ALLGEMEINE DATEN
TYPENSCHILDER
ABSCHLEPP- UND ABSTÜTZPUNKTE

ALLGEMEINE DATEN

Verkaufsbezeichnung	BX	BX 14 E BX 14 RE	BX 16 RS BX 16 TRS	BX 19 RD BX 19 TRD
Fahrgestellnummernserie	XBXA	XBXD	XBXB	XBXC
Produktionsbeginn		September 1982		Sept. 1983
Anzahl der Sitzplätze		5		
Abmessung				
Abmessungen (mm):				
A – Radstand		2655		
B – Spurweite vorn		1410		
C – Spurweite hinten		1354		
D – Länge über alles		4230		
E – Breite über alles		1660		
F – Überhanglänge vorn		822		
G – Überhanglänge hinten		753		
H – Bodenfreiheit (bei laufendem Motor und Normalstellung)		160		
J – Höhe über alles (bei laufendem Motor und Normalstellung)		1365		

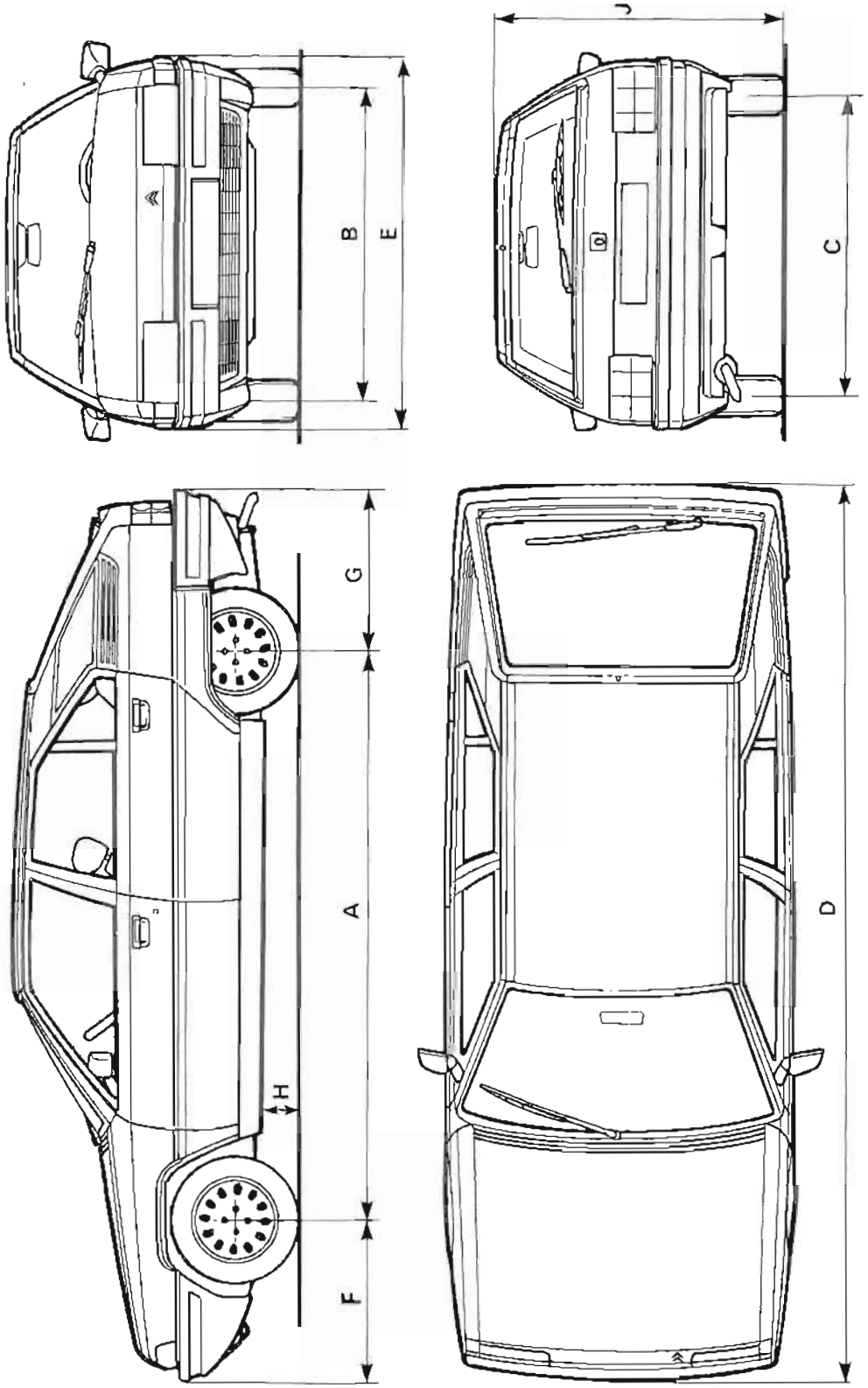
Gewichte und Anhängelasten (kg):	BX 1,4 Liter	BX 1,6 Liter	BX 1,9 Liter
Leergewicht, fahrbereit	915 (930)[1]	965 (985)[2]	990 (1000)[3]
Leergewichtsanteil vorn	555 (562)[1]	590 (600)[2]	618 (1000)[3]
Leergewichtsanteil hinten	360 (368)[1]	375 (385)[2]	372 (1000)[3]
Zulässiges Gesamtgewicht	1380	1450	1500
Zulässige Vorderachslast	720	780	820
Zulässige Hinterachslast	680	690	690
Zulässige Anhängelast ungebremst	450	475	495
Zulässige Anhängelast gebremst (12% Steigung)	1000	1100	1100
Zulässige Stützlast	60	70	70
Zulässige Dachlast	75	75	75

[1]) In Klammern die Gewichte für die RE-Ausstattung
[2]) In Klammern die Gewichte für die TRS-Ausstattung
[3]) In Klammern die Gewichte für die TRD-Ausstattung

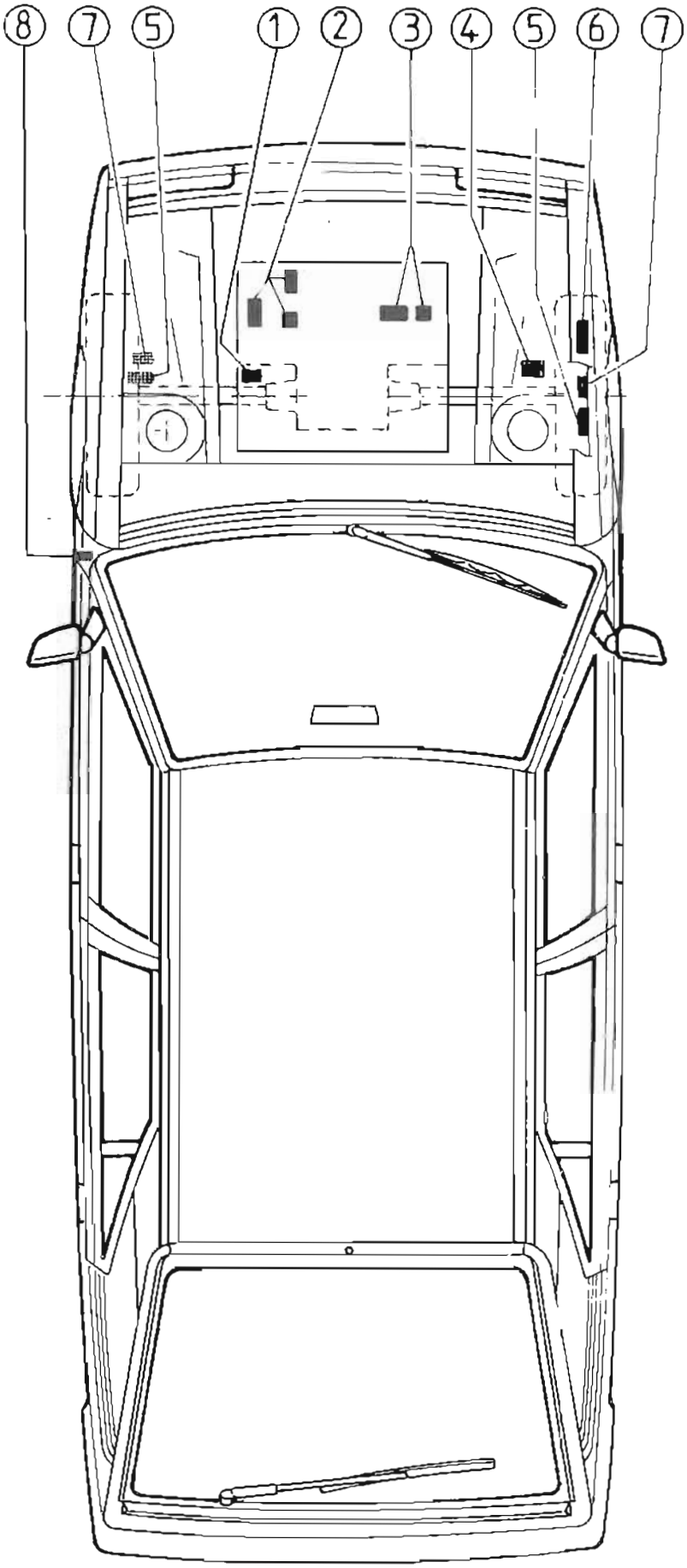
Volumen (dm^3):			
Kofferraumvolumen	444		
Laderaumvolumen bei umgeklappter Fondsitzbank	—	1402	
Laderaumvolumen in Höhe der hinteren Scheiben	—	907	

Räder und Reifen:

Fahrzeug	Stahl	Alu	Räder	Reifen schlauchlos	Reifendrücke (bar) vorn	hinten	R
BX 14, alle Typen							
Serie	X		450 B 14 FH 4.30	145 SR 14 MX oder XZX	1,9	2,0	2,2
zulässig	X		450 B 14 FH 4.30	145 R 14 X M+S 89	2,1	2,2	2,4
	X	X	120 TR 365 FH 4.30	170/65 R 365 TRX AS 82 H	1,8	2,0	2,2
	X	X	120 TR 365 FH 4.30	170/65 R 365 TRX (M+S)	1,8	2,0	2,2
BX 16, alle Typen							
Serie	X		120 TR 365 FH 4.30	170/65 R 365 TRX AS 82 H	1,9	2,1	2,3
zulässig		X	120 TR 365 FH 4.30	170/65 R 365 TRX AS 82 H	1,9	2,1	2,3
	X	X	120 TR 365 FH 4.30	170/65 R 365 TRX (M+S)	1,9	2,1	2,3
BX 16, bis 7.83							
Serie				165/70 R 14 MXL	2,0	2,0	2,2
BX 19, RD, TRD							
Serie	X			165/70 R 14 MXL	2,1	2,1	2,3
zulässig		X		165/70 R 14 X (M+S)	2,3	2,3	



BX 80-7



BX. 00-1 a

④

AUTOMOBILES CITROEN

VF7XBXB0000XB0001

1430
2530
1-760
2-690

FABRIKSCHILD

⑧

A M
83

MODELLJAHR

⑥

VF7XBXB0000XB0001

FAHRGESTELLNUMMER

①

2BL03
000022

SELBSTKLEBENDES GETRIEBESCHILD
(ALLE TYPEN)

⑦

GVE-R

LACKREFERENZ

⑤

2131

ERSATZTEIL-
ORGANISATIONSNUMMER

BX 16

171 A

③

1CT01
00981

MOTORSCHILD

BX 14

②

150 C

3BS-03
36503000012

0039122

BAUTEIL-REFERENZNUMMER
(KUPPLUNGSGEHÄUSE)

②

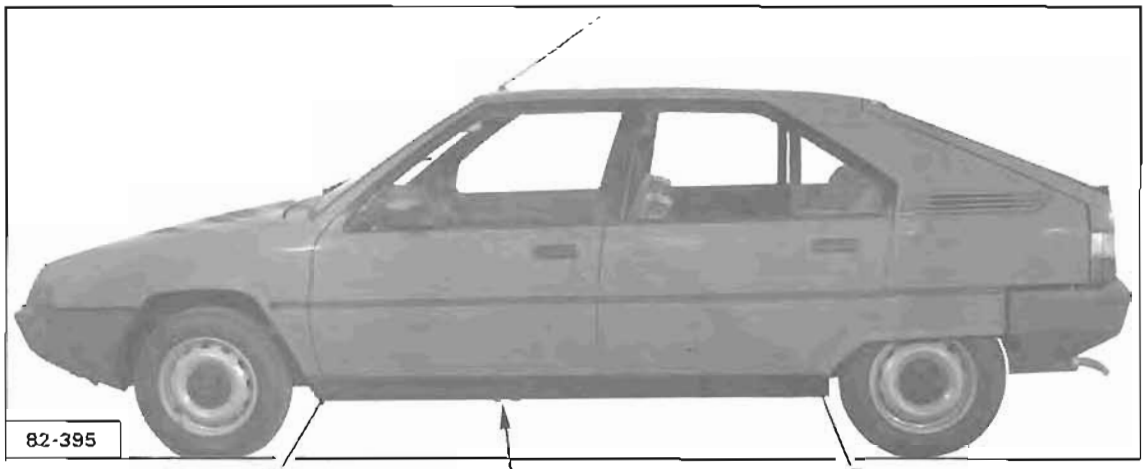
ABSTÜTZPUNKTE

A — Abstützpunkte vorn (Abb. I und II)

B — Abstützpunkte hinten (Abb. I und III)

C — Wagenheberaufnahme (Abb. I, IV und V)

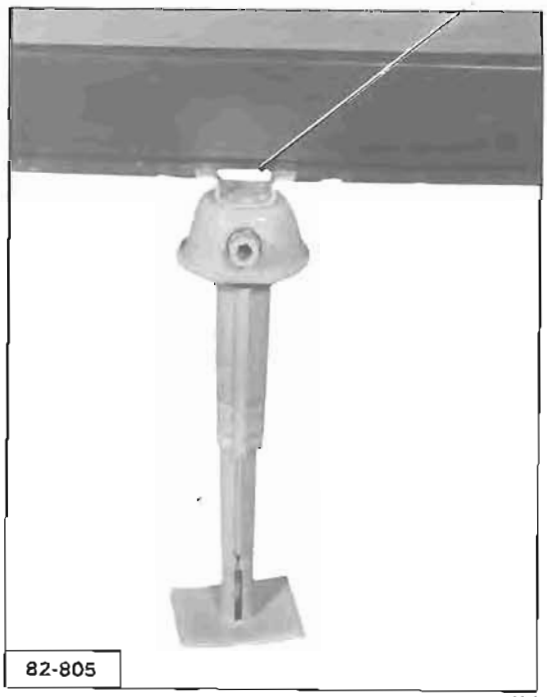
auch für Werkstattwagenheber geeignet

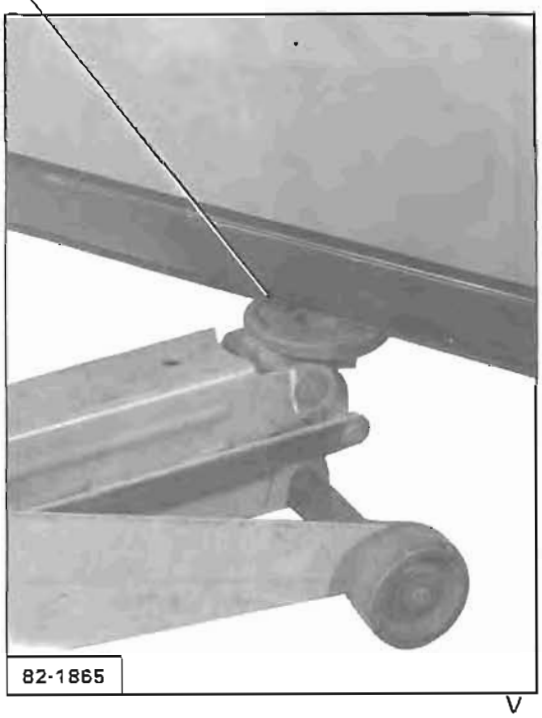


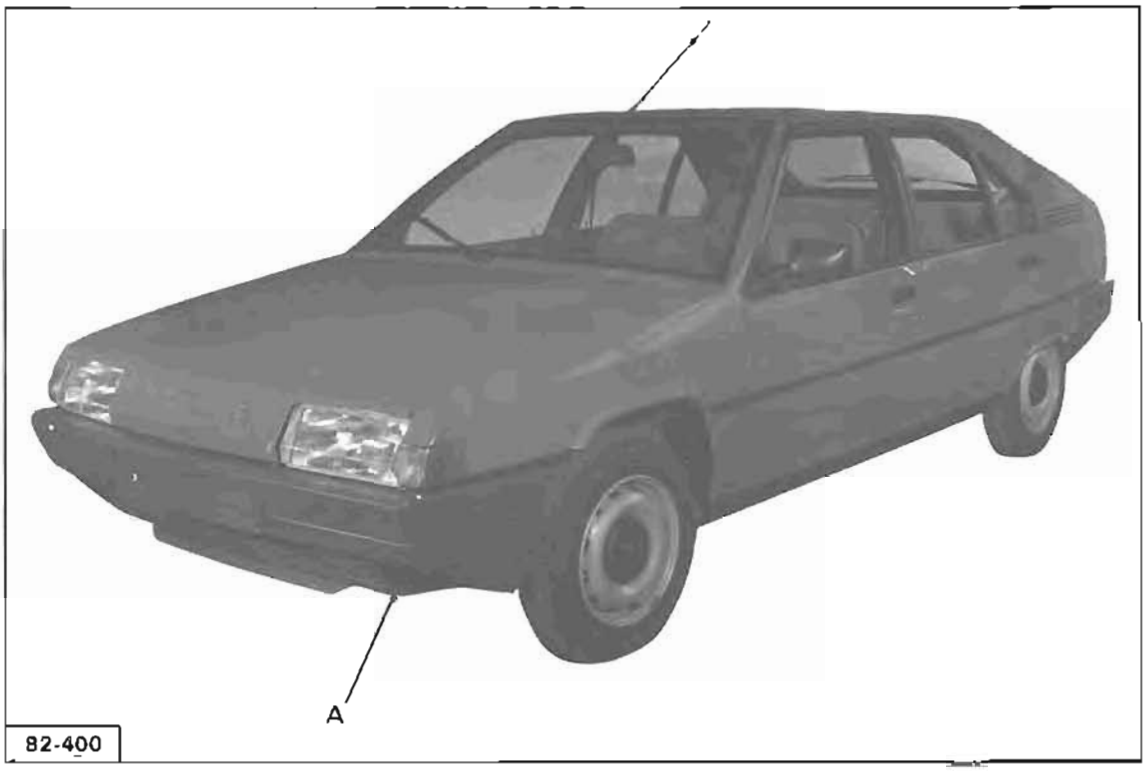


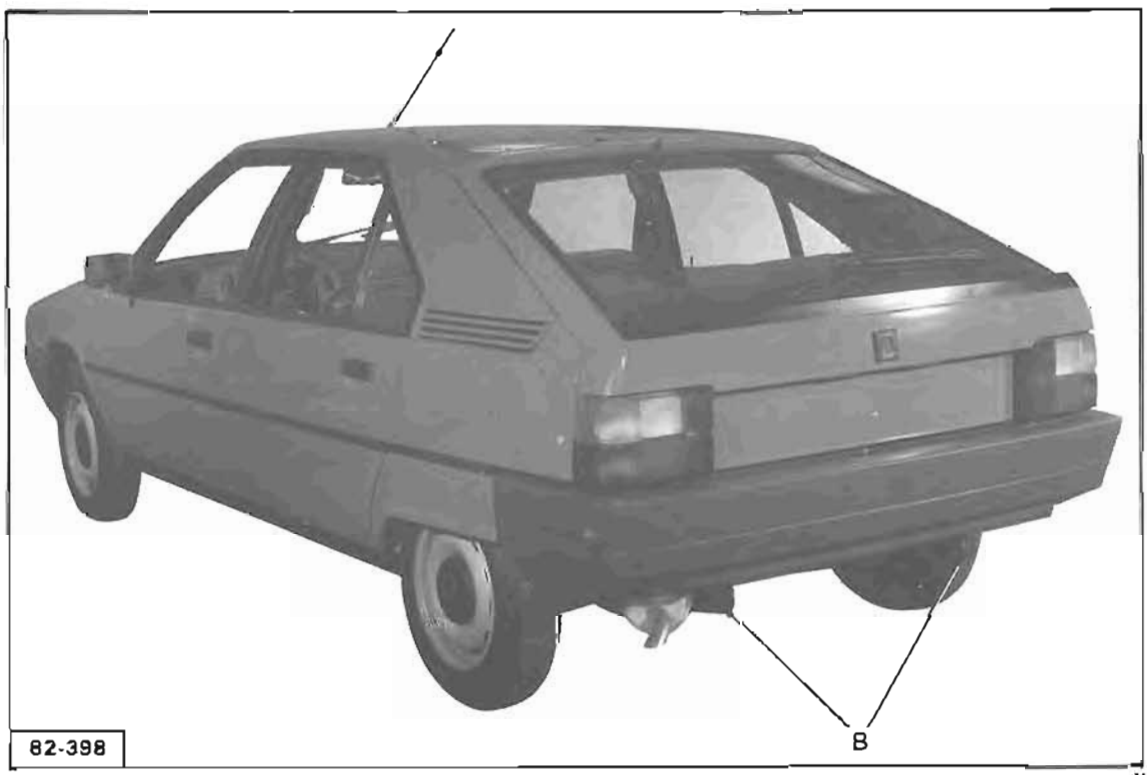


C






A
82-400


B
82-398

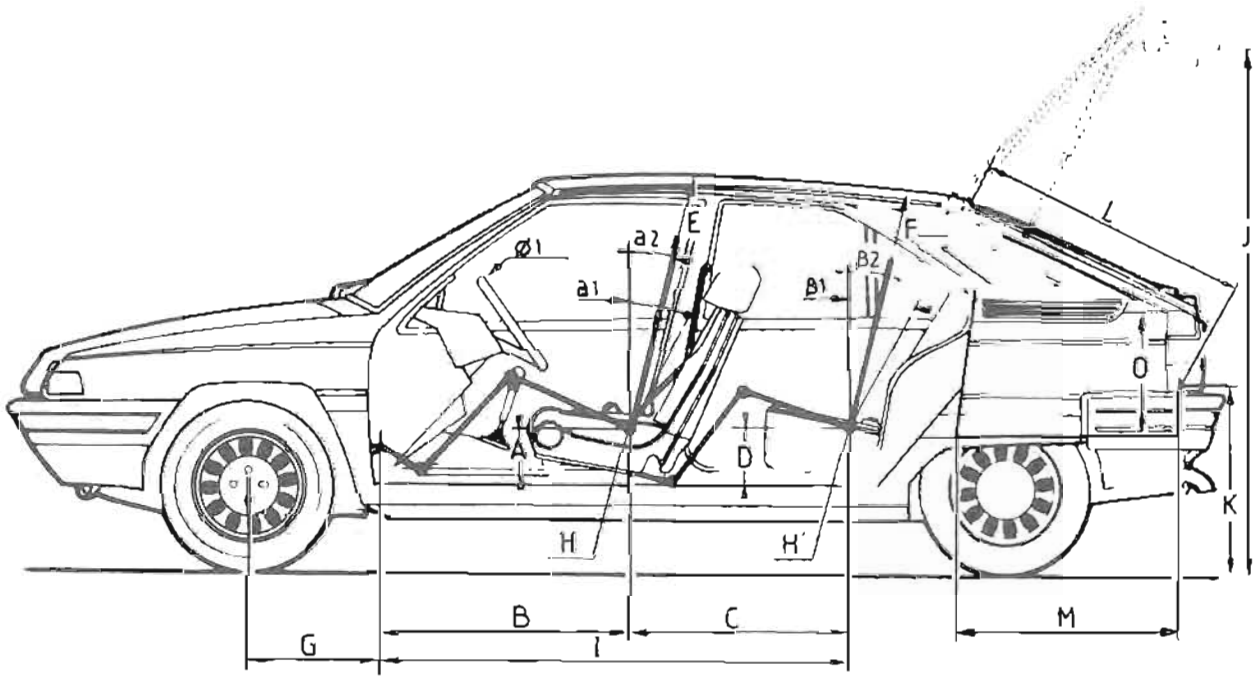
ABSCHLEPPUNKTE

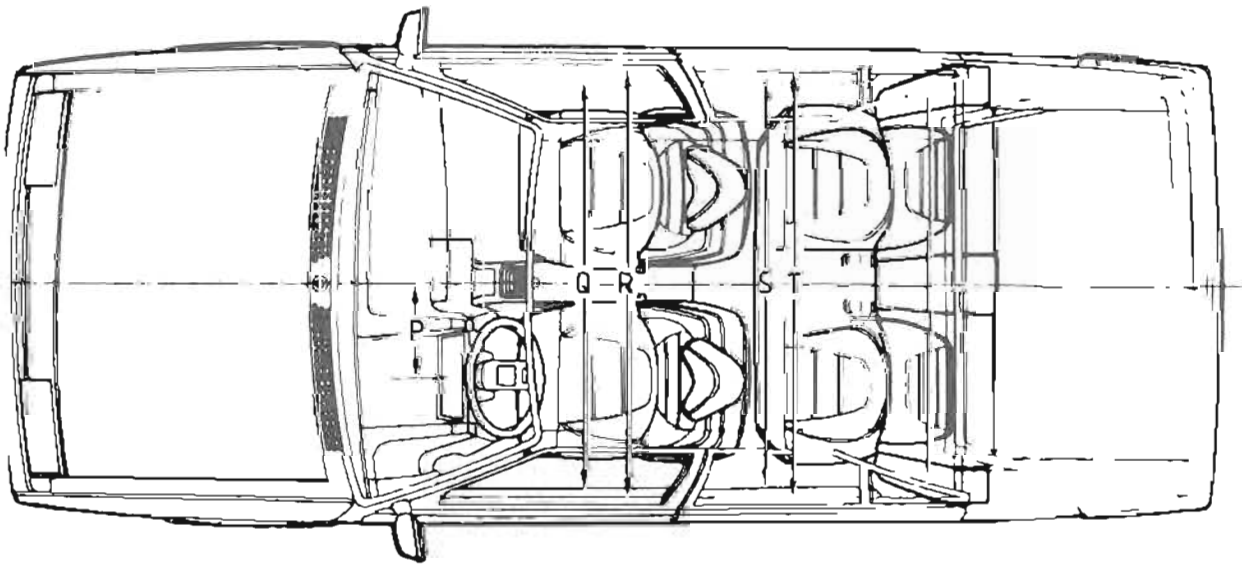
A – Abschleppunkt vorn (Abb. I)

B – Abschleppunkt hinten (Abb. II)

A	– Abstand vom Bezugspunkt H bis Fahrzeugboden	262 mm
B	– Abstand vom Bezugspunkt H bis Gaspedal	885 mm
C	– Abstand vom Bezugspunkt H bis Bezugspunkt H'	822 mm
D	– Abstand vom Bezugspunkt H' bis Fahrzeugboden	305 mm
E	– Abstand vom Bezugspunkt H bis Dachhimmel vorn	888 mm
F	– Abstand vom Bezugspunkt H' bis Dachhimmel hinten	850 mm
α1	– Neigungswinkel der vorderen Rückenlehne, dem Brustkorb der Normpuppe entsprechend einstellbar	von 7° – 36°
α2	– Berechneter Neigungswinkel	14°
β1	– Neigungswinkel der hinteren Rückenlehne, dem Brustkorb der Normpuppe entsprechend	27°
β2	– Berechneter Neigungswinkel	14°
G	– Abstand von Vorderradmitte bis Gaspedal	428 mm
I	– Abstand vom Gaspedal bis Bezugspunkt H'	1707 mm
J	– Abstand vom Werkstattboden bis Oberkante (Kofferraumklappe geöffnet)	1924 mm
K	– Abstand vom Werkstattboden bis Laderaumkante	655 mm
L	– Abstand von der Laderaumkante bis hintere Dachtraverse	905 mm
M	– Kofferraumlänge:	
	Fondsitzbank in Sitzposition	892 mm
	Bei umgeklappter Fondsitzbank	1430 mm
O	– Abstand von Kofferraumboden bis Kofferraumabdeckung	440 mm
P	– Abstand von Karosseriemitte bis Lenkradmitte	325 mm
Q	– Innenbreite vorn	1380 mm
R	– Ellenbogenbreite vorn	1400 mm
S	– Innenbreite hinten	1354 mm
T	– Ellenbogenbreite hinten	1360 mm
φ1	– Lenkraddurchmesser	380 mm
HH'	– Hüftgelenk-Bezugspunkte	

Hinweis: Die Innenraumabmessungen wurden anhand einer Normpuppe ermittelt.


Ø1
a2
a1
E
F
B2
B1
J
L
O
A
D
H
H'
K
G
B
C
l
M


Q
R
S
T
P

MASTIKPRODUKT AUS DER TUBE

Anwendungen und Eigenschaften	Produkt oder ET-Nr.	Symbol	Index	
– Abdichten der Verbindung zwischen Blechen: Mastik auf Neopren-, Gummi-, Elastomerbasis Lufttrocknung			A 1	
– Abdichten der Schweißnähte Schweißbarer Mastik. Vor dem Punktschweißen auf das Blech auftragen Trocknet nicht			A 2	
– Klebedichtmittel auf Polyurethanbasis Gurrit { Satz komplett / Kartusche; Sikaflex { Satz komplett / Kartusche	ZC 9867511 U / ZC 9867447 U oder KN 1140 / KN 1140 A		A 3	
– Falzschutzmittel	ZC 9867264 U		A 4	

VORGEFORMTE MASTIK

Anwendungen und Eigenschaften	Produkt oder ET-Nr.	Symbol	Index	
Füllmastik zur Sicherstellung der Dichtigkeit zwischen geschraubten Karosserieteilen (Kotflügel . . .)				
– runder Querschnitt	KN 1187		∅ =	
– rechteckiger Querschnitt			z.B.: 2 x 18 (Maße)	

KLEBER

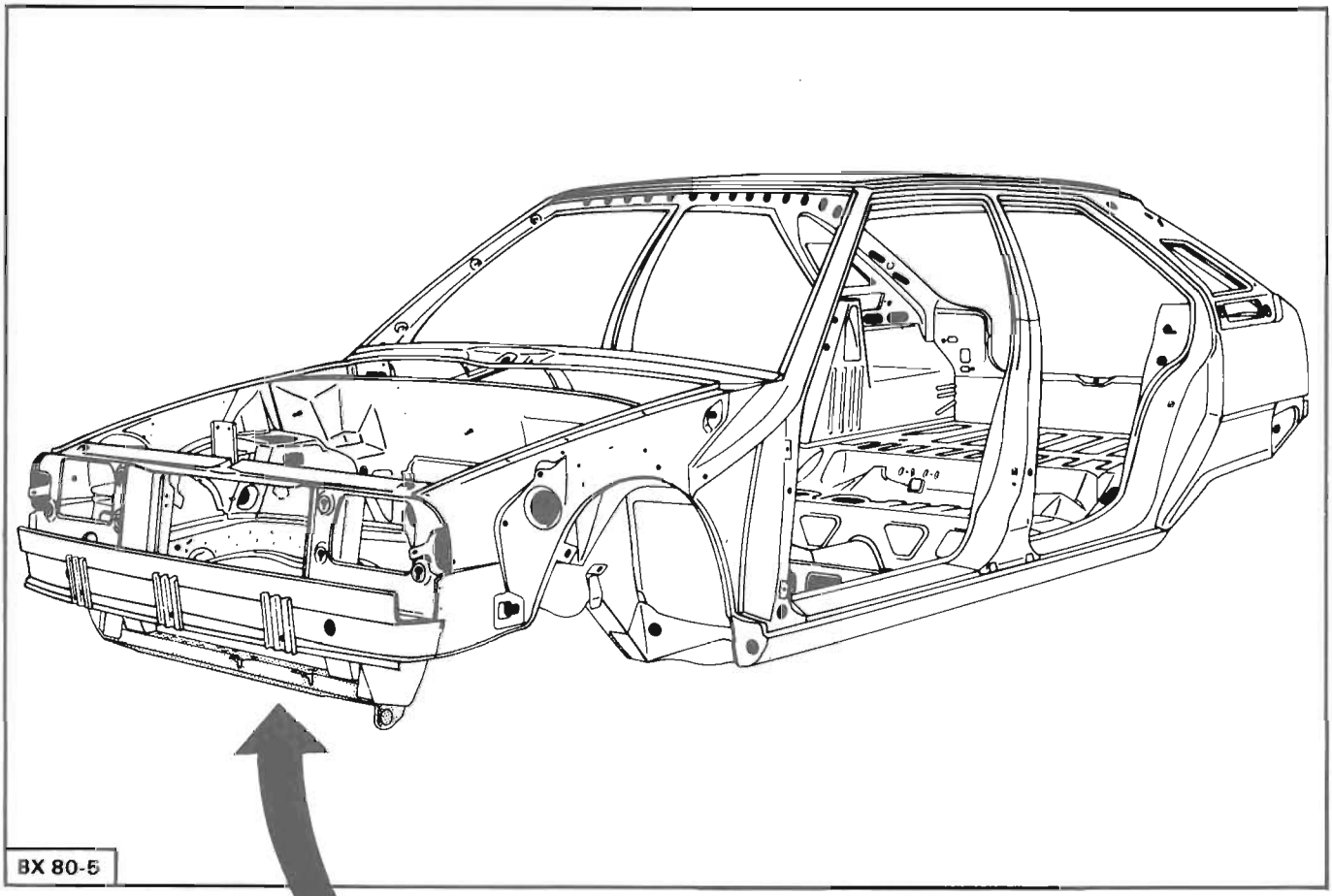
Anwendungen und Eigenschaften	Produkt oder ET-Nr.	Symbol	Index	
– Kleben Glas – Metall (Innenspiegel, Türscheibenunterseite)	ZC 9865561 U oder ZC 9856689 U		B 1	
– Kleben der Verkleidungen – Neoprenkleber o.ä.	KN 1188		B 2	
– Kleben Blech – Blech Türaußenblech	ZC 9867263 U (TEROKAL 6015)		B 3	
– Kleber für Verbundwerkstoff SMC und BMC	ZC 9867448 U		B 4	
– Kleben von Plastikteilen (Rückspiegelverkleidung)	POXY-MATIC RAPIDE ZC 9865105 U		B 5	

SCHMIERFETTE

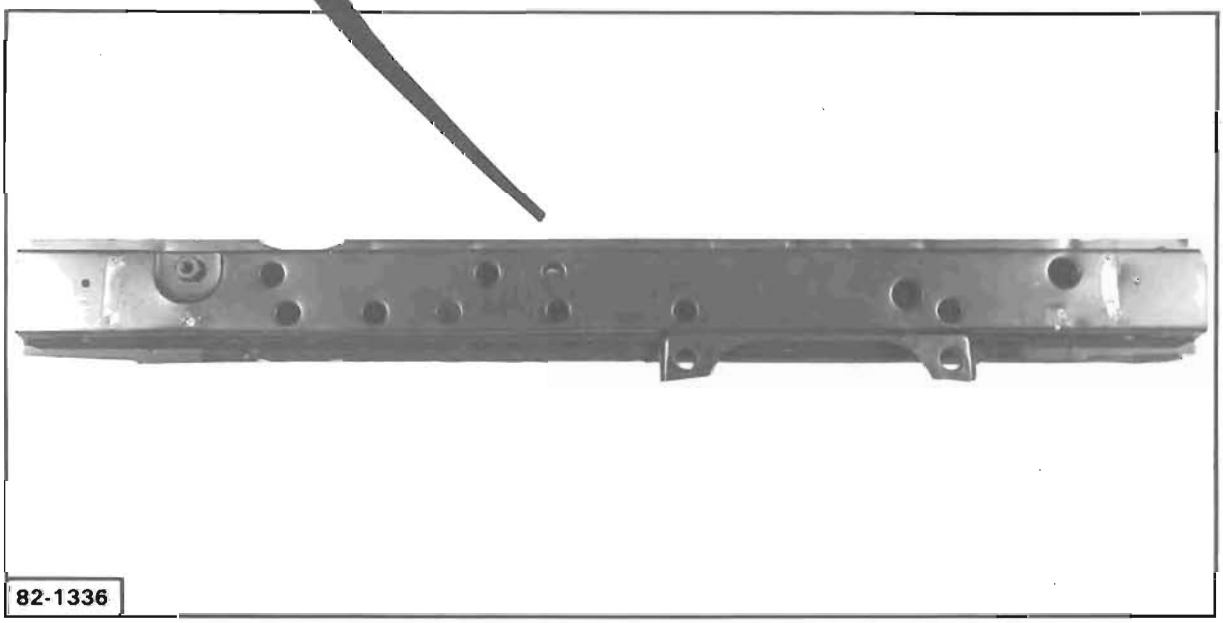
Anwendungen und Eigenschaften	Produkt oder ET-Nr.	Symbol	Index	
Mehrzweck-Schmiermittel auf Molybdän-Bisulfer-Basis			G 5	
Mehrzweck-Schmierfett	KN 1631		G 6	

SCHUTZMITTEL

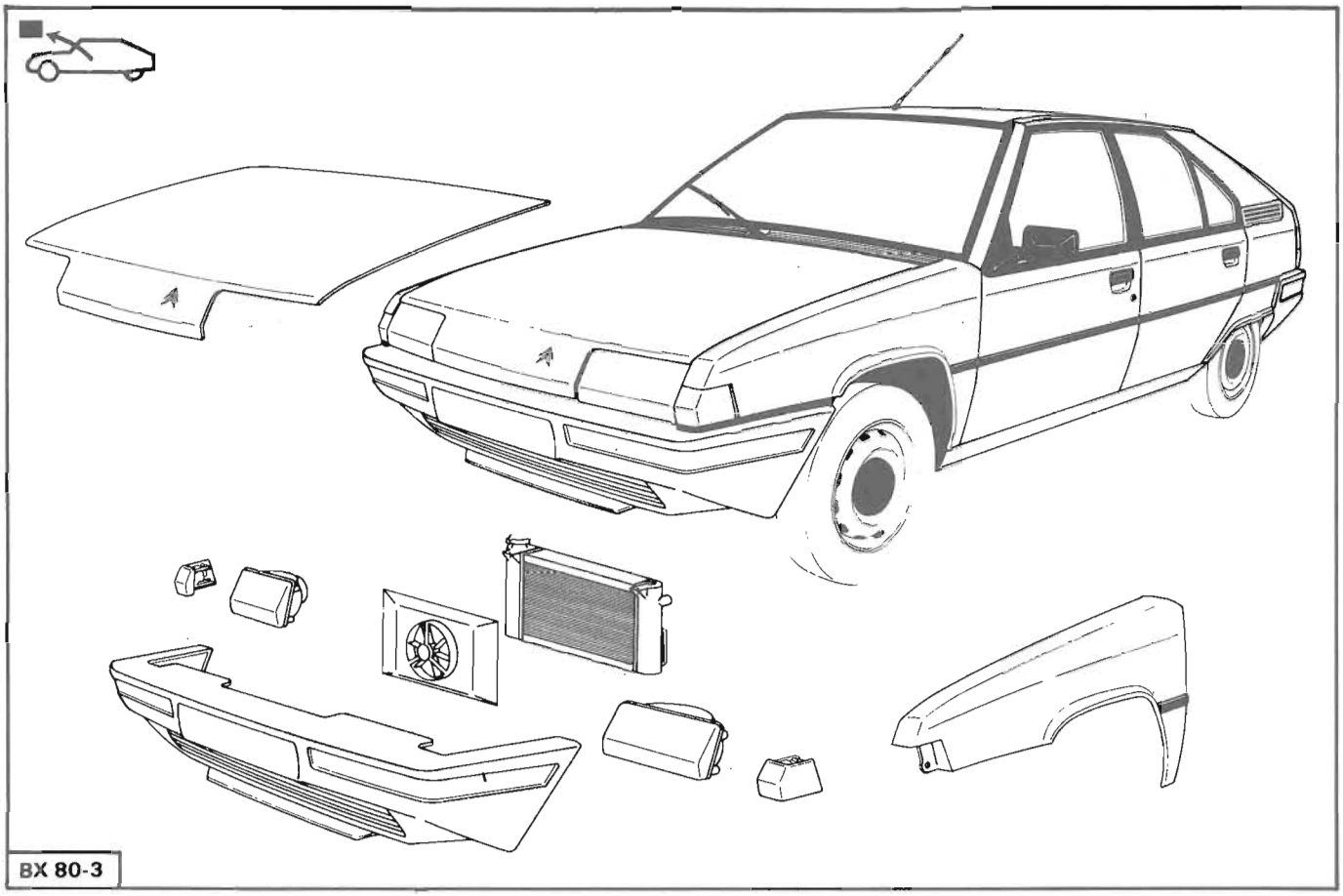
Anwendungen und Eigenschaften	Produkt oder ET-Nr.	Symbol	Index	
– Innenschutz der punktgeschweißten Nähte: leitfähige Schicht wird vor dem Schweißen auf die Innenseite der Bleche aufgetragen				
– Schutz und Geräuschdämmung auf Karosserieunterseite. Gummiverkleidung (bei vorbehandelten Blechen)			C 1	
– Schutz gegen Steinschlag auf der Karosserieunterseite und den Türverbindungen Auf vorbehandelten Blechen anzuwenden	ZC 9867264 U (TEROKAL 6018)		C 2	
– Hohlraumversiegelung Wachs wird durch dafür vorgesehene Öffnungen in die Hohlräume gesprüht	KN 1529			

