INFORMATIONEN

FRÜHJAHR 1962

Sehr geehrte Herren!

Anläßlich der Leipziger Frühjahrsmesse 1962 erhalten Sie mit dieser Information Einblick in unsere Arbeit, die zu den vorgestellten Neuerungen des TRABANT 1962 führte.

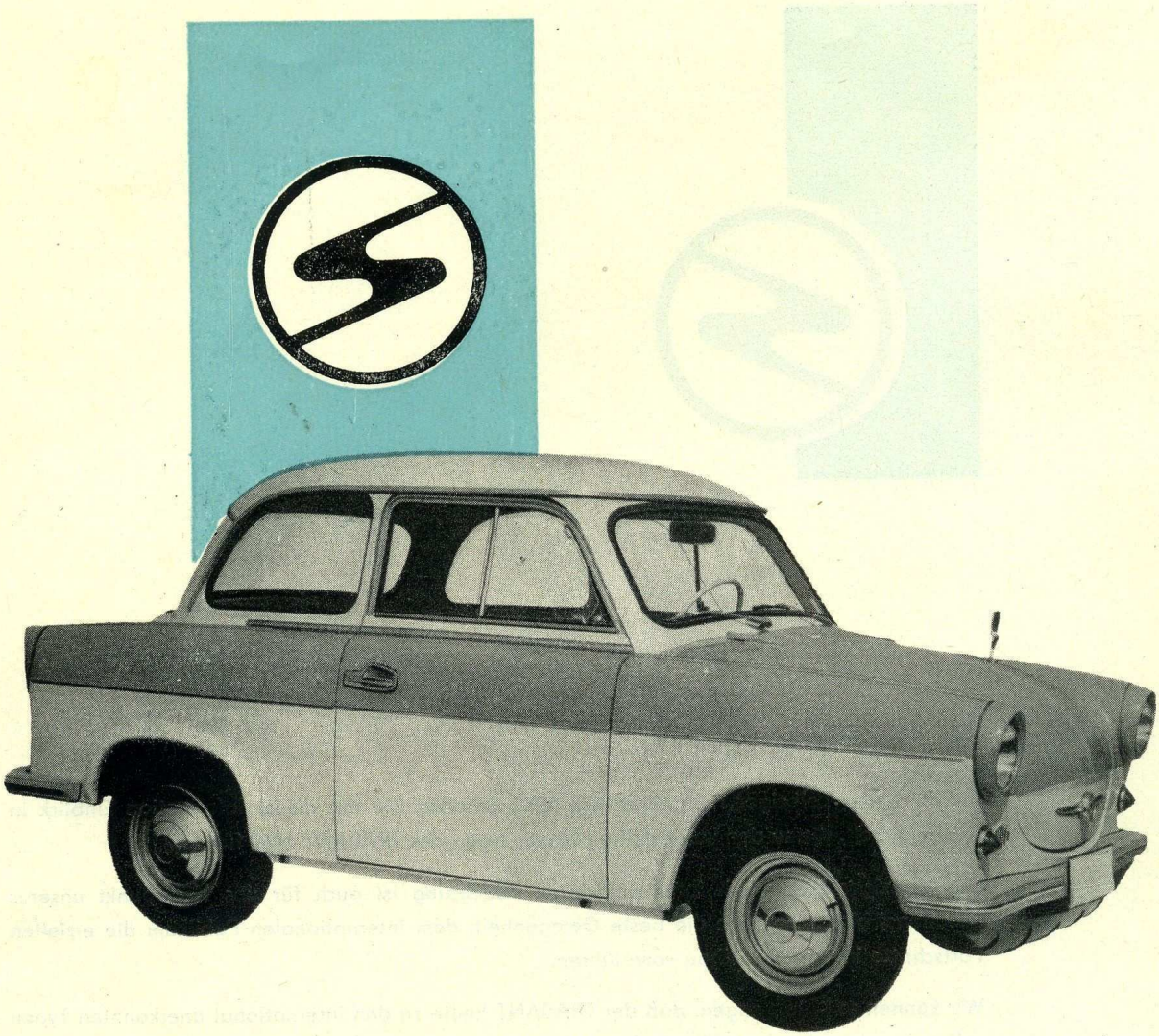
Die Leipziger Messe mit ihrer weltweiten Bedeutung ist auch für uns Höhepunkt unseres Schaffens, bietet sie doch die beste Gelegenheit, dem internationalen Publikum die erzielten Fortschritte im Automobilbau vorzuführen.

Wir können mit Stolz sagen, daß der TRABANT heute zu den international anerkannten Typen seiner Klasse gehört und damit das Ansehen unserer Deutschen Demokratischen Republik im Ausland fördert. Gleichzeitig betonen wir aber auch, daß es unsere sozialistische Automobilindustrie als vornehmste Pflicht betrachtet, bei allen Konstruktionen und Weiterentwicklungen den Gebrauchswert der Erzeugnisse zum Nutzen der Käufer zu erhöhen.

Der TRABANT bestätigt, daß wir dieser Aufgabe gerecht werden.

Wir wünschen Ihnen zu den Messetagen einen angenehmen Aufenthalt in Leipzig und viel Erfolg in Ihrer Tätigkeit.

Werkdirektor



DER TECHNIKER BERICHTET VOM Trabant 1962

Wer sich etwas eingehender mit den Kennziffern des für unsere Volkswirtschaft derzeit verbindlichen Siebenjahrplanes beschäftigt hat, konnte die Wandlung des Verkehrsbildes auf den Straßen unserer Republik zugunsten des Kleinwagens TRABANT voraussehen. Die planmäßig ständig steigenden Produktionsziffern im VEB SACHSENRING Automobilwerke Zwickau erfüllten diese Voraussage recht bald, denn in der Tat ist heute schon der TRABANT für unser Straßenbild zahlenmäßig beherrschend.

Wenn man den wachsenden Bedürfnissen unserer werktätigen Bevölkerung gerecht werden will, gilt es nicht nur die Quantität, sondern auch die Qualität zu steigern. Um dieser Forderung und der Tendenz der Kleinwagen-Entwicklung im internationalen Maßstab gerecht zu werden, erfährt der TRABANT im Jahre 1962 eine ganze Reihe von Verbesserungen, die sich vor allem auf Bedienungserleichterung, höheren Fahrkomfort durch Geräuschminderung und Innenausstattung erstrecken.

Im einzelnen sind dies das synchronisierte Getriebe, Veränderungen in der Triebwerksaufhängung und neue Varianten der Innenausstattung und Karosserielackierung.

1. Das synchronisierte Getriebe

Als natürliche Folgeerscheinung der eingangs erwähnten steigenden Produktionsziffern ist die wachsende Zahl der Kraftfahrer anzusehen, die mit ihren relativ geringen Erfahrungen aus der Fahrpraxis während der Fahrschule am Straßenverkehr beteiligt und umso eher dessen Anforderungen gewachsen sind, je unkomplizierter die Bedienung ihres Fahrzeuges ist. Aber auch der oftmals überforderte versierte Kraftfahrer strebt nach Bedienungserleichterung, die ihm eine noch bessere Anpassung an Verkehrssituation oder Fahrzustand ermöglicht.

