

Mit dem QEM-Junior
über die Transfagaras
Selber tanken!?



UNSER TEST

Sicht nach hinten bietet sich dem Fahrer, solange die Scheiben sauber sind. Ohne zwei verlängerte Außenspiegel kommt man beim fast 2000 mm breiten QEK-Junior aber nicht aus!



Wohnanhänger QEK-Junior

am Trabant 601 Universal

vom VEB Qualitäts-und Edelstahlkombinat

Nicht immer bietet sich die Gelegenheit, einem Wohnanhänger-Gespann das Letzte abzuverlangen. Die Einsatzbedingungen, unter denen wir das derzeit wohl originellste und interessanteste Gespann erprobten, konnten aber nicht härter sein.

Zur Sache: Wir hängten den Wohnanhänger QEK-Junior an einen Trabant 601 Universal (26 PS), der schon 40 000 km „in der Kurbelwelle“ hatte, und bewältigten damit innerhalb von reichlich drei Wochen eine Strecke von 5300 km. Die Fahrt führte von Berlin über die CSSR, Ungarn und Rumänien an die bulgarische Schwarzmeerküste. Höhenzüge wurden ganz bewußt nicht ausgelassen, obwohl wir eigentlich – im Gegensatz zu manchen Motortouristen, die uns warnen – vor den Bergen von vornherein weniger Angst hatten als vor Seiten- oder Gegenwind. Aber immerhin – wer die schotterreichen Serpentinaen der neuen rumänischen Transfagaras-Hochgebirgsstrecke kennt, wird die Torturen ahnen, die ein Trabant mit 300-kg-Wohnanhänger über sich ergehen lassen muß, ehe er oben in mehr als

2000 m Höhe ankommt! Diese vielstündige Auffahrt (70 km über viel-Schotter) von Curtea de Arges bis hinauf zum Bilea-See – meistens im 1., teilweise im 2. Gang (Steigungen über 13%) – wurde im wahrsten Sinne des Wortes zum Gipfel der Bewährungsprobe für unser Gespann. Zugwagen und Anhänger brachten auch diese Strapaze schadlos hinter sich.

Und das war dann wohl die überzeugendste Antwort auf die erste der Fragen, die uns unterwegs immer wieder gestellt wurden, nämlich: „Trabant und QEK-Junior – geht denn das überhaupt?“ – Ja, es geht, und sogar viel besser, als wir noch auf den ersten Autobahnkilometern von Berlin nach Dresden glaubten. Doch zu den Fahrleistungen unseres Gespanns später.

Grundsätzliches zum QEK-Junior

Seit etwa anderthalb Jahren befassen sich zwei Betriebe des Qualitäts- und Edelstahlkombinats, der VEB Maxhütte (Zweigbetrieb

Schmiedefeld/Neuhaus) und das Stammwerk Stahl- und Walzwerk „Wilhelm Florin“ in Hennigsdorf, gemeinsam mit dem Bau eines Wohnanhängers. Sein Fahrgestell entsteht in Hennigsdorf, in Schmiedefeld wird es mit dem Aufbau und der Inneneinrichtung komplettiert.

Grundanliegen der Schöpfer des QEK-Junior war es, einen leichten, geräumigen und formschönen Wohnanhänger für den Trabant zu entwickeln. Diese Initiative findet die Anerkennung der großen Trabantfahrerschar, für die es wegen der begrenzten zulässigen Anhängermasse (280 kg, bzw. 300 kg bei Wagen mit Duplexbremse) ja bisher nur den von der PGH Heimstolz in Weferlingen gebauten LC 9-200 (siehe D. Dt. Str. 8/71) gab. Er ist seit Jahren im Angebot, auch nur nach längerer Wartezeit erhältlich, für Familien mit Kindern aber zu klein.

Mit dem QEK-Junior entstand ein Wohnanhänger, dessen prinzipielle Konzeption Trabantfahrer-Vorstellungen offensichtlich ganz genau trifft. Das bestätigen jedenfalls die Urteile derjenigen Interessenten, die unseren Testanhänger unter die Lupe nahmen. Daß man den Junior heute noch sehr selten am Trabant sieht (wir entdeckten ihn in Bulgarien nur einmal am Shiguli, am Wartburg und Polski-Fiat), liegt an der geringen Stückzahl, in der der Anhänger erst gebaut wurde. Mehr als 1000 Exemplare dürften es bisher nicht sein.

