

 **Trabant** Weiterentwicklungen



---

Zu den Neuheiten  
am Trabant 601

---

Beurteilung des  
Universal

---

Umbau-Information  
für Trabant-PKW

---





JUNI/6/1984

VEB Verlag Technik

DDR-1020 Berlin

ISSN 0023-4419

Träger des Ordens Banner der Arbeit

Herausgeber: Kammer der Technik

Fachverband Fahrzeugbau und Verkehr

Redaktionsbeirat: Dr.-Ing. Bergmann, Dr.-Ing. Böhrner, Obering. Grünert, Dipl.-Ing. Heinke, Dipl.-Ing. Ihling, Dr.-Ing. Junge, Dr.-Ing. Kittel, Dipl.-Ing. Köhler, Ing. Lademann, Prof. Dr. habil. Lauenroth, Prof. Dr.-Ing. Meißner, Dr.-Ing. Michalczyk, Dipl.-Ing. Müller, Obering. Otto, Obering. Pertzsch, Dipl.-Ing. Rothe, Dipl.-Ing. Sachse, Dr.-Ing. eh. Schmieder, Dipl.-Ing. Sprenger, Dipl.-Ing. Stöbel

### INHALT

Verstärkte Anstrengungen für den Trabant aus Zwickau .....	161
Weiterentwicklungen des PKW Trabant Modelljahr 1984 <i>Olblich/Gräf</i> .....	163
Kurzberichte aus dem Fachgebiet .....	166

### FORSCHUNG · ENTWICKLUNG · FERTIGUNG

Verminderte Übertragung körperschallerregter Motorengeräusche in Motorstrukturen <i>Engler/Reimer</i> .....	168
Zu einigen Kennwerten von Zündkerzen <i>Wittmann</i> .....	171
Zu konstruktiven Ausführungen und Besonderheiten der McPherson-Radaufhängung im modernen PKW-Bau <i>Gräber</i> .....	174

### KRAFTFAHRZEUGTECHNISCHE UMSCHAU

KFT beurteilt Neuheiten am Trabant 601 .....	177
Forschungsmodelle und Ideenträger .....	182
Zur neuen Generation von Yamaha-Zweitakt-Motorrädern <i>Friedrich</i> .....	183
Neuer Dieselmotor für den Mercedes 190 .....	185

### FAHRZEUGBETRIEB UND INSTANDHALTUNG

Zur Identifizierung und zu Umbauten am PKW Trabant <i>Witzger/Schmidt</i> .....	187
Bücherschau .....	192

Wenn wir uns in vorliegendem Heft recht ausführlich mit dem Trabant 601 beschäftigen, so hat das aktuelle und auch historische Gründe.

## Verstärkte Anstrengungen für den Trabant aus Zwickau

Im 35. Jahr des Bestehens unserer Republik unternehmen die Zwickauer Automobilbauer ganz besondere Anstrengungen zur Produktionssteigerung ihres Haupterzeugnisses. Die Produktion von Fertigerzeugnissen, also PKW und Ersatzteilen, soll 110,6 % erreichen. Dazu werden 1984 im Werk u. a. weitere 91 Roboter eingesetzt.

Planerfüllung und Steigerung der Produktion gehören zu jenem Feld, das die Zwickauer Automobilbauer stets mit besonderem Erfolg bestellten. Seit der Gründung des VEB Sachsenring im Jahre 1958 erfüllen und überbieten die Zwickauer Automobilbauer ohne Unterbrechung ihre Jahrespläne!

Am 7. November 1958 war der Trabant als P 50 in die Serie gegangen, 1964 erhielt er eine neue Karosserie. Im November 1973 lief der Millionste PKW als Trabant 601 vom Fließband. Nur neun Jahre später, am 7. Oktober 1982, verließ der Zweimillionste Trabant das Werk. Mittlerweile stellen die 11 500 Beschäftigten des VEB Sachsenring täglich über 500 PKW her!

Die Steigerung der PKW- und Ersatzteilproduktion ist verbunden mit einer weiteren Erhöhung des Gebrauchswertes und Senkung des Kraftstoffverbrauchs. Dazu sind umfangreiche technologische und konstruktive Veränderungen erforderlich. Der betriebseigene Rationalisierungsmittelbau muß dazu in den nächsten 5 Jahren seine Leistungen um etwa 70 % steigern.

Ausdruck dieser Aktivitäten in Fertigungstechnik und Produktion sind die aktuellen Maßnahmen der technischen Weiterentwicklung, von denen auf den folgenden Seiten ausführlich die Rede sein wird. Es sind zwei sog. Pakete an Weiterentwicklungen, in deren Mittelpunkt der Übergang zur 12-V-Elektrik (Oktober 1983) und der Einbau eines neuen Radantriebs (Mai 1984) stand.

