

DER DEUTSCHE

3/1982

Straßenverkehr



transpress / Verlagspostamt 1004 Berlin / Index 31433 / ISSN 0012-0804 / Preis 1,-M

Trabant 601 S de Luxe

vom VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau

TEST



Ein Fahrzeug, das rund 20 Jahre fast unverändert produziert wurde und das etwa die Hälfte aller in unserem Lande zugelassenen Pkw ausmacht, läßt sich nicht nur mit den üblichen technischen Maßstäben messen. Vergleiche mit anderen Pkw, deren Konstruktionen wesentlich jüngeren Datums sind, können nicht zugunsten des technisch älteren Typs ausfallen, und in Form und Aussehen löst eine fast zwei Jahrzehnte lang produzierte Karosserie keinen Jubel mehr aus, weil sich alle schon daran sattgesehen haben. An solche Fahrzeuge hat man sich aber im Laufe der Zeit gewöhnt, und zwar nicht nur an die positiven Eigenschaften, sondern auch an bauartbedingte Nachteile oder typische Fehlerquellen, mit denen jeder rechnet und auf die er sich einrichtet.

In unserer Republik ist der Trabant der populärste Pkw. Wer ihn kauft – ob neu oder gebraucht – tut das nicht mit Illusionen, sondern weiß genau, daß zum Beispiel die Platzverhältnisse im Innenraum recht bescheiden sind und der Komfort nicht an die nächstgrößeren Pkw heranreichen kann. Dafür kostet der Trabant aber auch nur etwa halb so viel. Größere Pkw sind zwar bequemer und schneller, aber in der Wirtschaftlichkeit, im geringen Wartungsaufwand, in der Reparaturfreundlichkeit und in der Haltbarkeit der Karosserie, die die Lebensdauer des Gesamtfahrzeugs bestimmt, hält der Trabant mit Abstand die Spitze. Wenn man sich dann noch vergegenwärtigt, welche Lasten diesem Kleinwagen zugemutet wurden und werden und die er schadlos übersteht, kann man in etwa abschätzen, wie robust der kleine Pkw ausgelegt ist und welchen Reifegrad die betagte Konstruktion inzwischen erreicht hat. Aus all diesen Gründen hat die Attraktivität des Trabants im Laufe der Jahre eher zugenommen.

Der Trabant 601 S de Luxe, den wir diesmal näher untersuchten, ist das Spitzenmodell des gesamten Typenprogramms. Zur Ausstattung gehören nicht nur die auf den ersten Blick sichtbaren verchromten Stoßstangen und die zweifarbige Außenlackierung, sondern auch die mit hellbraunem Schaumkunstleder bezogenen Sitze und Seitenverkleidungen. Die Ablagefläche vor der Heckscheibe ist mit gleichem Material bedeckt und der gesamte Innenraum mit Teppichen in der Farbe der Sitze ausgelegt. Anfangs sieht das gut aus. Ob solche Teppiche auf die Dauer im Auto zweckmäßig sind, bleibt angesichts des Straßenschmutzes, den die Insassen unvermeidlich hereinbringen, jedoch fraglich. Die Sitzbezüge aus dem Schaumkunststoff Gambiten machten einen sehr strapazierfähigen und pflegeleichten Eindruck. Ohne Zweifel ist das stark poröse Material wesentlich vorteilhafter als das früher verwendete dichte Kunstleder, denn man schwitzt an warmen Tagen vergleichsweise weniger. Bei Kälte jedoch dauert es sehr lange, bis sich der eisigkalte Bezug merklich erwärmt. Stoffe sind unter diesen Bedingungen vorteilhafter.

