

## UNSER TEST



„Kleider machen Leute“, und den ersten Eindruck eines Autos bestimmt seine Karosserie. Dieses äußere Bild wirkt beim Vergleich zwischen dem alten und dem neuen Trabant so nachhaltig, daß man zunächst kaum glauben möchte, daß sich unter den verschiedenen Karosserien das gleiche Auto verbirgt. Doch es ist so. Das komplette Bodenblech, die Achsen, Federn, Radaufhängungen, die Lenkung, die Bremsen und der Motor-Getriebe-Block wurden unverändert übernommen. Die Hauptabmessungen des Fahrwerks, der Radstand und die Spurweite sind die gleichen geblieben. Durch das flache Dach und die betont trapezförmige Gestaltung des Hecks wirkt der neue Wagen länger als der Trabant 600. Die Frontpartie erinnert noch am meisten an den alten Trabant, denn die Außenhüte der Vorderkotflügel und die Abschlußkappen der Einheitsscheinwerfer wurden unverändert übernommen. Wesentlich eleganter wirkt dagegen das völlig neu gestaltete Heck. Die große Scheibe, die horizontalen Linien der Stoßstange und der Kofferklappe und die großen Heckleuchten lassen den Wagen breiter erscheinen als er ist.

Außer der modernen Linienführung brachte die neue Karosserie vor allem im Innenraum wesentlich mehr Platz. Hinten können jetzt zwei erwachsene Personen bequem sitzen, ohne daß sie den Kopf einziehen müssen, und vor dem Heckfenster wurde Platz für eine breite Ablage gewonnen. Man kann dort jetzt tatsächlich mehrere Hüte und Kleidungsstücke ablegen, wenn man will. In der schmalen Rinne vor dem Heckfenster des Typs 600 ließ sich dagegen allenfalls eine eng zusammengelegte Strickjacke unterbringen.

Der Kofferraum ist durch diese Änderungen nicht kleiner geworden. Die Neugestaltung des Hecks brachte sogar ein etwas größeres Volumen. Kleiner wurde nur die von der Kofferklappe abgedeckte Öffnung. Beim Unterbringen von mittleren Koffern, Taschen, Päckchen usw. stört das nicht. Sperrige Güter, wie eine große Kiste, einen prall gefüllten Sack, einen Kindersportwagen, die sich im Kofferraum des alten Trabant bequem verstauen ließen, passen jedoch nicht mehr durch die Kofferklappe des 601. Alle Vorteile sind eben nie beisammen, und der zusätzliche Platz im Innenraum und die Neugestaltung des Hecks erforderten zwangsläufig eine Verkleinerung der Kofferraumöffnung.

Vielleicht hätte man die das Kennzeichen tragende feststehende Rückwand noch einige Zentimeter niedriger halten können. Viel wäre damit aber nicht gewonnen worden, denn die Wand wird auch aus Stabilitätsgründen gebraucht. Noch anfälliger wäre aber bei einer niedrigeren Rückwand die Abdichtung der Ecken. Unser Testwagen war an diesen Stellen einwandfrei dicht. Dafür drang Wasser durch einige

Schweißnähte nahe den Scharnieren in den Kofferraum ein. Das Abdichten – mit Karosseriekitt – ist aber hier kein Problem.

Selbstverständlich lassen sich auch beim Trabant 601 die Rücksitze herausnehmen, so daß sich vom Kofferraum bis zu den Lehnen der Vordersitze eine durchgehende Ladefläche ergibt. Auch lange Stangen oder Pfähle kann man bei Herausnahme des rechten Vordersitzes bis an die Stirnwand schieben und hinten herausragen lassen, wenn sie nicht dicker als etwa 10 cm sind. Die universelle Verwendbarkeit des Wagens ist also immer noch gewährleistet. In erster Linie ist die Limousine aber zur bequemen Personenbeförderung gebaut und nicht als Gütertransporter. Dafür gibt es den Kombiwagen.

