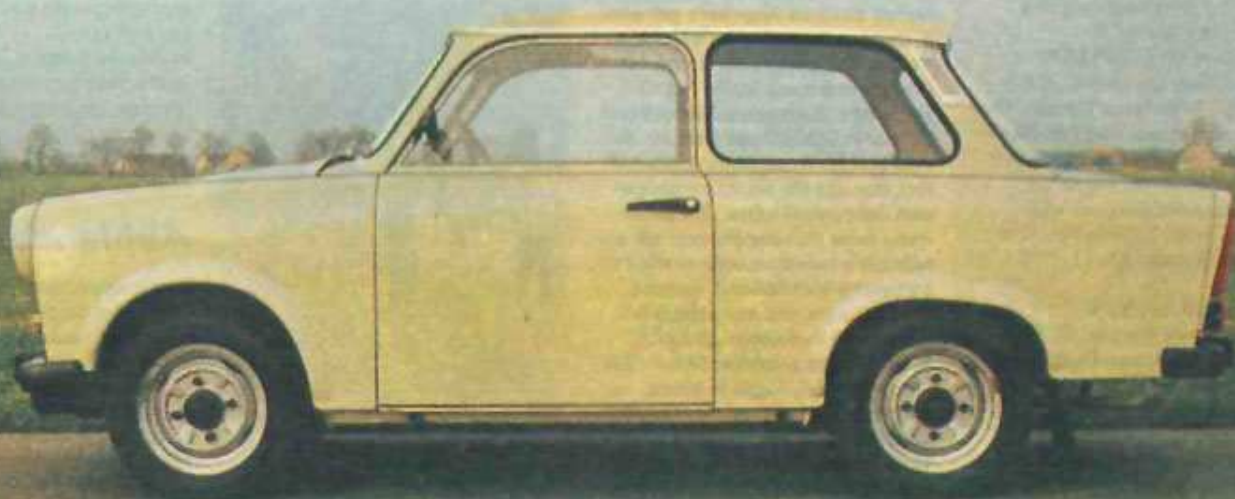


Straßenverkehr

Messepremiere:

12 Volt

Seiten 18-19



Trabant mit 12-Volt-Anlage

Weiterentwicklung des 601 ab Oktober 1983

Am 1. 10. 83 wurde die elektrische Anlage des Trabant 601 von 6 V auf 12 V umgestellt. Diese Weiterentwicklung erstreckt sich auf alle Ausführungen der Limousine und des Universal. In diesem Zusammenhang wurde die bisherige 220-W-Gleichstromlichtmaschine durch eine Drehstromlichtmaschine vom Typ 8042.421/6 ersetzt, die bei 14 V einen Strom bis maximal 42 A abgibt. Daraus resultiert eine Leistung von 588 W, die auch beim Anschluß zusätzlicher Verbraucher, wie zum Beispiel Halogen-Nebelscheinwerfer, noch über reichlich bemessene Reserven für die Ladung der Batterie verfügt. Die Spannung der Drehstromlichtmaschine wird mit einem wartungsfreien elektronischen Regler vom Typ 8142.5 DLR 14 V konstant gehalten.

