

M.R.298

60 00 009 136
Edition Allemande



Der Franzose

4 BLECHTEILE

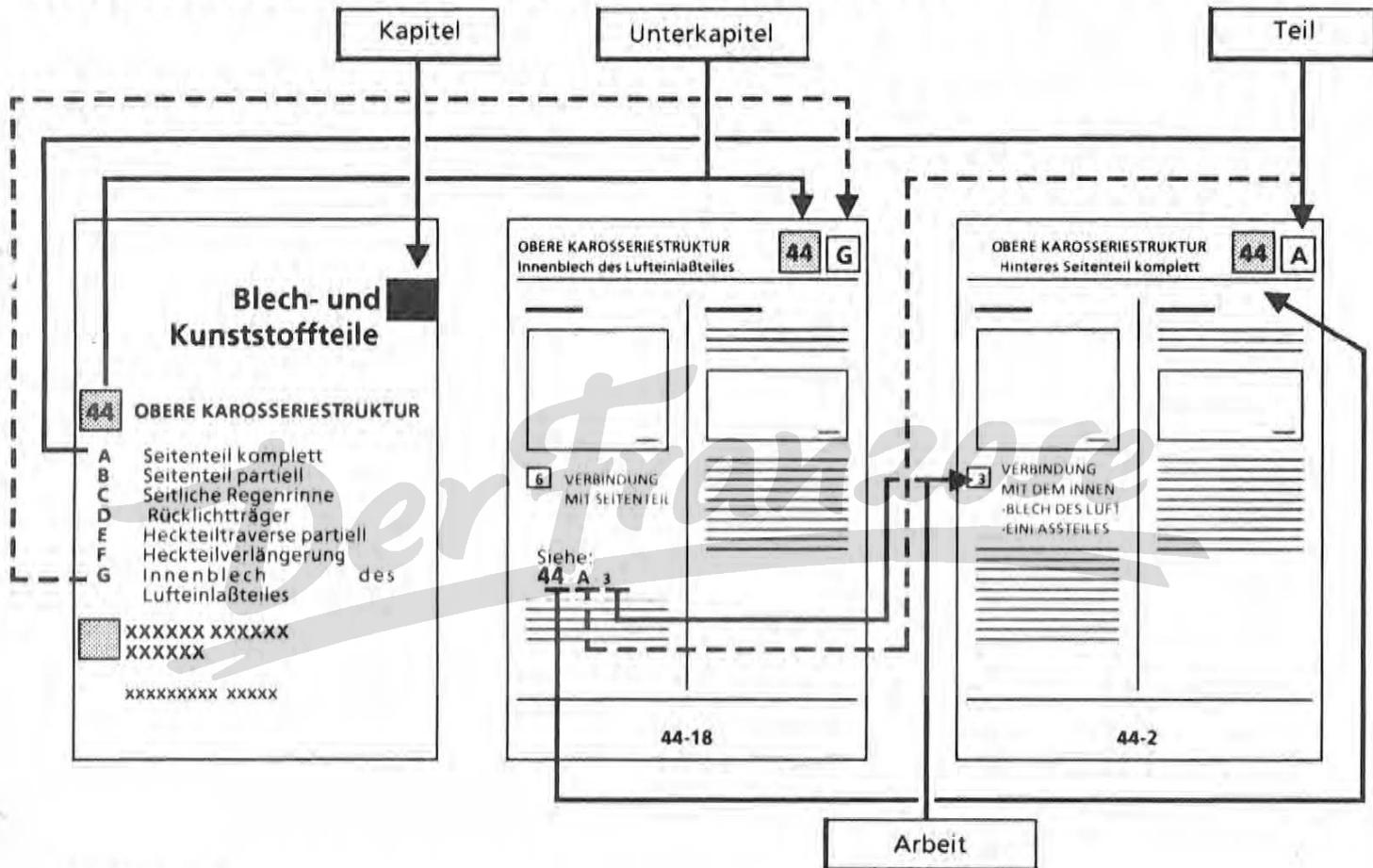
ZUSATZERKLÄRUNG ZUR GLIEDERUNG DES VORLIEGENDEN HANDBUCHES

ZIEL

Um das Auffinden der in diesem Handbuch enthaltenen Informationen zu vereinfachen, weisen die Kapitel und die Numerierung (2 Zeichen) zunächst auf die Funktion des behandelten Fahrzeugteiles hin.

Es wurden dann zwei Zeichen hinzugefügt, die der genauen Bezeichnung der am Karosserieteil auszuführenden Arbeit dienen.

Eine solche Numerierung ermöglicht außerdem -bei Rückverweisen auf bereits beschriebene Arbeiten- den Verweis innerhalb eines Heftes von einer Seite auf eine andere. (Beispiel nachstehend)



VERWENDUNG

Jedes Heft umfaßt ein Kapitel; die verschiedenen Unterkapitel eines Kapitels werden in der Explosionszeichnung und im Inhaltsverzeichnis angegeben.

- Erstes Zeichen : Kapitel oder (technische) Einheit
- Zweites Zeichen : Unterkapitel oder Funktion
- Drittes Zeichen : Teil oder Element
- Viertes Zeichen : Am Teil oder Element auszuführende Arbeit

60 00 009 136

Deutsche Ausgabe

*Die vom Hersteller vorgeschriebenen Reparaturmethoden in vorliegendem Handbuch wurden unter Berücksichtigung der am Tage der Zusammenstellung gültigen technischen Spezifikationen aufgeführt.

Die Reparaturmethoden können abweichen, wenn der Hersteller verschiedene Aggregate oder Teile seiner Fabrikation ändert.*

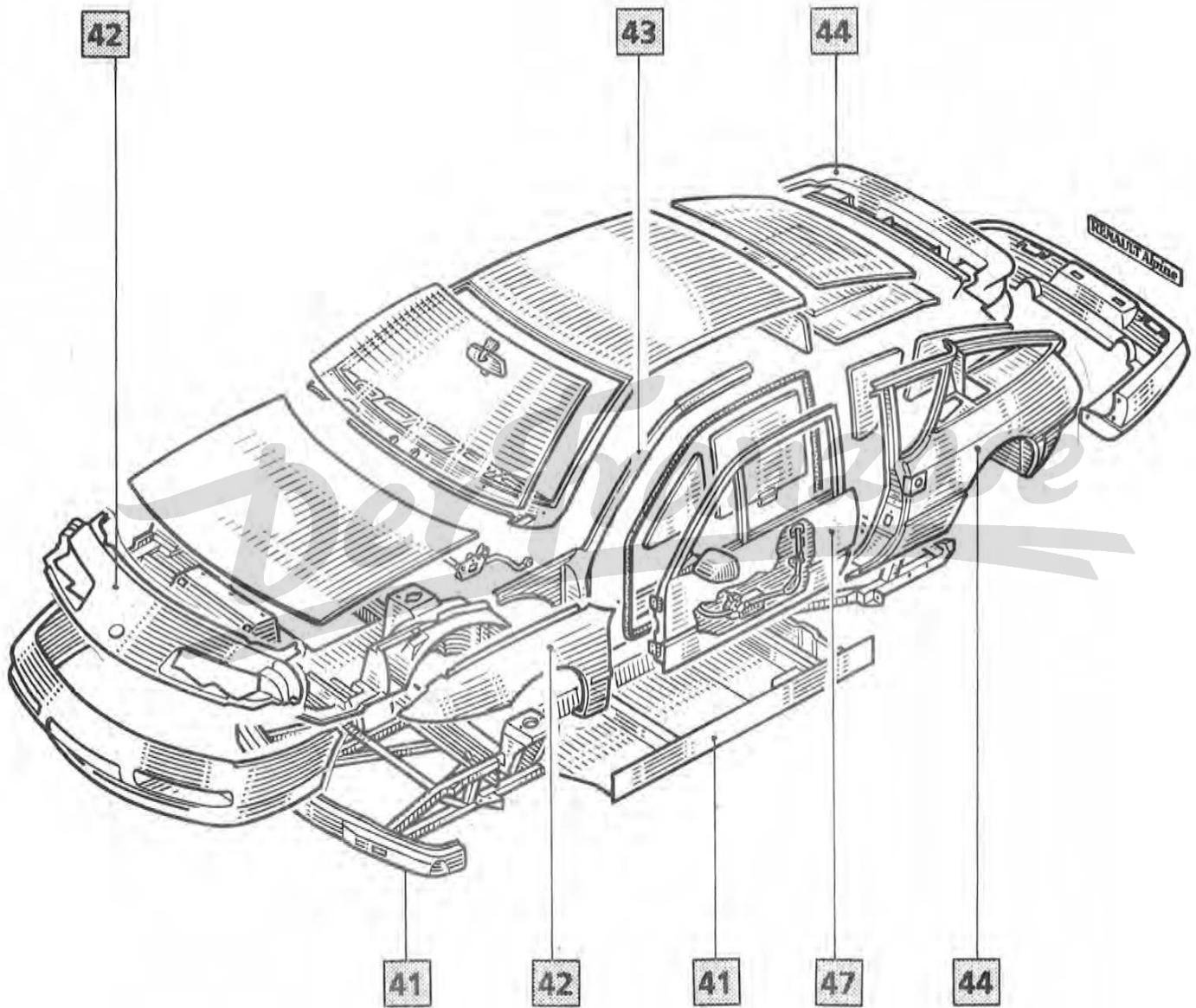
Sämtliche Urheberrechte liegen bei der Régie Nationale des Usines Renault.

Nachdruck oder Übersetzung, selbst auszugsweise, der vorliegenden Unterlage sowie die Verwendung der Ersatzteilnummern und des Numerierungssystems sind nicht gestattet ohne besondere schriftliche Genehmigung der Régie Nationale des Usines Renault.



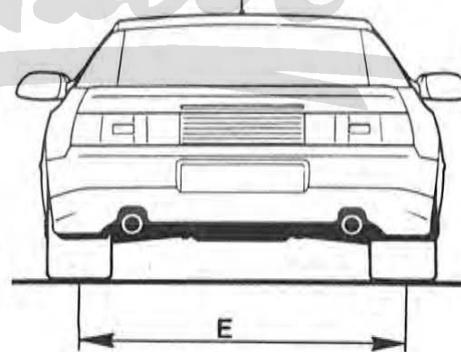
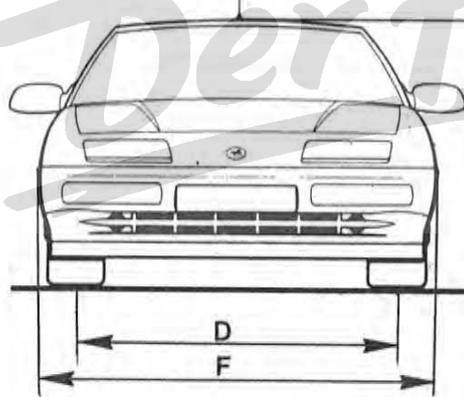
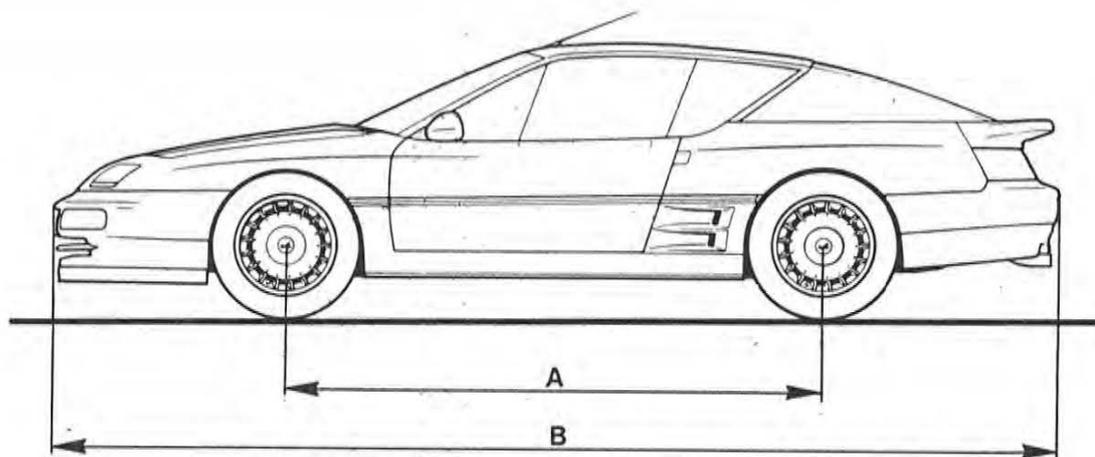
Régie Nationale des Usines Renault S.A. 1990

EXPLOSIONSZEICHNUNG



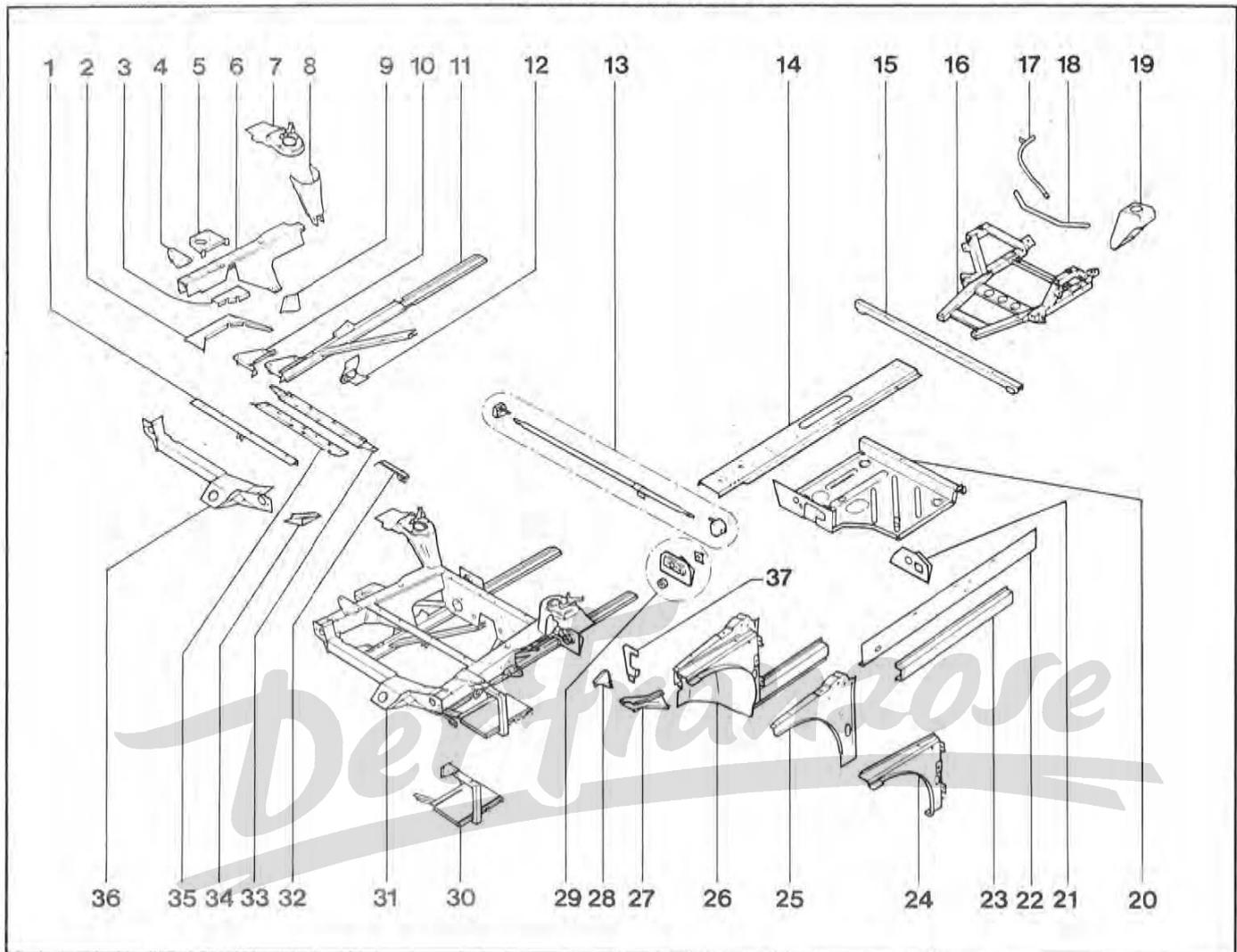
Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
40 ALLGEMEINES		42 OBERE KAROSSERIESTRUKTUR VORNE	
Abmessungen des Fahrzeuges	40-1	A Kotflügel	42-1
Teilebezeichnung (Explosionszeichnungen)	40-2	B Austausch des Scheinwerferträgers	42-2
Verbindungsstellen	40-6	C Polyester-Bodengruppe	42-3
Erläuterung der Symbole	40-7		
Abmessungen der Bodengruppe	40-8	43 OBERE KAROSSERIESTRUKTUR SEITLICH	
Kontroll- und Richtbank	40-10	A Vorderer Türpfosten	43-1
Rahmenlehre für die Vorderkarosserie	40-17	B Einstiegschweller	43-2
Werkzeug und Geräte	40-18	C Bodenwanne	43-3
Ausbesserung der Kunststoffteile	40-21		
41 UNTERE KAROSSERIESTRUKTUR		44 OBERE KAROSSERIESTRUKTUR HINTEN	
A Obere Vordertraverse	41-1	A Seitenteil partiell vordere Partie	44-1
B Abdeckblech des oberen Längsträgers vorne	41-2	B Seitenteil partiell hintere Partie	44-2
C Oberer Längsträger vorne	41-3	C Heckteil komplett	44-3
D Scheinwerfer-Trägerplatte	41-5		
E Halterung des ABS- Hydraulikaggregates	41-6	47 TÜREN	
F Obere Traverse zur Kühlerbefestigung	41-7	A Außenhaut Vordertüren	47-1
G Untere Traverse zur Kühlerbefestigung	41-8		
H Knotenblech	41-9	48 HAUBEN	
J Träger der Servolenkungspumpe	41-10	Schließmechanismus der Kofferraumhaube	48-1
K Batteriebehälter	41-11	Schließmechanismus der Heckklappe	48-2
L Unterer Längsträger vorne	41-11	Heckscheibe	48-3
M Fahrzeug-Befestigungsring	41-16		
N Hintere Befestigungseinheit des vorderen Querlenkers	41-18		
P Vorderes Stoßdämpfergehäuse	41-20		
Q Kofferraumboden	41-25		
R Vorderer Türpfosten	41-31		
S Innenblech des vorderen Türpfostens	41-33		
T Seitenteil	41-35		
U Schmutzfänger	41-39		
V Vordere Bodenwanne	41-42		
W Abdeckblech des Mittelträgers	41-45		
X Hintere Traverse	41-46		
y Hinteres Stoßdämpfergehäuse	41-48		



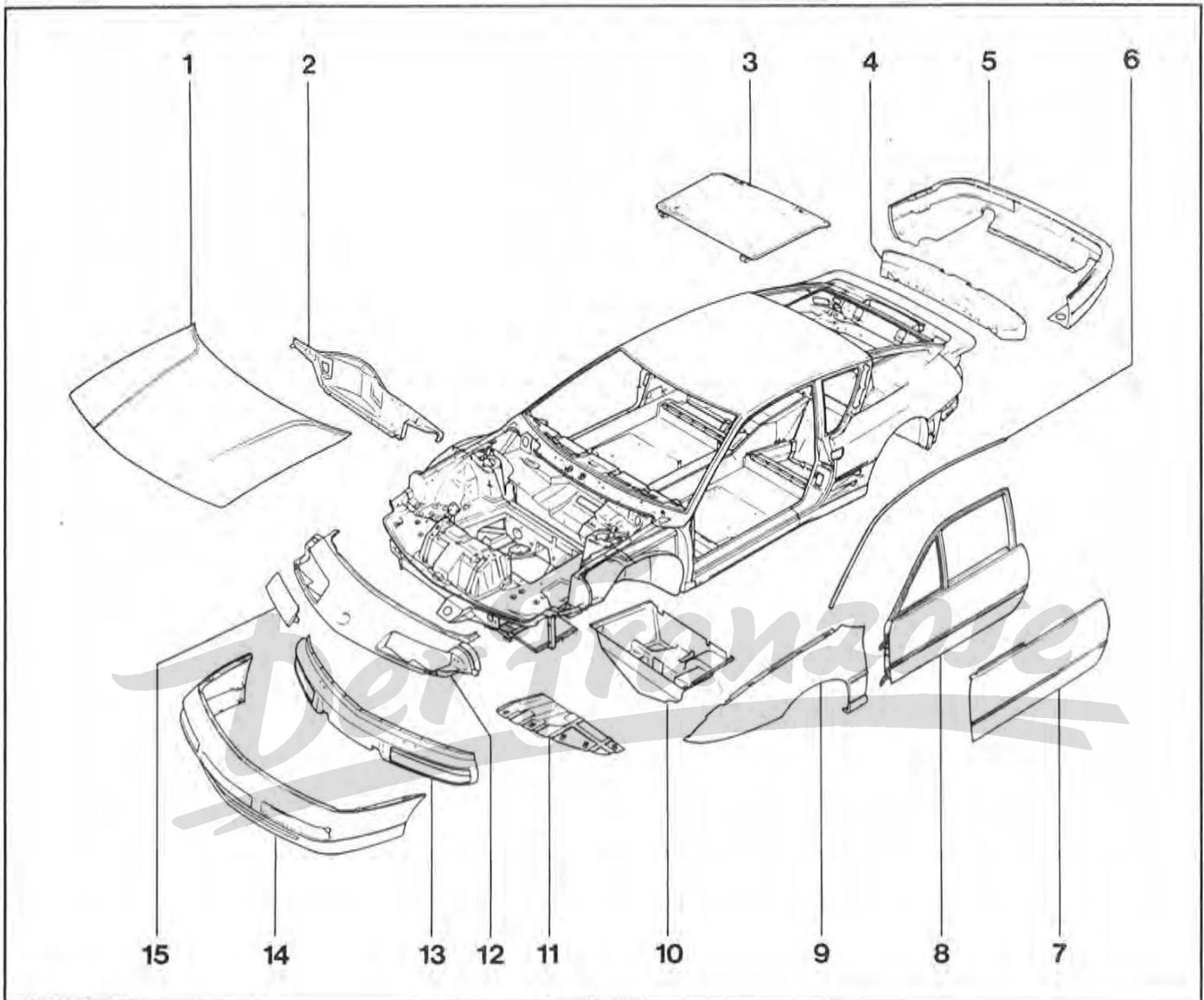
Bezeichnung	Maße (in mm)
A	2340
B	4413
C	1202
D	1504
E	1466
F	1754

ELEMENTE DES STAHLRAHMENS UNTERE KAROSSERIESTRUKTUR



- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1 - Obere Traverse zur Kühlerbefestigung 2 - Abdeckblech des oberen Längsträgers vorne 3 - Distanzstück des oberen Längsträgers 4 - Scheinwerfer-Trägerplatte 5 - Halterung des ABS-Hydraulikaggregates 6 - Oberer Längsträger vorne 7 - Auflagescheibe der Feder 8 - Hauptstück des vorderen Stoßdämpfergehäuses 9 - Knotenblech des oberen Längsträgers vorne 10 - Träger der Pumpe der Servolenkung 11 - Unterer Längsträger vorne 12 - Fahrzeug-Befestigungsring 13 - Verbindungseinheit unter Armaturenbrett 14 - Abdeckblech des Mittelträgers 15 - Hintertraverse 16 - Motortragrahmen 17 - Ausgang Schutzschlauch für Vergaserzug 18 - Verstärkungstrebe der hinteren Stoßdämpfergehäuse | <ul style="list-style-type: none"> 19 - Hinteres Stoßdämpfergehäuse 20 - Vordere Bodenwanne 21 - Distanzstück der Bodenwanne 22 - Abdeckblech des Schmutzfängers 23 - Schmutzfänger 24 - Vorderer Türpfosten 25 - Innenblech des vorderen Türpfostens 26 - Seitenteil 27 - Verstärkung des Radkastens 28 - Verbindungsdreieck Radkasten/Stoßdämpfergehäuse 29 - Hintere Befestigungseinheit des Querlenkers 30 - Batteriebehälter 31 - Kofferraumboden 32 - Knotenblech 33 - Untere Traverse zur Kühlerbefestigung 34 - Verstärkungstück 35 - Untere bewegliche Traverse 36 - Obere Traverse vorne 37 - Verbindungswinkel Bugschürze |
|---|---|

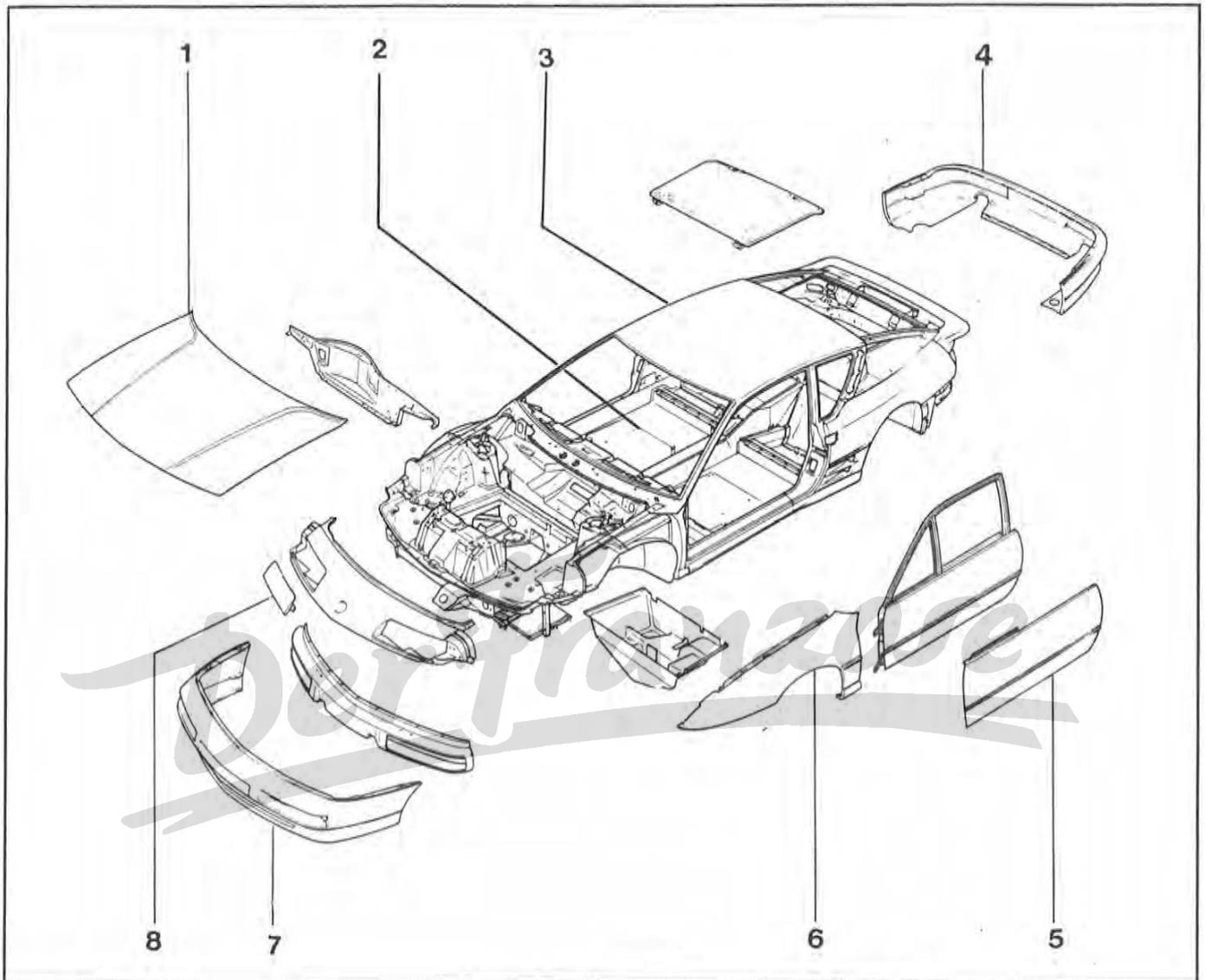
BEWEGLICHE ELEMENTE, TÜREN UND HAUBEN



- 1 - Kofferraumhaube
- 2 - Luftkanalwand
- 3 - Motorhaube
- 4 - Hinterer Dämpfer
- 5 - Hinterer Stoßfänger
- 6 - Regenrinnen-Zierleiste
- 7 - Türäußenhaut
- 8 - Tür

- 9 - Vorderer Kotflügel
- 10 - Blende des Kraftstofftankes
- 11 - Untere Verkleidungshälfte
- 12 - Scheinwerferträger
- 13 - Vordere Traverse
- 14 - Vorderer Stoßfänger
- 15 - Scheinwerferblende

ROHKAROSSE: ART DER KUNSTSTOFFBESTANDTEILE



A LOW-PROFIL-POLYESTER
Teile: 1, 3 und 5

B SMC-POLYESTER
Teile: 2 und 8

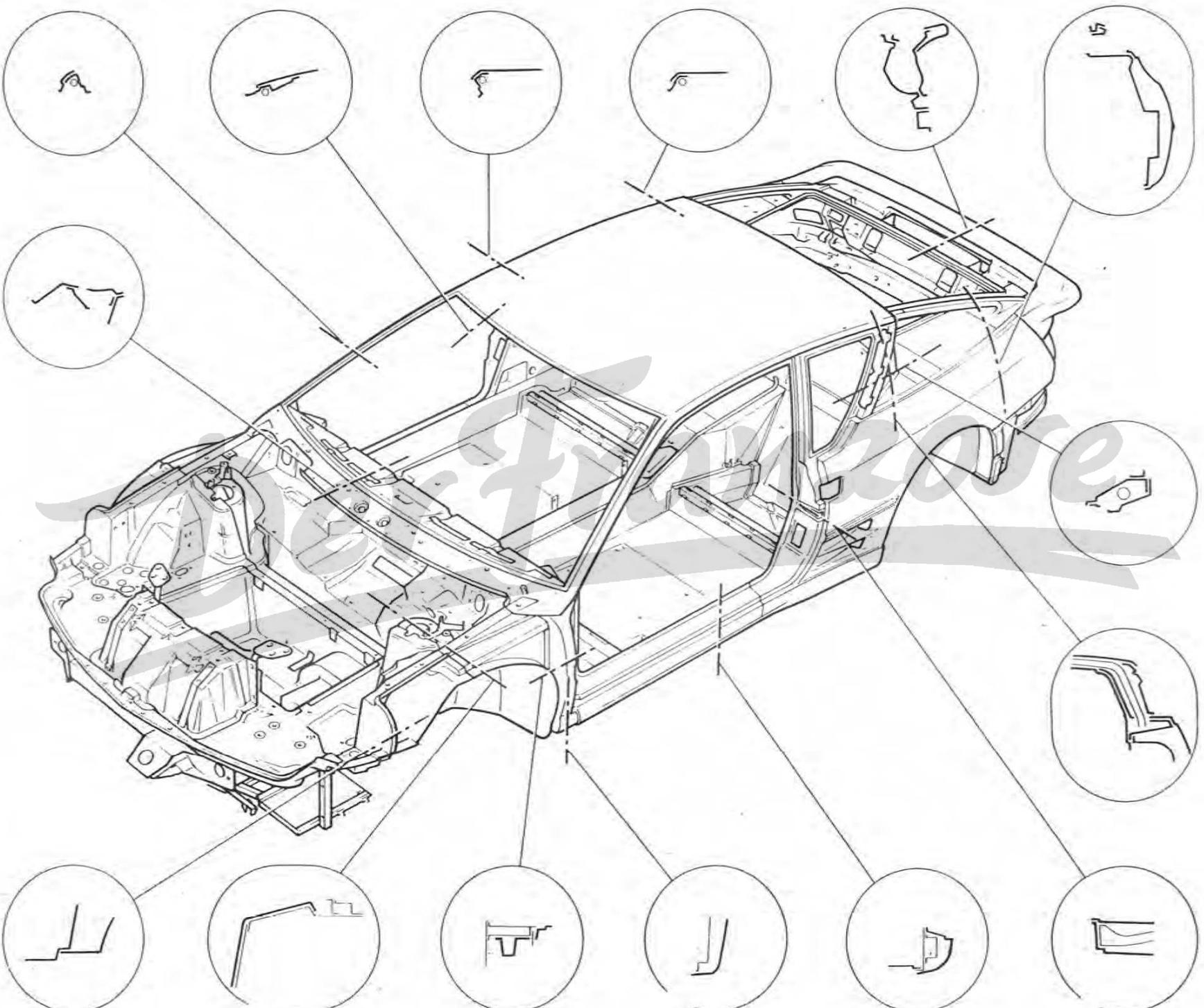
C RTM-POLYESTER (Niederdruckeinspritzung)
Nicht numerierte Teile

D THERMOPLAST "LOMOD"
Teil: 6

NOTA : kann nicht ausgebessert werden

E GLATTES POLYURETHAN
Teile: 4 und 7

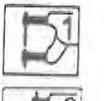
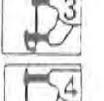
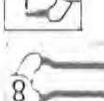
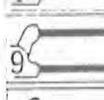
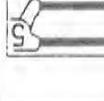
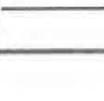
NOTA : können nicht ausgebessert werden



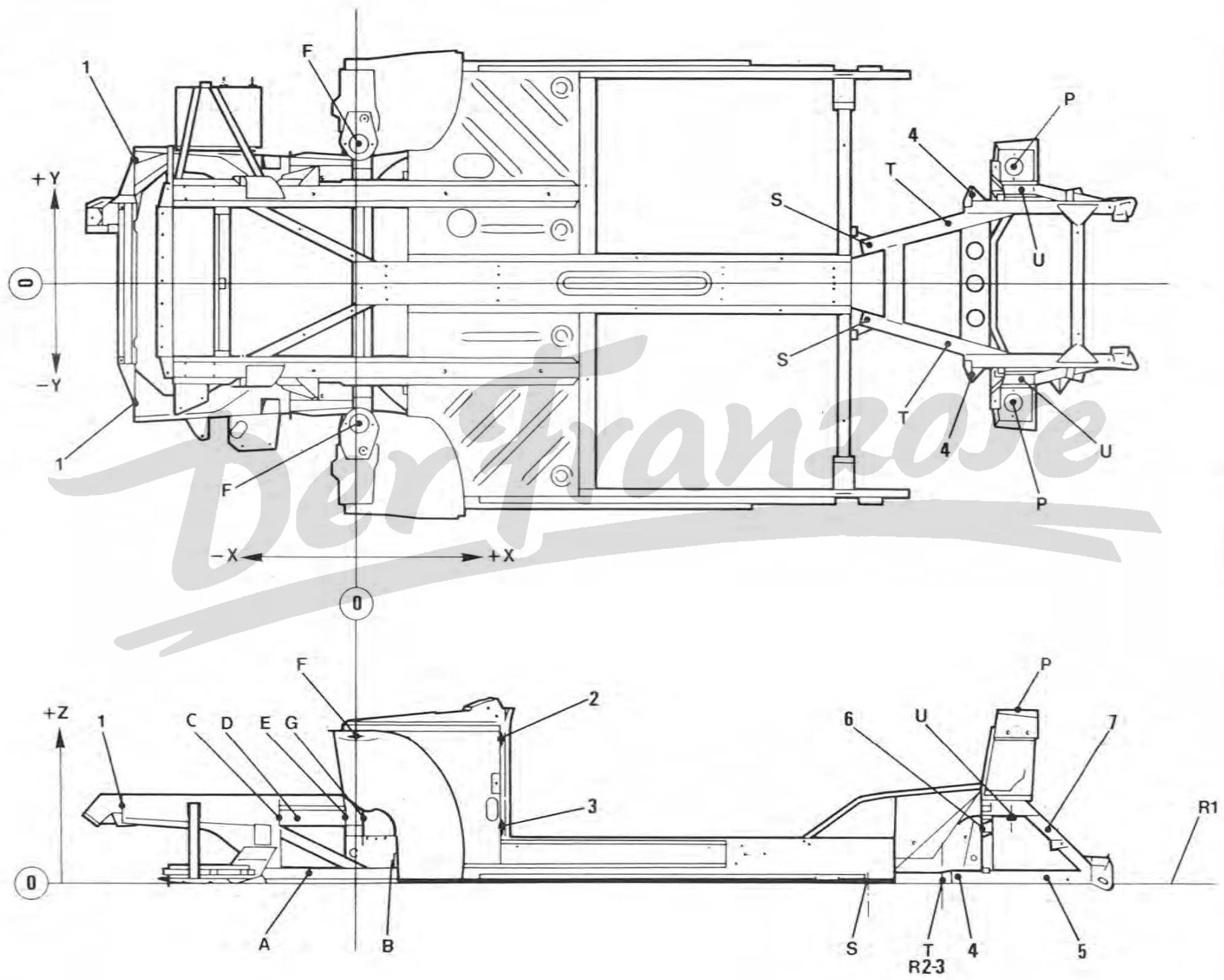
ALLGEMEINES

Erläuterung der Symbole

40

	Mittels Meißel abtrennen		Ketten-Punktschweißen im Schutzgas-Schweißverfahren MAG NOTA : Um eine gute Schweißqualität zu erzielen, wird die Verwendung eines Mischgases aus Argon + 15% CO ₂ empfohlen; dieses Mischgas gilt als aktives Gas (MAG).
	Die Schweißnaht bzw. die Schweißpunkte schleifen Einhand-Gerad-Schleifer versehen mit einer Bakelit-Scheibe, Ø 75, 1,8 bis 3,2 mm dick		
	Die Schweißpunkte mit Fräser lösen Einhand-Gerad-Schleifer, 20 000 1/min, versehen mit einem Kugelkopffräser, Ø 10 oder 16 mm		
	Die Schweißpunkte mit Fräser lösen Abschlagbohrer, 800 bis 1000 1/min		
	Die Blechleiste lösen		
	Die zu schweißenden Flächen reinigen Flexible Scheibe, Ø 100 mm		
	Mittels Säge abtrennen Pneumatische Stichsäge		
	Das Teil abtrennen; dabei die Blechfalz abschleifen oder die verbliebenen Schweißpunktpartien abschleifen. Vertikal-Schleifer versehen mit einer Gummiplatte und einer flexiblen Scheibe, Ø 120 bis 180 mm, Körnung P36		
	Abschleifen		
	Art und Maße der zu verwendenden Elektroden:		
		L = 100	
		L = 100	
		L = 100 + Flachstelle	
		L = 250	
		L = 350 + Kugelgelenk	
	L = 330		

ALLGEMEINES
Abmessungen der Bodengruppe



ALLGEMEINES

Abmessungen der Bodengruppe

40

PUNKT	BEZEICHNUNG	MASS X	MASS Y	MASS Z	Ø
A	Vordere Befestigung unterer Querlenker vorne	- 152	379	12	16
B	Hintere Befestigung unterer Querlenker vorne	142,5	379	48	16
C	Vordere Befestigung Stabilisierungsstrebe	- 255,5	382,5	206,5	12
D	Hintere Befestigung Stabilisierungsstrebe	- 197,5	385,5	205,5	12
E	Vordere Befestigung oberer Querlenker vorne	- 15	395,5	200	14
G	Hintere Befestigung oberer Querlenker vorne	43	398,5	199	14
F	Obere Befestigung vorderer Stoßdämpfer	45,75	167,75	124,5	68
P	Obere Befestigung hinterer Stoßdämpfer	2340	459	631,5	80
S	Vordere Befestigung Motortragrahmen	1765	142	17	14
T	Hintere Befestigung Motortragrahmen	2054	220	17	14
U	Obere Befestigung Motortragrahmen	2340	354	314	15
1	Befestigung vorderer Dämpfer	- 788,5	473,5	232,5	M10
2	Befestigung oberes Türscharnier	483	788	472,5	M8
3	Befestigung unteres Türscharnier	483	788	170	M8
4	Vordere Befestigung unterer Querlenker hinten	2173,75	332	17	14
5	Hintere Befestigung unterer Querlenker hinten	2475,5	297	17	14
6	Vordere Befestigung oberer Querlenker hinten	2232	381	207	14
7	Hintere Befestigung oberer Querlenker hinten	2475,5	391	207	14

NOTA : Bezüglich- der Beschreibung der Kontroll- und Richtbank
der Zuordnung der verschiedenen
Befestigungsbohrungen
der Umrüstung der alten Richtbänke auf modulare
Systeme
der Verankerungs- und Zugvorrichtungen

siehe Handbuch MR 501, Kapitel "Karosserie", Hefte F001 und F002.

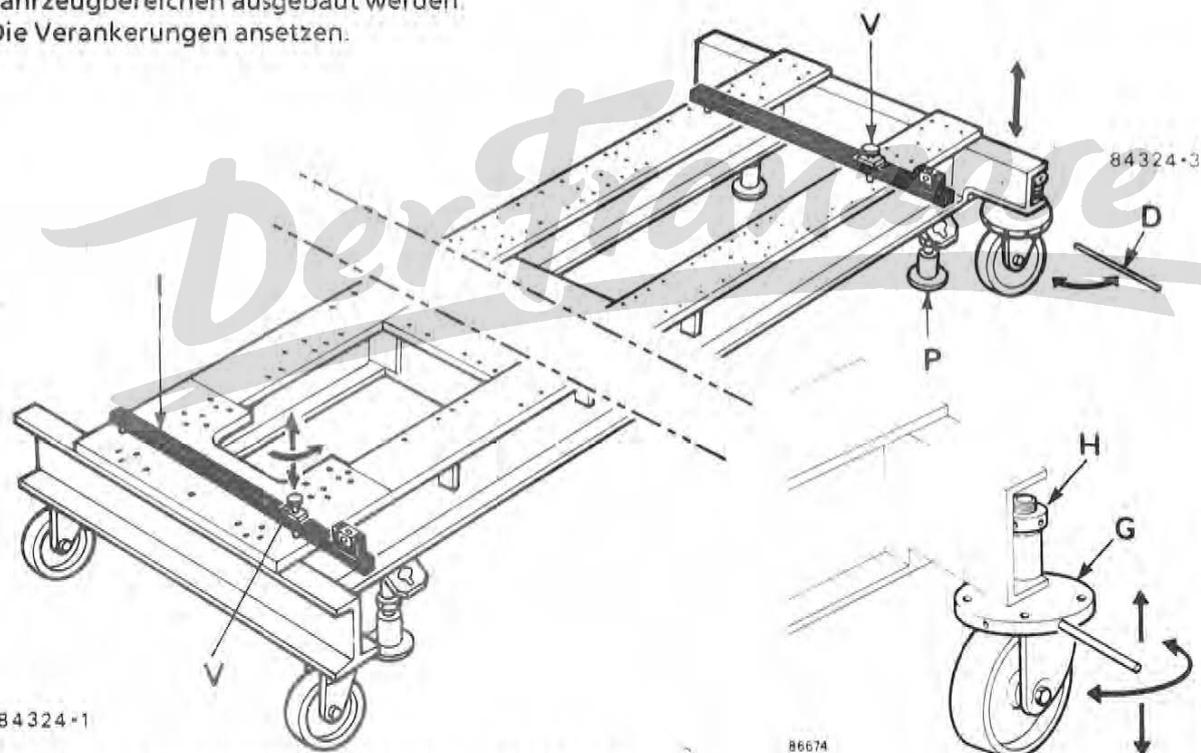
EINSTELLUNG DER RICHTBANK VOR DER VERWENDUNG

Wichtiger Hinweis

Vor Beginn von Kontroll-, Richt- und Wiederaufbauarbeiten an einem Fahrzeug, das auf einer Richtbank montiert ist, muß letztere unbedingt in die Waage gebracht werden.

1. VORBEREITENDE ARBEITEN

- Die für die auszuführende Arbeit notwendigen Aufsatzböcke an der Richtbank anbringen.
- Das Fahrzeug auf die Aufsatzböcke stellen; die mechanischen Teile müssen lediglich in den zu richtenden Fahrzeugbereichen ausgebaut werden.
- Die Verankerungen ansetzen.



2. EINSTELLUNG DER RICHTBANK IN DIE WAAGERECHTE

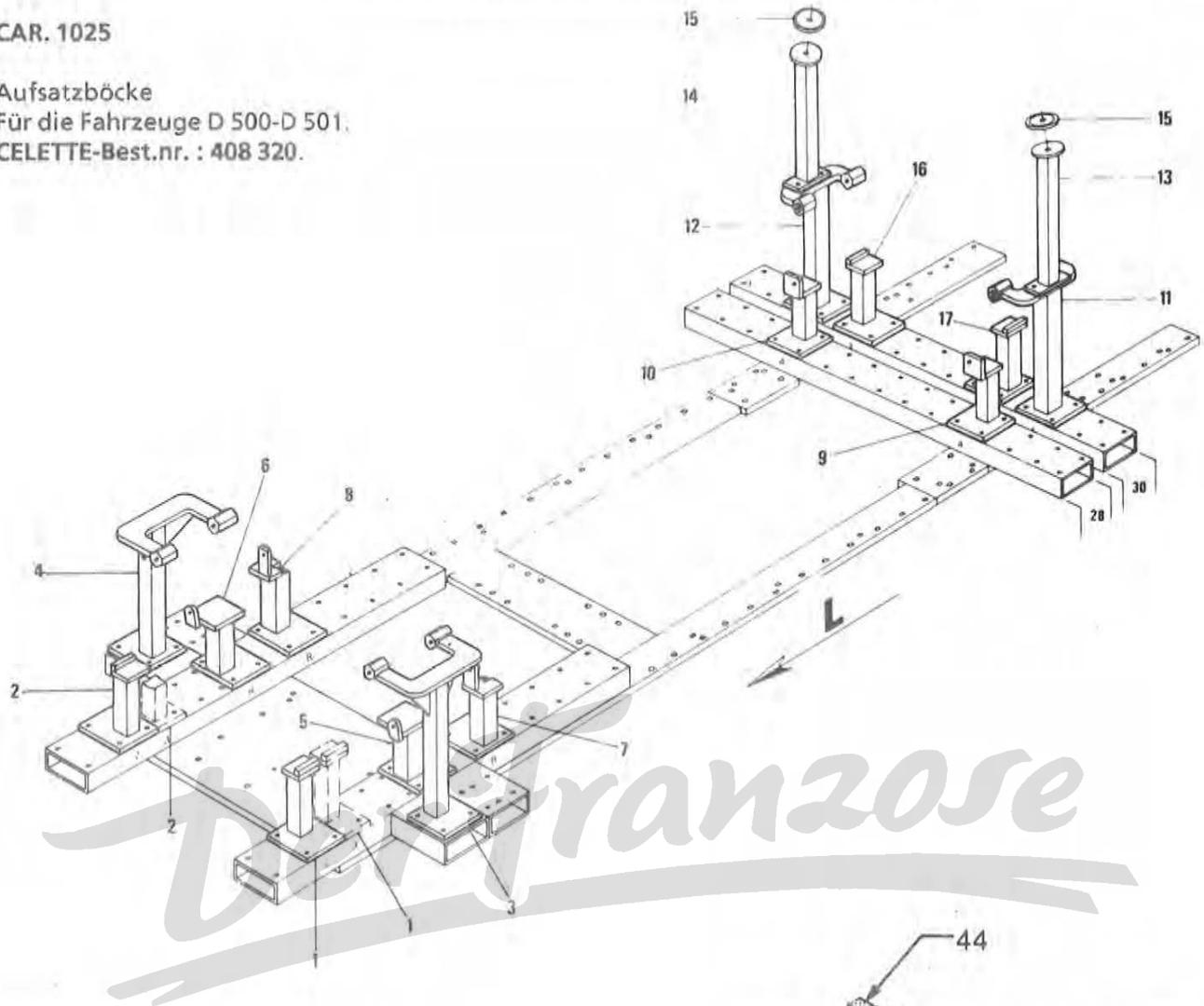
- Die Wasserwaage (I) auf die bearbeitete vordere Fläche der Richtbank auflegen.
- Die Schraube (V) verstellen, bis sich die Luftblase zwischen den beiden Markierungen befindet.
- Die Wasserwaage auf die bearbeitete hintere Fläche der Richtbank auflegen, ohne dabei die Ausrichtung der Waage zu verändern (Einstellschraube V auf der gleichen Seite wie zuvor).
- Die Kontermutter (H) des verstellbaren Hinterrades mit Hilfe des Metallstabes (D) lösen.
- Das Stellrad (G) drehen, bis sich die Luftblase der Wasserwaage zwischen den beiden Markierungen befindet.
- Die gegenüberliegende Seite überprüfen und die o.g. Arbeiten gegebenenfalls erneut in der genannten Reihenfolge durchführen.
- Wenn die Richtbank in der Waagerechten steht, die Kontermutter (H) festziehen.
- Wenn die Richtbank im Boden verankert ist, müssen die vier Schraubenwinden (P) Bodenkontakt haben, damit die Räder nicht zu sehr belastet werden.

ALLGEMEINES Kontroll- und Richtbank

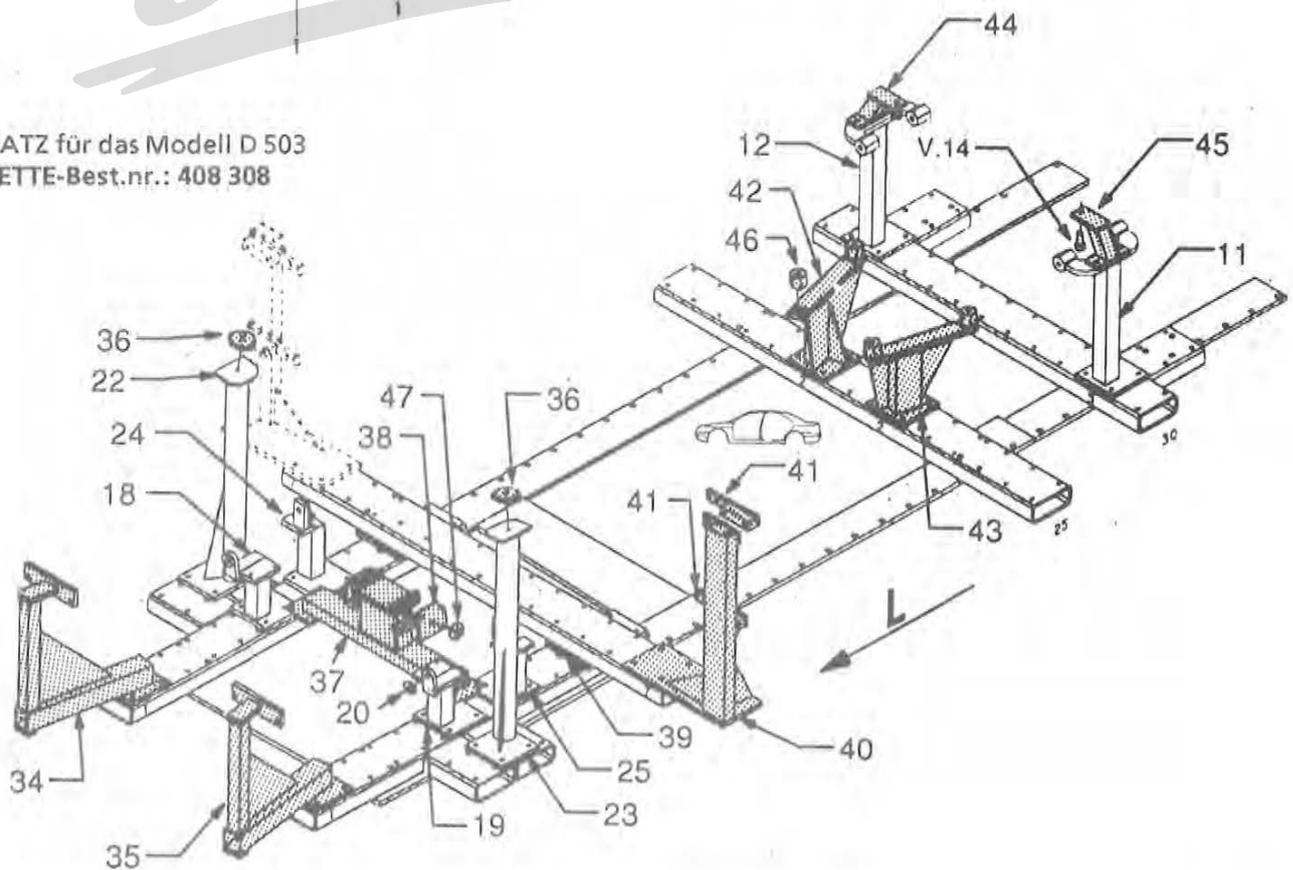
40

CAR. 1025

Aufsatzböcke
Für die Fahrzeuge D 500-D 501,
CELETTE-Best.nr. : 408 320.



ZUSATZ für das Modell D 503
CELETTE-Best.nr.: 408 308

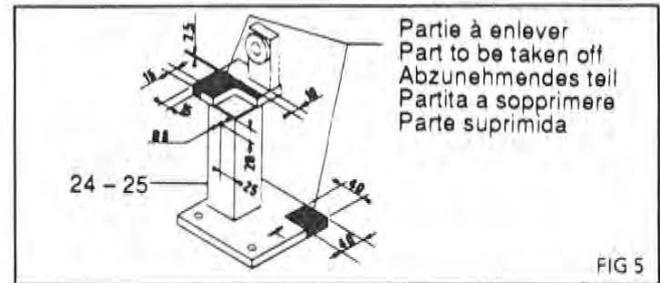
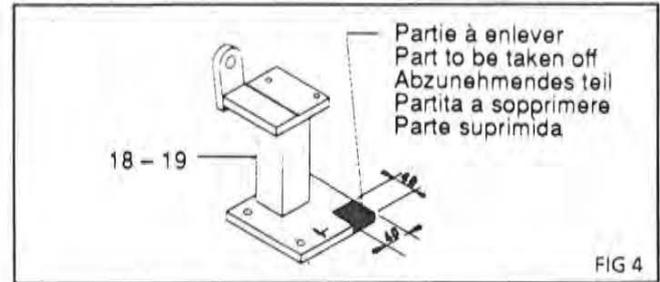


Die Teile (18), (19) und (24), (25) der Richtbank **CAR. 1025** müssen zur Instandsetzung der neuen Fahrzeugmodelle verändert werden.

Die in den nebenstehend abgebildeten Schemata grau eingezeichneten Teile entfernen.

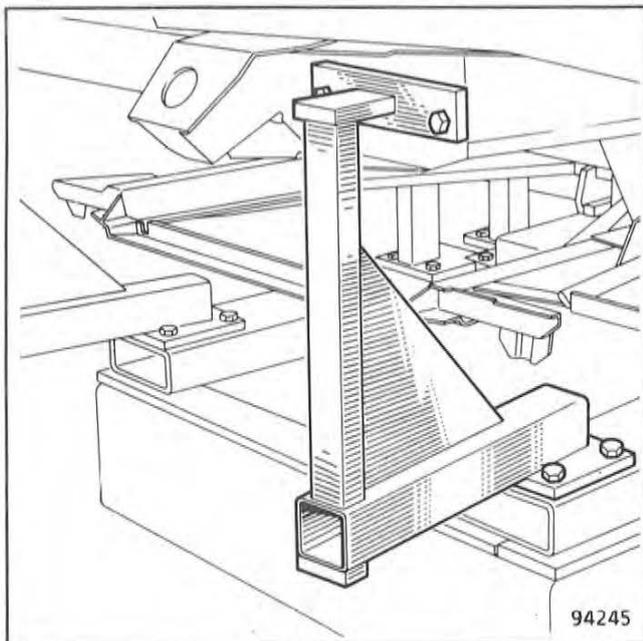
NOTA : Die auf diese Art veränderten Richtbankteile sind bei CELETTE unter den folgenden Bestellnummern erhältlich:

408 718, 408 719 und 408 724, 408 725.



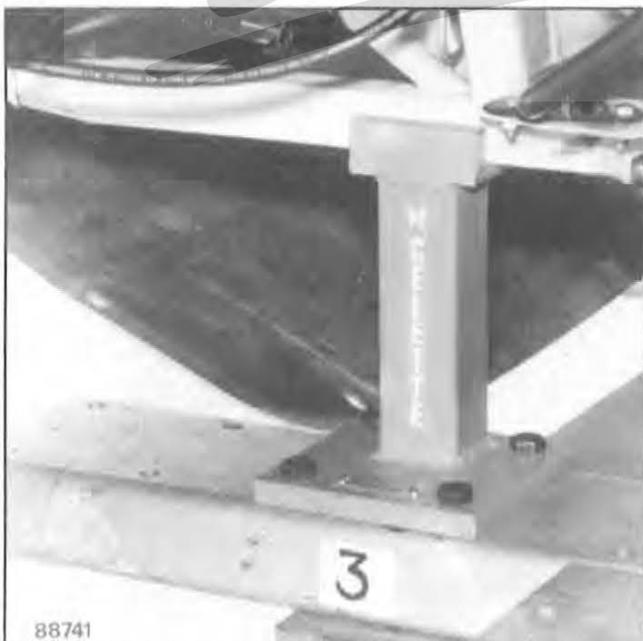
Der Franzose

VORDERES ENDE DES VORDEREN LÄNGSTRÄGERS



Wird nur bei Schäden am Vorderfahrzeug verwendet. Ermöglicht das Ausrichten des oberen Längsträgers und der Traverse.

AUFLAGEPUNKTE DES VORDEREN LÄNGSTRÄGERS



Bei Schäden am Vorderfahrzeug: ermöglicht das Ausrichten in Höhe und Breite des unteren Längsträgers.

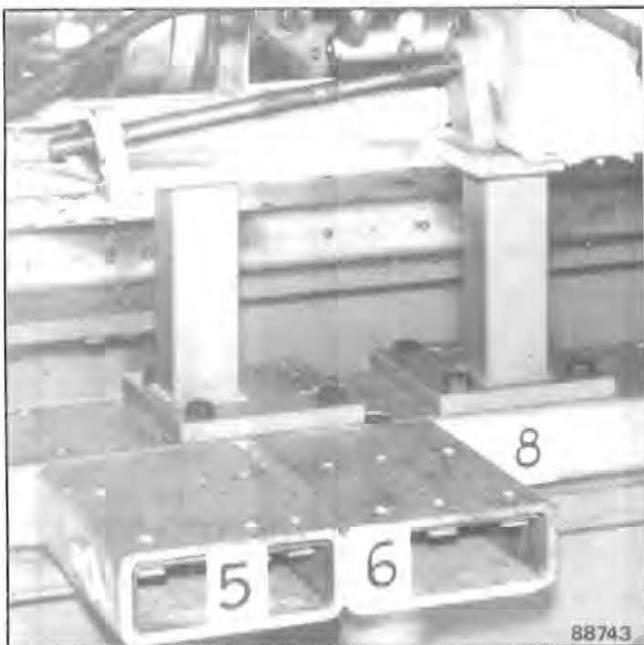
Bei Heckschäden: ermöglicht das Ausrichten und Aufbocken des Vorderfahrzeuges.

BEFESTIGUNGSPUNKTE DER STABILISIERUNGSTREBE UND DES OBEREN QUERLENKERS VORNE



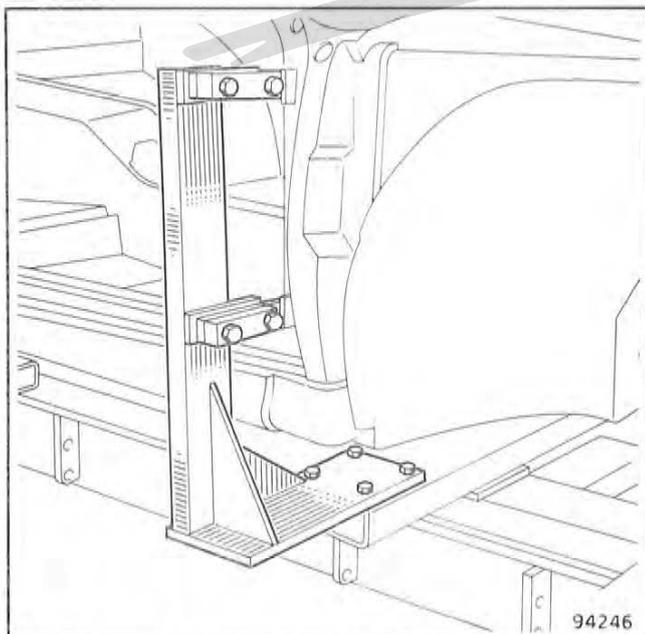
Wird nur bei Schäden am Vorderfahrzeug verwendet; ermöglicht die Kontrolle und das Ausrichten der Befestigungspunkte des oberen Querlenkers der Vorderachse und des Längsträgers.

BEFESTIGUNGSPUNKTE DES UNTEREN QUERLENKERS DER VORDERACHSE



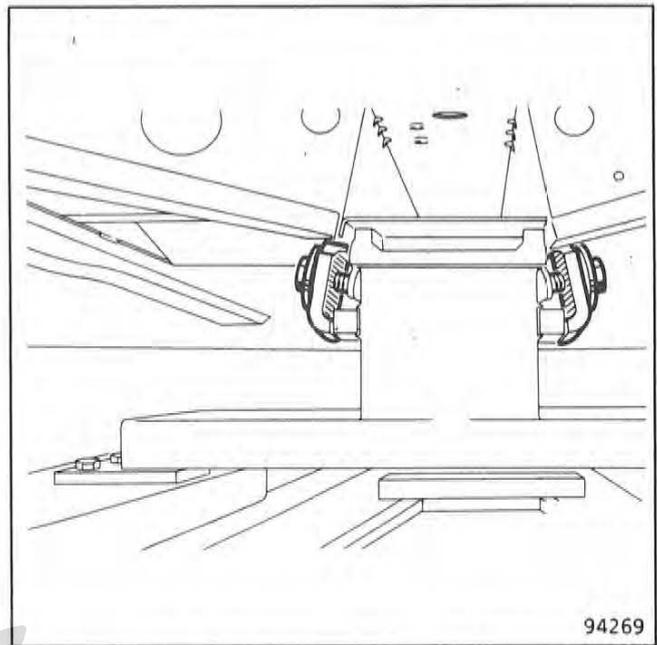
Werden nur bei Schäden am Vorderfahrzeug verwendet; ermöglichen die Kontrolle und das Ausrichten der Befestigungspunkte des unteren Querlenkers und des Längsträgers.

BEFESTIGUNGSPUNKTE DER TÜRSCHARNIERE



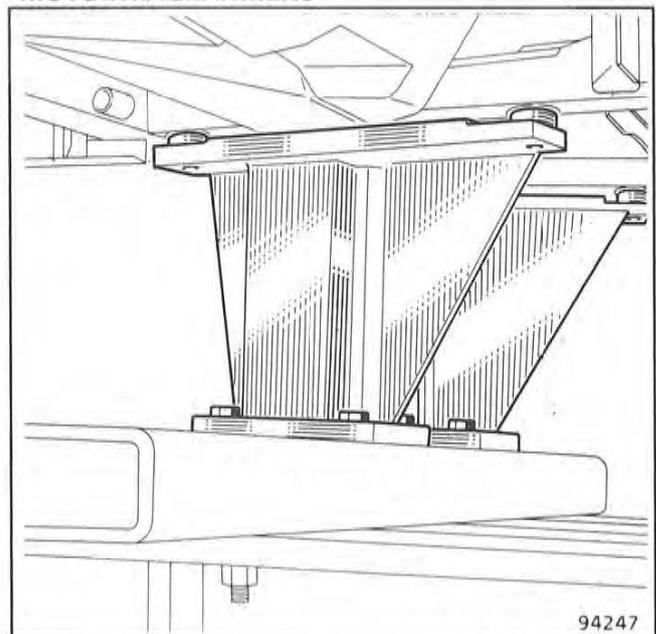
Wird nur bei Schäden vorne oder vorne seitlich am Fahrzeug verwendet; ermöglicht die Kontrolle und das Ausrichten des vorderen Türpfostens.

AUFLAGE- UND HEFTPUNKTE DES MITTELTRÄGERS

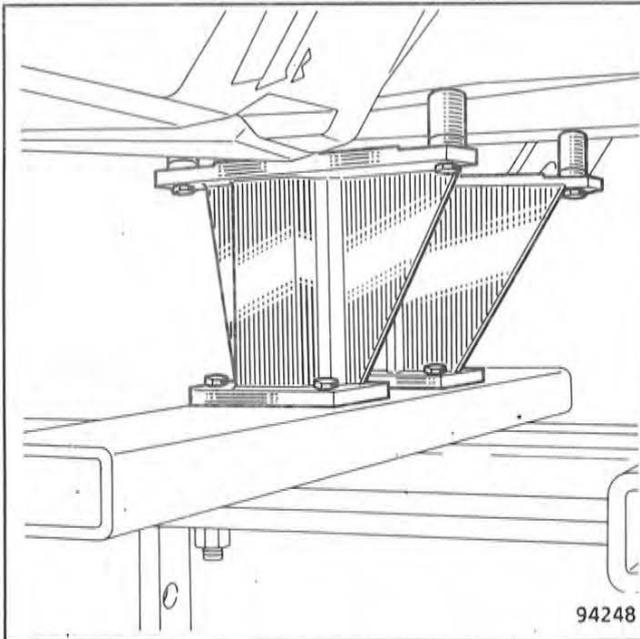


Verankerung des Fahrzeuges bei Richtarbeiten auf der Richtbank.

UNTERE BEFESTIGUNGSPUNKTE DES MOTORTRAGRAHMENS



Die mechanischen Teile werden nicht ausgebaut. Ermöglicht das Aufbocken und Ausrichten des Fahrzeughecks.



Mechanische Teile ausgebaut: Ermöglicht die Kontrolle und das Ausrichten der Befestigungspunkte des Motortragrahmens sowie das Ausrichten und Aufbocken des Fahrzeuges.

VORDERE BEFESTIGUNGSPUNKTE DES UNTEREN QUERLENKERS HINTEN



Ermöglicht die Kontrolle der vorderen Befestigungspunkte der unteren Querlenker hinten, ohne daß der Motor ausgebaut werden muß.

AUFLAGEPUNKTE DES MOTORTRAGRAHMENS



Ermöglicht die Kontrolle der Distanz zwischen den hinteren Auflagepunkten des unteren Querlenkers; die mechanischen Teile werden nicht ausgebaut.

