kameras, Filmen und Objektiven. Daneben stehen noch zwei Aktentaschen mit Landkarten und Reiseführern. Unsere Schuhe finden unter dem Hintersitz Platz. Im Kofferraum kann keine Maus noch Platz finden. Hinter dem Ersatzrad klemmen Taschen mit Werkzeug, Ersatzteilen und Autopflegemitteln. Gleich an der Rückenlehne stehen ein 5-l-Kanister mit Kocherbenzin, ein 20-l- und ein 10-l-Kanister als Benzinreserve, davor zwei ansehnliche Koffer mit unserer Kleidung vom Bikini bis zum Wintermantel. Darauf und daneben klemmen Zelt, Luftmatratzen, Benzinkocher, zwei Zelthocker, Tisch, Sonnenschirm... Wir haben einen Zentner Übergewicht.

Bad Schandau. Zum erstenmal auf dieser Reise heben sich die Schlagbäume. An den Ufern der Elbe entlang, rollen wir dem Ziel unserer ersten Etappe entgegen.

Prag empfängt uns im bunten Schein des Neonlichtes. Vor dem Hotel am Wenzelsplatz finden wir noch eine Lücke zwischen den zahllosen parkenden Wagen. Wir sind noch nicht ganz ausgestiegen, schon bleiben die ersten Passanten stehen. Als wir unser Gepäck holen, hat sich eine eifrig diskutierende Gruppe gebildet. Mit fachkundiger Miene wird unser Trabant betrachtet. Die Prager wissen gut Bescheid über den neuen Wagen aus der DDR. Sie haben viel über den Trabant gehört und gelesen, aber sie haben noch keinen gesehen. Was kostet der Wagen? Benzinverbrauch? Steuer? Motorstärke? Wir kommen kaum nach mit den Antworten. Mehrere Männer übersetzen unsere Erklärung. Wir sind froh, als wir endlich entkommen können.

„Is dös a herziger Wagen“, kommentiert der österreichische Grenzbeamte unser Erscheinen und nimmt uns schmunzelnd vierzig Schilling für Steuer und Versicherung ab. In Anbetracht der nahen Alpen zahlen wir willig und schlafen dafür die nächste Nacht im Zelt.

Linz, die Donaustadt am Alpenrand, grüßt ihre Gäste!

Wir danken dem einladenden Plakat und fahren aus Devisensparsamkeit gleich an die Gestade der Donau. Hier waschen wir unseren Trabant in dem graubraunen Wasser ihrer Fluten. Mit neuem Glanz geht es weiter zum Hallstätter See. Hier sind wir mitten in den Bergen. Schroff erheben sich die Felswände direkt aus dem See, steigen auf bis zu dem 3000 Meter hohen Gipfel des Dachsteins. Nur wenige Meter bleiben am Ufer für die Anlage einer Straße. Dort, wo der Gebirgsbach einen schmalen Einschnitt in den Fels gewaschen hat, liegt der alte Marktflecken Hallstatt. Wie Vogelnester scheinen hier die Häuser an den Fels gekittet zu sein. Winzig und verspielt wirken diese Häuschen im Kontrast zu den gewaltigen Bergen und dem tiefen Schweigen des Hallstätter Sees.

St. Wolfgang und Salzburg sind unsere nächsten Etappen. Bis hierher haben wir kaum Steigungen über 12 Prozent zu überwinden. Wir fahren von Salzburg südlich das Tal der Salzach aufwärts. Hier überwinden wir den ersten

Paß auf unserer Reise. Das Salzachtal verengt sich unvermittelt. Die Felswände treten zu beiden Seiten an die hier sehr schmale Straße heran. 15 Prozent Steigung. Damit hatten wir nicht gerechnet. Wir haben nicht genügend Schwung und müssen auf den zweiten Gang schalten. Ein paarmal geht es wie auf der Achterbahn in kurzen Abständen hoch und runter. Dann sind wir oben, auf dem Paß Lueg, über der großartigen Klamm der Salzach.