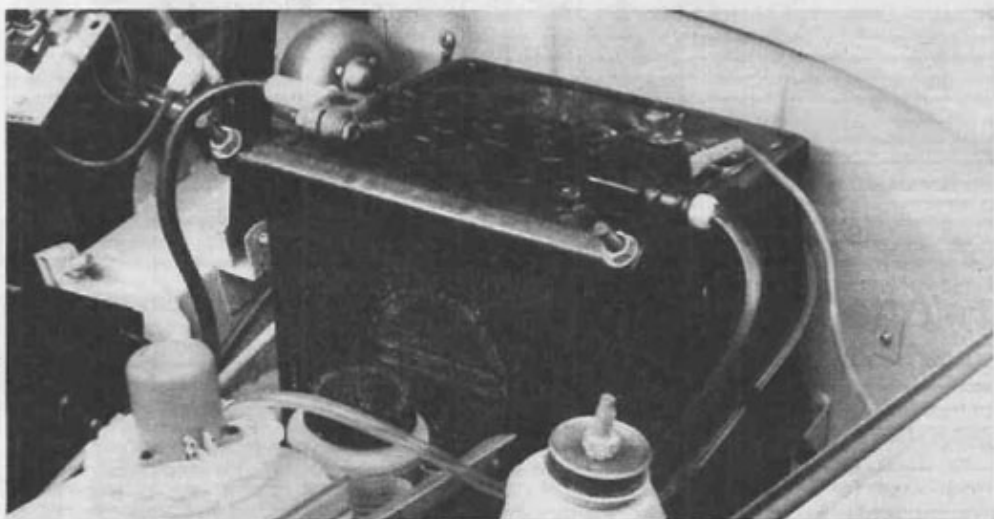
Durch das günstige Ladeverhalten der elektronisch geregelten Drehstromlichtmaschine erhöht sich die Lebensdauer der eingesetzten Batterie 12 V/38 Ah. Die Batterie (Bild 1) hat ein Hartgummigehäuse (schwarz) und ist einschließlich der Zellenbrücken vollständig vergossen. Damit wird eine verbesserte Abdichtung erreicht. Aufgrund des Regelverhaltens ist der Verlust an destilliertem Wasser vergleichsweise sehr gering.

Die Drehstromlichtmaschine ist am Motor an gleicher Stelle befestigt wie bisher die Gleichstromlichtmaschine (Bild 2). Eine Schutzkappe deckt die Anschlüsse und die Öffnungen für den Kühlluft eintritt ab und schützt die Lichtmaschine vor direktem Spritzwasser. Bei Pflege- und Wartungsarbeiten im Motorraum, an der Vorderachse sowie bei Konservierungsarbeiten am Fahrzeugboden ist die Drehstromlichtmaschine durch eine geeignete Abdeckung vor dem Eindringen von Pflege- und Konservierungsmitteln zu schützen. Ein Besprühen der Lichtmaschine mit direktem Wasserstrahl ist zu vermeiden.

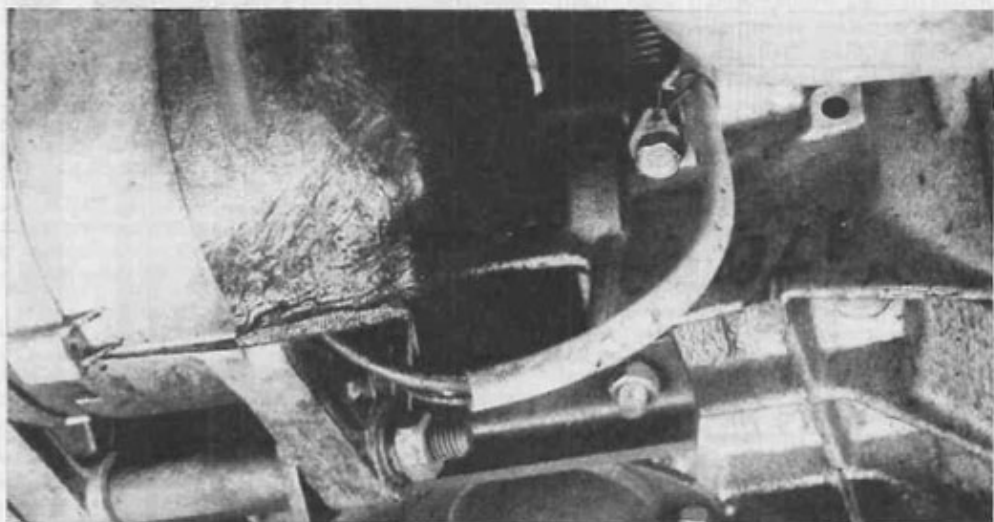
Bei Elektroschweißarbeiten am Fahrzeug muß der Anschluß D₊ des Reglers von der Lichtmaschine getrennt werden. Außerdem darf bei laufendem Motor die Batterie nicht vom Bordnetz getrennt werden. Da die Drehstromlichtmaschine bereits im Motorleerlauf Strom an das Bordnetz abgibt, muß ihr Leistungsbedarf bei Einstellarbeiten am Motor berücksichtigt werden. Die Leerlaufdrehzahl von 600 bis 700 U/min soll deshalb bei eingeschaltetem Fern- oder Abblendlicht geprüft bzw. korrigiert werden. Im Ansaugeräuschkämpfer wird ein neuer Luftfiltereinsatz aus Schrägsiebfilterpapier mit erhöhter Lebensdauer eingesetzt.