OBERE BEFESTIGUNGSPUNKTE DER HINTERACHSE



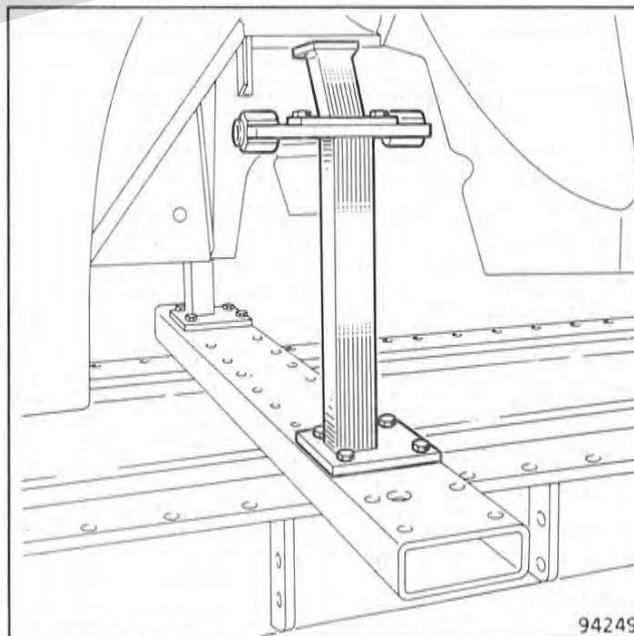
Ermöglicht die Kontrolle der Befestigungspunkte des oberen Querlenkers der Hinterachse am Motortragrahmen, ohne daß der Motor ausgebaut werden muß.

OBERER BEFESTIGUNGSPUNKT DES HINTEREN STOSSDÄMPFERS



Ergänzt den Aufsatzbock zur Befestigung des oberen Querlenkers; der Motor wird nicht ausgebaut.

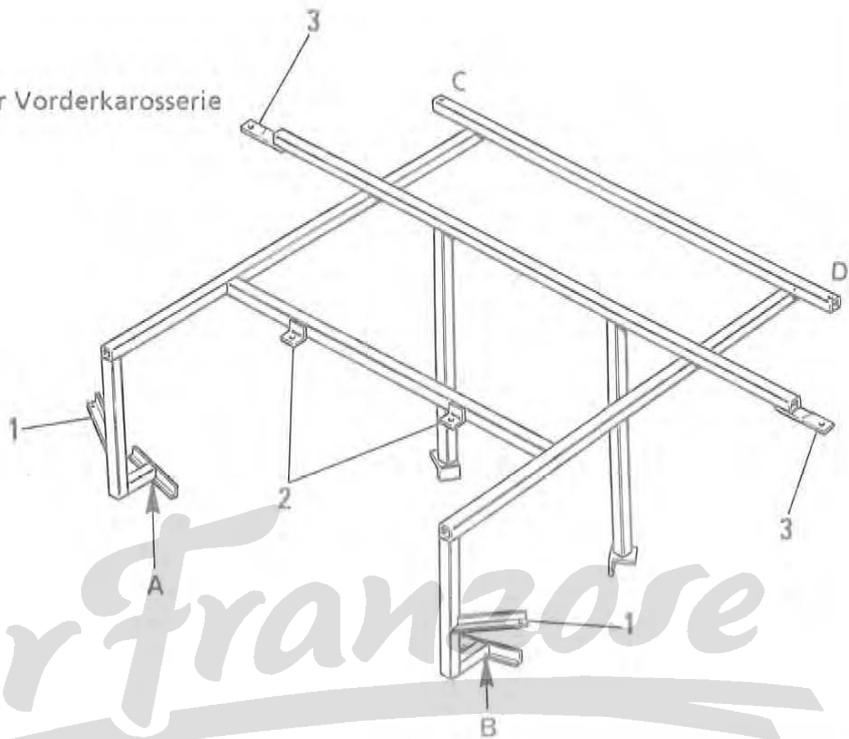
OBERE BEFESTIGUNGSPUNKTE DES MOTORTRAGRAHMENS



Wird nur nach Ausbau des Motortragrahmens bei Heckschäden verwendet; ermöglicht die Kontrolle und das Ausrichten der Befestigungspunkte des Motortragrahmens.

CAR. 1045 CELETTE-Bestellnummer: 408 729 (oder 408 910)

CAR 1045
Rahmenlehre für Vorderkarosserie



88943

Die Punkte **A**, **B**, **C** und **D** dienen als Anhaltspunkte für die Platzierung der Rahmenlehre auf dem Fahrgestell.

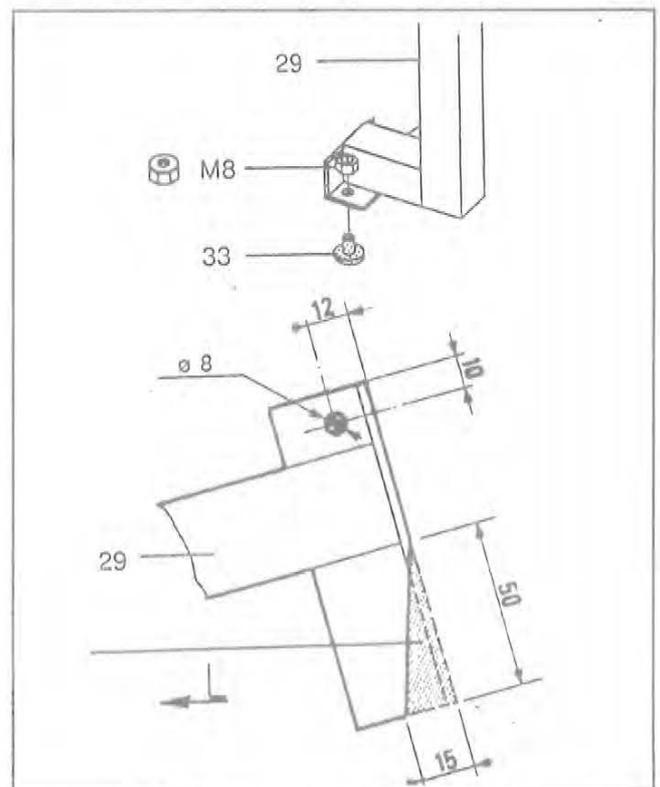
Die Punkte **(1)**, **(2)** und **(3)** dienen dem Ausrichten der vorderen Polyester-Bodengruppe.

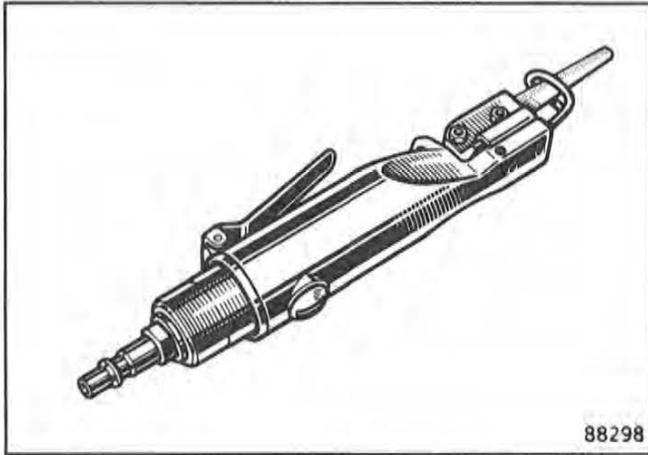
Die Rahmenlehre, die der Instandsetzung der Alpine GTA, Modelle D500 und D501 dient, kann auch für den neuen Alpine A610 Modell D503 verwendet werden. Es müssen dazu die beiden Teile (33) unter der CELETTE-Bestellnummer 408 733 bezogen und die Auflagen **A** und **B** verändert werden.

(siehe Schema)

NOTA : Die beiden Teile (33) können einzeln erworben werden, sind aber auch Bestandteil des speziell für das neue Fahrzeugmodell bestimmten Richtbank-Zusatzes, CELETTE-Bestellnummer (408 308).

(siehe Kapitel "Kontroll- und Richtbank")

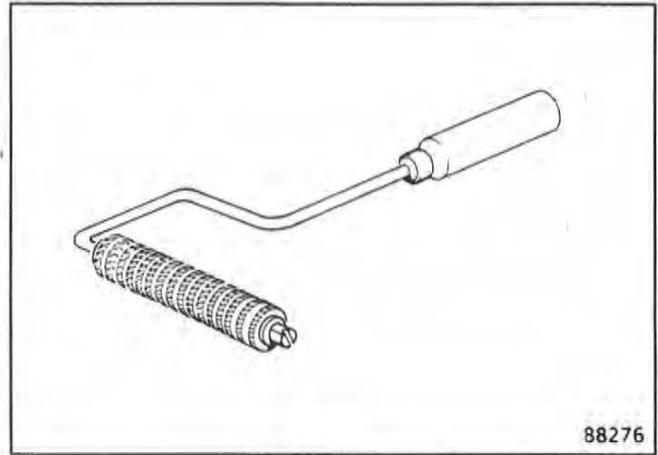




88298

Pneumatische Stichsäge mit diamantpulverbeschichteter Klinge zum Zerschneiden der Polyester-Teile.

Es kann ebenfalls eine pneumatische Geradschleifmaschine mit diamantpulverbeschichteter Schleifscheibe verwendet werden. Lieferant: siehe Materialkatalog.

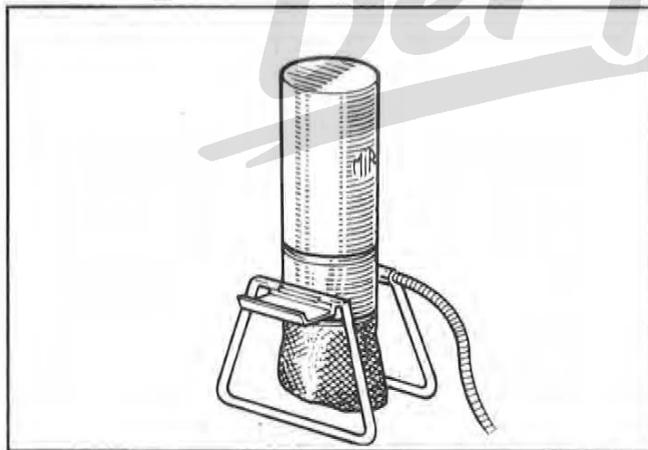


88276

Kunststoffrolle zum Beseitigen von Luftblasen, die in mit Harz getränkten Geweben eingeschlossen sind.

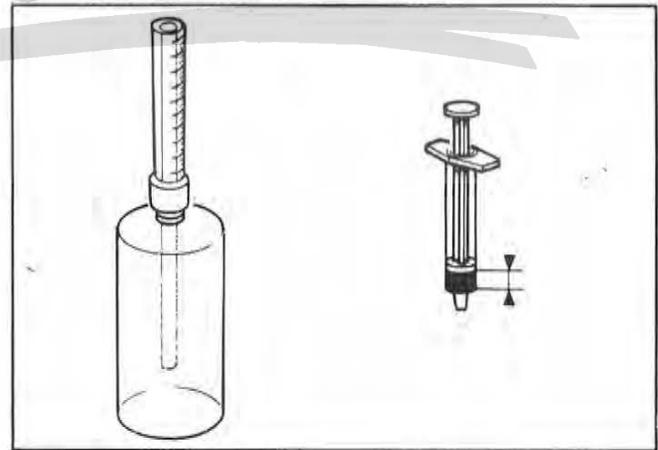
Dieses Werkzeug kann in eigener Fertigung hergestellt werden. Eine "Grower"-Scheibe befindet sich jeweils zwischen zwei flachen Scheiben.

Dieses Werkzeug ist auch bei Lieferanten für Harze bzw. bei Kunststoff-Reparaturwerkstätten erhältlich.



Staubsauger, der an einer Schleifmaschine mit Staubabsaugung angeschlossen werden kann.

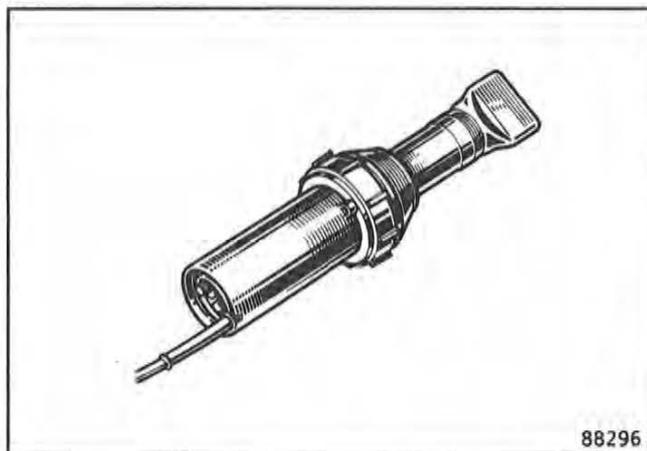
Lieferant: siehe Materialkatalog.



Meßflasche zur Dosierung des Härters.

Flüssigkeitsheber zur Dosierung des Beschleunigers.

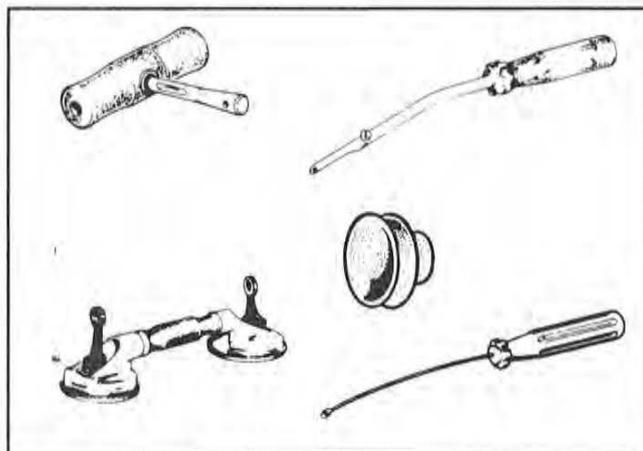
Diese Geräte sind bei Lieferanten für Harze oder bei Kunststoff-Reparaturwerkstätten erhältlich.



88296

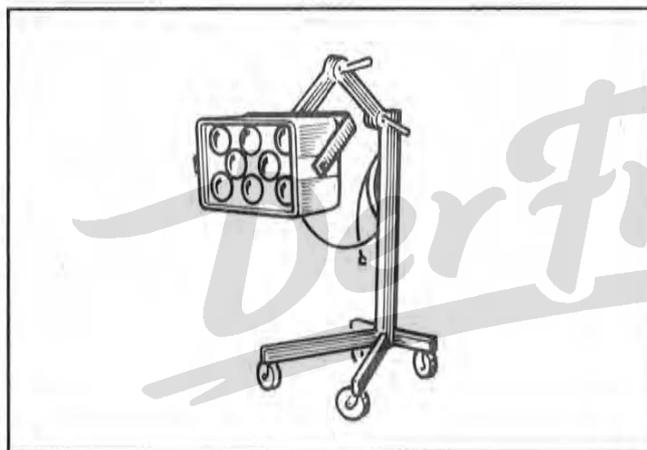
Industrie-Föhn zum Lösen der Polyester-Teile.

Lieferant: siehe Materialkatalog.



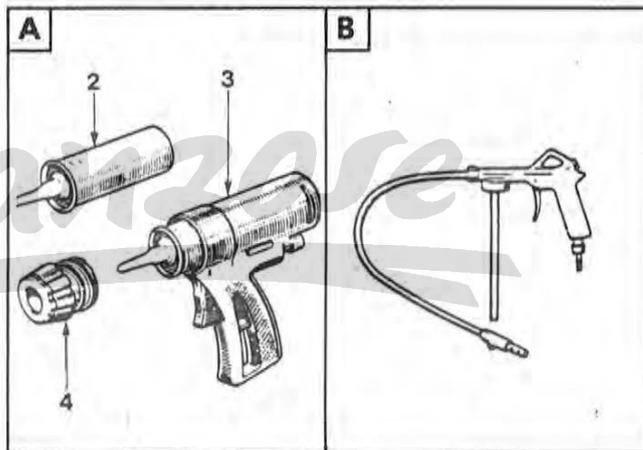
Zum Ausbau der Windschutzscheibe erforderliches Werkzeug.

Lieferant: siehe Materialkatalog.



Fahrbarer Infrarotstrahler.

Lieferant: siehe Materialkatalog, Kapitel "Lackierung".



A

Pneumatische Spritzpistole für 320 cc-Kartuschen + Adapter für 210 g-Kartuschen (2).

Bestellnummer

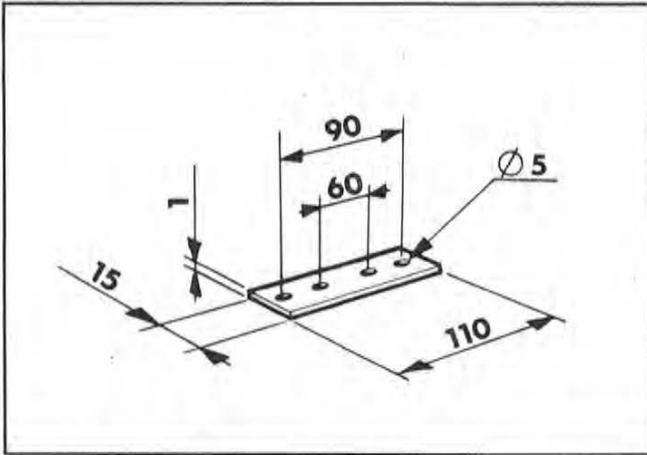
(3) Pistole 77 01 405 377.

(4) Adapter 77 01 406 265.

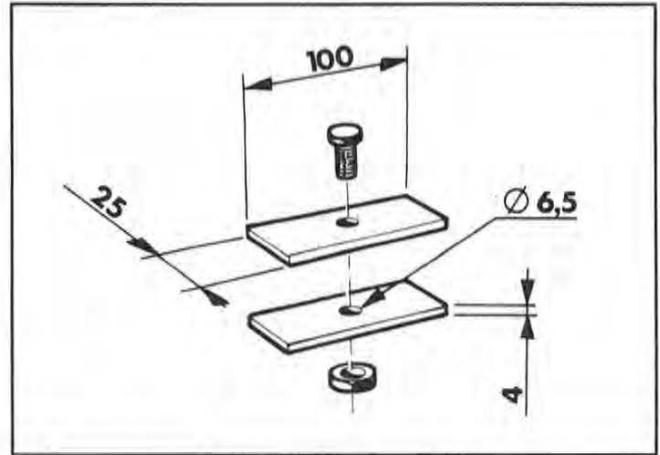
B

Druckluftpistole zum Auftragen von Hohlräumschutzmittel. 1 l-Behälter

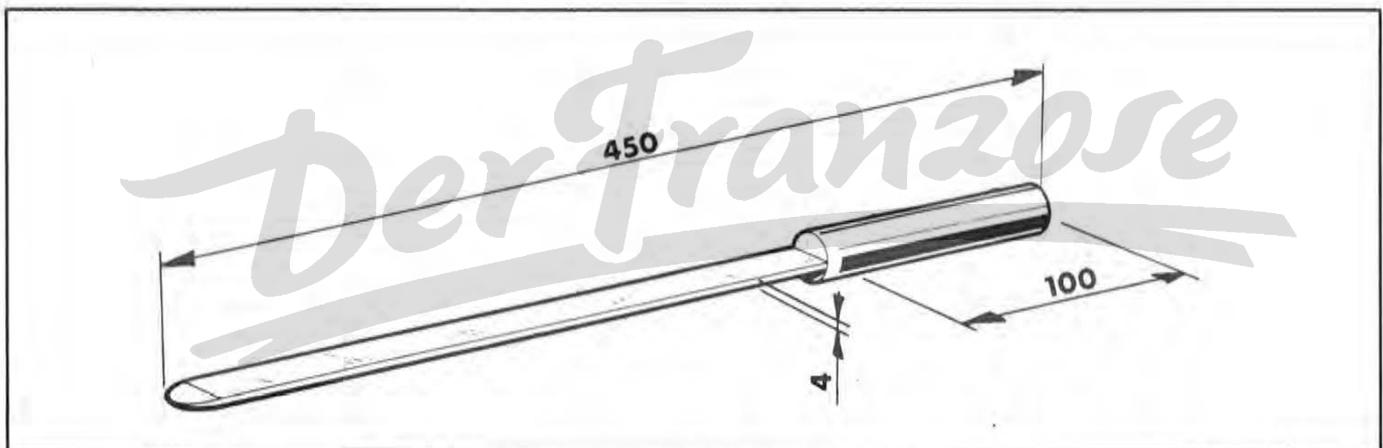
Bestellnummer: 77 01 405 379



Plättchen, die während der Polymerisation zum Ausrichten und Fixieren der Kanten zerbrochener Teile verwendet werden.



Plättchen, die als Schraubzwingen dienen und zur Fixierung und Ausrichtung der großen, unter Verwendung von Überbrückungsstücken auszutauschenden Teile verwendet werden.



Eine Klinge zum Trennen der verklebten Polyester-Teile nach dem Abtrennen vom Fahrzeug. Die Spitze muß abgeschrägt sein.

E - AUSBESSERUNG DER TEILE AUS VERSTÄRKTEM POLYESTER

SPEZIALWERKZEUG



M 10645

ZERSCHNEIDEN

- elektrische Säge mit oszillierender Klinge (z.B. DESOUTTER CC1 - Klinge Ø 63,5 mm)
- oder
- Gerad-Schleifer mit diamantpulverbeschichteter Schleifscheibe, Ø 40 mm
- oder
- pneumatische Säge (wie z.B. MIR PLF80 oder AIR-OUTIL SA8) vorzugsweise mit diamantpulverbeschichteter Klinge

ABLÖSEN

- Industrie-Föhn

AUFTRAGEN DER SPACHELMASSE

- Pistole zum Auftragen der Kleb- und Dichtmasse (in Kartusche)

VERBINDUNG DER TEILE

- Klemmzangen (oder ein Werkzeug wie z. B. SERMAX AF 52)

VORBEREITUNG DES HARZES

- Meßbehälter aus Glas (mindestens 100 ml) wie z.B. ein Schnabelmeßbecher

BESCHLEUNIGUNG DER HÄRTUNG

- Fahrbarer Infrarotstrahler

ENDFERTIGUNG

- Schwingschleifer mit Staubabsaugung (wie z.B. MULLER 3230)

GELÄUFIGES WERKZEUG



- Bohrer (Aufsatz \varnothing 1,5 - 3,2 - 5 mm)
- Metallsäge, Klingenhalter
- Schleifscheibe (Körnung P36)
- Nietmaschine (für Blindniete)
- Einzelwerkzeuge: Spachtel, Pinsel (mit kurzen Borsten), Schraubenschlüssel, Schleifklötze, Blasebalg, große Schere (zum Schneiden der Fasergewebe)

BESTANDTEILE



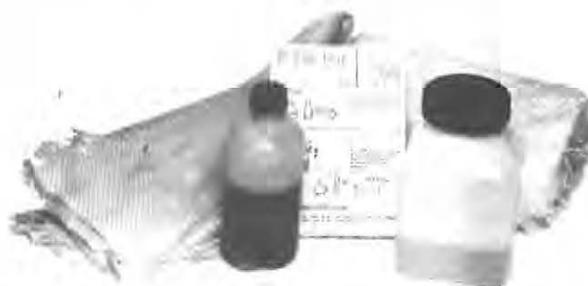
- Schleifscheiben, Schleifpapier (P80, P600)
- Klebeband
- Fettlösemittel
- Verdünner (zur Reinigung der Werkzeuge)
- Blechplättchen (vom Benutzer zu fertigen)
e = 1 mm, 15 x 100 mm mit 4 Befestigungs-Bohrlöchern
- Blechschrauben (Kreuzschlitzschrauben, Torx-Schrauben)
- Behälter zur Vermischung der Harze (aus Polyethylen, Honiggläser ...)

SCHUTZKLEIDUNG UND HYGIENE



- Papiermasken
- Gummihandschuhe
- Schutzkleidung aus Papier
- Schutzbrille
- Luftabsaugvorrichtung in der Nähe des Arbeitsbereiches

ERFORDERLICHE REPARATURMITTEL



POLYESTER-HARZ

EPOXID-HARZ

Kleiner Reparatursatz

1 x 1/2l-Flasche (hellgelb)	← Harz →	1 x 1/2l-Flasche (gelb)
1 x 60cm ³ -Tüte weißes Pulver mit Dosierer (Löffel)	← Härter →	1 x 1/4l-Flasche (braun)
0,5 m ²	← Glasfasermatte →	0,5 m ²
0,5 m ²	← Vêrane →	0,5 m ²
200 gr	← kurze Glasfaser	

Großer Reparatursatz

1 x 1l-Flasche (hellgelb)	← Harz →	1 x 1l-Flasche (gelb)
1 x 120 cm ³ -Tüte weißes Pulver mit Dosierer (Löffel)	← Härter →	1 x 1/2l-Flasche (braun)
1 m ²	← Glasfasermatte →	1 m ²
1 m ²	← Vêrane →	1 m ²
400 gr	← Kurze Glasfaser	

In jedem Reparatursatz ist eine Benutzeranleitung enthalten.

SPACHELMASSZUR ENDFERTIGUNG: Zwei-Komponenten-Polyester (wie z.B. Verilac, Supaplast...)

Verwendung der Glasfasern :

A – DIE GLASFASERMATTE

Glasfasermatten werden aufgrund ihrer Fähigkeit, sich leicht allen Formen anzupassen, am häufigsten verwendet.

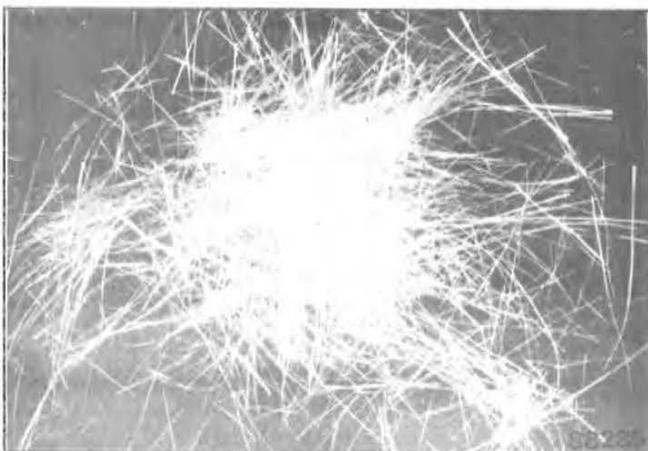
Die Glasfasermatten haben eine leicht angeraute und eine glatte Seite.

Die Matte wird mit der rauhen Seite auf das auszubessernde Teil gelegt, damit der Pinsel nicht hängenbleibt.



Die Glasfasermatte kann in Mattenfetzen zerzupft werden.

Mit den harzgetränkten Faserfetzen werden Hohlräume, große Risse und Verbindungen der Außenhaut gefüllt bzw. ausgebessert.

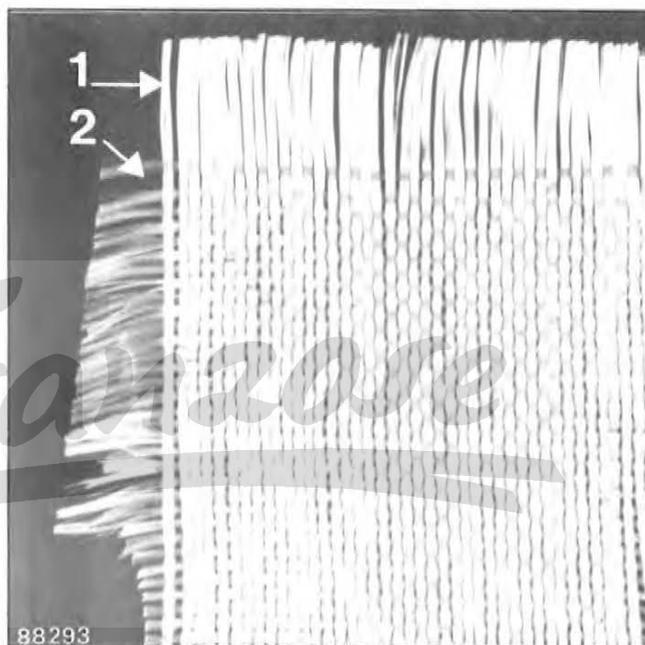


B – DAS GLASFASERGEWEBE (auch Roving genannt)

Es wird aufgrund seiner Widerstandsfähigkeit verwendet, weist jedoch im Hinblick auf die Anpassung an Formen wie z.B. gewölbte Flächen Nachteile gegenüber der Fasermatte auf.

Besonderheiten beim Anlegen des Glasfasergewebes an einer Kante:

Die Stränge müssen diagonal zur Kante verlaufen.



Es wird empfohlen, für die Endfertigung einer Fläche vor den Lackierarbeiten ein feineres Gewebe zu verwenden (ca. 200 bis 300 gr). Durch die besondere Webart und die Gleichmäßigkeit eines solchen Gewebes wird die Vorbereitung der Lackierarbeiten erleichtert.

WAHL DES HARZES

Vorteile des Polyester-Harzes:

- kürzere Härtingszeit
- niedrigerer Preis

Vorteil des Epoxid-Harzes:

- bessere Haftung und bessere mechanische Eigenschaften

ACHTUNG:

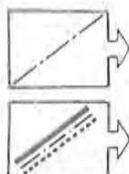
DIE AUS LOW-PROFIL-HARZ BESTEHENDEN TEILE (siehe Explosionszeichnung) müssen dann mit EPOXID-Harz ausgebessert werden, wenn sie RISSE, LÖCHER ODER KLEINE BRUCHSTELLEN aufweisen.

Teile mit größeren Schäden müssen AUF JEDEN FALL ausgetauscht werden.

VORBEREITENDE ARBEITEN - DOSIERUNG DES HARZES

	POLYESTER-HARZ	EPOXID-HARZ
<p>Dosierung für 100 ml (0,1 l)</p>		
<p>Füllstoffe des Harzes</p>	<p>Je nach Art der durchzuführenden Ausbesserung kurze Glasfasern oder Silikatpulver bei der Endfertigung verwenden.</p> <p>Die Überbrückungsstücke müssen mit Harzen geklebt werden, die mit kurzen Glasfasern verstärkt sind (um zu vermeiden, daß das Harz verläuft).</p>	
<p>Arbeitstemperatur</p>	<p>Diese Harze dürfen nicht unter 15°C bearbeitet werden.</p> <p>WICHTIGER HINWEIS:</p> <p>Bei gleicher Dosierung und Temperatur ist die Härtingszeit um so kürzer, je größer die vorbereitete Harzmenge ist.</p>	
<p>Härtingszeit bei 20°C</p>	<p>POLYESTER 1 h 30 mm</p>	<p>EPOXYD 5 h 00</p>
<p>Beschleunigung der Härting</p>	<ul style="list-style-type: none"> - entweder im Trockenschrank - oder mittels des fahrbaren Infrarotstrahlers (Mindestabstand der Reparaturstelle: 0,70 m) <p>15 BIS 20 MINUTEN WARTEN, BEVOR DIE REPARATURSTELLE EINER TEMPERATUR VON HÖCHSTENS 60C AUSGESETZT WIRD.</p>	

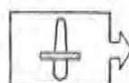
ERLÄUTERUNG DER IN DEN BENUTZERANLEITUNGEN DER REPARATURSÄTZE VERWENDETEN SYMBOLE



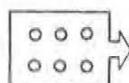
Sägen

Sägen übereinander-
gelagerter Teile

Die Schnittlinien mit Hilfe von Klebeband
kennzeichnen.



LÖCHER (5 mm Ø) durch
NIETE bohren.



LÖCHER von 5 mm Ø alle
40 mm durch
ÜBERBRÜCKUNGSSTÜCK
E bohren.

DIESE ARBEITEN ERMÖGLICHEN EIN
KORREKTES KLEBEN DER TEILE.



DAS TEIL VON DER STRUKTUR ABTRENNEN.

Die Klebestellen mit Hilfe eines Industrie-
Föhnes erwärmen.
Die Spachtelmasse mit Hilfe eines scharf
geschliffenen Spachtels entfernen.
Reinigen.



ZUSCHNEIDEN DES
ÜBERBRÜCKUNGSSTÜCKES

Ein oder mehrere Überbrückungsstücke aus
den Resten des Neuteiles oder den nicht
beschädigten Resten des auszubessernden
Teiles ausschneiden. Die Form dieser
Überbrückungsstücke muß der des
auszubessernden Teiles möglichst ähnlich
sein.

Keine Überbrückungsstücke an gekrümmten
Stellen anbringen.



ABSCHLEIFEN - ENTFETTEN DER
KLEBESTELLEN

Mittels einer Schleifscheibe abschleifen.
Mit Hilfe von DEROCHIM P42 entfetten.

DAS ÜBERBRÜCKUNGSSTÜCK AUFLEGEN

– Die Teile in die richtige Stellung bringen
und das Überbrückungsstück mit Hilfe von
Blehschrauben von 10 bis 15 mm Länge
befestigen.



– Die Schrauben wieder entfernen.



DICHTUNGSMASSE RAUPENFÖRMIG
AUFTRAGEN

Zuvor die verzinkte Unterlage entfetten.



DIE HARZMASSE VORBEREITEN

Das Harz je nachdem dosieren und die
Füllstoffe zugeben.



VERNIETEN

DIE TEILE IN DIE RICHTIGE STELLUNG
BRINGEN



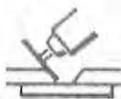
Die Blechplättchen fertigen
e = 1 mm 20 x 100 mm.

Von außen vor allem auf die
beschädigten Bereiche aufsetzen (mit
Blehschrauben befestigen).



BESCHLEUNIGUNG DER VERHÄRTUNG

Entweder im Trockenschrank oder mittels
eines Infrarotstrahlers bei höchsten 60C.
In diesem Fall beträgt der höchstzulässige
Abstand vom Strahler 0,70 m. Die
Reparaturstelle erst nach 15 bis 20
Minuten erwärmen.



ABSCHRÄGEN

Von außen mittels einer Schleifscheibe
abfasen.



DIE ABSCHRÄGUNG FÜLLEN

Dazu mit kurzen Glasfasern oder
Silikatpulver verstärktes Harz verwenden.

WICHTIGER HINWEIS:

Zur Vermeidung von Blasenbildung das
Reparaturmittel gut
"zusammendrücken".



GLÄTTEN DER OBERFLÄCHE:

1ter Durchgang
Mit Schleifklotz oder einem
Schwingschleifer P80 bis P180.



AUFBRINGEN DER SPACHELMASSSE

Polyester-Füller verwenden.
Die Löcher ausfüllen und die
Endfertigungsarbeiten durchführen.



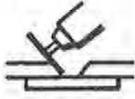
GLÄTTEN DER OBERFLÄCHE

2ter Durchgang : P 180 bis P280.
Endfertigung : P 280 bis P600.

KUNSTSTOFF-REPARATURSATZ NR. 1: RISSE

Definition: feine Bruchstelle an der Oberfläche des Schichtpreßstoffes.

A : VORBEREITUNG



- Den Riß über die ganze Länge anschleifen.
- Die Reparaturstelle ringsum auf einer Breite von 20 bis 30 mm abschrägen.



- Die Lackierung um die Abschrägung herum mit einer Schleifscheibe abschleifen.
- Entfetten.

B : AUSBESSERUNG



- Die Harzmasse vorbereiten.
- Mit einem Pinsel Harz auf die Abschrägung auftragen.



- Silikatpulver hinzufügen.
- Die Harz-Silikat-Mischung in die Abschrägung bringen.



- Nach 15 Minuten die Härtung mit Hilfe eines Infrarot-Strahlers, der in einer Entfernung von mindestens 0,7 m aufgestellt wird, beschleunigen.
- Die Oberfläche glätten bzw. schleifen.

C : ENDFERTIGUNG



- Den Polyester-Füller auftragen.

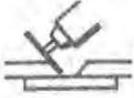


- Wenn dieser getrocknet ist, die Oberfläche glätten.

KUNSTSTOFF-REPARATURSATZ NR. 2: LÖCHER

Definition: durchgehendes Loch mit einem Durchmesser von höchstens 60 mm.

A : VORBEREITUNG



- Mit einer Schleifscheibe abschleifen, um saubere Lochränder zu erzielen.
- Die Lochränder ringsum über eine Breite von 30 bis 40 mm abschrägen.

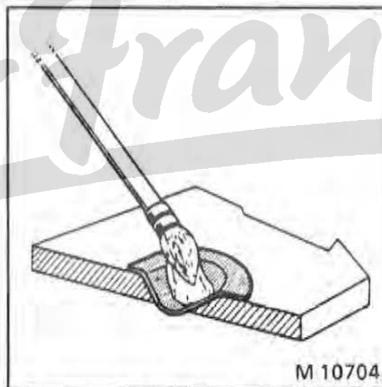


- Den Lack um die abgeschrägte Fläche herum mit einer Schleifscheibe abschleifen.
- Entfetten.

B : AUSBESSERUNG



- Die Harzmasse vorbereiten.
- Mit einem Pinsel Harz auf die Abschrägung auftragen.
- Ein Stück Fasermatte über die Abschrägung legen; die Fasermatte soll dabei eine Art Tasche bilden.



- Die Fasermatte mit Harz bestreichen; in die richtige Stellung bringen; härten lassen (gegebenenfalls mit Hilfe eines Infrarot- Strahlers beschleunigen).
- Erneut Harzmasse vorbereiten.
- Das Harz mit kurzen Glasfasern verstärken.
- Die Fasermattentasche mit der Harz-Glasfaser-Mischung füllen; härten lassen (gegebenenfalls mit Hilfe eines Infrarot-Strahlers beschleunigen).
- Die Oberfläche glätten bzw. schleifen.



C : ENDFERTIGUNG



- Den Polyester-Füller auftragen.

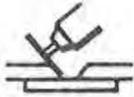


- Ist dieser getrocknet, erneut die Oberfläche glätten.

KUNSTSTOFF-REPARATURSATZ NR. 3: BRUCHSTELLE

Definition: einzelne durchgehende Bruchstelle von höchstens 150 mm Länge (der Schichtpreßstoff ist in 2 Teile zerbrochen)

A : VORBEREITUNG



- Mit einer Schleifscheibe anschleifen, damit saubere Ränder an der Bruchstelle entstehen; die beiden Hälften des zerbrochenen Teiles auseinanderschieben, so daß ein 10 mm breiter Spalt entsteht.



- Zum Fixieren der Teile Blechstreifen anbringen.
- Die Ränder der Bruchstelle über eine Breite von 30 bis 40 mm abschrägen

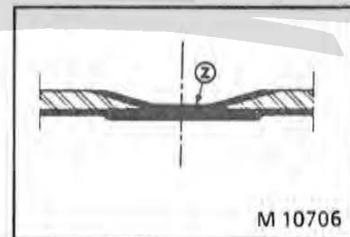
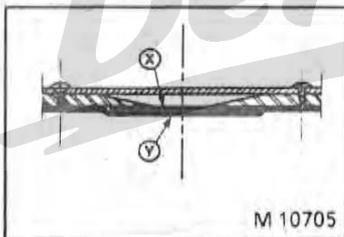


- Den Lack um die Abschrägung herum mit einer Schleifscheibe abschleifen.
- Die Ränder der Bruchstelle über eine Breite von 100 mm von innen anschleifen.
- Auf beiden Seiten entfetten.

B : AUSBESSERUNG



- Die Harzmasse vorbereiten.
- Die äußere und innere Abschrägung mit Hilfe eines Pinsels mit Harz tränken.



2 Glasfasermatten von gleicher Länge wie die Bruchstelle ausschneiden.

- ⊗ 1te Matte: 50 mm breit
- ⊙ 2te Matte: 100 mm breit

Die Glasfasermatten mit Harz tränken und von innen anbringen; härten lassen (gegebenenfalls beschleunigen).

Die Blechstreifen entfernen.

Eine Glasfasermatte ⊙ aus schneiden und auf die Abschrägung auflegen; mit Harz tränken und anbringen; dabei vermeiden, daß sich Blasen an den Verbindungsstellen bilden.



- Die Harzmasse mit Glasfasern verstärken.
- Die Harz-Glasfaser-Mischung in die Abschrägung bringen; härten lassen (gegebenenfalls beschleunigen).
- Die Oberfläche glätten bzw. schleifen.

B : ENDFERTIGUNG



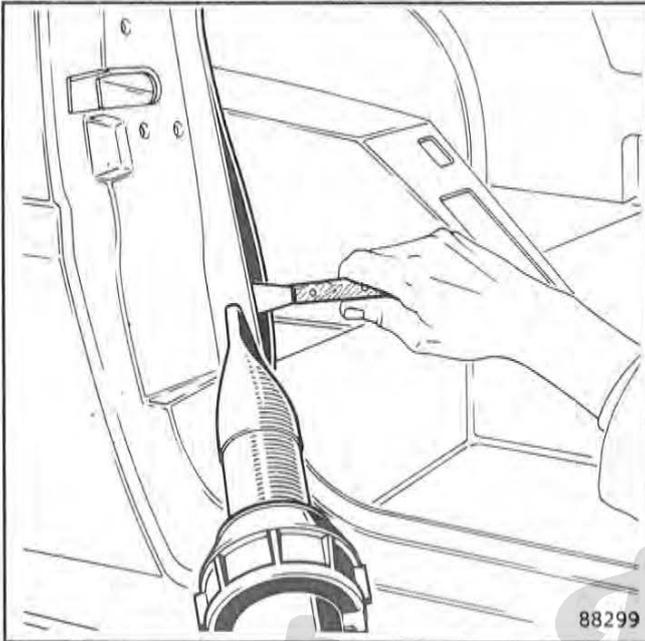
Den Polyester-Füller auftragen.



- Wenn dieser getrocknet ist, die Oberfläche erneut glätten

KUNSTSTOFF-REPARATURSATZ NR. 4: TEILWEISER AUSTAUSCH EINES ELEMENTES

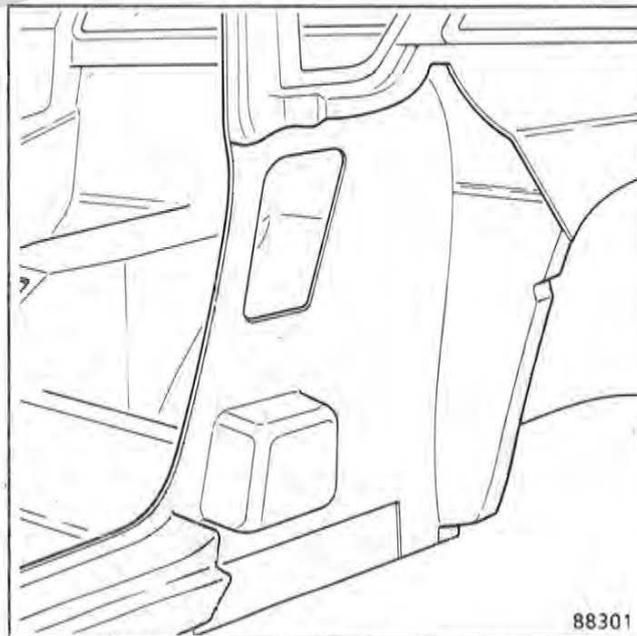
Definition: Teilweiser Austausch eines Elementes aus Schichtpreßstoff. Das neue Teil wird aus einem Ersatzteil ausgeschnitten.



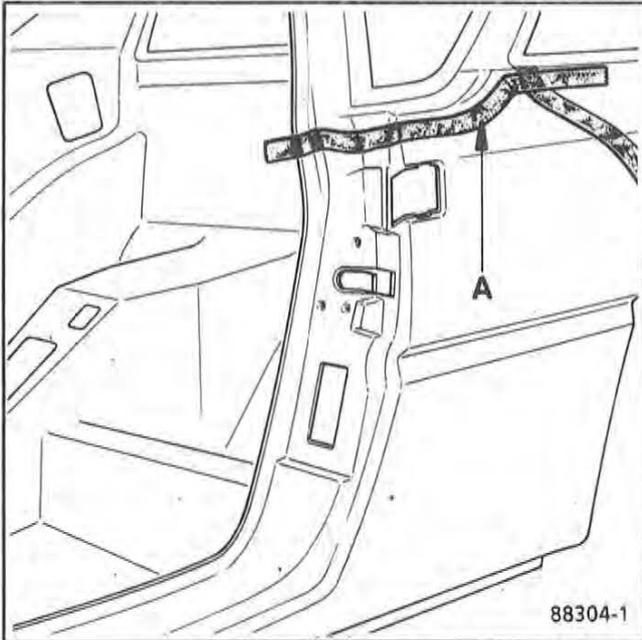
Eine Stelle des geklebten Bereiches erwärmen; dort mit Hilfe eines kleinen Messers Kleber und Teil voneinander trennen.



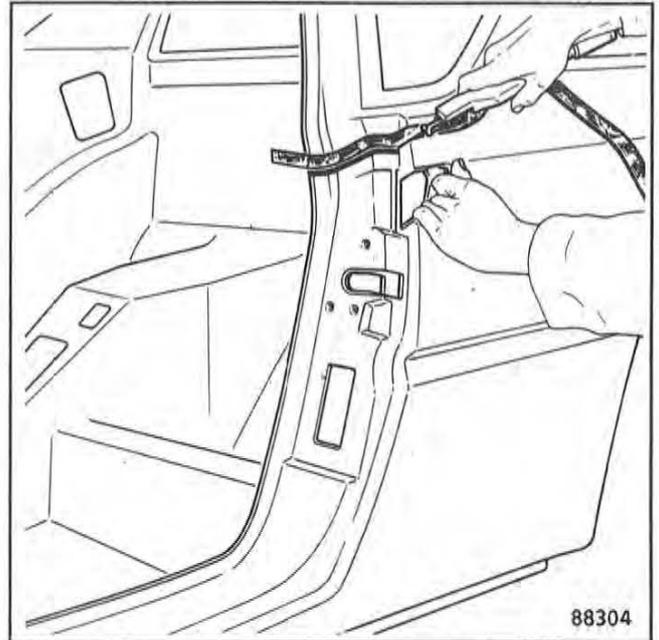
Das beschädigte Teil erwärmen und nach und nach mit Hilfe eines Werkzeuges eigener Herstellung, das wie ein Hebel angesetzt wird, lösen.



Nach Ausbau des beschädigten Teiles die Kleberreste von den Verbindungsstellen abkratzen.

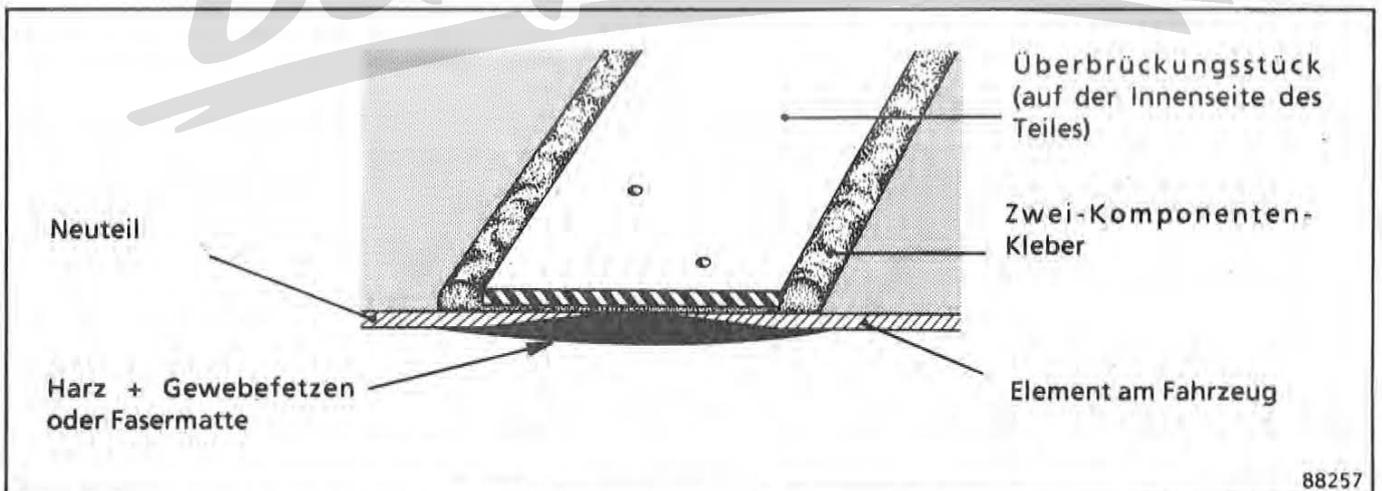


Klebeband zur Kennzeichnung der Schnittlinien (A) verwenden.

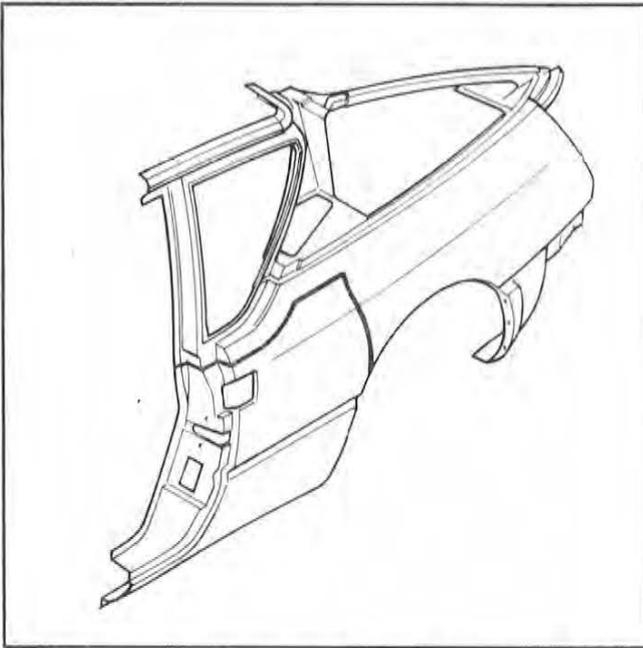


Das Teil mit Hilfe einer Stichsäge mit diamantpulver beschichteter Klinge abtrennen.

NOTA : Die Schnittlinie wird so gewählt, daß das Überbrückungsstück leicht angebracht und mit Zwei-Komponenten-Kleber geklebt werden kann. (siehe Zuschneiden des Neuteiles).



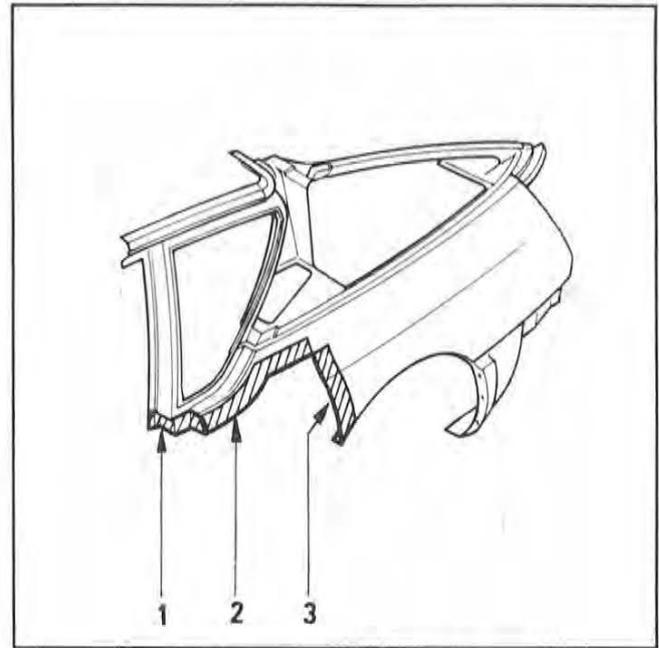
Das Überbrückungsstück wird aus dem Neuteil zugeschnitten und zwar in der Nähe der Stelle, an der das zur Ausbesserung benötigte Teil ausgeschnitten wurde. Es darf höchstens 60 mm breit sein, damit es in etwa die gleiche Form wie das Reparaturteil beibehält.



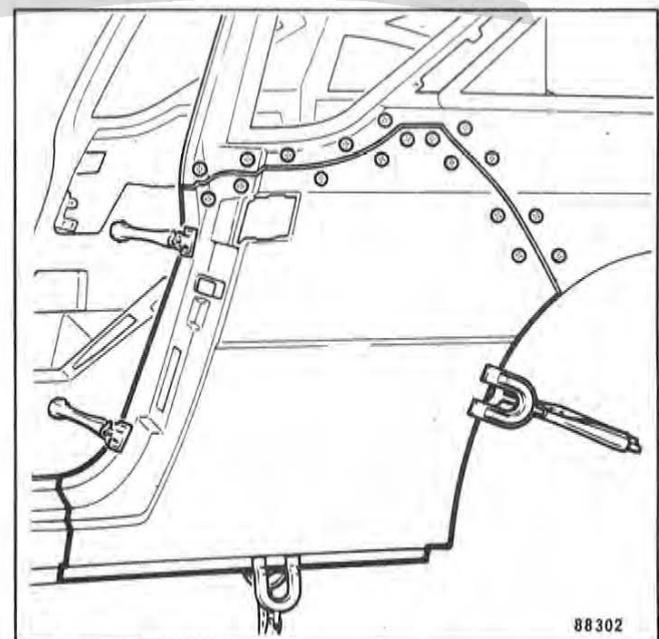
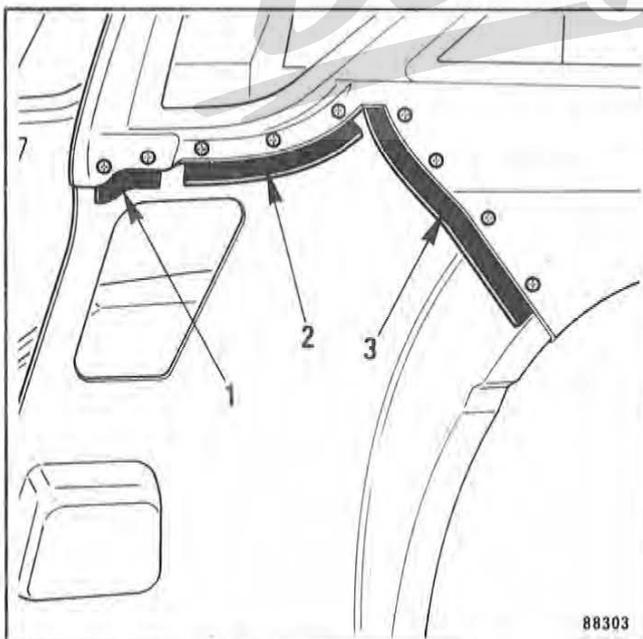
Die benötigte Partie aus dem Neuteil in der richtigen Größe zuschneiden.

Werkzeug:

Stichsäge mit diamantpulverbeschichteter Klinge.



Aus den Resten ein Überbrückungsband ausschneiden. Dieses in 3 Teile schneiden.



Die Teile 1 und 3 an den Enden um jeweils 20 mm kürzen, damit die Überbrückungsbänder in den Ecken nicht überlappen.

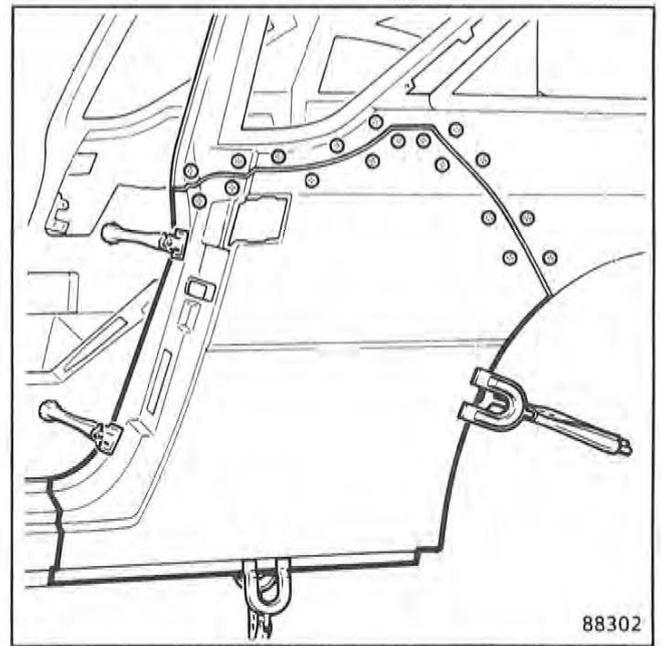
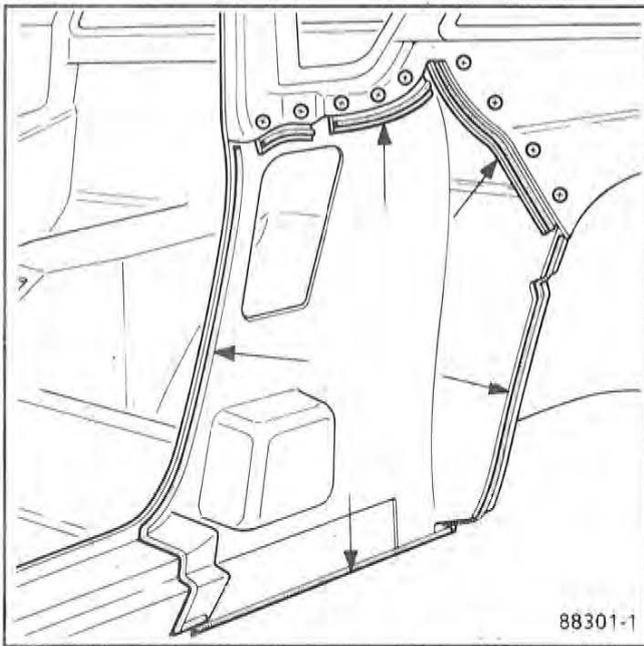
Die Überbrückungsbänder provisorisch mit Blechschrauben (ca. 4,5 mm) am Fahrzeug befestigen.

Das Neuteil ansetzen und mit Klemmzangen fixieren.

Die Funktionsspiele überprüfen.

Löcher in 3 mm Abstand durch Neuteil und Überbrückungsbänder bohren. Alle Teile dann wieder entfernen.

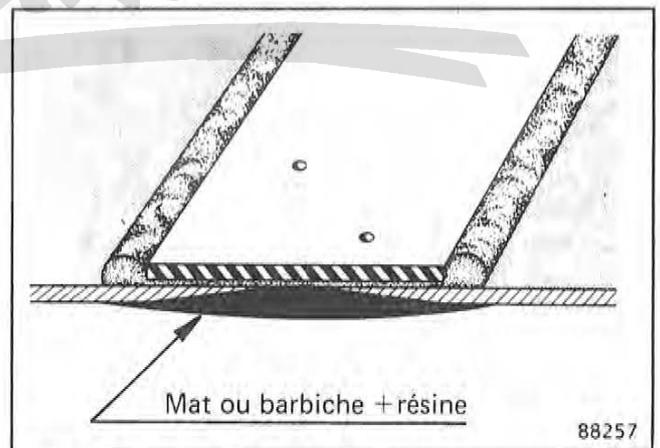
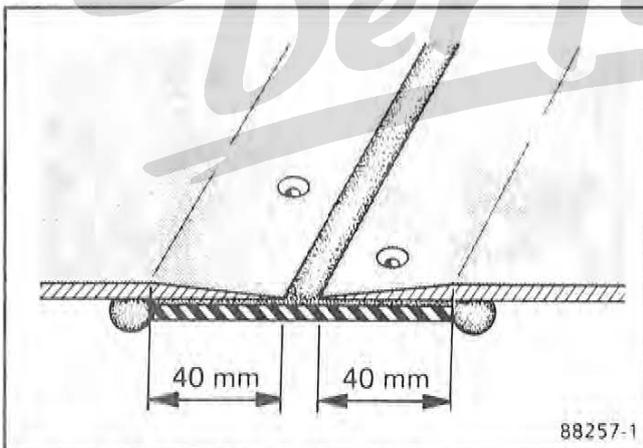
Die Klebestellen mit Schleifpapier (Körnung P36) schleifen.



Die Verbindungsstellen mit Azeton entfetten.

Kleber auf einer Hälfte der Überbrückungsbänder aufbringen und diese mit Blechschrauben am Fahrzeug befestigen

Die zweite Hälfte der Überbrückungsbänder sowie die Verbindungsstellen mit Kleber bestreichen. Dann das Neuteil ansetzen und mit Blechschrauben und Klemmzangen fixieren, während der Kleber härtet. Kleberüberschüsse entfernen; die Polymerisation beginnt nach 30 Minuten.



Die Schrauben entfernen und die Bohrungen auf einen Durchmesser von 5 mm versenken.

Eine Abschrägung von 40 mm mittels Schleifscheibe (KÖRNUNG P24) an folgenden Verbindungsstellen vornehmen:

- Seitenteil/Seitenteil
- Seitenteil/Einstiegsschweller.

Die abgeschrägten Bereiche entfetten.

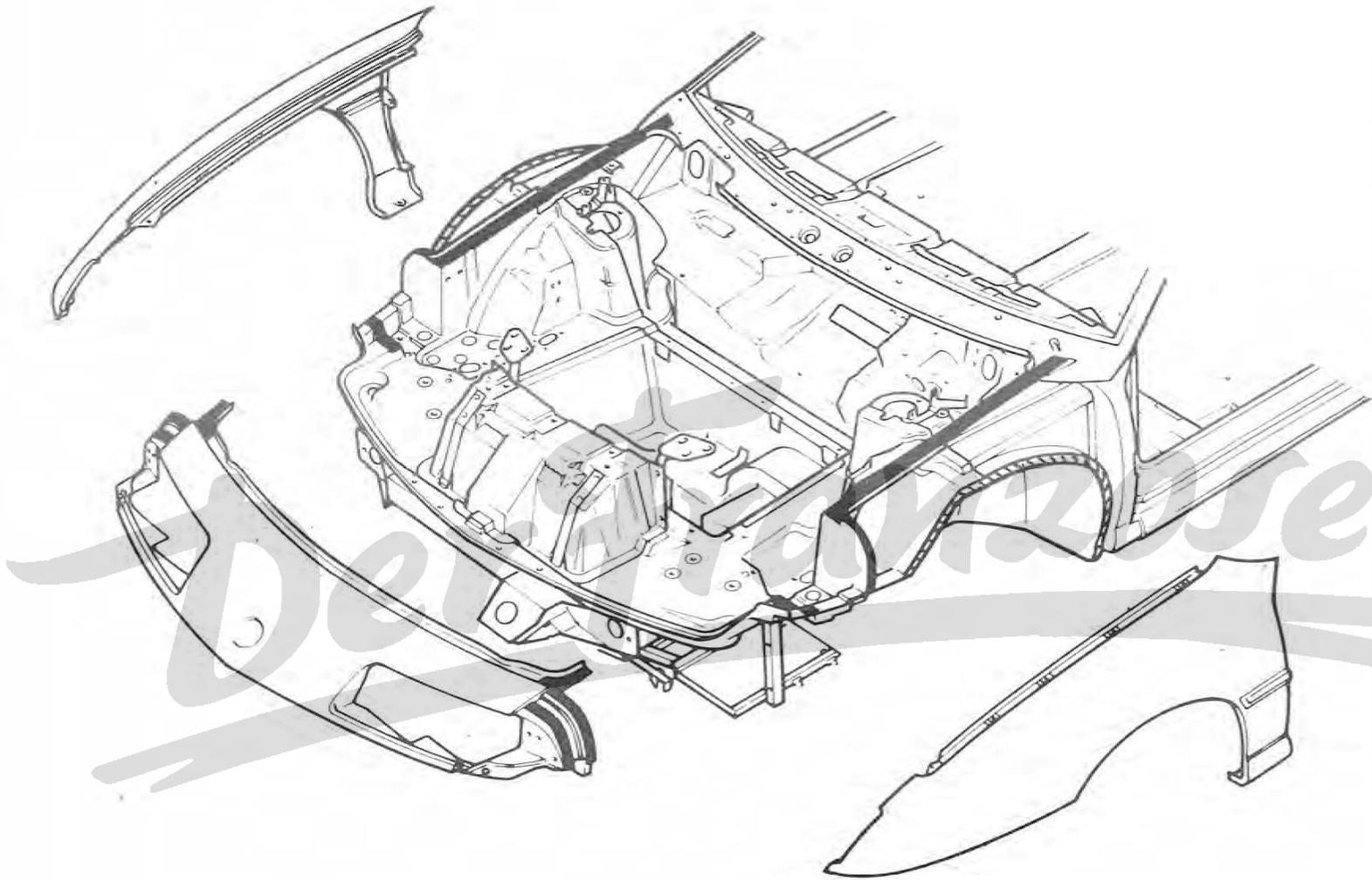
Die Harzmasse und die Mattenfetzen vorbereiten.

Die Mischung Mattenfetzen + Harz so in die abgeschrägten Bereiche einbringen, daß die Masse übersteht.

Warten, bis die Masse durchgehärtet ist und dann die Verbindungsnahte mittels der Schleifscheibe (Körnung P24) und danach mit Schleifpapier (Körnung P60) glätten.

Zur Endfertigung Polyester-Füller aufbringen.

Den Polyester-Füller mit Hilfe von Schleifpapier (Körnung P60), Schleifklotz oder Schwingschleifer glätten.



- offenporiger selbstklebender Schaumstoff
- ▨ Dichtlippen

Diese Arbeit wird auf der Kontroll- und Richtbank durchgeführt. Die Vorbereitung der Kontroll- und Richtbank ist in Kapitel **40** beschrieben.

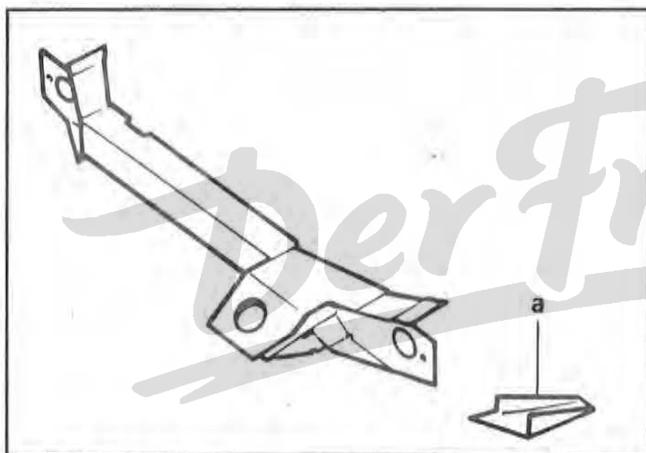
ZUSAMMENSETZUNG DER VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILE

Das Teil wird komplett geliefert und besteht aus den folgenden Elementen:

- Obere Vordertraverse
- Traversenabdeckung
- Träger der Abschleppstange
- Abdeckung des Trägers
- Vordere Platten zur Befestigung der Dämpfer des Stoßfängers

Teile, die zusätzlich bestellt werden müssen:

- Verstärkungsstück (a).