Wir haben uns angesehen, wo und wie der QEK-Junior gebaut wird. Voraussetzungen für eine Produktion in großem Umfange bieten die derzeitigen Schmiedefelder Anlagen nicht. Sicher hatten und haben die Schöpfer des Junior auch gar nicht vor, mit ihm den Markt zu erobern. Aber wenn nun einmal ein so enormer Bedarf an diesem leichten Anhänger angemeldet wird (die IFA-Filialen können ein Lied davon singen!), dann sollte das in der Erzeugnisgruppe unbedingt und schnell Veranlassung sein, eine zusätzliche Produktionskapazität zu suchen. Sicher spielt der Preis des QEK-Junior (6600 M, mit Vorzelt 7040 M) eine Rolle bei der Entscheidung vieler seiner Besteller, deren Zugwagen ebenso einen Bastei (14 000 M) verkraften würde. Aber auch das gute Verhältnis zwischen seiner Eigenmasse (300 kg) und seine Nutzmasse (100 kg) macht den Junior attraktiv. Solche Vorteile lassen über manche Komforteinbuße (im Vergleich zu den mehr als doppelt so teuren Wohnanhängern) hinwegsehen.

Fahrgestell und Aufbau

Das Junior-Fahrgestell besteht aus einem Zentralrohrrahmen mit langen Dreiecklenkern und Schraubenfedern, die die Führung bzw. Abstützung der Räder (Trabant-Felgen mit schlauchlosen Diagonalreifen

der Abmessung 5.20 x 13) übernehmen. Hydraulische Teleskopstoßdämpfer sorgen für ständigen Bodenkontakt der Räder, und ein Endlagenpuffer innerhalb der Schraubenfedern fängt eventuelle harte Durchschläge ab.

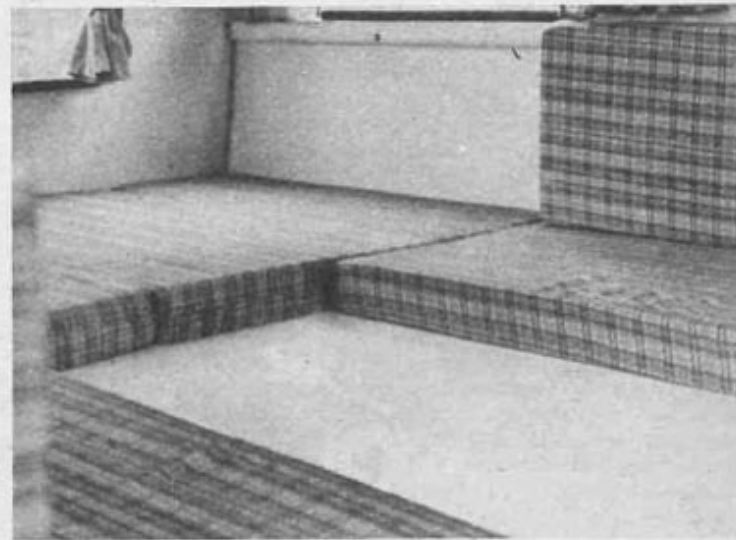
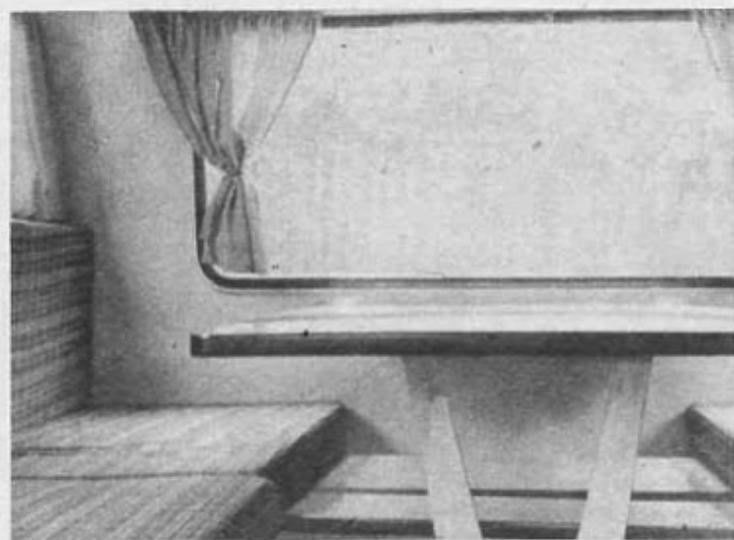
Zwei Leichtprofiltraversen aus abgekantetem Tiefziehblech verlaufen im vorderen, zwei im hinteren Teil des Fahrgestells quer zum zentralen Zugrohr und geben der Bodenplatte Halt. Um im sogenannten Arbeitsbereich des Anhängers (Ein- und Ausstiegsgang) ausreichende Stehhöhe zu gewinnen, wurde dort ein Blechkasten eingeschraubt, der – von außen zwar zu sehen – die Linienführung des Anhängers nicht stört, aber leider seine Bodenfreiheit reduziert. Auf unwegsamem Campingplatzgelände oder bei der Fahrt über Straßenbauabschnitte mit Mondlandschaftscharakter verpaßt man diesem Kasten leicht eine Beule.

