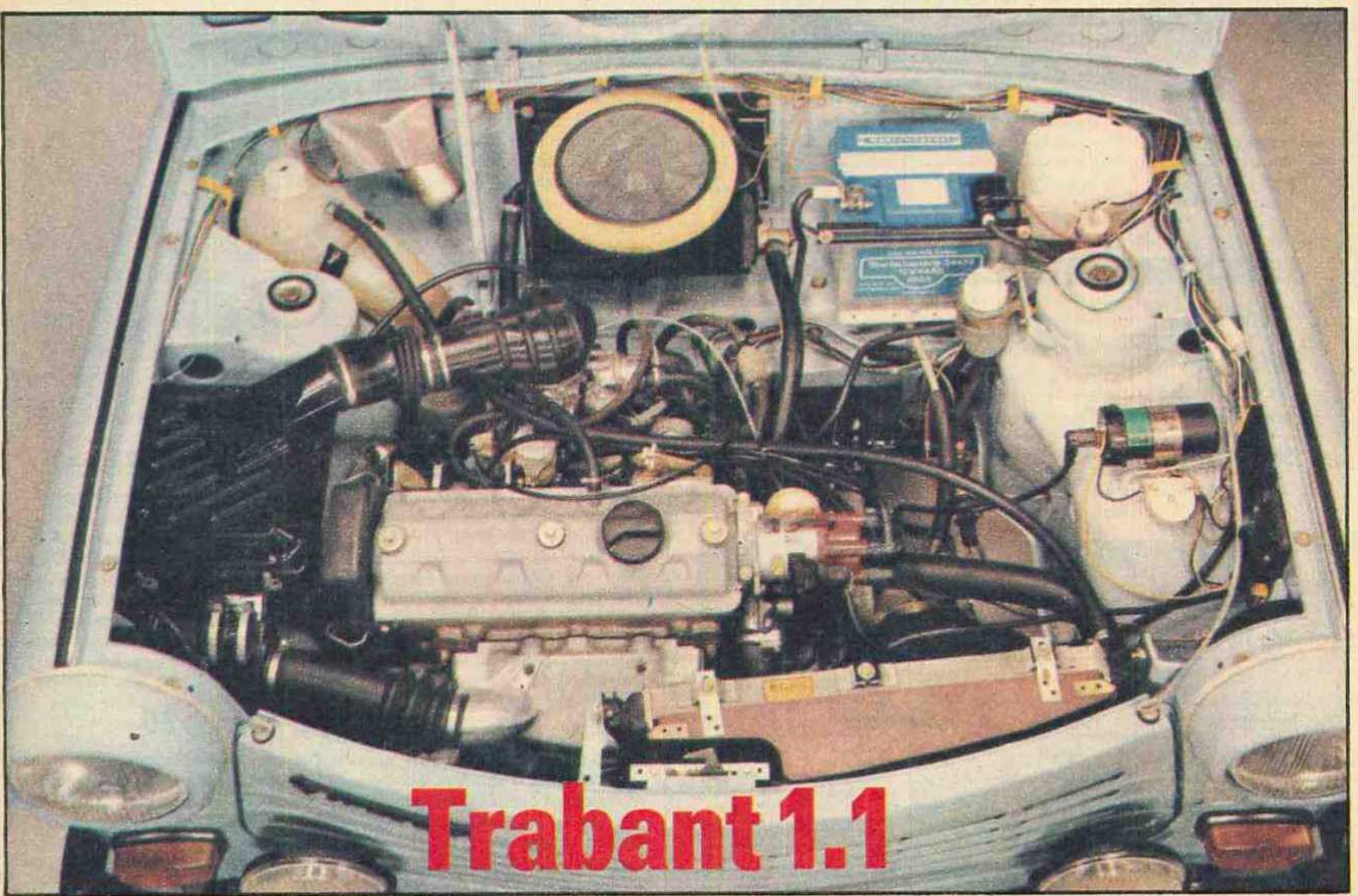
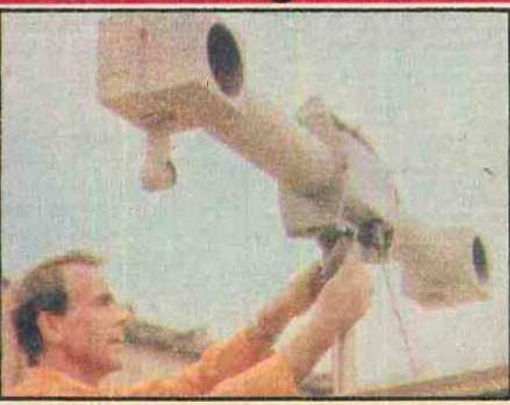