1 VERBINDUNG MIT DEN OBEREN LÄNGSTRÄGERN VORNE

Blechstärke (in mm):

Platte der oberen Vordertraverse	: 2
Obere Längsträger vorne	: 1,5
Verstärkungsstück	: 1,5

Lösen:

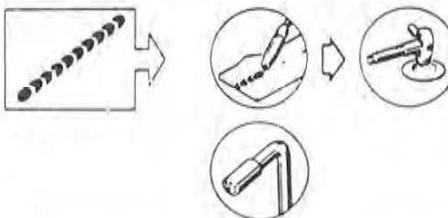
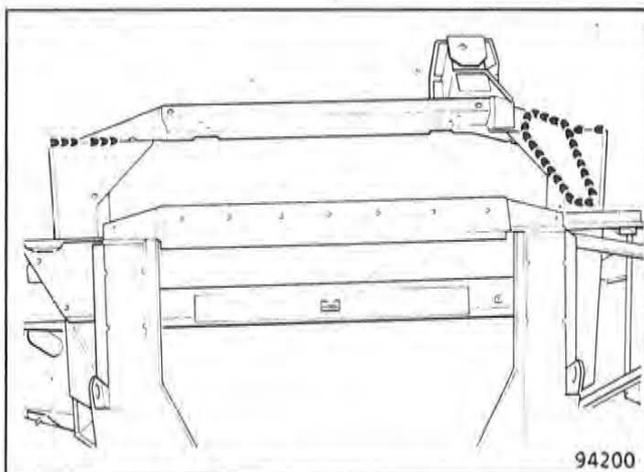
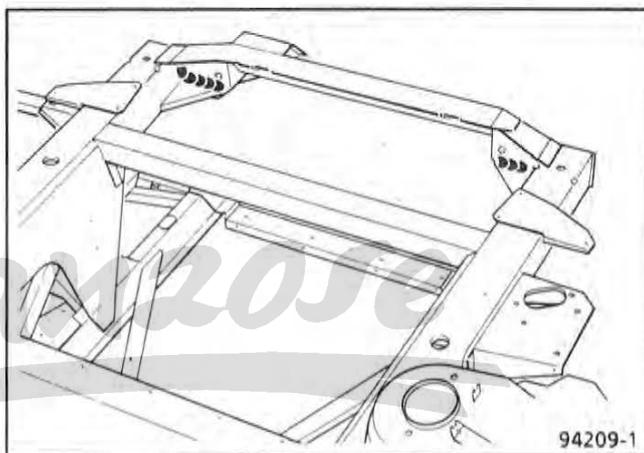
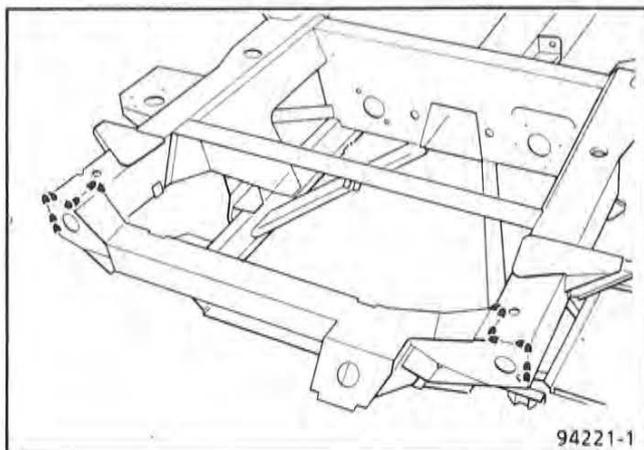


22 Schweißnähte von 20 mm Länge (11 mm an jedem Ende) im Schutzgas-Schweißverfahren anlegen.

2 Schweißnähte von 100 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen (jeweils 1 Schweißnaht an jedem Ende)

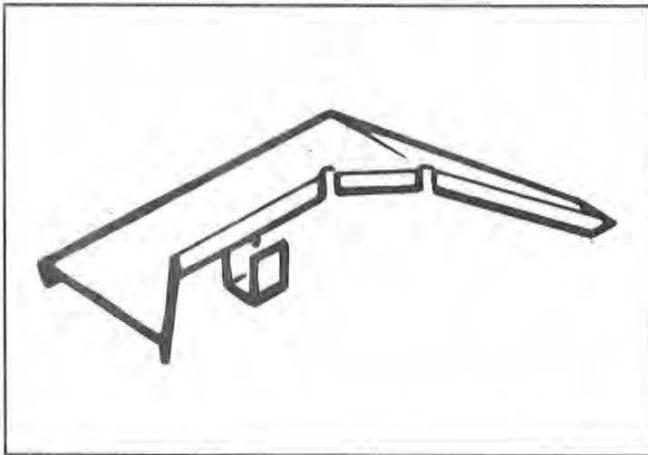
1 Schweißnaht von 500 mm Länge zur Verbindung des Verstärkungsstückes anlegen.

Schweißen:



ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

- Abdeckblech ohne Zusatzteile



1 VERBINDUNG MIT DEM OBEREM LÄNGSTRÄGER VORNE

Blechstärke (in mm):

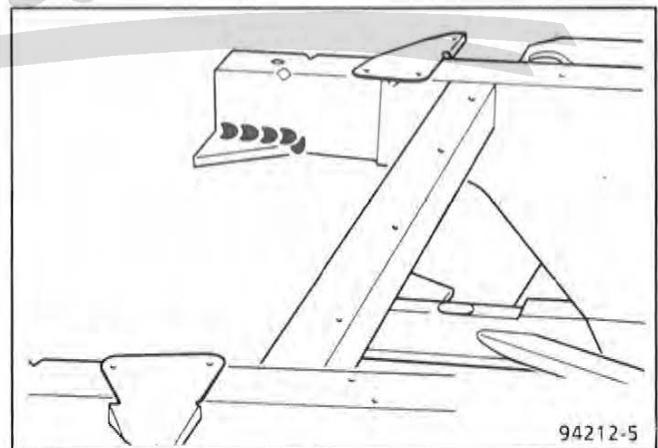
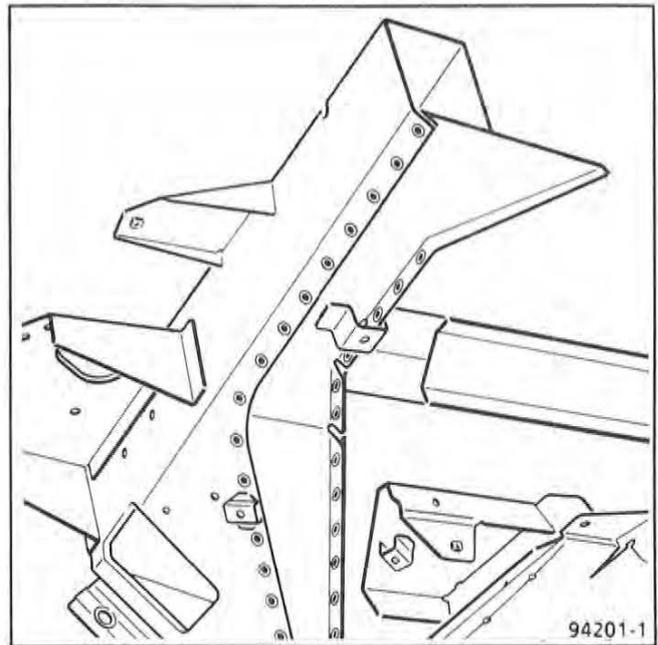
Abdeckblech des oberen Längsträgers vorne : 1,5
 Oberer Längsträger vorne : 1,5

Lösen:



29 Schweißpunkte setzen.
 1 Schweißnaht von 120 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:

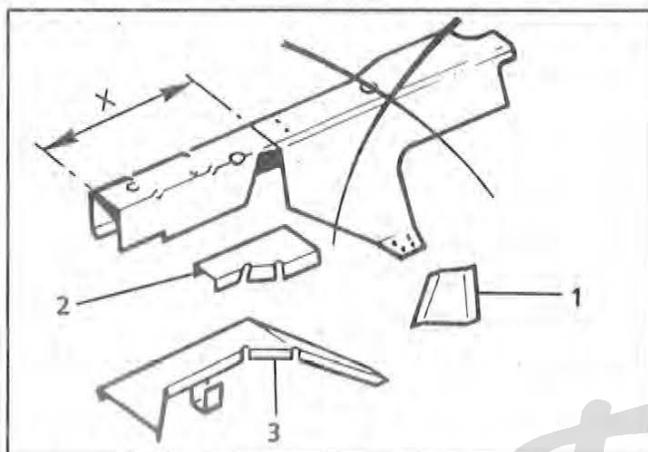


ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

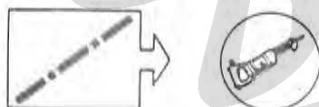
- Teil ohne Zusatzteile

Teile, die zusätzlich bestellt werden müssen:

- 1 - Knotenblech
- 2 - Distanzstück des Längsträgers
- 3 - Abdeckblech des Längsträgers



LÄNGE X = unmittelbar an der hinteren Partie der Aussparung des Längsträgers

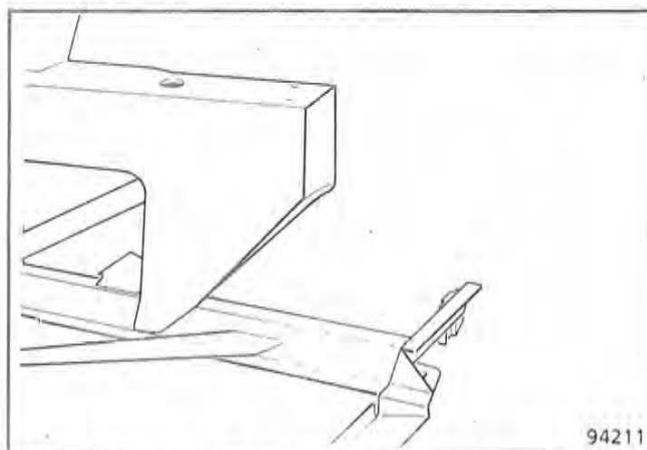


1 ABTRENKEN EINER PARTIE DES LÄNGSTRÄGERS

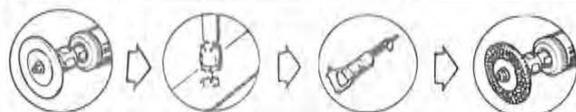
Blechstärke (in mm):

Oberer Längsträger: 1,5

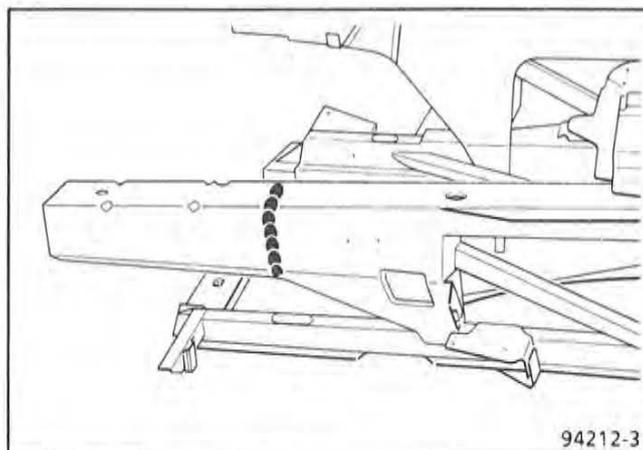
Lösen:



94211



Schweißen:



94212-3



1 Schweißnaht von 200 mm Länge im Ketten-Punkt-Schweißverfahren anlegen.

2 VERBINDUNG MIT DEM KNOTENBLECH

Blechstärke (in mm):

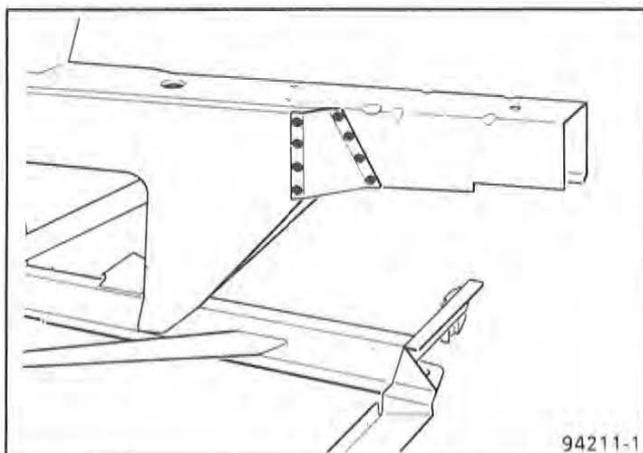
Oberer Längsträger: 1,5

Längsträgerverbindungsstück: 1,5

Lösen:

8 Schweißpunkte im Elektro-Schweißverfahren setzen.

Schweißen:



94211-1



3 VERBINDUNG MIT DEM LÄNGSTRÄGER-DISTANZSTÜCK

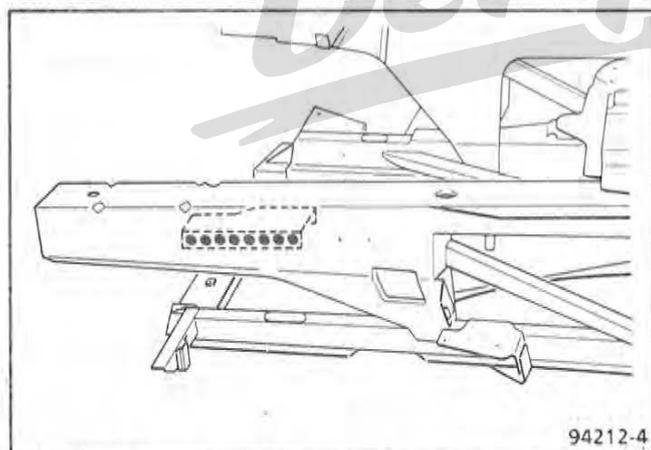
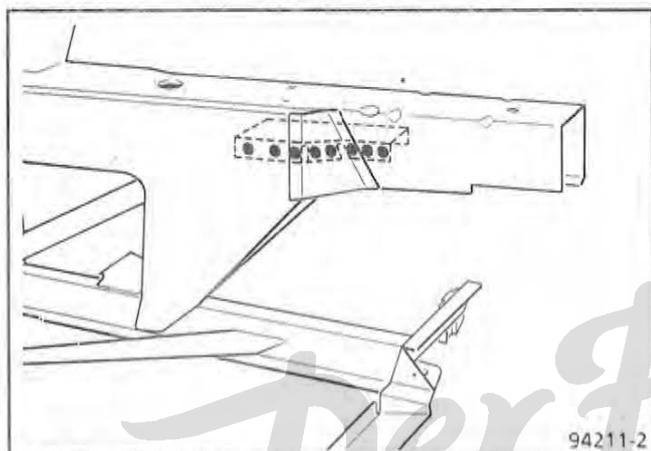
Blechstärke (in mm):

Oberer Längsträger vorne : 1,5
Längsträger-Distanzstück : 1,5

Lösen:

16 Schweißpunkte setzen.

Schweißen:



4 VERBINDUNG MIT DEM LÄNGSTRÄGER-ABDECKBLECH

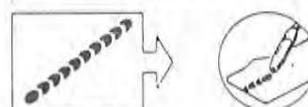
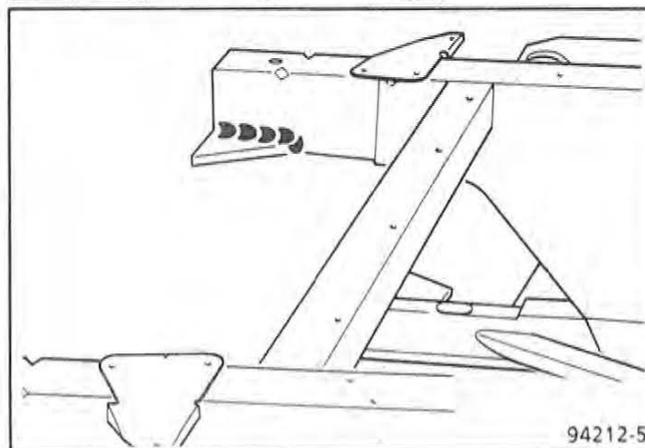
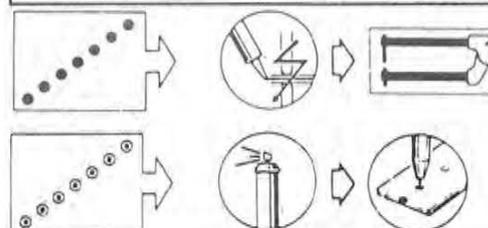
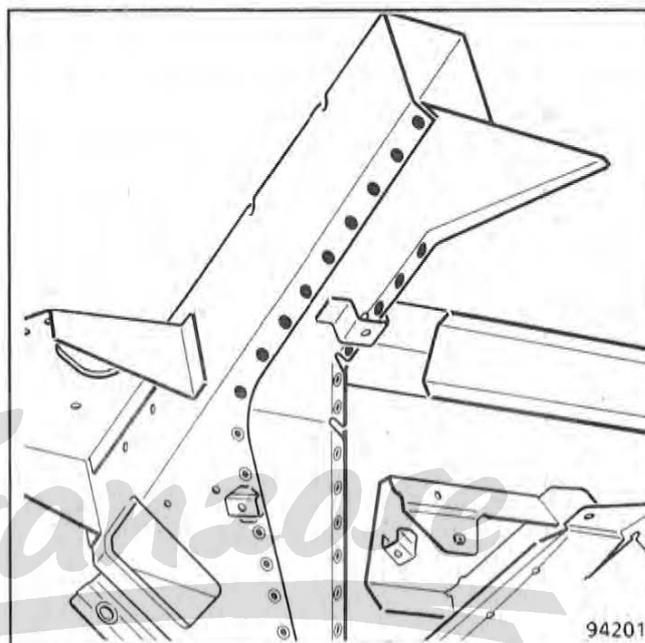
Blechstärke (in mm):

Oberer Längsträger vorne : 1,5
Längsträgerabdeckblech : 1,5

Lösen:

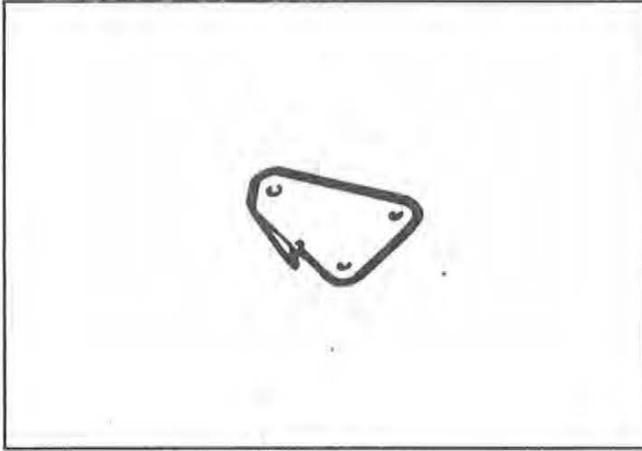
13 Schweißpunkte setzen.
16 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.
1 Schweißnaht von 120 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES:

- Teil ohne Zusatzteile



1 VERBINDUNG MIT DEM OBEREN LÄNGSTRÄGER

Blechstärke (in mm):

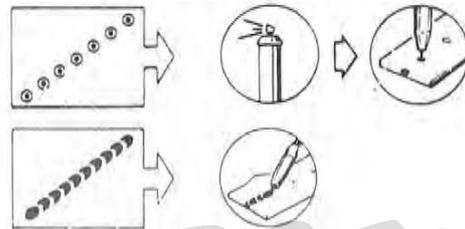
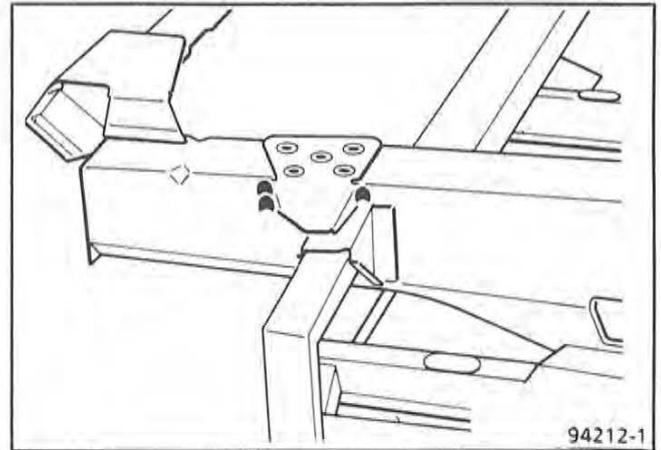
Scheinwerfer-Trägerplatte : 1,5
Oberer Längsträger vorne : 1,5

Lösen:



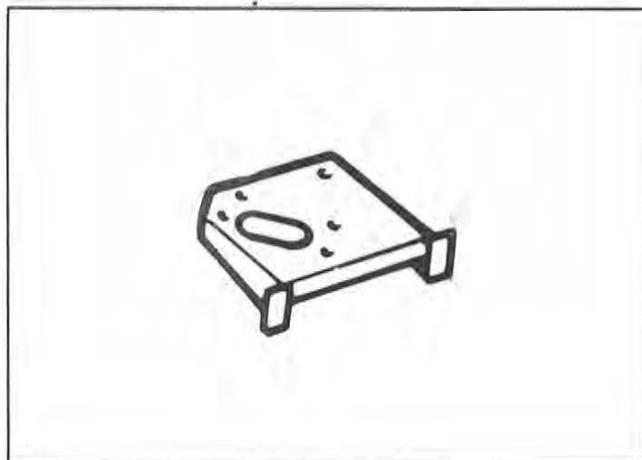
- 5 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.
- 1 Schweißnaht von 20 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.
- 1 Schweißnaht von 10 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

– Teil ohne Zusatzteile



1 VERBINDUNG MIT DEM OBEREN LÄNGSTRÄGER VORNE RECHTS

Blechstärke (in mm):

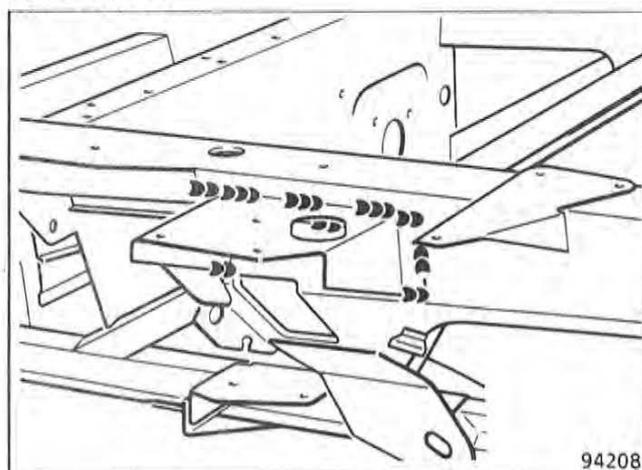
Halterung des Hydraulikaggregates : 2
Oberer Längsträger vorne rechts : 1,5

Lösen:



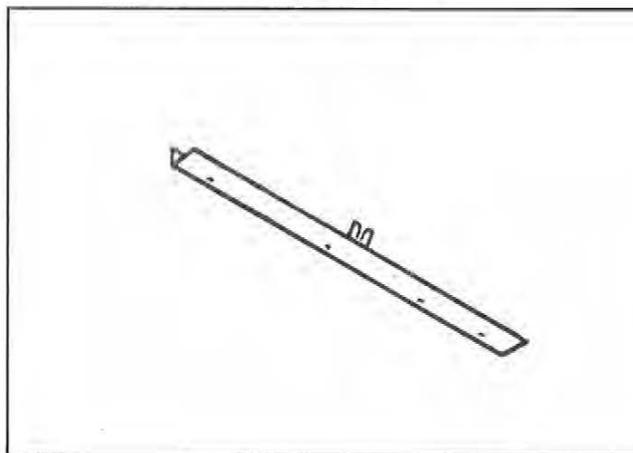
13 Schweißnähte von 20 mm Länge im Schutzgas-
Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES:

- Obere Traverse
- Verstärkung der oberen Traverse
- Oberer Befestigungswinkel für Kühler



1 VERBINDUNG MIT DEN OBEREN LÄNGSTRÄGERN VORNE:

Blechstärke (in mm):

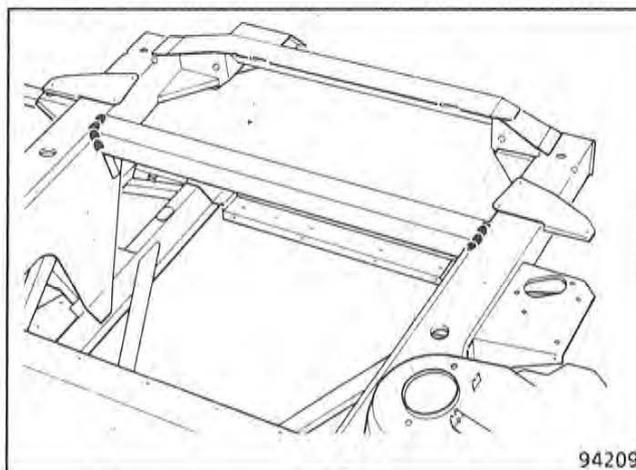
Obere Traverse zur Kühlerbefestigung	: 2
Oberer Längsträger vorne	: 1,5

Lösen:



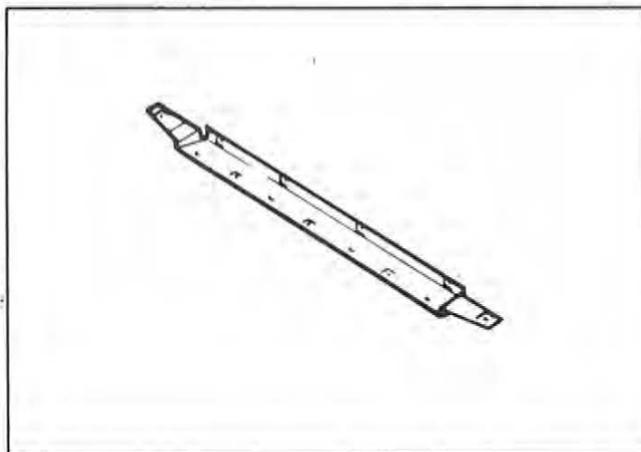
2 Schweißnähte von 100 mm Länge im Schutzgas-
Schweißverfahren MAG anlegen.
(jeweils 1 Schweißnaht an jedem Ende)

Schweißen:



ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

- Teil ohne Zusatzteile



1 VERBINDUNG MIT DEN ENDEN DES UNTEREN LÄNGSTRÄGERS

Blechstärke (in mm):

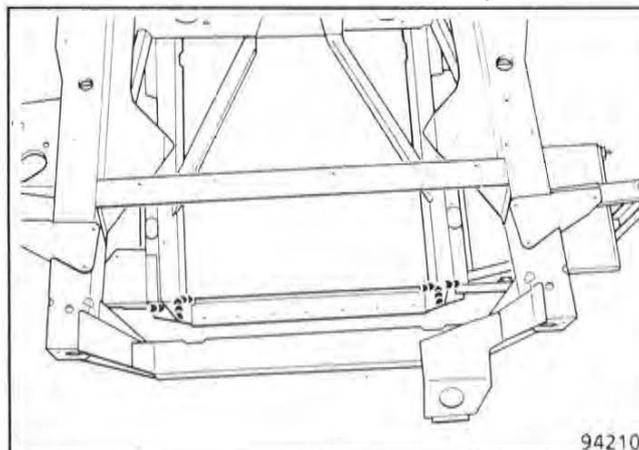
Untere Traverse zur Kühlerbefestigung : 2,5
Unterer Längsträger : 1,5

Lösen:



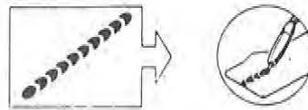
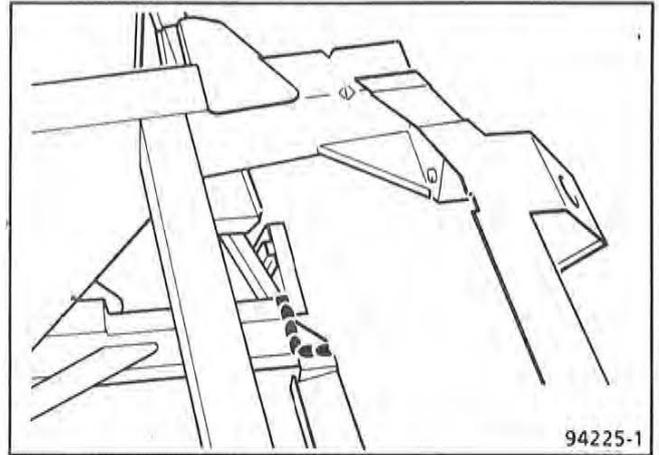
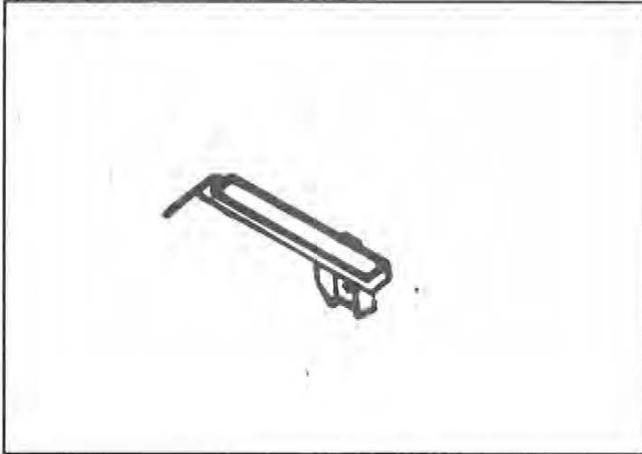
2 Schweißnähte von 60 mm Länge im Schutzgas-
Schweißverfahren MAG anlegen.
2 Schweißnähte von 50 mm Länge im Schutzgas-
Schweißverfahren MAG anlegen.
(jeweils 1 Schweißnaht an jedem Ende)

Schweißen:



ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

- Teil ohne Zusatzteile



1 VERBINDUNG MIT DEM ENDE DES UNTEREN LINKEN LÄNGSTRÄGERS

Blechstärke (in mm):

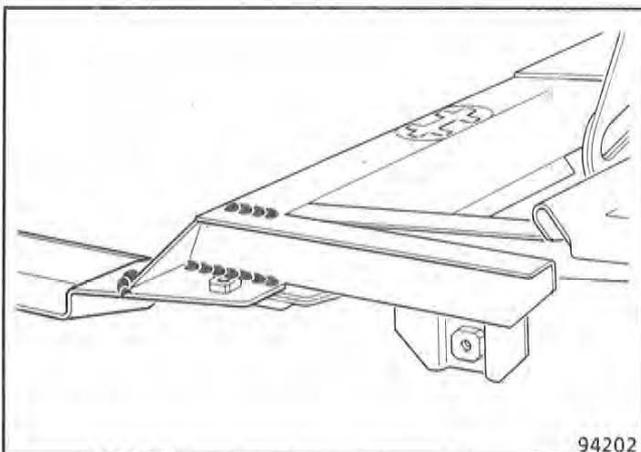
Knotenblech : 1,5
Unterer Längsträger : 1,5

Lösen:



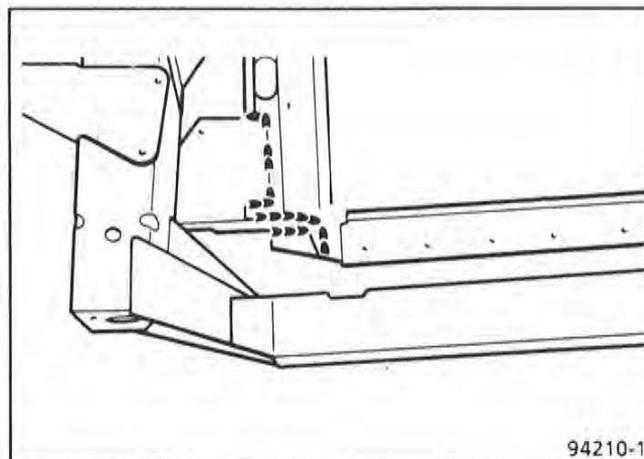
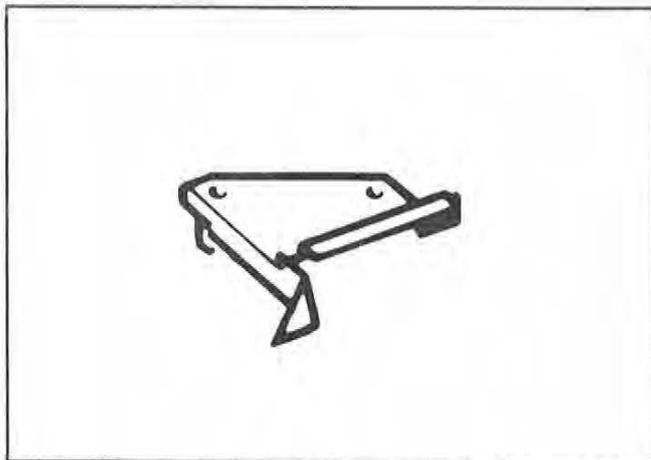
Eine Schweißnaht von 180 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:

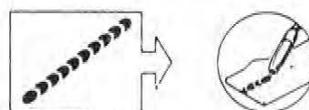


ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

- Teil ohne Zusatzteile



94210-1



1 VERBINDUNG MIT DEM UNTEREN LÄNGSTRÄGER VORNE RECHTS

Blechstärke (in mm):

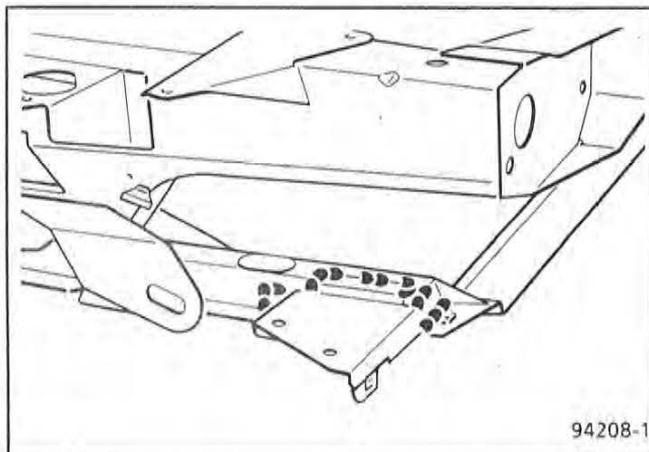
Träger der Servolenkungspumpe : 2,5
Unterer Längsträger vorne rechts : 1,5

Lösen:



9 Schweißnähte von 20 mm Länge und 1 Schweißnaht von 180 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG für die Verbindung mit dem Längsträgerende mit Knotenblech anlegen.

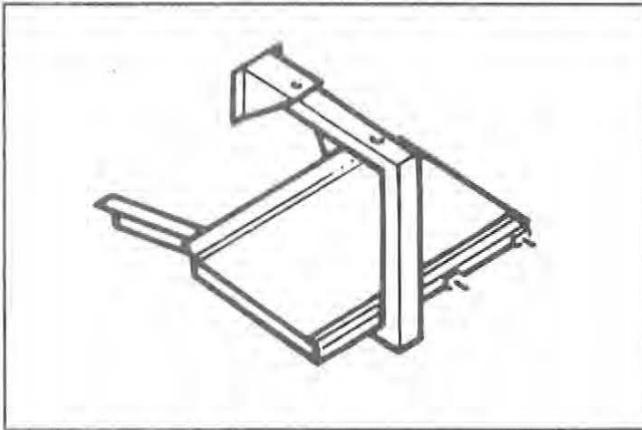
Schweißen:



94208-1

ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

- Batteriebehälter
- Untere Halterung vorne
- Untere Halterung hinten
- Tragarm
- Verstärkung

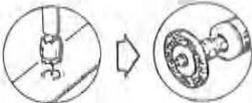


1 VERBINDUNG MIT DEM OBEREN LÄNGSTRÄGER VORNE LINKS

Blechstärke (in mm):

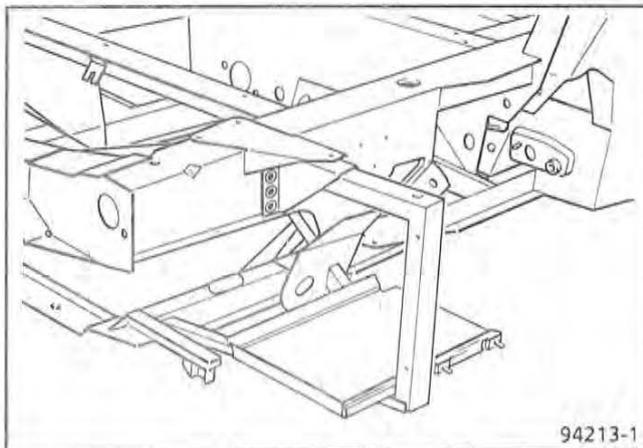
- Verstärkung des Tragarmes : 1
- Oberer Längsträger vorne links : 1,5

Lösen:



6 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.

Schweißen:



2 VERBINDUNG MIT DEM UNTEREN LÄNGSTRÄGER VORNE LINKS UND DEM FAHRZEUG-BEFESTIGUNGSRING

Blechstärke (in mm):

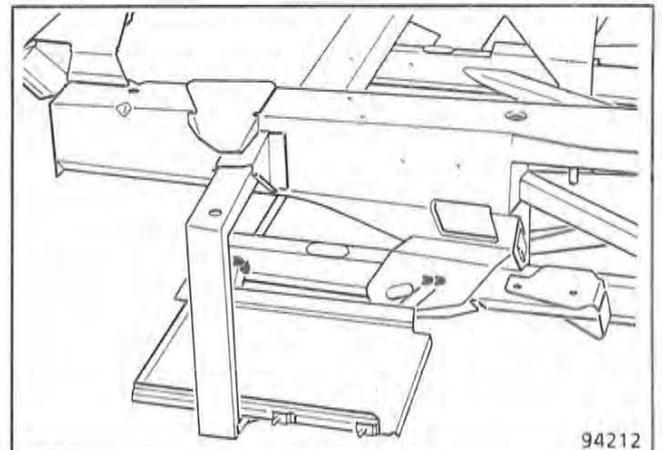
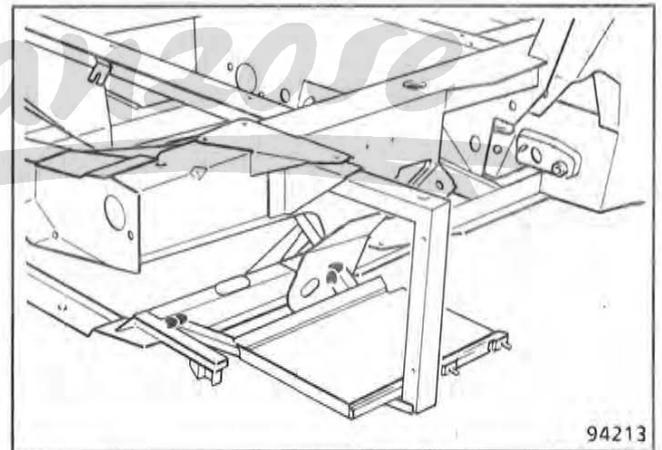
- Untere Halterung vorne : 1,5
- Untere Halterung hinten : 1,5
- Unterer Längsträger vorne : 1,5
- Fahrzeug-Befestigungsring : 2,5

Lösen:



4 Schweißnähte von 30 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:

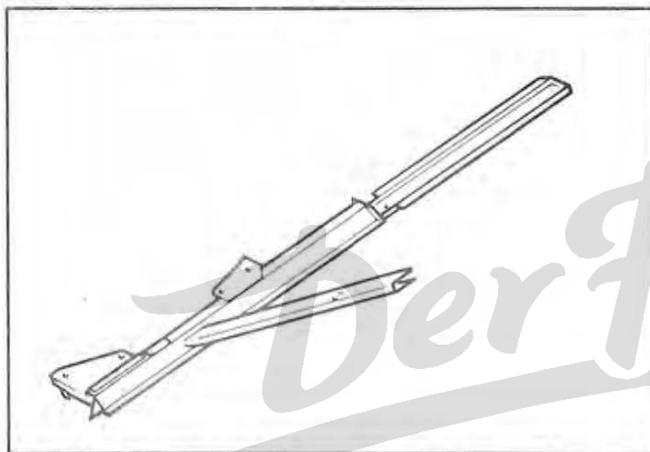


Diese Arbeit wird auf der Kontroll- und Richtbank durchgeführt. Die Vorbereitung der Kontroll- und Richtbank wird in Kapitel **40** beschrieben.

ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

Das zusammengesetzte Teil besteht aus den folgenden Elementen:

- Unterer Längsträger
- Innenblech des unteren Längsträgers
- Abdeckung des unteren Längsträgers
- Untere Traverse
- Vordere Befestigung des unteren Querlenkers
- Trägerplatte der Servolenkung (ausschließlich rechts)



1 VERBINDUNG MIT DER VORDEREN BODENWANNE

Blechstärke (in mm):

Längsträgerabdeckung	: 1,5
Vordere Bodenwanne	: 1

Lösen:

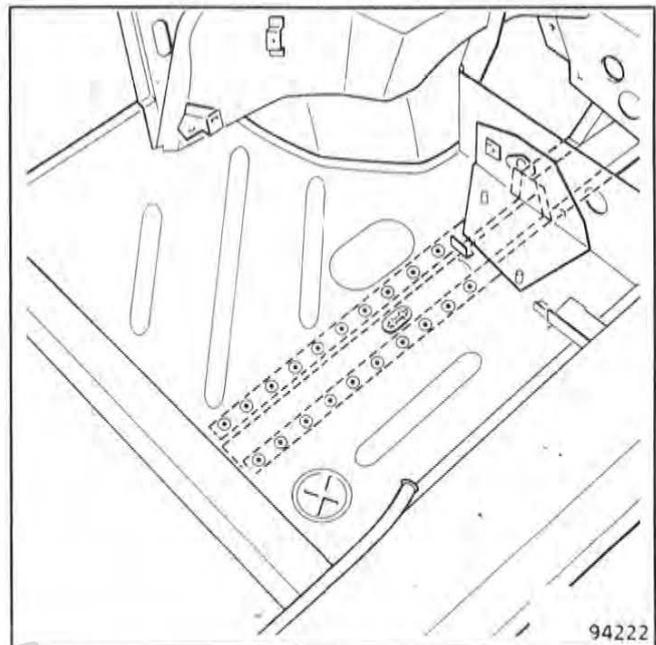


20 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren am unteren Längsträger vorne links setzen.

22 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren am unteren Längsträger vorne rechts setzen.

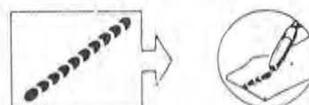
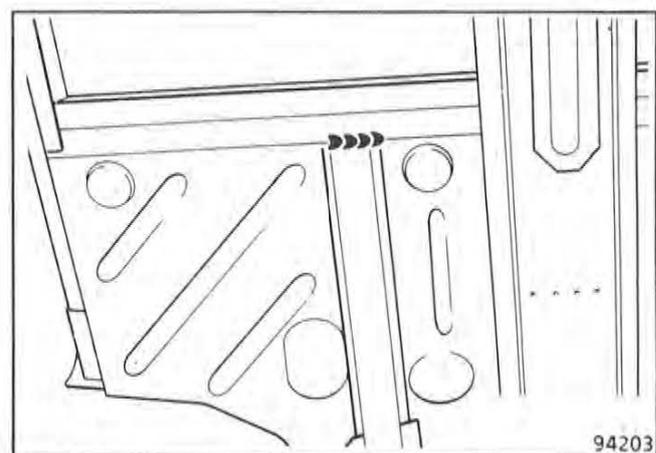
1 Schweißnaht von 60 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



1 Schweißnaht von 60 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



Nach Einspritzen des Korrosionsschutzmittels den länglichen Verschlussstopfen wieder an der Bodenwanne anbringen.

2 VERBINDUNG MIT DER HINTEREN BEFESTIGUNGSEINHEIT DES QUERLENKERS

Blechstärke (in mm):

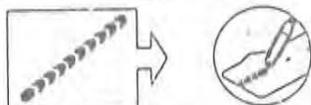
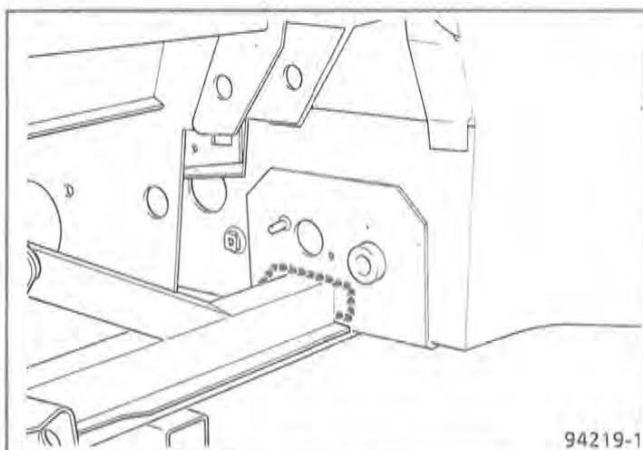
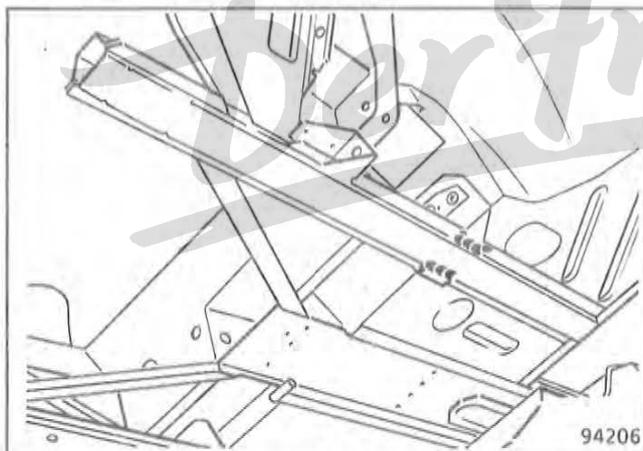
Hintere Befestigungseinheit des Querlenkers: 3
 Unterer Längsträger : 1,5
 Längsträgerabdeckblech : 1,5

Lösen:



Eine Schweißnaht von 450 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG am unteren Längsträger vorne links anlegen.
 Eine Schweißnaht von 280 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG am unteren Längsträger vorne rechts anlegen.

Schweißen:



3 VERBINDUNG MIT DEM VERBINDUNGSELEMENT AM OBEREN LÄNGSTRÄGER UND DER VERSTÄRKUNGSTÜCKHÄLFTE

Blechstärke (in mm):

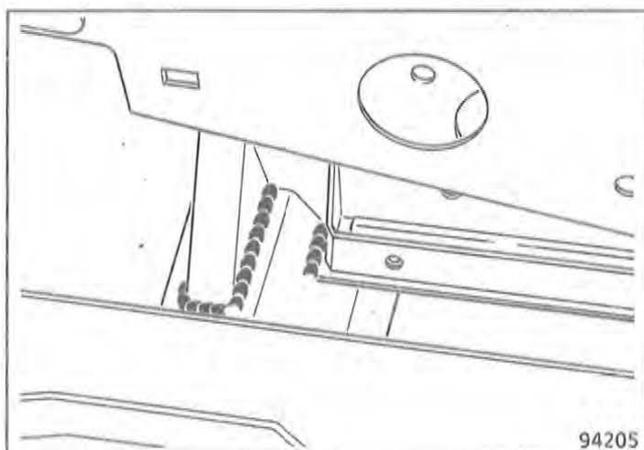
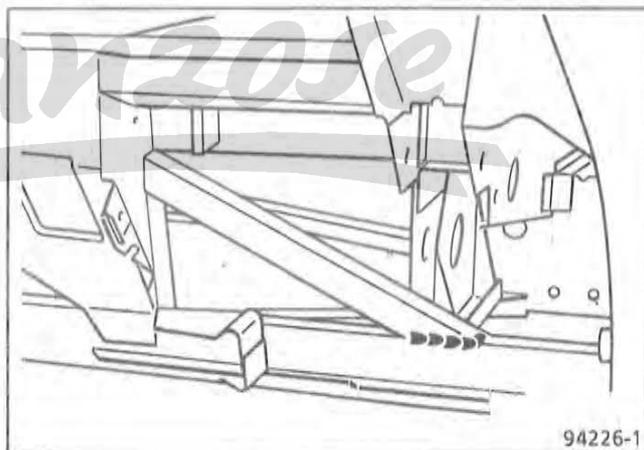
Unterer Längsträger vorne : 1,5
 Verbindungselement am oberen Längsträger : 2
 Verstärkungstückhälfte : 1,5

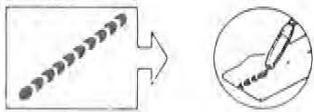
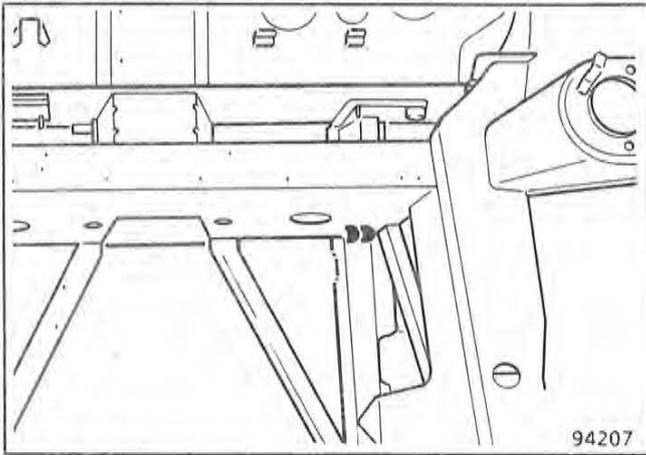
Lösen:



Eine Schweißnaht von 200 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



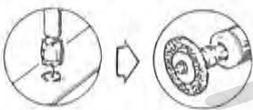


4 VERBINDUNG MIT DEM OBEREN LÄNGSTRÄGER VORNE

Blechstärke (in mm):

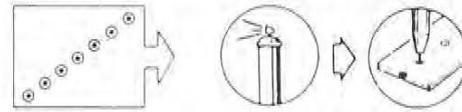
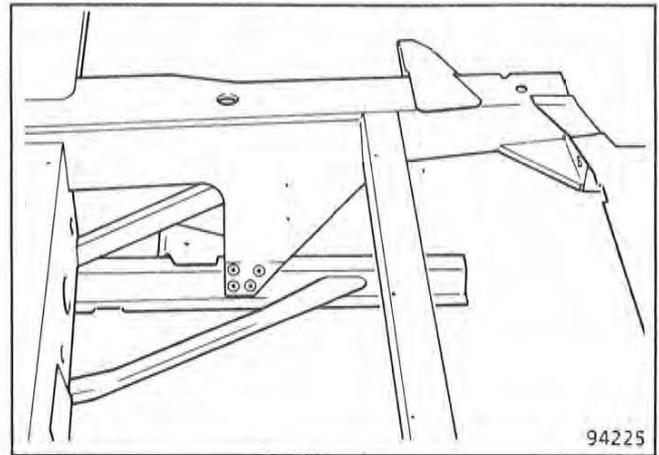
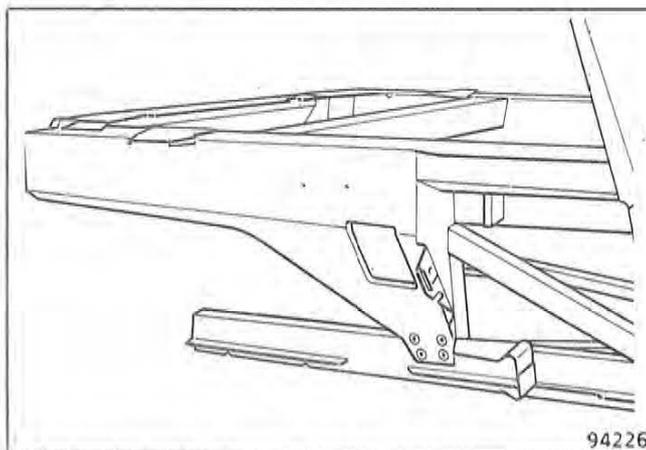
Unterer Längsträger vorne : 1,5
 Oberer Längsträger vorne : 1,5

Lösen:



8 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.

Schweißen:



5 VERBINDUNG MIT DEM ENDE DES MITTELTRÄGERS UND DEM VERSTÄRKUNGSTÜCK

Blechstärke (in mm):

Untere Traverse des unteren Längsträgers:

- Rechts : 2
 - Links : 4

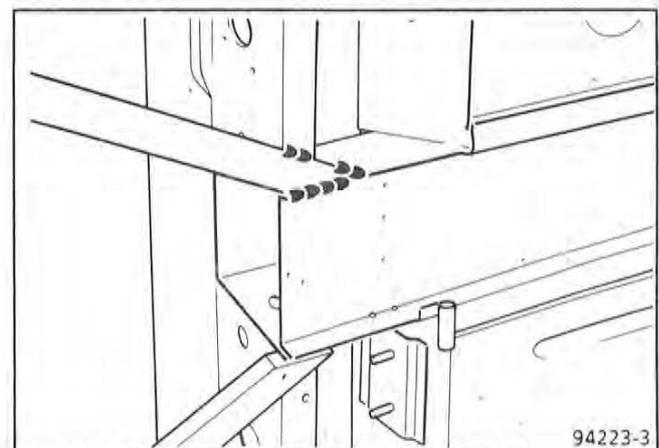
Mittelträger : 1,5

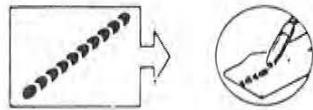
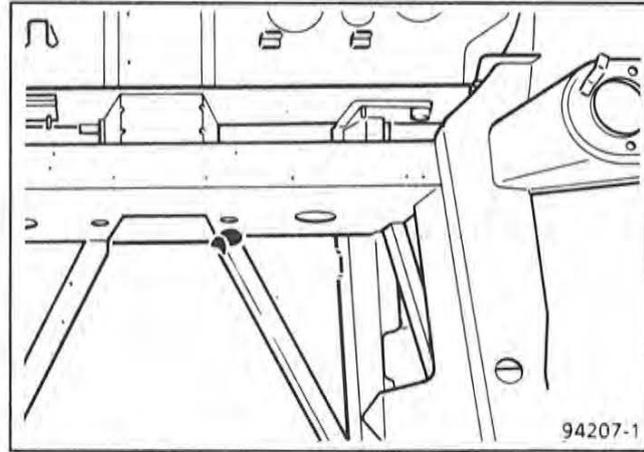
Lösen:



Eine Schweißnaht von 180 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:

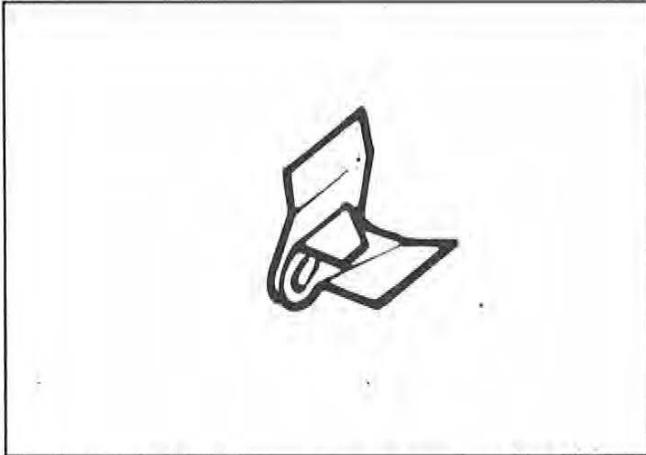




Der Franzose

ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

- Fahrzeug-Befestigungsring
- Befestigungsringverstärkung



1 VERBINDUNG MIT DEM UNTEREN LÄNGSTRÄGER VORNE

Blechstärke (in mm):

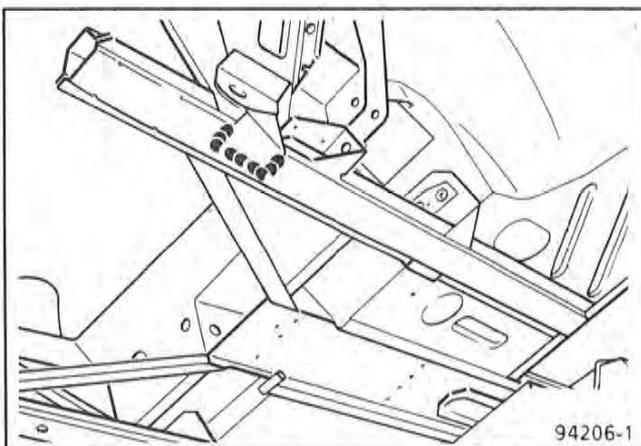
Befestigungsring	: 2,5
Unterer Längsträger vorne	: 1,5
Abdeckblech des unteren Längsträgers vorne	: 1,5

Lösen:

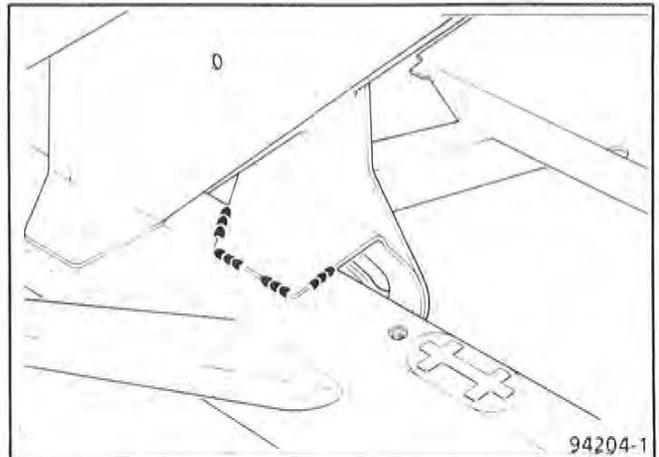


10 Schweißnähte von 20 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



Schweißen:



2 VERBINDUNG MIT DEM OBEREN LÄNGSTRÄGER VORNE

Blechstärke (in mm):

Befestigungsring	: 2,5
Oberer Längsträger vorne	: 1,5

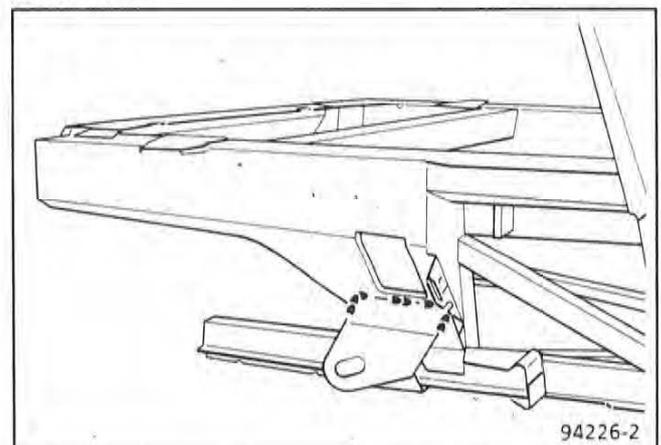
Lösen:



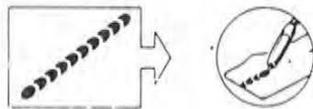
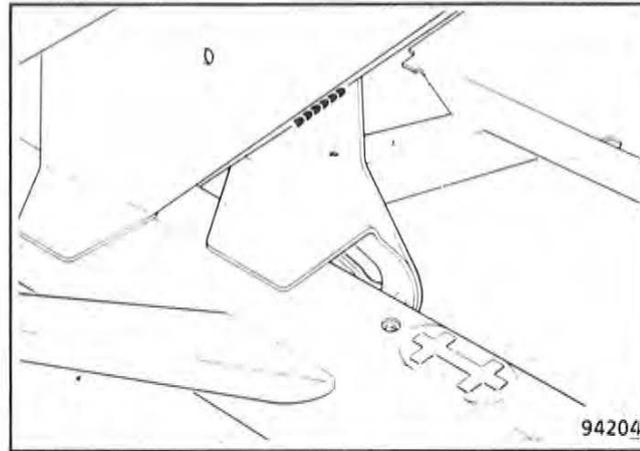
4 Schweißnähte von 20 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

1 Schweißnaht von 200 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



Schweißen:



Der Franzose

UNTERE KAROSSERIESTRUKTUR

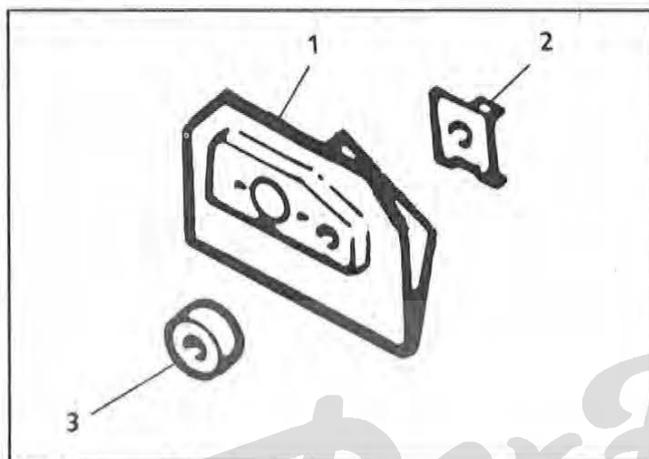
Hintere Befestigungseinheit des Querlenkers

41 **N**

Diese Arbeit wird auf der Kontroll- und Richtbank durchgeführt. Die Vorbereitung der Kontroll- und Richtbank wird in Kapitel **40** beschrieben.

ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGEREN GELIEFERTEN TEILES

- 1 - Hinteres Befestigungselement des Querlenkers
- 2 - Käfigmutter
- 3 - Distanzstück

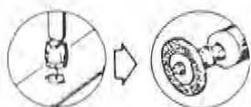


1 VERBINDUNG MIT DER VORDEREN BODENWANNE

Blechstärke (in mm):

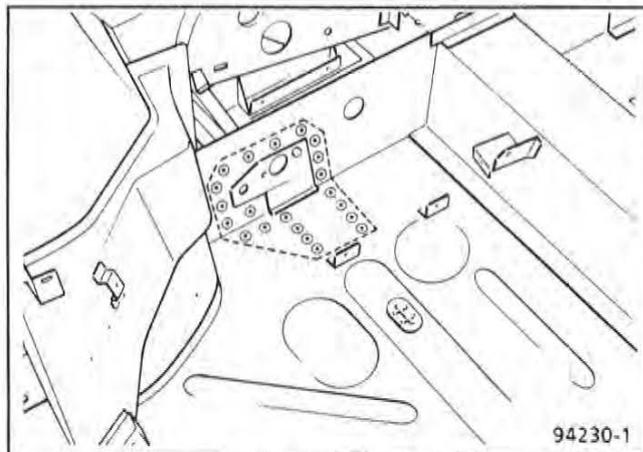
Hinteres Befestigungselement des Querlenkers	: 3
Vordere Bodenwanne	: 1

Lösen:



21 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren (links) setzen.
13 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren (rechts) setzen.

Schweißen:



2 VERBINDUNG MIT DEM DISTANZSTÜCK

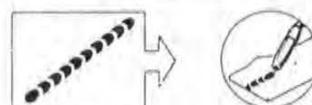
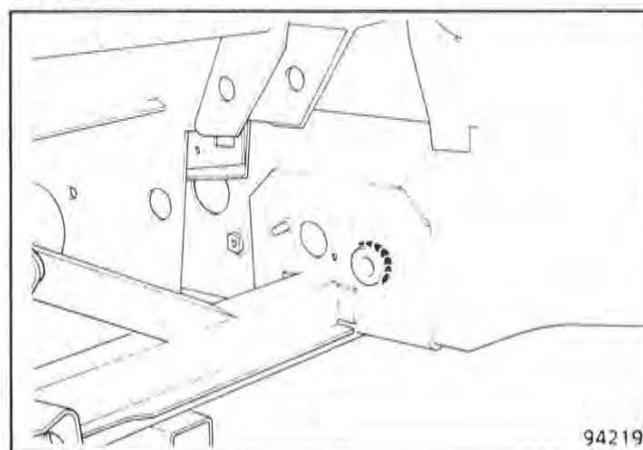
Blechstärke (in mm):

Hinteres Befestigungselement des Querlenkers	: 3
Distanzstück	: 11

Lösen:

1 Schweißnaht von 100 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



NOTA : Das Distanzstück wird mit Hilfe des Aufsatzbockes der Richtbank ausgerichtet.

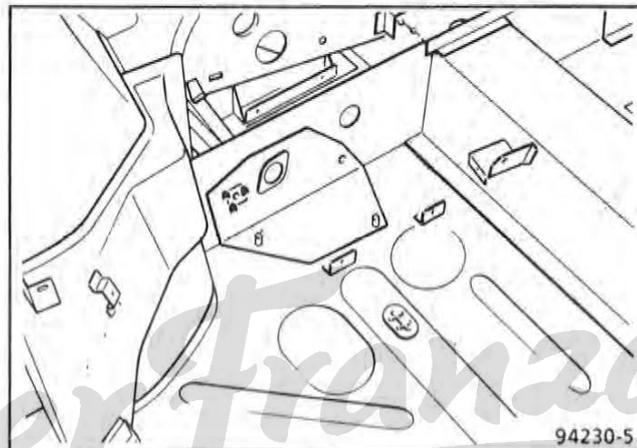
3 VERBINDUNG MIT DER KÄFIGMUTTER

Blechstärke (in mm):

Hinteres Befestigungselement
des Querlenkers : 3
Käfigmutter : 2

Schweißen:

3 Heftpunkte im Schutzgas-Schweißverfahren
MAG setzen.



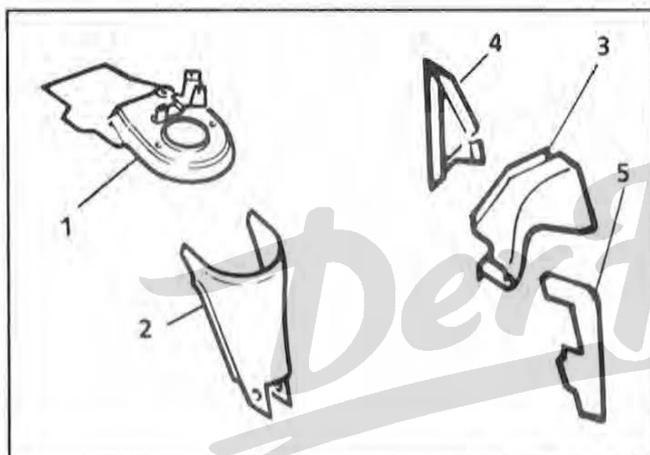
Diese Arbeit wird auf der Kontroll- und Richtbank durchgeführt. Die Vorbereitung der Kontroll- und Richtbank wird in Kapitel **40** beschrieben.