Auf den ersten Blick nicht sichtbar ist die vollständige Auskleidung des Kofferraums mit Formstücken aus schwarzem Nadelfilz. Sie bedecken nicht nur die sonst nackten Innenseiten der Kotflügel und der Heckwand, sondern umhüllen auch die in den Kofferraum ragenden Teile der Radkästen und bilden eine zusätzliche Trennwand zum Innenraum, die über das Querrohr und die Rücksitzlehne bis hoch zur Hutablage unter dem Heckfenster reicht. Abgesehen vom Schütz der im Kofferraum unter-



Mit dem Tandem-Hauptbremszylinder ist die hydraulische Bremsanlage in zwei Bremskreise (Vorderachse und Hinterachse getrennt) aufgeteilt. Bei Ausfall eines Bremskreises bleibt dann immer noch die Bremswirkung einer Achse erhalten.

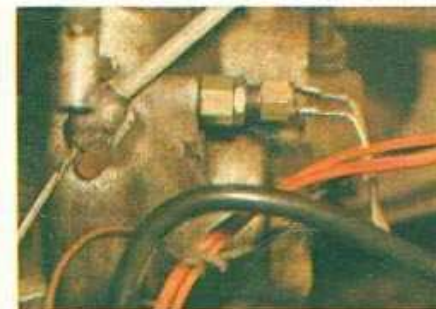


Außer dem leiser laufenden Wischermotor mit Schneckengetriebe, der über zwei Dauergeschwindigkeiten verfügt, hatte der Testwagen auch noch einen pneumatischen Schalter (vor dem Wischermotor), der bei Bedienung der Scheibenwaschanlage automatisch die Wischer kurzzeitig einschaltete.

gebrachten Gegenstände dämpft diese Vollverkleidung im beträchtlichen Umfang Rollgeräusche der Hinterachse und Dröhngeräusche, die als Körperschall vom Triebwerk ausgehen, von den Karosseriefächern, insbesondere von der blechernen Heckwand, abgestrahlt werden und durch Undichtheiten an der Rückenlehne auch in den Fahrgastraum gelangen. Da wir gerade bei den Geräuschen sind, muß vermerkt werden, daß der Testwagen allen Insassen, die damit fahren, wesentlich ruhiger erschien als bisher bekannte Pkw dieses Typs. Zwei wesentliche Geräuschquellen wurden mit den neuen Türschlössern und neuen Stoßdämpfern beseitigt. Die Stoßdämpfer, die bisher vor allem im kalten Zustand knarrende bis klopfende Geräusche von sich gaben, funktionieren jetzt unter allen Bedingungen lautlos, und die Türschlösser haben einen gefederten „Antiklapperkeil“, der jedes Spiel ausschaltet. Das neue Schloß sichert auch ein leichtes Türschließen, wenn der Schließkeil an der Mittelsäule richtig eingestellt ist. Der Schließkeil



Hier das neue Türschloß mit dem gefederten Keil an der Unterkante. Der zum besseren Verständnis der Funktion am Schloß eingesteckte Schließkeil (samt Befestigungselementen) ist sonst an der Mittelsäule der Karosserie angeschraubt (Bild rechts).

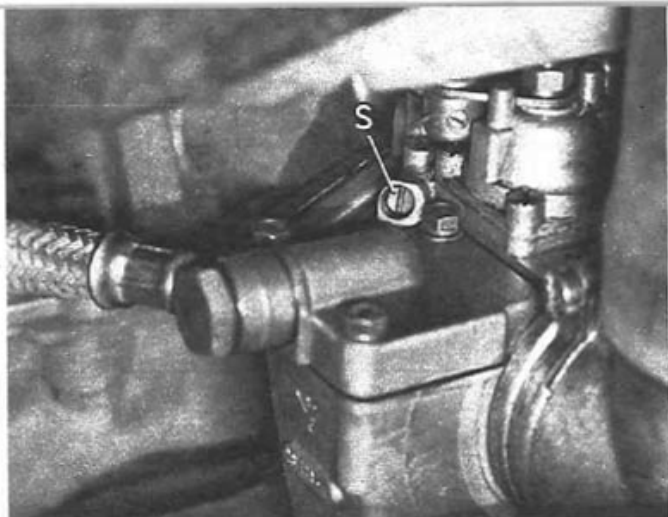


Der Rückfahrcheinwerfer wird bei der Serienausstattung von einem Stoßelschalter eingeschaltet, der direkt am Getriebe angeschraubt ist und seine Kontakte nur beim Einlegen des Rückwärtsganges schließt.