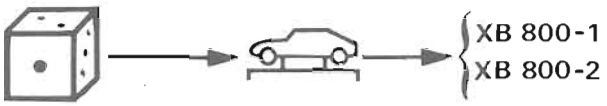


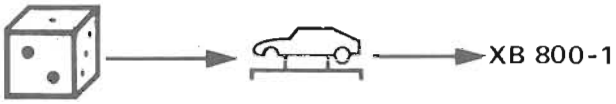
BX 80-5

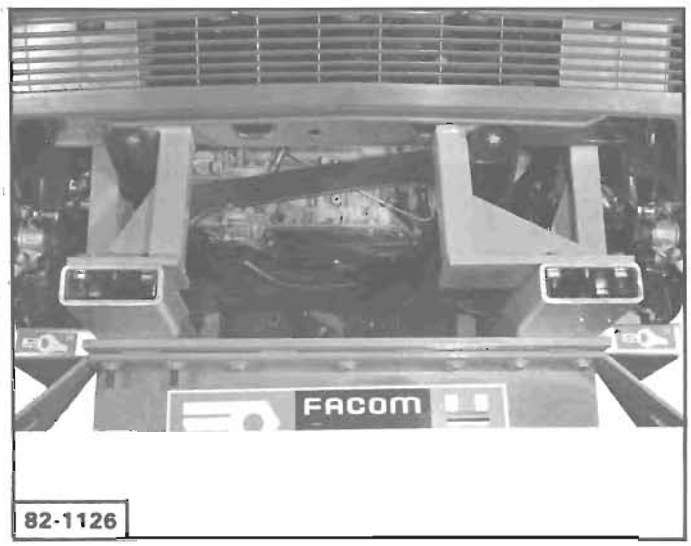


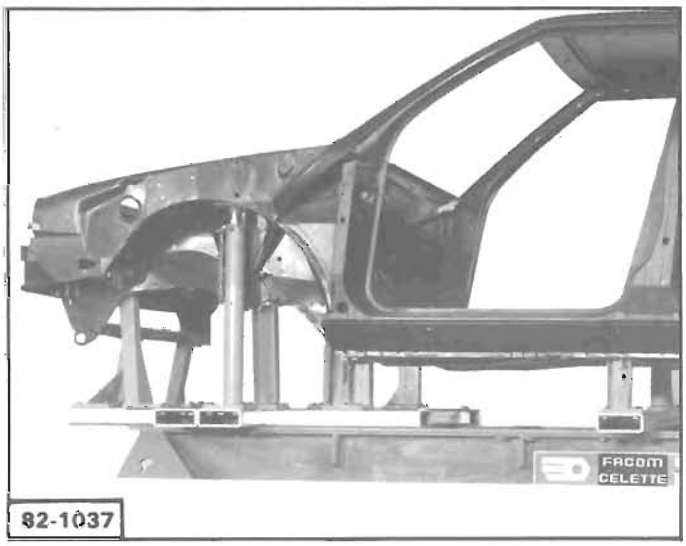
82-1336

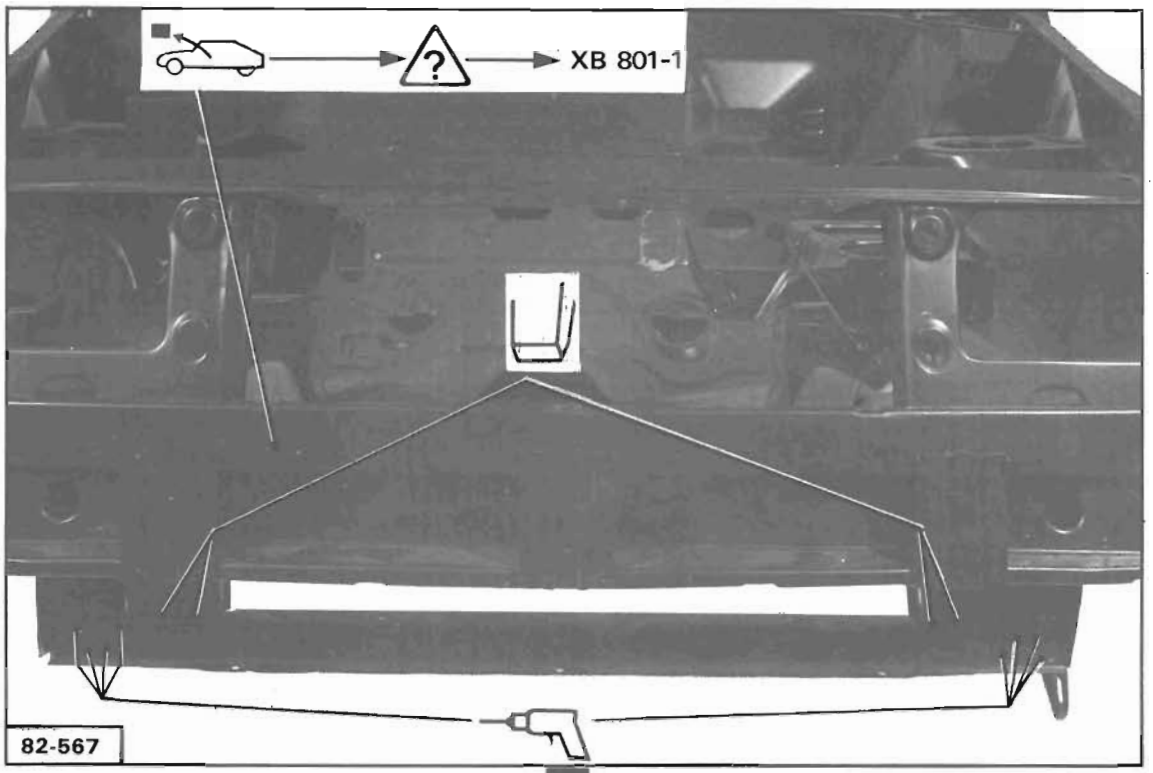

BX 80-3

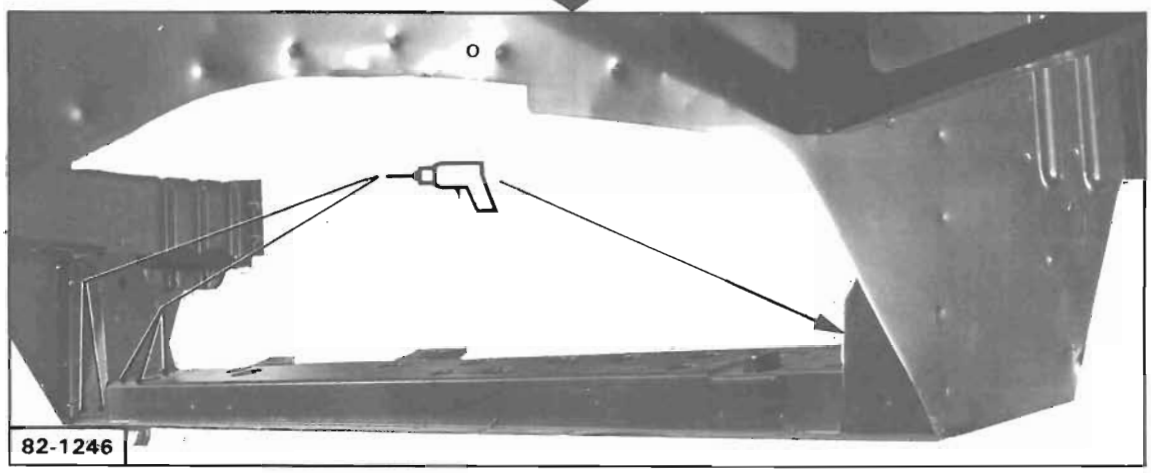

XB 800-1
XB 800-2

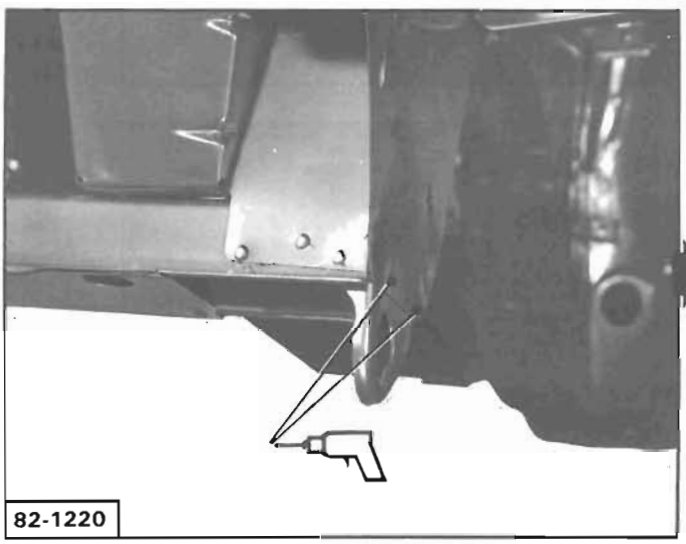

XB 800-1

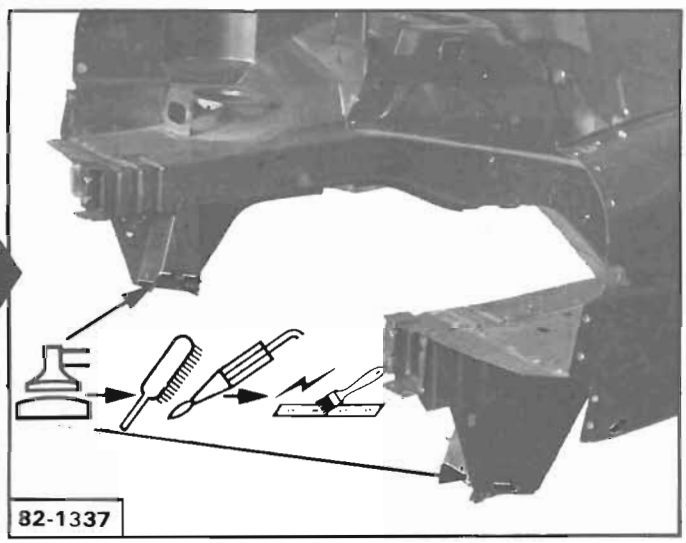

FACOM
82-1126

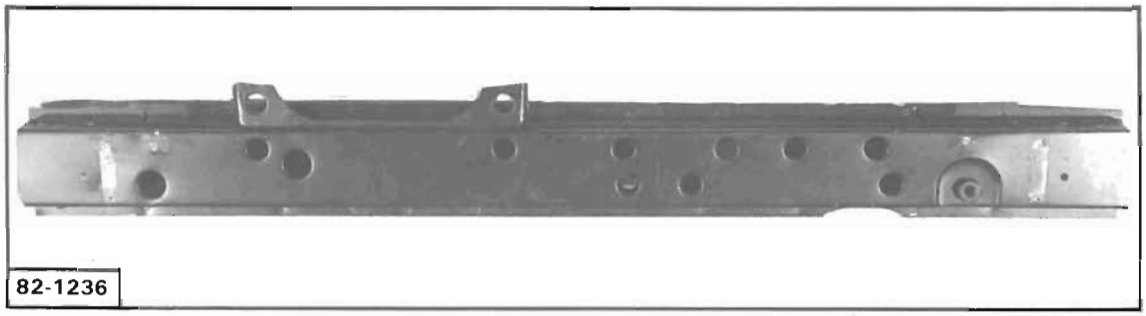

FACOM
CELETTE
82-1037

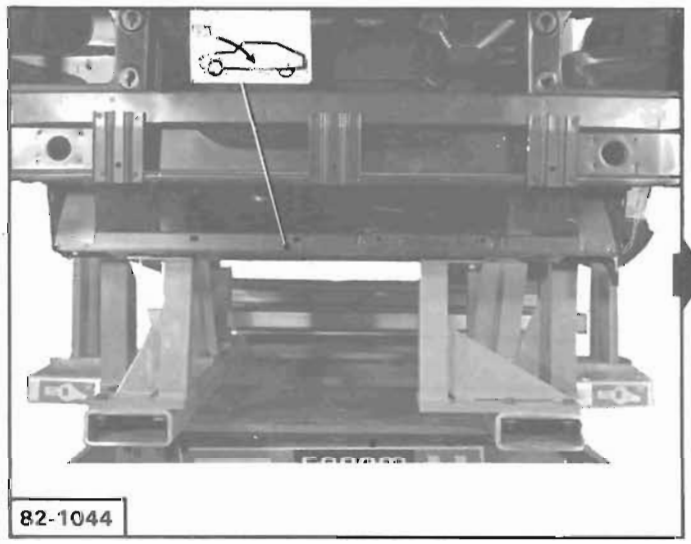

XB 801-1
82-567

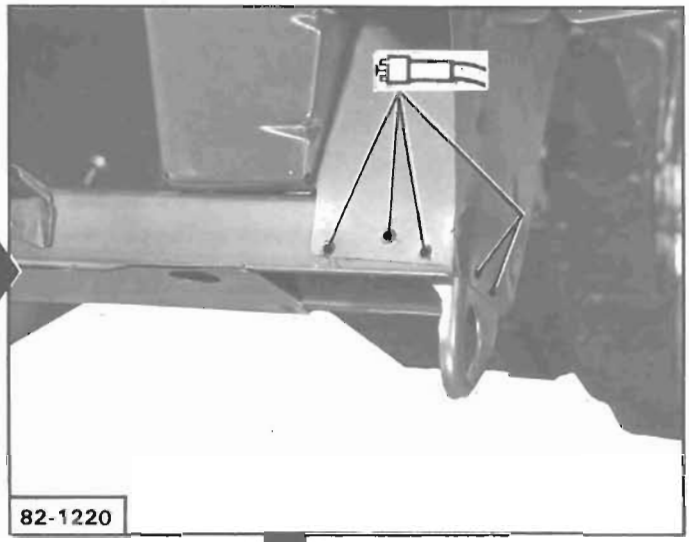

82-1246

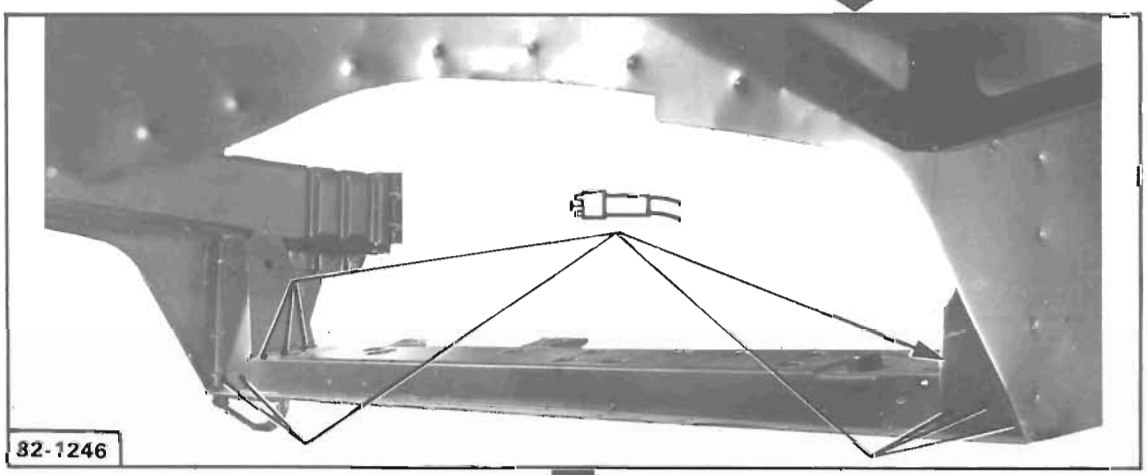

82-1220

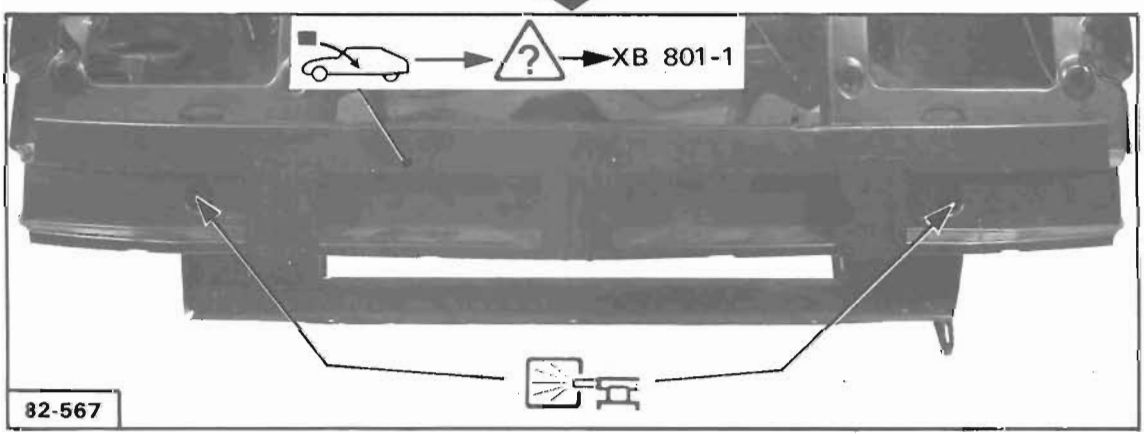

82-1337

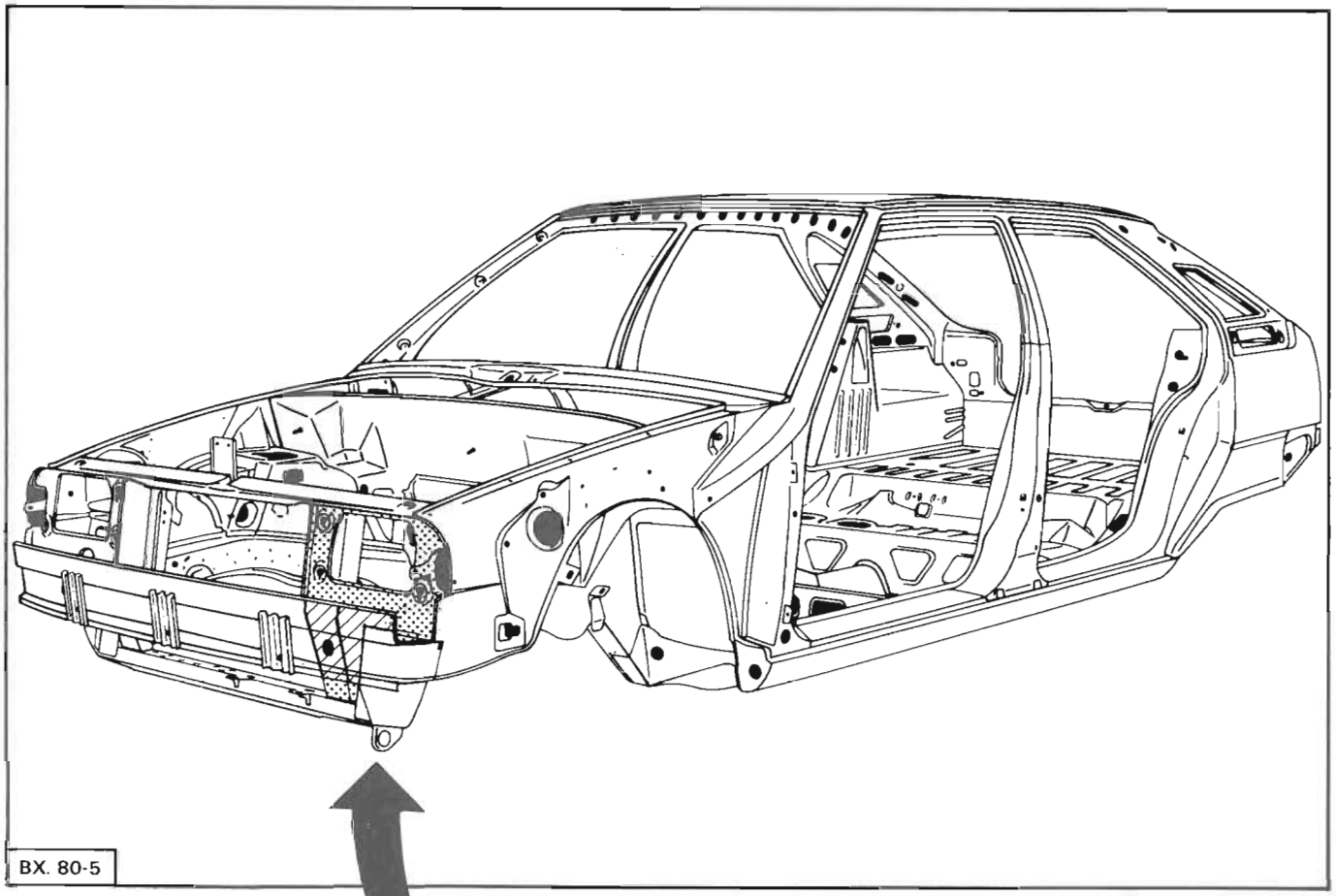

82-1236


82-1044

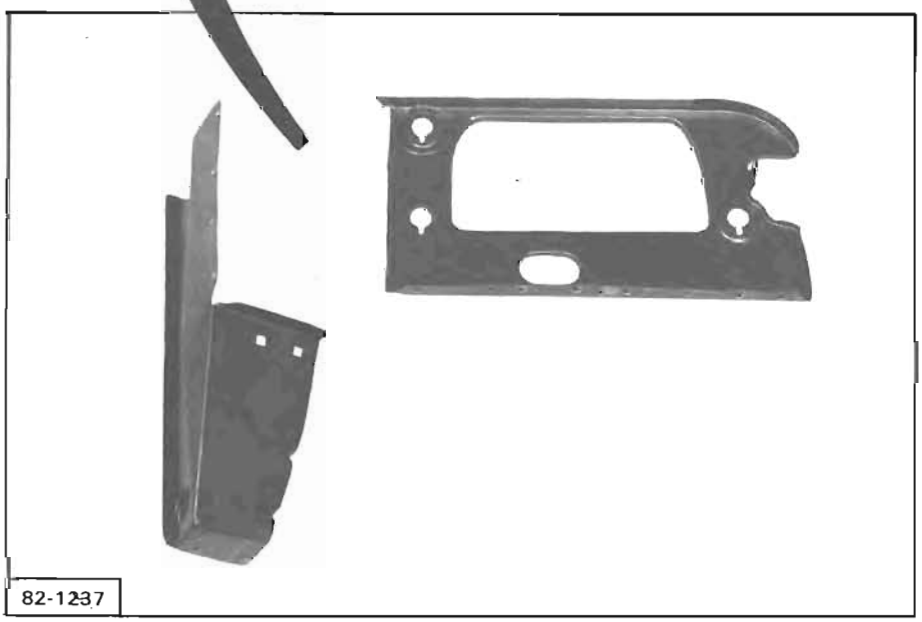

82-1220


82-1246

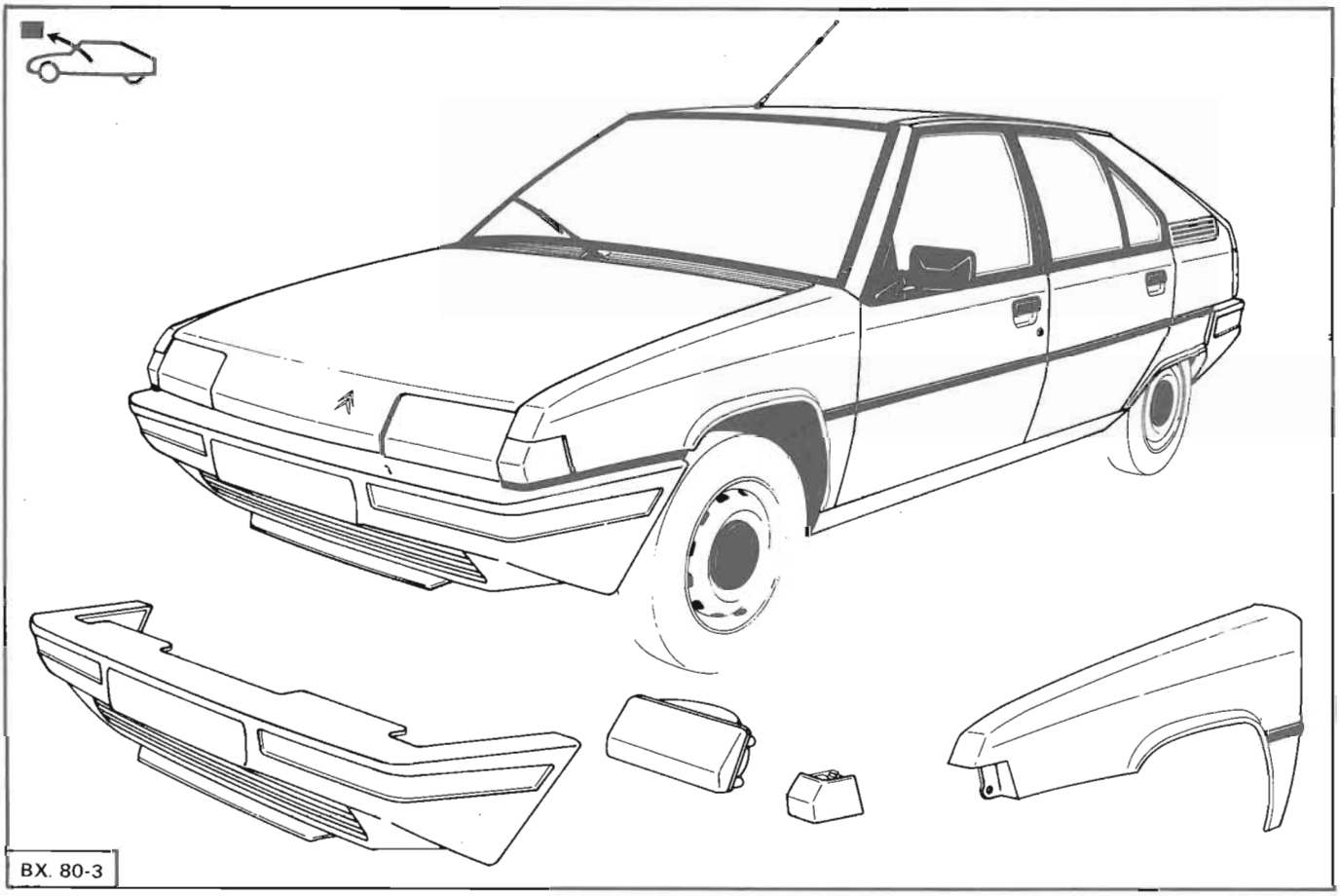

XB 801-1
82-567



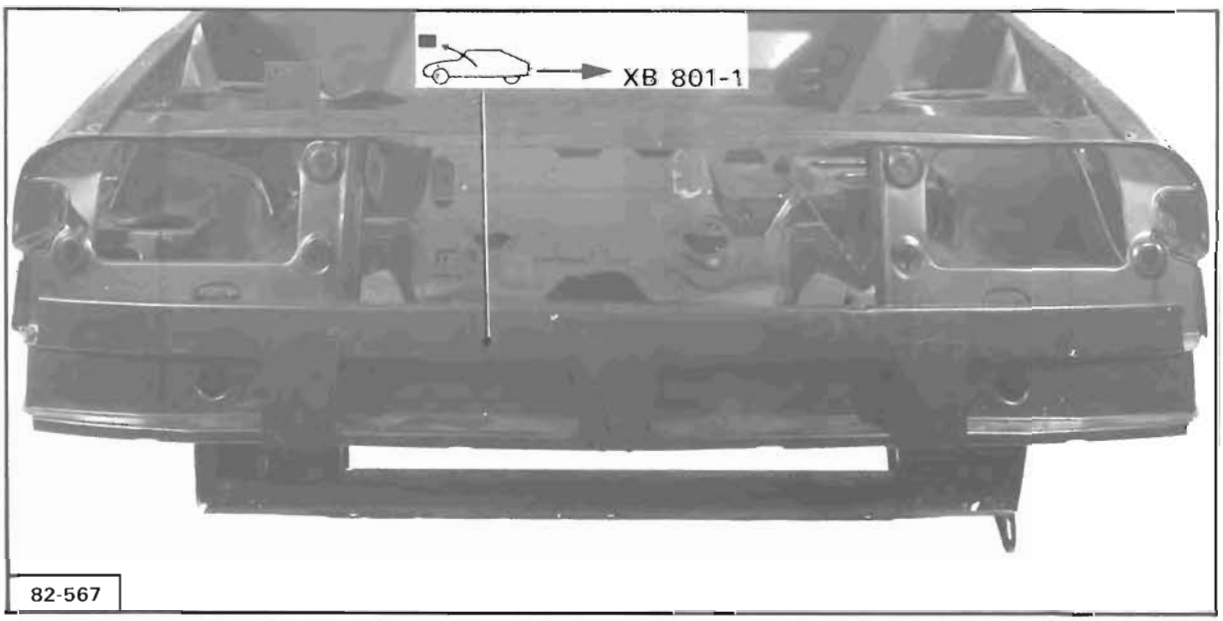
BX. 80-5



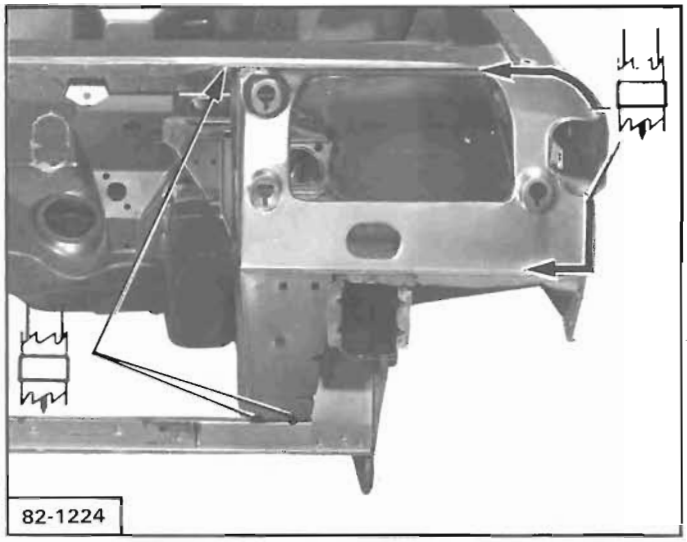
82-1237

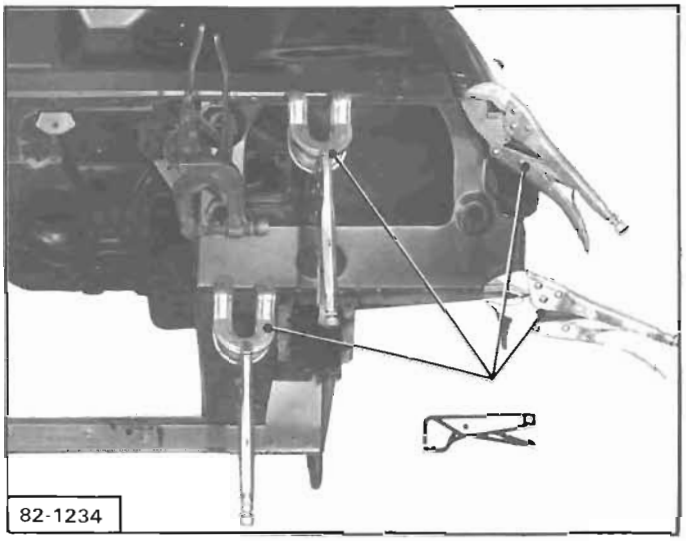


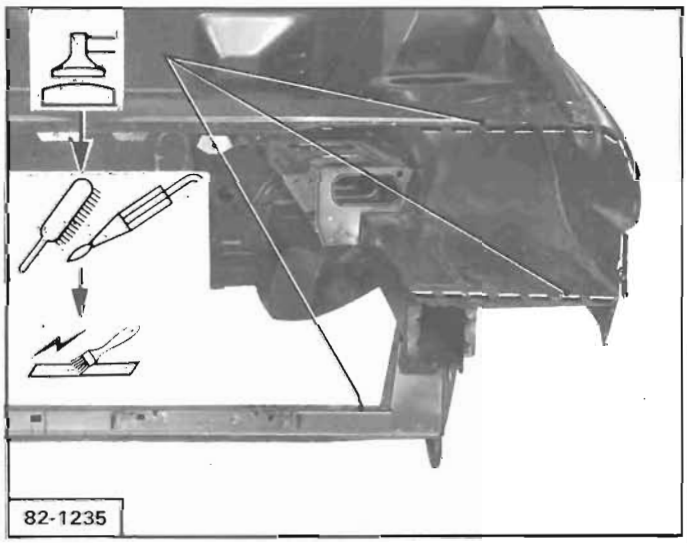
BX. 80-3

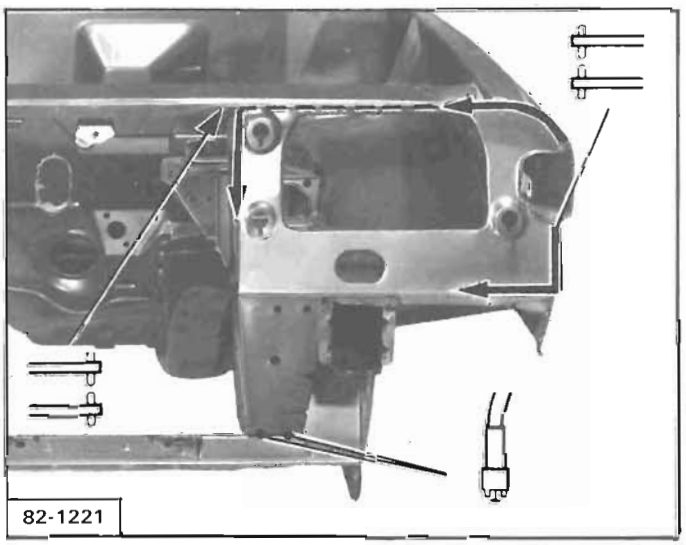


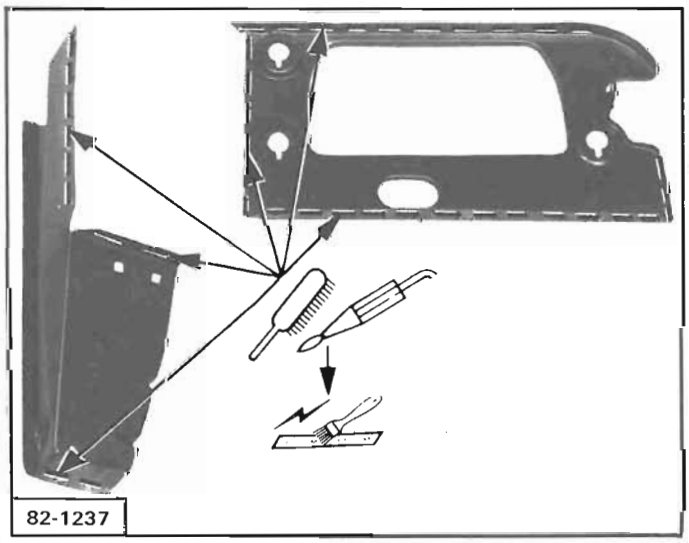
82-567

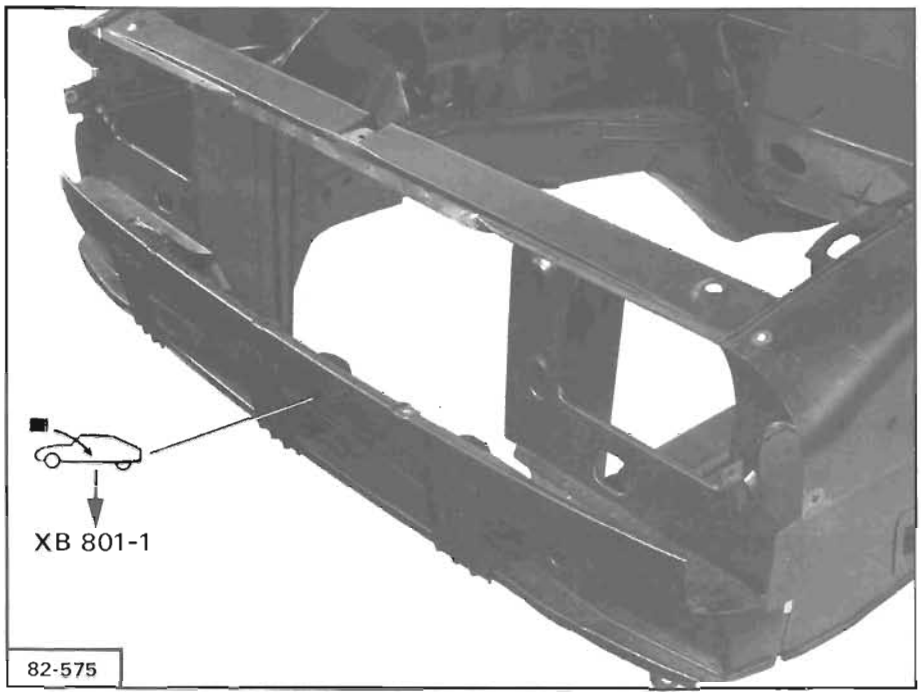

82-1224

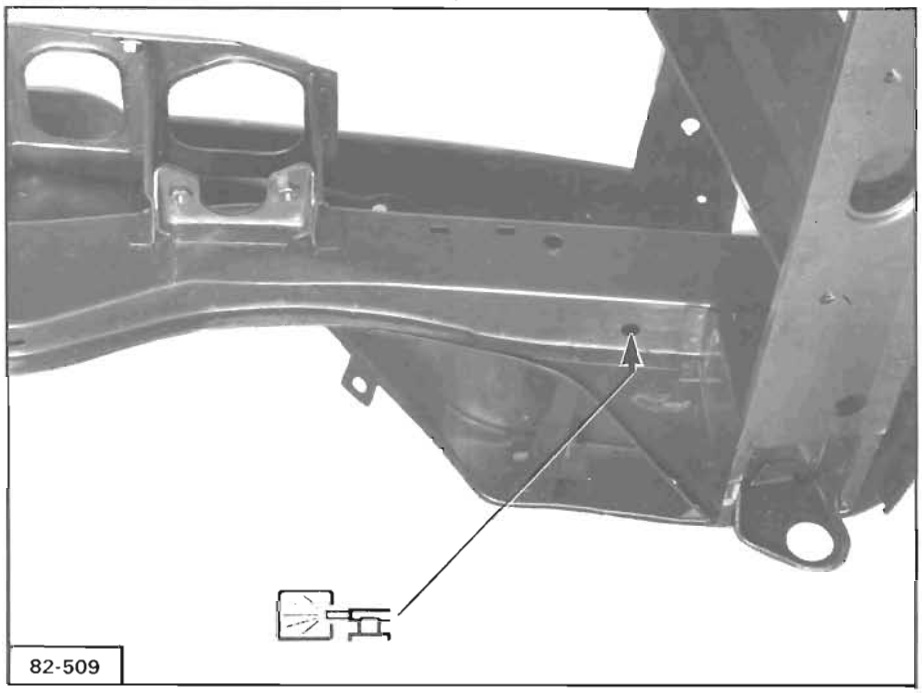