ZUSAMMENSETZUNG DER VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILE

- 1 - Auflagescheibe der Feder
- 2 - Hauptstück des vorderen Stoßdämpfergehäuses

Zusätzlich zu bestellende Teile:

- 3 - Verstärkung des Radkastens
- 4 - Verbindungsdreieck Radkasten/ Stoßdämpfergehäuse
- 5 - Bugschürzen-Verbindungswinkel



NOTA : Die Auflagescheibe der Feder und das Hauptstück des Stoßdämpfergehäuses müssen gleichzeitig mit Hilfe der Elemente der Richtplatte angebracht werden.

1 VERBINDUNG DES HAUPTSTÜCKES DES STOSSDÄMPFERGEHÄUSES MIT DEM OBEREN LÄNGSTRÄGER VORNE:

Blechstärke (in mm):

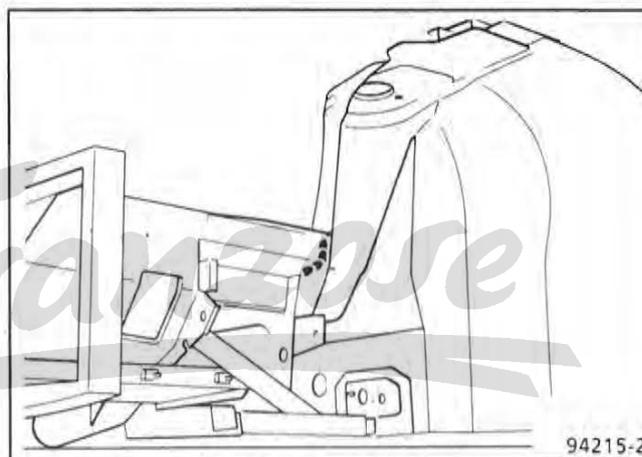
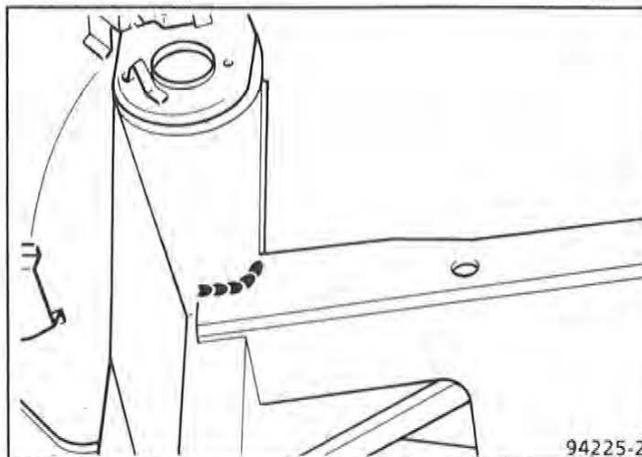
Hauptstück des Stoßdämpfergehäuses vorne	: 1,5
Oberer Längsträger vorne	: 1,5

Lösen:



2 Schweißnähte von 100 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

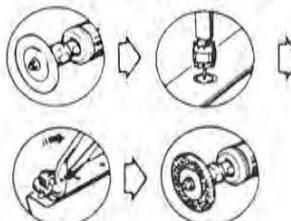
Schweißen:



2 VERBINDUNG DES HAUPTSTÜCKES DES STOSSDÄMPFERGEHÄUSES MIT DER VERSTÄRKUNGSSTÜCKHÄLFTE VORNE

Blechstärke (in mm):

Hauptstück des vorderen Stoßdämpfergehäuses	: 1,5
Verstärkungsstückhälfte	: 1,5



12 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.

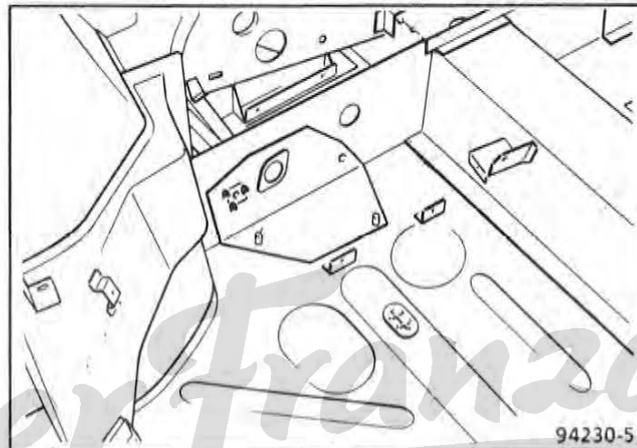
3 VERBINDUNG MIT DER KÄFIGMUTTER

Blechstärke (in mm):

Hinteres Befestigungselement des Querlenkers	: 3
Käfigmutter	: 2

Schweißen:

3 Heftpunkte im Schutzgas-Schweißverfahren
MAG setzen.



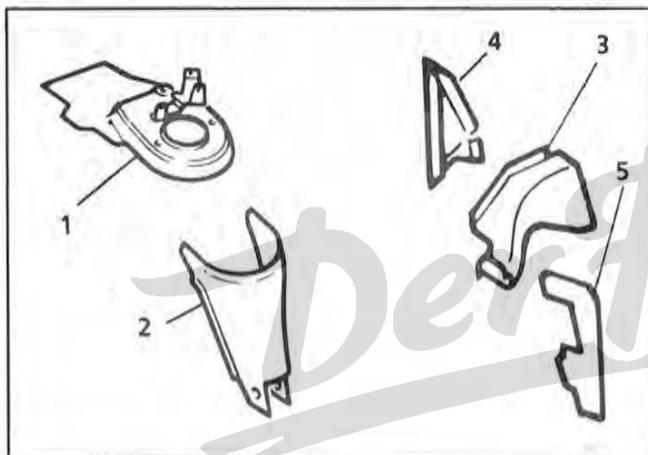
Diese Arbeit wird auf der Kontroll- und Richtbank durchgeführt. Die Vorbereitung der Kontroll- und Richtbank wird in Kapitel **40** beschrieben.

ZUSAMMENSETZUNG DER VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILE

- 1 - Auflagescheibe der Feder
- 2 - Hauptstück des vorderen Stoßdämpfergehäuses

Zusätzlich zu bestellende Teile:

- 3 - Verstärkung des Radkastens
- 4 - Verbindungsdreieck Radkasten/ Stoßdämpfergehäuse
- 5 - Bugschürzen-Verbindungswinkel



NOTA : Die Auflagescheibe der Feder und das Hauptstück des Stoßdämpfergehäuses müssen gleichzeitig mit Hilfe der Elemente der Richtplatte angebracht werden.

1 VERBINDUNG DES HAUPTSTÜCKES DES STOSSDÄMPFERGEHÄUSES MIT DEM OBEREN LÄNGSTRÄGER VORNE:

Blechstärke (in mm):

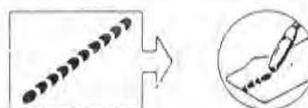
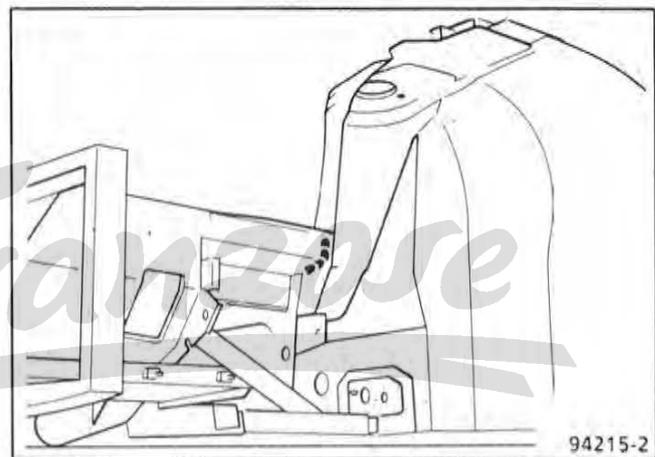
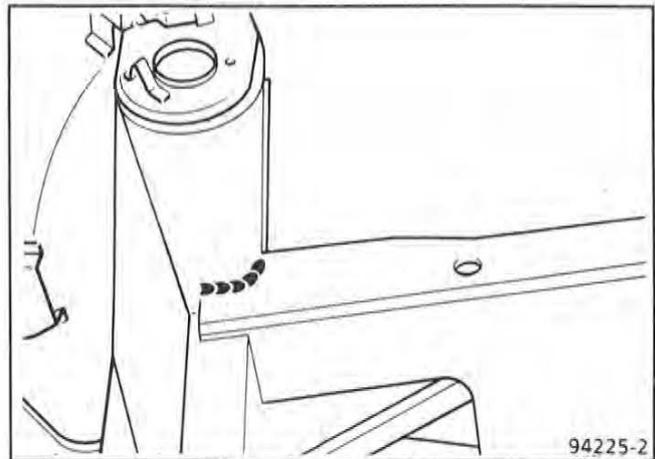
Hauptstück des Stoßdämpfergehäuses vorne	: 1,5
Oberer Längsträger vorne	: 1,5

Lösen:



2 Schweißnähte von 100 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

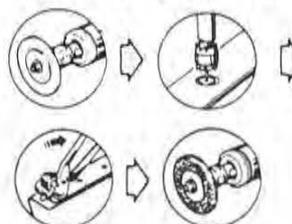
Schweißen:



2 VERBINDUNG DES HAUPTSTÜCKES DES STOSSDÄMPFERGEHÄUSES MIT DER VERSTÄRKUNGSTÜCKHÄLFTE VORNE

Blechstärke (in mm):

Hauptstück des vorderen Stoßdämpfergehäuses	: 1,5
Verstärkungstückhälfte	: 1,5



12 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.

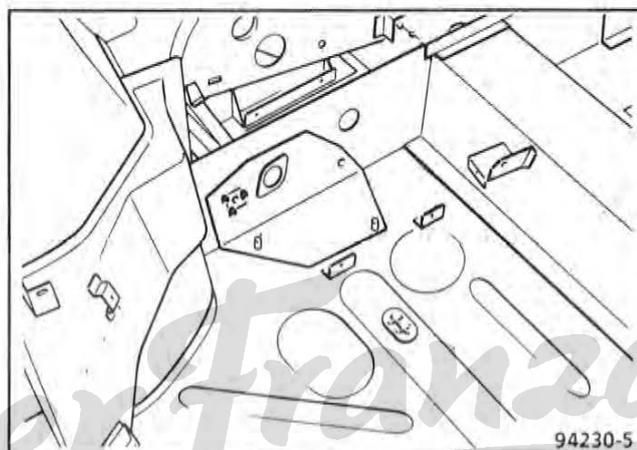
3 VERBINDUNG MIT DER KÄFIGMUTTER

Blechstärke (in mm):

Hinteres Befestigungselement
des Querlenkers : 3
Käfigmutter : 2

Schweißen:

3 Heftpunkte im Schutzgas-Schweißverfahren
MAG setzen.



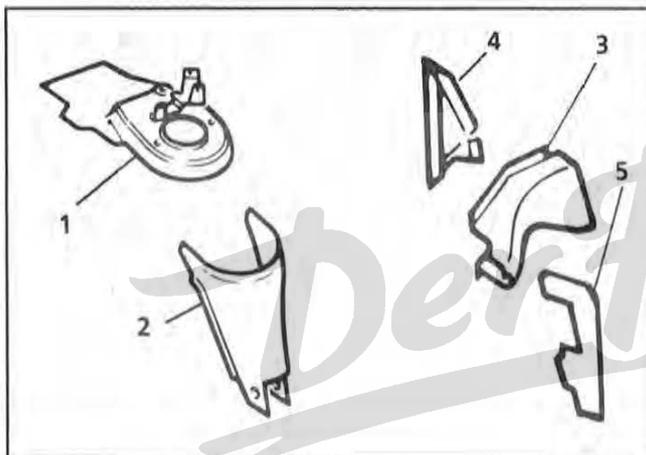
Diese Arbeit wird auf der Kontroll- und Richtbank durchgeführt. Die Vorbereitung der Kontroll- und Richtbank wird in Kapitel **40** beschrieben.

ZUSAMMENSETZUNG DER VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILE

- 1 - Auflagescheibe der Feder
- 2 - Hauptstück des vorderen Stoßdämpfergehäuses

Zusätzlich zu bestellende Teile:

- 3 - Verstärkung des Radkastens
- 4 - Verbindungsdreieck Radkasten/ Stoßdämpfergehäuse
- 5 - Bugschürzen-Verbindungswinkel



NOTA : Die Auflagescheibe der Feder und das Hauptstück des Stoßdämpfergehäuses müssen gleichzeitig mit Hilfe der Elemente der Richtplatte angebracht werden.

1 VERBINDUNG DES HAUPTSTÜCKES DES STOSSDÄMPFERGEHÄUSES MIT DEM OBEREN LÄNGSTRÄGER VORNE:

Blechstärke (in mm):

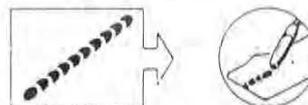
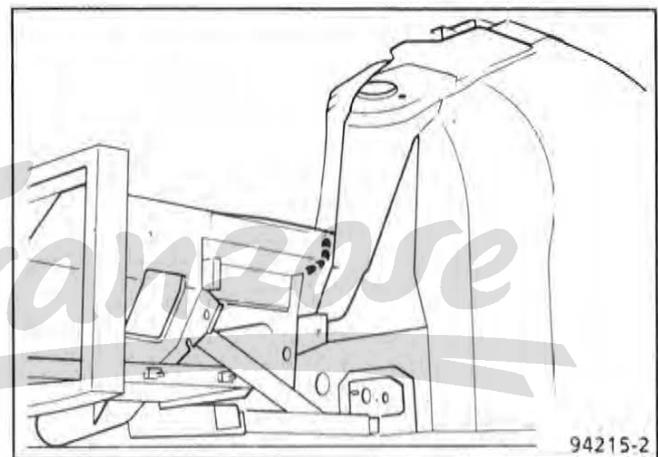
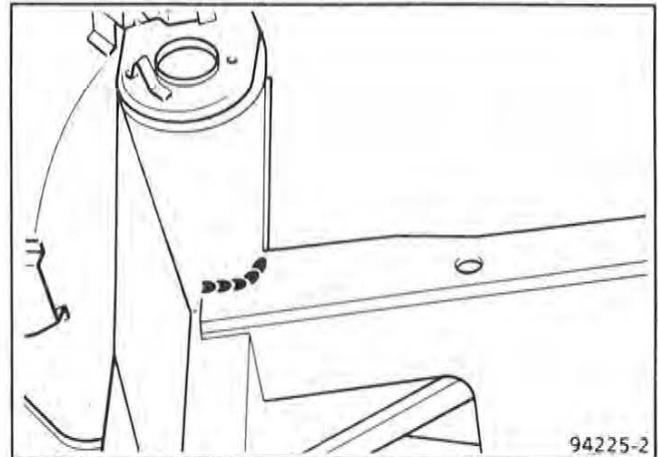
Hauptstück des Stoßdämpfergehäuses vorne	: 1,5
Oberer Längsträger vorne	: 1,5

Lösen:



2 Schweißnähte von 100 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

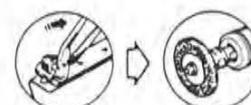
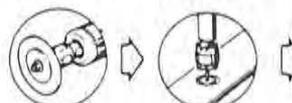
Schweißen:



2 VERBINDUNG DES HAUPTSTÜCKES DES STOSSDÄMPFERGEHÄUSES MIT DER VERSTÄRKUNGSTÜCKHÄLFTE VORNE

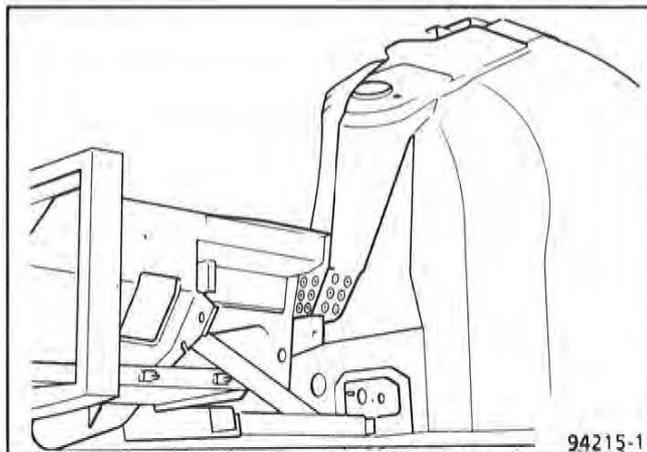
Blechstärke (in mm):

Hauptstück des vorderen Stoßdämpfergehäuses	: 1,5
Verstärkungstückhälfte	: 1,5



12 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.

Schweißen:



3 VERBINDUNG DER FEDER-AUFLAGESCHEIBE MIT DEM HAUPTSTÜCK DES VORDEREN STOSSDÄMPFERGEHÄUSES

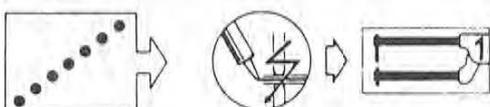
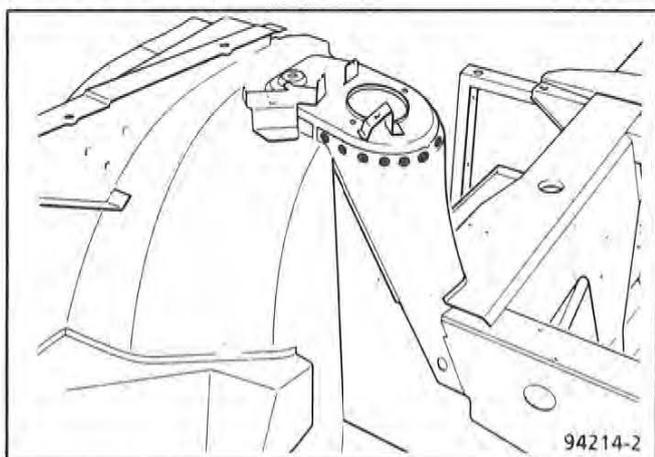
Blechstärke (in mm):

Feder-Auflagescheibe : 2
 Hauptstück des vorderen Stoßdämpfergehäuses : 1,5

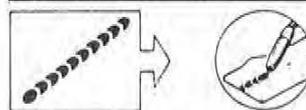
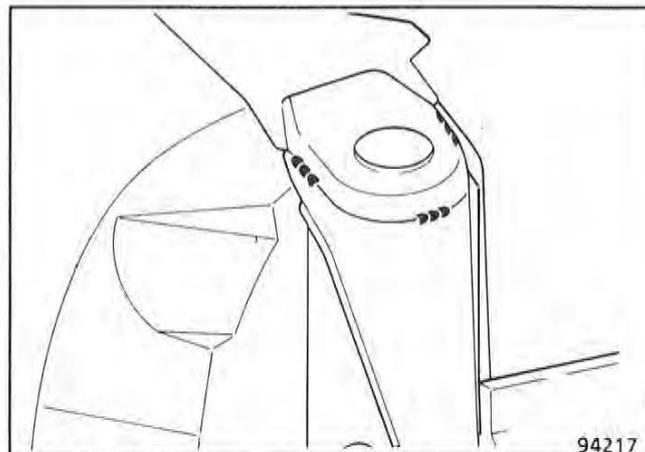
Lösen:

11 Schweißpunkte im Elektro-Schweißverfahren setzen.
 3 Schweißnähte im Schutzgas-Schweißverfahren MAG setzen.

Schweißen:



Schweißen:

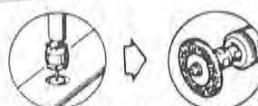


4 VERBINDUNG DER FEDER-AUFLAGESCHEIBE MIT DEM SEITENTEIL

Blechstärke (in mm):

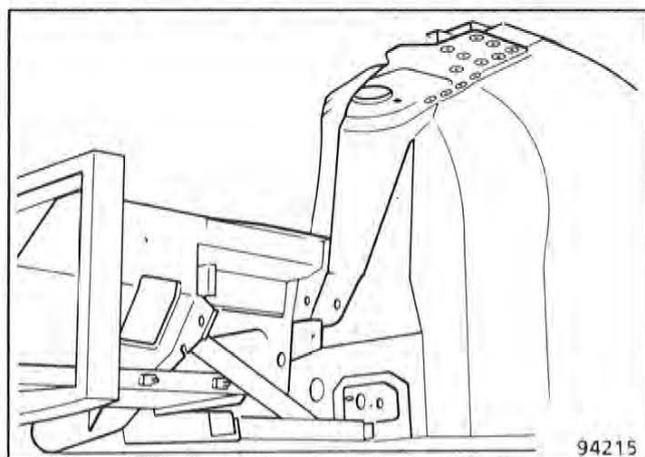
Feder-Auflagescheibe : 2
 Radkasten : 0,8

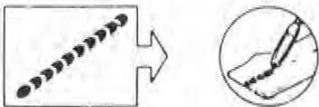
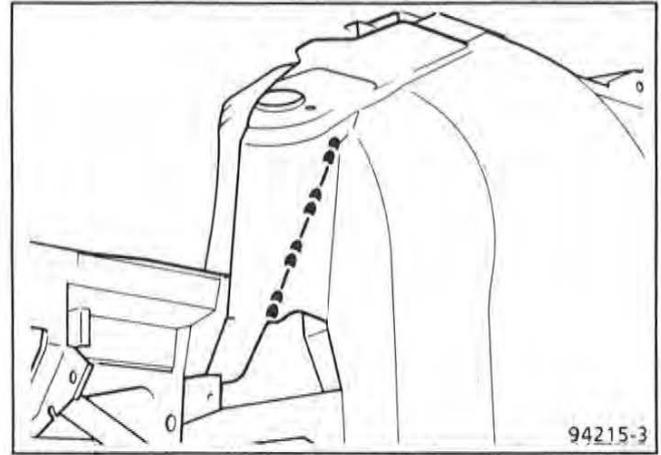
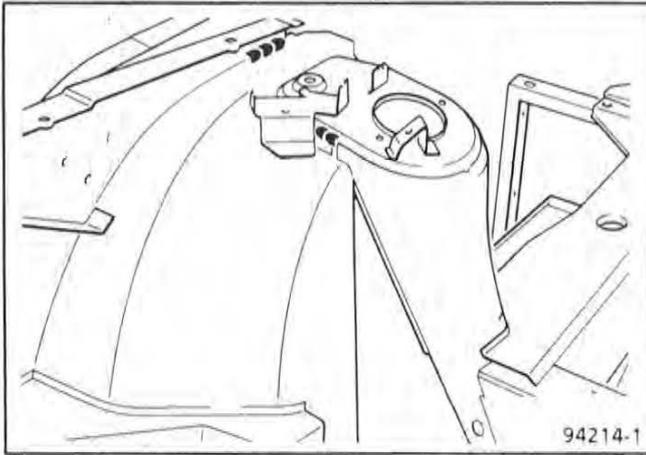
Lösen:



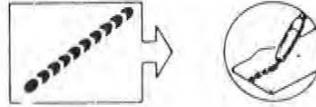
12 Schweißpunkte im Elektro-Schweißverfahren setzen.
 2 Schweißnähte von 20 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:





5 VERBINDUNG DES HAUPTSTÜCKES DES VORDEREN STOSSDÄMPFERGEHÄUSES MIT DEM VERBINDUNGSDREIECK



6 VERBINDUNG DES VERBINDUNGSDREIECKS MIT DEM RADKASTEN

Blechstärke (in mm):

Verbindungsdreieck : 1,5
 Hauptstück des Stoßdämpfergehäuses : 1,5

Blechstärke (in mm):

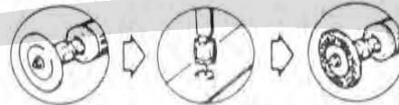
Verbindungsdreieck : 1,5
 Radkasten : 0,8

Lösen:



8 Schweißnähte von 20 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.
 (4 Schweißnähte im Radkasten und 4 außen)

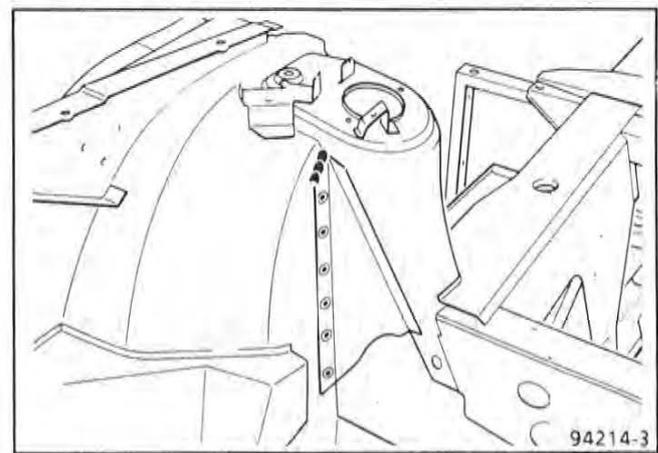
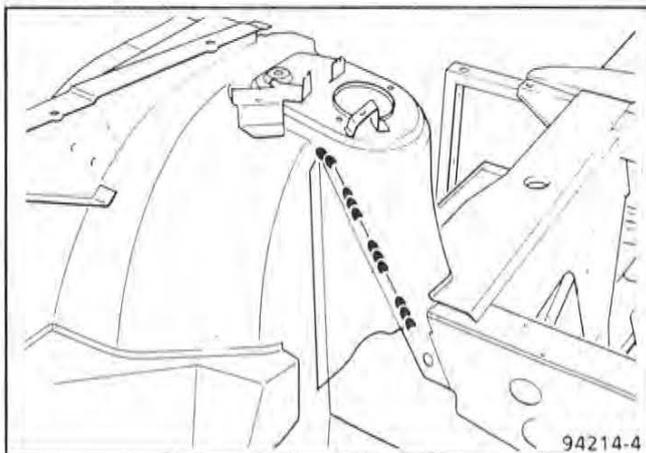
Lösen:



6 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.
 1 Schweißnaht von 20 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:

Schweißen:



7 VERBINDUNG DER RADKASTENVERSTÄRKUNG MIT DEM KOFFERRAUMBODEN (HAUPTSTÜCK DES STOSSDÄMPFERGEHÄUSES, OBERER LÄNGSTRÄGER VORNE, VERSTÄRKUNGSTÜCKHÄLFTE)

Blechstärke (in mm):

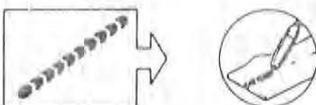
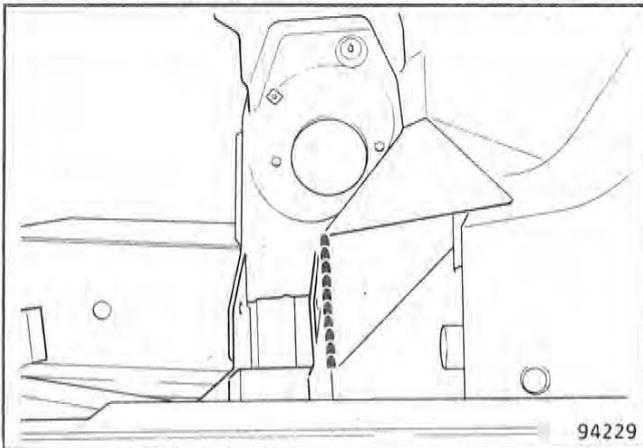
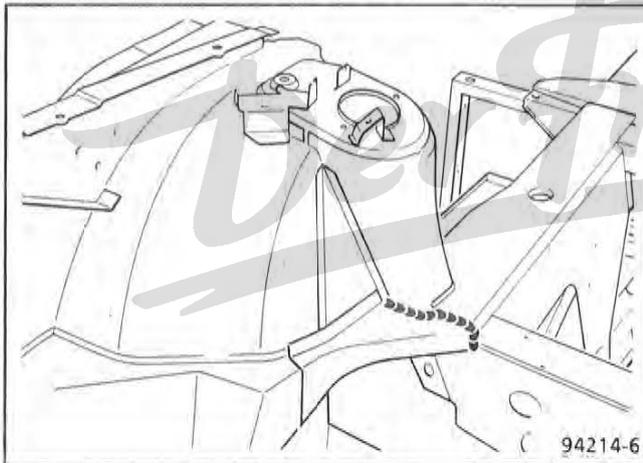
Radkasten-Verstärkung	: 1,5
Hauptstück des Stoßdämpfergehäuses	: 1,5
Oberer Längsträger vorne	: 1,5
Vordere Verstärkungstückhälfte	: 1,5

Lösen:



1 Schweißnaht von 260 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



8 VERBINDUNG DER RADKASTEN-VERSTÄRKUNG MIT DEM VERBINDUNGSDREIECK

Blechstärke (in mm):

Radkastenverstärkung	: 1,5
Verbindungs-dreieck	: 1,5
Radkasten	: 0,8

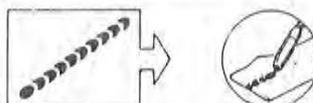
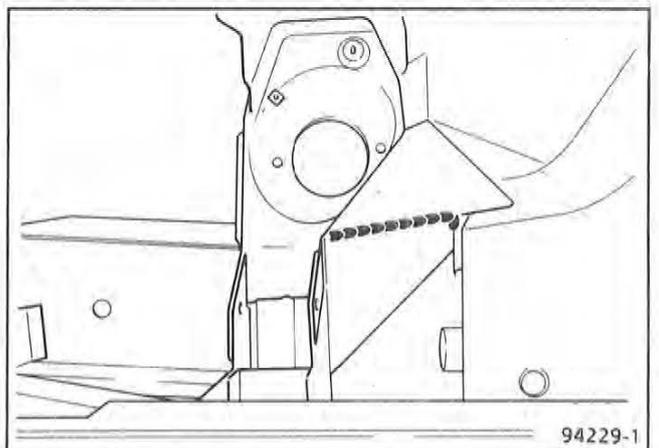
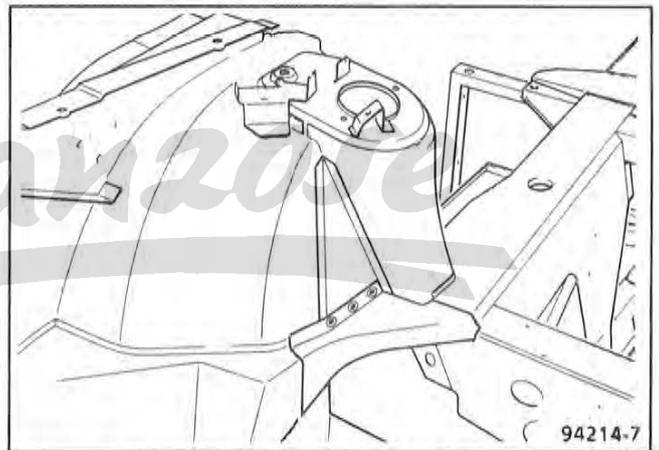
Lösen:



3 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.

1 Schweißnaht von 80 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:

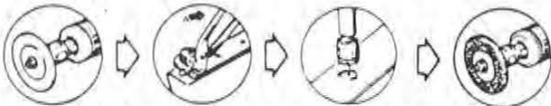


9 VERBINDUNG DER RADKASTENVERSTÄRKUNG MIT DEM SEITENTEIL

Blechstärke (in mm):

Radkastenverstärkung : 1,5
 Radkastenverstärkung /hintere Partie : 1

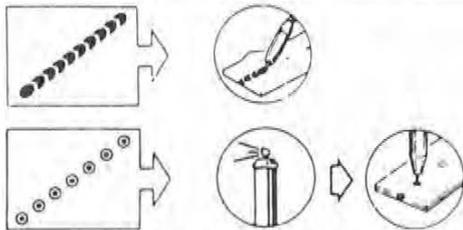
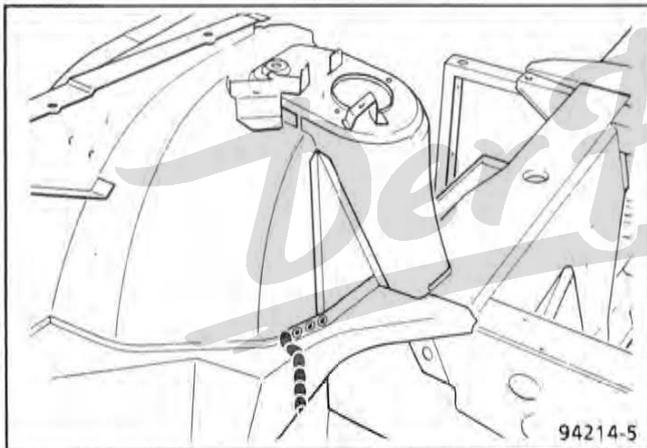
Lösen:



5 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.

1 Schweißnaht von 120 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



Nach Einspritzen des Korrosionsschutzmittels in die Radkastenverstärkung (hintere Partie) den länglichen Verschlussstopfen wieder anbringen.

10 VERBINDUNG DES BUGSCHÜRZEN-VERBINDUNGSWINKELS MIT DER RADKASTENVERSTÄRKUNG

Blechstärke (in mm):

Bugschürzen-Verbindungswinkel : 1,5
 Radkastenverstärkung : 1,5

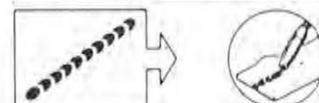
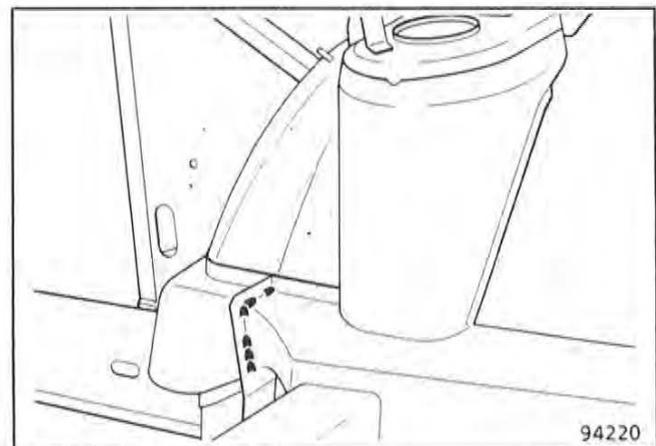
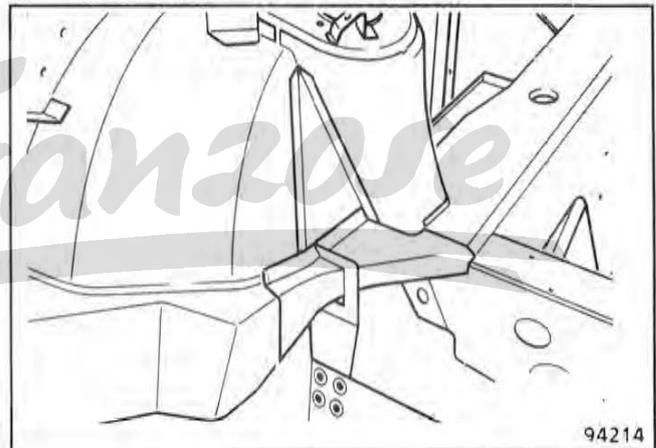
Lösen:



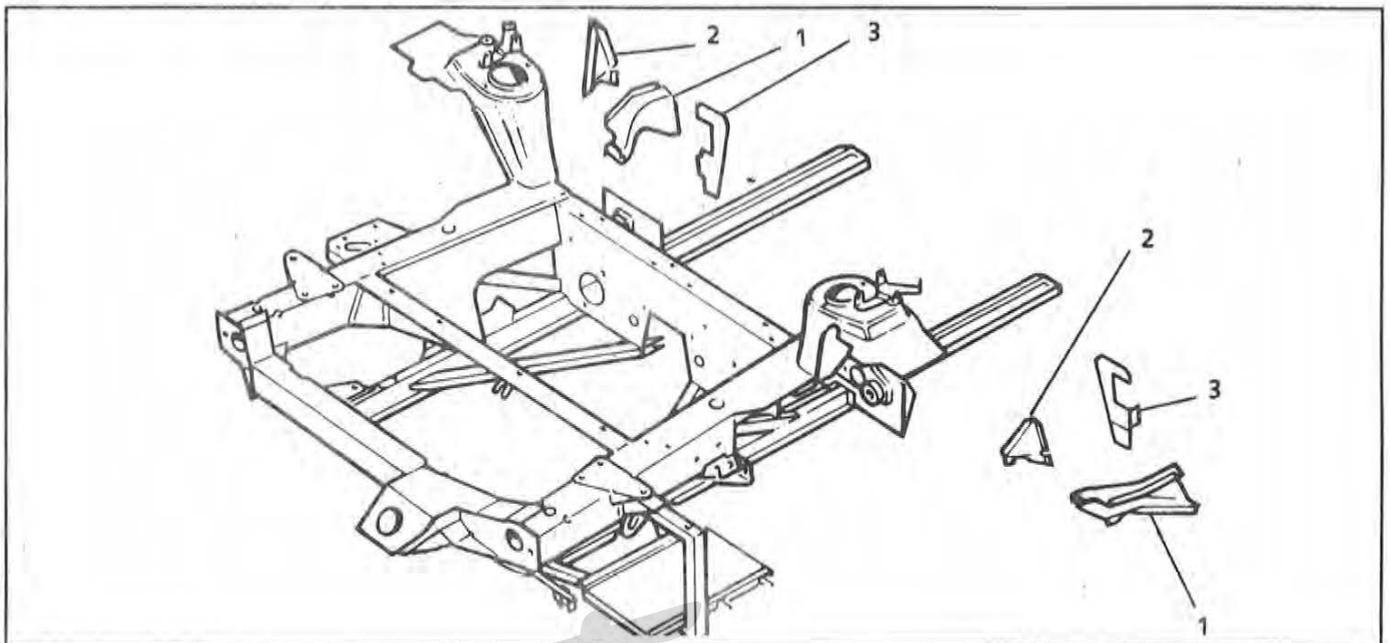
4 Schweißpunkte im Elektro-Schweißverfahren setzen.

3 Schweißnähte von 20 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



Diese Arbeit wird auf der Kontroll- und Richtbank durchgeführt. Die Vorbereitung der Kontroll- und Richtbank ist in Kapitel 40 beschrieben.



ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

– Kofferraumboden komplett.

Zusätzlich zu bestellende Teile:

- 1 - rechte und linke Radkastenverstärkungen
- 2 - Verbindungsdreieck Radkasten/Stoßdämpfergehäuse rechts und links
- 3 - Rechte und linke Bugschürzen-Verbindungswinkel

1 VERBINDUNG MIT DEM (ENDE DES) MITTELTRÄGER(S)

Blechstärke (in mm):

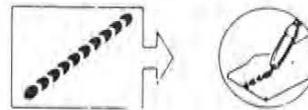
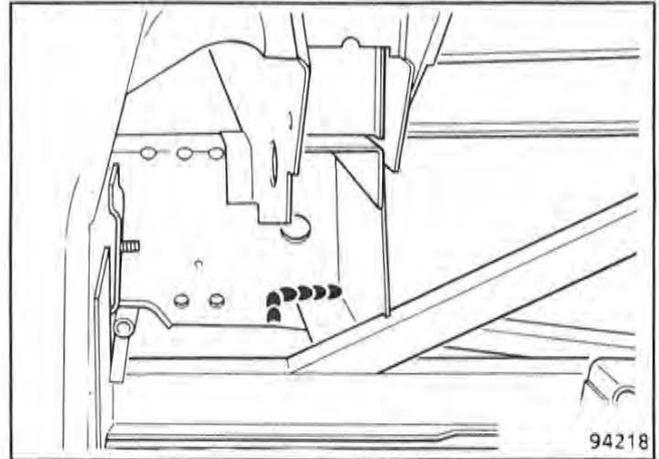
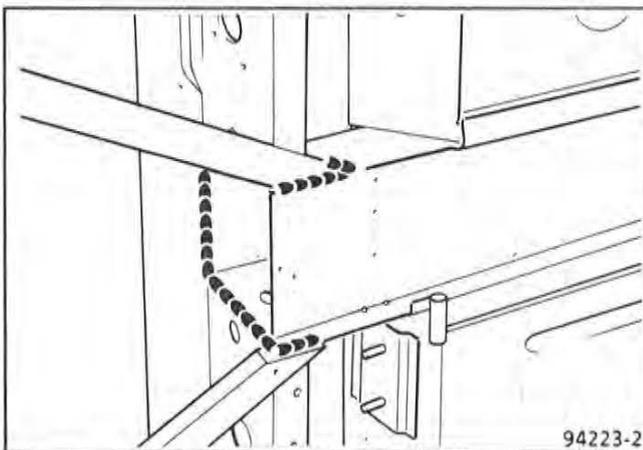
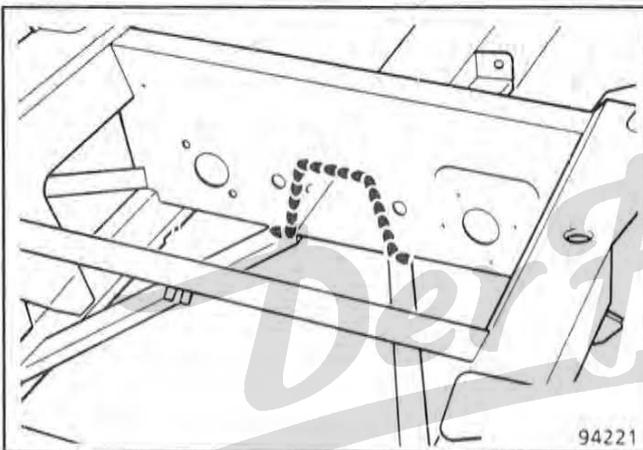
Vordere Verstärkungstückhälfte : 1,5
Mittelträger : 1,5

Lösen:



1 Schweißnaht von 660 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



2 VERBINDUNG MIT DEM KNOTENBLECH DES MITTELTRÄGERS

Blechstärke (in mm):

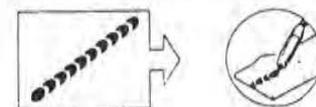
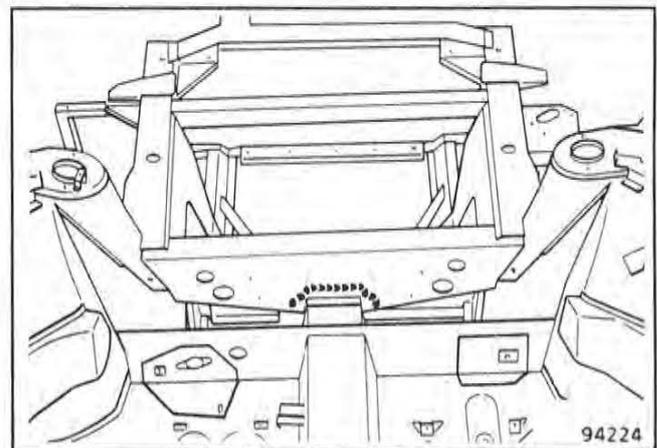
Vordere Verstärkungstückhälfte : 1,5
Knotenblech : 1,5

Lösen:



1 Schweißnaht von 280 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



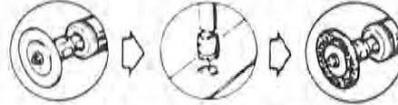
3 VERBINDUNG MIT DEN VORDEREN BODENWANNEN

Blechstärke (in mm):

Untere Längsträger	: 1,5
Vordere Bodenwannen	: 1,5
Hintere Befestigungen des Querlenkers	: 3
Distanzstücke der Bodenwanne	: 3

Lösen:

Die Distanzstücke der Bodenwannen entfernen und dann die unteren Längsträger lösen.

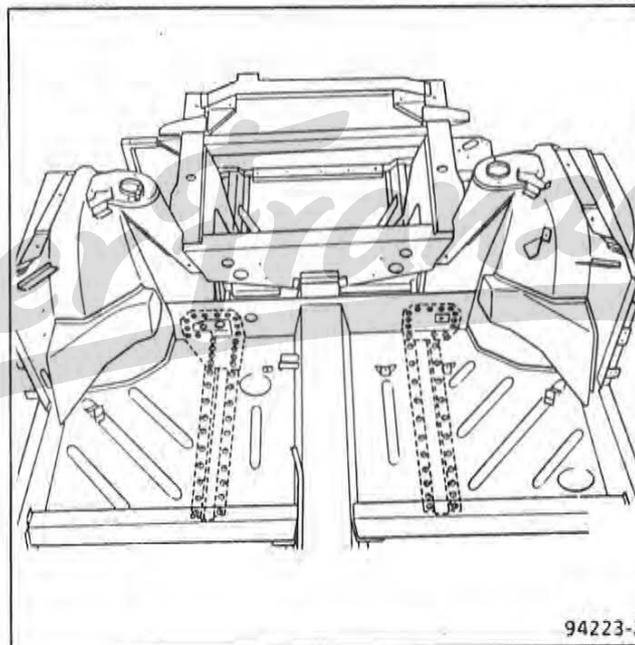


70 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.

(42 Schweißpunkte an der Bodenwanne vorne links)

(34 Schweißpunkte an der Bodenwanne vorne rechts)

Schweißen:



4 VERBINDUNG DER BODENWANNEN-DISTANZSTÜCKE MIT DEN VORDEREN BODENWANNEN

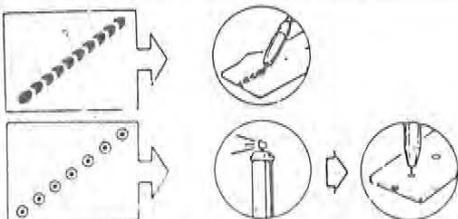
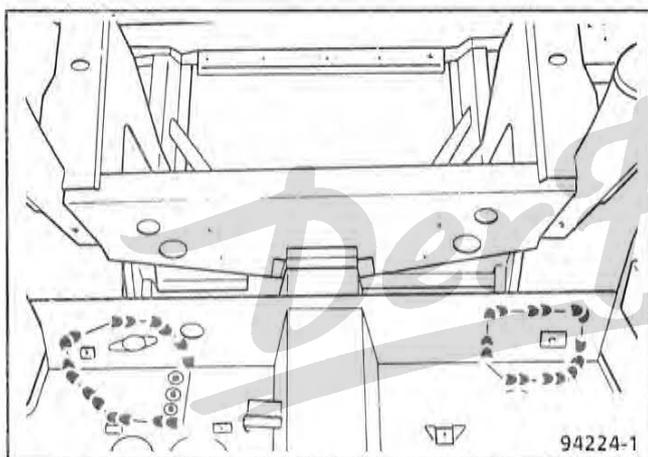
Blechstärke (in mm):

Bodenwannen-Distanzstücke : 3
Vordere Bodenwannen : 1

Lösen:

17 Schweißnähte von 30 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen (9 links, 8 rechts). 3 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren auf der linken Seite setzen.

Schweißen:



5 VERBINDUNG DER ENDEN DES UNTEREN LÄNGSTRÄGERS MIT DER BODENWANNE

Blechstärke (in mm):

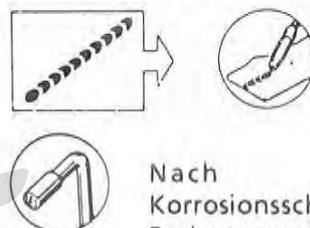
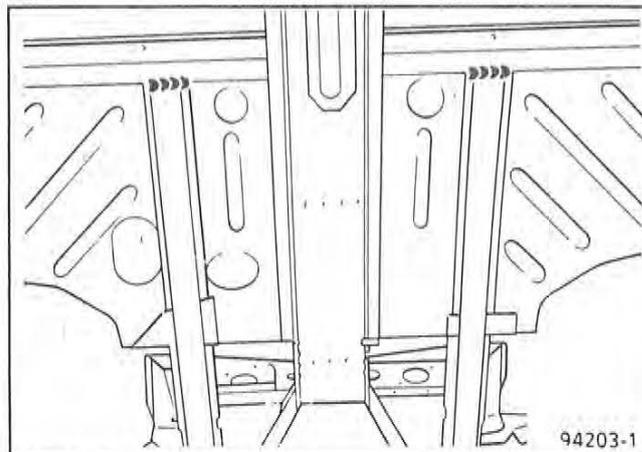
Enden des unteren Längsträgers : 1,5
Vordere Bodenwannen : 1

Lösen:



2 Schweißnähte von 60 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:

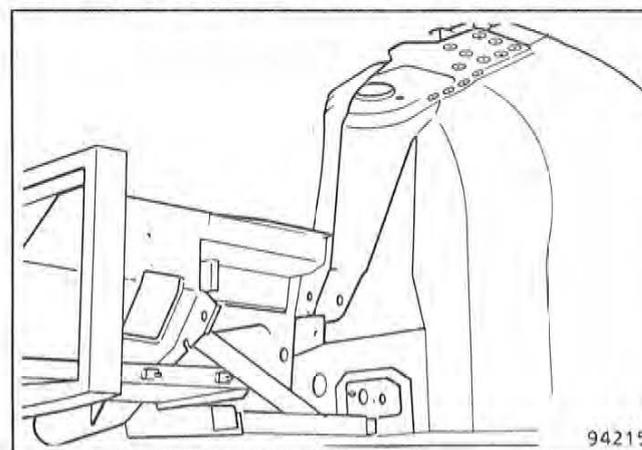


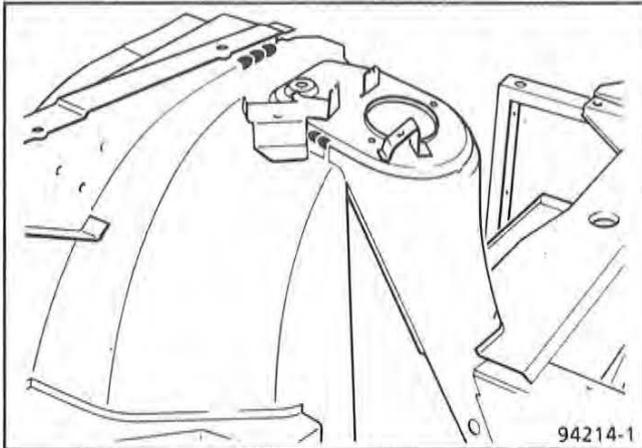
Nach Einspritzen des Korrosionsschutzmittels in die an der Bodenwanne angeschweißten unteren Längsträger die 20 länglichen Verschlussstopfen wieder an den Bodenwannen anbringen.

6 VERBINDUNG DER FEDER-AUFLAGESCHEIBE MIT DEM SEITENTEIL

Siehe 41-P-4

2 Arbeitsgänge: 1 Arbeitsgang auf der linken, 1 Arbeitsgang auf der rechten Seite

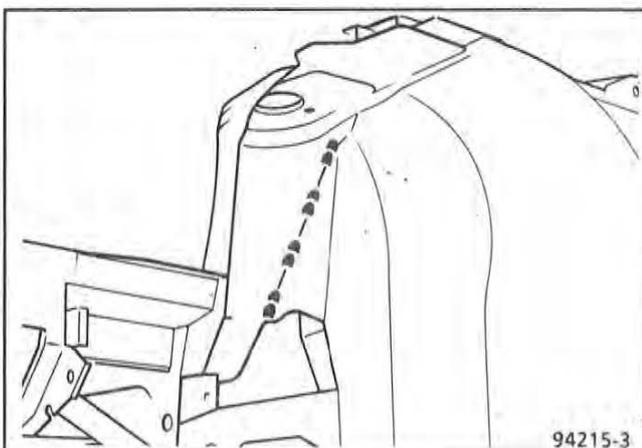
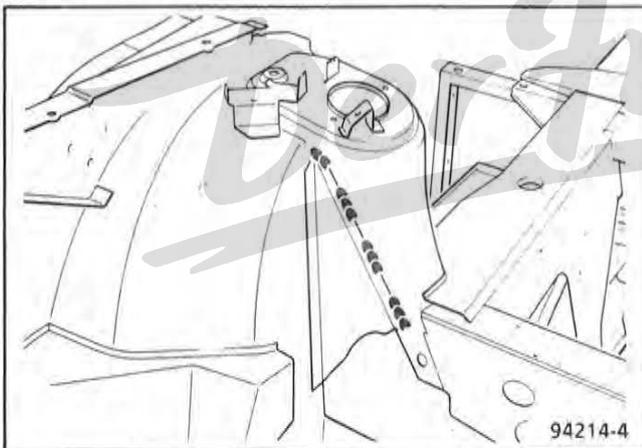




7 VERBINDUNG DES HAUPTSTÜCKES DES STOSSDÄMPFERGEHÄUSES (KOFFERRAUMBODEN) MIT DEM VERBINDUNGSDREIECK

Siehe 41-P-5

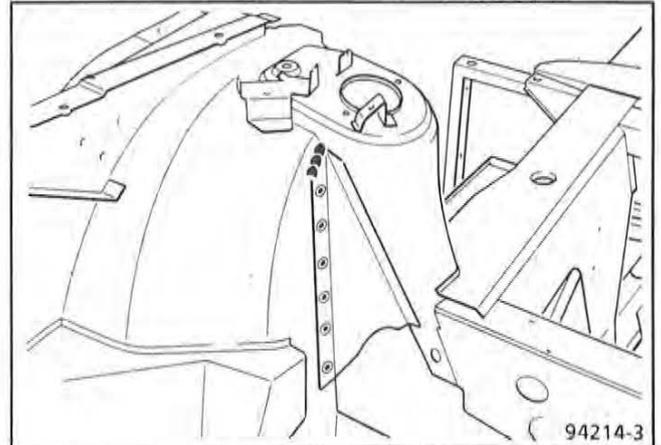
2 Arbeitsgänge: 1 Arbeitsgang auf der linken, 1 Arbeitsgang auf der rechten Seite



8 VERBINDUNG DES VERBINDUNGSDREIECKS MIT DEM RADKASTEN (SEITENTEIL)

Siehe 41-P-6

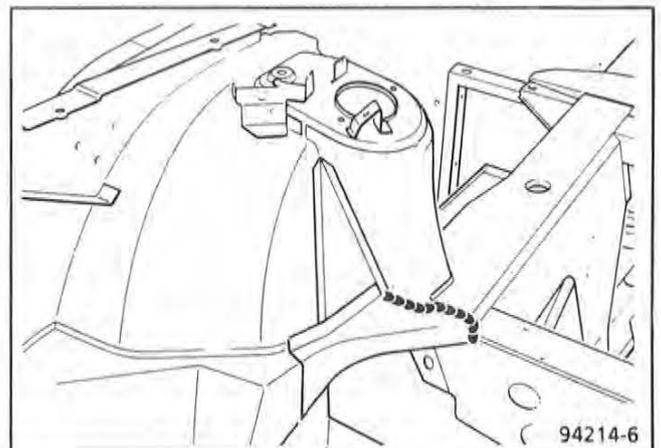
2 Arbeitsgänge: 1 Arbeitsgang auf der linken, 1 Arbeitsgang auf der rechten Seite

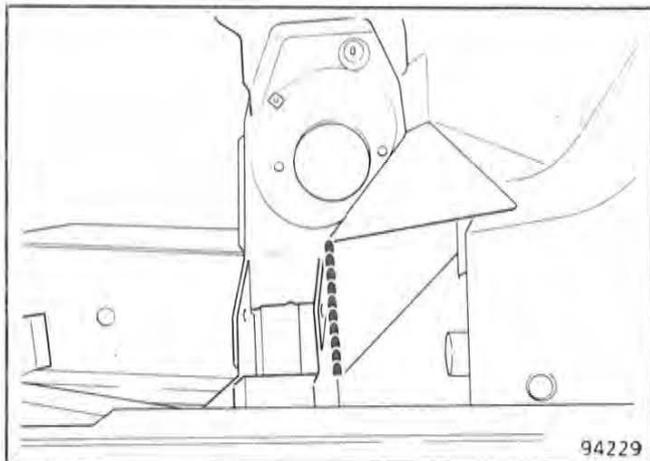


9 VERBINDUNG MIT DER RADKASTENVERSTÄRKUNG

Siehe 41-P-7

2 Arbeitsgänge: 1 Arbeitsgang auf der linken Seite, 1 Arbeitsgang auf der rechten Seite

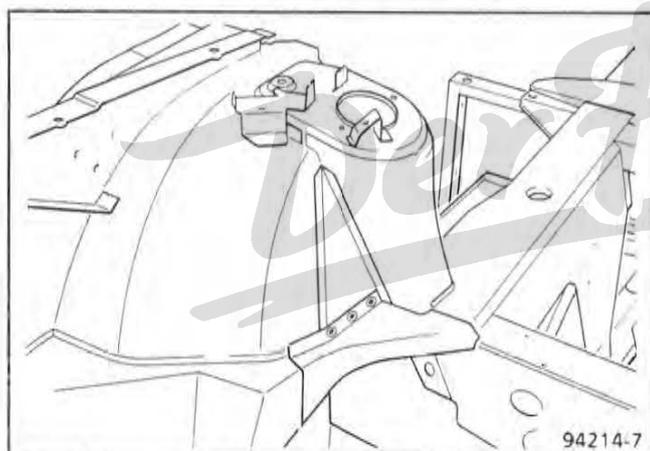




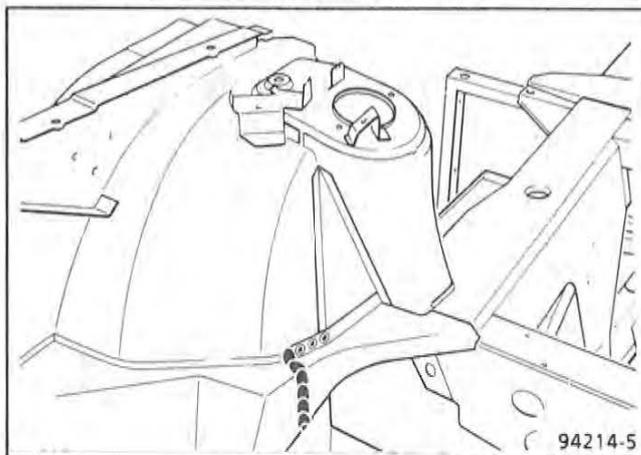
10 VERBINDUNG DER RADKASTENVERSTÄRKUNG MIT DEM VERBINDUNGSDREIECK

Siehe 41-P-8

2 Arbeitsgänge: 1 Arbeitsgang auf der linken Seite, 1 Arbeitsgang auf der rechten Seite



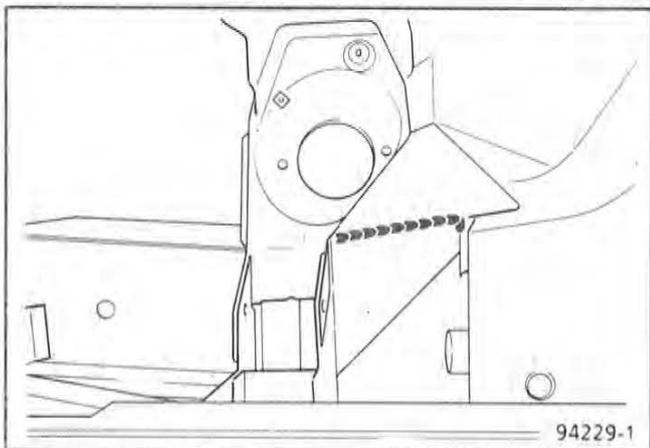
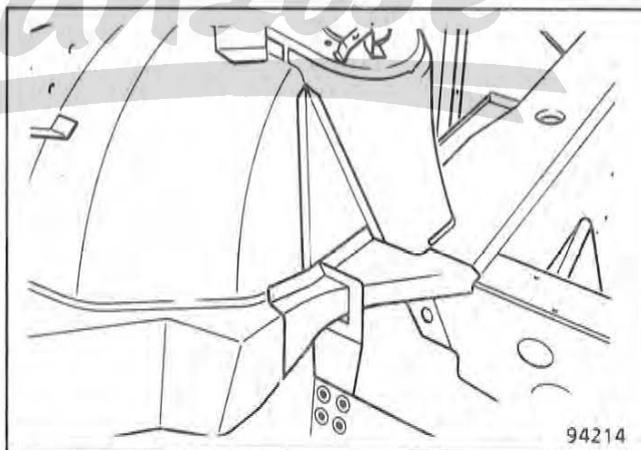
2 Arbeitsgänge: 1 Arbeitsgang auf der linken Seite, ein Arbeitsgang auf der rechten Seite



12 VERBINDUNG DES BUGSCHÜRZENVERBINDUNGSWINKELS MIT DER RADKASTENVERSTÄRKUNG

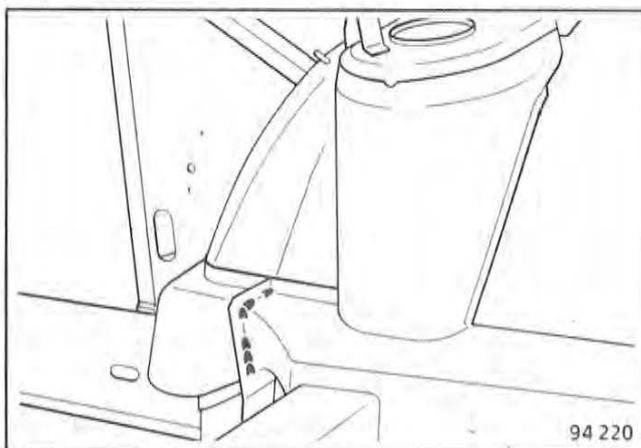
Siehe 41-P-10

2 Arbeitsgänge: 1 Arbeitsgang auf der linken Seite, 1 Arbeitsgang auf der rechten Seite



11 VERBINDUNG DER RADKASTENVERSTÄRKUNG MIT DEM SEITENTEIL

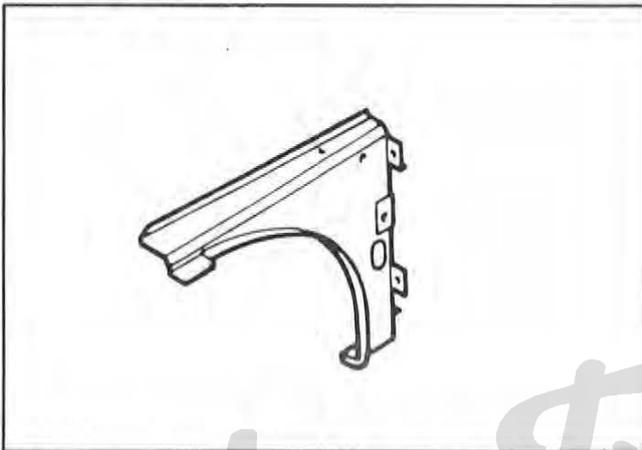
Siehe 41-P-9



Diese Arbeit wird auf der Kontroll- und Richtbank durchgeführt. Die Vorbereitung der Kontroll- und Richtbank wird in Kapitel **40** beschrieben.