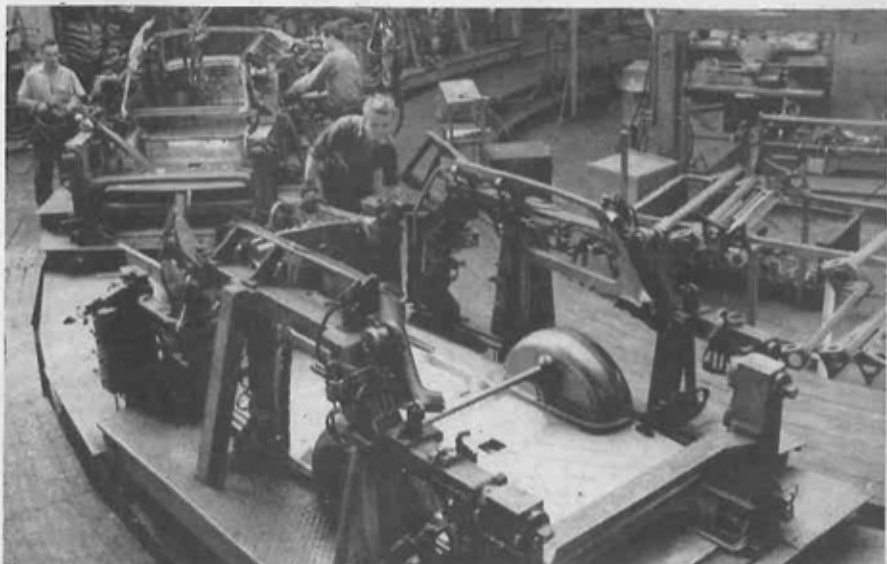
Beide Komplexe spielen auch in der redaktionellen Trabant-Beurteilung eine Hauptrolle. Außerdem haben wir die Rubrik „Fahrzeugbetrieb und Instandhaltung“ ganz und gar der Problematik „Umbau und Identifikation“ auch älterer Trabant-Fahrzeuge gewidmet.

Es soll an dieser Stelle aber auch auf die Zwickauer Automobilbautradition und auf ein historisches Datum aufmerksam gemacht werden. Vor nunmehr 80 Jahren – am 10. Mai 1904 – wurde in Zwickau die Firma Horch & Cie., Motorenwerke AG gegründet. Später – im Jahr 1909 – kam unter Leitung von Ing. August Horch ebenfalls in Zwickau die Firma Audi hinzu. Beide Automobilmarken wurden durch ihre anspruchsvollen Konstruktionen weltbekannt und begründeten den guten Ruf des Zwickauer Automobilbaus.

Unsere Bilder sollen einige Stationen aus der Geschichte des Zwickauer Automobilbaus in Erinnerung rufen. Ausfühlich hatten wir uns mit diesem interessanten Teil der Zwickauer Automobiltradition im Heft 4/1979 (S. 101 bis 104) aus Anlaß des Jubiläums „75 Jahre Automobilbau in Zwickau“ beschäftigt.

Auch über den schweren Wiederaufbau nach 1945 ist an dieser Stelle schon mehrfach berichtet worden. Anfangs dienten die Zwickauer Automobilwerke vor allem als Reparaturwerkstätten. 1947 wurde die Kraftfahrzeugproduktion mit dem Bau des LKW H3 (4200 cm<sup>3</sup>; 73,5 kW = 100 PS) wieder aufgenommen. Mit dem Bau des Ackerschleppers „Pionier“ erfüllten die Zwickauer Automobilbauer 1949 einen Auftrag des Politbüros der SED.

Bild 1 Komplettierung der Rohbaukarosserie auf dem sog. Ovalband im VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau (Foto: Werkbild)



Mit mehr als einer zusätzlichen Tagesproduktion begingen die Werk-tätigen des VEB IFA-Kombinat Personenkraftwagen den 1. Mai 1984. Sie erreichten damit eine gute Ausgangsposition für die Erfüllung ihrer Wettbewerbsverpflichtungen bis Jahresende, die Arbeitsproduktivität um 1,4 %, die industrielle Warenproduktion um 1 % und die Nettoproduktion um mehr als 1,4 % über den Plan zu steigern. Wie vor allem durch einen wachsenden Beitrag aus Wissenschaft und Technik dieser Leistungszuwachs 1984 und in den Folgejahren gesichert und ausgebaut wird, berieten Ende April verdiente Neuerer, Rationalisatoren, Erfinder und Leiter des Kombines auf ihrer Aktivtagung Wissenschaft und Technik.

