



99-47

Trabant 601
universal

trabanc

TRABANT 601 UNIVERSAL

Er ist der wohl geräumigste Wagen seiner kleinen Hubraumklasse, der Trabant mit dem treffenden Beinamen Universal. Kombiheck und Frontantrieb sorgen für erstaunliche Innenraummaße. Hecktür und klappbare Fondsitzebank vervielfältigen die Transportpotenzen. Gebrauchswert – hier hat dieses Wort einen vordergründigen, unmittelbar nutzbaren Inhalt.

Wenn man Projekte künftiger Personenkraftwagen prüft – und angesichts weitreichender Regierungsvereinbarungen für den Automobilbau (siehe Seite 1) ist das jetzt zweifellos der richtige Zeitpunkt –, so sollte man das anhand erreichter Werte tun. Nach den Erfahrungen mit diesem Trabant steht für uns eines fest: ein Prototyp des Gebrauchswagens für die Breitenmotorisierung muß ebenso „universell“ wie dieser Trabant beschaffen sein, will er als aussichtsreich gelten.

Vollheckeigenschaften durch Kombikarosserie

Mehr Stauraum, das ist der Vorzug des Aufbaus mit langgezogenem Dach und stumpfem Heckabschluß. Zwar bietet schon die Limousine mit 0,415 m³ mehr Kofferraum als mancher größere Wagen – Grund für diese Raumökonomie ist die Konzentration von Motor und Kraftübertragung an den Vorderrädern –, im Kombiheck steht aber ein nutzbares Volumen von immerhin 0,45 m³ zur Verfügung (bis zur Fensterunterkante). Tatsächlich läßt sich sogar ein noch wesentlich größerer Raum nutzen, wenn es gelingt, die Ladung rutschsicher hinter der Fondsitzelehne unterzubringen. Mit der Ladefläche, die nach dem Umklappen von Sitzbank und Lehne entsteht, hat das Ladevolumen bis zur Fensterunterkante das beträchtliche Maß von 1,4 m³.



Bild 1 Vielseitigkeit – diese Eigenschaft charakterisiert den Trabant 601 Universal

Der größere Innenraum bringt allerdings nicht nur Vorteile. Geräuschdämpfung sowie Heizung und Lüftung werden vor allem auch aufgrund des kleinen Motors problematischer.

Der Anwärmvorgang dauert wegen der größeren Luftmenge, die zu erwärmen ist, länger. Im Universal hatte man deswegen bislang mehr noch als in der Trabant-Limousine gegen den Innenbeschlag der Scheiben zu kämpfen. Die kontinuierliche Innenraumentlüftung brachte aber eine spürbare Entlastung. Die Entlüftungsöffnungen befinden sich in den hinteren Dachholmen, und die Unterdruckverhältnisse (Sog) sind an dieser Stelle der Karosserieaußenhaut offenbar mindestens ebenso günstig wie am Stufenheck der Limousine. Jedenfalls wurde auch bei Temperaturen um -5 °C die Heckscheibe unseres Testwagens nach rd. 8 km Stadtfahrt (Schnellstraßen) beschlagfrei. Kritik und Anregung unseres letzten Fahrberichts mit dem Trabant-Universal

(KFT 1/66) können damit als erledigt gelten. An der Minderung des Heizungshandicaps wird indessen weitergearbeitet, obwohl der Trabant durch seinen kleinen Motor (= geringerer Wärmehaushalt) und die bekannten Wärmeübertragungsschwierigkeiten „Luft an Luft“ prinzipgebundenen Einschränkungen unterliegt. Die Bestrebungen gehen dahin, die am Auspuffkrümmer schon nach kurzer Zeit vorhandene Wärme für den Anheizevorgang zu nutzen und die jetzigen Drosselverluste auf dem Weg zum Innenraum durch größere Leitungsquerschnitte herabzusetzen. Außerdem ist eine Lösung des Problems „Korrosion am Vorschalldämpfer“ in Sicht. Sobald über den Serieneinsatz der Einzelheiten Klarheit besteht, wird die KFT darüber berichten.