82-1234

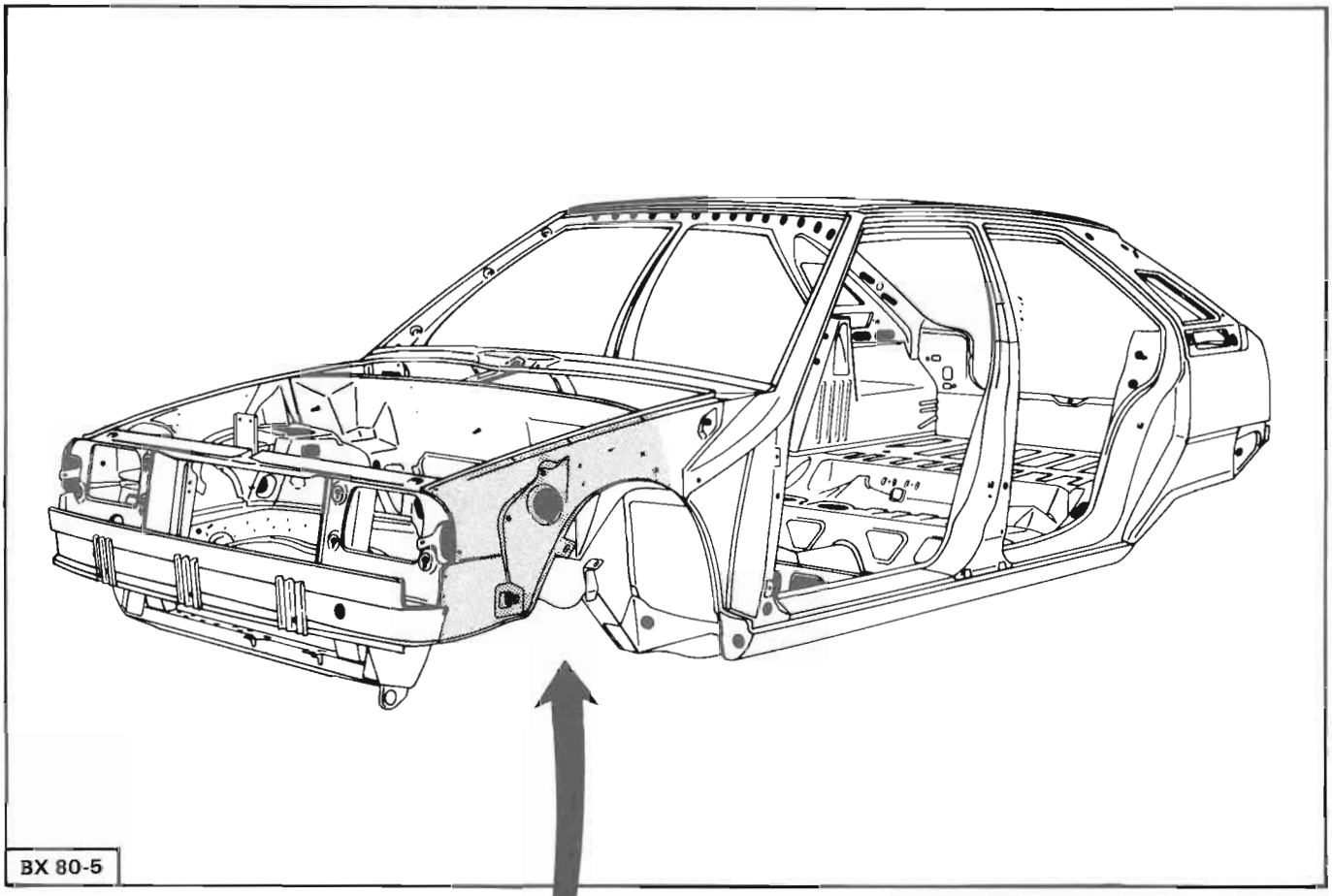

82-1235


82-1221

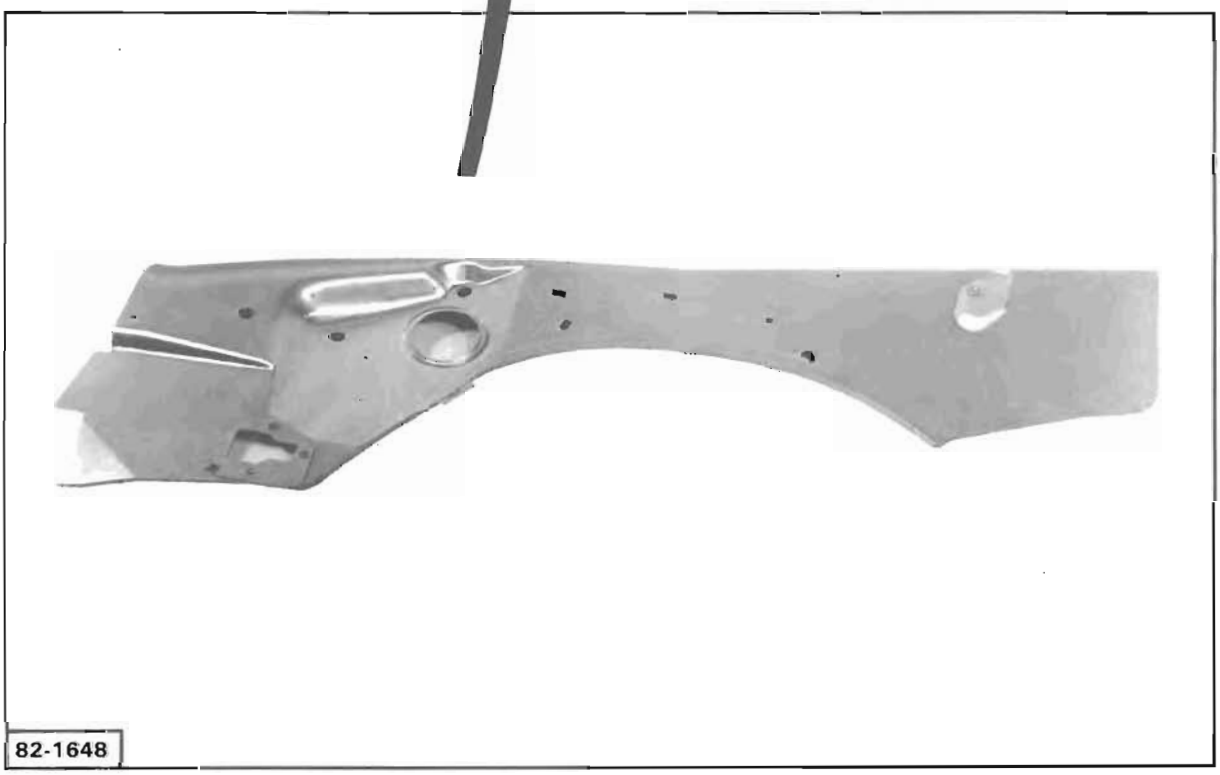

82-1237


XB 801-1
82-575

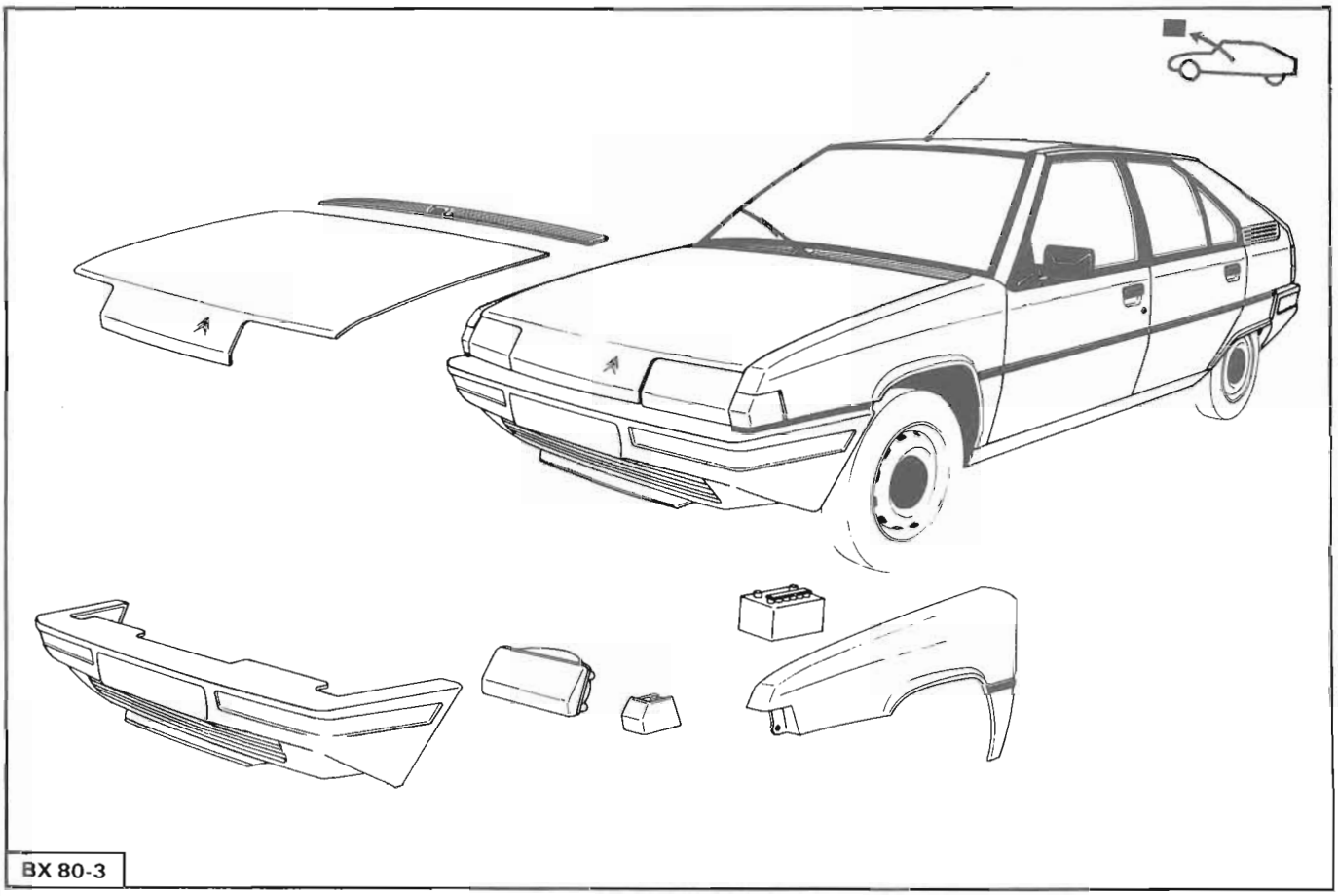

82-509



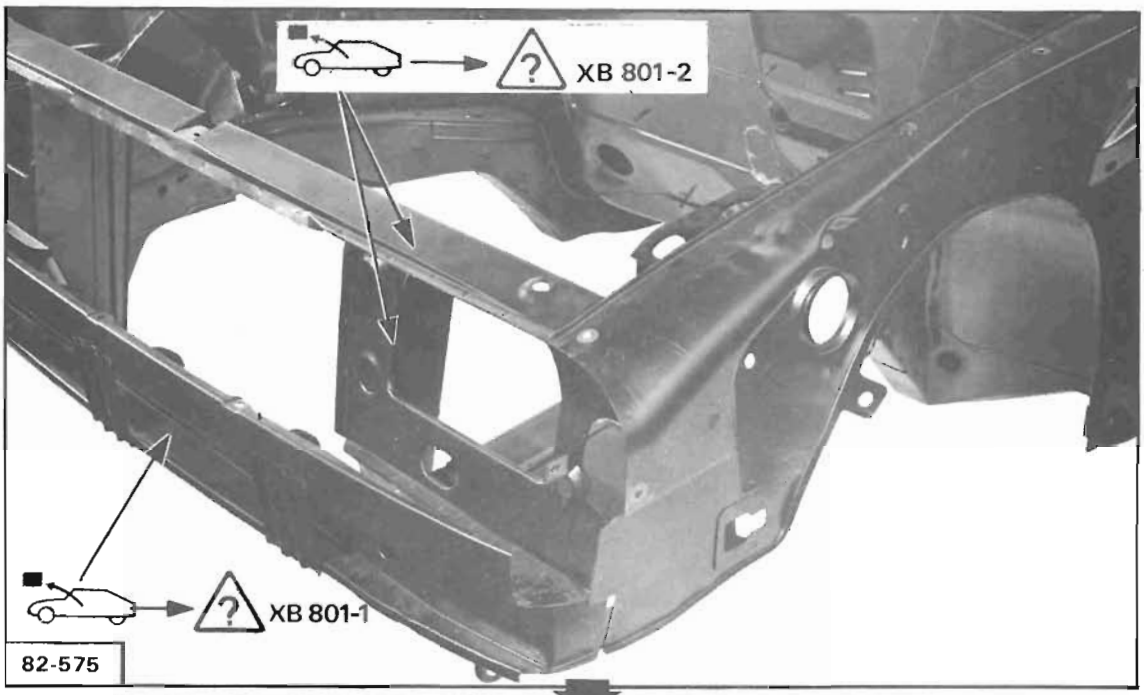
BX 80-5

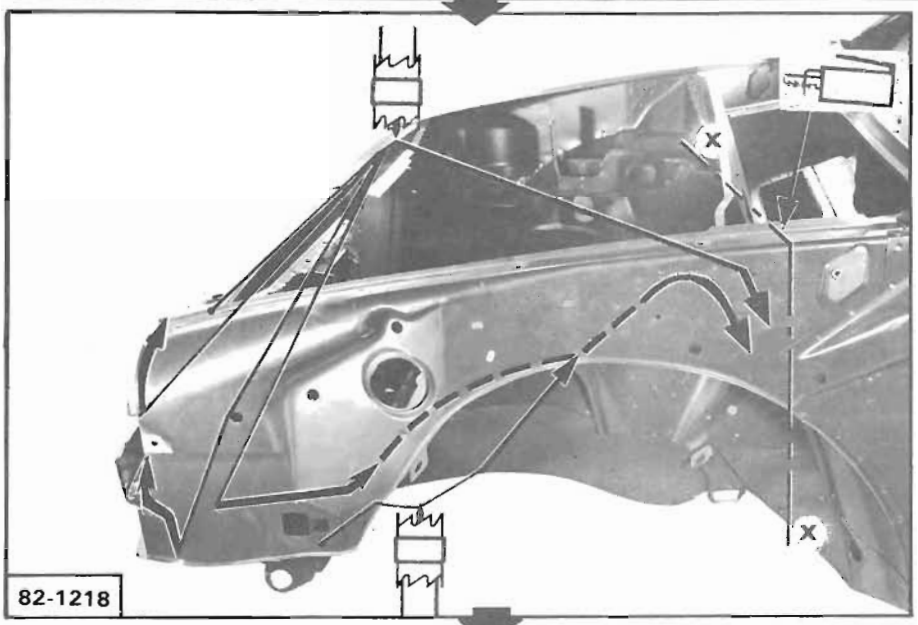


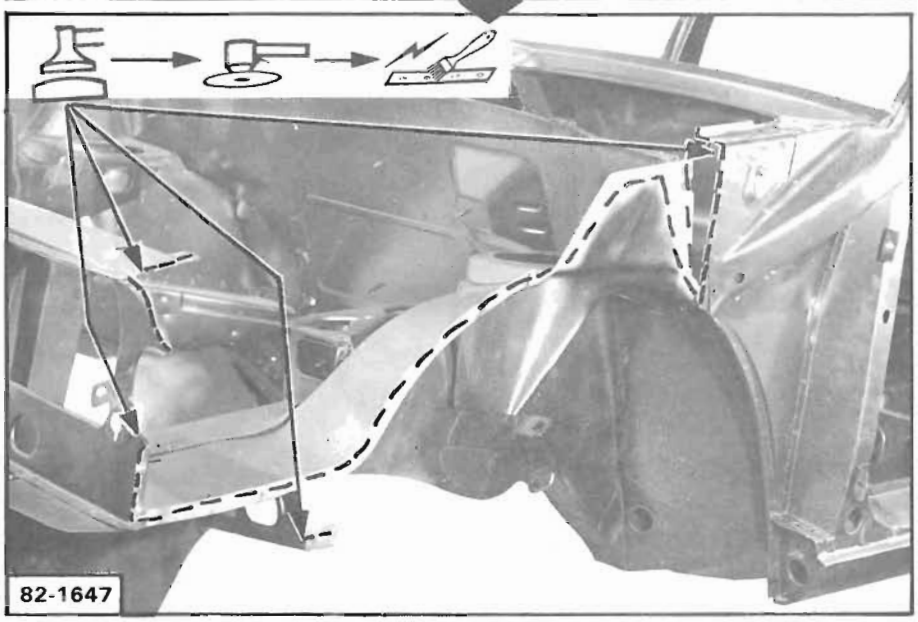
82-1648

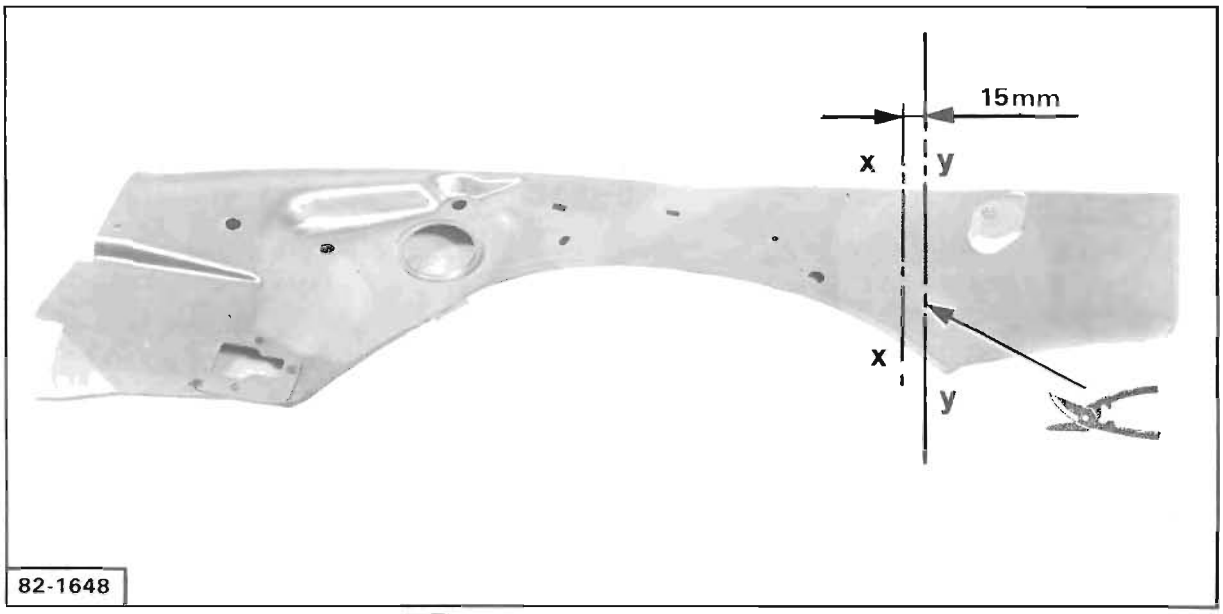


BX 80-3

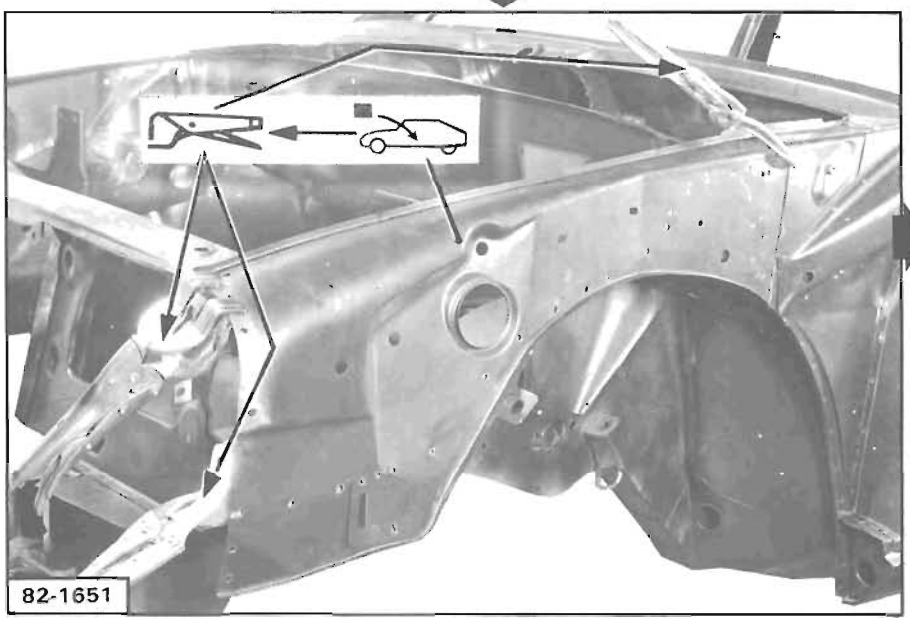

XB 801-2
XB 801-1
82-575

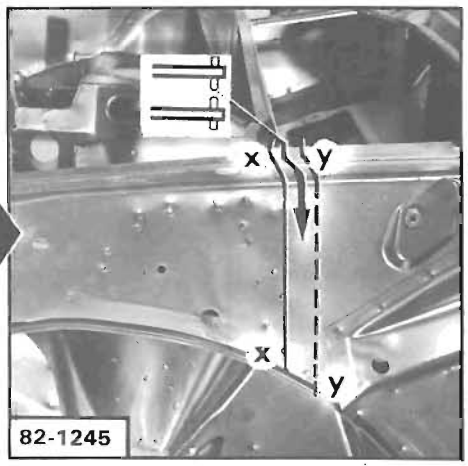

X
X
82-1218


82-1647

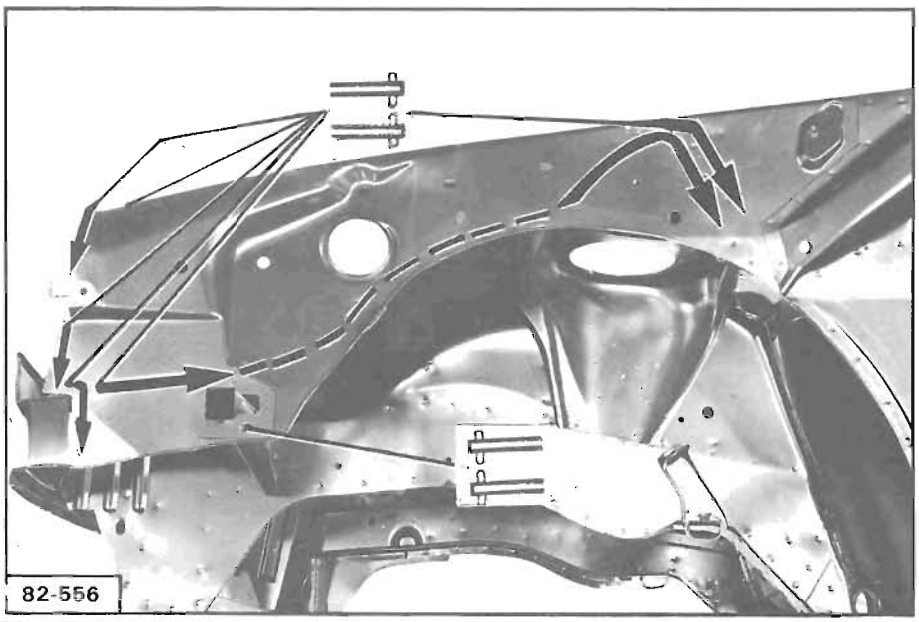


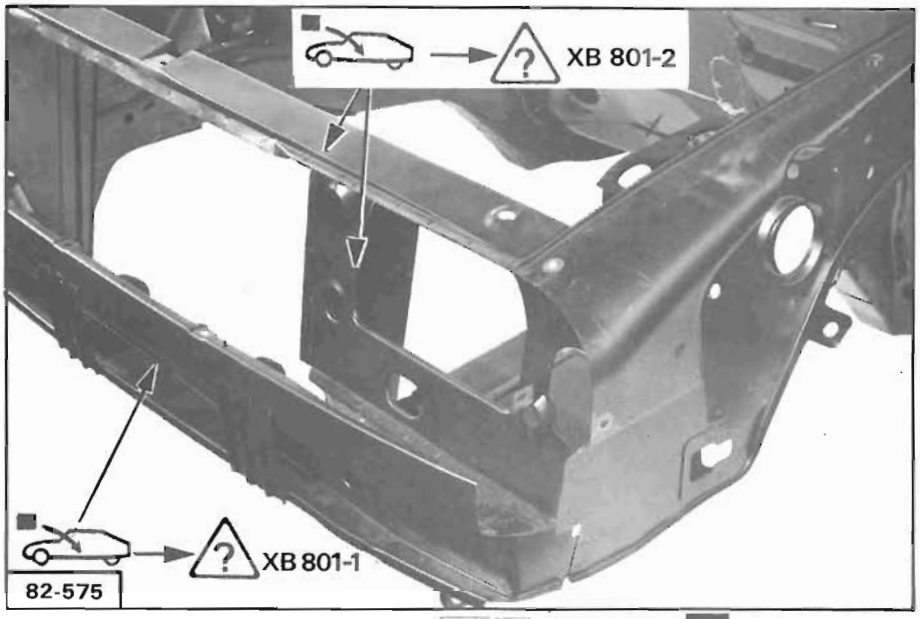
82-1648

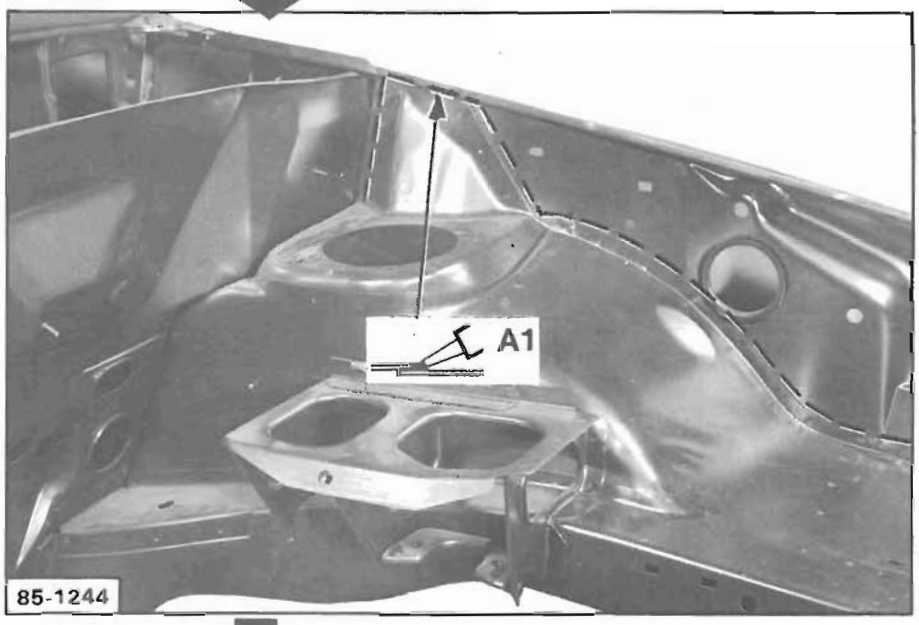

82-1651

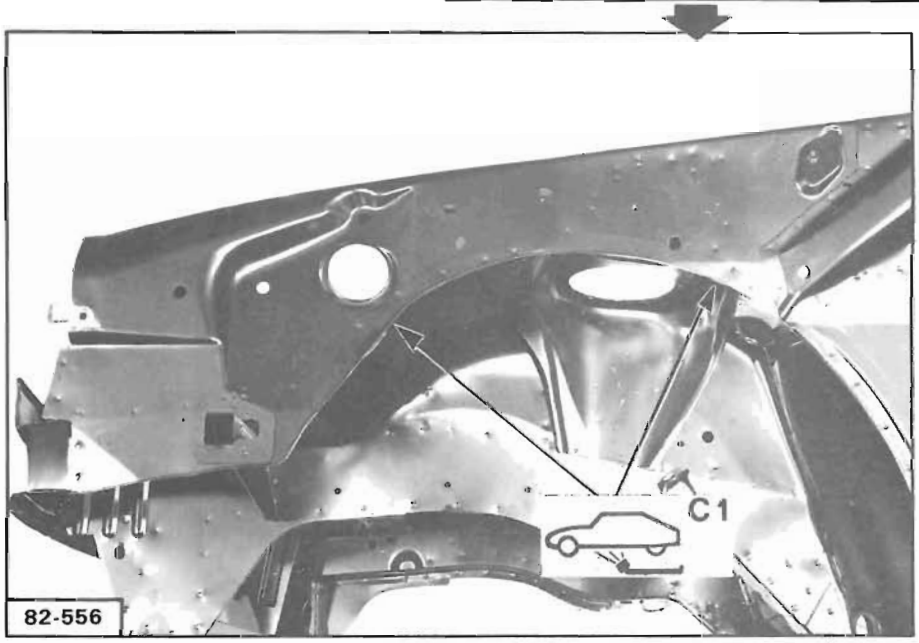


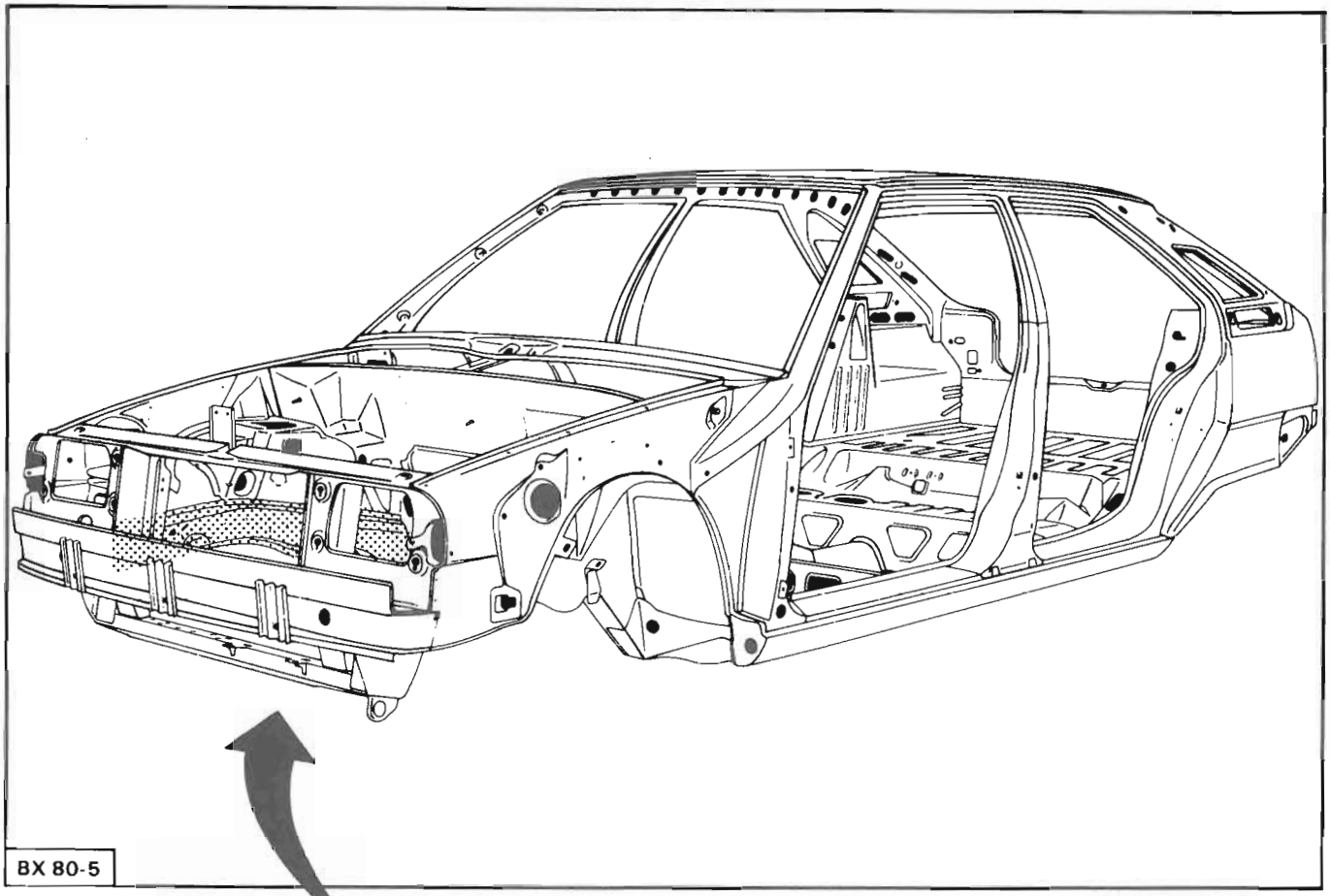
82-1245


82-556


XB 801-2
XB 801-1
82-575

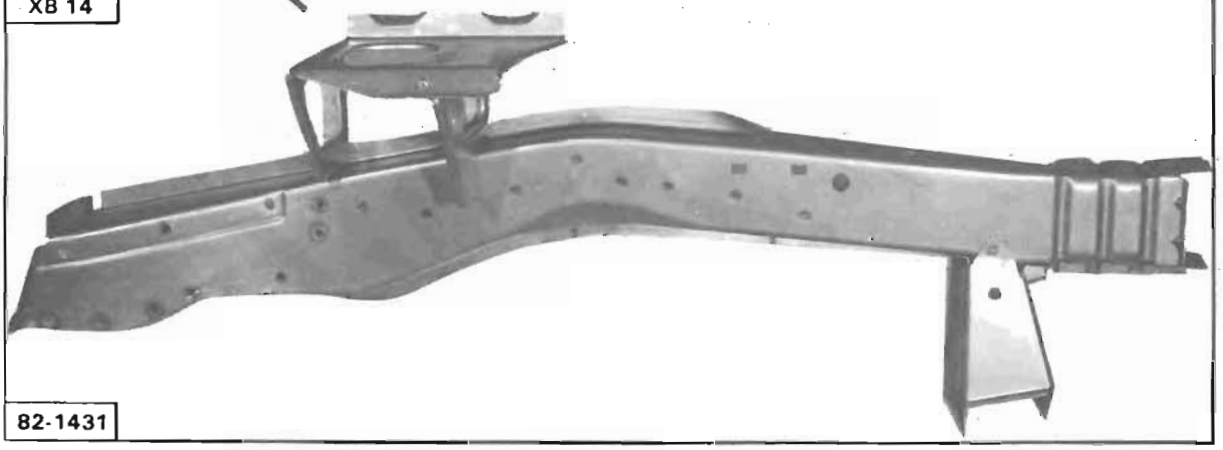

A1
85-1244


C1
82-556



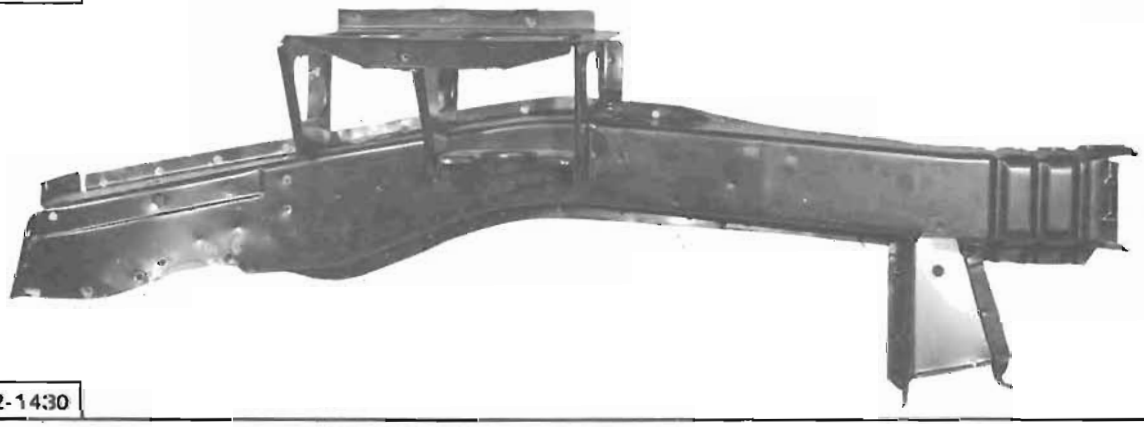
BX 80-5

XB 14

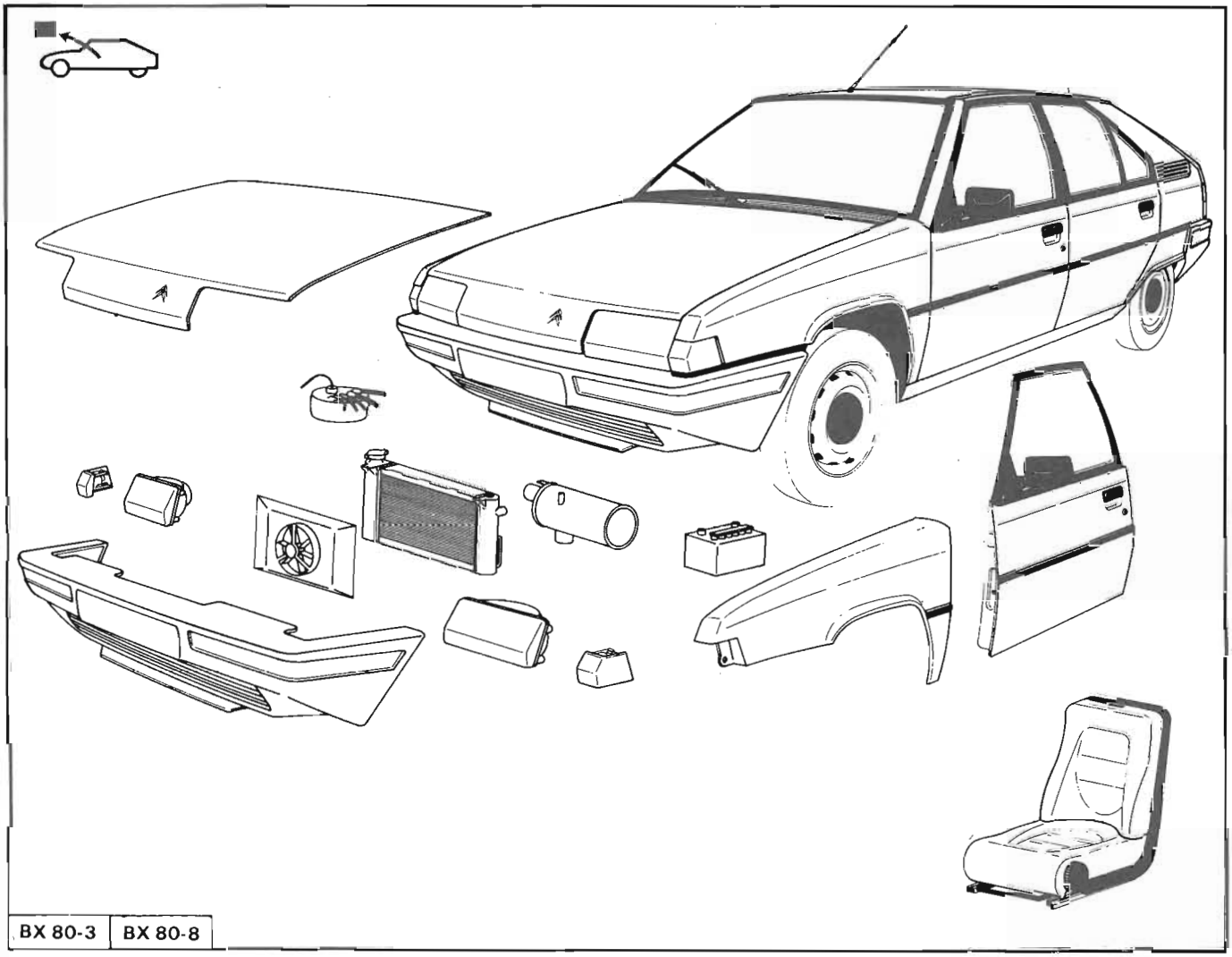


82-1431

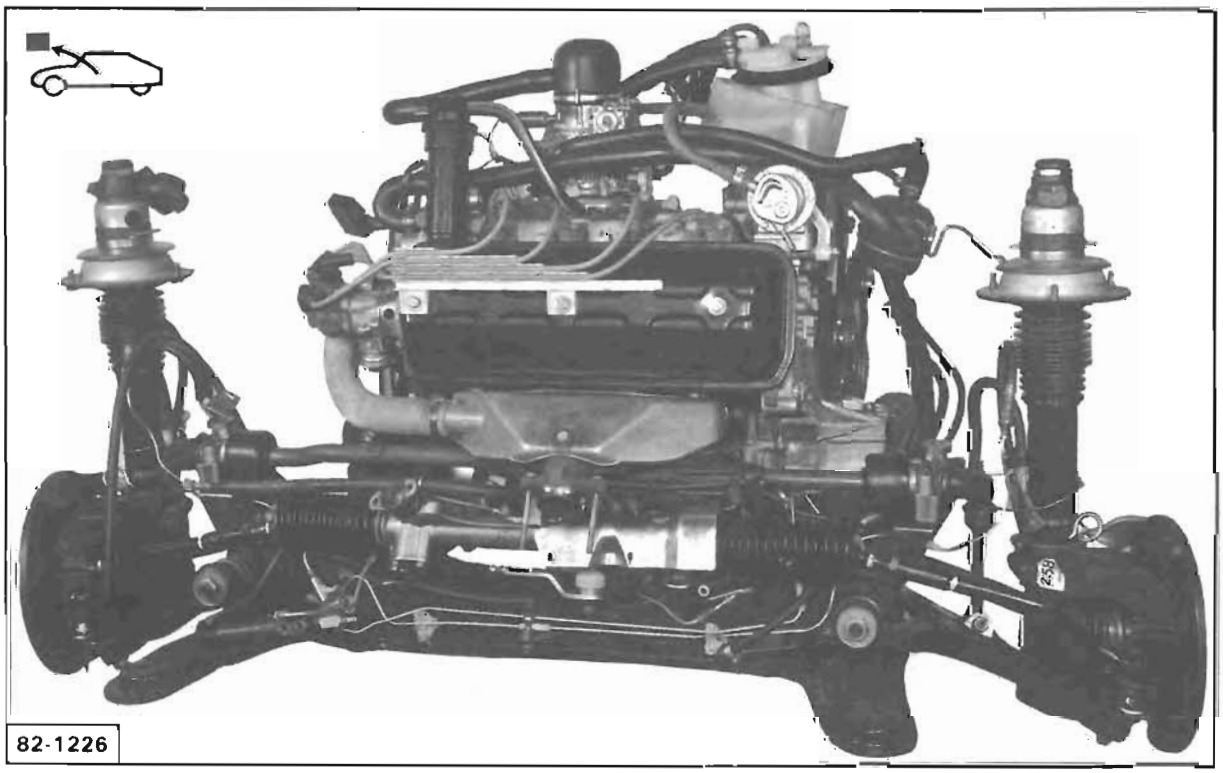
XB 16



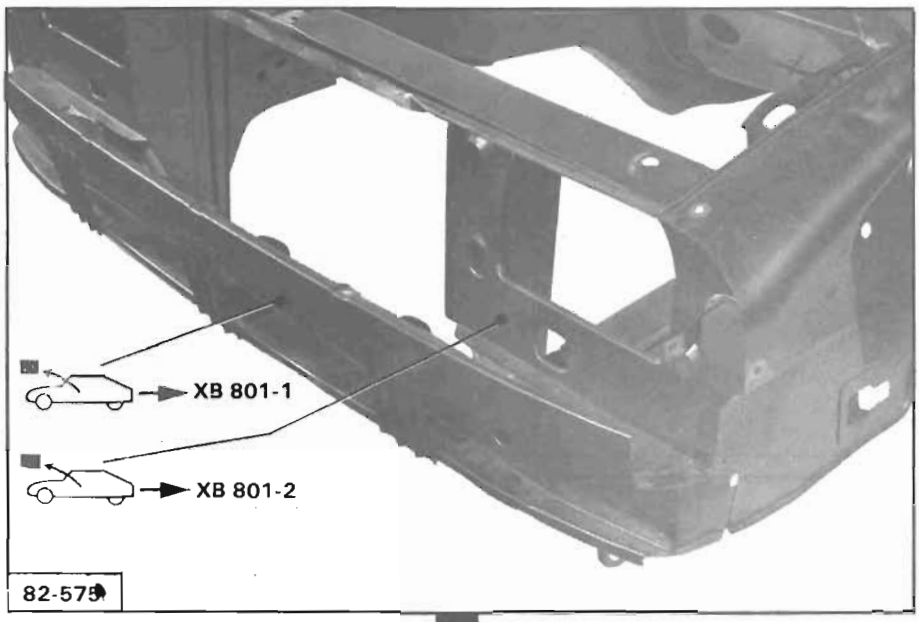
82-1430

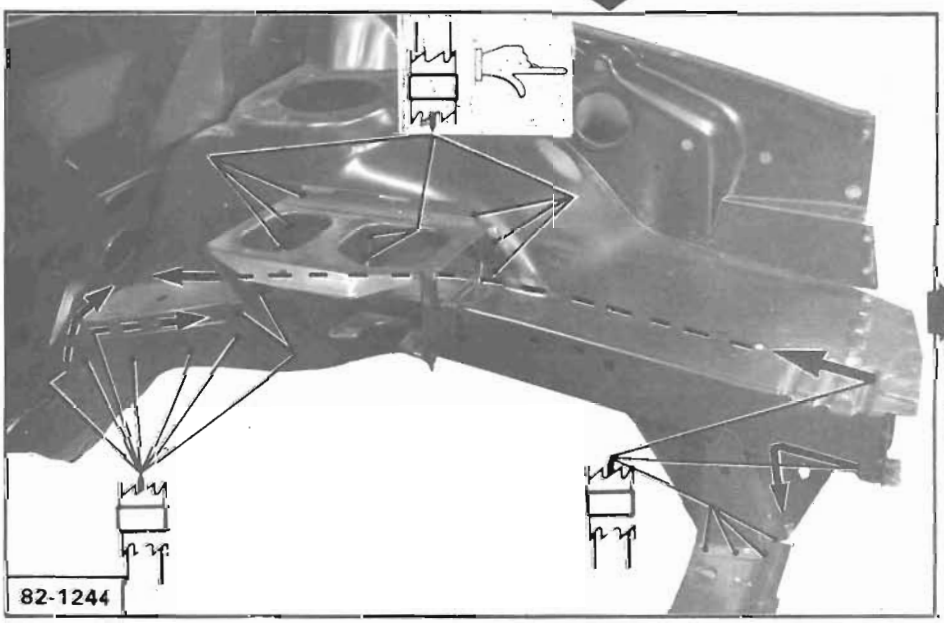


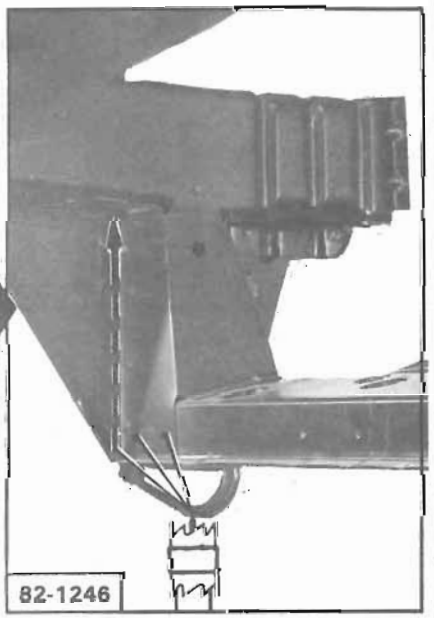
BX 80-3 | BX 80-8

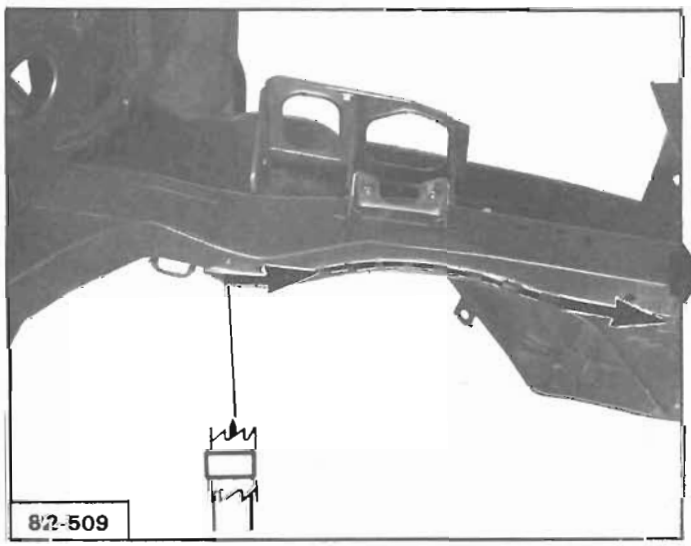


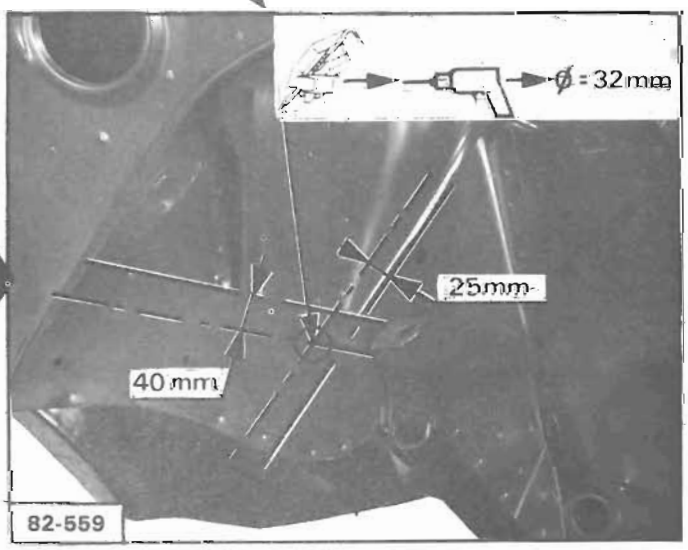