Die Nebelschlußleuchte und der Rückfahrcheinwerfer gehören beim 601 S de Luxe ebenso zur Serienausstattung wie die verchromten Stoßstangen und aufgesetzten Gummihörner.

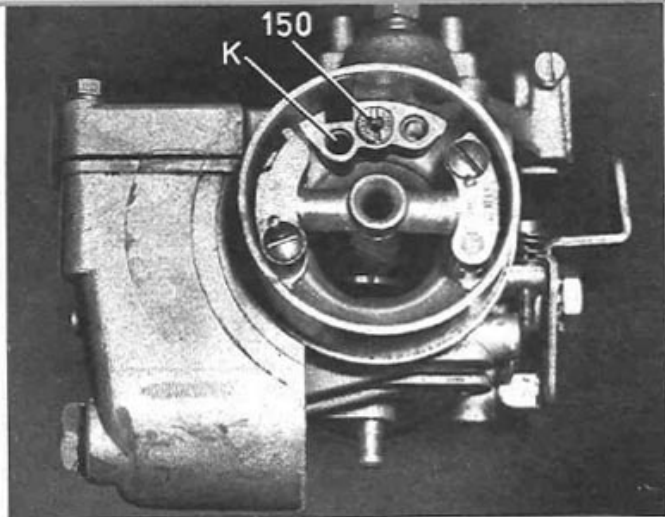
wird nicht mehr wie bisher von Schlitzschrauben gehalten, sondern von 3 Innensechskantschrauben, die sich mit dem passenden Schlüssel wesentlich fester anziehen lassen – dieser fehlt jedoch im Bordwerkzeug. Leider



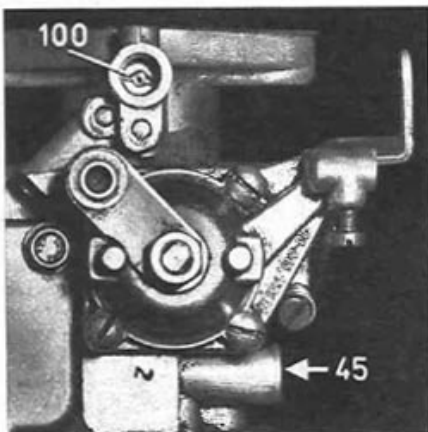
Mit der nun sehr gut zugänglichen Stellschraube (S) wird beim Vergaser 28 HB 3 - 1 die Zusatzluftzufuhr reguliert.

Das Leerlaufgemisch wird wie bisher von der Kraftstoffdüse (45) und der Luftdüse (150) aufbereitet, vor dem Eintritt in das Mischrohr aber noch von einer zusätzlichen Düse (100) in der Menge begrenzt. Die Gewindestopfen, die die Leerlauf-Kraftstoffdüse (45) und die Gemischdüse (100) nach außen abdichten, waren bei der Aufnahme herausgeschraubt.

Die Führung des Gurtbandes durch zwei Schlitze (Pfeile) in der Schließzunge verhindert das vollständige Aufrollen des abgelegten Gurtes (Bild links unten).



Die Zusatzluft gelangt durch den Kanal (K) bis zu der Bohrung, durch die das Leerlaufgemisch in das Mischrohr des Vergasers einströmt.

