



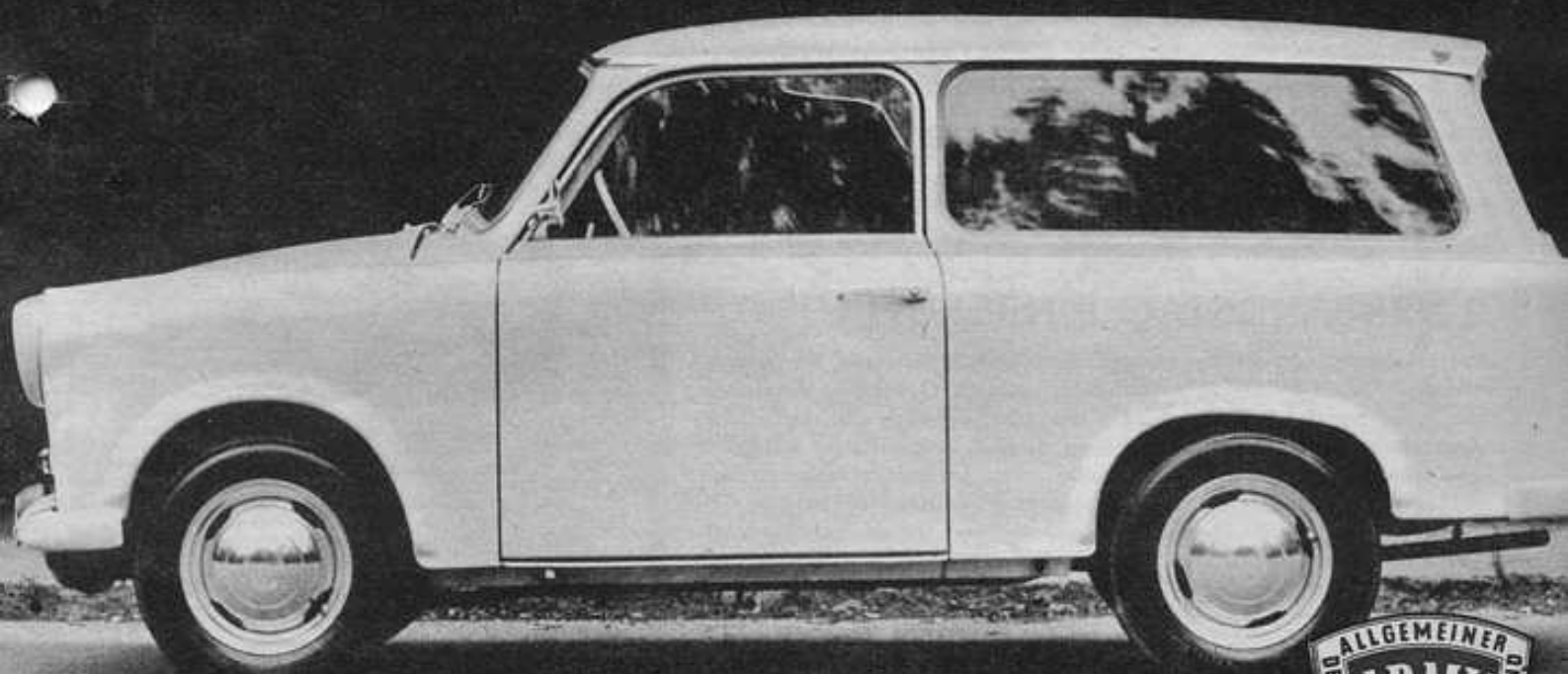
# TRABANT 601

# UNIVERSAL

*Illustrierter*  
**MOTOR  
SPORT**

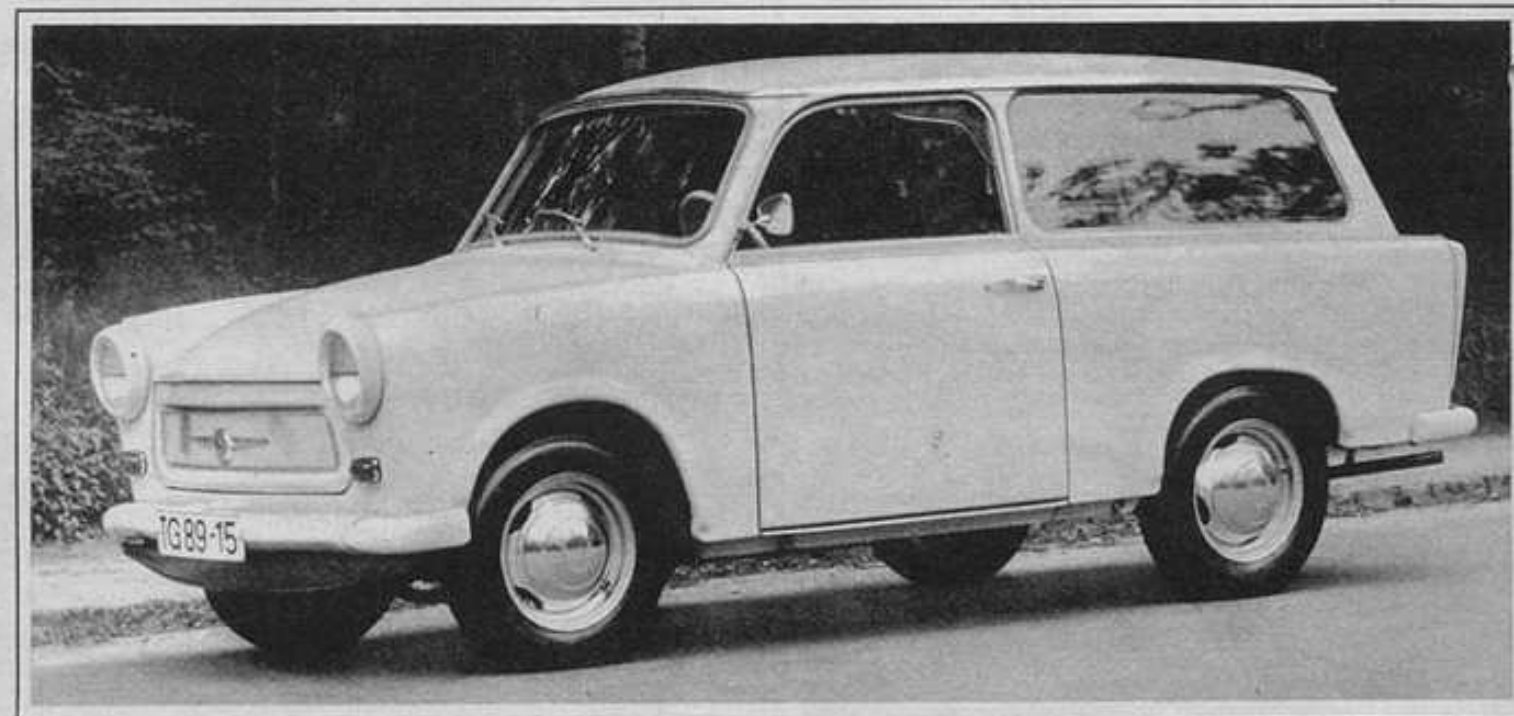
**EHRENTAFEL  
DER  
DEUTSCHEN  
MEISTER  
1965**

**INTERNATIONALE  
RALLYE  
WARTBURG**





# TRABANT 601 - UNIVERSAL



Die Nachfrage auf dem internationalen Automobilmarkt nach Kombi-Fahrzeugen ist in den letzten Jahren immer mehr gestiegen. Grund hierfür ist der größere Nutzraum des Kombi bei gleicher Parkfläche gegenüber der dazugehörigen Limousine durch die Vollheck-Gestaltung, was außerdem Möglichkeiten einer verschiedenartigen Verwendung des Innenraumes bietet.

Für Fahrzeuginteressenten, die nicht nur eine Personenbeförderung beabsichtigen, sondern die aus beruflichen, gewerblichen, touristischen oder sonstigen Gründen variable Beförderungsmöglichkeiten bei maximalem Nutzraum benötigen und keinen Wert auf die Form der Stufenheck-Limousine legen, ist das Kombi-Fahrzeug ein willkommener Gebrauchswagen. Diesem Käuferkreis wurde bereits der Trabant Kombi 600 angeboten, der nach Einführung der Trabant-601-Limousine durch den Kombi-Typ Trabant 601 Universal abgelöst wird.

Die Nullserie ist bereits Vergangenheit, und bis Jahresende wird der Universal durch kontinuierliche Stückzahlsteigerung den auslaufenden Trabant-Kombi 600 aus der Produktion verdrängt haben.

Worin unterscheidet sich nun der Trabant 601 Universal gegenüber seinem Vorgänger?

Wenn man es karosserieeitig betrachtet und sich auf die Hauptmerkmale beziehen will, dann sind es die von der Limousine 601 übernommene neue Form und die größere, nach oben klappbare Hecktür.