Da wir gerade vom Kofferraum sprechen, noch einige Worte zur Raumaufteilung. Das Reserverad steht jetzt senkrecht neben dem linken Radkasten und teilt dadurch den Kofferraum. Links daneben ist bei dieser Anordnung eine Menge Platz für Werkzeug, Reservekanister, Abschleppseil und die vielen Kleinigkeiten, die man im allgemeinen mitnimmt. Diese Gegenstände lassen sich dort gut verstauen und können nicht durch den rechten, für Gepäck freibleibenden Teil des Kofferraumes wandern. Wenig imponierend erscheint die Konstruktion der Deckelstütze. Hier hätte man sich etwas Besseres einfallen lassen können, zumal auf beiden Seiten zwischen der Dichtlippe der Kofferraumöffnung und der Zierleiste auf der Kotflügelnaht genügend Platz für eine praktischere, eventuell sogar selbst einrastende Stütze vorhanden wäre.

Die Drucktastenverriegelung der Kofferklappe macht einen soliden und robusten Eindruck. Das Schloß funktionierte wie auch das Türschloß einwandfrei. Auch durch die Gestaltung des Schlüssels und der Zuhaltungen im Schließzylinder verdienen diese Schlösser schon eher die Bezeichnung „Sicherheitsschloß“. Die unsymmetrische Form des Schlüssels, der auch das Kofferraumschloß schließt, sorgt dafür, daß man ihn auch im Dunkeln gleich richtig herum einsteckt.

Wie die Kofferklappe, so reicht auch die Motorhaube bis zu den Zierleisten auf den Kotflügelnahten. Diese große Öffnung erlaubt ein wesentlich besseres Hantieren an den einzelnen Aggregaten. Die Frontverkleidung mit dem Kühlergrill kann nach Lösen von zwei Flügelmuttern abgenommen werden. Die Pflegearbeiten und auch Reparaturen werden dadurch erleichtert. Der Kühlergrill aus Streckmetall ist jedoch das unpraktischste, was man sich an einem Auto denken kann. Die scharfen Kanten der Maschen zerreißen den besten Schwamm, auch wenn man nur leicht darüber hinwegwischt. Sie zeretzen auch jede



Die Stoßstange, die rechteckigen Blinkleuchten und die flache, breite Motorhaube lassen den Wagen breiter erscheinen als er tatsächlich ist. Zu diesem optischen Eindruck passen jedoch nicht die schräggestellten Ellipsen für den Lufteintritt (Bild oben).

Der gesamte Wagenboden (Bild links oben) ist auch unter den Sitzen mit einem Teppich ausgekleidet. Schalldämmende Matten auf dem Bodenblech, im Kofferraum und an der Motorhaube dämpfen die Geräusche.

Bildleiste unten von links nach rechts:

Von hinten sieht der Trabant 601 eleganter aus als von vorn. Die große Heckscheibe bietet ausgezeichnete Sicht und hellt den ganzen Innenraum auf. Die Heckleuchten sind auf große Entfernungen sichtbar.

Der Kofferraum ist noch etwas größer als der des alten Trabant. Nur die Kofferklappe gibt eine kleinere Öffnung frei. Die Klappe hat einen verschließbaren Druckknopfriegel. Das Reserverad steht senkrecht. Links daneben ist Platz für Werkzeug, Reservekanister, Ersatzteile usw.

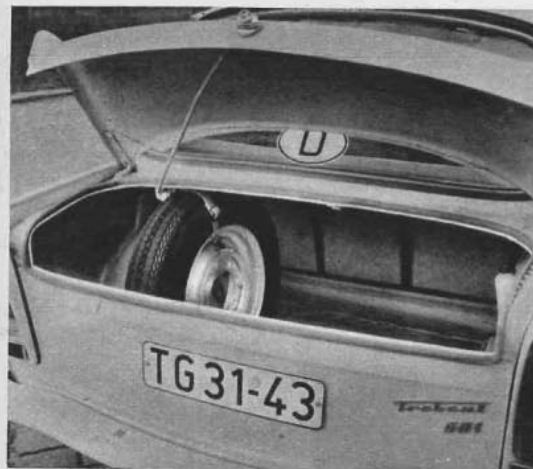
Im Fond können zwei erwachsene Personen bequem sitzen, ohne den Kopf einziehen zu müssen. Vor dem Heckfenster befindet sich eine große Ablagefläche. Aschenbecher, Schaumgummiunterlagen auf den Armstützen, Halteschlaufen und Kleiderhaken (im Bild nicht sichtbar) sind serienmäßig vorhanden.