Große Bedeutung komme dem verstärkten Eigenbau von Rationalisierungsmitteln zu. Die Kapazitäten des Rationalisierungsbaus seien auf die Modernisierung und auf höhere Produktivität der vorhandenen Grundfonds sowie die Errichtung kompletter, bedienarmer Fertigungsabschnitte zu konzen-

trieren, hob der Generaldirektor des Kombines, Dieter Voigt, hervor. Seit 1978 haben die Bereiche für Rationalisierungsmittelbau im Kombinat ihre Leistungen mehr als verdreifacht und sich zu Zentren sowie Wegbereitern des Neuen entwickelt. Darauf aufbauend gelte es, ihren Wirkungsgrad für ein hohes Tempo bei der Einführung progressiver Technologien und Verfahren zielstrebig zu vergrößern. Beispielhafte Lösungen, wie die Entwicklung und der Eigenbau eines Industrieroboters für die prozeßintegrierte Gütekontrolle von Kokillengußteilen im VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt, unterstreichen den hohen Nutzen „maßgeschneiderter“ Rationalisierungslösungen. Reserven sollen ferner durch die Einrichtung weiterer technologischer Zentren, z. B. für Handhabetechnik und Trenntechnik, erschlossen werden. Gleichfalls gilt es, die effektive Auslastung hochproduktiver Ausrüstungen zu verbessern. Ausgehend von den erreichten Ergebnissen in der Masseninitiative „Materialökonomie“

der Neuerer des Kombines, die maßgeblich dazu beitrug, die staatliche Auflage 1983 zur Einsparung von Walzstahl zu überbieten, sind alle Kollektive jetzt aufgefordert, mit Ideenreichtum neue materialsparende Effekte zu erzielen.

Eine konstruktive Partnerschaft mit 16 Forschungseinrichtungen der DDR, u. a. in einem Hochschul-Industriekomplex mit der Ingenieurhochschule Zwickau, wird im Interesse beschleunigter Überführung neuester wissenschaftlicher Ergebnisse ebenso wie die Zusammenarbeit mit den Instituten NAMI Moskau und ÚVMV Prag erweitert und vertieft. Zunehmend erhalten auch fortgeschrittene Erkenntnisse der wissenschaftlichen Arbeitsorganisation Eingang in die Produktion. Allein von 1978 bis 1983 wurden über 22 000 Arbeitsplätze im Kombinat neu- bzw. umgestaltet. Für 33 500 Werk-tätige verbesserten sich dadurch die Arbeitsbedingungen, u. a. wurden für 2000 Werk-tätige Erschwerisse in Form von Hitze, Staub und Lärm beseitigt.

(16 908) Müller

## Weiterentwicklung des PKW Trabant – Modelljahr 1984

Dr.-Ing. C. Olbrich (KDT), VEB IFA-Kombinat Personenkraftwagen, Dipl.-Ing. K. Gräf (KDT), VEB Automobilwerk Zwickau

Wenn ein Fahrzeugmodell über zwei Jahrzehnte produziert wird, dann ergeben sich einerseits ausgereifte technisch-technologische Lösungen und umfassende Serviceerfahrungen, andererseits aber sind alle Detailverbesserungen der Fahrwerk- und Triebwerksauslegung und der Karosseriegestaltung kompromißbehaftet. Dafür gibt es Beispiele im internationalen Maßstab. Beim PKW Trabant hat sich das relativ zeitlose Konzept, das in den 50er Jahren entstand, trotz der bekannten Kompromisse millionenfach bewährt. Dazu trägt die Modellpflege bei, mit der maßgebliche Eigenschaften und Gebrauchswerte in Jahrestappen verbessert werden konnten. Diese Weiterentwicklungsschritte richteten sich auf die Gebiete

- Kraftstoffverbrauch,
- Insassensicherheit,
- Fahrleistungen,
- Korrosionsschutz,
- Innenausstattung – damit Komfort und Ergonomie,
- Geräuschemission und Innengeräusche,
- Heizung.

Die Weiterentwicklungsmaßnahmen des Modelljahres 1984 stellen eine weitere wichtige Etappe dar. In einem ersten Komplex waren bereits im Oktober 1983 folgende Einzelheiten in die Serie überführt worden:

- Drehstromlichtmaschine mit elektronischem Regler,
  - 12-V-Bordnetz mit 38-Ah-Batterie,
  - elektronischer Einkreisblinkgeber,
  - heizbare Heckscheibe,
  - Vordersitze mit PUR-Kopfstützen,
  - neue Scheibenräder und
  - verbesserter Heizungsgeschäusdämpfer.
- (Ein Fahrzeug mit diesen Einzelheiten stand der KFT zur Beurteilung zur Verfügung. Bericht siehe S. 177 in diesem Heft. Red.) Über die Vorhaben am Trabant 601 – Modell 1984 –

war bereits aus Anlaß der Leipziger Herbstmesse kurz berichtet worden [1]. Der zweite Komplex dieser Vorhaben wird in diesen Tagen serienwirksam und soll deshalb im folgenden Beitrag erläutert werden.