Als hartnäckig erwies sich auch das Geräuschverhalten. Dröhnerscheinungen durch Resonanz im hinteren Fahrzeugbereich und Schwingungen der Radschalen in der Bodengruppe gehörten

Bilder 2, 3 und 4 Kofferraum hinter der Fondsitzebank, Ladefläche nach dem Umklappen der Fondsitzebank und Reserveradablage im Universal. Die von Hand zu bedienende Stütze der Heckklappe ist nicht ganz unkompliziert zu bedienen



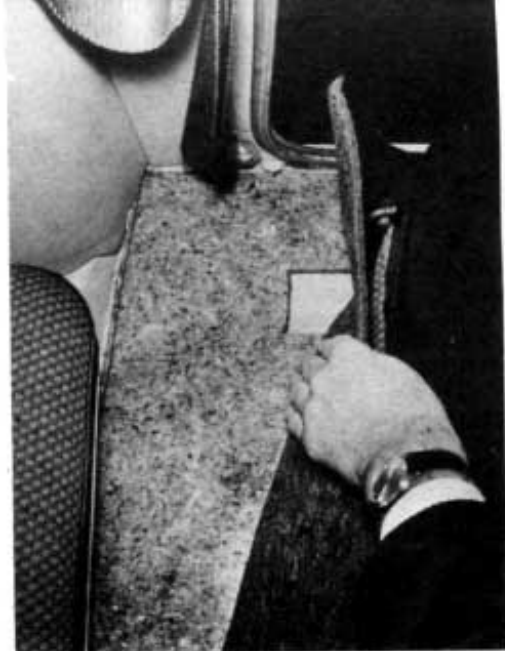


Bild 5 Abstützung der Radschalen zur Seitenwand des Fahrzeuggerippes hin

Bild 6 Zusätzliche Filzmatte an der Spritzwand unterhalb des Instrumentenbretts

Bild 7 Zusätzliche Filzmatte im Fußraum des Fahrzeugfonds

geraume Zeit zu den wiederkehrenden Beanstandungen. Zweifellos hat hier die Zusammenarbeit des Karosseriewerks Meerane mit dem DAMW zur wirksamen Verbesserung wesentliches beigetragen.

So wurde in Meerane eine Abstützung der hinteren Radschalen entwickelt, die im Hinblick auf die Festigkeit keine Wünsche offenläßt, die Eigenbewegungen der Radschalen abfängt und die Schwingungen dämpft.

Gegen die Ausbreitung des Motorschalls gibt es am Universal gegenüber der Limousine zusätzliche Vorkehrungen. Eine Filzfläche unterhalb des Instrumentenbretts an der Spritzwand dämpft die Schallabstrahlung; eine gesonderte Filzeinlage unter der Bodenmatte im Fondraum unterdrückt Resonanzerscheinungen. Der Effekt ist merkbar. Leider könnten wir keine Geräuschmessungen anstellen, aber so viel steht fest: der Universal ist nicht lauter als die Limousine, im Gegenteil, nach subjektivem Ermessen möchten wir den Universal heute sogar günstiger einschätzen.

Noch nicht ganz so positiv sind Reserverad- und Zubehörunterbringung gelöst. Die Spannfeder für die Holzplatte, unter der das Reserverad liegt, sind zwar bis zur Grenze des Vertretbaren straffer geworden; bei größeren Fahrbahnunebenheiten können sie aber das Rad nicht immer an rumpelnden Eigenbewegungen hindern. Eine formschlüssige Reserveradbefestigung wäre besser (Riemen). Für die geräuscharme Ablage von Reserverkanister usw. muß man mit Decken und Putzlappen die Hohlräume ausgleichen. Manche Automobilhersteller verstauen Reserverad und Werkzeug im Motorraum. Wir halten diese Trennung von Technik und Gepäckraum für besser.

