



Trabant



ÜZEMELTETÉSI ÚTMUTATÓJA

IFA mobile-DDR

TRABANT

601, 601 S, 601 S de luxe típusú

személygépkocsi

ÜZEMELTETÉSI ÚTMUTATÓJA

67. ábrával

4. kiadás

VEB SACHSENRING AUTOMOBILWERKE ZWICKAU

Betrieb des IFA-Kombinates Personenkraftwagen

Deutsche Demokratische Republik

A „Trabant 601” típusú személygépkocsi
a VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau,
Betrieb des IFA-Kombinates Personenkraftwagen, gyártmánya
Német Demokratikus Köztársaság

A VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau mindenkor fenntartja a
műszaki okokból és az állandó továbbfejlesztésből adódó változtatások
jogát.

Ezen üzemeltetési útmutatóból semminemű igény nem támasztható.
Az üzemeltetési útmutató kicserélésére vagy új kiadás utánszállítására nincs
lehetőség.

Minden jog fenntartva



VEB FACHBUCHVERLAG LEIPZIG

Szerkesztési zárlat: 1987. VI. 30.

Szedés és nyomás: Fachbuchdruck Naumburg (Saale) IV/26/14

KGB 3/42/88

BA Trabant 601, ungarisch, 4. Auflage

Tisztelt „Trabant”-vezető!

Szerencsekívánatunkat fejezzük ki új „Trabant 601” típusú kocsijához. Új járműve kötelezettséget jelentő nevével állandó hűséges kísérője kell, hogy legyen. „Trabant”-ja ezt a hűséget azonban csak akkor tudja megszolgálni, ha megfelelő ápolásban is részesíti.

Saját érdekében ajánljuk ezért, hogy vegye figyelembe az üzemeltetési útmutatóban adott kezelési, karbantartási és ápolási útmutatásokat.

Ezen túlmenően szaktanácsokkal rendelkezésére áll jól kiképzett Vevőszolgálati Szervezetünk.

A járművel együtt átadott „Trabant-Service” füzetben megtalálja a szerződéses műhelyeket, amelyekhez a kocsijával kapcsolatos valamennyi kérdésével fordulhat.

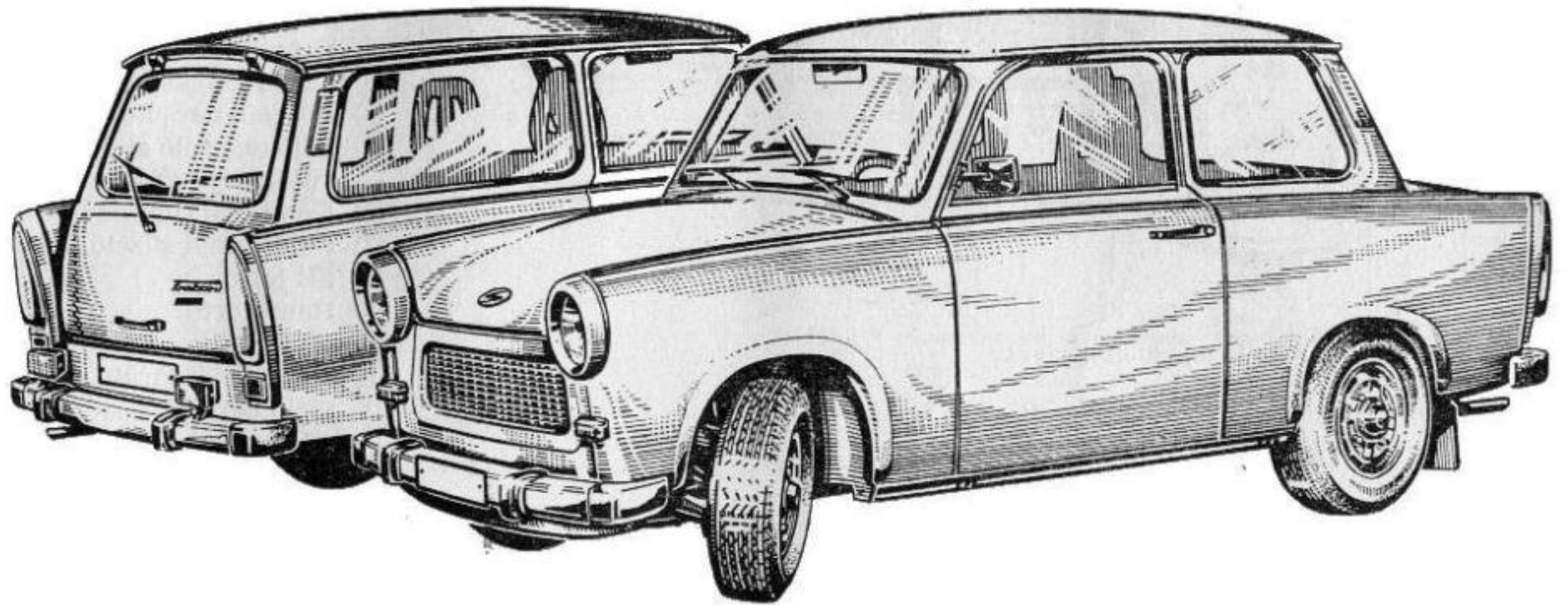
Rá kívánunk mutatni arra, hogy a „Trabant-Service” füzet függelékében található átvizsgálási és az esetleg szükséges garanciális munkákat a garanciaidő alatt csakis a felsorolt szerződéses műhelyekkel szabad elvégeztetni, mert ellenkező esetben elvesz a garanciális igénye.

Sok örömet és új kocsijával mindenkor jó utat kíván

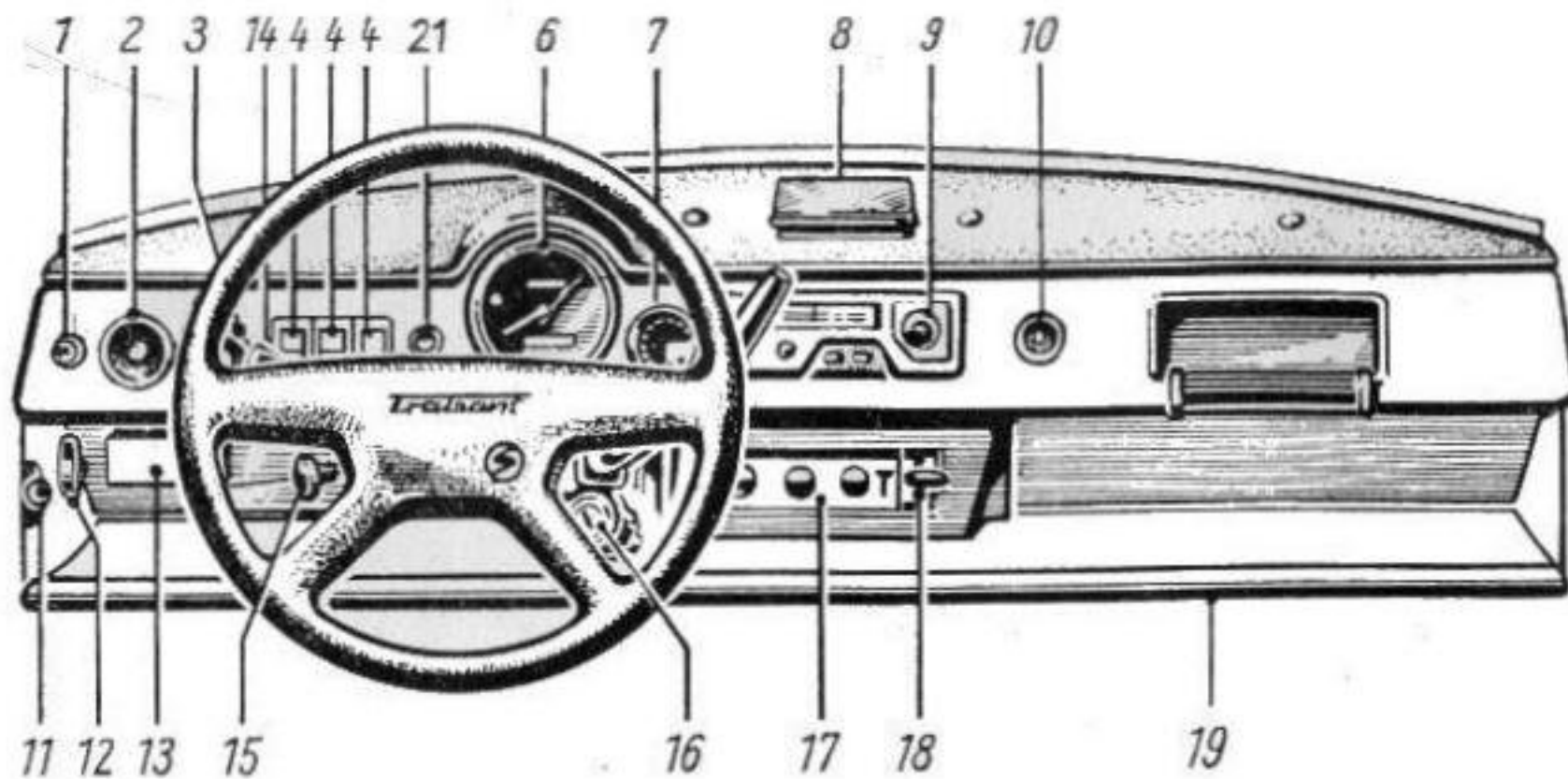
VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau
Betrieb des
IFA-Kombinates Personenkraftwagen

Tartalomjegyzék

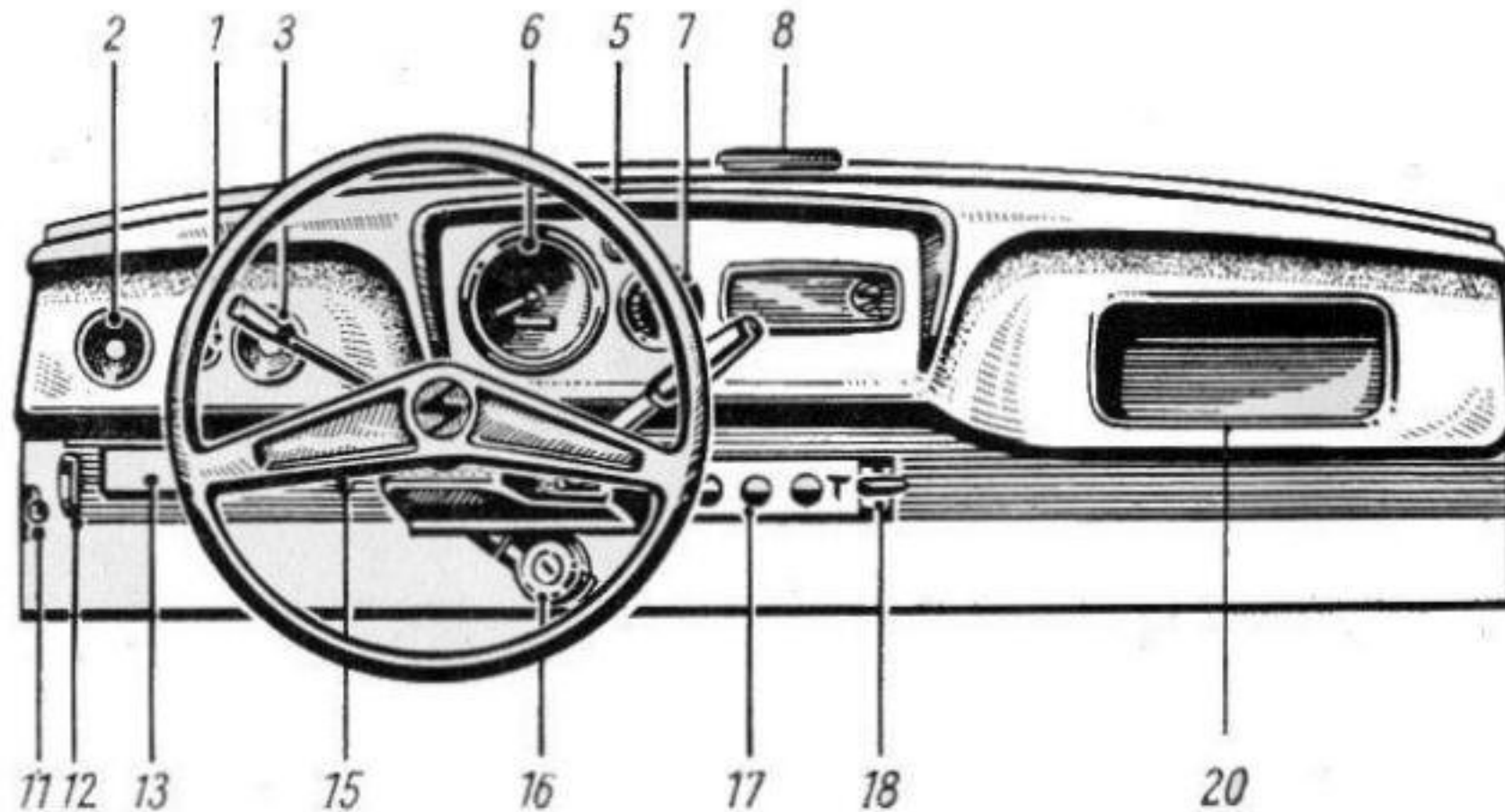
	Oldal		Oldal		Oldal
1. Kezelés		Hátsóülés átalakítása (Universal)	25	4. Önsegítés	
Műszertábla	6	Kézifék, belsőtükrök	26	Kerékcsere	48
Motortető felnyitása	7	2. Útmutatások üzembevitelhez		Biztosítók kicserélése	49
Ajtó- és csomagterezár	8	Abroncsozás felülvizsgálása,		Lámpacsere	50
Ajtóreteszelő, ablakleeresztő és		villamos berendezés ellenőrzése,		Ékszíj cseréje	53
húzófogantyú	9	tüzelőanyagkészlet ellenőrzése,		5. Hycomat	
Forgó fénykapcsoló, ablaktörlő		ablakmosó berendezés felülvizs-		Működés, kezelés	54
kapcsoló	10	gálása, fékek és kormánymű		Karbantartás	56
Ablakmosó berendezés	11	ellenőrzése, menetüzem	27	Zavarkeresés	58
Gyújtásindító kormányzár	12	Fékek	28	6. Tanácsadó üzemzavarok esetén	
Kormányoszlopi kapcsoló	13	Elvontatás	29	Motor nem indul be	59
Billenőkapcsoló, elakadásjelző		Téli üzem	30	Üzemközbeni zavarok	61
villogókapcsoló, belsőlámpa	14	3. Karbantartás és ápolás		Világító berendezés zavarai	62
Főfényoszorók magasságállítója	15	Kenési terv, üzemanyagok	31	7. Műszaki adatok	
Sebességmérő, sebességtartó-		Abroncsápolás, korrózióvédelem	35	Motor, porlasztó, tengelykapcsoló,	
mányok bejáratásnál, menet- és		Karosszéria- és lakkápolás	37	hajtómű	63
kapcsolási tartományok	16	Jármű üzemen kívül helyezése	40	Gyújtás, generátor, szabályozó,	
Kapcsolás, indító húzógomb	17	Légszűrő kicserélése, gyújtó-		indítómotor, akkumulátor, biz-	
Pillanatnyi tüzelőanyag fogyasztás		gyertyák ellenőrzése	41	tosítók	64
jelző / gázpedál nyomásponttal,		Ékszíj feszülés felülvizsgálása	42	Izzólámpák, váz, mellsőtengely,	
fűtés és szellőzés	18	Tüzelőanyagszűrő megtisztítása,		hátsótengely, kormánymű, fékek,	
Biztonsági öv felrakása	20	porlasztó megtisztítása, porlasztó		kerekek és abroncsozás	65
Ülésállító, fejtámaszok állítása	22	beállítása	43	Tüzelőanyagtartály, felépítmény,	
Fejtámasz kiszereleése, fejtámasz		Fékek utánállítása, tengelykapcsoló		főméretek, súlyok és terhelések	66
beszerelése, kitolható oldalsó		utánállítása	44	Legnagyobb sebesség, fogyasztás,	
ablaküveg	23	Hajtómű olajsintjének ellenőr-		fényszóró beállítás	67
Hamutartó kiszereleése	24	zése, olajcsere	45		
		Laprugók karbantartása, karban-			
		tartási munkák összeállítása	46		



1. abra



2. ábra. Műszertábla, S de luxe, külön kívánság



3. ábra. Műszertábla, Standard

1. Kezelés

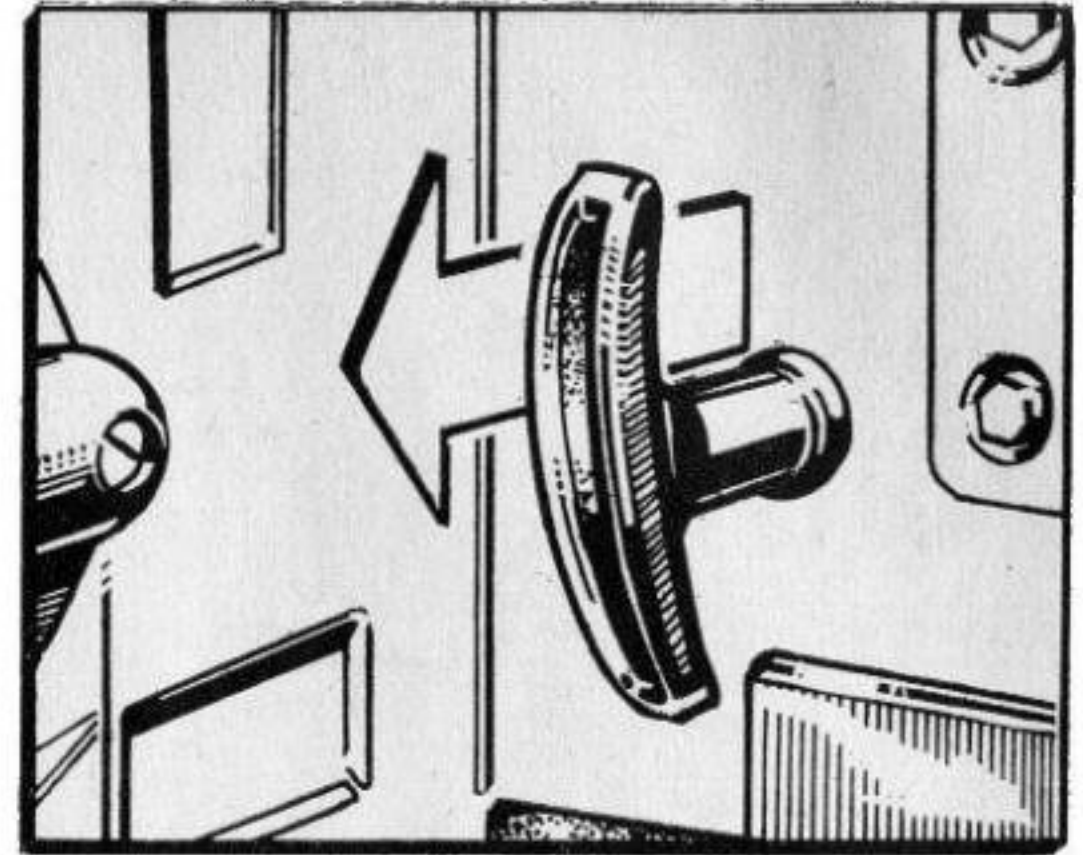
Műszertábla

- (1) ¹⁾Húzószivattyú ablakmosó berendezéshez (Standard, részben külön kívánság)
- (2) Forgókapcsoló ablaktörlőhöz
- (3) Forgó fénykapcsoló
- (4) Billenőkapcsoló
- (5) Tolókapcsoló elakadásjelző villogófényes berendezéshez
- (6) Kombinált műszer
- (7) Pillanatnyi tüzelőanyag fogyasztás jelző
- (8) Hamutartó
- (9) Rádió (S de luxe)
- (10) Kapcsoló farablaküveg mosótörlő berendezéshez (Universal, S de luxe)
- (11) Dugaszolóaljzat
- (12) Motortetőzár húzófogantyúja
- (13) Biztosítódoboz
- (14) Kormányoszlopi kapcsoló
- (15) Indító húzógomb
- (16) Gyújtásindító kormányzár
- (17) Fűtés és szellőzés szabályozó
- (18) Tüzelőanyagcsap távkezelő
- (19) Lerakó (S de luxe, külön kívánság)
- (20) Kesztyűtartó (Standard)
- (21) Ellenőrzőlámpa elakadásjelző villogófényes berendezéshez

¹⁾ Ezen a helyen az „S de luxe” kivitelnél a fűthető farablaküveg billenőkapcsolója található.

Motortető felnyitása

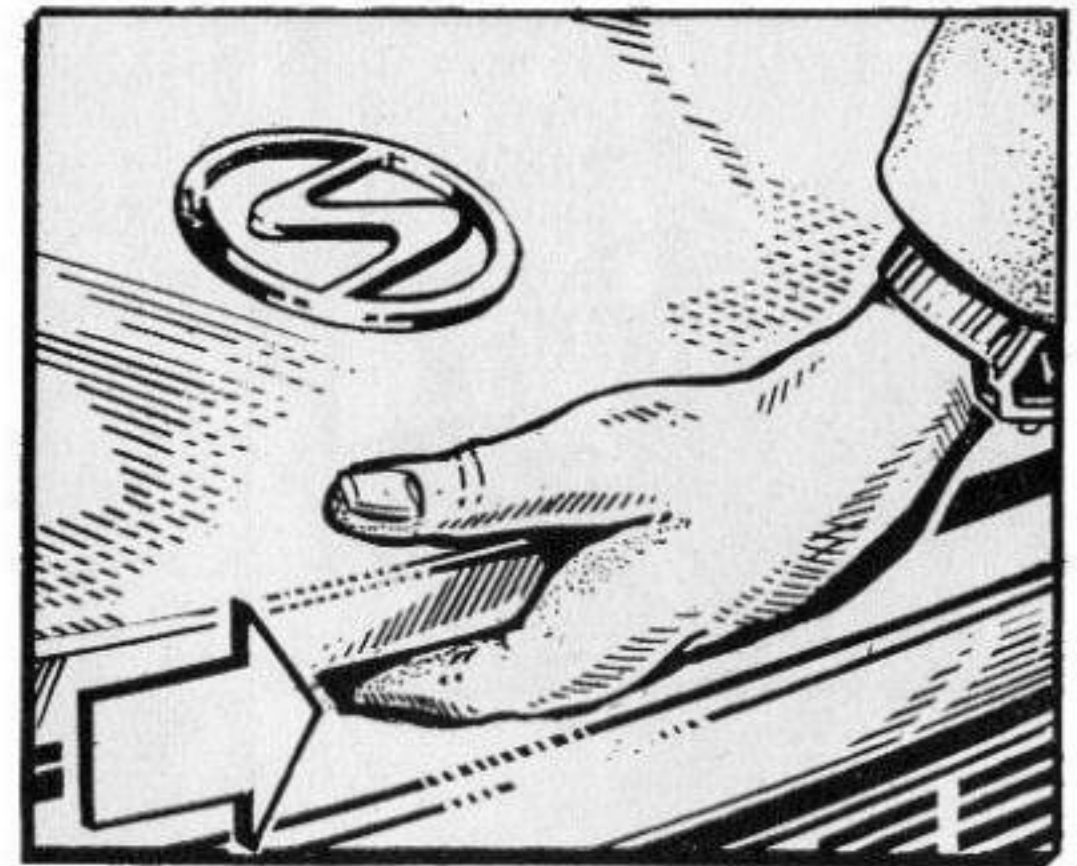
- A műszertábla alatt balra lévő húzófogantyút visszahúzzuk.



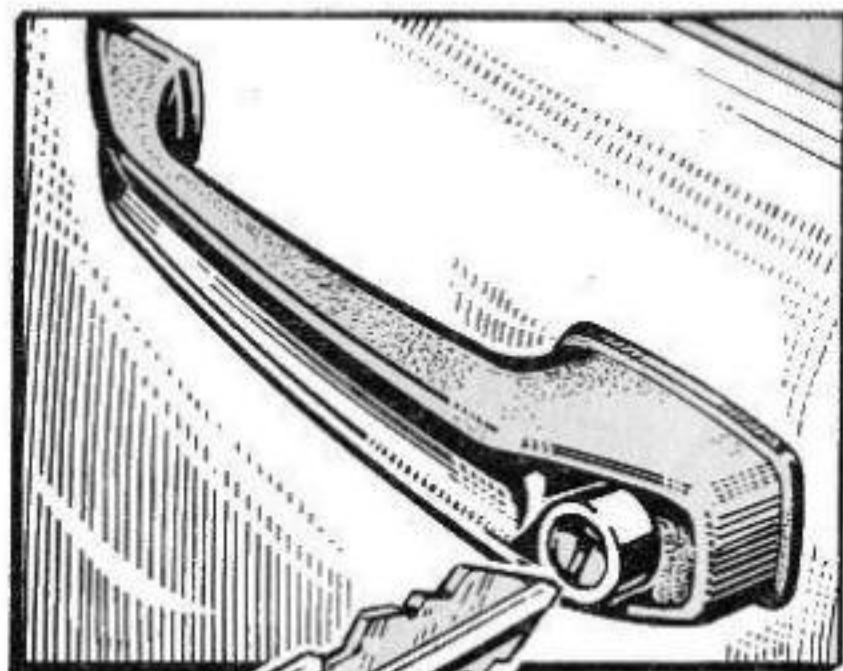
4. ábra

- Egyik ujjunk segítségével kívülről kiakasszuk a biztosítókart.
- Ütközésig felnyitjuk a tetőt és a támaszték beakadásáig lassan visszaengedjük.
Záráshoz a tetőt előbb ismét meg kell emelni. Utána a csuklóspántnál behajlítjuk a kitámasztórudat és lezárjuk a motortetőt.

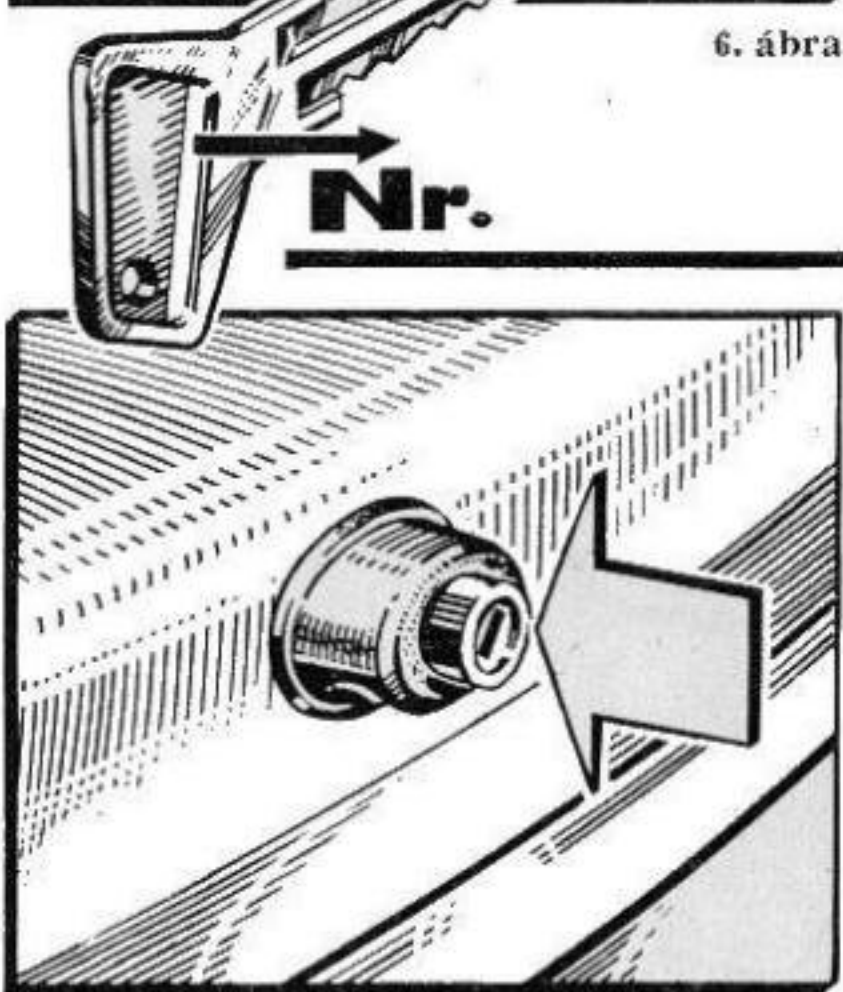
Figyelem! Az út megkezdése előtt a tetőzárnak helyesen kell reteszelve lennie!



5. ábra



6. ábra



7. ábra

Ajtó- és csomagterézár

Járműve vásárlásakor két-két kulcsot kap az ajtó- és a gyújtászárhoz. Aljárnljuk, hogy úgy helyezze letétbe az egyik kulcspárat, hogy a kulcsok elvesztése esetén azonnal hozzájusson a tartalék kulcsokhoz.

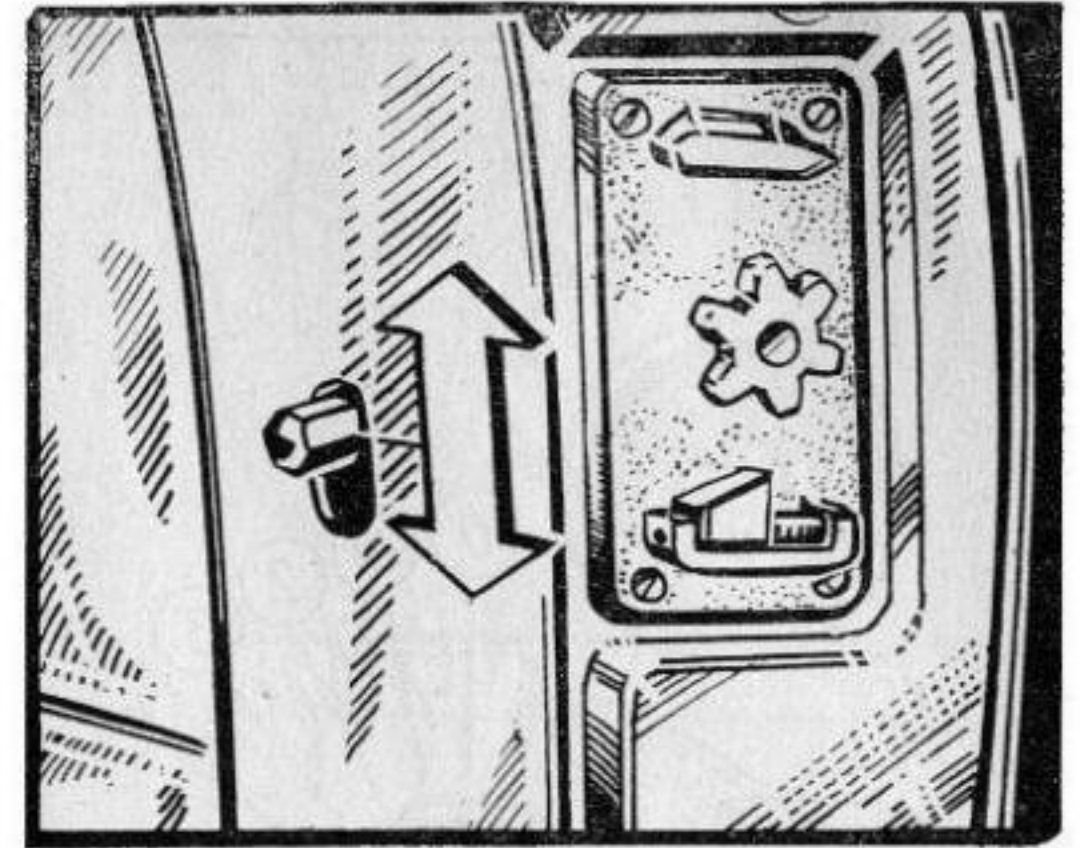
A Limousine kivitelnél az ajtó- és a csomagterézár, valamint az Universal kivitelnél pedig az ajtó- és farajtózár nyitható és zárható ugyanazzal a (rovátka nélküli) kulccsal.

Figyelem! A csomagterézárát csak a csapóajtó zárt állapotában szabad lezárni!

A kulcsok számozása alapján minden illetékes szakműhely el tudja készíteni az elvesztett kulcsok másolatát. Ezért saját érdekünkben jegyezzük fel a kulcsok számát.

Ajtóreteszelő

A segédvezető oldali ajtó reteszelése a gomb lefelé való eltolásával történik.

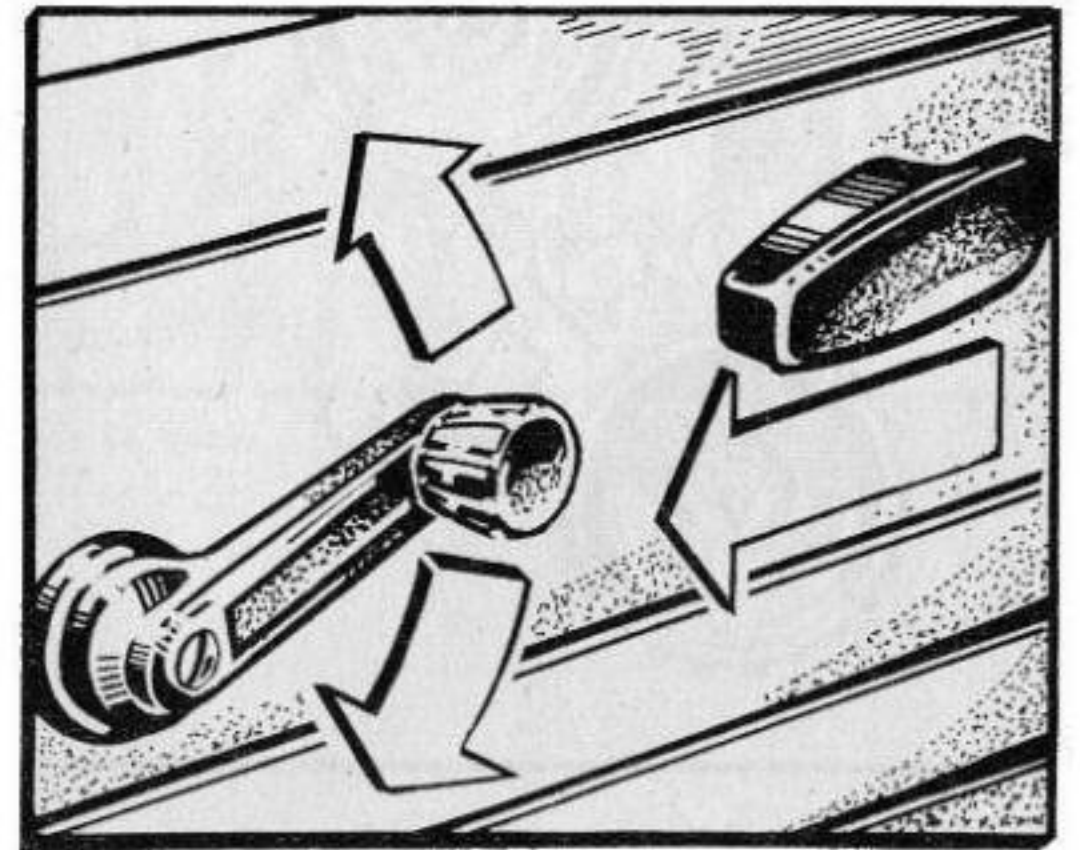


8. ábra

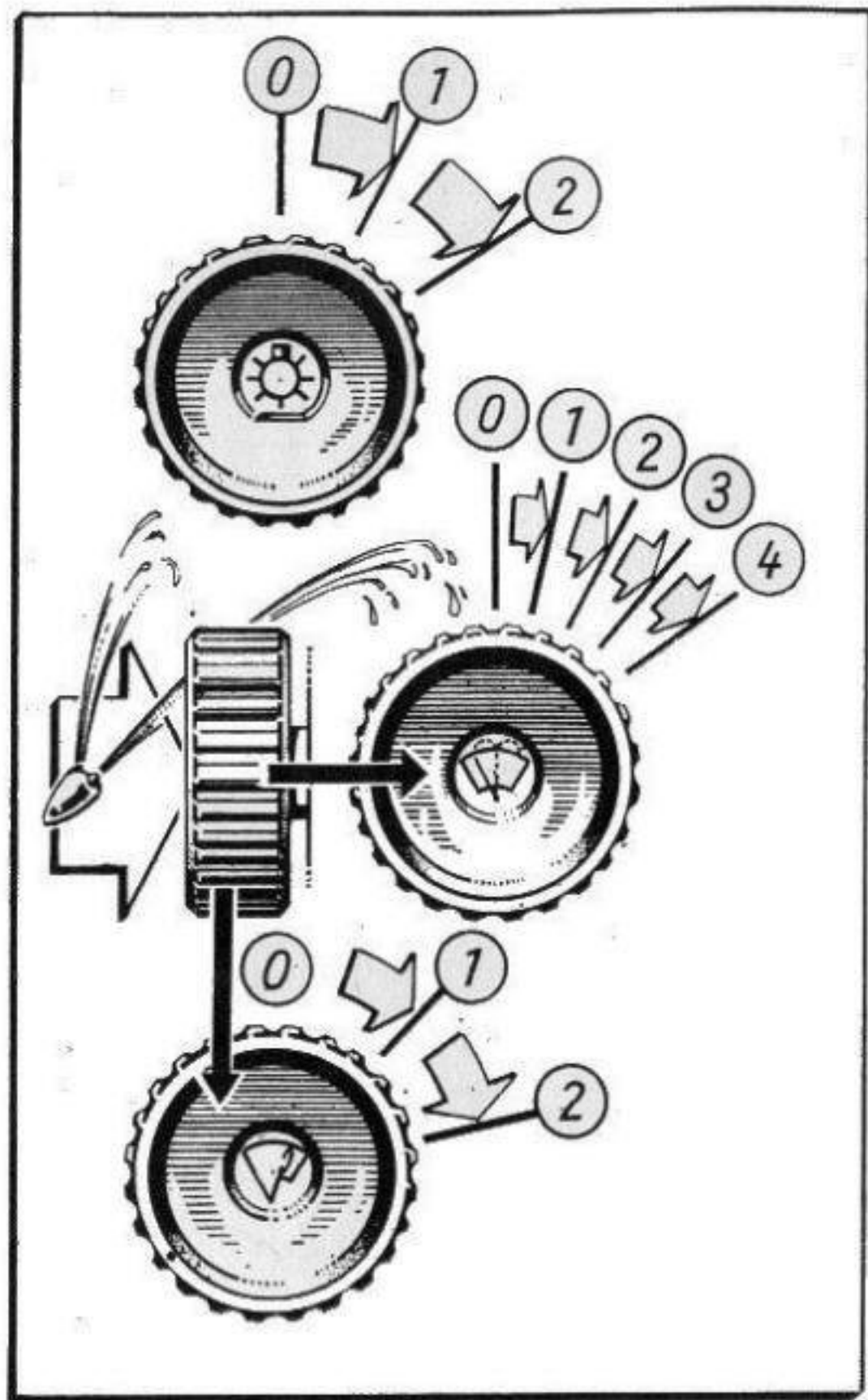
Ablakleeresztő és húzófogantyú

Az oldalsó ablaküveg nyitása és zárása az ablakleeresztők segítségével történik.