Von wesentlicher Bedeutung ist dabei nicht zuletzt die immer wieder angestrebte Erhöhung der Fahrsicherheit für jeden Verkehrsteilnehmer. Dies bedeutet, daß die zur Bedienung der Verkehrsmittel notwendigen Tätigkeiten vereinfacht und in ihrer Anzahl herabgesetzt werden, um dem Kraftfahrer die notwendige Konzentration auf die Verkehrsverhältnisse zu gewährleisten.

Das wird nicht zuletzt durch die internationale Entwicklung bestätigt, die für den Kleinwagen bis auf wenige Ausnahmen vollsynchronisierte Getriebe brachte.

Aus diesen Überlegungen heraus ergab sich die Notwendigkeit der Entwicklung eines vollsynchronisierten Getriebes für den TRABANT.

Um eine optimale Lösung zu finden, wurde natürlich auch die Möglichkeit untersucht, das bisherige klauengeschaltete Seriengetriebe mit Synchroneinrichtungen zu versehen. Dem gegenüber gestattete aber eine Neukonstruktion nicht nur fertigungstechnisch günstigere Lösungen zu finden, sondern auch aus den Erfahrungen der Vertragswerkstätten, der Werk-Rallye-Mannschaft, unserer Versuchserprobung und der Fachliteratur technische Details zu verbessern. Außerdem galt es noch, möglichst viele standardisierte Teile zu verwenden und, obwohl durch die Synchronisierung ein Funktionselement hoher Fertigungsintensität hinzukam, den Fertigungsaufwand des klauengeschalteten Seriengetriebes nicht zu überschreiten.

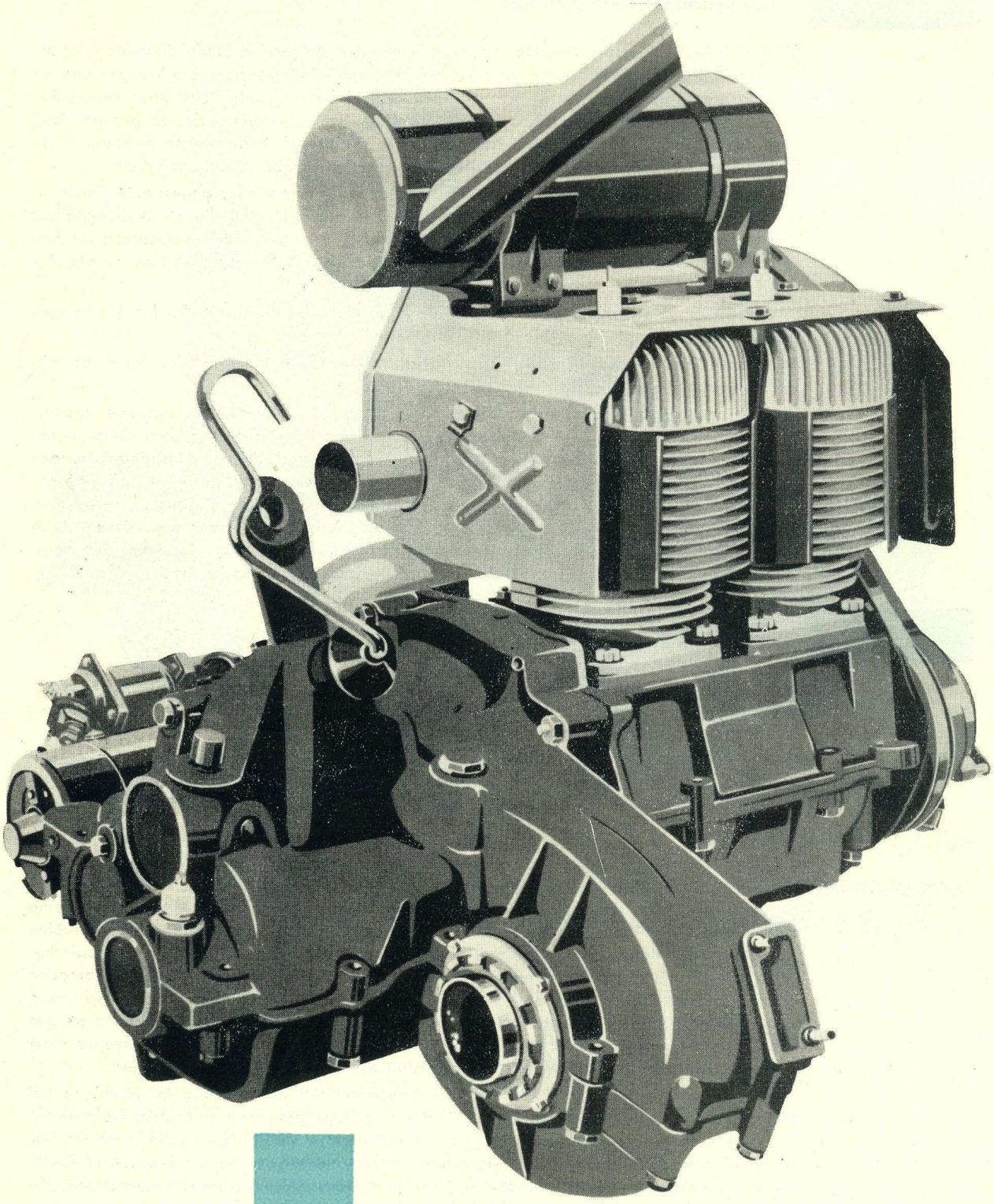
Wie wurde man diesen Forderungen gerecht?

Die konstruktive Auslegung des synchronisierten Getriebes erfolgte für ein Eingangsdrehmoment $Md_M = 5{,}2$ (kpm). Die im klauengeschalteten Getriebe bewährten Getriebeübersetzungen wurden bis auf den Rückwärtsgang beibehalten.

In diesem Zusammenhang sei die sich ergebende Veränderung des Schaltbildes genannt. Während der Rückwärtsgang bisher wie der 2. Gang und der 4. Gang nach oben geschaltet wurde, erfolgt dies bei dem synchronisierten Getriebe wie beim 1. und 3. Gang nach unten.