Ungelöst ist das Problem der Heckscheibenverschmutzung von außen, über dessen wissenschaftliche Untersuchung auf Seite 13 eingehend berichtet wird. Bevor aber mit aerodynamischer Abhilfe gerechnet werden kann, bietet sich als zur Zeit praktikabler Ausweg die Montage eines zusätzlichen Scheibenwischers, wie er sich am Wartburg Tourist nachträglich einbauen läßt. In Meerane wird an den Voraussetzungen für die Nachrüstbarkeit gearbeitet.

Das Fehlen einer Kofferraumabdeckung hatten wir ebenfalls schon früher kritisiert (KFT 8/68). Auch eine solche nützliche Einrichtung, die den normalen Gepäckraum unerwünschtem Einblick entzieht, wurde vom Kombi-Hersteller bereits in Angriff genommen.

Reifeprozess des Triebwerks

„Einen Zylinder mehr!“, solchen Wunsch hatten wir auch für den Trabant erhoben (KFT 2/70).

Inzwischen zeichnen sich in der fernerer Zukunft tatsächlich „mehrzylindrigere“ Triebwerke für unsere Breitenmotorisierung ab. Neue Projekte sind sicher für jeden Entwicklungsingenieur reizvoller als die oftmals mit „Serienbetreuung“ abgewertete, jahrelange Arbeit an ein und demselben Produkt. Gerade dieser technische Reife-prozeß – mit all seinen Randbedingungen, die von der laufenden Produktion, den Kostenzwängen und nicht zuletzt von der täglichen Fahrzeugpraxis im Fahrbetrieb und in der Instandhaltung gestellt werden – gerade diese mitunter minutiöse Kleinarbeit ist es, die den Wert einer Produktion mit relativer Typenkonstanz ausmacht.

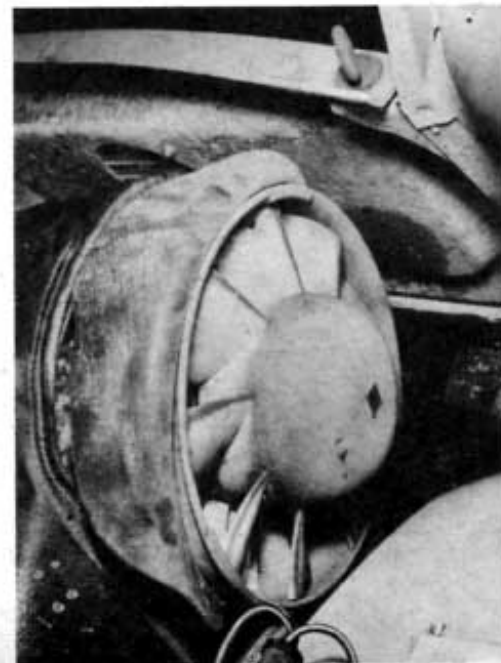
Obwohl der Trabantmotor durch Luftkühlung, Zweizylinderbauart und kleinen Hubraum in mancher Beziehung von vornherein benachteiligt ist, brachten ihn seine Hersteller auf einen beachtlichen technischen Stand. Neben seinen prinzipgebundenen Vorteilen, wie niedriger Fertigungsaufwand, Wartungsarmut und Funktionssicherheit, tritt dieses Triebwerk nun auch durch Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit, hohe Grenz-nutzungsdauer und verbesserte Laufruhe hervor. In der Motorenentwicklung bei Barkas in Karl-Marx-Stadt wird vorrangig an der Sicherung des erreichten Entwicklungsstandes gearbeitet. So paradox das klingen mag, aber gerade diese Be-

strebungen haben die Fahrleistungen des Wagens verbessern helfen. Nicht wenige der seit einiger Zeit ausgelieferten Trabant 601 kommen einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h nahe. Unser Testwagen lief im Mittel von Hin- und Rückfahrt 108 km/h (Normalreifen P 29). Unsere Versuche auf der Meßstrecke ergaben, daß bei günstigen Windverhältnissen in einer Richtung bis zu 113 km/h und an einem einprozentigen Gefälle sogar knapp 120 km/h erreichbar sind. Sicher liegt die Zweckbestimmung des Trabant bei allem anderen als der Erzielung von Maximalgeschwindigkeiten. Die gestiegene Endgeschwindigkeit hat aber den Vorteil, daß die zulässigen 100 km/h nicht wie früher im Vollastbereich, sondern schon bei Teillast erreicht werden. Das spart Kraftstoff.

