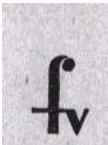


Betriebsanleitung

für den Personenkraftwagen

„TRABANT“

Mit 91 Bildern 13., verbesserte Auflage



VEB FACHBUCHVERLAG LEIPZIG 1963

Der Personenkraftwagen „Trabant“ ist ein Erzeugnis des VEB SACHSENRING Automobilwerke Zwickau

Diese Betriebsanleitung wurde von einem Kollektiv des Kundendienstes des Herstellerwerkes verfaßt.

Der VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau behält sich technische und aus fabrikatorischen Gründen bedingte Änderungen, in der Serienfertigung jederzeit vor. Ansprüche, gleich welcher Art, können aus dieser Betriebsanleitung nicht hergeleitet werden.

Redaktionsschluß 15.12.1962

Alle Rechte vorbehalten • VEB Fachbuchverlag Leipzig Satz und Druck: VEB Fachbuchdruck Naumburg (Saale)
IV/36/14 KG3/30/63

Verehrter „Trabant“-Fahrer,

in Ihrem Interesse liegt es, wenn Sie diese Betriebsanleitung nicht ungelesen zur Seite legen, sondern sich eingehend damit vertraut machen. Ihr neuer Wagen mit seinem verpflichtenden Namen soll Ihnen Ihr treuer Begleiter sein. Diese Treue aber kann Ihr

„Trabant“ nur halten, wenn Sie ihm die notwendige Pflege angedeihen lassen. Wir wollen Ihnen mit der vorliegenden Betriebsanleitung Helfer und Berater sein. Die Anwendung des Ihnen damit vermittelten Wissens erspart Ihnen Zeit, Ärger und Geld. Sie haben Freude an Ihrem „Trabant“ und brauchen nicht unnötigerweise Stunden in Reparaturwerkstätten zu verbringen.

Darüber hinaus stellt Ihnen **zur** fachmännischen Beratung unsere gut ge- schulte Kundendienstorganisation zur Verfügung. In dem Ihnen übergebenen Sonderdruck



-Kundendienst-Werkstätten

finden Sie diese verzeichnet. An diese Werkstätten, die durch



-Schild gekennzeichnet sind, wollen Sie sich in allen Ihren Wagen betreffenden Fragen wenden.

Diese Werkstätten sind auf alle anfallenden Arbeiten bestens geschult. Erfahrene Fachkräfte und rationelle Arbeitsmethoden bieten Ihnen Gewähr für gute und fachmännische Bedienung.

In Ihrem Interesse wollen Sie beachten, daß die Überprüfungsarbeiten laut

Durchprüfungsheft und evtl. notwendige Garantiewerke während des

Garantiezeitraums nur von den verzeichneten Kundendienstwerkstätten ausgeführt werden dürfen, andernfalls geben Ihnen Garantieanspruchsrechte verloren.

Nochmals gute Fahrt wünscht
VEB SACHSENRING Automobilwerke Zwickau

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Beschreibung	10
Technische Daten	12

2.1. Motor	12
2.1.1. Allgemeines	12
2.1.2. Kühlung	12
2.1.3. Vergaser	12
2.2. Triebwerk	13
2.2.1. Kupplung	13
2.2.2. Wechselgetriebe.....	13
3. Elektrische Anlage	13
2.3.1. Zündung	13
2.3.2. Lichtmaschine	13
2.3.3. Anlasser	14
2.3.4. Batterie	14
2.3.5. Sicherungen	14
2.3.6. Glühlampenbestückung	14
2.4. Fahrwerk	14
2.4.1. Rahmen	14
2.4.2. Vorderachse	14
2.4.3. Hinterachse	15
2.4.4. Lenkung	15
2.4.5. Bremsen	15
2.4.6. Räder	15
2.4.7. Kraftstoffbehälter	15
2.5. Aufbau	15
2.5.1. Hauptabmessungen	16
2.5.2. Massen	16
2.6. Leistungen	16
3. Bedienungsanleitung	18
3.1. Vorbereitung zur Fahrt	18
3.1.1. Motorhaube öffnen	18
3.1.2. Kraftstoff Vorrat prüfen	19
3.1.3. Bereifung prüfen	19
3.1.4. Elektrische Anlage prüfen	20
3.1.5. Bremsen und Lenkung prüfen	20

3.2.	Inbetriebnahme	21
3.2.1.	Kraftstoffhahn öffnen	21
3.2.2.	Schalthebel in Leerlaufstellung bringen	21
3.2.3.	Motor anlassen	21
3.2.3.1.	Bei kaltem Motor	22
3.2.3.2.	Bei warmem Motor	22
3.2.4.	Anfahren	22
3.2.5.	Schalten	22
3.2.6.	Bremsen	24
3.2.7.	Anhalten	24
3.2.8.	Freilauf'	25
3.2.9.	Ratschläge für das Einfahren	25
3.2.10.	Fahrpraxis	25
3.2.11.	Bedienung der Heizungs- und Belüftungseinrichtung ...	27
3.2.11.1.	Sommerbetrieb	27
3.2.11.2.	Winterbetrieb	27
3.2.11.3.	Luftregulierung	27
3.2.12.	Verstellmöglichkeit der Vordersitze	28
3.2.13.	Kofferraum	29
3.2.14.	Umbau der hinteren Sitze beim Kombi	29
3.2.15.	Kombi mit Schiebedach und Liegesitzen (Campingaustattung) .	29
3.2.15.1.	Schiebedach	29
3.2.15.2.	Liegesitze	30
3.2.16.	Innenbeleuchtung	31
4.	Pflege und Wartung	32
4.1.	Pflegearbeiten	32
4.1.1.	Fahrwerkspflege	32
4.1.2.	Reifenpflege	32
4.1.3.	Radwechsel	33
4.1.4.	Karosseriepflge	34
4.1.4.1.	Waschen	34
4.1.4.2.	Konservieren	35
4.1.4.3.	Polieren	35
4.1.4.4.	Entfernen von Teerflecken	35
4.1.4.5.	Reinigen der Polster	36
4.1.4.6.	Pflege der blanken Teile	36
4.1.4.7.	Reinigen der Scheiben	36
4.1.4-8.	Reinigen der Armaturentafel	36
4.2	Wartungsarbeiten	37
4.2.1.	Luftfilter reinigen	37

4.2.2.	Kraftstofffilter reinigen	37
4.2.3.	Vergaser reinigen	38
4.2.4.	Vergaser einstellen	38
4.2.5.	Zündkerzen prüfen	39
4.2.6.	Zündung einstellen	40
4.2.7.	Keilriemen spannen	41
4.2.8.	Keilriemen wechseln	42
4.2.9.	Bremse entlüften	42
4.2.10.	Fußbremse nachstellen	44
4.2.11.	Handbremse nachstellen	45
4.2.12.	Kupplung nachstellen	45
4.2.13.	Öl im Getriebe wechseln	45
4.2.14.	Sicherungen auswechseln	45
4.2.15.	Scheinwerfer einstellen	46
4.2.16.	Batterie prüfen	47
4.2.17.	Motorhaube bei gerissenem Seilzug öffnen	48
4.2.18.	Kofferraumklappe bei gerissenem Seilzug öffnen	48
4.2.19.	Kappe für Schlußleuchte abnehmen	48
4.2.20.	Reparatur von schlauchlosen Reifen ohne Demontage des Reifens . .	48
4.2.21.	Zusammenstellung der Wartungsarbeiten	50
5.	Ratgeber	51
6.1.	Ladekontrollleuchte brennt bei eingeschalteter Zündung nicht	51
5.2.	Anlasser zieht den Motor nicht durch	51
5.3.	Motor springt nicht an	51
5.4.	Bei abgenommenem Kerzenkabel springt bei Betätigung des Anlassers kein Funke über .	51
5.5.	Funke springt vom Kabel nach Masse über, an der Kerze ist aber kein Funke	52
5.6.	Motor ist durch Zuschalten des Startvergasers bei warmem Motor „er-soffen“	52
5.7.	Ladekontrolle verlischt nicht; wenn der Motor über Leerlauf hinaus beschleunigt wird	52
5.8.	Motor bleibt plötzlich stehen	53
5.9.	Motor erhitzt, sich übermäßig	53
5.10.	Motor läuft unregelmäßig	53
5.11.	Motor hat zu hohen Kraftstoffverbrauch . . .	54
5.12.	Windleitscheibe ist schwer zu verstellen oder geht zu leicht	54
Anhang		55
Verzeichnis der Bilder		57

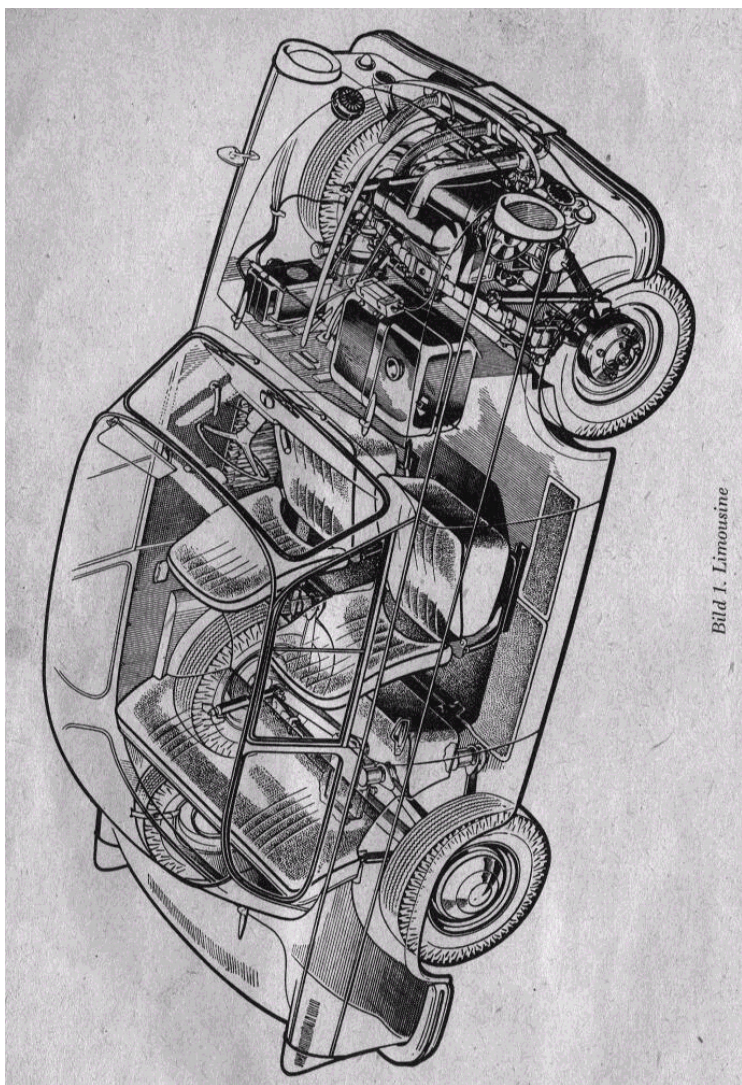


Bild 1. Limousine

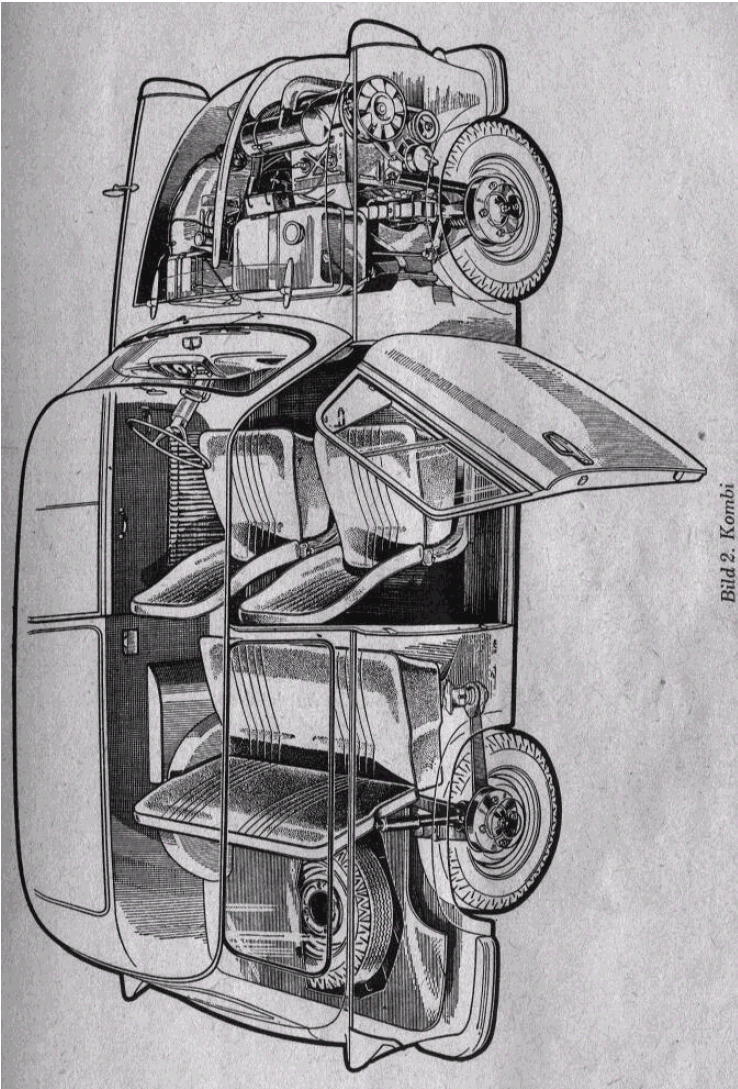


Bild 2. Kombi

1. Allgemeine Beschreibung

Der Personenkraftwagen „Trabant“ ist, auf den Straßen der Deutschen Demokratischen Republik sowie im Ausland kein Neuling mehr. Seine Bewährungsprobe hat er seit Beginn der Serienfertigung bis zum heutigen Tage auf allen Gebieten bestanden. Besonders ist hervorzuheben, daß der Trabant bei nationalen und internationalen Rallye-Fahrten sehr große Erfolge erzielt hat, die den Arbeitern, Technikern und Ingenieuren den Beweis gebracht haben, daß die der Serienfertigung zu

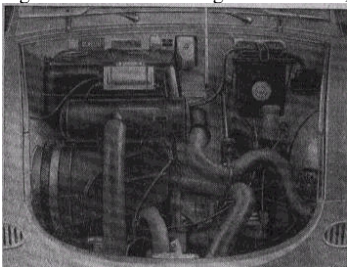


Bild 3. Blick unter die Motorhaube

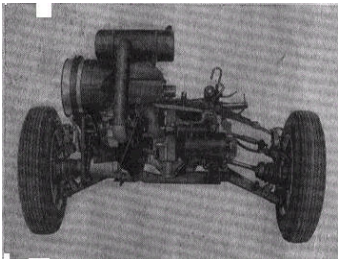


Bild 4. Fahrerschemel, Ansicht von vorn

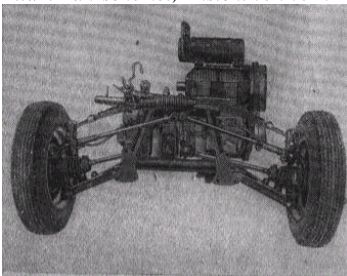


Bild 5. Fahrerschemel, Ansicht von hinten

grunde gelegte Konzeption des Fahrzeuges richtig gewesen ist. Der Typ „Trabant“ ist in seiner Klasse ein schnittiges, elegantes und temperamentvolles Fahrzeug.