ZUSAMMENSETZUNG DER VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILE

- Vorderer Türpfosten
- Konsole Scharnierbefestigung
- Türhalterverstärkung

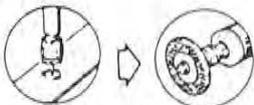


1 VERBINDUNG MIT DEM INNENBLECH DES VORDEREN TÜRPFOSTENS

Blechstärke (in mm):

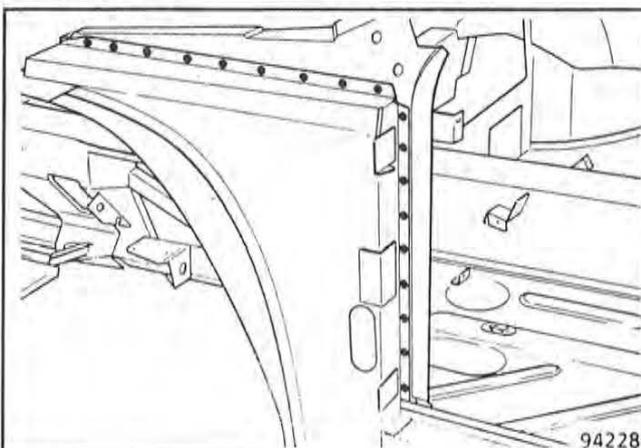
Vorderer Türpfosten	: 1
Innenblech des vorderen Türpfostens	: 1

Lösen:



18 Schweißpunkte im Elektro-Schweißverfahren setzen.

Schweißen:

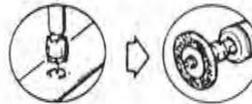


2 VERBINDUNG MIT DEM RADKASTEN

Blechstärke (in mm):

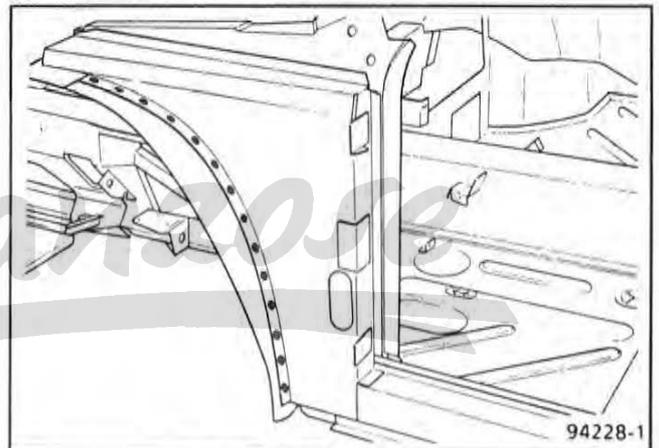
Vorderer Türpfosten	: 1
Radkasten	: 0,8

Lösen:



14 Schweißpunkte im Elektro-Schweißverfahren setzen.

Schweißen:

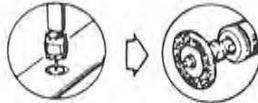


3 VERBINDUNG MIT DEM SCHMUTZFÄNGER

Blechstärke (in mm):

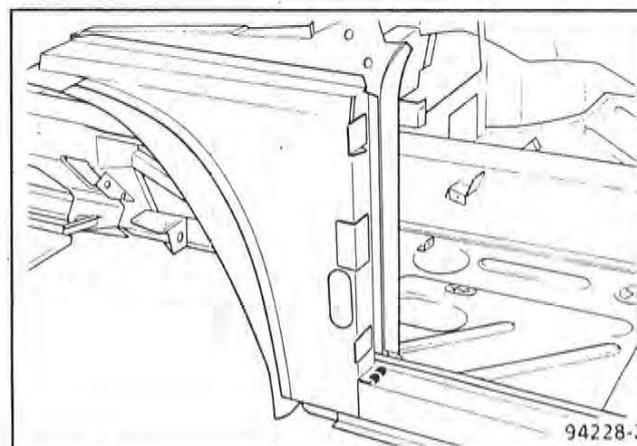
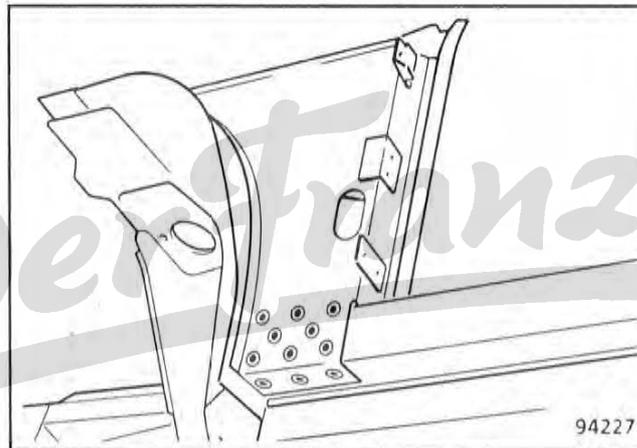
Vorderer Türpfosten : 1
Schmutzfänger : 1,5

Lösen



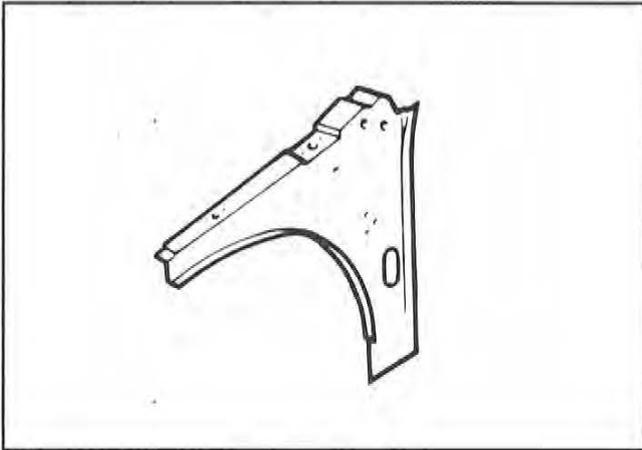
11 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.
1 Schweißnaht im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

- Innenblech
- Bugschürzen-Verbindungswinkel

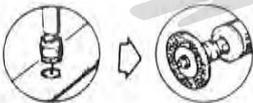


1 VERBINDUNG MIT DEM RADKASTEN UND DER AUFLAGESCHEIBE DER FEDER VORNE

Blechstärke (in mm):

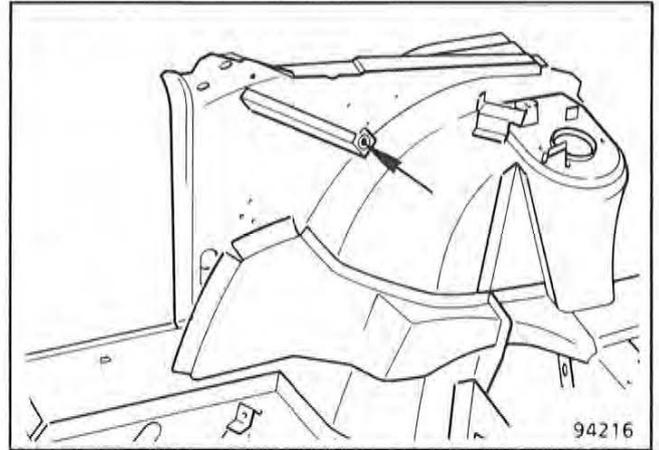
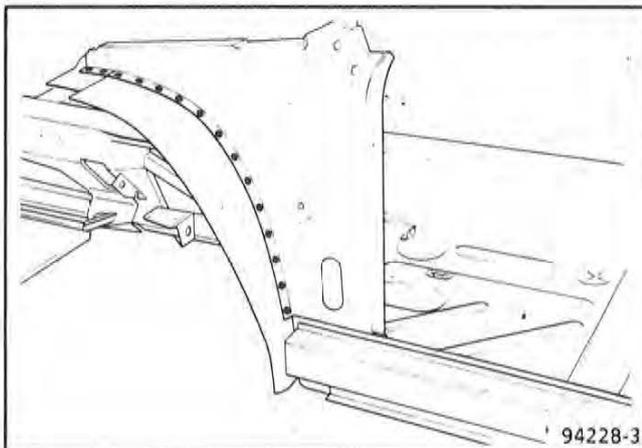
Innenblech des vorderen Türpfostens	: 1
Radkasten Vorderrad	: 0,8
Auflagescheibe der Feder vorne	: 2

Lösen:



15 Schweißpunkte setzen.
1 Schweißpunkt im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.

Schweißen:



2 VERBINDUNG MIT DEM SCHMUTZFÄNGER-ABDECKBLECH

Blechstärke (in mm):

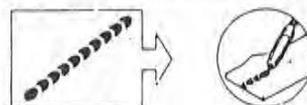
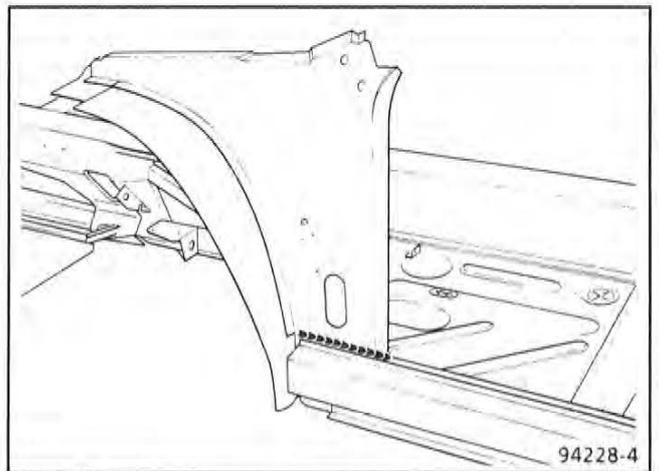
Innenblech des vorderen Türpfostens	: 1
Abdeckblech des Schmutzfängers	: 1,5

Lösen:



1 Schweißnaht von 160 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



3 VERBINDUNG MIT DER RADKASTEN- VERSTÄRKUNG (HINTERE PARTIE)

Blechstärke (in mm):

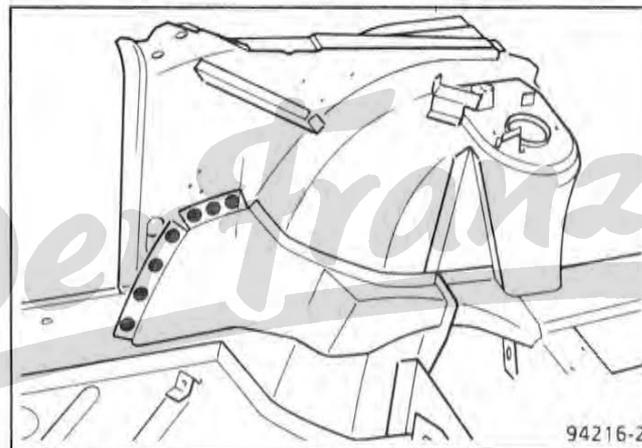
Innenblech des vorderen Türpfostens : 1
Radkastenverstärkung (hintere Partie) : 1

Lösen:



7 Schweißpunkte setzen.

Schweißen:



Nach Einspritzen des Korrosionsschutzmittels in die Radkastenverstärkung (hintere Partie) den länglichen Verschlussstopfen wieder anbringen.

Diese Arbeit wird auf der Kontroll- und Richtbank durchgeführt. Die Vorbereitung der Kontroll- und Richtbank ist in Kapitel **40** beschrieben.

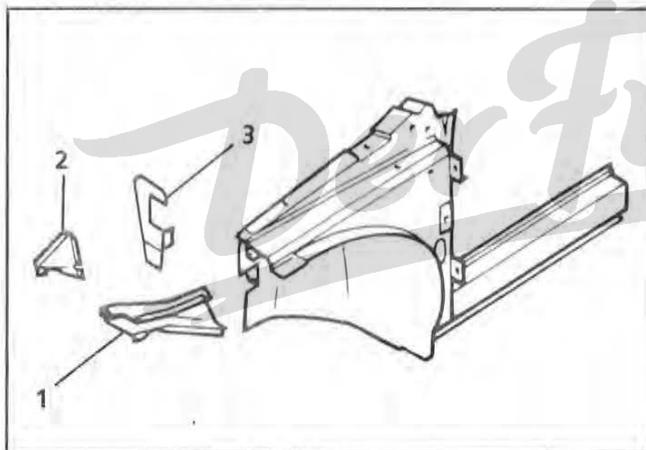
ZUSAMMENSETZUNG DER VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILE

Das gelieferte Seitenteil besteht aus den folgenden Elementen:

- vorderer Radkasten
- Abdeckblech des Schmutzfängers (Ende)
- Schmutzfänger (Ende)
- vorderer Türpfosten
- Radkastenverstärkung (hintere Partie)

Zusätzlich zu bestellende Teile:

- 1 - Radkastenverstärkung
- 2 - Verbindungsdreieck Radkasten/ Stoßdämpfergehäuse
- 3 - Bugschürzen-Verbindungswinkel

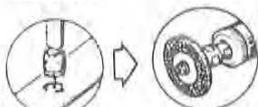


1 VERBINDUNG MIT DER VORDEREN BODENWANNE

Blechstärke (in mm):

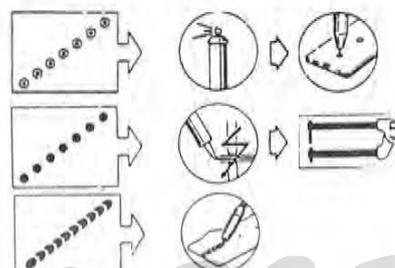
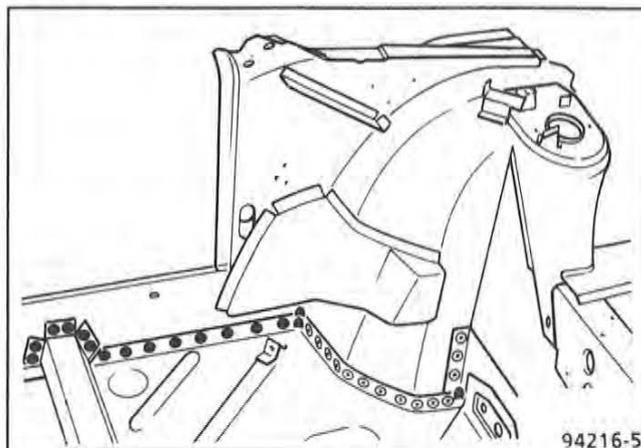
Radkasten	: 0,8
Abdeckblech des Schmutzfängers	: 1,5
Vordere Bodenwanne	: 1

Lösen:



- 14 Schweißpunkte setzen.
- 14 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.
- 2 Schweißnähte von 20 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



2 VERBINDUNG MIT DEM SCHMUTZFÄNGER UND DEM SCHMUTZFÄNGER- ABDECKBLECH

Blechstärke (in mm):

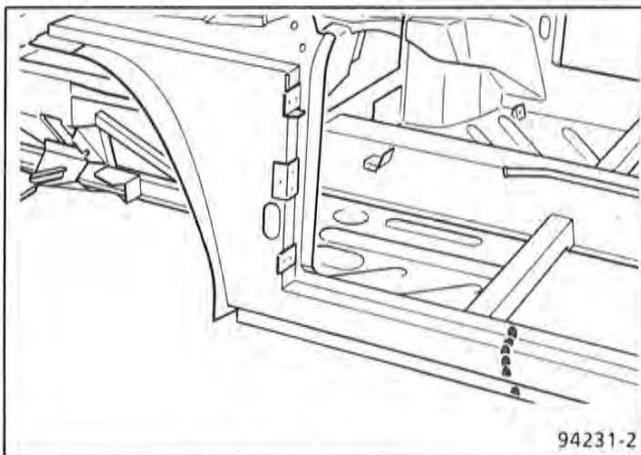
Schmutzfänger	: 1,5
Schmutzfänger-Abdeckblech	: 1,5

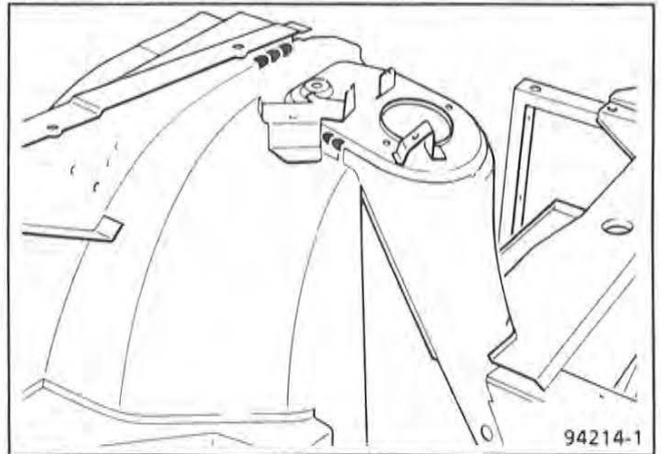
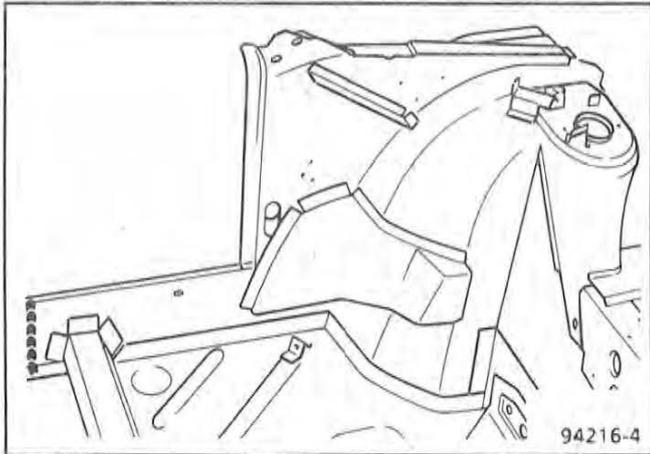
Lösen:



- 1 Schweißnaht von 400 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

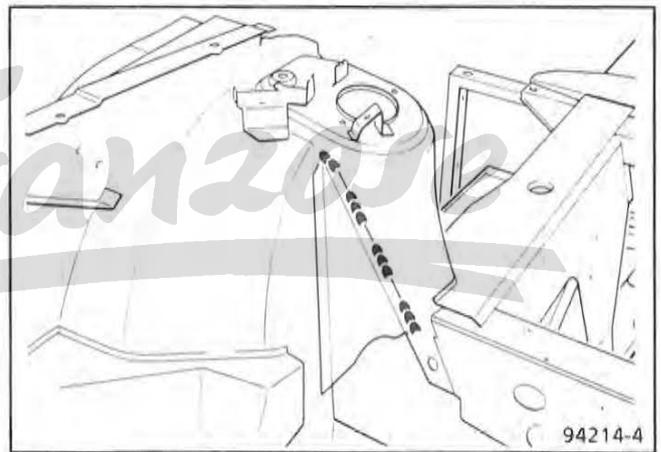
Schweißen:





3 VERBINDUNG DES HAUPTSTÜCKES DES VORDEREN STOSSDÄMPFERGEHÄUSES MIT DEM VERBINDUNGSDREIECK

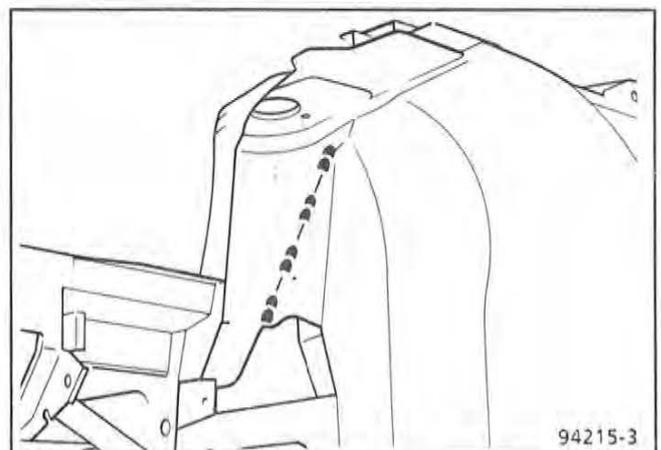
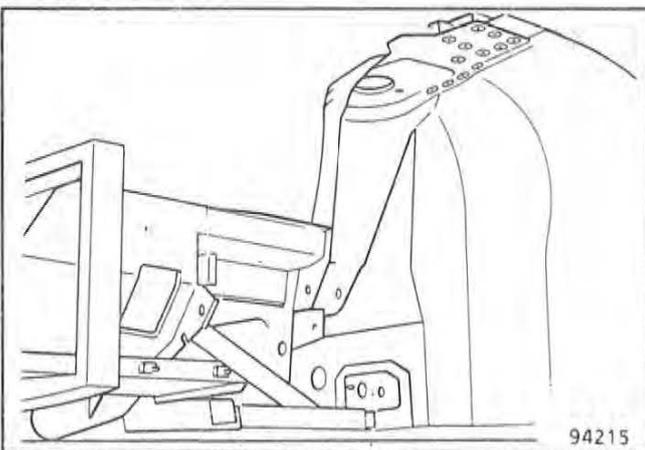
Siehe 41-P-5



Nach Einspritzen des Korrosionsschutzmittels in den Schmutzfänger den länglichen Verschlussstopfen wieder am Schmutzfänger-Abdeckblech anbringen.

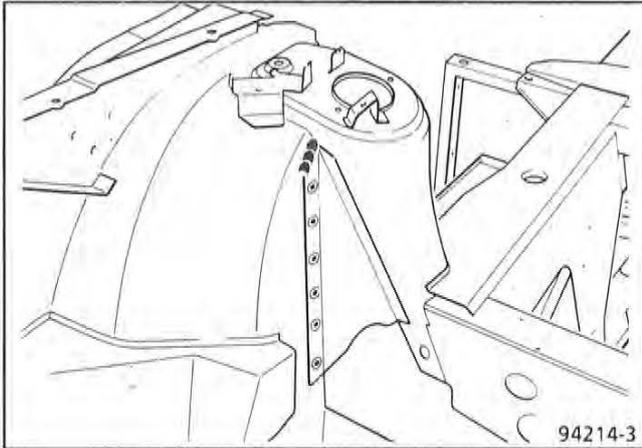
3 VERBINDUNG MIT DER FEDER-AUFLAGESCHEIBE

Siehe 41-P-4



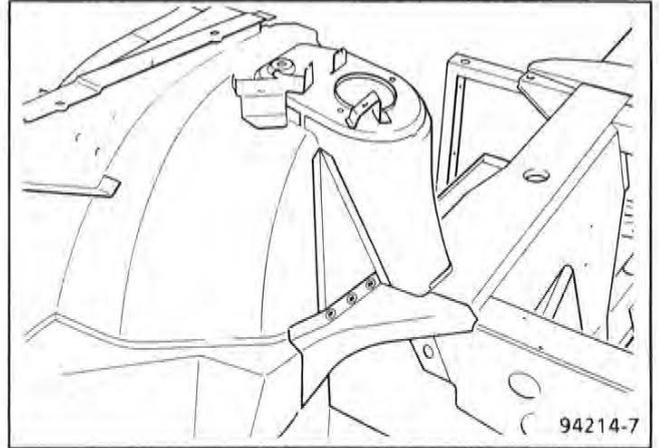
5 VERBINDUNG DES VERBINDUNGSDREIECKS MIT DEM RADKASTEN

Siehe 41-P-6



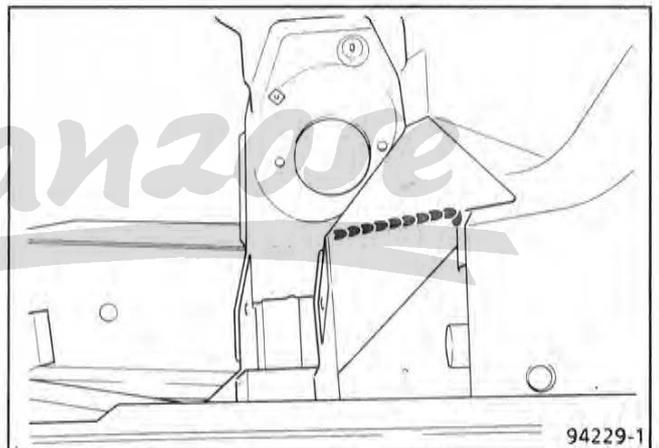
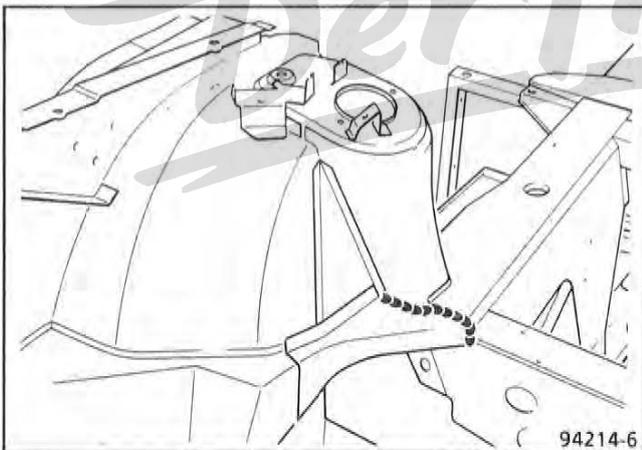
7 VERBINDUNG DER RADKASTENVERSTÄRKUNG MIT DEM VERBINDUNGSDREIECK

Siehe 41-P-8



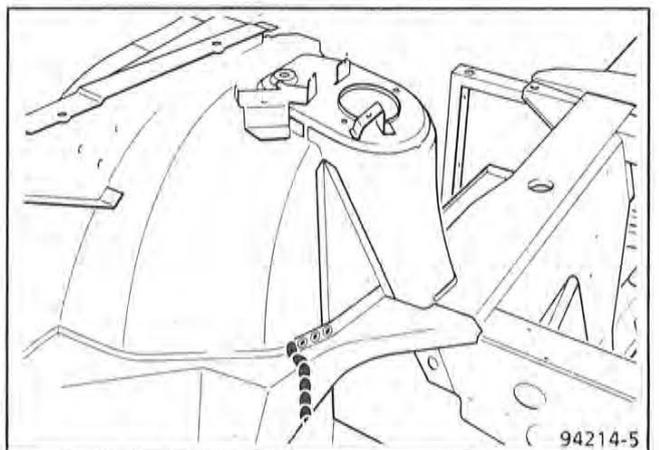
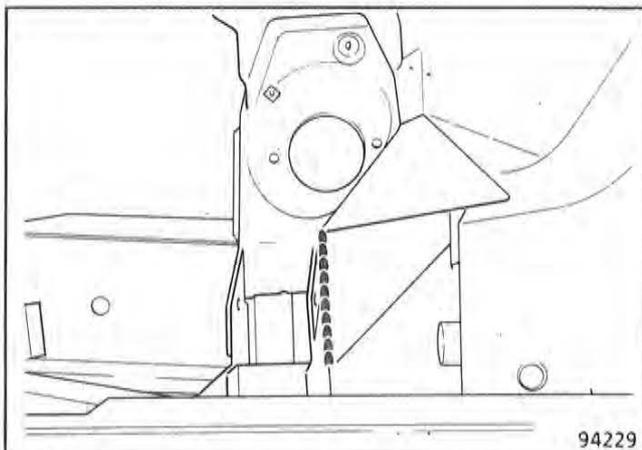
6 VERBINDUNG DER RADKASTENVERSTÄRKUNG MIT DEM KOFFERRAUMBODEN

Siehe 41-P-7



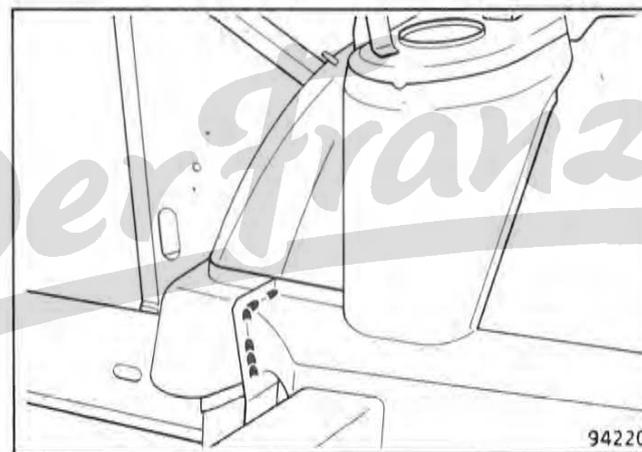
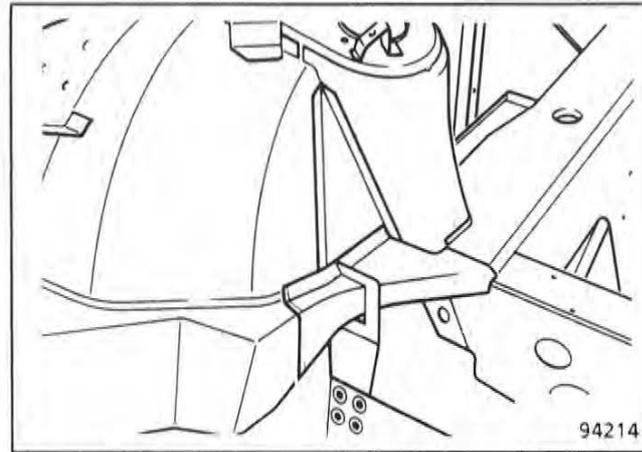
8 VERBINDUNG DER RADKASTENVERSTÄRKUNG MIT DEM SEITENTEIL

Siehe 41-P-9



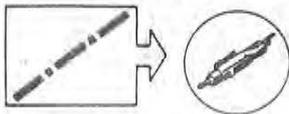
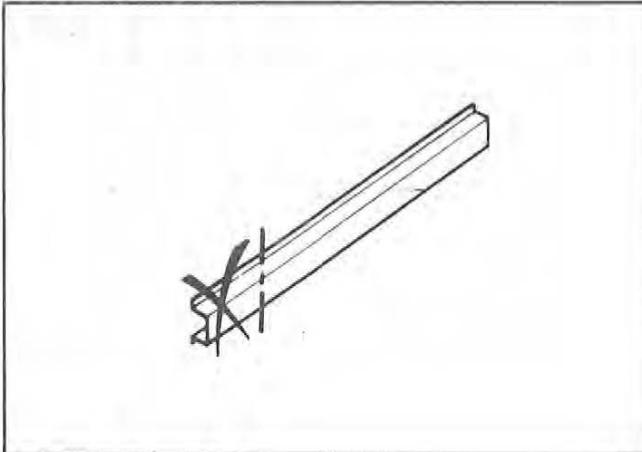
9 VERBINDUNG DES BUGSCHÜRZEN-
VERBINDUNGSWINKELS MIT DER
RADKASTENVERSTÄRKUNG

Siehe 41-P-10



ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

– Blech ohne Zusatzteile



1 VERBINDUNG VON SCHMUTZFÄNGER UND ABDECKBLECH

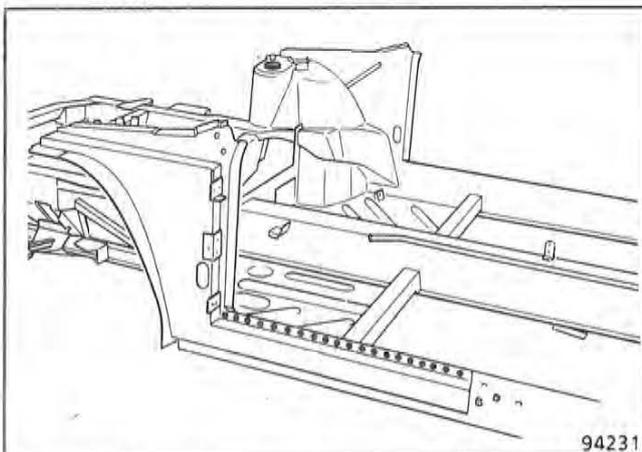
Blechstärke (in mm):

Schmutzfänger : 1,5
Abdeckblech : 1,5

Lösen:

40 Schweißpunkte setzen, wenn der Schmutzfänger bis zum vorderen Türpfosten ausgetauscht wird.

Schweißen:



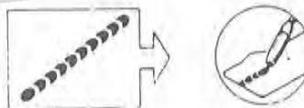
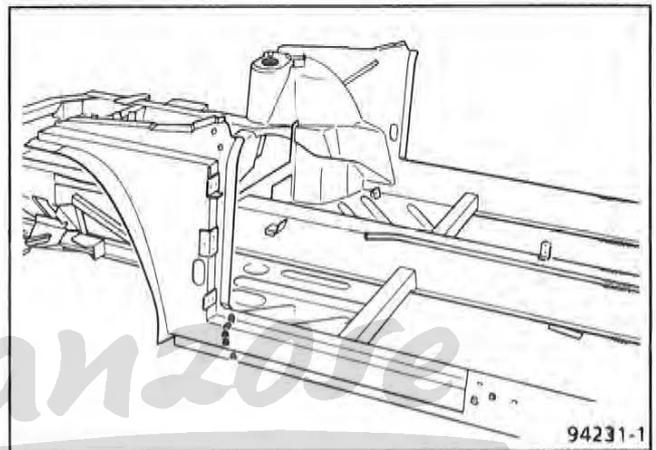
2 ABTRENKEN EINER PARTIE DES SCHMUTZFÄNGERS

Blechstärke: 1,5 mm



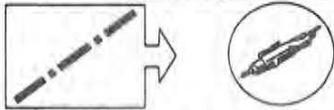
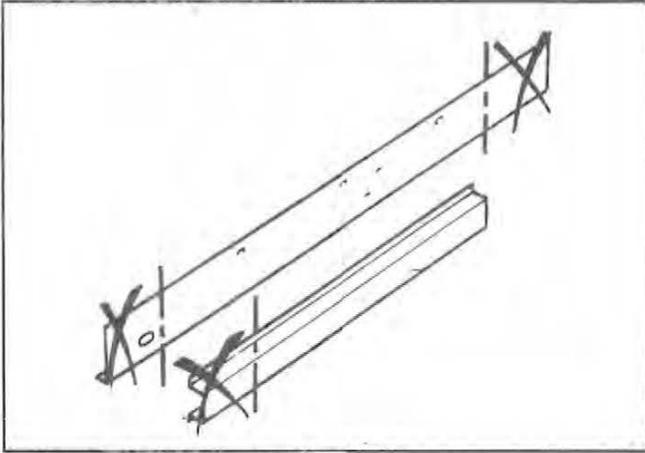
1 Schweißnaht von 160 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

– Bleche ohne Zuzastteile

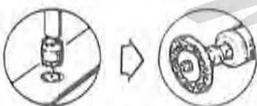


3 VERBINDUNG MIT DER VORDEREN BODENWANNE

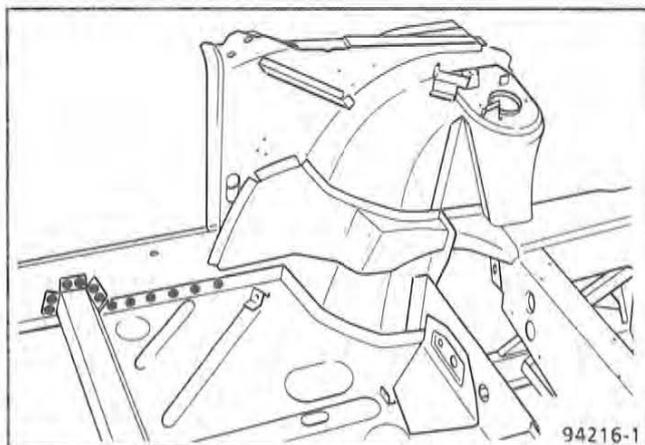
Blechstärke (in mm):

Schmutzfänger-Abdeckblech : 1,5
Vordere Bodenwanne : 1

Lösen:



12 Schweißpunkte setzen, wird der Schmutzfänger bis zum vorderen Türpfosten ausgetauscht.



4 ABTRENNEN EINER PARTIE DES ABDECKBLECHES

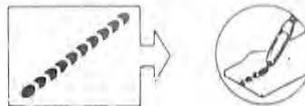
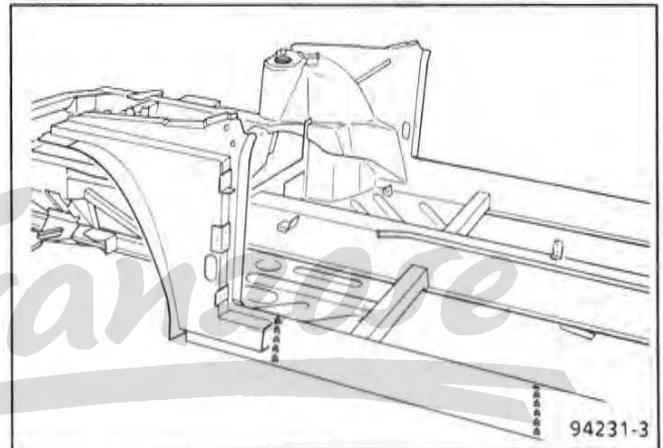
Blechstärke (in mm):

Abdeckblech : 1,5



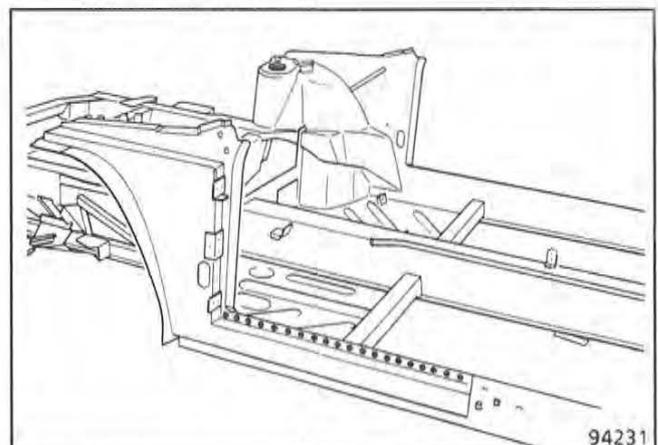
2 Schweißnähte von 180 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



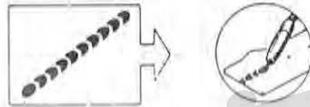
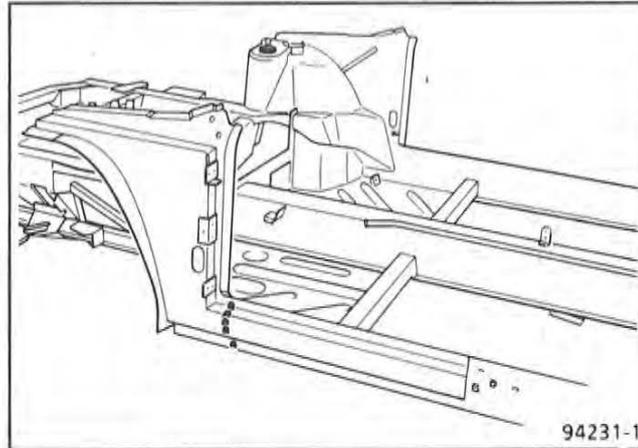
5 VERBINDUNG MIT DEM SCHMUTZFÄNGER

Siehe 41-U-1



6 ABTRENNEN EINER PARTIE DES
SCHMUTZFÄNGERS

Siehe 41-U-2



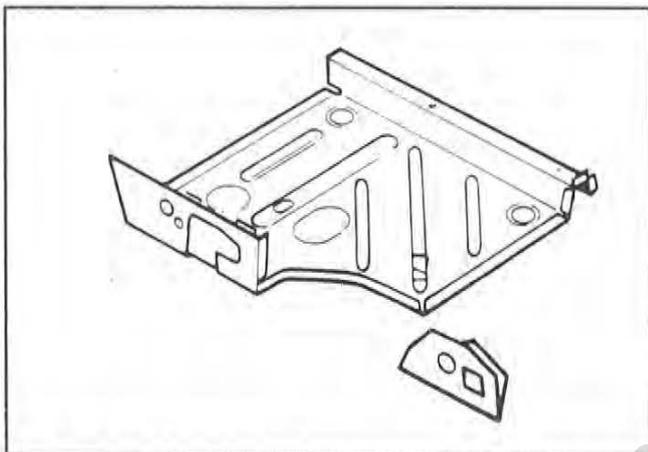
Der Franzose

ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

- Blech ohne Zusatzteile

Zusätzlich zu bestellende Teile:

- Distanzstück der Bodenwanne



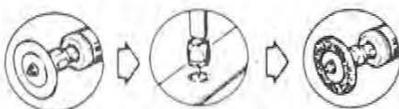
1 VERBINDUNG MIT DEM UNTEREN LÄNGSTRÄGER VORNE

Blechstärke (in mm):

Vordere Bodenwanne	: 1
Unterer Längsträger vorne	: 1,5
Distanzstück der Bodenwanne	: 3
Hintere Befestigung des Querlenkers	: 3

Lösen:

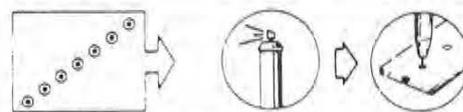
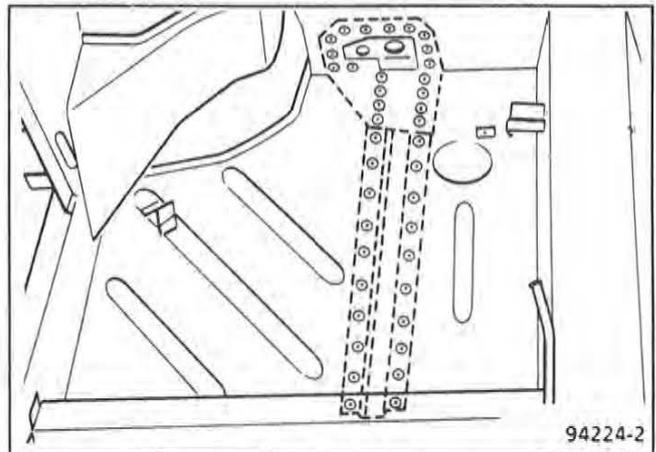
Das Distanzstück von der Bodenwanne entfernen und dann den unteren Längsträger und die hintere Befestigung des Querlenkers lösen.



41 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren an der linken Bodenwanne setzen.

35 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren an der rechten Bodenwanne setzen.

Schweißen:



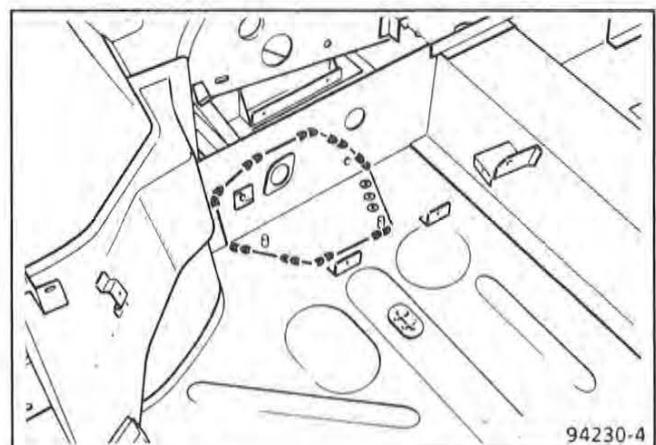
2 VERBINDUNG MIT DEM BODENWANNEN-DISTANZSTÜCK

Blechstärke (in mm):

Vordere Bodenwanne	: 1
Bodenwannen-Distanzstück	: 3

- Vordere linke Bodenwanne:
9 Schweißnähte von 30 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen und 3 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.
- Vordere rechte Bodenwanne:
8 Schweißnähte von 30 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



3 VERBINDUNG DES ENDES DES UNTEREN LÄNGSTRÄGERS VORNE

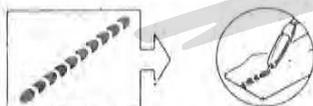
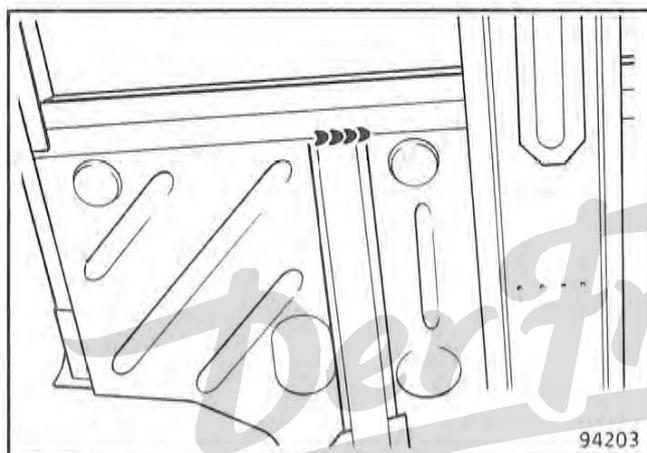
Blechstärke (in mm):

Enden des unteren Längsträgers : 1,5
Vordere Bodenwanne : 1

Lösen:



1 Schweißnaht von 60 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.



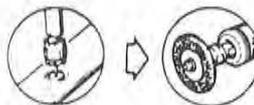
Nach Einspritzen des Korrosionsschutzmittels in den unteren Längsträger den länglichen Verschlussstopfen wieder an der Bodenwanne anbringen.

4 VERBINDUNG MIT DEM ABDECKBLECH DES MITTELTRÄGERS

Blechstärke (in mm):

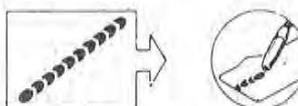
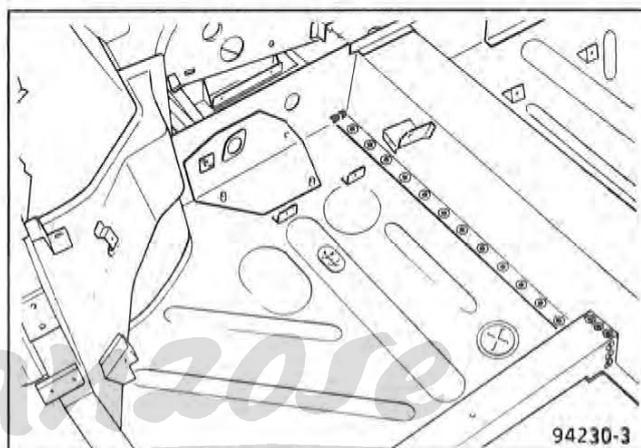
Vordere Bodenwanne : 1
Abdeckblech des Mittelträgers : 1,5

Lösen:



24 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.
2 Schweißnähte von 20 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



5 VERBINDUNG MIT DEM MITTELTRÄGER

Blechstärke (in mm):

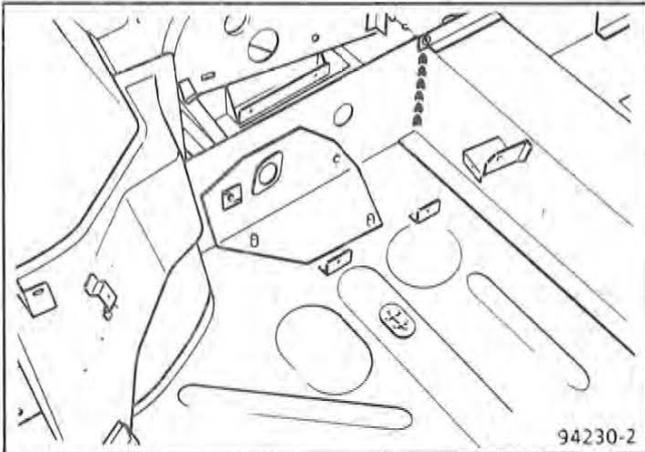
Vordere Bodenwanne : 1
Mittelträger : 1,5

Lösen:

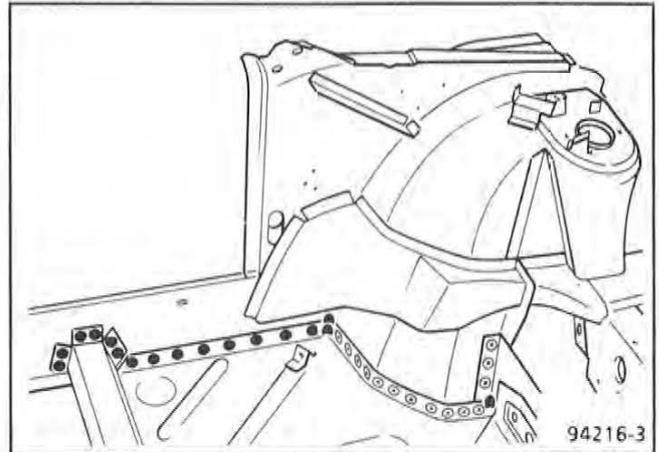


1 Schweißnaht von 140 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.
1 Schweißnaht im Lochpunkt-Schweißverfahren anlegen.

Schweißen:



Schweißen:

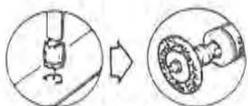


**6 VERBINDUNG MIT DEM SEITENTEIL
(SCHMUTZFÄNGER-ABDECKBLECH UND
RADKASTEN)**

Blechstärke (in mm):

Schmutzfänger-Abdeckblech : 1,5
Vordere Bodenwanne : 1
Radkasten : 0,8

Lösen:



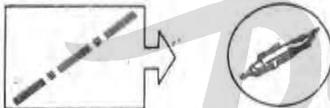
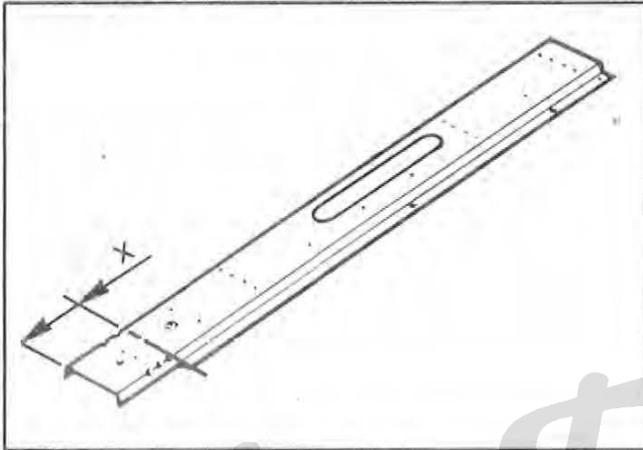
29 Schweißpunkte im Elektro-Schweißverfahren setzen.

1 Schweißnaht von 20 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Diese Arbeit wird als Ergänzung zu Richtarbeiten an der vorderen Partie des Mittelträgers durchgeführt. Die Länge X sowie die Schnittstelle werden je nach Art der Verformung des Teiles bestimmt.

ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

- Blech ohne Zusatzteile

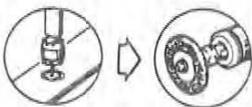


1 VERBINDUNG MIT DEM MITTELTRÄGER

Blechstärke (in mm):

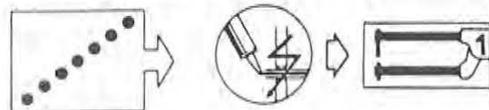
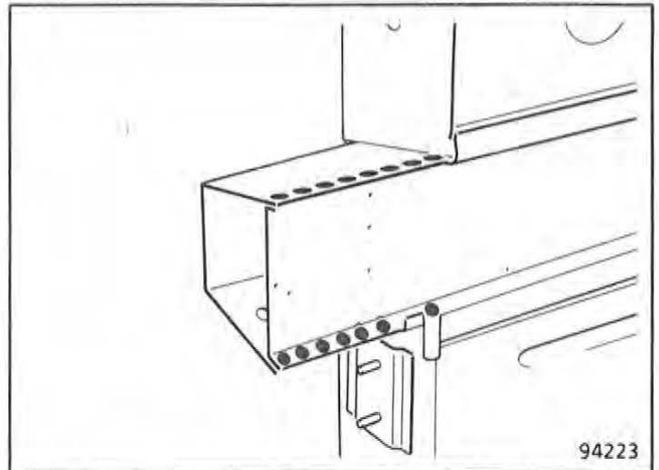
Abdeckblech : 1,5
Mittelträger : 1,5

Lösen:



16 Schweißpunkte im Elektro-Schweißverfahren setzen.

Schweißen:



2 ABTRENNEN EINER PARTIE DES BLECHES

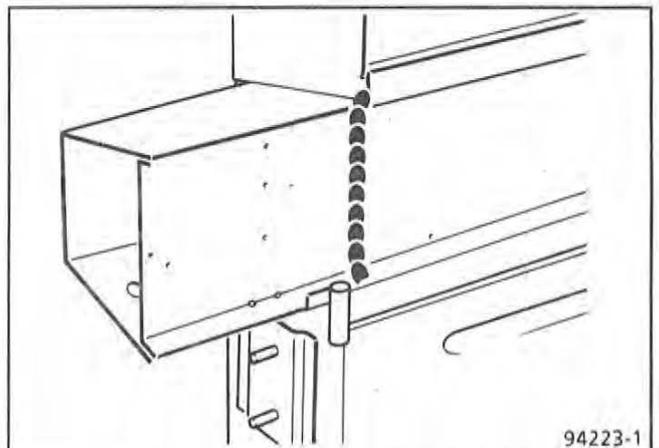
Blechstärke (in mm):

Abdeckblech : 1,5

Lösen:



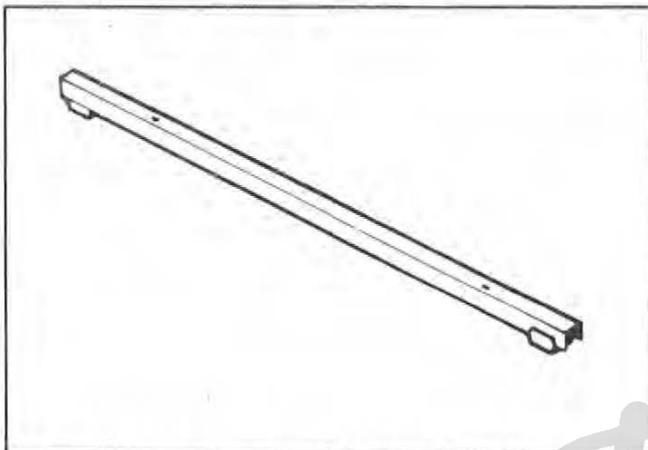
L = 200 mm



Austausch rechte oder linke Seite.

ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

- Hintertraverse
- Traversenverstärkung
- Traversen-Abdeckblech
- Wagenheber-Aufnahmestück



1 VERBINDUNG MIT DEM SCHMUTZFÄNGER-ABDECKBLECH

Blechstärke (in mm):

Hintertraverse : 1,5
Schmutzfänger-Abdeckblech : 1,5

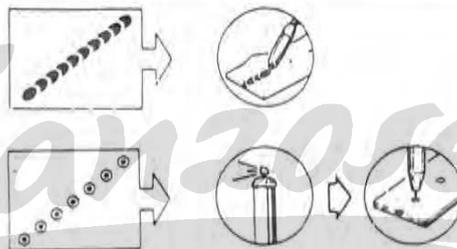
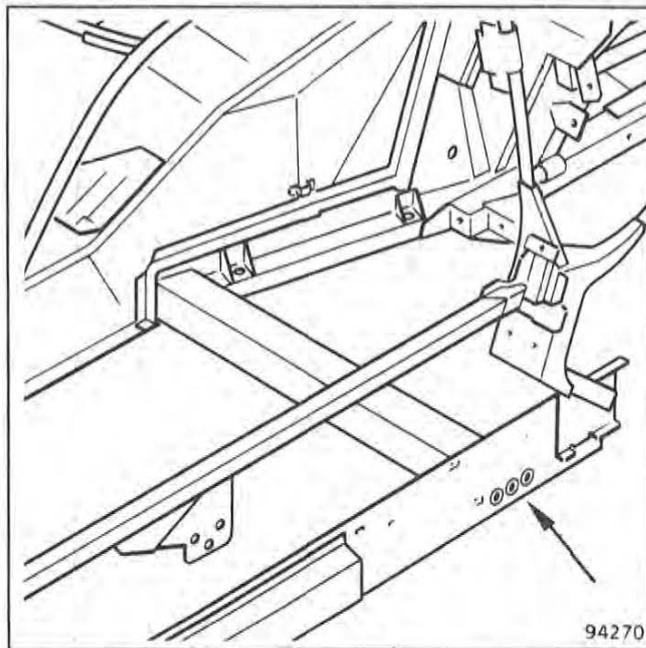
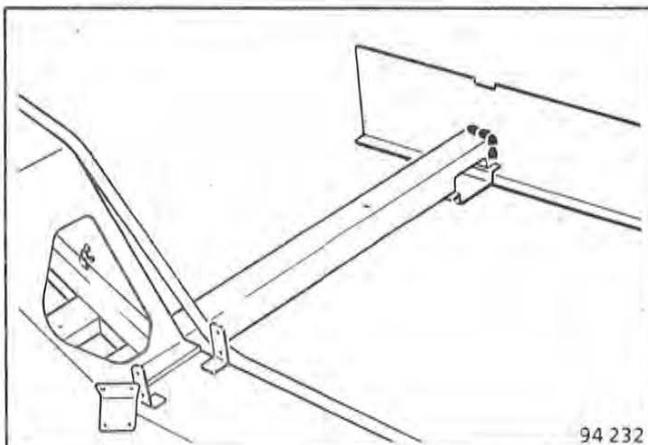
Lösen:



1 Schweißnaht von 190 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

3 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.

Schweißen:



2 VERBINDUNG DES ENDES DER NEUEN HINTERTRAVERSE (LINKS ODER RECHTS) MIT DER AM FAHRZEUG VERBLEIBENDEN PARTIE

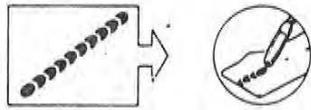
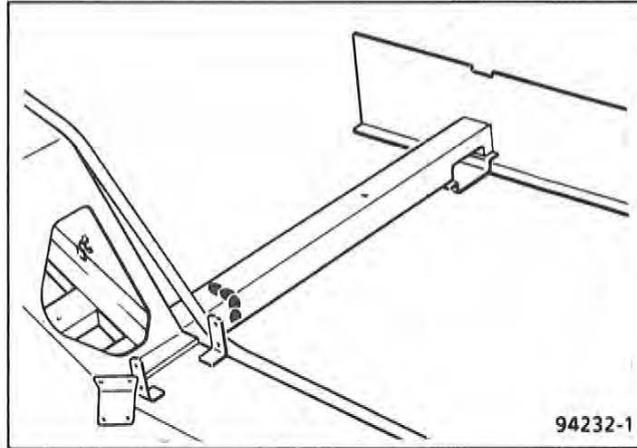
Blechstärke: 1,5 mm

Lösen:



L = 190 mm

Schweißen:



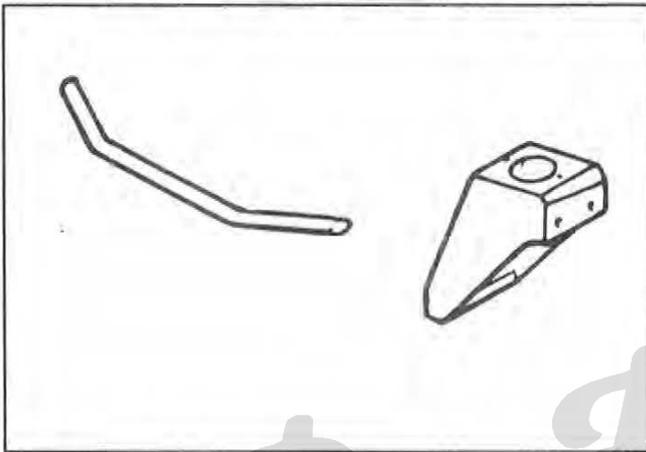
Der Franzose

Diese Arbeit wird auf der Kontroll- und Richtbank durchgeführt. Die Vorbereitung der Kontroll- und Richtbank ist in Kapitel **40** beschrieben.

ZUSAMMENSETZUNG DES VON DEN ERSATZTEILLAGERN GELIEFERTEN TEILES

- Komplettes Teil

Gegebenenfalls zusätzlich die Verstärkungsstrebe der vorderen Stoßdämpfergehäuse bestellen.

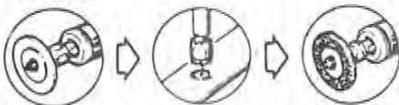


1 VERBINDUNG MIT DER VERBINDUNGSTRAVERSE DER HINTEREN STOSSDÄMPFERGEHÄUSE

Blechstärke (in mm):

Hauptstück des hinteren Stoßdämpfergehäuses	: 2
Verbindungstraverse der hinteren Stoßdämpfergehäuse	: 3

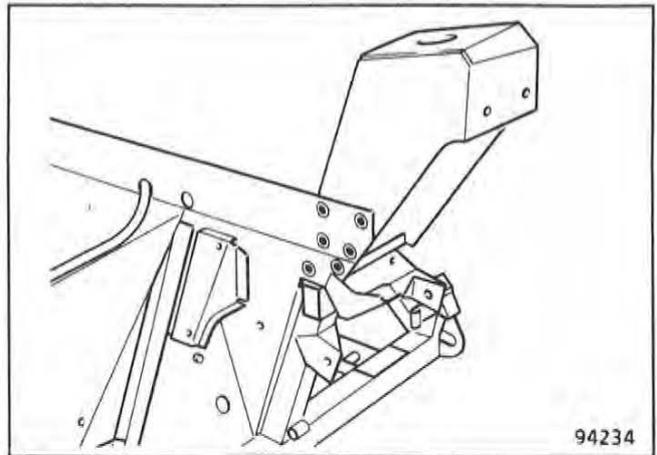
Lösen:



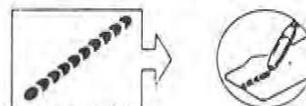
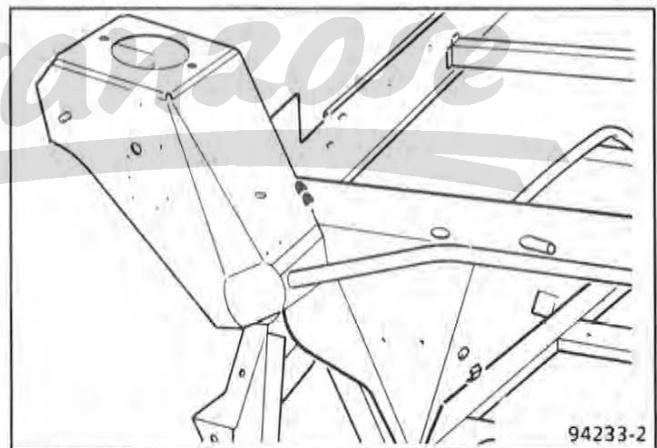
6 Schweißpunkte im Lochpunkt-Schweißverfahren setzen.

1 Schweißnaht von 20 mm Länge im Schutzgas-Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



Schweißen:



2 VERBINDUNG MIT DER QUER- VERBINDUNGSSTREBE UNTER DEN HINTEREN STOSSDÄMPFERGEHÄUSEN

Blechstärke (in mm):

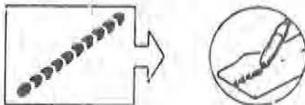
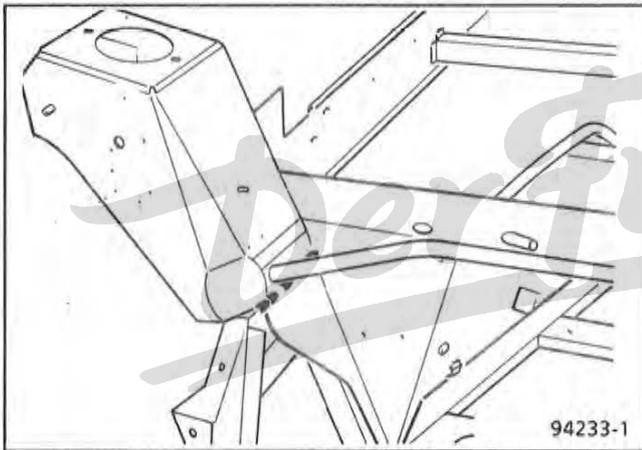
Element zur Befestigung an
Motortragrahmen : 3
Quer-Verbindungsstrebe unter den
hinteren Stoßdämpfergehäusen : 1,5

Lösen:



3 Schweißnähte von 20 mm Länge im Schutzgas-
Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



3 VERBINDUNG DES HINTEREN STOSSDÄMPFERGEHÄUSES MIT DER VERSTÄRKUNGSSTREBE DER HINTEREN STOSSDÄMPFERGEHÄUSE

Blechstärke (in mm):

Element zur Befestigung am
Motortragrahmen : 3

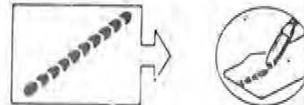
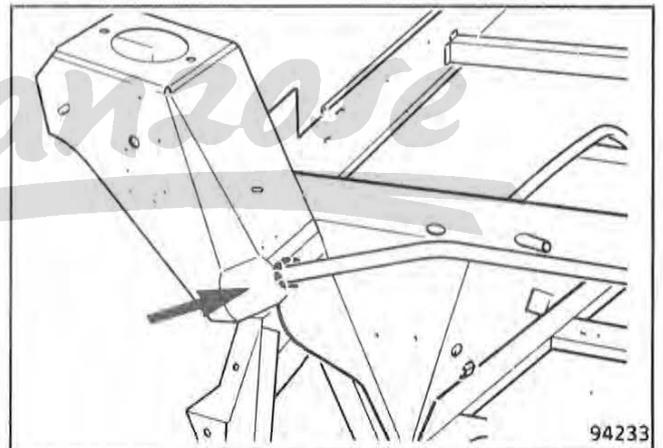
Verstärkungsstrebe des hinteren
Stoßdämpfergehäuses,
Rohrdurchmesser 17-20 : 1,5

Lösen:

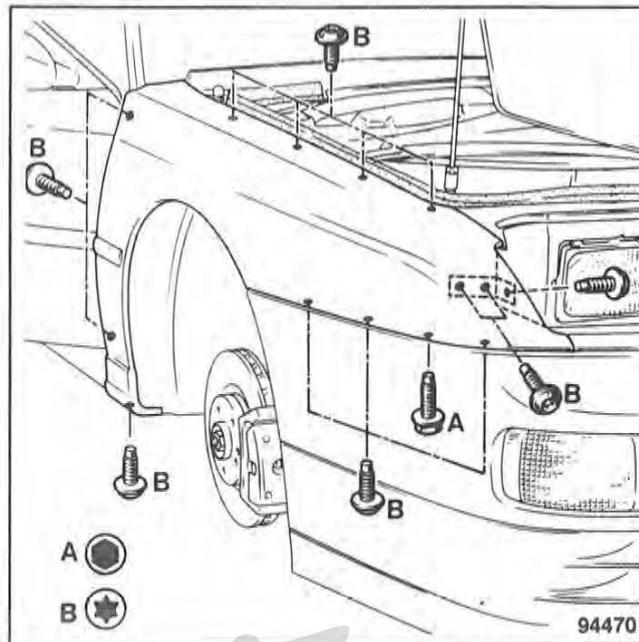


1 Schweißnaht von 60 mm Länge im Schutzgas-
Schweißverfahren MAG anlegen.

Schweißen:



Der Kotflügel ist mit 12 Torx-Schrauben befestigt.



AUSBAUEN:

- den versenkbaren Scheinwerfer auf der entsprechenden Seite,
- die Befestigungen des Stoßfängers (nur auf einer Seite); letzteren abschwenken, um so an die innere Schraube des Kotflügels zu gelangen,
- die Schrauben des Türscharniers, um so die beiden Schrauben der hinteren Partie des Kotflügels zugänglich zu machen.

HINWEIS

Der Kotflügel wird mit einer sehr faserigen und klebrigen Dichtmasse abgedichtet. Während der Ausbaurbeiten diese Dichtmasse mit Hilfe eines feuchten Lappens entfernen.

EINBAU

Dichtmasse "Impermastic 1438" verwenden. Sie ist in den Ersatzteillagern in 315 ml-Kartuschen unter der Referenz 77 01 406 770 erhältlich.

Die Original-Dichtmasse kann nicht wiederverwendet werden, da sie bei der Fabrikation vor Montage des Kotflügels warm aufgepreßt wurde.

HINWEIS

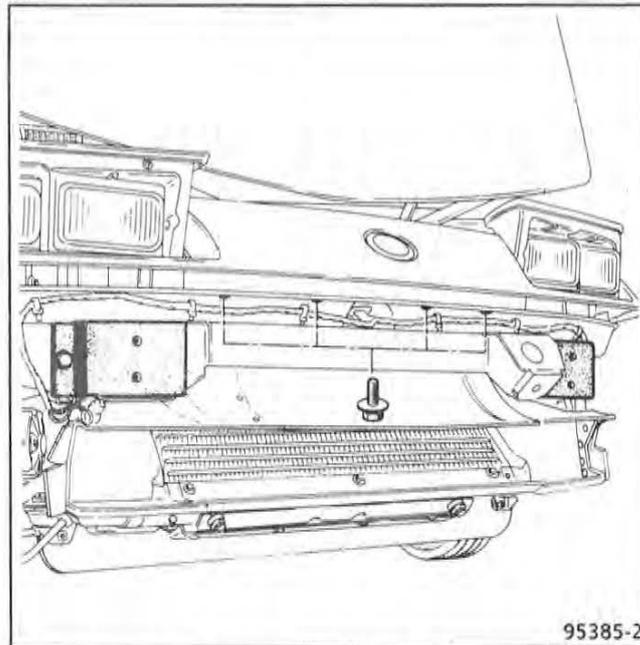
Der Kotflügel wird mit Hilfe von Distanzscheiben in die richtige Stellung zur Haube gebracht.