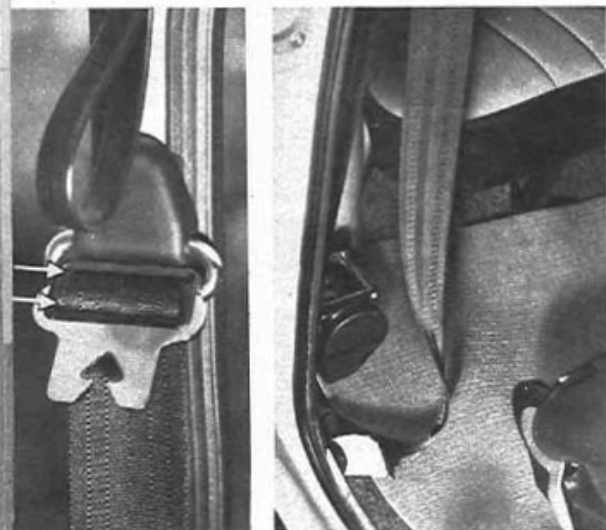


gibt es im Innern der Mittelsäule für die Verschraubung des Schließkeils wie bisher nur eine Platte mit 2 Gewindebohrungen, während die 3. Schraube eine gesonderte Mutter hat. Das zwingt bei Korrekturen an den Schließkeilen zum Ausbau der Rücksitze und Seitenverkleidungen, nur um an diese Mutter heranzukommen. Eine Platte mit 3 zum Schließkeil passenden Gewindebohrungen würde Lagekorrekturen am Keil und das korrekte Anziehen aller Schrauben ohne jede Demontage zulassen.

Für ausgezeichnet in der Form und Griffigkeit halten wir das neue Lenkrad, mit dem künftig die Luxusvarianten ausgestattet werden. Hervorragend griffgerecht ist nicht nur der dicker und rauher gehaltene Kranz, sondern auch die Anordnung der von der Prallplatte ausgehenden vier Speichen. Im Durchmesser ist das neue Lenkrad übrigens genau so groß wie das alte, es wirkt durch die sportliche Gestaltung nur kleiner. Uns gefiel es wesentlich besser als das neue Wartburg-Lenkrad (siehe Heft 11/81). Neu im 601 S de Luxe ist das neben dem Tachometer angeordnete Instrument für den Kraftstoffvorrat, das im Vergleich zu zahlreichen anderen Pkw recht genau anzeigt. Das liegt aber weniger am Anzeigesystem, sondern an der für die Füllstandsmessung mit einer Schwimmergeber geradezu idealen Rechteckform und Höhe des Trabanttanks.

Das eingebaute Tesla-Autoradio (Mittel- und Kurzwelle) steht jetzt speziell für den Trabant in 6-Volt-Ausführung zur Verfügung, so daß der bisher zusätzlich notwendige Transverter entfällt. Im Rahmen dessen, was die stark belegte Mittelwelle bieten kann, ist die Empfindlichkeit dieses Radios recht gut. Weniger zweckmäßig ist die stark abgewinkelte, parallel zur Dachsäule stehende Antenne. Nichts gegen deren Empfangseigenschaften, aber auf welliger bzw. holpriger Fahrbahn klopft der schwingende Antennenstab sehr vernehmlich an die Regenleiste. Das dröhnt ähnlich wie an der Stoßstange montierte Bordkantenwarner, die vor Jahren Mode waren.

Die sehr funktionssicheren Drehschalter (die bei jedem Schaltschritt ihre Kontakte selbst reinigen) für Scheibenwischer und Fahrbahnbeleuchtung sind noch immer mit den runden Drehknöpfen versehen, die wir für unpraktisch halten, weil man nicht eindeutig sehen bzw. im Dunkeln fühlen kann, in welcher Stellung sie stehen. Die Schaltknebel, mit denen die glei-



Dadurch entsteht eine Schlaufe, die zwischen Türholm und Vordersitzkante hängt und die Fondpassagiere beim Ein- und Aussteigen behindert.



Der frei schwingende Antennenstab schlägt bei Karosseriebewegungen an die Regenleiste der Dachkante. Er sollte besser senkrecht stehen.



Das Tesla-Autoradio für Mittel- und Kurzwelle gibt es jetzt speziell für den Trabant in 6-V-Ausführung. Der Lautsprecher ist rechts unter dem Armaturenbrett angebracht. Die Anzeige für den Kraftstoffvorrat funktioniert genauer als in zahlreichen anderen Pkw.



Anstelle eines Horns hat der 601 S de Luxe auf dem linken Radkasten montierte Zweiklangfanfaren, die über ein Relais (rechts unten im Bild) gesteuert werden.

chen Schalter im Wartburg bedient werden, sind zweckmäßiger.

