

# Jawa-Californian

Motorradtechnik vom

# Sachsenring

8 AUGUST 1968

VEB  
VERLAG TECHNIK  
BERLIN

Postverlagsort 108 Berlin

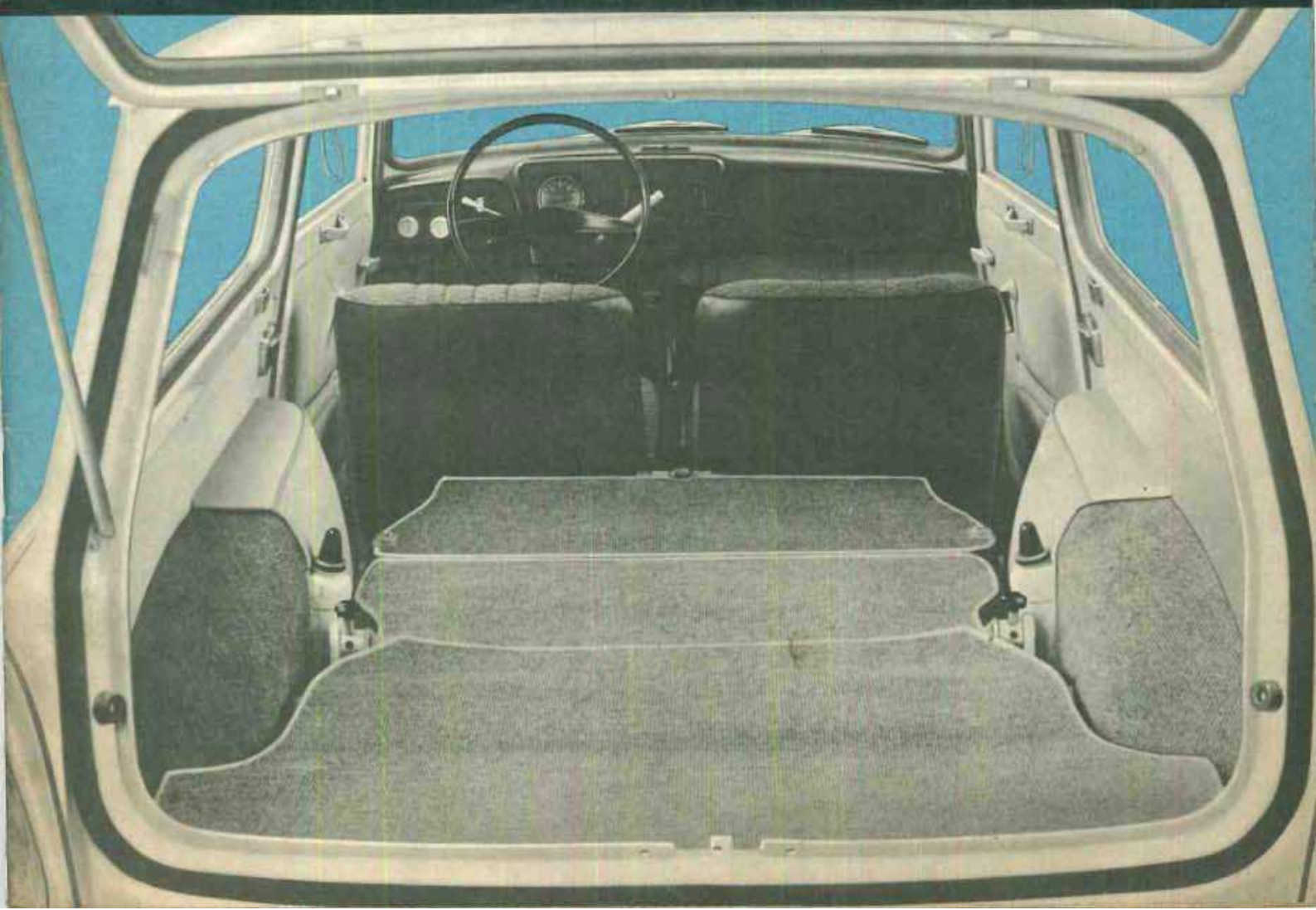
Heftpreis 2,- M  
Sonderpreis für die DDR 1,- M

# KFT

## Kraftfahrzeug technik



Trabant  
601  
universal



Formgestaltung und Zweckmäßigkeit des Trabant 601 Universal sind unbestritten. Unser Urteil zur Linienführung lautete bei seinem Erscheinen: gelungen! (Kraftfahrzeugtechnik 1/66). Das gilt noch heute. Der größere Innenraum kommt auch den Sitzmaßen zugute. Die Kniefreiheit, die bei kleinen Wagen stets besonders beengt ist, beträgt im Universal 80 mm mehr als in der Limousine.