# Trabant 601

VOM

VEB SACHSENRING

AUTOMOBILWERKE ZWICKAU



## UNSER TEST

Bürste, falls man versucht, den Schmutz und die Insektenreste von der Fläche hinter dem Grill zu entfernen.

Zum Abnehmen des Grills müßte man Drahtstifte aufbiegen, die aber nicht für oftmaliges Biegen gebaut sind und bald abbrechen würden. Also bleibt die in der Farbe des Wagens gehaltene Fläche hinter dem Grill schmutzig. Daß dadurch das attraktive Aussehen des Wagens nicht verbessert wird, ist einleuchtend. Angesichts der schräg gestellten Ostereier für den Lufteintritt, die den beabsichtigten optischen Eindruck ohnehin zerschlagen, ist jedoch an dieser Vorderansicht kaum noch etwas zu verderben. Wir halten dem Werk zugute, daß Streckmetall deshalb gewählt wurde, weil es den geringsten Materialaufwand erfordert und sehr billig herzustellen ist. Das erreichte Bild ist leider entsprechend und stellt gewissermaßen eine Aufforderung für alle Bastler dar. Wir haben bereits verschiedene Eigenbau-Grills am 601 gesehen. Sie alle waren praktischer und sahen wesentlich besser aus als die vom Werk angebotene Version. Sehr geschickt wurde dagegen die Frontverkleidung unter der Stoßstange gestaltet. Sie ist schmal und unauffällig und erfüllt ihren Zweck genauso gut wie der plump wirkende Unterbau bei der alten Karosserie.

Wesentlich reichhaltiger ist die Ausstattung im Innenraum. Zwei Sonnenblenden, Halteschlaufen und Kleiderhaken an den Türposten, Aschenbecher im Fond, Schaumgummiunterlagen auf den Radverkleidungen als Armstützen für die hinten Sitzenden und die vom Wartburg bekannte Scheibenwaschanlage sind jetzt serienmäßig eingebaut. Der gesamte Wagenboden ist mit einem Teppich verkleidet, auch unter und zwischen den Vordersitzen. Anstatt der häufig ausserisernen Druckknöpfe wurden ringförmige Befestigungen verwendet, die einen wesentlich haltbareren Eindruck machen. Unter den Fußhebeln wurde eine kleine Gummimatte auf dem Teppich befestigt, die den raschen Verschleiß an dieser Stelle verhindert und dem Gasfuß einen sicheren Halt gibt.

Unter dem Teppich auf dem Wagenboden, an der Stirnwand bis zur Höhe des Benzinhähnes sowie unter der Matte im Kofferraum liegen Matten mit speziellen schalldämpfenden Eigenschaften. Auch die Unterseite der Motorhaube ist mit einer solchen Matte beklebt. Die Türverkleidungen und die Seitenverkleidungen im Fond sind nicht wie bisher mit Schrauben, sondern mit verdeckten Klemmfedern angebracht und machen dadurch einen sehr sauberen Eindruck. Die jetzt nicht mehr an den Türen, sondern am Türausschnitt der Karosserie angeschraubten Gummidichtungen ließen beim Testwagen keine Wünsche offen. Die Türschlösser erwiesen sich als funktionssicher und die Türen schlossen leicht auch ohne heftiges Zuknallen.

Recht originell wurden die Innendrucker gestaltet. Zum Öffnen der Türen werden sie nach hinten geschoben. Die Druckknopfverriegelung der rechten Wagentür blockiert auch den Innendrucker, so daß der Beifahrer nicht versehentlich die Tür öffnet, wenn er sich am Innendrucker festhalten sollte. Durch leichte Rechtsdrehung kann man den Druckknopf sogar in eingedrückter Stellung blockieren. Ein Problem war es jedoch jedesmal, wenn der gedrückte Knopf wieder herausgezogen werden mußte. Er ging etwas stramm, und wenn man nicht absolut trockene und völlig fettfreie Hände hatte, gelang das überhaupt nicht. Es wäre angebracht, diesen Knopf konisch zu gestalten oder oben mit einem Wulstring zu versehen, damit die Finger einen besseren Halt finden.