Der versenkt angebrachte Blechkasten bringt es mit sich, daß in seinem Bereich das zentrale Zugrohr (Deichsel) sichtbar wird. Es ist zwar mit einer Blechkappe verkleidet, bildet aber eben im Fußraum des Arbeitsbereiches einen Stolpersteg. Nach wenigen Tagen Gewöhnung an diesen knöchelhohen „Raumteiler“ empfanden wir ihn jedoch als völlig normal und ungefährlich.

Der Aufbau des Anhängers und die Inneneinrichtung bestehen aus glasfaserverstärkten Polyesterteilen, die miteinander verklebt wurden. Um den großflächigen Seitenteilen, dem Dach und zum Beispiel auch den Sitzbänken die notwendige Stabilität zu verschaffen, wurden Sicken eingearbeitet, die gleichzeitig gestalterische Funktionen übernehmen. Überhaupt bot der Einsatz von glasfaserverstärktem Polyester bei der Formgestaltung Möglichkeiten, um die andere Wohnanhänger-Konstrukteure die Schöpfer des Junior sicher beneiden. Augenfälliges Beispiel für eine ausgesprochen harmonische, glattflächige und zweckmäßige Formgebung bzw. Linienführung ist der Türbereich. Auch sonst bescheinigen wir dem QEK-Junior einen Aufbau, der durchweg auf den ersten Blick gefällt.

Blick nach innen

Dieses positive Urteil wird von der Raumausnutzung und -aufteilung im Inneren noch unterstrichen. Im Prospekt steht geschrieben, daß der Junior drei- bis vierköpfigen Familien Platz bietet. Es wäre nicht unbescheiden gewesen, von drei bis vier Erwachsenen zu sprechen, denn die kämen sowohl am Tage zum Essen als auch nachts zum Schlafen unter, ohne daß ein Vorzelt gebraucht würde. Theoretisch könnten am langen Klapptisch 6 bis 8 Personen Platz nehmen!



Die Tischplatte wird nur aus zwei Osen an der Heckwand ausgehakt und auf die Sitzbankkanten gelegt. So ergibt sich die durchgehende Liegefläche (Foto rechts).

mag aber für die allermeisten Käufer keinerlei Rolle spielen. Unter den allgemein üblichen Einsatzbedingungen (Camping vom Frühjahr bis zum Herbst) muß man bei größeren Unterschieden zwischen Außentemperatur und Innentemperatur mit Schwitzwasser an den Wänden und an der Decke rechnen. Uns fiel die Feuchtigkeit am meisten auf, als wir in 2000 m Höhe übernachteten und die Außentemperaturen weit unter 10 °C sanken. Längerer Betrieb des Propan-gaskochers begünstigt die Schwitzwasserbildung auch bei weniger großen Temperaturdifferenzen. In den meisten Situationen läßt sich aber zumindest das Hubdach öffnen, wenn gekocht wird, und das Türoberteil gleich neben dem Gaskocher zusätzlich aufgeklappt werden kann (falls das die Witterung zuläßt), dürfte das Kondenswasser selbst beim Zubereiten mehrgängiger Menüs zu bändigen sein.

Angenehm überrascht hat uns, daß es trotz bulgarischer Septem-ber-sonne im Anhänger nie zu warm wurde, wenn nur das Hubdach voll aufgestellt war. Beim Kochen freilich mußte unter solchen Bedingun-gen zusätzlich die Tür offengehalten werden.

Leider hatten wir keine Gelegenheit, die Vorteile eines Vorzeltes zu erproben. Unser Testanhänger war unverständlicherweise nicht mit Vorzelt zur Verfügung gestellt worden. Laut Prospekt kann gegen Aufpreis (440,-M) ein Vorzelt geliefert werden. Die Befestigungs-schiene ist am Anhänger bereits vorhanden.

Ausstattung: Plus und Minus

Trotz des wirkungsvollen Hubdaches wünschten wir uns zumindest an einer Stirnseite (Front oder Heck) ein Ausstellfenster. Die derzeit verwendeten vier Piacryl-Scheiben sind mit einer Gummieinfassung fest eingesetzt. Übrigens gefiel uns die Befestigungslösung für die vordere Übergardine gut. Schnell und sicher war das leicht schräg gestellte Frontfenster „abgedichtet“. Die Übergardine wird nur mit vier Druckknöpfen befestigt. (Druckknopfaufnahme am Anhänger jetzt nicht mehr mangelhaft angeklebt, sondern geschraubt.)

Die übrigen Übergardinen sind auf Schnur aufgezogen. Das mag manchem primitiv anmuten, bewährt sich aber besser als eine Schiene mit Haken, bei der die Endfeststeller immer erst versetzt und die Gardinen mit Geduld „zugezupft“ werden müssen.

Für das Hubdach wird ein Mückenschutz mitgeliefert, den wir auf einigen Schwarzmeer-Campingplätzen schätzen lernten. Die gaze-ähnliche „Mückengardine“ wird mit sechs Druckknöpfen über dem Hubdach befestigt.