Der 601 S de Luxe hat im Rahmen des sogenannten Elektropakets außer der Nebelschleuchte und dem Rückfahrcheinwerfer auch Zweiklangfanfaren, eine elektrische Scheibenwaschanlage, die bei Druck auf den Wischerschaltknopf arbeitet, sowie einen druckgesteuerten Schalter, der die Wischer automatisch einschaltet und einige Male hin- und herlaufen läßt, wenn die Scheibe von den Strahlen der Waschanlage benetzt wurde. In Verbindung mit der elektrischen Waschanlage halten wir den zusätzlichen druckabhängigen Schalter, der mit viel Aufwand nur die geringfügige Drehung des ohnehin gedrückten Schaltknopfes erspart, für einen Luxus, der den Bedienungskomfort unnötig auf die Spitze treibt. Zum Elektropaket gehört noch ein besonderer Wischermotor mit Schneckengetriebe, der leiser läuft und über zwei Wischergeschwindigkeiten im Dauerbetrieb verfügt, wobei mit dem vierstufigen Schalter noch zwei Intervallstufen mit unterschiedlichen Pausen zwischen den Wischbewegungen zur Verfügung stehen. In der für die meisten Regenfälle ausreichenden und wünschenswerten langsamen Wischgeschwindigkeit liefen die Wischer aber nicht gleichmäßig, sondern ratterten über die Scheibe. Das hat stark wechselnde Beanspruchungen des Wischergestänges zur Folge, die beim Testwagen bis zum Bruch der Feder- spange eines Gelenks und zum Totalausfall der Wischer führten.

Die nunmehr serienmäßige Fernbedienung für den Benzinhahn hat zwar lange auf sich warten lassen, dafür wird aber jetzt eine Lösung geboten, die bei aller Einfachheit keine Wünsche mehr offen läßt. Der Bedienungsknebel ist gut erreichbar, seine Stellung mit einem Blick sichtbar, und der Benzinhahn ragt nicht mehr direkt in den Beifahrer-Fußraum, wo er vor Beschädigungen durch Anstoßen nicht sicher war.

Die Doblina-Rollgurte, mit denen der Testwagen ausgerüstet war, empfanden wir nicht nur beim An- und Ablegen als wohltuende Bedienungserleichterung. Der nunmehr in die Mittelsäule verlegte obere Befestigungs- bzw. Umlenkpunkt führt den Gurt auch sicher über den Oberkörper und läßt ihn nicht mehr von der Schulter rutschen, wie das beim bisherigen Anschlußpunkt unter der hinteren Seitenscheibe bisweilen geschah. Jahrelang waren



Die große Batterie (6 V/84 Ah) sorgte auch bei Frost unter minus 10 °C für tadelloses Starten. Die elektrische Scheibenwaschanlage erhöhte den Bedienungskomfort.



Durch den Beifahrer-Fußraum führt nur noch der relativ dünne Draht (D) der Fernbedienung des Benzinhahns.



Der Bedienunggriff (F) ist neben den Zugknöpfen für Heizung und Lüftung nicht nur gut erreichbar, sondern auch mit einem Blick sichtbar.



Die kappenlose Gestaltung der Räder paßt besser zum Trabant, aber die Plasthütchen für die Radmuttern fehlen im Ersatzteilangebot.

die Fachleute der Meinung, daß die Festigkeit der schmalen Mittelsäule nicht ausreicht, um die für den Gurtanschlußpunkt geforderten Kräfte aufzunehmen. Jetzt wurde eine Lösung gefunden, die nicht nur die innere Profilhälfte der Säule, sondern auch deren Außenblech in die Kraftaufnahme einbezieht.