Die Vorteile der voll versenkbaren Kurbelfenster lernt man erst richtig schätzen, wenn man sich jahrelang über klemmende und im Winter eingefrorene Führungen der bisherigen Schiebefenster geärgert hat. Bei Kurbelfenstern gibt es diese Probleme nicht. Öffnet man beide Scheiben, so hat man schon nach kürzester Fahrstrecke angenehme Luft im Wagen, auch wenn dieser vorher stundenlang abgeschlossen in der Sonne stand. Unter diesen Bedingungen ist jeder Ventilator überflüssig. (Zum Beschlagfreihalten der Heckscheibe ist er jedoch nach wie vor nützlich.) Auf Grund der Kurbelfenster konnte auch der Außenspiegel an der Tür angebracht werden, wo er auch ohne Aussteigen eingestellt werden kann. Bei Öffnung der Türfenster bis zu einer Spaltbreite von 4 bis 5 cm schützen die Windabweiser in den oberen hinteren Ecken vor direkter Zugluft und ermöglichen auch an kühlen Tagen eine ausreichende und angenehme Belüftung des Wagens.

An den Platzverhältnissen im vorderen Teil des Innenraumes hat sich nichts geändert. Auch die Sitze, deren Härte die bei bestimmten Bodenwellen und Schlaglöchern unangenehmen Eigenschaften der Blattfederung erst richtig wirken läßt, blieben unverändert. Das Armaturenbrett wurde zwar durch den Druckknopf der Scheibenwaschanlage bereichert. Es wirkt aber nach wie vor zweckmäßig und einfach und ist durchaus kein attraktiver Blickfang. Auch die obere Kante des Armaturenbretts dürfte angesichts des Paragraphen 32, Absatz 2 der neuen StVZO nicht mehr ganz aktuell sein. Wesentlich praktischer ist die gegenüber dem früheren Elfenbein jetzt graue Färbung des Lenkrades, des Armaturenbretts und der Hebel und Schaltasten. Unseres Erachtens ist der Farbton jedoch noch immer viel zu hell. Wenn man schon nicht Schwarz wählen möchte, wie sich das im internationalen Automobilbau immer mehr durchsetzt, so sollte man den Grauton wesentlich dunkler halten.

Trotz dieser zahlreichen, vom Vorgänger übernommenen Details, hat man im Trabant 601 den Eindruck, in einem ganz anderen, größeren Wagen zu sitzen. Dafür sorgen die viel besseren Sichtverhältnisse, die größeren Fensterflächen und die schmalere, im Hinblick auf die Sicht günstiger angeordneten Dachpfosten. Die an den Ecken nicht mehr so stark gerundete und bis an die Regenrinne reichende Windschutz-



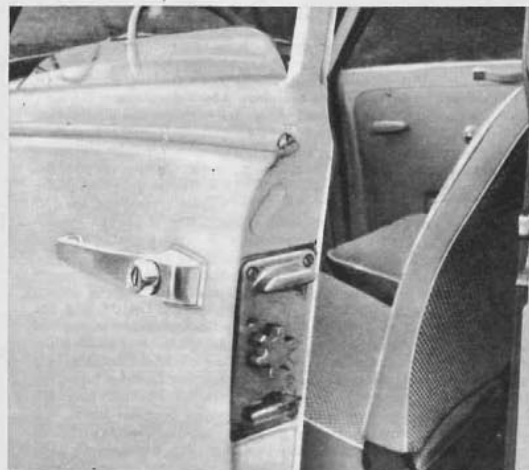
Die Kurbelfenster sorgen unter allen Bedingungen für eine mehr als ausreichende Belüftung. Die Windabweiser rechts oben in der Türfensterecke schützen vor Zugluft. Der Innendrucker links neben der Fensterkurbel wird zum Öffnen der Tür nach hinten geschoben. Bei Verriegelung der Tür (mit dem Knopf an der rechten unteren Scheibenecke) ist auch der Innendrucker blockiert.

scheibe läßt auch die Verkehrsampel besser erkennen, wenn man dicht davor halten muß. An den Türscheiben unterbrechen keine Streben und Ausstellflügel mehr das Blickfeld und die große bis unter das flache Dach hochgezogene Heckscheibe bietet nach hinten nicht nur eine ausgezeichnete Sicht, sondern läßt den ganzen Innenraum heller und freundlicher erscheinen.