DER DEUTSCHE Straßen- verkehr



Trabant 1.1

Seite 4: **■ Gefahren** Seite 16: **■ Forschung** Seite 12: **■ Messereport**



Im Mai 1990 wird – wie bereits in der Tagespresse gemeldet – die Serienproduktion des Trabant 1.1 mit Viertakt-Ottomotor beginnen. Mit dem neuen Fahrzeug wurden mehrere Ziele verfolgt, in erster Linie geht es um

- die Erhöhung der Gebrauchseigenschaften,
- eine Senkung des Kraftstoffverbrauches,
- mehr Umweltfreundlichkeit,
- Funktionssicherheit und geringen Instandhaltungsaufwand.

Trabant 1.1

MIT
VIERTAKT-
MOTOR



Das vollsynchronisierte Viergangtrieb wird über einen Schaltknüppel geschaltet. In der oberen rechten Ecke sind Durchbrüche für einen Lautsprecher und die Blenden für den Radioanschnitt zu sehen.

Nach dem Vorbild des Wartburg 1.3 gibt es in den äußersten Armaturenbreiten Luftdüsen zum Freilhalten der Scheiben. Unter einem Blendschutz sind zusammengefasst: Tachometer (links) und Kombiinstrument für Temperaturanzeige (Kühlfüssigkeit) und Tankinhalt (rechts).

Unter Beibehaltung der bewährten Grundkonzeption des Trabant P 601 mit selbsttragender Karosserie, Frontantrieb und quereingebautem Triebwerk sowie der Fahrzeughauptabmessungen konzentriert sich die technische Erneuerung auf die Einführung neu- bzw. weiterentwickelter Baugruppen.

LEISTUNGSZUWACHS

Zum Einbau kommt ein 1,05-l-Vierzylinder-Viertakt-Ottomotor mit einer Leistung von 30 kW (40 PS), der im VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt gefertigt wird.

Dieses moderne Antriebsaggregat charakterisieren folgende Details:

- obenliegende, von einem Zahnriemen angetriebene Nockenwelle

- automatischer Ventilspielausgleich über hydraulische Tassenstößel

- Einkanalvergaser mit Startautomatik und Schubabschaltung

- elektronische Batteriezündanlage

- Ansaugluft-Temperaturregelung

- selbstregelnde Gemischvorwärmung für die Warmlaufphase durch elektrischen „Heizigel“

- weitere Gemischvorwärmung im Motorbetrieb durch die Kühlflüssigkeit.

Neu entwickelt wurden auch Kraftstoff-, Ansaug- und Abgasanlage. Die Einscheibentrockenkupplung mit Drehschwingungsdämpfer trägt dem höheren Leistungsangebot Rechnung. Es kommen asbestfreie Reibbeläge zum Einsatz.

KNÜPPELSCHALTUNG

Das im VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau entwickelte vollsynchronisierte 4-Gang-Getriebe entspricht in der Grundkonzeption und in den hauptsächlich Baugruppen dem des Wartburg 1.3. Es ist auf den Motor gut abgestimmt, exakt schaltbar, geräuscharm und wird über eine Knüppelschaltung betätigt.