In den Regionen der Gletscher

Noch liegen tiefe Schatten in den Tälern. Aber die Sonne leckt schon an den glitzernden Firngipfeln der Hohen Tauern. Es verspricht ein schöner Tag zu werden. Wir sind übergücklich, als wir von Bruck an der Großglocknerstraße die letzten Kilometer bis zur Mautstelle zurücklegen. Mauthaus Fusch, Nordrampe. Wir entrichten unsere Gebühr und schmücken den Trabant mit der Plakette der Großglocknerstraße. Heute ist ein besonderer Tag. Nicht nur, daß die Sonne an einem strahlend blauen Himmel die Berggipfel mit einer Flut von Licht übergießt. Heute ist der 25. Jahrestag der Großglocknerstraße. Wir unternehmen im Trabant eine Wiederholungsfahrt der Erstüberquerung des Tauernmassivs vom 22. 9. 1934.

Zwei Kilometer nach der Mautstelle beginnt der erste Teil der Bergstrecke, die den Höhenunterschied zu dem Hochtal von Ferleiten in der wilden Bärenschlucht überwindet. Die Straße steigt hier gleichmäßig und ununterbrochen. Wir können keinen Schwung ausnützen, sondern müssen die Maschine gleichmäßig ziehen lassen. Steigungen über 10 Prozent. Der zweite Gang wird notwendig. Der dritte Gang schafft es fast. Wir sind immer wieder versucht, den dritten Gang einzuschalten. Aber die Maschine wird zu stark gequält. Vor uns liegen noch 40 Kilometer Steigung. Wir beschließen, langsam und gleichmäßig zu fahren. Bald beginnt der eigentliche Teil der Bergstrecke. Auf diesen 27 km müssen wir eine durchschnittliche Steigung von 9,8 Prozent und einen Höhenunterschied von 1670 m überwinden. In elf großzügig angelegten Kehren geht es hinauf über die Piffalpe und die Hexenküche. Die Baumwuchsgrenze ist hier überschritten. In dieser Höhe erreichen uns die ersten Sonnenstrahlen. Tiefe Schatten liegen noch über dem Ferleental. Um uns stehen die gespenstisch aufgerichteten Felsblöcke dieses gewaltigen Bergsturzgebietes. Wir fahren die Strecke im zweiten Gang. In den Kehren mit 12 Prozent Steigung kommen wir mit dem zweiten Gang aus. Gleichmäßig und ruhig zieht der Trabant diese schwierige Bergstraße. Besonders günstig erweist sich die Luftkühlung. Mehrmals werden wir von größeren Wagen mit hoher Geschwindigkeit überholt. Wenige Kilometer weiter stehen sie aber dann mit dampfendem Kühler an den Wasserstellen.

In weiteren drei Kehren über das Naßfeld geht es hinauf bis zu 2428 m zum Parkplatz Fuschertörl. Hier gönnen wir uns und dem tapferen Trabant die erste größere Pause. Vom Parkplatz führt die Straße zunächst abwärts bis zu 1800 m an der Abzweigstelle Guttalbrücke. Von hier aus fahren wir die letzten neun Kilometer bergauf bis an den



Parkplatz Freiwandek. Vor uns breitet sich das prächtige Panorama der Großglocknergruppe aus. Tief unten glitzert der Eisstrom der Pasterze, überragt von der im grellen Sonnenlicht gleißenden Pyramide des Großglockners. Verzaubert bestaunen wir diese Wunderwelt der Eisriesen.