Mit vier Schraubknebeln läßt sich das große Hubdach schräg oder waagrecht ausstellen. Vielleicht gibt es für diesen Ausstellmechanis-

mus aber noch eine elegantere, weniger zeitaufwendige Lösung. Die vier Aussteller wollen nämlich erst bedient sein! Außerdem lockern sich die Knebel auf längeren Touren. Uns begrüßten nach mehrstün-digen Fahrten bei Dunkelheit im Wageninneren ganze Insekten-schwärme. Wo die Tierchen herkamen, war uns ein Rätsel. Hatten sie im Kleiderschrank heimlich gebrütet? Längeres Suchen ließ uns ihre Einflugschneise entdecken. Sie waren vom Fahrtwind durch den winzigen Spalt am Hubdach befördert worden, den die leicht gelok-kerten Knebel freigaben. Bei kurzer Rast unterwegs empfiehlt sich ein prüfender Griff.

Die zweiteilige Tür wird mit einem Sicherheitsschloß zugehalten. Das Schloß liegt versteckt, aber die Türscharniere sind außen mit Schlitzschrauben aufgeschraubt! Einladender geht es für Langfinger sicher kaum. Die Aluminiumwinkel am Türanschnitt, hinter die sich die Schloßnase (Türoberteil) bzw. der Schnapper (Türunterteil) schie-ben sollen, verbiegen sich leicht. Sie müssen besser befestigt werden. Die geöffnete Tür läßt sich nicht arretieren. Wir banden sie mit Bind-faden fest, doch das ist ja wohl nur eine Notlösung . . .

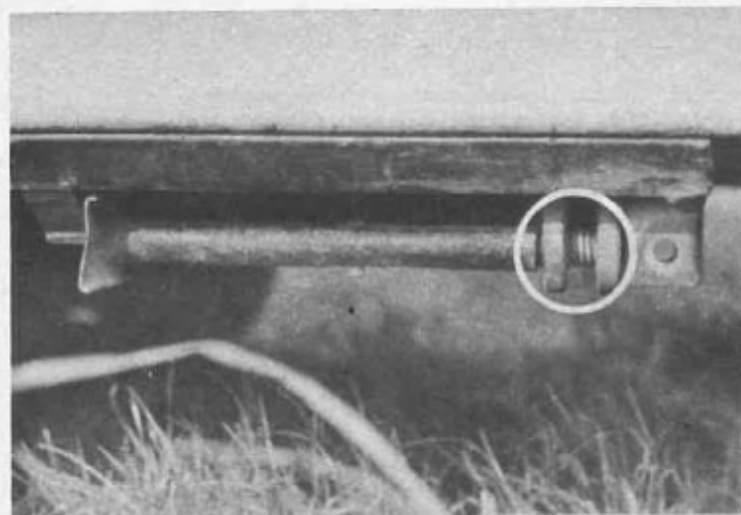
Wassereintrich

Als Ausstattungsminus verbuchen wir auch eine nackte Tatsache: den grauen Bodenansrich – ohne isolierenden Fußbodenbelag. Und da-schaffe schon das simpelste Auslegematerial eine viel wohnlichere Atmosphäre!

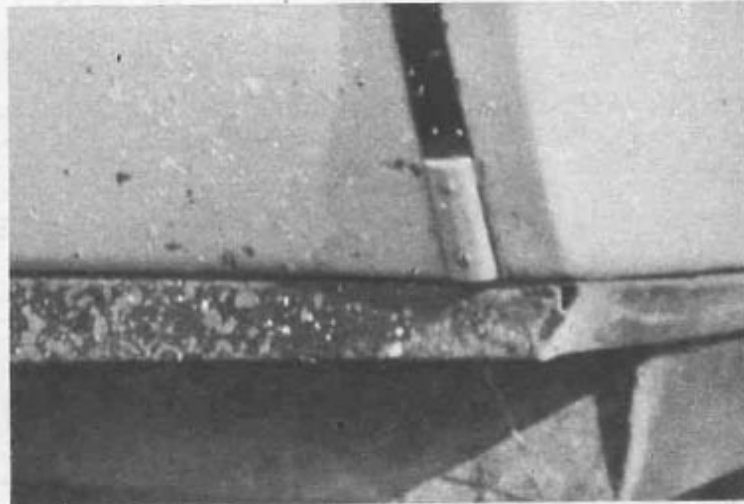
Ein heftiger Wassereintrich in unserem Testanhänger sorgte noch für einen zusätzlichen Minuspunkt. Das Schmutzwasser drang während einer Fahrt im Gewitterregen von den Radkästen aus durch einen Spalt in die versenkte Bodenwanne des Stehbereichs. Unsere ursprüngliche Annahme, daß das Wasser durch die Entlüftungs-schlitze an der hinteren Kante des Blechkastens eindringen würde, stimmte nicht. Der entdeckte Spalt war dort entstanden, wo der Blech-kasten an die vor den Rädern liegende Quertraverse stößt und mit ihr verschraubt ist. Wir machten die Anstoßstelle mit Cenusil und Wälzlagerfett wieder wasserdicht. Serienmäßig wird derartigem Was-sereintrich unterdessen vorgebeugt.