Eine charakteristische prinzipielle Veränderung im synchronisierten Getriebe ist die Beschränkung der Wirksamkeit des Freilaufs auf den 4. Gang. Diese viel diskutierte scheinbare Einengung der Vorteile einer Freilaufeinrichtung erbrachte jedoch manchen Vorzug. Die Sperrung des Freilaufes wird immer bei besonders ungünstigen Fahrbahnverhältnissen, die eine erhöhte Aufmerksamkeit des Fahrers erfordern, notwendig und wird in der Regel von Geschwindigkeitsverringerung begleitet. Die relativ seltene und deshalb ungewohnte Bedienungsoperation der Freilaufsperre ist bei dem synchronisierten Getriebe in die Routinebewegung der Schaltung vom 4. in den 3. Gang verlegt, was als weitere Bedienungserleichterung angesehen werden kann. Dem Argument, daß dieser Vorteil durch die Verminderung des Hauptvorzuges einer Freilaufeinrichtung, der Kraftstoffersparnis, erkauft wurde, sei folgendes entgegnet:

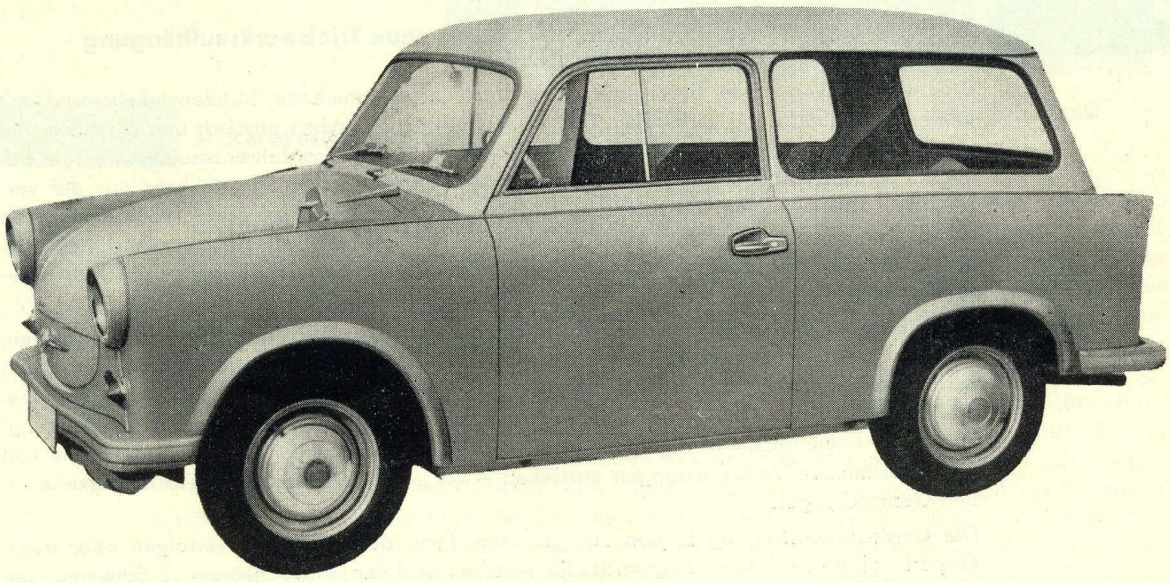
Ermittlungen haben ergeben, daß der Fahrzeitenanteil für den 4. Gang im Flachland bei 88 Prozent und im Mittelgebirge bei 63 Prozent liegt. Deshalb war eine Kraftstoffverbrauchszunahme nicht zu erwarten, was auch durch umfangreiche Vergleichsversuche zwischen dem synchronisierten Getriebe und dem klauengeschalteten Seriengetriebe auf besonderen Rundstrecken bestätigt wurde. Es ergaben sich keine nennenswerten Verbrauchsunterschiede, die auf eine nachteilige Wirkung der Freilaufanordnung im synchronisierten Getriebe schließen ließen.

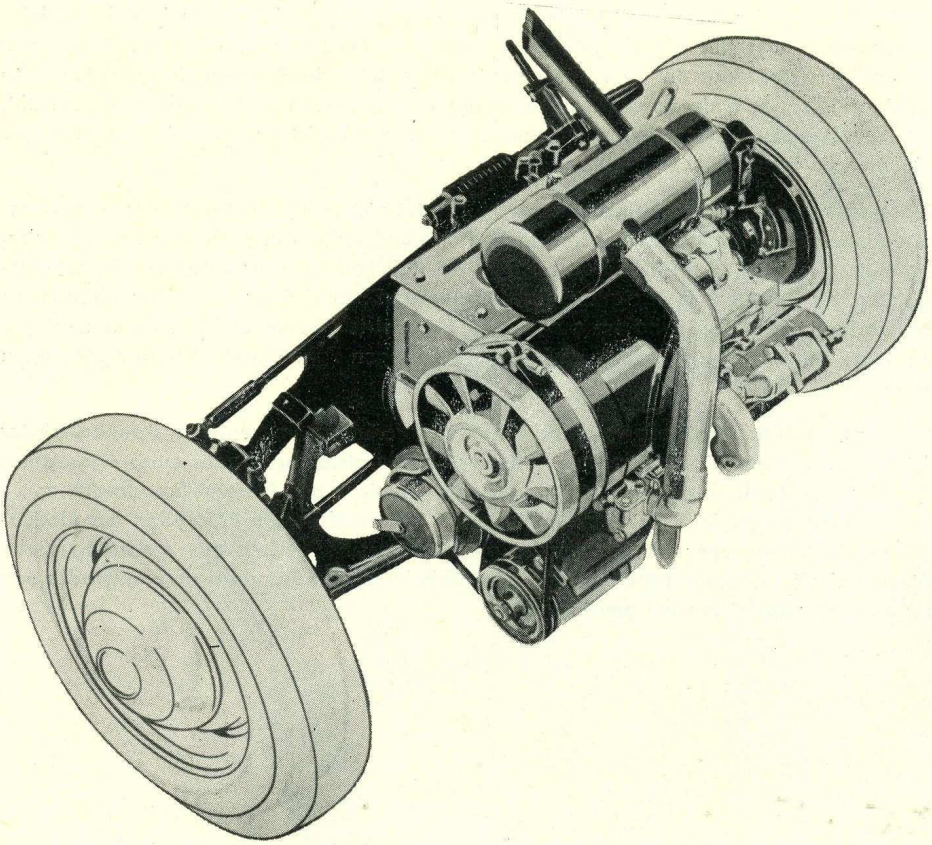


Für die Ausführung der Sperrsynchronisierung wurde das im Typ Wartburg bewährte AWE-System verwendet und auf die Betriebsbedingungen im TRABANT abgestimmt. Bei diesem System wird der Gleichlauf der zu schaltenden Getriebeteile durch gegeneinander gepreßte Reibkegel erreicht. Das Einlegen des Ganges ist erst möglich, wenn Drehzahlgleichheit besteht, wodurch Schaltgeräusche vermieden werden und beim Abwärtsschalten auf Zwischengas verzichtet werden kann.

Funktionssicherheit und Verschleißverhalten der Synchronisierung wurden in den Funktions- und Fertigungsmustern des Getriebes im praktischen Fahrbetrieb auf weit über 1 Million Versuchskilometern geprüft. Darüber hinaus sind mehrere Synchronkörper unter den Belastungsverhältnissen für 1. und 2. Gang auf einem Aggregatprüfstand über je 60 000 Schaltungen erprobt worden. Diese Zahl wird im praktischen Fahrbetrieb kaum erreicht, wenn man pro Fahr-km etwa eine Schaltung rechnet und die sehr geringen Fahrzeitenanteile der genannten Gänge berücksichtigt.