82-1226

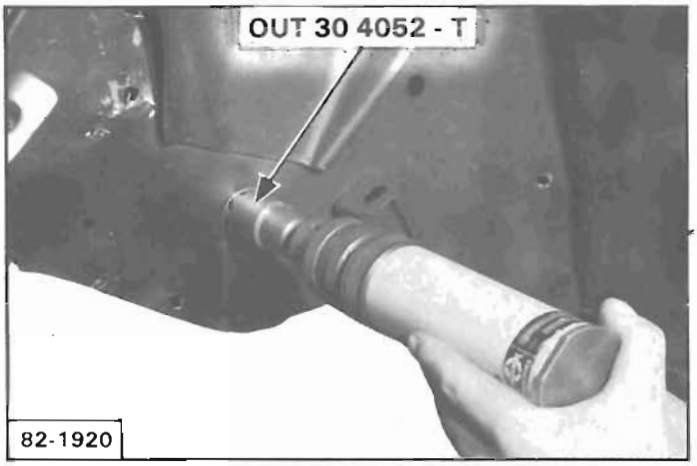

XB 801-1
XB 801-2
82-575

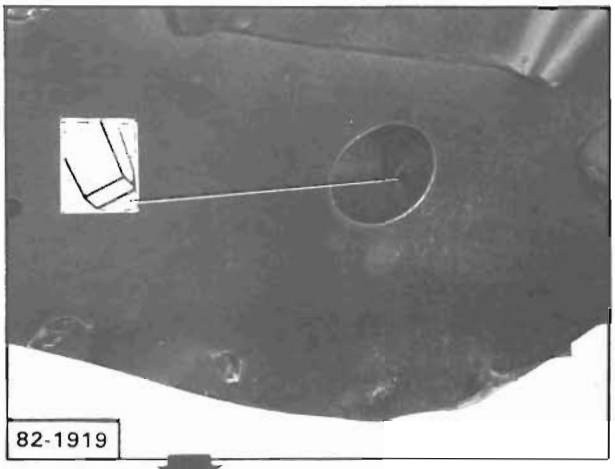

82-1244

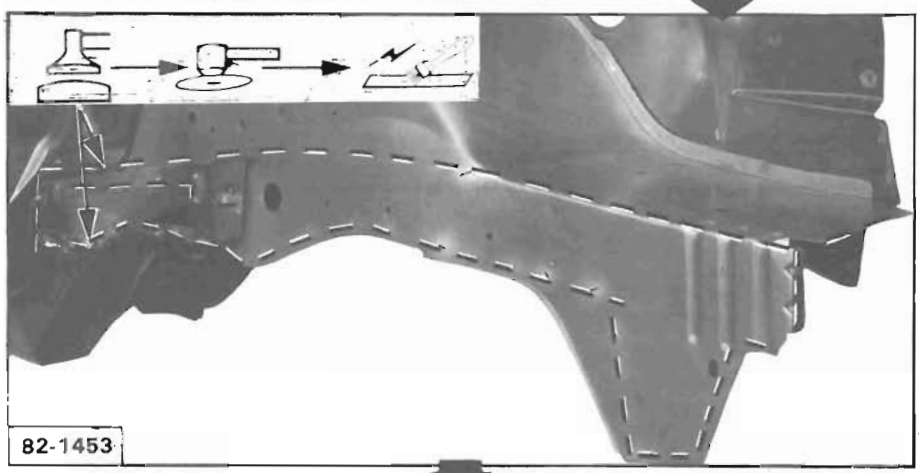

82-1246

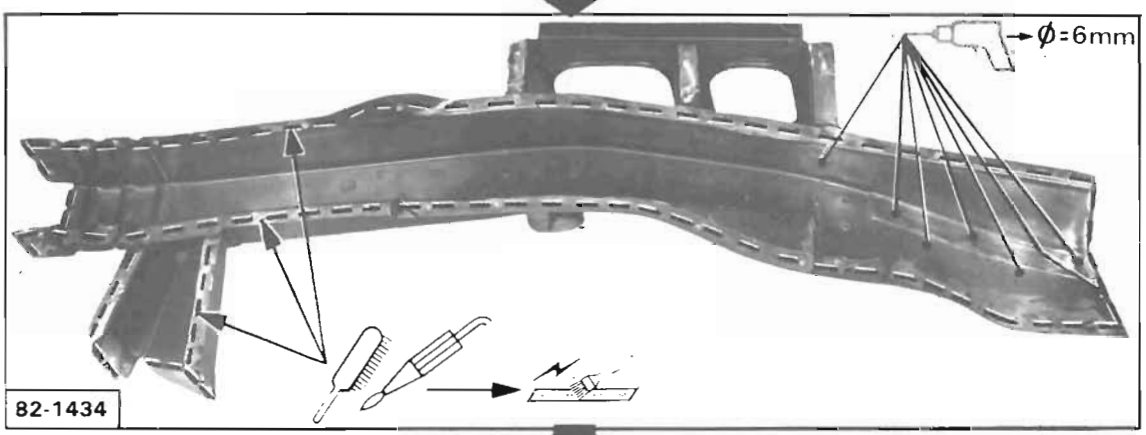

82-509

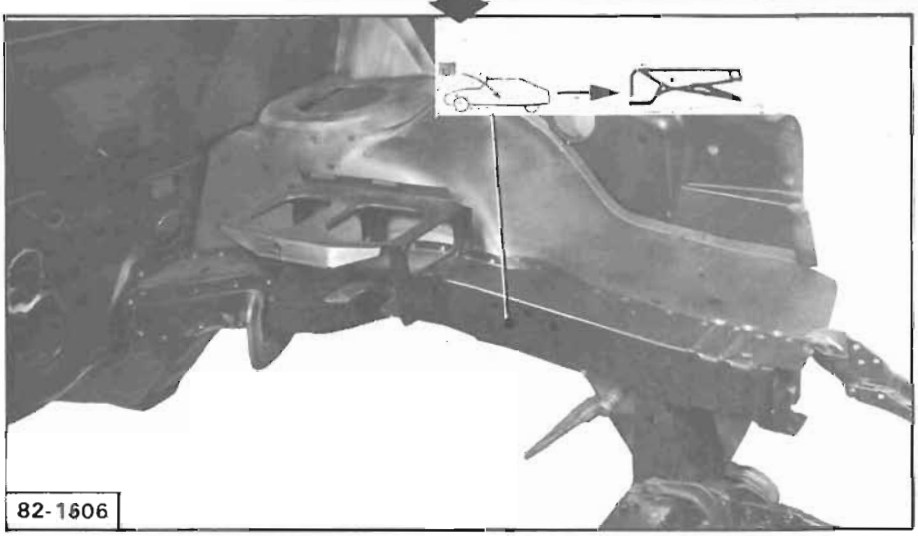

Ø = 32mm
25mm
40 mm
82-559

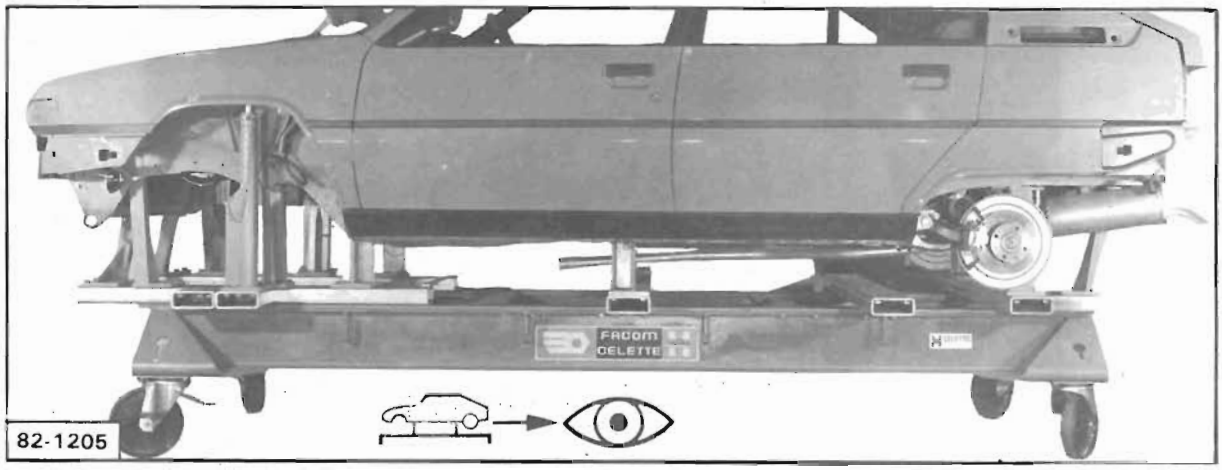

OUT 30 4052 - T
82-1920

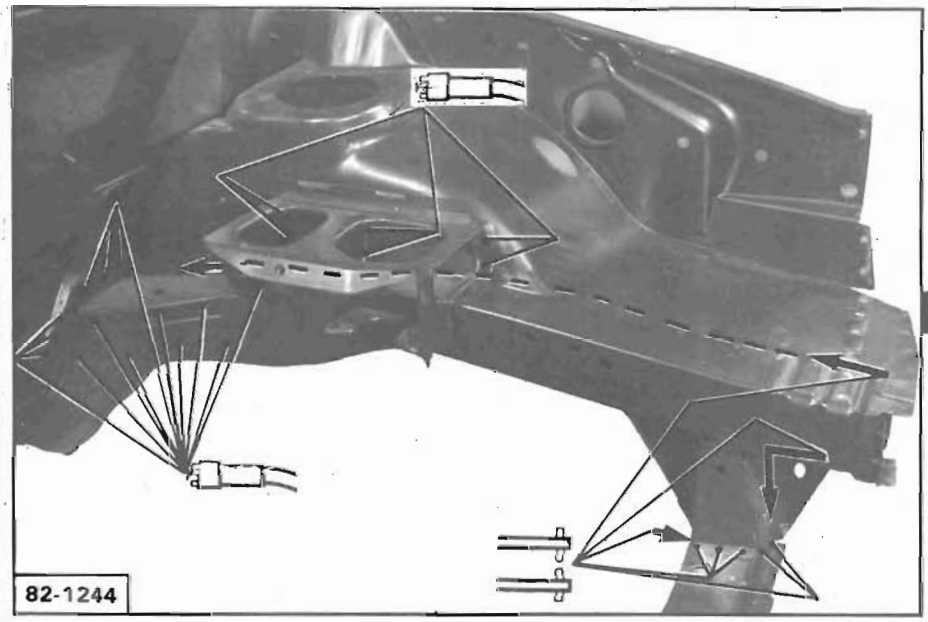

82-1919

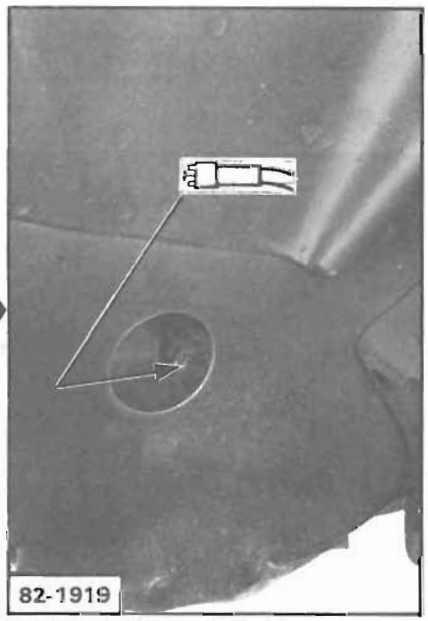

82-1453

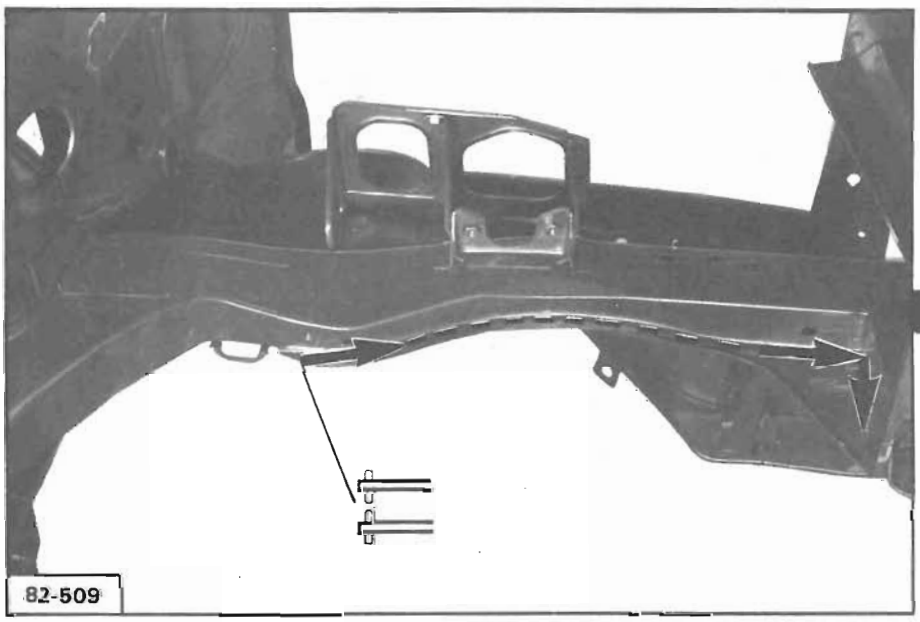

Ø=6mm
82-1434

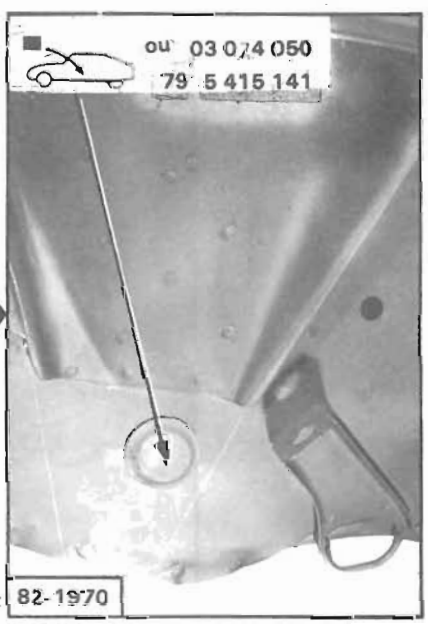

82-1606

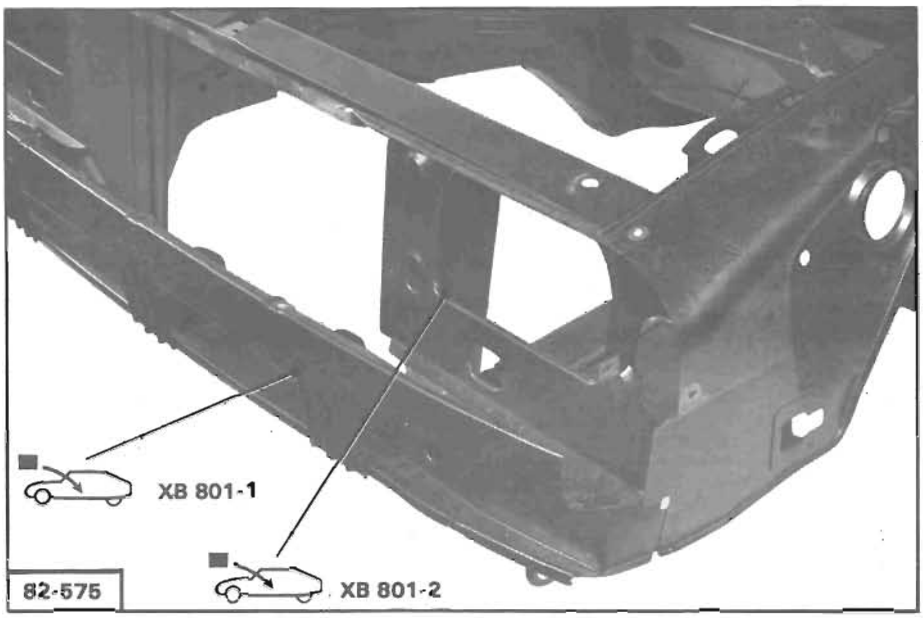

FACOM
DELETTE
82-1205

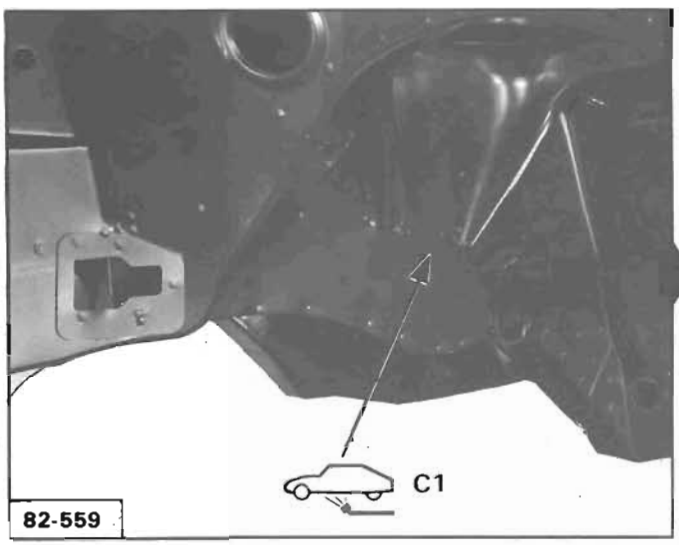

82-1244

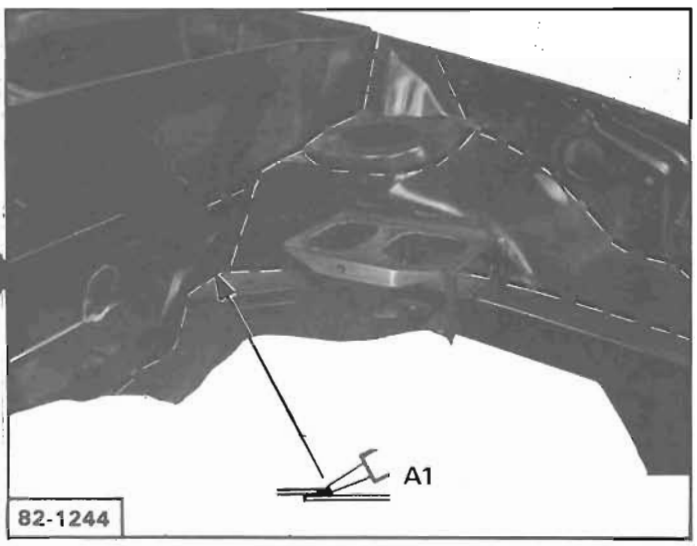

82-1919

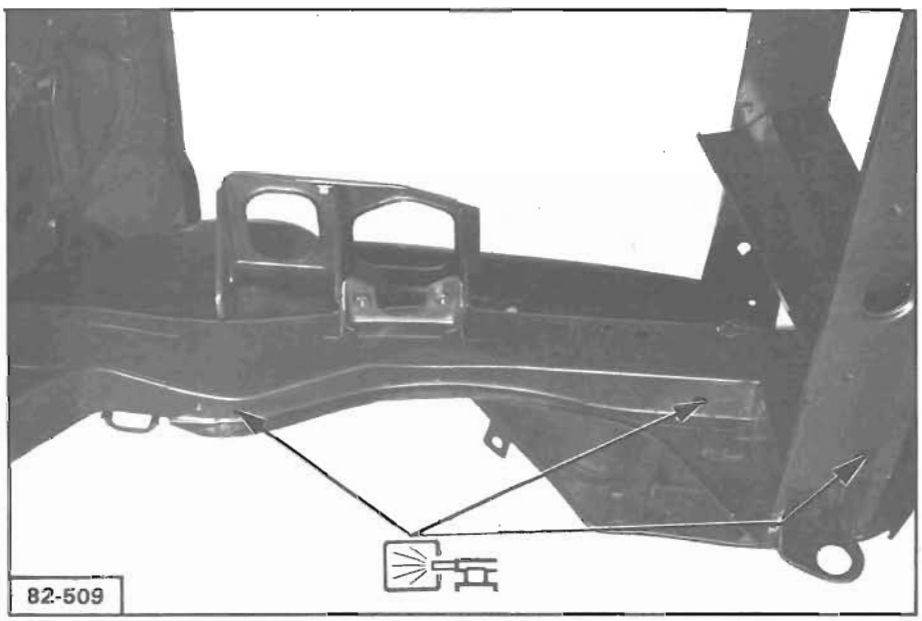

82-509

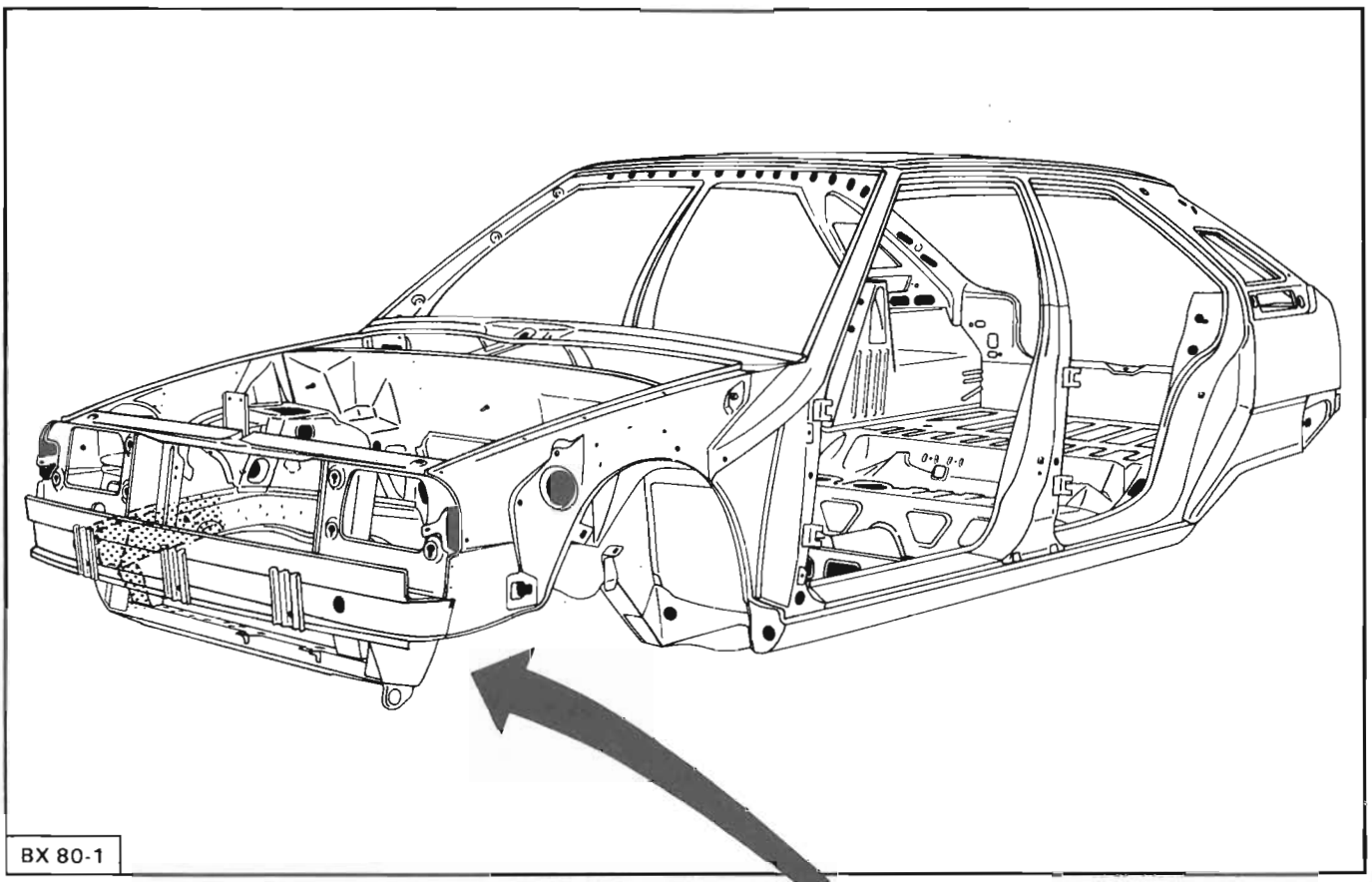

ou 03 074 050
79 5 415 141
82-1970


XB 801-1
XB 801-2
82-575


C1
82-559

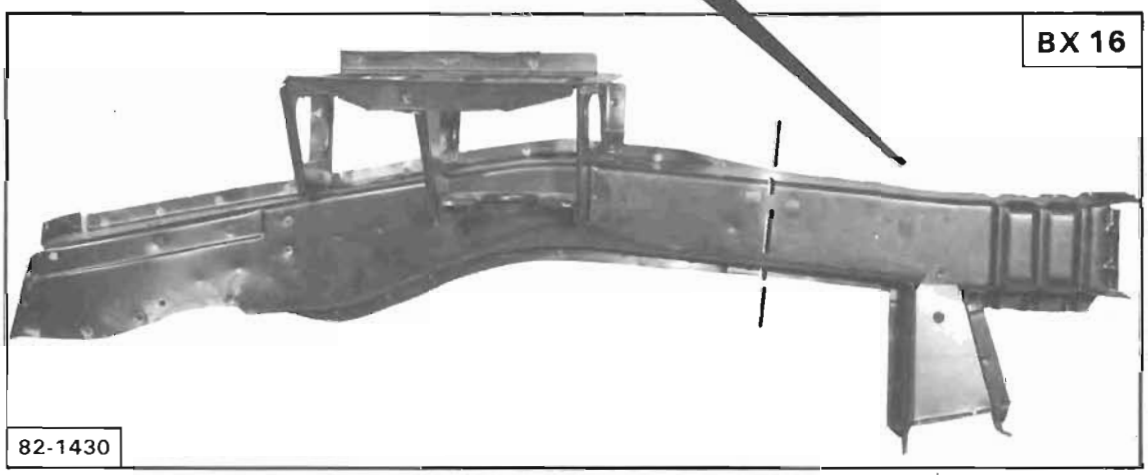

A1
82-1244


82-509



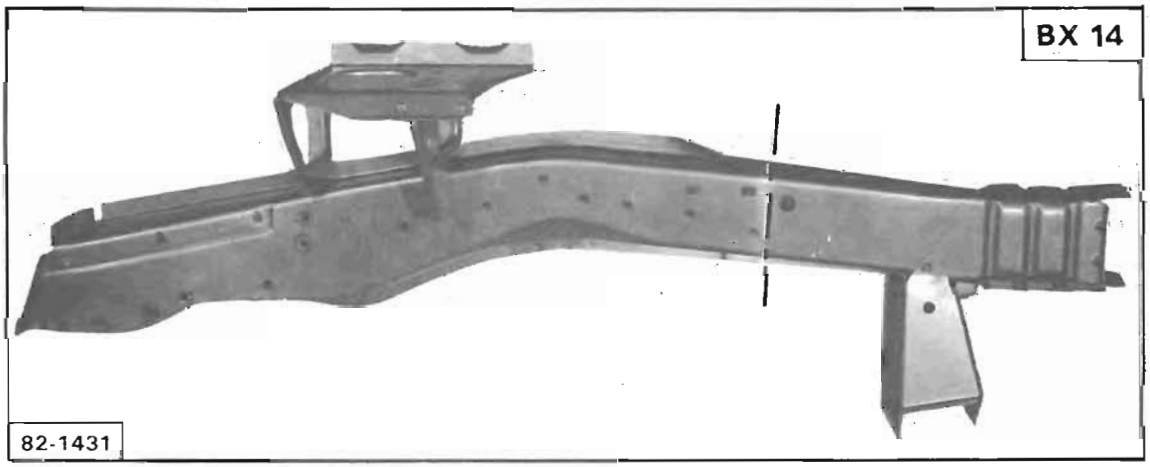
BX 80-1

BX 16

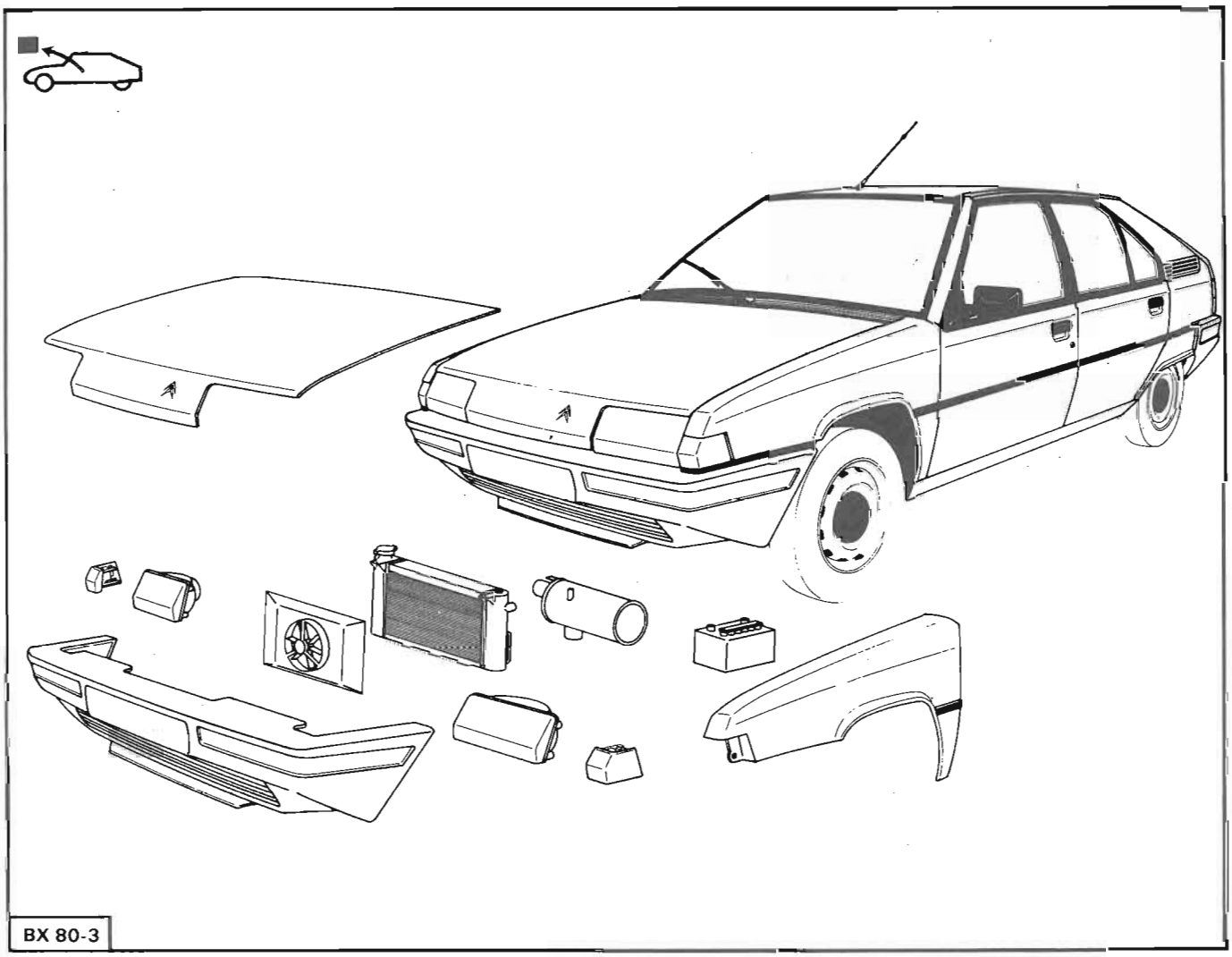


82-1430

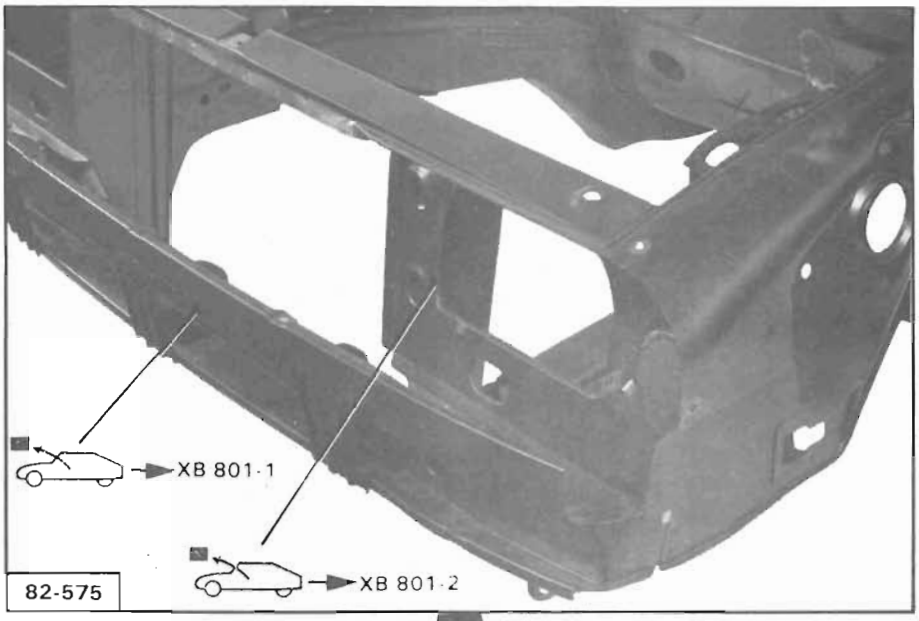
BX 14

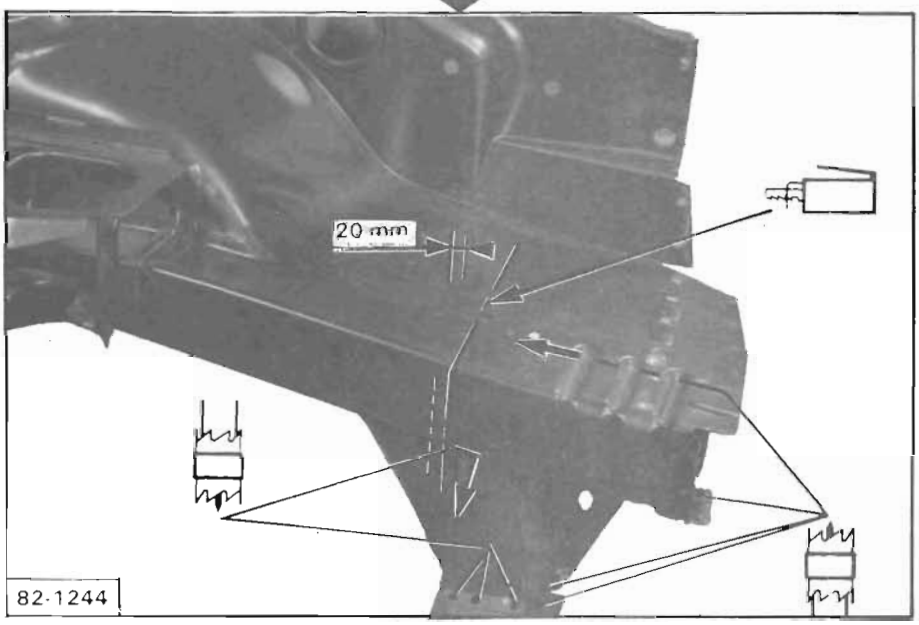


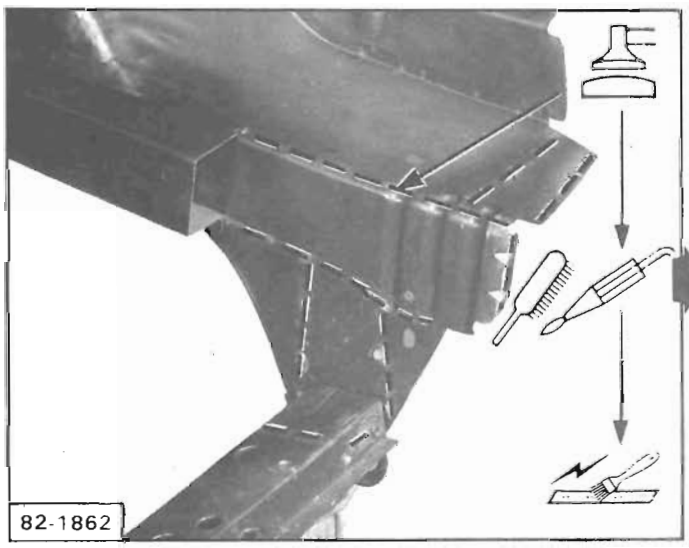
82-1431

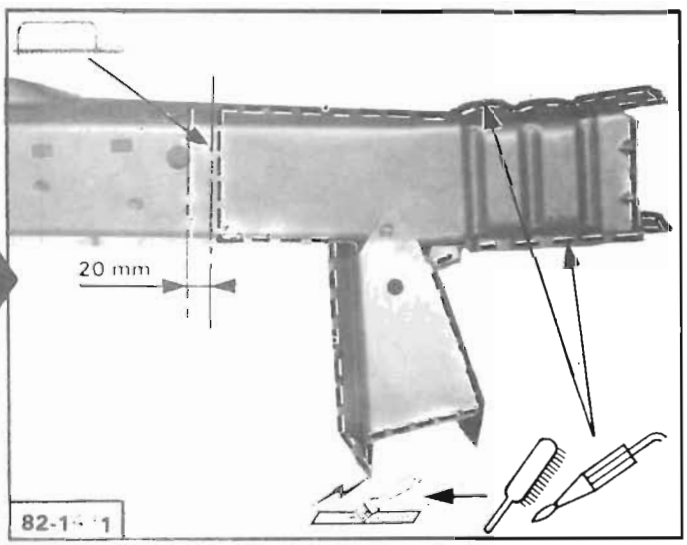


