

IFA mobile-DDR



# Trabant 601

Z nowym programem kolorów





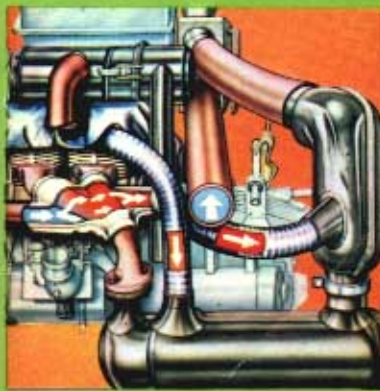
Nazywam się Franz Galle, jestem ślusarzem samochodowym w zakładach produkujących samochody i cieszę się iż mogę Państwu przedstawić Trabanta w wydaniu Limousine i Universal.

Chwalić Trabanta nie trzeba, gdyż byłoby to jak wlewanie wody do morza. Opinia zadowolonych klientów jest świadectwem wystawionym pracy robotników, inżynierów, techników i ekonomów, które w równej mierze jest wyrazem zaszczytu dla naszej załogi, jak i wezwaniem zobowiązującym nas do dalszej dobrej roboty. Od 16 lat jestem członkiem zakładowej drużyny reprezentującej nasze samochody w Rallye wyścigach

i w związku z tym miałem możliwość wypróbowania tego samochodu na wielu szosach wyścigowych Europy. Z pełnym przekonaniem mogę więc orzec: Jazda Trabantem jest bezpieczna i wygodna. Zwrotna sylwetka tego małowrażowego samochodu należy dzisiaj już do każdego obrazu przedstawiającego uliczny ruch samochodowy. Z doświadczenia wiadomo, że Limousina ta nie jest nawet dla 4 dorosłych osób za

mała, aby można było nią podjąć dłuższe wyjazdy urlopowe. Rozwiązanie konstrukcyjne Trabanta Universal przechodzi wszelkie oczekiwania. Przez otwarcie szerokich tylnych drzwi w górę i przechylenie tylnego siedzenia powiększa się pojemność bagażnika z 450 do 1400 litrow.





Nowoskonstruowane ogrzewanie z kształtki rurowej jest dodatkowym źródłem ciepła, które bardzo szybko rozprzestrzenia przyjemną temperaturę we wnętrzu samochodu. Dopływ zimnego i ciepłego powietrza da się indywidualnie regulować poprzez komorę mieszalnika.



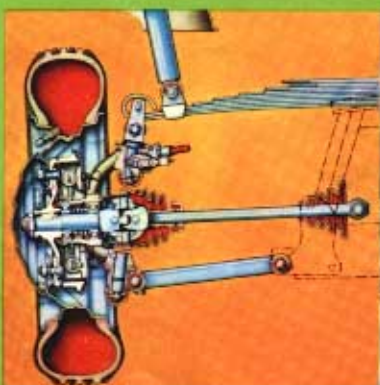
Przez tankowanie paliwa mieszanego w stosunku 50:1 osiąga się zmniejszenie gazów spalinowych. Zmniejszenie można było uzyskać przez igielkowe ułożyskowanie sworzni tłokowych w wale korbowym.



Układ hamulcowy Trabanta wyposażony jest w automatyczne urządzenie regulujące, nie wymaga konserwacji i zapewnia równomierne działanie hamowania na wszystkie koła nie powodując opuszczenie toru jazdy, a więc i tutaj bezpieczeństwo jest nadal najważniejszym nakazem.



Trabant doskonale nadaje się ze względu na jego pokrycie z utwardzonego termicznie tworzywa, do „garażowania” na wolnym powietrzu, ponieważ pokrycie jest absolutnie odporne na korozję. Wszystkie wrażliwe na działanie korozji części w Trabancie są starannie chronione. Konserwacja pustych przestrzeni podwyższa jeszcze trwałość grupy elementów nośnych.