### Neuer Radantrieb

Mit der Errichtung des Gelenkwellenwerkes in Mosel wurden im VEB Automobilwerk Zwickau Produktionsvoraussetzungen für moderne Radantriebe frontgetriebener Fahrzeuge geschaffen. Auf den hochproduktiven Fertigungsanlagen, die langjährige Erfahrungen der französischen Fa. Citroën beinhalten, wurden seit Produktionsbeginn 1981 bisher unterschiedliche Gelenkwellen für den Export gefertigt bzw. vorbereitet. Mit dem Modellpaket 1984 kommt nun auch am PKW Trabant eine dieser Gelenkwellen-Typen generell zum Einsatz. Sie ist charakterisiert durch ein Tripode-Innengelenk, ein Sechs-

Kugel-Gleichlauf-Außengelenk (siehe Bild 1) und eine kraftschlüssige Verbindung mit Zahnwellenprofil zum Radmitnehmer. Als Radlagereinheit kommt ein zweireihiges, für die gesamte Nutzungsdauer geschmiertes Radial-Schräggkugellager neu zum Einsatz. Schwenkklager und Radmitnehmer erhielten damit ebenfalls einen geänderten konstruktiven Aufbau.

Der wesentlich höhere Gebrauchswert dieses neuen Radantriebs besteht einerseits in verbessertem Fahrverhalten, d. h. in stabilisiertem Lenkverhalten bei Kurvenfahrt und in der Beseitigung von Querschwingungen während des Beschleunigungsvorgangs – andererseits wird eine wesentliche Vergrößerung der Grenznutzungsdauer ausgewiesen. Die der Grenznutzungsdauer äquivalente Nutzungsfahrstrecke lag beim Radantrieb mit Scharniergelenkwelle bei maximal 60 000 km. Für das neue Außengelenk wur-

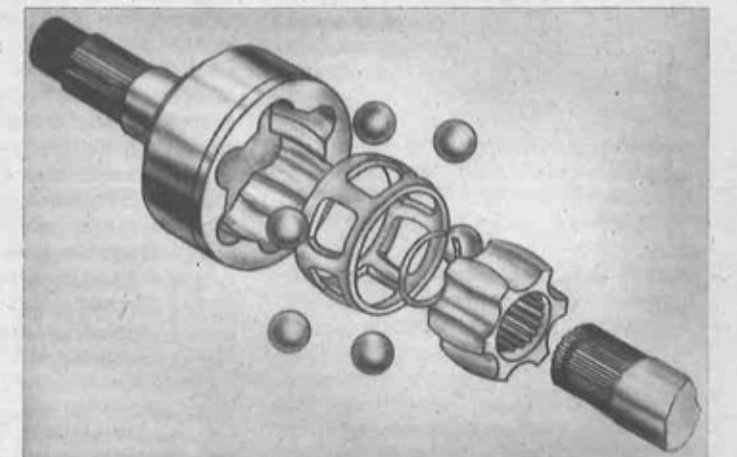
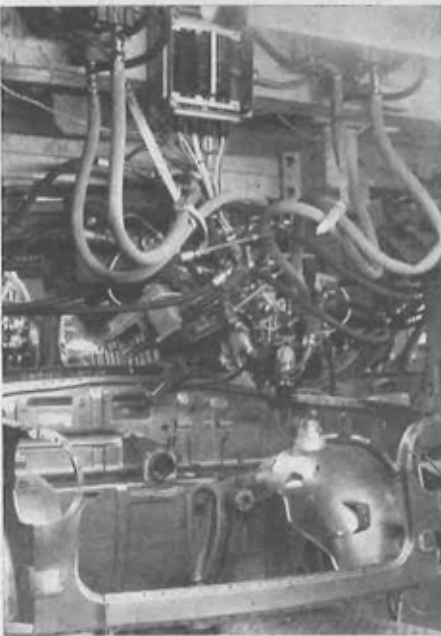
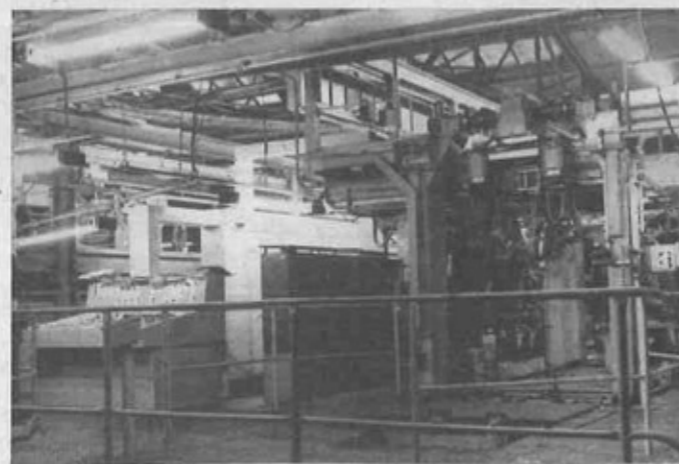
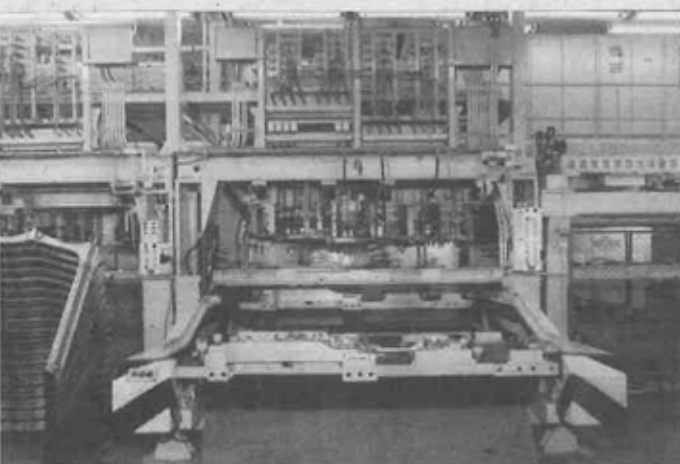