Der Innenspiegel könnte noch ein wenig höher hängen, da er noch immer die Sicht schräg rechts nach vorn beeinträchtigt. Sein Kunststoffrahmen ist auch noch nicht die günstigste Lösung. Unter bestimmten Bedingungen vibrierte er, während ein von uns versuchsweise angebrachter Metallspiegel völlig ruhig blieb und kein zerrissenes Spiegelbild mit Doppelkonturen zeigte.

Die neue Karosserie brachte auch eine Achslastverlagerung zur Hinterachse mit sich, die das Fahr- und Federungsverhalten wesentlich beeinflusste. Der Trabant 601 liegt gegenüber dem 600 insgesamt viel ruhiger. Die Hinterachse neigt nicht mehr bei der kleinsten Bodenwelle zum Springen und schaukelt sich viel weniger auf. Die vom alten Trabant bekannten Nickschwingungen sind kaum noch festzustellen, auch wenn der Wagen nur mit dem Fahrer belastet ist. Man fährt dadurch wesentlich angenehmer und auch über größere Strecken ermüdungsfreier. Eine Idee empfindlicher wurde der Wagen durch die andere Achslastverteilung bei Straßenbahnschienen und ähnlichen Längsfugen. Während der 600 von diesen Unebenheiten überhaupt keine Notiz nahm, spürt man im 601 dabei ein leichtes Schwänzeln trotz der Reifen mit gerundeten Schultern. Der Unterschied im Fahrverhalten ist etwa so, wie wenn man den Trabant 500/600 mit normalen Reifen oder mit den Rundsulterreifen fährt.

In den Kurven liegt der 601 genau so sicher und unter den schwierigsten Bedingungen einwandfrei beherrschbar wie sein Vorgänger. Das Lenkverhalten ist nahezu neutral und eine spezielle Neigung zum Ausbrechen oder Schleudern besteht nicht. Auch auf nassen und schmierigen Straßen fühlt man sich mit dem 601 genau so sicher wie mit dem 600.



Die Türgriffe sind fest angeschraubt. Druckknöpfe entriegeln die Sternschlösser. Der Druckknopf der linken Tür ist verschleißbar. Sein Schlüssel schließt auch das Druckknopfschloß in der Kofferklappe.

An der Motorleistung hat sich nichts geändert. Die mit dem Trabant 601 gestoppte Höchstgeschwindigkeit von 106 km/h ist gleich der des Trabant 600, dessen Test wir im Heft 10/1963 veröffentlichten. Auch die Beschleunigungszeiten weisen nur unbedeutende Differenzen auf. Aus dem Stand bis 60 km/h ergaben sich 10,5 Sekunden (11 s) und von 0 bis 80 km/h 20,5 s (22 s). Die eingeklammerten Zahlen sind die Zeiten vom Trabant 600. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch lag je nach Fahrweise zwischen 7,4 und 9,1 l/100 km. Unter 7,4 l kamen wir auch bei sparsamster Fahrweise nicht. Die Vergaser- und Zündeinrichtung waren in Ordnung. Dieser hohe Verbrauch ist außergewöhnlich. Wir kommen zum Beispiel bei unserem 600 mit 5,6 bis 8,2 l/100 km aus. Am Anfang war auch der Motor noch etwas träge. Sein richtiges Temperament entwickelte er erst, nachdem 3000 km überschritten waren. Er vertrug auch vorher schon Dauervollgas ohne die geringsten Schwierigkeiten, kam damit aber kaum über 95 km/h. Irgendwelche Neigung-