Ein Nachteil des Doblina-Rollgurtes, der in viertürigen Wagen überhaupt nicht stört, beim

Trabant aber den Einstieg zu den Rücksitzen behindert, ist die Gestaltung der Schließzunge, durch die das Gurtband doppelt und damit nicht frei beweglich läuft. Dadurch bildet der abgelegte Gurt eine gefährliche Fußangel, die genau dort hängt, wo die Rücksitzpassagiere ein- und aussteigen. Die Gestaltung des Gurtdurchlaufs wie bei der Schließzunge des Norma-Rollgurtes und die Anordnung eines gesonderten Steges auf dem Gurt könnten den vollständigen Rücklauf des Gurtes sichern. Diese Änderung ist bereits vorgesehen. Unabhängig davon halten wir die Einstiegsverhältnisse in den Fond generell für verbesserungsbedürftig. Ein Beifahrersitz, bei dem nicht nur die Lehne nach vorn geklappt werden kann, sondern der ganze Sitz oder leichtgängige kugelgelagerte Sitzschienen, die es ermöglichen würden, den Beifahrersitz mit einem Handgriff weit nach vorn zu schieben, könnten wesentlich bessere Bedingungen schaffen. Technische Lösungen dafür bietet bereits der Trabant in Versehrtenausführung, den Sachsenring auf der Herbstmesse 1981 vorstellte. Die hinter der Sitzlehne versteckte und für den Fahrer schlecht zugängliche Verriegelung der rechten Tür ist auch keine bedienungsfreundliche Lösung. Ein Schloß im rechten Türaußengriff wie beim Wartburg wäre hier wünschenswert.

Die Fahreigenschaften

Mit seinem extrem kurzen Radstand von rund 2 m und der Spurweite von reichlich 1,20 m, die wesentlich größeren Pkw kaum nachsteht, bietet der Trabant auch unter komplizierten Bedingungen eine Straßenlage und Fahr-sicherheit, die von zahlreichen größeren Pkw nicht erreicht wird. Nachteilige Folgen des kurzen Radstandes waren bisher die Nickschwingungen, die auf welliger und holpriger Fahrbahn den Fahrkomfort beeinträchtigten. Die neuen Stoßdämpfer haben hier eine wesentliche Besserung gebracht. Auch auf extrem schlechten Strecken hielten sie die Karosseriebewegungen in Grenzen, wie wir das bisher vom Trabant nicht kannten. Mit dem inzwischen bei allen Modellen serienmäßigen Tandem-Hauptbremszylinder hat der Trabant nun auch die den internationalen Sicherheitsbestimmungen entsprechende Zweikreisbremsanlage, wobei bei Ausfall eines Bremskreises immer noch eine der beiden Achsen brems-t.

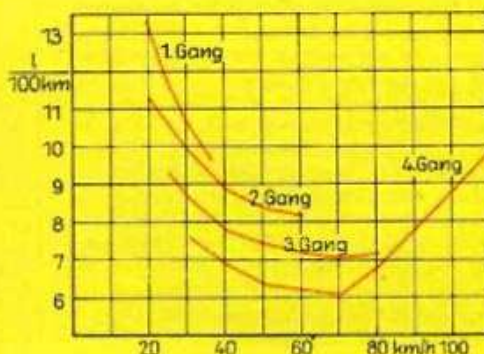
Technische Daten

Hubraum: 594,5 cm³
 Leistung: 19,1 kW (26 PS) 4200 U/min
 Max. Drehmoment: 55 Nm (5,5 kpm),
 3000 U/min
 Kraftstoff/Öl: VK 88, 50:1
 Gesamtübersetzungen: 1. Gang 16,12
 2. Gang 9,16
 3. Gang 6,00
 4. Gang 4,36
 R.-Gang 15,13

Batterie: 6 V/84 Ah
 Bereifung: 145 SR 13 (Felge 4 J x 13)
 Tankinhalt: 26 l, davon 4 l Reserve
 Radstand: 2020 mm
 Spurweite: vorn 1206, hinten 1255 mm
 Länge: 3555 mm
 Breite: 1505 mm
 Höhe: 1440 mm
 Bodenfreiheit: 155 mm
 Leermasse: 615 kg fahrfertig
 Nutzmasse: 385 kg
 Gesamtmasse: 1000 kg
 Anhängelast: 300 kg (gebremst 400 kg)
 Preis einschließlich Zubehör: 10 952,- M
 (Neues Lenkrad und Kraftstoffanzeige sind
 im Gesamtpreis noch nicht enthalten.)
 Kfz-Steuer und Haftpflicht:
 184,50 M (Berlin 202,50 M)
 Kaskoversicherung mit 300,- M SB:
 160,- M (Berlin 210,- M)
 Kaskoversicherung mit 500,- M SB:
 120,- M (Berlin 157,- M)