Bild 1 Prinzip-Darstellung des Sechs-Kugel-Gleichlauf-Außengelenks der homo-kinetischen Antriebswelle (Bild 10 aus [2]), wie sie jetzt im Trabant 601 eingesetzt wird



### Stationen der Zwickauer Automobilgeschichte

Bild 2 Horch-Rennwagen aus den Jahren 1910 bis 1913. Er hatte den Beinamen „Zigarre“ und war mit einem Vierzylindermotor ausgerüstet (22 kW = 30 PS)

Bild 3 Sport-Doppelphaeton von Horch aus dem Baujahr 1912 (Vierzylindermotor mit 26 kW = 35 PS)

Bild 4 Sport-Cabriolet Typ „Zwickau“ von Audi (Achtzylindermotor, 5100 cm<sup>3</sup>; 73,5 kW = 120 PS), Baujahr 1931 bis 1934 (Fotos: Werksarchiv)

### Wiederbeginn nach 1945

Bild 5 Aus noch vorhandenem Material wurde 1947 der H3 produziert (Sechszylinder-Viertakt-Ottomotor; 4200 cm<sup>3</sup>; 73,5 kW = 100 PS; 3 t Nutzmasse)

Bild 6 Die Nullserie begann am 7. 11. 1957, die Serie 1958: Trabant P 50 (Zweizylinder-Zweitakt-Ottomotor; 500 cm<sup>3</sup>; 13 kW = 18 PS) (Fotos: Werksarchiv)

### Rationelle Großserienfertigung heute

Bild 7 Bodenschweißstraße im Karosseriebau (Foto: Werkbild)

Bild 8 Gerippeschweißstraße im Karosseriebau, die 1983 in Betrieb genommen wurde

Bild 9 Punktschweißstation in der Gerippeschweißstraße (Fotos: Meier, Zwickau)

Am Wiederbeginn der PKW-Produktion stand der IFA F 8 (690 cm<sup>3</sup>; 15 kW = 20 PS; Dreiganggetriebe), von dem von 1949 bis 1955 rd. 26 200 Fahrzeuge produziert wurden. Ihm folgte der IFA F 9 (900 cm<sup>3</sup>; 20,6 kW = 28 PS), dessen Fertigung 1953 nach Eisenach verlagert wurde. Nach der Reiselimousine Sachsenring (2400 cm<sup>3</sup>; 59 kW = 80 PS) entstand 1955 als Weiterentwicklung des F 8 der IFA P 70, das erste Serienfahrzeug mit Duroplast-Karosserie.

Aus dem gleichen Material besteht die Karosserie des Trabant, der 1958 in die Serie ging. Er wird im „VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau“ produziert – jenem Werk, das statt der wenigen großen „Autos von früher“ viele der kleinen „PKW von heute“ fertigt. Immerhin ist in Zwickau die stattliche Zahl von 2,5 Millionen Trabant nahezu erreicht!

(16 894) Sch./Red.

