

Das Röntgenbild des Saporoshez läßt die Anlenkung der hinteren Schräglenker erkennen. 1 – Luftfilter, 2 – Vergaser, 3 – Zündspule, 4 – Luftaustritt, 5 – Gebläse, 6 – Öleinfüllstutzen, 7 – Verteiler, 8 – Antriebsriemenscheibe mit Zentrifuge, 9 – Benzinpumpe, 10 – Zylinderkopf, 11 – Auspuffschalldämpfer, 12 – Anlasser, 13 – Motoraufhängung, 14 – Getriebe und Achsantrieb, 15 – Achswelle, 16 – Bremstrommel, 17 – Feder, 18 – Stoßdämpfer, 19 – Schräglenker, 20 – Schaltgestänge, 21 – Hauptbremszylinder, 22 – Lenkgetriebe, 23 – Vorderachse, 24 – Batterie, 25 – Stoßdämpfer, 26 – Bremstrommel, 27 – Benzintank.

DER ANHÄNGER AM SAPOROSHEZ

Wir haben in der letzten Zeit einige Anfragen von Saporoshez-Fahrern erhalten, warum am Saporoshez kein leichter Anhänger angehängt werden darf. Im Gegensatz zu anderen Pkw wird das gerade beim Saporoshez als wesentlicher Nachteil empfunden, weil der Wagen einen derart kleinen Gepäckraum hat, in dem sich lediglich einige Taschen unterbringen lassen. Wir wandten uns mit dieser Frage an die KTA Dresden, sie teilte uns folgendes mit:

„Mit Ihrem Schreiben vom 28. 2. 1968 bitten Sie uns, Ihnen mitzuteilen, ob für den Pkw Saporoshez die Mitführung eines Anhängers genehmigt wird. Dazu teilen wir Ihnen mit, daß die Mitführung eines Anhängers hinter dem Pkw Saporoshez vom Hersteller des Pkw abgelehnt wird. In der uns vorliegenden Stellungnahme des Herstellers wird ausgeführt, daß die konstruktive Auslegung des Fahrzeuges den erhöhten Beanspruchungen des Anhängerbetriebes nicht gewachsen ist. Diese Mitteilung haben wir bereits vor Import des Fahrzeuges vom Hersteller eingeholt, da es für uns eine wichtige Angabe im Typschein darstellt. Formal nach der StVZO § 48 ist die Festlegung der zulässigen Anhängermasse möglich, jedoch ist die Zustimmung des Her-

stellers über die zulässige Anhängermasse für uns bindend. Da der Hersteller die Mitführung eines Anhängers generell ablehnt, ist es uns nicht möglich, eine andere Festlegung zu treffen. Wir bedauern, Ihnen leider keine andere Auskunft geben zu können.

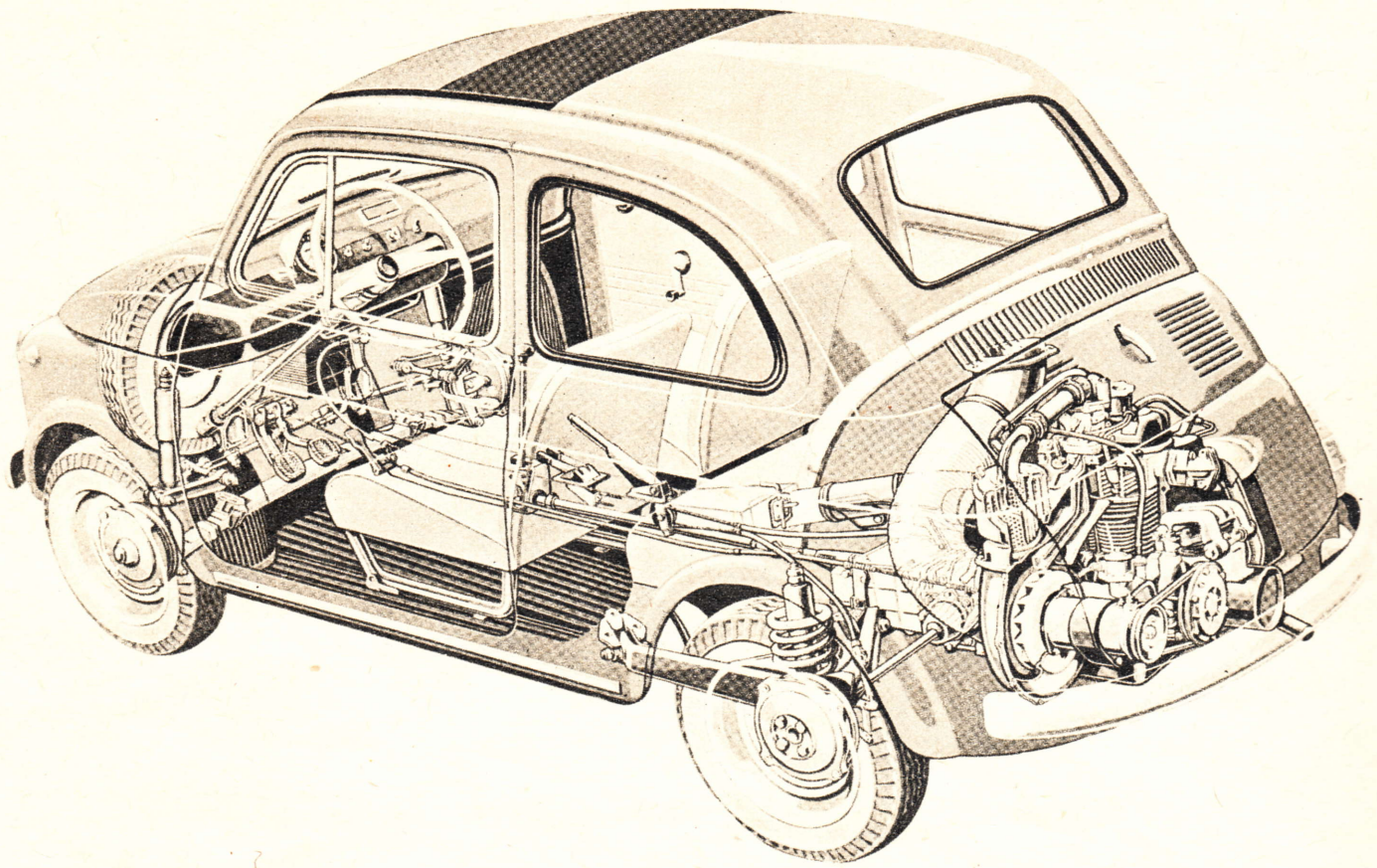
Vielleicht ist es zweckmäßig, die Interessenten darauf aufmerksam zu machen, daß für den Pkw Saporoshez eine zulässige Dachlast von 40 kg zugestanden wird.