OBERE KAROSSERIESTRUKTUR VORNE

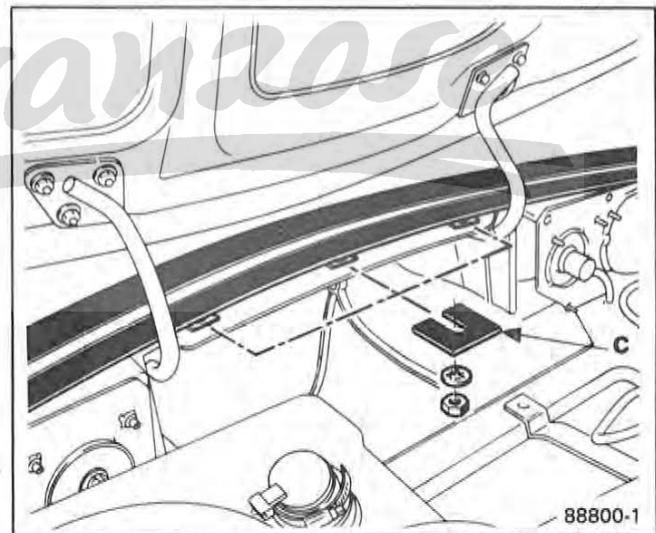
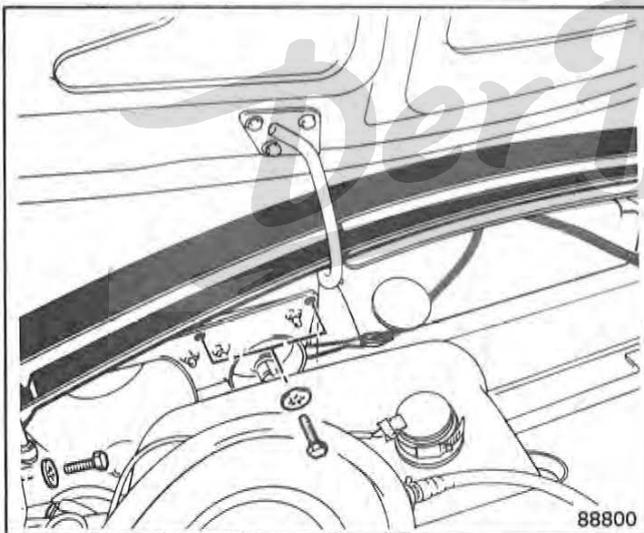
Austausch des Scheinwerferträgers

42 B

Zuvor den Stoßfänger (siehe entsprechendes Kapitel) und die versenkbaren Scheinwerfer ausbauen.



Die untere Partie des Scheinwerferträgers ist mit 4 Schrauben in der Mitte befestigt.

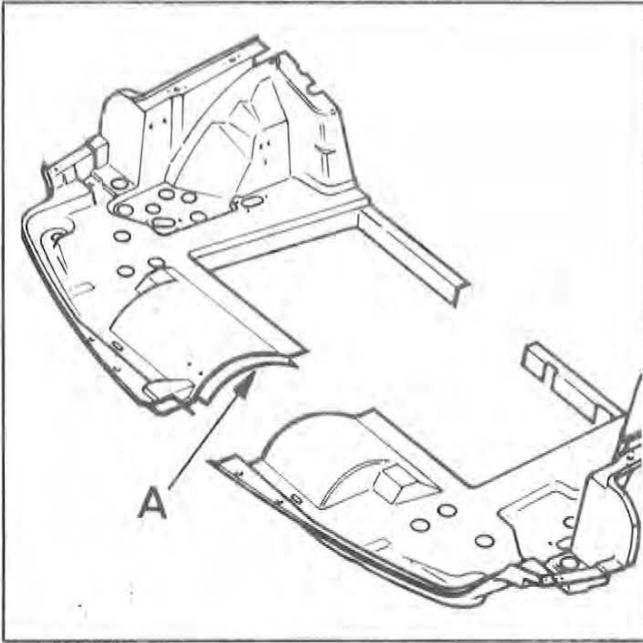


Die obere Partie des Scheinwerferträgers ist mit 11 Schrauben befestigt.
6 Sechskantschrauben für die Scheinwerferplatten.
3 Sechskantmuttern in der Mitte.

Die Kotflügel durch Entfernen von 5 Schrauben an der oberen Partie wegdrücken.

HINWEIS : der Scheinwerferträger ist mit GURISIL-Kleberdichtung abgedichtet; diese Dichtmasse während der Ausbaurbeiten mit einem feuchten Lappen beseitigen.

EINBAU : Dieselbe Dichtmasse wie für den Kotflügel verwenden.
Zur Ausrichtung der Kofferraumhaube mit dem Scheinwerferträger drei Distanzscheiben (C) und die Scheinwerferhalterplatten verwenden.
Nach dem Einbau die Scheinwerfer einstellen.



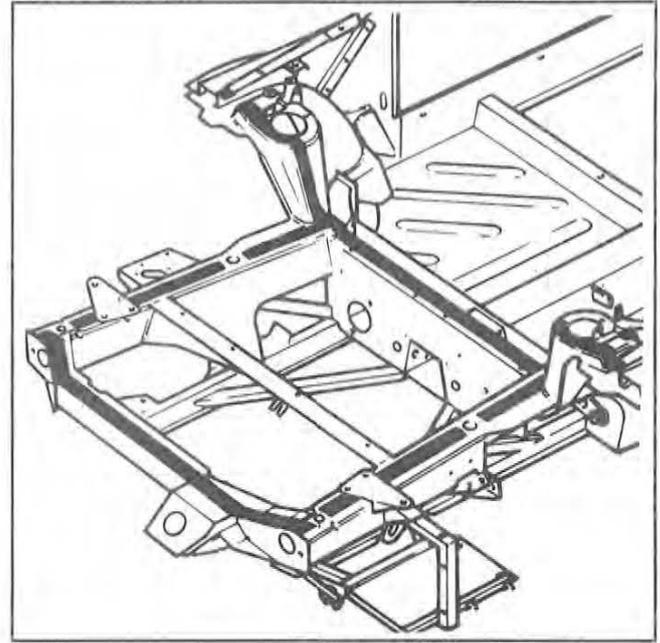
Das aus dem Austauschteil zurechtgeschnittene Neuteil muß die gleiche Form aufweisen wie das vom Fahrzeug abgetrennte Element.

IN A : Ein Überbrückungsstück anfertigen (siehe Kapitel "Allgemeines").

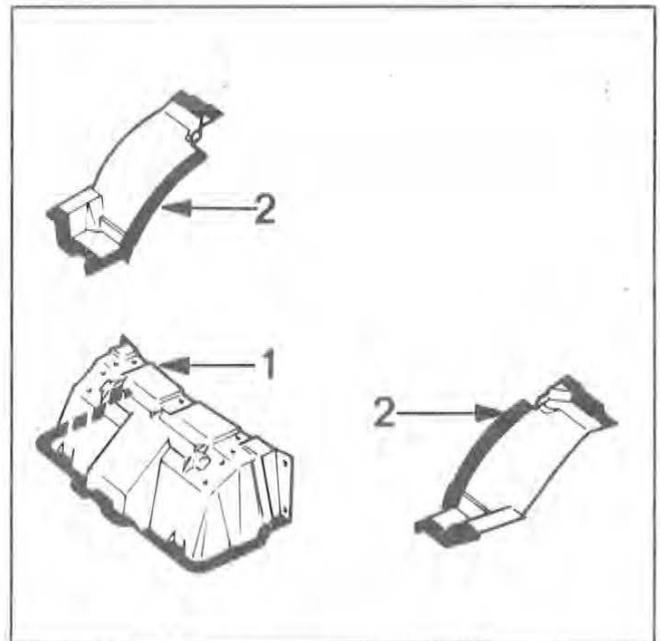
Der Austausch der Bodengruppenhälfte zieht den Austausch der folgenden Teile nach sich:

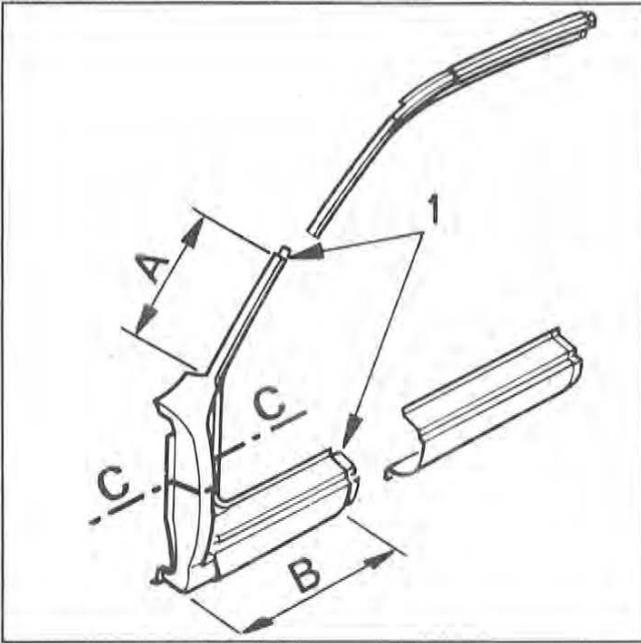
- 1 - Konsole zur Befestigung der Haubenscharniere
- 2 - Radkasten

Während des Klebens werden diese Teile mit Blechschrauben (Parker) oder mit Blindnieten befestigt.



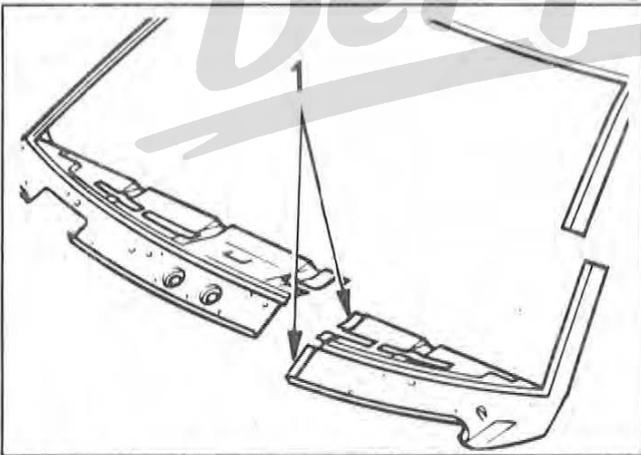
Klebezone





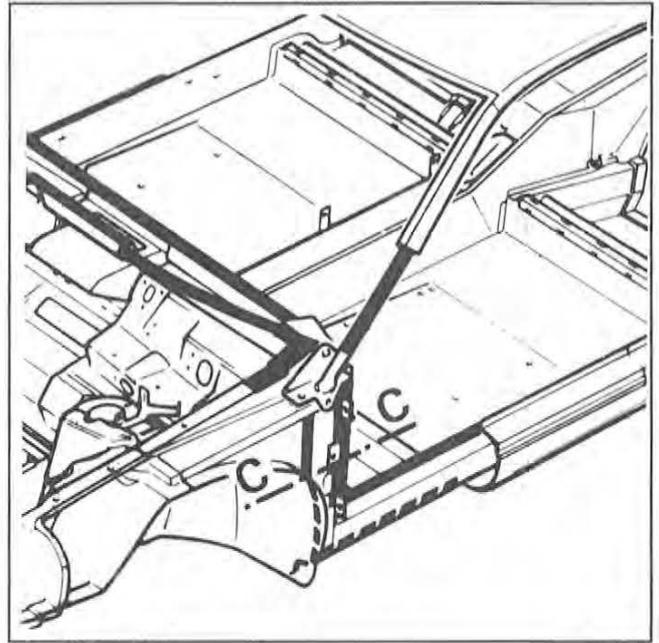
Das zugeschnittene Neuteil muß mit dem vom Fahrzeug abgetrennten Teil identisch sein (Längen A und B).

In 1 : Ein Überbrückungsband anfertigen (siehe Kapitel "Allgemeines").

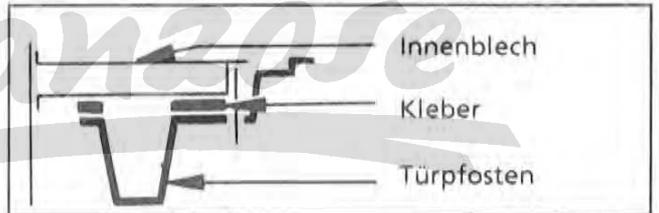


Der Austausch des Türpfostens erfordert den teilweisen Austausch des Windschutzscheibenrahmens.

NOTA : Die Metallverstärkung des Dachträgers kann zum Teil ausgetauscht werden; die Schweißnaht kann nur im Schutzgas-Schweißverfahren MAG angelegt werden.



Klebezone



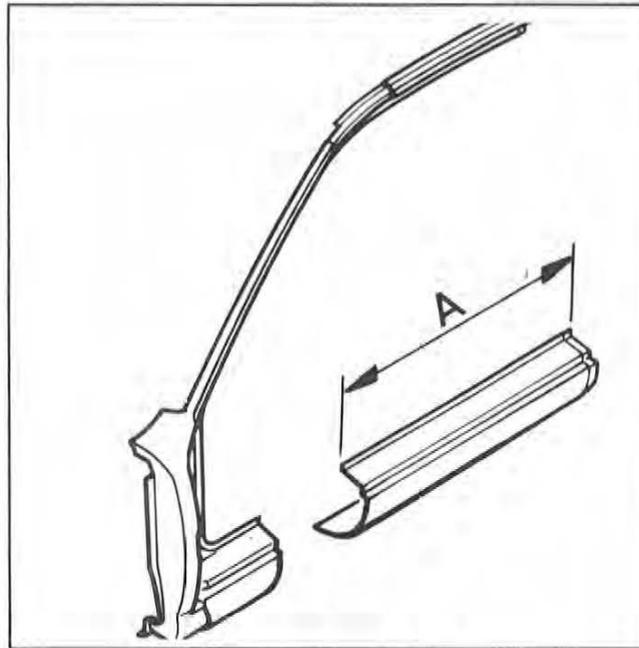
Innenblech

Kleber

Türpfosten

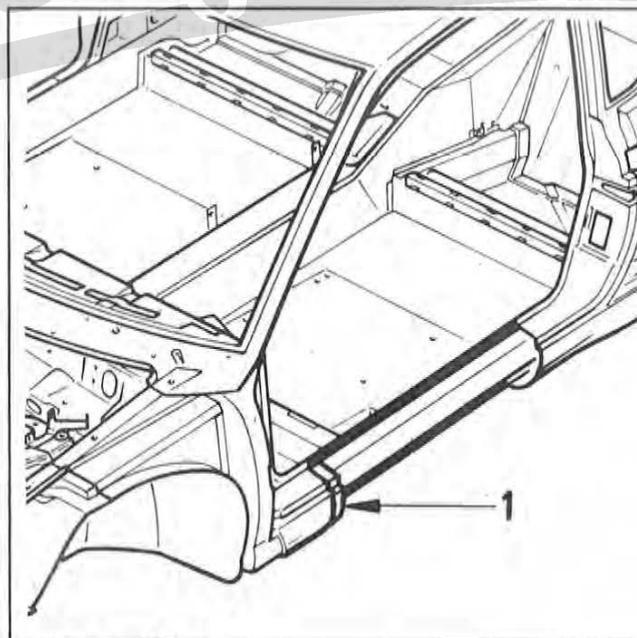


Klebezone



Das zugeschnittene Neuteil muß mit dem vom Fahrzeug abgetrennten Teil identisch sein (Länge A).

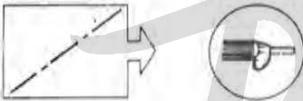
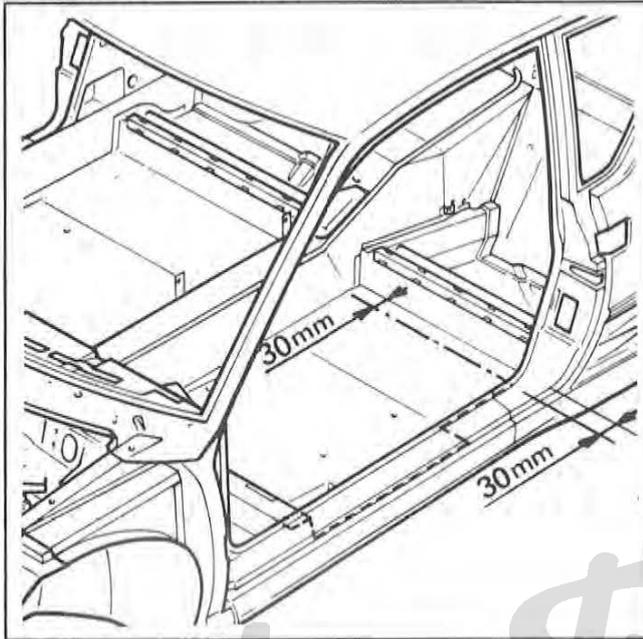
In 1 : Ein Überbrückungsband anfertigen (siehe Kapitel "Allgemeines").



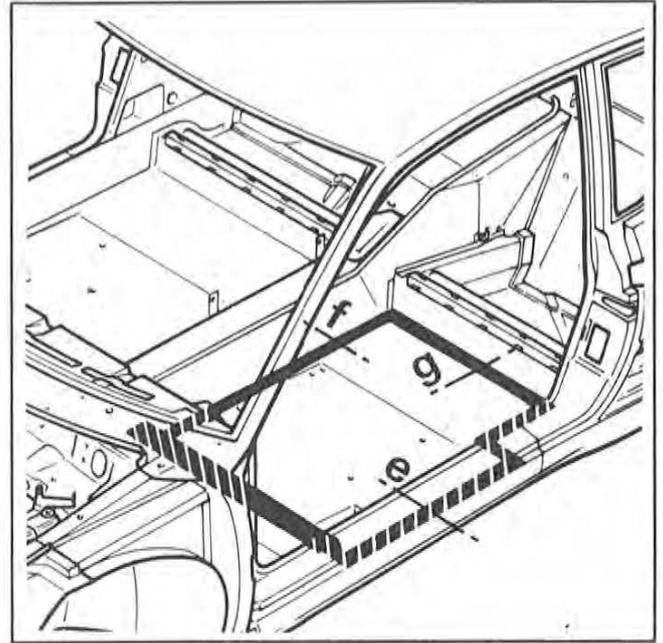
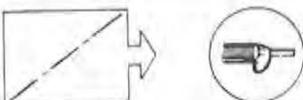
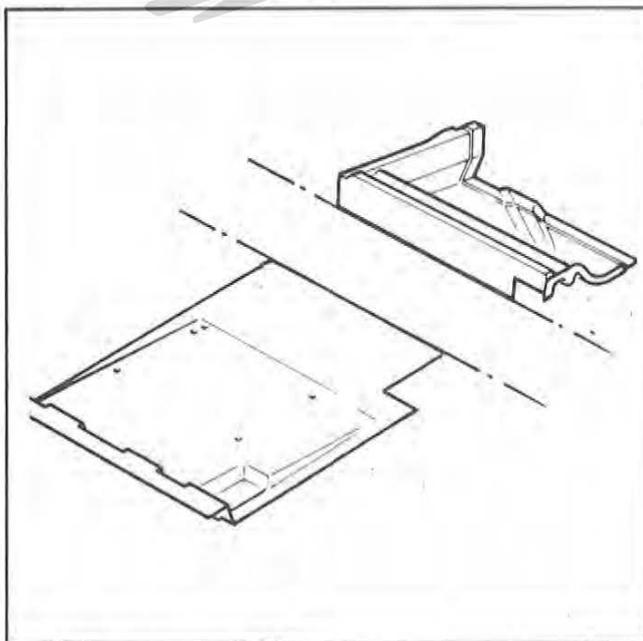
Klebezone

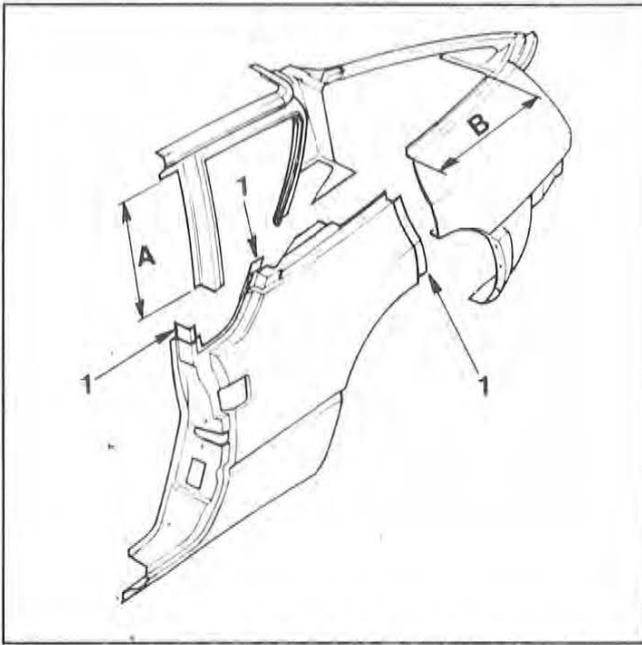
Bodenwanne

- Die Bodenwannenhälfte ausbauen; dabei die Symbole unter den Abbildungen beachten; zum Lösen der geklebten Teile die Erläuterungen im Kapitel "Allgemeines" beachten.



- Zuschneiden des Neuteiles.

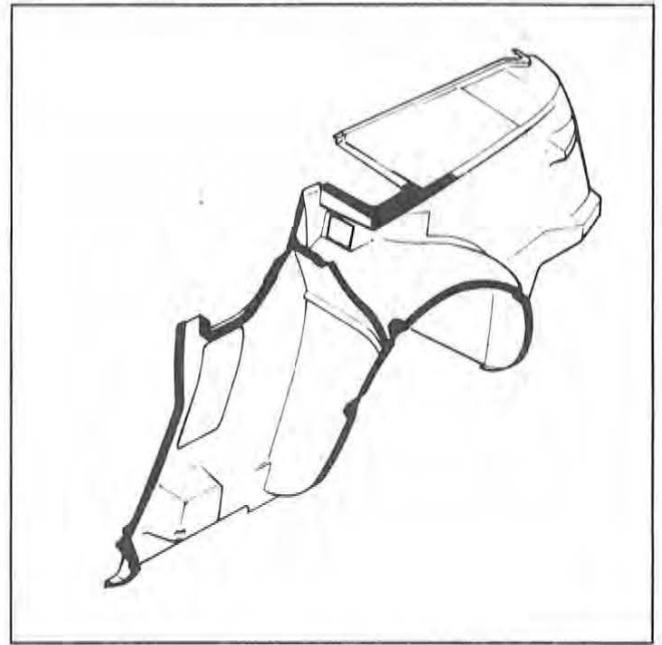




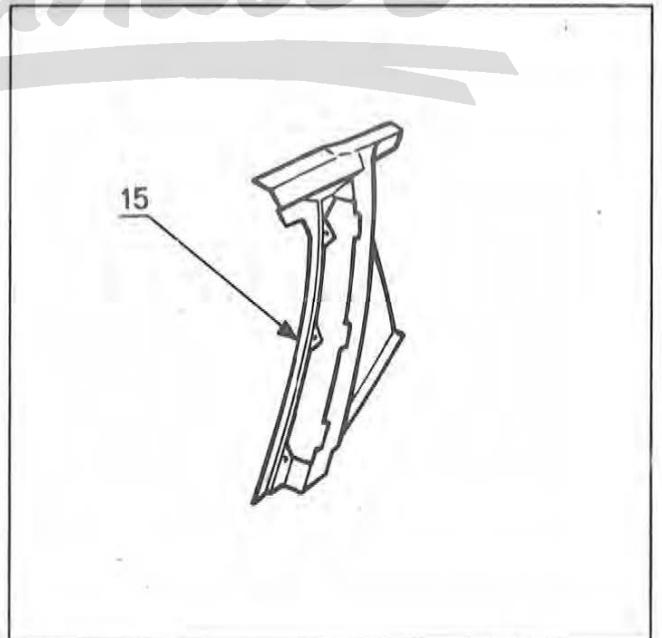
Das zugeschnittene Neuteil muß mit dem vom Fahrzeug abgetrennten Teil identisch sein (Längen A und B).

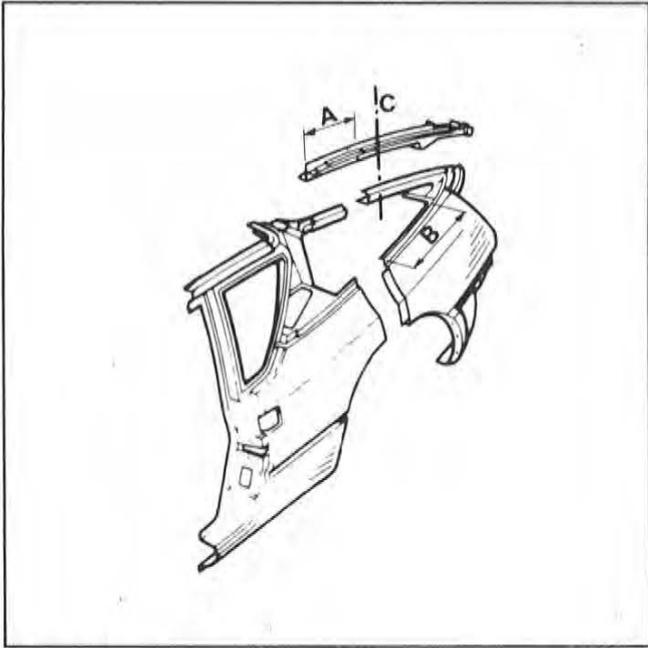
In 1 : Überbrückungsbänder anfertigen (siehe Kapitel "Allgemeines").

- Um den Schnitt am Seitenteil korrekt ausführen zu können, muß das Lufteinlaßteil 15 ausgetauscht werden (siehe Explosionszeichnung zu Beginn des Kapitels).

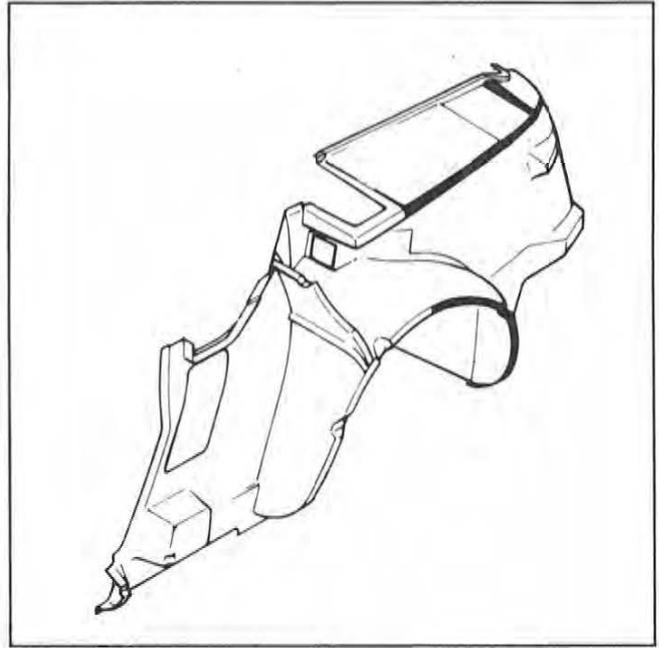


Klebezzone





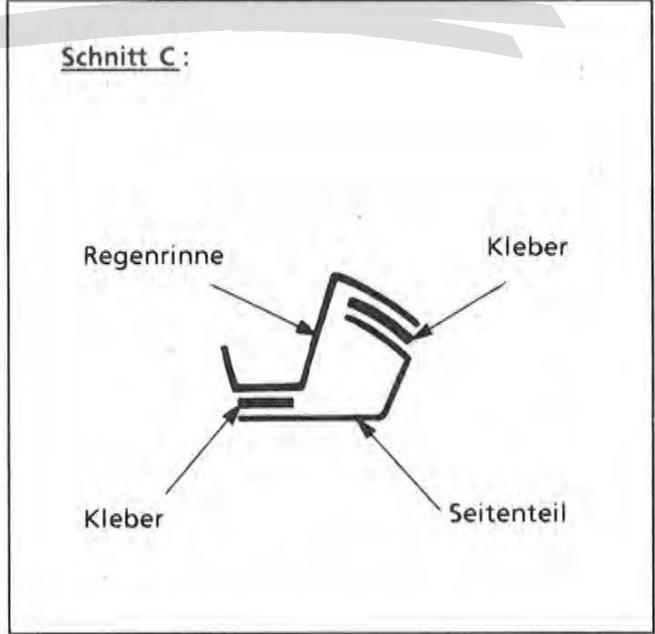
Das zugeschnittene Neuteil muß mit dem vom Fahrzeug abgetrennten Teil identisch sein (Längen A und B).



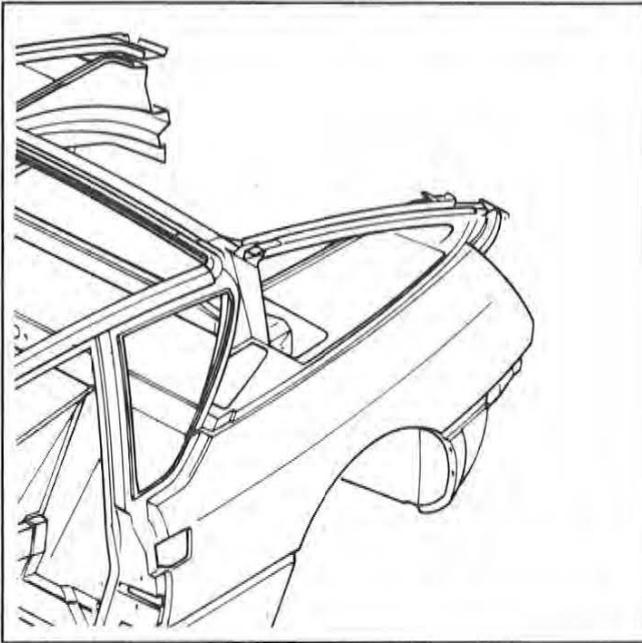
Klebezone

Der Franzose

Schnitt C :



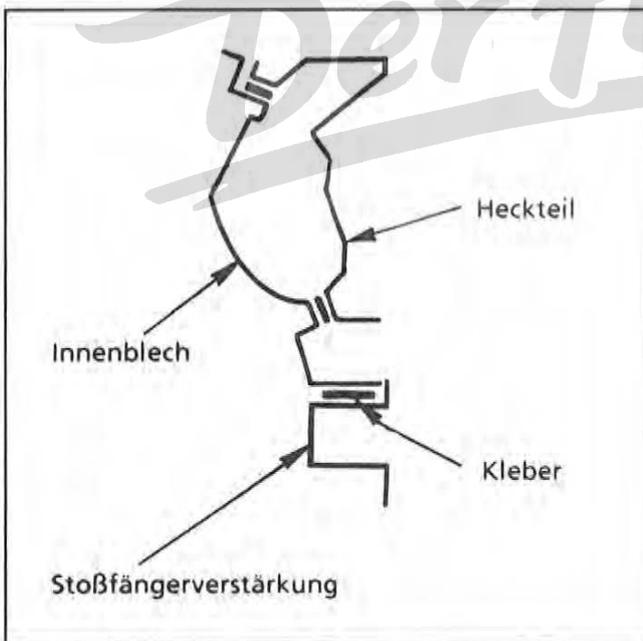
Heckteil



Zum Abtrennen des Teiles siehe Paragraph "Ausbesserung der Kunststoffteile" im Kapitel "Allgemeines".



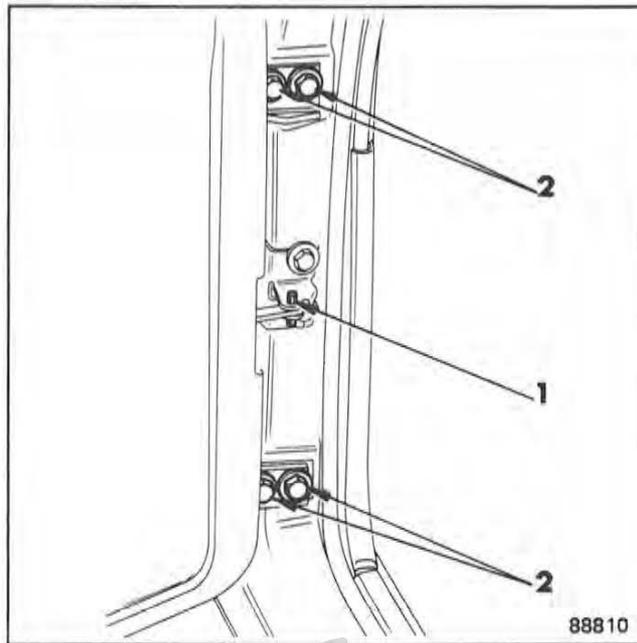
Klebezone



- Das Heckteil und das Innenblech des Heckteiles werden zusammengesetzt geliefert.

NOTA : Es ist nicht möglich, nur einen Teil des Heckteiles auszutauschen.

AUSBAU



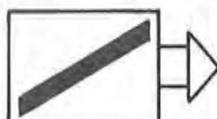
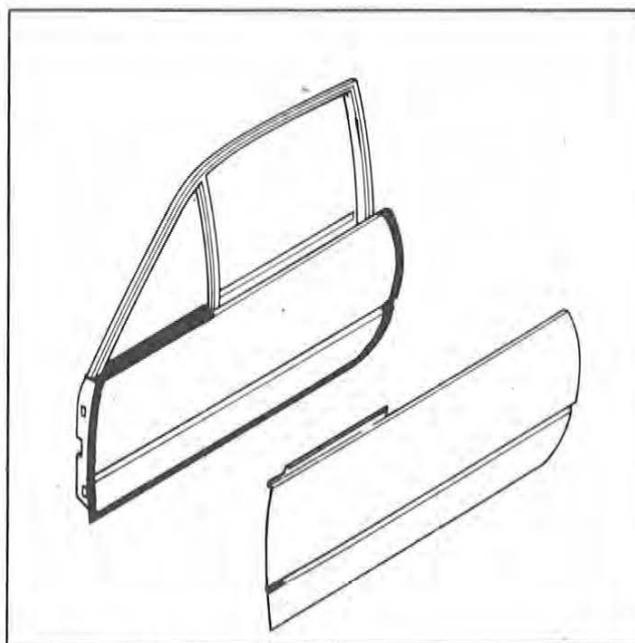
Zuvor die Verkleidung entfernen.

Die Kabelstränge abziehen.

Den Haltestift der Tür (1) entfernen.

Die 4 Befestigungsschrauben (2) der Scharniere entfernen.

Austausch des Türaußenhaut

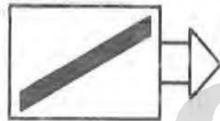
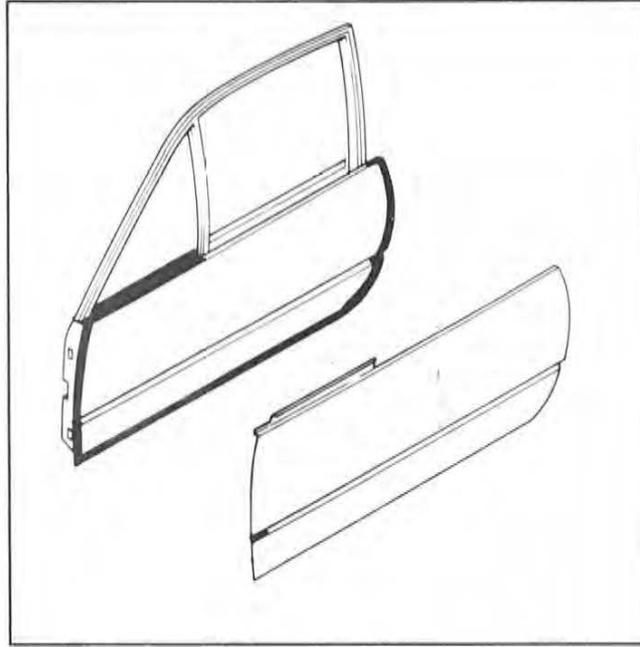


Klebezone

TÜREN

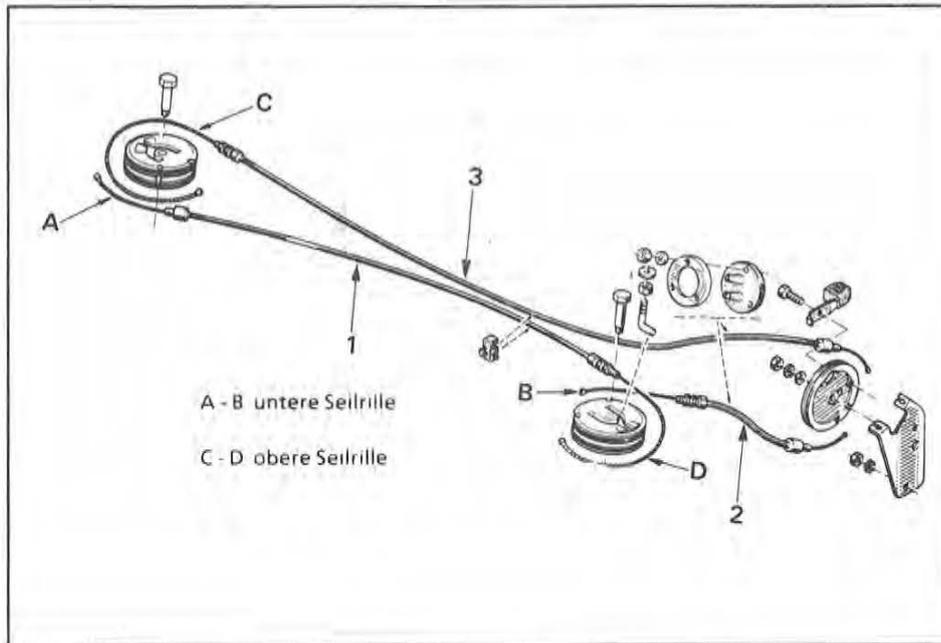
Außenhaut der Vordertüren

47 A



Klebezone

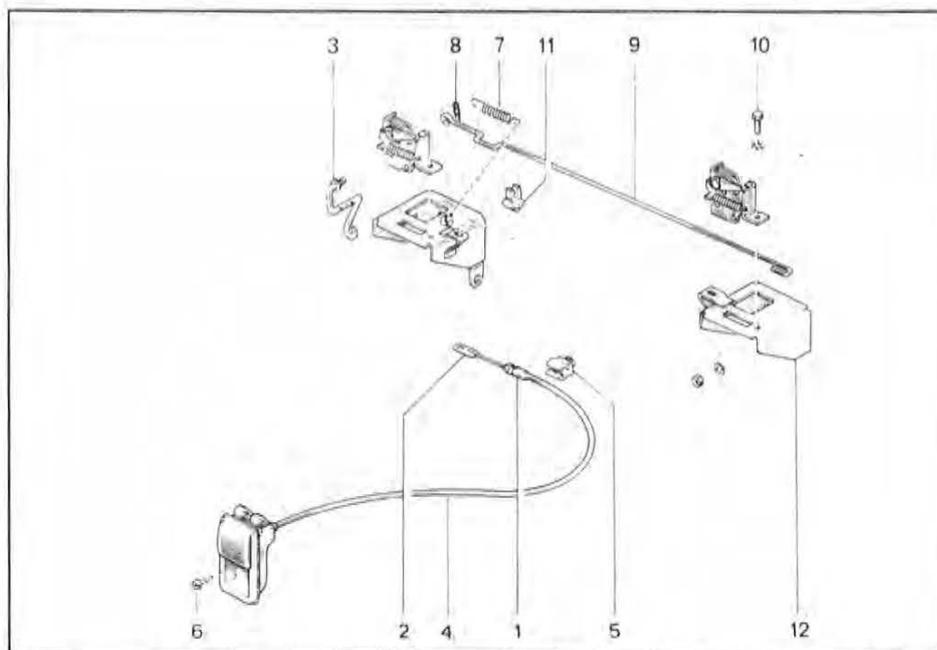
Der Franzose

**AUSBAU**

- Die beiden querverlaufenden Seilzüge aus ihrer Kunststoffhalterung aushängen.
- Die 3 Kontermuttern der Seilzüge lösen und die Seilzüge entspannen.
- Die Seilzüge von den Rollen abnehmen.
- Die beiden Rollen abmontieren; dazu den Mittelbolzen lösen.

EINSTELLUNG DER SEILZÜGE

- Den Betätigungshebel der Haubenverriegelung (waagrecht) nach oben stellen.
- Den querverlaufenden Seilzug (1), der die beiden Rollen verbindet, entspannen.
- Den Seilzug der linken Verriegelung (2) so spannen, daß die linke Rolle in Anschlag gerät (siehe Schema);
- Den querverlaufenden Seilzug (1) so spannen, daß die Rolle der rechten Verriegelung in Anschlag gerät (siehe Schema); dabei darauf achten, daß sich die linke Rolle nicht bewegt.
- Den rechten Seilzug (3) spannen.
- Die 3 Kontermuttern für die Spannungseinstellung festziehen.
- Sicherstellen, daß sich der Hebel leicht bewegen läßt; gegebenenfalls die Seilzüge etwas entspannen.



AUSBAU DES ÖFFNUNGSZUGES DER HECKKLAPPE

- Die Schutzschlaucharretierung (1) lösen und aus der Halterung entfernen.
- Das Seilzugende (2) vom Hebel (3) abziehen.
- Den Schutzschlauch (4) von den Klammern (5) vom Heckteil lösen.
- Eine Kordel am Ende des Seilzuges befestigen; sie dient beim Einbau der Führung.
- Die Befestigungsschraube (6) des Griffes entfernen und die Einheit Griff/Seilzug abmontieren.

AUSBAU DER SCHLIESSVORRICHTUNGEN

- Nach Trennen des Seilzugendes (2) vom Hebel (3) die Feder (7) und den Splint (8) entfernen.
- Das Gestängeende (9) vom Hebel (3) trennen.
- Die beiden Befestigungsschrauben (10) der zwei Schließvorrichtungen entfernen.
- Das Gestänge (9) aus den Klammern (11) lösen und die beiden Schließvorrichtungen ausbauen.

EINSTELLUNG DES SCHLISSMECHANISMUS

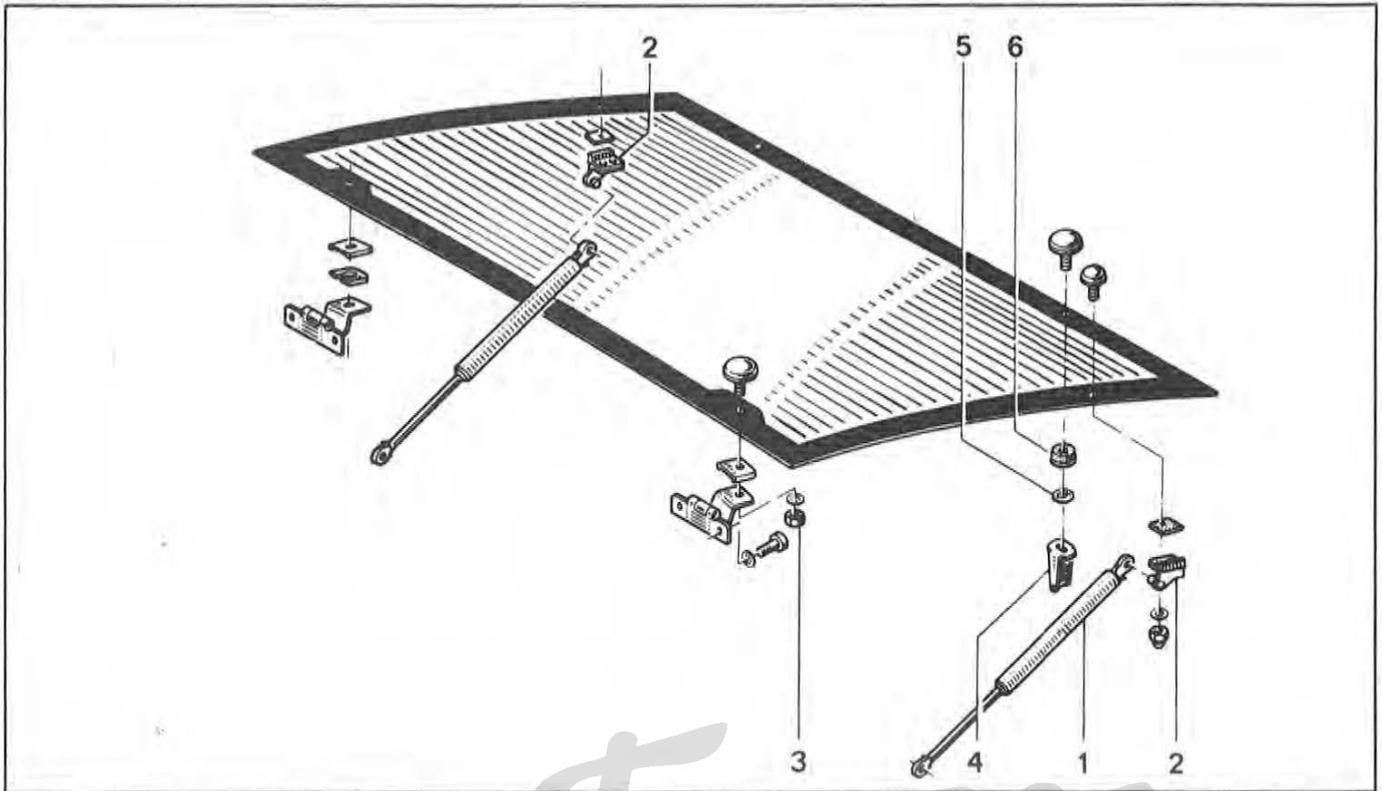
Die Einstellung erfolgt bei montierter Motorhaube.

EINSTELLUNG DES ÖFFNUNGSZUGES

Die Einstellung erfolgt mit Hilfe der Befestigungsmuttern der Schutzschlaucharretierung (1).

EINSTELLUNG DES VERRIEGELUNGSZUGES

Die Höheneinstellung erfolgt mit Hilfe der Befestigungen der Schließvorrichtungen (12), während die Seiteneinstellung über die Befestigung der Haubenschließkeile erfolgt.



AUSBAU

- Die Heckklappenstützen (1) an den Kugelgelenken (2) lösen.
- Die Befestigungsmuttern (3) der Scharniere ausbauen.
- Die Kugelgelenke (2) und die Schließkeile (4) abmontieren.

EINSTELLUNG

- Beim Einbau erfolgt die Ausrichtung der Heckscheibe über die Scheiben (5), die sich zwischen der Dichtung (6) und dem Schließkeil (4) befinden.

M.R.298

60 00 009 137
Edition Allemande



Der Franzose
5 **MECHANIKEN /**
ANBAUTEILE

RENAULT **ALPINE**

A610 Turbo

5 Mechanismen und Zubehör

50 ALLGEMEINES

51 TÜRMECHANISMEN

52 HAUBENMECHANISMEN

54 FENSTER

55 ÄUSSERE STOSS-SCHUTZVORRICHTUNGEN

56 AUSSENZUBEHÖR

57 INNENZUBEHÖR UNTEN

60 00 009 137

Deutsche Ausgabe

*Die vom Hersteller vorgeschriebenen Reparaturmethoden in vorliegendem Handbuch wurden unter Berücksichtigung der am Tage der Zusammenstellung gültigen technischen Spezifikationen aufgeführt.

Die Reparaturmethoden können abweichen, wenn der Hersteller verschiedene Aggregate oder Teile seiner Fabrikation ändert.*

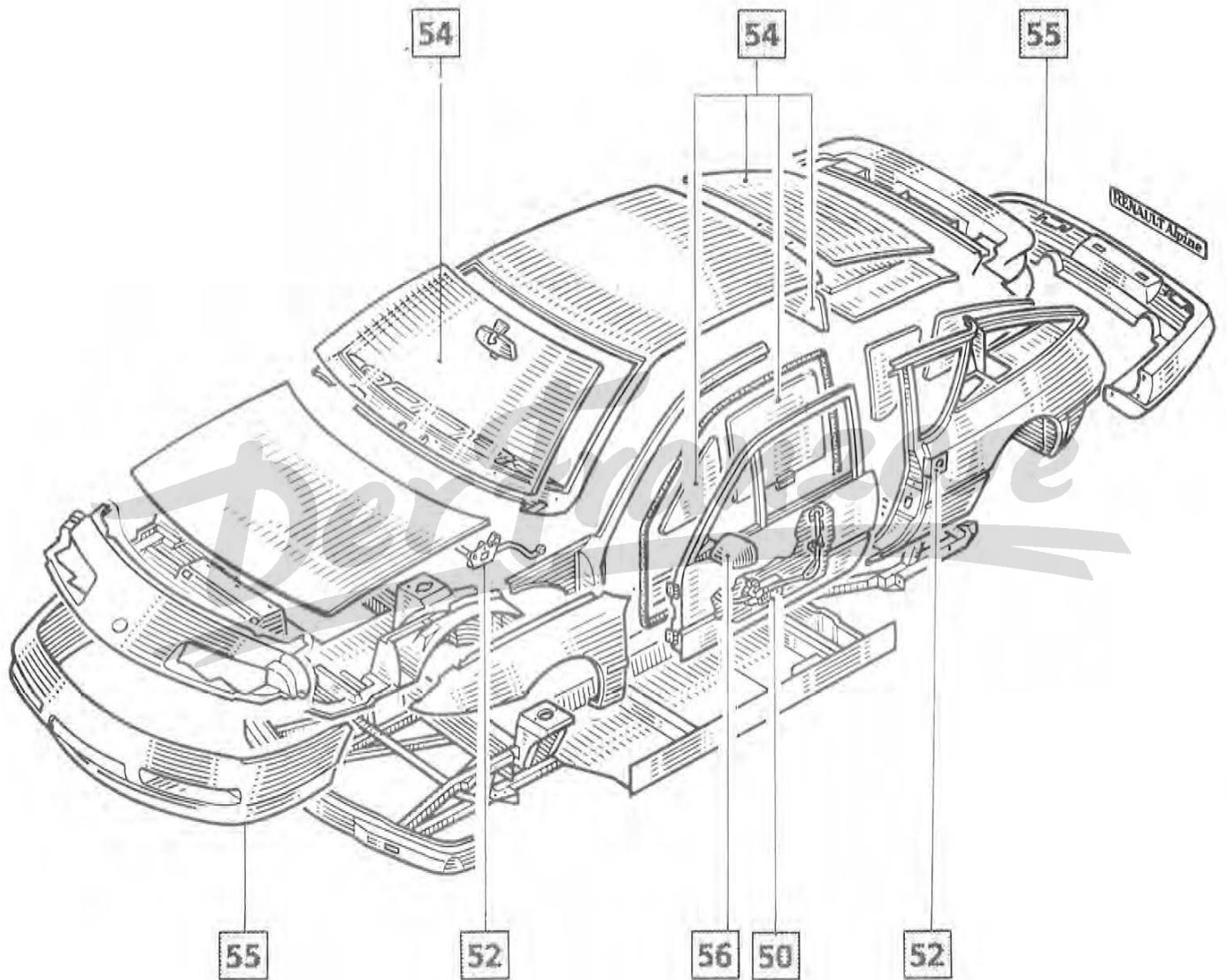
Sämtliche Urheberrechte liegen bei der Régie Nationale des Usines Renault.

Nachdruck oder Übersetzung, selbst auszugsweise, der vorliegenden Unterlage sowie die Verwendung der Ersatzteilnummern und des Numerierungssystems sind nicht gestattet ohne besondere schriftliche Genehmigung der Régie Nationale des Usines Renault.



Régie Nationale des Usines Renault S.A. 1990

EXPLOSIONSZEICHNUNG



Inhaltsverzeichnis

	Seite
50 ALLGEMEINES	
Werkzeug	50-1
Produkte	50-4
51 TÜRMECHANISMEN	
Schließmechanismus der Vordertür	51-1
Innerer Öffnungszug	51-3
Schließzylinder der Vordertür	51-4
Scheibenheber der Vordertür	51-5
52 HAUBENMECHANISMEN	
Schließmechanismus der Heckklappe	
Öffnungszug der Heckklappe	
SIEHE KAPITEL 48	
54 FENSTER	
Windschutzscheibe	54-1
Vordere Seitenscheibe	54-5
Feste vordere Seitenscheibe	54-6
Heckscheibe	54-8
Hintere Seitenscheibe	54-9
55 ÄUSSERE STOSS- SCHUTZVORRICHTUNGEN	
Vorderer Stoßfänger	55-1
Hinterer Stoßfänger	55-4
56 AUSSENZUBEHÖR	
Außenspiegel	56-1
57 INNENZUBEHÖR UNTEN	
Armaturenbrett	57-1
Obere Befestigungen des Armaturenbrettes	57-5

Empfohlenes Werkzeug für den Austausch der Windschutzscheibe oder der Heckscheibe

MATERIAL

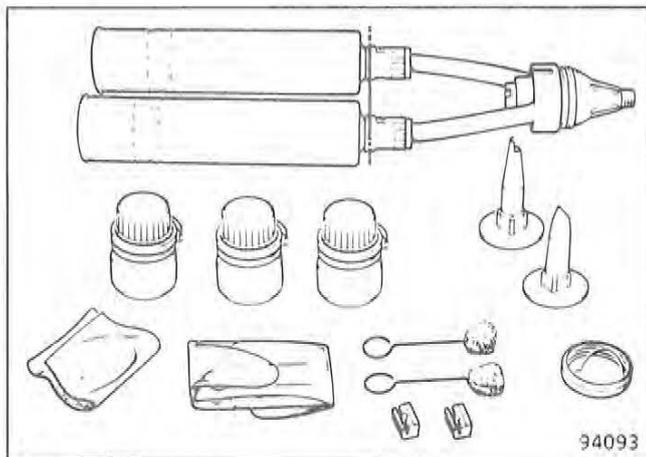
	Bezeichnung	Lieferanten- referenz	Nr.
 87270	Drahtgriff		
 87270	Drahtgegenhalter	STHALWILLE STW 10351	55 70 00
 87270	Stahldrahtrolle		
 94395	Saugglockengriff zur leichteren Windschutzscheiben- und Heckscheibenmontage	STOKVIS VALOREM BF 802 STHALWILLE STW 10352	58 23 00 55 70 01
Saugglocke (für Lufteinlaßteil)		STHALWILLE STW 6090	57 21 00

SPEZIALWERKZEUG

	Bezeichnung	RENAULT -Referenz	Best.-Nr
 88700	Ahle zum Durchführen des Stahldrahtes	Car. 1033	00 00 103 300

AUFLISTUNG DER SYSTEMBESTANDTEILE

PRODUKTE



E.T.-BESTELL-NR.

- Großer Reparatursatz 450 ml : 77 01 422 389.
- Kleiner Reparatursatz 220 ml : 77 01 422 390.

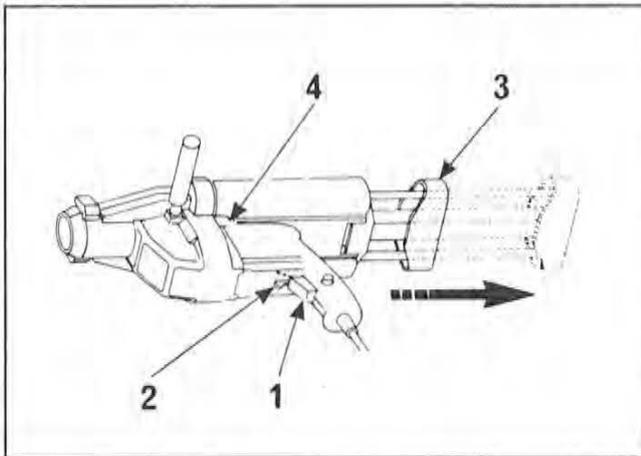
MATERIAL



ZUSAMMENSETZUNG

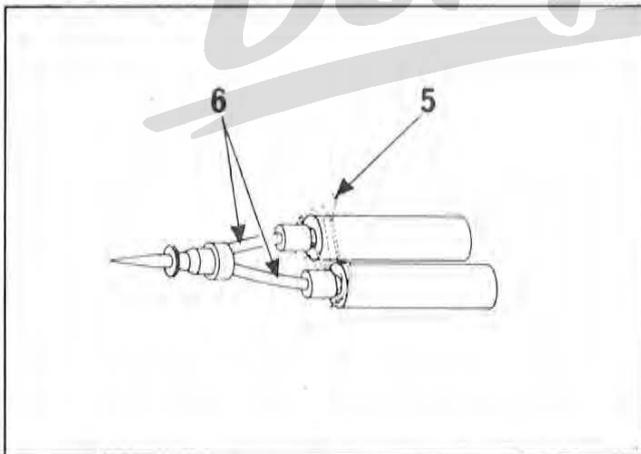
- 1ter Klebesatz:
 - 1 Kartusche mit Dichtkleber (225 oder 110 ml)
 - 1 Kartusche mit Beschleunigermasse (225 oder 10 ml)
 - 1 dynamischer Mischer
 - 1 Flasche Glashaftgrund (25 ml)
 - 1 Flasche Blechhaftgrund (Korrosionsschutz) (25 ml)
 - 1 Flasche Fettlöser (25 ml)
 - 2 Auftragspuffer für Haftgrund
 - 1 Speziallappen für Fettlöser
 - 1 zurechtgeschnittene Vorsatzdüse
 - 1 Vorsatzdüse ohne Einschnitt
 - 1 Stahldrahtrolle (5 m)
 - 1 Paar Handschuhe oder 1 Tube Schutzcreme
 - 2 Keile R25
- Zulassungsnummer: 617 000**
- 1 elektrische Spritzpistole 220 V
 - 1 Haltegriff
 - 1 Werkzeugkoffer

SYSTEM-BENUTZERANLEITUNG



- Die Spritzpistole anschließen.
- Auf den Knopf (1) drücken; dabei den Hebel (2) für den Rückgang betätigen, damit sich die Kolben (3) nach hinten bewegen.

Die Bewegung kann durch Druck auf den Knopf (4) beschleunigt werden.

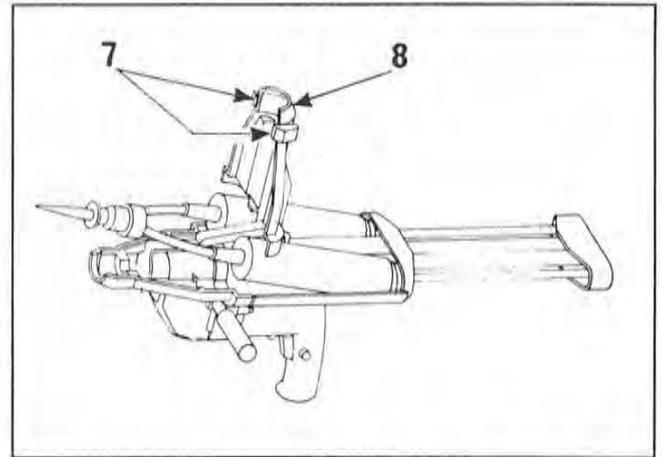


- Den Klebesatz vorbereiten; dazu die Sicherung (5) (rotes Plastikteil), die beim Transport verwendet werden muß, entfernen.

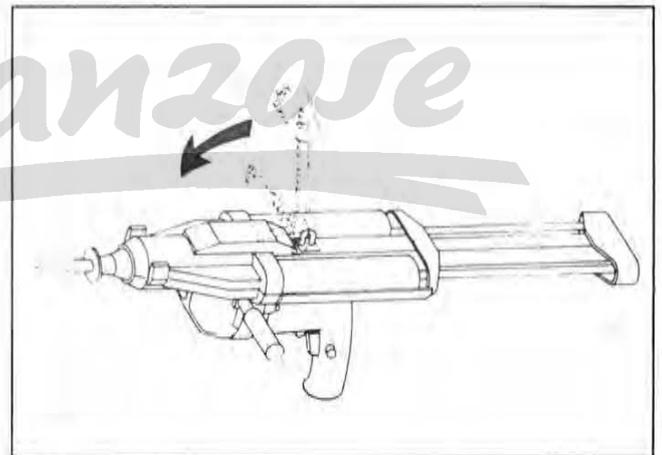
WICHTIGER HINWEIS:

Die Kartuschen dürfen weder vorne noch hinten durchbohrt werden; das übernimmt die Spritzpistole automatisch.

- Den Verschuß der Schläuche (6) an den Kartuschen überprüfen.



- Auf die Klammern (7) drücken und den Deckel anheben (8).
- Den Klebesatz in die Spritzpistole einstecken; dabei auf die richtige Positionierung achten.



- Den Deckel wieder schließen und eine Düse an den Mischer anschrauben.

WICHTIGER HINWEIS:

Vor Einsatz der Spritzpistole sicherstellen, daß alle Elemente (Saugglocken, Keile, ...) richtig angebracht sind. Benötigt man zum Einsetzen der Scheibe eine zweite Person, muß diese einsatzbereit an Ort und Stelle sein.

KLEBEN DER SCHEIBEN

(siehe Kapitel "FENSTER-Windschutzscheibe")

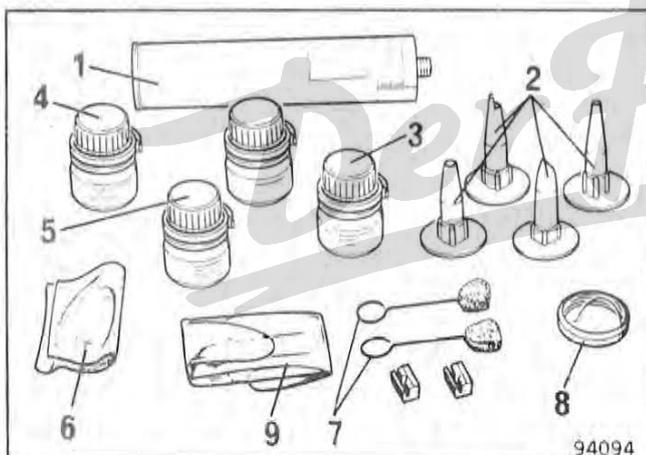
EIN-KOMPONENTEN-MITTEL

E.T.-Bestell.nr.: 77 01 202 273

Klebesatz:

Zusammensetzung:

- 1 - Kartusche mit Dichtkleber, Ref. GURIT BETASEAL 71904 HV3
- 2 - Vorsatzdüse mit Einschnitt in Dreiecksform
- 3 - Glashaftgrund, Ref. GURIT 8413211
- 4 - Flasche Blechhaftgrund, Ref. GURIT 435-46
- 5 - Flasche Fettlöser, Ref. GURIT VP 04 604
- 6 - Speziallappen für Fettlöser
- 7 - Auftragspuffer für Haftgrund
- 8 - Stahldraht
- 9 - Handschuhe



94094

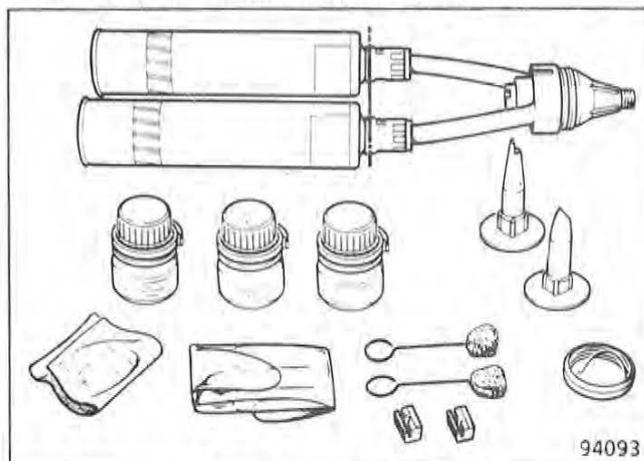
WICHTIGER HINWEIS:

Es wird empfohlen, beim Austausch der Windschutz- oder der Heckscheibe eine zweite Kartusche mit Dichtkleber bereitzuhalten, da der große Durchmesser der Kleberraupe möglicherweise den Einsatz einer zweiten Kartusche notwendig macht.

E.T.-Best.nr. für einzelne Dichtkleberkartusche:
77 01 202 234

ZWEI-KOMPONENTEN-MITTEL

Abbildung der Bestandteile des Systems



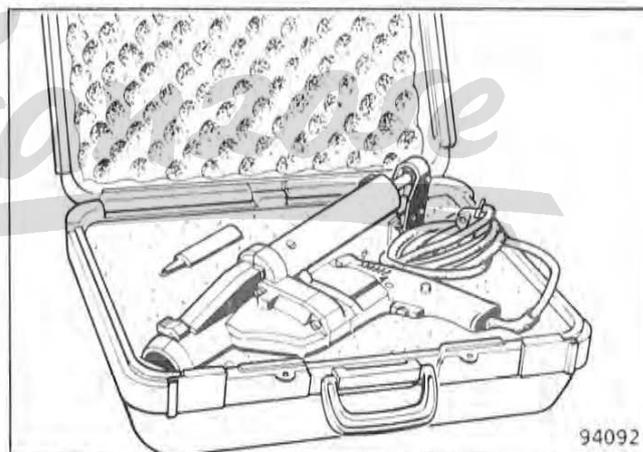
Best.nr.: Großer Reparatursatz 450 ml:

77 01 422 389

Kleiner Reparatursatz 220 ml:

77 01 422 390

MATERIAL



94092

ZUSAMMENSETZUNG DES REPARATURSATZES

- 1 Kartusche mit Dichtkleber
- 1 Kartusche mit Beschleunigermasse
- 1 dynamischer Mischer
- 1 Flasche Glashaftgrund
- 1 Flasche Blechhaftgrund (Korrosionsschutz)
- 1 Flasche Fettlöser
- 2 Auftragspuffer für Haftgrund
- 1 Speziallappen für Fettlöser
- 1 zurechtgeschnittene Vorsatzdüse
- 1 Vorsatzdüse ohne Einschnitt
- 1 Stahldrahtrolle (5 m)
- 1 Paar Handschuhe oder 1 Tube Schutzcreme
- 2 Keile R25
- 1 elektrische Spritzpistole 220 V
- 1 Haltegriff
- 1 Werkzeugkoffer

(siehe Technische Notiz Nr. 210)

- Das Produkt durch Druck auf den Startknopf (1) auf die Scheibe auftragen (siehe Technische Notizen oder Reparatur-Handbücher).

NOTA : Bei dieser Art Verbrauchsmaterialien wird empfohlen, das Einstellrad am Startknopf auf Höchstgeschwindigkeit einzustellen und den Dichtkleberdurchsatz über den Startknopf selbst zu regulieren.