Zunächst ganz harz einiges über den konstruktiven Aufbau des „Trabant“:

Beim Studium der technischen Daten lassen die Spurweite von 1210 mm vorn und 1250 mm hinten sowie der Radsland von 2020 mm erkennen, daß der „Trabant“ ein vollwertiger viersitziger Wagen ist. Die günstige Raumverteilung zwischen den Achsen wurde durch die Anordnung des Triebwerkes vor der Vorderachse, quer zur Fahrzeuglängsachse, erreicht.

Die Antriebsquelle ist ein Zweizylinder-Zweitakt-Oltomotor mit Luftkühlung.

Durch die Luftkühlung wird die Anspruchslosigkeit des Zweitaktmotors bezüglich der Wartung noch erhöht. Das synchronisierte Viergang-Wechselgetriebe ermöglicht eine günstige Abstimmung in den einzelnen Fahrbereichen. Der automatisch wirkende Freilauf im 4. Gang schont den Motor und trägt zur Kraftstoffeinsparung bei. Die Einscheiben-Trockenkupplung bedarf außer der Einhaltung des Kupplungspedalspiels keiner Wartung. Vorderachsaufhängung, Federung und Zahnstangenlenkung sind Weiterentwicklungen bewährter Konstruktionen, die im

Zusammenhang mit der hinteren Schrägpendelachse und Progressivfederung vom „Trabant“ eine sehr gute Straßenlage und Wendigkeit verleihen.

Für die Fahrsicherheit sorgt eine hydraulische Vierradbremse.

Das im modernen Kraftwagenbau anzustrebende möglichst niedrige Leistungsgewicht wurde durch die Konstruktion der selbsttragenden Karosserie erreicht.

Die mit Versteifungsprofilen versehene Bodenplatte ist mit den profilierten Blechteilen des Karosseriegerippes verschweißt. Für die Außenverkleidung der Karosserie wird der seit Jahren verwendete und bestens bewährte Duroplast-Karosseriebaustoff verwendet.

Die Motornummer befindet sich auf dem Kurbelgehäuse oberhalb des Vergaseranschlußstutzens (Bild 9).

Die Fahrgestellnummer befindet sich in der Mitte der Stirnwand, motorseitig (Bild 8).

Bild 8 Fahrgestellnummer

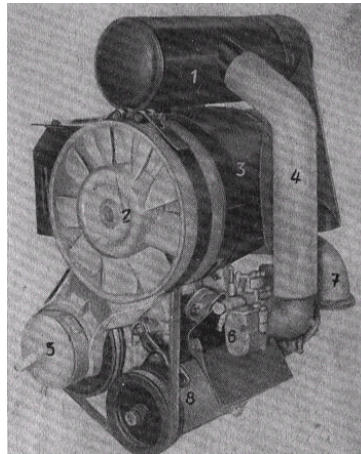
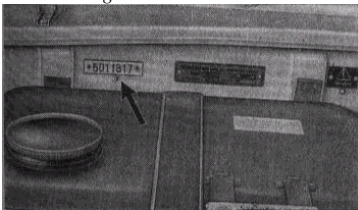


Bild 6. Motor, Seitenansicht

- | | |
|---------------------------|--------------------|
| (1) Ansauggeräuschdämpfer | (5) Unterbrecher |
| (2) Kühlluftgebläse | (6) Vergaser |
| (3) Kühlluftgehäuse | (7) Auspuffkrümmer |
| (4) Verbindungsschlauch | (8) Lichtmaschine |

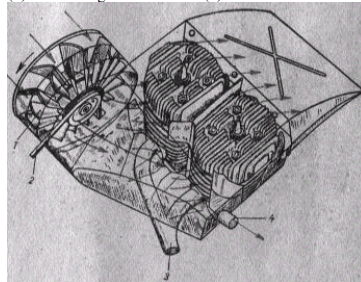


Bild 7. Schemadarstellung der Luftkühlung

- | | |
|---------------------|----------------------|
| (1) Kühlluftgebläse | (3) Auspuffkrümmer |
| (2) Keilriemen | (4) Heizluftaustritt |

Bild 9 Motornummer



2. Technische Daten

2.1. Motor

2.1.1. Allgemeines

Typ	P 60
Bauart	Ottomotor
Arbeitsverfahren	Zweitakt mit Einlaßdrehschieber
Anzahl der Zylinder	2
Anordnung der Zylinder	quer zur Fahrzeuglängsachse
Zylinderbohrung	72 mm
Kolbenhub	73 mm
Hubraum	594,5 cm ³
Verdichtung	7,6
Leistung, max	23 PS bei 3800- • -3900 U/min
Drehmoment, max	5,2 kpm bei 2700- • -2800 U/min
Kurbelwelle	3fach gelagert in Wälzlagern
Pleuellager	Nadellager
Schmierung	Frischölschmierung
Schmiermittel	Hyzet-Zweitakt-Motorenöl (entspricht den
	legierten Zweitakt-Motorenölen im internationalen Maßstab)
Mischungsverhältnis	Kraftstoff:Öl == 33 1/3 : 1 Kraftstoff
Wir empfehlen VK extra (MOZ 78)	

2.1.2. Kühlung

System	Luftkühlung
Kühlart	Axialgeblase durch Keilriemenantrieb von der Kurbelwelle (Keilrimmenabmessung: 13 X 975),

2.1.3. Vergaser

Typ	BVF-Flachstromvergaser 28 HB 2--2
Hauptdüse	115
Leerlauf-Kraftstoffdüse	45
Leerlaufgemisch-Regulierschraube	rund 1 1/2 Umdrehungen = offen
Lufttrichter	23 mm

2.3.3. Anlasser

Typ	8201.103/1
Art	Ritzelantrieb
Leistung	0,6 PS

2.3.4. Batterie

Typ	6 V, 56 Ah
nach DIN 72 311	

2.3.5. Sicherungen

Anzahl	8 Stuck zu je 8 A
--------	-------------------

2.3.6. Glühlampenbestückung

Scheinwerfer	170mm Lichtaustritt
Fernlicht/Abblendlicht	(asymmetrisch) A 45/40 W
Standlicht	H 6 V/2 W
Schlußlicht	6 V/5 W
Blinklicht	F 6 V/15 W
Kennzeichenlicht	M 6 V/3 W
Bremslicht	6 V/15 W
Ladekontrolllampe	J 6 V/12 W
Blinkerkontrolllampe	J 6 V/12 W
Femlichtkontrolllampe	J 6V/1,2W
Instrumentenbeleuchtung	J 6V/1,2W
Deckenbeleuchtung, Motor-, u.	
Kofferraumleuchte bei Ausf. II u. III	L6V/5W

2.4. Fahrwerk

2.4.1. Rahmen

Rahmenart	-	Plattformrahmen mit Stahlblechgerippe verschweißt (selbsttragende Karosserie)
-----------	---	--

2.4.2. Vorderachse

Befestigung	Einzelradaufhängung
Federung	Querblattfeder, mit progressiver Wirkung
Radaufhängung	oben an der Querblattfeder, unten am Querlenker
Spreizung	7° 30'

Antrieb über Gelenkwellen

2.4.3. Hinterachse .

Befestigung	Einzelradaufhängung
Bauart	Dreiecklenker, Gummi gelagert
Federung	Querblattfeder mit progressiver
Wirkung	
Stoßdämpfung	Teleskop, doppeltwirkend

2.4.4. Lenkung

Bauart	Zahnstangenlenkung
Wendekreisdurchmesser	etwa 10m

2.4.5. Bremsen

Bauart	Innenbackenbremse
Fußbremse	hydraulische Vierradbremse
Handbremse	mechanisch auf die Hinterräder wirkend
Bremstrommeldurchmesser	200mm
Bremsbelagfläche	462 cm ²
Bremsflüssigkeit nach Wahl	„Buna-blau“, „Caramba“ oder „Ate“

3.4.6. Räder

Art	Scheibenräder mit Vierlochteilung
Felgengröße	4 J X 13
Bereitung	5.20—13
Reifenluftdruck	vorn und hinten 1,6 at(Überdruck)

2.4.7. Kraftstoffbehälter

Inhalt	24 l
Reserve	etwa 4 l

2.6. Aufbau

Art	Limousine oder Kombi
Ausführung	Stahlblechgerippe mit .den Plattformrahmen verschweißt. Außenhaut Duroplastverkleidung
Türen	Limousine 2 Kombi 2 und eine Hecktür

Anzahl der Sitze	4 (oder 2 Sitze bei vergrößertem Laderaum im Kombi)
Heizung	Warmluft vom Kühlgebläse über Auspuffheizung

2.6.1. Hauptabmessungen

Radstand	2020mm
Spurweite, vorn	1211 mm
hinten	1255 mm
Bodenfreiheit	155 mm
Gesamtlänge	3360mm Lim., 3400mm Kombi
Gesamtbreite	1493 mm
Gesamthöhe	1460 mm

3.6.3. Massen

	<i>Limousine</i>	<i>Kombi</i>
Gesamtmasse	950kg	1000kg
Eigenmasse, fahrfertig	620 kg	660 kg
Nutzmasse	330kg	4 Personen und 80 kp oder 2 Personen und 210 Isp
Brutto-Anhängelast	280 kp	(Nur mit Anhangekupplung nach Typschein 423 vom VEB Fahrzeugwerk Olbernhau)

2.6. Leistungen

Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Dauergeschwindigkeit	90 km/h
Kraftstoffnormverbrauch nach DIN 70 030	6,8l/100 km Zweitaktmischung
Kraftstoffverbrauch	6,0- • -8,5 l/100 km je nach Fahrweise

Bild 10. Leistungskennlinie

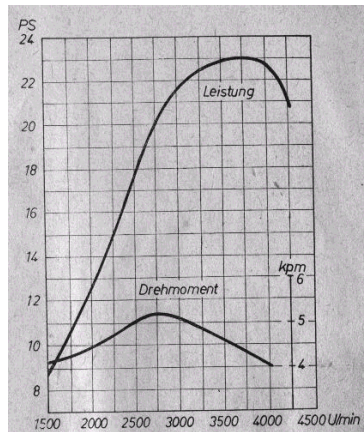


Bild 11. Das richtige Fahren in den Gängen

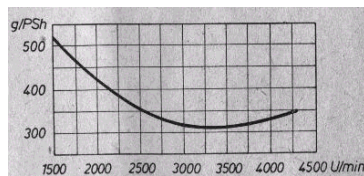
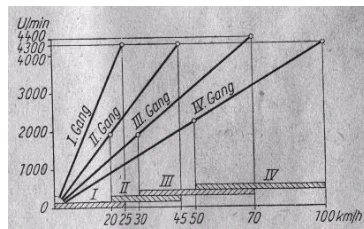


Bild 12. Spezifischer Kraftstoffverbrauch des Motors

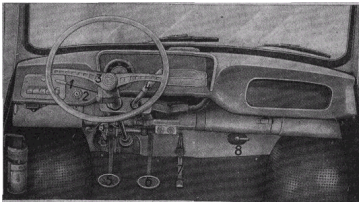


Bild 13. Übersicht über die Bedienungs- und Kontrolleinrichtungen

3. Bedienungsanleitung

3.1. Vorbereitung zur Fahrt

3.1.1. Motorhaube öffnen

Zum Öffnen der Haube ist der Griff links unter der Instrumententafel zu ziehen (Bild 16), wodurch der Hauptriegel geöffnet wird. Nun kann der Sicherungshebel von außen mit Hilfe des Fingers ausgerastet (Bild 17) und die Haube ganz geöffnet werden. Das Hochheben derselben muß so weit erfolgen, bis beim langsamen Zurücklassen die Halterung der Stütze selbsttätig einrastet (Bild 18).

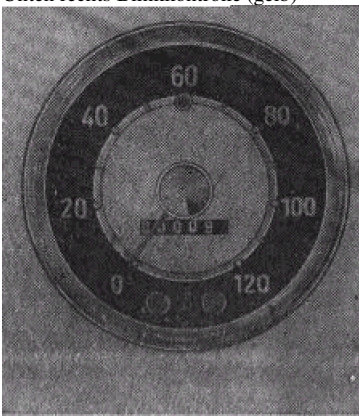
Zum Schließen muß die Haube erst wieder etwas angehoben werden, dann ist die Haubenstütze im Schamiergeelenk anzuwinkeln und die Haube langsam einzulegen.

Bild 14. Kombinationsgerät

Oben Fernlichtkontrolle (blau)

Unten links Ladekontrolle (rot)

Unten rechts Blinkkontrolle (gelb)



(1) Blinkerschalter und Signalhorbetätigung

Stellungen:

nach oben Blinker rechts

nach unten Blinker links

zum Lenkrad Signalhorn — Lichthupe

(2) Zündanlaßschalter

(3) Lenkrad

(4) Schalthebel

(5) Kupplungspedal

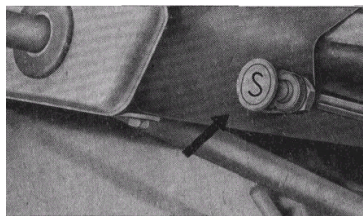
(6) Bremspedal

(7) Pahrpedal

(8)Kraftstoffhahn

Bild15. Bedienungseinrichtung

Starterzugknopf



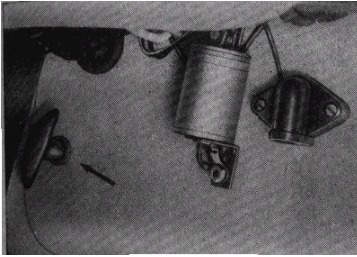


Bild 16. Zugriff für Motorhaubenschloß

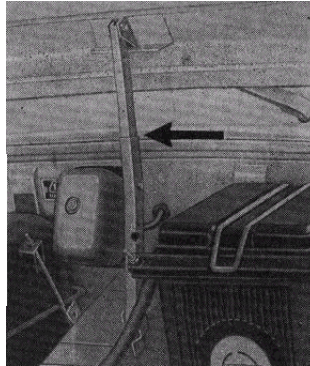


Bild 18. Motorhaubenstütze

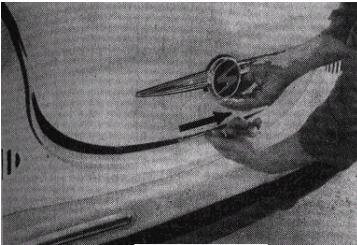


Bild 17. Sicherungshebel für Motorhaube ausrasten

Dabei ist darauf zu achten, daß das Haubenschloß vollständig verriegelt ist.

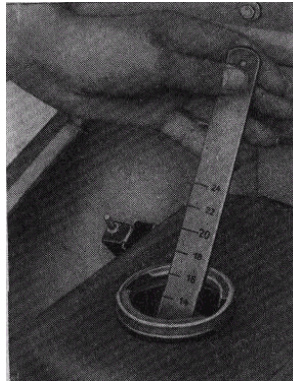


Bild 19. Kraftstoffvorrat prüfen

8.1.2. Kraftstoffvorrat prüfen

Kraftstoffbehälter öffnen und mit Hilfe des Meßstabes feststellen, wieviel Kraftstoff noch vorhanden ist, damit rechtzeitig getankt werden kann.

8.1.3. Bereifung prüfen

Die Fahrsicherheit hängt weitestgehend von der Bereifung ab. Ihr guter Zustand und der richtige Reifenluftdruck (vorn und hinten 1,6 at Überdruck) gewährleisten Ihnen eine gute Straßenlage und Federung.