Neben der guten Straßenlage und der leichten Beherrschung des Trabant ist seine sofortige Betriebsbereitschaft einer der Hauptvorteile. Sein Zweitakter zieht sofort nach dem Start mit ausreichender Leistung. Auch bei eisiger Kälte gibt es hier überhaupt keine Probleme oder Manipulationen mit dem Schock, die bei zahlreichen Viertakttern erforderlich sind, bis sie ihre Betriebswärme erreicht haben. Worüber jedoch seit Jahren immer wieder geklagt wurde, sind die Startschwierigkeiten, die mitunter schon bei recht mildem Frost begannen. Beim Testwagen gab es nichts dergartiges; er sprang bei Temperaturen unter minus 10 °C genau so gut an wie bei Plusgraden. Dieser Gewinn an Betriebssicherheit kommt ausschließlich auf das Konto der großen Batterie 6 V/84 Ah, die beim 601 S de Luxe zur Ausstattung gehört. Die große Batterie verleiht dem Wagen jedoch nicht nur Startssicherheit. Sie lebt erfahrungsgemäß auch wesentlich länger. Bei mir hat eine 84er sieben Winter lang gehalten, bis sie ausgemustert wurde, während die

Kraftstoffverbrauchskurven in den einzelnen Gängen für konstante Geschwindigkeiten.



serienmäßige kleine (6 V/54 Ah) spätestens nach dem dritten Winter erneuert werden mußte.

Da wir gerade bei den winterlichen Bedingungen sind, noch einige Worte zur Heizung, von der wir im Heft 3/77 nach Einsatz der Auspuffkrümmerheizung (KHZ) schrieben, daß sie etwa dem Niveau der meisten anderen Pkw nahekommt und im Hinblick auf die Kurzstreckentauglichkeit sogar vielen überlegen ist. Dieses Urteil können wir nicht aufrechterhalten. Wir haben die Heizung des 1981er Testwagens bei gleichen Außentemperaturen auf den gleichen Fahrstrecken und unter den gleichen Bedingungen (Geschwindigkeiten usw.) geprüft wie damals. Das Ergebnis zeigt die Vergleichstabelle:

Fahrstrecke km	Temperaturdifferenz in Grad		
	mit KHZ 1977	ohne KHZ 1977	mit KHZ 1981
3	6	3	4
6	12	6	9
9	18	9	13
12	21,5	12	16
15	24	15	19
18	25,5	17	20
21	27	19	22
24	29	20,5	24
27	30	22	24
30	30	23,5	24

Mit dieser bescheidenen Heizleistung sind die hinteren Scheiben bei mittleren und strengen Frösten, wie wir sie in diesem Winter erlebten, nicht eisfrei zu halten. Damit ist das Fahrzeug ohne zusätzlichen rechten Außenspiegel im Winter nicht verkehrssicher.

Neu am Motor ist der Vergaser 28 HB 3-1, bei dem das Leerlaufsystem umgestaltet wurde. Das Leerlaufgemisch wird nach wie vor von einer 45er Kraftstoffdüse und einer 150er Luftdüse aufbereitet, vor dem Eintritt in das Mischrohr, dort, wo sich früher die Gemischregulierschraube befand, aber noch von einer 100er Düse begrenzt. Dem Gemisch, das diese Düse verläßt, wird, geregelt mit einer Konusschraube, noch Zusatzluft beigemischt, die ein gesonderter Kanal aus dem Ansaugrohr (neben der Leerlaufdüse) heranzführt. Die Leerlaufregulierung ist nicht nur viel besser zugänglich, sie ermöglicht auch außerordentlich geringe CO-Einstellungen, mit denen der Zweitakter erstaunderweise tadellos läuft.