Während der bisherige 6-V-Anlasser 0,44 kW (0,6 PS) leistete, verfügt der jetzt eingesetzte 12-V-Anlasser vom Typ 8202.11/30 über eine erhöhte Leistung von 0,6 kW (0,8 PS). Daraus ergibt sich eine hohe Startfreudigkeit des Motors in allen in der Praxis vorkommenden Temperaturbereichen. Mit der 12-V-Anlage hat der Trabant wieder kleine Zündspulen erhalten, wie sie im Wartburg seit jeher serienmäßig eingesetzt sind. In Verbindung mit dem eingebauten Radio (Luxusvarianten) werden die Zündspulen (Bild 3) und Zündleitungen in geschirmter Ausführung eingesetzt.

Der bisherige Hitzdrahtblinkgeber wird durch

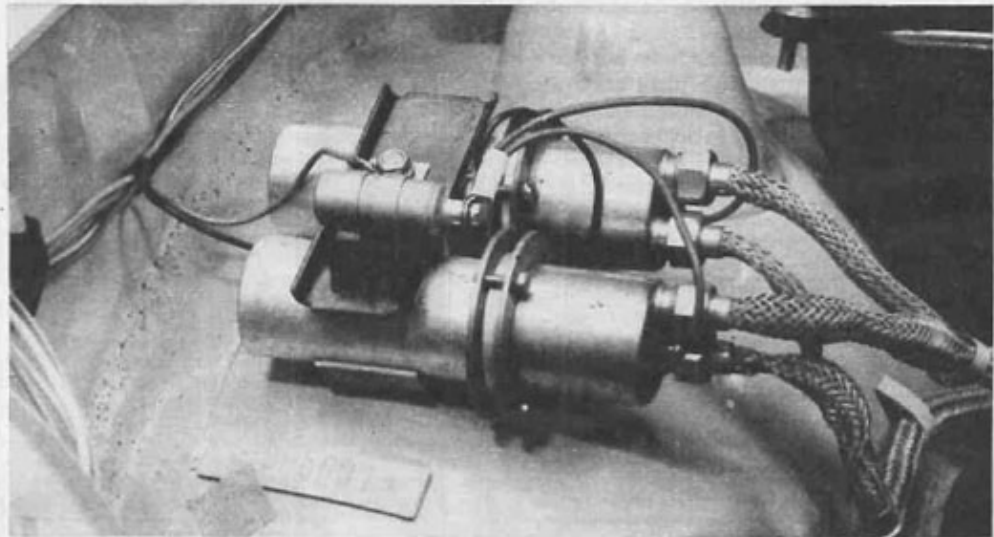


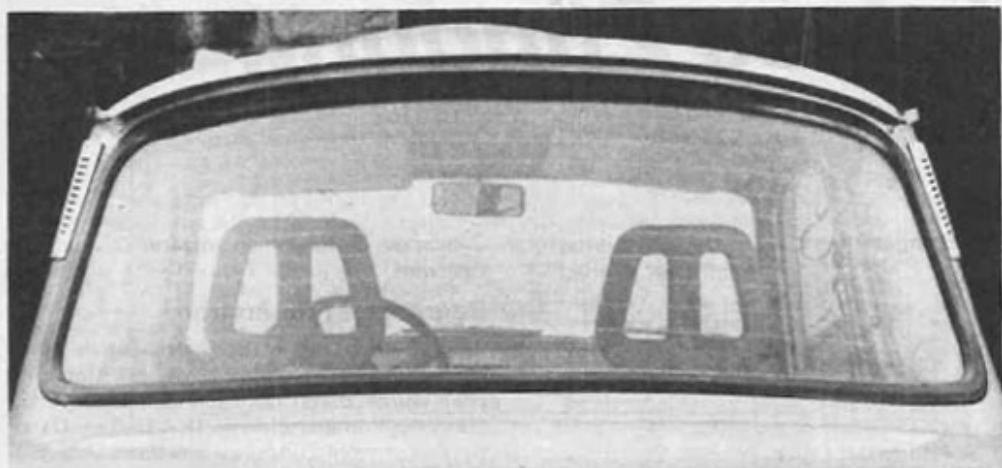
1 – Starterbatterie 12 V/38 Ah im Hartgummigehäuse



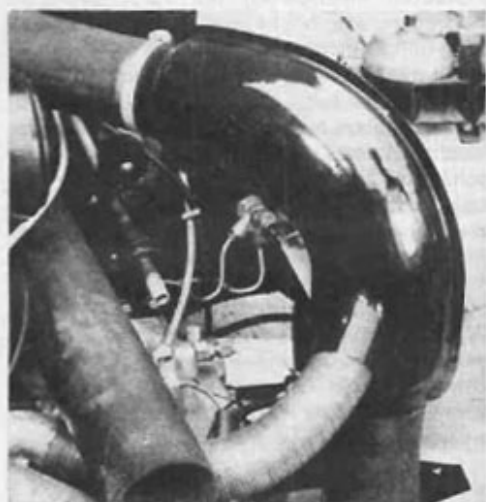
2 – Anordnung der Drehstromlichtmaschine 14 V/42 A

3 – Kleine Zündspulen in voll entstörrter Ausführung



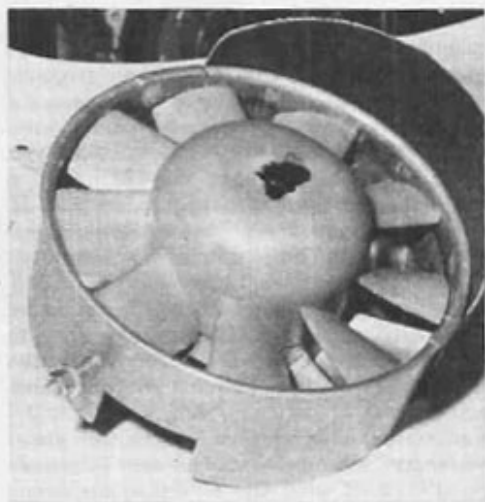


4 – Heizbare Heckscheibe für S de luxe (Limousine und Universal)



5 – Flexible Anordnung des Heizgeräuschdämpfers

7 – Gasfedern für die Heckklappe beim Universal



6 – Zentrale Verschraubung des Gebläses (ohne Spannband)

einen zuverlässigen elektronischen Blinkgeber ersetzt, dessen Herzstück ein Hybrid-Schaltkreis ist. Sämtliche Glühlampen werden natürlich in 12-V-Ausführung eingesetzt. Die Wattzahlen haben sich lediglich bei den Kontrolllampen und bei der Instrumentenbeleuchtung auf je 2 W (bisher 0,6 oder 1,2 W) erhöht.

Heizbare Heckscheibe

Für die Sonderausführung S de luxe wird eine heizbare Heckscheibe (Bild 4) eingesetzt, die in der Ausführung für die Limousine 75 W und für den Universal 63 W bei 12 V aufnimmt. Die horizontal angeordneten Heizleiter werden im Spezialverfahren auf die Scheibeninnenseite aufgetragen. Sie sind gegenüber den gebräuchlichen Glaspflegemitteln resistent. Die Heckscheibe wird mit einem Wippenschalter eingeschaltet, der im Armaturenbrett zwischen dem Warnblinkknopf und dem Lichtdreheschalter angeordnet ist.