Fahreigenschaften am Trabant

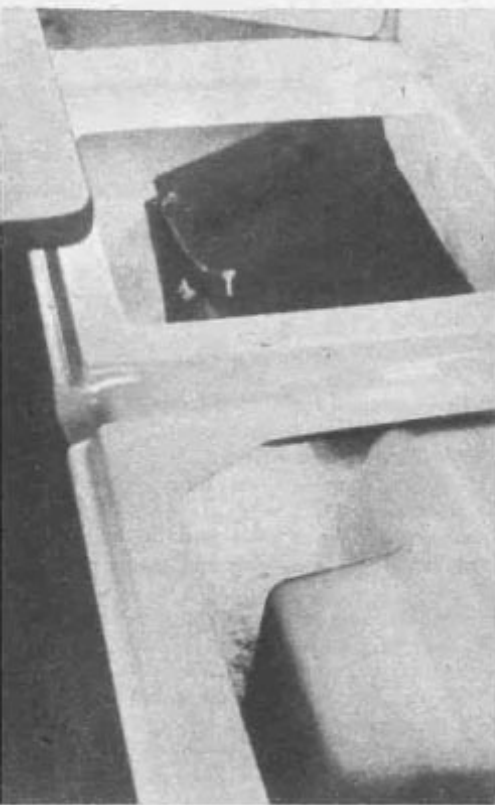
Der QEK-Junior hat eine wesentlich weichere Federung als der Tra-bant. Bodenebenheiten „schluckt“ sie hervorragend, und trotzdem bleibt die Kurvenneigung bei leerem Anhänger sehr gering. (Wie das bei Ausnutzung der Zulademöglichkeit von 100 kg) aussieht, konnten



Die Stützspindeln liegen im Spritzbereich der Räder. Rostansatz macht sie schwergängig. Wir mußten zur Rohrzange greifen, um die Schrauben drehen zu können. Stabile Kurbelstützen wie beim CT 6 oder Bastei wären praktischer.

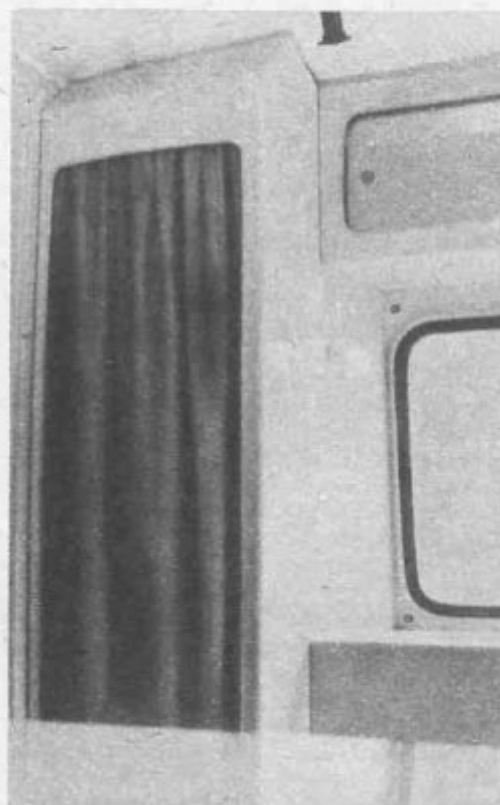


Der vordere Rahmen des Unterbaus ist lackiert, der Farbanstrich hält dem fortwährenden „Beschuß“ durch hochgewirbelte Steinchen aber nicht stand. Hier ist ein geeigneter Oberflächenschutz nötig.

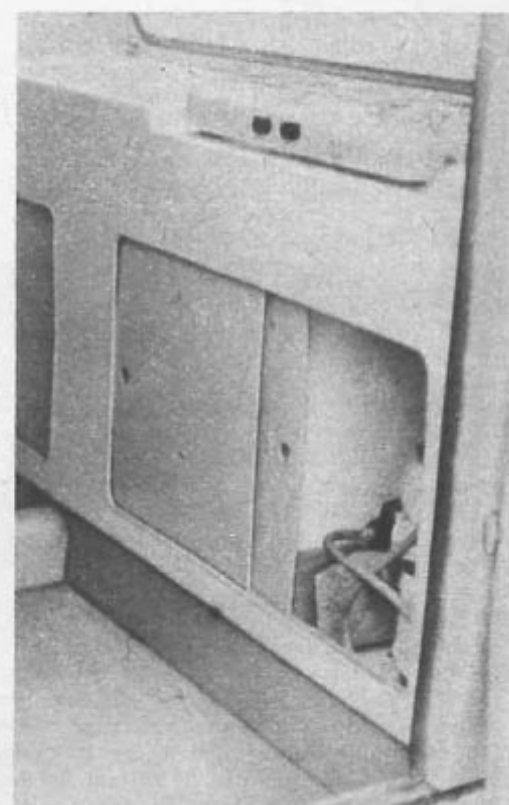


Blick in einen der beiden seitlichen Sitzbankstauräume. Vorn beansprucht der Radkasten viel Platz. Gut sichtbar ist die Kante zur Aufnahme der Tischplatte.