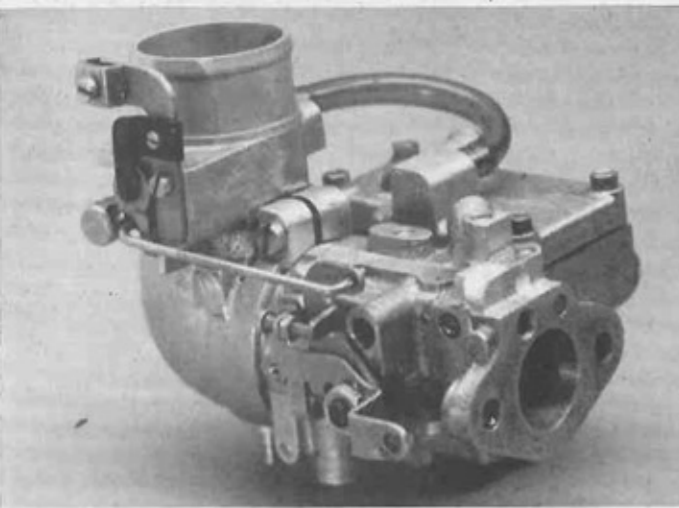


Bild 2 Blick auf den neuen Trabant-Vergaser mit der Bezeichnung 28 H 1-1

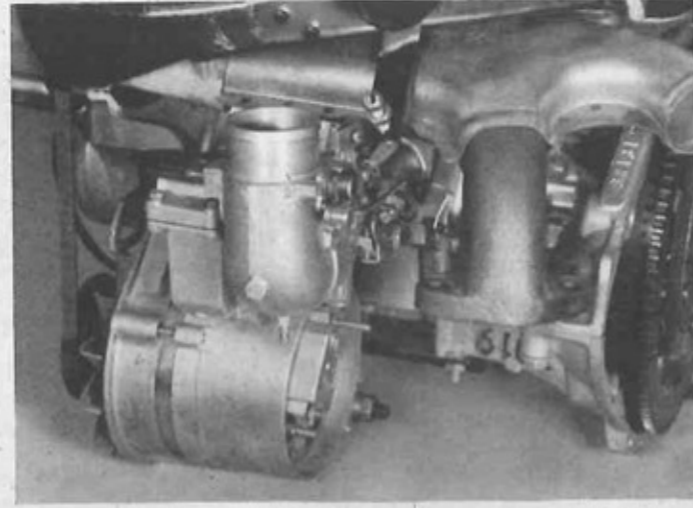


Bild 3 Trabant-Motor mit angebaute neuem BVF-Vergaser 28 H 1-1. Man erkennt außerdem die seit Oktober 1983 eingesetzte Drehstrom-Lichtmaschine

den 220 000 km und für die Radlagerung 140 000 km ermittelt. Bei der konstruktiven Ausführung des Innengelenks sind durch den vorhandenen Getriebeabgang Beschränkungen auferlegt. Trotzdem werden auch hier 100 000 km Nutzungsfahrstrecke erreicht. Ein Austausch von einzelnen Innengelenkteilen ist möglich. Das Abschmieren des Radantriebs entfällt; die Wartung beschränkt sich auf die Dichtheitskontrolle der fettgefüllten Manschetten.

**Kraftstoffsparende Maßnahmen**

**Vergaser**

Mit dem Einsatz moderner und hochproduktiver Fertigungs- und -Prüfeinrichtungen (siehe [3]) im VEB Berliner Vergaser- und Filterwerke wurden Voraussetzungen geschaffen, um die stufenweise erfolgten Veränderungen am Vergaser 28 HB in einem neuen Vergaser technisch und technologisch effektiv zu verwirklichen und vor allem eine hohe Fertigungsqualität zu sichern. Als Resultat wird im PKW Trabant-Modelljahr 1984 der neue Vergaser 28 H 1-1 (Bild 2) serienwirksam, der folgende Konstruktionsmerkmale aufweist:

- Einkanal-Horizontalvergaser mit seitlich angegossenem Schwimmergehäuse, verbesserte Schwimmerniveaunkonstanz durch gefedertes Schwimrnadelventil und Innenbelüftung, Saugkanaldurchmesser 28 mm, Lufttrichterdurchmesser 24 mm;
- drosselklappengeregelter Hauptvergaser mit Ausgleichluftzuführung in das Mischrohr, Gemischaustritt über mittig angeordneten Venturizerstäuber, Vollastanreicherung;
- manuell betätigte Starterklappe im Ansaugkrümmer;
- plombierfähiges Leerlaufsystem mit schadstoffarmer Grundeinstellung.

**Optimierte Abgasanlage**

Durch Maßänderungen innerhalb des Hauptschalldämpfers ergab sich eine geringfügige Verbesserung von Ladungswechseleffekten,

die sich verbrauchswirtschaftlich positiv auswirkt. Vergaser und Hauptschalldämpfer sind mit den bisherigen Serienteilen austauschbar.

Durch diese konstruktiven Veränderungen an der Gemischaufbereitung und der Abgasanlage ist eine weitere Verringerung des Kraftstoffverbrauches um 0,4 l/100 km zu erreichen. Damit ergibt sich im sogenannten Mischwert (je ein Drittel der Meßwerte bei  $v = 60$  km/h,  $v = 90$  km/h und im ECE-Stadtfahrzyklus) ein Verbrauch von 7,1 l/100 km. Darüber hinaus werden die zwei nachfolgend aufgeführten Weiterentwicklungsmaßnahmen serienwirksam, mit denen die subjektive Fahrweise beeinflusst werden kann. Damit lassen sich weitere Kraftstoffverbrauchs-Reduzierungen bis zu 0,4 l/100 km erreichen.

**Elektronische Kraftstoff-**

**Momentanverbrauchs-Anzeige (KMVA)**  
Auf Grund der positiven Erfahrungen mit der KMVA beim Wartburg 353 und beim Transporter Barkas B 1000 erfolgt nun auch der Einsatz einer modifizierten KMVA-Anlage beim Trabant 601.