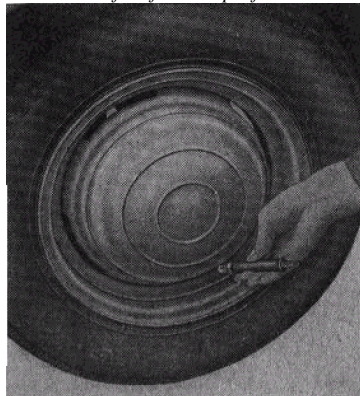


Bild 20 Reifenluftdruck prüfen

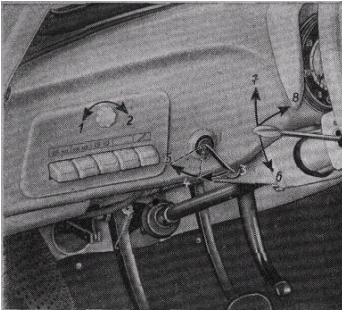


Bild 21. Tasten-, Zündanlaß- und Blinkerschalter

Tasten von links nach rechts:

Schalter für Parklicht (linke Seite)

Schalter für Standlicht

Schalter für Scheinwerfer

Schalter für besondere Verwendung

Schalter für Scheibenwischer

(1) Auf (2) Zu (3) Zündung aus (4) Einschalten

der Zündung (5) Einschalten des Anlassers (6)

Blinker, links (7) Klinker, rechts (8) Signalhorn,

Lichtupe-Signalhorn, wenn Blinkerschalter 1/4 um seine Achse nach vorn gedreht wird.

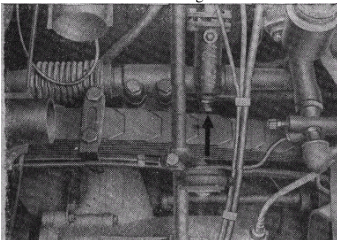


Bild 22. Lenkgetriebe

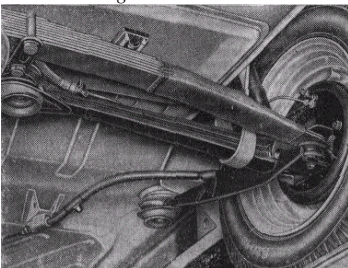


Bild 23. Hinterradaufhängung

Die Einhaltung des richtigen Luftdruckes bietet Ihnen Gewähr für die höchste Lebensdauer der Bereifung, die allerdings auch von Ihrer Fahrweise abhängt. Vergessen Sie bei der Überprüfung das Reserverad nicht! Auch der Festsitz der Radmutter sollte bei dieser Gelegenheit mit überprüft werden.

3.1.4. Elektrische Anlage prüfen

Vor Fahrtbeginn ist eine Überprüfung der Beleuchtungs- und Signaleinrichtung, wie Blinker, Bremslicht und Signalhorn, sowie des Scheibenwischers unerlässlich. Denken Sie nicht, daß Sie die Beleuchtung nicht benötigen. Sie können auf Ihrer Fahrt in Nebelgebiete kommen oder durch widrige Umstände an der rechtzeitigen Rückkehr bzw. Erreichung Ihres Zieles gehindert werden. Eine gute Beleuchtung und Signaleinrichtung ist aber Voraussetzung für sicheres Verhalten im Verkehr und zügiges Fahren bei Dunkelheit.

3.1.5. Bremsen und Lenkung prüfen

Die Bremsen sollen ebenfalls vor Antritt der Fahrt geprüft werden. Verschaffen Sie sich selbst das Gefühl der Sicherheit und probieren Sie gleich beim Herausfahren aus der Garage oder nach dem Anfahren durch langsames Niedertreten des Fußhebels die Funktion der Bremsen. Die Bremsen sollen weich und gleichmäßig wirken und nicht blockieren. Ist die Wirkung schlecht oder läßt sich das Fußpedal weich und federnd

durchtreten, dann ist es an der Zeit, die Bremsen nachzustellen bzw. zu entlüften. Die Lenkung muß leicht gehen und darf nicht mehr als 10° Spiel (3 Finger breit) am Lenkrad ausweisen. Alle Verbindungsteile müssen gesichert sein.

3.2. Inbetriebnahme

3.2.1. Kraftstoffhahn öffnen

Der Kraftstoffhahn befindet sich rechts unter der Instrumententafel an der Stirnwand. Die Stellungen sind:

nach rechts — zu nach unten — auf nach links — Reserve.

Es empfiehlt sich, den Kraftstoffhahn bei längerem Abstellen des Fahrzeugs zu schließen.

3.2.2. Schalthebel in Leerlaufstellung bringen

Der Schalthebel steht in Leerlaufstellung, wenn er sich in Fahrzeuginnenrichtung hin- und herschieben läßt.

3.2.3. Motor anlassen

Den Zündschlüssel in den Zündanlaßschalter einschieben. Beim Drehen des Schlüssels im Uhrzeigersinn wird zuerst die Zündung eingeschaltet, wobei im Kombigerät die Ladekontrollleuchte aufleuchtet. Zum Einschalten des Anlassers wird der Schlüssel gegen eine fühlbare Federspannung bis zum Anschlag weitergedreht. Sobald der Motor angesprungen ist, Schlüssel loslassen; dieser geht durch den Federdruck in die Zündstellung zurück.

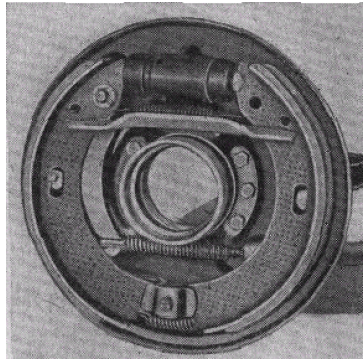


Bild 34. Hinterradbremse

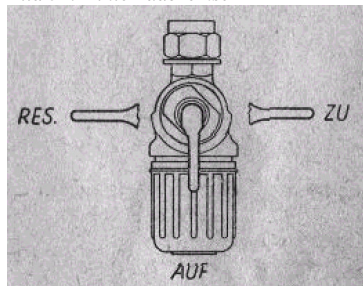


Bild 35. Kraftstoffhahn

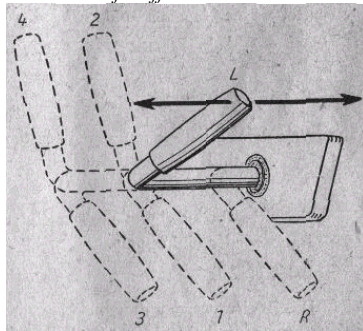


Bild 26. Schalthebel-Stellungen
(L) Leerlaufstellung

3.2.3.1. Bei kaltem Motor

Vor dem Betätigen des Anlassers Starterknopf ganz herausziehen. Beim Anlassen darf das Fahrpedal nicht betätigt werden, da sonst die Wirkung des Startvergasers beeinträchtigt und der Anlaßvorgang unnötig verlängert wird.

Bei niedrigen Außentemperaturen empfiehlt es sich, den Motor auszukuppeln, um dadurch den inneren Widerstand zu verringern. Nach dem Anspringen des Motors Starterknopf bis zur Mittelstellung hineinschieben, dann Fahrpedal betätigen und Starterknopf ganz hineinschieben. Motor erst warmfahren, bevor die volle Leistung verlangt werden kann.

3.2.3.2. Bei warmem Motor

Anlasser betätigen und dabei Fahrpedal langsam durchtreten. Auf keinen Fall den Startvergaser betätigen, der Motor erhält sonst zuviel Kraftstoff, und die Kerzen werden naß.

3.2.4. Anfahren

Kupplungspedal durchtreten,

1. Gang einlegen,

Handbremse lösen (bei Steigungen erst dann lösen, wenn das Fahrzeug anzieht), Kupplungspedal langsam zurücklassen und gleichzeitig mit dem Fahrpedal zügig Gas geben, Fuß vom Kupplungspedal nehmen.

Achten Sie darauf, daß die Antriebsräder beim Anfahren nicht durchdrehen, denn dadurch werden nur die Antriebsgelenke und die Reifen anormal beansprucht. Bei eingeschlagenen Rädern ist dieser Hinweis besonders wichtig.

3.2.5. Schalten

Vor dem Schalten auf den nächsthöheren Gang Fahrzeug beschleunigen, Gas wegnehmen und gleichzeitig auskuppeln, Gang herausnehmen und Schalthebel leicht in Richtung des nächsthöheren Ganges drücken.

Der Schalthebel gleitet nach erfolgter Synchronisierung spielend in die Gangstellung. Dann wieder einkuppeln.

Beim Herunterschalten ist ein Zwischengasgeben nicht erforderlich. Der Rückwärtsgang darf nur bei stehendem Fahrzeug eingelegt werden. Zur Sicherung gegen unbeabsichtigtes Einschalten ist eine Sperre eingebaut; beim Hineinschieben der Schaltstange muß diese erst überwunden werden.

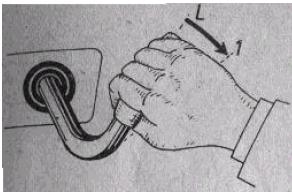


Bild 27. 1. Gang einlegen

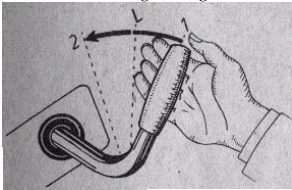


Bild 28. Vom 1. Gang in den 2. Gang schalten

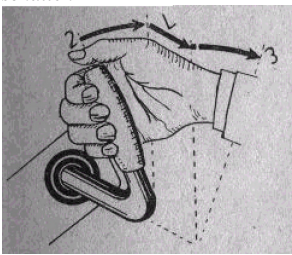


Bild 29. Vom 2. Gang in den 3. Gang schalten

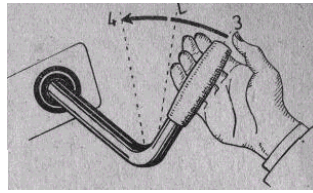


Bild 30. Vom 3. Gang in den 4. Gang schalten

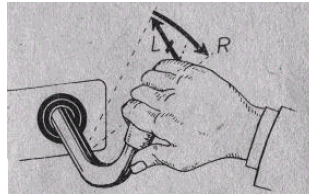
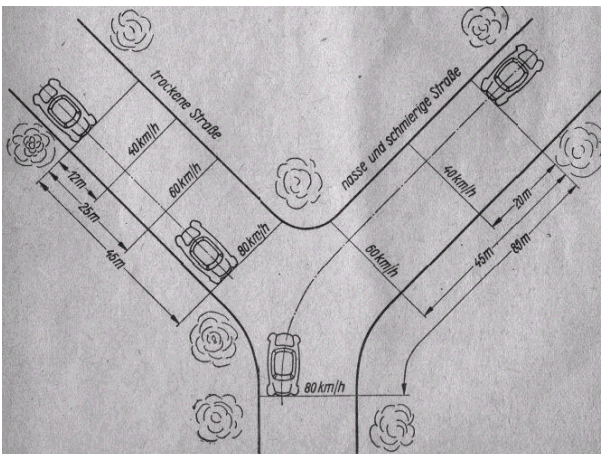


Bild 31. Rückwärtsgang einlegen

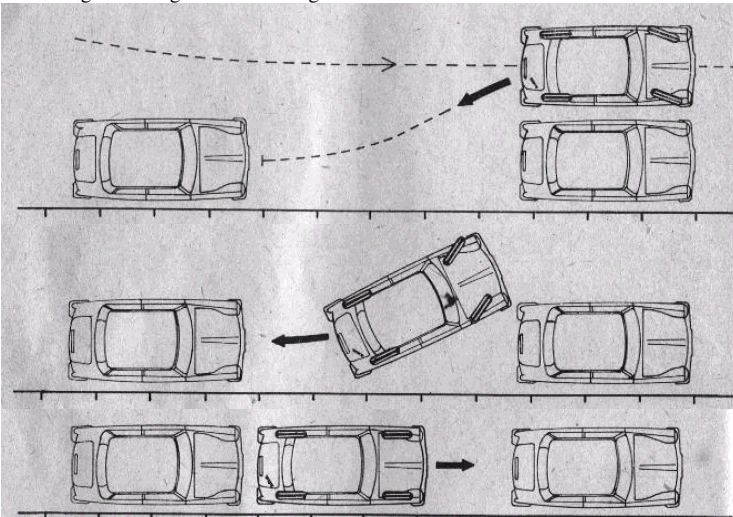
Bild 32. Bremsverzögerung



3.2.6. Bremsen

Die Bremsen sollen so wenig wie möglich betätigt werden. Der gute Fahrer wählt vorausschauend die Geschwindigkeit, die entsprechend der Verkehrslage und den Straßenverhältnissen ein zügiges Fahren gestattet. Starkes Beschleunigen und scharfes Bremsen ist unwirtschaftlich und erhöht nicht nur den Kraftstoffverbrauch, sondern auch die Reifenabnutzung.

Scharfes Bremsen ist nur im Falle der Gefahr gerechtfertigt. Bremsen Sie besonders auf nasser oder vereister Straße vorsichtig, denn blockierte Räder verlängern den Bremsweg und bringen das Fahrzeug zum Schleudern.



3.2.7. Anhalten

Wenn Sie den Wagen ausrollen lassen, ist es wichtig, daß Sie dem nachfolgenden Verkehr rechtzeitig Ihre Absicht kundtun. Dies geschieht durch das Bremslicht, indem Sie das Bremspedal leicht betätigen.

Wird das Fahrzeug an steilen Gefällen abgestellt, so ist außer dem Anziehen der Handbremse zur Sicherung noch ein Gang einzulegen. Bei bergwärts stehendem Wagen ist der erste Gang und bei talwärts stehendem Fahrzeug der Rückwärtsgang zu benutzen.

3.3.8. Freilauf

Der als Klemmrollenkupplung ausgebildete Freilauf im 4. Gang tritt automatisch in Tätigkeit. Die Drehzahl des Motors ist also im vierten Gang mit dem Augenblick des Gaswegnehmens unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit, wodurch Kraftstoff eingespart und der Motor geschont wird.

Eine Sperrung des Freilaufs ist nicht vorgesehen, da auf glatten oder vereisten Straßen und an steilen Gefällen ohnehin auf einen niedrigen Gang geschaltet wird.

3.2.9. Ratschläge für das Einfahren

Obwohl alle beweglichen Teile des Fahrzeugs genau bearbeitet sind, empfiehlt es sich, während der ersten 2000km nachfolgend aufgeführte Geschwindigkeiten nicht zu überschreiten.

- | | |
|---------|---------|
| 1. Gang | 15 km/h |
| 2. Gang | 35 km/h |
| 3. Gang | 50 km/h |
| 4. Gang | 80km/h; |

Hierdurch ist die Gewähr gegeben, daß sich die einzelnen Teile im Betrieb zueinander einlaufen können. Eine kurzfristige Überschreitung der angegebenen Geschwindigkeiten schadet Ihrem Motor nichts.

3.2.10. Fahrpraxis

Die Wirtschaftlichkeit, Lebensdauer und Leistungsfähigkeit Ihres Fahrzeuges können Sie entscheidend beeinflussen: Beachten Sie deshalb die folgenden Fahrregeln:

Gehen Sie nach Erreichen der gewünschten Geschwindigkeit mit dem Fahrpedal so weit zurück, daß das Fahrzeug diese gerade noch hält. Auf diese Weise können Sie sparen, was sich besonders auf großen Strecken sowie auf Autobahnen bemerkbar macht.

Jagen Sie den Motor im Leerlauf oder beim Fahren in den einzelnen Gängen nicht unnötig hoch. Zu hohe Drehzahlen bekommen Ihrem Motor nicht gut.