Grundaufbau für den weiterentwickelten, neuen Kombi ist der Plattformbodenrahmen, der zusammen mit Vorbau, Windlauf, Stirnwand und Türbereich bis Mittelsäulen-Kontur sowie Hinterkotflügel mit Heckleuchten von der 601-Limousine übernommen wurde.

Bodengruppe und Stahlblechrippenteile zu einer Einheit verschweißt, bilden eine selbsttragende Konstruktion, die mit Duroplast-Außenhautteilen beplankt, den Karosserieträger darstellt. Eine verstärkte Dachrahmen- und Heckpartie ersetzt die fehlende Querverbindung zwischen den Radschalen. Neu gegenüber dem Kombi 600 ist, daß jetzt das Dach auch aus Duroplast besteht.

Große, lange Fondseitenfenster sowie das breite Rückwandfenster in der Stahlblechtür ergeben zusammen mit Türscheiben und Windschutzscheiben eine gute Rundumsicht.

Wendet man sich dem Innenraum zu, so findet man die Instrumententafel der 601-Limousine vor. Auch das Tiefnabenlenkrad sowie die Vordersitze sind von der Limousine übernommen. Anders jedoch als bei der Limousine ist die Fondsitzebank, die sich nach vorn klappen läßt, und in Verbindung mit dem Kofferzwischenboden, der das darunterliegende Reserverad abdeckt, eine durchgehende Ladefläche bildet, was Hauptmerkmal eines Kombi-Fahrzeugs ist. Die gesamte Ladefläche ist mit Bouclé-Teppich ausgelegt, was nicht nur den Komfort erhöht, sondern auch geräuschdämpfende Wirkung mit sich bringt. Der Innenraum bietet bei der Zweisitzeranordnung, also bei umgeklappter Fondsitzebank, einen Laderaum von 1400 Liter, während bei der Viersitzeranordnung noch ein Gepäckraum von 450 Liter vorhanden ist, der dem der Limousine nicht nachsteht.

Beachten sollten die Kombi-Fahrzeugbesitzer eine sinnvolle, zweckmäßige Beladung, um nicht unzulässige Achslastverhältnisse zu erhal-

ten (siehe Zeichnung 1 bis 3). Bei Gütertransporten sind stets die schwereren Lasten vor der Hinterachse einzulagern (Bild 2).

Die an außenliegenden Scharnieren befestigte, nach oben klappbare Hecktür ermöglicht den Zugang über die gesamte Laderaumbreite. Eine selbsttätig wirkende Stütze hält die Tür in geöffneter Stellung. Die Verschließbarkeit wird durch die gleiche Türgriff-Schloß-Anordnung gewährleistet, wie sie bei den Vordertüren vorhanden ist.

Außer den Vorteilen, die der Innenraum hinsichtlich der verschiedenartigen Verwendungsmöglichkeiten bietet, ist er auch serienmäßig mit dem gleichen Zubehör ausgestattet wie die Limousine. Dazu gehören Lichthupe, Sicherheits-Innenrückspiegel, Ascher - vorn in der Instrumententafel sowie ein Ascher je Fondseite für die dort sitzenden Personen, ferner zwei Sonnenblenden, Scheibenwaschanlage, Innenleuchte und Kleiderhaken mit Halteschleufe. Kurbelfenster mit Windleitscheiben sind selbstverständlich durch die Übernahme der Limousinentüren vorhanden. Auch werden entsprechend der StVZO Sicherheitsgurte und deren Befestigungselemente mitgeliefert.

Türen- und Fondseitenwandverkleidungen sowie die Dachverkleidung, der sogenannte „Himmel“, sind auf Grund der gewählten Bezugsmaterialien, abwaschbar. Die zweiteilige Ausführung der Fondseitenauskleidung gestattet ohne große Schwierigkeiten den nachträglichen Einbau einer Zusatzheizung.

Polsterstoff kommt bei den Einzelvordersitzen sowie der Fondsitzebank im Bereich der Körperkontaktflächen zur Verwendung, während bei Sitz- und Lehnen-Seitenteilen Kunstleder verarbeitet wird.

Alle Außenausstattungs-Details wurden von der Limousine übernommen, so sind auch die Stoßstangen beider Fahrzeugvarianten, die die Karosserie vorn und hinten begrenzen, gleich. Ebenfalls ist das Prinzip der Anordnung des polizeilichen Kennzeichens sowie dessen Beleuchtung beim Kombi konstruktiv ähnlich.

