Hinweise

zur Identifizierung und zum Umbau von Pkw TRABANT

VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau
Abteilung Kundendienst

Die Ausarbeitung dieser Broschüre erfolgte in Abstimmung mit dem Kraftfahrzeugtechnischen Amt Dresden.

Diese überarbeitete Auflage entspricht der neuen Anordnung über den Umbau und Aufbau von Kraftfahrzeugen vom 27. 4. 1982, GBl. Teil I Nr. 21 vom 1. 6. 1982 (gültig ab 15. 7. 1982).

Mit Herausgabe dieser 2. Auflage werden die Festlegungen der 1. Auflage außer Kraft gesetzt.

VEB Sachsenring
Automobilwerke Zwickau
Betrieb des VEB IFA-Kombinat PKW

9541 Z w i c k a u

DDR

Inhaltsverzeichnis

		Seite
0.	Allgemeines	3
1.	Umbau- und Aufbaumöglichkeiten beim Pkw Trabant	3
1.1.	Umbau von Fahrzeugen aus der Produktion des VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau	3
1.2.	Aufbau von Fahrzeugen aus der Produktion des VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau	4
1.3.	Umbau von Bau- und Bauuntergruppen	4
1.4.	Verantwortlichkeiten	4
2.	Übersicht über die Pkw-Fertigung	6
3.	Übersicht über Vergasertypen	10
4.	Motor- und Getriebekenndaten	11
5.	Technische Veränderungen	17
5.1.	Einbau eines Motors P63 bzw. P65	17
5.2.	Leistungsgesteigerte Motoren	17
5.3.	Synchrongetriebe für P50, P50/1, P50/2	17
5.4.	Umbau von Simplex- auf Duplexbremse	18
5.5.	Lenkung mit Keilführung	18
5.6.	Reifen und Felgen	19
5.7.	Heizungssystem	19
5.8.	12-V-Anlage	19
5.9.	Drehstromlichtmaschine	20
5.10.	Warnblinkanlage	20
5.11.	Intervallschalter für Scheibenwischeranlage	20
5.12.	21-W-Blink- und Stoplicht	20
5.13.	Zusatzscheinwerfer	20
5.14.	26-l-Kraftstofftank	20
5.15.	Formsitze	21
5.16.	Anhängekupplung	21
5.17.	Dachgepäckträger	21
5.18.	Schiebedach	21

Seite

5.19. Sonnenschutz 21
5.20. Einbau von Automatiksicherheitsgurten 22
5.21. Zweikreisbremsanlage 22
5.22. Sonstige Hinweise 22

0. Allgemeines

Ausgehend von den Beschlüssen des Ministerrates der DDR über den sparsamsten Umgang mit Material und Ersatzteilen sowie zur Vorbeugung unkontrollierter Veränderungen am Pkw Trabant, die zur negativen Beeinflussung der Verkehrssicherheit führen können, werden für Umbauten am Pkw Trabant folgende Richtlinien für verbindlich erklärt.

Grundlage für den Um- und Aufbau von Kraftfahrzeugen ist die Anordnung vom 27. 4. 1982, veröffentlicht im Gesetzblatt Teil I Nr. 21 vom 1. 6. 1982, gültig ab 15. 7. 1982.

Die bisher gültige Anordnung über den Aufbau von Kraftfahrzeugen vom 9. 4. 1973 (GBl. Teil II Nr. 38) wird damit außer Kraft gesetzt.

Andere als die aufgeführten Veränderungen, auch solche mit typfremden Teilen, werden in Übereinstimmung mit dem KTA, Zentralstelle Dresden, und uns als Herstellerwerk grundsätzlich abgelehnt.

Alle meldepflichtigen Veränderungen sind in der gesetzlichen Frist der Verkehrspolizei zu melden. Ersatzteile, Baugruppen und Bauuntergruppen, die für den Umbau bzw. Aufbau Verwendung finden, werden nicht durch den Ersatzteilvertrieb unseres Werkes den am Umbau Interessierten zur Verfügung gestellt.
Diese sind nur über den Fachhandel zu beziehen.

Aus allen technischen Änderungen am Pkw Trabant können gegenüber dem VEB Sachsenring keinerlei Forderungen oder Garantieansprüche abgeleitet werden, da diese Veränderungen nicht unter Kontrolle des Herstellerwerkes erfolgen.