Zwischen Kraftstoffbehälter und Vergaser ist der bereits bekannte Impulsgeber (siehe [4]) eingesetzt. Das rotierende Flügelrad wird optoelektronisch abgetastet. Die zur Durchflußmenge proportionale Impulsfrequenz wird elektronisch verstärkt und verarbeitet und dient der qualitativen Anzeige mit Hilfe von Lumineszenzdiolen (LED). In einem der Instrumententafel des Trabant 601 angepaßten Rundinstrument sind die LED in drei Farbgruppen kreisförmig angeordnet. Ein Aufleuchten im grünen Bereich kennzeichnet verbrauchsgünstige, im gelben unökonomische und im roten eine Fahrweise mit zu hohem Verbrauch. Um die LED bei unterschiedlichen Tageslichtverhältnissen ohne Blendwirkung erkennen zu können, regelt sich deren Helligkeit über einen Fototransistor selbsttätig.

Bei der Ausführung S de luxe des Trabant 601 befindet sich im Anzeigergerät eine weitere Leuchtdiode in roter Farbe, die an

den Füllstandsgeber des Kraftstofftanks angeschlossen ist und das Erreichen des Reservereiches von 6 l signalisiert (siehe Bild 4).

**Gaspedal mit Druckpunkt**

Ein federbelasteter Bolzen im Gaspedal bewirkt, daß beim Erreichen des Betriebsbereiches „Vollastanreicherung“ im Vergaser eine für den Fahrer spürbare Betätigungskraftehöhung eintritt. Das soll eine zusätzliche Motivation ausüben, nicht bei jedem Beschleunigungsvorgang die Drosselklappe voll zu öffnen, um Bereiche überhöhten Kraftstoffverbrauchs zu vermeiden.

**Erhöhung von Sicherheit und Komfort**

**H4-Halogen-Hauptscheinwerfer**

Durch die Einführung der 12-V-Bordspannung am Trabant 601 ist die Voraussetzung für wesentliche Verbesserungen der Elektrik dieses Fahrzeugs gegeben. Dabei ist die wesentlichste Maßnahme im Modelljahr 1984

Bild 4 Anordnung der Kraftstoff-Momentan-Verbrauchs-Anzeige (KMVA) im Trabant 601. Die Füllstandsanzeige unten rechts ist den Ausführungen „S de luxe“ vorbehalten

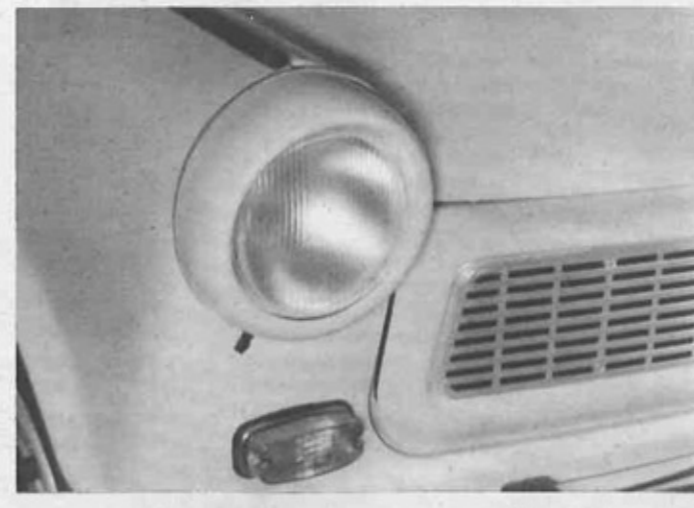


Bild 5 Neue Hauptscheinwerfer mit Halogenlicht (H4). Mit dem kleinen Hebel unter dem Scheinwerfer läßt sich die Reflektorstellung den Belastungsverhältnissen anpassen

der Einsatz von H4-Hauptscheinwerfern, die eine bessere Fahrbahnausleuchtung und eine größere Sicherheit bewirken. Die zum Einsatz kommende H4-Lampe mit einer Nennleistung von 60 W/55 W bietet einen wesentlich größeren Lichtstrom.

Die Neuentwicklung umfaßt die Verwendung eines neuen Scheinwerfereinsatzes mit Kantenschutz, Schutzlack und Verklebung der Streuscheibe. Daraus ergibt sich eine verlängerte Nutzungsdauer. Darüber hinaus verfügt dieser Scheinwerfereinsatz über eine lastabhängige Zusatzverstellung, die manuell über einen unter der Streuscheibe angebrachten Hebel betätigt wird (Bild 5). Die Scheinwerferstellung „hoch“ wird durch eine orangefarbene Kontrollanzeige im Tachometergerät signalisiert. (Beachte: Mit den neuen H4-Scheinwerfern beträgt der X-Wert 18 cm bei 10 m Einstellentfernung. Alle anderen Trabant-Scheinwerfer haben einen auf X = 24 cm korrigierten Einstellwert (siehe [5], Red.).