Hängt der Junior am Trabant, dürfen die Stauräume freilich während der Fahrt nicht genutzt werden. Alles Reisegepäck muß in den Zugwagen, solange es keinen gebremsten Junior gibt. (Gebremste Anhängemasse für Trabant mit Duplexbremse: 400 kg)



In der linken vorderen Ecke kann hinter einem Vorhang Garderobe auf die Stange gehakt werden. Die zwei Innenleuchten – eine über dem Heckfenster, eine über der Spüle (s. Foto) – spenden nur dann ausreichend Licht, wenn sie jeweils mit zwei 5-W-Solifiten bestückt werden. Eine 220-V-Installation gibt's beim QEK nicht, aber eine Handlampensteckdose für die jeweilige Bordspannung (an der Sitzbank).



Gleich am Eingang ist unten rechts die Propangasflasche untergebracht. Neben dem zweiflammigen Kocher hat links die harmonisch eingefügte Spüle Platz (deren Abflußschlauch unterwegs abfallen und verlorengehen kann, wenn man vergißt, ihn abzuziehen!). Am Fußboden ist der Mittelsteg (Deichsel) zu sehen. Unterwegs empfiehlt sich, die mittlere Tür in die Nut der äußeren einzusetzen, damit die Türen nicht aufgehen.

Bei vorbereiteter Liegefläche bleibt der gesamte sogenannte Arbeitsbereich, in dem bei geschlossenem Hubdach noch Personen bis 1,76 m normal stehen können, ohne Einschränkung nutzbar. Man kann sich also ungehindert waschen, umkleiden oder auf dem zweiflammigen Propangasherd (mit 3- oder 5-kg-Flasche) noch etwas kochen, wenn etwa zwei Drittel des Innenraumes bereits zu einer 1850 x 1880 mm großen Liegefläche verwandelt wurden.

Der Bettenbau ist von einer Person in zwei Minuten gut zu bewerkstelligen. Die Tischplatte wird lediglich aus zwei Ösen ausgehängt und zusammen mit zwei Beilagebrettchen zwischen den Sitzbänken eingepaßt. Die PUR-Schaumstoffkissen, die tagsüber als Rückenlehnen für die seitlichen Sitzbänke dienen, werden nun zusammen mit den Sitzbankkissen zur Matratze. Eine praktischere Lösung kann es wohl kaum geben.

Eventuell vorhandenes Handgepäck (Taschen, Kofferradio und dergleichen mehr), das nachts auf einer voll ausgenutzten Liegefläche keinen Platz mehr hat, kann einstweilen bequem unter der bis auf Sitzbankhöhe abgesenkten Tischplatte untergebracht werden. Praktisch wäre es, wenn die mit einem Scharnier befestigte Tischplattenstütze nach dem Wegklappen an der Plattenunterseite arretiert werden könnte.

Laut Betriebsanleitung soll „mit Liegefläche“, also nicht mit aufgestelltem Tisch gefahren werden. Wir halten das für eine Forderung, die unbegründet ist und überdies den Gebrauchswert des Anhängers einschränkt. Ein Vorteil des fest aufgebauten Wohnanhängers soll ja gerade sein, daß man bei einer Fahrpause unterwegs jederzeit vom Auto in den Anhänger umsteigen kann, um etwas zu essen oder zu trinken. Wenn dann immer erst umgebaut werden muß, wird man auf solches Umsteigen sicher lieber verzichten.

Das Verrutschen der Sitzkissen während der Fahrt ließe sich vermeiden, wenn jedes Kissen mit zwei oder vier Druckknöpfen auf dem Sperrholzdeckel des Stauraumes angedrückt werden könnte. Die bereits vorhandenen Druckknöpfe an den Lehnenkissen könnten als Muster dienen. Allerdings sollten die Druckknöpfe bzw. Lederlaschen haltbarer am Kissenbezugsstoff befestigt sein! Vielleicht könnten dem

Lehnenkissen jeweils auch zwei Druckknöpfe spendiert werden. Der jetzt vorhandene eine wird bei flotter Kurvenfahrt zu sehr beansprucht! Es reißt ihn bald aus dem Bezugsstoff heraus. Bei unserem Testanhänger war das nach insgesamt 11 000 km Fahrstrecke soweit. Nützlich wäre auch ein Feststeller für die Stauraumdeckel, damit man fürs Herausheben oder Verstauen von Dingen beide Hände frei hat. Jetzt muß eine Hand den aufgeklappten Deckel am Zuschlagen hindern. Die Stauraumausschnitte sind scharfkantig. Um Beschädigungen zum Beispiel der Federbettbezüge vorzubeugen, empfehlen wir eine Plasteinfassung wie an Schiebeschränken im Küchenbereich.