1. Umbau- und Aufbaumöglichkeiten beim Pkw Trabant

1.1. Genehmigungspflichtiger Umbau von Fahrzeugen aus der Produktion des VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau

Umbauten von Fahrzeugtypen gemäß § 3 Abs. 1 der Kfz.-Umbauordnung, die eine Typänderung zur Folge haben, werden nicht vorgesehen. Entsprechend § 3 Abs. 2 und unter Berücksichtigung des § 4 Abs. 1 der Kraftfahrzeug-Umbauordnung können nachfolgende Fahrzeugtypen umgebaut werden, wenn dadurch die Ersatzteilversorgung im Territorium nicht beeinträchtigt wird und Teile der laufenden Serienproduktion nicht eingesetzt werden:

Typ P50, P50/1 in P50/2 oder P60

Vom VEB Sachsenring werden alle folgenden Anträge auf Umbau abgelehnt, da es sich hierbei um unzulässige Typenveränderungen handelt:

- Typ P50, P50/1, P50/2, P60 in P601
- Typ P601 Limousine in P601 universal
- Typ P601 universal in P601 Limousine
- Typ P601 Kübelwagen in P601 Limousine/universal
- Typ P601 Limousine/universal in P601 Kübelwagen

Eigenverantwortlich und endgültig hat das zuständige staatliche Organ auf der Grundlage des § 4 Abs. 1 Punkt 1 über den Umbau zu entscheiden. Bei Umbauten, die über die in diesem Punkt getroffenen Festlegungen hinausgehen, ist auf der Grundlage des § 3 Abs. 2.3 der Kraftfahrzeug-Umbauordnung eine Genehmigung des örtlich zuständigen Rates des Kreises, Abt. Verkehr, weiterhin erforderlich. Zur Erteilung der Genehmigung ist grundsätzlich eine Stellungnahme des VEB Sachsenring erforderlich.

1.2. Aufbau von Fahrzeugen aus der Produktion des VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau

Auf der Grundlage des § 5 Abs. 3 der Kraftfahrzeug-Umbauordnung können keine Fahrzeugtypen ohne Genehmigung aufgebaut werden. Fahrzeuge, bei denen auf Grund einer Ersatzlieferung über die Staatliche Versicherung nach Unfällen mit Totalschäden oder aus sonstigen Gründen die endgültige Außerbetriebsetzung gemäß StVZO erfolgt, dürfen nicht wieder aufgebaut oder/und in Betrieb genommen werden (§ 13 Abs. 2).

1.3. Umbau von Bau- und Bauuntergruppen

Dem Umbau sowie der Nachrüstung von nicht dem Zeitpunkt der Herstellung des Fahrzeuges entsprechenden Baugruppen wird seitens Sachsenring Zwickau nicht zugestimmt, sofern nicht der technische Informationsdienst dies ausdrücklich genehmigt. Ausgenommen davon ist der Austausch von Baugruppen und Bauuntergruppen, die durch technische Weiterentwicklung nicht mehr gefertigt und als Ersatzteile geliefert werden. Auf der Grundlage des ZGB können vom VEB Sachsenring im Garantiezeitraum abweichende Festlegungen über den Einbau von Baugruppen und Bauuntergruppen getroffen werden.

1.4. Verantwortlichkeiten

Für die Einhaltung der aus der Kraftfahrzeug-Umbauordnung entstehenden Pflichten sind die Leiter der Vertragswerkstätten des VEB Sachsenring verantwortlich.

Bei Verkauf von neuen, gebrauchten oder aufgearbeiteten Ersatzteilen ist darauf hinzuweisen, daß diese Teile nur

dann zum Umbau/Aufbau von Fahrzeugen verwendet werden dürfen, wenn entsprechend der Kraftfahrzeug-Umbauordnung die dazu erforderliche Genehmigung erteilt wurde.

Dazu haben

a) die VEB Maschinenbauhandel

b) die Kfz.-Verwertungsbetriebe

auf den Lieferscheinen und Rechnungen einen entsprechenden Vermerk anzubringen,

c) alle sonstigen Verkaufsstellen

in den Verkaufsräumen diesen Hinweis durch Aushang bekanntzugeben.

2. Übersicht über die Pkw-Fertigung

Der VEB Sachsenring produziert seit 1958 den Pkw Trabant. Nachfolgend das Fertigungsprogramm und die verwendeten Nummernreihen für die Fahrgestell-Nr.