**Halogen-Nebelscheinwerfer**

Der Einsatz von Halogen-Nebelscheinwerfern (Bild 6) für die Ausführung S de luxe stellt einen weiteren Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar. Die Fahrbahnausleuchtung bei schlechten Witterungsbedingungen wird wesentlich verbessert. Die Leistungsaufnahme je Zusatzscheinwerfer beträgt 55 W, was die neue Drehstromlichtmaschine problemlos gewährleistet.

**Ausstellbare Fondseitenfenster**

Das Aufklappen der Fondseitenscheiben bei der Ausführung S de luxe (Bild 7) ist eine wirkungsvolle Maßnahme zur Vergrößerung des Luftdurchsatzes ohne Zugerscheinungen. Damit ergibt sich eine rasche Entlüftung und Frischluftzuführung insbesondere bei höheren Außentemperaturen. Der Effekt kann auch im Winterbetrieb zum schnelleren Aufwärmen des Fahrgastraumes genutzt werden. Ausstellbare Seitenwandscheiben haben sich international bei zweitürigen Fahrzeugen mehr und mehr durchgesetzt. Beim Trabant sind an den Mittelsäulen je zwei Fe-



Bild 6 Serienmäßig angebaute Halogen-Nebelscheinwerfer am Trabant 601 S de luxe

Bild 7 Ausstellbare Seitenwandscheibe am Trabant 601 S de luxe

(Bilder: Werkfotos/Dewag - Czerny)

derstahl-Scharniere gelagert. Zur Öffnungsbetätigung dient ein Kniehebelverschluss, der eine Öffnungsweite von 40 mm zuläßt. Die Beschläge entsprechen den Vorschriften der ECE-Regelung 21. Durch ihre Gestaltung und die schwarz-matte Färbung passen sie sich dem Beschlagsortiment des Fahrzeuges an. Die Glasscheibe ist zur Vermeidung von Verletzungen umlaufend geschliffen. Ihre Abdichtung wird durch ein mikroporöses Profil gewährleistet. Messungen ergaben eine Vergrößerung des Luftdurchsatzes um rd. 18 %.

**Überarbeiteter Innenraum**

Zur Verbesserung des Innenraumes wurde durch farbliche Abstimmung der Innenverkleidung, der Sitzbezüge, der Bodenauslage und der Ablage in Brauntönen eine optische Aufwertung angestrebt. Die Kunstlederbezüge der Polster werden in einem praktischen Brauntönen (Biber) ausgeführt. Dem angepaßt sind die Kunstlederverkleidungen an den Sitzseiten und -lehnen dunkelbraun (Sumatra). Bei den Varianten Standard und Sonderwunsch werden ockerbraun-schwarz gemusterte Polsterstoffe eingesetzt. Die Tür- und Fondseitenverkleidungen sind entsprechend gestaltet.

**Zusammenfassung**

Die Weiterentwicklung des Trabant im Modelljahr 1984 ist vor allem auf die Ausschöpfung technologischer Möglichkeiten und die Erhöhung der Gebrauchswerteffekte gerichtet. Die Gebrauchswertverbesserungen betreffen eine weitere Kraftstoffverbrauchs-Reduzierung, eine größere Nutzungsdauer bestimmter Baugruppen sowie Verbesserungen in den Punkten Sicherheit und Komfort.

(15 893)

**Literatur**  
[1] Röhrich, W.: Neu- und Weiterentwicklungen an Erzeugnissen des VEB IFA-Kombinat Personenkraftwagen. KFT (1983), Heft 9, S. 261 bis 265.  
[2] Jaenicke-Rößler, M.: PKW-Radantriebswellen. KFT (1980), Heft 4, S. 114 bis 116 und 128.  
[3] Wisznawitzki, H.: Vergaserfließbänke. KFT (1984), Heft 4, S. 110 bis 113.  
[4] Schmieder, H.; Hein, St.; Bauch, Chr.: Möglichkeiten zur Kraftstoffsparende an in Betrieb befindlichen PKW. KFT (1984), Heft 4, S. 97 bis 99.  
[5] - Trabant mit weiteren Neuheiten. KFT (1984), Heft 5, S. 151.

# Weiterentwicklungen



- 1 Neuer Radantrieb mit Gleichlaufgelenkwelle
- 2 Ausstellbare Seitenwandscheibe
- 3 Kraftstoffmomentan-Verbrauchsanzeige
- 4 Vergaser 28 H 1-1
- 5 Überarbeiteter Innenraum

Hersteller:  
**VEB SACHSENRING AUTOMOBILWERKE  
ZWICKAU · DDR**



Betrieb des IFA-KOMBINATES  
Personenkraftwagen

## Weitere Neuerungen am IFA-Trabant 601

- H4-Hauptscheinwerfer
- Optimierte Abgasanlage
- Gaspedal mit Druckpunkt