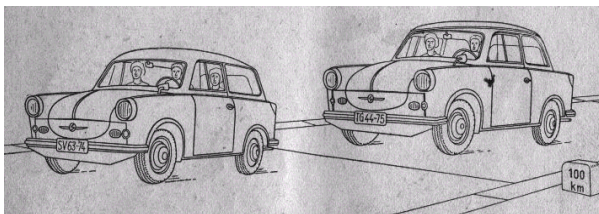
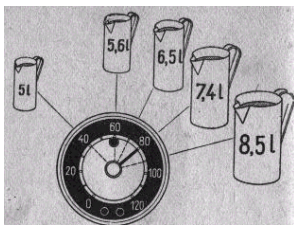
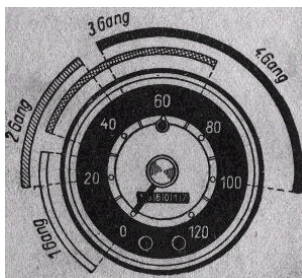


Bild 34. Kraftstoffverbrauch

Quälen Sie den Motor nicht durch zu langsames Fahren in den Gängen. Es ist eine irri-
ge Ansicht, daß der Motor bei langsamer Fahrt in
den großen Gängen geschont wird.
Schalten Sie auf Steigungen rechtzeitig zurück,
damit der Motor im günstigen Drehzahlbereich
bleibt.

Folgende Geschwindigkeiten sollen in den
einzelnen Gängen nicht unterschritten werden:

- 2. Gang 15 km/h
- 3. Gang 30 km/h
- 4. Gang 45 km/h.



*Bild 35. Das richtige Fahren in den
Gängen*

Treten Sie beim Beschleunigen das Fahrpedal langsam durch, beim gefühllosen
Durchtreten erhöht sich nicht das Beschleunigungsvermögen des Fahrzeugs, sondern
der Kraftstoffverbrauch.

Die Straßenlage und die Beschleunigung Ihres „Trabant“ sind ausgezeichnet. Das
sollte Sie jedoch nicht dazu verleiten, leichtsinnig zu werden. Fahren Sie deshalb so,
daß Sie jederzeit bei Auftauchen eines Hindernisses rechtzeitig anhalten können,
wobei die Straßenverhältnisse (trockene, nasse oder vereiste Straße) berücksichtigt
werden müssen.

3.2.11. Bedienung der Heizungs- und Belüftungseinrichtung

3.2.11.1. Sommerbetrieb

Die Kappe mit Ansaugschnorchel am Ansaugeräuschkühler muß so aufgesteckt sein, daß der Ansaugschnorchel schräg nach oben zeigt. Der Metallschlauch Kühlluftgehäuse-Vorschalldämpfer kommt für den Sommerbetrieb in die rechte Öffnung am Vorschalldämpfer. Der zweite Metallschlauch führt vom Frischluft- zum Verteilerstutzen.

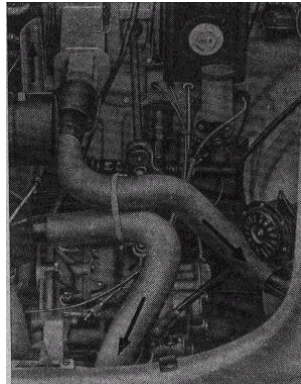


Bild 36. Sommerbetrieb

3.2.11.2. Winterbetrieb

Die Kappe mit Ansaugschnorchel am Ansaugeräuschkühler um 180° drehen, so daß die Öffnung des Schnorchels über dem Auspuffkrümmer ist. Langen Metallschlauch vom Frischluftstutzen abziehen in die rechte und den Schlauch vom Kühlluftgehäuse in die linke Öffnung am Vorschalldämpfer stecken.

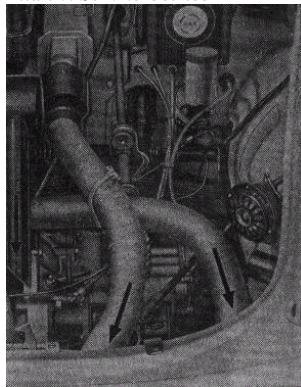


Bild 37. Winterbetrieb

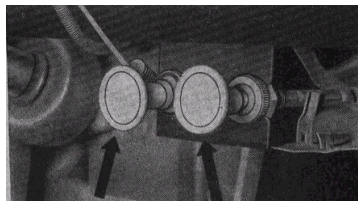
3.2.11.3. Luftregulierung

Die Zugknöpfe zur Regulierung befinden sich rechts vorn an der Stirnwand neben der Lenksäule. Durch Ziehen des linken Knopfes kann der Luftstrom teilweise oder ganz ins Innere des Wagens geleitet werden.

Mit dem rechten Zugknopf wird der eintretende Luftstrom zur Frontscheibe, in den Fahrgastraum oder geteilt an beide Stellen geleitet. Bei ganz hineingeschobenem Knopf geht der Luftstrom ungeteilt zur Frontscheibe.

Bild 38 Luftregulierung.

Zugknopf für Luftstromregulierung
Zugknopf für Luftstromverteilung



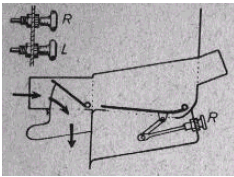


Bild 39 Luftstrom ins Freie

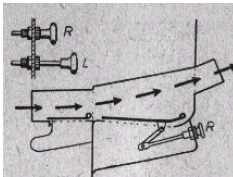


Bild 40 Luftstrom über Entfrosterdüsen zur Frontscheibe

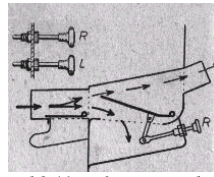


Bild 41 Luftstrom in den Fahrgastraum und Frontscheibe

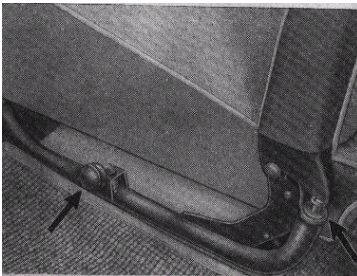
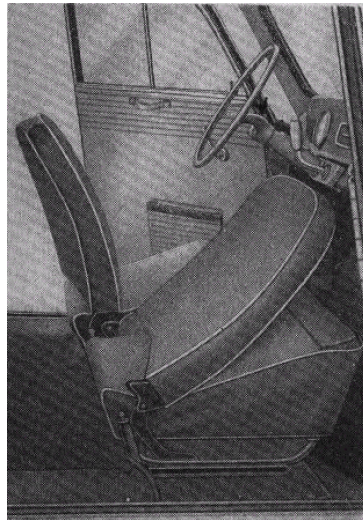


Bild 42. Verstellmöglichkeit der Vorderseite

Knopf für Arretierbolzen
Einstellschraube für Rückenlehne

Bild 43. Rückenlehne zur Erleichterung des Ein- und Aussteigens nach vorn geklappt



3.2.12. Verstellmöglichkeit der Vordersitze

Die Vordersitze lassen sich mit zwei Handgriffen für Sie bequem passend einstellen. Zur Verstellung in Längsrichtung ist der Arretierknopf, der sich links am Sitzrahmen befindet, anzuheben. Der Sitz kann nun nach Bedarf vor- und zurückgeschoben werden. Nach Einstellung der richtigen Sitzposition Arretierknopf wieder einrasten lassen. Die Rückenlehne kann nach Belieben durch Verdrehen der Stellschraube steiler oder schräger gestellt werden, was an beiden Schrauben gleichmäßig zu erfolgen hat.

Zum bequemen Ein- und Aussteigen zu und von den hinteren Sitzen können die Rückenlehnen oder Vordersitze nach vorn geklappt werden.

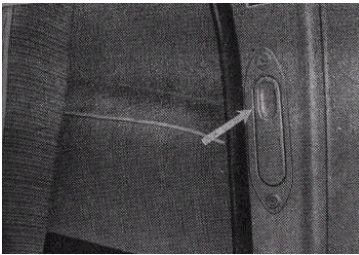


Bild 44. Fernriegel für Kofferraumklappe

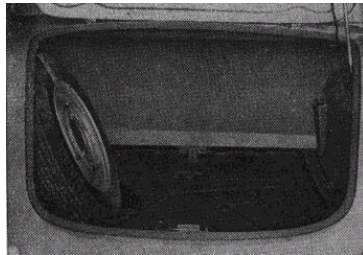


Bild 45. Kofferraum

3.2.13. Kofferraum

Der für einen Kleinwagen ungewöhnlich große Kofferraum ist von außen zugänglich. Die Kofferraumklappe wird durch Betätigung des Fernriegels in der linken Türsäule geöffnet. Zum Feststellen der geöffneten Kofferraumklappe ist die rechts angeordnete Stütze einzurasten.

3.2.14. Umbau der hinteren Sitze beim Kombi

Die Rückenlehne der hinteren Sitzbank ist an den Anlageböcken durch Halter und Flügelmuttern befestigt. Zur Vergrößerung des Laderaumes wird die Rückenlehne von den Anlageböcken gelöst und nach vorn umgelegt. Nunmehr kann der gesamte Sitz nach vorn geklappt werden. Die Sitzbank kann aber auch durch Herausnehmen aus der Halterung an der Bodenplatte ganz aus dem Wagen genommen werden.

3.2.15. Kombi mit Schiebedach und Liegesitzen (Campingaustürrung)

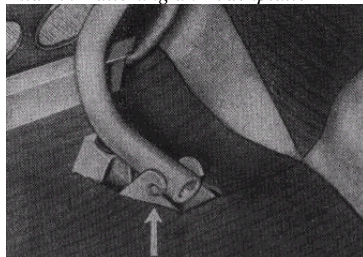
3.2.15.1. Schiebedach

Die Betätigung des Schiebedaches erfolgt am günstigsten vom Fahrersitz aus. Der im geschlossenen Zustand nach rechts zeigende Verschußhebel wird mit der rechten Hand nach links gelegt; dadurch entriegelt sich der Verschuß. Das Schiebedach kann dann, falls erforderlich, mit beiden Händen aufgeschoben werden.

Bild 46. Rückenlehne an den Anlageböcken befestigt



Bild 47. Halterung an Bodenplatte



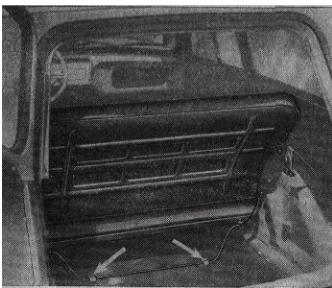


Bild 48. Stützbügel hochgestellt

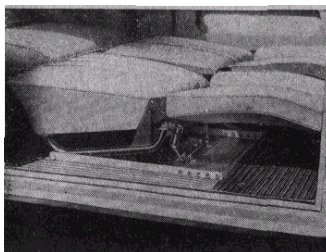


Bild 49. Vordersitze umgedreht

Zur Vermeidung von ungünstiger Faltenbildung soll es erst ganz aufgeschoben und dann in die gewünschte Stellung gebracht werden. Die größte Öffnung des Daches beträgt 690 mm in der Breite und etwa 525 mm in der Länge. Das Schiebedach wird geschlossen, indem es am Verschußhebel nach vorn gezogen wird. Der Verschußhaken muß in den Ausschnitt des vorderen Dachrahmens einrasten. Das Schiebedach wird durch umlegen des Hebels nach rechts verriegelt.

3.2.15.2. Liegesitze

Zur Benutzung der Sitze als Liegefläche sind folgende Handgriffe nötig:

Vordersitze

Sitz hinten abheben. Ein leichter Schlag mit der Handfläche der anderen Hand seitlich gegen den Sitz löst denselben aus der vorderen Arretierung. Sitz umdrehen, so daß die Sitzfläche nach dem Fondsitz zeigt. In angehobener Stellung des Sitzes die Lagerzapfen in die hintere Arretierung der Sitzschiene einsetzen. Der unter dem Sitz liegende Stützbügel wird in die Stützbügelraste am Boden eingerastet.

Zum Umlegen der Lehne worden die Scharnierteile des Sitzgestells nach unten geklappt; die Lehne wird bis zum Anschlag zurückgelegt. *Anmerkung:* Beim Fahrersitz ist- die Lehne unter dem Lenkrad durchzuführen und dann erst der Sitz einzurasten.

Fondsitz

Durch die geöffnete Rückwandtür sind die Verschlüsse der Fondlehne aus dem Anschlagbock auszurasen. Das geschieht, indem beide Kugelknöpfe gleichzeitig in Richtung Fahrzeugmitte betätigt werden. Die Lehne ist zunächst nach vorn auf die Sitzfläche umzulegen.

Anschließend ist der Sitz hinten soweit abzuheben, daß der aufrecht stehende Stützbügel in die Stützbügelraste am Boden eingesetzt werden kann.

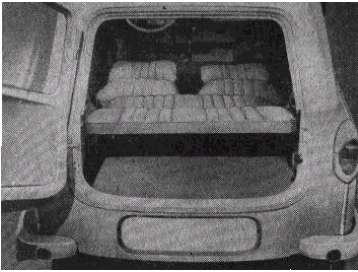
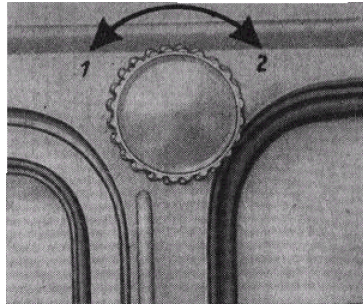


Bild 50. Liegesitzanordnung



*Bild 51. Innenbeleuchtung (1)Aus
(2) Ein*

Die Fondlehne ist dann nach hinten umzuklappen. Sie wird durch die Auflage der Verschußbolzen auf die Auflagewinkel in schräger Stellung gehalten und dient so als Kopfstütze. *Anmerkung:* In Liegestellung kann der Raum unter den Vordersitzlehnen zur Unterbringung des Gebäcks genutzt werden.

Die hintere Sitzbank läßt sich nicht wie beim Kombi ohne Liegesitze ganz nach vorn umlegen. Sie läßt sich jedoch ebenfalls herausnehmen, so daß eine große Ladefläche frei wird.

3.2.16. Innenbeleuchtung

Oben an der rechten Türsäule befindet sich die Innenleuchte. Sie ist durch Drehen des Außenringes im Uhrzeigersinn einzuschalten. Bei Sonderausführung schaltet sich gleichzeitig noch die Motorraum- und Kofferraumbeleuchtung ein. Drückt man die Kappe gegen den Sockel und dreht nach links bis zum Anschlag, so kann die Kappe abgenommen werden.

4. Pflege und Wartung

4.1. Pflegearbeiten

Die laut Schmierplan (siehe Bild 70) vorgeschriebenen Pflegearbeiten sind zur Erhaltung der Betriebsbereitschaft Ihres Wagens unbedingt erforderlich. In Ihrer Hand liegt es, die Fahrsicherheit, die Ihnen im Verkehr ein Gefühl der unbedingten Sicherheit gibt, zu erhalten. Außerdem ist die Lebensdauer Ihres „Trabant“ weitestgehend von der rechtzeitigen und richtigen Pflege abhängig. Es liegt deshalb in Ihrem Interesse, die im Durchprüfungsheft sowie im Schmierplan angegebenen Arbeiten durchzuführen. Es steht Ihnen hierzu in unseren Vertragswerkstätten von uns geschultes Fachpersonal zur Verfügung, das Ihnen diese Arbeiten fachgemäß ausführt.