**Kraftfahrzeugtechnische Anstalt
Abteilung Prüfwesen**

Wie wir inzwischen erfahren, wurden im Herstellerwerk noch keinerlei Versuche mit Anhängern durchgeführt, denn in der Sowjetunion steht diese Frage überhaupt nicht zur Debatte. Bei uns ist es aber seit Jahren üblich, auch an Pkw einen leichten Einachs-Anhänger mitzuführen, sei es um größere Gegenstände zu transportieren oder um das Campinggepäck oder auch ein Boot an den Urlaubsort zu bringen. Deshalb ist es uns unverständlich, daß es der KTA, die für die Typprüfung des Wagens verantwortlich ist, nicht möglich sein sollte, gemeinsam mit dem Hersteller eine entsprechende Zulassung zu erwirken.

Es ist bekannt, daß der Saporoshez sich in seinen konstruktiven Details weitgehend an den Fiat 600 anlehnt. (Hierauf hat z. B. die „Kraftfahrzeugtechnik“ in ihrem Testbericht über den Saporoshez im Heft 8/1966 ausführlich hingewiesen.) Er ist sogar noch stabiler und robuster gebaut wie der Vergleich zwischen den Leermassen der beiden Wagen (Fiat 600 615 kg, Saporoshez 665 kg) vermuten läßt. Für den Fiat 600 wird eine zulässige Anhängermasse von 330 kg angegeben, während die Anhängermasse für den Saporoshez gleich null ist. Die Anordnung des Triebwerkes im Heck und die Führung der Hinterräder an Schräglenkern ist beim Saporoshez die gleiche wie beim Fiat 600. Auch die Anlenkpunkte der Schräglenker an der Karosserie sind bei beiden Wagen nahezu identisch. Wir können uns nicht vorstellen, daß der Fiat 600 mit der gleichen konstruktiven Auslegung den erhöhten Beanspruchungen des Anhängerbetriebes gewachsen ist und der Saporoshez nicht. Im Gegenteil, der Saporoshez hat gegenüber dem Fiat noch günstigere Voraussetzungen. Sein Vierzylinder-V-Motor hat einen Hubraum von 887 cm³, der Vierzylinder-Reihenmotor des Fiat 600 D hat nur 767 cm³ Hubraum. Der Fiat hat auch kleinere Reifen 5.20-12, während der Saporoshez mit der Dimension 5.20-13 ausgerüstet ist.

Im Vergleich zum Trabant, für den eine Anhängermasse von insgesamt 280 kg zugelassen ist, kann man den Saporoshez beinahe als kleinen „Traktor“ bezeichnen. Beim Trabant sind jedenfalls die konstruktiven Voraussetzungen für den Anhängerbetrieb nicht nur auf Grund des kleineren Motors (500 bzw. 600 cm³), sondern auch auf Grund der teilweise aus



Duroplast bestehenden Karosserie wesentlich ungünstiger als beim Saporoshez. Hinzu kommt noch, daß man beim Saporoshez mit der Anhängerkupplung direkt an die Stellen herankommt, bei denen die Reaktionskräfte beim Beschleunigen bzw. Bremsen auftreten: Beim Trabant dagegen liegt das gesamte Triebwerk vorn auf einem Hilfsrahmen, der mit der Karosserie nur durch zwei Dreischrauben-Flansche verbunden ist.