Heizgeräuschdämpfer

Der bisher starr auf dem Heizluftaustrittsstutzen des Hauptschalldämpfers befestigte Heizgeräuschdämpfer wird durch einen geänderten Geräuschdämpfer ersetzt, der durch ein Gummirohr mit dem Hauptschalldämpfer verbunden ist (Bild 5). Zur Befestigung der Gummirohre am Hauptschalldämpfer und auf der Austrittseite des Heizgeräuschdämpfers dienen zwei Schlauchbänder. Die

flexible Anordnung des Heizgeräuschdämpfers mindert die Innengeräusche im Fahrgastraum und trägt zur Erhöhung der Lebensdauer des Hauptschalldämpfers bei.

Gebälsebefestigung

Das Axialgebläse, das bisher mit einem Spannband auf seinem Lagerbock am Kurbelgehäuse befestigt wurde, ist jetzt mit einem Gewindebolzen versehen und wird mit einer Mutter zentral am Lagerbock verschraubt (Bild 6). Damit sitzt das Gebläse stets in seiner richtigen Lage. Mit der zentralen Verschraubung entfällt das Spannband, das vor dem Festziehen besonders ausgerichtet werden mußte, damit der Keilriemen nicht daran schleift und vorzeitig ausfällt. Beim Einsetzen des Gebläses entfällt außerdem das mitunter komplizierte Einfädeln der Gußnase in die Bohrung im Lagerbock, die bisher den richtigen Sitz gewährleistete.

Die neue Ausführung erleichtert den Keilriemenwechsel. Sie schließt aber auch mögliche und in der Praxis vorgekommene Fehlerquellen (schiefe sitzendes Gebläse, am Gehäuse oder Spannband schleifender Keilriemen) mit Sicherheit aus.

Humpfelgen

Das neue Scheibenrad 4J x 13 H1 x J 35 hat eine durch Rippen und Prägepartien gestaltete Radscheibe, die in Verbindung mit Entlüftungsschlitzen eine bessere Ableitung der Bremswärme ermöglicht. Die nunmehr asymmetrische Tiefbettfelge ist auf der Außenschulter mit einem umlaufenden Höcker (englisch: hump) versehen, der das Abdrücken oder Abrutschen des Reifens von der Schulter in das Tiefbett verhindert. In einem solchen Fall, der zum Beispiel bei zu geringem Reifenluftdruck und hohen Seitenkräften (schnell durchfahrene scharfe Kurve) auftreten könnte, würde ein schlauchloser Reifen schlagartig alle Luft verlieren. Die Humpfelgen beugen solchen Eventualitäten vor und bieten erhöhte Verkehrssicherheit.

Kopfstützen

In der Sonderausführung S de luxe oder im Rahmen des Finish-Paketes werden die Vorder- und Hintersitze mit Kopfstützen ausgerüstet, die den angegurten Insassen insbesondere bei einem Anprall von hinten einen optimalen Schutz bieten. Die in die Sitze eingesteckten Kopfstützen aus Pur-Integralschaum rasten in drei Stellungen ein und können in der Höhe um 50 mm verstellt werden. Zur Reinigung können nur handelsübliche Reinigungsmittel verwendet werden. Mit Benzin und Lösungsmitteln dürfen die Kopfstützenpolster nicht in Berührung kommen.

Gasfeder für Heckklappe

Die Heckklappe des Universal wird jetzt von zwei Gasfedern abgestützt (Bild 7), die ein bequemes Öffnen und Schließen mit einer Hand ermöglichen. Der in den teleskopförmigen Gasfedern herrschende Druck beträgt je nach Stellungen der Kolbenstange 2,8 bis 3,6 MPa (28 bis 36 kp/cm²). Deshalb ist jede gewaltsame mechanische Einwirkung sowie das Öffnen der Gasfeder untersagt. Auch eine Überschreitung der Umgebungstemperatur von 130 °C ist unzulässig.