A húzófogantyú visszahúzásával belülről nyitható az ajtó.



9. ábra



10. ábra

Forgó fénykapcsoló

- 0 helyzet: Valamennyi fogyasztó kikapcsolva
- 1-es helyzet: Állóhelyzetfény (állóhelyzetfény, hátsólámpák, műszervilágítás, rendszámlámpák bekapcsolva)
- 2-es helyzet: Tompítottfény (fényszórók, állóhelyzetfény, hátsólámpák, műszervilágítás, rendszámlámpák bekapcsolva)

Ablaktörlő kapcsoló

– Intervallum-kapcsoló (S de luxe, külön kívánság)

- 0 helyzet: Kikapcsolva
- 1-es helyzet: Lassú fokozat
- 2-es helyzet: Gyors fokozat
- 3-as helyzet: Lassú fokozat, rövid szünetekkel
- 4-es helyzet: Lassú fokozat, hosszú szünetekkel

– Törlőkapcsoló (Standard)

- 0 helyzet: Kikapcsolva
- 1-es helyzet: Lassú fokozat
- 2-es helyzet: Gyors fokozat

– Villamos ablakmosó berendezés (S de luxe, részben külön kívánság)

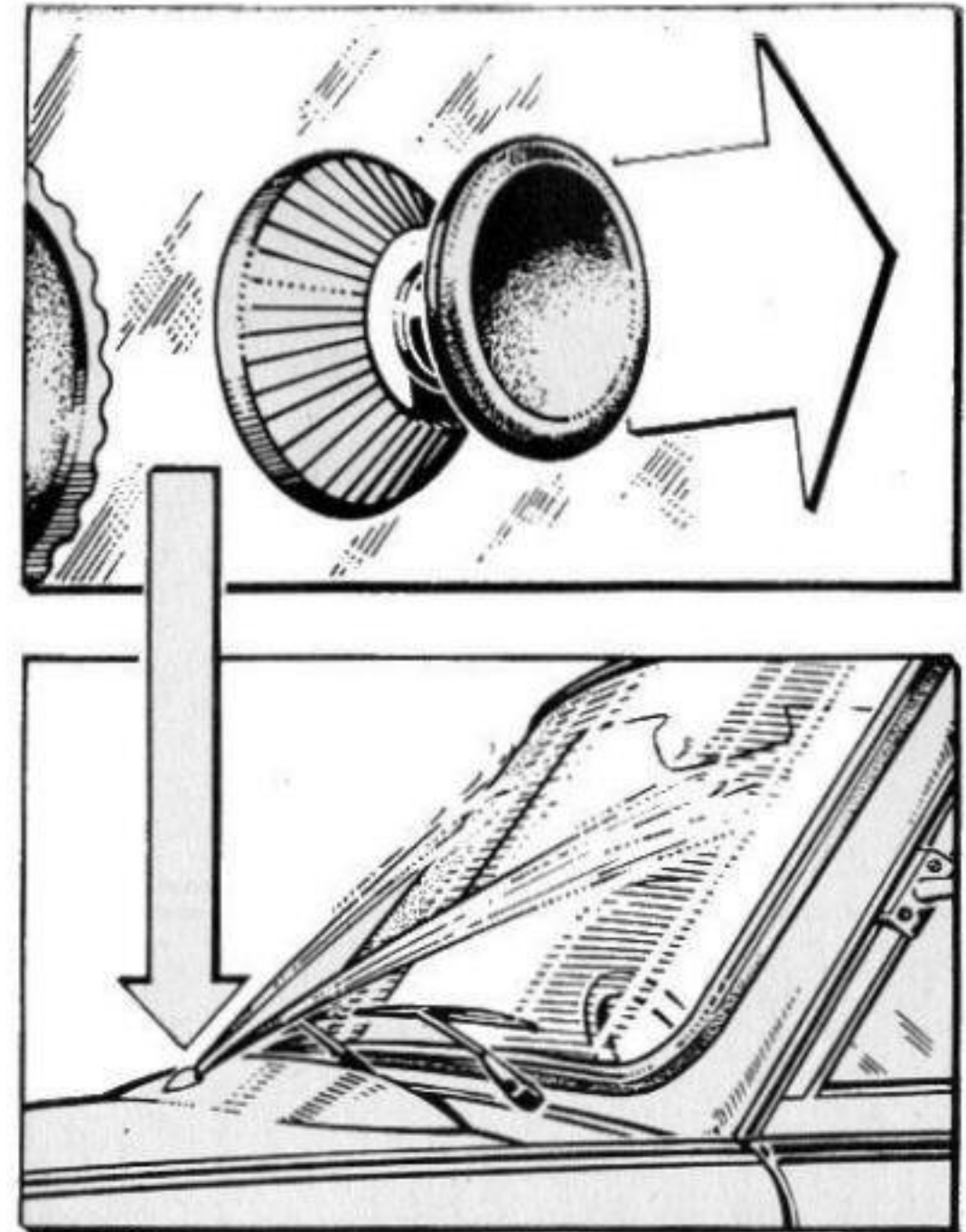
A törlőkapcsolóra gyakorolt nyomással üzembe helyezzük a villamos ablakmosó berendezést. A kapcsoló helyzetétől függetlenül a szélvédőüveg bepermetezése után késleltetve üzembe lép az ablaktörlő motor, kb. 5 kettős törlőmozgást hajt végre és ismét kikapcsol.

**Ablakmosó berendezés húzószivattyúval
(Standard, részben külön kívánság)**

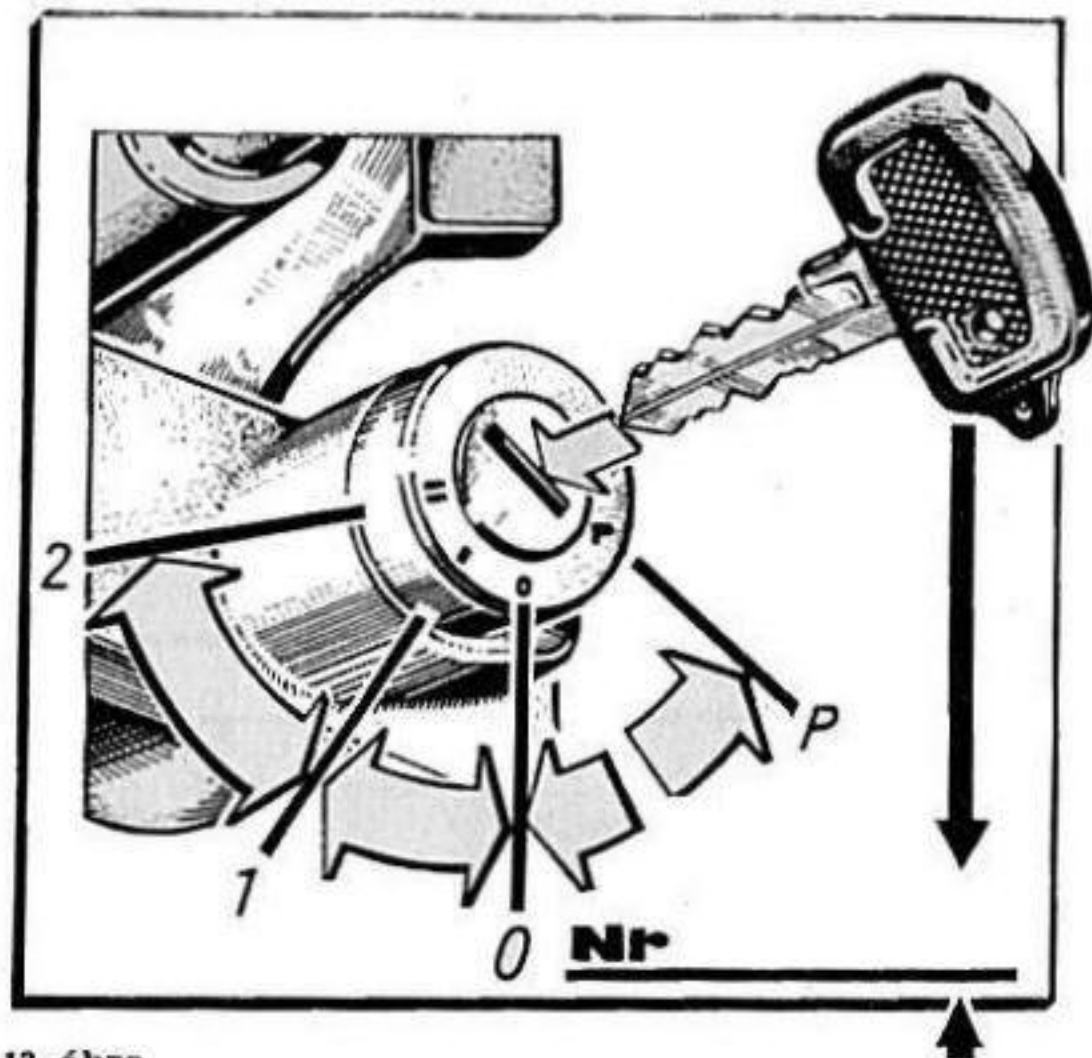
A szélvédőüveg bepermetezése a húzószivattyú működtetésével történik.

Útmutatások:

- A jármű álló helyzetében a vízszugárnak a törlő tengelye felett az ablaküveg felső keretének alsó szélére kell jutnia. Ha ez nem így van, akkor tű segítségével a kívánt irányba kell állítani a fúvókát.
- Hogy elkerüljük a szélvédőüveg összekarcolását, az ablaktörlő bekapcsolása előtt először működtetni kell az ablakmosó berendezést.



11. és 12. ábra



13. ábra

Gyújtásindító kormányzár

A gyújtásindító kormányzár megfelel a technika nemzetközi állásának és teljesíti az ECE R 18 számú gyártási előírás feltételeit.

P helyzet: Parkolóhelyzet

A gyújtáskulcs csak ebben a helyzetben húzható le, mert

- a) blokkolva van a kormányoszlop,
- b) üzemkész a parkolókapcsolás.

Útmutatások:

P helyzetből 0 helyzetbe való kapcsoláskor könnyedén forgatni kell a kormánykereket, hogy kiküszöböljük a reteszelés esetleges szorulását.

Figyelem! A jármű mozgása közben nem szabad lehúzni a gyújtáskulcsot, mert azonnal blokkolásra kerül a kormányoszlop!

0 helyzet:

A kormányoszlop ki van reteszelve, ha ki van kapcsolva a gyújtás.

1-es helyzet: Menethelyzet

A gyújtás be van kapcsolva, a jármű villamos szempontból menetkész.

Figyelem! A töltésellenőrző lámpának 1-es helyzetben feltétlenül égnie kell! Ha nem így van, akkor ellenőrizni kell a kábelcsatlakozásokat, az esetleg hibás izzólámpát ki kell cserélni!

2-es helyzet: Indítás

1-es helyzetből 2-es helyzetbe feltétlenül keresztül kell kapcsolni! A gyújtáskulcsot érezhető rugófeszülés ellenében ütközésig forgatjuk. A motor beindulásakor azonnal el kell engedni a gyújtáskulcsot. Ha a gyújtási folyamatnál nem indulna be a motor, akkor vissza kell kapcsolni 0 helyzetbe. Újabb indítási kísérlet csak ezután lehetséges.

Kormányoszlopi kapcsoló

– Villogófény

Kapcsoló lefelé:

Villogófény balra

Kapcsoló felfelé:

Villogófény jobbra

A villogók csak bekapcsolt gyújtásnál lépnek működésbe. Egyidejűleg felgyullad a zöld ellenőrzőlámpa a sebességmérő alsó közepén.

– Jelzőkürt

Kapcsoló előre felé:

Jelzőkürt működésben

(Standard, külön kívánság)

Kétszólamú harsona működésben (S de luxe)

– Fénykürt

Kapcsoló visszahúzva:

Fénykürt működtetve

A fénykürt csak kikapcsolt főfény-szórók mellett működtethető.

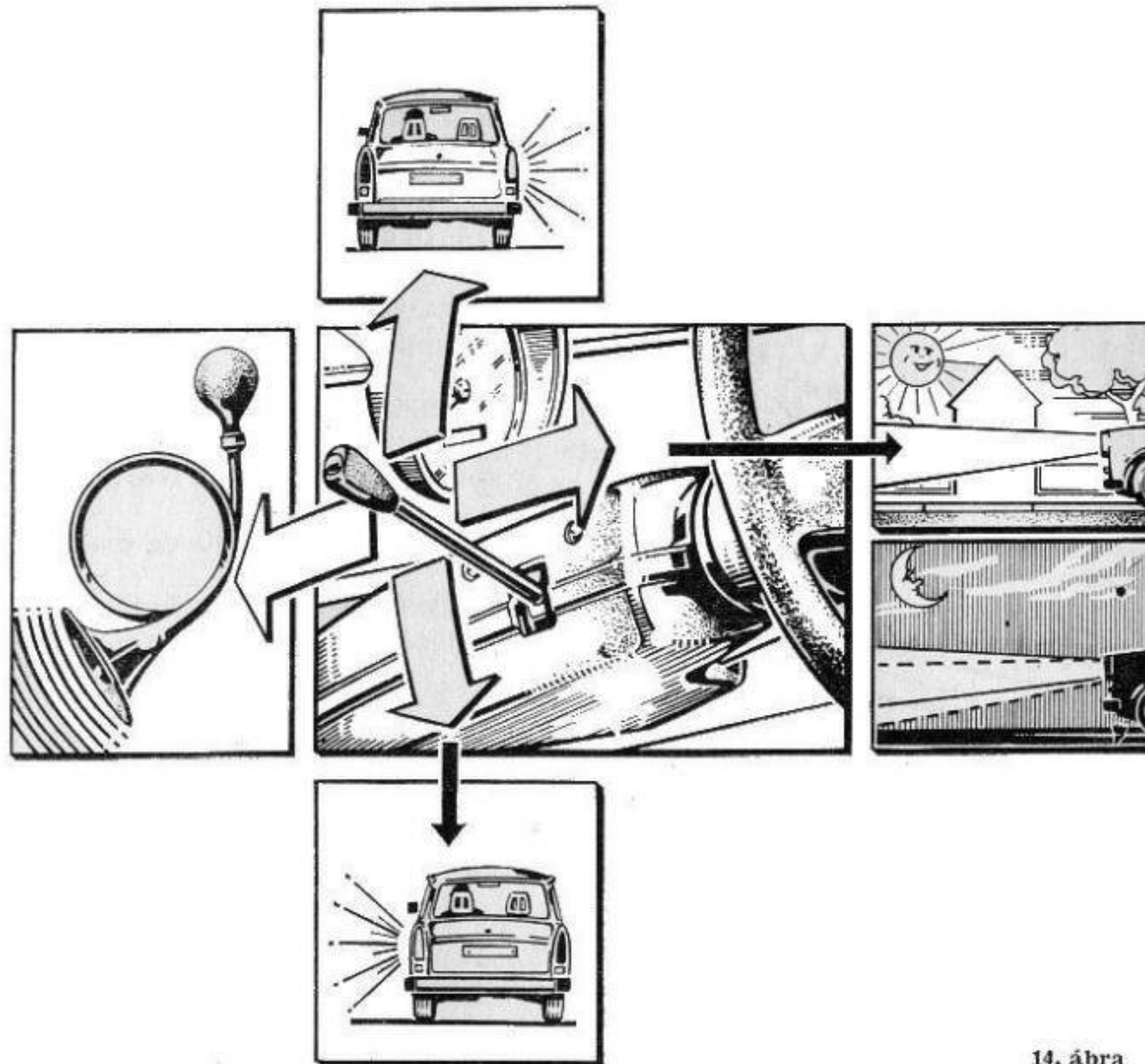
– Felvillantás és letompítás

Kapcsoló visszahúzva:

Felvillantás ill. letompítás

Csak bekapcsolt főfény-szórók és gyújtás mellett működőképes.

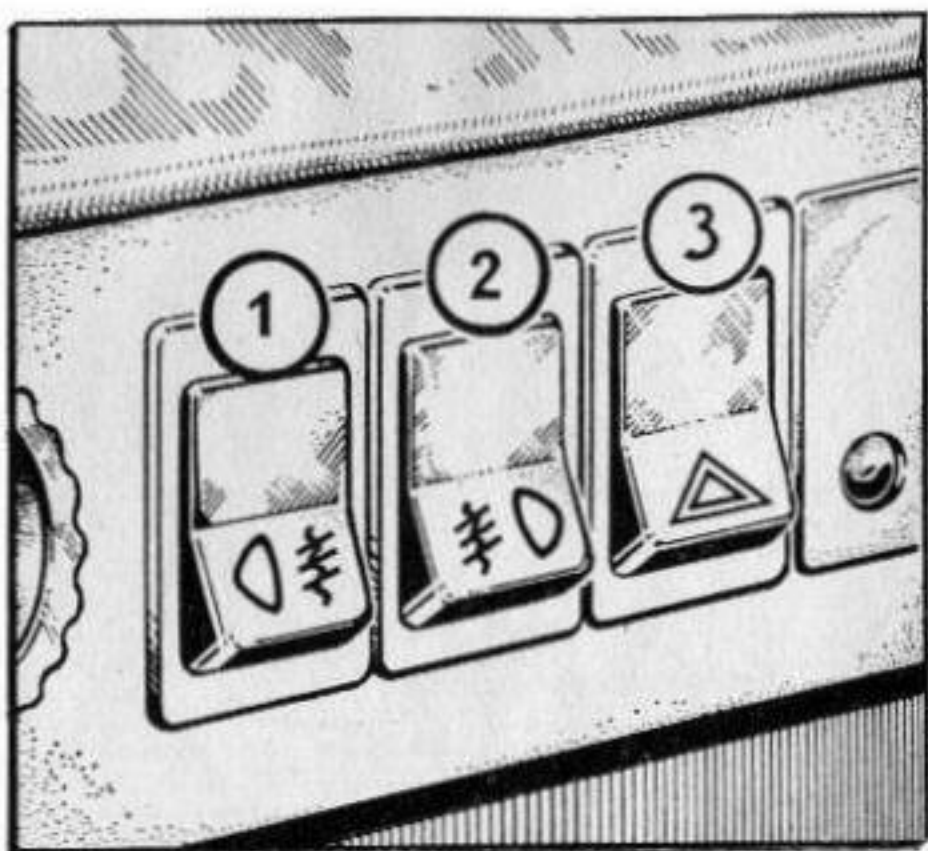
A „felvillantott” fény-szóró helyzetet kék ellenőrzőlámpa jelzi jobbra alul a sebességmérőben.



14. ábra

– Parkolófény

Kapcsoló lefelé, mint villogófény balra, járulékosan P gyújtászárhelyzet



15. ábra

Billenőkapcsoló (15. ábra)

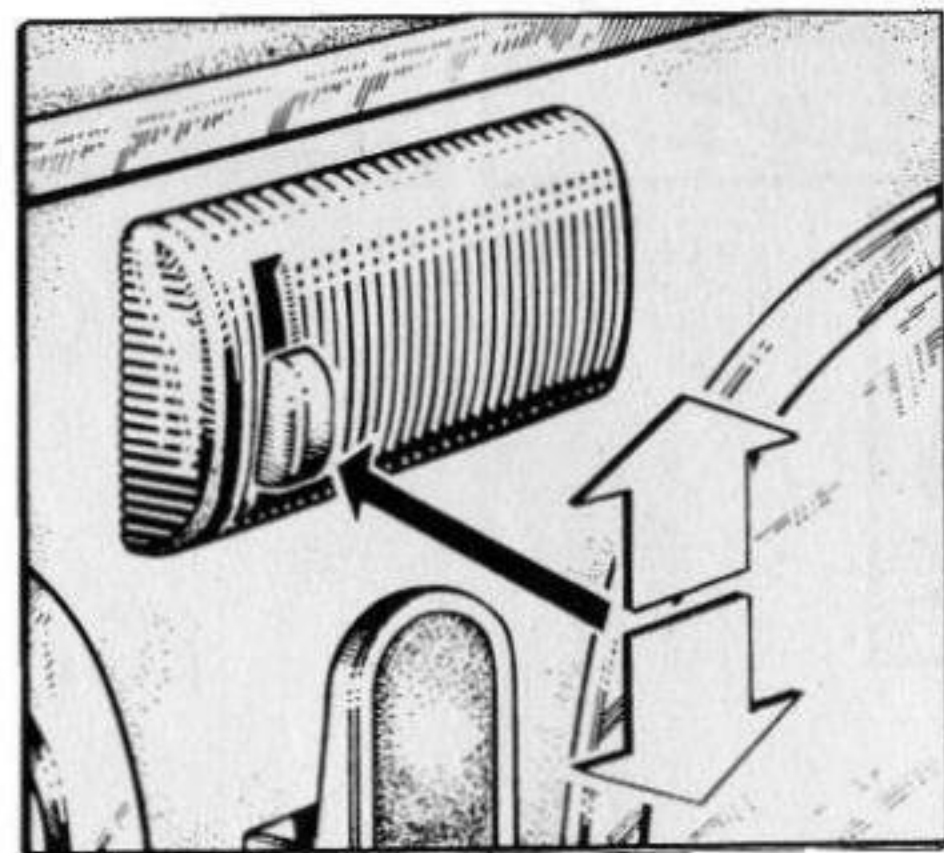
- (1) Ködfényszóró kapcsolója (S de luxe)
- (2) Hátsó ködlámpa kapcsolója (S de luxe)
- (3) Elakadásjelző villogóberendezés kapcsolója (S de luxe, külön kívánság)

A működés jelzése a kapcsoló mellett jobbra elhelyezett (vörös) ellenőrzőlámpa által történik.

Fűthető farablaküveg kapcsolója (S de luxe, részben külön kívánság – az ablaktörlő kapcsolója mellett balra elhelyezve – 2/1-es ábra).

A fűthető farablaküveg csak bekapcsolt gyújtásnál helyezhető üzembe.

Figyelem! A viszonylag nagy teljesítményfelvétel miatt a farablaküveg fűtését csak rövid időre és álló helyzetben kapcsoljuk be!



16. ábra

Elakadásjelző villogókapcsoló (Standard)

Az elakadásjelző villogóberendezés tolókapcsolója „Standard” kivitelnél a sebességmérő mellett található (3/5-ös ábra). A berendezés üzembehelyezése a kapcsolóra gyakorolt nyomással történik.

A működést a kapcsoló gombjában lévő ellenőrzőlámpa felgyulladás jelzi. Kikapcsolása a gomb ismételt megnyomásával történik.

Belsőlámpa (16. ábra)

A belsőlámpa bekapcsolása a kapcsológomb lefelé való tolásával történik. Ennek során az „S de luxe” kivitelnél egyidejűleg ég a motortérlámpa.

Főfényszórók magasságállítója

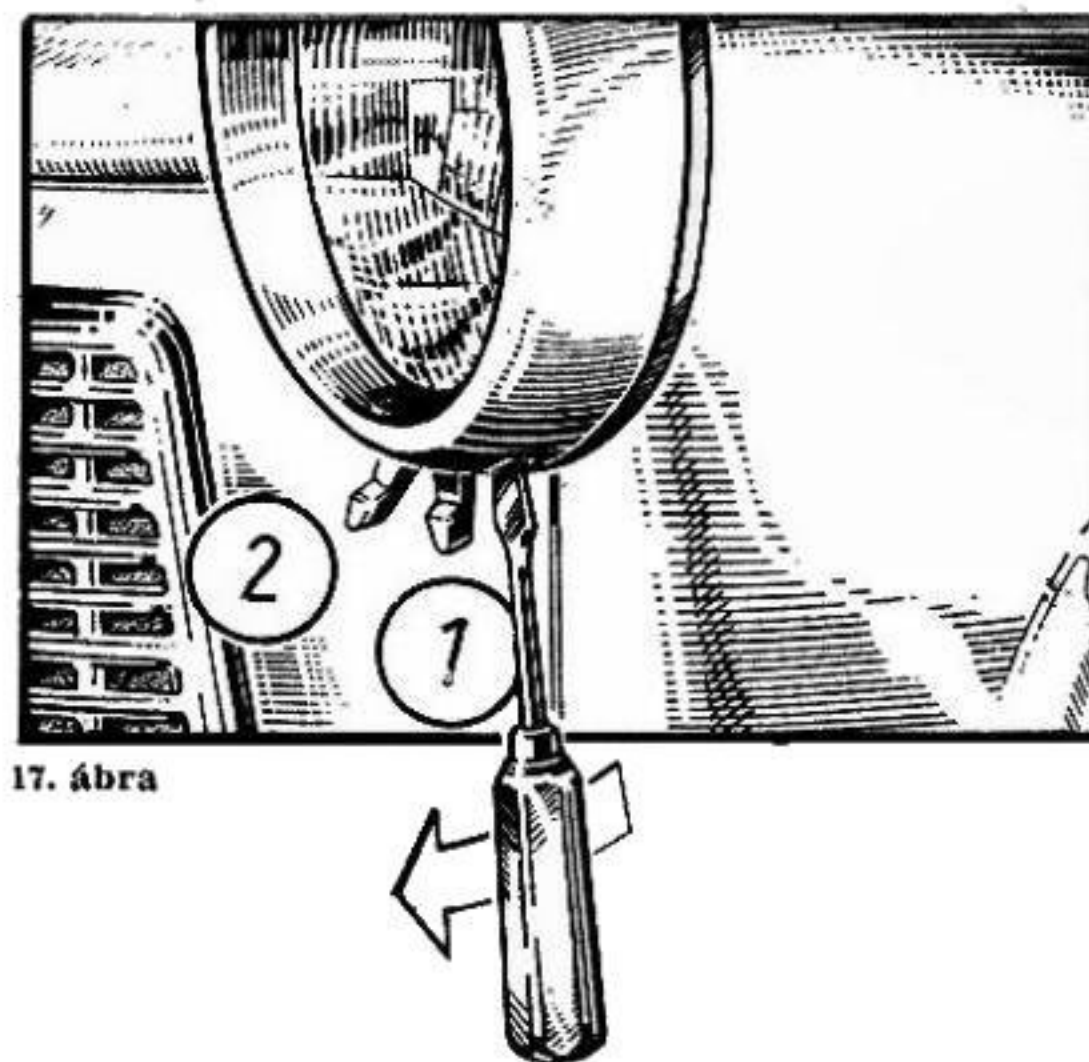
A reflektorok állítása a homlokgyűrűk alatt elhelyezett emeltyűk segítségével történik.

1-es helyzet: Magas reflektorállás

2-es helyzet: Mély reflektorállás

A „magas” reflektorállást a sebességmérőben felül jobbra található narancs-vörös ellenőrzőlámpa jelzi (lásd 19. ábrát).

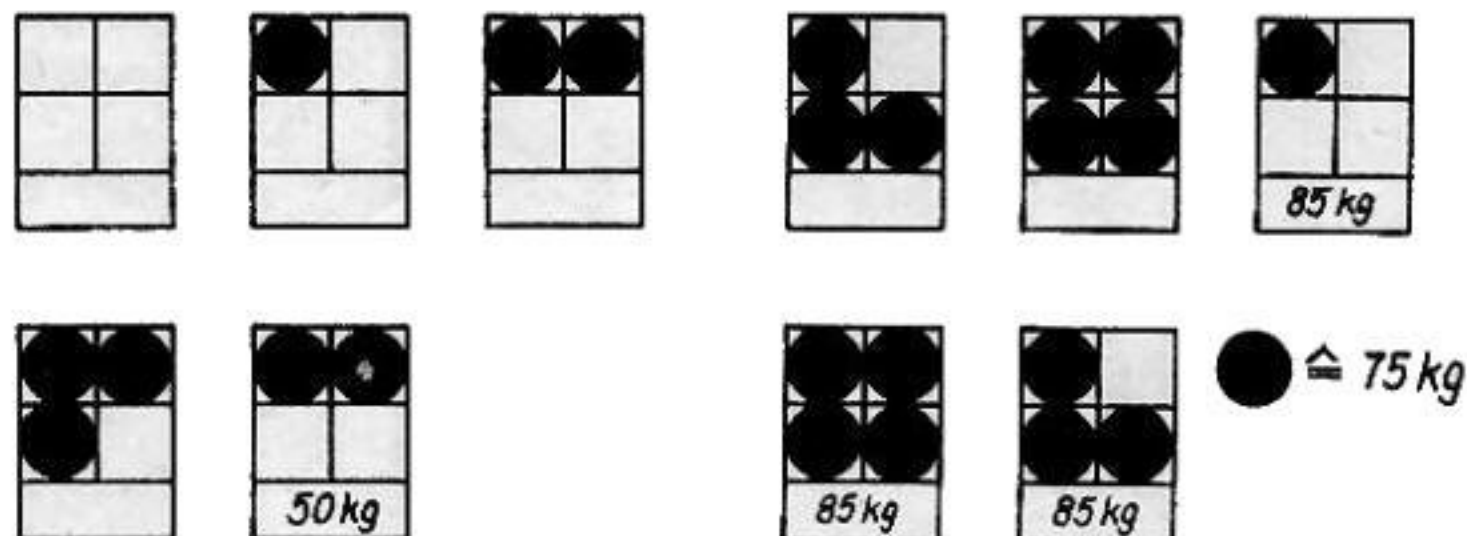
A fényszórók állítása a jármű terhelésétől függ.



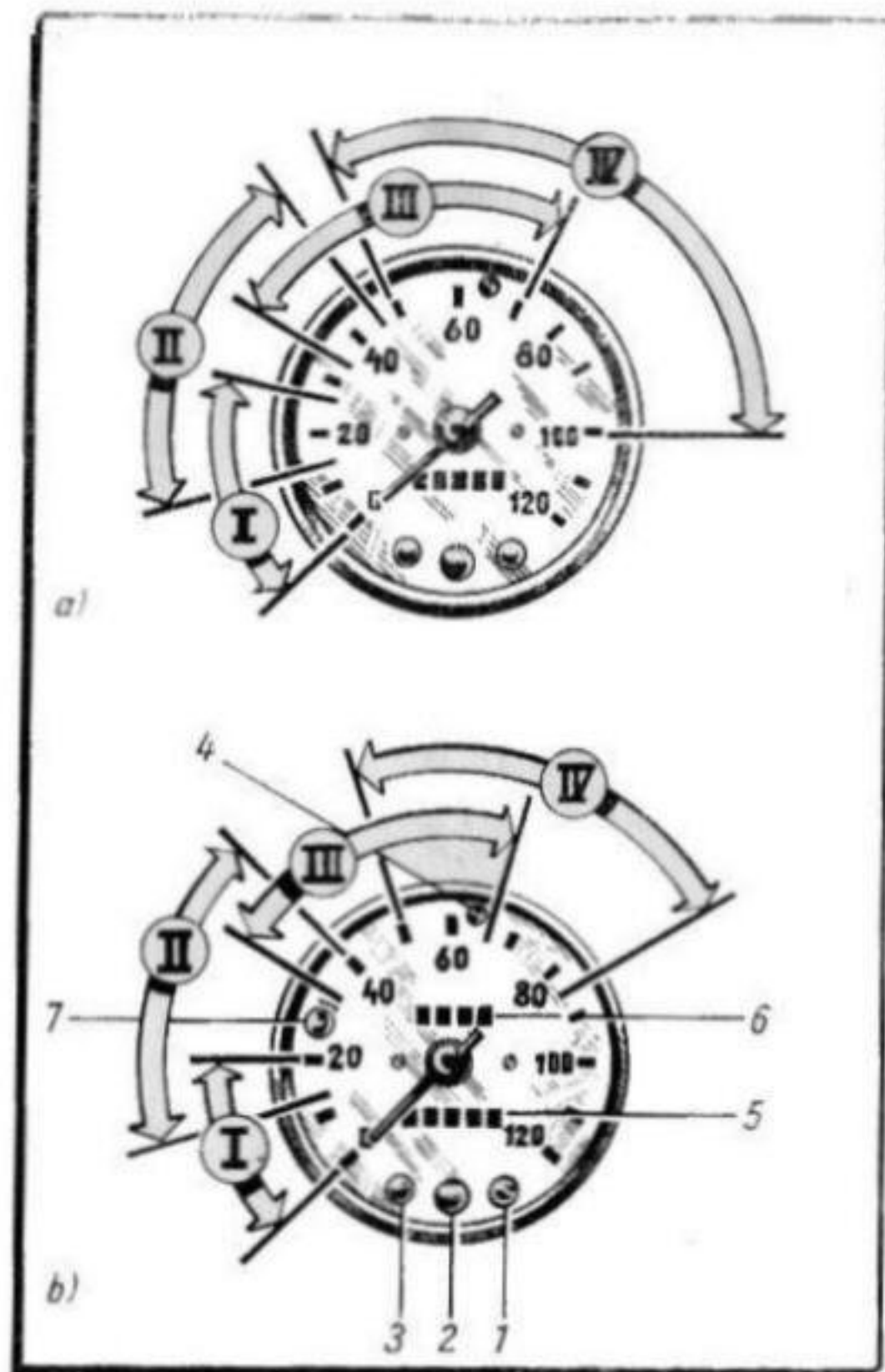
17. ábra

„Magas”
fényszóróállás

„Mély”
fényszóróállás



18. ábra



19. ábra

Sebességmérő, sebességtartományok bejáratásnál, menet- és kapcsolási tartományok

- (1) Töltésellenőrző (vörös)
- (2) Villogófény ellenőrző (zöld)
- (3) Távfényellenőrző (kék)
- (4) H 4 jelű főfényoszorók „magas” reflektorállításának ellenőrzője (narancs-vörös)
- (5) Számlálómű
- (6) Napi számlálómű (S de luxe, részben külön kívánság)
- (7) Napi számlálómű visszaállítója

Figyelem! A napi számlálóműt csak álló jármű mellett szabad visszaállítani!

Bejáratási előírás

Ajánlatos, ha az első 2 000 km alatt nem lépjük túl a 19b ábrán megadott sebességeket. Ezáltal biztosítjuk, hogy üzem közben jól bejáródhassanak egymással az egyes alkatrészek. 1 000 km után rövid időre hajthatunk a bejáródott motor számára megengedett sebességekkel.

Menet- és kapcsolási tartományok

A menet- és kapcsolási tartományokat a 19a ábra mutatja. De ezenkívül vegyük figyelembe a pillanatnyi tüzelőanyag fogyasztás jelző mutatott értékeit és a gázpedál nyomáspontját, hogy hajtáskor elérjük a lehető legnagyobb gazdaságosságot.

Kapcsolás (20. ábra)

A következő magasabb sebességfokozatba való kapcsolás előtt felgyorsítjuk a járművet, levesszük a gázt és egyidejűleg működtetjük a tengelykapcsolót, kivesszük a sebességfokozatot és könnyedén a következő magasabb fokozatba toljuk a kapcsolókart.

A tengelykapcsoló működtetésekor teljesen le kell nyomni a tengelykapcsoló pedált, majd a szinkronizálás után könnyedén csúszik a kapcsolókar a kívánt fokozatba. Utána ismét működtetjük a tengelykapcsolót.

Lefelé történő kapcsoláskor nem szükséges közbenső gázt adni, de ügyelni kell a kapcsolási tartományokra.

A hátrameneti fokozatot csak álló járműnél szabad bekapcsolni. Szándékolatlan bekapcsolás ellen retesz van beszerelve és a kapcsolókar benyomásakor nagyobb kézi erővel kell leküzdeni a retesz-erőt.

Indító húzógomb (21. ábra)

Az indító húzógomb működtetése a hideg motor beindítása esetén történik.