Fotografia zrobiona w czasie Rallye ukazuje jego nadzwyczajną stateczność na zakręcie, świetne prowadzenie boczne i trzymanie się na torze. Rezultaty te można było osiągnąć przez indywidualne zawieszenie kół i zabudowanie w samochodzie z przodu i z tyłu resorów piórowych poprzecznych.

## Dane techniczne

Doskonały dwucylindrowy silnik dwusuwowy z rozrzędem suwakiem obrotowym i ogólną pojemnością cylindrów wynoszącą 594,5 cm<sup>3</sup> osiąga moc maksymalną 26 KM wg DIN (19,1 kW) przy obrotach na minutę 4200. Maksymalny moment obrotowy wynosi 5,5 kGm przy 3000 obrotach na minutę. Współczynnik składu mieszanki olejenia mieszankowego świeżym olejem wynosi 1:50. Chłodzenie silnika odbywa się przez dmuchawę powietrza chłodzącego napędzaną paskiem klinowym przez wał korbowy. Za pomocą sprzęgła ze spęzyną tarczową przenosi się siłę napędową na przekładnię czterobiegową całkowicie zsynchronizowaną Bieg jałowy na 4 biegu. Dźwazek zmiany biegów przy kolumnie kierownicy zapewnia prostą obsługę.

## Przełożenie przekładni:

I.	II.	III.	IV.	R.
4.08	2.32	1.52	1.103	3.83

Napęd na koła przednie przez stożkowy mechanizm różnicowy i wały przegubowe nadaje trabantowi 601 doskonałą stabilność jazdy. Samonośne nadwozie posiada zespane uźebrowanie z płytą ramową i z częściami zewnętrznymi z duroplastu. Trabant 601 posiada niezależne zawieszenie kół przednich na wahaczach poprzecznych i poprzecznym resorze piórowym i niezależne zawieszenie kół tylnych na ramionach wahaczy i poprzecznym resorze piórowym działającym progresywnie. Spokojne położenie na drodze zapewniają działające podwojnie amortyzatory teleskopowe z przodu i z tyłu. Siły kierujące

przynoszone są przez przekładnię kierowniczą zębątkową i dźwazek kierownicy poprzeczny nie wymagający konserwacji. Hamulec nożny hydrauliczny działa na wszystkie 4 koła. Działający mechanicznie hamulec ręczny działa na koła tyne. Ogumienie: 5,20 względnie 145 SR 13. Rozstaw osi: 2020 mm. Rozstaw kół przednich/tylnych: 1206/1255 mm. Średnica koła skrętu: 10 m. Wymiary zewnętrzne: 3555x1505x1440 mm (un versal 3560x1510x1470 mm). Ciężar własny samochodu: 615 kg (650 kg). Dopuszczalne obciążenie: 385 kg (390 kg). Szybkość maksymalna: 100 km/godz. Zużycie paliwa w zależności od sposobu jazdy 7-9 l. Zbiornik paliwa 26 l.

Zastrzeżenie prawa dokonywania zmian i ulepszeń.



**VEB  
SACHSENRING  
Automobilwerke  
Zwickau-DDR**

Experteur:



**TRANSPORTMASCHINEN EXPORT-IMPORT**  
VOLKSEIGENER AUSSENHANDELSBETRIEB · DDR 100 BERLIN



Okazało się że wypróbowane przez nas i z myślą o Was docelowo i wygodnie zabudowane szczegóły takie, jak pas bezpieczeństwa dający się obsłużyć jedną ręką, migająca lampa ostrzegawcza, przestony

przeciwstłoneczne i oświetlenie wnętrza, są bardzo pożyteczne. Tablica rozdzielcza w wariantach „S” i de luxe” obramowana jest spienionym poliuretanem, nad którą znajduje się półka z prasowanego materiału

filcowego obejmująca całą szerokość samochodu. Są to szczegóły, w które nie każdy seryjnie wyprodukowany samochód małowitrazowy jest wyposażony.