Die Lackausführung ist beim Trabant Universal eine Kunstharz-Einbrenn-Lackierung. Sie ist mit dem Farbprogramm der Limousine abgestimmt.

Ein Wort sei an diejenigen gerichtet, die mit dem vorhandenen Nutzraum noch nicht auskommen und unbedingt einen Anhänger ihrem Fahrzeug zumuten wollen, obwohl es für ein Kombi-Fahrzeug in dieser Größenklasse nicht besonders empfehlenswert ist. Die zulässige Anhängelast beträgt 280 kg. Eine Anhängervorrichtung wird vom Fahrzeughersteller nicht geliefert. Sie kann nur bei nachträglichem Anbau von den dafür vorgesehenen Vertragswerkstätten angebracht werden, wobei die entsprechenden Einbauvorschriften bei Verwendung der Kupplung gemäß Typenschein Nr. 423 beachtet werden müssen.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß der Trabant 601 Universal unter Verwendung der Triebwerk-Fahrwerk-Baugruppen des Limousinentyps sowie durch Formanpassung an deren Karosserie eine gelungene Weiterentwicklung ist, was man dem Karosseriewerk Meerane, dem Hersteller des Kombi, bescheinigen muß.

Als moderner, formschöner Gebrauchswagen bereichert er somit das Limousinen-Programm des VEB Sachsenring Zwickau um eine weitere Trabant-Variante.  
Lothar Sachse

## ALLGEMEINE HAUPTKENNWERTE

**Antriebsart:**  
Frontantrieb

**Motor:**  
2-Zylinder-Zweitakt-Ottomotor, luftgekühlt  
Hubraum 594,5 cm<sup>3</sup>  
Leistung 23 DIN-PS bei 3900 U/min

**Getriebe:**  
vollsynchronisiertes Vierganggetriebe

**Fahrwerk:**  
Vorn Fahrschemel zur Aufnahme des Triebwerksblocks sowie Einzelradaufhängung, die unten am Querlenker, oben an der Querblattfeder befestigt ist.  
Hinten Einzelradaufhängung an Dreiecklenker sowie Querblattfeder.  
Vorn und hinten doppelt wirkende Stoßdämpfer sowie Simplex-Innenbackenbremsen Zahnstangenlenkung.

**Karosserie:**  
Dreitüriger Kombi-Aufbau.  
Plattformbodenrahmen mit Stahlblechgerippe zu einer selbsttragenden Einheit verschweißt. Duroplast-Außenhautteile. Demontierbare Vorder- und Hinterkotflügel. Hecktür nach oben klappbar. Fondsitzebank nach vorn klappbar.

**Laderaumabmessungen:**

Länge bei 4-Sitzer-Anordnung:	650 mm
Länge bei 2-Sitzer-Anordnung:	1450 mm
Breite:	1200 mm
Engste Stelle im Radeinbaubereich:	830 mm
Höhe:	880 mm

**Ladevolumen:**  
bei 4-Sitzer-Anordnung etwa 0,45 m<sup>3</sup>  
bei 2-Sitzer-Anordnung etwa 1,4 m<sup>3</sup>

**Ladefläche über der Fahrbahn:**  
670 mm (unbelastet)

**Belastungsmöglichkeiten:**  
Bei 4-Sitzer-Anordnung 4 Personen à 65 kg und 95 kg Gepäck  
Bei 2-Sitzer-Anordnung 2 Personen à 65 kg und 260 kg Gepäck

Max. Dachbelastungsmöglichkeit: 40 kg

## ALLGEMEINE DATEN

Gesamt-Länge:	3560 mm
Gesamt-Breite:	1510 mm
Gesamt-Höhe:	1470 mm (unbelastet)
Radstand:	2020 mm
Spur vorn/hinten:	1206/1255 mm
Bodenfreiheit:	155 mm
Wendekreis:	10 m
Reifengröße:	5,20 - 13
Elektrische Anlage:	6 Volt
Zulässige Gesamtmasse:	1040 kg
Leermasse:	650 kg
Nutzmasse:	390 kg
Zulässige Achslast vorn/hinten:	460 kg/580 kg
Zulässige Anhängelast:	280 kg
Maximalgeschwindigkeit:	100 km/h
Dauergeschwindigkeit:	90 km/h
Kraftstoff-Normverbrauch (TGL 0-70 030):	6,8 l/100 km
Durchschnittsverbrauch:	6...8,5 l/100 km je nach Fahrweise