Fahrgestell-Nr.	Typ	Fertigung von bis
50 00 001 - 50 21 885	Lim. P50	1958 - 59
K 59 00 001 - K 59 00 255	Kombi P50	1958 - 59
60 00 001 - 60 32 064	Lim. P50	1960
K 60 00 001 - K 60 02 908	Kombi P50	1960
61 00 001 - 61 35 080	Lim. P50	1961
K 61 00 001 - K 61 04 250	Kombi P50	1961
62 00 001 - 62 39 000	Lim. P50/P60	1962
K 62 70 001 - K 62 75 950	Kombi P60/P60	1962
03 00 001 - 63 26 706	Lim. P60	1963
63 40 001 - 63 55 357	Lim. P60 SW I	1963
63 70 001 - 63 79 355	Kombi P60	1963
63 80 001 - 63 80 801	Camping P60	1963
63 90 001 - 63 90 052	Lieferwagen P60	1963
63 39 001 - 63 39 110	Lim. P601 Nullserie	1963
64 00 001 - 64 10 788	Lim.- P60 ausgel. 30.6.	1964
64 20 001 - 64 28 697	Lim. P60 SW ausgel. 30.4.	1964
64 30 001 - 64 30 023	Lim. P601 Nullserie	1964
64 30 024 - 64 47 500	Lim. P601	1964
65 00 001 - 65 09 000	Lim. P601	1964
10 09 001 - 10 12 679	Lim. P601	1964
64 60 001 - 64 68 500	Kombi P60	1964
65 50 001 - 65 52 000	Kombi P60	1964
05 02 001 - 05 02 801	Kombi P60	1964
64 80 001 - 64 80 800	Camping P60	1964
65 70 001 - 65 70 199	Camping P60	1964
64 90 001 - 64 90 016	Lieferwagen P60	1964
65 80 001 - 65 80 001	Lieferwagen P60	1964

Fahrgestell-Nr.	Typ		Fertigung von bis
10 12 680 - 10 68 190	Lim. P601		1965
05 02 802 - 05 14 317	Kombi P60	ausgel.	1965
07 00 200 - 07 01 159	Camping P60	ausgel.	1965
08 00 002 - 08 00 017	Lieferwagen P60	ausgel.	1965
15 16 001 - 15 17 380	Kombi P601		1965
15 14 318 - 15 14 825	Kombi P601		1965
19 50 002 - 19 50 003	Sonderaufbauten		1965
10 68 191 - 11 27 314	Lim. P601		1966
15 14 826 - 15 16 000	Kombi P601		1966
15 17 381 - 15 30 413	Kombi P601		1966
18 00 001 - 18 00 368	Lieferwagen P60		1966
19 00 001 - 19 00 165	Kübelwagen		1966
19 50 004 - 19 50 007	Sonderaufbauten		1966
11 27 315 - 11 88 646	Lim. P601		1967
15 30 011 - 15 45 105	Kombi P601		1967
18 00 369 - 18 00 586	Lieferwagen		1967
19 00 166 - 19 00 885	Kübelwagen		1967
11 88 647 - 12 52 825	Lim. P601		1967
15 30 413 - 15 45 105	Kombi P601		1967
18 00 369 - 18 00 586	Lieferwagen P601		1967
19 00 166 - 19 00 885	Kübelwagen		1967
11 88 647 - 12 52 325	Lim. P601		1968
15 45 106 - 15 60 364	Kombi P601		1968
18 00 586 - 18 00 916	Lieferwagen P60		1968
19 00 886 - 19 01 339	Kübelwagen		1968
12 52 326 - 13 19 034	Lim. P601		1969
15 60 365 - 15 76 211	Kombi P601		1969
18 00 917 - 18 01 137	Lieferwagen P601		1969
19 01 340 - 19 01 971	Kübelwagen		1969

Fahrgestell-Nr.	Typ	Fertigung von - bis
13 19 035 - 13 88 067	Lim. P601	1970
15 76 212 - 15 92 733	Uni. P601	1970
18 01 138 - 18 01 432	Lieferwagen P601	1970
19 01 972 - 19 02 393	Kübelwagen	1970
13 88 068 - 14 61 081	Lim. P601	1971
15 92 734 - 16 10 105	Uni. P601	1971
18 01 433 - 18 01 528	Lieferwagen P601	1971
19 02 392 - 19 02 996	Kübelwagen	1971
14 61 082 - 14 99 999	Lim. P601	1972
16 10 106 - 16 19 464	Uni. P601	1972
18 01 529 - 18 01 578	Lieferwagen P601	1972
19 02 997 - 19 03 425	Kübelwagen	1972
20 00 001 - 20 36 206	Lim. P601	1972
27 00 001 - 27 08 930	Uni. P601	1972
29 00 001 - 29 00 181	Lieferwagen/Kübelwagen	1972
20 36 207 - 21 14 077	Lim. P601	1973
27 08 931 - 27 29 073	Uni. P601	1973
29 00 182 - 29 00 754	Lieferwagen/Kübelwagen	1973
21 14 078 - 21 94 742	Lim. P601	1974
27 29 074 - 27 50 548	Uni. P601	1974
29 00 755 - 29 01 433	Lieferwagen/Kübelwagen	1974
21 94 743 -	Lim. P601	1975
27 50 549	Uni. P601	1975
29 01 434	Lieferwagen/Kübelwagen	1975
23 82 926 - 23 66 845	Lim. P601	1976
27 75 712 - 27 99 868	Uni. P601	1976
29 02 143 - 29 02 687	Kübelwagen	1976
23 66 846 - 24 51 957	Lim. P601	1977
27 99 869 - 28 24 843	Uni. P601	1977
29 02 688 - 29 03 059	Kübelwagen	1977