Ursache für den zweifellos vorhandenen Qualitätsanstieg ist die Summe der getroffenen Maßnahmen. Eine davon ist die Einführung eines räumlichen Meßverfahrens für Formgenauigkeit und Lage der Kanäle. Die verlustärmere Spülung hat sicher wesentlichen Anteil an der Verbesserung des gesamten Komplexes der Leistungsparameter. So bestätigte sich auch in diesem Test, daß Serienmotoren, deren Leistung an der oberen Toleranzgrenze liegt, meist auch mit elastischer Charakteristik und günstigem Ver-

Bild 8 Wesentlichen Anteil am günstigen Geräuschverhalten des Motors haben Schallschluckhaube, großvolumiger Heizungsgeräuschdämpfer und Heizschlauchbandage

Bild 9 Neu: Lüfterrad aus Plast



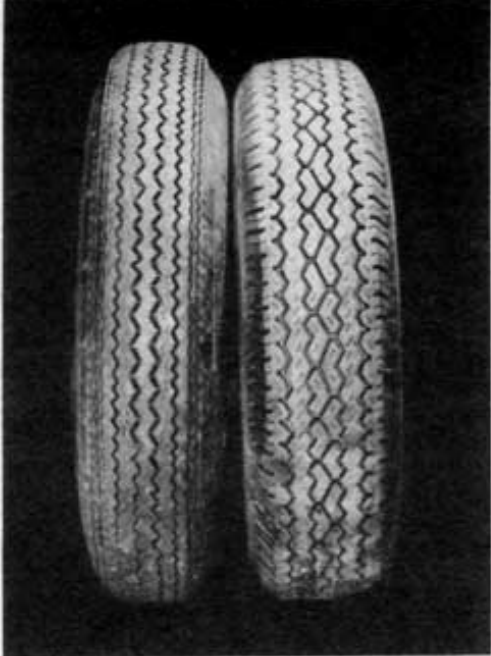


Bild 10 Bisheriger Diagonalreifen 5.20-13 P 29 (links) und neuer Radialreifen 145 SR 13 P 33 für den Trabant 601 (rechts)

Bilder 11 und 12 Im Radausschnitt des Trabant 601 wirkt der Radialreifen 145 SR 13 etwas klein. Gewöhnungsbedürftig ist auch die relativ große Reifeneindrückung im Stand ($p = 1,4 \text{ at}$)

brauch aufwarten. Der Durchschnittsverbrauch mit dem normalbereiften Trabant 601 Universal ergab sich bei uns mit 8,5 l/100 km. Dabei wurde der Fahrleistungsgewinn voll genutzt. Der höchste Verbrauch ergab sich bei voller Beladung auf der Autobahn ($> 100 \text{ km/h}$) mit 9,9 l/100 km. Der günstigste Durchschnittswert von 7,4 l/100 km wurde bei einer zügigen Landstraßenfahrt mit rd. 85 km/h (zwei mitfahrende Personen) erzielt.