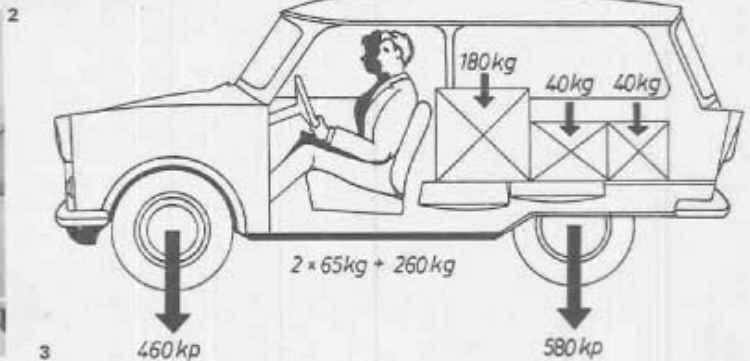
Die gegenüber der Limousine größere Grundfläche im Innenraum läßt den Universal zu Campingzwecken geeignet erscheinen. Eine spezielle Ausführung mit Liegesitzen und Schiebedach gibt es aber nicht. Wie wir vom Karosseriewerk Meerane erfuhren, ist das vor allem aus Preisgründen auch für die Zukunft nicht vorgesehen. Dagegen gibt es den Universal sowohl in der Sonderwunsch- als auch in der de-Luxe-Version. Die Vordersitze haben dann Selfa-Federn, und die Fondsitze haben eine Polyurethanschaumpolsterung. Der Universal de Luxe wird in zweifarbiger Innen- und Außenlackierung geliefert. Selbstverständlich hat die Serienbetreuung im Laufe der Produktionsjahre zu weiteren Verbesserungen geführt. Das sind u. a.: haltbarere Befestigung der Innenverkleidung, neue Fondsitzarretierung, Veränderung des Kegelverhältnisses der Fondlehnenstecker, Stabilisierung der Radschalen usw.

Als nachteilig hatten wir die fehlende Innenraumventilation angeführt (Beschlagen der Scheiben von innen). Erschwert sind die Experimente, die in Meerane hierfür angestellt werden, durch den ökonomischen Zwang, keine Mehrkosten zu verursachen. Das von uns ebenfalls kritisierte Beschlagen der Heckscheibe von außen wurde im Windkanal untersucht. Die Aerodynamiker sind der Meinung, daß die Heckscheibe eine Neigung von 40° zur Horizontalen haben müßte, wenn der Fahrtwind den Sog hinter der Scheibe beseitigen soll. Das ist konstruktiv bei der vorhandenen Fahrzeuglänge nicht zu verwirklichen. Andere Lösungen (Luftschächte in den Dachholmen) erwiesen sich als wenig wirksam. Mit Gummischürzen hinter den Hinterrädern versuchen manche Universal-Besitzer, den aufwirbelnden Schmutz fernzuhalten. Eine andere Behelfslösung sind Scheibenwischer am Heckfenster.

Kritik übten wir auch am hohen Preis des Universal gegenüber der Limousine. Sonderkarosserien sind wegen der kleineren Stückzahlen stets teurer. Die Vorteile einer geräumigeren Vollheckkarosserie lassen sich also erst dann preisgünstig nutzen, wenn sie in großen Stückzahlen als Grundtyp gefertigt wird. Ein Vollheckwagen ist der Trabant Universal aber nicht und soll es auch nicht sein. Dazu fehlt ihm u. a. eine Abdeckung für den Gepäckraum. Außerdem wirkt er optisch zu lang; Vollheckwagen haben eine noch mehr geneigte Hecktür.

Unseren Vorstellungen vom Vollheckwagen für einen großen Käuferkreis kommt der neue R 6 sehr nahe, den Renault ab Oktober produzieren will. Zwar erreicht seine Formgestaltung nicht die vollendete Linienführung des R 16 (Abmessungen!), sie ist aber auch nicht so spartanisch wie am Zweckautomobil R 4. Zukünftige Gebrauchswagen werden in steigendem Maße solche zweckmäßigen und vernünftigen Karosserien erhalten, was sicher auch für unseren Automobilbau gilt.

(9537) knut



4 Bild 3 Belastungsschema des Trabant Universal bei Zwei-Personen-Beförderung

Bild 4 Schräggestellte Hecktür am Hillman-Stadion-Wagen

Bild 5 Beim R 16 ist die Heckscheibe rd. 37° gegen die Horizontale geneigt

Bild 6 Der neue Renault 6 mit Frontantrieb (Motor voraussichtlich um 40 PS)