Fahrgestell-Nr.	Typ	Fertigung von - bis
24 51 958 - 25 38 108	Lim. P601	1978
28 24 844 - 28 50 138	Uni. P601	1978
29 03 060 - 29 03 674	Kübelwagen	1978
25 38 109 - 26 27 501	Lim. P601	1979
28 50 139 - 28 75 958	Uni. P601	1979
29 03 675 - 29 04 355	Kübelwagen	1979
26 27 502 - 30 19 985	Lim. P601	1980
28 75 959 - 28 99 424	Uni. P601	1980
29 04 356 - 29 04 821	Kübelwagen	1980
30 19 986 - 31 13 127	Lim. P601	1981
37 02 170 - 37 27 788	Uni. P601	1981
29 04 822 - 29 04 881	Kübelwagen	1981
31 13 128 - 32 01 081	Lim. P601	1982
37 27 789 - 37 51 702	Uni. P601	1982
29 04 882 - 29 05 516	Kübelwagen	1982

Ort der Anbringung der Fahrgestell-Nr. ist grundsätzlich an der Stirnwand über dem Kraftstoffbehälter. Die auf der rechten Radschale aufgepunktete Nr. ist eine Fertigungs-Nr. und ist nicht identisch mit der Fahrgestell-Nr.

Die Motor-Nr. befindet sich bis Baujahr 1968 am Kurbelgehäuse über dem Vergaser, ab Baujahr 1969 am Kurbelgehäuse-Oberteil vorn.

3. Übersicht über Vergasertypen

Fahrzeugtyp	Vergaser	Düsenbestückung
P50	H 261 - 0	HD - 100
P50/1, P50/2	28 HB 2 - 1	HD - 110
P60	28 HB 2 - 2	HD - 115
P601	28 HB 2 - 3	HD - 115
P601	28 HB 2 - 4	HD - 115
P601	28 HB 2 - 6	HD - 113
P601	28 HB 2 - 7	HD - 115
P601	28 HB 2 - 8	HD - 115
P601	28 HB 2 - 9	HD - 115
P601	28 HB 3 - 1	HD - 115
P601	28 HB 4 - 1	HD - 115

Motor- und Getriebekenndaten

Lfd. Nr.	Motortyp	P50	P50 Z	P50/1	P50/2
1	Produktions-zeit	1958 - 59	1959	1959 - 62	1962
2	Motor-Nr.	50...	50...	51...	52...
3	Hubvolumen cm^3	499	499	499	499
	DIN	18 b. 3750	18 b. 3750	20 b. 3900	20 b. 3900
4	Leistung kw	13,2	14,7	14,7	14,7
	PS SAE	21	23	23	23
5	max. Drehzahl	4250	4250	4500	4500
6	max. Drehmoment	4,15 b. 2750	4,3 b. 2750	4,5 b. 2750	4,5 b. 2750
7	Vedichtung	6,6	6,8	7,2	7,2
8	Bohrung/Hub	66/73	66/73	66/73	66/73
	Einbausp.	0,07 - 0,01	0,04 + 0,01	0,04 + 0,01	0,04 + 0,01
	Kolbenringe	66 x 2,5	66/60,8 x 2,5	66/60,8 x 2,5	66/60,8 x 2,5
9	Zylinder	Grauguß	Alfer	Alfer	Alfer
10	Zyl.-Kopf	Alu symm. Brennr.	Alu symm.	Alu asymm.	Alu asymm.
11	Kolbenbolzen Ø	18 mm	18 mm	18 mm	18 mm
12	Kolbenbolzen-lager	Buchse	Buchse	Buchse	Buchse

Lfd. Nr.	Motortyp	P50	P50 Z	P50/1	P50/2
13	Hubscheibe	ausgespart	ausgespart	voll	voll
14	Vergaser	BVF H 261 - 0 + 2	H 261 - 1 od.2	28 HB 1 - 1 od. 2 - 1	28 HB 2 - 1
	Lufttrichter	26	26	23	23
	HD	100 z. Einf.95	100/95	110	110
	LKD	45	45	45	45
	LLD	150	150	150	150
	ALD	180	180	190/170	170
	SD	100	100	120	120
	LGRS	1½ Umdr.	1½ Umdr.	1½ Umdr.	1½ Umdr.
	Kraftstoff-Niveau	15 ± 1	15 ± 1	22 ± 1,5	22 ± 1,5
15	Zündzeitpunkt °	18°	22°	22°	22°
	vor OT mm	2,3 ± 0,2	3,3 - 0,6	3,3 - 0,6	3,3 - 0,6
16	Zündkerze	M18 x 1,5 -225	M 18 - 225	M 18 - 225	M 18 - 225
17	Elektr.-Abst.	0,6	0,6	0,6	0,6
18	Unterbrecher-kontaktabstand	0,4	0,4	0,4	0,4
19	Mischungsverh.	25 : 1	33⅓ : 1	33⅓ : 1	33⅓ : 1
20	Kraftstoff	Normal	Normal	Normal	Normal
21	Keilriemen	13 x 975	13 x 975	13 x 975	13 x 975
22	Kupplung	K 4,5	K 4,5	K 4,5	K 4,5 S
23	Getriebe	G 50 Klauenge.	G 50	G 50	G 50 S synchr.