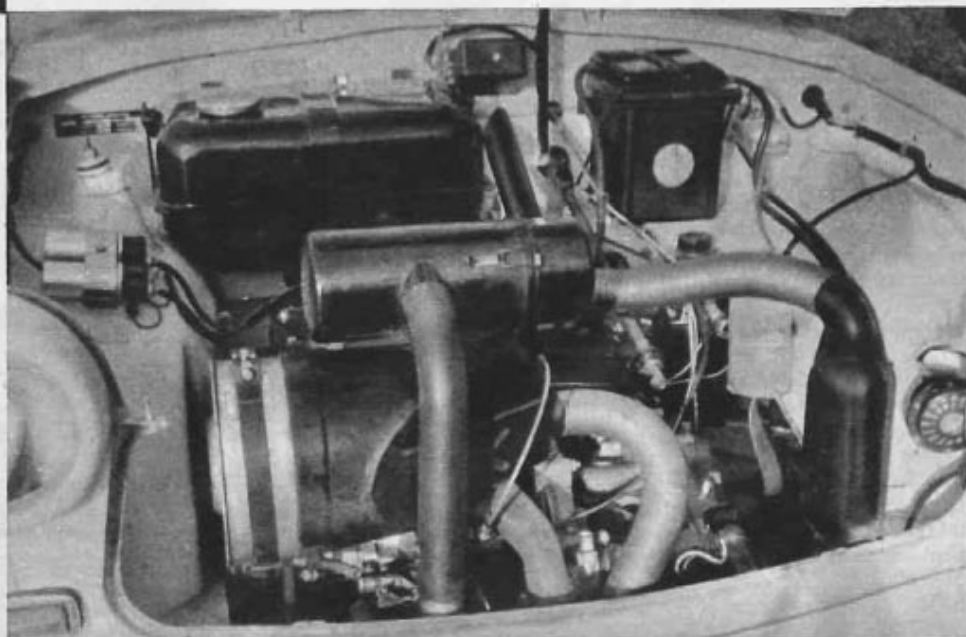
## TECHNISCHE DATEN

Motor  
Zweizylinder-Zweitakt mit Drehschieber  
Hubraum: 594,5 cm<sup>3</sup>  
Hub: 73 mm  
Bohrung: 72 mm  
Verdichtung: 7,6  
Leistung: 23 PS bei 3800 ... 4000 U min  
max. Drehmoment: 5,2 mkp bei 2700 ... 2800 U min  
Schmierung: Gemisch 33 : 1 (Hyzet-Öl)  
Kühlung: Luft mit Axialgebläse  
Kraftstoff: VK extra (78 Oktan)  
Vergaser: BVF-Flachstrom 28 H B 2 - 2  
Zündkerzen: M 18/240  
Zündzeitpunkt: 24° bzw. 4 mm vOT  
Kraftübertragung  
Kupplung: Einscheiben-Trocken  
Getriebe: Viergang, 1. bis 4. synchronisiert  
Freilauf: im 4. Gang  
Getriebe-Übersetzungen: 1. Gang 4,08  
2. Gang 2,32  
3. Gang 1,52  
4. Gang 1,03  
R.-Gang 3,83

Achsübersetzung: 4,33  
Elektrische Anlage  
Batterie: 6 V 56 Ah  
Lichtmaschine: 6 V 220 W, Spannungsregelung  
Anlasser: 0,6 PS  
Fahrwerk  
Karosserie: selbsttragend, Hilfsrahmen vorn  
Vorderachse: Dreiecklenker unten, Querblattfeder oben, hydraulische Stoßdämpfer  
Hinterachse: Dreiecklenker, Querblattfeder, hydraulische Stoßdämpfer  
Lenkung: Zahnstangenlenkung, Wendekreis etwa 10 m  
Fußbremse: hydraulisch, Simplex-Bremsen vorn und hinten  
Handbremse: mechanisch, auf Hinterräder wirkend  
Bremsfläche: 462 cm<sup>2</sup>  
Bereifung: 5,20 - 13  
Luftdruck: 1,4 at (Überdruck) vorn und hinten  
Abmessungen und Massen  
Radstand: 2020 mm  
Spurweite: vorn 1211 mm, hinten 1255 mm  
Länge: 3555 mm  
Breite: 1504 mm  
Höhe: 1437 mm  
Eigenmasse: 615 kg fahrfertig  
Nutzmasse: 335 kg  
zul. Gesamtmasse: 950 kg  
Anhängelast: 280 kp (brutto)  
Tankinhalt: 24 l, davon etwa 4 l Reserve  
Höchstgeschwindigkeit: 106 km/h (beim Testwagen)  
Preis: 7890,60 MDN  
Kfz.-Steuer: 108,- MDN  
Kfz.-Hauptpflicht: 76,50 MDN (DDR), 94,50 MDN (Berlin)  
Fahrzeug-Versicherung (Kasko): mit 100,- MDN Selbstbeteiligung 260,- MDN (DDR), 325,- MDN + 5 Prozent Vers.-Steuer (Berlin)