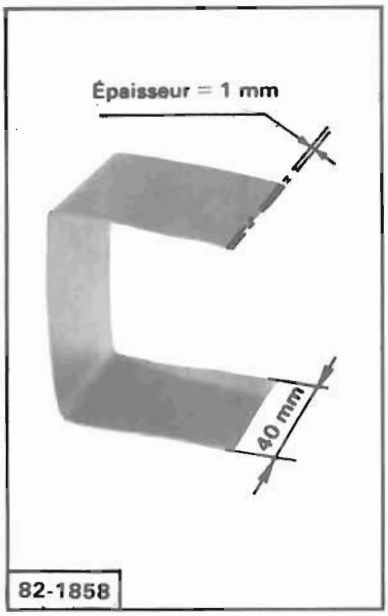
BX 80-3

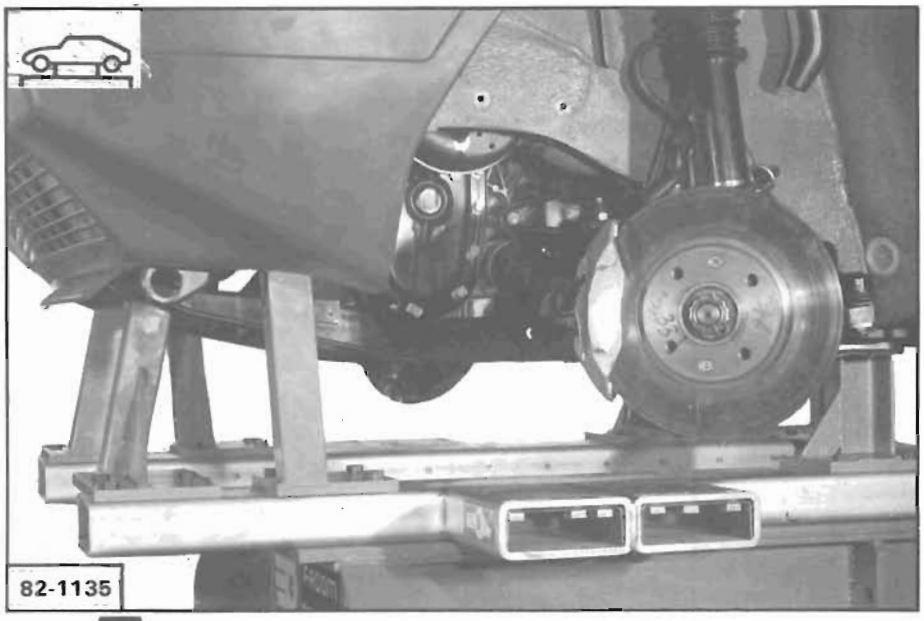

XB 801-1
XB 801-2
82-575

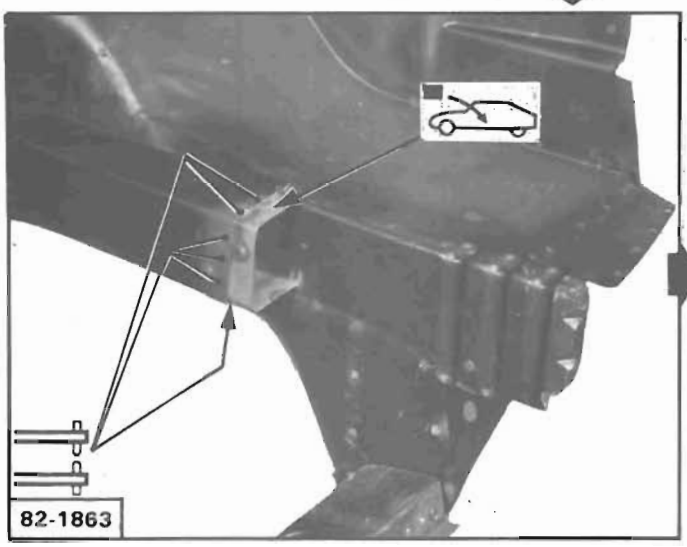

20 mm
82-1244

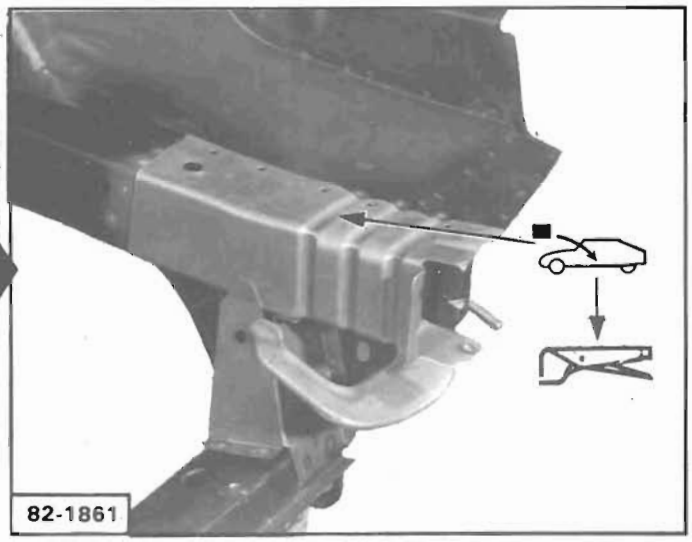

82-1862

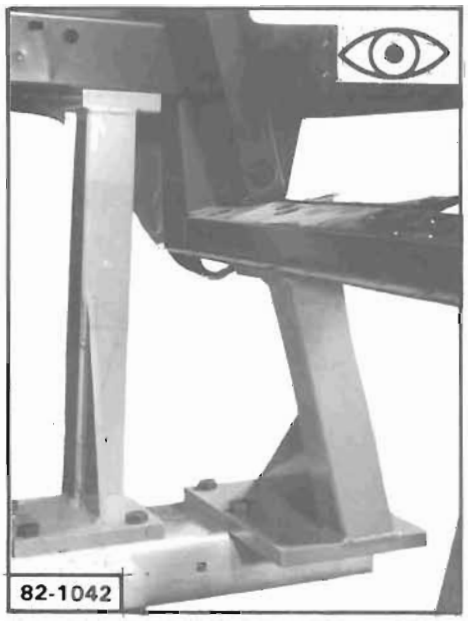

20 mm

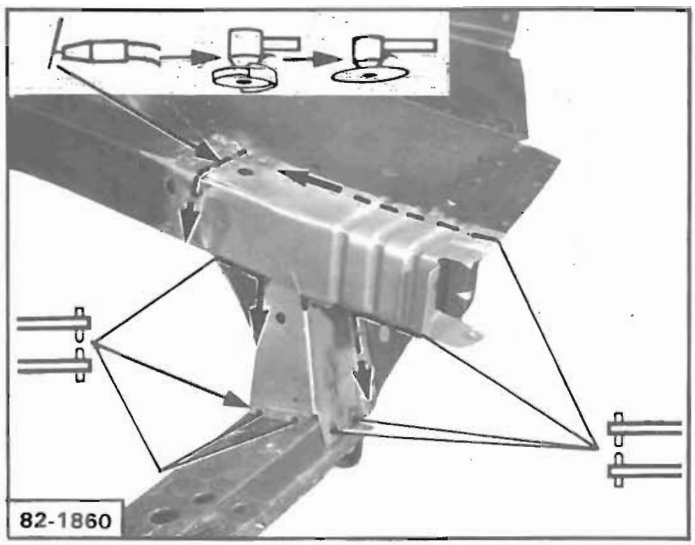

Épaisseur = 1 mm
40 mm
82-1858

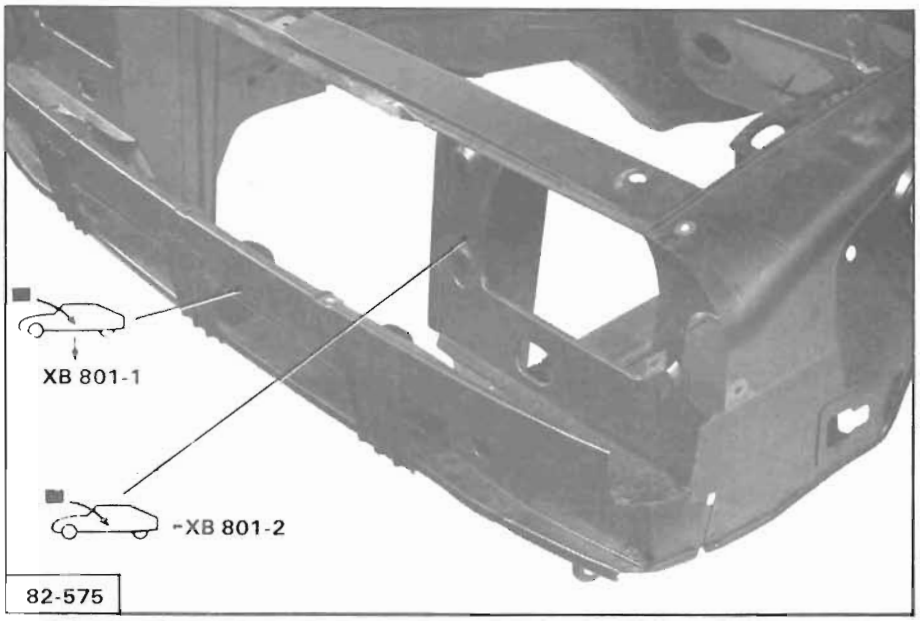

82-1135

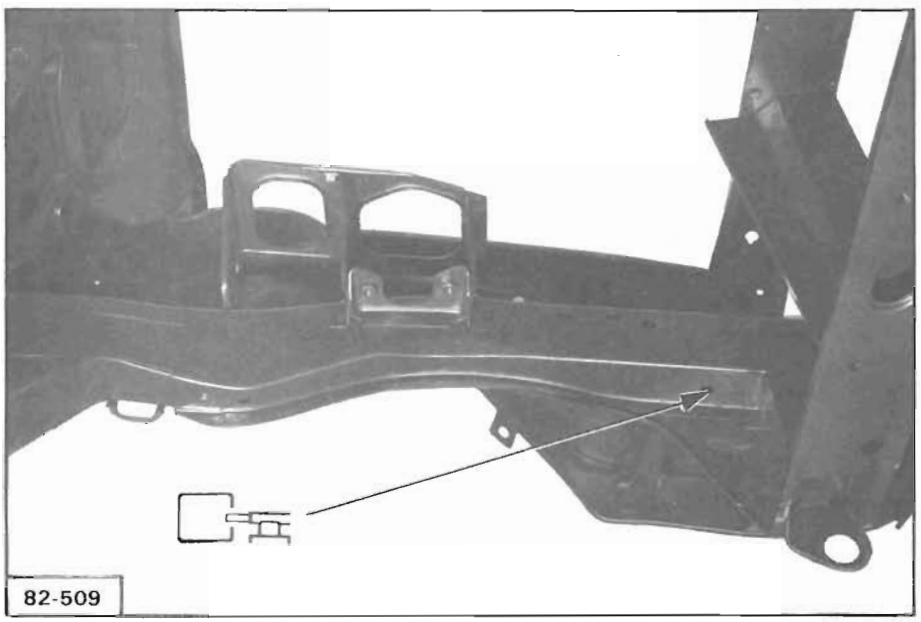

82-1863

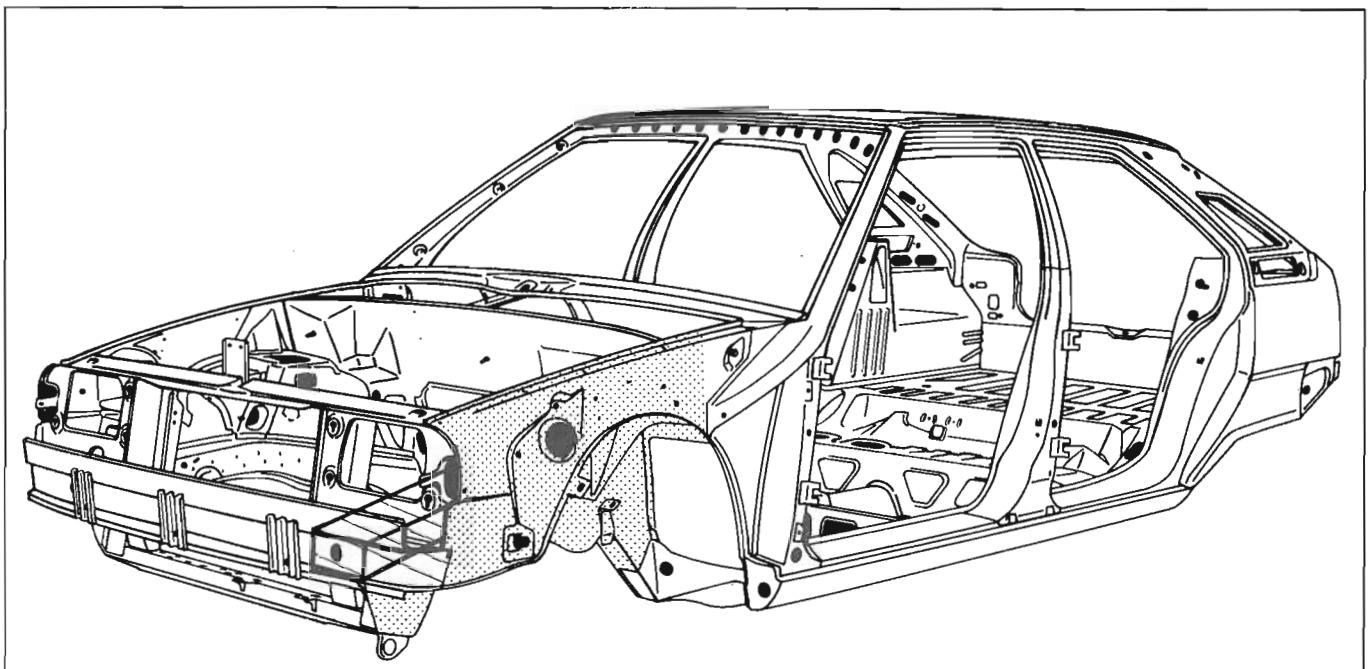

82-1861


82-1042

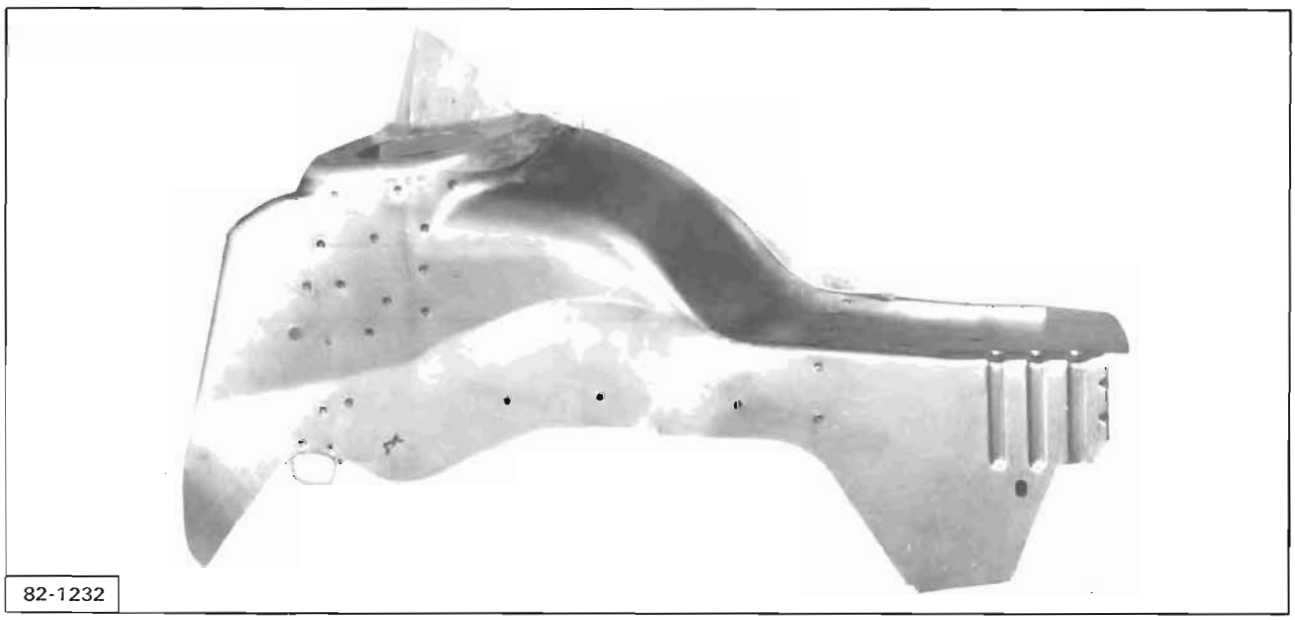

82-1860


XB 801-1
-XB 801-2
82-575

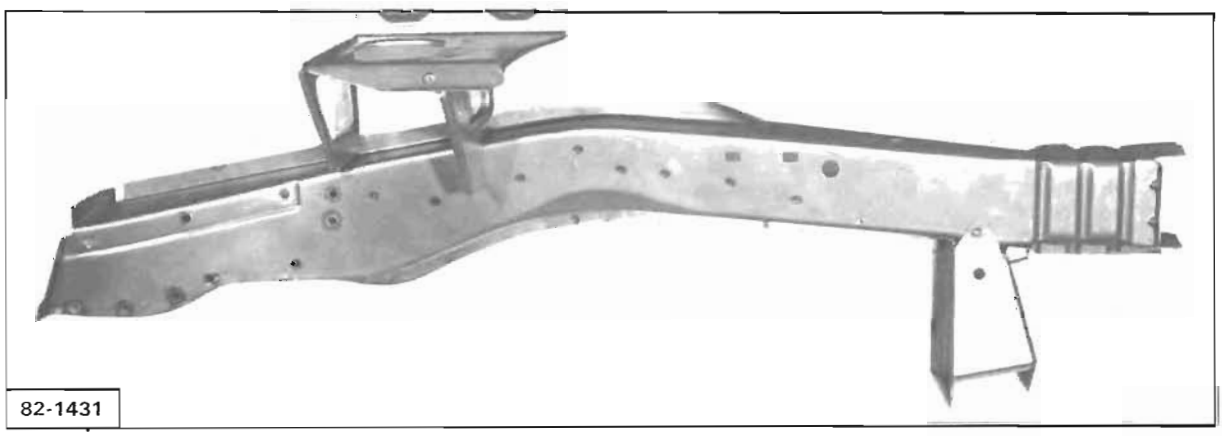

82-509



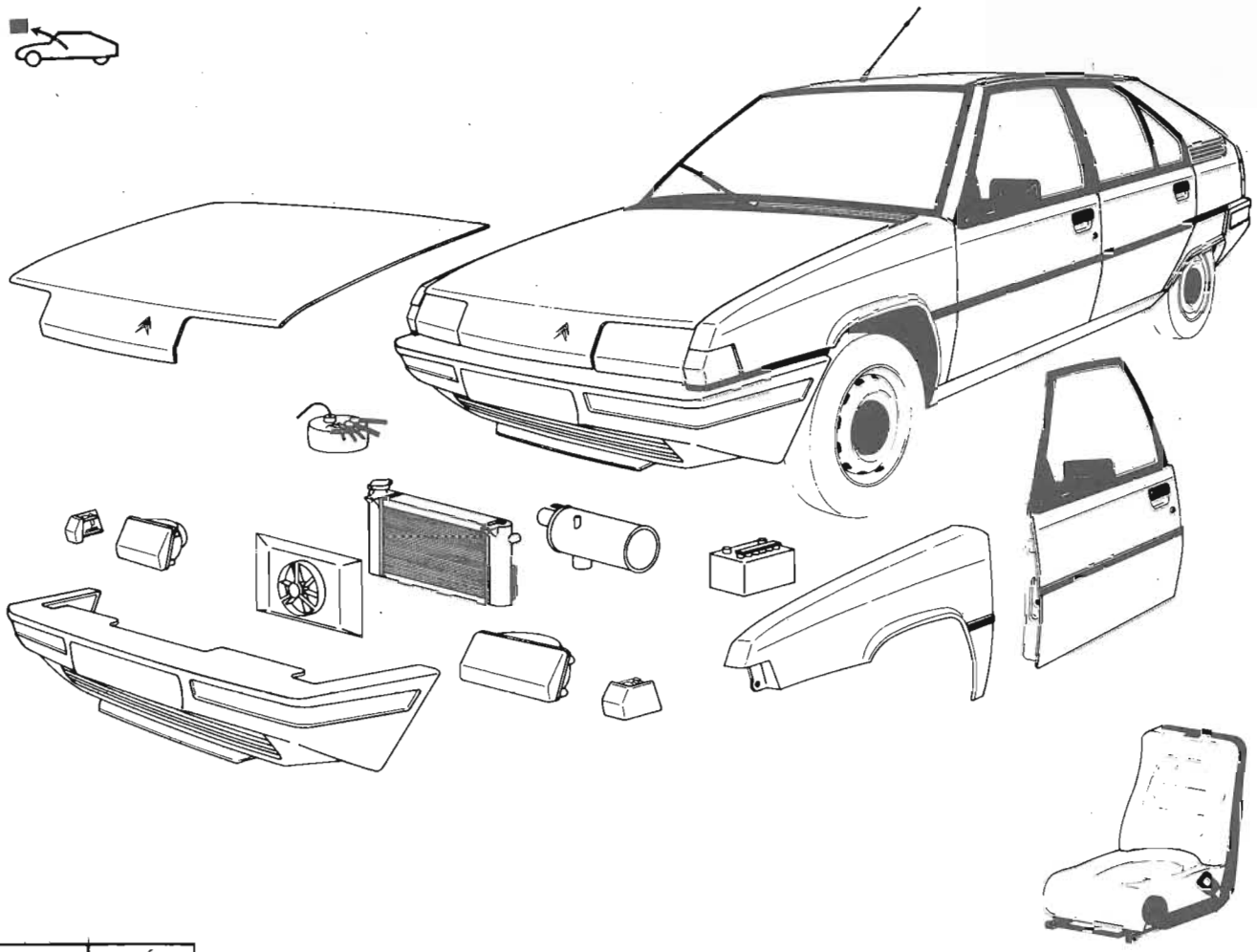
BX. 80-5



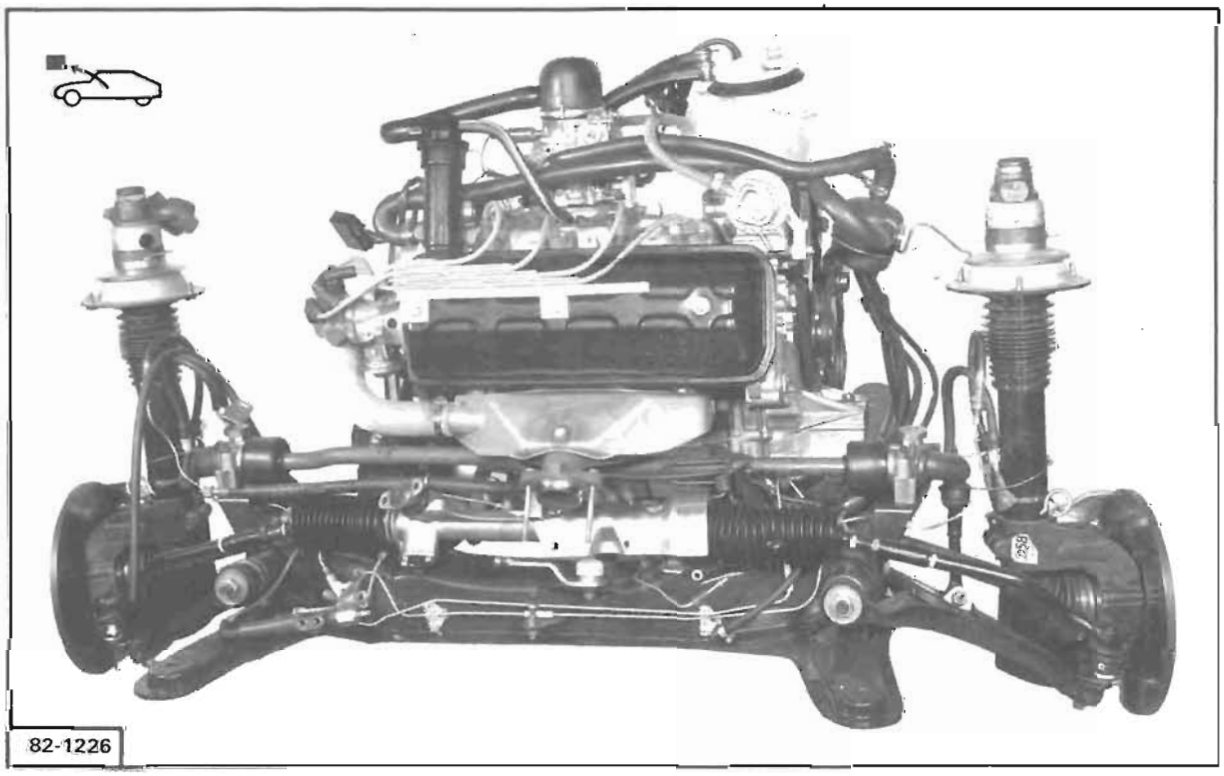
82-1232



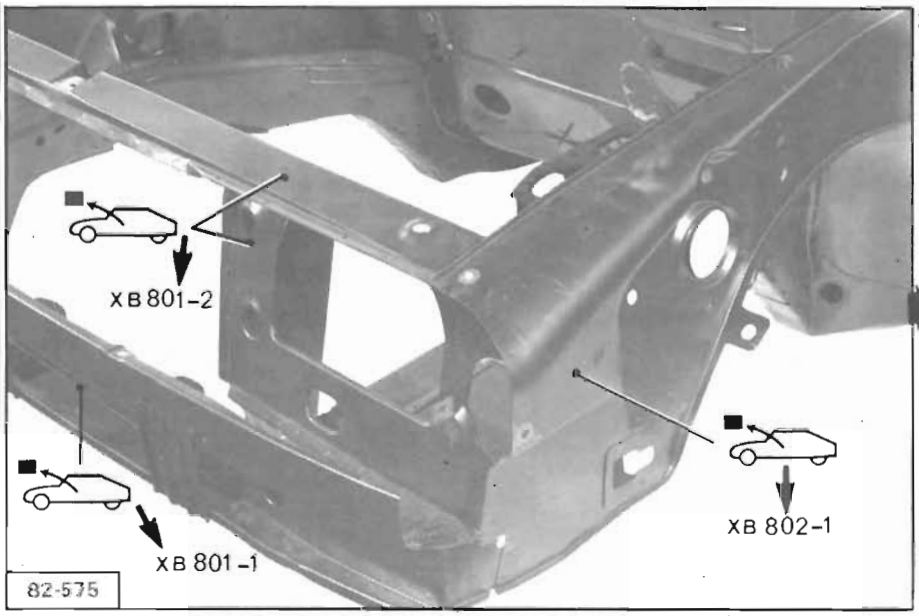
82-1431

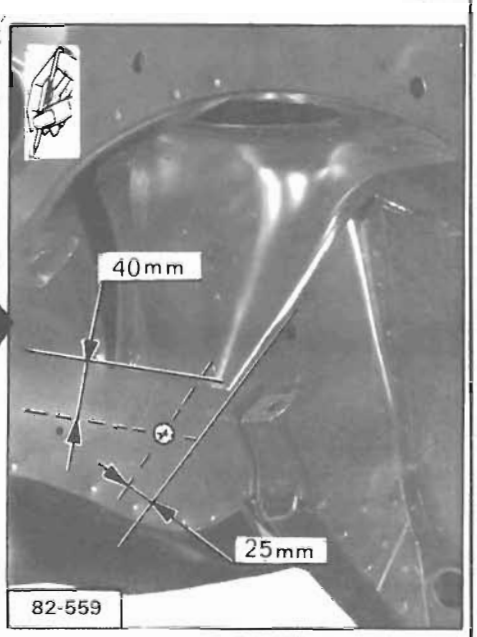


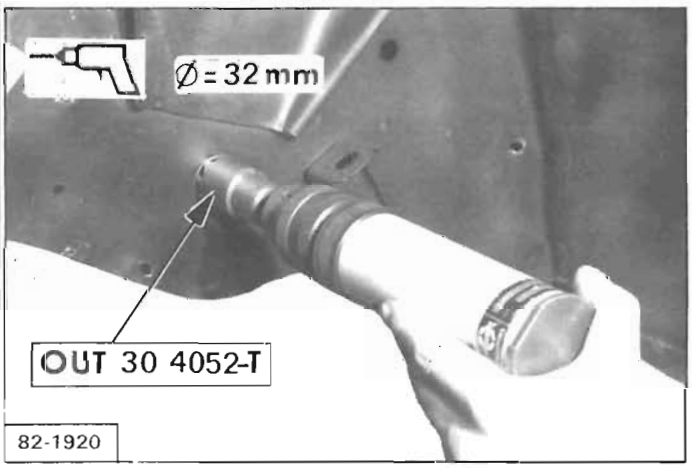
BX. 80-3 | BX. 80-8

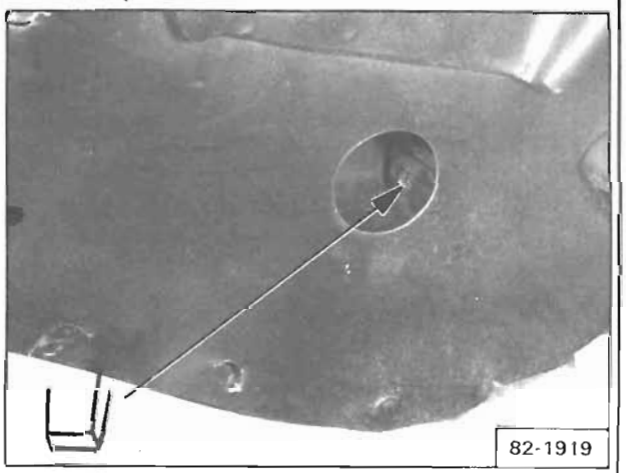


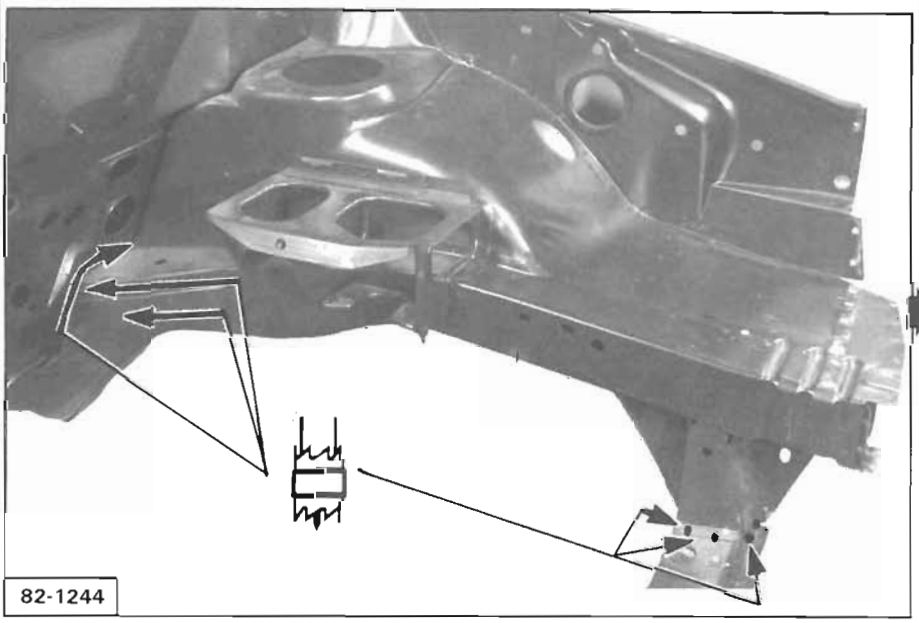
82-1226

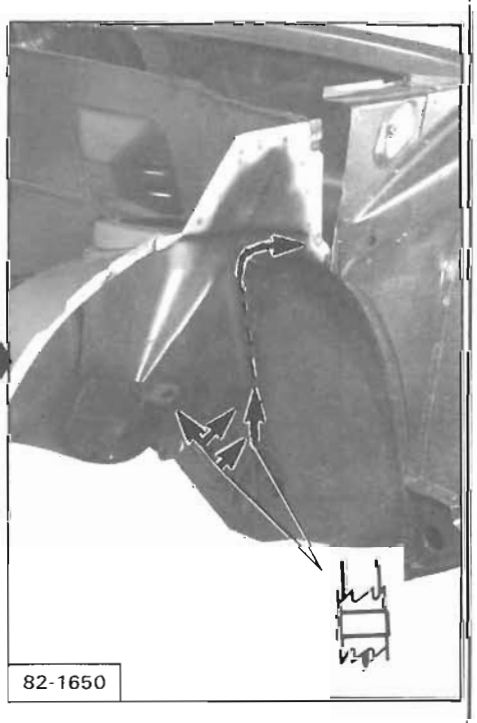

XB 801-2
XB 801-1
XB 802-1
82-575

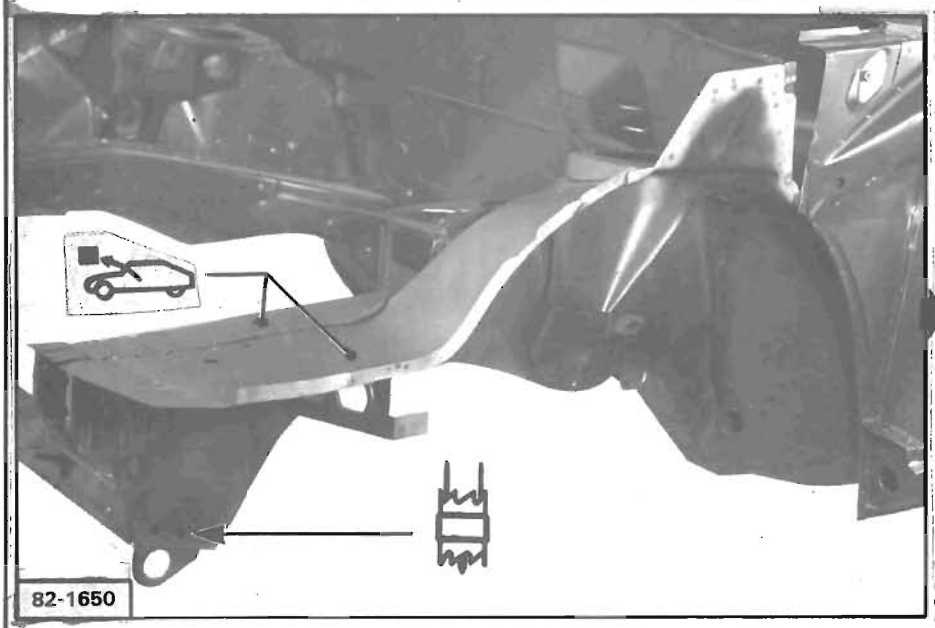

40mm
25mm
82-559

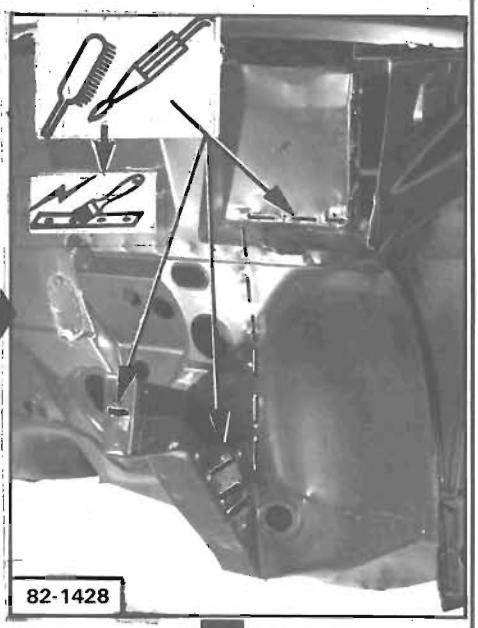

Ø = 32 mm
OUT 30 4052-T
82-1920

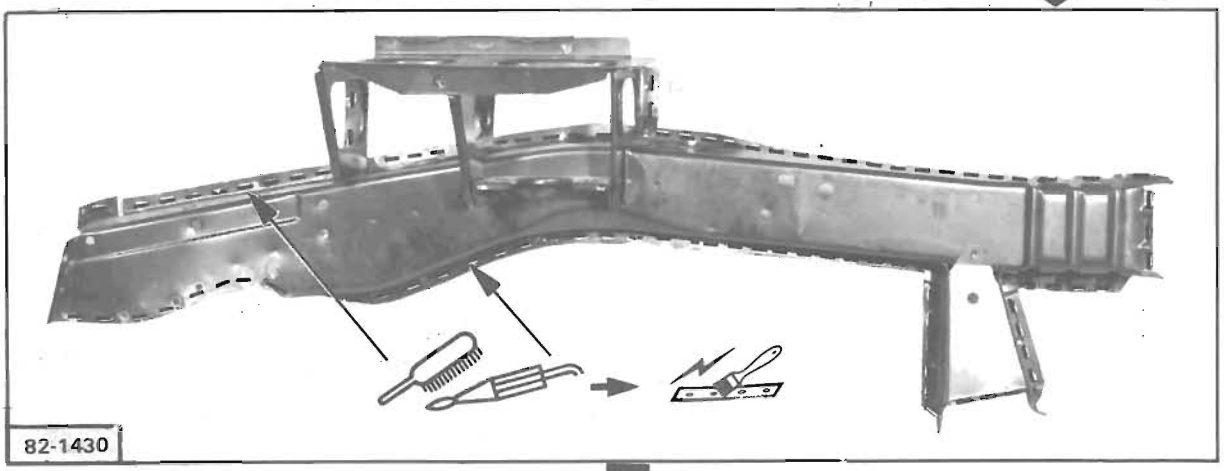