Über die Karawanken zur Adria

Dichter Nebel liegt noch über dem Flußtal der Drau. Nur ungenügend bauen wir heute unser Zelt ab. Wir haben hier unseren bisher schönsten Zeltplatz gefunden. Wenige Schritte von dem klaren Wasser der Drau entfernt spannen sich unsere Zeltleinen. Wunderbar ist der Ausblick auf die steil aus dem Tal aufsteigende Felsmauer der Karawanken. Hinter diesen Bergen liegt die Adria. Noch ein letzter Blick auf die Karte. Dann geht es über den Loibl-Paß nach Süden. 24 Prozent Steigung bergauf! Die Straße ist geschottert und in den zahlreichen Kehren sehr ausgefahren. Die letzten Kilometer sind unwahrscheinlich steil. In zehn kurzen Kehren geht es bergauf. Wir müssen im ersten Gang fahren. Die Räder werfen den lockeren Untergrund nach hinten. Trotzdem halten wir an einer der letzten steilen Geraden an, um zu fotografieren. Das Anfahren fällt uns schwer. Der größte Teil des Gewichtes liegt auf der Hinterachse. Die Vorderräder drehen durch. Vorsichtig lassen wir den Trabant rückwärts rollen und stellen ihn quer auf die hier nur schmale Straße. So können wir wieder anfahren und erreichen die jugoslawische Grenze auf der Höhe des Passes.

In sehr steilen Serpentinien (bis 29 Prozent) führt die Straße bergab. Wir sperren den Freilauf und fahren zusätzlich bremsend im ersten Gang abwärts. Hier machen wir die gleiche Erfahrung wie bei den langen Abfahrten an der Großglocknerstraße:

Wir bremsen den Wagen nur in Unterbrechungen bis auf eine geringe Geschwindigkeit ab und überlassen dann wieder der Maschine die Bremswirkung, bis uns die Tourenzahl zu hoch erscheint. So werden uns bei den zahlreichen Pässen dieser Fahrt niemals die Bremsen übermäßig heiß.

Bei Sonnenuntergang erreichen wir die Adria. Rijeka liegt hinter uns. Wir sind immer noch auf der Suche nach einem kleinen Grasfleck, der sich als Zeltplatz eignen könnte. Überall finden wir nur trostlosen, öden Karst, nichts als Steine. Wir verbringen die Nacht im Trabant. Die Sitze werden nach vorn geklappt und der Raum bis zur Höhe des Hintersitzes mit Gepäck ausgefüllt. Darauf legen wir die Luftmatratzen und finden so noch ein angenehmes Lager. Am nächsten Tag werden wir überrascht durch die einmalig schöne Fahrt auf der Adriatischen Küstenstraße. Diese Straße ist landschaftlich und straßentechnisch die großartigste Strecke in Jugoslawien. Tagelang erfreuen wir uns an dem bunten, lebendigen Bild der Adriaküste. Immer bieten sich neue, reizvolle Ausblicke auf die vielgestaltigen Adriatischen Inseln.

Bis Zadar fahren wir auf einer Asphaltstraße in einmalig gutem Zustand. Südlich von Zadar geht es jedoch quer-

feldein. Hier beginnt eine Waschbrettstraße. Wir befürchten auf den ersten Kilometern, unser Trabant könnte auseinanderfallen. Vorsichtig hoppeln wir mit dreißig Sachen durch das Gelände. Nach und nach gewöhnen wir uns aber an das Gehoppel, und schließlich fahren wir wieder mit 60 Stundenkilometern über die Karrenwege. Ofters stauchen wir bei dieser Geschwindigkeit durch ein unerwartetes Schlagloch oder eine plötzlich auftauchende Querrinne. Mehrmals betrachten wir skeptisch unsere Federn. Einmal wird uns die hohe Geschwindigkeit zum Verhängnis. Auf einer unübersichtlichen Bergstrecke sehen wir hinter einer Kurve plötzlich mehrere Felsbrocken auf der Straße liegen. Der Bremsweg ist zu kurz. Der Wagen rutscht auf dem Schotter. Wir suchen uns noch den kleinsten der Blöcke aus... Der Trabant wird hochgerissen. Wir stehen. Ein Felsbrocken klemmt unter dem Motorblock. Das Steinschlagblech ist eingedrückt. Es hat einen guten Teil des Stoßes aufgefangen. Das Auspuffrohr ist an der vorderen Befestigung des Motorblockes abgerissen und auf 20 Zentimeter flach zusammengedrückt. Die Maschine ist unbeschädigt. Wir haben noch einmal Glück gehabt.