Noch immer ist allerdings der Einfluß der Außentemperatur auf den Kraftstoffverbrauch sehr stark. Bei Temperaturen unter $+5^\circ\text{C}$ steigt vor allem der Stadtverbrauch deutlich an. Während wir normalerweise 8,8 bis 9,2 l/100 km im Stadtbetrieb ermittelten, ergab sich bei Temperaturen um den Gefrierpunkt ein Verbrauchsanstieg auf 9,5 bis 9,8 l/100 km. Nicht nur die fehlende Temperaturregelung, sondern auch die ungünstigere Gemischaufbereitung bei niedrigen Temperaturen ist hier von Einfluß. Da es an einem luftgekühlten Motor so gut wie unmöglich ist, den Vergaser zu beheizen, muß man andere Wege der Ansaugluft-Vorwärmung suchen. Unserer Ansicht nach könnte im Winterbetrieb die Ansaugluft noch viel dichter über dem Auspuffkrümmer entnommen werden. Bei Viertaktmotoren (z. B. Polski Fiat) beträgt die Distanz zwischen Auspuffkrümmer und Ansaugöffnung

in der Winterstellung nicht viel mehr als 15 mm. Die Lage des Ansaugquerschnitts müßte dann allerdings beim Trabant genauer fixiert sein.

Zu den ungelösten Problemen gehörten lange Zeit Klingelerscheinungen und Kerzenausfälle. Nach den massiven Kritiken, an denen wir uns „lautstark“ beteiligt hatten, verdient festgehalten zu werden, daß die Abhilfe gründlich gelungen ist. Von Verbrennungsklingeln kann nur noch bei extremer Belastung und auch nur andeutungsweise die Rede sein. Der Fahrbetrieb mit unserem Testwagen verlief praktisch klingelfrei. Die Häufung von Kerzenbrücken gehört der Vergangenheit an. Während unserer rd. 8000 Testkilometer trat keine einzige Kerzenbrücke auf. Die Kraft- und Schmierstoffindustrie dürfte an der Lösung dieser Probleme wesentlichen Anteil haben.

Ein anderes Zündkerzenproblem wird zur Zeit noch bearbeitet. Während am Wartburgmotor bereits Zündkerzen mit M-14-Gewinde verwendet werden, befinden sich diese Zündkerzen bei Barkas noch in der Erprobung. Es steht aber zu erwarten, daß die 14er Kerzen auch am Trabantmotor bald einsetzen. Neben den günstigeren Herstellungsmöglichkeiten bei Isolator in Neuhäus bieten sie den Vorteil verringerter Temperaturbelastung.

Als die Motorleistung Ende 1969 auf 26 PS

gebracht worden war, hatte die Geräuscentfaltung einen unangenehmen Ruck in Richtung „lauter“ getan. Eine Ursache lag in der erhöhten Übersetzung für den Lüfterantrieb. Vor einiger Zeit wurde eine Nabenverkleidung am Lüfter realisiert, durch die das Übersetzungsverhältnis wieder reduziert werden konnte, da der Lüfter nun die gleiche Luftmenge bei niedrigerer Drehzahl förderte. Mit der geringeren Lüfterdrehzahl sank auch das Geräusch. Inzwischen wurde das Leichtmetall-Lüfterrad durch ein Rad aus Kunststoff ersetzt; damit verringerte sich das Lüftergeräusch erneut.

Überhaupt ist der Geräuschdämpfung große Aufmerksamkeit geschenkt worden. Auch hier dürfte die Zusammenarbeit mit dem DAMW manchen ökonomisch schwierigen Weg erschlossen haben. Folgende geräuschkindernde Einzelheiten kamen in den letzten $1\frac{1}{2}$ Jahren dazu: Motorverkleidung mit schalldämmender Haube, Antidröhnmasse am Kühlluft-Ableitblech, großvolumiger Heizungsgeräuschdämpfer, Heizschlauchbandage und auch die neue Auspuffaufhängung an weichem Flachbandgummi. Die Wirkung ist beachtlich; selbst bei höheren Geschwindigkeiten bereitet die Verständigung im Fahrgastraum keine Schwierigkeiten. Man empfindet die natürliche Geräuscentfaltung des temperamentvollen luftgekühlten Zweizylinder-Zweitaktmotors als angenehm gedämpft.