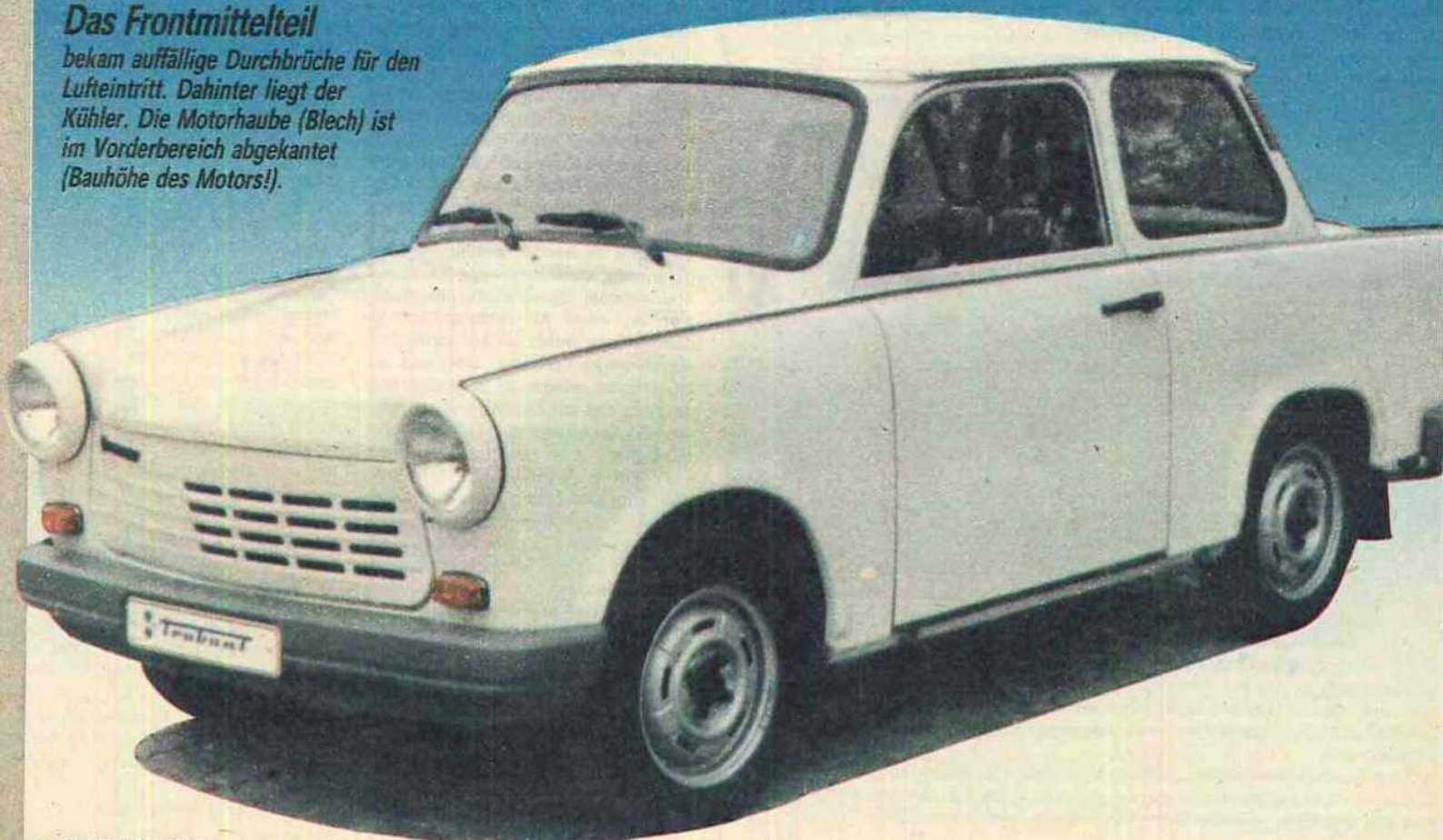
VORN SCHEIBENBREMSEN

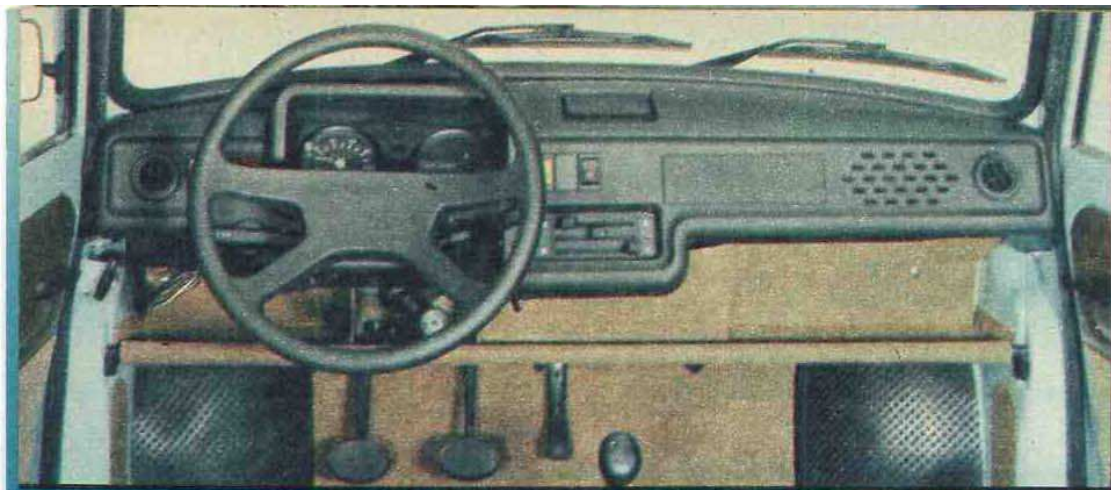
Das Fahrwerk wurde in wesentlichen Baugruppen neu gestaltet. Die Vorderachse charakterisieren Gleichlaufgelenkwellen, McPherson-Federbeine und Scheibenbremsen. In ihrer Geschlossenheit realisiert die

Vorderachse ein neues und modernes Bauartprinzip. Der mit diesem Prinzip erreichte negative Lenkrohrhalbmesser als auch der im Querlenkerverband integrierte Stabilisator verbessern die Fahreigenschaften wesentlich. Die Hinterachse – nach dem Schränglenker-Prinzip als Dreiecklenker gebaut – erhält eine wesentliche Verstärkung, modifiziert Federbeine und eine querlenkerseitige Führung durch Silentbuchsen. Damit wurden (im Hinblick auf den unter dem Heckboden eingebaute Kraftstofftank) höhere Bodenfreiheit, eine wesentliche Reduzierung der Seitennachgiebigkeit der Laufräder und des Sturzes erreicht. Die Standzeit der Reifen verbesserte sich. Die hydraulische Zweikreisbremse

Das Frontmittelteil

bekam auffällige Durchbrüche für den Lufteintritt. Dahinter liegt der Kühler. Die Motorhaube (Blech) ist im Vorderbereich abgekantet (Bauhöhe des Motors!).





chert dem Trabant 1.1 einen Aktionsradius von mehr als 400 km.

Als Laufräder kommen neugestaltete Scheibenräder (Scheibenbremsen) mit Humpfelge und Radialreifen zum Einsatz.