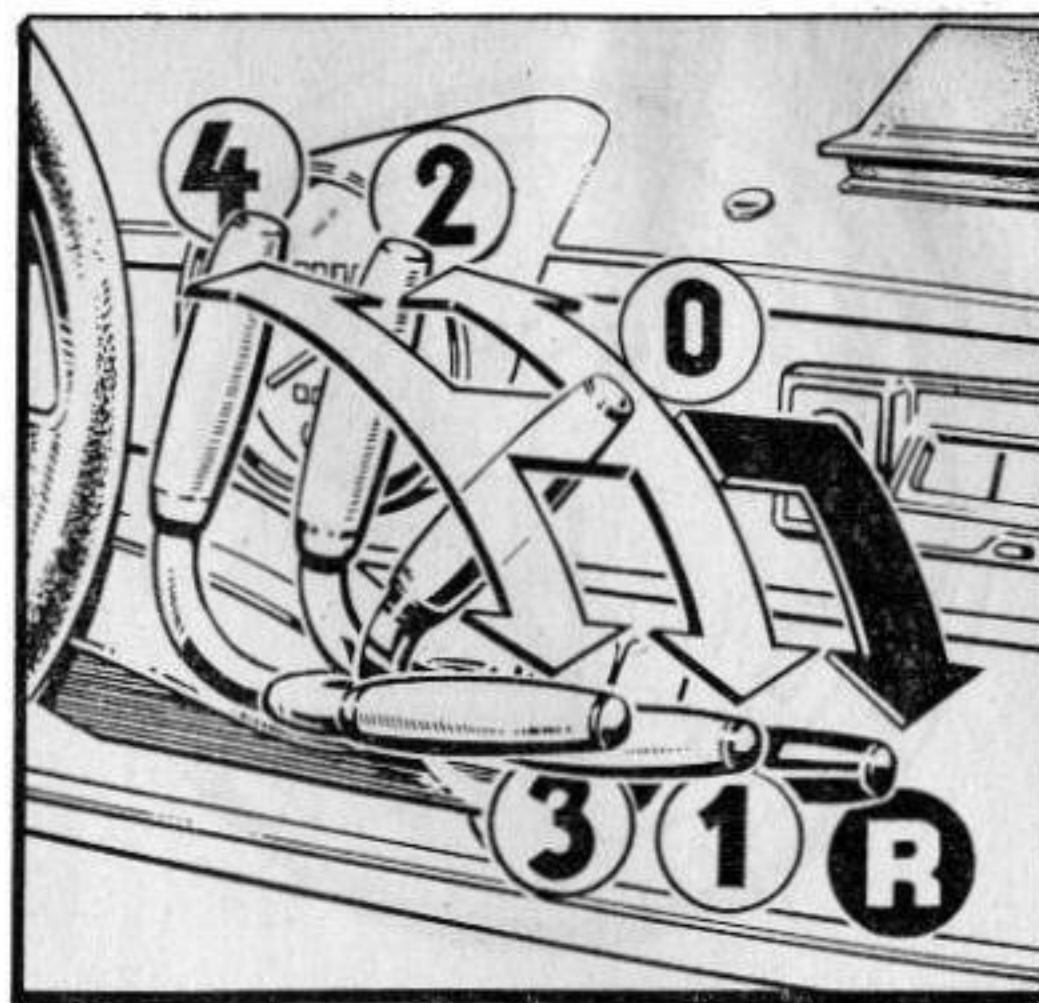
Az indító húzógombot 1-es helyzetbe hozzuk és beindítjuk a motort. Ennek során **ne** adjunk járulékosan gázt.

A motor beindulása után egy kevéssé betoljuk a húzógombot, úgy-hogy fokozott üresjárású fordulatszámra fusson a motor. Most működtethetjük a gázpedált. Mielőtt a teljes teljesítményt követelhetjük meg a motortól, előbb kíméletesen melegre kell járattani a motort, melynek során mind tovább nyomjuk be ütközésig (0 helyzet) az indító húzógombot.

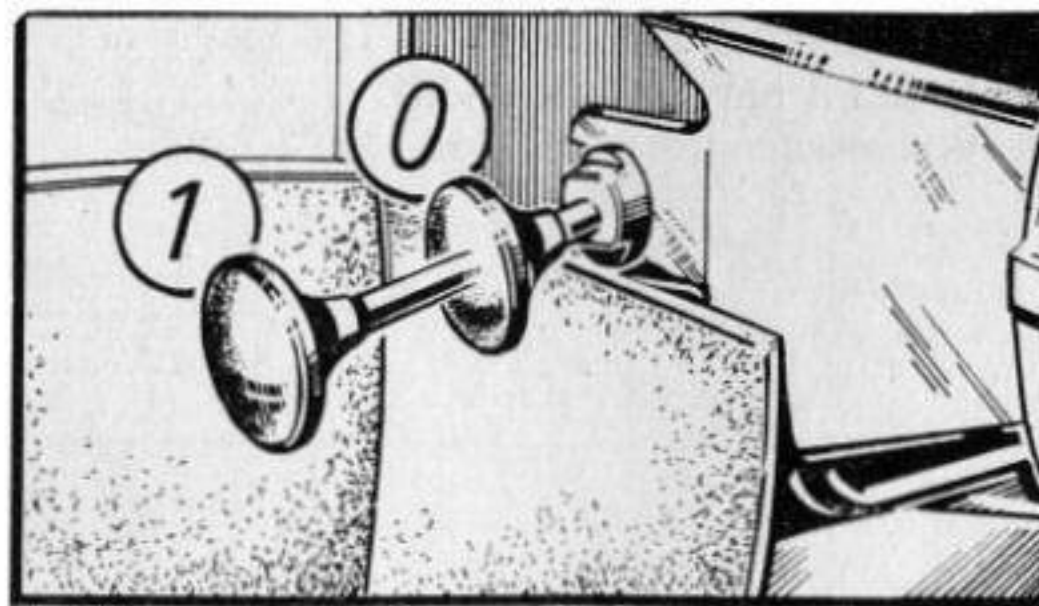
Különösen a téli évszakban, a hosszabb melegrejáratási fázis miatt szükséges az indító húzógomb érzéssel való kezelése.

Szükségessé válhat, hogy rövid időre részben még egyszer ki kell nyitni az indítócsappantyút, hogy elérjük a motor kifogástalan körkörös futását.

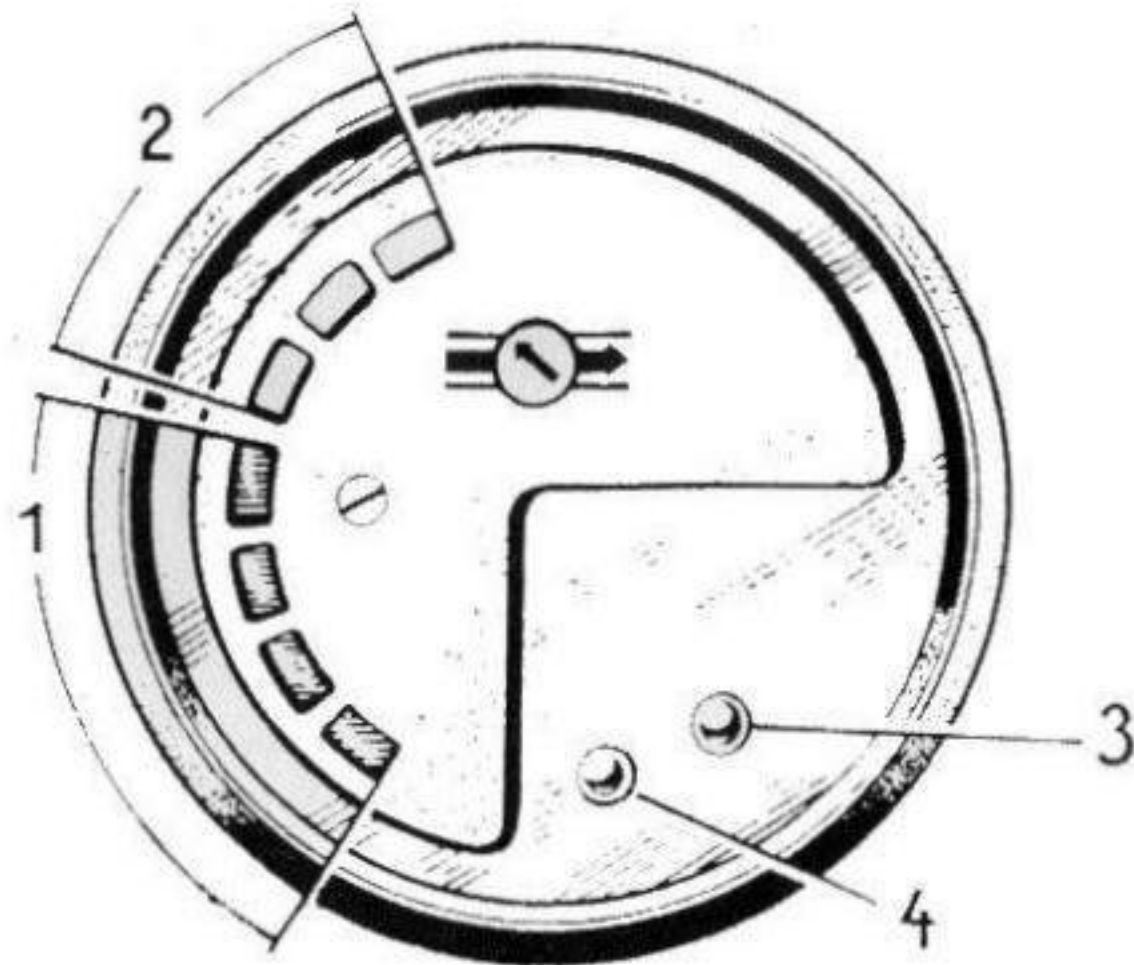
Figyelem! Ütközésig be nem tolt indító húzógomb menetüzemben növeli a tüzelőanyag fogyasztást!



20. ábra



21. ábra



22. ábra

- (1) Gazdaságos tartomány – zöld
- (2) Magas tüzelőanyag fogyasztás tartománya – sárga
- (3) Tüzelőanyag tartalék jelző – vörös
- (4) Dióda a fényemitterdiódák világosságának szabályozására – fehér

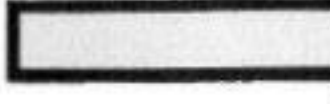
Pillanatnyi tüzelőanyag fogyasztás jelző / gázpedál nyomásponttal (22. ábra)

Próbáljuk meg lehetőség szerint úgy megválasztani a hajtási módot, hogy a jelzőműszerben csak a zöld tartomány gyulladjon fel.

A gazdaságos hajtási mód elérésére támogatást nyújt a nyomásponttal kivitelezett gázpedál.

A gázpedálban egy rugóterhelésű csapszeg kiváltja, hogy a porlasztó meghatározott fojtócsappantyú nyílásszöge elérésekor érezhetően megnő a gázpedál működtetéséhez szükséges erő.

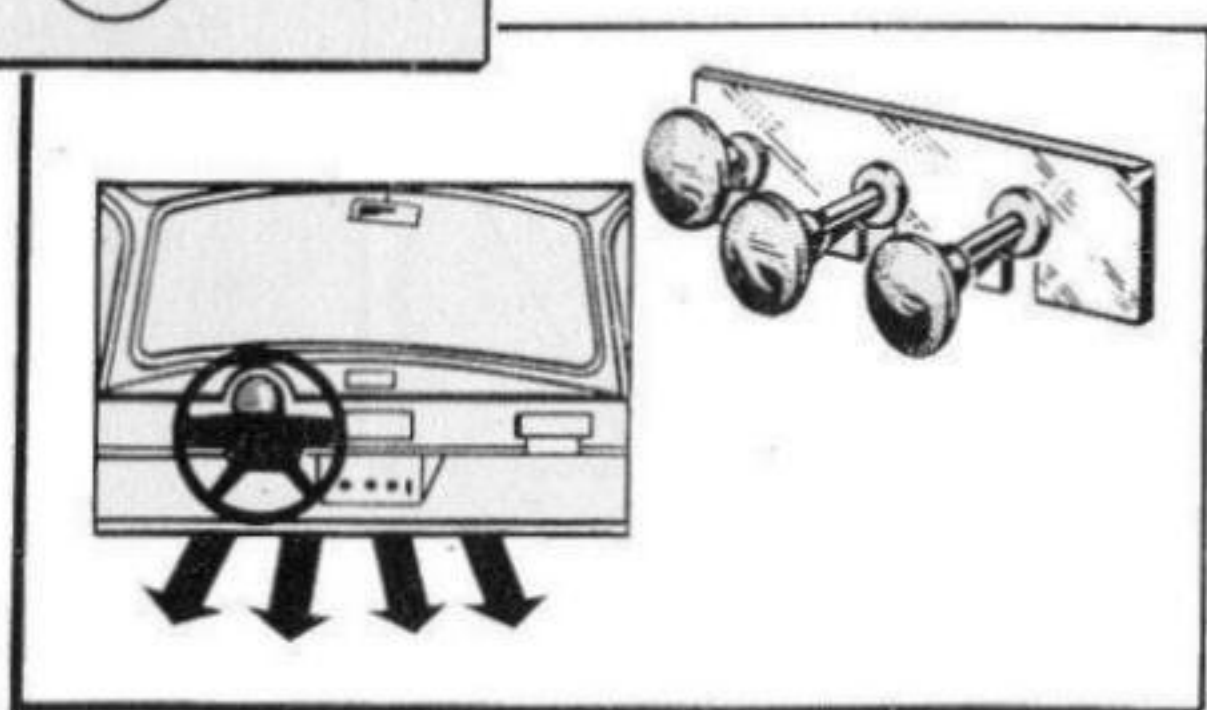
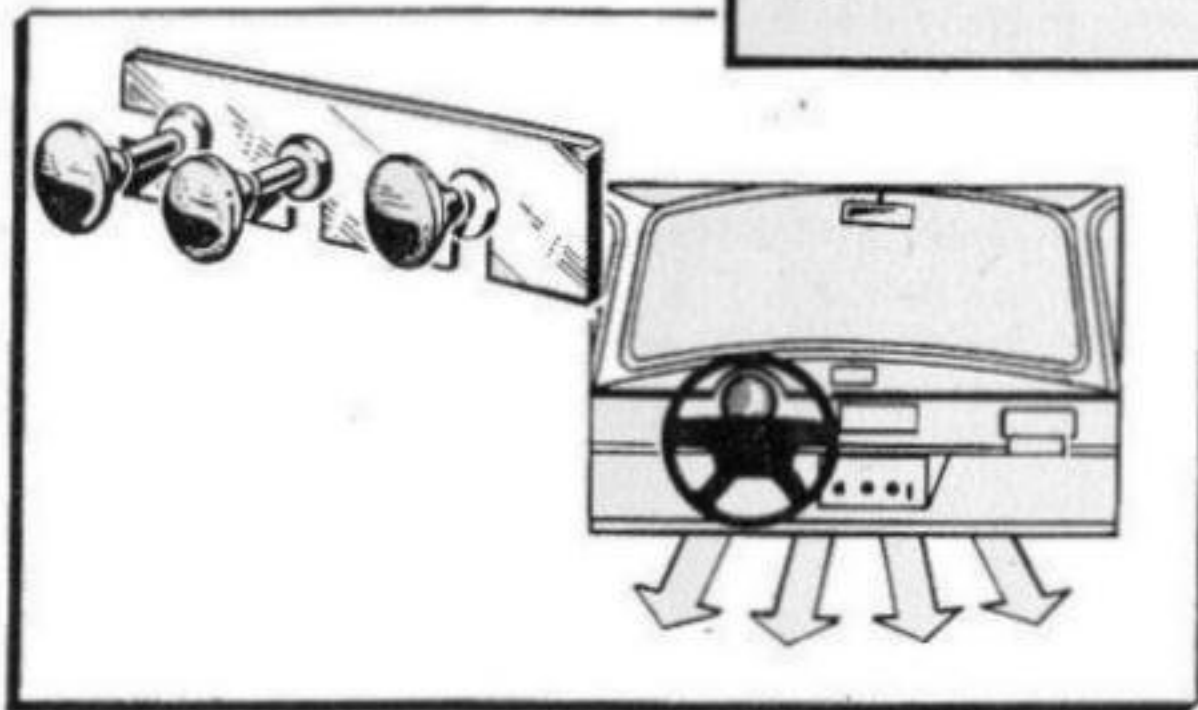
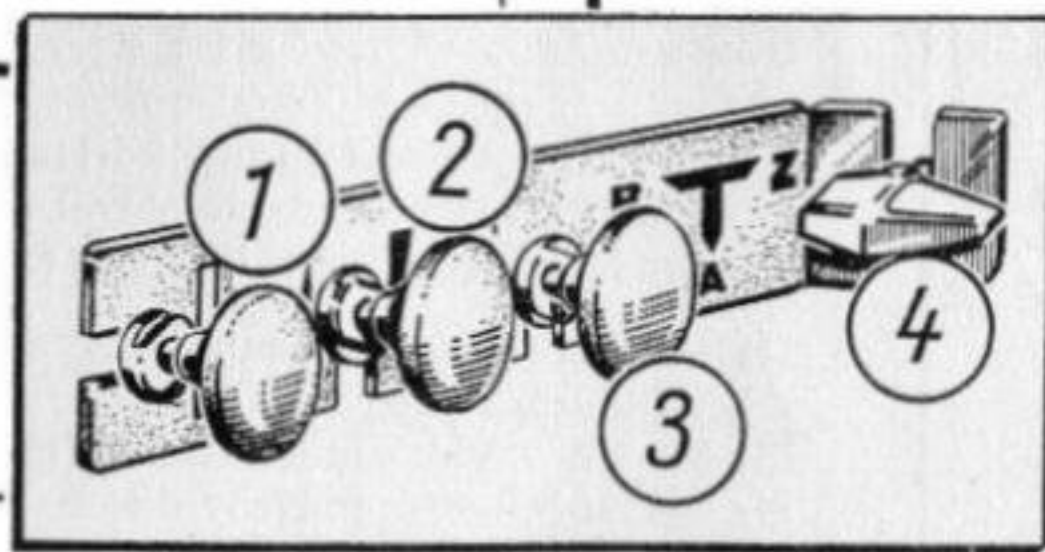
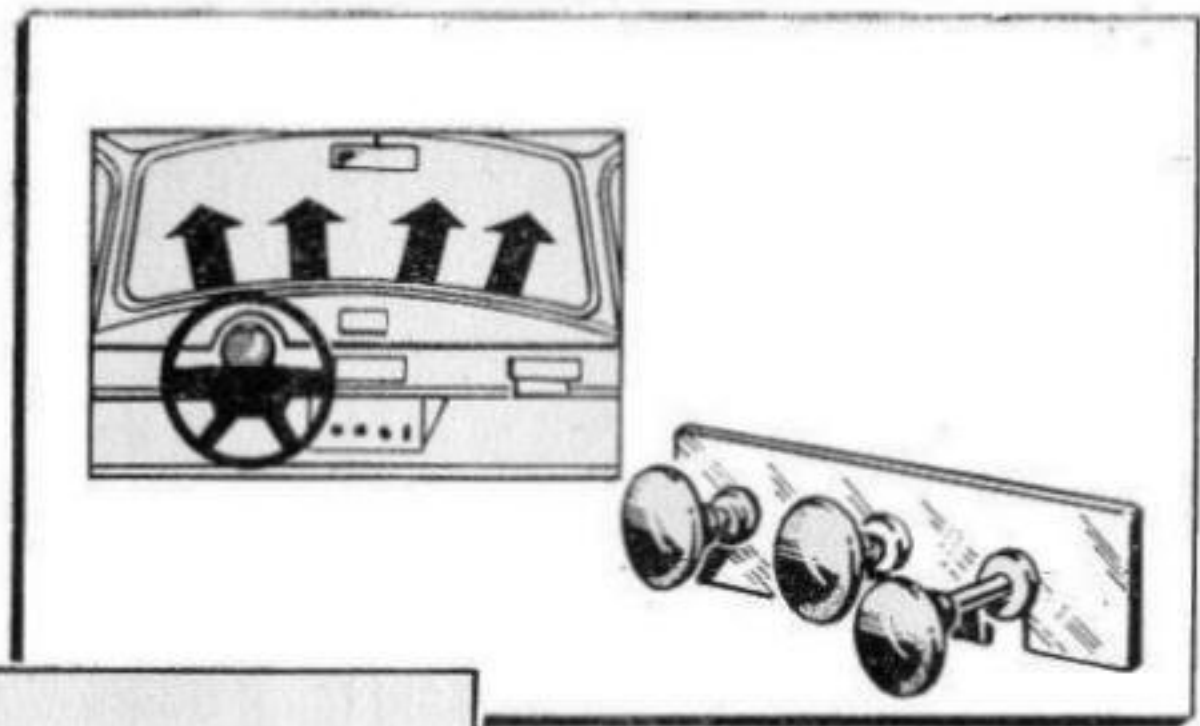
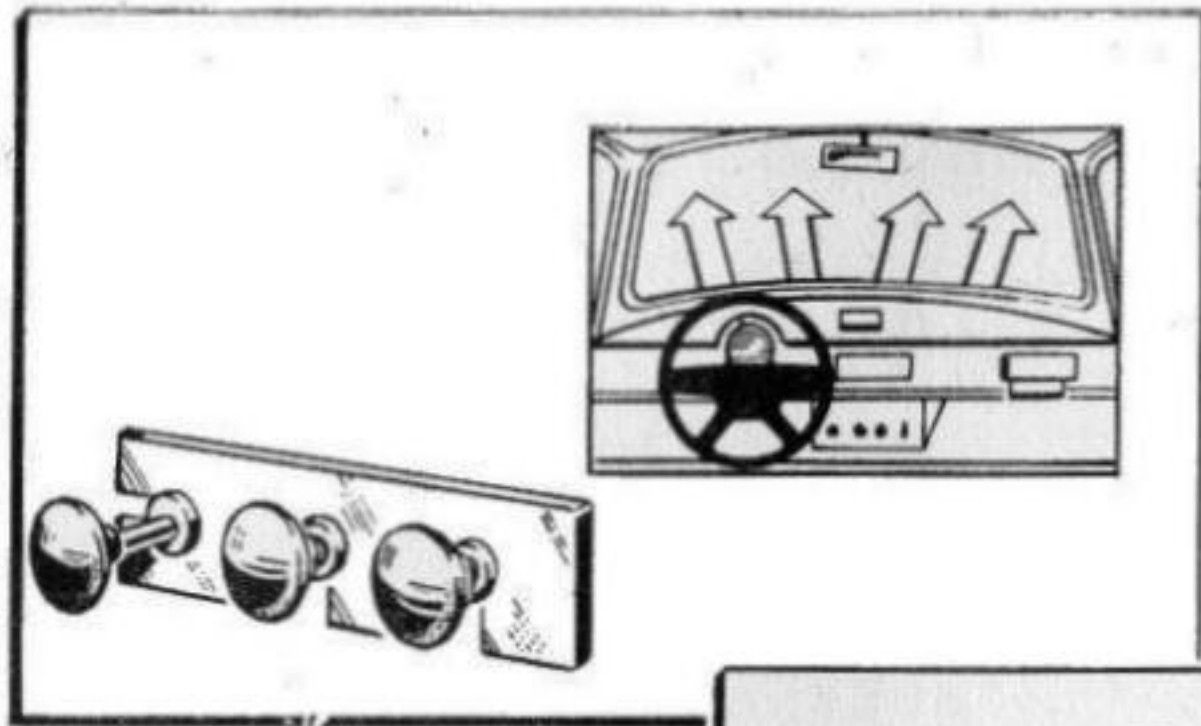
Fűtés és szellőzés (23. ábra)

- (1) Frisslevegő 
- (2) Elosztás
- (3) Meleglevegő 
- (4) Tüzelőanyagcsap távműködtető
Z – Zárva
A – Nyitva
R – Tartalék

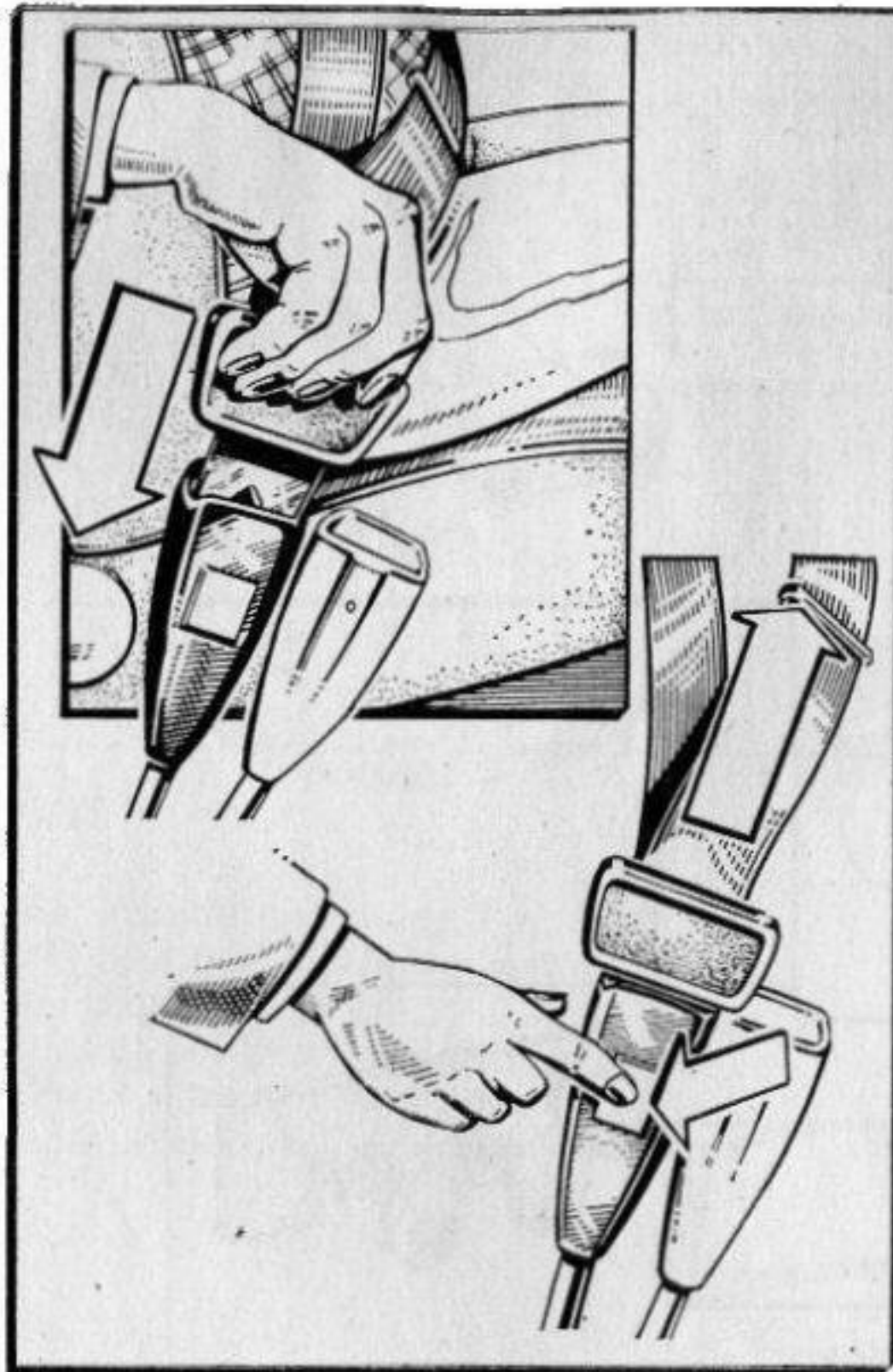
A jármű leállításakor mindig el kell zárni a tüzelőanyagcsapot.

A friss- és meleglevegő külön vagy keverve vezethető be és megfelelően osztható el.

A levegőáram elosztása a homloküveghez vagy a lábtérbe fokozat mentesen történik.



23. ábra



24. ábra

Biztonsági öv felrakása (24–26. ábra)

Statikus öv (Standard, részben külön kívánságra)

Levesszük a horogról a zárónyelvet (25. ábra) és testen keresztül felfektetjük a biztonsági övet. A zárónyelvet egy kézzel könnyed nyomással betoljuk a zárba. A zárási folyamat a zárban önműködően történik.

Az öv a vörös nyomóbillentyűre gyakorolt nyomással nyílik (24. ábra), miközben kilökődik a zárónyelv.

Hosszállítás:

A biztonsági övnek a mindenkori testnagysághoz való hozzászabására, az ülőhelyzet figyelembevételével, az öv hosszállítóval (hurokkal) van ellátva. Ezzel lehetővé válik az öv egyéni beállítása (26. ábra).

- (1) Vállövrész meghosszabbítása
- (2) Vállövrész megrövidítése
- (3) Medenceövrész meghosszabbítása
- (4) Medenceövrész megrövidítése

A zárónyelv megbillentésével az állítási műveletkor elérjük az övhevederek könnyebb meghúzását.

A biztonsági övön elhelyezett tolókéval szorosra húzzuk a meglazított övhurkot.

Automatikus öv (S de luxe, részben külön kívánság)

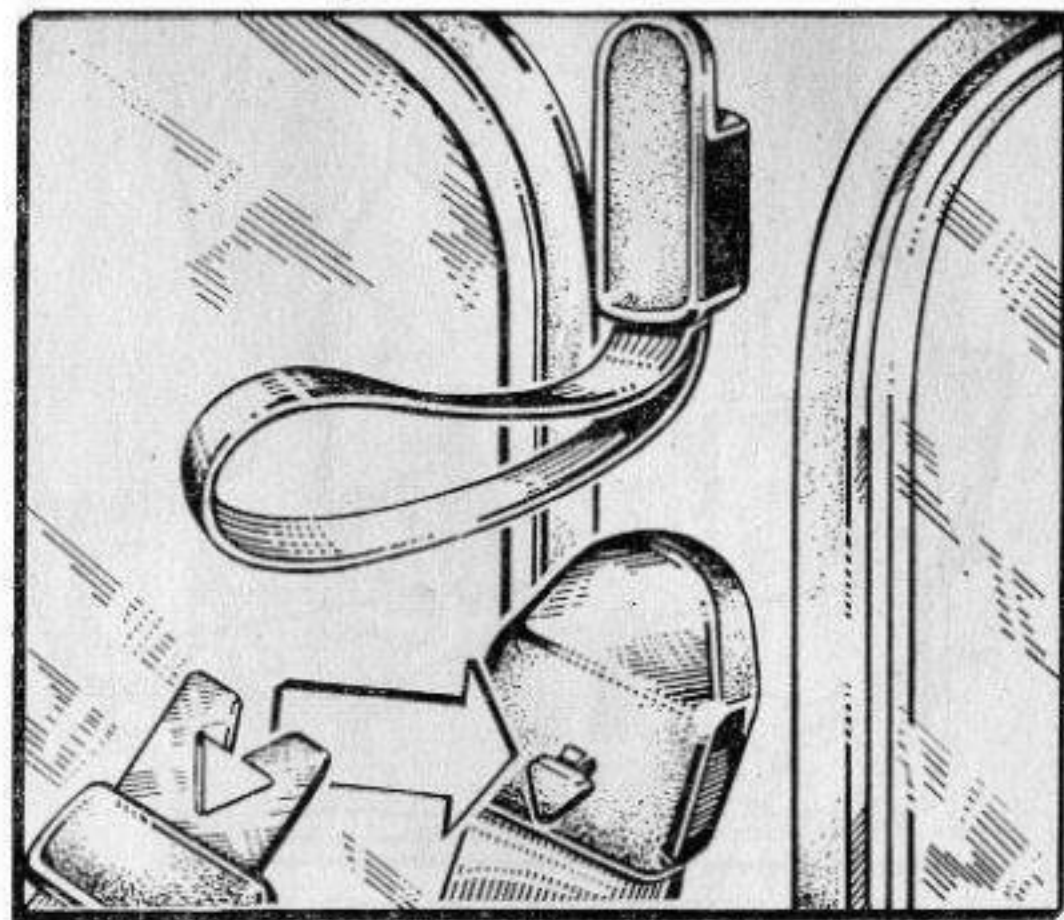
Az övet a zárónyelvvel a váll és a medence fölé húzzuk. Az övnek nem szabad elcsavarodva lennie és szorosan fel kell feküdni.

A záró és nyitó művelet a statikus övnel leírtak szerint történik (24. ábra).

Az automatikus öv illeszkedik minden testnagysághoz és helyes felfekvést biztosít. Ezzel elmarad az öv hosszának mindennemű állítása.

Az automatikus öv úgy van kivitelezve, hogy akkor történik a reteszelés, ha bármely irányban bekövetkezik a jármű megfelelő lassulási késleltetése – a jármű oldalirányú dőlésénél és az övheveder gyors kihúzódásánál.

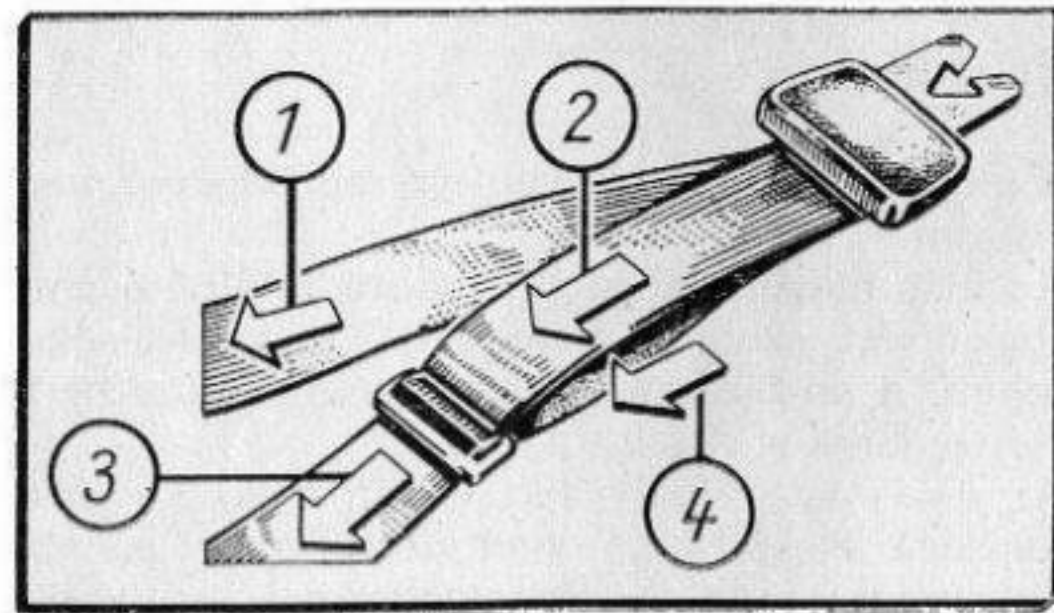
Ha az öv nem húzható ki azonnal a görgőből, akkor oldalirányban ferdén áll a jármű és már hat a reteszelés. Az öv újbóli utánengedése és lassú meghúzása szabaddá teszi a reteszelést.



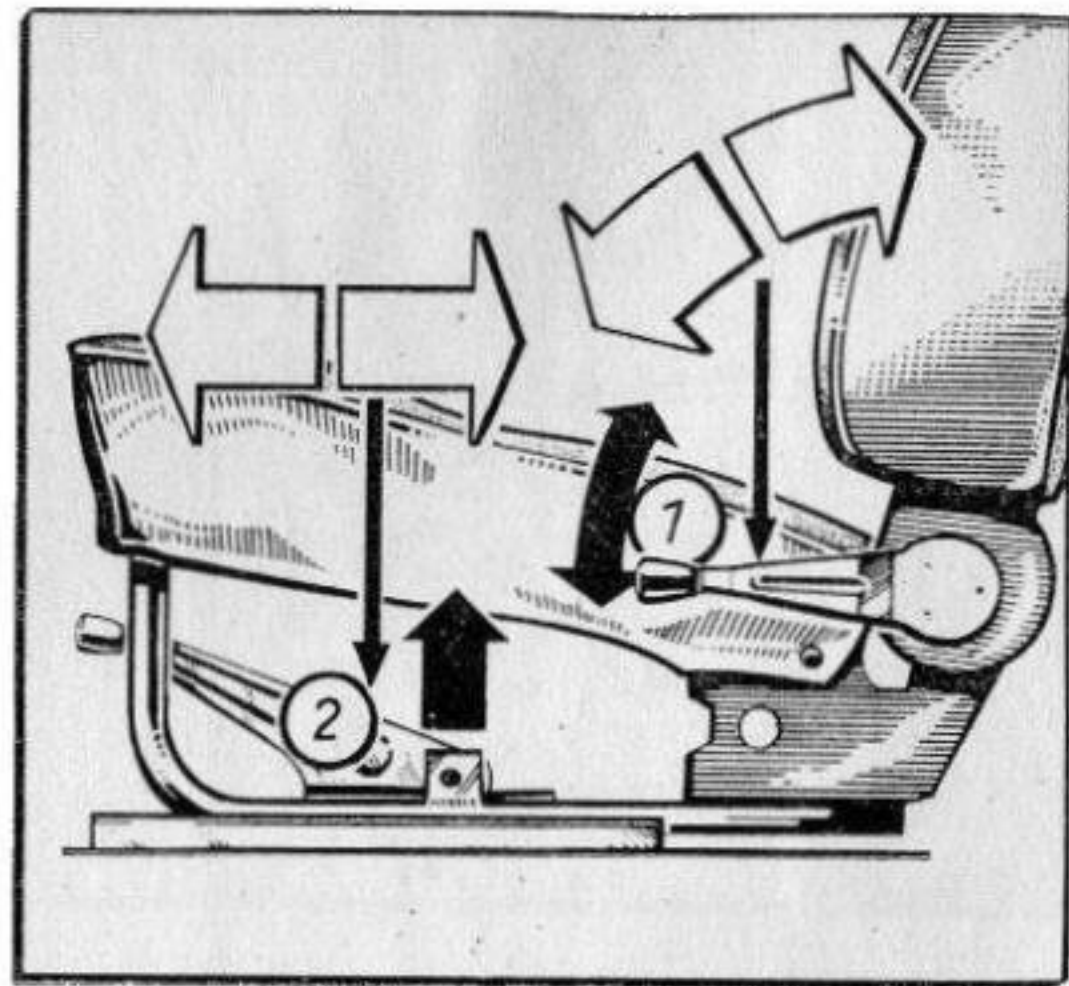
25. ábra

Útmutatások:

- Tilos az automatikus biztonsági öv feltekercselő berendezésének leszerelése.
- Baleset után minden esetben ki kell cserélni az akkor használt biztonsági öveket és szerződéses műhellyel felül kell vizsgáltatni a járműben a rögzítő pontokat.
- Tilos változtatásokat végezni a biztonsági öveken.
- Időről időre ellenőrizni kell a biztonsági öv valamennyi részét, valamint a rögzítések szoros illeszkedését. A sérült részeket feltétlenül ki kell cserélni.