Lfd. Nr.	Motortyp	P50	P50 Z	P50/1	P50/2
	Gänge 1	4,08	4,08	4,08	4,08
	2	2,32	2,32	2,32	2,32
	3	1,52	1,52	1,52	1,52
	4	1,03	1,03	1,03	1,03
	R	5,34	5,34	5,34	3,83
	Achsübersetz.	4,94	4,33/4,94	4,33/4,94	4,33
	Zähnezahl	16/79	18/78 - 16/79	18/78 - 16/79	18/78

Lfd. Nr.	Motortyp	P60/61	P63/64	P65/66
1	Produktions-zeit	1962 - 69	1969 - 74	ab 22. 4. 74
2	Motor-Nr.	60..N 61..Hy	63..N 64..Hy	65..N 66..Hy
3	Hubvolumen cm^3	594,5	594,5	594,5
	DIN	23 b. 3800-4000	26 b. 4200	26 b. 4200
4	kw	16,9	19,1	19,1
	Leistung PS SAE	26	30	30
5	max. Drehzahl	4500	4500	4500
6	max. Drehmoment	5,3 b. 2700 - 800	5,5 b. 3000	5,5 b. 3000
7	Verdichtung	7,6 ± 0,3 -7,6 + 0,5	7,5 ± 0,2	7,5 ± 0,2

Lfd. Nr.	Motortyp	P60/61	P63/64	P65/66
8	Bohrung/Hub	72/73	72/73	72/73
	Einbausp.	0,025 ± 0,005	0,025 ± 0,005	0,025 ... 0,037
	Kolbenringe	72/65,6x2,5 - 2	72/65,6 x 2	72/65,6 x 2
9	Zylinder	Alfer	Alfer	Alfer
10	Zyl.-Kopf	Alu symm.	Alu symm.	Alu symm.
11	Kolbenbolzen Ø	20 mm	20 mm	20 mm
12	Kolbenbolzenlager	Buchse	Buchse	Nadellager
13	Hubscheibe	Auswuchtecken	Auswuchtecken	Auswuchtecken
14	Vergaser	28 HB 2 - 2 b. 6	28 HB 2 - 7	28 HB 2 - 7, 2 - 8, 2 - 9, 3 - 1, 4 - 1 (- ab 28 HB 3 - 1 ohne Leerlaufgemischregulierschraube, mit Leerlaufgemischdüse 100 - ab 28 HB 4 - 1 mit Luftsteuerventil)
	Lufttrichter	23	23	23
	HD	115 (113)	115	115
	LKD	45	45	45
	LLD	150	150	150
	ALD	150	150	150
	SD	120	120	120
	LGRS	1½ Umdr.	abgasgerecht eingestellt	

Lfd. Nr.	Motortyp	P60/61	P63/64	P65/66
	Kraftstoff-Niveau	22 ± 1,5	22 ± 1,5	22 ± 1,5
15	Zündzeitpunkt°	24°	24°	24°
	vor OT mm	4,0 ± 0,4	4,0 ± 0,4	4,0 ± 0,4 (bei Vergaser 28 HB 4 - 1 Zyl. 1 4,0 ± 0,4 Zyl. 2 3,0 ± 0,4)
16	Zündkerze	M18 - 240 od. Sm	M18 - 260 u. M14x1,25 - 260	M14 - 260 u. M14 - 225 neu
17	Elektrod.-Abst.	0,6	0,6	0,6
18	Unterbrecher-Kontaktabstand	0,4	0,4	0,4
19	Mischungsverh.	33⅓ : 1	33⅓ : 1	50 : 1
20	Kraftstoff	Normal	Normal	Normal
21	Keilriemen	13 x 975	9,7 x 1000	9,7 x 1000 9,7 x 975
22	Kupplung	LR 5-7 od. 5-6	T 5	T 5
23	Getriebe	G 50 S	G 50 S	WAF 5,5 S 4 M
	Gänge 1	4,08	4,08	4,08
	2	2,32	2,32	2,32
	3	1,52	1,52	1,52
	4	1,03	1,03	1,03/1,103
	R	3,83	3,83	3,83

Lfd. Nr.	Motortyp	P60/61	P63/64	P65/66
	Achsübersetz.	4,33	4,33	4,33/3,946
	Zähnezahl	18/78	18/78	18/78 19/75

5. Technische Veränderungen

5.1. Einbau eines Motors P63 bzw. P65

Der Einbau eines 26-PS-Motors in die Typen P50, P50/1, P50/2 mit unsynchronisiertem Getriebe ist nur möglich unter gleichzeitiger Verwendung eines Synchrongetriebes. Dazu sind Radantriebe mit Gleitsteinen und ein Hilfsrahmen für das Synchrongetriebe zu montieren.