82-1919

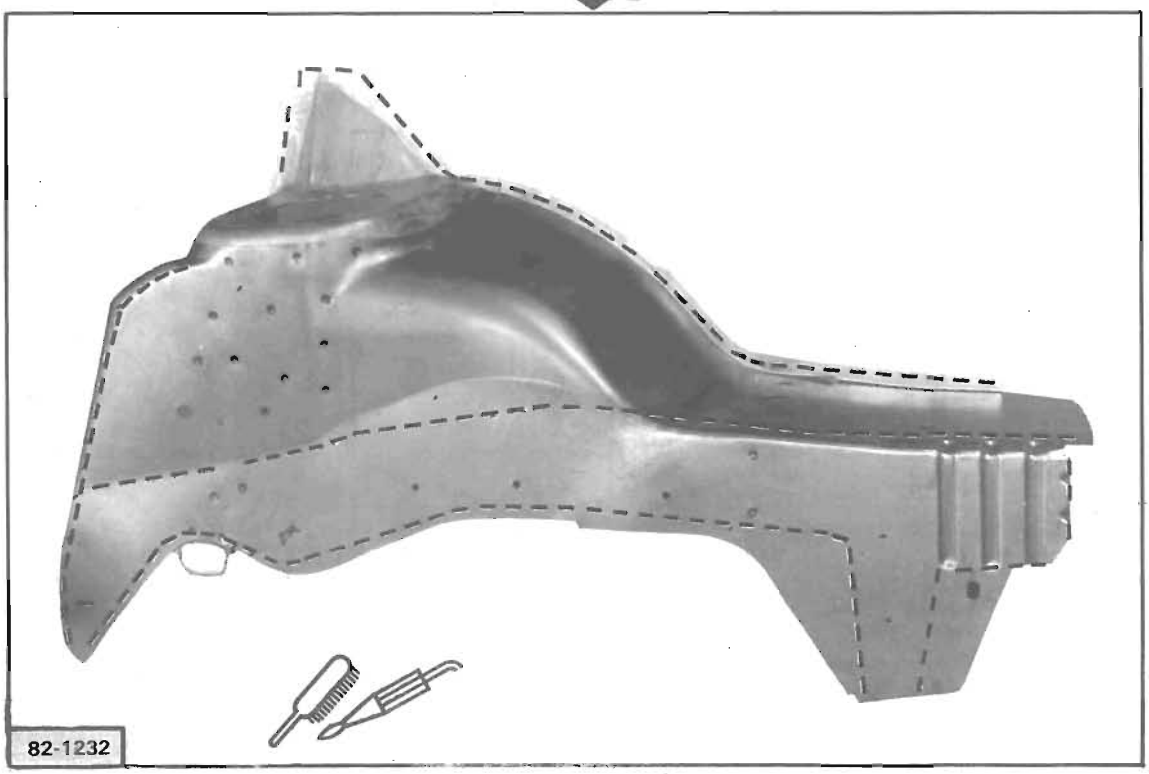

82-1244

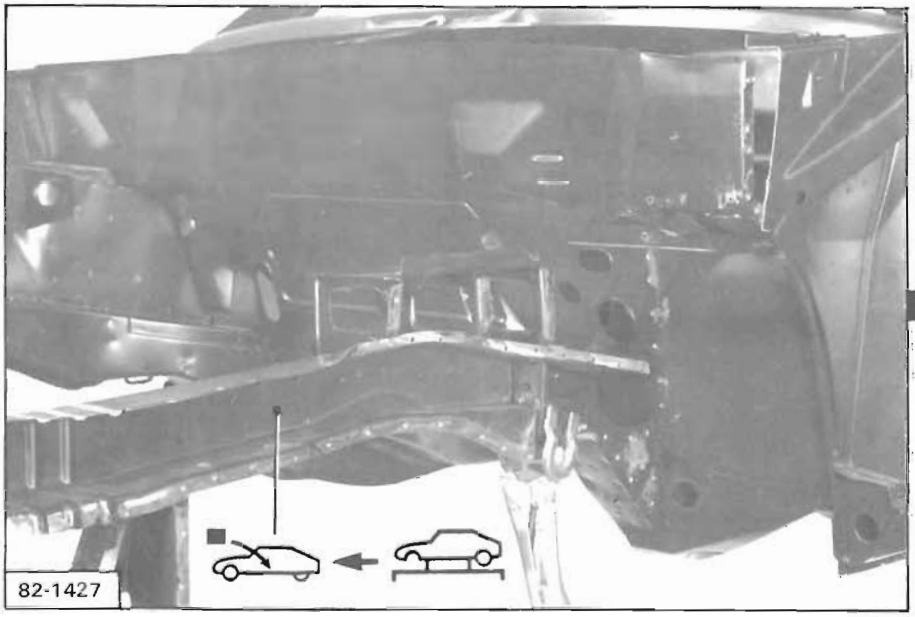

82-1650

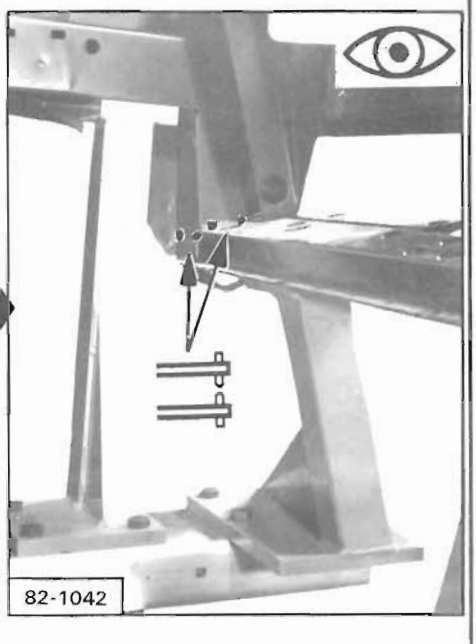

82-1650

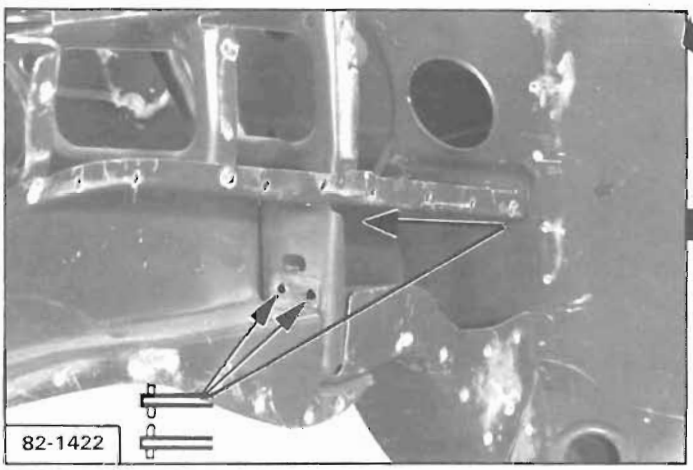

82-1428

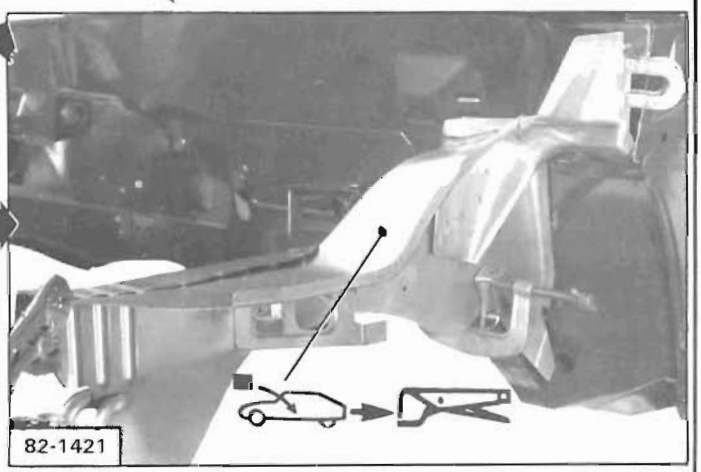

82-1430

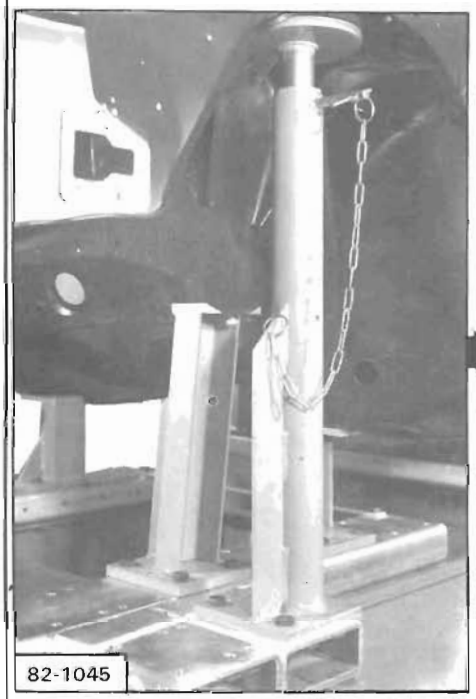

82-1232

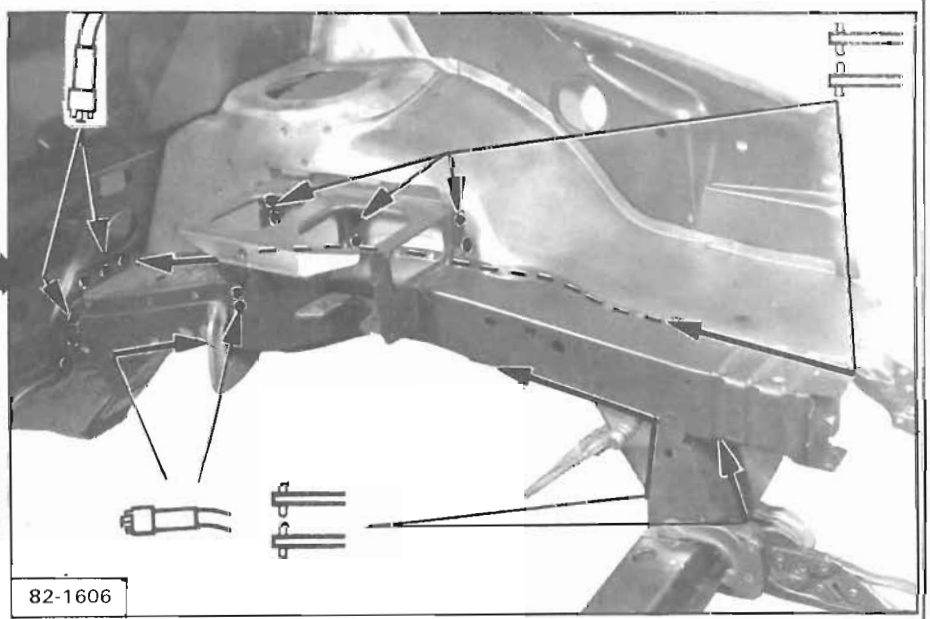

82-1427

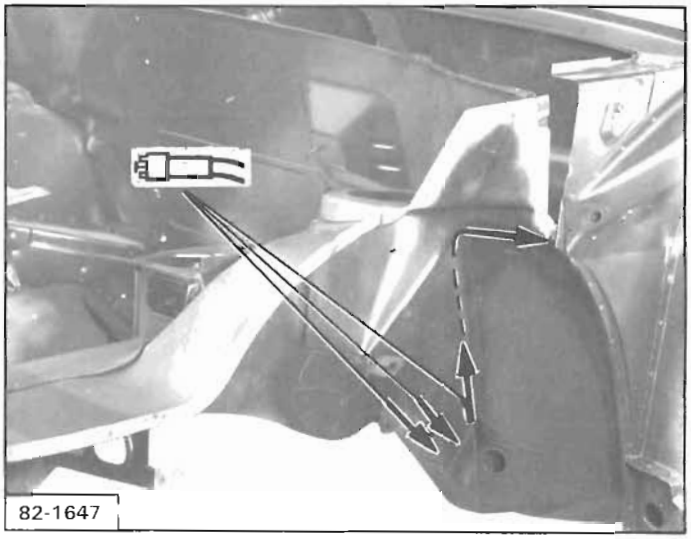

82-1042

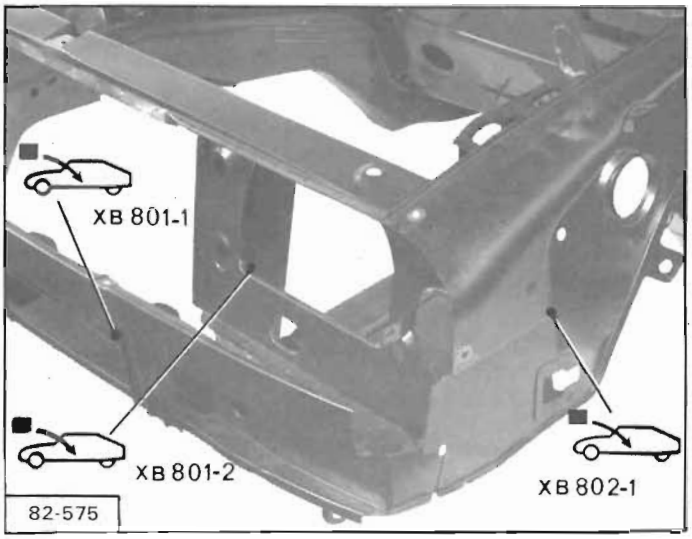

82-1422


82-1421

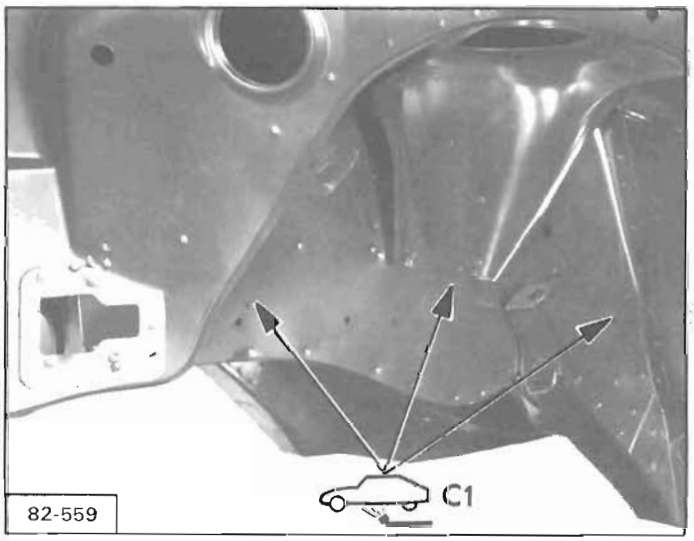

82-1045


82-1606

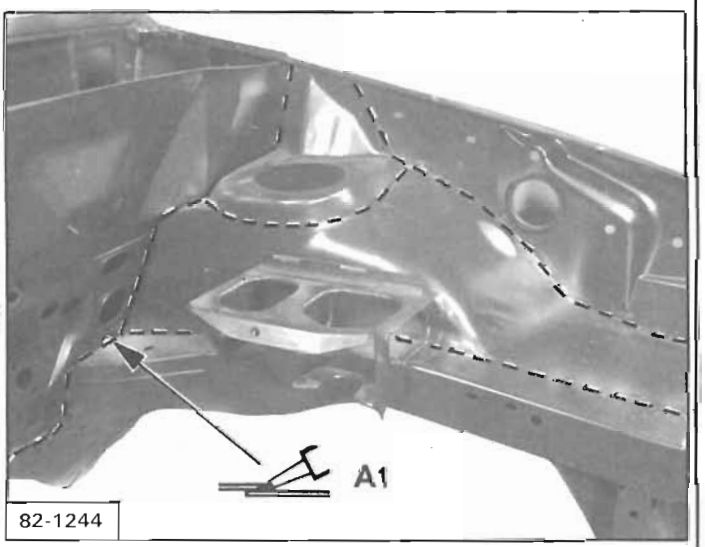

82-1647



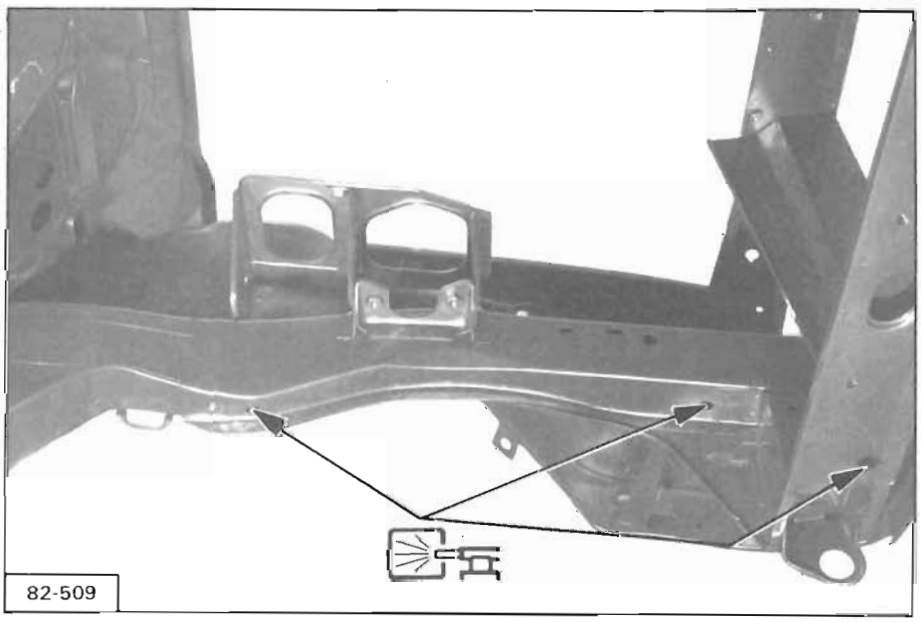
82-575

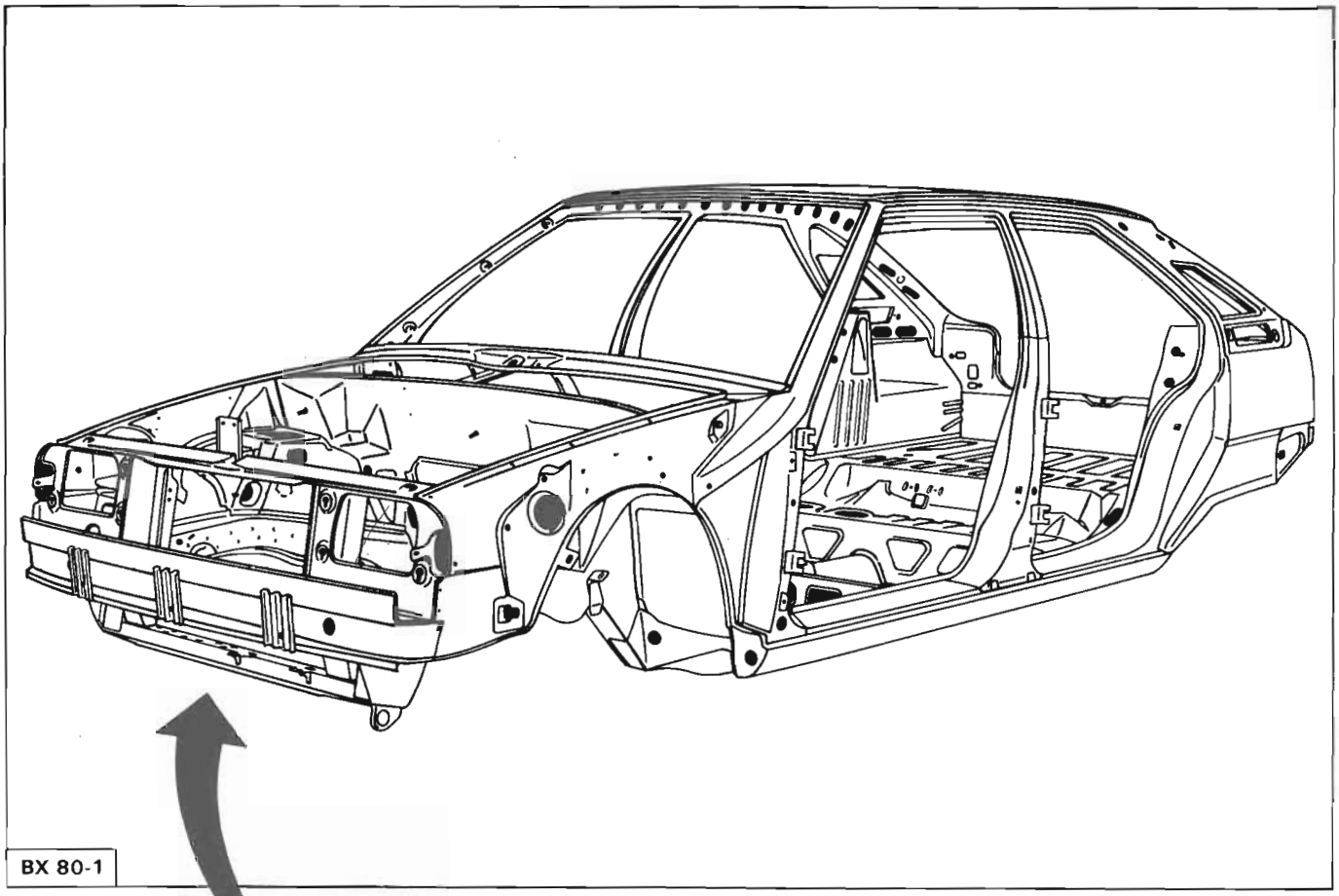


82-559

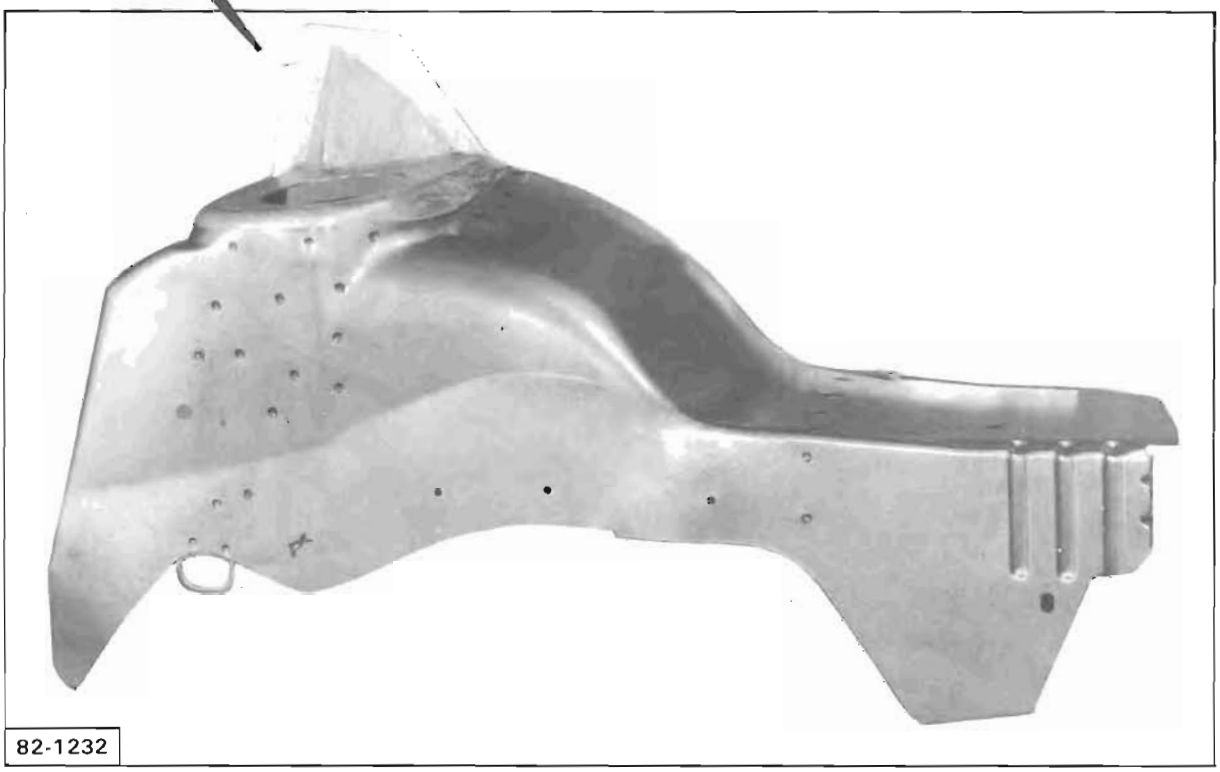


82-1244

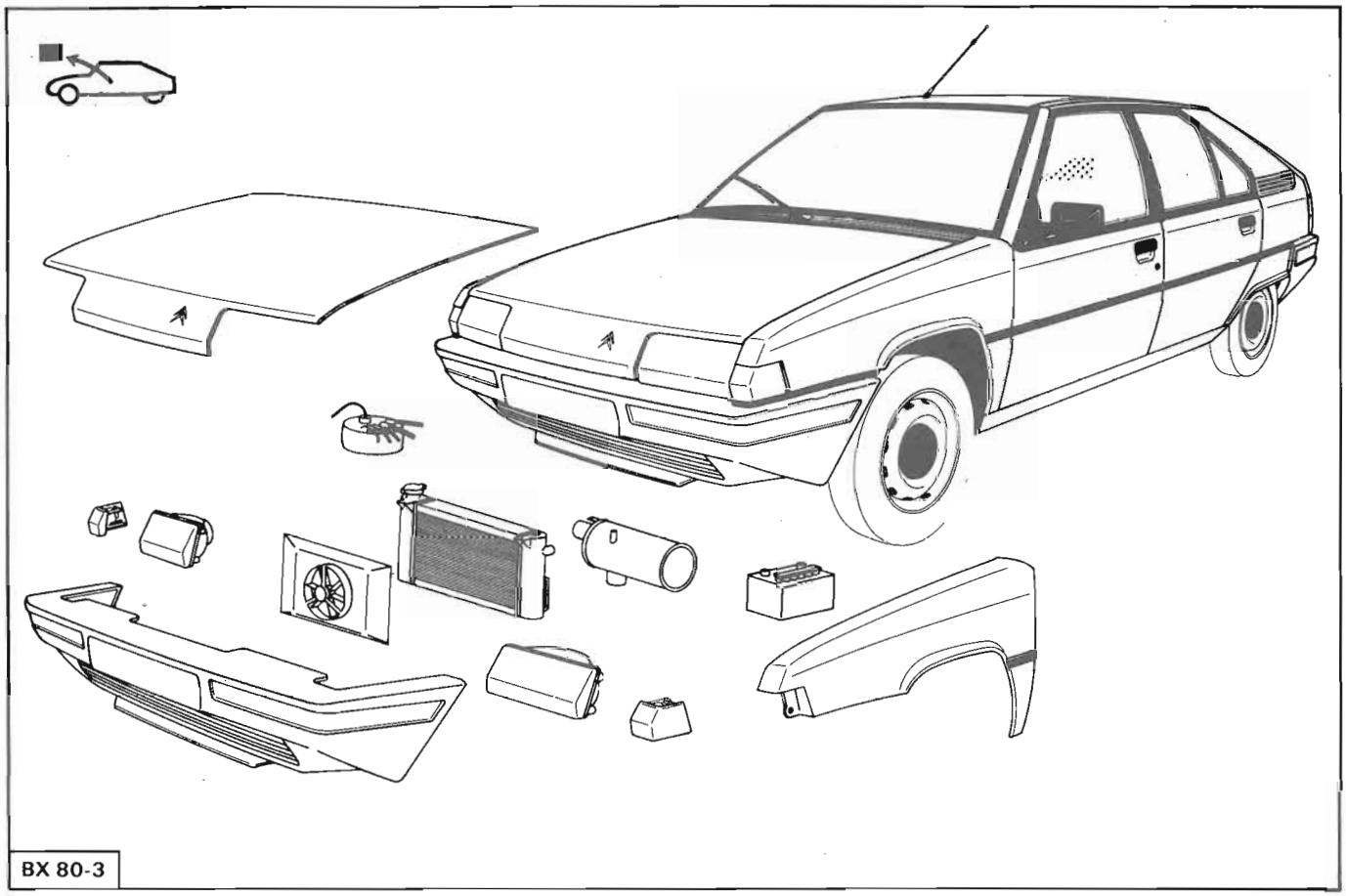

82-509



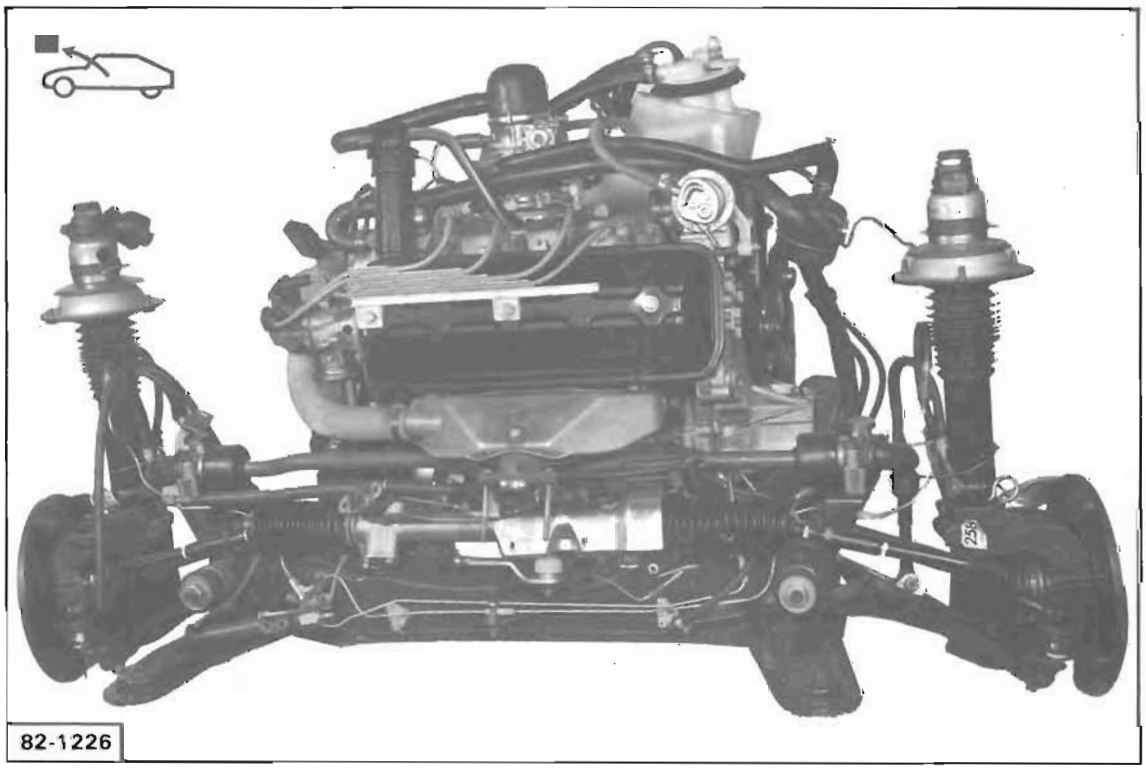
BX 80-1



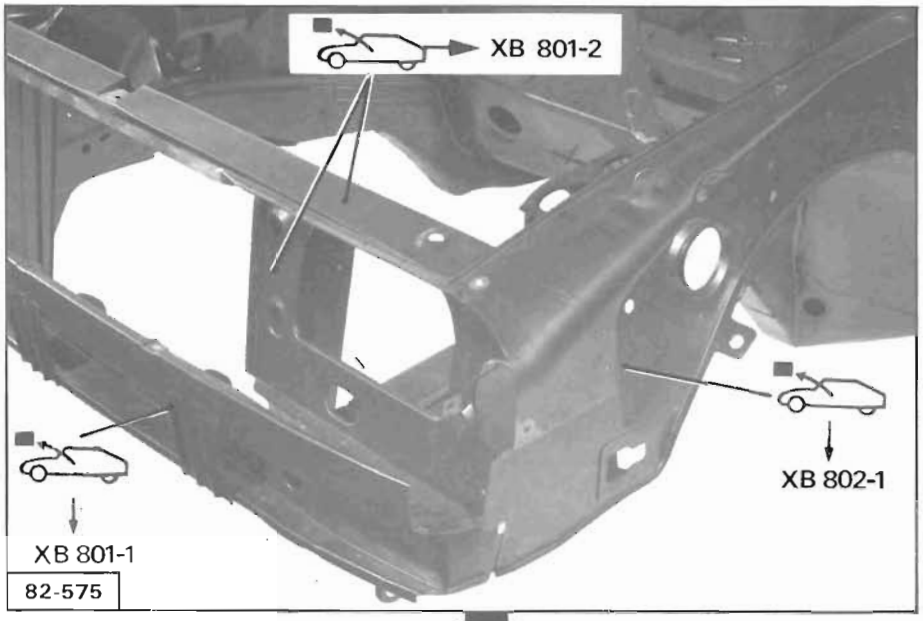
82-1232

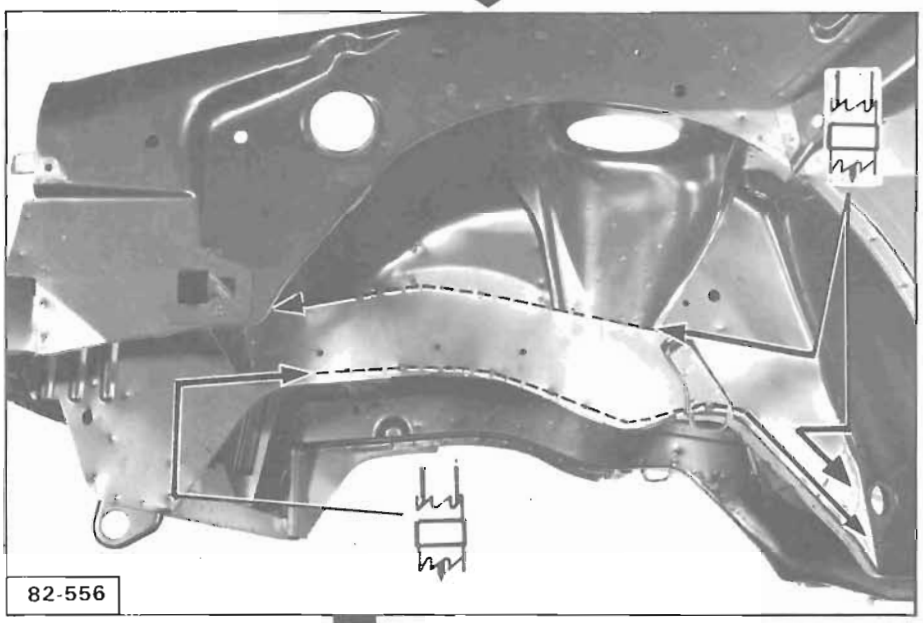


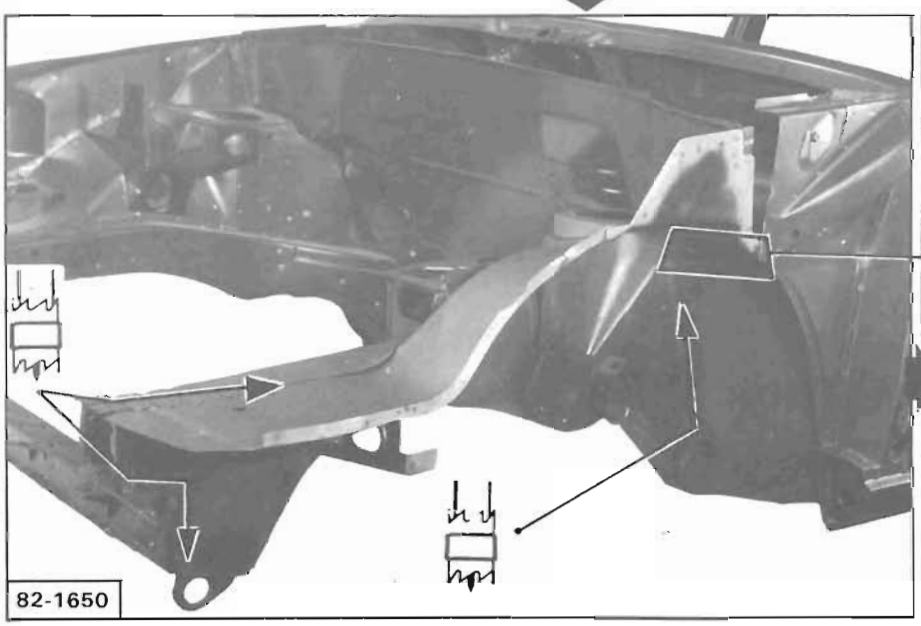
BX 80-3

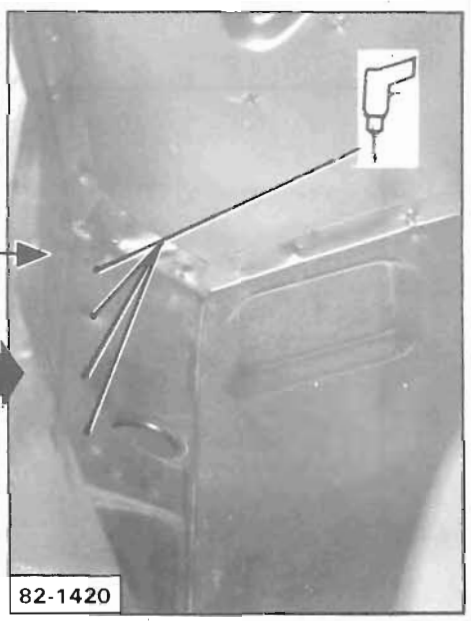


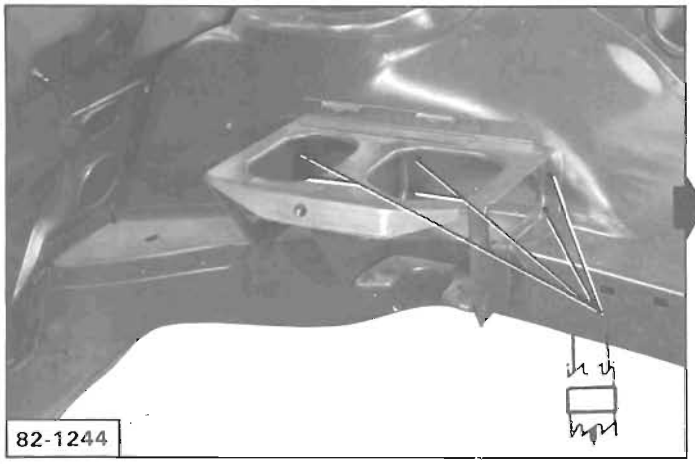
82-1226

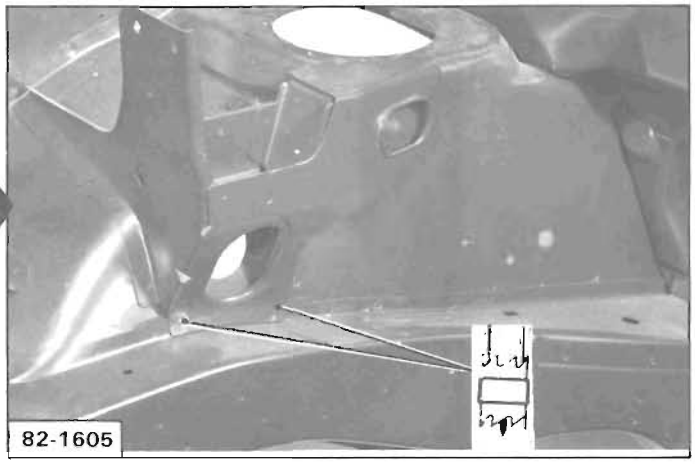

XB 801-2
XB 802-1
XB 801-1
82-575

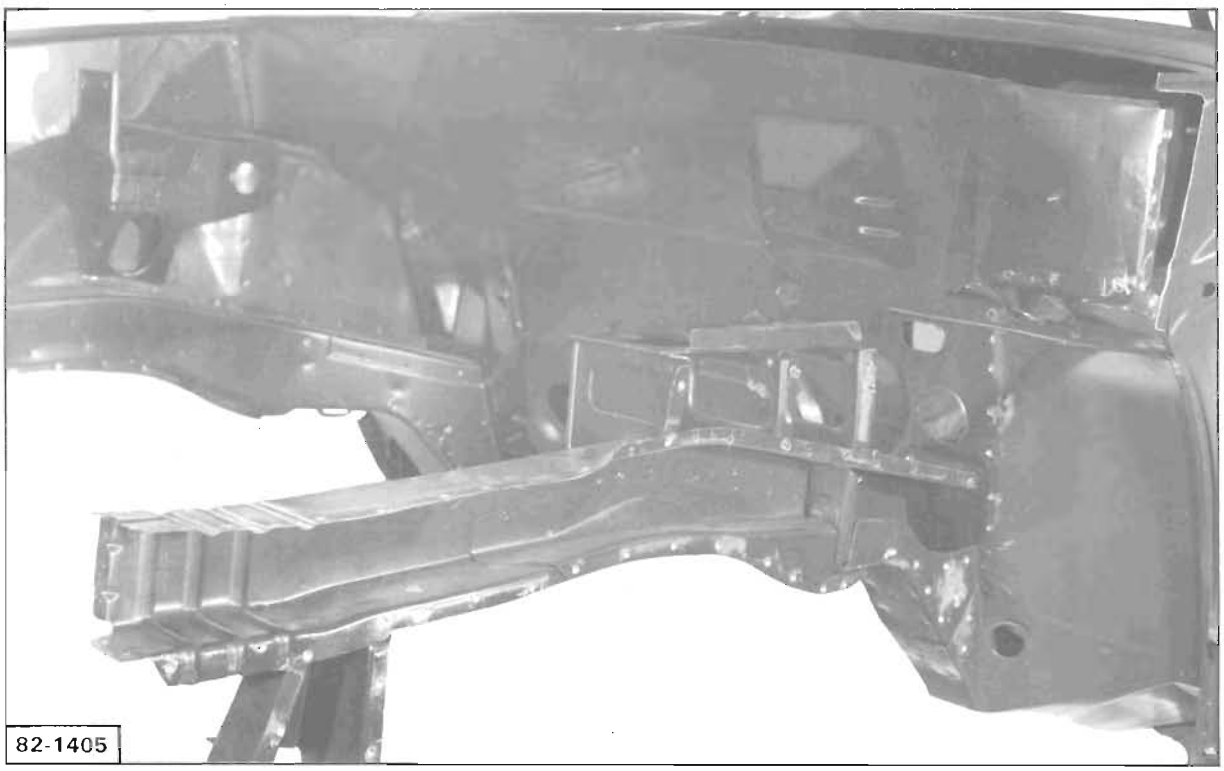

82-556

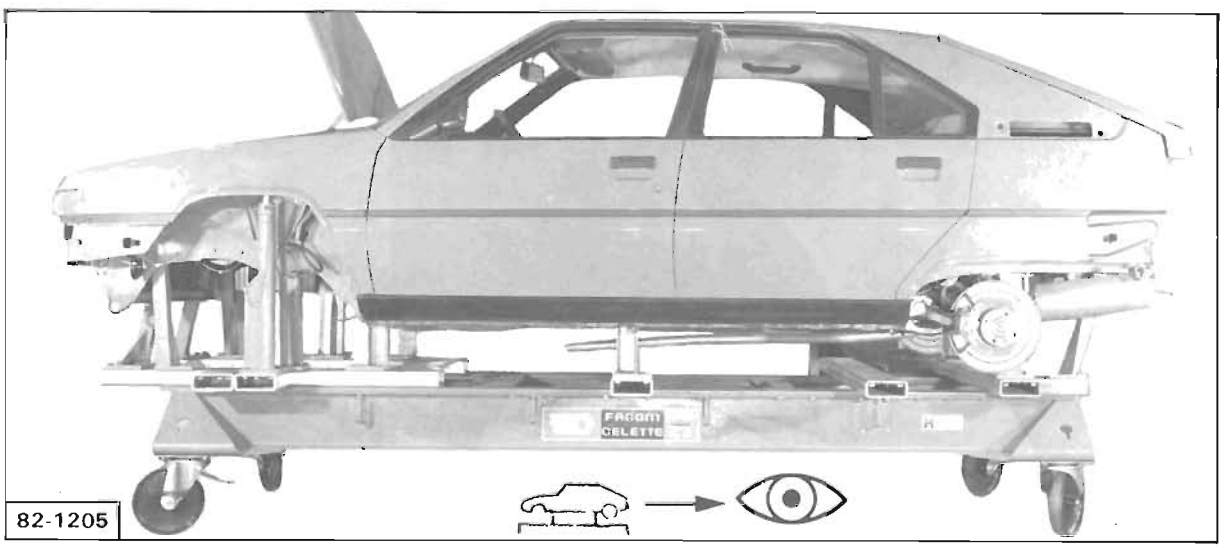