# UNSER TEST

Das Vorderteil mit dem Kühlergrill kann nach Lösen von zwei Flügelmuttern abgenommen werden. Der bisher am Stirnwandstutzen befestigte Heizgeräuschdämpfer sitzt jetzt auf dem Warmluftstutzen am Vorschalldämpfer. Am linken Radkasten wurde der Behälter für die Scheibenwaschanlage angebracht.



gen zum Kolbenklemmen gab es auch nicht bei 28 °C Außentemperatur. Mit dem eingebauten Fliehkraftregler zur Zündverstellung hatte der Motor auch im Leerlauf hervorragende Laufeigenschaften, und bei niedrigen Drehzahlen in den unteren Gängen empfanden wir den fehlenden Freilauf nicht mehr in dem Maße störend wie beim Trabant 600. Man kann sich daran gewöhnen und die eigene Fahrweise darauf einstellen.

Angenehm überrascht waren wir von den gegenüber dem Trabant 600 wesentlich geringeren Geräuschen im Innenraum. In den unteren Gängen, vor allem beim Beschleunigen, ist der Unterschied nicht erheblich. Im vierten Gang ist der Wagen jedoch insgesamt leiser geworden. Am auffallendsten ist die Geräuschminderung in den höheren Drehzahlen oberhalb 80 km/h. Während der 600 zunehmend lauter wird, je weiter die 80 km/h überschritten werden, ändert sich beim 601 die Lautstärke mit zunehmender Drehzahl nur noch sehr wenig. An dieser beachtlichen Senkung der Innengeräusche haben nicht nur die erwähnten Matten auf dem Wagenboden und an der Motorhaube einen Anteil, sondern auch das neue Kühlluftleitblech. Es leitet die an den Zylindern austretende Kühlluft nicht mehr schräg unter den Benzintank an die Stirnwand, sondern gleich hinter den Zylindern senkrecht nach unten zur Fahrbahn. Dieses Blech überdeckt nicht nur die Zylinder, sondern reicht etwa bis zur Kurbelgehäusemitte und fängt dadurch einen großen Teil der abgestrahlten Geräusche auf.

Lediglich die über die Heizung in den Innenraum geleiteten Geräusche sind nach wie vor deutlich zu hören. Der bisher am Stirnwandstutzen angebrachte Heizgeräuschdämpfer fand beim 601 einen neuen, besseren Platz unmittelbar über dem Heizluftstutzen am Vorschalldämpfer. Damit liegen die Schlauchanschlüsse für Frischluft und Warmluft in einer Ebene dicht nebeneinander und das Umstecken des Schlauches ist einfacher. Die Wirksamkeit der Heizung selbst konnten wir bei den im August und September herrschenden Temperaturen nicht beurteilen.