4.1.1. Fahrwerkpflege

Die Unterseite des Fahrzeugs und die Federn sind dem Spritzwasser und Straßenschmutz in erster Linie ausgesetzt, was natürlich im Winter durch Schneematsch verstärkt der Fall ist. Es bedarf daher eines entsprechenden Schutzes und sorgfältiger Pflege. Die Fahrwerkunterseite und die Federn sind deshalb mit einem korrosionsschützenden Sprühmittel abzusprühen. Vorher ist das Fahrzeug natürlich gründlich zu reinigen und vor der Behandlung mit Sprühöl zu trocknen. Als Sprühmittel können

„Globo“-Schutz- und Sprühöl oder „Caramba“-Graphitlösung verwendet werden.

Im Winterbetrieb sind besonders die Bremsen in erhöhtem Maße der Einwirkung von Kondenswasser ausgesetzt. Dies kann in den Bremstrommeln gefrieren. Es empfiehlt sich deshalb, beim Abstellen des Fahrzeugs nicht die Handbremse anzuziehen sondern den I. Gang oder den Rückwärtsgang einzulegen. Um ein Eindringen vor Wasser in die Handbremsseile zu verhindern, sind dieselben des öfteren abzusmieren.

4.1.2. Reifenpflege

Nicht nur falscher Reifenluftdruck, sondern auch Ihre Fahrweise haben großen Einfluß auf den Reifenverschleiß.

Überbelastungen, starke Sonnenbestrahlung sowie Kraftstoff und Öl vermindern die Lebensdauer der Reifen.

Außerdem ist immer auf den richtigen Reifenluftdruck, der vorn und hinten 1,6 at betragen soll, zu achten. Da die Reifen auf der Vorderachse einer stärkeren Abnutzung unterliegen, empfehlen wir, die Räder nach einer Laufleistung von etwa 20000km mit denen der Hinterachse auszutauschen. Siehe hierzu abgebildetes Schema.

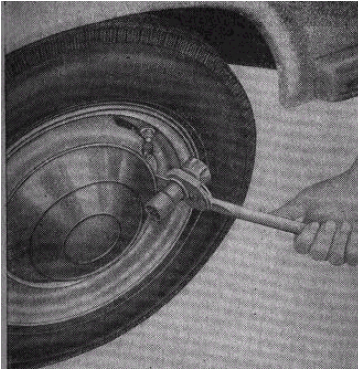


Bild 53. Zierdeckel abnehmen

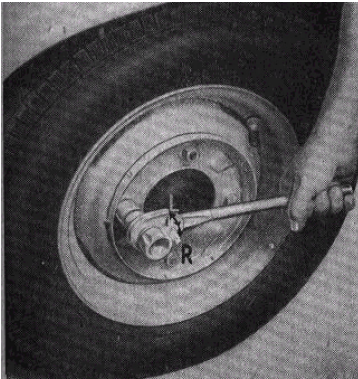
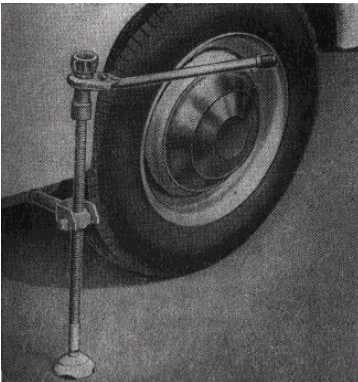


Bild 54. Radmuttern lösen



Sollten die Reifen auf der Hinterachse einseitige Abnutzung des Profils aufweisen, so empfiehlt es sich, dieselben auf der Felge zu drehen. Um Beschädigungen an der Dichtfläche zu vermeiden, ist diese Arbeit von einem Fachmann durchführen zu lassen. Bei anormalem Verschleiß an einzelnen Reifen ist auf jeden Fall die Ursache festzustellen und die notwendige Korrektur vorzunehmen.

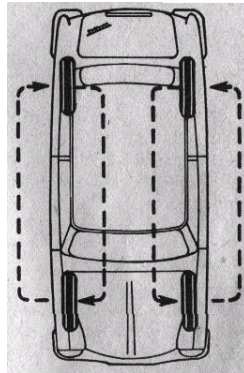


Bild 52. Radaustausch

4.1.3. Radwechsel

Das Auswechseln eines Rades wird für Sie nicht schwierig sein, wenn Sie unsere Hinweise beachten. Das benötigte Werkzeug und den Wagenheber finden Sie im Kofferraum neben dem Reserverad.

1. Handbremse anziehen, damit der Wagen nicht abrollen kann.
2. Wagenheber in die entsprechende Aufnahme an der Bodenplatte stecken und so weit herausdrehen, bis der Fuß den Boden berührt.

Bild 55. Wagenheber ansetzen

3. Radzierkappe entfernen.
4. Radmuttern lösen.
5. Wagenheber herausdrehen, bis sich das Rad drehen läßt.
6. Radmuttern entfernen.
7. Rad abnehmen.
8. Reserverad aufstecken.
9. Radmuttern ansetzen und über Kreuz festziehen.
10. Wagenheber zurückdrehen und entfernen.
11. Radmuttern über Kreuz nachziehen.

Die Radmuttern sind nach etwa 50km Fahrstrecke nachzuziehen.

12. Radzierkappe aufsetzen und auf richtigen Sitz prüfen. Der Radmutter Schlüssel ist als Ratschenschlüssel ausgebildet und wird gleichzeitig zur Betätigung des Wagenhebers benutzt. Zum Abnehmen der Radzierkappe ist vorn am Schlüssel eine herauschwenkbare Krallenangebracht. Durch Verstellen des Ratschenhebels kann der Schlüssel in beiden Richtungen, also zum Lösen und Festziehen, verwendet werden. In der Mittelstellung ist eine Bewegung nach beiden Seiten möglich, wodurch man die Radmuttern nach dem Lösen bzw. vor dem Festziehen mit dem Knebel drehen kann.

Der Trabant wird mit Schlauchreifen und schlauchlosen Reiten ausgerüstet. Bei letzteren werden keine Montierhebel mitgeliefert.

4.1.4. Karosseriepflge

Es ist notwendig, daß Sie die Lackierung regelmäßig pflegen und sie somit vor Witterungseinflüssen schützen. Um der Bildung von Schwitzwasser vorzubeugen, ist es notwendig, die Karosserie gut zu lüften. Es empfiehlt sich, Fenster bzw. Türen offen zu lassen, wenn das Fahrzeug in der Garage abgestellt wird.

4.1.4.1. Waschen

Die Karosserie und die Räder sind zweckmäßig mit einem verteilten Wasserstrahl abzusprühen, bis der Straßenschmutz aufgeweicht ist. Dann spült man mit Schwamm und reichlich Wasser den Schmutz und den Staub ab. Keinesfalls dürfen Sie Seife oder alkalische, sodahaltige Waschmittel verwenden, ölige Verschmutzungen lassen sich am besten unter Verwendung von neutralen Spezialwaschmitteln, wie „Globo-Auto-Schampoo“, entfernen. Die so gesäuberte Karosserie wird nun mit einem gut ausgedrückten Schwamm getrocknet. Der Schwamm ist dabei des öfteren zu spülen, um zu verhindern, daß durch eingedrungene Fremdkörper der Lack zerkratzt wird. Die Gläser der Blinkschlußleuchten dürfen auf keinen Fall mit Benzin oder Verdünnung gereinigt werden. Sie sind lediglich mit Wasser zu reinigen. Bei Erblindung können Sie mit dem „Globo“-Produkt „Globo-Feinpolitur“ wieder blankpoliert werden.

4.1.4.2. Konservieren

Die Behandlung der Lackierung mit konservierenden Mitteln ist erforderlich, um dem Lack die notwendigen Fettstoffe, die ihm durch Witterungseinflüsse entzogen werden und seine Elastizität beeinflussen, wieder zuzuführen.

Hierfür kommen nur schleifmittelfreie Erzeugnisse in Frage, die eine konservierende und wasserabweichende Eigenschaft besitzen, z. B.

„Globo-Autoglanz“,

der, hauchdünn aufgetragen, nach etwa 10 Minuten Einwirkung mit einem weichen Flanelltuch oder Watte gut nachpoliert wird, oder

„Globo-Feinpolitur“.

Diese Emulsion wird mit einem Wattebausch gleichmäßig und dünn aufgetragen.

Nach wenigen Minuten Einwirkzeit ist mit Watte nachzupolieren.

4.1.4.3. Polieren

wird nur notwendig, wenn durch Alterungserscheinungen und Witterungseinflüsse Ihr Lack unansehnlich geworden ist und sich durch die Behandlung mit Konservierungsmitteln kein Hochglanz mehr erzielen läßt. Wir empfehlen hierzu

„Globo-Autopolitur“.

Diese Politur enthält Feinschleifmittel. Sie ist mit einem Flanelltuch oder mit Polierwatte auf eine Fläche von etwa 0,5 m² aufzutragen. Nach intensivem Polieren müssen möglichst noch vor dem restlosen Abtrocknen die Poliermittelreste mit einem neuen Lappen oder neuer Watte sorgfältig entfernt werden.

Bei größeren Flächen, wie Motorhaube, Türen usw., führt man die Nachpolitur zweckmäßig auf der gesamten Fläche durch, um einen gleichmäßigen Hochglanz zu erzielen.

4.1.4.4. Entfernen von Teerflecken

Durch Befahren von Asphaltstraßen, vornehmlich im Sommer, kommt es immer wieder vor, daß häßliche Teer- und Asphaltspitzer Ihr Fahrzeug verunreinigen. Diese Flecken entfernt man am besten mit „Globo-Teerentferner“.

Der Entferner wird mit einem Lappen auf die Flecken aufgetragen, um diese zu erweichen. Dies muß bei alten oder dicken Krusten nochmals wiederholt werden. Ist der Fleck durch die Einwirkung des Entferners weich geworden, so kann er mit Hilfe eines in Teerentferner getränkten Leinenlappens entfernt werden, ohne daß dabei

die Lackoberfläche angegriffen wird. Abschließend ist die behandelte Stelle sauber abzureiben und zu konservieren. Vorsicht! Teerentferner darf nicht für Kunstleder und Gummi benutzt werden.

4.1.4.5. Reinigen der Polster

Das Reinigen erfolgt im allgemeinen mit einem Staubsauger oder mit einer nicht zu weichen Bürste.

Fett- und Ölflecke auf den Polstern können mit Fleckenwasser entfernt werden. Zu diesem Zweck wird ein weicher, sauberer Lappen mit Fleckenwasser angefeuchtet und damit die verschmutzte Stelle leicht eingerieben. Dann unter nochmaligem Anfeuchten des Lappens so lange in Richtung des Fleckes reiben, bis dieser verschwunden ist.

4.1.4.6. Pflege der blanken Teile

Die Regen-, Zier- und Abschußleisten sowie Chromteile können nur mit harz- und säurefreiem Fett konserviert werden. Als Pohermittel ist „Globo-Chrom- und Metallputz“ zu empfehlen.

Blindgewordene oder korrodierte Metallteile werden mit diesem mineralsäure- und alkalifreien Feinmetallpoliermittel mit Hilfe eines weichen Lappens kräftig eingerieben. Nach einer Einwirkungsdauer von etwa einer Minute wird das Mittel mit einem weichen Wolltuch wieder entfernt. Der zurückbleibende hauchdünne Schutzfilm sorgt für die notwendige Konservierung.

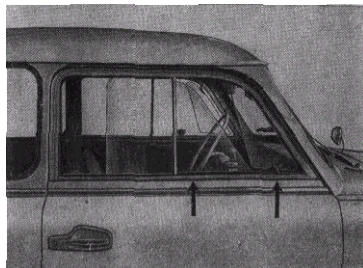
4.1.4.7. Reinigen der Scheiben

Die Fenster des Fahrzeugs werden mit einem sauberen Schwamm gereinigt. Bei starker Verschmutzung kann man sich mit Spiritus oder Salmiakgeist und lauwarmem Wasser helfen. Es ist von Vorteil, wenn für die Fenster ein für diesen Zweck verwendeter Schwamm bzw. ein Fensterleder benutzt wird. Die Windleitscheiben können, wenn sie matt sind, mit „Pia-blank“ behandelt werden.

4.1.4.8. Reinigen der Armaturentafel

Armaturentafeln, die mit Tüpfellack gespritzt sind, dürfen nur mit Seifen- bzw. Fitwasser gereinigt werden.

Bild 56. Fensterpartie
Schiebefenster Windleitscheibe



4.2 Wartungsarbeiten

Für Ihren „Trabant“ besteht ein weitverzweigtes Vertragswerkstättennetz, das Sie für die notwendigen Wartungsarbeiten, die zur Erhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit erforderlich sind und durch den Betrieb bzw. den normalen Verschleiß entstehen, in Anspruch nehmen können. Die Werkstätten verfügen über von uns geschultes Fachpersonal und werden ständig durch unseren Informationsdienst auf dem laufenden gehalten. In diesen werden Sie fachmännisch beraten und erhalten schnelle und wirksame Hilfe.

Es können jedoch Fälle eintreten, in denen Sie nicht sofort in der Lage sind, eine dieser Vertragswerkstätten aufzusuchen und deshalb kleinere Störungen selbst beheben müssen. Wir beschreiben Ihnen deshalb nachstehend die wichtigsten Wartungsarbeiten. Bei allen anderen Wartungsarbeiten und Reparaturen raten wir Ihnen in Ihrem eigenen Interesse, eine Vertragswerkstatt in Anspruch zu nehmen.

4.2.1. Luftfilter reinigen

Das Luftfilter am Ansauggeräuschdämpfer kann nach Öffnen des Hebelverschlusses herausgenommen werden. Das Reinigen erfolgt mit Kraftstoff, und zwar so, daß das Reinigungsmittel von innen nach außen fließt. Damit wird vermieden, daß der außen anhaftende Staub ins Filter gelangt. Nach dem Reinigen muß das Filter von der Außenseite her mit Motorenöl leicht benetzt werden. Die Reinigung soll wenigstens alle 2000 km vorgenommen werden. Beim Fahren auf staubigen Straßen oder Wegen hat dies in kürzeren Zeitabständen zu erfolgen.

4.2.2. Kraftstofffilter reinigen

Das Kraftstofffilter befindet sich im Wassersack am Dreiwegehahn. Nach Abschrauben des Wassersackes kann der Filter herausgenommen und gereinigt werden. Beim Zusammenbau ist auf gute Abdichtung zu achten.

Um große Verunreinigungen des Kraftstoffweges Dreiwegehahn-Kraftstofffilter-Leitung—Vergaser zu vermeiden, ist beim Tanken darauf zu achten, daß nur sauberer Kraftstoff aufgefüllt wird. Beim Tanken aus Kanistern wird am besten ein Trichter mit Sieb verwendet oder der Kraftstoff durch ein sauberes Tuch gegossen.