Bilder 13 und 14 Mit den neuen Radialreifen wird der Trabant 601 noch kurvensicherer

(Foto: Mihatsch jun.)



Bremsenprobleme

Daß es nicht uneingeschränkt nur Vorteile mit sich bringen muß, wenn man von der Simplexbremse zu Duplexbremsen an den Vorderrädern übergeht, hat der Trabant zum Leidwesen seiner Verantwortlichen überzeugend demonstriert. Schiefziehen, heftige Blockierneigung und Bremsenquietschen haben wir kritisieren müssen, seit es die für Reibwertunterschiede eben wesentlich empfindlicheren Duplexbremsen gibt. Besonders unangenehm ist dabei die sog. Morgenkrankheit. Ihre Ursache liegt im Rostanflug der Bremsstrommel über Nacht, der das Blockieren der Räder – selbst bei nur leichter Bremsenbetätigung – begünstigt. Heftiges Quietschen ist die Begleiterscheinung, und man ist gezwungen, vor Fahrtantritt mit Hilfe von Probepremungen die Ansprechheftigkeit zu mildern. Offenbar konnte nun aber eine wesentliche Besserung erreicht werden. Sei es durch Änderungen der Belagzeptur oder des Bremsstrommelmaterials, an unserem Testwagen trat diese Erscheinung kaum noch auf. Die hohe Bremswirkung bei niedriger Fußkraft, Vorzug der Duplex-Bauart, ließ sich infolge ausreichender Dosierbarkeit gut nutzen.

Tücken im Detail

Zu den schon öfter kritisierten Punkten gehören die nicht immer ausreichend gekontrollierten Betätigungshaken in den Türschlössern. Das war nun der 3. Trabant, der sich im unangebrachten Moment nicht mehr öffnen ließ, weil sich der kleine Haken aus der Betätigungsrichtung gedreht hatte. Nicht ganz so einfach dürfte sich das Lenkungs-Ruckeln beheben lassen, das sich bei Geschwindigkeiten bis 60 km/h unangenehm bemerkbar macht. Zur Vermeidung des Spiels am Gaspedal sind neuerdings Scheiben beigelegt, leider klemmen sie mitunter und behindern die Rückbewegung des Gaspedals. Auf der Ausfallliste findet sich lediglich ein Anlasser-Magnetschalter.

Positiv vermerkt sind im Fahrtenbuch u. a.: der Korrosionsschutz durch verschiedene neue Eloxierteile (z. B. Außenspiegel), die lobenswerte Funktion der Scheibenwaschanlage mit Zuggpumpe und die gute Ablesbarkeit und Dämpfung des Tachometers aus Beiersfeld.

Die neuen Radialreifen

für den Trabant haben die Abmessung 145 SR 13 und das Dessin P 33. Da sie ab März/April an einem Teil der Fahrzeuge serienmäßig montiert werden sollen, haben wir sie mit Unterstützung des Reifenwerks Riesa in unsere Beurteilung einbezogen. Nach den Messungen mit dem Radialreifen 155 SR 13 (Rieser Eigenentwicklung P 32) am Trabant (KFT 12/70) und den guten Erfahrungen mit dem Radialreifen 165 SR 13 (P 33) am Wartburg (KFT 8/71) waren die Ergebnisse diesmal für uns überraschend.

Verbrauchseinsparungen und höhere Endgeschwindigkeit blieben aus. Die Kraftstoffverbrauchskurve zeigt erst über 95 km/h eine Verbrauchssenkung zugunsten des Radialreifens. Die Höchstgeschwindigkeit liegt meßbar unter der mit den bisherigen Diagonalreifen. Die Ursache dürfte vor allem im kleineren, wirksamen Radialradius liegen. Wir stellten bei 100 km/h einen um 4,5% kleineren Rollumfang fest. Das bedeutet, daß der Motor bei Höchstgeschwindigkeit rd. 200 U/min schneller drehen muß – Schicksal eines Automobils, an dessen Wiege die Vorteile des Radialreifens noch nicht diskutierbar waren.