Die eingangs erwähnte Zielstellung hinsichtlich der verstärkten Verwendung standardisierter Teile ist für den Betriebswirtschaftler mit Hilfe des Standardisierungsgrades eines Aggregates meßbar. Der Standardisierungsgrad ergibt sich als Quotient aus Gesamt-Standardteilen zu Gesamt-Einzelteilen und folgt der Tendenz gegen 1. Während in den 271 Teilen des klauengeschalteten Seriengetriebes 141 Standardteile enthalten sind, umfaßt das Synchrongetriebe 251 Einzelteile mit 159 Standardteilen, was einer Erhöhung des Standardisierungsgrades von 0,52 auf 0,63 oder um 21 Prozent gleichkommt.





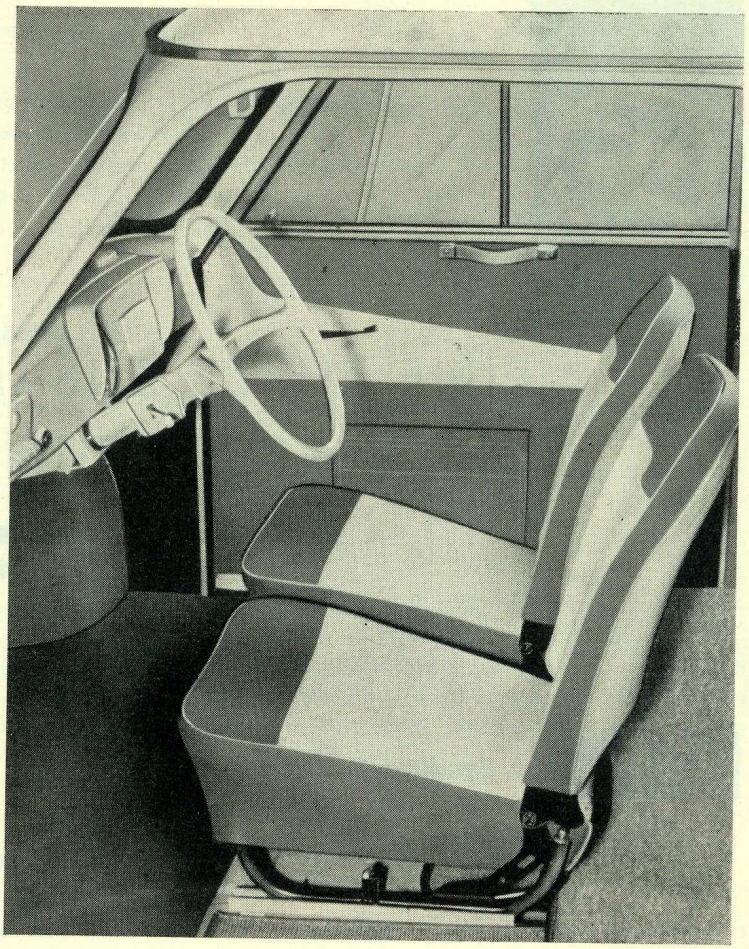
2. Verminderung der Innengeräusche durch neue Triebwerksaufhängung

Die ständig wachsende Industrialisierung und der zunehmende Straßenverkehr sind mit erhöhter Lärmbelastung verbunden. Diese belastet den Menschen physisch und psychisch und führt zu nervösen Störungen. Die relativ rasche Ermüdung der Kraftfahrer resultiert weniger aus der körperlichen Anstrengung oder der erhöhten Aufmerksamkeit als vielmehr aus der verstärkten Lärmeinwirkung. Erhöhte Ermüdungserscheinungen und schlechte Wahrnehmbarkeit akustischer Signale von außen beeinflussen die Sicherheit im Straßenverkehr sehr ungünstig. Gelingt es, die Geräusche im Fahrzeuginnern zu verringern, so wird außerdem erhöhter Fahrkomfort erreicht.

Will man aber die Geräusche mindern, so müssen ihre Ursachen, also die Geräuschquellen, bekannt sein. Hierbei handelt es sich erstens um Geräusche, die von der Fahrbahn und den Reifen herrühren und in den Fahrgastraum gelangen. Weiterhin führen Triebwerkgeräusche, die vom Motor, dem Getriebe und dem Achsantrieb erzeugt werden, zu Geräuschbelästigung. Schließlich beeinflussen Windgeräusche, die durch Umströmung der Karosserie durch die Luft unter bestimmten Voraussetzungen entstehen – vor allem bei höheren Geschwindigkeiten – den Geräuschpegel.

Die Geräuschübertragung in den Fahrgastraum kann durch Luftschall erfolgen oder durch Körperschall hervorgerufen werden. Bei Körperschall wird der Fahrzeugkörper zu Schwingungen angeregt. Zur Verminderung des Luftschalles verwendet man Schluckstoffe, die ähnliche Eigenschaften wie Watte haben; Körperschall wird durch Antidröhnmassen verringert, die jedoch eine erhebliche Gewichtserhöhung des Fahrzeuges mit sich bringen, wenn eine wirksame Dämpfung der Geräusche erzielt werden soll. Bei einem Kleinwagen ist es im Interesse des Fahrzeuggewichtes erforderlich, einen anderen Weg zu beschreiten.

Beim TRABANT muß hauptsächlich Körperschall gedämpft werden, der vom Triebwerk und Fahrwerk erzeugt wird. Das Modell 1962 erhält deshalb eine geänderte Aufhängung des Triebwerkblockes, bei der die Verlegung der Aufhängepunkte die Verwendung weicherer Gummilager zuläßt, ohne daß die Eigenbewegung des Triebwerkes wesentlich erhöht wird.



3. Karosserielackierung und Innenausstattung

Die Farbskala der Außenlackierung der Karosserie bringt neue Nuancen. Beim Standardtyp stehen die Farben marmorweiß, silbergrau, heliotrop, rosenbeige, rohrgelb und damastgrün zur Auswahl. Die Sonderausführung des TRABANT erhält wieder die horizontal verlaufende, gerade Zierleiste und die bekannte Farbteilung für die Zweifarbenlackierung, wobei auf dem marmorweißen Farbgrund die Zweitfarben silbergrau, rosenbeige, rohrgelb oder damastgrün einen guten Kontrast abgeben.