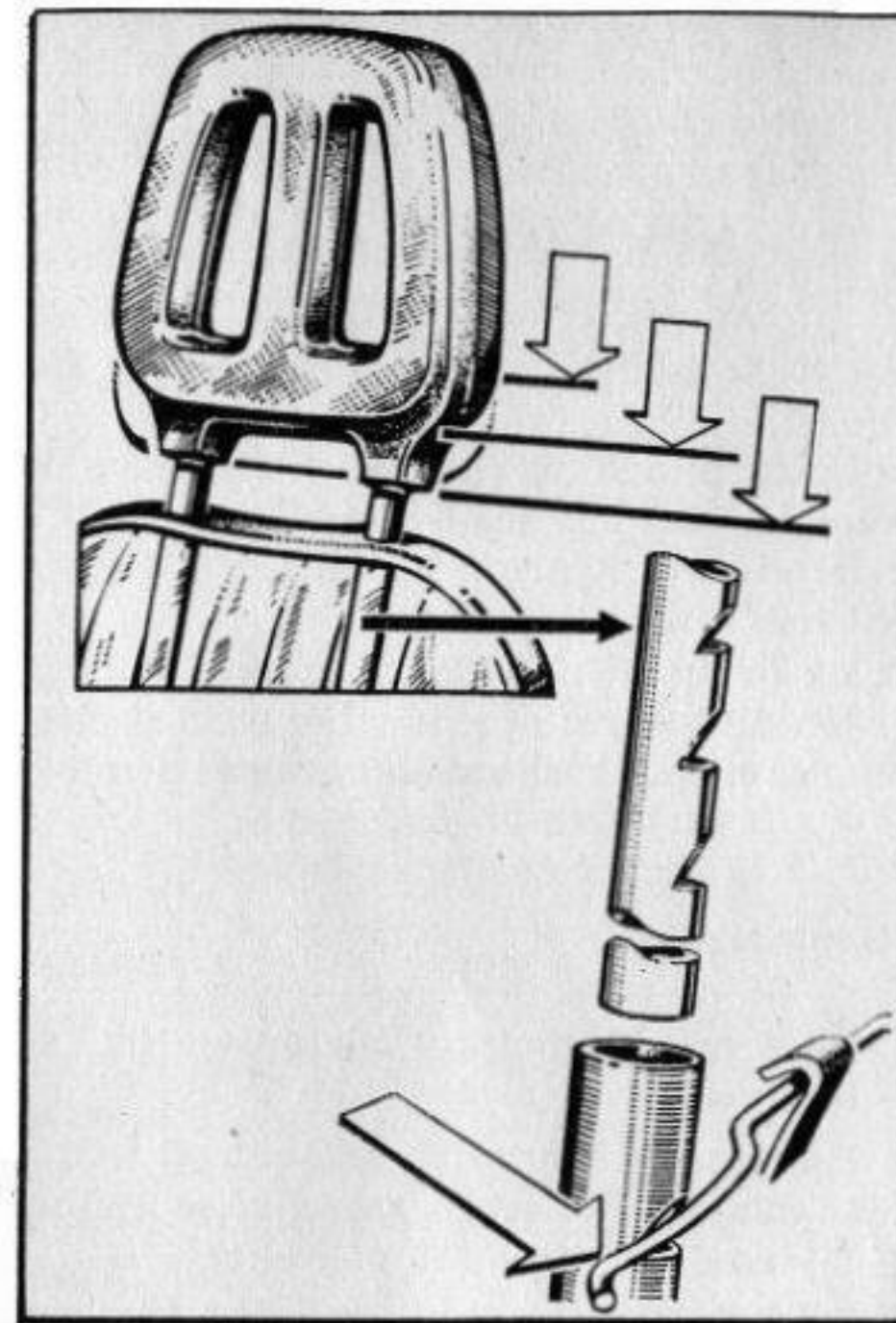


26. ábra



27. ábra

28. ábra



Ülésállító

A mellsőüléseket kézfogantyú segítségével megfelelő helyzetbe lehet állítani.

Az ülés mögött balra ill. jobbra található emeltyű (1) a háttámasz rögzítésére szolgál. Az emeltyű megemelésekor a háttámasz előrebillen. A háttámasz minden kívánt helyzetbe hozható és az emeltyű elengedésekor rögzíthető.

Az ülés alatt elhelyezett emeltyű (2) az ülés előre ill. hátra való tolására szolgál. Az emeltyű megemelése után az ülést a kívánt helyzetbe lehet tolni. Az emeltyűnk elengedés után be kell akadnia az ülés sínébe.

Fejtámaszok állítása

Az utasok testmagasságához való egyéni hozzáillesztés céljából a fejtámaszok magasságban max. 50 mm-rel állíthatók, amely három állítási lehetőségre van felosztva.

Fejtámasz kiszerelése

A beépített biztosító miatt nem lehetséges a fejtámasz teljes kihúzása.

Ha szükségessé válik a fejtámasz kiszerelése, akkor be kell tartani a következőket:

1. A fejtámaszt a legfelső rögzítési helyzetbe hozzuk.
2. Kigomboljuk és felfelé húzzuk a huzatot, amíg a fedőpárnázat teljesen szabadon nem fekszik az ülés hátoldalán.
3. Hátrafelé hajtjuk a fedőpárnázat felső jobb sarkát, amíg láthatóvá nem válik a tartórugó jobb vége.
4. Ujjunkkal előre felé nyomjuk a tartórugó jobb végét és közben kihúzzuk a fejtámaszt.

Fejtámasz beszerelése

1. A huzatban lévő áttörésen át bedugjuk a fejtámaszt a vezetőcsövekbe.
2. Betoljuk a fejtámaszt, amíg be nem következik észlelhető és hallható beakadása.

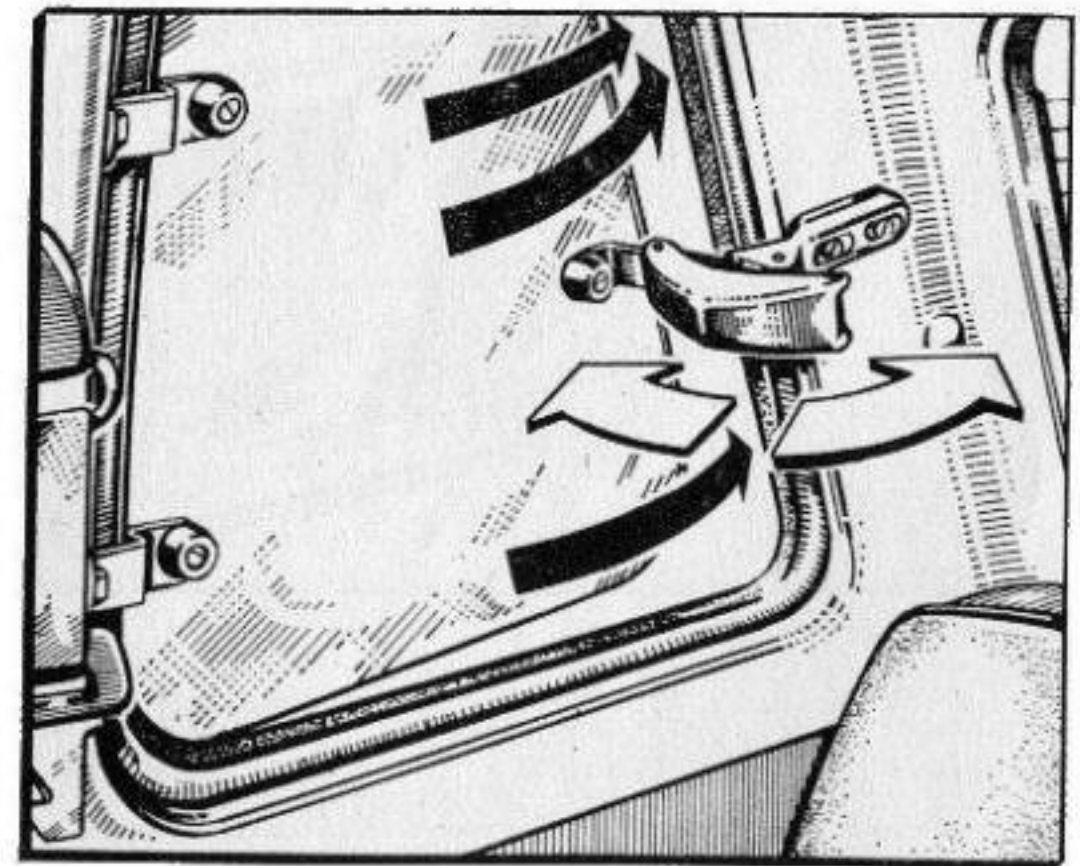
Tilos az ülések használata be nem akadt fejtámaszokkal.

Kitolható oldalsó ablaküveg (Limousine S de luxe) (29. ábra)

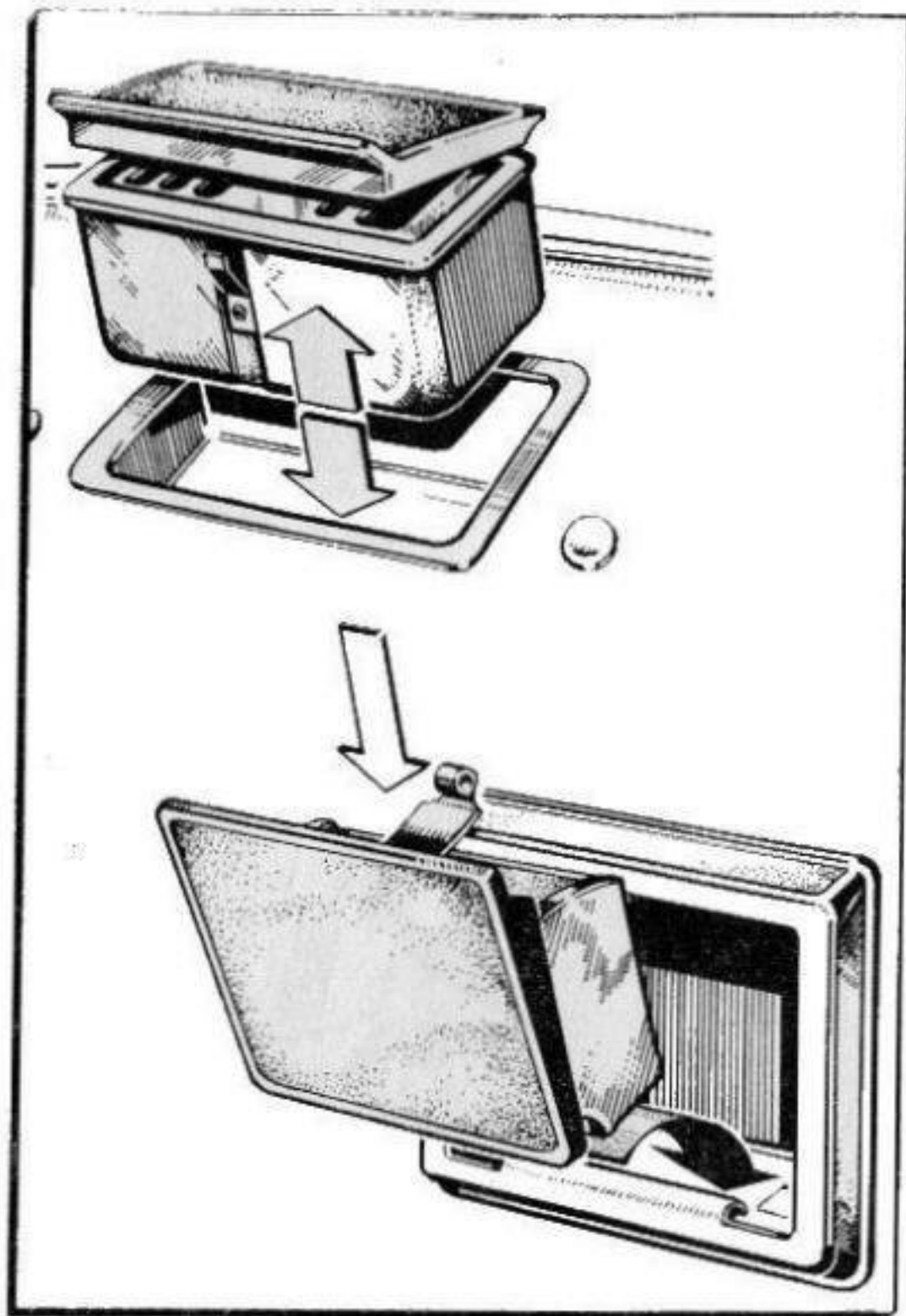
A nyitás a felfekvő sapkának az oldalfaltól a véghelyzetbe való beakadásig történő lehúzásával kerül elvégzésre.

Mindkét helyzet (nyitva és zárva) érezhető beakadási véghelyzettel rendelkezik. A zárási műveletnél a fedősapkát ismét vissza kell nyomni az oldalfalba.

Az oldalsó ablaküveg nyitását ill. zárását menet közben a hátsóülés utasainak kell elvégezniük.



29. ábra



Hamutartó kiszérése

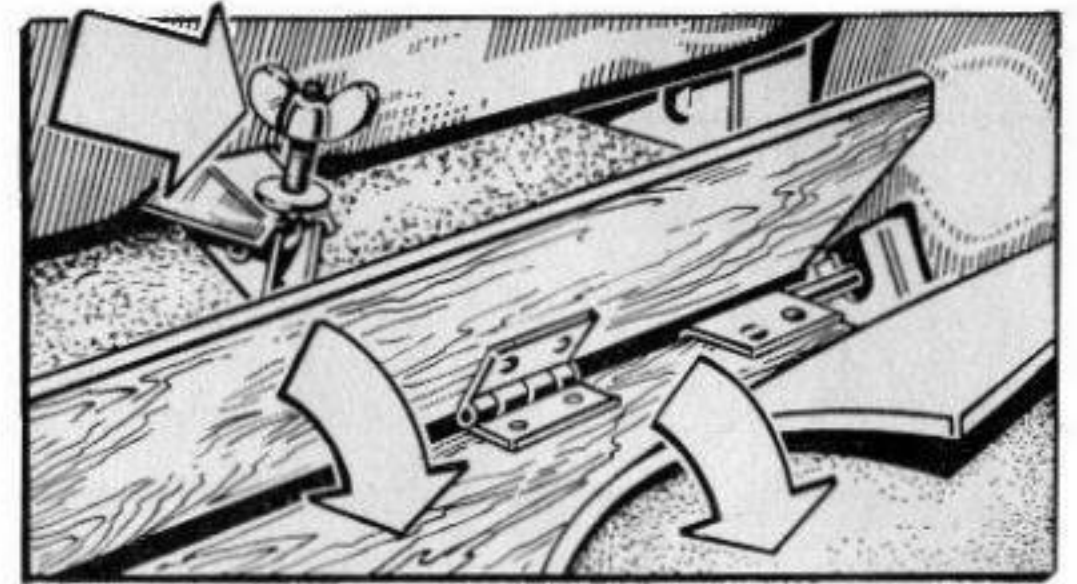
A hamutartót a műszerfalban kihúzzuk tartójából, illetve alulról kinyomjuk.

A hátsó részben lévő hamutartót kihúzzuk és lefelé nyomjuk a fémenyelvet, majd könnyed billentéssel kivesszük.

30. ábra

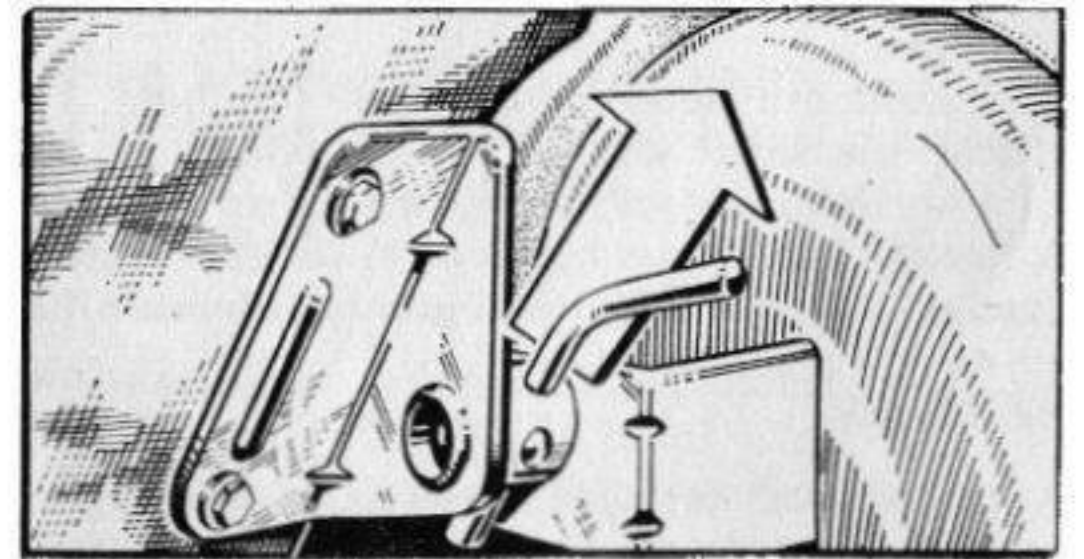
Hátsóülés átalakítása (Universal)

Visszahajtjuk a csomagterfenék szőnyegét és hátrafelé csappantjuk a csomagterfenék mellső részét. Oldjuk a tartószerkezet szárnyas anyúját és hátrafelé billentjük a tartószerkezetet.

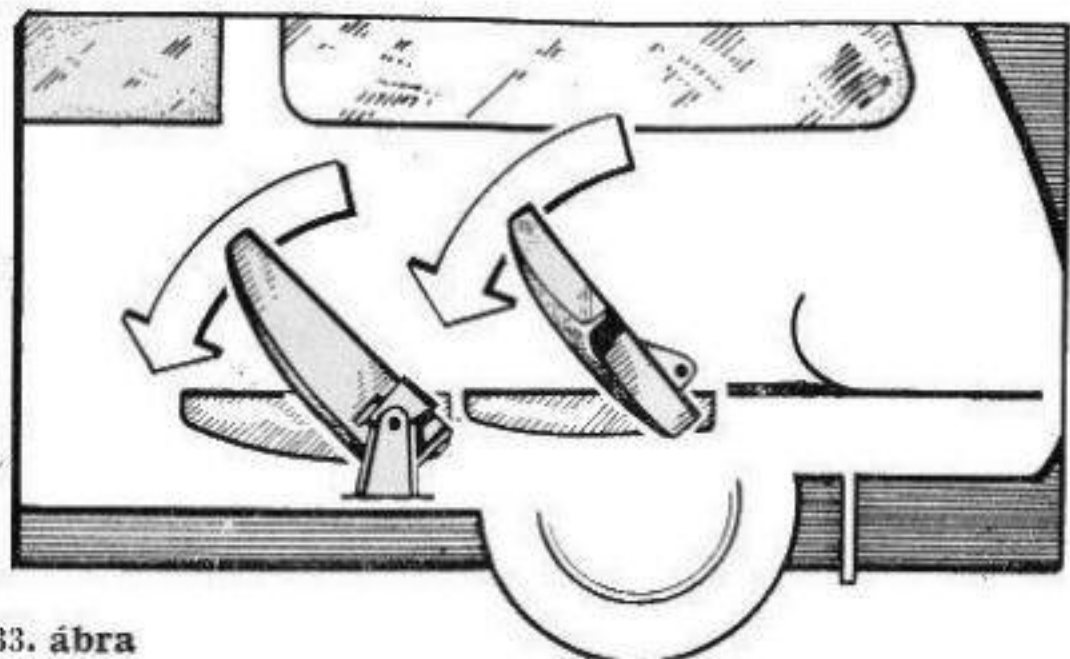


31. ábra

Kihúzzuk a háttámasz ágyazásának mindkét dugaszát és egyenlőre hátrafektetjük a háttámaszt.



32. ábra



33. ábra

Előrefelé átbillentjük a hátsóülést. Utána annyira előrefelé csappantjuk a háttámaszt, míg az átbillentett hátsóüléssel egy síkot nem képez. A szőnyegfeneket ismét előre hajtjuk.

A két dugasszal ismét rögzítjük a háttámasz ágyazását.

Kézifék

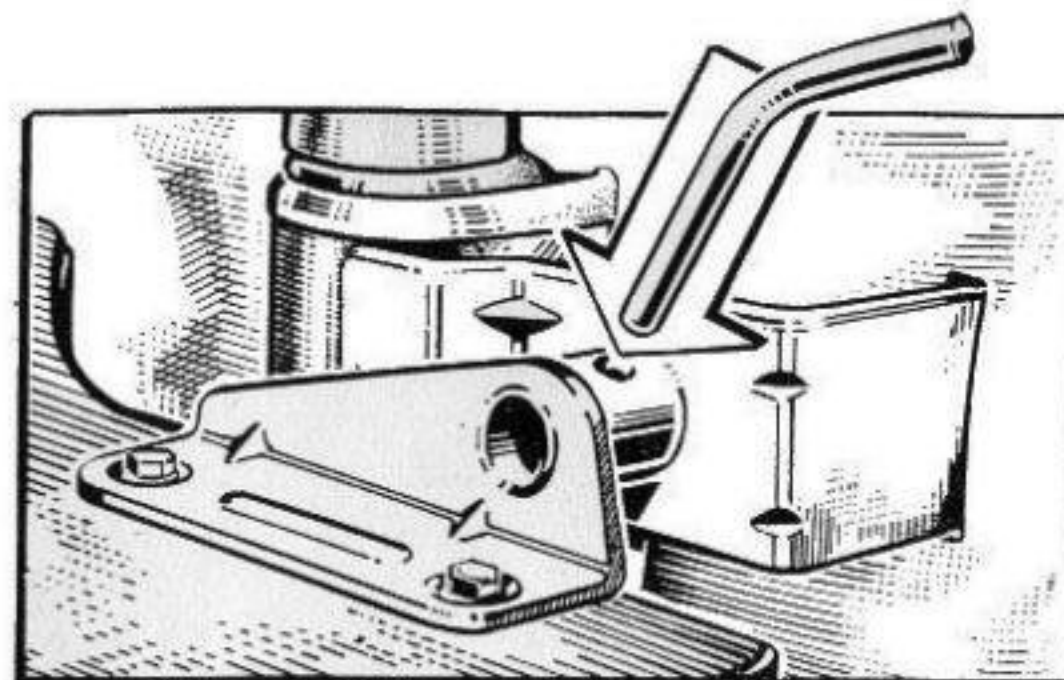
A kézfék mechanikusan a hátsókerekekre hat és rögzítőfékként van kivitelezve.

A kézfékkar a mellsőülések között található. A kézfék rögzítése a kar felfelé húzásával történik. A kézfék akkor van helyesen beállítva, ha a kézfékkar a fogszegmens 4–5. rovátkájába akad be.

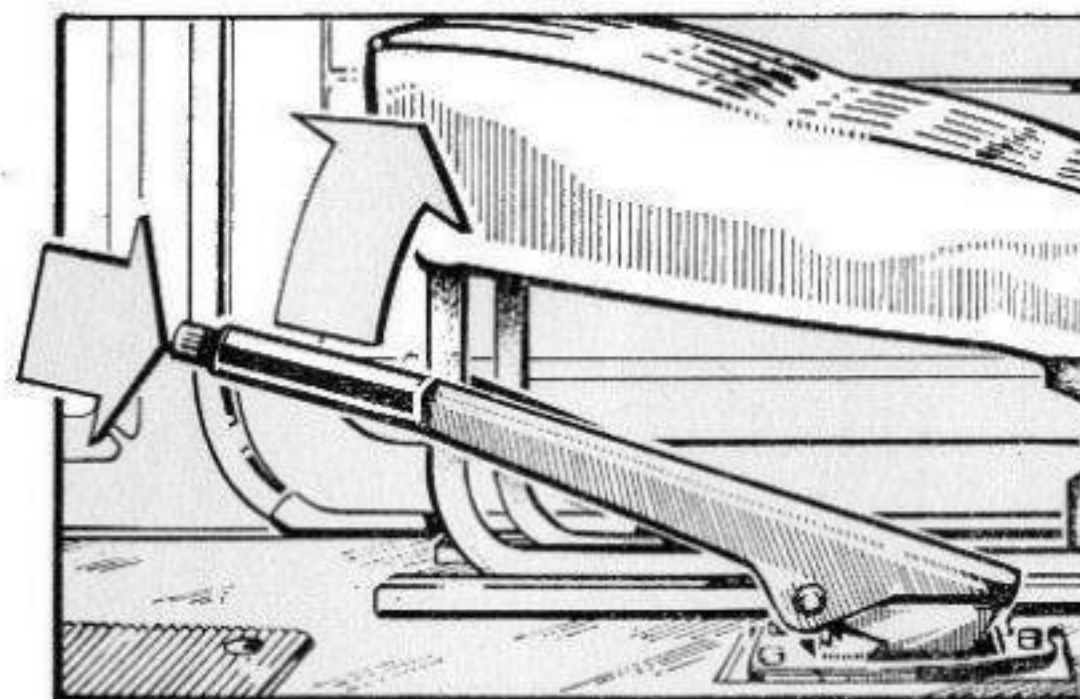
A kézfék oldásához könnyedén felfelé húzzuk a kart, lenyomjuk a gombot és a kart lenyomott gombbal lefelé állítjuk.

Belsőtükrő

A tükröt 180°-kal való forgatással vagylagosan nappali menethez (normál tükörűveg) és éjjeli menethez (vakításmentes tükörűveg) állíthatjuk be.



34. ábra



35. ábra

2. Útmutatások üzembevételhez

Abroncsozás felülvizsgálása

A menetbiztonság a legmesszebbmenőkig függ az abroncsok állapotától. Ezek kifogástalan állapota és a helyes levegőnyomás biztosítja a jó útfekvést és rugózást. Az előírt levegőnyomás betartása biztosítja az abroncsok hosszú élettartamára. Ez azonban mindenesetre a hajtási módtól is függ.

Ne feledkezzünk meg a tartalékkerék ellenőrzéséről sem! Ez alkalommal szintén ellenőrizni kell a kerékanyák szoros illeszkedését.

Az abroncsgyártó azt ajánlja, hogy hosszabb utak esetén és teljes terhelés mellett a hátsókerekek levegőnyomását 0,01 MPa (0,1 kp/cm²) és főleg autópályán való menetnél pedig 0,03 MPa (0,3 kp/cm²) értékkel meg kell növelni.

Villamos berendezés ellenőrzése

Az út megkezdése előtt elengedhetetlen a világító- és jelzőberendezés, valamint az ablaktörlő ellenőrzése. Ne gondoljunk arra, hogy nem lesz szükségünk a világitásra. Az út alatt ködös vidékre juthatunk, vagy kedvezőtlen körülmények gátolnak az időben való visszatérésben, illetve úticélunk elérésében. A kifogástalan világító- és jelzőberendezés előfeltétele a közúti forgalomban tanúsított magatartásnak és a sötétben való élénk ütemű hajtásnak.

Tüzelőanyagkészlet ellenőrzése

Kinyitjuk a tüzelőanyagtartályt és a mérőpálca segítségével megállapítjuk, hogy mennyi tüzelőanyag van még a tartályban, hogy kellő időben tankolhassunk.

Ajánlatosnak bizonyul, mindenekelőtt hosszabb utak alkalmával egy 5 literes megtöltött kanisztart elhelyezni a csomagterben.

Ablakmosó berendezés felülvizsgálása

Az út megkezdése előtt ellenőrizni kell az ablakmosó berendezés tartályában a vízkészletet és szükség esetén ki kell egészíteni. „Universal S de luxe” kivitelnél a csomagterben bal oldalon szintén ellenőrizni kell a farablaküveg ablakmosó berendezésének vízkészletét.

Fékek és kormánymű ellenőrzése

A fékeket az út megkezdése előtt szintén ellenőrizni kell. Szerezzük meg magunknak a biztonság érzetét és próbáljuk ki a fékek működését a fékpedál lassú lenyomásával közvetlenül a garázsból való kihajtáskor vagy az elindulás után.

A fékeknek puhán és egyenletesen kell működniök és nem szabad blokkolniok. Ha rossz a fékhatás, vagy ha rugózva lehet lenyomni a fékpedált, akkor ideje légteleníteni a fékeket.

A kormányműnek könnyenjárónak kell lennie és a kormánykerék nem mutathat észlelhető játékot. Valamennyi kötőhelynek biztosítva kell lennie.

Menetüzem

A jármű gazdaságosságát, használati időtartamát és teljesítőképességét döntően befolyásolhatjuk.

Vegyük figyelembe ezért a következő hajtási szabályokat: 15 percnél tovább ne vegyük igénybe a legnagyobb sebességet. Normál tartós teljesítmény kb. 3/4 gázhelyzetnél jó

húzóteljesítmény és csekély tüzelőanyag fogyasztás mellett kíméli a motort.

Az áttételi viszonyok az 1...3. fokozatokban lehetővé teszik a közölt végsebességek mintegy 10 %-kal való túllépését megfelelő közlekedési feltételek mellett.

Autópályán való hosszabb haladás esetén ajánlatos időnként levenni a gázt. A váltakozó gázadással fokozott kenőhatást érünk el.

A motor számára kritikus helyzetet idézhetünk elő akkor, ha hegyről lefelé való menetben vagy hátszélnél előálló közepes sebesség mellett a mindenkori sebesség megtartása érdekében csak kevéssé működtetjük a gázpedált és ezt hosszabb időn át tesszük. Ez esetben a motor fordulatszámának megfelelően alig kap friss gázt és egyúttal kenőanyagot, ami rendkívül káros a motorra.

Szokjuk meg tehát, hogy a járművet lejtőkön rövid és erőteljes gázadással hozzuk a körülmények szerinti sebességre és utána vegyük le lábunkat a gázpedálról. A jármű ezután szabadonfutó helyzetben gurul tovább. Ennek következtében tüzelőanyagot takarítunk meg és kíméljük a motort.

Hátszélnél ugyanez érvényes. A járműnek ismételt rövid és erőteljes gázadással lendületet és megfelelő sebességet adunk, hogy utána a szabadonfutó kihasználásával guruljon tovább.

A 19. ábrán láthatók a menet- és kapcsolási tartományok. Ebből kitűnik, hogy melyik sebességfokozat szükséges a motor teljesítményének a mindenkori üzemelési viszonyokhoz való hozzászabására. Káros a motorra nézve, ha túl alacsony sebességfokozatban átpörgetjük és túl magas fokozatban

gyötörjük. Ezért gyorsításkor lassan nyomjuk le a gázpedált. Érzéketlen lenyomáskor nem a jármű gyorsulási képessége, hanem a tüzelőanyag fogyasztás növekszik.

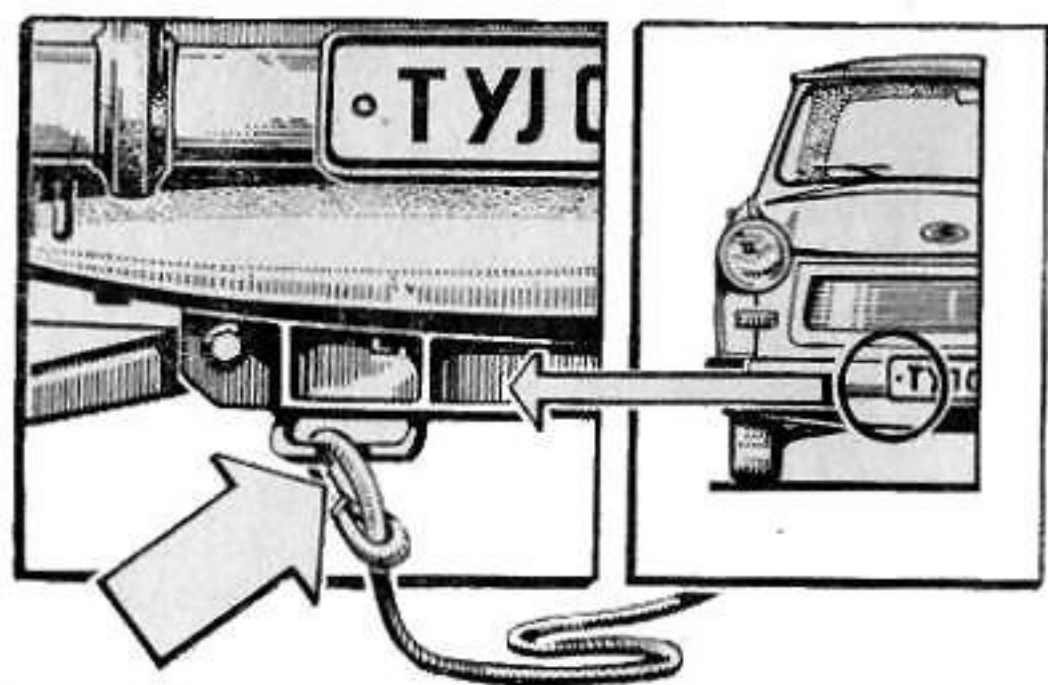
A motort üresjárásban csak kivételes esetekben szabad percekig üzemeltetni, mert különben ennek elolajosodás, növekvő tüzelőanyag fogyasztás és fokozott kipufogógáz felhő a következménye. A motor üzemmeleg állapota üzem közben való melegre járatással gyorsabban és kíméletesebben érhető el.

A „Trabant” útfekvése kitűnő és gyorsulása kifogástalan. Ez azonban ne csábítson könnyelműségre. Hajtsunk mindig úgy, hogy váratlan akadályok felbukkanásakor kellő időben tudjunk reagálni, illetve megállni. Ennek során figyelemmel kell lenni az útpálya viszonyaira (száraz, nedves vagy jeges út).

Fékek

A jármű kétkörös fékberendezéssel van felszerelve, azaz a két mellső és a két hátsókerék külön fékkörön keresztül kerül lefékezésre. Az egyik fékkör kiesése esetén tehát az egyik tengely kerekei még mindig fékezhetők. Ennek során a hátsó fékkör kiesésekor még kb. 70 % maradék fékhatás és a mellső fékkör kiesésekor pedig mintegy 30 % maradék fékhatás áll rendelkezésre.

Valamelyik fékkör kiesése csökkent fékhatás mellett a jelentősen meghosszabbodott fékpedálútban jut kifejezésre. Ez esetben a járművet a legrövidebb úton műhelybe kell vinni és ki kell javíttatni a fékberendezést.



36. és 37. ábra

Elvontatás

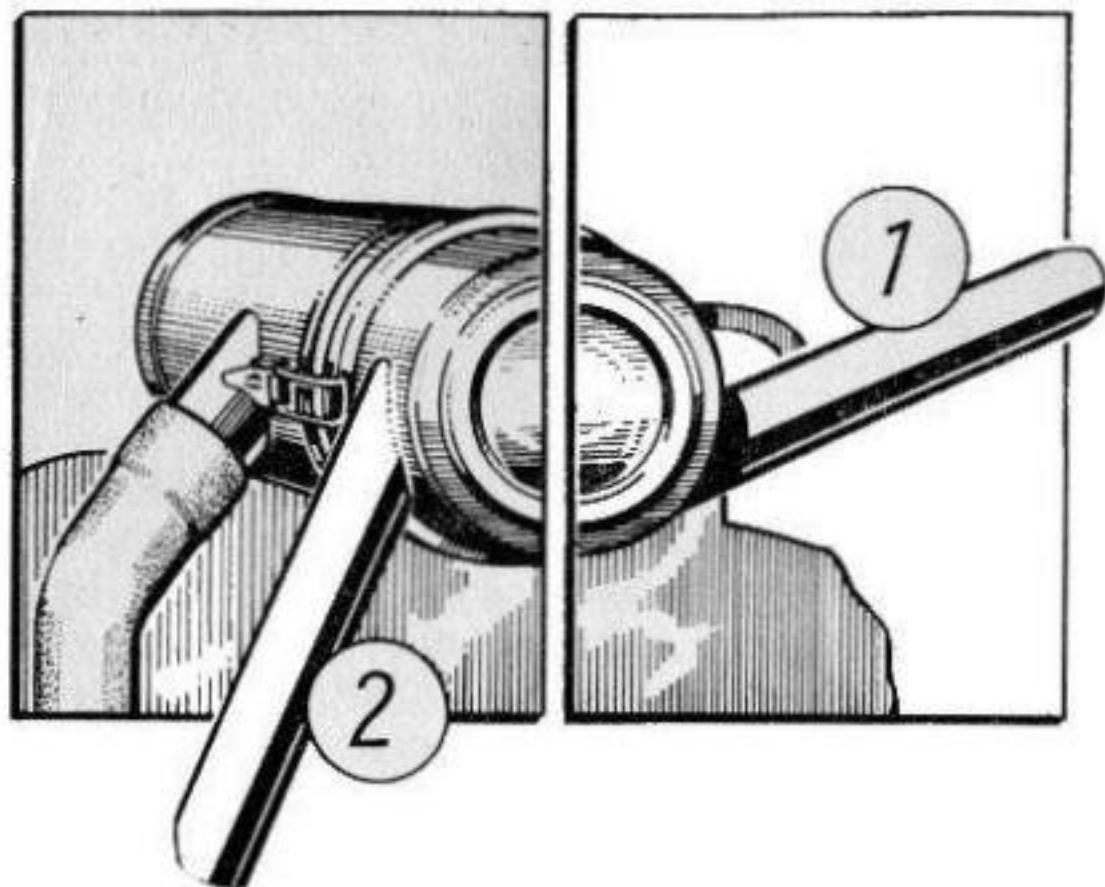
Ha valamely okból kifolyólag el kell vontatni a járművet, akkor erre a célra a segédkeret elején jobbra fülecs lett felszerelve.