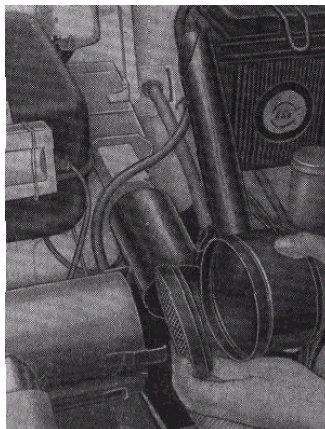


Bild 57. Luftfiltereinsatz abnehmen

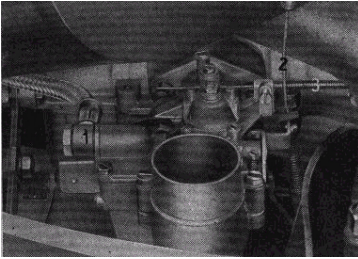


Bild 58. Vergaseranordnung

- (1) Kraftstoffleitung
- (2) Seilzug für Drosselklappe
- (3) Seilzug für Startvergaser

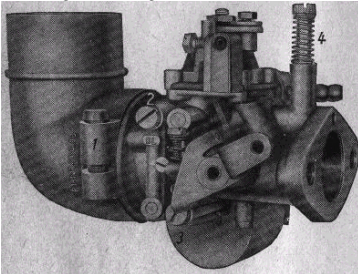
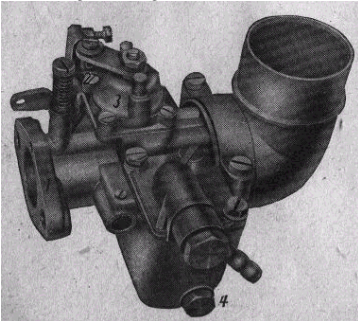


Bild 59. Vergaser, linke Seite

- (1) Klemmschraube
- (2) Leerlauf-Kraftstoffdüse
- (3) Starter-Kraftstoffdüse
- (4) Leerlaufgemisch-Regulierschraube



4.2.3. Vergaser reinigen

Der Vergaser braucht zum Reinigen nicht unbedingt ausgebaut zu werden. Es ist folgendes durchzuführen:

1. Verbindungsschlauch zum Ansaugeräuschkämpfer abnehmen.
2. Luftansaugstutzen abschrauben.
3. Kraftstoffleitung am Schwimmergehäuse lösen (vorher Kraftstoffhahn schließen).
4. Beide Schrauben am Schwimmergehäusedeckel lösen und Deckel abnehmen.
5. Halteschraube mit Hauptdüse herauserschrauben.
6. Leerlauf- und Starterdüse herauserschrauben.
7. Düsen und Schwimmergehäuse reinigen.
8. Vergaser in umgekehrter Reihenfolge zusammenbauen. Die Düsen werden zweckmäßig durch Ausblasen gereinigt. Keine harten Gegenstände, wie Draht, Nadeln usw., verwenden, weil dadurch die Düsen beschädigt werden können.

4.2.4. Vergaser einstellen

Der Vergaser ist vom Werk genau auf den Motor abgestimmt und auf höchste Leistung bei bester Wirtschaftlichkeit eingestellt. Wenn also keine Notwendigkeit vorliegt, sollten keine Veränderungen vorgenommen werden. Eine richtige Einstellung kann nur bei betriebswarmem Motor wie folgt vorgenommen werden:

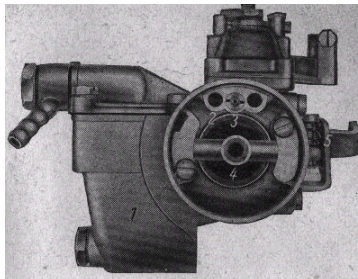
1. Die Leerlaufgemisch-Regulierschraube ganz hinein- und dann 1 1/2 Umdrehungen zurückdrehen.

Bild 60. Vergaser, rechte Seite

- (1) Flansch
- (2) Klemmschraube für Starterzug
- (3) Startvergaser
- (4) Hauptdüsen-Halteschraube

Bild 61. Vergaser, Vorderansicht

(1) Schwimmergehäuse
(2) Starter-Luftdüse (3) Leerlauf-Luftdüse (4)
Zerstäuber (5) Anschlagschraube für Drosselklappe



2. Motor durch Drehen der Anschlagschraube für Drosselklappe auf Leerlaufdrehzahl einstellen
3. Leerlaufgemisch-Regulierschraube langsam heraus- oder hineindrehen, bis der Motor rund läuft. Nach Möglichkeit soll die Regulierschraube nicht mehr als 1 1/2 Umdrehungen herausgedreht werden.
4. Leerlaufdrehzahl durch Drehen der Anschlagschraube nachregulieren.

Veränderungen an den Düsen sollen nicht vorgenommen werden. Dadurch können Schäden am Motor entstehen und die Leistung sowie die Wirtschaftlichkeit beeinträchtigt werden. In diesen Fragen bitten wir Sie, sich in Ihrem eigenen Interesse an eine unserer Vertragswerkstätten zu wenden.

4.2.5. Zündkerzen prüfen

Für den „Trabant“ sind Zündkerzen M18—240 zu verwenden, wobei die Bezeichnung M18 den Gewindedurchmesser von 18mm und die Gewindesteigung von 1,5 mm und die Zahl 240 den Wärmewert der Kerze angeben. Die herausgeschraubten Kerzen werden erst auf ihr Aussehen überprüft. Am Kerzengesicht kann man das einwandfreie Arbeiten des Motors und die richtige Einstellung erkennen.

Rehbraun bis grau:	normale Betriebsverhältnisse;
hellgrau bis weiß:	zu armes Kraftstoff-Luft-Gemisch; Fehler in der Kraftstoffzufuhr, verschmutzter Vergaser oder verschmutztes Kraftstofffilter;
schwarz—verrußt:	zu fettes Kraftstoff-Luft-Gemisch, Luftfilter verschmutzt, oder Schwimminnenventil schließt nicht richtig;
verölt:	Zündaussetzer, Kerze oder Widerstand im Entzönderstecker
defekt.	

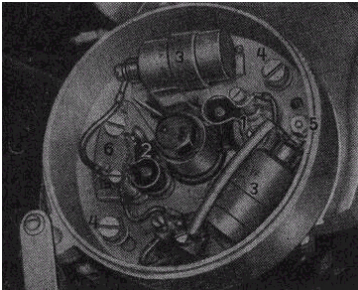


Bild 62. Unterbrecher

- (1) Unterbrecher für linken Zylinder (Zyl. 1)
- (2) Unterbrecher für rechten Zylinder (Zyl. 2)
- (3) Kondensator
- (4) Schrauben für Grundeinstellung;
- (5) Arretierbolzen für Grundeinstellung (6) Platte für Zündzeitpunkteinstellung rechter Zylinder

Die Zündkerzen sind nur mit Bürste oder Holzspan zu reinigen und anschließend auszublasen. Es ist zur Vermeidung von Kriechströmen darauf zu achten, daß die Kerzen innen und außen trocken sind. Dann Elektrodenabstand prüfen und evtl. durch Nachbiegen der Mittelelektrode auf 0,6 mm korrigieren.

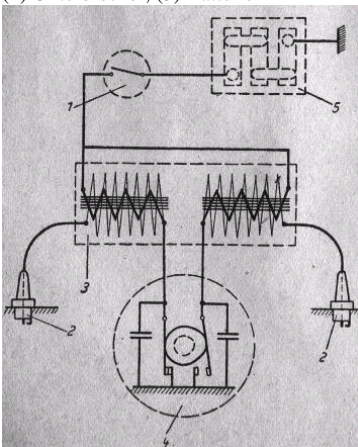
4.2.6. Zündung einstellen

Von der richtig eingestellten Zündung sind die Leistung und der Kraftstoffverbrauch abhängig. Die Einstellung sollte deshalb nur von fachkundiger Hand vorgenommen werden.

Unkundige Eingriffe können ernsthafte Schäden am Motor nach sich ziehen. Unsere Hinweise über das Einstellen der Zündung sollen Ihnen deshalb nur die Möglichkeit geben, unterwegs eine Störung festzustellen und so weit Abhilfe zu schaffen, daß Sie die nächste Werkstatt erreichen können.

Bild 63. Schema der Zündanlage

- (1) Zündanlaßschalter,
- (2) Zündkerzen, (3) Spulen,
- (4) Unterbrecher, (5) Batterie



Unterbrecher:

Die Unterbrecher sind durch Abnehmen des Deckels von der Riemenscheibe auf der rechten Motorseite zugänglich. Weisen die Unterbrecherkontakte Schmorstellen auf, so müssen diese mit einer Kontaktfeile geglättet werden. Dann ist mit der Blattlehre der Unterbrecherkontaktabstand von $0,4 \pm 0,05$ mm **ein-**zustellen. Dabei den Motor von Hand am Keilriemen durchdrehen.

Zündzeitpunkt:

Als Zyl. 1 ist der in Fahrtrichtung links liegende Zylinder bezeichnet. Der rechte ist Zyl. 2.

Auf der Keilriemenscheibe der Kurbelwelle ist der Zündzeitpunkt 24° v. OT für beide Zylinder einge-

schlagen. — Zündzeitpunkt für Zylinder 1; = Zündzeitpunkt für Zylinder 2. Diese Markierungen sind am Rand der Keilriemenscheibe eingeschlagen. Zum Einstellen ist die Markierung des betr. Zylinders mit der Trennfuge des Kurbelgehäuses gleich-zustellen. Der Unterbrecher 1 (auf Grundplatte mit 1 markiert) muß nun gerade öffnen. Ist dies nicht der Fall, dann die drei Schrauben (zwei Schlitz- und 1 Sechskantschraube) der

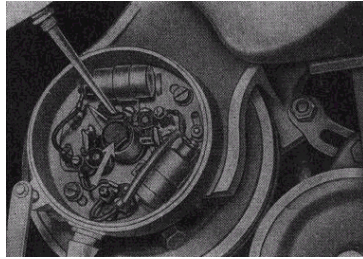


Bild 64. Schmierfilz für Unterbrechernocken ölen

Grundplatte lösen und so weit drehen, bis der Unterbrecher gerade abhebt, dann wieder festziehen.

Zur genauen Feststellung des Zündzeitpunktes ist die Verwendung einer Prüflampe erforderlich. Diese wird einmal an der Stromzuführung zum Unterbrecher und einmal an Masse angeschlossen. Wenn die Unterbrecherkontakte abheben, leuchtet die Lampe auf. Dies ist dann der Zündzeitpunkt, der mit der Markierung an der Keilriemenscheibe übereinstimmen muß. Die Einstellung des 2. Zylinders erfolgt in der gleichen Weise, wobei der Zündzeitpunkt nicht mit der Grundplatte, sondern mit der Unterbrecherplatte eingestellt wird.

4.2.7. Keilriemen spannen

Die richtige Keilriemenspannung ist, wenn sich dieser in der Mitte 10 ••• 15mm durchdrücken läßt. Zu starke Spannung führt zu größerem Verschleiß des Keilriemens, und zu schwache Spannung kann die Funktion des Gebläses und der Lichtmaschine beeinträchtigen. Die Spannung des Keilriemens wird durch die schwenkbare Lichtmaschine verändert. Durch Lösen der beiden Schrauben der Spannstrebe kann die Lichtmaschine ausge-schwenkt und somit dem Keilriemen die nötige Spannung verliehen werden

Bild 66. Keilriemen spannen

Bild 65. Lichtmaschinenbefestigung

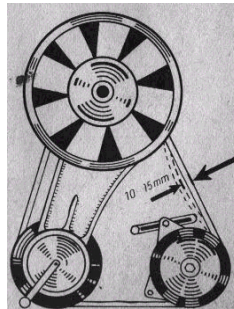
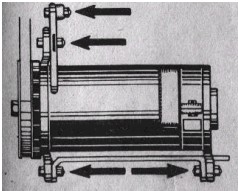
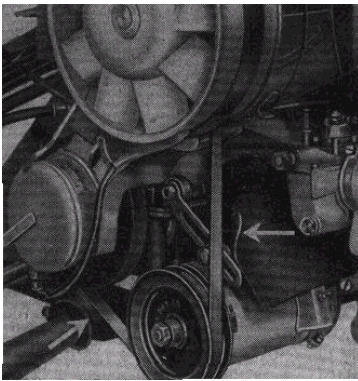


Bild 67. Keilriementrieb



4.2.8. Keilriemen wechseln

Geht während des Fahrbetriebs der Keilriemen zu Bruch, so leuchtet die Ladekontrollleuchte auf. Damit hat man gleichzeitig über die Lichtmaschine eine Kontrolle über die Funktion des Keilriemens.

Muß der Keilriemen gewechselt werden; so sind folgende Arbeitsgänge erforderlich:

1. Kraftstoffhahn schließen.
2. Kraftstoffschlauch am Vergaser abschließen.
3. Beide Schrauben an der Lichtmaschinenspannstrebe lösen.
4. Spannschraube am Spannband herausschrauben und Spannband abnehmen.
5. Zwei Schrauben vom Kühlluftgehäuse lösen.
6. Schraube für Unterbrecherabstützung herausschrauben und Hülse abnehmen.
7. Axialgebläse oben abkippen und herausnehmen. Vor dem Herausnehmen ist auf dem Gebläsegehäuse entlang dem Gummiköder eine Bleistiftmarkierung anzubringen, wodurch die Ausfluchtung des Gebläses zur Riemenscheibe auf Kurbelwelle und Lichtmaschine erleichtert wird.
8. Keilriemen auf die Riemenscheibe des Gebläses auflegen, zwischen Radkasten und Kurbelgehäuse hindurchführen und auf die Riemenscheibe der Kurbelwelle auflegen.
9. Axialgebläse in das Kühlluftgehäuse einsetzen, wobei der Arretierstift in die Bohrung des Lagerbockes eingeführt werden muß. Der Gummiköder ist mit einem Schraubenzieher auszurichten und das Fluchten der Riemenscheibe zu prüfen.
10. Beide Schrauben am Kühlluftgehäuse wieder anziehen.
11. Hülse zwischen Unterbrecher- und Kurbelgehäuse einsetzen, Schraube einführen und festziehen.
12. Kraftstoffschlauch anschließen.

13. Keilriemen mit Hilfe der Spannstrebe an der Lichtmaschine so spannen, daß er sich in der Mitte 10 ••• 15 mm durchdrücken läßt.

4.2.9. Bremse entlüften

Läßt sich das Bremspedal leicht und federnd ohne Wahrnehmung einer Bremswirkung durchtreten oder muß das Bremspedal zwei- und dreimal betätigt werden, bevor die Bremse anspricht, so befindet sich Luft im Bremssystem. Abhilfe ist nur durch Entlüften der Anlage möglich.

Mit der Entlüftung ist an dem Rad zu beginnen, das vom Hauptbremszylinder am weitesten entfernt ist. Die Reihenfolge ist also

1. rechtes Hinterrad 2. linkes Hinterrad
3. rechtes Vorderrad 4. linkes Vorderrad
5. Hauptbremszylinder.

Zum Entlüften sind, wenn keine Druckentlüftungsgeräte vorhanden sind, zwei Personen erforderlich, und es ist wie folgt durchzuführen:

1. Hauptbremszylinder mit Bremsflüssigkeit füllen.
2. Gummischutzhülse vom Entlüftungsventil abnehmen. 3. Entlüftungsschlauch aufstecken.
4. Das freie Ende des Entlüftungsschlau-ches in ein bis zur Hälfte mit Bremsflüssigkeit gefülltes Glas hängen, so daß das Ende eingetaucht ist. Das Glas ist höher als das Entlüftungsventil zu halten.
5. Mit einem 9-mm-Maulschlüssel das Entlüftungsventil um etwa eine Umdrehung nach links öffnen.
6. Bremspedal schnell und kräftig durchtreten und langsam zurücklassen. Dies so oft durchführen, bis am Schlauchende im Glas keine Luftblasen mehr austreten.
7. Bremspedal niedertreten und in dieser



Bild 68. Bremsanlage entlüften

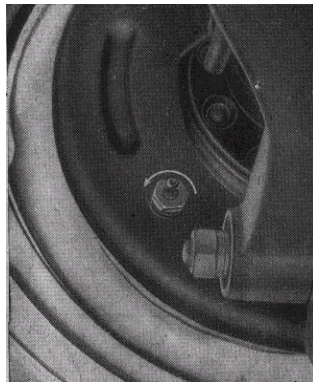


Bild 69. Fußbremse nachstellen (Vorderrad)

Bild 70. Fußbremse nachstellen (Hinterrad)

Stellung halten, bis Entlüftungsventil zugeschraubt ist.