Der Testwagen beschleunigte in 22 Sekunden bis 80 km/h, in 45 Sekunden bis 100 km/h und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 112,5 km/h nach der Stoppuhr, wobei der Tachometer 120 anzeigte. An den Laufeigenschaften dieses kleinen Motors gab es nicht das geringste auszusetzen. Er vertrug hohe Dauergeschwindigkeiten genau so gut wie untertouriges Fahren um 40 km/h im 4. Gang, wozu das Schieberucken in den freilaufflosen unteren Gängen immer wieder verleitet.

Die Kraftstoffverbrauchskurven für konstante Geschwindigkeiten, die Karl-Heinz Rabis vom VEB Autoservice Berlin ermittelte, lassen erkennen, daß Geschwindigkeiten um 70 km/h im vierten Gang am sparsamsten sind (knapp unter 6 l/100 km). Höhere Geschwindigkeiten haben einen steilen Anstieg bis auf 9,5 l bei 110 km/h zur Folge. Noch krasser (Verbrauchswerte bis 13 l/100 km) beeinflussen jedoch die unteren Gänge den Durchschnittsverbrauch. Die Kurven wurden sämtlich bei betriebswarmer Maschine ermittelt. Bei kaltem oder halb kaltem Motor, wie das im Kurzstreckenbetrieb

häufig der Fall ist, können sich ungünstigere Werte einstellen.

Bei häufig wechselnden Drehzahlen und zahlreichen Schaltvorgängen scheint auch der Fliehkraftversteller der Zündanlage die Wirtschaftlichkeit nachteilig zu beeinflussen. Nachdem sich im Stadtverkehr auch bei sparsamer Fahrweise keine geringeren Verbrauchswerte als 8,1 bis 8,3 l/100 km ergaben, blockierten wir den Fliehkraftversteller (wie im Heft 3/74 auf Seite 94 beschrieben) und fuhren mit konstanter Zündeneinstellung (4 mm vor OT). Damit sank der Verbrauch im Stadtverkehr sofort auf 7,3 l/100 km. Er blieb auch später unter 8 l, als Schnee, Matsch und Kälte einsetzten. Der Motor sprang übrigens mit blockiertem Fliehkraftversteller eher besser an (mit weniger Anlasserumdrehungen).

Im Hinblick auf die Energiesituation halten wir auch eine Überprüfung für ratsam, ob standfestere Unterbrecher (wie im Wartburg) den Gesamtdurchschnittsverbrauch des Trabant noch senken können. Weitere Reserven zur Verminderung des Kraftstoffverbrauchs bietet unseres Erachtens das Getriebe. Die Platzverhältnisse würden es zulassen, den jetzt nur im 4. Gang kraftstoffsparenden Freilauf auch auf den 3. Gang auszudehnen, der bei dem schwach motorisierten Fahrzeug mit am häufigsten benutzt werden muß.

Wie unsere Zeichnung zeigt, brauchten dazu lediglich die Antriebsräder des 4. und 3. Ganges auf einer gemeinsamen Hohlwelle zu sitzen, die auf der Antriebswelle drehbar gelagert und vom gleichen Freilauf wie bisher mitgenommen wird. Die komplette Antriebswelle bliebe dabei gegen die bisherige Ausführung austauschbar. Auf die Sperrbarkeit des Freilaufs könnte nach wie vor verzichtet werden, denn das Anschieben des Wagens oder das Bremsen mit dem Motor, zum Beispiel bei komplizierten Bergabfahrten, wäre nach wie vor im 2. oder 1. Gang möglich.

Eberhard Preusch

Der bisher nur im 4. Gang wirksame Freilauf (Zeichnung links) könnte bei Änderung der Antriebswelle (Zeichnung rechts) auch auf den 3. Gang ausgedehnt werden. 1 - Antriebswelle, 2 - Antriebsrad 4. Gang, 3 - Antriebsrad 3. Gang, 4 - Antriebsrad 2. Gang, 5 - Antriebsrad 1. Gang, F - Freilauf.