Ha magunk akarunk más járművet vontatni, akkor a vontatókötelet a rugó köré kell helyezni és a hurkot a járműközép (rugórögztítés) felé kell tolni.

Vontatásnál természetesen csak azonos nagyságrendű jármű jöhet számításba.

A forgalmi biztonság biztosítására (villogólámpák, ablaktörlők) be kell kapcsolva maradnia a gyújtásnak.

Az akkumulátor-árammal való takarékoskodás és a gyújtóberendezés szükségtelen felmelegedésének elkerülése céljából ajánlatos az egyik gyújtótekercestől a vezérlőrészhez vezető fekete kábelt (a vezérlőrész feszültségellátója) lekapcsolni. Ezzel áramtalan a teljes gyújtóberendezés.



38. és 39. ábra

Téli üzem

Annak érdekében, hogy előmelegített szivólevegőt vezessünk be és ezzel a hideg évszakban ne növeljük szükségtelenül a tüzelőanyag fogyasztást, $+5^{\circ}\text{C}$ alatti hőmérsékletek esetén szükségessé válik a szivólevegőcső átállítása a szívászajtompítónál.

Ehhez kinyitjuk a kar mindkét zárát, a szivólevegőcsövet a nyílással a kipufogókönyök irányába fordítjuk és a két zár segítségével ismét rögzítjük.

- (1) Nyári üzem
- (2) Téli üzem

3. Karbantartás és ápolás

Kenési terv (40. ábra)

A Kenési tervben előírt ápolási munkák a jármű üzemképességének megtartása érdekében feltétlenül szükségesek. Ezért az üzemeltető saját érdeke, hogy elvégezze ezeket a munkákat, melyek ezenkívül összeállítás formájában a garancia-füzetben is megtalálhatók. Ebből a célból szerződéses műhelyeinkben kioktatott szakszemélyzet áll rendelkezésre, aki szakszerűen elvégzi ezeket a munkákat.

- a) Lengőcsapágy
10 000 km-enként vagy félévenként
- b) Kormány szerkezet
10 000 km-enként vagy félévenként
- c) Fékhuzalok
10 000 km-enként vagy félévenként

Üzemanyagok (41. ábr)

a) Tüzelőanyag

Tankolni csak tüzelőanyag-olaj keveréket szabad kétütemű motorolaj felhasználásával

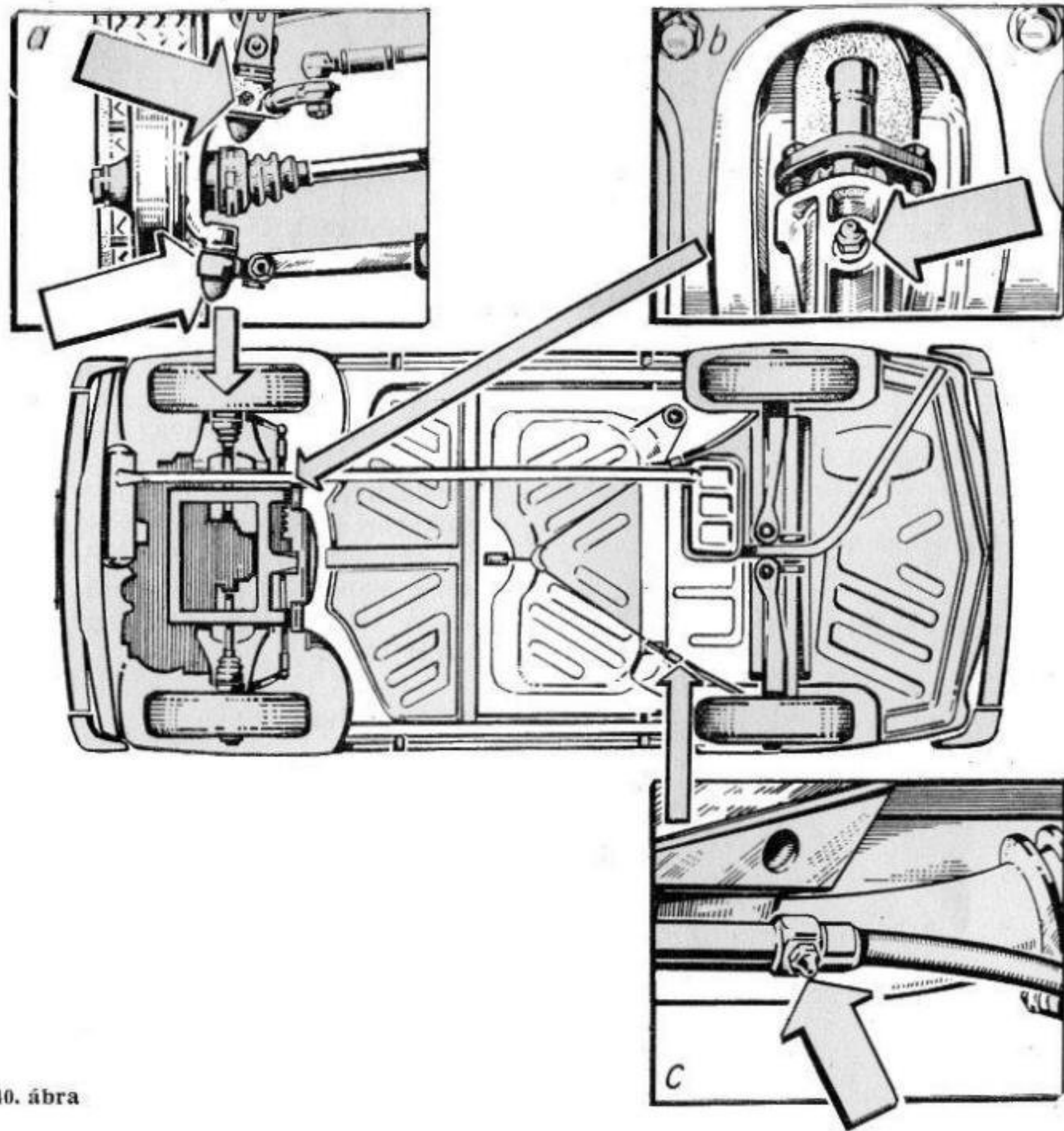
Tüzelőanyag tartály ürtartalma 26 l

Tartalék kb. 4 l

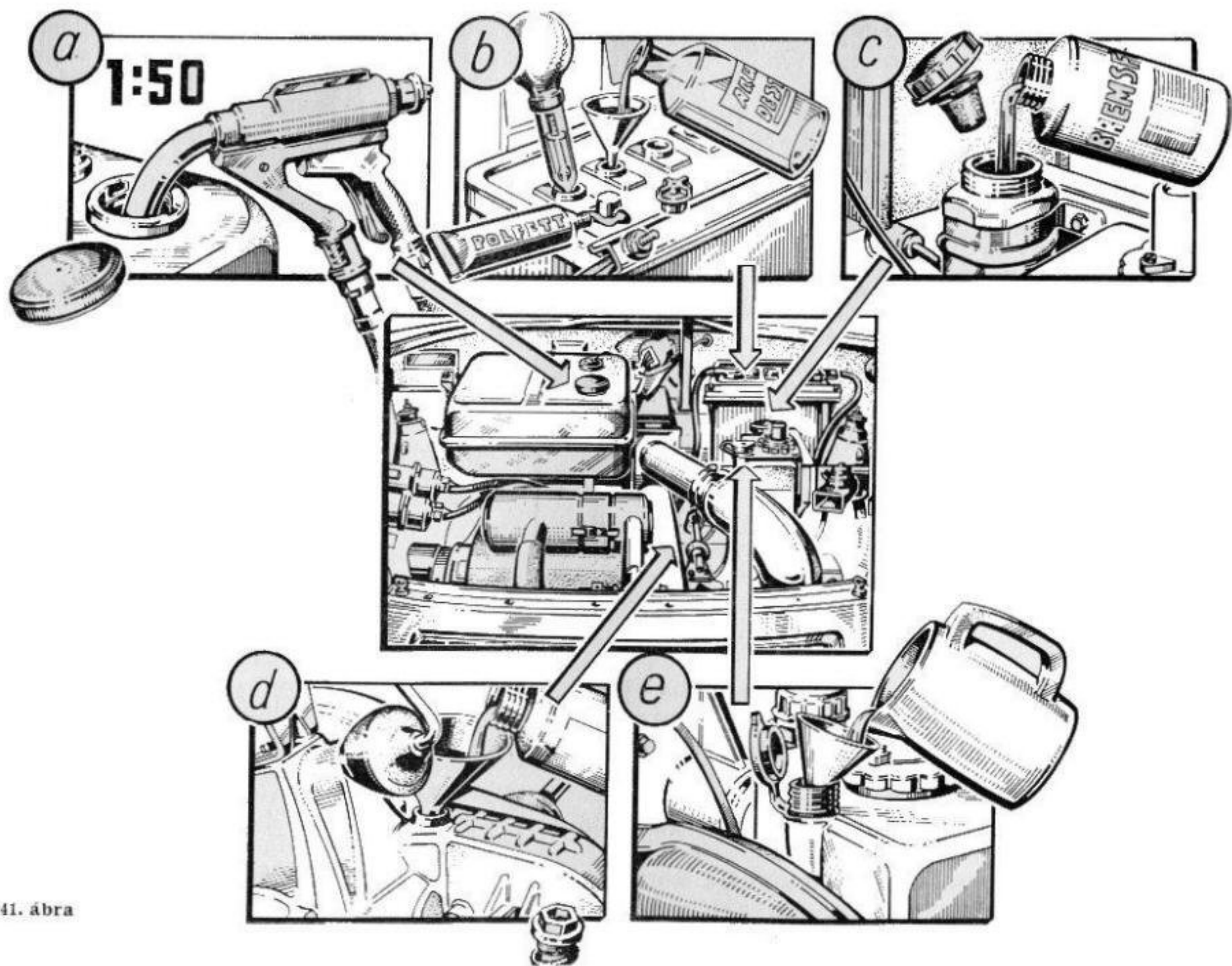
A (Normal) tüzelőanyag legkisebb motor-oktánszáma (MOZ) 84 legyen. Ilyen előfeltétel mellett ólommentes tüzelőanyag is használható. Motorolajként lehetőleg előkevert kétütemű motorolajat kell használni. Ha nem áll rendelkezésre keverőoszlop, akkor az előkeverést keverőkannában kell elvégezni. Ennek során elégséges, ha a teljes olajmennyiséget kb. 5 l tüzelőanyaggal keverjük el.

b) Akkumulátor

A savszintet az egyes cellákban rendszeresen ellenőrizni kell. A savnak max. 5 mm-re kell állnia a lemez felső éle felett. Utántöltéshez csak desztillált vizet szabad használni.



40. ábra



41. ábra

Az akkumulátor töltési állapotát aerométerrel lehet megállapítani:

- sűrűség $1,285 \text{ g/cm}^3$ – akkumulátor feltöltve
- sűrűség $1,230 \text{ g/cm}^3$ – akkumulátor félig feltöltve
- sűrűség $1,142 \text{ g/cm}^3$ – akkumulátor ki van merülve

Ha nem használjuk a járművet, vagy ha hetente 50 km-nél kevesebbet üzemeltetjük, akkor havonta fel kell tölteni az akkumulátort. $< 1,26 \text{ g/cm}^3$ sűrűségérték alá süllyedés esetén korábbi utántöltés válik szükségessé.

A pólusfejeket és kábelcsatlakozásokat állandóan tisztán kell tartani és korrózió ellen savmentes zsírral kell óvni. Az akkumulátor felülvizsgálásakor egyidejűleg meg kell vizsgálni a pluszpólus lefedő rögzítését és szoros illeszkedését.

Figyelem! Járó motor mellett tilos az akkumulátor leválasztása a jármű villamos hálózatáról!

c) Fékberendezés

A készlettartályban a fékfolyadéknak állandóan a jelzett tartományban kell lennie. Utántöltéshez csak RS 1305-68, SAE 70-R-3 vagy SAE J 1703 jelzésű fékfolyadékot szabad a szériaszerűen használt „Karipol” fékfolyadékkal keverni.

Ha nem áll rendelkezésre ez a fajta, akkor ki kell cserélni a teljes fékfolyadékot.

Ha észlelhető veszteséget állapítunk meg a fékfolyadék szintjének ellenőrzésekor, akkor ez a fékberendezés hibájára utal. A kárt ebben az esetben szerződéses műhellyel kell kijavíttatni.

Valamennyi fékfolyadék higroszkópikus tulajdonsággal rendelkezik. Ezért elkerülhetetlen a vízfelvétel a légnedvesség következtében. Ezért a fékfolyadék egy bizonyos idő után már nem teljesen üzembiztos.

Ezért biztonsági okokból két év után le kell cserélni a teljes fékfolyadékot.

Figyelem! Nem szabad a fékfolyadékot lakkozott felületekkel érintkezésbe hozni!

A fékfénykapcsoló csatlakozásait rendszeresen le kell kezelni póluszsírral.

d) Hajtómű

A hajtóműolajat 30 000 km-enként vagy 4 év után le kell cserélni. Az olajsint ellenőrzését és esetleg utántöltését 5 000 km-enként kell elvégezni.

A hajtóműolaj cseréje külön le van írva.

Ország	Olajfajta	
NDK	HLP 68	A fel nem sorolt országokban SAE 80 jelű hajtóműolaj, illetve SAE 30 jelű motorolaj használatát ajánljuk.
Bulgária	M 10 C	
Csehszlovákia	PP 80	
Lengyelország	Hipol 10 vagy 15	
Magyarország	C 80	
Betöltött olajmennyiség		1,0 l

e) Ablakmosó berendezés

A készlettartály a bal mellső kerékcsészében van elhelyezve. Az Universal S de luxe kivitelnél a csomagterben hátul balra külön tartály található a farablaküveg mosóberendezése számára.

Télen a befagyás elkerülésére 0°C alatt hőmérsékletek esetén a kereskedelemben beszerezhető adalékot kell keverni a vízbe.

Ha fagy hatására nem működőképes a berendezés, akkor le kell mondani az üzembevételéről.

Abronsápolás

Az abroncsok kopását nemcsak a helytelen levegőnyomás, hanem a hajtási mód is nagy mértékben befolyásolja.

Túlterhelés, tűző napsütés, valamint üzemanyag és olaj is csökkentik az abroncsok élettartamát.

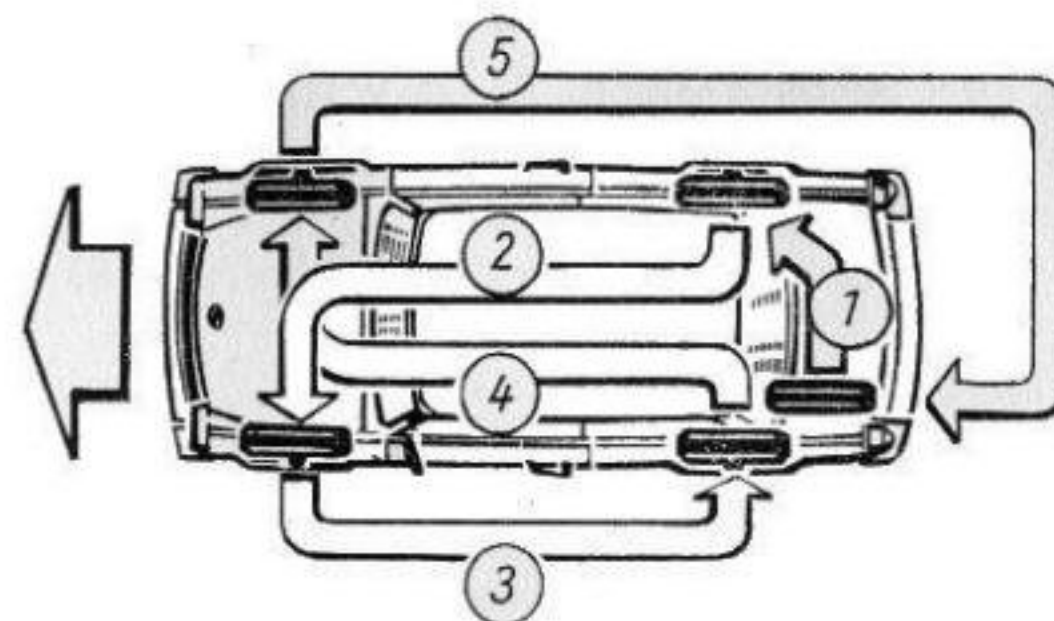
Ezenkívül állandó figyelemmel kell kísérni az abroncsok helyes levegőnyomását. Tömítő nélküli abroncsoknál biztonsági okokból nem szabad menetüzemben $0,1\text{ MPa}$ (1 kp/cm^2) alatti nyomásértékkel üzemeltetni a járművet.

$0,05\text{ MPa}$ ($0,5\text{ kp/cm}^2$) érték alatti levegőnyomás esetén fennáll a veszélye annak, hogy szélsőséges üzemeltetési körülmények között tömítetlenség lép fel vagy lenyomódik az abroncs a kerékpántról.

Hogy kiegyenlítsük az abroncskozás különböző terhelés, az útpálya domborulata stb. következtében bekövetkező egyenetlen elhasználódását, nagyon ajánlatos, ha a kerekeket $5\,000\text{ km}$ -enként diagonál abroncsok használata esetén felcseréljük (42. ábra).

Radiál abroncsok használatakor, az előírt ($2 \dots 4\text{ mm}$) kerékösszetartás betartása esetén nem szükséges a megadott séma szerint a csere. Ha a radiál vagy diagonál abroncsoknál mégis egyoldalú kopás mutatkozik, akkor ajánlatos ezeket

42. ábra



megfordítani a kerékpánton, anélkül, hogy egymással felcserélnénk a kerekeket.

Ha csak az egyik abroncsnál jelentkezik rendellenes kopás, akkor ennek okát minden esetben meg kell állapítani és el kell végezni a szükséges helyesbítést.

Ha a hátsókerék abroncsai mutatnak egyoldalú kopást, akkor ajánlatos ezeket megfordítani a kerékpánton. A tömítőfelületek sérülésének elkerülésére ajánlatos ezt a munkát szakemberrel elvégeztetni.

Korrózióvédelem

A normál használat következményeként fellépő korróziós jelenségek kedvezően befolyásolhatók a jármű ápolásához alábbiakban közölt útmutatások következetes betartásával. Hogy megtartsuk a gyártó részéről elvégzett korrózióvédelmi intézkedések hatékonyságát és meghosszabbítsuk a jármű használati időtartamát, a „Trabant” személygépkocsi használatának ideje alatt ajánljuk a következő járulékos korrózióvédelmi intézkedések elvégzését az üzemeltető részéről:

Konzerválás legkésőbb 1 év után

- Üreges térségek utókonzerválása „Elaskon K 60 ML” jelű szerrel.
- Kőütésnek kitett helyek kijavítása a fenékaljon, és ha szükséges, előzőleg lecsiszolni, illetve penetrálni.

Konzerválás 3 . . . 4 év után

- Kritikus üreges térségek utánkonzerválása.
- Fenékaljvédelem ellenőrzése és kijavítása valamennyi sérült helyen (rozsdás helyeket penetrálni, illetve rozsdá ellen védő alkalmas alapozófestékekkel lekezelni).

Konzerválás 7 . . . 10 év után

- Kritikus üreges helyek utánkonzerválása.
- Fenékaljvédelem kijavítása, illetve felújítása a kerékszekrényeknél és a kőütésnek kitett helyeken.

Az itt leírt konzerváló munkákat célszerű egy erre hivatott szakmühellyel elvégeztetni.

Általános útmutatások

- A fenékalj védőkezelésének előfeltétele a szennytől és zsírtól teljesen mentes fenékalj.
- Az előzőekben közölt ciklus a tartós védőhatást nyújtó fenékaljvédőszer 100 000 km-es tartósságával hozzá van szabva a szer alkalmazásához.
- Mivel a szezonjellegű fenékaljvédelem korrózió ellen védő tulajdonságát tekintve csupán mintegy fél évre hatásos és nem nyújt kőütés ellen védelmet, ezért ajánlatos utólagos konzerválások végzése.
- A futómű és a motortér valamennyi mozgó részének bepermetezése grafitos oldattal. Ennek az ápolómunkának a gyakorisága az üzemeltetési körülmények, az évente megtett menetszakasz és a jármű teljes használati ideje után igazodik. Ennek elvégzése azonban a téli időszak előtt és után legalább egyszer szükségessé válik. Ennek során kerülni kell a gumirészeknek a védőszerrel való érintkezését.

Karosszéria- és lakkápolás (43. ábra)

Új járműveket az első 6...3 hétben csak sok tiszta vízzel kell lemosni, mivel még meg kell keményednie a friss lakknak.

Ügyelni kell arra, hogy az ápolás alatt ne tegyük ki a járművet közvetlen napsugárnak vagy erős léghuzatnak.

Figyelem! Mosásnál és bepermetezésnél ügyelni kell arra, hogy ne hatoljon be víz vagy permetszer a fékdobokba! Ezt követően minden esetben ellenőrizni kell a fékhatást.

Öregebb járművek különböző pizokréteggel vannak bevonva. Ezek részben vízben feloldódnak, vagy vegyi szerekkel, pl. autósamponnal stb. távolítandók el.

A szennyeződés főbb alkotórészeit kipufogógázok maradványai, ipari szennygázokból származó korom- és kénrészecskék, kátrány, bitumen, zsír- és olajmaradványok képezik.

Mosás után sérülések és korróziós károk szempontjából ellenőrizni lehet a lakkozást. Ennek során különösen a

lemezszeleket, átlapolásokat és korcokat kell felülvizsgálni. A megállapított károkat le kell csiszolni, illetve penetráló szerrel le kell kezelni és festékekkel ki kell javítani.

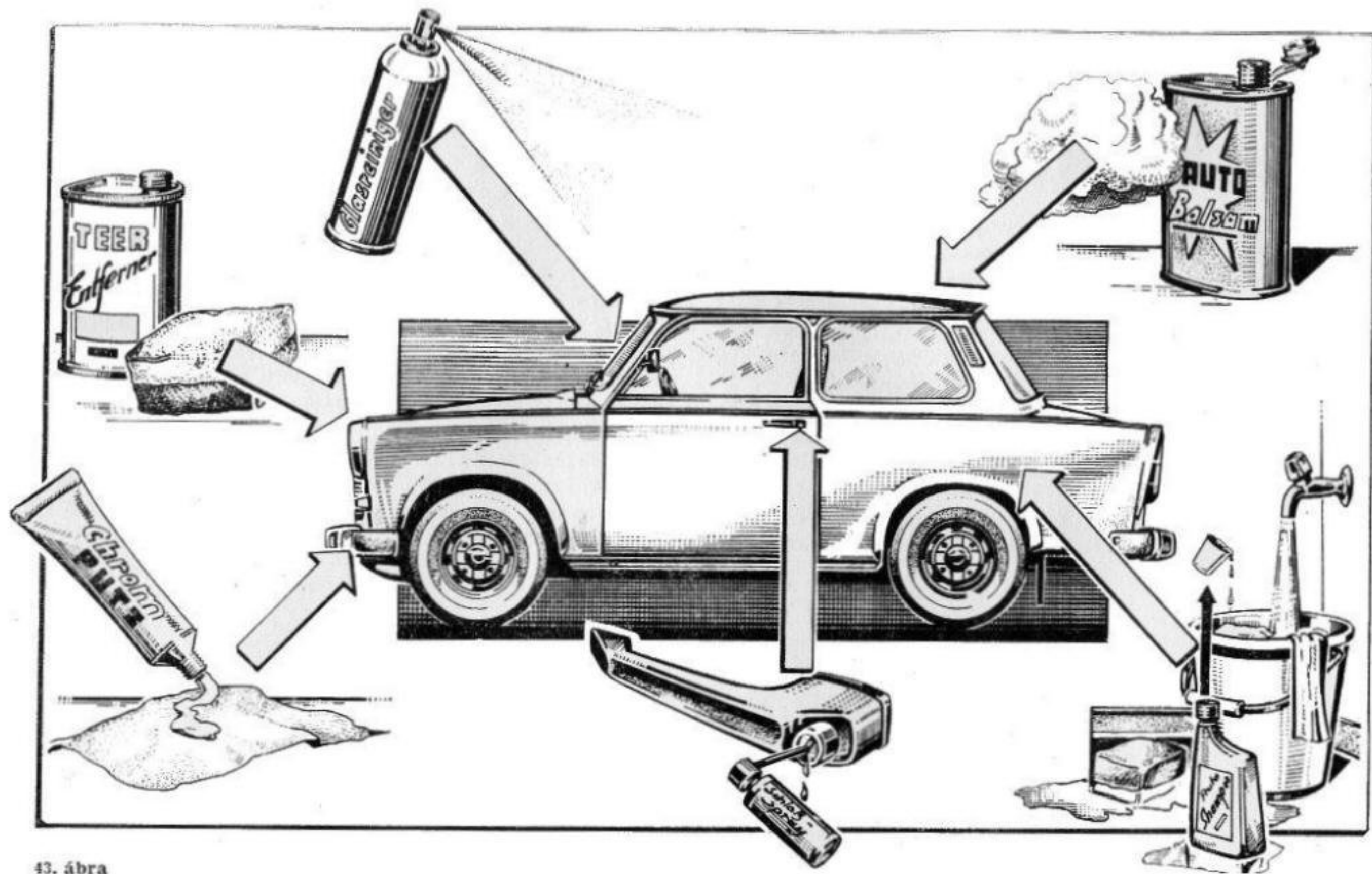
A kőütéstől származó sérüléseket finom ecsettel le kell fedni.

Mosás

Célszerű a járművet elosztott vízszugárral leöblíteni, hogy felpuhítsuk az úti szennyeződéseket. Utána szivaccsal és bőséges vízzel lemoszuk a piszkot. A vízbe sampont is lehet keverni. Ezt követően alaposan utánöblítjük a járművet és ablaktisztító bőrrel szárazra dörzsöljük.

Szappant, lúgos vagy szódatartalmú mosószereket nem szabad használni.

A motortér mosásánál óvni kell az elektronikus akkumulátoros gyújtóberendezés vezérlő részét és a pillanatnyi tüzelőanyag fogyasztás jelző mérőfejét a szóródó víz közvetlen behatásától.



43. ábra

Konzerválás

Konzerválás akkor válik szükségessé, ha már nem pereg le a víz a lakkról.

Konzerválószeres csiszolóanyagtól mentes gyártmányok, melyek visszaadják a lakknak az időjárás behatásai következtében elvesztett zsírszanyagokat, ezenkívül víztaszító tulajdonsággal rendelkeznek.

Polírozás

Polírozásra csak abban az esetben van szükség, ha a lakk öregedési jelenségek és az időjárás behatásai következtében csúnyává vált és a konzerválószeresekkel való kezeléssel már nem lehet tükörfényt elérni.

Kátrányfoltok eltávolítása

Kátrányfoltokat nem benzinnel, hanem kátrány eltávolító szerrel kell lekezelni. Kisebb foltok samponnal is eltávolíthatók.

Párnázat tisztítása

A tisztítás általában porszívóval, kefével vagy vízben oldható habtisztító szerekkel történjen.

Az ülések tisztítására semmi esetre sem szabad vegyi tisztítószereket, pl. folttisztítót stb., használni.

Biztonsági övek tisztítása

Az öv szilárdsága megőrzésének érdekében figyelembe kell venni a következőket:

- Nem szabad az övet vegyi anyagokkal kezelni.
- Tisztításhoz csak szintetikus szálakhoz való finommosószereket és langyos vizet (30 °C) szabad használni.

- Nem szabad az övet 80 °C feletti hőmérsékleten vagy közvetlen napsugárral szárítani.
- Nem szabad az övet fehéríteni vagy átfesteni.

Krómozott részek ápolása

A krómozott részeket, díszítő- és záróleceket savmentes zsírral konzerválhatjuk. Fényesítéshez krómtisztítószer használandó.

Ablaküvegek tisztítása

Az ablakok tisztítása tiszta szivaccsal történik. Nagyfokú szennyeződés esetén spiritusszal, szalmiákszesszel és langyos vízzel történhet a tisztítás. A szélterelő sarkokat csak vízzel szabad megtisztítani.

A gumiból való részeket öregedési jelenségek elkerülésére glicerinnel vagy talkummal kell kezelni.

Műszerfal tisztítása

A műszerfal tisztítását csak szappanos vízzel szabad elvégezni.

Ajtózárak ápolása

Az ajtó és a csomagter zárját szilikonolajjal kell bepermetezni, amely –40 °C-ig fagyálló.

Olajjal való utókezelés különösen télen válik szükségessé. Naponta üzemeltetett járműveknél ajánlatos havonta olajozni a zárat.

Olajozáshoz csak szilikonolajat szabad használni. Ennek során ügyelni kell arra, hogy szárazok legyenek a zárat és az olajat lehetőleg mélyen juttassuk be a zár hengerébe.

Korróziós károk elkerülésére a kocsit mosásakor le kell fedni a zárat.

Különösen károsan hatnak autó gyorstisztító szerek, folt-tisztítók stb.

Legalább évente egyszer kívülről meg kell olajozni az ajtózárnál a fogaskerék ágyazását és meg kell tisztogatni a szorítóék vezetését.

Ajánlatos ezenkívül a karosszéria további mozgó részeinek – ajtó és motortető csuklóspánijai, motortetőzár, fartető csuklóspánjainak reteszei – olajjal való megkenése.

Motor hangnyelő burkolatának tisztítása

A műbőr idő előtti előregedésének vagy megkeményedésének elkerülésére óvni kell a burkolatot tüzelőanyagtól, olajtól és oldószerektől. Az ápolás és tisztítás a kereskedelemben kapható ápolószerekkel történhet.

Ablaktörlők ápolása

Az ablaktörlő gumikat, különösen a törlőajkat, hosszirányban könnyed töreléssel, meleg szappanos vízzel és szivaccsal kell megtisztítani a rátapadt szennytől. Ha meg vannak keményedve a gumik, vagy megsérült a törlőajak, akkor ki kell cserélni az ablaktörlő gumikat.

A törlőkarnál a csuklókat és síneket nyáron három és télen pedig havonként be kell vékonyan olajozni.

Jármű üzemen kívül helyezése

Ha hosszabb időre helyezük üzemen kívül a járművet, akkor korróziós károk elkerülésére bizonyos ápolási munkák elvégzése válik szükségessé.

A járművet alapvetően csak hosszabb út után állítsuk le, ha a motor jól át van melegedve és nincsenek jelen felesleges

égési maradványok. Ha a jármű 2...3 hétnél hosszabb ideig nem kerül üzemeltetésre, akkor lehúzzuk a porlasztóról a gumitömlőt és kb. 10 cm³ motorolajat töltünk be a porlasztócsonkba. Ezt a motor többszöri gázadás után felszívja. Majd ezt követően leállítjuk a motort.

Leállítás előtt meg kell mosni a járművet, a Kenési terv szerint meg kell kenni és grafittartalmú olajjal be kell permetezni a fenékaljrészeket.

Lakkozott, krómozott és fényes részeket konzerválni kell. Valamennyi gumiból való részt az ablakok mentén stb. le kell kezelni glicerinnel vagy talkummal. Ezután felbakoljuk a járművet, és pedig úgy, hogy tehermentesítve legyenek a rugók. Ehhez a bakokat az aljrész alá, esetenként a kocsi-emelő felvevőhelyei mellé kell helyezni.

Ezután elzárjuk a tüzelőanyagcsapot, oldjuk a kéziféket és kivesszük az akkumulátort, amit megfelelő ápolás után hűvös és száraz helyiségben tárolunk.

Mielőtt letakarjuk a járművet, egyenletes hőmérsékleten tartás érdekében kinyitjuk az ablakokat.

Ha fennáll a lehetősége annak, hogy az újbóli üzembehelyezés előtt normál levegőnyomásra hozzuk az abroncsokat, akkor a levegőnyomás felét leengedhetjük.

Ha egy hónapnál hosszabb időre állítjuk le a járművet, akkor szükségesnek bizonyul a motor konzerválása.

Ehhez a művelethez először kicsavarjuk a gyújtógyertyákat és kiürítjük a porlasztót.

Ezt követően minden hengerbe betöltünk 5...10 cm³ motorolajat és kézzel az ékszíjjal többször átforgatjuk a motort. Majd ismét becsavarjuk a gyújtógyertyákat és teleengedjük a porlasztót. Újbóli üzembehelyezés előtt meg kell tisztogatni a porlasztót, felül kell vizsgálni a gyújtógyertyákat és rövid időre gyújtógyertya nélkül beindítjuk a motort.

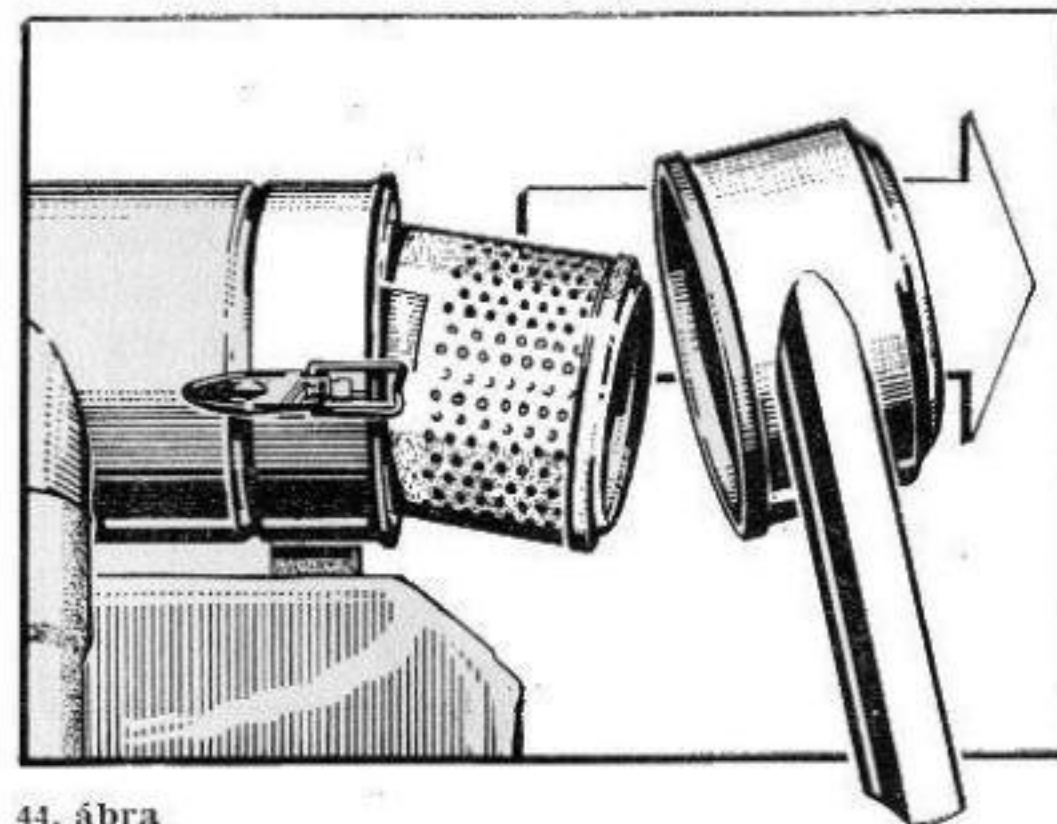
Az ezt követő üzemeltetés során az első 20...30 km alatt kíméletesen kell hajtani.

Légszűrő kicserélése

A szívásajtompítóban lévő légszűrő betétet a két emeltyűzár nyitása és a sapka levétele után lehet kivenni.

A légszűrő betét használati ideje normális üzemeltetési körülmények között legalább 30 000 km. Poros utakon való nagyobb igénybevétel esetén rövidebb időközönként válik szükségessé a szűrőbetét felújítása. Idő előtti kimerülése a motorteljesítmény csökkenésén és a tüzelőanyag fogyasztás növekedésén észlelhető.

Figyelem! A légszűrőbetéteket óvni kell víztől, benzintől és olajtól! Ezért a jármű mosásakor le kell fedni a légszűrő nyílását.