Im äußeren Erscheinungsbild unterscheidet sich der Trabant 1.1 vom Trabant P 601 durch breite Plaststoßkörper vorn und hinten, ein verändertes Frontmittelteil, die neue Motorhaube aus Blech (mit veränderter Kontur), die neue Heckleuchtenkombination sowie den sichtbaren Tank-einfallstützen am Kotflügel (hinten rechts).

Mit dem Trabant 1.1 entstand ein Fahrzeug, bei dem – aufbauend auf den traditionellen Vorzügen des Trabant 601 – durch konstruktive Neu- und Weiterentwicklung fortschrittliche Prinzipien des Pkw-Baues realisiert wurden. Daraus resultiert eine beträchtliche Gebrauchswertsteigerung, und bei einem Großteil von Baugruppen ist eine Grenznutzungsdauer von 150 000 km garantiert.

Die Vorzüge zeigen sich natürlich auch in der Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h, in einer verbesserten Laufkultur des Trieb- und Fahrwerkes sowie in einem Streckenkraftstoffverbrauch von 6,0 l/100 km. Durch erste fachkundige Nutzer von Fertigungs- und Funktionsmustern werden die neue Qualität und die höheren Gebrauchseigenschaften des Fahrzeuges bestätigt.

DR. SC. TECHN. HANSGERD KÄMPF,
DIREKTOR FÜR WISSENSCHAFT UND
TECHNIK DES VEB IFA-KOMBINAT PKW

lage (mit diagonaler Bremskreisaufteilung) wirkt vorn auf Scheibenbremsen, hinten auf Trommelbremsen. In der Hinterachse ist ein Druck-Übersetzer zur Bremskraftregelung eingebaut. Das neue Bremssystem verbessert die Verkehrssicherheit des Trabant 1.1 in hohem Maße.

Zum Einsatz kommt auch eine neue Zahnstangenlenkung mit automatischer Nachstellung.