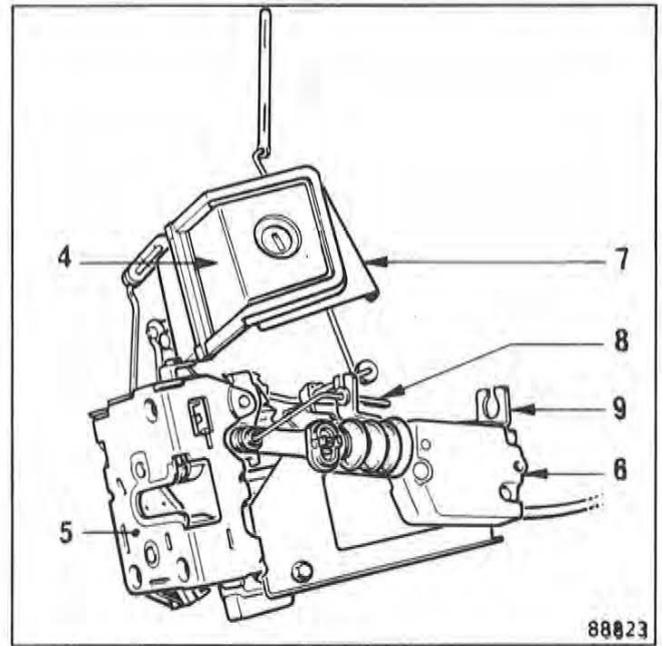
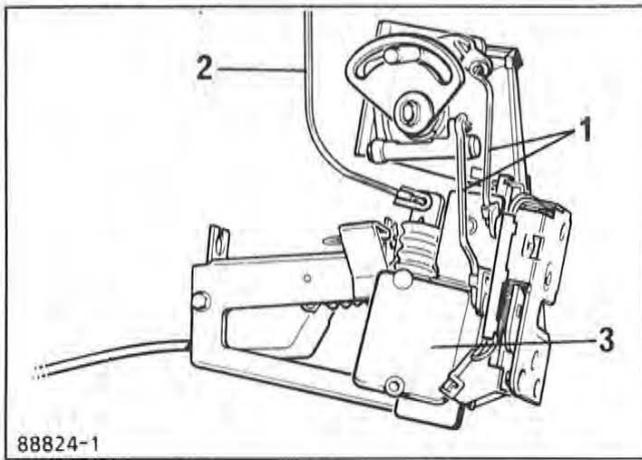
Das Einstellrad kann später für andere Verbrauchsmaterialien eingesetzt werden.

- Nach Auftragen des Produktes die Scheibe sofort einsetzen.

WICHTIGER HINWEIS:

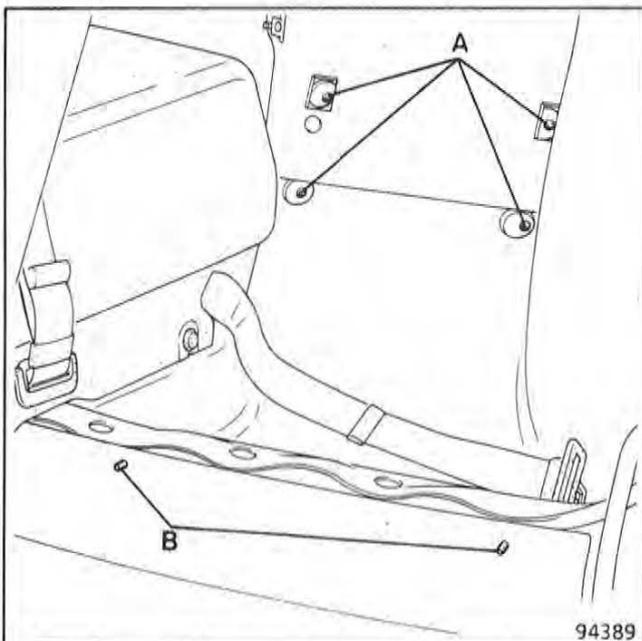
Die Scheibe muß innerhalb von **8 Minuten** nach Beginn des Auftragens des Dichtklebers eingesetzt werden.

Der Reparateur muß also schnell vorgehen, was voraussetzt, daß er bereits mit dem Kleben von Scheiben vertraut ist.

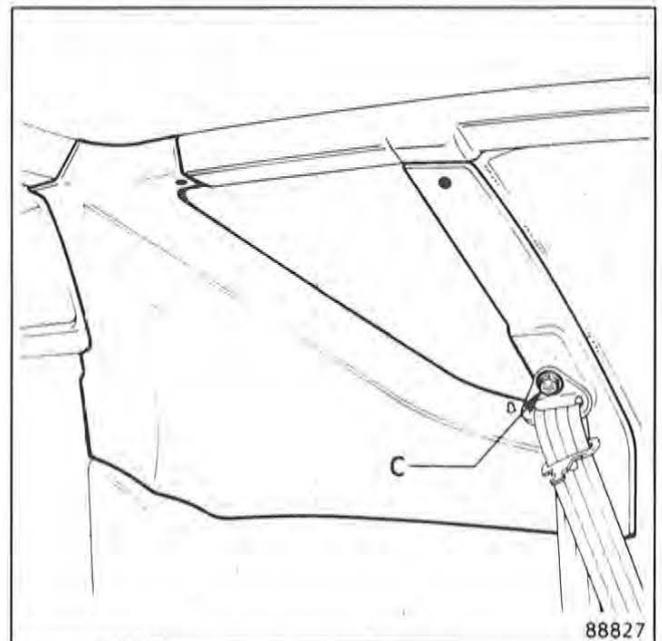


Bezeichnung der Teile:

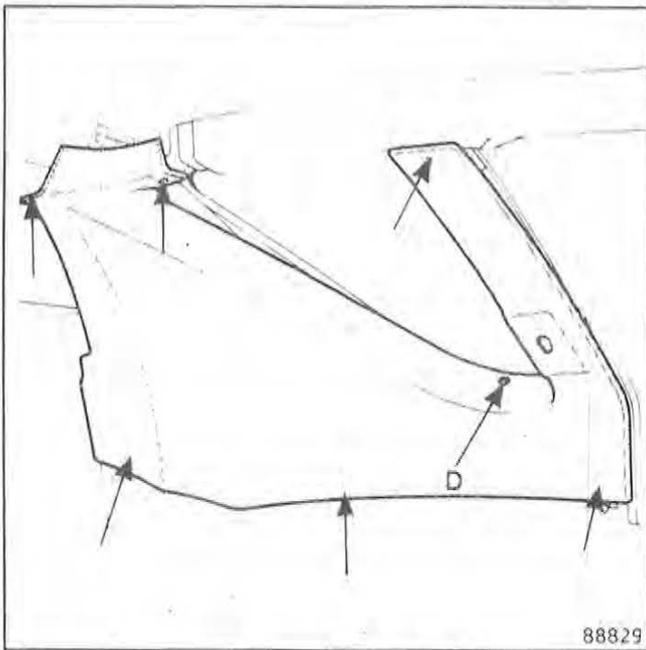
- 1 - Betätigungsgestänge des Türdrückers
- 2 - Elektrischer Verriegelungsstift
- 3 - Motor
- 4 - Drücker
- 5 - Schloß
- 6 - Elektrischer Zusatzmotor für Entriegelung
- 7 - Befestigungsklammer für Drücker
- 8 - Betätigungsgestänge für manuelle Öffnung
- 9 - Befestigungsklammer für Seilzugarretierung



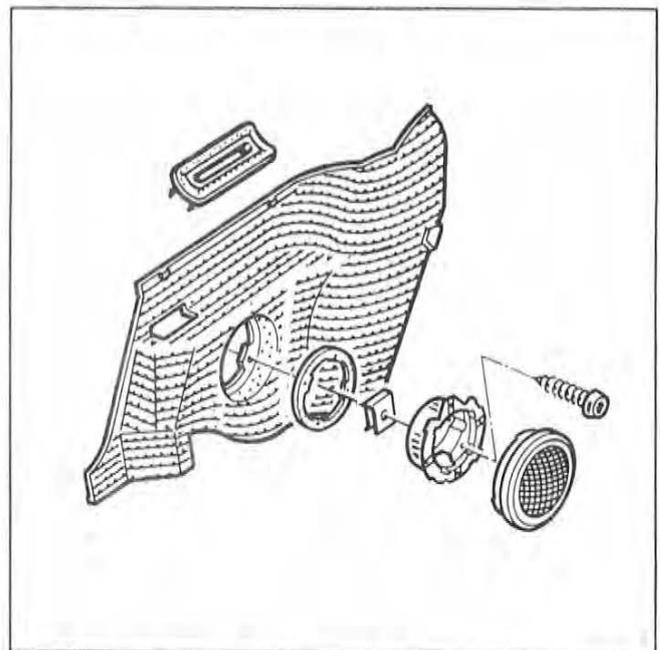
Ausbau des Rücksitzes.
Die 4 Schrauben (A) und die 2 Muttern (B) entfernen.



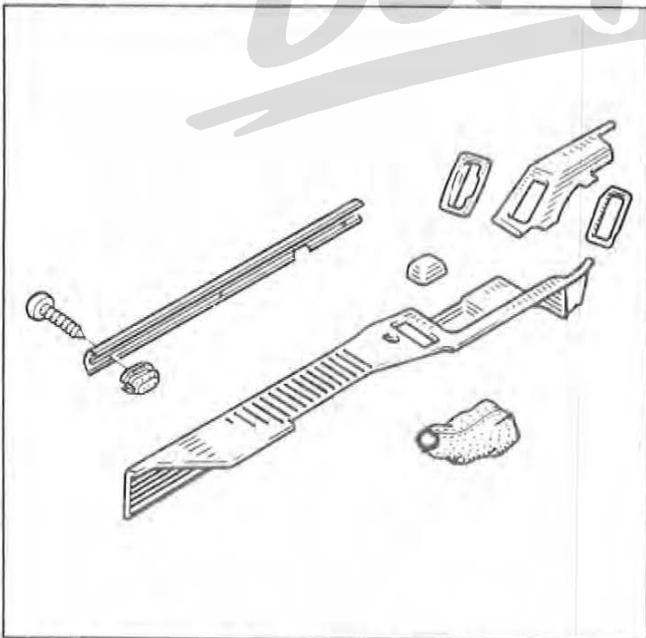
Die obere Befestigung des Sicherheitsgurtes (C) ausbauen.



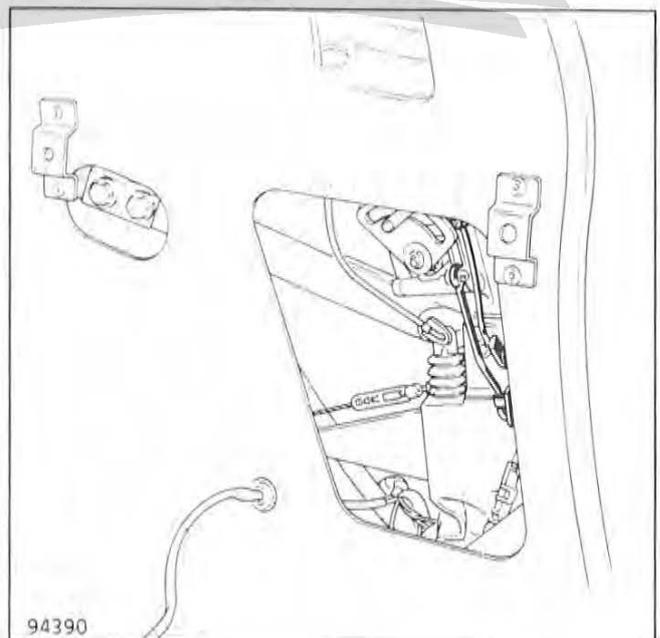
Die Verriegelungsstifte D entfernen.
Die Befestigungen der Verkleidung ausbauen und letztere abziehen ("Saplu"-Befestigungsschrauben und -klammern).



Die Befestigungsschrauben der Innenverkleidung entfernen.
Den Lautsprecher abkleben.
Die Spindel des Sicherheitsgurtes entfernen.
Die Verkleidung ausbauen.

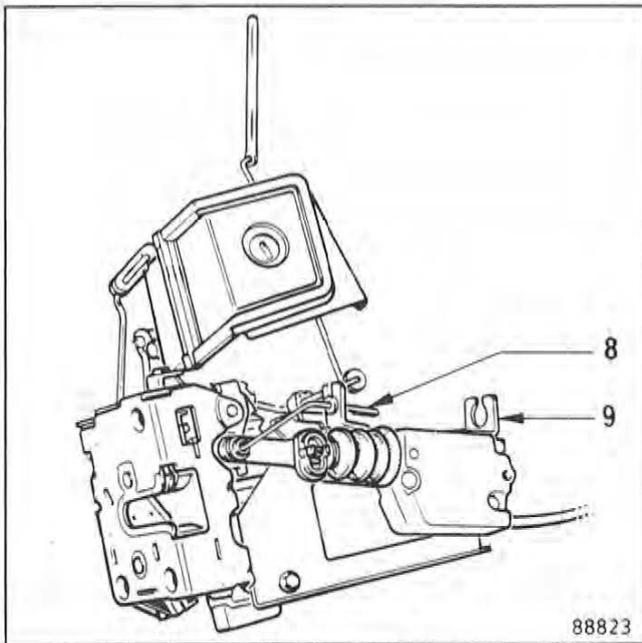


Die Innenverkleidung des Trittbrettes ausbauen.



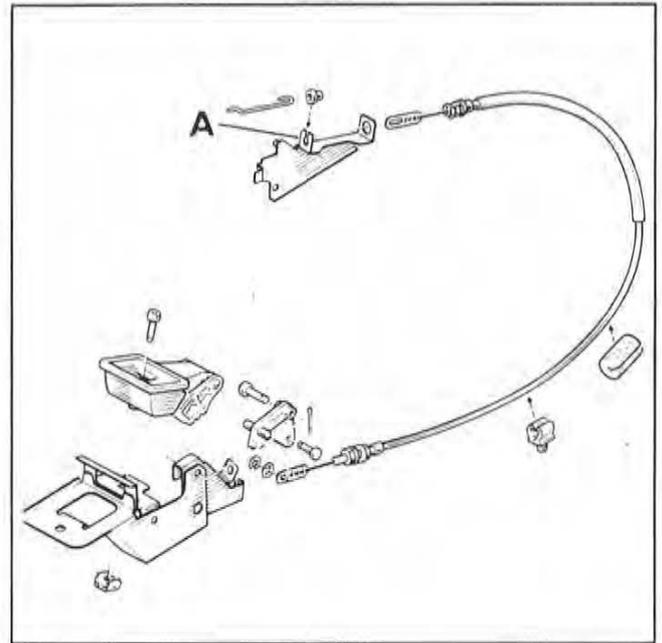
AUSBAU DES TÜRDRÜCKERS

Die Geräuschdämmplatte abziehen und die Betätigungsgestänge aus ihren Klammern lösen.
Die Befestigung des Drückers ausbauen und letzteren von außen entfernen.



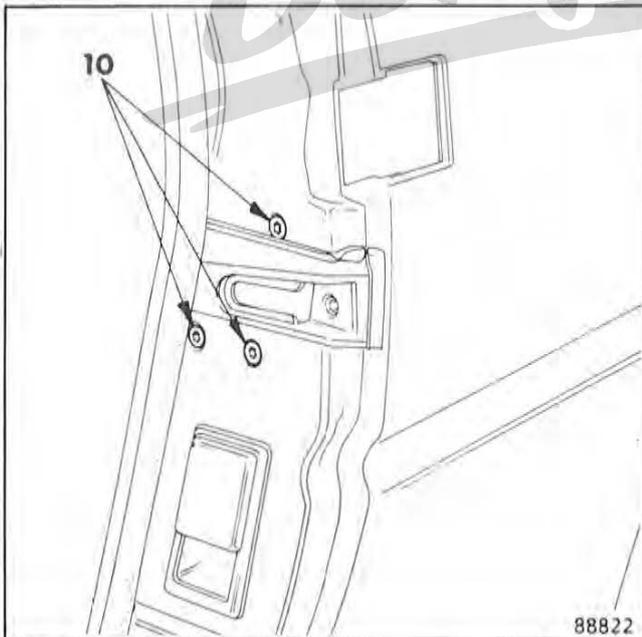
AUSBAU DES SCHLOSSES

Die Seilzugarretierung an der Befestigungsklammer (9) lösen. Das Ende des Seilzuges von dem Gestänge (8) entfernen und die Einheit Griff/Seilzug ausbauen.

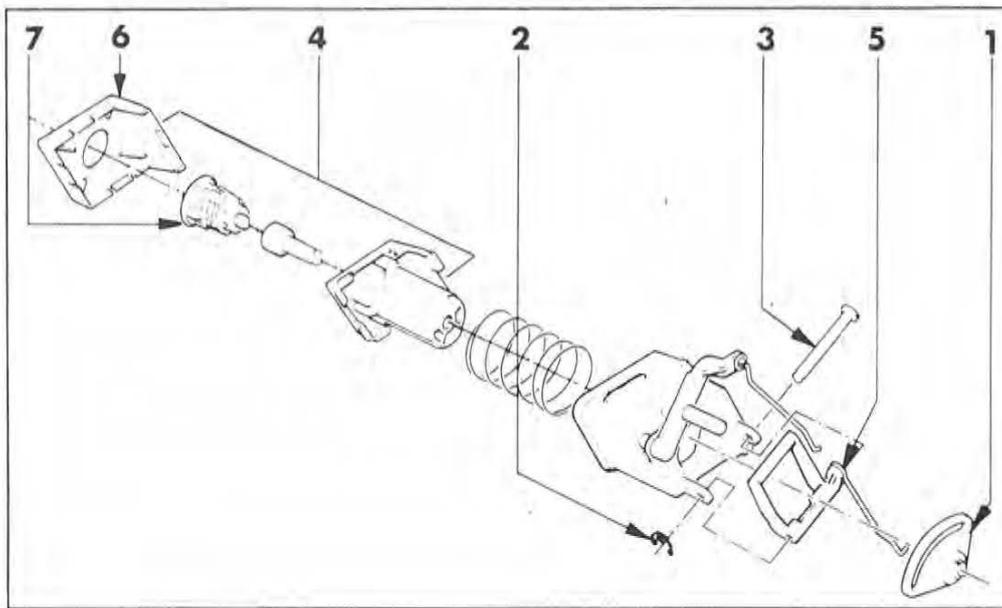


AUSBAU DES INNEREN ÖFFNUNGSZUGES

Zunächst die Trittbrettverkleidung sowie die Verkleidung des Lufteinlaßteiles entfernen. Die Seilzugarretierung (A) aus der Klammer lösen. Das Ende des Seilzuges auf der Schloßseite vom Gestänge lösen. Die Einheit ausbauen.

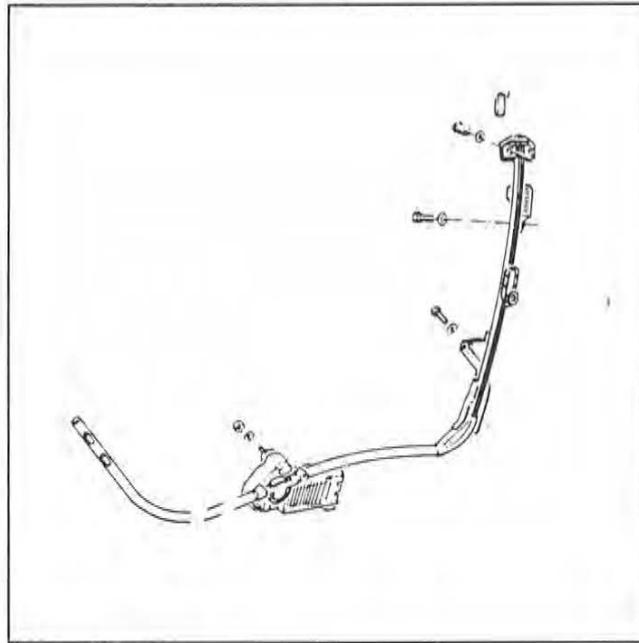


Lösen:
den Schalter der Schließvorrichtung,
das Gehäuse der elektrischen Türverriegelung,
den Zusatzmotor,
den Kontrollstift der Türverriegelung.
Die 3 Schrauben (10) ausbauen.

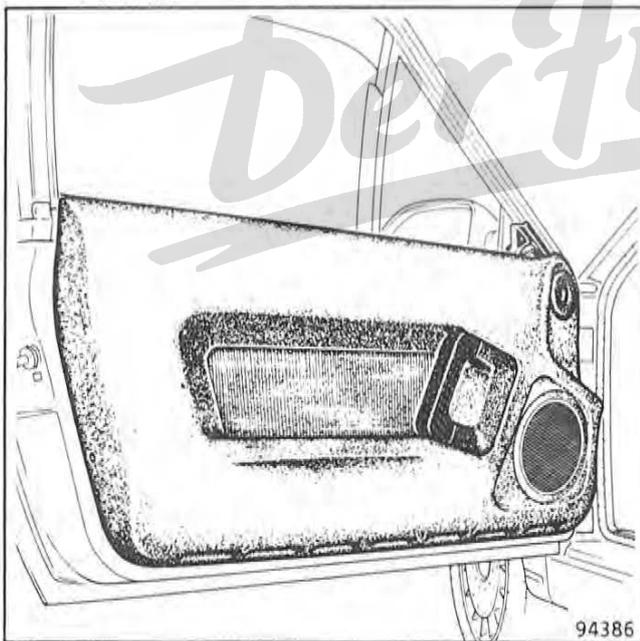


- Die Nocke (1) aus ihren Klammern lösen.
- Die Klammer (2) ausbauen und den Stift (3) aus seinem Sitz herausnehmen.
- Den Drücker (4) betätigen, um so den Hebel (5) zu lösen.
- Das Gehäuse (6) vom Drücker lösen, um so den Schließzylinder (7) freizulegen.

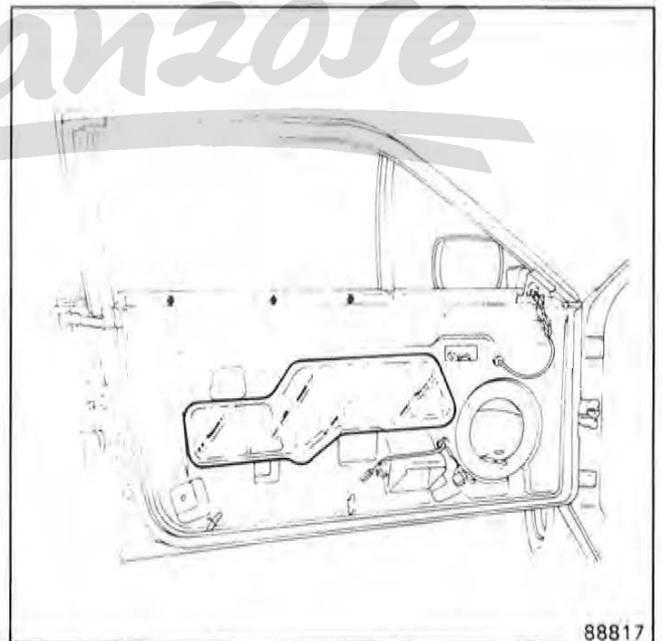
Der Franzose



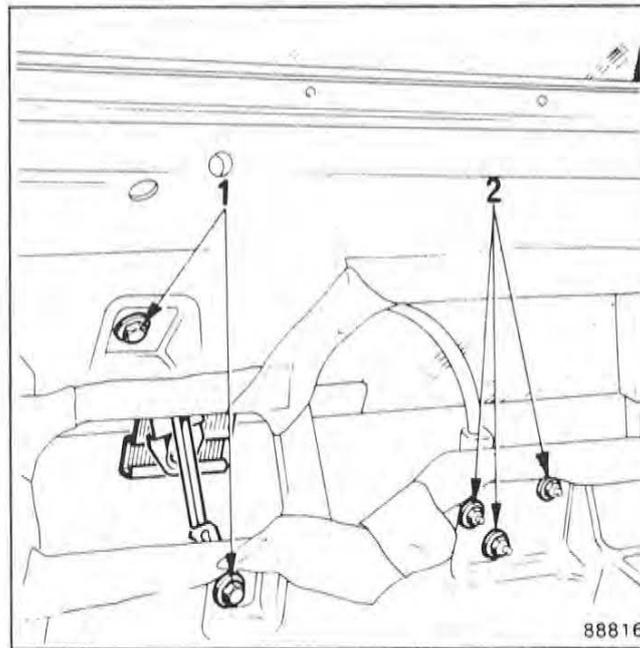
AUSBAU



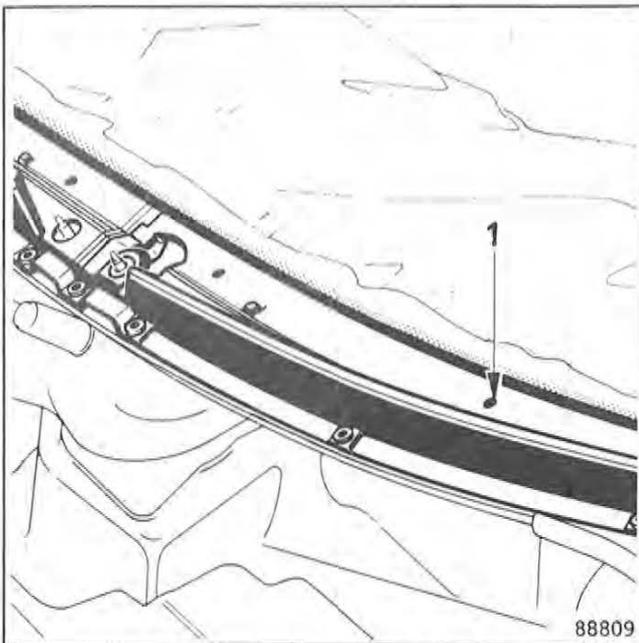
Zunächst die Verkleidung entfernen.
Das Versorgungskabel von Außenspiegel und
Scheibenheber lösen.



Die Nieten der inneren Abstreifleiste ausbauen und
letztere nach oben abziehen.
Die Abdeckfolie entfernen.



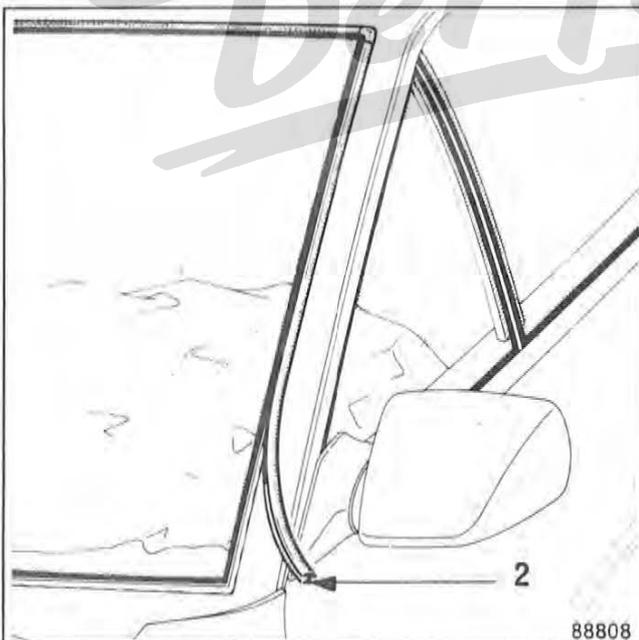
- Die beiden Schrauben (1) des Scheibenhebers und die 3 Befestigungsmuttern (2) des Motors ausbauen.
- Das Kugelgelenk des Scheibenhebers unten von der Scheibe lösen; dazu den Mechanismus abschwanken.
- Den Motor lösen und den Mechanismus herausnehmen.



88809

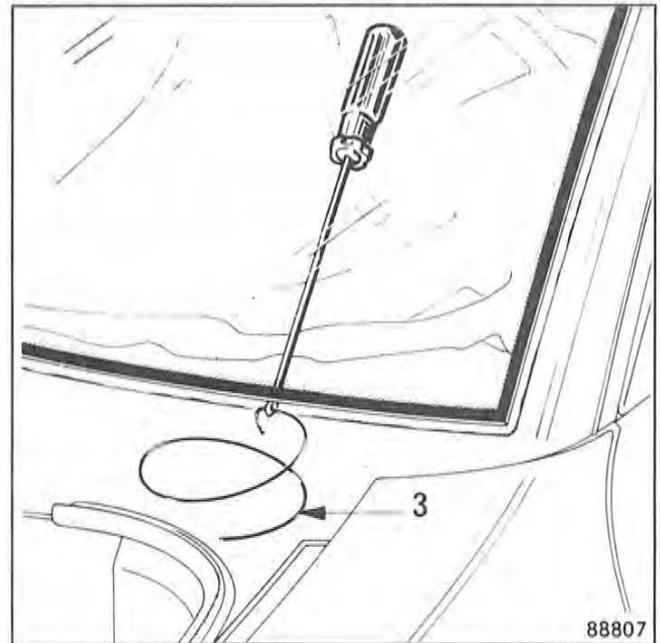
ABGARNIEREN

Nach Ausbau der Scheibenwischer die Befestigungsschrauben (1) der Windlaufverkleidung entfernen.



88808

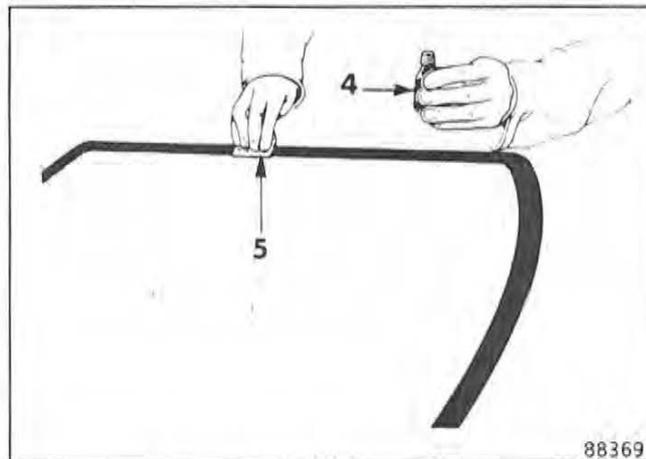
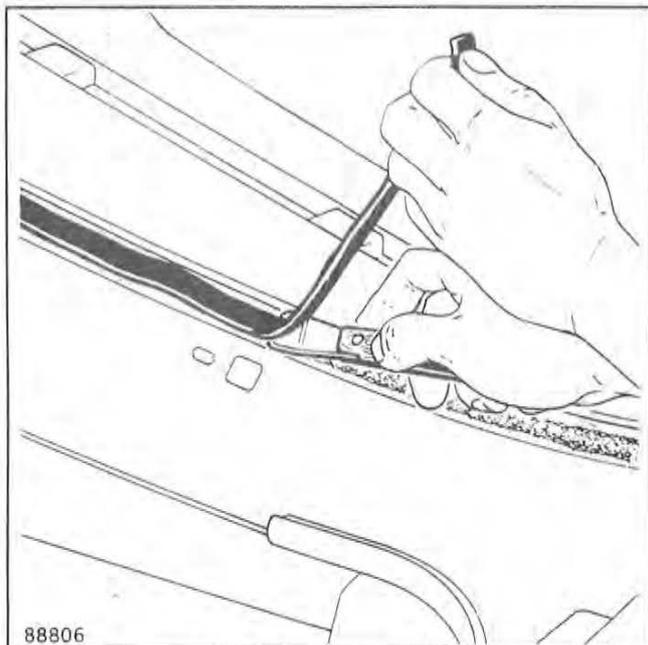
Wenn möglich, die Zierleiste (2) ausbauen; anderenfalls die äußere Dichtlippe der Zierleiste mit Hilfe einer scharfen Klinge abschneiden.



88807

Feststellen, an welcher Stelle der Abstand zwischen Windschutzscheibe und Scheibenrahmen am größten ist.

- An dieser Stelle die Ahle von innen durch den Dichtkleberwulst durchstoßen.
- Einen Stahldraht (3) von ca. 300 mm zuschneiden.
- Auf der Außenseite den Draht durch das Ohr der Ahle föhren.
- Von innen an der Ahle ziehen, so daß der Draht den Dichtkleberwulst durchquert.
- Im Fahrzeuginneren den Drahtgegenhalter und auf der Außenseite den Drahtgriff am jeweiligen Drahtende befestigen.
Im Fahrzeuginneren den Drahtgegenhalter an der Dichtkleberwulst ca. 300 mm von der Stelle entfernt, an der der Draht durchgesteckt ist, abstützen. Für diese Arbeiten werden zwei Personen benötigt: eine innen und eine außen. Auf der Außenseite am Griff ziehen, ohne diesen anzuheben; dabei immer dem Dichtkleberwulst folgen.
In Abschnitten von 300 mm ist so die Klebeverbindung der Scheibe rundum zu lösen.
- In den Scheibenecken in kleineren Abschnitten vorgehen.
- Die Person, die sich im Fahrzeuginneren befindet, muß ständig darauf achten, daß die Verkleidung nicht durch den Drahtbeschädigt wird.



Dann mit einem Fettlöser (4) und dem mitgelieferten Tuch (5).

REINIGEN DER WINDSCHUTZSCHEIBE

Mit Hilfe eines scharf geschliffenen Spachtels von ca. 10 mm Breite den Dichtkleber so abschneiden, daß eine glatte Schicht von ca. 0,5 bis 1 mm Stärke in der Falz verbleibt.

NOTA : Es muß auf jeden Fall eine dünne Schicht Dichtkleber in der Falz verbleiben. Sie dient im Anschluß als Unterlage für den neuen Dichtkleber.

Dichtkleberreste und Staub mit Hilfe eines kleinen Blasebalges vom Windschutzscheibenrahmen entfernen.

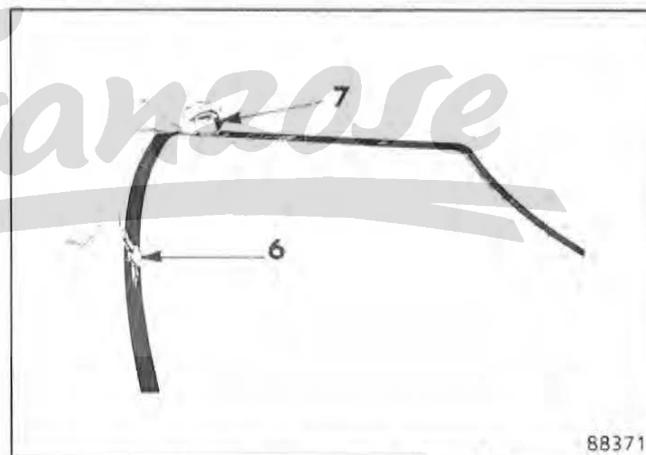
Grundsätzlich keine Reinigungsmittel oder Fettlöser mit der Dichtkleberschicht in Berührung bringen.

Auf gar keinen Fall ein Mittel auf Alkoholbasis verwenden, sondern ausschließlich das Produkt "S27" (Heptan):

Bestell-Nr.: 77 01 407 086 0,5 l.
77 01 407 087 0,25 l.

VORBEREITEN DER WINDSCHUTZSCHEIBE

Die emaillierte Randfläche der ganzen Windschutzscheibe sorgfältig reinigen: zunächst mit entmineralisiertem Wasser; mit einem trockenen, sauberen Tuch trockenreiben.



Mit Hilfe des Auftragspuffers (6) den Glashaftgrund (7) bis einige mm von der punktierten Zone entfernt auf die Randzone auftragen.

Die Randzone darf danach nicht mit den Händen berührt werden.

REINIGEN DER AUSGEBAUTEN WINDSCHUTZSCHEIBE

Mit Hilfe eines scharf geschliffenen Spachtels von ungefähr 2 cm Breite den verbliebenen Dichtkleber so abschneiden, daß eine Schicht von ca. 1 mm verbleibt. Der Dichtkleber muß nur dann vollständig entfernt werden, wenn er sich abgelöst hat.

Die emaillierte Fläche darf auf keinen Fall beschädigt werden.

VORBEREITUNG

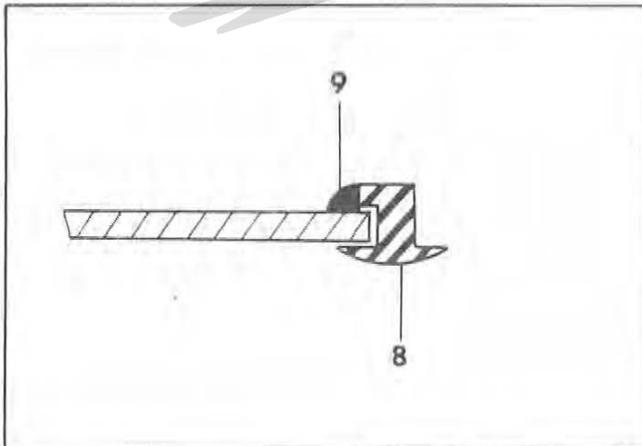
Wenn nötig die Bereiche entfetten, an denen der Dichtkleber nicht auf dem Haftgrund gehaftet hat. Den noch vorhandenen Kleber dabei nicht abreiben.

Handelt es sich um größere Flächen, muß Glashaftgrund aufgetragen werden.

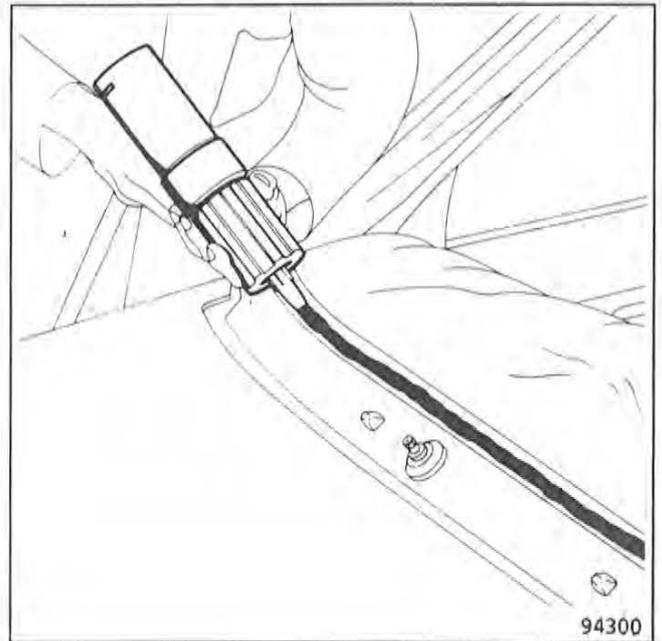
EINBAU

Die Zierleiste (8) auf die Windschutzscheibe aufziehen, ohne dabei den Haftgrund mit den Händen zu berühren.

Den Zierleistenrand mit einem Band Dichtkleber (9) BETASEAL versehen, um ihn in der richtigen Stellung zu halten und durch Eindringen von Luft verursachtes Pfeifen zu vermeiden.



NOTA : Immer eine zweite Kartusche bereithalten, da die Scheibe binnen 8 Minuten nach Beginn des Aufbringens des Dichtklebers eingesetzt werden muß, es also unmöglich ist, Dichtkleber nachzubestellen und mit Verzögerung aufzutragen.



VORBEREITEN DES DICHTKLEBERS (siehe Kapitel "Produkte")

Mit Hilfe einer pneumatischen oder elektrischen Spritzpistole eine Dichtkleberraupe auftragen; dabei in der Mitte der unteren Partie des Windschutzscheibenrahmens beginnen.

Das Dichtkleberband in die Falz einbringen; dabei die Vorsatzdüse gegen den schmalen Innenrand des Rahmens drücken.

Ein möglichst gleichmäßiges Dichtkleberband anlegen, außer in den Ecken; hier kann der Durchmesser bis zu 10 mm betragen. Mit Hilfe eines Spachtels die Verbindungsstelle der Enden des Dichtkleberbandes glätten.

Die Windschutzscheibe unter Zuhilfenahme des Saugglockengriffes sofort nach Auftragen des Dichtklebers einsetzen; sie dabei zentrieren.

Mit Hilfe eines in mehrere Lagen gefalteten Tuches die Windschutzscheibe durch leichte Schläge auf den Rand mittels eines Gummihammers vorsichtig andrücken.

NOTA : Keinen zu starken Druck an einer einzelnen Stelle der Scheibe ausüben, da sie sonst dort zerbrechen kann.

Sofort nach Anbringen der Windschutzscheibe Dichtkleberreste außen am Fahrzeug entfernen. Wenn nötig, die Lackierung und die Scheibe selbst reinigen; dazu ausschließlich einen sauberen Lappen und das Produkt "S27" (Heptan) verwenden.

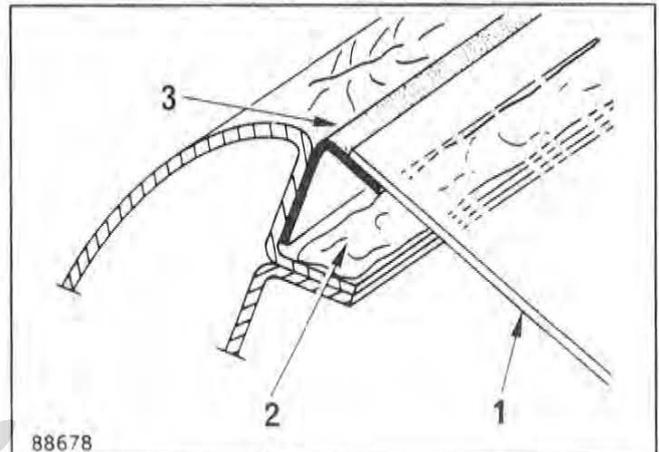
Wurde Ein-Komponenten-Kleber verwendet, darf das Fahrzeug 2 1/2 bis 3 Stunden nicht benutzt werden. Bei Zwei-Komponenten-Kleber dauert es 30 Minuten bis 1 Stunde. Während dieser Zeit die Windschutzscheibe durch Gurte fixieren.

Die Scheibenwischer wieder anbringen.

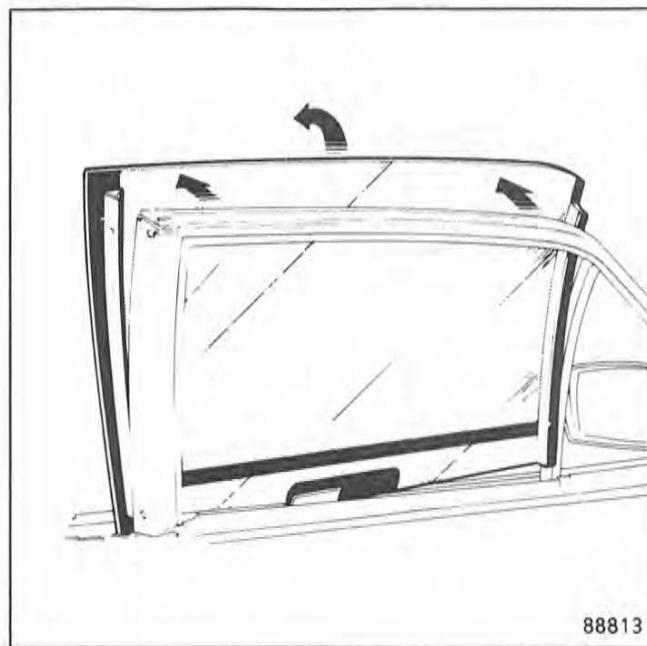
NOTA : Zerbricht die Windschutzscheibe während des Einbaus:

- wenn möglich 1 1/2 bis 2 Stunden bis zum Einbau einer neuen Scheibe warten, wenn Ein-Komponenten-Kleber verwendet wurde. Die Polymerisation des Dichtklebers hat bis dahin begonnen, was den Ausbau vereinfacht und ein sauberes Arbeiten ermöglicht.
- Das Fahrzeug innen und außen komplett abdecken.
- Die Saugglocken außen an der Windschutzscheibe anbringen.
- Eine Person drückt die Scheibe von innen heraus; eine andere Person nimmt sie von außen entgegen.
- Die o.g. Arbeiten erneut durchführen; dabei mit der Reinigung der Windschutzscheibe beginnen, ohne das Fahrzeug zu bespritzen.

Bei Beschädigungen außen am Windschutzscheibenrahmen empfiehlt es sich ausdrücklich, die Windschutzscheibe und die Falz sorgfältig abzudecken, damit die Dichtkleberschicht vor Lacknebeln geschützt wird. Das Klebeband nicht auf den verbliebenen Dichtkleber kleben.



- 1 - Abdeckpapier
- 2 - Dichtkleberschicht
- 3 - Klebeband

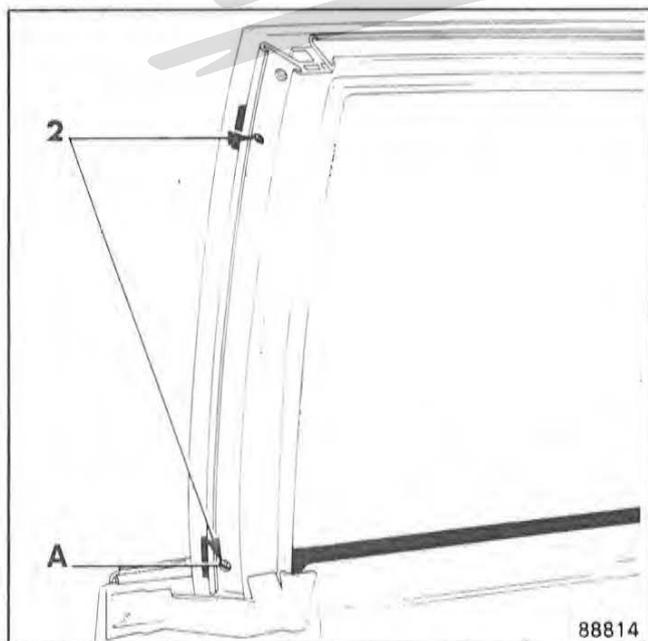


AUSBAU

Nach Ausbau der Türverkleidung:

- die Befestigungsklammer (1) der Türrahmendichtung entfernen
- die Dichtung von der Türsäule nach oben abziehen.

Die Scheibe aus dem Türkasten wie abgebildet entfernen; zuvor die Rolle des Scheibenhebers lösen.

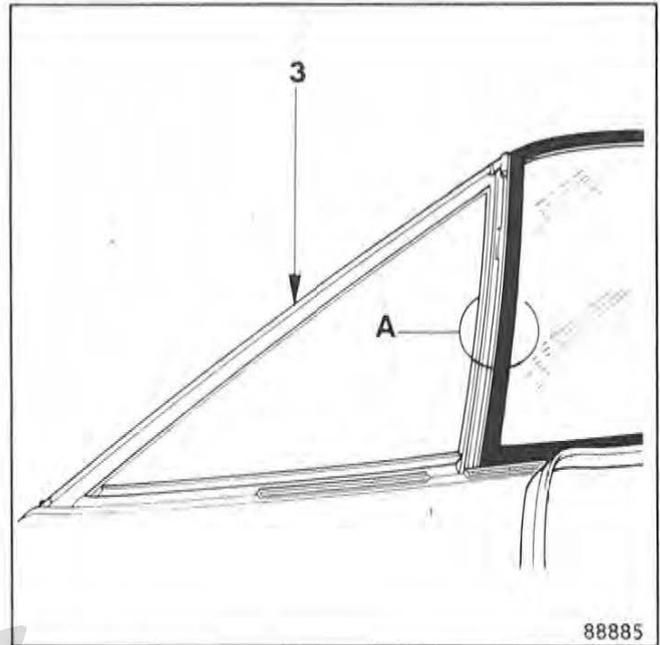


Die beiden Befestigungsschrauben (2) der Scheibenführungen durch die Öffnung (A) ausbauen (die obere Schraube ist nach Öffnen der Scheibe zugänglich).

AUSBAU



- Die Dichtung des Türrahmens entfernen
- Die obere und seitliche Dichterraupe mit Hilfe einer scharfen Klinge abtrennen.



EINBAU

NOTA : Der Einbau erfolgt nach dem Lackieren der Innenbereiche sowie der Stilelemente am Rahmen und nach Wiedereinbau der Tür.

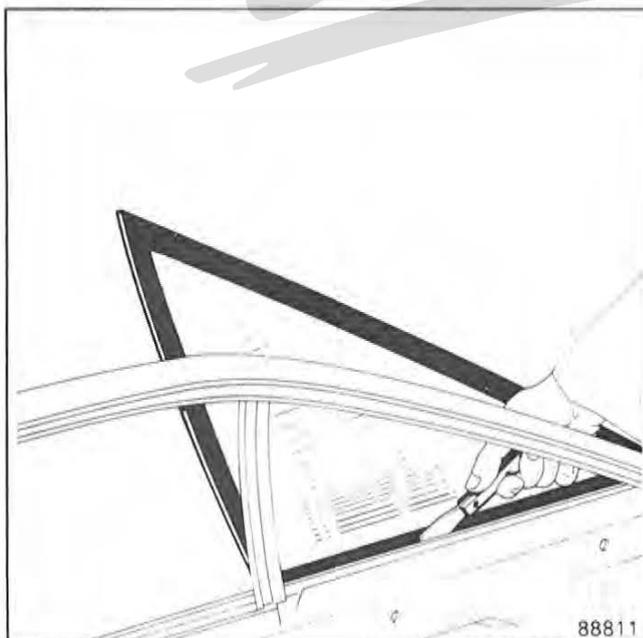
ACHTUNG:

Da der Scheibenrahmen aus Aluminium besteht, würde zum Ankleben der Scheibe vor der Lackierung dieses Rahmens ein spezieller Haftgrund benötigt werden.

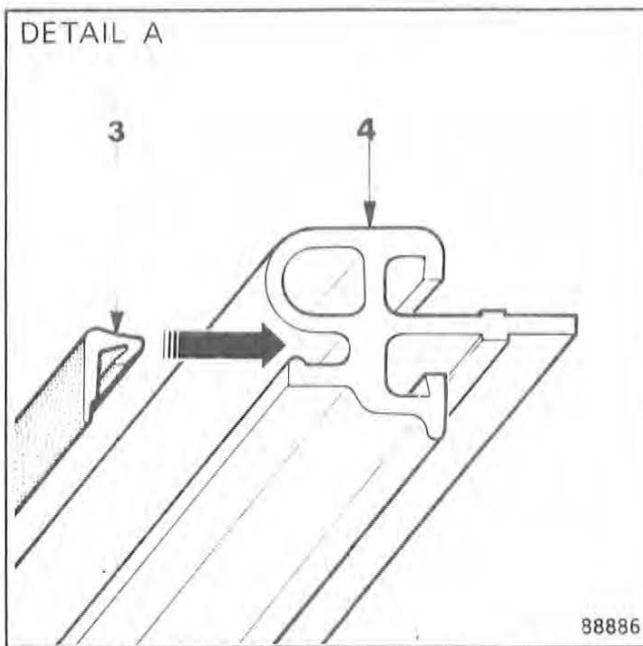
Die Zusammensetzung des Klebesatzes ist im Kapitel "Windschutzscheibe" beschrieben.

VORBEREITENDE ARBEITEN VOR DEM ANKLEBEN:

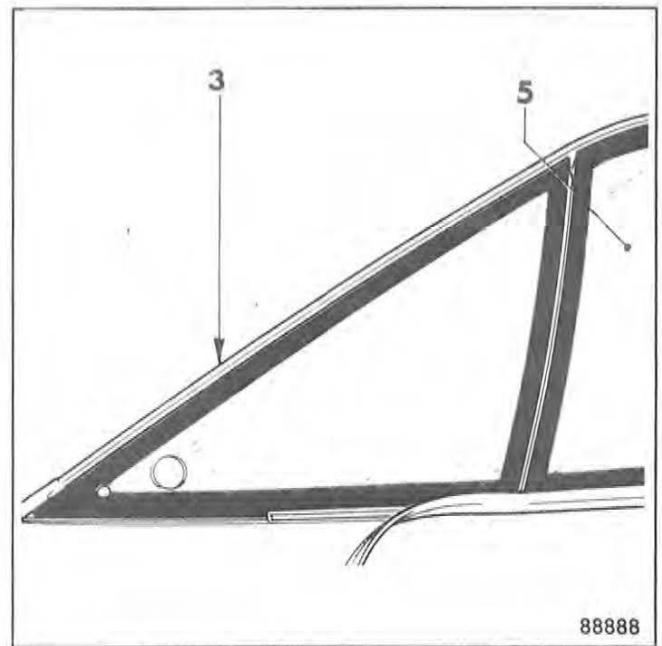
- Die Türdichtung (3) wieder anbringen.
- Das Kurbelfenster wieder schließen.



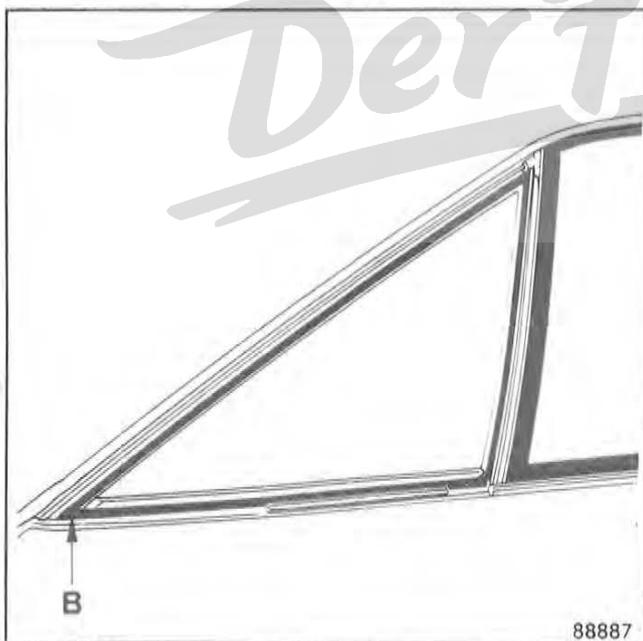
Die Scheibe vom Rahmen abdrücken und die untere Dichterraupe abtrennen.



Die beiden Abdeckprofile (3) an der senkrechten Fensterstrebe (4) und an der Türstrebe anbringen.



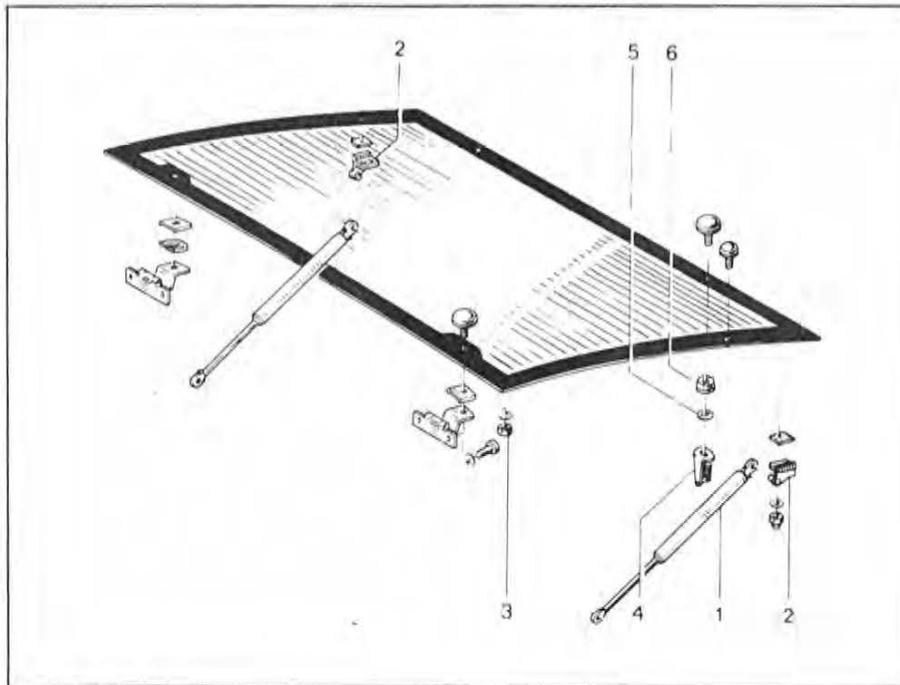
Die Scheibe an der Tür ansetzen und zentrieren. Sie dabei mit dem Kurbelfenster (parallel) (5) und der Dichtung (3) ausrichten.



Ein Dichtkleberband um den Scheibenrahmen herum auftragen (B).



Die äußere Abstreifleiste in ihre Führungen einsetzen. Die Scheibe in der richtigen Position halten und fixieren.



AUSBAU

Die Heckklappenstützen (1) an den Kugelgelenken (2) lösen.

Die Befestigungsmuttern (3) der Scharniere ausbauen.

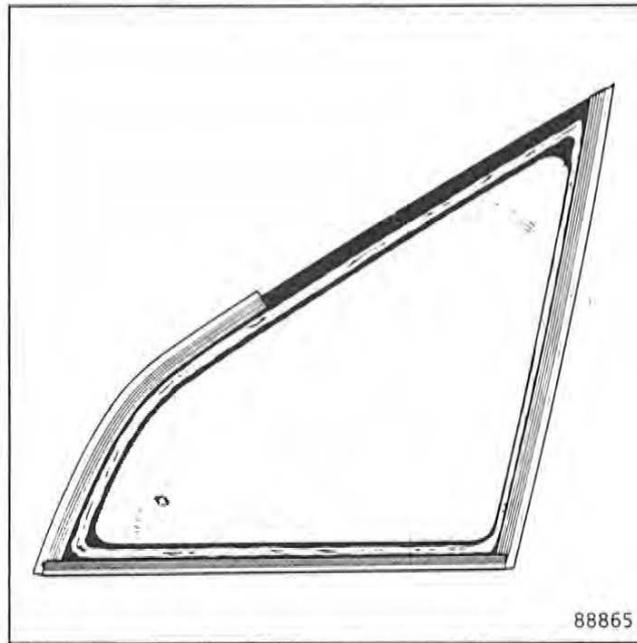
Die Kugelgelenke (2) und die Schließkeile (4) abmontieren.

EINSTELLUNG

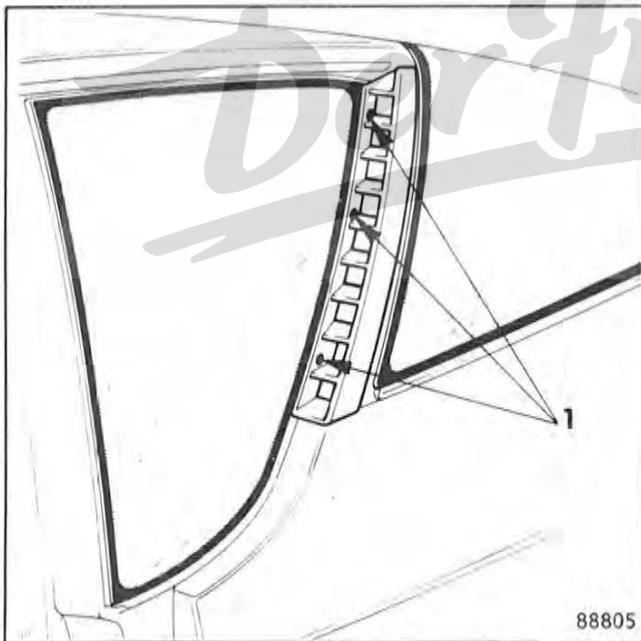
Beim Einbau erfolgt die Ausrichtung der Heckscheibe über die Scheiben (5), die sich zwischen der Dichtung (6) und dem Schließkeil (4) befinden.

FENSTER

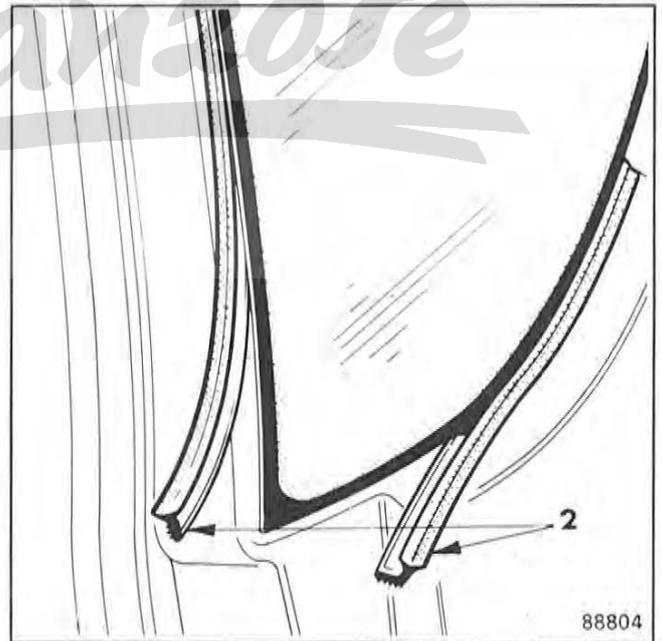
Hintere Seitenscheibe



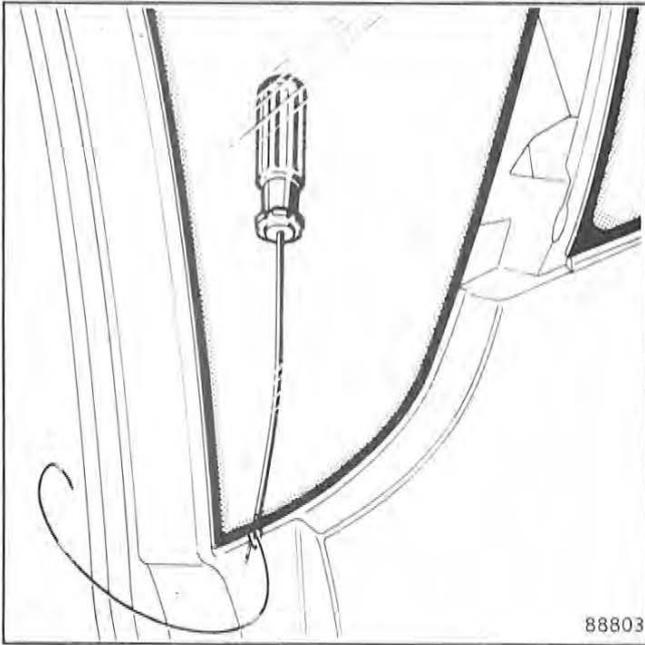
AUSBAU



Die 3 Schrauben des Belüftungsgitters ausbauen.

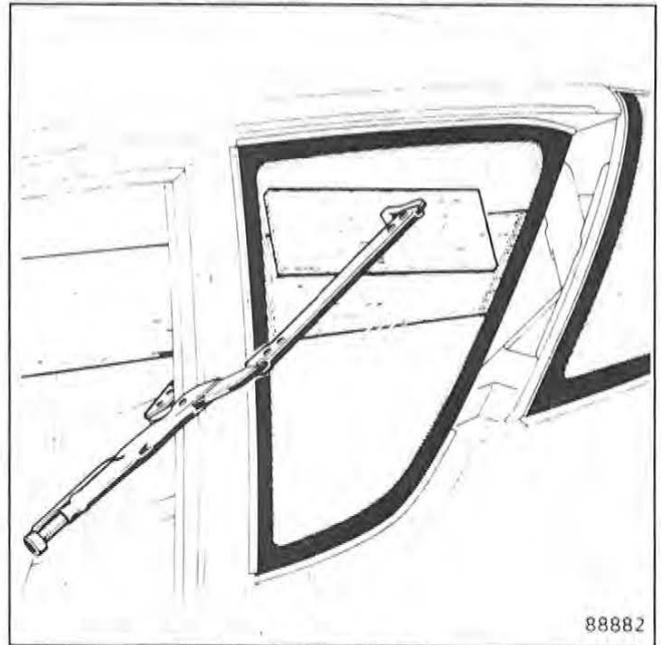


Die Abschlußleisten (2) entfernen; sie dazu an einem Ende abziehen.

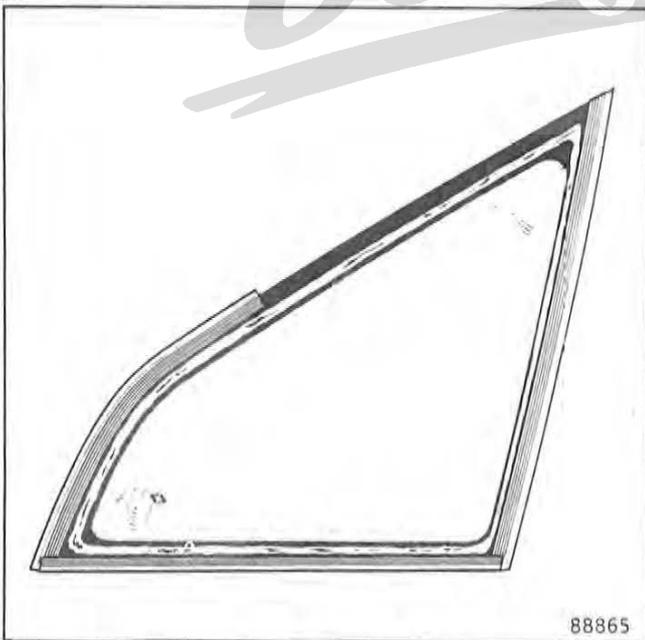


Das Fenster ausbauen.