Auch in diesen Schränken wirkt noch manches unfertig. Das „Innenleben“ der Fächer und der mit einem Vorhang abgeschirmten Garderobe ist wenig begeisternd. Hier fehlt es an einem sauberen Farb-anstrich oder einer exakten Tapezierung. Statt dessen blickt man auf oberflächlich und unsauber bepinselnde Partien, die unserer Auffassung nach im Raum für die Propangasflasche (und notfalls noch im Stauraum der Sitzbänke!) zu akzeptieren sind, nicht aber in Fächern und Ablagen, wo zum Beispiel Lebensmittel, saubere Wäsche oder die Garderobe mitunter wochenlang aufbewahrt werden sollen. Hier hält der QEK-Junior leider viel weniger, als er von außen verspricht. Ein neues Anstrichsystem wurde inzwischen erprobt. Ab 1976 wird es serienmäßig angewandt. Nur individuell – also vom Käufer – dürfte dagegen vorläufig etwas zur Isolierung des Wohnanhängers zu unternehmen sein – vorausgesetzt, die zulässige Anhängemasse des Zugwagens erlaubt, den Junior schwerer zu machen.

Fehlende Isolierung

Der QEK-Junior ist derzeit der einzige in größerer Serie gebaute Wohnanhänger, dessen Aufbau völlig unisoliert ist. Von Doppelwandigkeit ganz zu schweigen. Das hat seinen Grund in erster Linie darin, daß unter allen Umständen maximal 300 kg Eigenmasse eingehalten werden sollten. Aber die fehlende Isolierung bringt zwangsläufig einige Nachteile mit sich, die man vor dem Kauf kennen sollte: Für Wintercamping ist der QEK-Junior nicht geeignet. Dieser Nachteil

UNSER TEST

wir am Trabant nicht ermitteln.) In den Geschwindigkeitsbereichen bis 80 km/h beobachteten wir kein seitliches Ausbrechen, auch nicht auf regennasser Straße. Aufsetzer, wie es sie beim Shiguli-Bastei-Gespann gab (Bodenwellen), blieben ganz aus. Die große Bodenfreiheit am Heck ist ein Plus beim Rückwärtsfahren in unebenem Gelände. Auch im Deichselbereich kam es nie zu Bodenberührung. Unsere einzige Sorge galt dem Blechkasten im Stehbereich.

Und die Fahrleistungen? Bei Windstille und natürlich erst recht bei Schiebewind wären mit dem Gespann (2 Personen und rund 80 kg Gepäck im Trabant) Geschwindigkeiten knapp über 80 km/h möglich (zulässige Geschwindigkeit für den QEK: 80 km/h!).

Der leiseste Gegen- oder Kantenwind jedoch macht dem Trabant zu schaffen. Aus dem dritten Gang kommt man dann nicht heraus, wenn man dem Motor nicht zumuten will, im vierten Gang bei niedrigen Drehzahlen zu schufteln. Das würde ihn unter Garantie ruinieren! Mit 50 bis 60 km/h im dritten Gang aber marschierte das Gespann noch beträchtliche Steigungen hinauf. Ausgesprochene Serpentinenauffahrten, die nicht mit Anlauf genommen werden konnten, sondern nur mit Zugkraft, verlangten den zweiten Gang. Ängstlichen Fahrer-Naturen fällt es aber sicher schwer, mit 40 bis 45 km/h im zweiten Gang einige Kilometer lang „zu klettern“. Anders geht es aber nicht, wenn man mit einem solchen Gespann Berg- und Paßstraßen in Angriff nimmt.

Der Kraftstoffverbrauch blieb mit 10,5 l/100 km als Durchschnittswert auf der Auslandsreise erstaunlich niedrig, denn dem Motor wurde viel abverlangt, um das eingeplante Stundenmittel von 50 km/h zu halten. Auf der Transfagaras (viel 1. Gang) und auf Autobahnstrecken (Tempo 70 bis 80) näherte sich der Verbrauch 12 l/100 km.

Das Beschleunigungsvermögen – zum Beispiel für das „Mitschwimmen“ im Großstadtverkehr von Sofia oder Budapest von Bedeutung – beeindruckte uns nicht minder: Vom Start weg waren wir in 8,2 s auf Tempo 40, in 19,2 s auf Tempo 60! Der Solo-Trabant ist nach diesen Zeiten nur etwa um 20 km/h schneller.

Die Bremsen

Wichtiger noch als das Beschleunigen ist das sichere Abbremsen eines vollbeladenen Trabant-Gespanns mit 1340 kg Gesamtmasse (beim „Universal“). Vor allem den Duplexbremsen an den Vorderrädern, die am meisten beansprucht werden, muß bei langen Abfahrten immer wieder etwas Zeit zum Abkühlen bleiben, sonst werden die Bremsen so heiß, daß die Beläge verbrennen. Wir vermieden es, das Gespann zu sehr in Schwung kommen zu lassen.