Die Kurbelwelle des 26-PS-Motors hat keine Bohrung für die Aufnahme des Nadellagers der Antriebswelle des unsynchronisierten Getriebes. Zu beachten ist, daß alle Motoren mit der Motor-Nr. 65- bzw. 66-... ... mit nadelgelagertem Kolbenbolzen ausgerüstet sind und demzufolge mit einem Mischungsverhältnis 50 : 1 gefahren werden.

In alle Fahrzeuge mit Synchrongetriebe kann der 26-PS-Motor ohne jede Vorbedingung eingebaut werden. Ein Umbau auf Duplexbremse ist nicht erforderlich. 23-PS-Motoren können bei Instandsetzungen auf 26 PS umgebaut werden.

Im Interesse der Lebensdauer des Getriebes ist das Rillenkugellager 6206 C 2 der Antriebswelle gegen ein Zylinderrollenlager NJ 206 NA zu ersetzen.

5.2. Leistungsgesteigerte Motoren

Nach einer vom VEB Sachsenring herausgegebenen Anleitung ist es möglich, eine Leistungssteigerung des Motors bis max. 35 PS zu erreichen. Über die tatsächliche Leistung ist ein Prüfprotokoll gegenüber der VP zu erbringen. Der Kfz.-Haftpflicht-Versicherungsbeitrag erhöht sich entsprechend.

5.3. Synchrongetriebe für P50, P50/1, P50/2

Ein Umbau der Typen P50 und P50/1 von unsynchronisiertem Getriebe in Synchrongetriebe ist nur möglich unter Verwendung eines Motors P60 bis P65 sowie folgender Teile:

- Synchrongetriebe vollst.	03 00052 012
- Radantrieb vollst. rechts	03 00458 112
- Radantrieb vollst. links	03 00457 111
- Hilfsrahmen vollst.	03 00608 102
- Kupplung T 5 bzw. LR 5-7 (Regenerierung)	18 00097 208

Der Umbau bei P50/2 erfordert nur unter Beibehaltung des Motors neben dem Synchrongetriebe die Verwendung o. g. Radantriebe und eines verstärkten Kupplungsdruckringes.

5.4. Umbau von Simplex- auf Duplexbremse

Die Typen P50, P50/1, P50/2, P60, P601 (ab Baujahr 1964 1967) können auf Duplexbremse umgerüstet werden. Das Bremsbackenhalteblech kann als Einzelteil nicht ausgewechselt werden. Bei einer Umrüstung auf Duplexbremse ist folgendes zu beachten:

Im Interesse der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung einer gleichmäßigen Bremswirkung der Vorder- und Hinterachse hat der Umbau vorn und hinten zu erfolgen, d. h., an beiden Achsen sind Bremsbacken mit geklebtem Belag und automatischer Nachstellung zu verwenden.

Bei einem Umbau sind folgende Teile auszuwechseln:

	Schwenklager vollst. links	03 00447 005
	Schwenklager vollst. rechts	03 00448 006
oder	Radantrieb vollst. links	03 00457 111
	Radantrieb vollst. rechts	03 00458 112
	Hinterachskörper vollst. links	03 01037 012
	Hinterachskörper vollst. rechts	03 01038 013
oder	Dreiecklenker mit Halteblech vollst. links	03 01011 003
	Dreiecklenker mit Halteblech vollst. rechts	03 01012 004
	sämtliche Bremsleitungen	

Für die Radbremse hinten sind Radbremszylinder mit Ø 15,87 mm zu verwenden.

5.5. Lenkung mit Keilführung

Bis 1965 wurde eine Lenkung montiert, die in einer Schiene des Hilfsrahmens geführt wurde. Diese wurde abgelöst durch die Lenkung mit Keilführung im Zahnstangengehäuse. Alle Fahrzeuge bis 1965 können mit der neuen Lenkung ausgerüstet werden. Dazu werden folgende Teile benötigt:

Lenkstock vollst.	03 00730 104
Lenkstockhebel	03 00658 103
Lenksäule vollst.	03 00671 117

Die Führungsschiene am Hilfsrahmen muß nicht entfernt werden. Im Interesse der Sicherheit wird empfohlen, neue Spurstangen mit wartungsfreien Spurstangenköpfen zu montieren.