8. Entlüftungsschlauch abnehmen und Schutzkappe aufsetzen. Der Entlüftungsvorgang ist nun in der angegebenen Reihenfolge weiter durchzuführen. Dabei ist zu beachten, daß der Ausgleichbehälter immer mit Bremsflüssigkeit nachgefüllt wird. *Achtung!* Bremsflüssigkeit nicht mit der Lackoberfläche in Berührung bringen. Es



Bild 71. Handbremse nachstellen

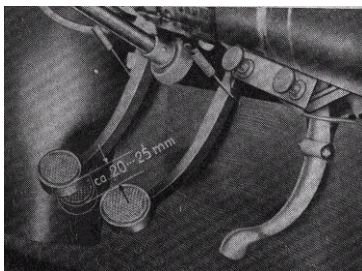


Bild 72. Kupplungspedalspiel

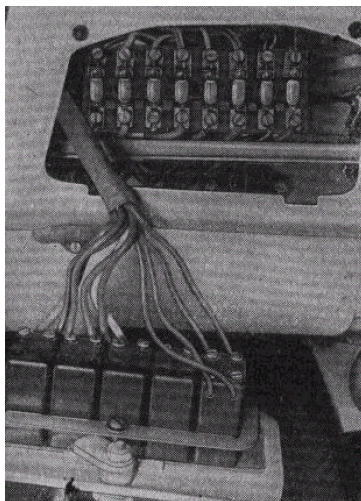


Bild 74. Sicherungen

Von links nach rechts:

Fernlicht links, Fernlichtkontrollleuchte, Fernlicht rechts, Abblendlicht links, Abblendlicht rechts, Standlicht links, Rücklicht links, Standlicht rechts, Rücklicht rechts, Kennzeichen- und Instrumentenbeleuchtung, Blinklicht, Bremslicht, Signalhorn Scheibenwischer, Innenleuchte, Steckdose

entstehen dadurch unansehnliche Flecken, die nur durch Neulackierung beseitigt

Flecken, die nur durch Neulackierung

werden können.

4.2.10. Fußbremse nachstellen

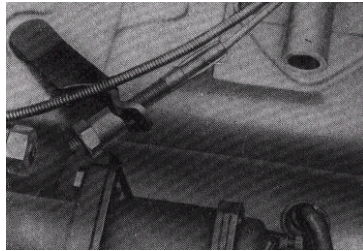
Wenn das Bremspedal trotz Enlüftung noch zuviel Spiel hat und die Bremswirkung ungenügend ist, so muß die Bremse nachgestellt werden. Dies geschieht wie folgt:

1. Fahrzeug hochbocken, so daß alle vier Räder frei laufen.
2. Die Nachstellbolzen, die sich am Bremsbackenhalteblech befinden und exzentrisch ausgebildet sind, so weit drehen, bis die Bremsbacken an der Bremstrommel anliegen und sich das Rad nicht mehr drehen läßt. Die Drehrichtung beider Exzenter ist entgegengesetzt, und zwar so, daß der angesetzte Schlüssel von der Bremsleitung weg nach unten gedreht wird.
3. Dann die Nachstellbolzen so weit zurückdrehen, bis das Rad bzw. die Bremstrommel, ohne zu schleifen, frei läuft.

Auf diese Weise sind die Bremsen aller vier Räder nachzustellen.

Bild 73. Kupplungsspiel einstellen

Einstellschraube für Kupplungsspiel



4.2.11. Handbremse nachstellen

Die Handbremse ist an der Nachstellmutter auf dem Gewinde der Seilführung nachzustellen. Sie soll so eingestellt werden, daß der Handbremshebel in der 4.-5.Raste des Segments fest wird.

4.2.12. Kupplung nachstellen

Die Kupplungsbeläge unterliegen der Abnutzung, was eine Veränderung des Kupplungsspiel mit sich bringt. Es muß deshalb darauf geachtet werden, daß das vorgeschriebene Kupplungspedalspiel von etwa 20 ••• 25 mm eingehalten wird. Die Nachstellung erfolgt am Einstellnippel, der sich am Kupplungsausrückhebel befindet.

4.2.13. Öl im Getriebe wechseln

Das Öl wird am besten nach einer längeren Fahrt, wenn es warm und dünnflüssig ist, abgelassen. Hierzu wird die am tiefsten Punkt des Getriebes befindliche Abschlußschraube herausgeschraubt. Dann Einfüllschraube und Kontrollschraube an der Stirnseite des Getriebes entfernen. Nachdem das alte Öl restlos abgelassen ist, Ablassschraube wieder einsetzen. Frisches Öl durch die Einfüllöffnung einfüllen bis das Öl an der Kontrollbohrung heraustritt. Wobei zu beachten ist, daß das Fahrzeug waagerecht steht. Anschließend beide Schrauben wieder einsetzen. Alle drei Verschlußschrauben sind rot gekennzeichnet.

4.2.14. Sicherungen auswechseln

Die Sicherungsdose ist nach Abnehmen des Deckels mit Tastenschalter zugänglich. Das Auswechseln einer durchgebrannten Sicherung allein genügt nicht. Es ist auf jeden Fall die Ursache hierfür festzustellen und der Schaden zu beheben. Geflickte

*Bild 75 Öleinfüll- und
Ölkontrollschraube*

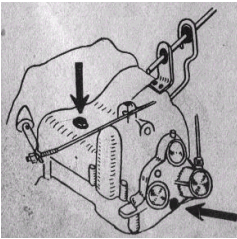
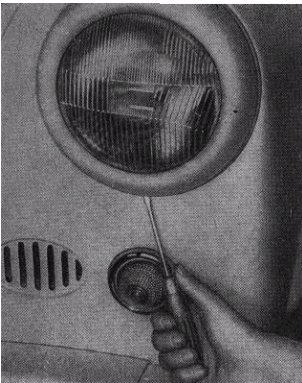
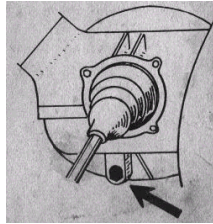


Bild 76. Ölablaßschraube



*Bild 77. Frontring aus
Arretierfeder lösen*

Sicherungen dürfen nicht verwendet werden, weil dadurch ernsthafte Schäden an der elektrischen Anlage auftreten können.

4.2.15. Scheinwerfer einstellen

Richtige Einstellung der Scheinwerfer ist für die Verbesserung der Sichtverhältnisse beim nächtlichen Fahren mit asymmetrischem Abblendlicht von entscheidender Bedeutung. Der abnehmbare Frontring ist oben in einem Blechfalz und unten mit einer Blechfeder arretiert. Zum Abnehmen ist er unten aus der Feder durch einen leichten Druck mit dem Schraubenzieher zu lösen und oben aus dem Blechfalz herauszuheben. Die beiden am Innenring befindlichen Schrauben dienen zum Einstellen des Scheinwerfers, wobei die untere für die Horizontal- und die seitliche für die Vertikalverstellung ist. Nach dem Einstellen sind die Schrauben durch die Kontermuttern zu sichern.

Vorbereitung:

1. Reifenluftdruck prüfen und gegebenenfalls korrigieren (1,6 at).
2. Das unbelastete Fahrzeug einige Meter hin- und

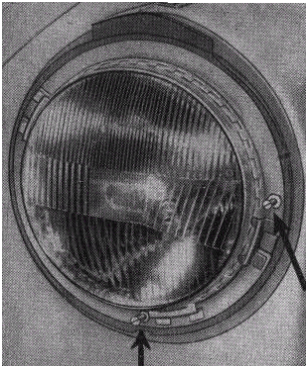


Bild 78. Scheinwerfereinstellung

Obere Schraube:

Vertikalverstellung Untere

Schraube: Horizontalverstellung

Einstellung:

1. Die Scheinwerfer sind bei der Einstellung wechselweise zu verdecken.
2. Das Fernlicht ist so einzustellen, daß die Mitte des Lichtkegels genau mit der Markierung übereinstimmt.
3. Abblendlicht so einstellen, daß die Hell-Dunkel-Grenze genau auf der Waagrechten liegt.

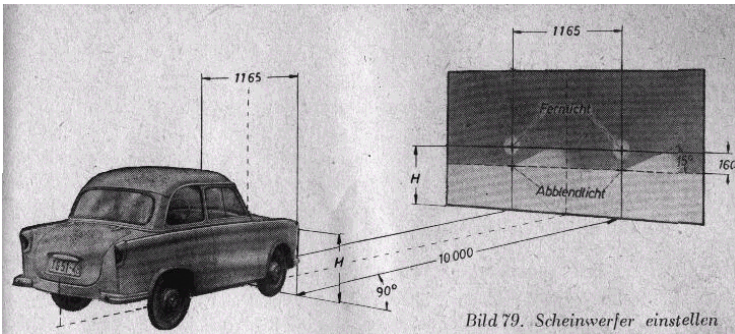


Bild 79. Scheinwerfer einstellen

Der Knickpunkt zwischen horizontalem und ansteigendem Teil der Hell-Dunkel-Grenze muß sich mit der Markierung decken. Auf keinen Fall darf eine Abweichung nach links vorhanden sein.

4.2.16. Batterie prüfen

Die Batterie ist regelmäßig auf den richtigen Ladezustand zu prüfen und sorgfältig zu pflegen. Die Prüfung kann mit einem Zellenprüfer oder einem Aräometer erfolgen. Mit dem Zellenprüfer wird die Spannung einer Zelle gemessen, die während der Meßdauer von 10 ••• 15 Sekunden nicht unter 1,6 Volt absinken soll, Andernfalls ist die Zelle entladen oder defekt. Mit dem Aräometer wird die Dichte der Säure ermittelt.

Dichte 1,285—Batterie geladen, Dichte 1,230—Batterie halb geladen Dichte 1,142 — Batterie entladen

Der Ladezustand der Batterie kann als gut bezeichnet werden, wenn beim Einschalten der Scheinwerfer die Spannung nicht abfällt, d.h. das Licht nach kurzer Zeit nicht dunkler wird und der Anlasser gut durchzieht.

Wöchentlich einmal ist der Säurestand in den Zellen zu prüfen. Die Säure soll 10-15 mm über den Plattenoberkanten stehen. Zum Nachfüllen ist nur destilliertes Wasser zu verwenden. Die Polköpfe und Kabelanschlüsse sind zu reinigen und gegen Korrosion durch Polfett zu schützen.

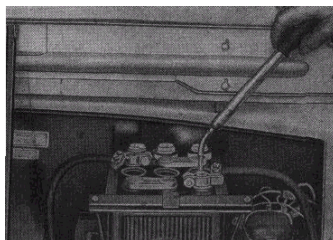


Bild 80. Batteriesäure prüfen

4.2.17. Motorhaube bei gerissenem Seilzug öffnen

Um bei gerissenem Seilzug In den Motorraum und damit an das Haubenschloß zu gelangen, ist es notwendig, beide Haubenscharniere von innen abzuschrauben. (Auf der rechten Seite sind die Schrauben durch den Ablegekasten verdeckt.) Dann kann die Haube hinten so weit angehoben und seitlich verschoben werden, daß man die .Möglichkeit hat, das Haubenschloß von Hand zu entriegeln.

4.2.18. Kofferraumklappe bei gerissenem Seilzug öffnen

Die Rückenlehne der hinteren Sitze ist durch Winkel und Schrauben an der Ablage angeschraubt. Nach Lösen der Schraube kann die Rückenlehne herausgenommen und die Verriegelung der Kofferraumklappe geöffnet werden.

4.2.19. Kappe für Schlußleuchte abnehmen

Zum Lösen der Heck-Kappe sind vom Kofferraum aus die beiden äußeren Muttern zu entfernen. Dann kann Kappe abgenommen werden.

4.2.20. Reparatur von schlauchlosen Reifen ohne Demontage des Reifens
 Nachstehend wird die Reparatur von schlauchlosen Reifen mit der im Handel erhältlichen Reparaturpackung vom VEB Pinnerolwerk beschrieben. Sollten andere Mittel zur Verfügung stehen, so ist außer den nachstehenden Hinweisen die jeweilige Gebrauchsanweisung zu beachten.

Die Reparatur ist am leichtesten bei aufgepumpten Reifen durchzuführen.

1. Eindringen des Fremdkörpers (Nagel) mit Hilfe einer Zange herausziehen. Dabei die Richtung des Eindringens feststellen und Loch markieren.
2. Lochschneider senkrecht über Lochmitte ansetzen und den Reifengummi durch Vor- und Rückwärtsdrehen unter Druck bis zu 1 cm anschneiden.
3. Vorbohrer rechtsdrehend in Richtung des Nagelloches bis zum Handgriff einschrauben. Werkzeug rechtsdrehend wieder herausschrauben und reinigen. Diesen Vorgang zwei- bis dreimal wiederholen.
4. Aus gelber Tube eine kleine Menge Lösung in vorgebohrtes Loch drücken.
5. Dichtpilz in Hülse einsetzen und soweit durchziehen, bis der Dichtpilzschirm auf dem Hülсенende aufsitzt. Überstehenden Dichtpilzstiel abschneiden.
6. Etwas Vulkanisierlösung aus blanker Tube auf den Schirm drücken.
7. Dichtpilz in das Nagelloch drücken, bis Handgriff aufsitzt.
8. Gelbe Tube in Handgriff einschrauben und etwa 1/4 des Tubeninhaltes einpressen.
9. Tube abschrauben und wieder verschließen.
10. Werkzeug mit kleiner Rechtsdrehung herausziehen.
11. überstehendes Dichtpilzende ohne zu ziehen abschneiden.
12. Luft nachpumpen.

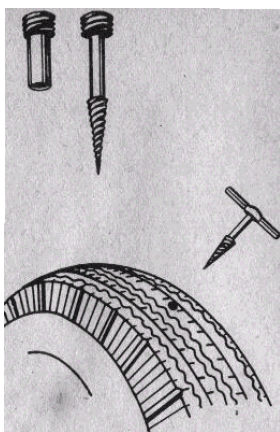


Bild 81. Reifen anschneiden und vorbohren

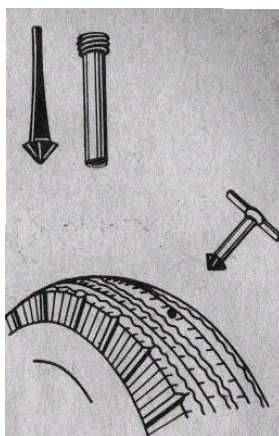


Bild 82. Dichtpilz mit Hülse einsetzen

Größere Beschädigungen lassen Sie am besten in einer Vulkanisierwerkstatt reparieren. Notfalls kann auch ein Schlauch eingelegt werden. Sollten sich beim Aufpumpen Schwierigkeiten einstellen, indem die Reifenwülste nicht richtig zur Anlage kommen, so kann der Reifen mit einer handelsüblichen Spannvorrichtung vorgespannt und die Wülste zum Anliegen gebracht werden. Dieselbe Wirkung kann auch mit einem Seil erreicht werden (siehe Bild). Den Reifen dann ohne Ventileinsatz auf 3---4at aufpumpen, Luft wieder ablassen und Ventileinsatz einschrauben. Nunmehr kann der vorgeschriebene Luftdruck aufgepumpt werden.