Wir befuhren unübersichtliche Gefälle Strecken deshalb stets mit eingelegetem dritten (oder auch zweiten) Gang und ließen den Motor

Technische Daten:

Gesamtlänge	3850 mm
Aufbaulänge	2900 mm
Gesamtbreite	1925 mm
Gesamthöhe (vom Erdboden an)	2000 mm (plus 70 mm bei ausgestellttem Hubdach)
Stehhöhe im geschlossenen Wagen	1783 mm
Bodenfreiheit	210 mm
Eigenmasse (Fahrgestell)	300 kg (105 kg)
zul. Gesamtmasse	400 kg
zul. Nutzmasse	100 kg

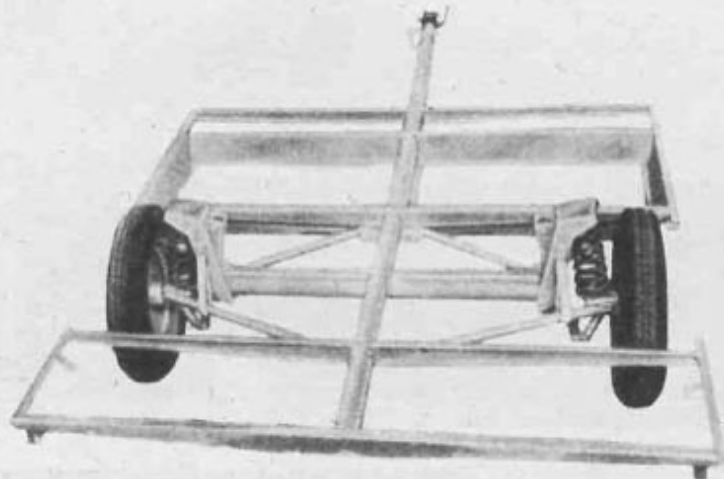
mitbremsen. Eine kräftigere Bremsung vor der Kurve oder bei anderer Veranlassung, noch langsamer zu fahren, reichte dann meist aus, um das Tempo zu drosseln.

Es gab aber auch Situationen, wo der Anhänger so sehr schob, daß wir zusätzlich zur Handbremse greifen mußten. Mit deren Unterstützung ließ sich dann eine bessere Bremswirkung erzielen. Ursache dafür ist, daß die Hinterachse des Trabant bei (durch die Fußbremse) eingeleitetem Bremsvorgang stark belastet wird (Deichsellast des Anhängers!). Die Hinterräder werden regelrecht auf die Fahrbahn gepreßt und können wesentlich höhere Bremskräfte als bei Solofahrt übertragen. Höhere Bremskräfte setzen aber höhere Anpreßkräfte bei den Bremsbacken voraus, die die für Solofahrt bemessenen hinteren Radbremszylinder nicht aufbringen. Mit der Handbremse lassen sich die Anpreßkräfte erhöhen, und die Bremswirkung nimmt in diesem Sonderfall zu, ohne daß die Hinterräder blockieren.

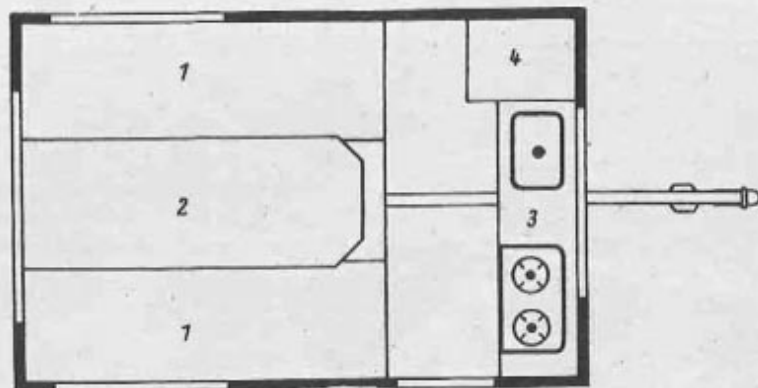
Doch solche Bremspraxis kann nur ein Rettungsanker in besonders brenzlichen Situationen sein. Eine Auflaufbremse für den QEK-Junior würden wir begrüßen.

Wir hoffen, daß unsere Erfahrungen mit diesem Gespann Trabantbesitzern die Entscheidung erleichtern können, ob sie sich einen QEK-Junior zulegen wollen oder nicht. Wie schnell Interessenten dann zu einem Junior kommen, wird davon abhängen, ob sich die Fertigungskapazität vergrößern läßt.

Wolfram Riedel



Das Fahrgestell des QEK-Junior



Grundriß: 1 – Sitzfläche (darunter Stauräume),
2 – Tisch
3 – Küche mit Kocher, Spüle und Schiebeschrank
darunter und über dem Frontfenster.
4 – Garderobe