Da Übersetzungsänderungen in der Kraftübertragung wohl ausgeschlossen sind, kommt der kleinere Radialradius zwangsläufig in besseren Beschleunigungswerten zum Ausdruck. Daneben bietet diese Reifenart auch am Trabant noch eine Reihe wesentlicher Vorzüge. Diese werden vom Reifenproduzenten ohnehin als ent-

wicklungsbestimmend betrachtet, während die Verringerung des Rollwiderstands lediglich als nützliches Nebenprodukt gilt.

Nach den Feststellungen von Sachsenring Zwickau sind deutliche Fahrleistungsverbesserungen und Verbrauchseinsparungen bei höherer Fahrzeugauslastung (4-Personen-Betrieb) festzustellen. Unter diesen Bedingungen steigt der Rollwiderstand des bisherigen Diagonalreifens an, während er beim Radialreifen beinahe ideal konstant bleibt. Wir sehen das als Bekräftigung unserer Meinung an, daß der 145 SR 13 eigentlich eine Nummer zu breit für den Trabant ist. Der neue Fiat 127, ein Wagen, der nicht kleiner und auch nicht leichter ist als der Trabant, aber wesentlich schneller, kommt schließlich auch mit der Dimension 135 SR 13 aus. Abgesehen davon, daß sich ein derartiger Reifen gar nicht im Pneumant-Produktionsprogramm befindet, würde er logischer Weise auch noch größere Übersetzungsschwierigkeiten bereiten.

Uneingeschränkt kommen die Radialreifenvorzüge in der gestiegenen Grenznutzungsdauer zum Ausdruck. Reifenindustrie und PKW-Hersteller erklären, daß mit einer beinahe doppelt so großen Laufstrecke gerechnet werden kann!

„Kurvenmeister“ – so könnte man den Trabant schon mit seinen bisherigen Reifen bezeichnen. Die Unterschiede im Kurvenverhalten schienen uns deshalb nach der Umrüstung auf Radialreifen anfangs nicht sehr deutlich. Tatsächlich verbessern die Radialreifen die Bodenhaftung in Kurvenfahrt aber beträchtlich. Auch der Schlupf in Fahr- richtung (Anfahren oder Bremsen) ist wesentlich geringer. Besonders bei nasser Fahrbahn zeigt sich die Überlegenheit der Radialbauart.

Das Fahren mit Radialreifen bedarf einer gewissen Gewöhnung. Die Schräglaufrinkel sind kleiner, d. h., man braucht für denselben Kurvenradius einen kleineren Lenkeinschlag. Im Grenzbereich der Haftreibung bei Kurvenfahrt bleibt der radialbereifte Trabant viel länger auf Kurs, bricht aber beim Überschreiten der Seitenführungsgrenze ziemlich abrupt aus.

Bei Geschwindigkeiten um 30 bis 50 km/h ist auf Kleinsteinpflaster ein etwas härterer Ablauf des Radialreifens festzustellen. Der Reifen 145 SR 13 (P 33) erwies sich aber in dieser Beziehung als bei weitem nicht so laut, wie wir es beim 155 SR 13 (P 32) feststellen mußten.

Das Federungsverhalten der neuen Radialreifen für den Trabant ist bedeutend besser, als das der Diagonalbauart. Sowohl wellige Kleinstein- fahrbahnen als auch Autobahnquerrillen werden vom Reifen weitgehend „geschluckt“. Außerdem dämpfen die Radialreifen Schläge in der Lenkung und gleichen Ungleichmäßigkeiten an den Rad- bremsen aus. Auch das am Trabant übliche Schiefziehen, das durch überwiegende Einpersonen- beutzung entsteht, wird vom Radialreifen weitgehend kompensiert.

Die Radialreifen 145 SR 13 werden am Trabant auf der normalen Felge 4 J x 13 montiert, und zwar mit Schlauch. Anormale Reifenerwärmung trat bei unseren Fahrten nicht auf.