In harmonischer Abstimmung zur neuen Farbskala der Außenlackierung werden im Fahrzeuginnern Veränderungen des Innenausschlages und der Polsterung vorgenommen. Standard- und Sonderausführung unterscheiden sich in Qualität des Polsterstoffes sowie dessen Dessin. Die Grundfarben des Polsterstoffes für beide Ausführungen weisen wieder helle Farbtönungen auf. Ein den Unterschied zwischen beiden Typen unterstreichendes Merkmal ist die Auslegung der Seitenwandverkleidung. Bei den Standardfahrzeugen ist sie einfarbig; bei den Sonderausführungen wird eine zweifarbige Anordnung mit einem alabasterweißen Zierstreifen verwendet, dessen vorderer Auslauf einen Übergang zur marmorweißen Armaturentafel bildet. Die zweifarbige Seitenwandverkleidung der Sonderausführung sowie die Sitzgarnierung beider Typen ist auf die Außenlackierung abgestimmt und wird in den Farben grau oder beige geliefert.

Der TRABANT der Ausführung 1962 erhält außen und innen eine neue Farbgestaltung, die gewiß die Zustimmung der meisten Interessenten finden wird. Durch Einbau des synchronisierten Getriebes und der neuen Triebwerkaufhängung, die die Fahrzeuginnengeräusche günstig beeinflußt, wird der TRABANT noch beliebter werden. Mit den geschilderten Veränderungen leisten die Automobilbauer des VEB SACHSENRING einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und bieten ein Fahrzeug an, das auch im internationalen Maßstab Beachtung findet und damit das Ansehen unserer Republik in der Welt fördert.

EINE KURZE ZUSAMMENFASSUNG DER VERBESSERUNGEN AM

Trabant

1962

1. Synchron-Getriebe

Das neue Synchron-Wechselgetriebe ist in allen 4 Gängen synchronisiert.
Die Übersetzungsverhältnisse betragen:

1. Gang = 4,08	entspricht	23 km/h
2. Gang = 2,32	entspricht	45 km/h
3. Gang = 1,52	entspricht	70 km/h
4. Gang = 1,033	entspricht ca.	100 km/h
R.-Gang 3,83		

Zu beachten ist beim Rückwärtsgang des Synchron-Getriebes, daß dieser wohl in der Schaltebene wie bisher, aber nicht nach oben, sondern nach unten, geschaltet wird.

Die Achsübersetzung beträgt für alle Ausführungen 4,33. Es besteht also kein Unterschied mehr zwischen Limousine und Kombi.

Beim Synchrongetriebe entfällt für den 1. bis 3. Gang der bisher sperrbare Freilauf. Das Synchron-Getriebe ist mit einem automatisch wirkenden, nicht sperrbaren Freilauf im 4. Gang ausgerüstet.

Ein Umrüsten des alten Getriebes zum Synchron-Getriebe ist nicht ohne weiteres möglich. Triebwerkseitig sind die Schwungscheibe und die Befestigungsschraube zum Anflanschen des Synchron-Getriebes geändert. Auch liegt die Aufhängung des gesamten Triebwerkes beim Synchron-Getriebe anders.

2. Verstärkte Scharniergelenkwelle

Mit dem Einsatz des Synchron-Getriebes setzen ebenfalls verstärkte Scharniergelenkwellen ein. Diese verstärkten Scharniergelenkwellen besitzen innen ein sogenanntes Schieberollengelenk und außen ein Weitwinkel-Scharniergelenk. Die Verstärkung der Wellen trägt wesentlich zur Erhöhung der Lebensdauer bei. Für die Schmierung des Schieberollengelenkes und auch der Radlager ist „Ceritol" zu verwenden.

3. Weichere Triebwerklagerung

Die weichere Triebwerklagerung mit der geänderten Aufhängung des Triebwerkblockes trägt zur Minderung der Innengeräusche bei.

Vorn zwei Ovallager mit einer Shore-Härte von 35 und hinten ein Rundlager mit einer Shore-Härte von 62 bilden die Gummilagerelemente.

Die durchgeführten Geräuschmessungen ergaben einen Durchschnittswert von 89 Phon.

4. Leichterer Hilfsrahmen

Der erleichterte Hilfsrahmen ist ebenfalls eine Verbesserung im Hinblick auf Geräuschminderung und Senkung des Leergewichtes.

5. Lichthupe

Die Lichthupe ist bereits serienmäßig eingebaut. Sie trägt wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Durch Lichtblitze mit dem Fernlicht wird die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer auf das Fahrzeug gelenkt, ohne den allgemeinen Geräuschpegel der Straße durch akustische Signale zu erhöhen. Ein nachträglicher Einbau ist jederzeit möglich. Dabei sollte der Lichtschalter mit Fibernocken ausgerüstet sein. Nocken aus Thermo-Plaste sind für den Umbau ungeeignet.

6. Verbesserter Blinkgeber

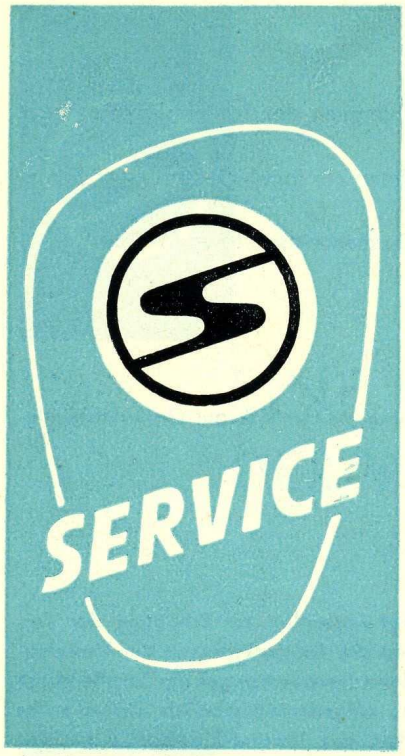
Dieser neue Blinkgeber wird ebenfalls bereits serienmäßig eingebaut. Er ist ohne weiteres austauschbar und gibt die Lichtimpulse mit erhöhter Frequenz. Außerdem wurde damit ein besseres Hell-Dunkel-Verhältnis erreicht.

7. Neues Farbprogramm für 1962

a) Standard einfarbig:	**rosenbeige** **silbergrau** **rohrgelb** **damastgrün** **marmorweiß** **heliotrop**
b) Sonderausführung zweifarbig und Kombi:	**rosenbeige / marmorweiß** **silbergrau / marmorweiß** **rohrgelb / marmorweiß** **damastgrün / marmorweiß**

8. Direkte hintere Nummernschildbeleuchtung bei TRABANT-Kombi

Da die bisherige indirekte Beleuchtung des hinteren Kennzeichens beim TRABANT-Kombi nicht in jedem Falle mehr den Erfordernissen entspricht, setzt ab Februar eine neue direkte hintere Kennzeichenbeleuchtung ein. Die Leuchte selbst, die auf einer Durchdrückung der Hecktür befestigt ist, entspricht der Limousinen-Kennzeichenleuchte. Die Befestigung des Nummernschildes ist auf dem Heckschweller vorgesehen.



UND WAS DAHINTERSTECKT!