44. ábra

Gyújtógyertyák ellenőrzése

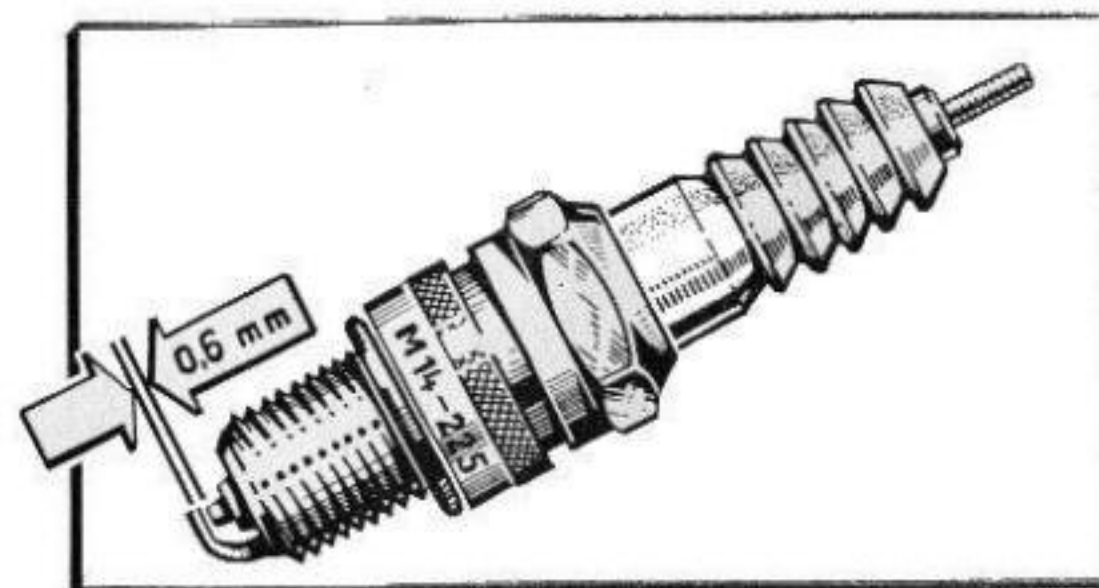
A „Trabant” számára hornyolt szigetelőtestű, M 14-225-ös Isolator gyújtógyertyák kerülnek alkalmazásra, melynek során az M 14 a 14 mm-es átmérőt és a 225 pedig a gyújtógyertya hőértékét jelenti.

A gyertya arculatán meg lehet állapítani a motor kifogástalan működését és a helyes beállítást. A gyújtógyertyáknak normál menetüzemben lehetőleg őzbarna színűnek kell lenniük.

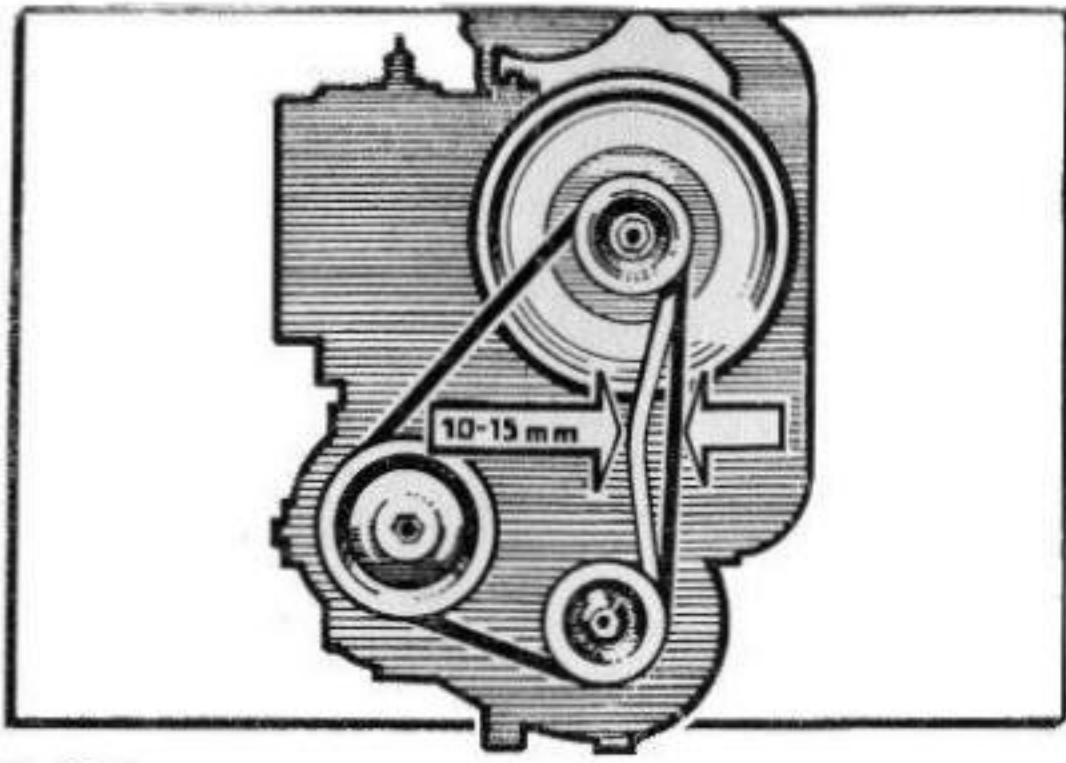
A gyertyákat csak kefével vagy faforgáccsal szabad megtisztítani, majd utána ki kell fúvatni. Kúszóáram elkerülése érdekében ügyelni kell arra, hogy a gyertyák kívül és belül szárazok legyenek.

Ezt követően ellenőrizzük az elektródtávolságot és szükség esetén a testelektród visszahajlításával 0,5... 0,6 mm-re beállítjuk.

Az elektródtávolságot 3 000 km-enként helyesbíteni kell, valamint 20 000 km után ki kell cserélni a gyújtógyertyákat.



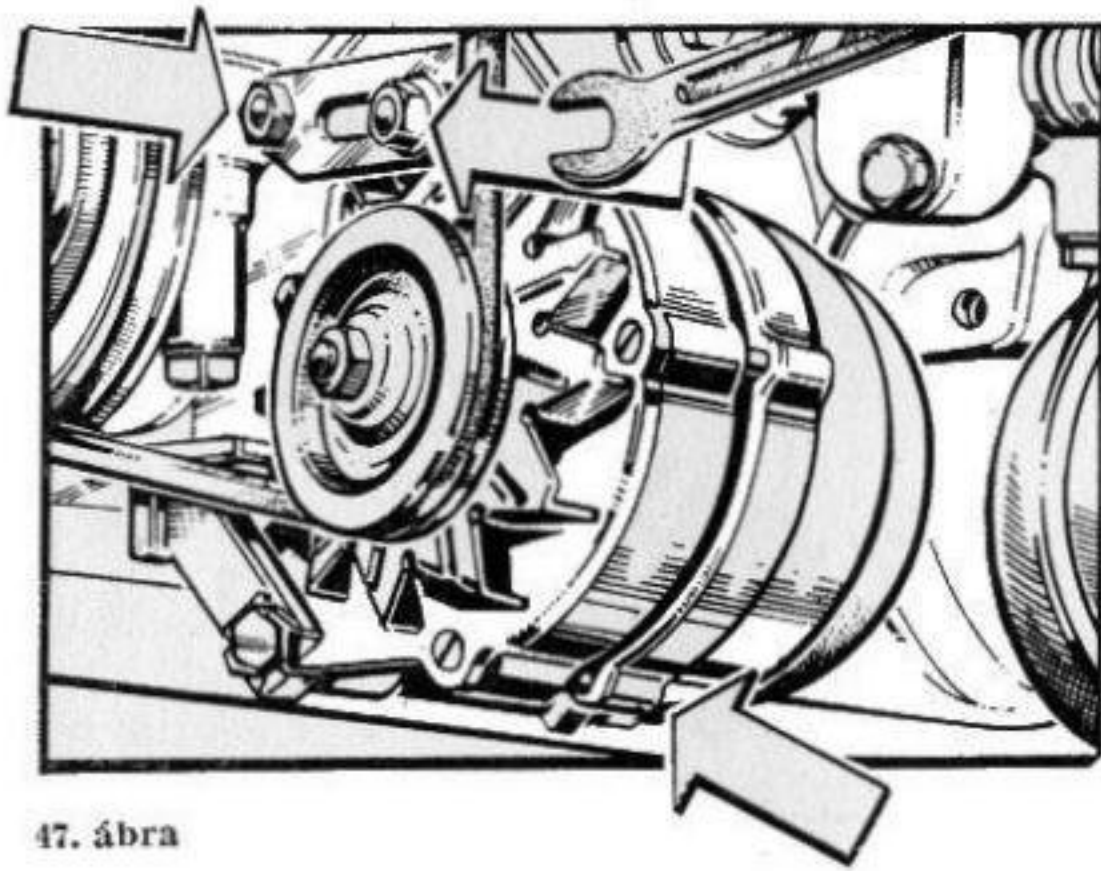
45. ábra



46. ábra

Ékszíj feszülés felülvizsgálása

Az ékszíj feszessége akkor helyes, ha közepen 10...15 mm-nyire hüvelykujjal benyomható.
Túl nagy feszesség az ékszíj gyorsabb elhasználódásához vezet, míg túl laza feszülés a ventilátor és a generátor működését befolyásolja.



47. ábra

Az ékszíj feszessége a billenthető generátor révén módosítható.
A feszítőlécnél és a generátornál lévő csavarok oldásával elbillenthető a generátor és ezzel beállítható az ékszíj szükséges feszülése.
Új ékszíjat ajánlatos 50...500 km után utánfeszíteni.

Tüzelőanyagszűrő megtisztítása

A tüzelőanyagszűrő a háromutas csapnál található a vízzsákban. A szűrő a vízzsák lecsavarása után kivehető és megtisztítható. Az összeszerelésnél ügyelni kell a jó tömítésre.

A tisztítást legalább 5 000 km-enként kell elvégezni, melynek során a megtisztított vízzsákot spiritusszal megtöltve kell rácsavarni. Ezáltal a porlasztóban lévő esetleges vízcseppecskék megkötődnek és így eltávolíthatók.

Hogy meggátoljuk a tüzelőanyag útjának a háromutas csap, a tüzelőanyagszűrő, a vezeték és a porlasztó közötti nagyfokú elszennyeződését, a tankolásnál ügyelni kell arra, hogy csak tiszta tüzelőanyagot töltsünk be. Kaniszterből történő tankolásnál leghelyesebb szűrővel ellátott tölcsért használni vagy tiszta kendőn át betölteni a tüzelőanyagot.

Porlasztó megtisztítása

A porlasztó megtisztítása 20 000 km-enként válik szükségessé. Ehhez a művelethez ki kell szerelni a porlasztót a járműből.

Ezt a munkát szerződéses műhellyel kell elvégeztetni, mivel csak ez van feljogosítva arra, hogy javításokat és beállításokat végezzen a porlasztón.

A porlasztó fojtószelepkarjánál lévő csuklós csapszeget azonban 5 000 km-enként vagy félévenként vékonyan meg kell kenni.

Porlasztó beállítása (48. ábra)

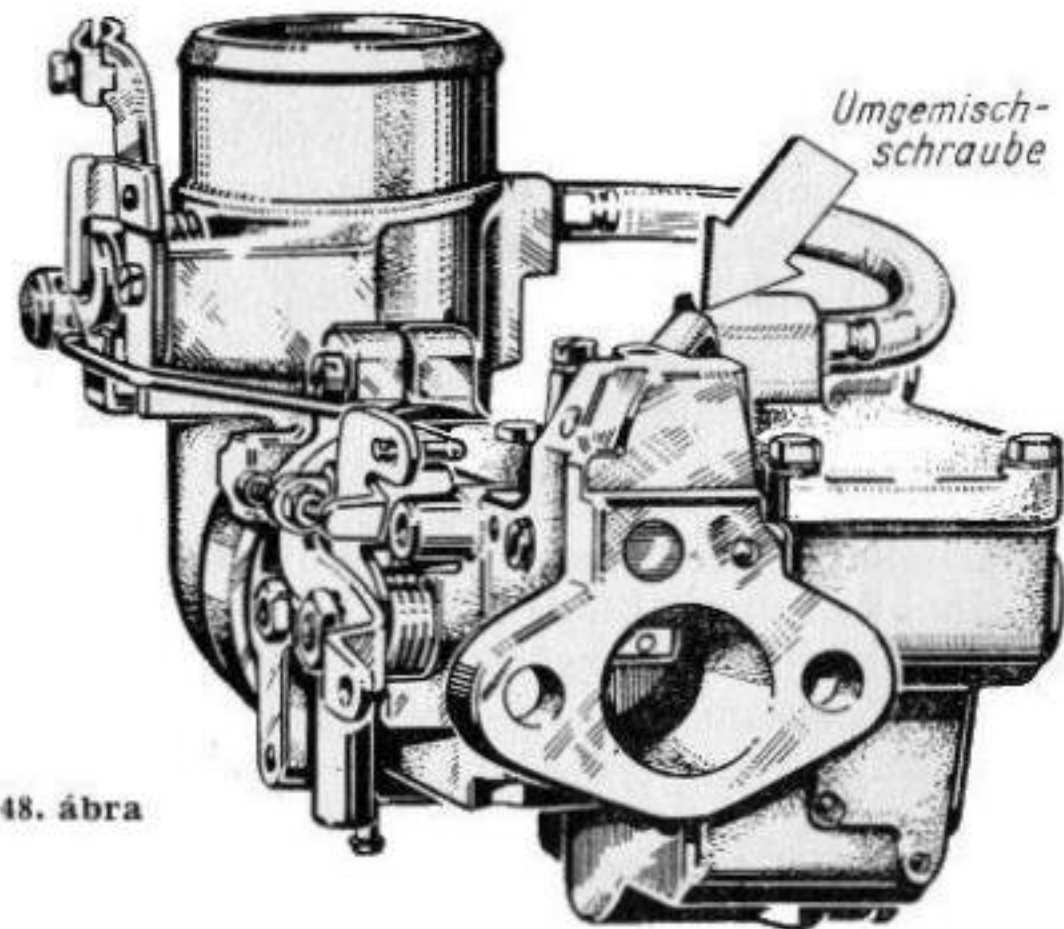
A porlasztó gyárilag pontosan egybe van hangolva a motorral, valamint be van állítva a legnagyobb teljesítményre, a szennyezéssel szemben állított követelményekre és a legnagyobb gazdaságosságra. Az üresjárás fordulatszám (600^{+100} f/perc) üzemmeleg motor mellett és bekapcsolt táv- vagy tompítottfénynél kerül szabályozásra a keverécsavar elforgatásával. A keverécsavar jobbra való forgatásával csökken és balra történő forgatásával pedig növekszik az üresjárás fordulatszám.

A szerződéses műhelyek általi átvizsgálás keretében úgy történik meg a szennyezés ellenőrzése, hogy ne kerüljön túllépésre a környezetvédelmi törvényben előírt 4,5 térfogat-% határérték.

A fúvókákon ne végezzünk változtatásokat. Ezzel károk keletkeznek a motornál, valamint befolyásolhatjuk a teljesítményt és a gazdaságosságot. Ilyen esetekben saját érdekünkben forduljunk szerződéses műhelyhez.

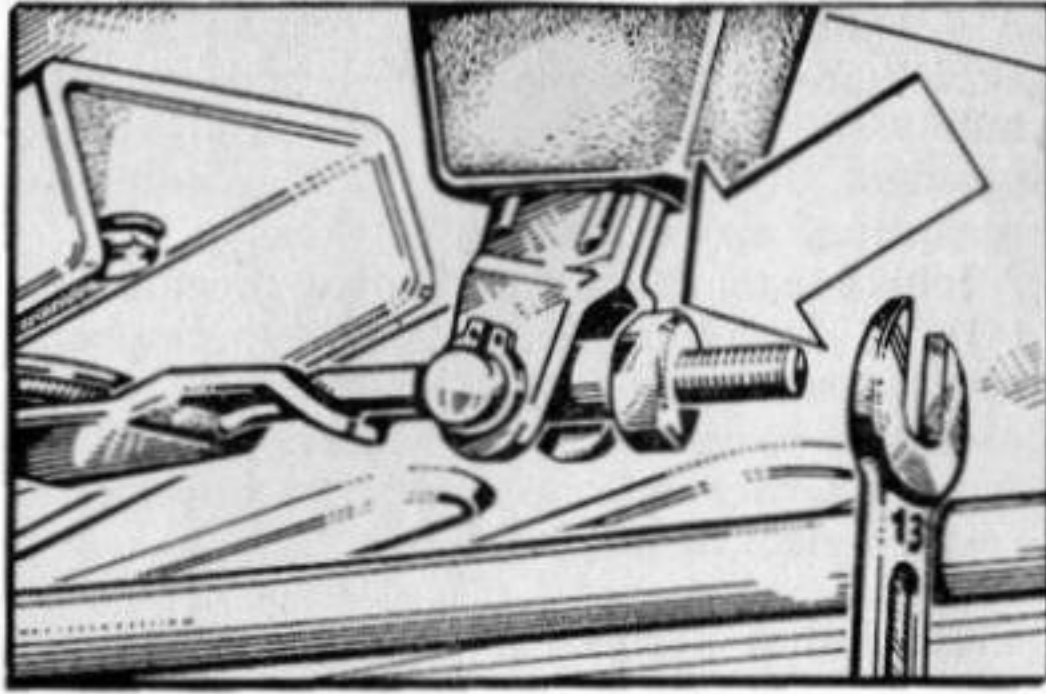
A lehető legnagyobb tüzelőanyag megtakarítás céljából az előírt átvizsgálások keretében a szerződéses műhelyek ellenőrzik és szükség esetén helyesbítik a porlasztó beállítását. A rendszerhez való hozzányúlás az üzemeltető részéről nem megengedett.

Figyelem! A porlasztón elhelyezett plombák sérülése vagy hiányzása esetén megszűnik a garanciális igény a porlasztóval kapcsolatban!



48. ábra

Ungemischschraube
állítható üresjárás
keverék csavar



49. ábra

Fékek utánállítása

A kerékfékek automatikus fékpofa-utánállítóval vannak felszerelve, amelynek az a feladata, hogy kiegyenlítse a fékbetétek természetes kopását.

A fékpedál működtetésekor a működtetőút egyharmada után érezhető ellenállásnak kell fellépnie. Ha ez nem következik be, akkor „rugózik” a fékpedál, úgyhogy szerződéses műhelyben azonnal felül kell vizsgáltatni és karba kell helyeztetni a fékberendezést.

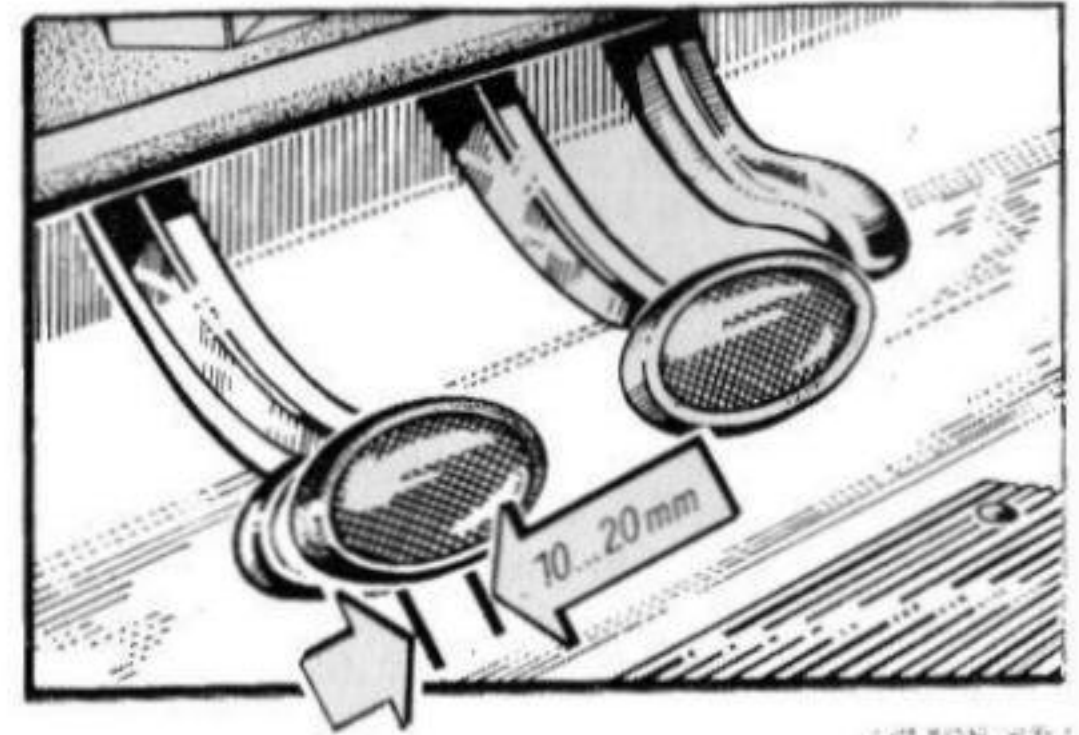
A kézféket a kötéilveretés mentén lévő menetes utánállító anyánál kell utánállítani (49. ábra).

A kézfékkarban a szegmens 4...5. rovátkájába kell beakadnia.

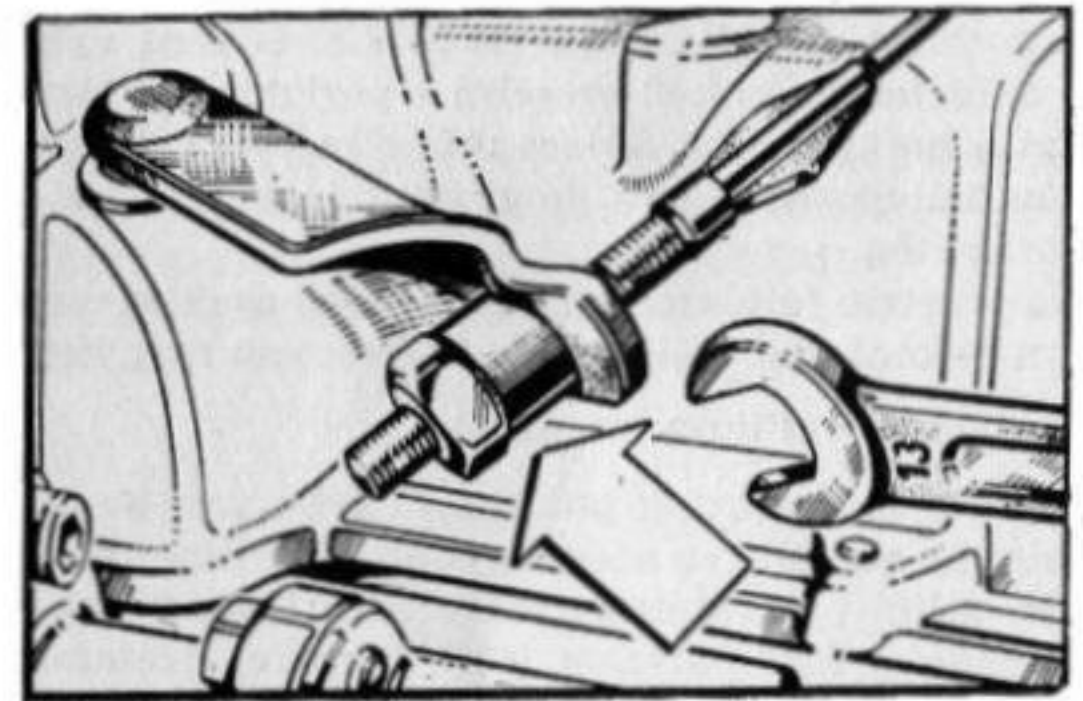
Tengelykapcsoló utánállítása

A tengelykapcsoló betétek kopásnak vannak kitéve, ami maga után vonja a tengelykapcsoló játék megváltozását.

50. ábra

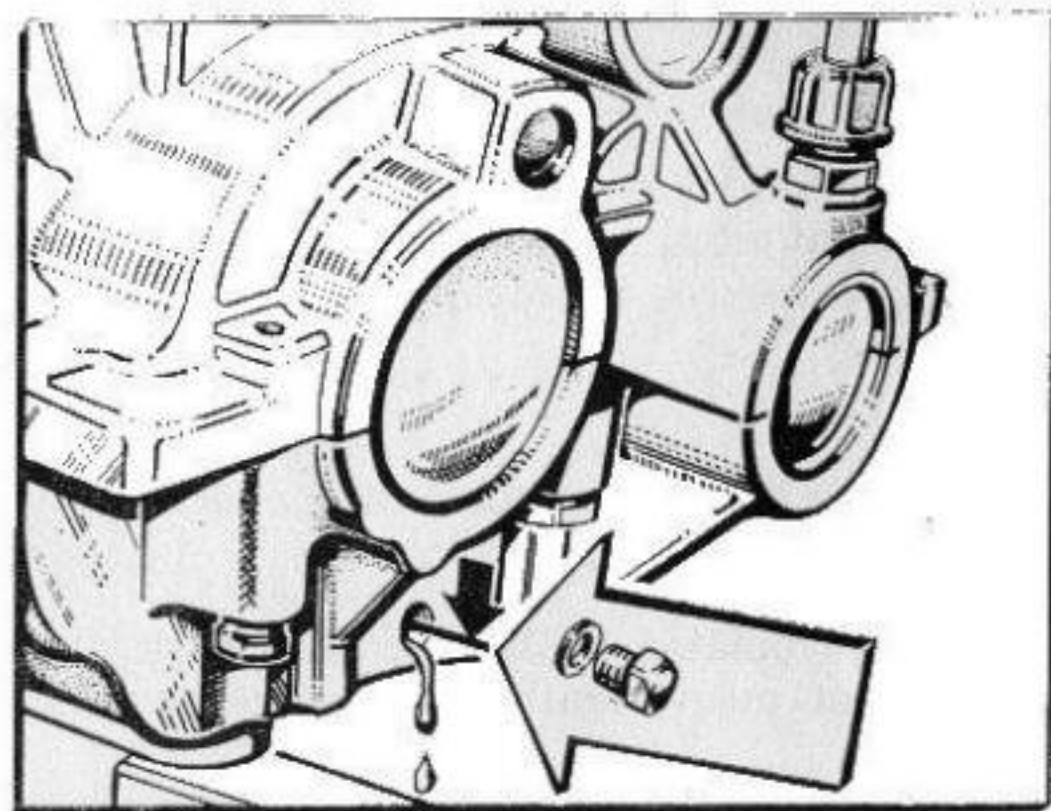


51. ábra



Ezért ügyelni kell arra, hogy a tengelykapcsoló pedálnál legyen tartva az előírt 10...20 mm-es játék (50. ábra).

Az utánállítás a tengelykapcsoló oldókarjánál lévő állítóanyán történik (51. ábra).



52. ábra

Hajtómű olajsintjének ellenőrzése (52. ábra)

A hajtómű olajsintjét az olajellenőrző csavar kicsavarásával ellenőrizzük.

A hajtóműben lévő olajmennyiség akkor helyes, ha a csavar eltávolítása után kicsordul egy csekély mennyiségű hajtóműolaj. Ha nem így van, akkor után kell tölteni hajtóműolajat (lásd ehhez „Üzemanyagok” c. szakaszt).

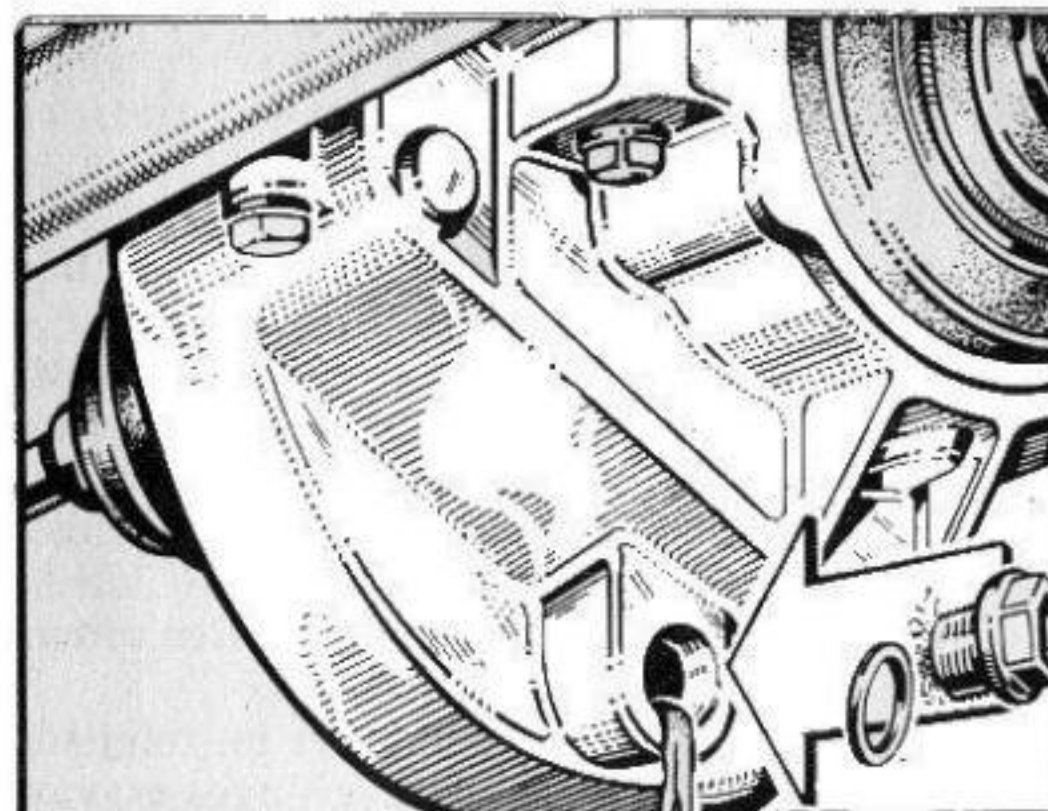
Az olajsint ellenőrzését 10 000 km-enként kell elvégezni. Olajvesztés megállapításakor azonnal fel kell keresni a szerződéses műhelyt.

Olajcsere (53. ábra)

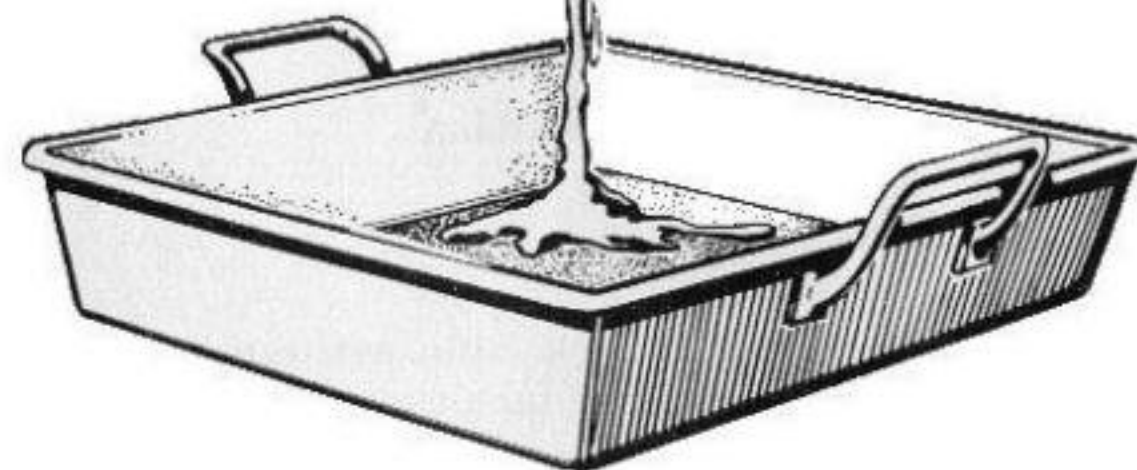
Leghelyesebb az olajat hosszabb út után leereszteni, amikor még meleg és higfolyós.

Ehhez a művelethez kicsavarjuk a hajtómű legmélyebb pontján lévő olajleeresztő csavart, miután megfelelő edényt helyeztünk a hajtómű alá a lefolyó olaj felfogására.

Ezután eltávolítjuk az olajbetöltő csavart (41d ábra).



53. ábra



Miután maradéktalanul lefolyt a régi olaj, ismét becsavarjuk az olajleeresztő csavart, melyet előzőleg megtisztítottunk a hajtómű esetleges fémes reszelékétől.

A betöltő nyíláson keresztül betöltünk 1,0 l friss olajat és ismét behelyezzük az olajbetöltő csavart.

Az olajcsere 30 000 km vagy 4 év után válik szükségessé (lásd ehhez „Üzemanyagok” c. szakaszt).

Laprugók karbantartása

A laprugók idő előtti elkopásának meggátlása és a rugózási kényelem megtartása érdekében a téli időszak előtt és után szükségessé válik a laprugók bepermetezése.

A kenést és a konzerválást tehermentesített állapotban (lefelé lógó tengelyek mellett) kell elvégezni. A rugókat – drótkefével vagy durva ecsettel ill. petróleummal, mosóbenzinnel vagy hasonló szerekkel való – előzetes tisztítás után az egyes lapoknál grafittartalmú zsírral kell ellátni.

Ezen művelet megkönnyítésére ajánlatos azokat a laprugókat beverő ékkel szétterpeszteni, melyek nincsenek körülfogva kapoccsal. Utána minden oldalon korrózió ellen védeni kell a felületet.

Mivel a hátsórugó csúszik a felvevőben, ezért ne felejtjük el ezt a helyet is kellően bezsírozni (nem érvényes csavarrugós rugózású hátsótengellyel felszerelt járművekre).

Karbantartási munkák összeállítása

10 000 km után:

- Ékszíjat felülvizsgálni és utánfeszíteni, generátor és tartószerkezet feszítő- és tartócsavarját utánhúzni.
- Gyújtógyertyákat megtisztítani, megvizsgálni és beállítani.
- Üresjárást a környezetvédelmi előírások szerinti szennyezőgáz kibocsátás szerint beállítani.*)
- Vízsákot és szűrőt a tüzelőanyagcsapban megtisztítani, a porlasztó fojtószelepkarjánál lévő csuklós csapszeget megkenni.
- Tengelykapcsoló játékot beállítani.
- Hajtóműolajszintet és tömítettségét ellenőrizni, és ha szükséges, olajat utántölteni.

- Fékfolyadék szintjét ellenőrizni, és ha szükséges fékfolyadékot utántölteni (kézzel ellenőrizni a tartály szoros illeszkedését).
- Fékberendezést, féktömlőket és fékvezetékeket, valamint csatlakozásokat tömítettség szempontjából, helyes lefektetés, súrlódó helyek és korrózió tekintetében felülvizsgálni.*)
- Kéziféket beállítani.
- Villamos berendezést végigkapcsolni és ellenőrizni.
- Akkumulátor ápolását elvégezni.
- Abroncsok levegőnyomását beállítani, abroncsok állapotát és futásképét megvizsgálni, kerékanyákat utánhúzni.
- Kerékösszetartást beállítani, ellenbiztosító anyát és kerékdöntést felülvizsgálni.*)
- Kormányjátékot beállítani, textilbakelit tárcsát megvizsgálni, kormánymű valamennyi részét szoros illeszkedés és biztosítás szempontjából ellenőrizni.*)
- Kerékcsapágyakat felülvizsgálni, hátsókerékcsapágyak szennyvédő sapkáit szoros illeszkedés, kerékfelfüggesztés gumikarmantyúit és ütközőgumiját sérülés tekintetében ellenőrizni.
- Ajtópántokat és zárat megolajozni, gumiból való részeket ápolni.
- Járművet kenési terv szerint megkenni, fenékaljat, rugókat, függesztőkarokat, háromszög-függesztőkarokat stb. bepermetezni. A kormány szerkezet megkenéséhez balra teljesen be kell vágni a kormányműt.

*) Ezeket a karbantartó munkákat szerződéses műhellyel kell elvégeztetni.

20 000 km-enként:

Valamennyi 10 000 km után szükséges munkákon kívül:

- Gyújtógyertyákat kicserélni.
- Porlasztót megtisztítani, és porlasztórendszer beállítását felülvizsgálni ill. beszabályozni.*)
- Légszűrőbetétet kicserélni.
- Gyújtást ellenőrizni.*)
- Hajtóműolajat cserélni (30 000 km-enként vagy 4 év után).