Man kann es den Saporoshez-Fahrern deshalb nicht verdenken, wenn sie nicht einsehen, daß der gleiche Anhänger, der dem Trabant nichts ausmacht, den robusteren und stärkeren Saporoshez überbeanspruchen soll. Es gibt darüber hinaus noch wesentlich kleinere, schwächere und leichtere Wagen, die mit einem Anhänger fahren dürfen, dessen Gesamtmasse sich natürlich nach dem Zugfahrzeug richtet. Die Tabelle enthält einige Beispiele, die wir nach den Angaben der Hersteller bzw. entsprechend den Autotypenblättern des Verbandes der Automobilindustrie e. V. Frankfurt/Main, zusammengestellt haben.

Selbst das winzige Goggomobil mit 250 cm³, 300 cm³ und 400 cm³ Hubraum ist in dieser Liste enthalten.

Wir führen diese Vergleiche nur deshalb an, weil wir der Meinung sind, daß es der KTA unter Hinweis darauf möglich sein sollte, gemeinsam mit dem Hersteller auch für den Saporoshez den Anhängerbetrieb zuzulassen, denn eine technische Begründung für die Ablehnung gibt es unseres Erachtens nicht. Man sollte in diesem Zusammenhang auch daran denken, daß es zweifellos viele Saporoshez-Fahrer gibt, die genau wie die Trabant-Fahrer mit ihrer Familie das verlängerte Wochenende ausnutzen und zum Camping fahren möchten, vom Urlaub ganz zu schweigen. Für das Camping- bzw. Urlaubsgepäck dürften jedoch der kleine Gepäckraum und auch die zugestandene Dachlast von 40 kg nicht immer ausreichen.

In diesem Fall müßte damit gerechnet werden, daß doch der Versuch unternommen wird, jedes Fleckchen im Wagen auszunutzen, um alles Gepäck unterzubringen. Daraus können

Die Hinterachse des Fiat, Radführung an Schräglenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer ist im Prinzip genauso aufgebaut wie die des Saporoshez. Das Röntgenbild zeigt den Fiat 500, der jedoch in Karosserie und Fahrwerk konstruktiv dem 600er entspricht.

– ungewollt – Überlastungen resultieren, die den Wagen viel höher beanspruchen als ein Anhänger. Nicht zuletzt können dabei auch ernste Gefährdungen der Verkehrssicherheit entstehen, die unter Umständen zum Unfall führen. Mit einer angemessenen Anhängermasse, die in der Größenordnung der für den Trabant zulässigen liegen könnte, würde man dem Transportbedürfnis für Freizeit, Wochenende und Camping Rechnung tragen, wobei ein solcher Hängerzug zweifellos verkehrssicherer ist als ein Wagen, dessen Schwerpunkt durch maximale Ausnutzung der zulässigen Belastung auf dem Dachgepäckträger wesentlich höher liegt. Das Fahrverhalten wird dadurch insbesondere in den Kurven negativ beeinflusst.

Zulässige Anhängermasse verschiedener Pkw-Typen

Typ	Hubraum cm ³	Leistung PS	Motor- Bauart	Angetriebene Räder	Länge × Breite mm	Leermasse kg	Anhängermasse kg
Goggomobil	247/296/395	13,6/15/18,5	2-Zyl.-Zweitakt	Hinterräder	2900 × 1280	415	245
Trabant 601	594,5	23	2-Zyl.-Zweitakt	Vorderräder	3555 × 1504	615	280
Citroen 3 CV	597	21	2-Zyl.-Viertakt	Vorderräder	3860 × 1480	620	250
NSU Prinz 4	598	30	2-Zyl.-Viertakt	Hinterräder	3440 × 1490	555	290
Fiat 600 D	767	32 (SAE)	4-Zyl.-Viertakt	Hinterräder	3295 × 1380	615	330
DAF 44	844	34	2-Zyl.-Viertakt	Hinterräder	3850 × 1540	730	450
Renault R 4	845	27	4-Zyl.-Viertakt	Vorderräder	3650 × 1485	615	300
Saporoshez 965 A	887	27	4-Zyl.-Viertakt	Hinterräder	3330 × 1395	665	–
Simca 1000	944	50 (SAE)	4-Zyl.-Viertakt	Hinterräder	3800 × 1485	730	400
Renault R 8	956	41	4-Zyl.-Viertakt	Hinterräder	3995 × 1490	755	350
Skoda 1000 MB	988	42	4-Zyl.-Viertakt	Hinterräder	4170 × 1620	760	350
Wartburg 353	991	45	3-Zyl.-Zweitakt	Vorderräder	4250 × 1594	910	500
Ford 12 M	1183	40	4-Zyl.-Viertakt	Vorderräder	4248 × 1594	845	400
VW 1200 A	1192	34	4-Zyl.-Viertakt	Hinterräder	4070 × 1540	820	400