Gegenwärtig sehen die Zwickauer Automobilarbeiter 150 TRABANT die Verkaufshalle verlassen. Aber verlassen diese Fahrzeuge wirklich den Gesichtskreis ihrer Hersteller und geraten damit in Vergessenheit? Selbstverständlich nicht; denn von diesem Moment an setzt die Tätigkeit einer Abteilung ein, die sich bei jedem TRABANT-Besitzer großer Beliebtheit erfreut, nämlich die der Abteilung Kundendienst. Eine große Anzahl hochqualifizierter Kollegen mit jahrzehntelangen Erfahrungen, gewonnen im In- und Ausland, ist mit dieser verantwortungsvollen Aufgabe betraut. Ein kurzer Einblick in die Tätigkeit dieser Abteilung soll dem TRABANT-Kunden vor Augen führen, daß er mit noch größerer Zufriedenheit und Sicherheit als bisher seinen TRABANT fahren kann.

Das blaue Büchlein, „Betriebsanleitung für Personenkraftwagen" genannt, das hoffentlich jeder TRABANT-Fahrer zu seinem eigenen Nutzen schon recht eifrig studiert hat, ist in enger Zusammenarbeit mit den anderen technischen Abteilungen des Werkes in der Abteilung Kundendienst entstanden. Viel Mühe und Kleinarbeit, Liebe und Erfahrung stecken darin. Diese Broschüre steht jedoch nicht allein da. Für die Vertragswerkstätten und HO-Spezial-Ersatzteil-Verkaufsstellen gibt es den bebilderten Ersatzteile-Katalog, der auch das letzte Einzelteil im funktionellen Zusammenhang mit dem gesamten Fahrzeug erkennen läßt. Aus Zweckmäßig-

keitsgründen ist er in Deutsch, Englisch und Französisch gedruckt. Außerdem wurde ein Reparaturhandbuch für den Kleinwagen TRABANT erarbeitet, nach dessen Text und Bebilderung das Fahrzeug praktisch vollkommen demontiert und montiert werden kann. In der Hauptsache ist dieses Buch für die Vertragswerkstätten gedacht, da viele Operationen Spezialwerkzeuge erfordern, die dem einzelnen Fahrzeugbesitzer nicht zur Verfügung stehen.

Im Rahmen der Erhöhung des Niveaus der Betreuung und damit gleichzeitig dem Wunsche großer Kreise von Fahrzeugbesitzern entgegenkommend, ist die Abteilung mit der Erarbeitung eines Buches beschäftigt, das – in leichtverständlicher Weise geschrieben – eine ganze Reihe von Arbeiten enthält, die auch vom sogenannten „Nichtfachmann" ausgeführt werden können.

Darunter fällt u. a. das Wechseln eines Keilriemens, Einstellung der Zündung, Vergaserreinigen, Fahrzeugpflege und vieles mehr. Es ist einleuchtend, daß sich diese Broschüre in kurzer Zeit in den Kreisen der TRABANT-Besitzer viele Freunde erwerben wird.

Um zu gewährleisten, daß jeder TRABANT fachmännisch repariert und den gemäß Werkvorschriften vorzunehmenden Durchprüfungen unterzogen wird, bedient sich der VEB SACHSENRING seiner Vertragswerkstätten. Das sind allein auf dem Gebiet unserer Deutschen Demokratischen Republik ca. 500 Betriebe. Das Personal dieser Werkstätten ist im Werk in mehrtägigen Lehrgängen eingehend mit der Produktion vertraut gemacht und über Belange der Kraftfahrzeug-Instandsetzung geschult worden. Dazu bedient man sich vielfältiger

Möglichkeiten. Beginnend bei der Erklärung über die Konzeption des TRABANT auf theoretischem und konstruktivem Gebiet wird anschließend übergeleitet zur praktischen Arbeit an Schulungsaggregaten unter gleichzeitiger Erklärung und Durchsprache von möglichen, verschleißbedingten Störungen. Mit Farb-Diapositiven über Kerzenbilder, Kolbenabnutzung usw. sowie Filmen werden für die Schulungsteilnehmer der Vertragswerkstätten vier interessante und lehrreiche Tage gestaltet. Ausgerüstet mit diesen Kenntnissen steht das Werkstätten-Personal gern und immer hilfsbereit zur Verfügung. Über jede eingetretene Veränderung und besonders auch über Neuerungen im Zuge des technischen Fortschritts werden die Vertragswerkstätten mittels eines permanenten Informationsdienstes unterrichtet.

Die auf vertraglicher Grundlage bestehende Verbindung zwischen Werkstatt und Betrieb ist aber nicht etwa die einzige Form.

Über die Schulungen hinaus besteht ein enger, direkter und persönlicher Kontakt durch laufende Besuche unseres Außendienstes. Jeder der Reiseinstrukteure hat zwei bis drei Bezirke in unserer Republik zu betreuen, d. h. er besucht sie im Jahre drei- bis viermal, wodurch eine ausgezeichnete Verbindung zu den Vertragswerkstätten besteht, die gern als verlängerter Arm des Werkes auf dem Reparatursektor bezeichnet wird. Zu diesen Besuchen werden die letzten Ausgaben des Informationsdienstes direkt mit den Brigaden durchgesprochen und die praktischen Arbeiten dann erläutert. Offenstehende Reparaturprobleme werden gleichfalls an Ort und Stelle behandelt.

Nun zu einem sehr wesentlichen Faktor, zur Ersatzteile-Haltung:

Die TRABANT-Besitzer werden sicherlich mit Zufriedenheit die gute und ausreichende Ersatzteile-Versorgung festgestellt haben, die den VEB SACHSENRING auszeichnet. Auch hier hat der Kundendienst seinen Teil dazu beigetragen, denn die im Außendienst tätigen Ingenieure

und Montagemeister wachen mit scharfem Auge über ein gut sortiertes Ersatzteillager jeder Werkstatt. Das Fahrzeug der ausgereiftesten Konstruktion wird nach einer gewissen Laufleistung Verschleiß aufweisen – es müssen neue Teile eingebaut werden. Dankbar wird dann die schnelle Reparatur quittiert.

Aus diesen Überlegungen heraus bemüht sich der VEB SACHSENRING, Automobilwerke Zwickau ständig, das Netz der Vertragswerkstätten zu verdichten. Aber auch dem Handel mit Ersatzteilen wird hohe Bedeutung beigemessen. Der Ersatzteilevertrieb des Werkes verfügt über ein gut sortiertes und den höchsten Anforderungen genügendes Ersatzteilelager. Dieses Lager versorgt sämtliche Vertragswerkstätten und HO-Ersatzteile-Spezial-Verkaufsstellen mit den angeforderten Mengen. Zwei Reiseinstrukteure wurden mit der ständigen Überprüfung der zur reibungslosen Versorgung notwendigen Lagerbestände beauftragt.