- Fékbetéteket felülvizsgálni és megtisztítani, kerékfék-henger rögzítését utánhúzni.*)
- Fényszórókat beállítani.*)
- Motor, hajtómű, tartó bölcsőréssz, mellső- és hátsótengely, valamint lengéscsillapító rögzítését utánhúzni.
„Universal” kivitelnél ügyelni a farcsapóajtó pántjaiban, támasztékában és zárjában lévő csavarok szoros illeszkedésére.
- Mellső- és hátsórugó, valamint kipufogó berendezés állapotát és rögzítését megvizsgálni ill. utánhúzni.*)

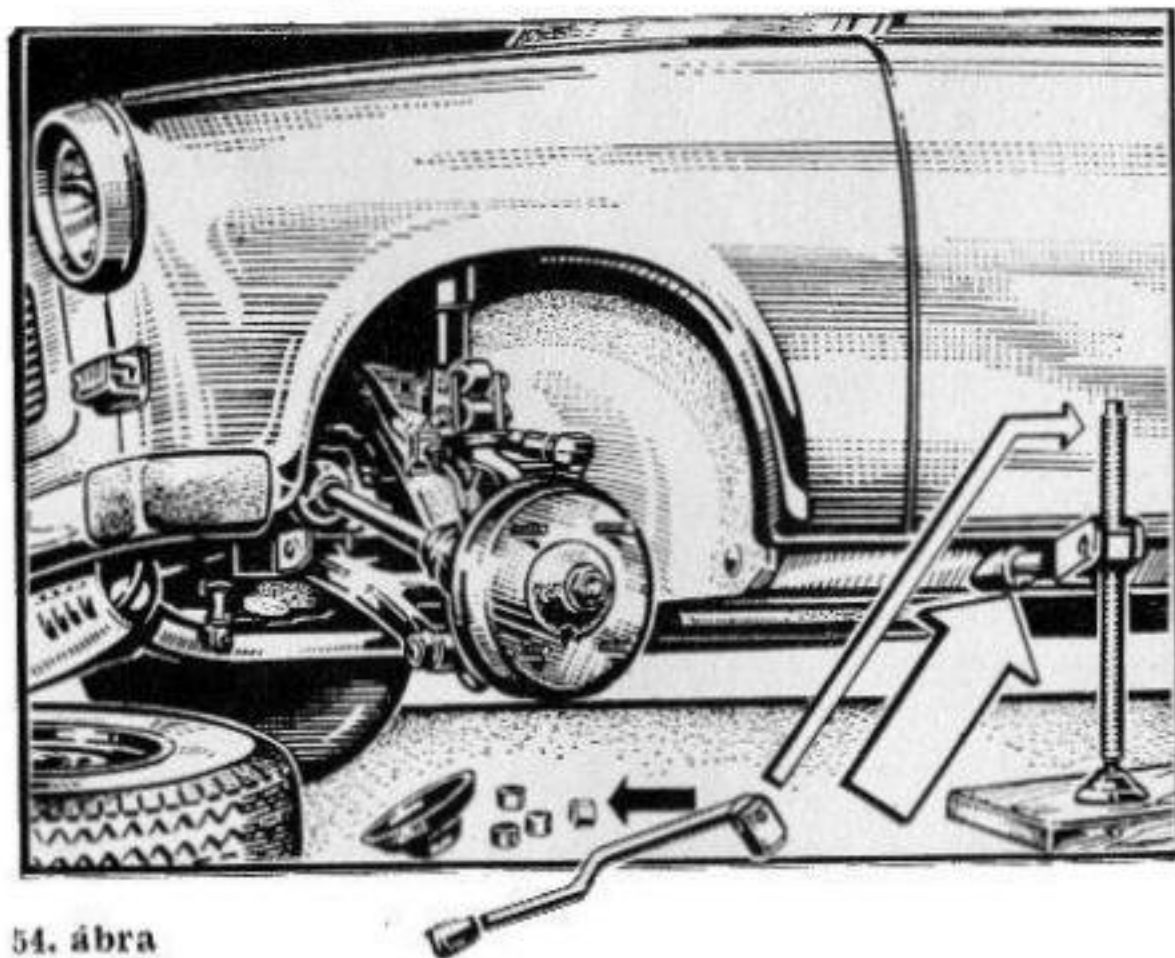
*) Ezeket a karbantartó munkákat szerződéses műhellyel kell elvégeztetni.

4. Önsegítés

Kerékcseré

A szükséges szerszámokat és a kocsiemelőt megtaláljuk a pótkerék mellett.

- Behúzzuk kéziféket, nehogy elguruljon a jármű.
- A hátsókerék cseréjénél a szembenfekvő mellsőkeréknél mindkét oldalon ékeket helyezünk el.
- A kocsiemelő talpának a le- és felszereléskor szilárd alapzaton (pl. faalátéten) kell állnia.



54. ábra

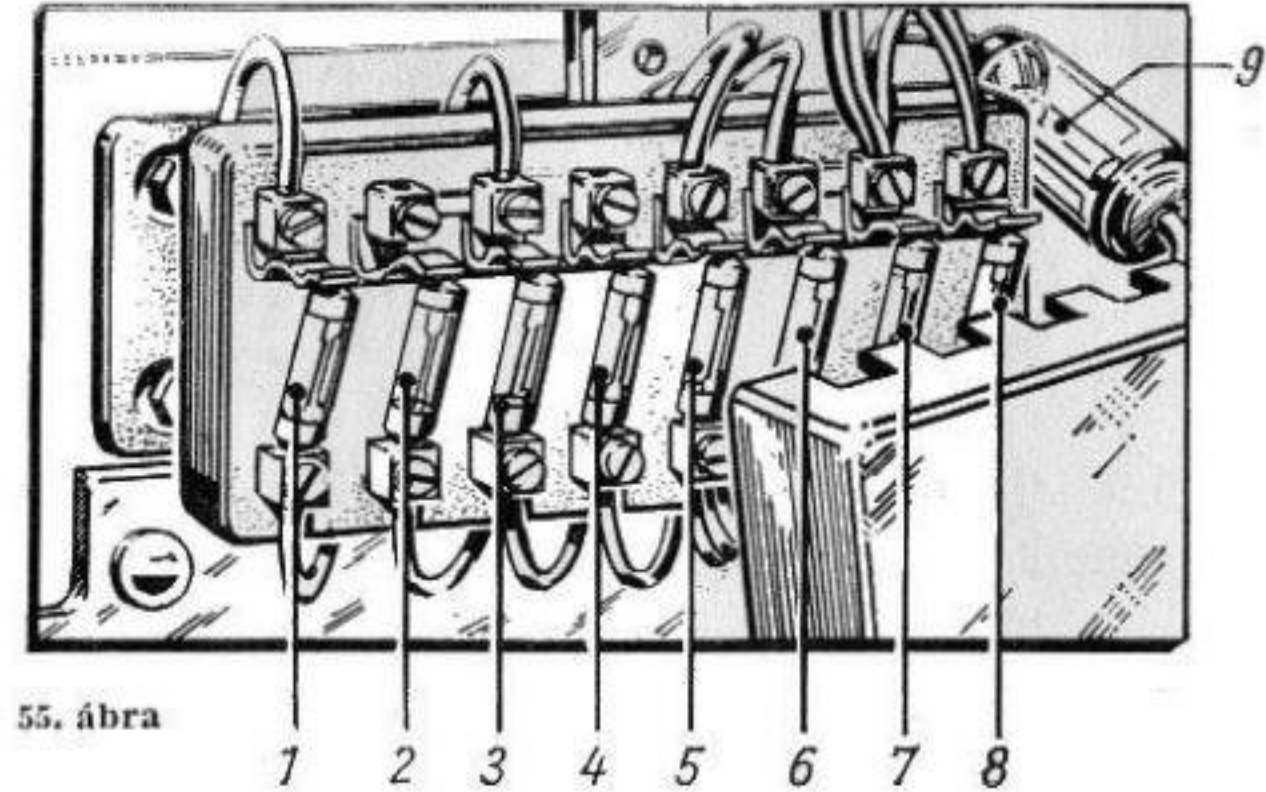
- A meglévő ütközőig bevezetjük a felvevőbe a kocsiemelő tartótámaszát és annyira elforgatjuk, amíg a talp nem érinti a talajt.
- Lehúzzuk a kerékanyákról a védősapkát.
- Oldjuk a kerékanyákat.
- Addig csavarjuk ki a kocsiemelőt, amíg szabaddá nem válik a kerék.
- Lecsavarjuk a kerékanyákat.
- Levesszük a kereket.
- Feltesszük a pótkeréket.
- Helyére tesszük a kerékanyákat és keresztben meghúzzuk.
A kerékpántok deformálódásának elkerülésére végezzük óvatosan a kerékanyák meghúzását.
- Visszaforgatjuk a kocsiemelőt és levesszük.
- Keresztben szorosra húzzuk a kerékanyákat.
- Kb. 50 km után utánhúzzuk a kerékanyákat.
- Feltesszük a védősapkát a kerékanyákra.
A keréksapkát a kerék szerelése előtt belülről vagy a szerelés után csekély deformálással kívülről lehet behelyezni a kerékpántba.

Biztosítók kicserélése

A biztosító dobozhoz könnyen hozzá lehet férni, elől balra a homlokfalon van elhelyezve. A kiégett biztosítók kicserélése egyedül nem elegendő. Minden esetben meg kell keresni ennek az okát és ezt ki kell küszöbölni. Foltozott biztosítókat nem szabad újból felhasználni, mert ezáltal komoly károk keletkezhetnek a villamos berendezésben.

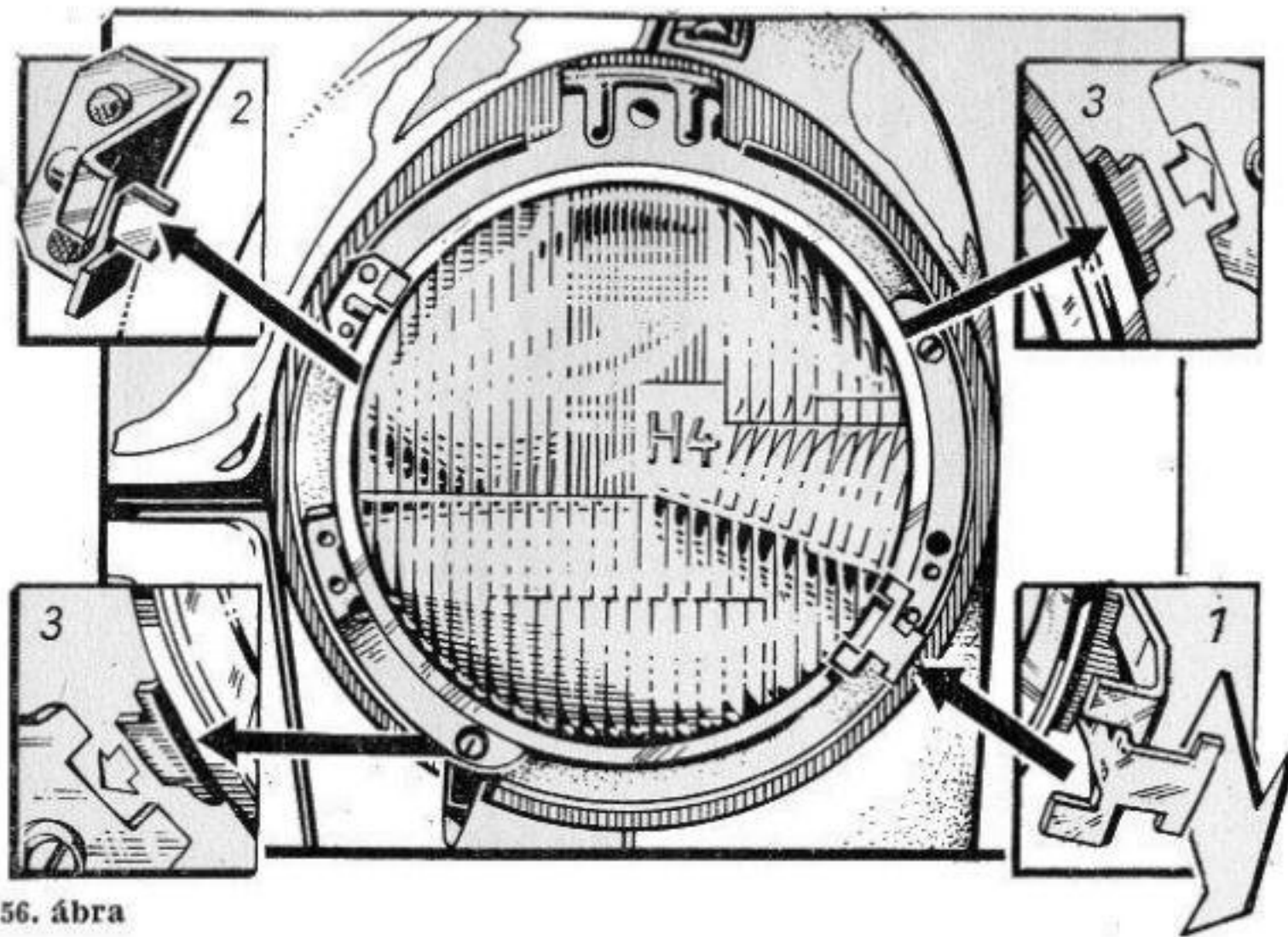
Figyelem!

Az „S de luxe” kivitel valamennyi járművénél az 5-ös biztosító 16 amperre van méretezve. Esetleges biztosítócsere esetén ügyelni kell arra, hogy ismét 16 A biztosító legyen behelyezve.



55. ábra

- (1) Távfény, bal; távfény ellenőrző lámpa
- (2) Távfény, jobb
- (3) Tompítottfény, bal
- (4) Tompítottfény, jobb
- (5) Állóhelyzetfény, bal; billenőkapcsoló hátsó ködlámpához
- (6) Állóhelyzetfény, jobb; műszervilágítás
- (7) Ablaktörlő, tüzelőanyagjelző, elakadásjelző villogókapcsoló, hátrameneti lámpa, ablakmosó
- (8) Elakadásjelző villogókapcsoló, belsőlámpa, dugaszolóaljzat, féklámpa, harsona
- (9) Autórádió (S de luxe)



56. ábra

Lámpacsere

– Főfényszóró

Csavarhúzóval könnyed nyomással oldjuk a lámpagyűrűt és kihúzzuk a felső lemezkorból (lásd 17. ábrát).

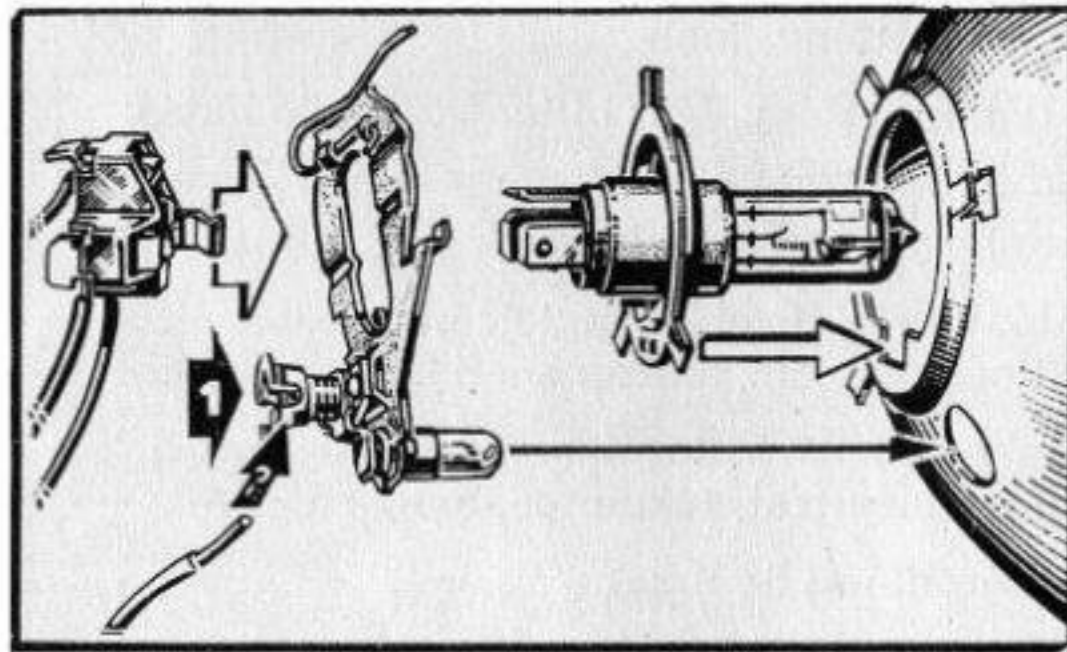
A fényszóróbetét csak a rugóterhelésű tartószerkezet oldása után vehető ki.

- (1) Rugóterhelésű tartószerkezet
- (2) Ellentartó
- (3) Vezetékek

Lehúzzuk a lámpáról a dugaszoló összeköttetést és a lámpahordozó eltávolítása után kivehető a lámpa.

Figyelem! Az új H 4-es lámpa beszerelésekor nem szabad megérinteni az üvegtestet!

Az állóhelyzetlámpát könnyed nyomás és egyidejű forgatás mellett szereljük ki a lámpahordozóból.



57. ábra

– Ködfényszóró

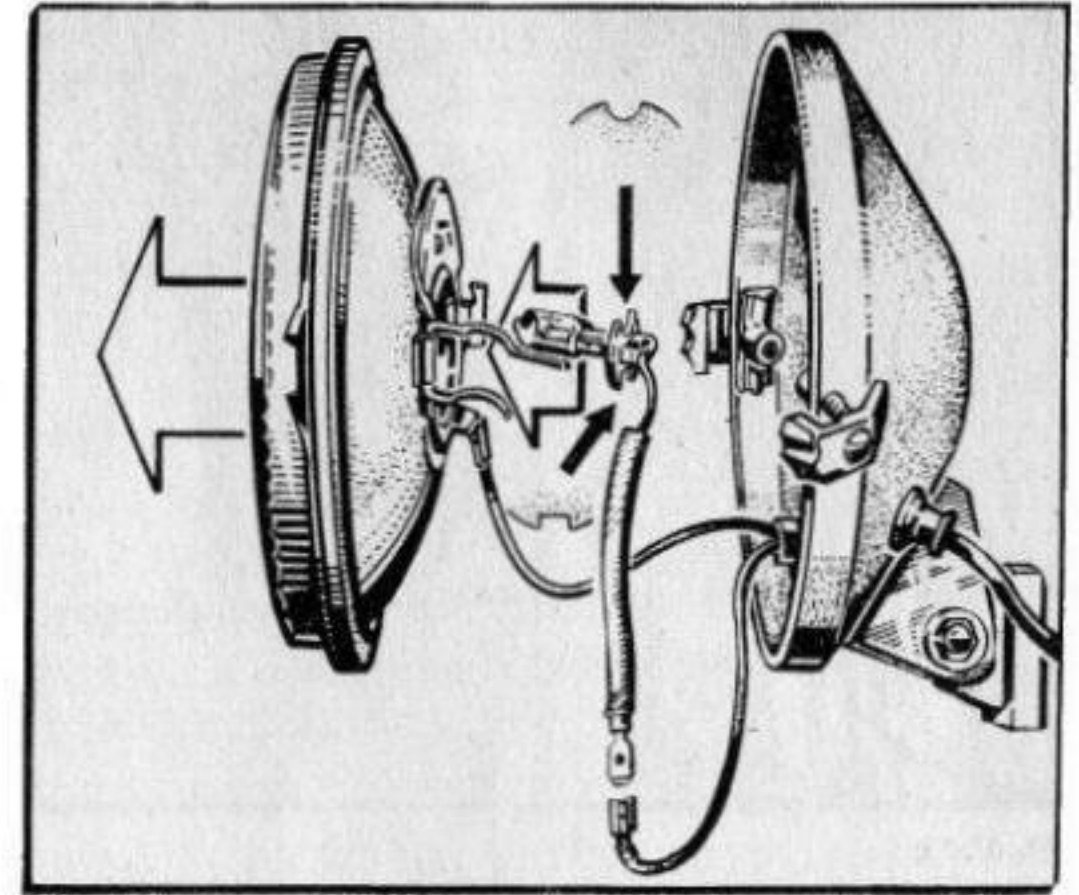
A két hasítottfejű csavar meglazítása után levehető a házról a fényszóróbetét.

Leoldjuk a lámpahordozóról a huzalkengyeles tartószerkezetet és a dugaszoló összeköttetésnek a csatlakozókábelnél való leválasztása után kivesszük a H 3-as lámpát.

A H 3-as lámpa helyes beszerelése érdekében ügyelni kell a lámpaaljzatnál lévő rovátkákra.

A fényszóróbetét rászerelese előtt a csatlakozókábelnél lévő dugaszoló összeköttetés fölé toljuk a szigetelőtömlőt.

Figyelem! Nem szabad megérinteni a H 3-as lámpa üvegtestét!

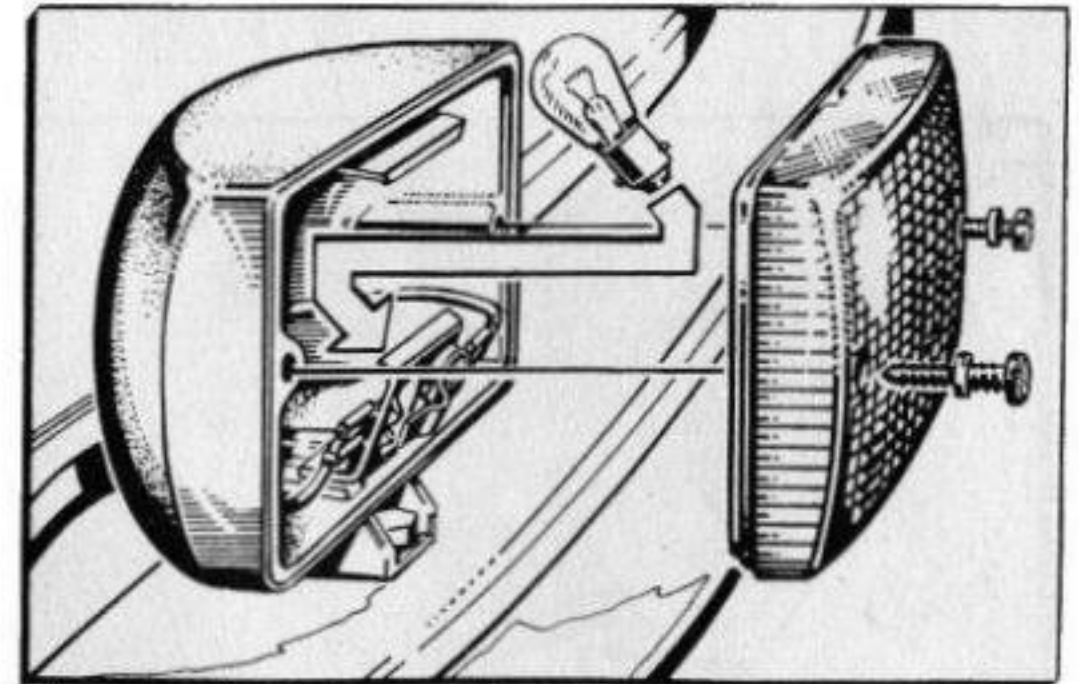


58. ábra

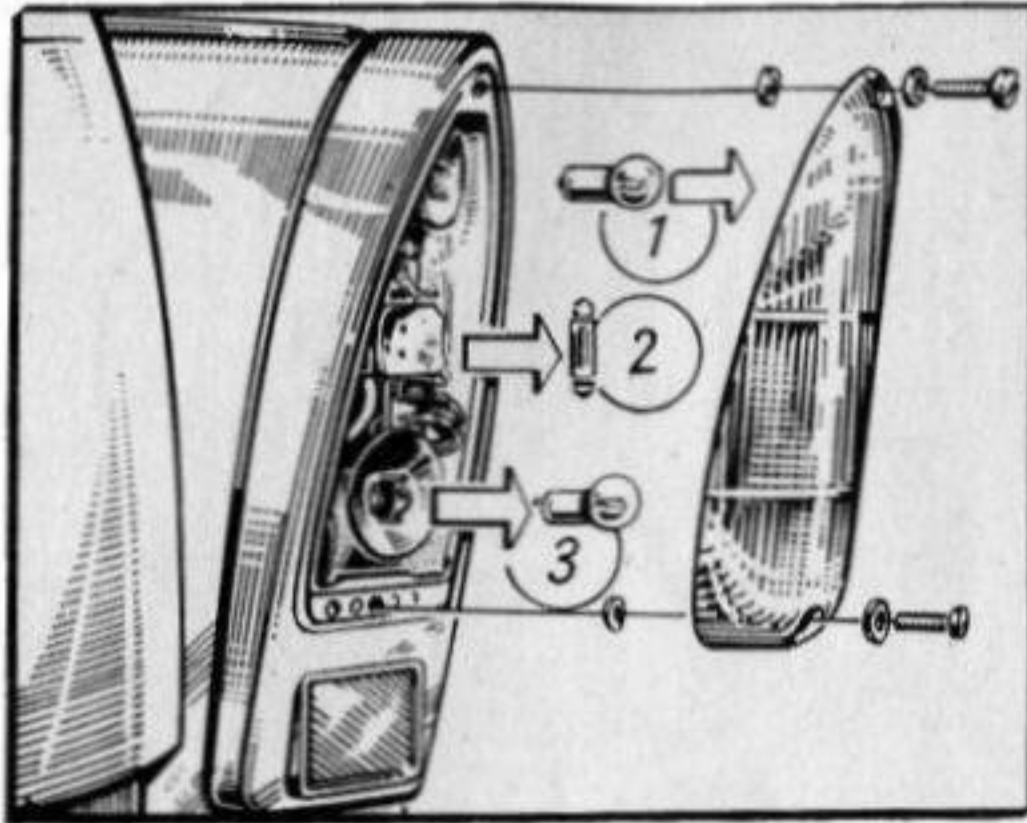
– Hátrameneti lámpa, hátsó ködlámpa

A két hasítottfejű csavar oldása után eltávolítjuk a fénykilépő tárcsát, majd könnyed nyomással és egyidejű forgatással kivesszük az izzólámpát.

A beszerelés fordított sorrendben történik.



59. ábra



60. ábra

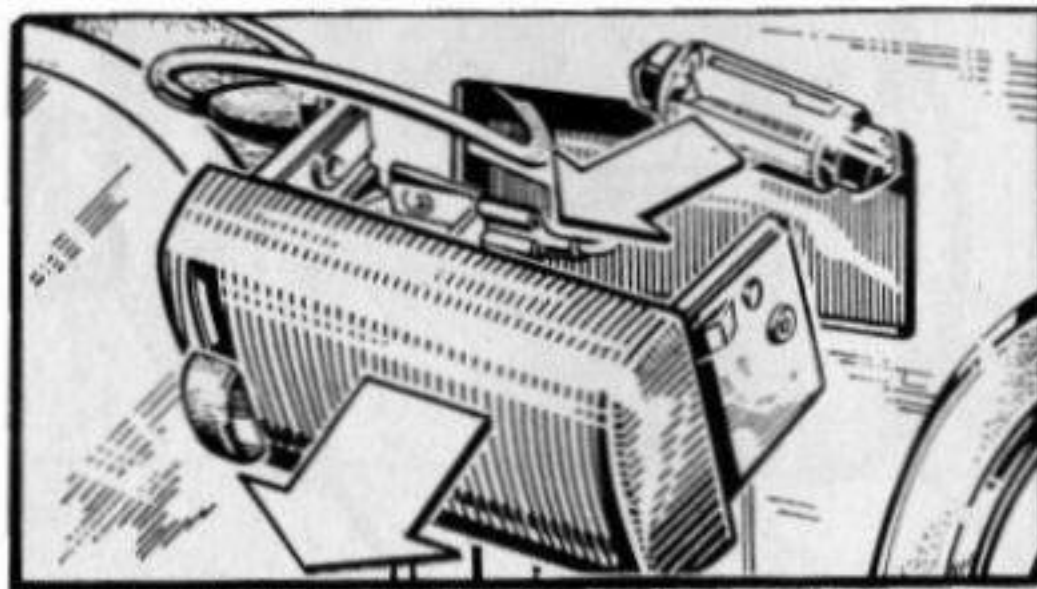
– **Hátsólámpa (60. ábra)**

A két csavar oldása után levesszük a fénykilépő tárcsát. Utána kicserélhetők a fék-, hátsó- és villogófény izzólámpái.

- (1) Villogófény
- (2) Hátsófény
- (3) Fékfény

– **Melső villogólámpa**

A sapka mindenkori szélső csavarjait laza menetes lapok tartják. Ezért ezeket a csavarokat csak egy kevésbé kell oldani. A belső csavar eltávolítása után levehető a sapka.



61. ábra

– **Belső lámpa (61. ábra)**

A belső lámpa kihúzható tartószerkezetéből. Az izzólámpához a belső lámpa hátoldala felől lehet hozzáférni.

– **Rendszámlámpa**

A Limousine és az Universal kivitelek rendszámlámpája azonos. A Limousine kivitelnél a csomagter felől lehet hozzáférni az izzólámpához, míg az Universal kivitelnél a lámpával együtt le kell csavarni a fedőlemezt a belső keretről és balra ki kell húzni.

Ékszíj cseréje

Ha üzem közben elszakad az ékszíj, akkor felgyullad az ellenőrző lámpa, ami egyúttal lehetővé teszi az ékszíj funkciójának ellenőrzését.

Ha ki kell cserélni az ékszíjat, akkor a következők szerint járunk el:

- Elzárjuk a tüzelőanyagcsapot.
- A porlasztónál elzárjuk a tüzelőanyagtömlőt.
- Oldjuk a csavarokat a generátor feszítőlécénél.
- A ventilátornál oldjuk az anyát.
- Oldjuk a hangnyelő burkolatot a ventilátor előtt és mögött lévő rugószorítók kihúzásával és felcsappantjuk. Leoldjuk a két csavart a hűtőlevegőházból.
- Felül lebillentjük az axiálventillátort és kivesszük. Kivétele előtt a gumitömítés mentén ceruzával jelet húzunk a ventilátorházra, amely megkönnyíti a ventilátor egy síkba hozását a forgattyústengelyen lévő ékszíjtárcsával és a generátorral.
- Feltesszük az ékszíjat a ventilátor ékszíjtárcsájára, átvezetjük a kerékszekrény és a forgattyúház között, majd a forgattyústengely ékszíjtárcsájára helyezzük.
- Behelyezzük az axiálventillátort a hűtőlevegőházba, melynek során be kell vezetni a menetes szeget a csapágycsavar furatába. Ezután feltesszük az ékszíjat a generátor ékszíjtárcsájára.
- Csavarhúzóval kiigazítjuk a gumitömítést, majd ellenőrizzük az ékszíjtárcsa egy síkba esését. A menetes szegnél anyával szorosra csavarjuk az axiálventillátort.
- Ismét meghúzzuk a hűtőlevegőház két csavarját és rögzítjük a hangnyelő burkolatot.
- Csatlakoztatjuk a tüzelőanyagtömlőt.
- A generátornál lévő feszítőléc segítségével olyan feszesre állítjuk az ékszíjat, hogy közepén 10...15 mm-nyire benyomható legyen (lásd ehhez a 47. ábrát).

5. Hycomat

Működés

A Hycomat a tengelykapcsoló bekapcsolására és oldására szolgáló automatizált berendezés, amely feleslegessé teszi a lábpedál segítségével történő szokásos működtetést. A tengelykapcsoló a motor fordulatszámától függően, illetve érintkező kioldásával a kapcsolókartól hidraulikusan kerül működtetésre.

A berendezés felépítése és működési elve igen egyszerű:

A hidraulikus szivattyú által a motor fordulatszámának megfelelően előállított nyomás a vezérlőszelepen keresztül a tengelykapcsoló hengerhez jut. Ez hatást gyakorol a tengelykapcsoló karra, amely emelkedő nyomás esetén legyőzi a visszaállító rugó erejét és működteti a tengelykapcsolót. Süllyedő nyomáskor a rugóerő révén ismét oldja a tengelykapcsolót.

Hogy a kapcsoláskor gyors működtetés váljék lehetővé, érintkező van beépítve a kapcsoló rudazatba. Ez kiváltja, hogy a kapcsolókarnak a vezérlőszelep általi működtetésekor nyomástalanná válik a kapcsolóhenger és azonnali oldás következik be. Ha elengedjük a kapcsolókart a megtörtént kapcsolási művelet után, akkor a nyomás ismét hat a kapcsolóhengerre.

Kezelés

Indulás

A motor beindítása után vissza kell venni a gázpedált, úgyhogy a motor üresjárásban fut. Utána be kell kapcsolni az 1. vagy a hátrameneti fokozatot, le kell venni a kezet a kap-

csolókarról és működtetni kell a gázpedált. A motor fordulatszámának emelkedése révén bekapcsol a Hycomat és a kocsi elindul.

A gázpedál működtetésétől függően puha, lassú vagy gyors indulás válik lehetővé.

Kapcsolás

A felfelé kapcsolás a szokásos módon történik, azaz a lábat visszavesszük a gázpedálról és bekapcsoljuk a következő magasabb fokozatot. Ezután azonban azonnal le kell venni a kezet a kapcsolókarról és újból működtetni kell a gázpedált.

Ha kevés gázt adunk, akkor lassan, ha magas fordulatszám mellett kapcsolunk és utána sok gázt adunk, akkor gyorsan kapcsolódik a tengelykapcsoló.

Vegyük figyelembe, hogy a Hycomat addig nem tud bekapcsolni, amíg a kéz a kapcsolókaron van. Már a legcsekélyebb nyomás is elegendő ahhoz, hogy a tengelykapcsoló oldására szolgáló érintkező működtetésre kerüljön.

A menetsebességnek megfelelő alacsonyabb fokozatba való visszakapcsolása is a gázpedál visszavétele után történik. Ennek során figyelembe kell venni, hogy a tengelykapcsoló nem állítja újból vissza az erőzárást, ha lassan kapcsolunk és a motor üresjárású fordulatszámmal fut.

Ez akkor is bekövetkezik, ha a kapcsolás előtt a 4. fokozatban hajtunk és nem lett működtetve a gázpedál, úgyhogy a jármű által adott tolóerő működésbe helyezi a szabadonfutót. Ebben az esetben röviden működtetni kell a gázpedált, hogy ismét megteremtsük az erőzárást.

Ha a visszakapcsolás után a motor révén kívánjuk lefékezni a járművet (fékkapcsolás), akkor ajánlatos, ha a lábat a kapcsolás alatt nem vesszük vissza teljesen a gázpedálról. Ezáltal a motor fordulatszáma nem süllyed le az üresjárás fordulatszámra és ismét bekapcsolódik a tengelykapcsoló.

Megállás

A jármű megállítására hagyjuk kigurulni a kocsit, vagy működtessük a féket.

Miután már annyira csökkent a menetsebesség, hogy el lett érve az üresjárás fordulatszám, önműködően oldásra kerül a tengelykapcsoló.

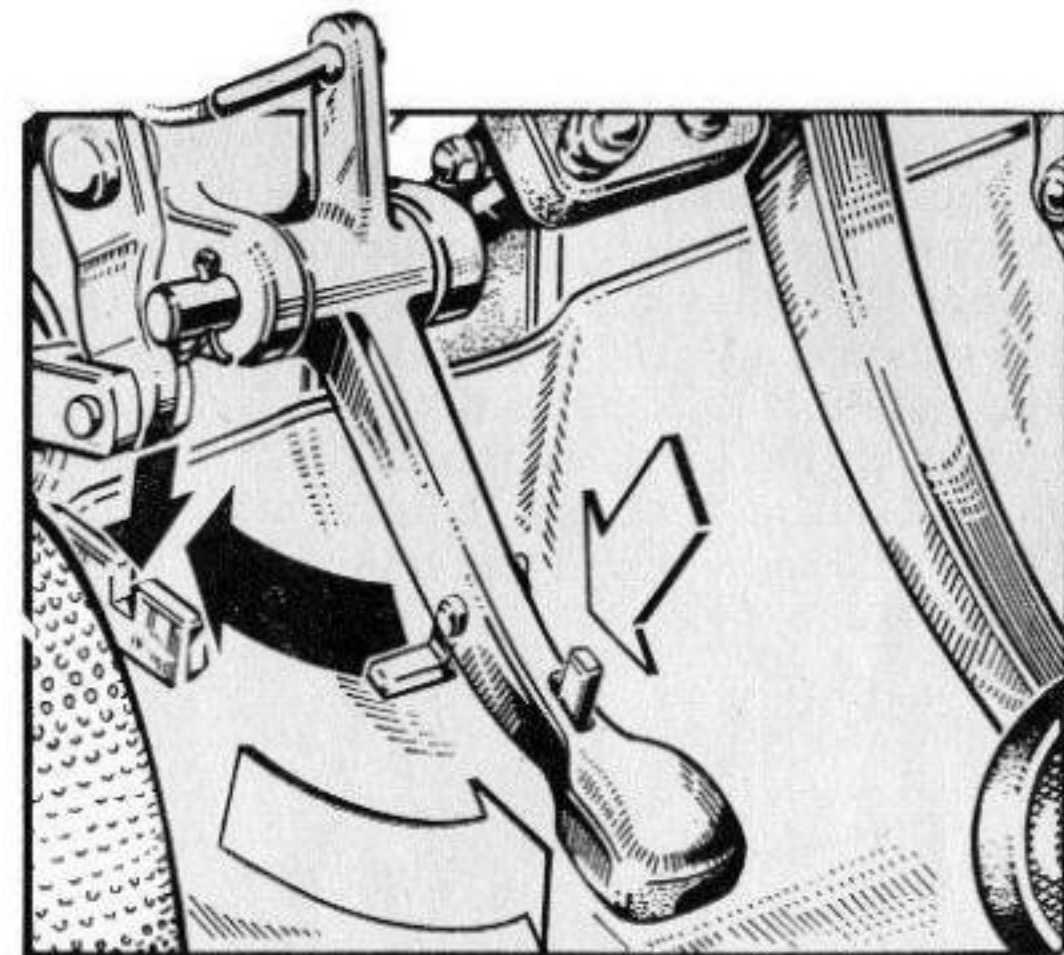
A motor lefojtása nem lehetséges és teljesen kihasználható a motor fékező ereje. A sebességfokozatot csak a jármű leállása után kell kivenni.

Indulás emelkedőn

A fokozat bekapcsolása után fokozni kell a motor fordulatszámát. A kéziféket csak akkor oldjuk, ha a motor érezhetően húzni akarja a járművet.