Die historischen Städte Split, Mostar und Dubrovnik erwecken in uns Bilder vergangener Kämpfe um die Unabhängigkeit des Landes. Vor uns breitet sich das imposante Panorama der Bucht von Kotor aus. Wir überqueren die Schwarzen Berge Montenegros. Der Vjeternik-Paß (1260 m), der Tresnjevik-Paß (1598 m) und der Cakor-Paß (1849 m) stellen eine weitere Leistungsprüfung für unseren Trabant dar. Über das orientalische Prizren führt unser Weg nach der lebhaften mazedonischen Hauptstadt Skopje. Hier tanken wir zum letzten Male „Jugopetrol“ und fahren in Richtung Bulgarien. Am späten Nachmittag erreichen wir das letzte jugoslawische Dorf. Die Straße ist in einem unglaublich schlechten Zustand. Abgesehen von den zahlreichen Flußdurchfahrten müssen wir einen großen Teil der Strecke neben der Straße fahren. Der Benzinverbrauch ist entsprechend hoch. Wir fahren schon einige Zeit auf Reserve. Die nächste Tankstelle ist erst in Bulgarien. Noch sind 30 km zu fahren. Gespannt erwarten wir hinter jeder Kurve die Schlagbäume der Grenzstation. Die Straße führt in einem Flußtal bergauf. Der Fluß wird zum Bach, der Bach zum Bächlein. Eine letzte Kurve, vor uns liegt ein Paß. Hoch oben sehen wir die jugoslawische und bulgarische Flagge wehen. Die Straße setzt zu einigen steilen Kehren an. Bald sind wir oben, und über die Grenze fahren wir hinüber nach Bulgarien.

Kleine Panne – große Hilfe

Sofia empfängt uns im Regen. Hier legen wir einige Tage Pause ein. Wir haben eine gründliche Renovierung nötig. Frisch gewaschen und abgeschmiert steht unser Trabant vor dem komfortablen Balkanhotel. Ständig wird er von einer fachmännisch diskutierenden Gruppe umlagert. Mit dem Autoschlüssel in der Hand stellen wir uns bescheiden mit an, um einmal bis zur Tür vorzudringen.

Von der bulgarischen Hauptstadt fahren wir nach Süden zu dem kunsthistorisch interessanten Bau des Rilaklosters und weiter über die Pässe zwischen Rila- und Pirinengebirge nach der Messestadt Plovdiv. Mitten in den bulgarischen Bergen bekommen wir die Nachwirkungen des zusammengedrückten Auspuffrohres zu spüren. Der Trabant zieht plötzlich nicht mehr. Wir denken zuerst an einen Zündungsfehler, erkennen aber bald die Ursache in dem mit Rückständen vollgestopften engen Teil des Auspuffrohres. Mit letzter Kraft erreichen wir eine kleine Stadt in den Bergen. Eine Reparaturwerkstatt gibt es nicht. Wie überall werden wir auch hier von einer motorsportbegeisterten Gruppe umlagert. Wir zeigen die Maschine und ganz beiläufig unser eingedrücktes Auspuffrohr. In der folgenden Stunde erleben wir eines der zahllosen Beispiele überragender bulgarischer Gastfreundschaft. Einer der Bulgaren gibt mir einen Wink, einzusteigen. Wir fahren zu einem Kraftfahrzeugpark. Es ist noch früh am Tage, und die Kraftfahrer der zahlreichen LKW erhalten soeben ihre Fahraufträge. Kaum angekommen, werde ich auf das herzlichste begrüßt. Drei Mann heben den Trabant an, schieben einen Klotz unter das Rad, und ich bin vollkommen beschäftigt, alle Schrauben und Federringe einzusammeln. In kurzer Zeit rollt unser Trabant mit frisch eingeschweißtem Auspuffrohr. Hier gibt es kein Bezahlen, aber einen sehr herzlichen Abschied.