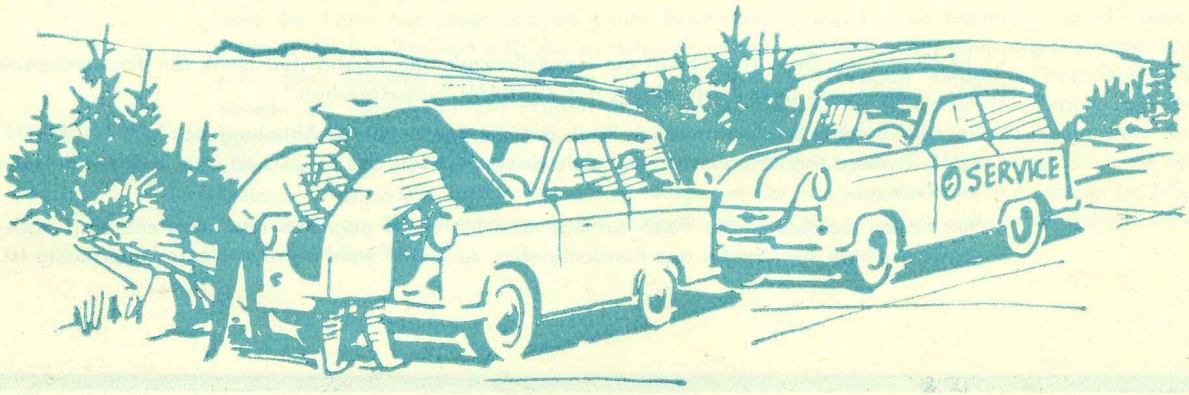
In engem Zusammenhang mit der Ersatzteile-Versorgung ist auf dem Gebiete des Automobilbaues die Regenerierung zu sehen. Dabei garantiert die Wiederverwendung alter Teile, die mit Hilfe technischer Mittel absoluten Neuwert erhalten, in jedem Falle die gleiche Funktionssicherheit wie ein Neuteil selbst. Neben den Einsparungen wertvollen Materials für unsere Volkswirtschaft wird vom Kunden der persönliche Gewinn durch verringerte Preise angenehm empfunden. Andererseits muß es aber auch von jedem Fahrzeughalter als Pflicht angesehen werden, die vorhandenen Altteile zurückzugeben, um damit eine breite Basis für den Ausbau der Ersatzteile-Regenerierung schaffen zu helfen. Dieses dankbare Aufgabengebiet gewährt der Initiative des Kundendienst-Mitarbeiters weiten Spielraum.

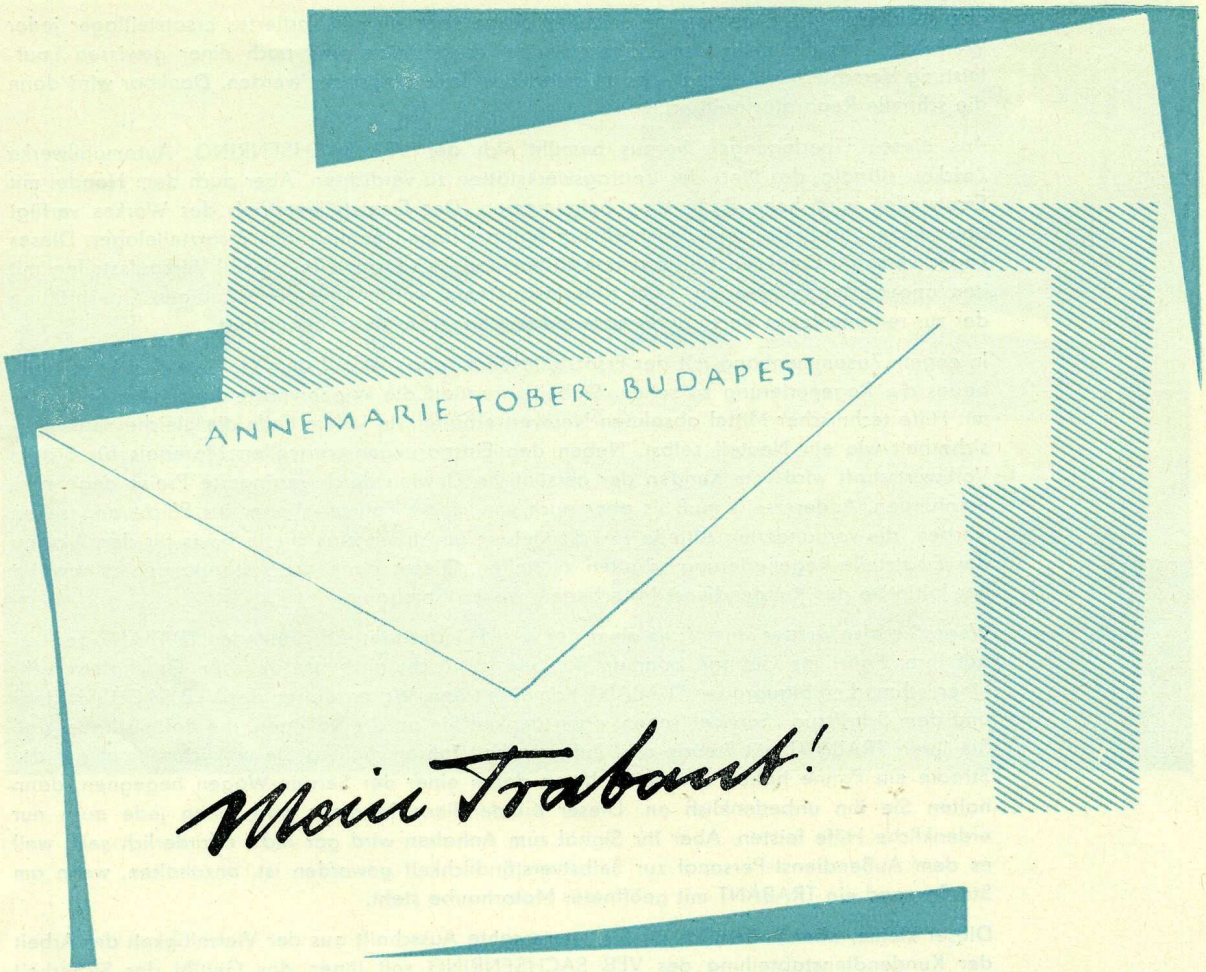
Wenn Sie also wieder einmal als einer der jetzt Hunderttausend zählenden TRABANT-Besitzer auf Ihrer Fahrt ins Gebirge oder an die See, vielleicht auch im täglichen Geschäftsverkehr einen schmucken blaugrauen TRABANT-Kombi mit dem Warenzeichen des VEB SACHSENRING und dem Schriftzug „Service" sehen, dann denken Sie an die Kollegen, die dafür sorgen, daß Sie Ihren TRABANT mit Freude und Zufriedenheit fahren. Sollten Sie wirklich einmal auf der Strecke ein Panne haben und sollte Ihnen dabei einer der Service-Wagen begegnen, dann halten Sie ihn unbedenklich an. Dieser Kundendienst-Monteur wird Ihnen jede auch nur erdenkliche Hilfe leisten. Aber Ihr Signal zum Anhalten wird gar nicht erforderlich sein, weil es dem Außendienst-Personal zur Selbstverständlichkeit geworden ist, anzuhalten, wenn am Straßenrand ein TRABANT mit geöffneter Motorhaube steht.