82-1650

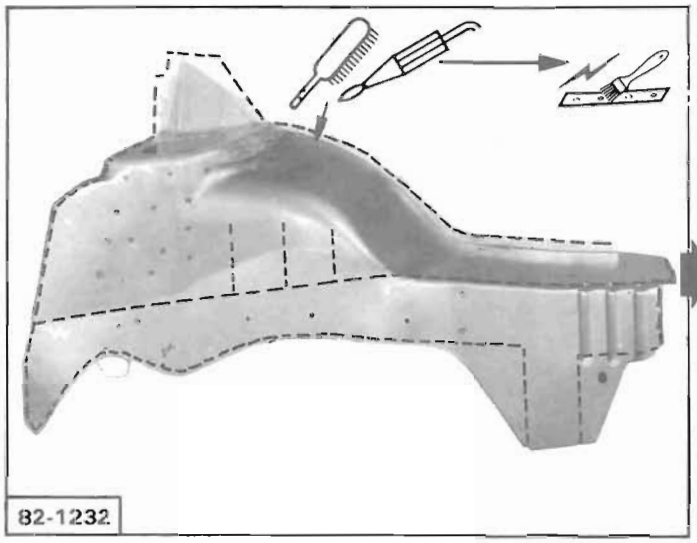

82-1420

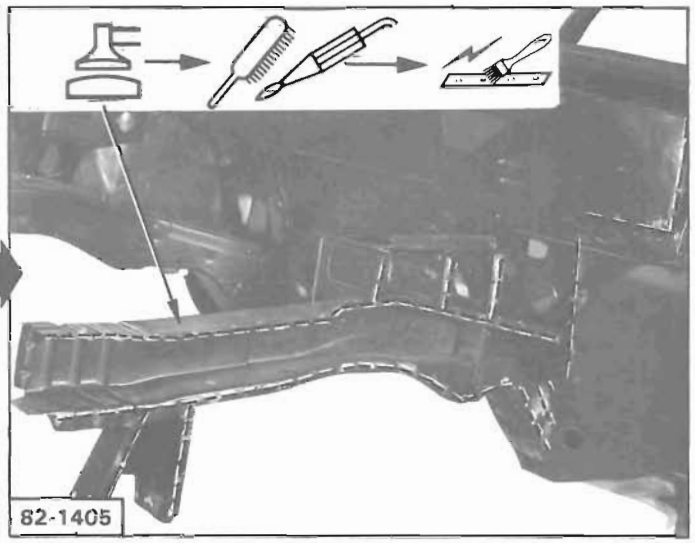

82-1244

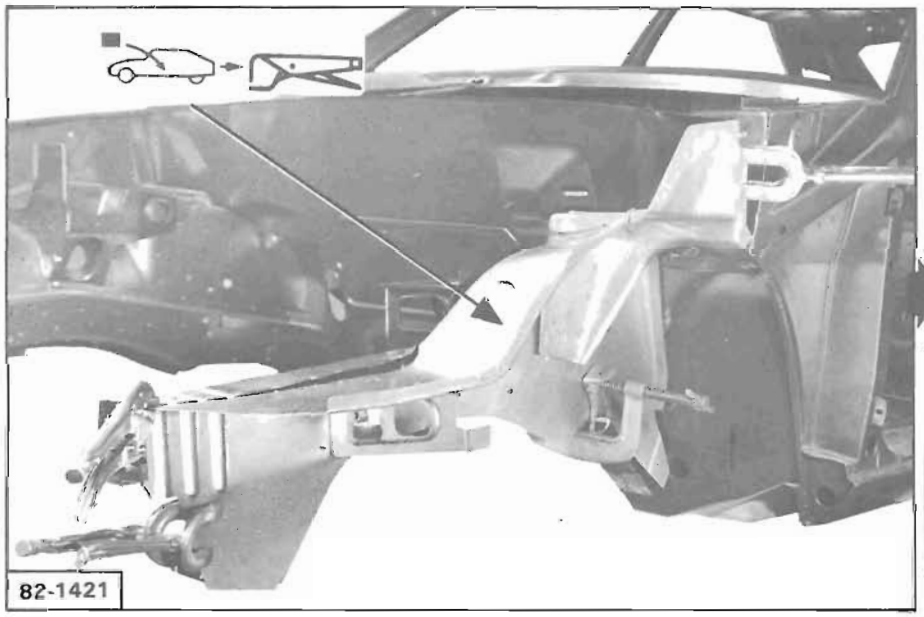

82-1605

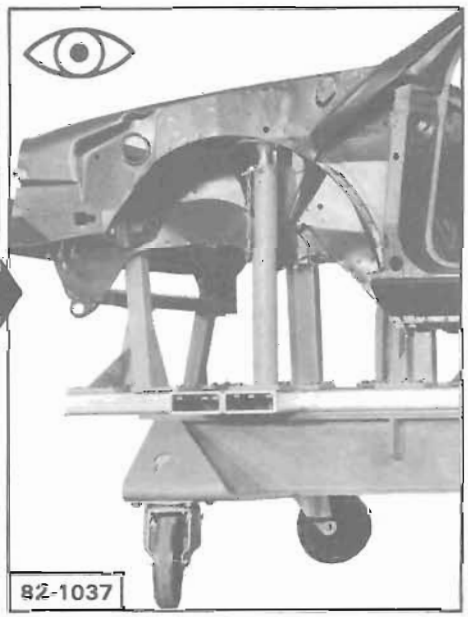

82-1405

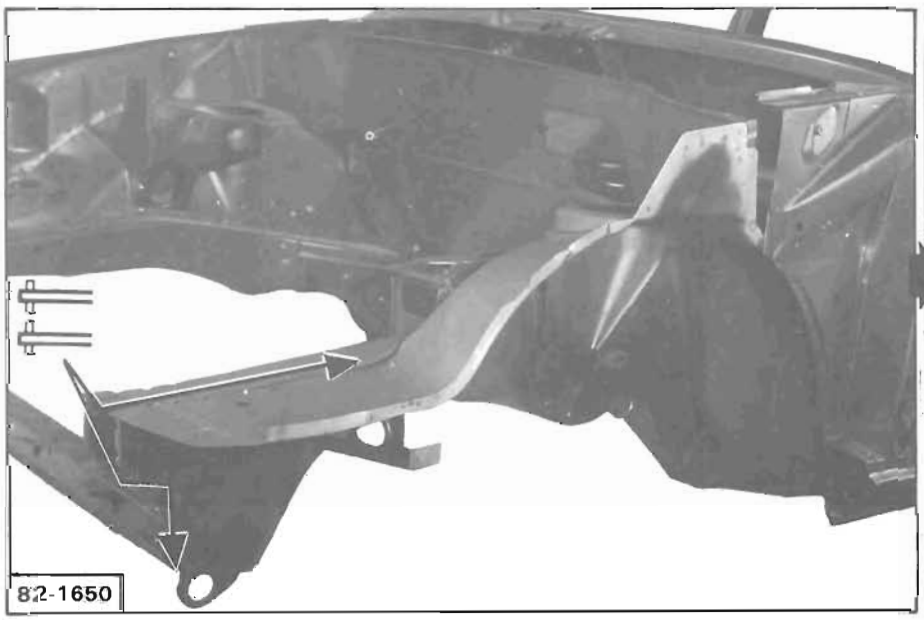

FACOM
CELETTE
82-1205

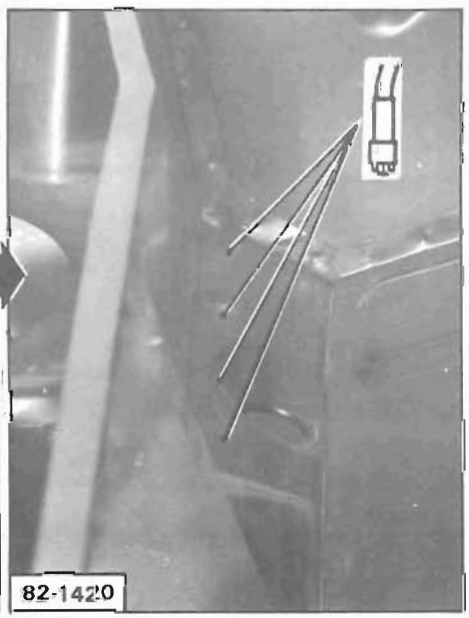

82-1232

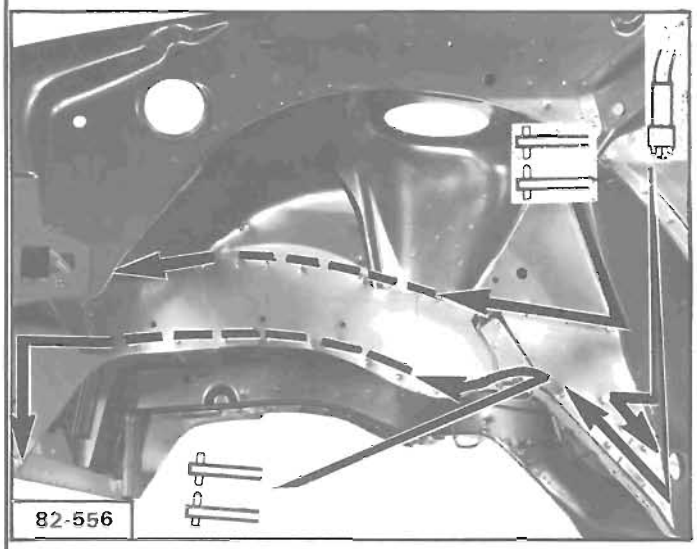

82-1405

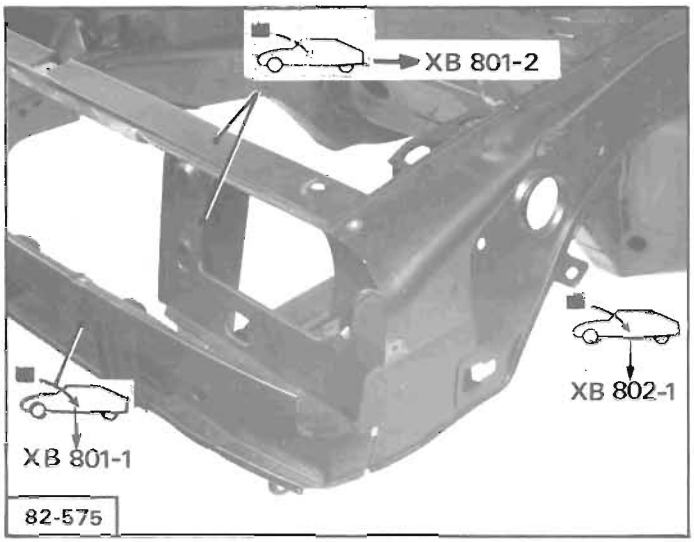

82-1421

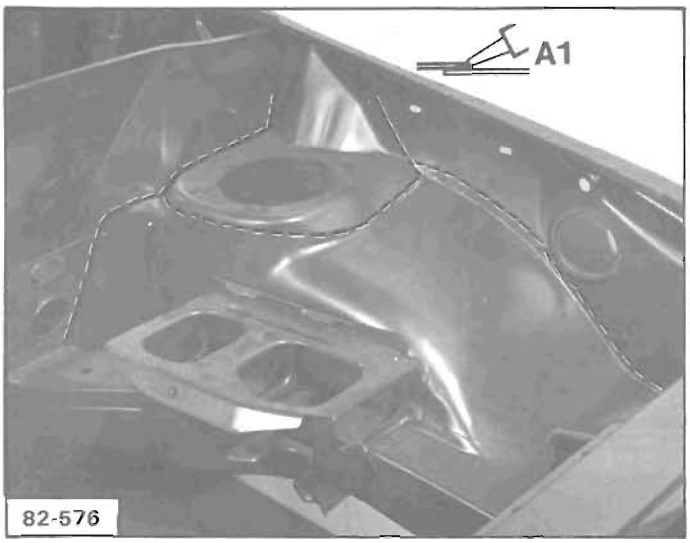

82-1037

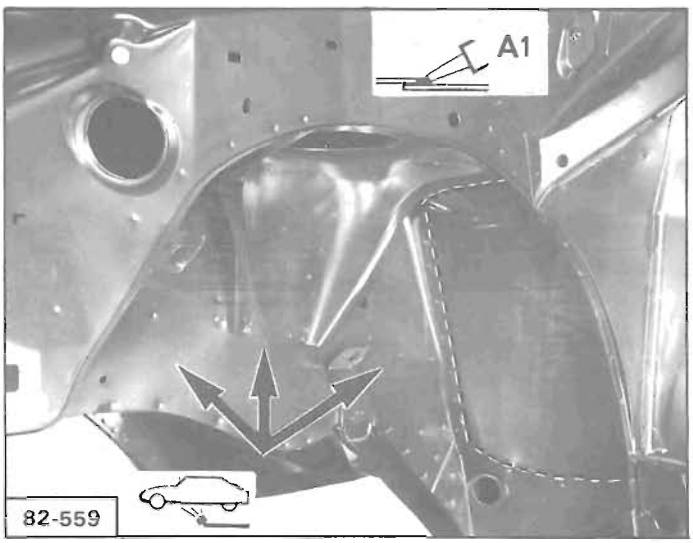

82-1650

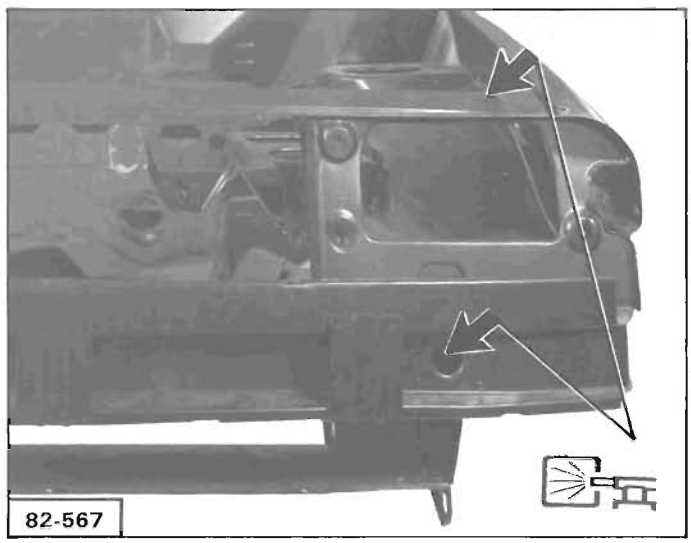

82-1420

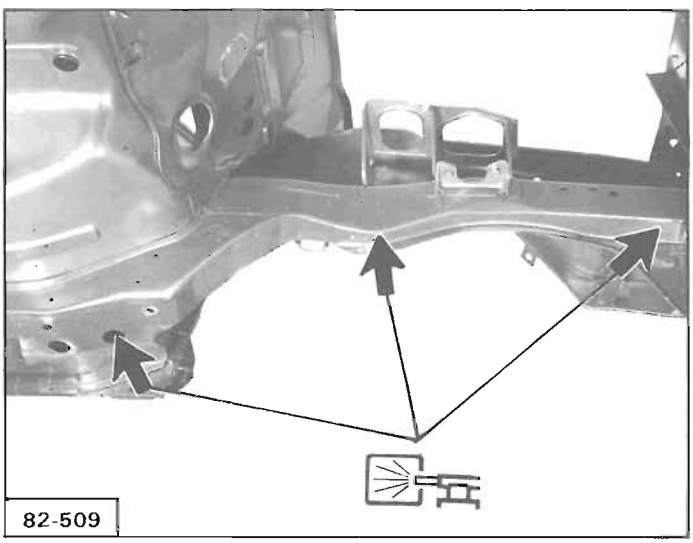

82-556

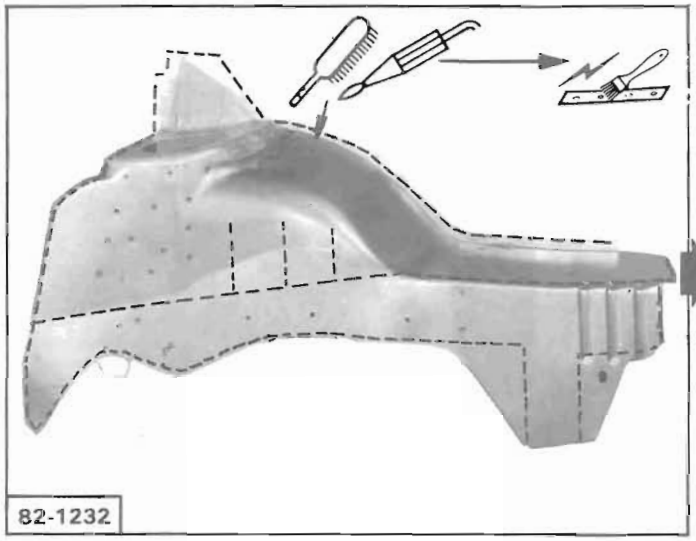

XB 801-2
XB 802-1
XB 801-1
82-575

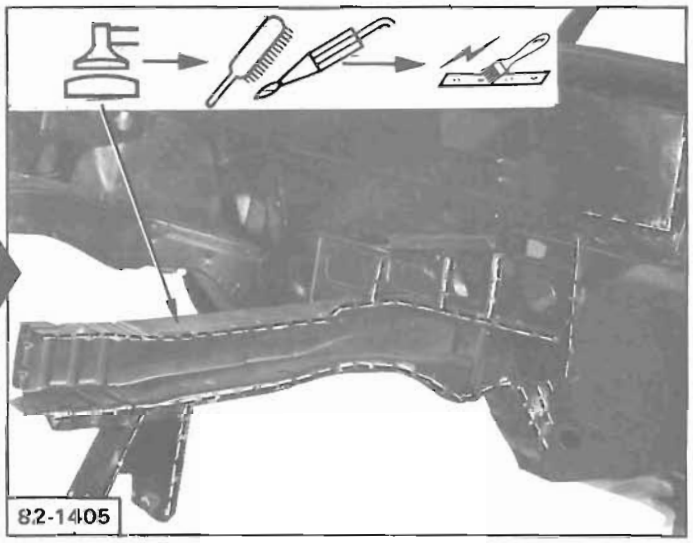

A1
82-576

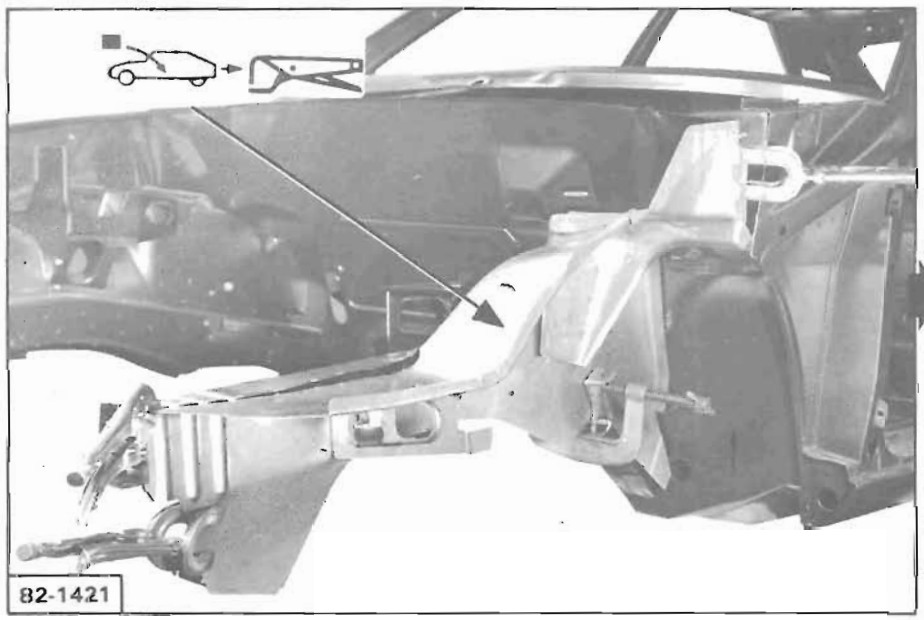

A1
82-559

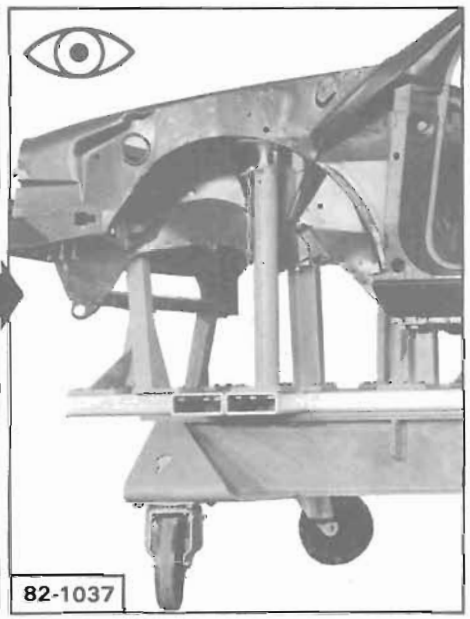

82-567

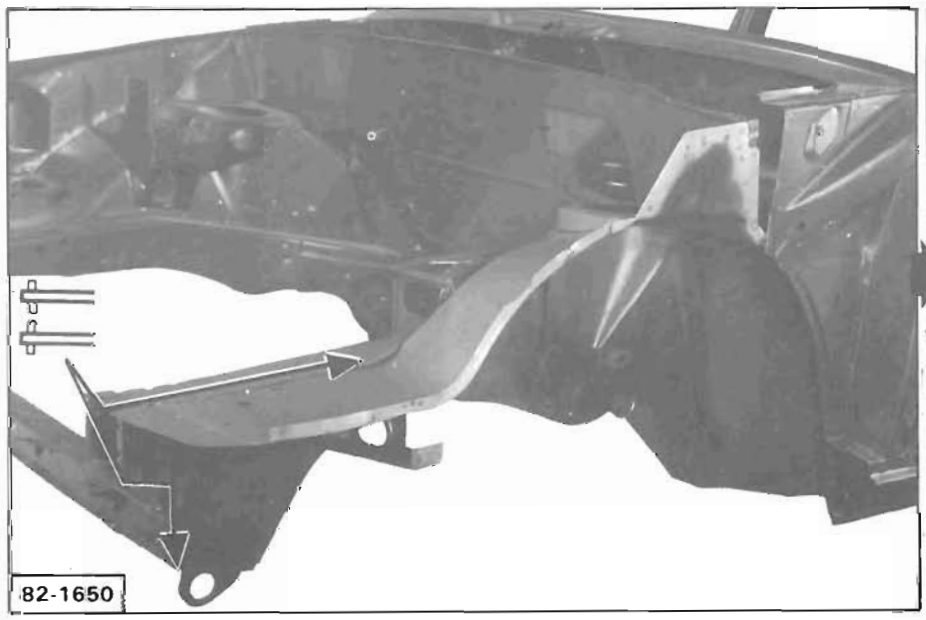

82-509

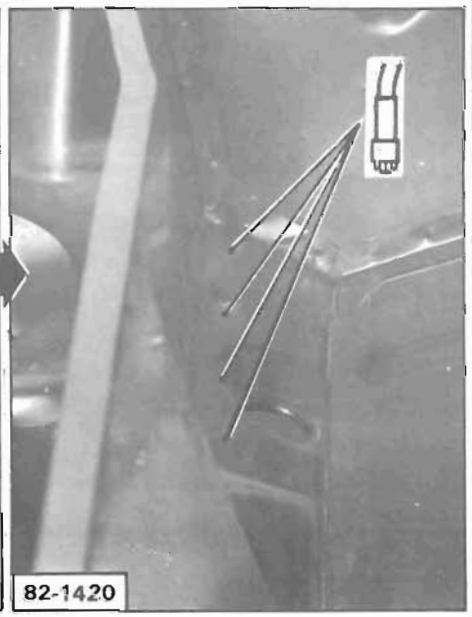

82-1232

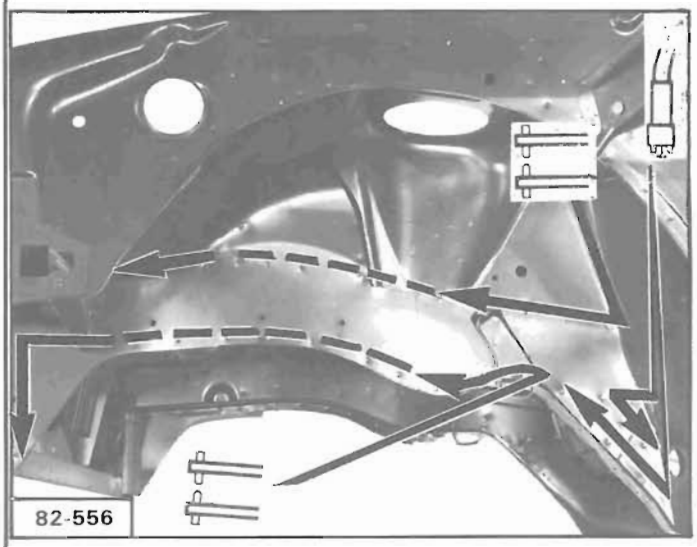

82-1405

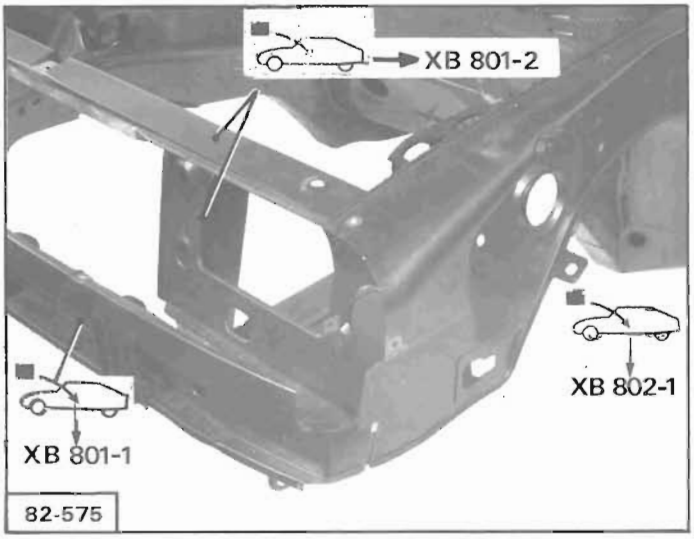

82-1421

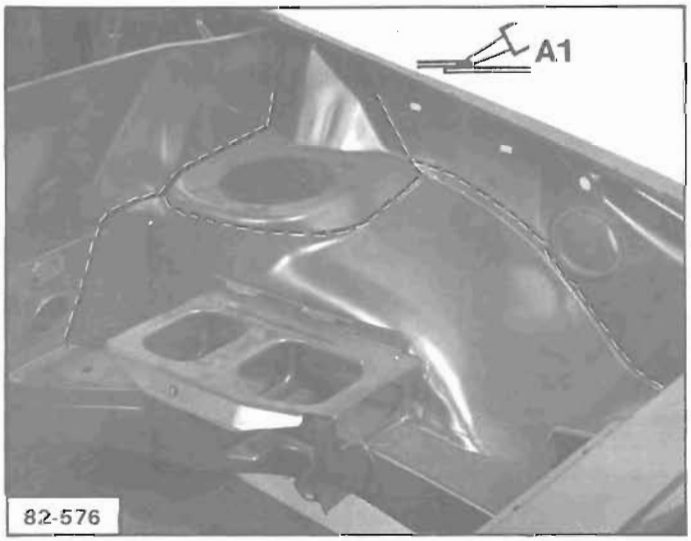

82-1037

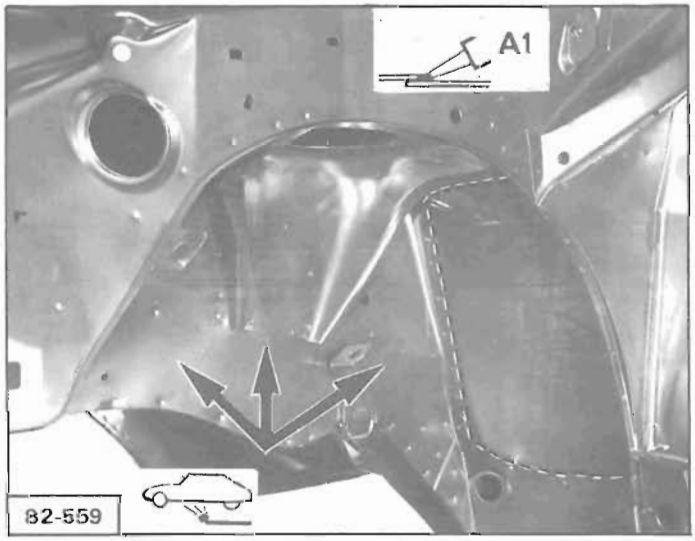

82-1650

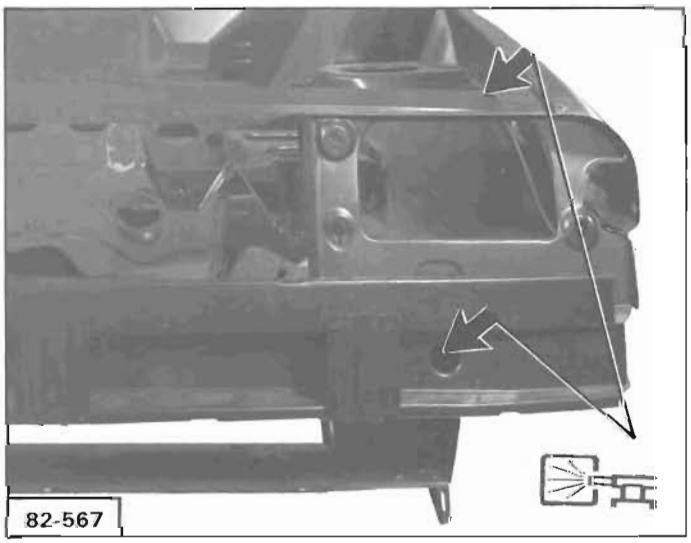

82-1420