Heimwärts über Theiß und Donau

Weiter führt uns die Fahrt über den mit der Geschichte des bulgarischen Freiheitskampfes so eng verbundenen Schipka-Paß zu den Städten der Schwarzmeerküste.

Wir besuchen das altherwürdige Sosopol und genießen den Luxus hochmoderner Hotels an dem Goldenen Sand bei Varna, fahren über die Brücke der Freundschaft nach der Volksrepublik Rumänien zur Weiterfahrt auf der internationalen Durchgangsstraße von Istanbul nach Wien und Prag.

Wenige Tage später bewundern wir die sich monumental zu beiden Seiten der Donau ausbreitende ungarische Metropole und stehen kurz darauf schon unter dem Wahrzeichen von Wien. Hier nehmen wir Abschied von der Donau, Abschied von dem Strom, der uns Leitfaden auf dieser Reise gewesen ist. Auf der letzten großen Etappe winken wir hinauf zu den Türmen der Goldenen Stadt an der Moldau, und wenige Stunden später heben sich zum letztenmal die Schlagbäume einer Grenzstation auf dieser Reise. Wir tanken wieder Minol und Hyzetöl. Wo kommt ihr her? Wie hat der Trabant durchgehalten? Wieviel Kilometer seit ihr gefahren? Wir lesen den Tachometerstand ab: Unsere Fahrt war 10116 Kilometer lang. Jeder dieser Kilometer brachte neue, vielfältige Erlebnisse. Sie reihen sich aneinander zu dem großen, bunten Bild dieser Reise.



Ein kleiner technischer Rückblick

Wir führen eine Gesamtstrecke von 10 116 km,
davon 7 921 km auf Asphalt und Beton,
1 985 km auf Schotter
und 210 km auf ausgesprochenen Waschbrett-
straßen.
10 116 km

Die größte Tagesstrecke von Znamen nach Leipzig be-
trug 498 km in 12 Stunden. Abgerechnet drei Pausen von
je einer halben Stunde in Prag, an der Grenze und in
Dresden, ergibt sich ein Schnitt von 47,4 km/h.

Wir sind sehr oft Strecken von über 400 km an einem
Tage gefahren. Die durchschnittliche Tagesstrecke betrug
185 km. In diesem Zusammenhang muß die wirklich groß-
artige Sitzbequemlichkeit im TRABANT hervorgehoben
werden. Wir hatten niemals das Bedürfnis, unbedingt
aussteigen zu wollen, um uns die Füße zu vertreten. Im
Gegenteil waren wir nach manchem anstrengenden Stadt-
rundgang froh, uns wieder bequem in den TRABANT zu
setzen und weiterzufahren.

Wir erreichten ohne Mühe oft über Stunden eine Dauer-
geschwindigkeit von 80 km/h. Die Maschine wurde nie-
mals zu heiß. Das Gebläse arbeitete ausgezeichnet.

Besonders günstig empfanden wir das benzinsparende
Fahren mit Hilfe des Freilaufs. Auf den unendlich langen
Straßen rollten wir oft viele Kilometer und brauchten nur
wenig Gas zu geben, um unsere Geschwindigkeit zu
halten.

Sehr zufrieden waren wir mit dem guten Steigvermögen
des TRABANT. Nachfolgend eine kleine Zusammenstel-
lung einiger Berge und Pässe, die wir auf dieser Reise
überquerten:

| Name | Höhe | Höchststeigung |
|-------------------|--------|----------------|
| Eibenberg | 608 m | 19 % |
| Hochtortunnel | 2505 m | 12 % |
| Franz-Josefs-Höhe | 2369 m | 12 % |
| Paß Lueg | 562 m | 17 % |
| Gailbergsattel | 982 m | 12 % |
| Loibl-Paß | 1366 m | 24 % |
| Staza-Paß | 897 m | 15 % |
| Orjensattel | 1594 m | 20 % |
| Bukovika-Paß | 1247 m | 12 % |
| Vjeternik-Paß | 1260 m | etwa 12 % |
| Tresnjevik-Paß | 1598 m | 12 % |
| Cakor-Paß | 1849 m | 12 % |
| Devi-Bajir-Paß | 1649 m | 15 % |
| Rilakloster | 1180 m | 10 % |

| Name | Höhe | Höchststeigung |
|-------------|--------|----------------|
| Schickapaß | 1309 m | 10 % |
| Prolaz-Paß | 800 m | 10 % |
| Predeal-Paß | 1051 m | 10 % |