Dieser kleine, aber hoffentlich für Sie interessante Ausschnitt aus der Vielseitigkeit der Arbeit der Kundendienstabteilung des VEB SACHSENRING soll Ihnen das Gefühl der Sicherheit vermitteln, zumal Sie in unserer Republik von jedem Ort aus in einem Umkreis von ungefähr 25 bis 30 Kilometern eine der SACHSENRING-Vertragswerkstätten erreichen.

Überall, wo Sie das „S" im Kreis vorfinden, wird Ihnen Rat und Hilfe zuteil, und jeder Monteur mit dem SACHSENRING-Zeichen auf der Brust wünscht Ihnen mit berechtigtem Stolz

„Gute Fahrt!"





Trabant - KUNDEN BERICHTEN

„Es ist mir ein Bedürfnis, Ihnen als Herstellerwerk den herzlichsten Dank für die gelungene Konstruktion und gute Verarbeitung des TRABANT auszusprechen."

So oder ähnlich beginnt mancher Brief, der die Kundendienst-Abteilung des VEB SACHSENRING Zwickau erreicht. Und es sind viele Briefe, die voll des Lobes sind über den Kleinwagen aus Zwickau.

Wir haben wahllos in die Fülle vorliegenden Materials gegriffen und veröffentlichen nachstehend einige Ausschnitte aus Kundenbriefen, zu denen wohl ein Kommentar überflüssig ist.

Frau Annemarie Tober aus Budapest berichtet:

Seit März dieses Jahres sind wir glückliche TRABANT-Besitzer und haben mit dem kleinen Fahrzeug herrliche Fahrten unternommen, sei es quer durchs Ungarland oder auf unserer Urlaubsfahrt Budapest–CSSR–Berlin. Unser TRABANT ließ uns nie im Stich, wenn auch die Straßenverhältnisse mitunter nicht die besten waren.

Glücklich zogen wir gestern abend Bilanz an Hand des Fahrtenbuches, das wir uns angelegt haben. Keine Reparatur, Service-Pflege regelmäßig eingehalten, Benzinverbrauch an Hand der gefahrenen Kilometer durchschnittlich 6,8 l, keine Beule, kein Kratzer im Lack, zwei Bilux-Birnen vorn ausgewechselt – die einzigen Unkosten bei dieser Leistung.

Aber auch im westlichen Ausland genießt der TRABANT vollstes Vertrauen, was Herr R. Schoumaker aus Brasschaat-Polygone (Belgien) bekräftigt:

Ich besitze diesen herrlichen Wagen seit Januar 1960, und der Kilometerzähler zeigte 7164 km, als wir am 9. Juli 1960 von Brasschaat nach der Côte d'Azur abfuhren.

Im ganzen 3246 km und ein Verbrauch von 220 l Kraftstoff – der Wagen hat in keinem Fall Mühe gemacht – in den Alpen, wo wir bis auf eine Höhe von 2500 m gegangen sind, ist der TRABANT in den Serpentinen mit einer extremen Geschmeidigkeit und mit Geschwindigkeiten bis zu 60 km/h geklettert. Auf den Abfahrten gab die Motorbremse jede Genugtuung, trotz des Gewichtes.

Der Verbrauch lag in den Bergen niemals höher als 7 l. Der Komfort ist vortrefflich, die Sicht ideal und die Sicherheit vollkommen.

Was kann man mehr wünschen?

Der TRABANT ist ein tolles Fahrzeug.

Unter dem 26. Mai 1960 schreibt uns Herr Hans Helmer aus Löbau/Sa.:

. . . Ich besitze Ihren Wagen seit Oktober 1958 und habe damit rund 60 000 km zurückgelegt. Dabei habe ich, nach einer kleinen Anfangsschwierigkeit, die von Ihrem Kundendienst sofort ordentlich behoben wurde, diese Kilometer ohne Reparatur zurücklegen können.

Touristen bestätigen uns immer wieder, daß die Zuverlässigkeit des TRABANT auch längste Reisen ohne Zwischenfälle bewältigen läßt.

Hier ein längerer Auszug eines Schreibens von Herrn Dr. Wolfgang Schmidt, Ilmenau:

. . . Zu meiner Reise mit dem TRABANT in die Sowjetunion möchte ich Ihnen mitteilen, daß wir von Ilmenau bis Ilmenau eine Entfernung von 9500 km ohne jeglichen Zwischenfall zurückgelegt haben. Der einzige auftretende Schaden war eine durchgebrannte Biluxlampe. Überall während der Fahrt hat unser Wagen große Begeisterung und Freude hervorgerufen. In vielen Städten der Sowjetunion z. B. war es mitunter schwer, aus dem Wagen herauszukommen, und wenn man draußen war, schien es fast unmöglich, den Wagen wieder zu besteigen. Wir wurden mit Hunderten von Fragen überschüttet, die die Arbeitsweise des Motors und die Eigenschaften des Wagens betrafen. Fast ausnahmslos brachten die Menschen ihre Anerkennung über die Konstruktion und den Bau des Wagens zum Ausdruck. Vielfach wurde mit Bedauern festgestellt, daß ein derartiger Wagen in der Sowjetunion nicht zu erwerben ist. Man bat uns sogar, die Konstrukteure und Erbauer des Wagens zu ihrem außerordentlichen Erfolg zu beglückwünschen.

Die solide Konstruktion des TRABANT äußert sich außerdem in den langen Laufzeiten des Wagens ohne Generalüberholung. Dem Werk liegen Berichte vor, wonach der TRABANT bei täglichem Einsatz in überwiegend bergigem Gelände Laufleistungen von mehr als 75 000 km ohne Motorüberholung und bei zufriedenstellender Leistung bewältigt.

Es liegt fern, Unfälle als Begründung für eine gelungene Konstruktion anzuführen, aber das hierüber vorliegende Material beweist, daß der Baustoff Duroplast längst nicht mehr als „Kunststoff" angesehen wird, sondern als vollwertiges Material, welches das in ihn gesetzte Vertrauen niemals enttäuscht hat.

Die wiedergegebenen Urteile unserer Kunden mögen genügen; jeder TRABANT-Fahrer wird seine eigenen Erfahrungen sammeln. Trotzdem ist das Werk für jede Einsendung, auch kritischer Natur, dankbar, da die damit gewonnenen Erkenntnisse sorgfältig ausgewertet und der Weiterentwicklung zugängig gemacht werden.

292 Volksdruckerei Zwickau 262 1000 K 197/62

VEB SACHSENRING AUTOMOBILWERKE ZWICKAU