ELEKTRIK/AUSSTATTUNG

Die elektrische Anlage wurde leistungsstärker ausgelegt: Batterie 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 740 W, Anlasser 0,8 kW. In die neugestalteten Heckleuchten sind eine Nebelschlußleuchte (links) und ein

Rückfahrscheinwerfer (rechts) integriert.

Völlig neu gestaltet wurde die Instrumententafel, bei der in einem blendarmen Instrumenteneinsatz zwei Rundinstrumente (Geschwindigkeit, Wegstrecke, Tankinhalt, Temperaturanzeige, Kühlflüssigkeit und weitere Kontrolleuchten) angeordnet sind. Wie im Wartburg 1.3 gibt es auch beim Trabant 1.1 eine Lenksäulen-Schalterkombination fürs Betätigen der Licht-, Signal- und Wisch-Waschanlage.

Die Innenausstattung vervollständigen PUR-Lenkrad, Kopfstützen und heizbare Heckscheibe.

Völlig neu für den Trabant ist auch das geschlossene Wasser-, Kühlungs- und Heizungssystem. Im In-

nenraum ergibt sich damit eine wesentlich höhere Heizleistung und verbesserte Luftführung und -verteilung im Vergleich zum Typ 601.

Die neue Qualität von Trieb- und Fahrwerk senkt die Außen- und Innengeräusche spürbar. Spezielle Maßnahmen (selbstklebende Geräuschdämmmatte der Motorhaube, Bodenauskleidungen mit Antidröhn-schmelzbelag und eine 20 mm starke Nadelfilzschaumstoffverbindung zur Dachauskleidung) senkten die Geräusche im Innenraum zusätzlich.

Die Neuordnung des Tanks im hinteren Teil des Fahrzeuges bringt den Vorteil der Betankung von außen, erhöht aber gleichzeitig auch die aktive wie passive Sicherheit im Straßenverkehr. Der 28-Liter-Kraftstofftank si-

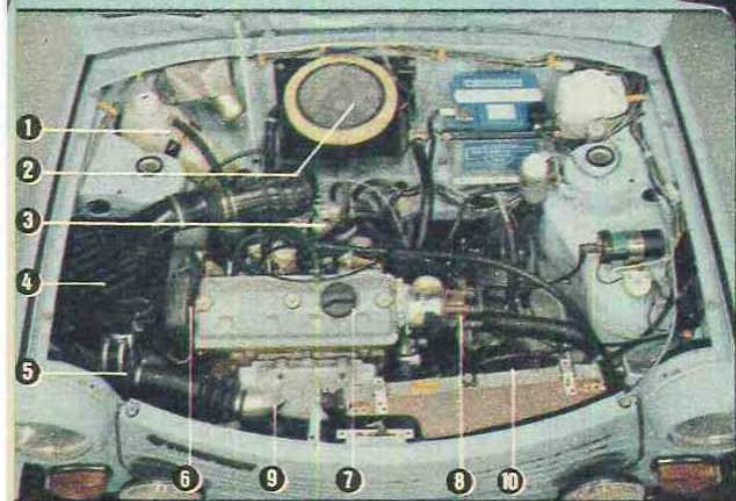
Am Heck

charakterisieren der Plaststoßfänger, die neuen Heckleuchten und der Tankverschluß den Trabant 1.1. Ein Rückfahrscheinwerfer und eine Nebelschlußleuchte wurden in die Heckleuchten integriert (rechts bzw. links).



Blick in den Motorraum:

Die Querblattfeder des 601 mußte McPherson-Federbeinen weichen, um Einbaufreiheit für das Viertakt-Triebwerk zu gewinnen und neue Fahrwerksqualitäten zu erreichen.



- 1 – Ausgleichsbehälter des Kühlmittels,
- 2 – Frischlufteintritt am Heizungsaggregat (Gebläse direkt unterm Sieb),
- 3 – Vergaser,
- 4 – Ansaug-Luftfilterkasten,
- 5 – Mischeinrichtung für Temperaturregelung der Ansaugluft,
- 6 – Zahnriemengehäuse,
- 7 – Öleinfüllöffnung,
- 8 – Zündverteiler auf der Nockenwelle,
- 9 – Abgaskrümmersabdeckung für Warmluft zur Ansauganlage,
- 10 – Elektrolüfter am Kühler