Die Maschine lief auf den mehr als 10 000 km trotz der
hohen Beanspruchung gleichmäßig, ohne nur einmal zu
muckern. Mitten in den Dinarischen Alpen wechselten wir
bei 4000 km die Vergaserdüse. Auch mit der kleineren Düse
zog der TRABANT unverändert gut. Besonders dankbar
waren wir für die in jeder Situation große Startfreudigkeit
und das erstaunliche Temperament des Wagens. Wir
hatten immer das Gefühl, daß die kleine Maschine fleißig
geschaltet werden wollte.

Auf der gesamten Fahrt wurden 780 l Benzin verbraucht.
Dies entspricht einem durchschnittlichen Verbrauch von
7,7 l auf 100 km. Unter Berücksichtigung der Straßenver-
hältnisse (wir mußten oft über Stunden im zweiten und
dritten Gang fahren), der oft sehr großen Steigungen
(etwa die Hälfte unserer Reise führte über ausgespro-
chene Gebirgsstraßen) ist dieser Verbrauch nicht zu hoch.
Für uns, da wir diese Reise in eigener Finanzierung durch-
führten, war der TRABANT mit diesem geringen Benzin-
verbrauch überhaupt der einzige Wagen, mit dem sich
diese Fahrt durchführen ließ.

Die relativ geringe Bodenfreiheit des TRABANT war vor
dieser Reise eine unserer größten Sorgen. Aber auch
diese Befürchtung erwies sich in den meisten Fällen als
unbegründet. Wir fuhren tagelang auf Straßen mit tief
ausgefahrener Spur und haben nur einmal aufgesetzt.
Allerdings sind wir öfter größeren Unebenheiten aus-
gewichen, wobei sich die vortreffliche Wendigkeit des
TRABANT als sehr günstig erwies.

Hervorragend war die Staubdichte unseres TRABANT.
Auf den Straßen des Dalmatinischen Karst fuhren wir
eingehüllt in dichte Staubwolken. Die Maschine erweckte
den Eindruck, als würde ein Mehlsack darüber ausge-
schüttet. Erwartungsgemäß sickerte etwas Staub durch
die Schlitze der Fußpedalen. Die übrigen Teile und be-
sonders der Kofferraum erwiesen sich aber als vollkom-
men staubdicht.

Die Pannen auf dieser Reise waren erstaunlich gering-
fügig und unterboten jede unserer Erwartungen. Wir
hatten ein eingedrücktes Auspuffrohr zu reparieren, einen
Wackelkontakt am Reglerschalter und einen Defekt am
Blinkschalter zu beseitigen, eine gebrochene Drucktaste,
eine Biluxbirne und fünf Kerzen zu wechseln. Wir hatten
keinen weiteren Schaden und nicht eine Reifenpanne. Es
war eine Fahrt, auf der wir den TRABANT niemals schonen
konnten. Er hat sich bestens bewährt.

TRABANT und Automobilsport

Soeben wurden in einem Reisebericht die großartigen Möglichkeiten mit dem TRABANT als Reisewagen angedeutet, als Wagen für den privaten Gebrauch. Darüber hinaus zeigt nachstehende kurze Darstellung der Beteiligung des VEB SACHSENRING Automobilwerke Zwickau mit dem TRABANT am Automobilsport, welche hervorragenden Dauer- und Spitzenleistungen dieser Kleinwagen zu erzielen vermag.