Schlußbetrachtung

Die langjährige Typenkonstanz unseres PKW-Baus ist oft beklagt worden, und auch wir müssen uns zu den Verfechtern substanzieller Veränderungen beispielsweise am Trabant zählen. Angesichts des heutigen Entwicklungsstandes und auch wegen der Preisbildung möchte man hoffen, daß es vielleicht mit Hilfe befreundeter sozialistischer Länder gelingt, das Neue zu tun aber das Bewährte nicht zu lassen. (11235) knut

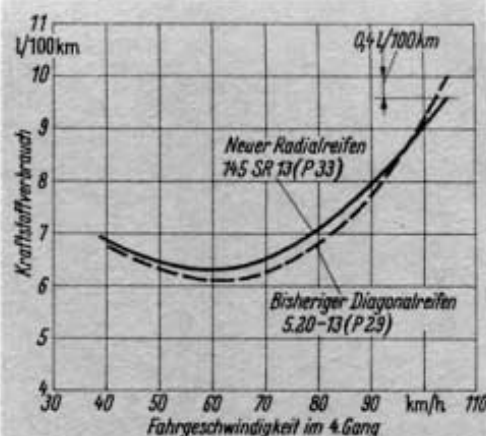


Bild 15 Kraftstoff-Verbrauchskurve mit Diagonal- und Radialreifen

Tafel 1 Meßwerte Trabant 601 Universal

	Diagonal- reifen (P 29) 5.20-13	Radial- reifen (P 33) 145 SR 13
Beschleunigungs- zeiten		
0 bis 80 km/h	20,0 s	19,5 s
500 m (stehender Start)	29,0 s	28,4 s
Höchstgeschwin- digkeit	108 km/h	105 km/h

Tafel 2 Verbrauchsentwicklung

(Streckenzusammensetzung: jeweils rd. 65% Autobahn; 20% Landstraße; 15% Stadtfahrten)

	Reifenart Diagonal (P 29) 5.20-13	Radial (P 33) 145 SR 13
September (rd. 1000 km)	8,3 l/100 km	—
Oktober (rd. 2000 km)	8,6 l/100 km	—
November (rd. 2000 km)	—	8,7 l/100 km
Durchschnitts- wert	8,5 l/100 km	8,7 l/100 km

Tafel 3 Vergleich technischer Daten der bisherigen Diagonal- und neuen Radialreifen für den Trabant 601

	Reifenart Diagonal (P 29)	Radial (P 33)
Reifenabmessung	5.20-13	145 SR 13
Eigenmasse	6,1 kg	—
zugehörige Felge wirksamer	4J x 13	4J x 13
Reifenhalbmesser	277 ± 3 mm (1740	(274 ± 4 mm)**
Rollumfang	± 18,8)***	1720 ± 25 mm
Luftdrücke vorn	1,4 at	1,4 at
hinten (bis 335 kg)	1,4 at	1,4 at
Zuladung (bis 385 kg) (Universal bis 390 kg)	1,6 at 1,7 at	1,6 at 1,7 at

*) mit Schlauch

**) geschwindigkeitsunabhängig, theoretischer

Rechenwert

***) bezogen auf 60 km/h, theoretischer Rechenwert

Tafel 4 Tachometerabweichungen

Tacho- meter- anzeige	Diagonal- reifen (P 29) Absolut- wert	Fehler	Diagonal- reifen (P 33) Absolut- wert	Fehler
60 km/h	59,2 km/h	+ 1,3%	58,2 km/h	+ 3 %
80 km/h	80,7 km/h	- 0,9%	77,5 km/h	+ 3,1%
100 km/h	101,5 km/h	- 1,5%	96,5 km/h	+ 3,5%
Wegzähler*)	102,5 km	- 2,5%	98 km	+ 2 %

*) gemessen bei v = 100 km/h

(Technische Daten des Trabant 601 Universal siehe Seite 35)