Noch einige Detailverbesserungen fallen am Trabant 601 angenehm auf. Die Stoßdämpfer haben dickere Kolbenstangen (12 mm), die sich nicht mehr so leicht verbiegen und deren Abdichtung auch nicht ganz so problematisch ist wie die der 10-mm-Stangen. Die vorderen Stoßdämpfer sind nicht mehr unten an den Dreiecklenkern, sondern oben an der Querblattfeder angebracht. Sie bekommen dort nicht so viel Schmutz und Spritzwasser ab und halten länger. Die Schaltstangendurchführung an der Stirnwand ist jetzt mit einem Gummiformteil abgedichtet, das nicht wie bisher die Filzplatte Zugluft und auch Geräusche durchläßt. Der Vergaser hat einen durch über kreuz angeordnete Rippen verstärkten Schwimmergehäusedeckel, der sich nicht mehr so leicht verzieht. Der Anlasser hat auf der Kollektorseite ein verstärktes Schildlager, das nicht schon durch ungleichmäßiges Anziehen der

Schrauben verspannt wird und dabei die Ankerwelle verklemmt. Die Kabelschuhe der Batteriekabel bestehen aus einer Aluminiumlegierung und sind im Sechskant aufgepreßt. Wie wir vom DAMW erfahren, ist der Preßdruck so groß, daß die einzelnen Adern des Aluminiumkabels dabei ineinander fließen. Damit dürfte die Korrosionsempfindlichkeit, die bei den früher verwendeten Verbindungen zu Startschwierigkeiten führte, endgültig beseitigt sein. Die Lichtmaschine hat auf der Kollektorseite eine Staubschutzklappe aus Gummi, deren Öffnung gegen die Fahrtrichtung zeigt. Damit wird die für die Belüftung erforderliche Frischluft aus der weitgehend schmutzfreien Zone angesaugt, so daß insbesondere die Führungen der Kohlen länger sauber bleiben. Natürlich hat der 601 auch den temperaturkompensierten Regler, der unter allen Bedingungen für eine rasche Batterieladung sorgt.

Angenehm empfanden wir auch die automatische Bremsbackennachstellung, die das konstruktiv festgelegte Lüftungsspiel zwischen Backen und Bremsstrommeln selbsttätig einstellt und einhält. Erreicht wird das durch Winkelhebel an Stelle der bisherigen Nachstellexzenter, die von den Backen beim Druck auf das Bremspedal mitgenommen werden. Da die Rückstellfedern nicht kräftig genug sind, um die Winkelhebel zu verstellen, können sich die Backen nur so weit von der Trommel lösen, bis sie an den Hebeln anliegen. Wie beim Trabant 600 war auch beim 601 die Bremswirkung hervorragend. Notbremsungen brachten Werte, die hart an der Grenze des theoretisch möglichen lagen. Allerdings ist dazu ein relativ hoher Fußkraftaufwand erforderlich. Das Bremsenwerk Limbach-Oberfrohna sollte auf diesem Gebiet etwas tun, denn im Vergleich zu anderen, auch westdeutschen und ausländischen Wagen liegt der am Bremspedal des Trabant erforderliche Kraftaufwand über dem Durchschnitt.

Besonders wenn man mit dem Wagen in das Ausland fährt und das Benzin für die Reise mitnehmen will, empfindet man, daß der Tankinhalt von 24 l recht knapp bemessen ist. In Zwickau sollte man daran denken, daß der Wagen nicht mehr 500 cm<sup>3</sup>, sondern inzwischen 600 cm<sup>3</sup> hat und daß bei Ausnutzung der gebotenen Leistung und bei Dauergeschwindigkeiten um 100 km/h eben 8 l/100 km und mehr durchlaufen. Wir fuhren von Berlin bis Prag 5 Stunden und 45 Minuten und brauchten dabei 8,7 l/100 km!

Während der gesamten Testzeit wechselten wir nach etwa 300 km einen Keilriemen – er hatte sich hoffnungslos gedehnt –, ersetzten nach 1100 km eine Auspuffaufhängung am Vorschalldämpfer und eine verlorene Schraube am Flansch zwischen Auspuffkrümmer und Vorschalldämpfer. Sonst haben wir das Bordwerkzeug nicht gebraucht. Übrigens hat es uns vor lauter Ergriffenheit beinahe die Sprache verschlagen, als wir im Bordwerkzeug einen Kreuzschlitzschraubenzieher fanden! Offenbar hat sich Sachsenring Zwickau nun doch vorgenommen, seine Kunden auch auf diesem Gebiet zufriedenzustellen.