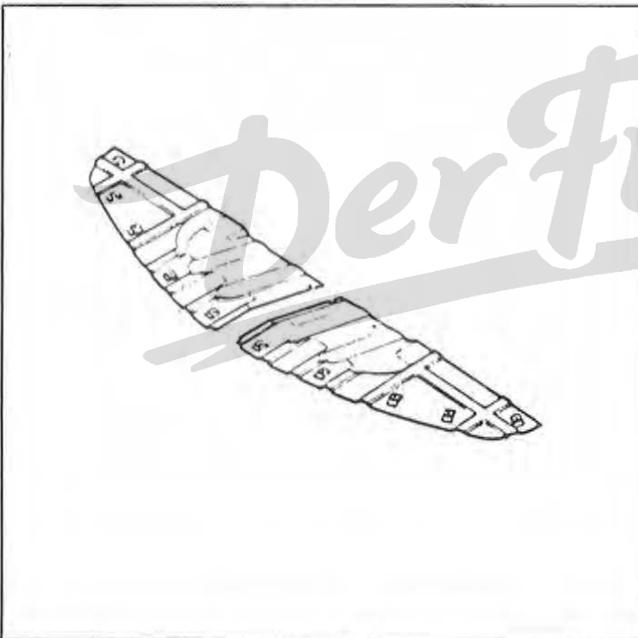
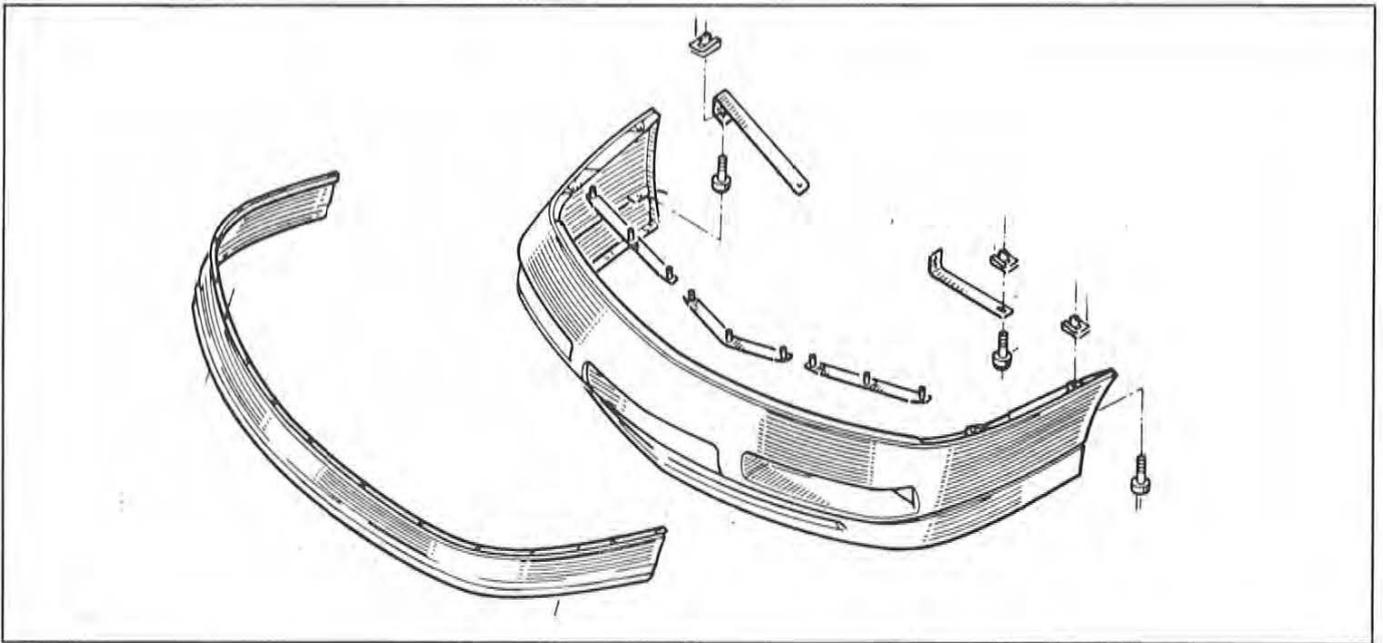
NOTA : Verbrauchsmaterial, Vorgehensweise und Werkzeug: siehe Kapitel "Windschutzscheibe".



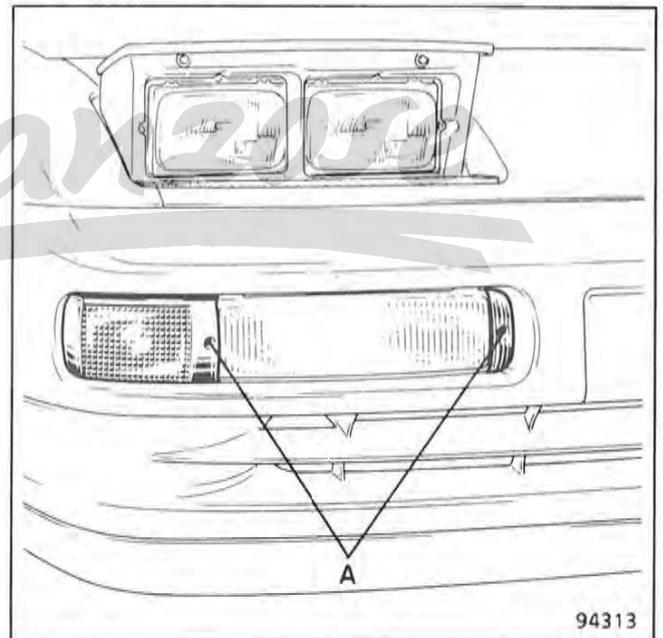
- Die Dichtkleberraupe anlegen.
- Die Fahrzeugtür schließen und die Scheibe mit Hilfe einer Saugglocke einsetzen; sie dabei zentrieren.
- Die Tür öffnen und die Scheibe wie abgebildet in der richtigen Position halten.



Nach Vorbereiten der Scheibe und des Rahmens die Abschlußleisten anbringen.

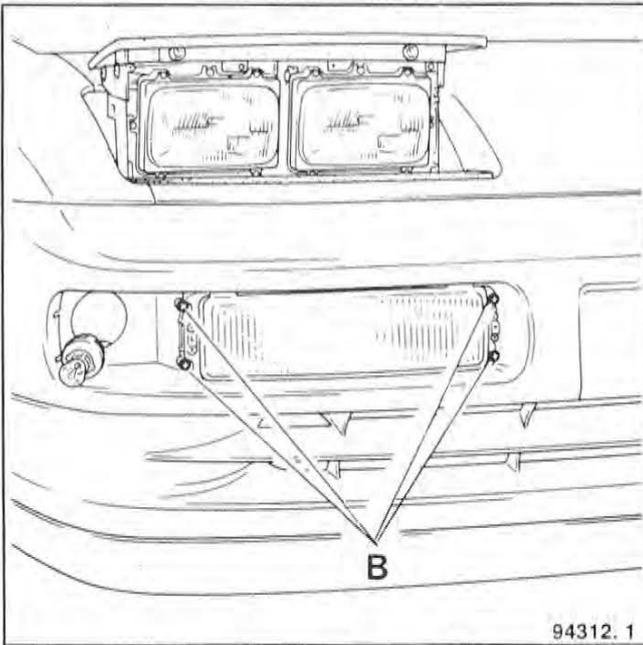


Das Spritzblech unter dem Stoßfänger und das Kunststoffteil des Radkastens ausbauen.

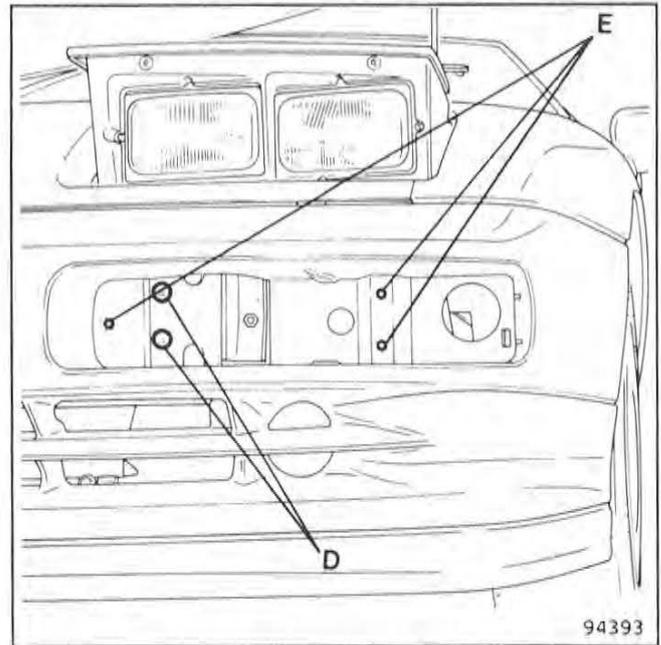


Ausbau des Blinklichtes
In (A) abschrauben.
Das Blinklicht durch Abschwenken
herausnehmen.
Den Stecker abziehen.

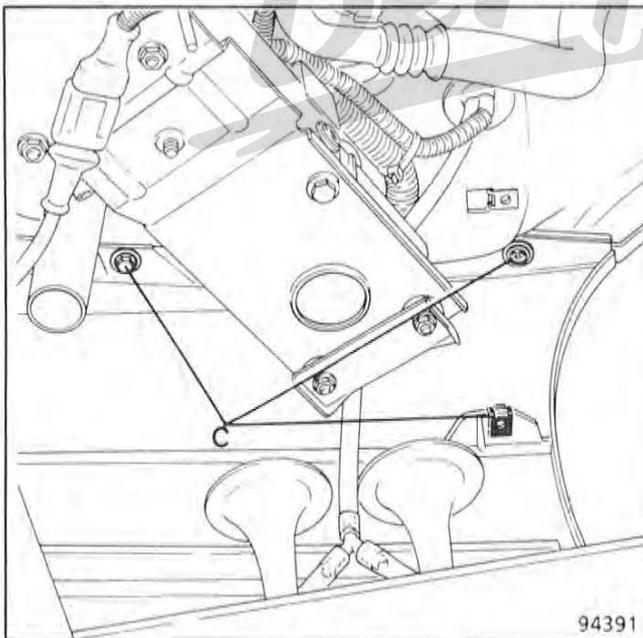
94313



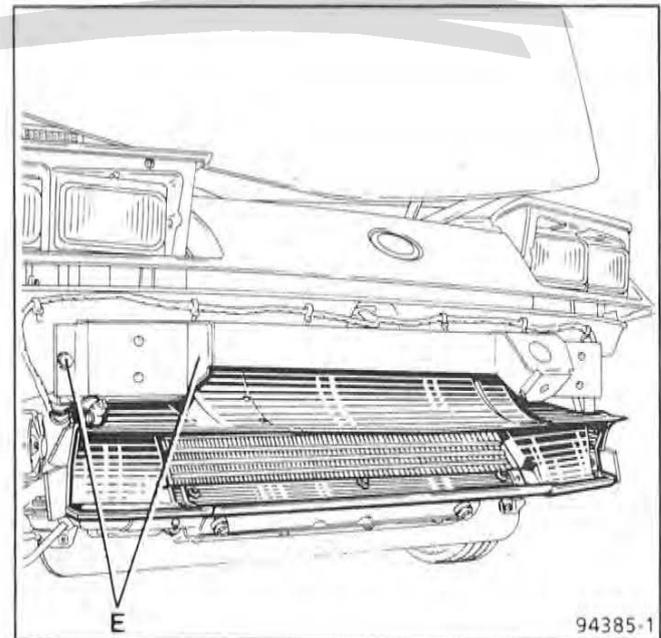
Nach Wiedereinbau des Blinklichtes die zusätzliche Beleuchtungseinheit ausbauen (4 Schrauben (B) an der Schutzscheibe). Die 3 Muttern 06 (E) unter der Einheit ausbauen. Den Stecker abziehen.



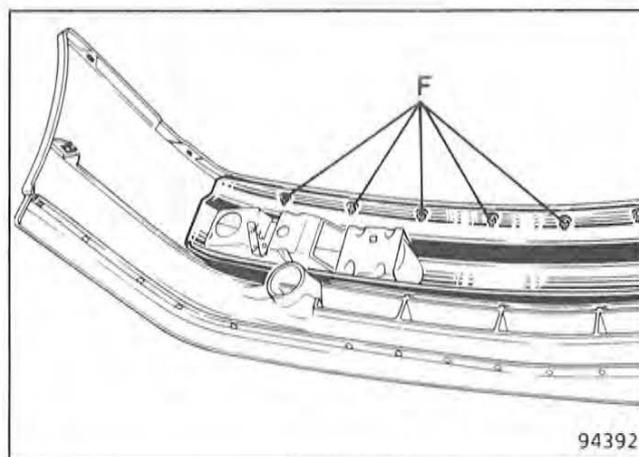
Die beiden Schrauben (D) entfernen.



Die beiden seitlichen Schrauben und die Schraube der Strebe entfernen (C).

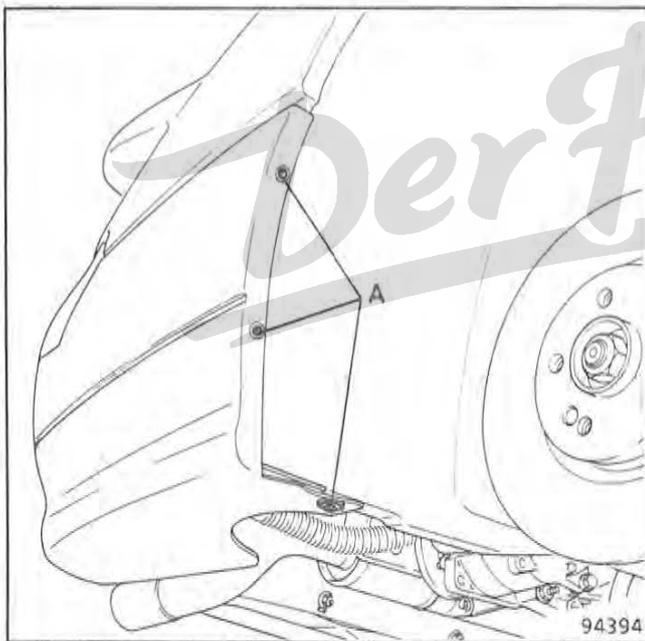
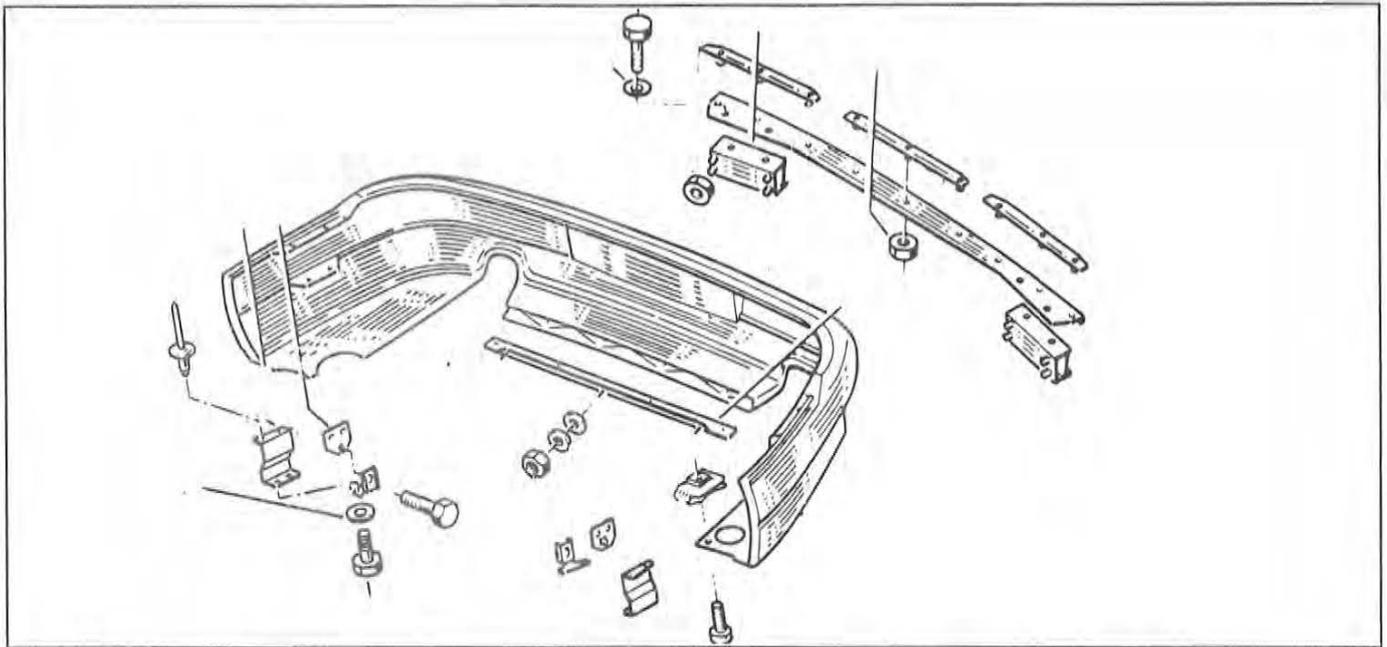


Die Verstärkung (E) ausbauen.

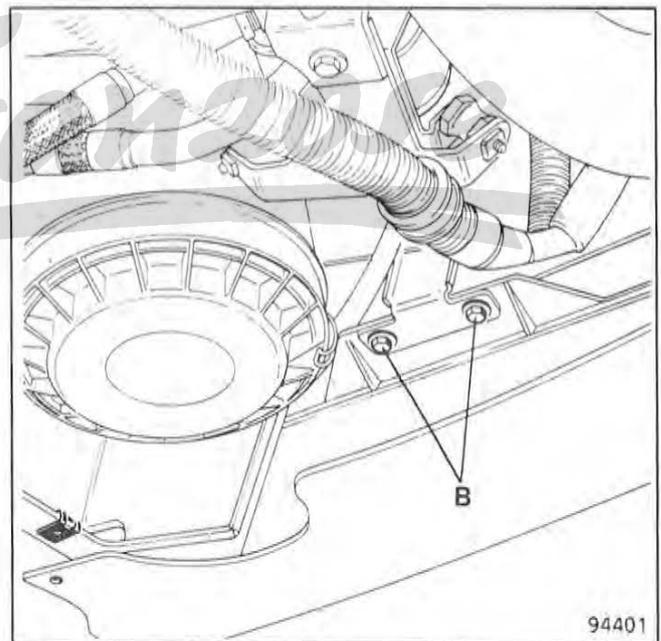


Die Stoßfängertraverse ausbauen (F).

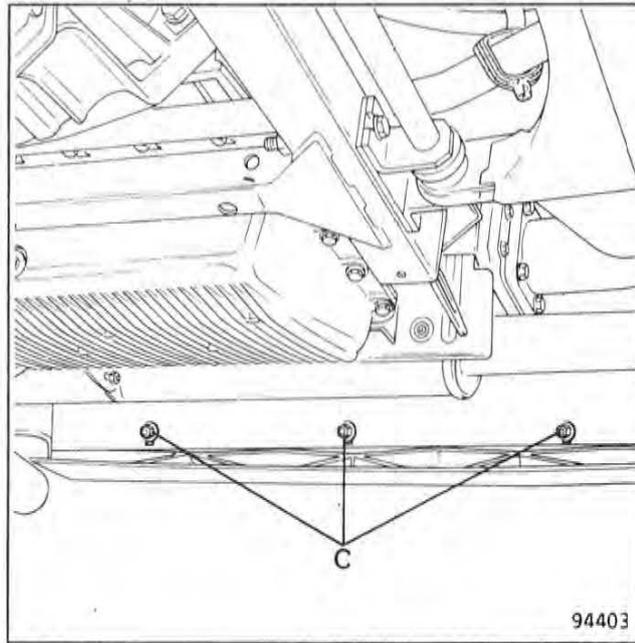
Der Franzose



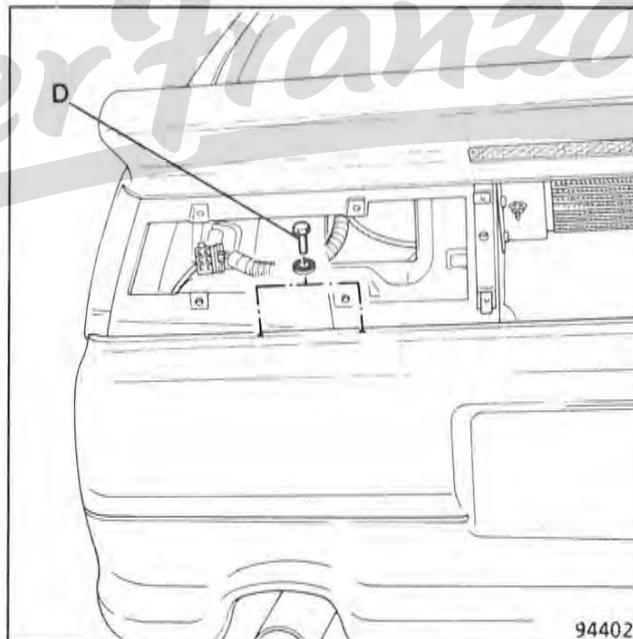
Die 3 äußeren Torx-Schrauben (A) entfernen.



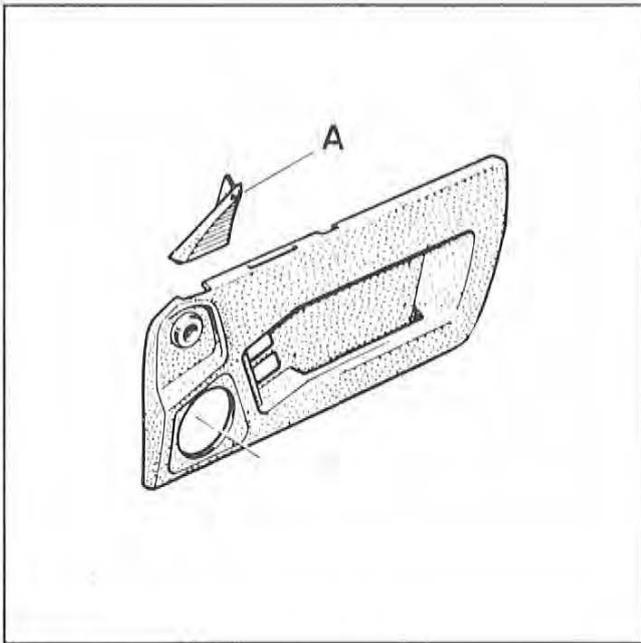
Die beiden seitlichen Schrauben (B) entfernen.



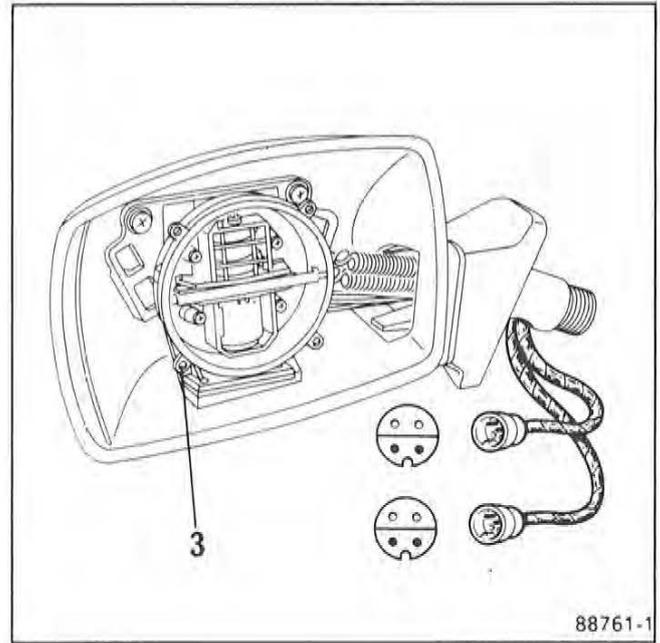
Die 3 zentralen Schrauben (C) unter dem Stoßfänger entfernen.



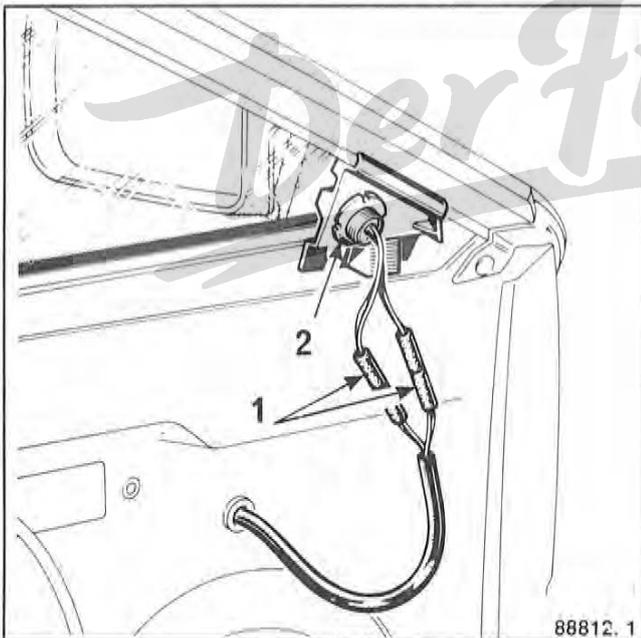
Nach Ausbau der Rücklichter die 4 Schrauben 06 (D) entfernen.



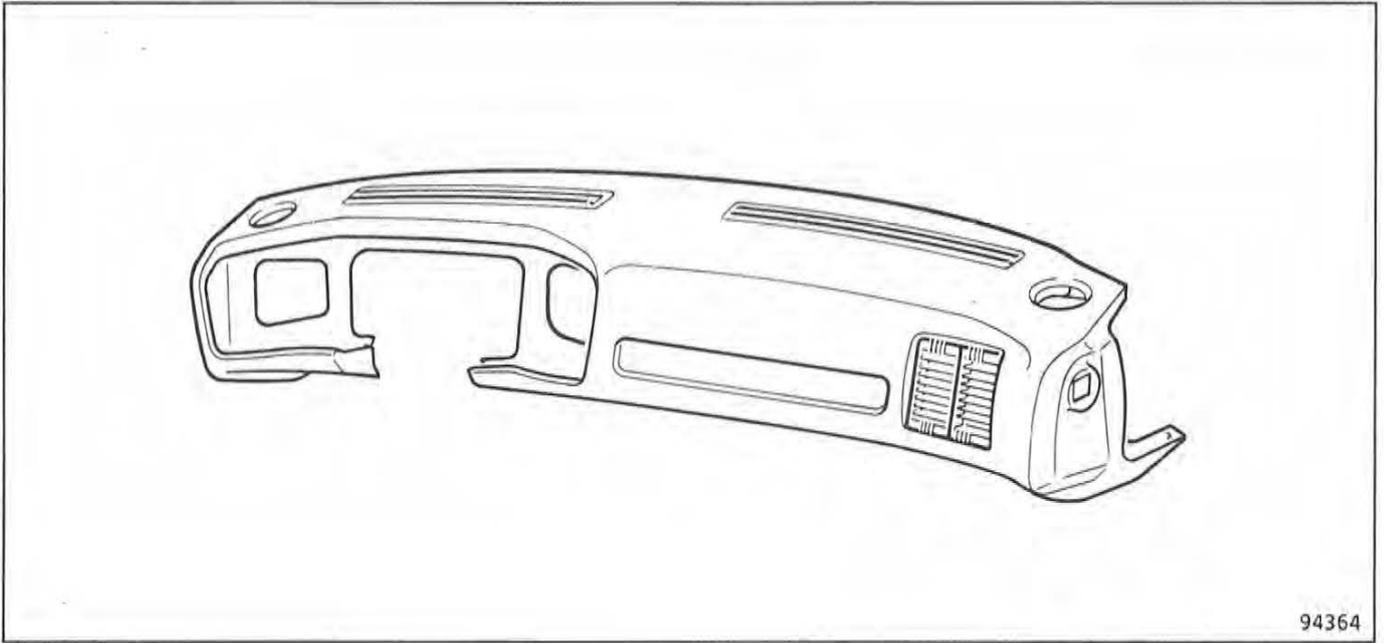
Die Abdeckung der Außenrückspiegel-Befestigung ausbauen. (A)



Das neue Spiegelglas auf die 4 Befestigungsstifte (3) aufklemmen.

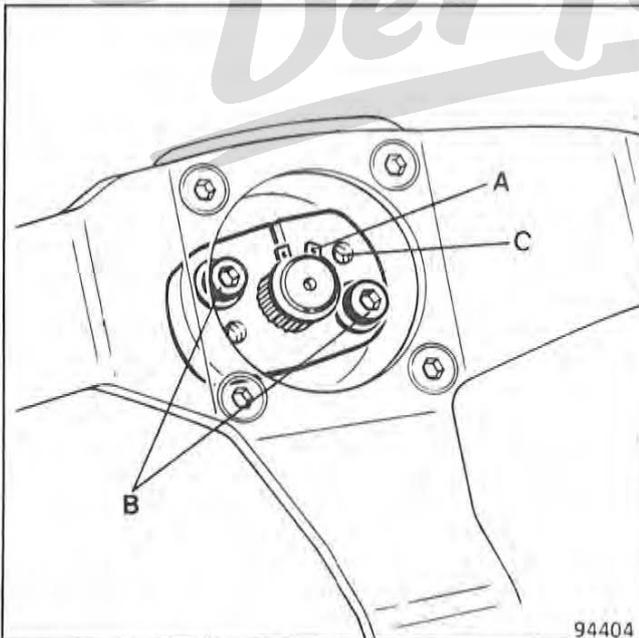


Die Türverkleidung entfernen.
Das Elektrokabel (1) abziehen.
Die Befestigungsmutter (2) ausbauen.

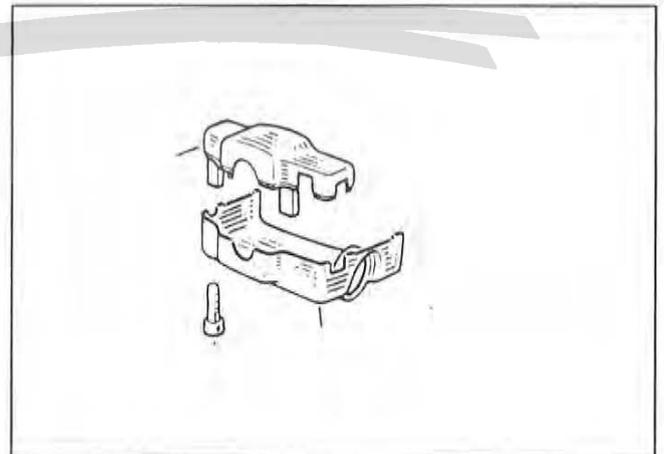


AUSBAU

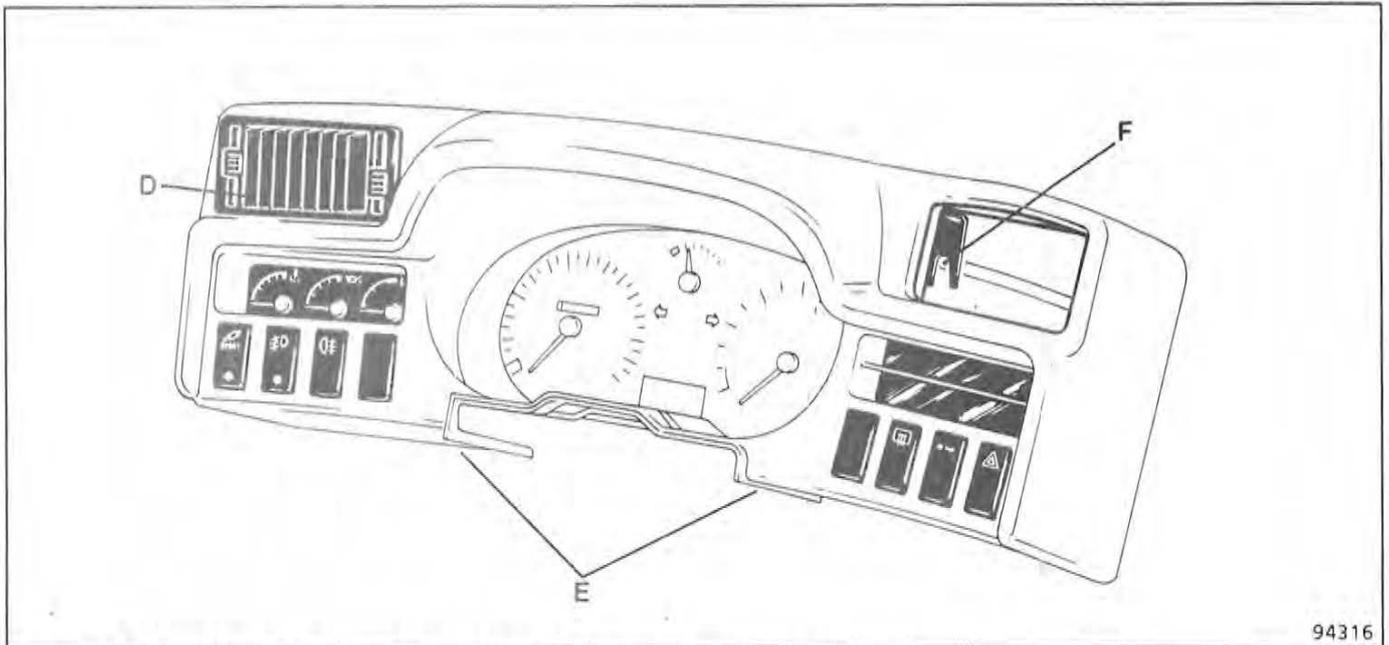
Die Batterie mit Hilfe des Batterietrennschalters trennen.
Ausbau des Lenkrades.



Die Kunststoffabdeckung in der Lenkradmitte abziehen und durch Entfernen des Sicherungsringes (A) sowie der beiden Befestigungsschrauben (B) ausbauen.
2 Schrauben eines größeren Durchmessers in die Gewindebohrungen (C) einbringen, um so daß Lenkrad zu entfernen.
Das Lenkrad abziehen; dabei seine Position kennzeichnen.



Die obere und untere Gehäusehälfte des Lenkrades entfernen.
Die beiden Schrauben des Bedienungshebels entfernen.
Die Abdeckung der Lenksäule entfernen.



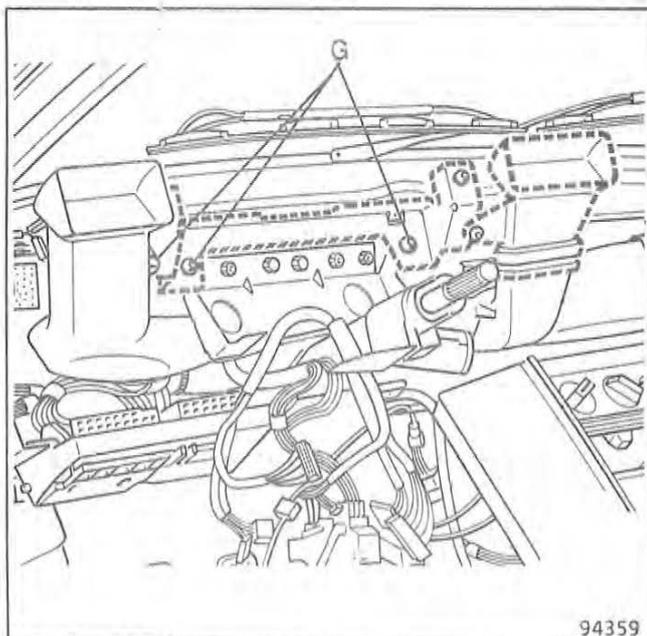
94316

- Die beiden Belüftungsklappen (D) lösen und abziehen.
- Die beiden Befestigungsschrauben (E) der Instrumententafel entfernen.
- Die beiden Schrauben (F) in den Entlüftungsöffnungen lösen.
- Die Instrumententafel nach vorne ziehen.
- Die Stecker abziehen und die Instrumententafel herausnehmen.

WICHTIGER HINWEIS:

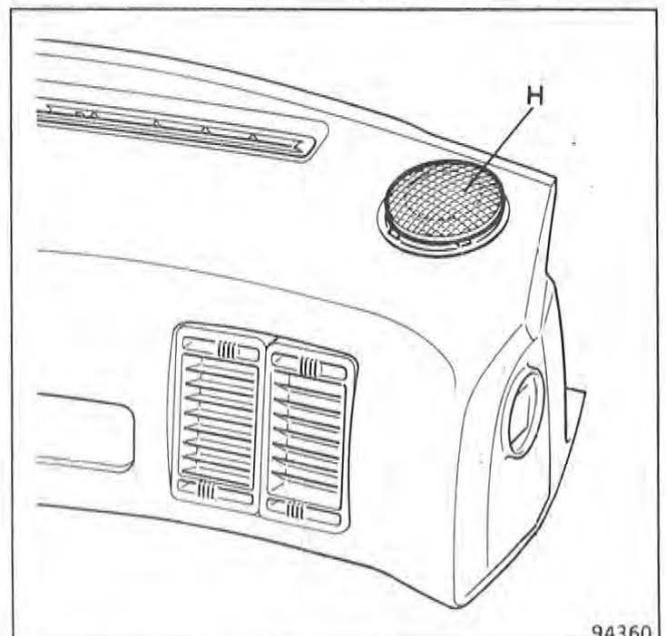
Die Einheit Tachometer/Drehzahlmesser/Turbo-Druckmesser muß immer in ihrer ursprünglichen Lage bleiben, da der Drehzahlmesser Silikon enthält, das für das Abfangen des Zeigers sorgt.

Wird die Einheit länger als 10 Minuten in einer anderen Lage gehalten, kann das Silikon auslaufen.



94359

Die 3 Schrauben (G) lösen und so die Traverse der Heizung ausbauen.



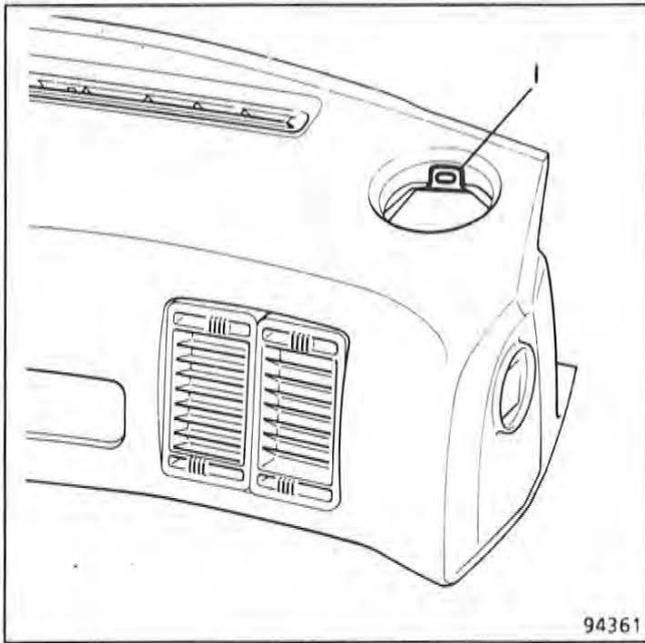
94360

Die beiden Hochtonlautsprecher (H) ausbauen.

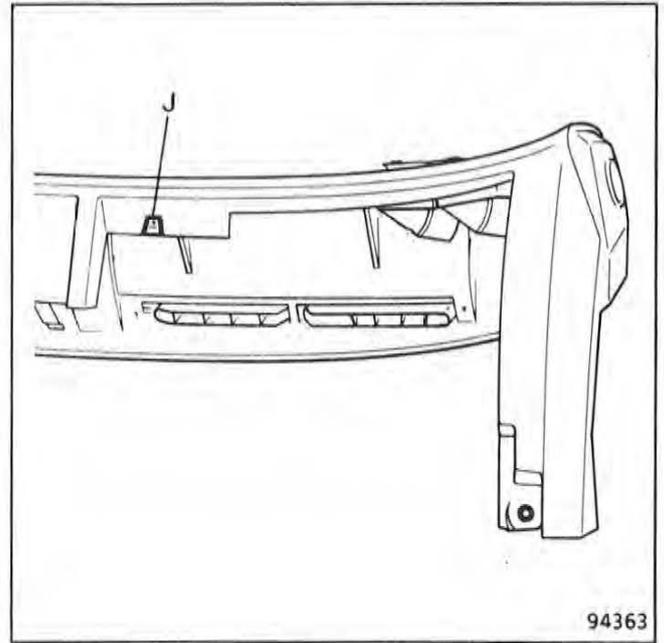
INNENZUBEHÖR UNTEN

Armaturenbrett

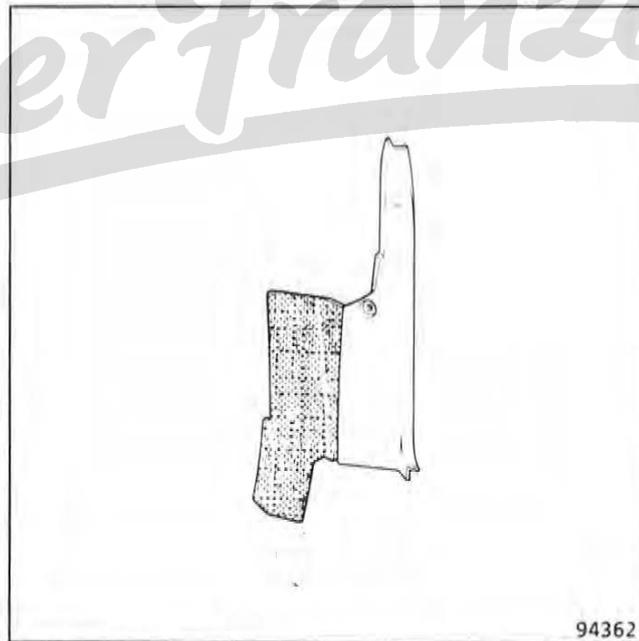
57



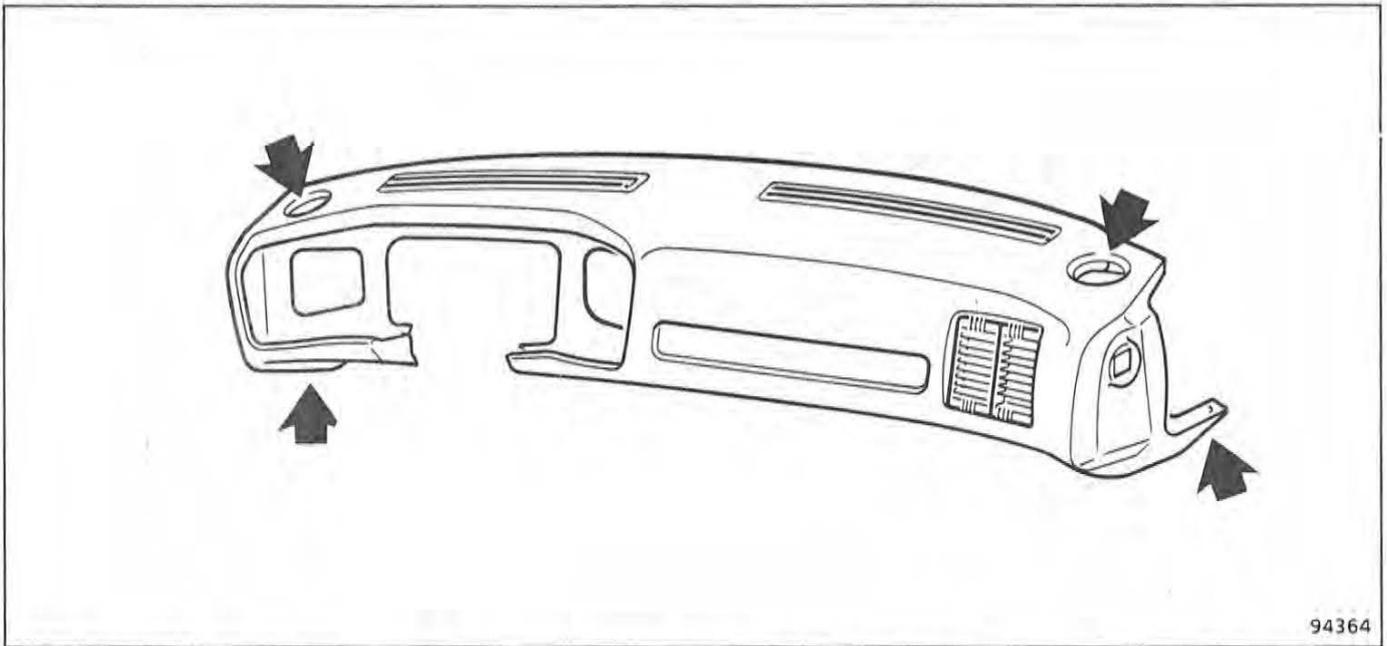
Die beiden Schrauben (I) entfernen.



Die Schraube (J) im Handschuhfach entfernen.



Die beiden Verkleidungsteile des vorderen Türpfostens abnehmen.



94364

Die Befestigungen des Armaturenbrettes entfernen und letzteres vorsichtig abziehen.
Das Armaturenbrett mit aller Sorgfalt ablegen, um seine Ummantelung nicht zu beschädigen.

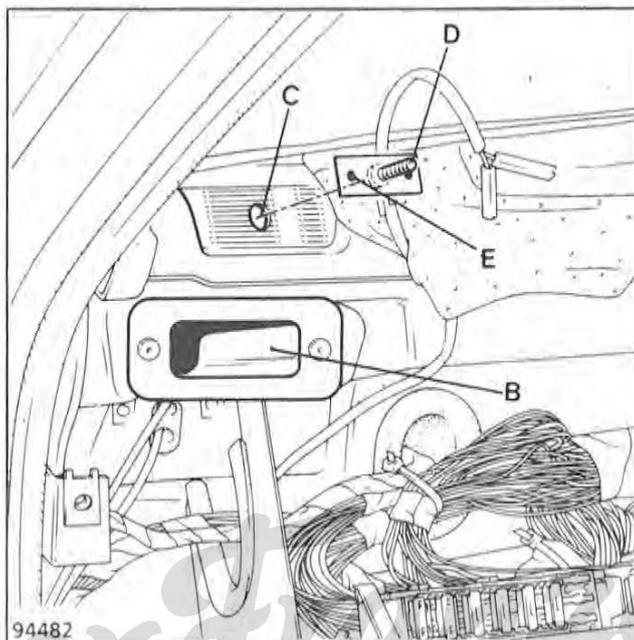
Das Armaturenbrett wieder einbauen.

WICHTIGER HINWEIS:

Bei abgeklemmter Batterie vor Wiederanklemmen letzterer mit Hilfe des Batterietrennschalters den Schlüssel zur Desaktivierung der Alarmanlage einstecken, um zu vermeiden, daß der Alarm ausgelöst wird.

VERFAHREN ZUR INSTANDSETZUNG DER OBEREN BEFESTIGUNGEN DES ARMATURENBRETTES

Bei Ablösen der Befestigungsstifte vom Armaturenbrett folgendermaßen vorgehen:



Die abgelösten Befestigungsstifte durch die Öffnung (B) herausnehmen.

Das Bohrloch (C) (\varnothing 10 mm) vergrößern, so daß der Kopf des Befestigungsstiftes eingesteckt werden kann.

In (E) ein Loch durch die Auflagescheibe des Stiftes bohren. \varnothing 4,2 mm.

Den Befestigungsstift in (B) positionieren und den Kasten über die Bohrlöcher (E) durchbohren.

Die Befestigungsstifte mit Hilfe von Nieten befestigen.

M.R.298

60 00 009 138
Edition Allemande



Der Franzose
**7 VERKLEIDUNGEN
UND POLSTER**

RENAULT **ALPINE**

A610 Turbo

7 Verkleidung und Sitze

71 KAROSSERIE-INNENVERKLEIDUNG

72 VERKLEIDUNG DER TÜREN

75 ARMATUREN UND LAUFSCHIENEN DER
VORDERSITZE

76 ARMATUREN UND LAUFSCHIENEN DER
RÜCKSITZE

60 00 009 138

Deutsche Ausgabe

*Die vom Hersteller vorgeschriebenen Reparaturmethoden in vorliegendem Handbuch wurden unter Berücksichtigung der am Tage der Zusammenstellung gültigen technischen Spezifikationen aufgeführt.

Die Reparaturmethoden können abweichen, wenn der Hersteller verschiedene Aggregate oder Teile seiner Fabrikation ändert. *

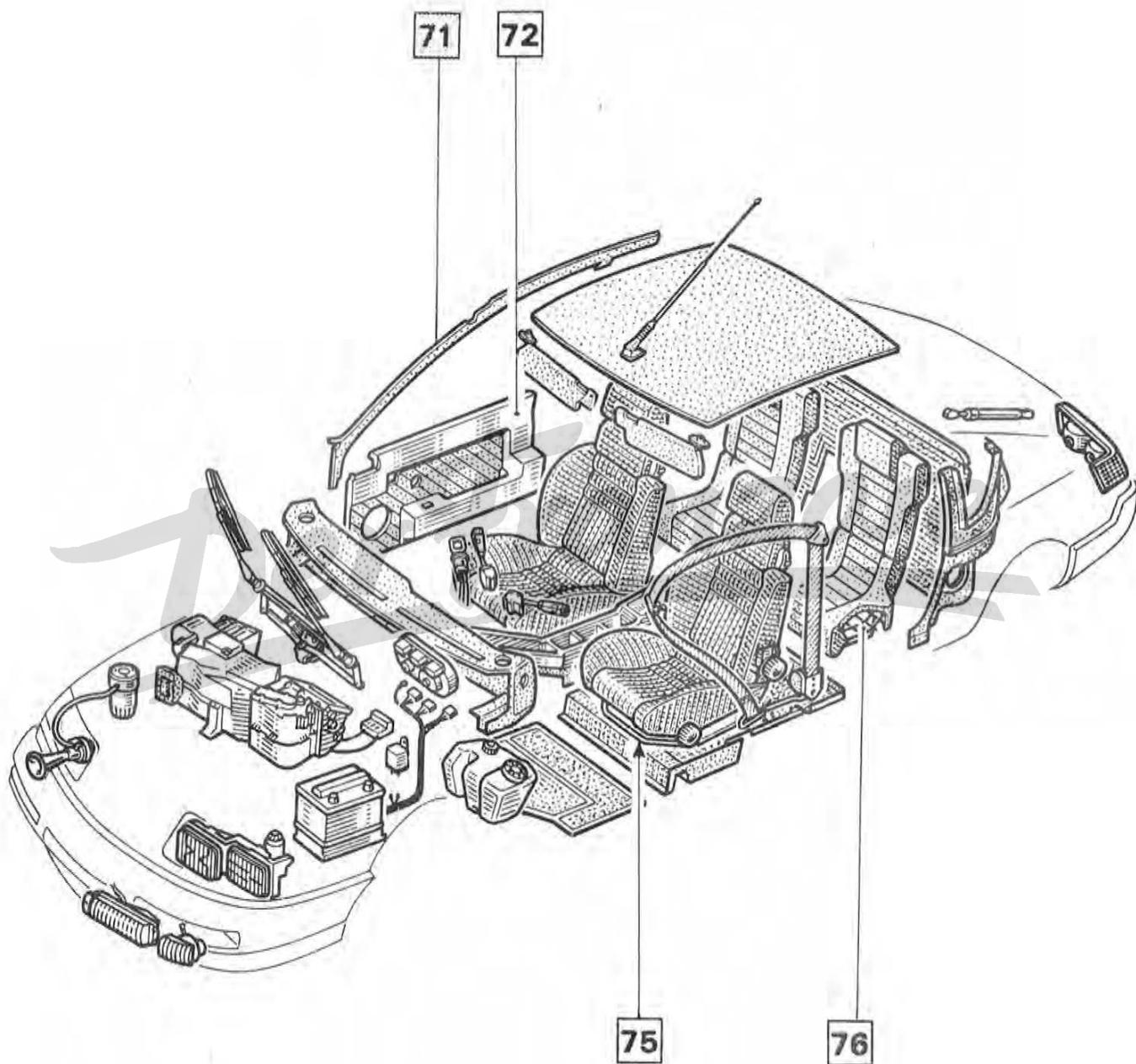
Sämtliche Urheberrechte liegen bei der Régie Nationale des Usines Renault.

Nachdruck oder Übersetzung, selbst auszugsweise, der vorliegenden Unterlage sowie die Verwendung der Ersatzteilnummern und des Nummerierungssystems sind nicht gestattet ohne besondere schriftliche Genehmigung der Régie Nationale des Usines Renault.



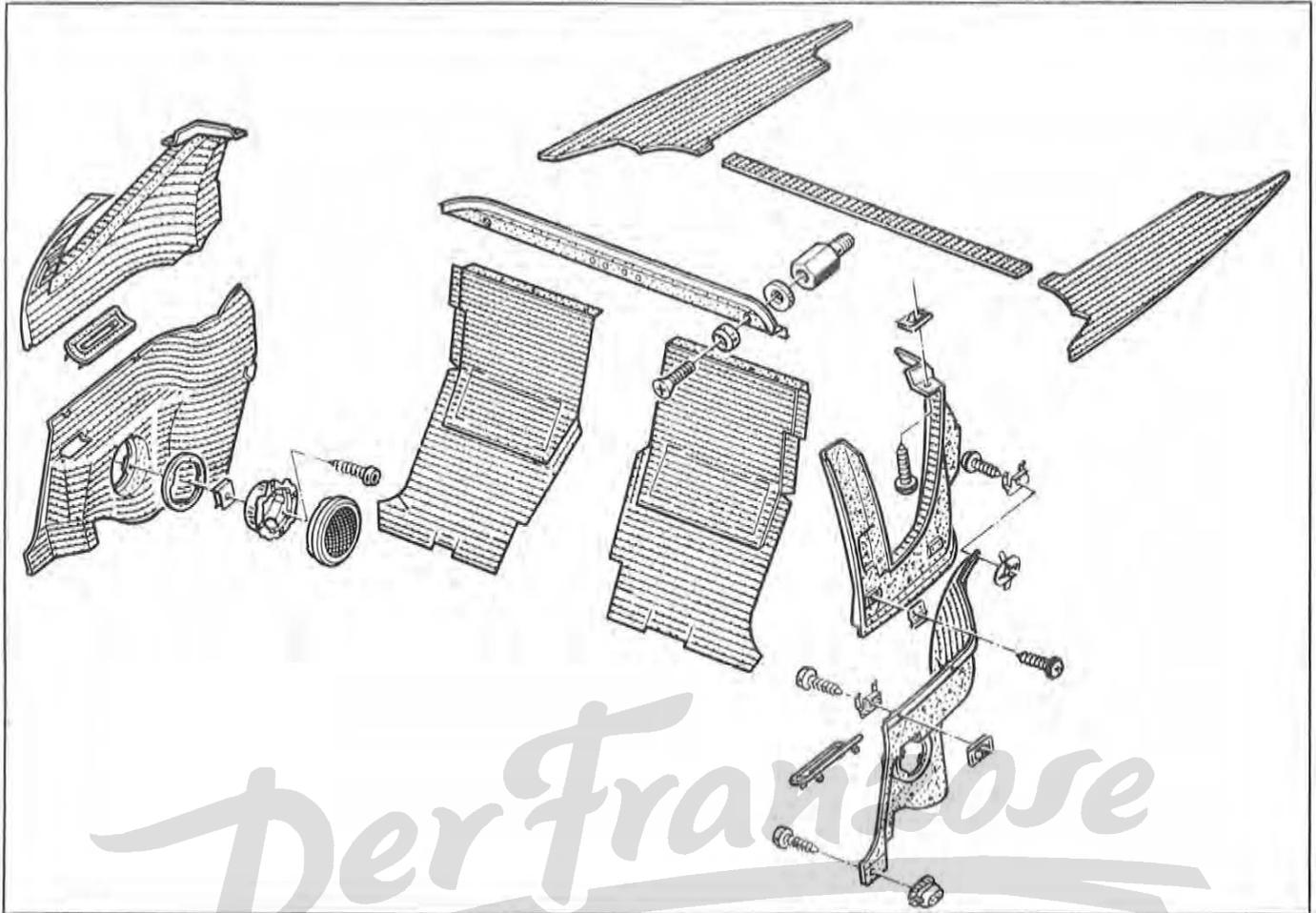
Régie Nationale des Usines Renault S.A. 1990

EXPLOSIONSZEICHNUNG

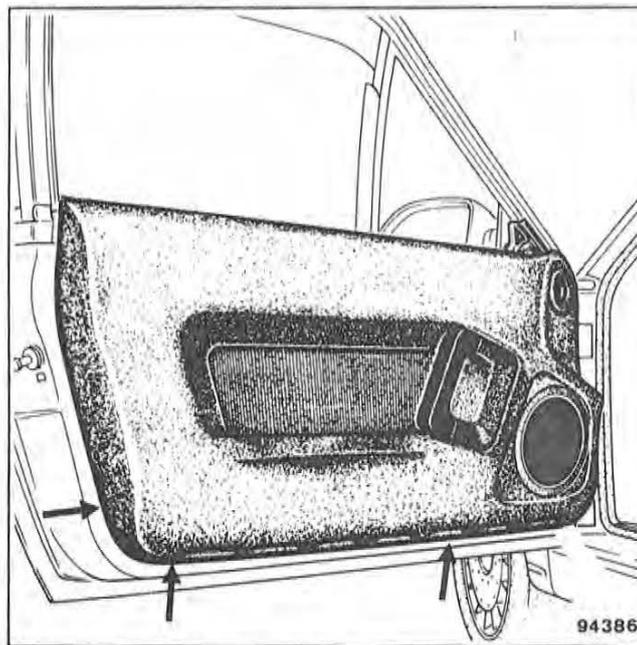


Inhaltsverzeichnis

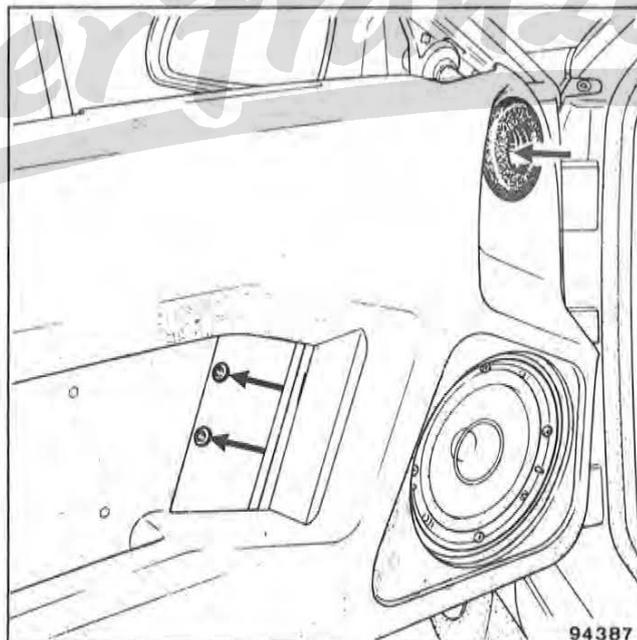
	Seite
71 KAROSSERIE-INNENVERKLEIDUNG	
Befestigungen der Innenverkleidung der Karosserie Seitenteile	71-1
72 VERKLEIDUNG DER TÜREN	
Vordertür-Verkleidung	72-1
75 ARMATUREN UND LAUFSCHIENEN DER VORDERSITZE	
Ausbau des kompletten Sitzes (Armatur) + Laufschiene	75-1
76 ARMATUREN UND LAUFSCHIENEN DER RÜCKSITZE	
Ausbau des kompletten Sitzes (Armatur)	76-1



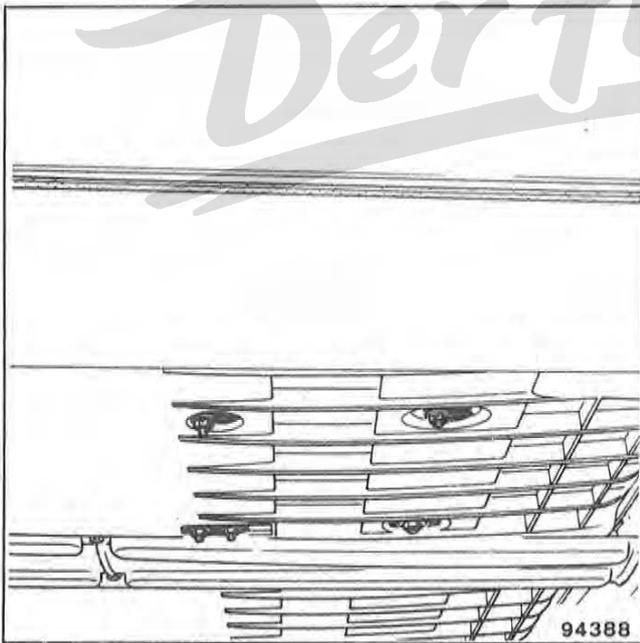
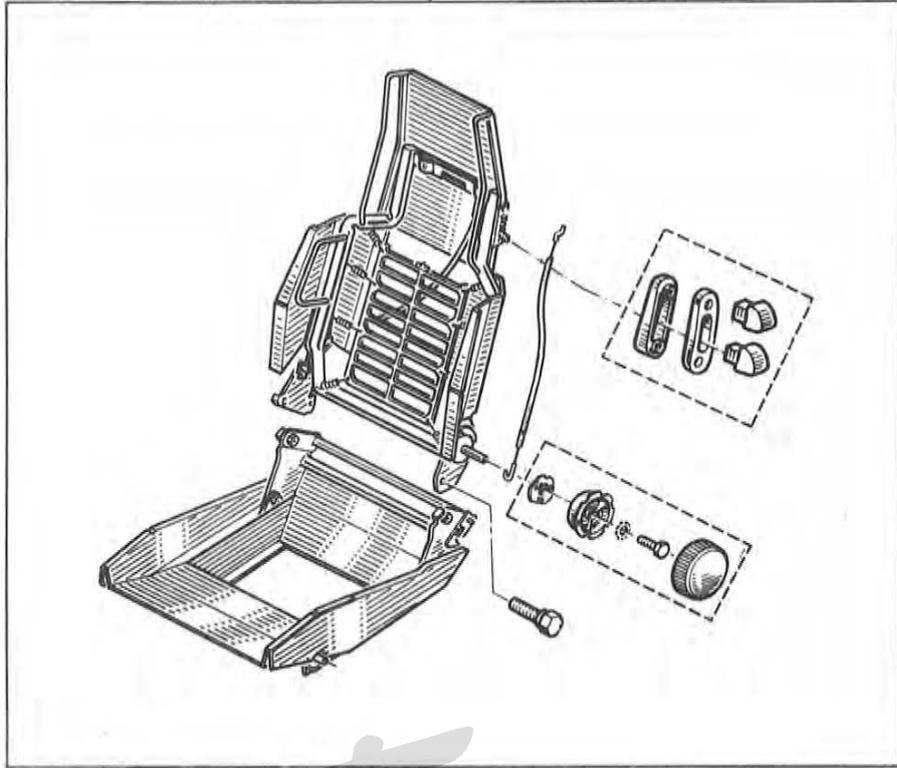
HINWEIS: Es besteht die Gefahr, daß die Befestigungen beim Ausbau beschädigt werden. Es wird auf jeden Fall empfohlen, die alten Befestigungen durch neue zu ersetzen, selbst wenn sie wiederverwendet werden könnten.



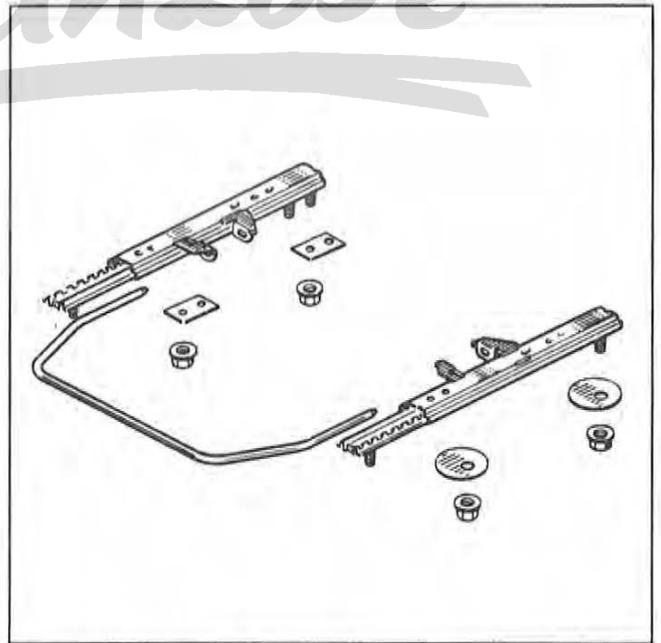
Die Abdeckung der Außenrückspiegel-Befestigung sowie die unteren Schrauben ausbauen



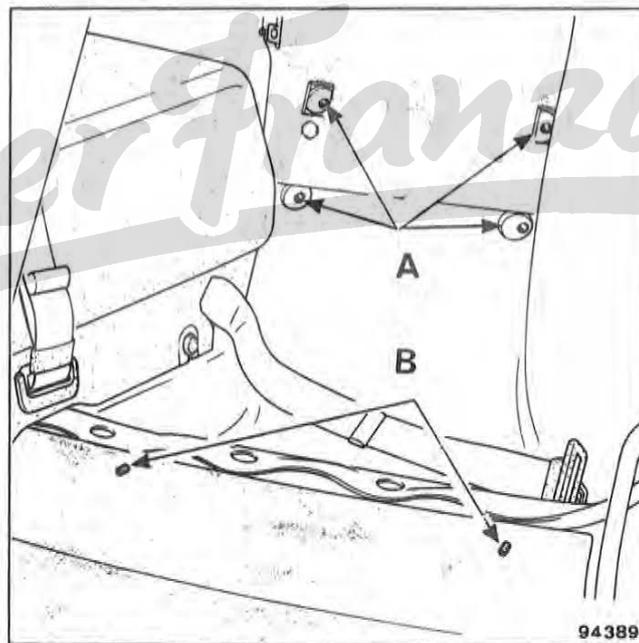
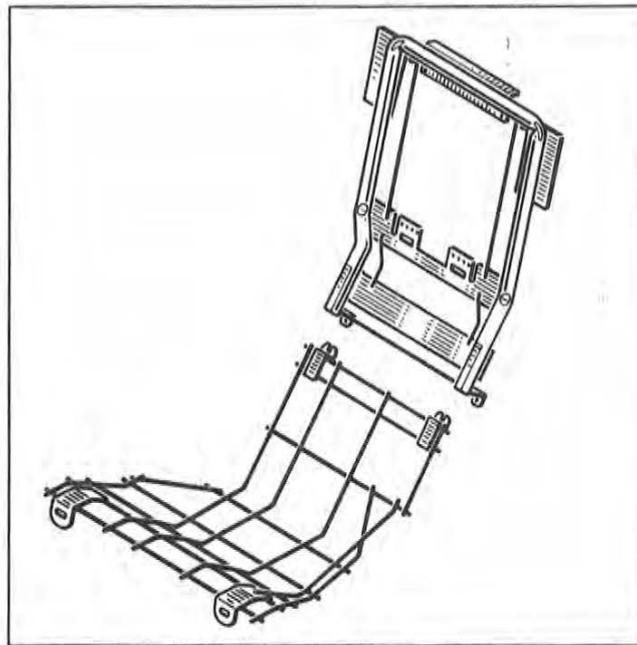
- Das Lautsprechergitter abnehmen.
- Die äußere Stoffverkleidung der Tür ausbauen (Befestigungsklammern entfernen), um so an die Befestigungsschrauben des Türgriffes zu gelangen.
- Die drei Befestigungsschrauben der Türverkleidung entfernen.



Den Sitz ausbauen; dazu die 5 Muttern unter dem Fahrzeug entfernen.



Laufschienen
Nach Ausbau des Sitzes die Laufschienen lösen; dazu die 3 Muttern und die 1 Schraube entfernen.



Den Sitz ausbauen; dazu die 4 Schrauben (A) und die 2 Muttern (B) entfernen.

Der Franzose