Bild 83. Vulkanisierlösung eindringen

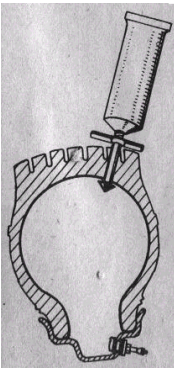


Bild 84. Dichtpilz abschneiden

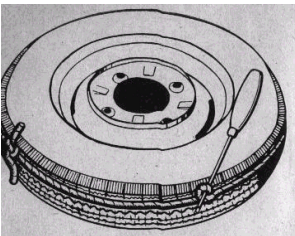
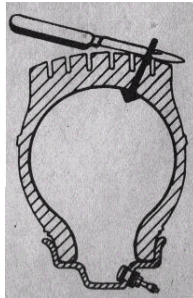


Bild 85. Reifen vorspannen

4.2.21. Zusammenstellung der Wartungsarbeiten die nach Abschluß der Durchprüfungen auszuführen sind:

Alle

	3000 km	6000 km
1. Luftfilter — Kraftstofffilter — Vergaser reinigen	X	.
2. Keilriemenspannung prüfen	X	
3. Unterbrecherkontakte und Zündeneinstellung prüfen	x	
4. Zündkerzen prüfen	X	X
5. Scheinwerfereinstellung prüfen		
6. Batterie prüfen	x	
7. Befestigung und Wirkung der Stoßdämpfer prüfen	x	
8. Schrauben für Fahrschemelbefestigung auf Festsitz prüfen	X	
9. Schrauben an Vorder- und Hinterfeder auf Festsitz prüfen	x	
10. Muttern am Ausputtkrümmer und Vorschalldämpfer auf Festsitz prüfen	x	
11. Schrauben und Muttern an Dreiecklenkern und Lenkerarmen auf Festsitz prüfen	X	
12. Fahrzeug laut Schmierplan abschmieren		
13. Türenscharniere alle 20000km abschmieren		
14. Radaustausch nach etwa 20 000 km durchführen		
15. Türeenschloß nach Bedarf mit Silikonöl versehen		

5. Ratgeber

5.1. Ladekontrollleuchte brennt bei eingeschalteter Zündung nicht

Ursache:

Die Leuchte ist durchgebrannt

Die Batterie ist entladen

Zündanlaßschalter defekt oder Leitung unterbrochen

Abhilfe:

auswechseln

Batterie aufladen

Zündanlaßschalter reinigen, Anschlüsse nachziehen Leitungen kontrollieren

5.2. Anlasser zieht den Motor nicht durch

Ursache:

Batterie entladen

Unterbrechung bzw. mangelhafter Kontakt an Masse oder Anlasserleitung

Anschlüsse reinigen und nachziehen

Magnetschalter defekt

Anlasser defekt (Kurzschluß oder Eisen-

Schluß, Schleifkohlen abgenutzt oder

Klemme am Kollektor verschmutzt)

Abhilfe:

Batterie aufladen

auswechseln

IKA-Dienst in Anspruch nehmen

6.3. Motor springt nicht an

Ursache:

Kraftstoff fehlt im Behälter
Kraftstoffleitung oder Vergaser
verschmutzt
Kraftstofffilter verschmutzt
Luftdurchlaß im Tankverschluß verstopft
geschlossen
Startvergaser ist nicht ausreichend ein-
geschaltet (trifft nur bei kaltem Motor zu)
zwischen

Abhilfe:

tanken
reinigen
reinigen
Tankverschluß reinigen Kraftstoffhahn ist
öffnen
Startvergaserzug richtig ziehen. Start-
vergaserzug mit 2 •••3 mm Spiel
Startvergaserknopf und Halter des
Drahtzuges einstellen

5.4. Bei abgenommenem Kerzenkabel springt bei Betätigung des Anlassers kein Funke über

Ursache:

Steckanschluß des Zündkabels im Spulenkasten verschmutzt oder nicht fest
eingedrückt

Abhilfe:

Steckanschluß reinigen und ordentlich
eindrücken

Mangelhafter Kontakt an den
Kontaktfedern der Zündspule
Zündkabel schadhaft
Kondensator defekt oder mangelhafter
Masseanschluß

Kontaktfedern reinigen und aufbiegen
erneuern

Kondensator auswechseln,
Masseanschlüsse prüfen

Unterbrecherhammer defekt

IKA-Dienst in Anspruch nehmen

5.5. Funke springt vom Kabel nach Masse über, an der Kerze ist aber kein Funke

Ursache:

Kerze verölt
Elektrodenabstand stimmt nicht . . .
Kerze schlägt durch

Abhilfe:

Kerze reinigen bzw. ausbrennen
Elektrodenabstand auf 0,6 mm einstellen
Kerze erneuern

5.6. Motor ist durch Zuschalten des Startvergasers bei warmem Motor „ersoffen“

Abhilfe:

Zündkerzen heraus-schrauben, Kraftstoffhahn schließen, Fahrpedal voll durchtreten (Startvergaser nicht öffnen) Motor mit Anlasser durchdrehen, Zündkerzen abtrocknen, wieder einschrauben, Motor ohne Betätigung des Startvergasers anlassen, dann erst den Kraftstoffhahn öffnen

5.7. Ladekontrolle verlischt nicht, wenn der Motor über Leerlauf hinaus beschleunigt wird

Ursache:

Abhilfe:

Keilriemen gerissen neuen Riemen auflegen

Regler defekt

Lichtmaschine defekt

(verschmutzter Kollektor, klemmende

oder zu weit abgenutzte Bürsten,

Kurzschluß oder Eisenschluß,

Leitungsunterbrecher)

IKA-Dienst in Anspruch nehmen

5.8. Motor bleibt plötzlich stehen

Ursache:

Abhilfe:

Kraftstoffvorrat erschöpft tanken bzw. auf Reserve umschalten

Zuleitungen, Düsen im Vergaser oder Bohrung für Luftausgleich im Tankverschluß

verstopft.

Vergaser oder Bohrung reinigen (Düsen

ausblasen, aber nicht mit metallischen

Gegenständen durchstoßen)

Unterbrechung der Batterie- bzw. Masse-
leitung

Leitungen kontrollieren,

Anschlüsse in Ordnung bringen

Kerzenkabel abgefallen

festen Sitz der Kerzenstecker herstellen

Bleibt der Motor bei Talfahrt und eingeschaltetem Freilauf stehen, so ist der Leerlauf

nicht richtig eingereguliert . . .

Leerlauf neu einstellen

5.9. Motor erhitzt sich übermäßig

Ursache:

Abhilfe:

Zündzeitpunkt ist zu spät eingestellt . . . Zündung neu einstellen lassen

Verwendete Kerzen haben zu geringen Wärmewert

Zündkerzen auswechseln

6.10. Motor läuft unregelmäßig

<i>Ursache:</i>	<i>Abhilfe:</i>
Vergaser verschmutzt	reinigen
Luftfilter verschmutzt	reinigen und mit neuem Ölfilm versehen
Kerzenkabel liegt an Masse und schlägt durch	Kerzenkabel anders verlegen
Zündkerzen sind locker	festschrauben, darauf achten, daß der Dichtungsring vorhanden ist
Unterbrecherhammer hängt	Hammer gängig machen
Unterbrecherkontakte verschmort . . .	reinigen, abfeilen bzw. erneuern, Kontaktabstand einstellen (0,4 + 0,05mm)
Zündspule oder Kondensator sind defekt bzw. haben schlechten Kontakt	auswechseln, Anschlüsse kontrollieren
Auspuffanlage verschmutzt	ausbrennen

5.11. Motor hat zu hohen Kraftstoffverbrauch

<i>Ursache:</i>	<i>Abhilfe:</i>
Luftfilter verschmutzt	Luftfilter reinigen und neu einölen
Auspuffanlage verschmutzt	ausbrennen
Startvergaser wurde nicht ausgeschaltet .	Startvergaser nach jedem Start schließen
Falsche Vergasereinstellung	Vergaser neu einregulieren

6.12. Windleitscheibe ist schwer zu verstellen oder geht zu leicht

<i>Ursache:</i>	<i>Abhilfe:</i>
Unterer Drehzapfen klemmt in der Lagerung	Durch Abnehmen der Türverkleidung innen wird ein Loch im Türrahmen frei. Die Lagerung des Drehzapfens kann dann mit einem Schraubenzieher gelockert oder gespannt werden. Die Anbringung eines Tropfens Öl ist notwendig

ANHANG

Autoradio-Einbau

Den Radioeinbau lassen Sie am zweckmäßigsten fachmännisch von einer RFT-Vertragswerkstatt vornehmen. Für den Einbau eines Autosupers ist in der Instrumenten-
tafel Ihres Fahrzeugs ein Ausschnitt vorgesehen, der nach dem Lösen der Blende
sichtbar wird. Die Montage des Lautsprechers empfehlen wir zwischen Instrumenten-
tafel, Stirnwand, Heizungsschlauch und Handschuhkasten. Zum Antenneneinbau ist,
in Fahrtrichtung gesehen, die rechte Fahrzeugseite zu bevorzugen.

Entstörmaßnahmen für Autoradio

1. Zündleitungen und Unterbrecherleitung:

Einbau zwei vollständiger Zündleitungen 1KA-N 79.1/108. Abschirmen der Unter-
brecherleitung zwischen Spulenkasten und Unterbrecher.

2. Reglerschalter:

Anschließen des Kondensators von $2,5\ \mu F$ an Klemme 51 und gegen Masse. (Bei Bedarf an Klemme 61 und gegen Masse zusätzlich ein Kondensator von $0,4\ \mu F$ oder $2,5\ \mu F$.)

3. Blinkgeber:

Bei im Betrieb stark empfundenen Störungen Klemme 15 mit einem Kondensator von $2,5\ \mu F$ gegen Masse überbrücken.

4. Bauteile zur Autoradio-Entstörung:

2 Zündleitungen, vollst., IKA-N 83 79.1/108, 0,7 m Entstörschlauch, 4

Klemmschellen 12,5 WPN 42, 2 Kondensatoren $2,5\ \mu F$,

1 Kondensator $0,4\ \mu F$ oder $2,5\ \mu F$

3 Schellen 496556-0,

3 Kabel 496559-0.

Die Entstörteile werden nicht vom VEB SACHSENRING geliefert, sondern sind von den RFT-Vertragswerkstätten bzw. dem Radio-Einzelhandel zu beziehen.

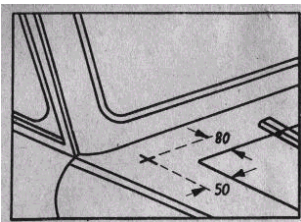
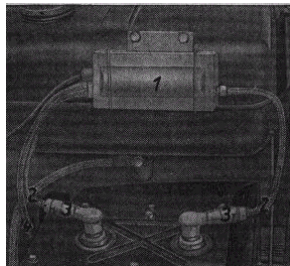


Bild 1. Antenneneinbau

Bild 2. Entstörstecker mit Zündkabel und Unterbrecherleitung

- (1) Spulenkasten
- (2) Zündkabel mit Abschirmschlauch
- (3) Entstörstecker
- (4) Leitung vom Spulenkasten zum Unterbrecher



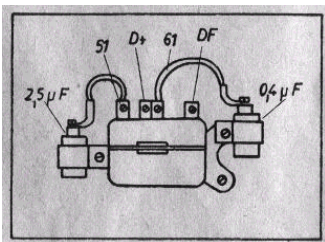
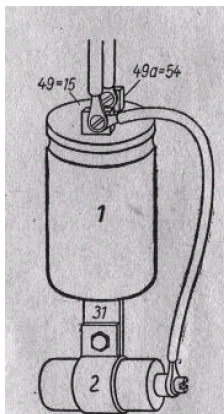


Bild 4. Abschirmung des Blinkgebers

(1) Blinkgeber (2) Kondensator

Bild 3. Abschirmung des Reglerschalters



Verzeichnis der Bilder

1. Limousine	8
2. Kombi	9
3. Blick unter die Motorhaube	10
4. Fahrschemel, Ansicht von vorn	10
5. Fahrschemel, Ansicht von hinten	10
6. Motor, Seitenansicht	11
7. Schemadarstellung der Luftkühlung	11
8. Fahrgestellnummer	11
9. Motornummer	11
10. Leistungskennlinie	17
11. Das richtige Fahren in den Gängen	17
12. Spezifischer Kraftstoffverbrauch des Motors	17
13. Übersicht über die Bedienungs- und Kontrolleinrichtungen	18
14. Kombinationsgerät	18
15. Bedienungseinrichtungen	18
16. Zuggriff für Motorhaubenschloß	19
17. Sicherungshebel für Motorhaube ausrasten.....	19

18. Motorhaubenstütze	19
19. Kraftstoffvorrat prüfen	19
20. Reifenluftdruck prüfen	19
21. Tasten-, Zündanlaß- und Blinkerschalter	20
22. Lenkgetriebe	20
23. Hinterradaufhängung	20
24. Hinterradbremse	21
25. Kraftstoffhahn	21
26. Schalthebelstellungen	21
27. 1.Gang einlegen	23
28. Vom 1. Gang in den 2. Gang schalten	23
29. Vom 2. Gang in den 3. Gang schalten	23
30. Vom 3. Gang in den 4. Gang schalten	23
31. Rückwärtsgang einlegen	23
32. Bremsverzögerung	23
33. In Parklücke einfahren	24
34. Kraftstoffverbrauch	26
35. Das richtige Fahren in den Gängen	26
36. Sommerbetrieb	27
37. Winterbetrieb	27
38. Luftregulierung	27
39. Luftstrom ins Freie	28
40. Luftstrom über Entfrosterdüse zur Frontscheibe	28
41. Luftstrom in den Fahrgastraum und Frontscheibe	28
42. Verstellmöglichkeit der Vordersitze	28
43. Rückenlehne zur Erleichterung des Ein- und Aussteigens nach vom geklappt	28
44. Fernriegel für Kofferraumklappe	29
45. Kofferraum	29
46. Rückenlehne an den Anlageböcken befestigt	29
47. Halterung an Bodenplatte	29
48. Sitzbügel hochgestellt	30
49. Vordersitz umgedreht	30
50. Liegesitzanordnung	31
51. Innenbeleuchtung	31
52. Radaustausch	33
53. Zierdeckel abnehmen	33
54. Radmuttern lösen	33
55. Wagenheber ansetzen	33
56. Fensterpartie	36
57. Luftfiltereinsatz abnehmen	37
58. Vergaseranordnung	38
59. Vergaser, linke Seite	38
60. Vergaser, rechte Seite	38
61. Vergaser, Vorderansicht	39
62. Unterbrecher	40

63.	Schema der Zündanlage	40	
64.	Schmierfilz für Unterbrechernocken ölen		41
65.	Lichtmaschinenbefestigung	41	
66.	Keilriemen spannen	41	
67.	Keilriemenbetrieb	42	
68.	Bremsanlage lüften	43	
69.	Fußbremse nachstellen (Vorderrad)		43
70.	Fußbremse nachstellen (Hinterrad)		43
71.	Handbremse nachstellen	44	
72.	Kupplungspedalspiel	44	
73.	Kupplungsspiel einstellen	45	
74.	Sicherungen	44	
75.	Öleinfüll- und Ölkontrollschraube	45	
76.	Ölablaßschraube	45	
77.	Frontring aus Arretierfeder lösen	46	
78.	Scheinwerfereinstellung	46	
79.	Scheinwerfer einstellen	47	
80.	Batteriesäure prüfen	47	
81.	Reifen ausschneiden und verbohren		49
82.	Dichtpilz mit Hülse einsetzen	49	
83.	Vulkanisierlösung eindrücken	49	
84.	Dichtpilz abschneiden	49	
85.	Reifen vorspannen	50	
86.	Schmierplan	50	
87.	Schaltplan	50	

Anhang55

1. Antenneneinbau56
2. Entstörstecker mit Zündkabel und Unterbrecherleitung 56
3. Abschirmung des Reglerschalters56
4. Abschirmung des Blinkgebers56