5.6. Reifen und Felgen

Alle Trabant-Typen können nur mit Super-Ballonreifen 5.20-13 schlauchlos oder mit Schlauch bzw. mit Radialreifen 145 SR 13 schlauchlos oder mit Schlauch gefahren werden. Bei der Verwendung schlauchloser Reifen sind unbedingt Scheibenräder 4J x 13 zu verwenden. M+S-Reifen können in der Größe 5.20-13 verwendet werden. Bei Verwendung runderneuerter Reifen sind die Bestimmungen der Reifenindustrie zu beachten.

Bei Einsatz geänderter Scheibenräder ist der Nachweis des käuflichen Erwerbs von einem Felgenhersteller zu erbringen. Die Scheibenräder müssen ein Typgutachten haben und entsprechend gekennzeichnet sein. Die Abschrift der Betriebserlaubnis ist auf Verlangen vorzulegen.

5.7. Heizungssystem

Als zusätzliche Heizquelle können folgende Heizungen montiert werden:

- Benzin-Zusatzheizung
  Hersteller: VEB Ölheizgerätewerk Neubrandenburg

- Zusatzgebläse
  Hersteller: VEB Fahrzeugheizung Kirchberg

- Abgaskrümmerheizung in Originalausführung (erhältlich ab I/77)
  Hersteller: VEB Sachsenring Zwickau

Die Benzin-Zusatzheizung ist nur über die Vertragswerkstätten des VEB Ölheizgerätewerkes Neubrandenburg zu beziehen und wird auch nur von diesen montiert. Bei allen übrigen Veränderungen des Heizungssystemes ist auf unbedingte Gasdichtheit zu achten.

5.8. 12-V-Anlage

Der Einbau einer 12-V-Anlage ist zulässig. Dabei kann der 6-V-Anlasser mit einem 12-V-Magnetschalter beibehalten werden. Alle übrigen Aggregate sind auszutauschen: Glühlampen, Lichtmaschine, Regler, Zündspulen, Blink- und Abblendrelais, Wischermotor, Signalhorn, Relais für Nebelscheinwerfer. Nach dem Einbau hat eine exakte Einstellung des Reglers zu erfolgen. Leitungsquerschnitte brauchen nicht verändert werden.

5.9. Drehstromlichtmaschine

Bei einer 12-V-Anlage kann eine Drehstromlichtmaschine montiert werden. Dazu ist der erforderliche Regler zu verwenden.

5.10. Warnblinkanlage

Alle Typen des Pkw Trabant können nachträglich mit einer Warnblinkanlage ausgerüstet werden. Der erforderliche Nachrüstsatz ist im Fachhandel unter der AKA-Kenn-Nr. 8600.31/1 erhältlich.
(6-V-Schalter können bei 12-V-Bordspannung nicht eingesetzt werden.)

5.11. Intervallschalter für Scheibenwischeranlage

Ein Intervallschalter für die Scheibenwischeranlage kann in alle Fahrzeuge Trabant montiert werden, sofern diese mit einem Wischermotor mit Endausschaltung ausgerüstet sind.
(6 V und 12 V gleiche Ausführung.)

5.12. 21-W-Blink- und Stoplicht

Bei Umrüstung auf 21-W-Glühlampen sind vorn andere Blinkleuchten zu verwenden. Für die Typen P50 und P60 wurden von der AKA Fahrzeugelektrik Einbauvorderblinkleuchten, Kenn-Nr. 8580.18/5, für 21 W entwickelt.

Bei Umrüstung des Trabant 601 auf 21 W bis zum Baujahr 1971 sind Blinkleuchten mit vergrößerter Lichtaustrittscheibe zu verwenden. Gleichzeitig muß ein Blinkgeber für 21-W-Glühlampen verwendet werden.

5.13. Zusatzscheinwerfer

Entsprechend den Bestimmungen der StVZO können Zusatzscheinwerfer mit Halogenlampen, Rückfahrscheinwerfer und Nebelschlußleuchten angebracht werden. Dabei darf jedoch der Energiehaushalt der Lichtmaschine von 220 W nicht überschritten werden.

Bei Einbau einer Drehstromlichtmaschine mit Umstellung auf 12-V-Anlage stehen ca. 500 W zur Verfügung.

5.14. 26-l-Kraftstofftank

Der Einbau des 26-l-Kraftstofftankes in alle Typen des Pkw Trabant ist möglich. Dabei sind die Spannschrauben gegen längere (245 mm und 145 mm) auszutauschen.
Gleichzeitig sind verstärkte Spannböcke zu verwenden.
Der Heckeinbau eines Kraftstoffbehälters bzw. der Einbau von Zusatztanks ist nicht gestattet. Behälter aus Eigenfertigung dürfen nicht verwendet werden.