Diese werkseitige Teilnahme am Automobilsport geschieht insbesondere aus zwei wesentlichen Gründen: einmal dient sie als Teil der Versuchserprobung der Weiterentwicklung und ständigen Verbesserung des Wagens, zum anderen soll sie beweiskräftige Demonstration der technischen Gesamtqualitäten des TRABANT sein. Die sportlichen Einsätze erfolgen ausschließlich mit dem TRABANT in dessen serienmäßiger Konzeption bei solchen Wettbewerben, wo die effektiven Triebwerks- und Fahrleistungen sowie die Dauerhaftigkeit und Stabilität aller Aggregate und Teile die ausschlaggebenden Faktoren für den Erfolg abgeben – also bei Rallyes. Hier werden die Eigenschaften des Serienwagens unmittelbar vor Augen geführt und auf überzeugende Art und Weise vorgestellt. Die Rallyes, an denen der TRABANT werkseitig teilnahm, bestanden

- a) aus Anfahrt bzw. gewerteter Sternfahrt zum eigentlichen Startort,
- b) aus Langstreckenprüfungen, wobei die präzise Funktion während vorgeschriebener und genau einzuhalten der Durchschnittsgeschwindigkeiten über Hunderte von Kilometern gewertet wurde,
- c) aus vielseitigen Sonderprüfungen, bei denen Spitzengeschwindigkeit, Bergsteigevermögen und Kurvenfestigkeit, Beschleunigungsvermögen und Bremsreaktion usw. nicht nur diese Spezialwertungen beeinflussten, sondern vielfach sogar das Abschneiden in der Klasse und sogar im Gesamtklassement entschieden.

Es muß dabei berücksichtigt werden, daß der TRABANT mit seinem 500-ccm-Motor auf Grund der Ausschreibungen meist in die Hubraumklasse bis 750 ccm eingruppiert wurde und in der Gesamtwertung überhaupt gegen hubraummäßig größere Wagen startete.

In diesem Zusammenhang sind folgende Erfolge der 1959 werkseitig bei nationalen und internationalen Rallyes eingesetzten Fahrzeuge der SACHSENRING-Werkmannschaft kennzeichnende Beweisführungen für die hochgradige Zuverlässigkeit und überragende Leistungsfähigkeit der Kleinwagen aus Zwickau:

- 4 Klassensiege
- 14 Goldmedaillen
- 8 Silbermedaillen
- 7 Bronzemedaillen

Dabei wirken besonders überzeugend der Mannschaftspreis in Bronze und die zwei Goldmedaillen bei der schweren Internationalen Semperit-Rallye in Österreich. Als nicht hoch genug einzuschätzenden Beweis für die Gesamtqualitäten ist ferner der von der TRABANT-Werkmannschaft unmittelbar hinter einer CSR-Equipe mit dem 45-PS-Skoda Octavia Super erzielte 2. Preis in der Mannschaftswertung bei der Internationalen Rallye Wartburg zu werten.

Besonders stolz sind die SACHSENRING-Automobilsportler auf die Tatsache, daß ihr Sportfreund Heinz Feldmann Deutscher Meister 1959 im Automobilsport der Klasse bis 750 ccm wurde und diesen Titel auf einem Wagen des VEB SACHSENRING Automobilwerke Zwickau errang.

Zur Zeit rüstet nun die SACHSENRING-Werkmannschaft zu noch intensiverer Beteiligung mit dem TRABANT an den Rallye-Wettbewerben 1960. Wir sind überzeugt, Ihnen in unserer nächsten SACHSENRING-Information wiederum von neuen großen sportlichen Erfolgen unserer TRABANT-Mannschaft berichten zu können.

SACHSENRING-INFORMATION FRÜHJAHR 1960

Herausgegeben vom VEB SACHSENRING Automobilwerke Zwickau

Grafische Gestaltung: DEWAG Werbung Zwickau • Zboron • Druck: Volksdruckerei Zwickau

336 III/29/5 260 2000 K 219/60



VEB SACHSENRING AUTOMOBILWERKE ZWICKAU