Parkolás (62. ábra)

Sok vezető parkoláskor járulékosan bekapcsolja az 1. vagy a hátrameneti fokozatot. Ugyanezt teszik télen, hogy meggátolják a kézifék befagyását behúzott állapotban. Hycomat-tal ellátott járműveknél az csak akkor ésszerű, ha oldjuk a parkolózárat is. Ez úgy történik, hogy a bal lábbal könnyed nyomással oldjuk a zárat és kieresszük. Utána működtetjük a tengelykapcsolót és a bekapcsolt fokozat révén hatásos a motor fékező ereje.



62. ábra

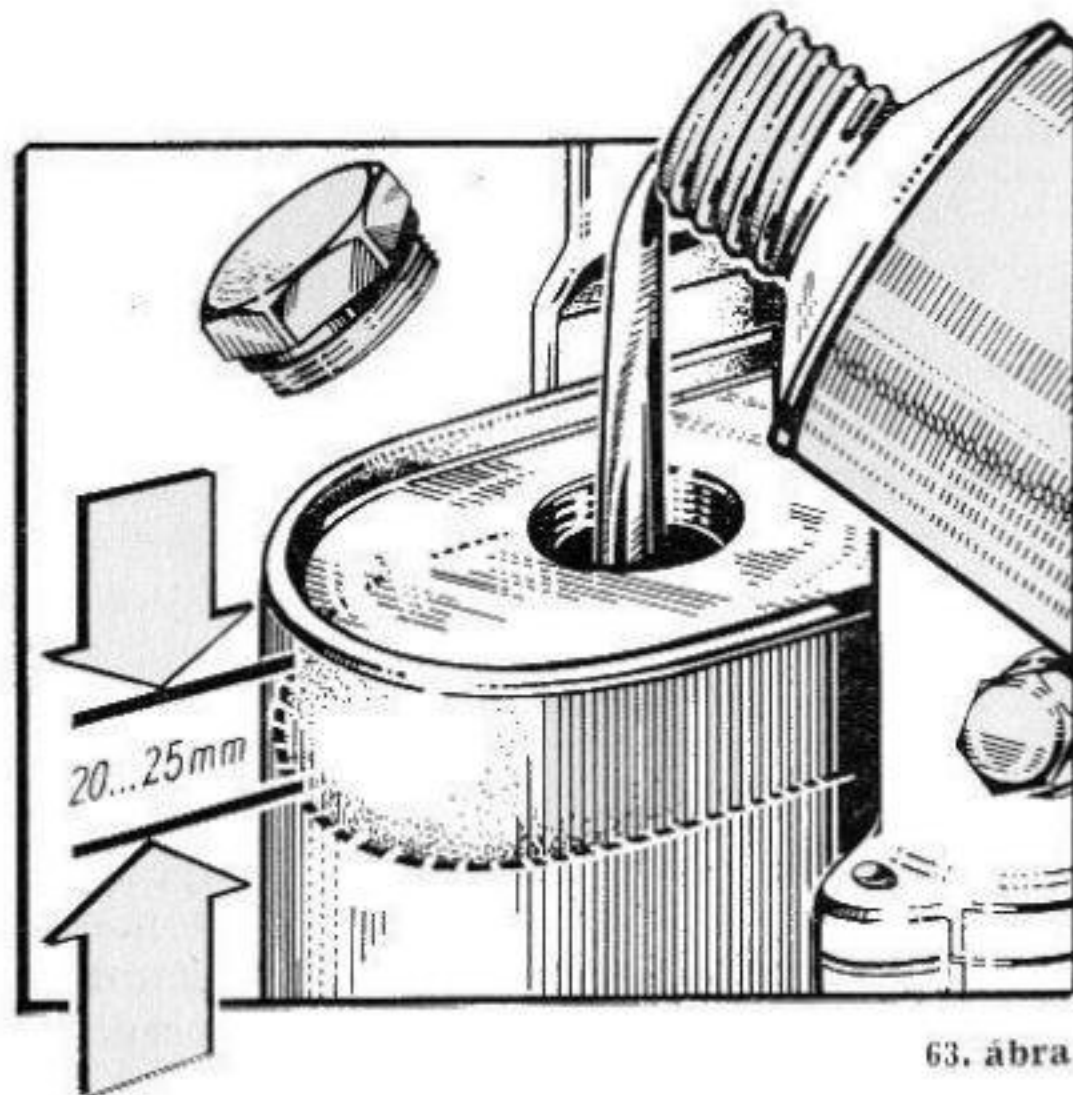
A jármű újbóli üzembevétele előtt annyira letaposunk a parkolózárat, amíg be nem akad a zár. Ennek során a lábat valamivel tovább balra helyezzük, hogy meggátoljuk az újbóli kioldást.

Jármű megtolása vagy meghuzatása

Ha valamely ok miatt nem indul be a motor és meg kell tolni ill. meg kell huzatni a járművet, akkor bekapcsoljuk a megfelelő fokozatot, majd bal lábbal könnyed nyomással oldjuk a parkolózárat és a megtolás vagy meghuzatás közben lassan, mint egy mechanikus kapcsolót, kieresszük. Utána beakadásig ismét le kell taposni a parkolózárat.

Kis útmutatás

Az út megkezdése előtt, főleg a hideg évszakban, egy bizonyos hőmérséklet eléréseig a motor rosszul fut üresjárásban. Ezt eddig bekapcsolt fokozatnál, például egy keresztveződésnél való várakozáskor, úgy küszöböltük ki, hogy a motort a tengelykapcsoló oldott állapotában időnként felgyorsítottuk. Hycomat-tal ellátott járműveknél is lehetséges ez, ha megérintjük a kapcsolókart és addig hagyjuk rajta a kezét, amíg el nem indulhatunk. A parkolózárral segítségével szükség esetén mechanikusan is lehet működtetni a tengelykapcsolót.



63. ábra

Karbantartás

Olajszint ellenőrzése és olajcsere (63. ábra)

A hidraulikaolaj-tartály kb. 1 l Hycomat-olajjal van feltöltve.

Az olajszintet a tartályban 5 000 km-enként kell ellenőrizni, melynek során az olajszintnek 20...25 mm-rel kell lennie a tartály felső szélé alatt.

Az olajcserét 30 000 km-enként ill. 3 évenként kell elvégezni.

Ebből a célból lecsavarjuk az olajtartályról a tömlőt a hidraulikus szivattyúnál, kivesszük a szűrőszitát és lecsavarjuk a dugaszt az olajtartályról. Utána leeresszük az olajat és megtisztogatjuk a szűrőszitát.

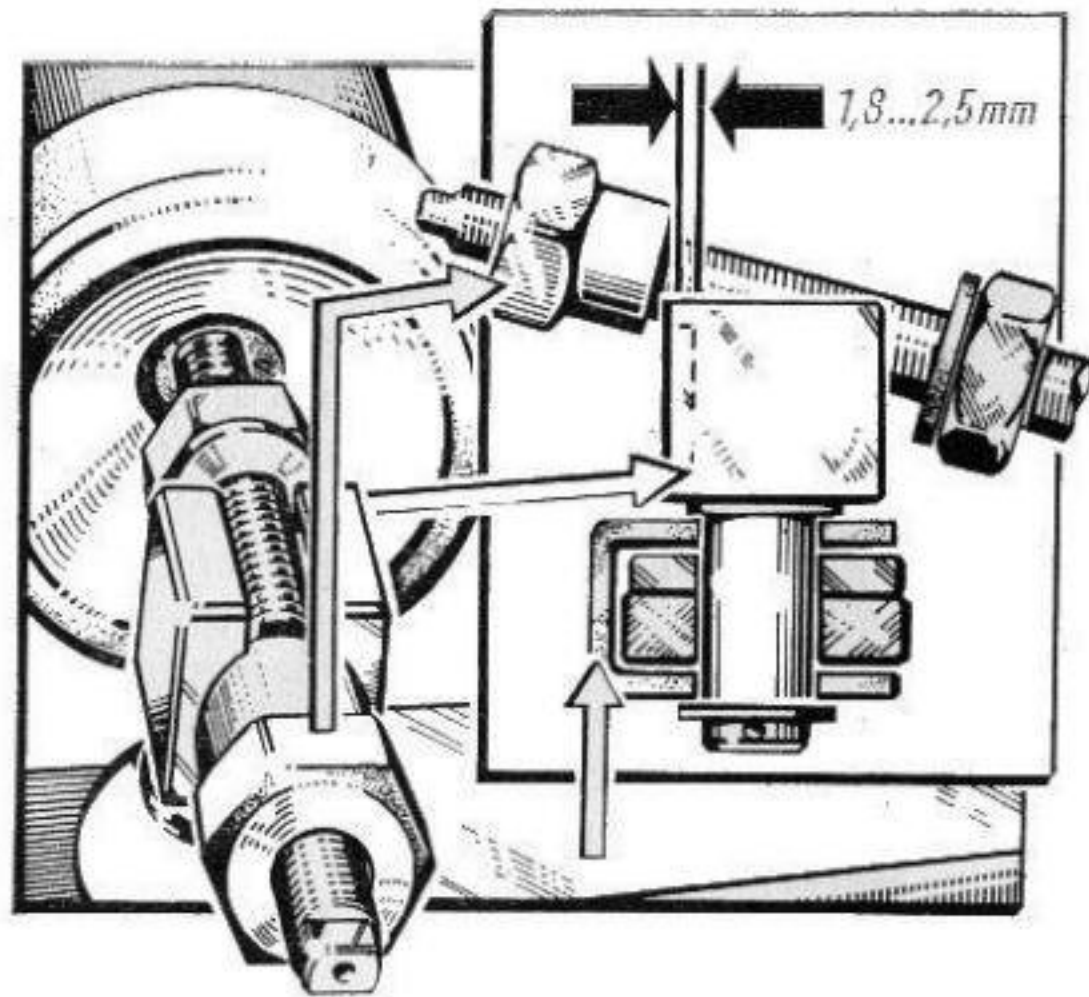
Jó tömítés biztosítására fel kell újítani az üreges csavaroknál a két C 10 × 14-es, TGL 0-7603 szerinti tömítőgyűrűt.

Az összeszerelést fordított sorrendben végezzük és új Hycomat-olajjal feltöltjük a tartályt.

Csak annyi olajat szabad betölteni, hogy az olajszint 20...25 mm-rel legyen a tartály felső szélé alatt, hogy elegendő tér álljon rendelkezésre a kiegyenlítésre.

Tengelykapcsoló játék ellenőrzése és utánállítása (64. ábra)

Ez az ellenőrzés minden átvizsgálásnál szükségesnek bizonyul. Ebből a célból oldani kell a parkolózárat és a kapcsolóhenger dugattyúrúdjánál lévő ellenbiztosító anyát, hogy tehermentesítve legyen a visszaállító rugó. Ezután a kapcsolóhengerhez nyomjuk a tengelykapcsoló kart, a recézett anyával visszahúzzuk a dugattyúrudat és felfelé kivesszük.

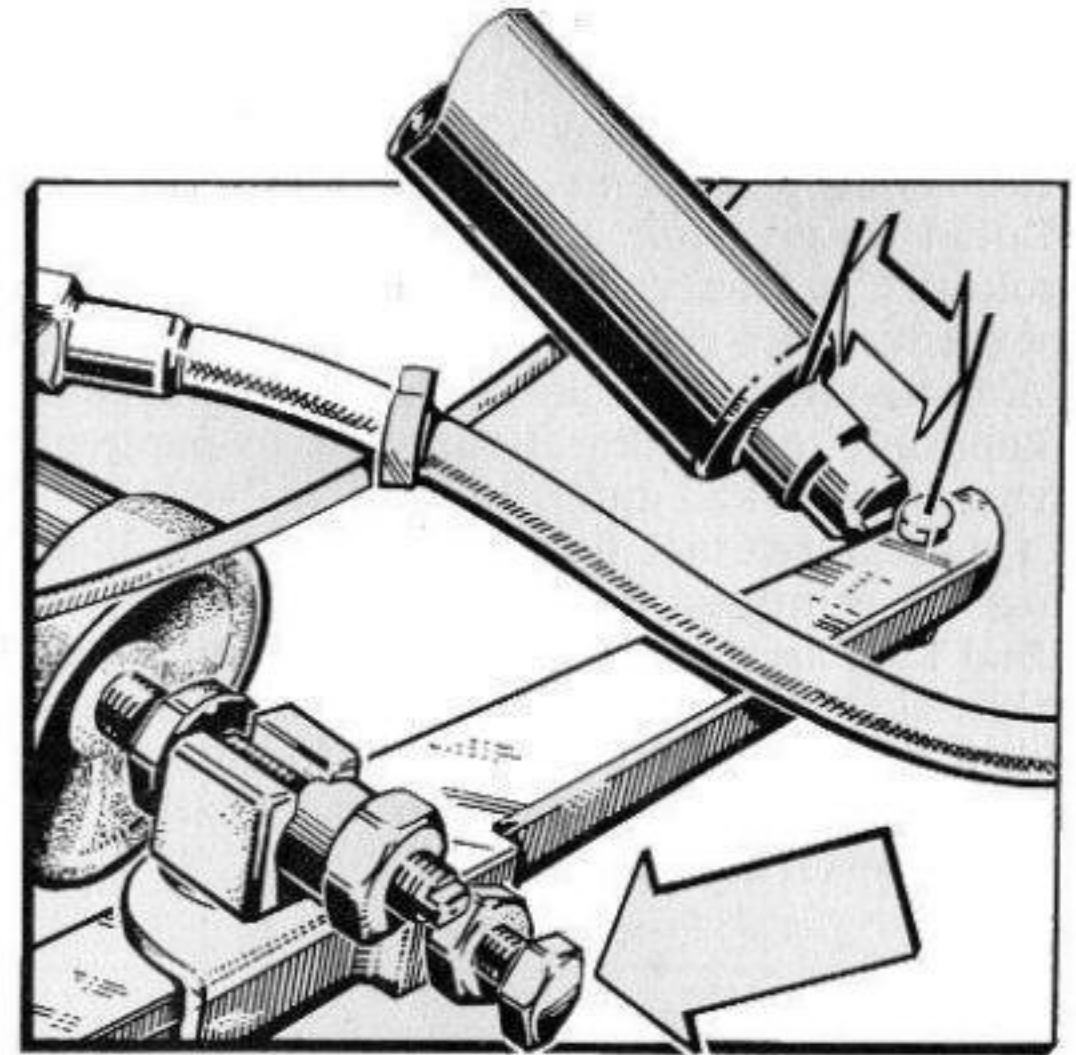


64. ábra

Az újbóli behelyezéskor ügyelni kell arra, hogy annyira legyen becsavarva a recézett anya, hogy még éppen benyomható legyen a tengelykapcsoló kar felvevőjébe. A felvevőben lévő mélyedés révén ekkor adva van az előírt 1,8...2,5 mm-es játék.

Végezetül kifelé húzzuk a működtetőkart és ismét meghúzzuk az ellenbiztosító anyát.

Próbaképpen bekapcsoljuk a hátrameneti fokozatot. Ha ez kifogástalanul kapcsolható, akkor megvan az elegendő játék.



65. ábra

Rugóhossz szükség szerinti ellenőrzése és helyesbítése (65. ábra)

Ehhez a művelethez beépített állapotban megmérjük a rugót. Ennek során arra kell ügyelni, hogy beakadva legyen a parkolózár.

A beállítási méret – a rugóhüvelytől a tengelykapcsoló karban lévő csapszeg közepéig mérve – 30...40 mm-t tesz ki.

Az esetleg szükségesnek bizonyuló helyesbítést a tengelykapcsoló karnál lévő utánállító csavarnál kell elvégezni, melyet ezt követően az anyával kell ellenbiztosítani.

Kapcsolókar érintkezők megtisztítása

Az érintkezőket a kapcsolókarban 30 000 km-enként vagy 3 évenként kell megtisztogatni.

Miután kicsavartuk a kapcsolócsőből a kapcsolókart, száraz vagy benzinnel egy kevésbé megnedvesített ruhadarabbal megtisztítjuk az érintkezőket. Ha pörkölési vagy leégési helyeket állapítunk meg, akkor finom csiszolópapírral óvatosan után kell munkálni az érintkezőket.

Az összeszerelésnél úgy állítjuk be a játékot, hogy az érintkező a legcsekélyebb működtető útnál kioldásra kerüljön. Ez úgy történik, hogy ütközésig (az érintkezők felfekvése) becsavarjuk a kapcsolókart és utána 1/3 fordulatnyira visszaforgatjuk. Ezt követően meghúzzuk az ellenbiztosító anyát.

Karbantartási munkák összeállítása

Minden átvizsgálásnál

- Hycomat-olajat ellenőrizni
- Tengelykapcsoló játékot beállítani
- Rugóhosszat (szükség esetén) helyesbíteni

30 000 km-enként vagy 3 évenként

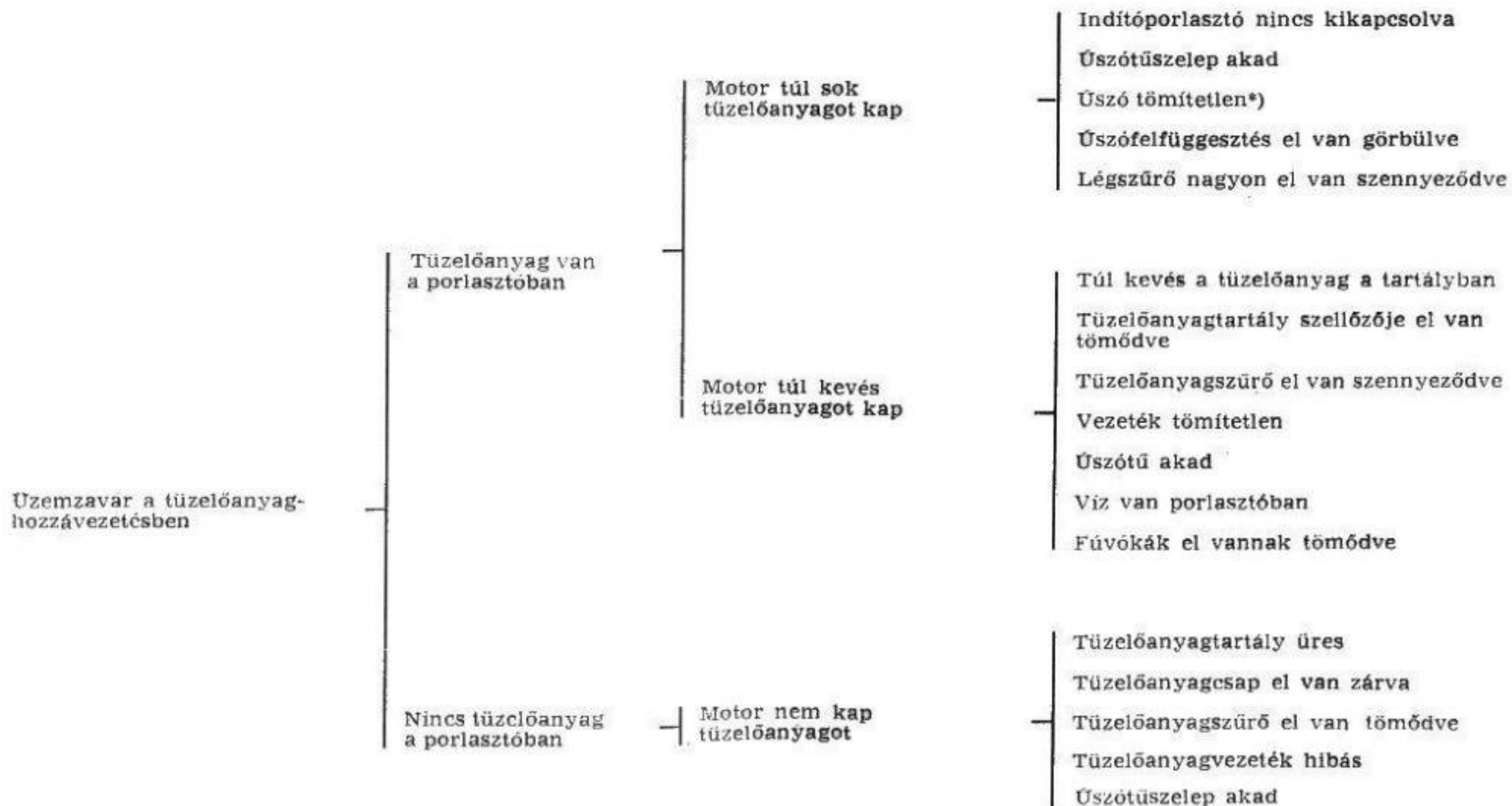
- Hycomat-olajat lecserélni
- Kapcsolókar érintkezőket megtisztítani

Zavarkeresés

Hiba	Oka	Kiküszöbölése
Nincs nyomás a hidraulikus szivattyúban	Vezeték hibás Vezeték tömítetlen Hajtórész hibás	Kicserélni Eltömíteni Megjavítani
Vezérlőrészben nincs nyomás	Túlnyomásszelep akad Rugó el van törve Vezérlődugattyú szorul Emelő mágnes hibás	Megtisztítani Kicserélni Járhatóvá tenni Kicserélni Játékot megteremteni Megtisztítani
Kapcsolókar érintkező állandóan kiold Kapcsolórúd működtetésekor nem kapcsol ki	Kapcsoló érintkező el van szennyeződve Kapcsolókar érintkező le van égve Kapcsolókar érintkező hibás	Utáncsiszolni Kicserélni
Motor fékezéskor leáll	Szivattyútól vezérlőszelephez vagy vezérlőszeleptől nyomóhengerhez vezető tömlő el van dugulva Rugóhossz nem megfelelő	Tömlőket megtisztogatni, esetleg kicserélni Rugóhosszat helyesbíteni
Bekapcsolási fordulatszám túl magas vagy túl alacsony Tengelykapcsoló már üresjárási fordulatszámánál vagy lökészerűen kapcsol be Tengelykapcsoló csúszik	Fojtófúvóka el van tömődve	Fúvókát megtisztítani
Tengelykapcsoló nem kapcsol ki	Nincs meg a tengelykapcsoló játék Tengelykapcsoló játék túl nagy	Beállítani Helyesen beállítani

6. Tanácsadó üzempzavarok esetén

Motor nem indul be



*) **Figyelem!** Nem szabad a motort a jármű megtoilásával vagy meghúzatásával beindítani, mivel ezáltal motorkárok keletkezhetnek!

Üzemzavar van a gyújtóberendezésnél

Nincs szikra a gyújtógyertyánál

Feszültség van a gyújtótekercsnél (1-es kapocs)

Gyújtógyertya hibás vagy elektródtávolság helytelen.

Zavarszűrő ellenállás a dugaszban meghibásodott

Kábel átüt vagy rossz az összeköttetés

Gyújtótekercs hibás vagy csatlakozások nincsenek rendben

Elektronikus akkumulátoros gyújtóberendezés nincs rendben

Nincs feszültség a gyújtótekercsnél (1-es kapocs)

Gyújtás nincs bekapcsolva

Akkumulátor kimerült vagy rossz összeköttetés

Kábelcsatlakozások lazák vagy kábelszakadás

Szikra a gyújtógyertyánál szabálytalan

Gyújtógyertya el van olajosodva vagy átüt

Zavarszűrő dugasz átüt

Rossz kábelösszeköttetés

Elektronikus akkumulátoros gyújtóberendezés hibás

Szikra van a gyújtógyertyánál

Elektródtávolság hibás

Gyújtógyertya nedves

Gyújtógyertya átüt (szigetelés elrepedt)

Üzemközbeni zavarok

Motor nem fut egyenletesen	Gyújtás kihagy	<ul style="list-style-type: none">Gyújtógyertya hibás vagy el van szennyeződveElektródtávolság helytelenElektronikus akkumulátoros gyújtóberendezés hibásKábel átüt vagy rossz a kontaktus
	Motor csilingel	<ul style="list-style-type: none">Öngyújtás nem megfelelő tüzelőanyag miattTúl alacsony hőértékű gyújtógyertyaMotor túl forró (ékszíj csúszik)
	Rossz teljesítmény	<ul style="list-style-type: none">Víz van porlasztóbanKiegészítő fűvóka el van tömődveGyújtógyertya elektródtávolsága helytelenTüzelőanyag hozzávezetés el van szennyeződveLégszűrő el van szennyeződveIndítóporlasztó nem kapcsol le helyesen
	Üresjárásban	<ul style="list-style-type: none">Üresjárási fűvóka el van tömődveÜresjárás beállítása helytelen (helyesbítés csak szerződéses műhellyel)Víz van a porlasztóbanIndítóporlasztó nem kapcsol le helyesen

Világító berendezés zavarai

Akkumulátor	Akkumulátor nincs teljesen feltöltve	Töltőáram túl alacsony Rövidzárlat van a vezetékhálózatban
	Kapacitás csökken	Savszint túl alacsony Szulfátképződés csekély feltöltöttség miatt Savsűrűség túl csekély Akkumulátor túl hosszú ideig áll töltött állapotban Lemezek lemorzsolódása csekély feltöltöttség miatt
	Nagymértékű teljesítményesés	Egyik cella rövidzárlatos Akkumulátor nagyon el van iszaposodva Pólus csatlakozások nagyon el vannak oxidálódva
Töltésellenőrző lámpa	Lámpa nem ég álló motornál	Akkumulátor ki van sülve Egyik vezeték rövidzárlatos Lámpa ki van égve
	Lámpa nem ég járó motornál	Generátor nem tölt Ékszíj csúszik vagy meg van hibásodva
Izzólámpák	Lámpák egyáltalán nem égnek	Lámpa ki van égve Biztosító ki van égve Vezeték rövidzárlatos vagy rossz a kontaktus Kapcsoló hibás
	Lámpák halványan égnek	Lámpák kontaktusa rossz Kábel laza Akkumulátor töltöttségi állapota gyenge Akkumulátor pólus el van oxidálódva
	Lámpák túl világosan égnek	Szabályozó meg van hibásodva

7. Műszaki adatok

Motor

Típus	P 65,66
Kivitel	Otto-motor
Működési elv	kétütemű, szívó forgótollalattal
Hengerek száma	2
Hengerek elrendezése	jármű hossztengetyével keresztben
Hengerfurat	72 mm
Dugattyúlöket	73 mm
Lökettérfogat	594,5 cm ³
Kompresszió	7,8 ± 0,2
Legnagyobb teljesítmény	19,1 kW (26 LE) 4 200 f/p mellett
Legnagyobb forgatónyomaték	53,95 Nm (5,5 kpm) 3 000 f/p mellett
Üresjárás fordulatszám	600 ⁺¹⁰⁰ f/p (beállítása bekapcsolt táv- ill. tompítottfény mellett végzendő) csapágyakban 3-szorosan ágyazva
Forgattyústengely	görgőcsapágy keverékkenés
Hajtórúdcsapágy	MZ 22-es kétütemű motorolaj
Kenés	tüzelőanyag : olaj = 50 : 1
Kenőanyag	„Normal” porlasztott tüzelőanyag
Keverési arány	levegőhűtés
Tüzelőanyag	forgattyústengelyről ékszíjjal meghajtott axiálventillátor (keskeny ékszija: SPZ 9,7 × 1 000)

Porlasztó

Típus	28 H 1-1 vízszintes áramú porlasztó
Szívófurat	28 mm Ø
Levegőtörök	25 mm Ø
Indító porlasztó rendszer	kézzel működtetett indítócsappantyú a szívókönyökben leplombálható keverék-szabályozás
Üresjárás porlasztó rendszer	mechanikusan működtetett teljesterhelés dúsítással
Fő porlasztó rendszer	
Főfúvóka	113
Kiegészítő fúvóka	45
Kiegyenlítő levegőfúvóka	100
Üresjárás fúvóka	45
Üresjárás levegőfúvóka	100
Üresjárás keverékfúvóka	70
Tüzelőanyag szint magassága	26 ± 1,5 mm

Tengelykapcsoló

Kivitel	egytárcsás száraz tengelykapcsoló
---------	-----------------------------------

Ha 8 hétnél hosszabb ideig nem használjuk a járművel akkor tehermentesíteni kell a tengelykapcsolót!

Hajtómű

Sebességfokozatok					Hátra-
Áttételi viszony					meneti
Sebesség km/óraban	1.	2.	3.	4.	fokozat
	4,08	2,32	1,52	1,103	3,83
	27	47	71	100	

Kapaszkodó képesség félterhelt állapotban, %	35 19 11 6
Kapcsolás kivitele	botkapcsolás
Kenés	HLP 68 minőségű hajtóműolaj
Betöltött olajmennyiség	1,0 l
Kiegyenlítőmű kivitele	kúpkeres differenciálmű
Tengelyáttétel	3,95
Kiegészítő berendezés	szabadonfutó a 4. fokozatban, nem zárható

Gyújtás

Kivitel	elektronikus akkumulátoros gyújtóberendezés (EBZA-2H)
Gyújtási időpont	21 \pm 1° KW felső holtpont előtt
Gyújtógyertyák	M 14-225 (hornyolt szigetelőtest)
Elektródtávolság	0,5 ... 0,6 mm

Nagyteljesítményű és tranzisztoros gyújtótekercek használata az EBZA-2H-val egybekötve nem megengedett! Az EBZA-2H-ba való szakszerűtlen beavatkozás minden esetben a gyújtóberendezés károsodásához vezet, ami befolyásolja a jármű üzemképességét!

Generátor

Típus	8042.421/6 (háromfázisú generátor)
Teljesítmény	14 V, 42 A
Meghajtás	forgattyústengelyről ékszíjjal

Figyelem!

A motortérben és a mellsőtengelynél végzendő ápolási és karbantartási munkáknál, valamint a jármű fenékrészén

végzett konzerválásnál alkalmas módon le kell fedni a generátort és óvni kell az ápoló és konzerváló szerek behatolása ellen. Ezenkívül kerülni kell a generátor közvetlen vízsugárral való érintkezését!

A járműn végzett villamos hegesztő munkáknál le kell kapcsolni a generátor szabályozója D+-csatlakozóját!

Szabályozó

Típus	8142.5 DLR 14 V (elektronikus szabályozó)
-------	--

Túl magas szabályozó feszültség gyanúja esetén a D+-csatlakozónak a generátorról való lehúzása után az út akkumulátor-üzemmel folyatható.

Indítómotor

Típus	8202.11/30
Kivitel	tolócsavaros hajtás
Teljesítmény	0,6 kW (0,8 LE)

Akkumulátor

Típus	12 V, 38 Aó
-------	-------------

Járó motor mellett nem szabad lekapcsolni az akkumulátort a járműhálózatról!

Biztosítók

Biztosítók száma	
8 dB, egyenként 8 A	} Standard és S
7 db, egyenként 3 A	
1 db, 16 A	

Izzólámpák

Fényszóró	170 mm fénykilépés ECE 37 szerint
Távfény/tompítottfény H 4 magasság állítással	H 4 12 V, 60/55 W mély állás: 2 személytől és max. 50 kg-tól
Allóhelyzetfény	FZLD 12 V, 4 W T 8/4
Hátsófény	FZLE 12 V, 5 W C 11
Villogófény	FZLB 12 V, 21 W P 25-1
Rendszámfény	FZLE 12 V, 5 W C 11
Féklfény	FZLB 12 V, 21 W P 25-1
Töltésellenőrző	FZLD 12 V, 2 W
Villogóellenőrző	FZLD 12 V, 2 W
Távfényellenőrző	FZLD 12 V, 2 W
Műszervilágítás	FZLD 12 V, 2 W
Belsővilágítás	FZLE 12 V, 5 W C 11
Hátsó ködlámpa	FZLB 12 V, 21 W
Hátrameneti fényszóró	FZLB 12 V, 21 W
Ködfényszóró	H 3 12 V, 55 W
Billenékapcsoló	FZLD 12 V, 2 W

Váz

Kivitel	acéllemez bordákkal összehegesztett kocsipadlókeret (önhordó karosszéria)
---------	---

Mellsőtengely

Rögzítés	egyeskerék-felfüggesztés
Rugózat	progresszív hatású kereszt- laprugó (lásd 67. oldalt is)
Kerékfelfüggesztés	fent keresztlaprugónál, lent függesztőkarnál
Lengéscsillapító	teleszkópos, kettős hatású
Kerékösszetartás (terheletlenül)	diagonálabroncs 5...7 mm radiálabroncs 2...4 mm

Kerékdőlés (terhelve)	$2^{\circ} 45' \pm 0^{\circ} 30'$
Tengelycsenk-csapdöntés	$7^{\circ} 15' \pm 0^{\circ} 30'$
Meghajtás	együttl futó kardántengely háromujjas belsőcsuklóval

Hátsótengely

Rögzítés	egyeskerék-felfüggesztés
Kivitel	gumiagyazású háromszög- függesztőkar
Rugózat	progresszív hatású keresztlaprugó
Lengéscsillapító	teleszkópos, kettős hatású
Kerékdőlés, bal és jobb (terhelve)	$-2^{\circ} \pm 30'$

Kormánymű

Kivitel	fogasléces kormánymű
Fordulókör átmérő	kb. 9,5 m

Fékek

Kivitel	belsőpofás fék
Lábfék	hidraulikus kétkörös fék (tengely-tengely kapcsolás)
Kézifék	mechanikusan a hátsókerekek ható
Fékdobátnyelő	200 mm
Féketét felülete	471 cm ²
Fékfolyadék	SAE 70 R-3 minőségű Globo fékfolyadék

Kerekek és abroncsozás

Kivitel	néglyukosztású tárcsáskerekek
Kerékpánt mérete	4 J \times 13 H 1 \times J 35-2
Abroncs	5.20-13 vagy 145 SR 13

Abroncs levegőnyomás, MPa (kp/cm ²)	0,14 (1,4)	} M és S jelű abroncsozásnál a levegőnyomást 0,02 MPa (0,2 kp/cm ²) értékkel kell növelni
Limousine és Universal, elől		
Limousine, hátul		
– 500 kg tengely- nyomásig (335 kg hasznos terhelésig)	0,14 (1,4)	
– 550 kg tengely- nyomásig (385 kg hasznos terhelésig)	0,16 (1,6)	
Universal, hátul		
– 500 kg tengely- nyomásig (310 kg hasznos terhelésig)	0,14 (1,4)	
– 580 kg tengely- nyomásig (390 kg hasznos terhelésig)	0,17 (1,7)	

Tüzelőanyagtartály

Űrtartalom	26 l
Tartalék	kb. 4 l

Felépítmény

Változat	Limousine vagy Universal
Kivitel	acéllemez bordázat a kocsi- padlóval összehegesztve, külső burkolat hőre keményedő műanyagból

Ajtók száma	2
Limousine	2 és farcsapóajtó
Universal	2 és farcsapóajtó
Ülések száma	4
Fűtés	meleglevegő a fűtőlégfűvótól kipufogófűtésen és kipufogógáz könyökön keresztül

Főmérétek

	Limousine LX/KX	Universal
Keréktávolság	2 020 mm	
Nyomtáv		
elől	1 206 mm	
hátral	1 255 mm	
Szabad magasság	155 mm	
Teljes hosszúság	3 510 mm	3 510 mm
	3 595 mm	
Teljes szélesség	1 505 mm	1 510 mm
Teljes magasság	1 440 mm	1 470 mm
Csomagtérfogat, Limousine	0,415 m ³	
Raktérfogat, Universal		
kétüléses		1,4 m ³
négyüléses		0,45 m ³

Súlyok és terhelések

	Limousine LX	Universal
Összsúly	1 000 kg / 1 010 kg	1 040 kg
Önsúly, menetkészen	615 kg / 625 kg	650 kg
Hasznossúly	385 kg	390 kg
Mellsőtengely terhelés		
terheletlenül	363 kg	365 kg
terhelve	450 kg / 460 kg	460 kg
Hátsőtengely terhelés		
terheletlenül	252 kg	285 kg
terhelve	550 kg	580 kg
Bruttó vontatott teher	300 kg (saját veszélyre)	
	400 kg (fékezett utánfutónál)	

Tetőcsomagtartó (négypont-felfüggesztéssel és tetőalátámasztással)	65 kg bruttó (saját veszélyre)	40 kg
---	--------------------------------------	-------

Legnagyobb sebesség	100 km/óra
----------------------------	------------

Fogyasztás

60 km/óra állandó sebességnél	5,5 l/100 km
90 km/óra állandó sebességnél	8,1 l/100 km
Városi forgalomban	7,7 l/100 km
Fenti három értékből adódó fogyasztási érték	7,1 l/100 km

A hajtási módtól, az út- és közlekedési viszonyoktól, környezeti befolyásoktól és a jármű állapotától függően a gyakorlati fogyasztási értékek eltérhetnek a közölt értékektől.

Fényszóro beállítás

– **Főfényszóró**

$x = 18$ cm (10 m beállítási távolságra vonatkoztatva).

Az alapbeállítást üres, de menetkész felszerelt és teljesen feltankolt járműnél „magas” reflektor beállítás mellett kell elvégezni!

– **Ködfényszóró**

$H = 510 \pm 5$ cm az útpálya felett a ködfényszóró közepéig

$h = 230 - 20$ cm (10 m távolságra vonatkoztatva)

**Csavarrugós rugózású hátsótengellyel felszerelt járművek
nél az alábbi műszaki adatok érvényesek:**

Kerékösszetartás (terheletlenül)	diagonálabroncs 0...2 mm radiálabroncs 5...7 mm
Kivitel	gumiagyazású háromszög- függesztőkar
Rugózat	rugósláb (acélnyomórugó és járulékos gumirugó)



Trabant

VEB Sachsenring
Automobilwerke
Zwickau-DDR



Betrieb des
IFA-Kombinates
Personenkraftwagen

Exporteur Transportmaschinen
Export – Import
Volkseigener
Außenhandelsbetrieb
DDR · 1086 Berlin