5.15. Formsitze

Die Fahrzeuge P50/P60 und P601, die mit Sitzschienen ausgerüstet sind, können ohne weiteres mit Formsitzen nachgerüstet werden.

Die Fahrzeuge P601, die mit Selfa-Sitzen ausgerüstet sind, können nach Einschweißen der erforderlichen Sitzschienen ebenfalls mit Formsitzen ausgerüstet werden.

5.16. Anhängekupplung

Es dürfen nur typgeprüfte Anhängekupplungen verwendet werden. Der Anbau ist abnahmepflichtig durch die VP bzw. von dem zur TÜ gem. § 28 StVZO berechtigten Personenkreis.

Fahrzeugtyp		Art der Bremse	ungebremst	gebremst
P50	Limous./Kombi	Simplex	280 kg	280 kg
P60	Limous./Kombi	Simplex	280 kg	280 kg
P601	Limous./Kombi	Simplex	280 kg	280 kg
P601	Limousine	Duplex	300 kg	400 kg
P601	Kombi	Duplex	300 kg	400 kg

5.17. Dachgepäckträger

Der Aufbau von Dachgepäckträgern ist für alle Trabant-Typen möglich. Die maximale Dachlast beträgt 65 kg für die Limousine und für den Kombi 40 kg.

Es dürfen nur solche Dachgepäckträger verwendet werden, die auf dem Dach abgestützt sind (Gummipuffer). Eine Abstützung auf der Regenleiste führt zu einer Beschädigung der Dachabdichtung.

5.18. Schiebedach

In alle Trabant-Typen können Stoff- bzw. Stahlschiebedächer montiert werden.

5.19. Sonnenschutz

Eingefärbte bzw. zum Teil eingefärbte Windschutzscheiben dürfen nur verwendet werden, wenn ein entsprechendes Typgutachten vorliegt. Eingeklebte Sonnenschutzfolie muß typgeprüft sein bzw. eine Betriebserlaubnis haben

5.20. Einbau von Automatiksicherheitsgurten

Eine problemlose Nachrüstung von Sicherheitsgurten mit Aufrollautomatik kann nur bei Fahrzeugen erfolgen, deren obere Sicherheitsgurtanlenkpunkte serienmäßig in der Mittelsäule eingebaut wurden.

Eine Umrüstung der betreffenden Ankerpunkte ist nur bei Fahrzeugen ab Baujahr Oktober 1975 möglich. Der Umbau darf nur von Karosserievertragswerkstätten nach der vom VEB Sachsenring herausgegebenen Anleitung erfolgen.

5.21. Zweikreisbremsanlage

Der Umbau von Einkreis- auf Zweikreisbremsanlage ist unter Verwendung folgender Teile möglich:

Hauptbremszylinder vollst.	18 31396 308
Fußhebelwerk vollst.	03 00797 105
Druckstange vollst.	18 31422 006
Bremsleitung vorn li. innen	03 11887 104
Bremsleitung vorn re. innen	03 11889 106
Bremsleitung Mitte vorn	03 11891 100

Die Umbauarbeiten dürfen nur, wie alle anderen Arbeiten an der Bremsanlage, von Vertragswerkstätten ausgeführt werden.

5.22. Sonstige Hinweise

- Alle Fahrzeugtypen können mit einem zusätzlichen rechten Außenspiegel bzw. mit Panoramaspiegel ausgerüstet werden.

- Veränderungen der Abgasanlage sind nicht statthaft, da es unter Umständen zu Motorschäden führen kann. Die Gemischbildung kann damit ungünstig beeinflußt werden (Umweltschutz).

- Eigenmächtige Veränderungen am Vergaser sind nicht zulässig. Die Einstellung darf nur in Werkstätten vorgenommen werden, da der zulässige Emissionswert von CO mit max. 4,5 Vol.-% nicht überschritten werden darf.

- Alle meldepflichtigen technischen Veränderungen, auch Lackierungen in einem anderen Farbton, sind innerhalb von 10 Tagen der zuständigen VP-Dienststelle zu melden.

- Schäden, die aus technischen Veränderungen am Fahrzeug resultieren, können vom Herstellerwerk nicht reguliert bzw. können daraus keine Ansprüche an das Herstellerwerk abgeleitet werden.

- Schweißarbeiten dürfen grundsätzlich nur von einer autorisierten Vertragswerkstatt ausgeführt werden. Dies gilt vor allem für die Trägergruppe und den Hilfsrahmen.

- Fahrwerksänderungen, außer den angeführten, sind grundsätzlich untersagt.

- Für Sportfahrer der Kategorie II werden gesonderte Bestimmungen erlassen.

- Bei Verwendung von Kfz.-Zubehör darf die Betriebs- und Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt werden.

2060 III/29/1 5.000 Kz 723/83