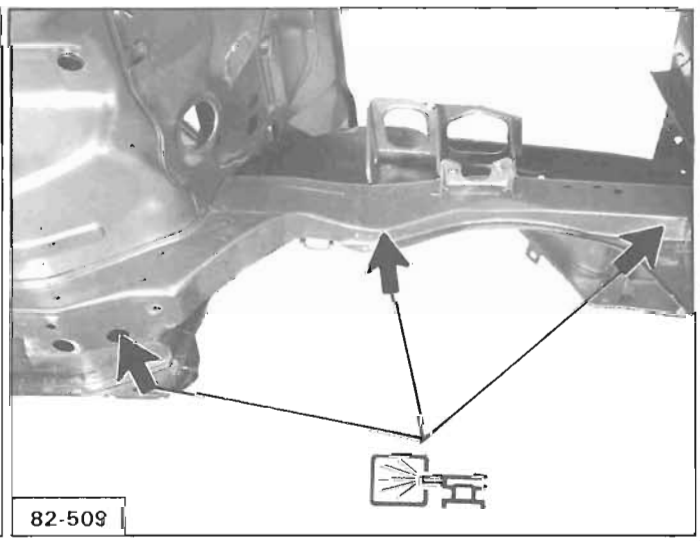

82-556

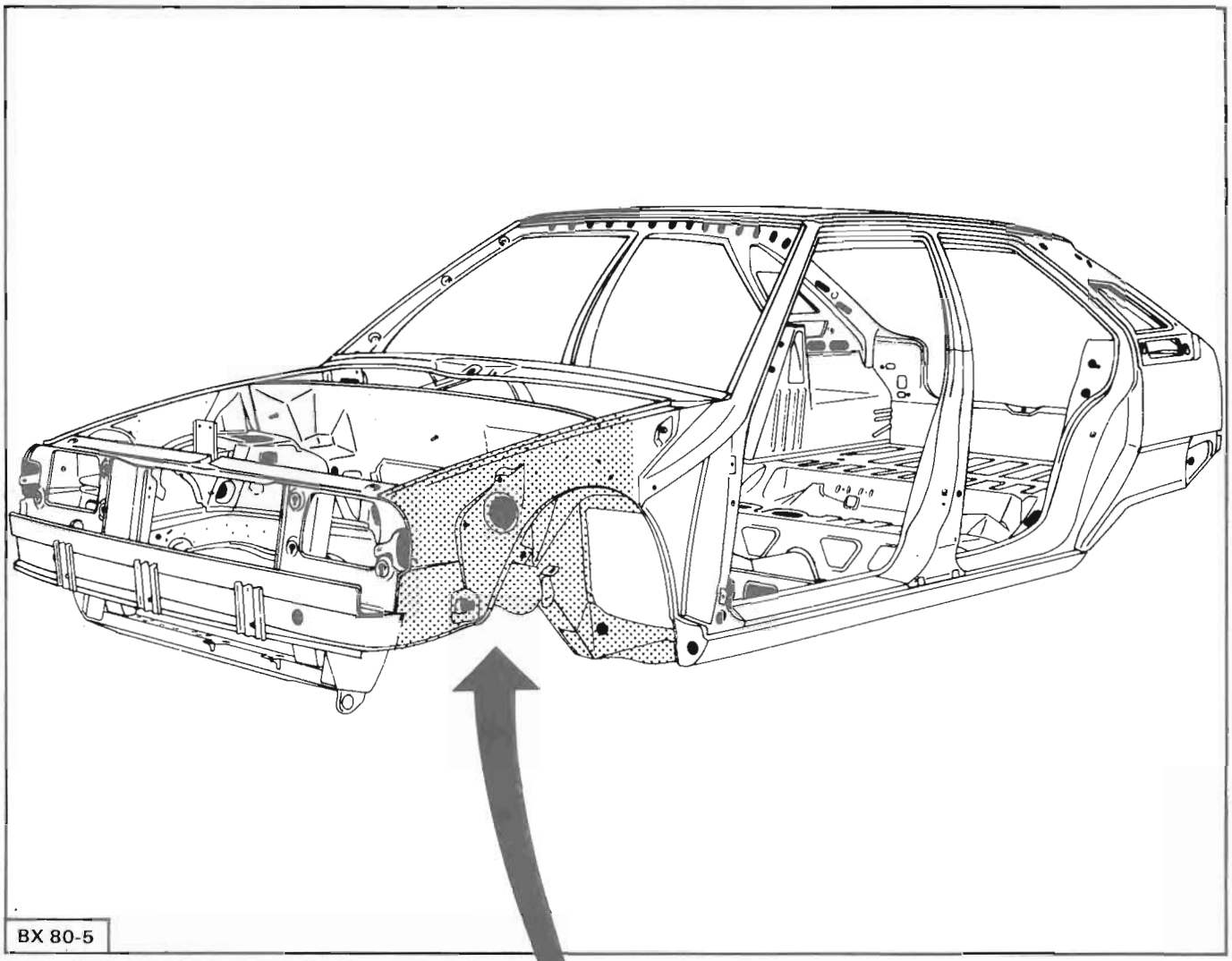

XB 801-2
XB 802-1
XB 801-1
82-575


A1
82-576

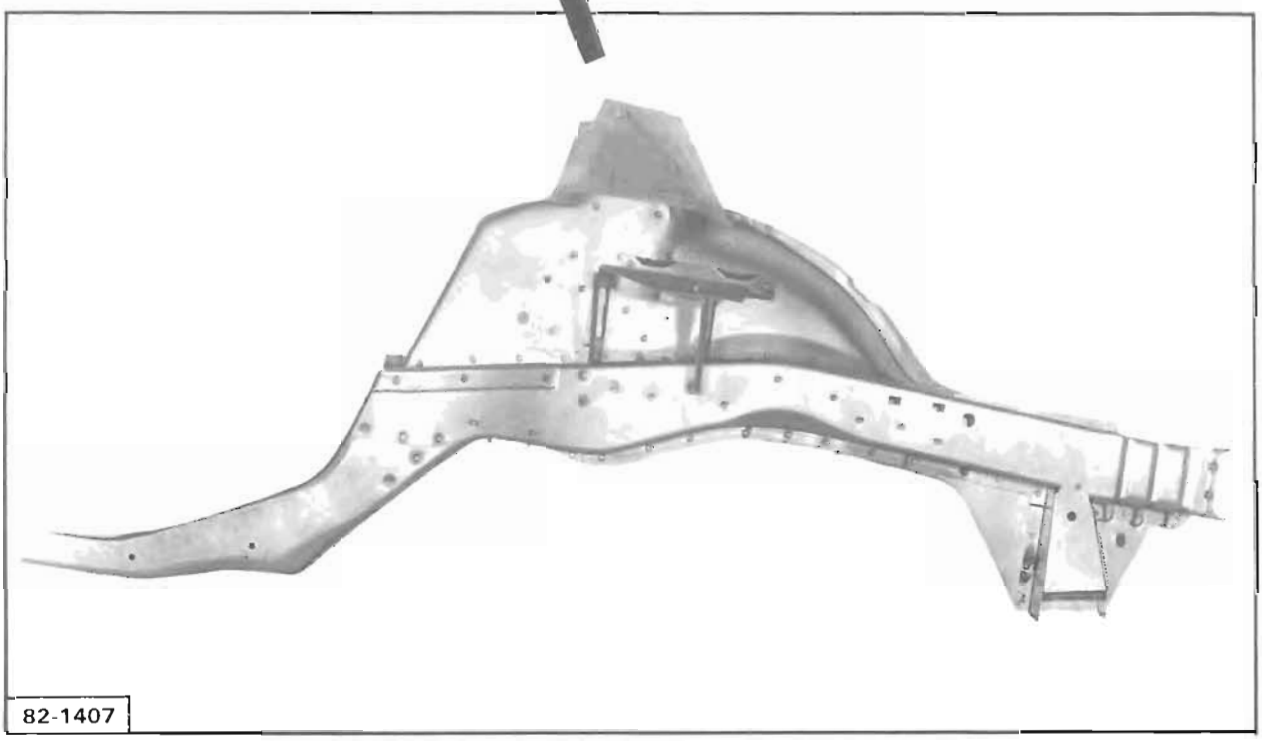

A1
82-559


82-567

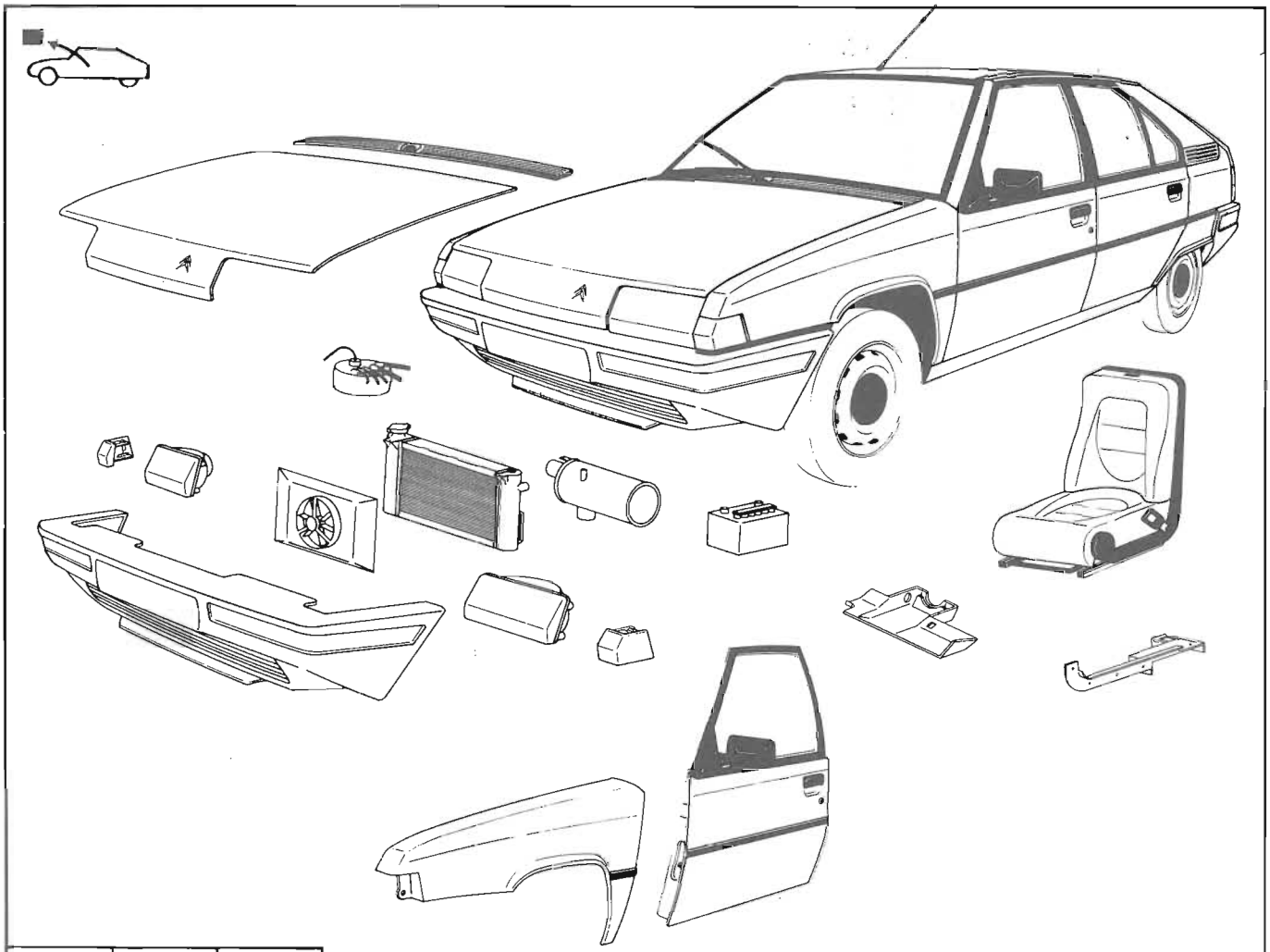

82-509



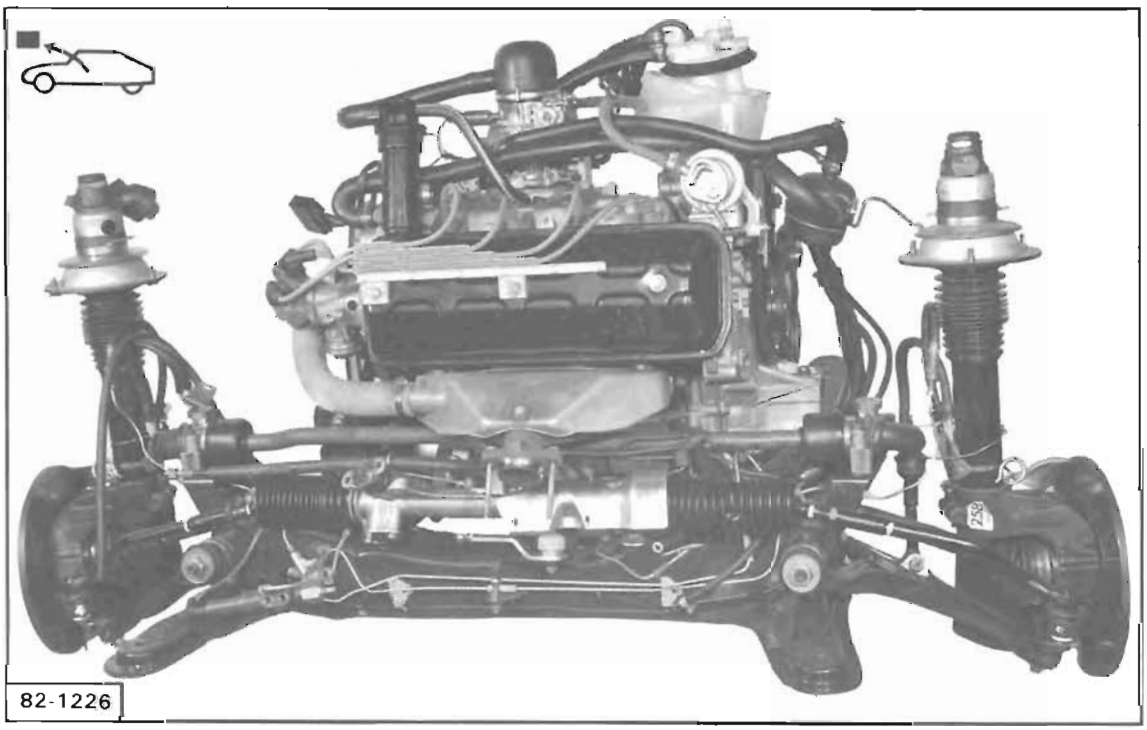
BX 80-5



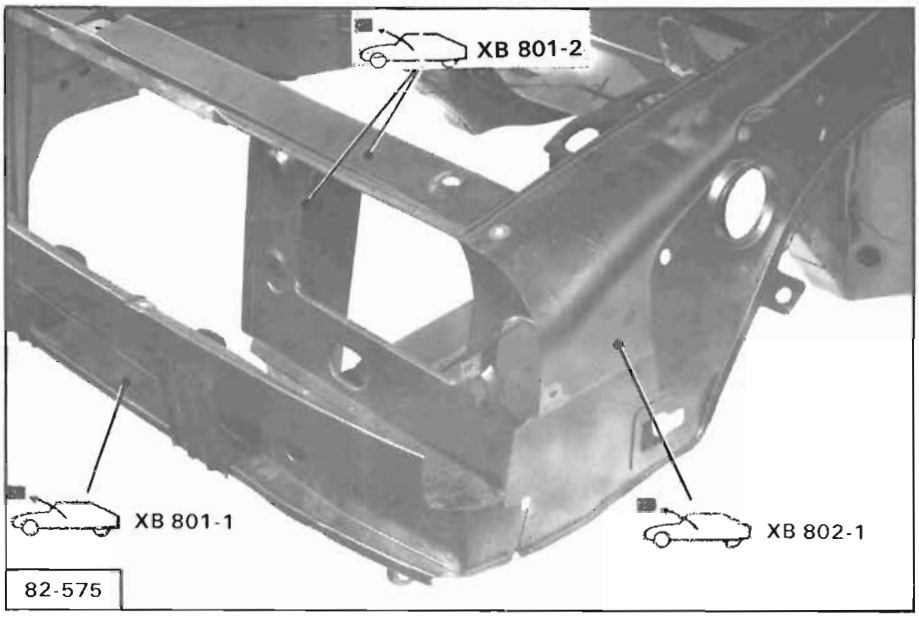
82-1407

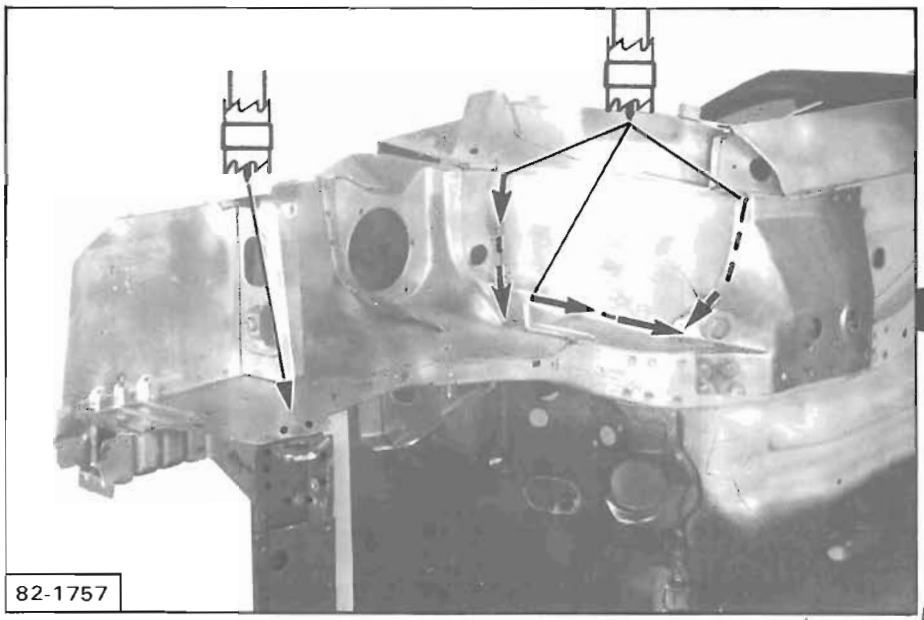


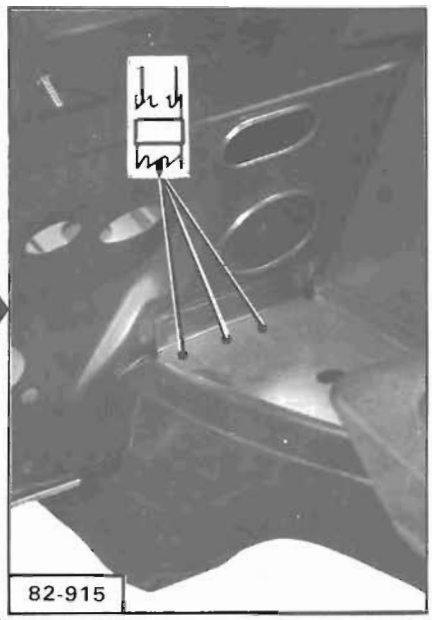
BX 80-3 | BX 80-8 | BX 80-9

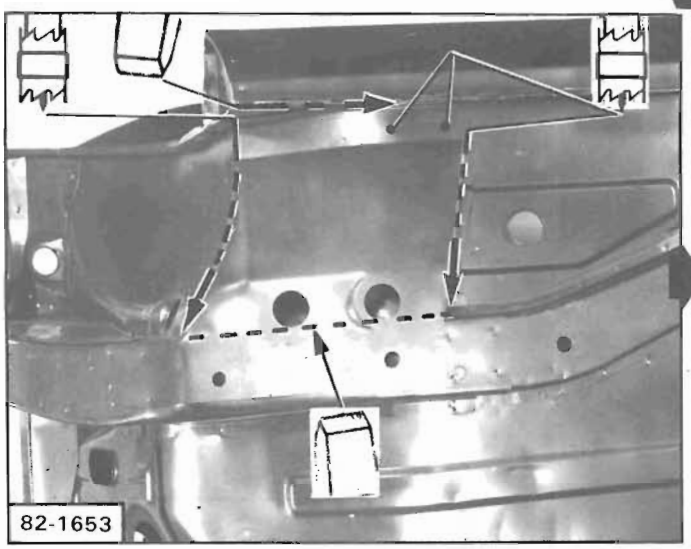


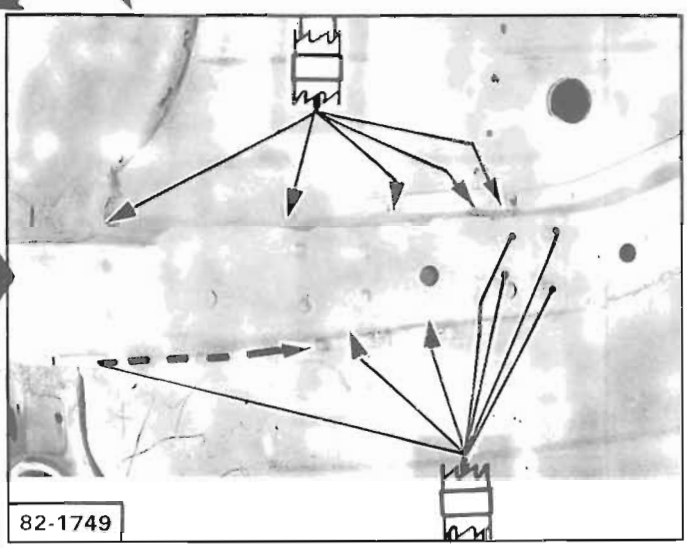
82-1226

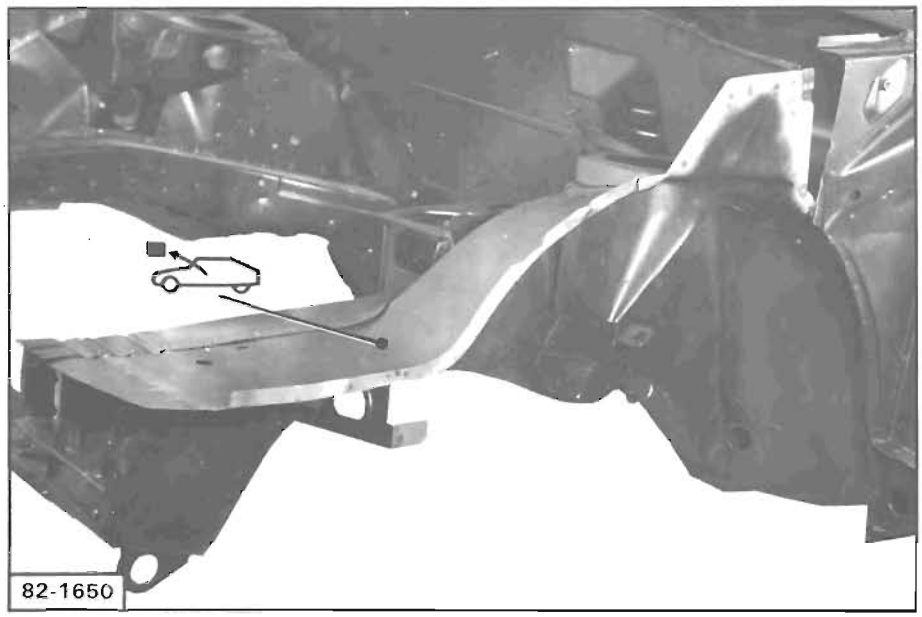

XB 801-2
XB 801-1
XB 802-1
82-575

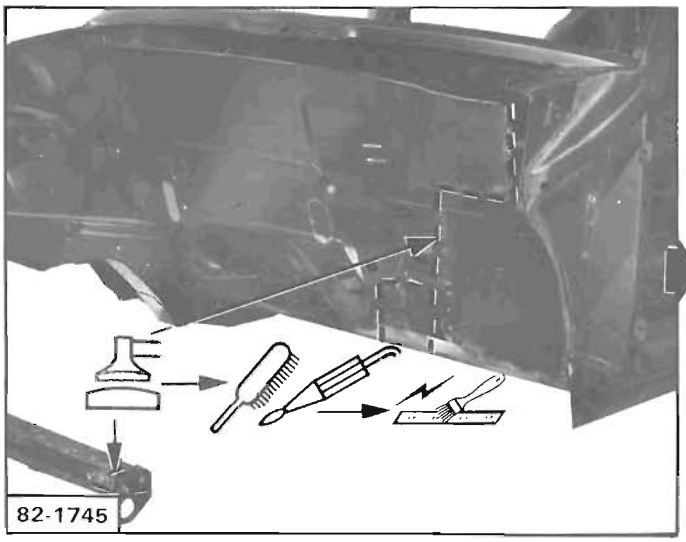

82-1757

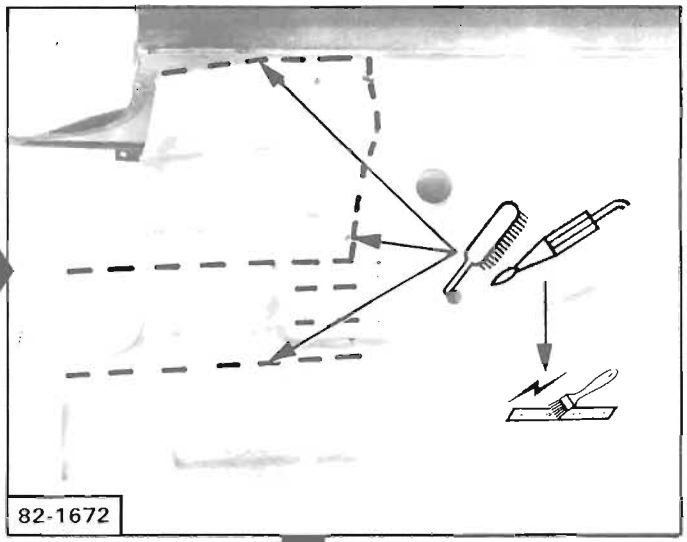

82-915

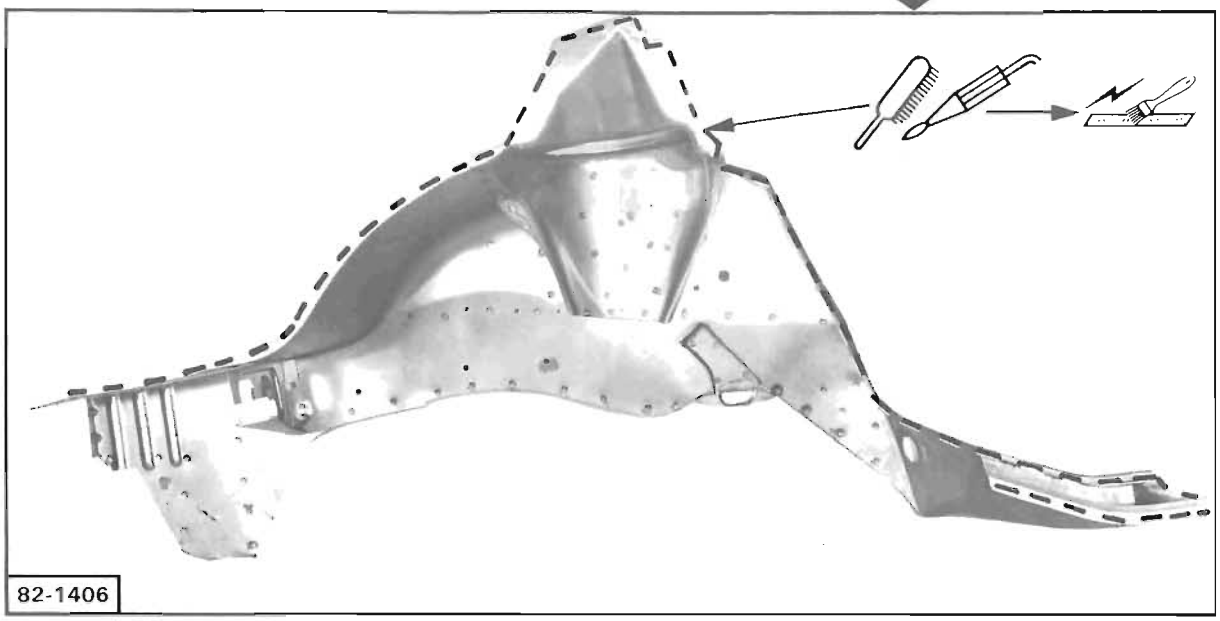

82-1653

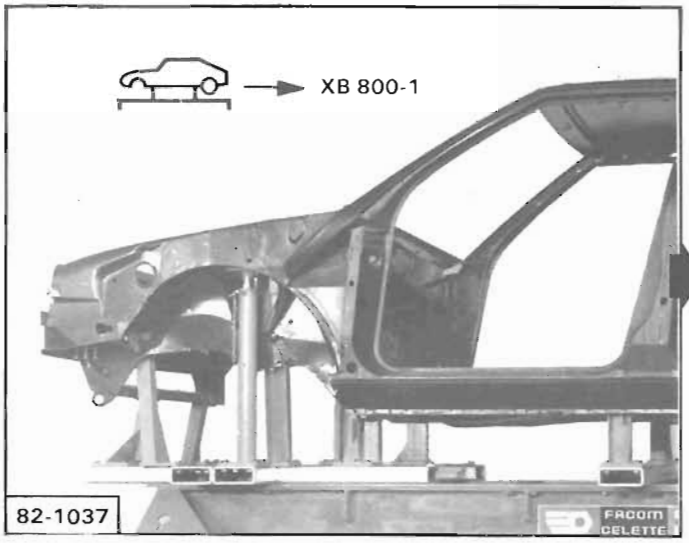

82-1749

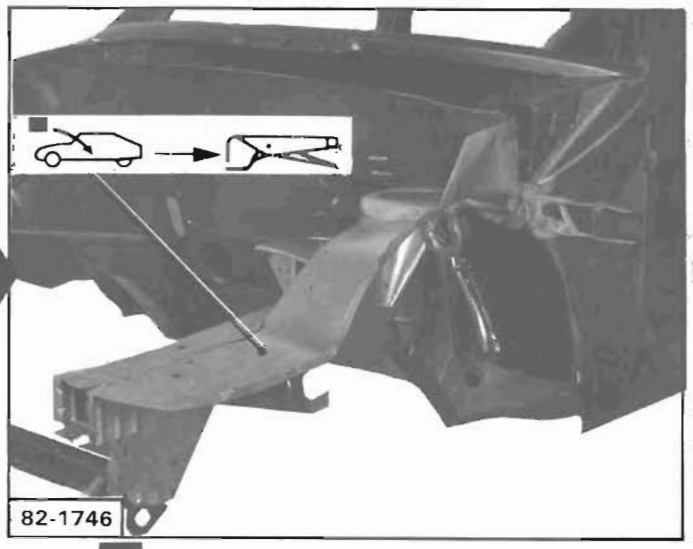

82-1650

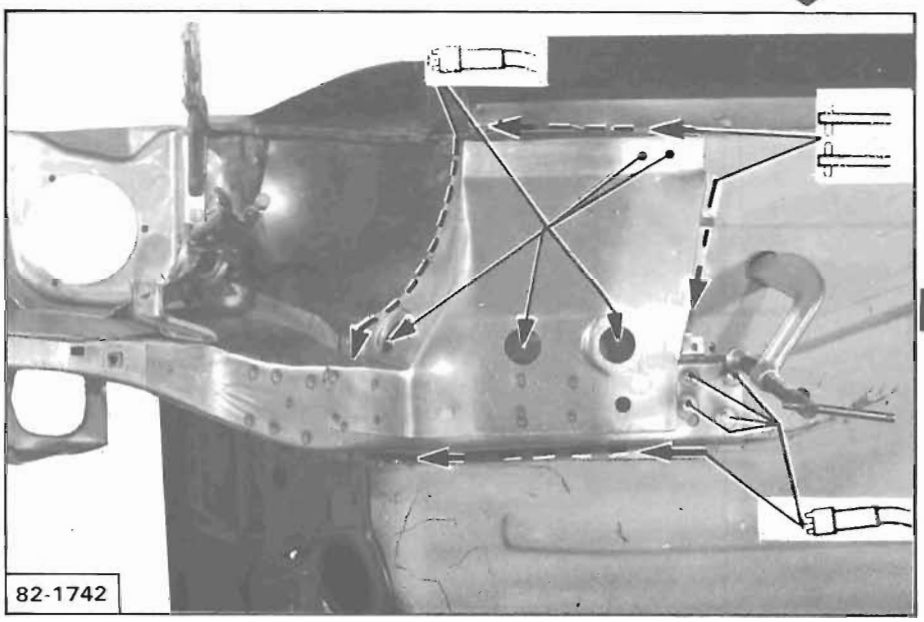

82-1745

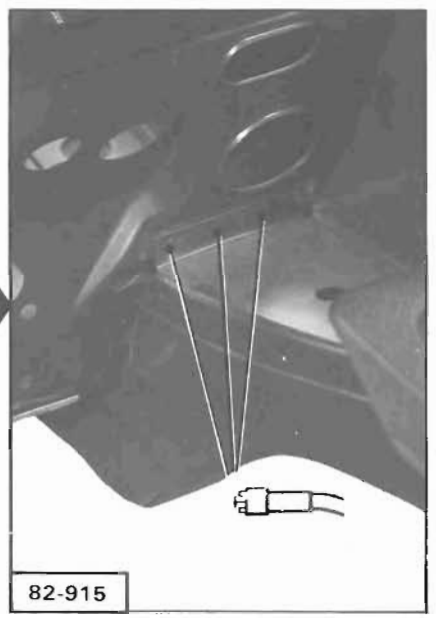

82-1672

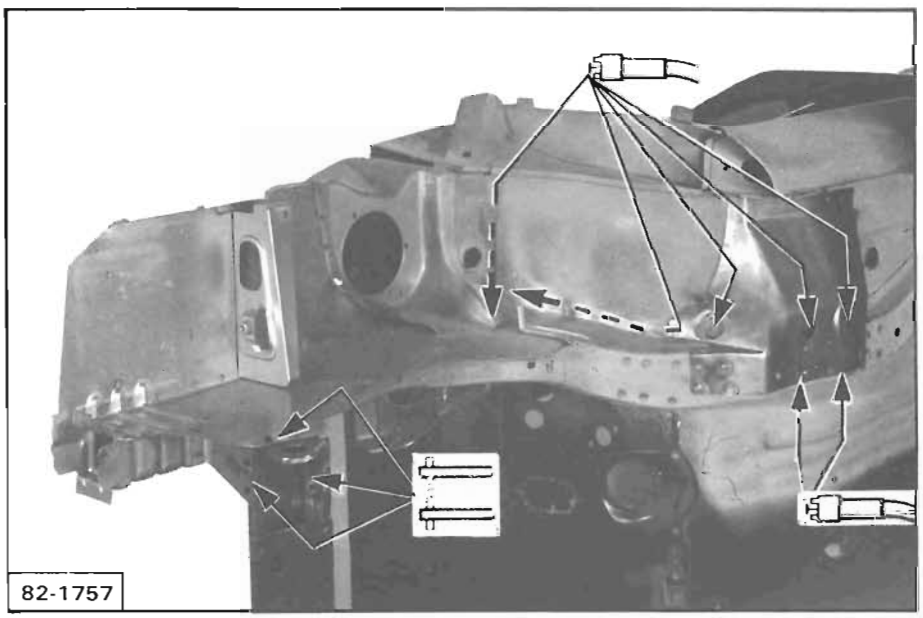

82-1406

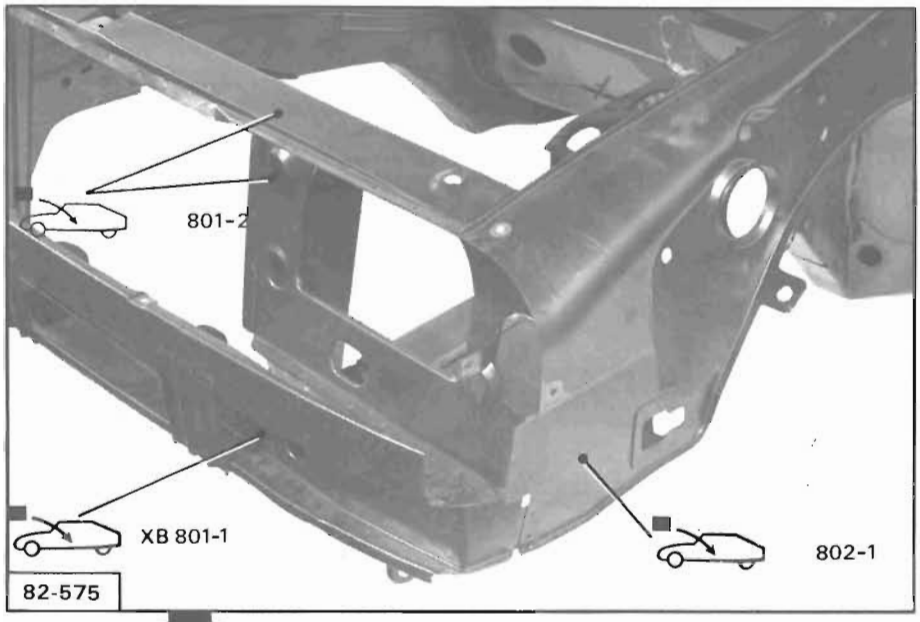

XB 800-1
82-1037
FACOM
CELETTE

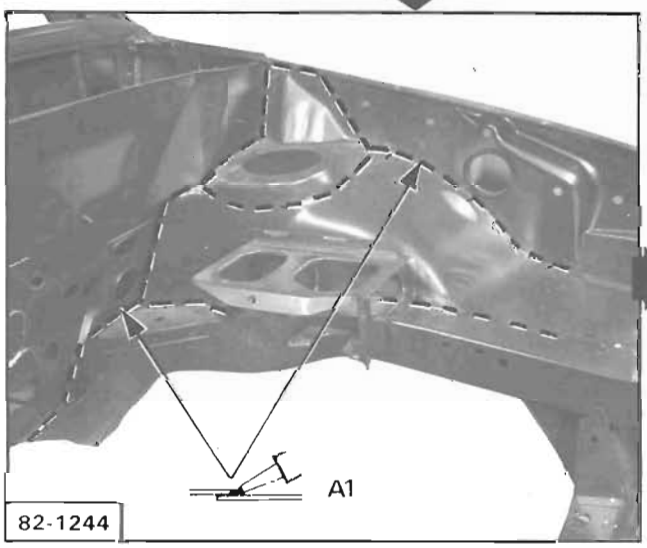

82-1746

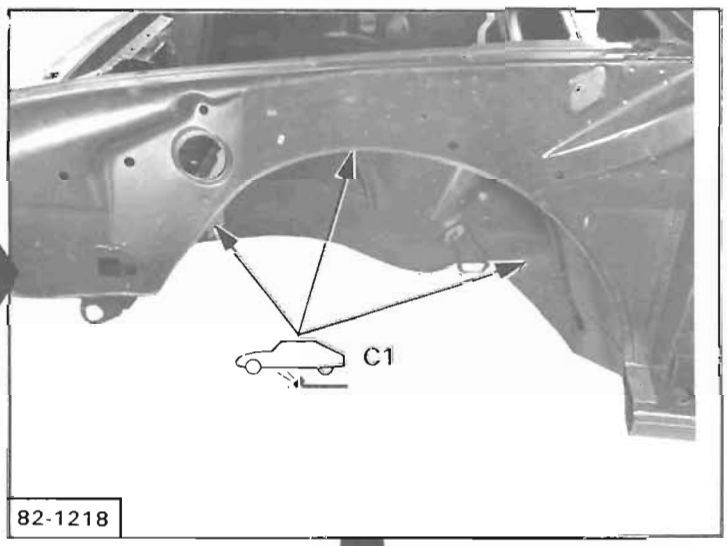

82-1742

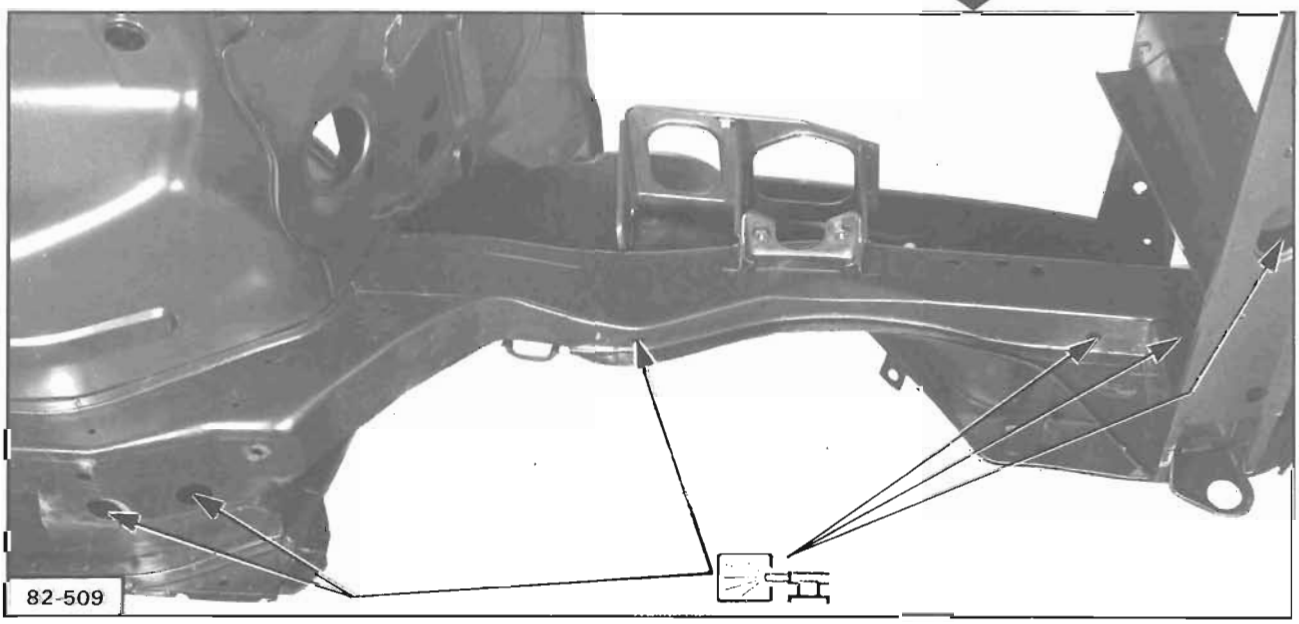

82-915

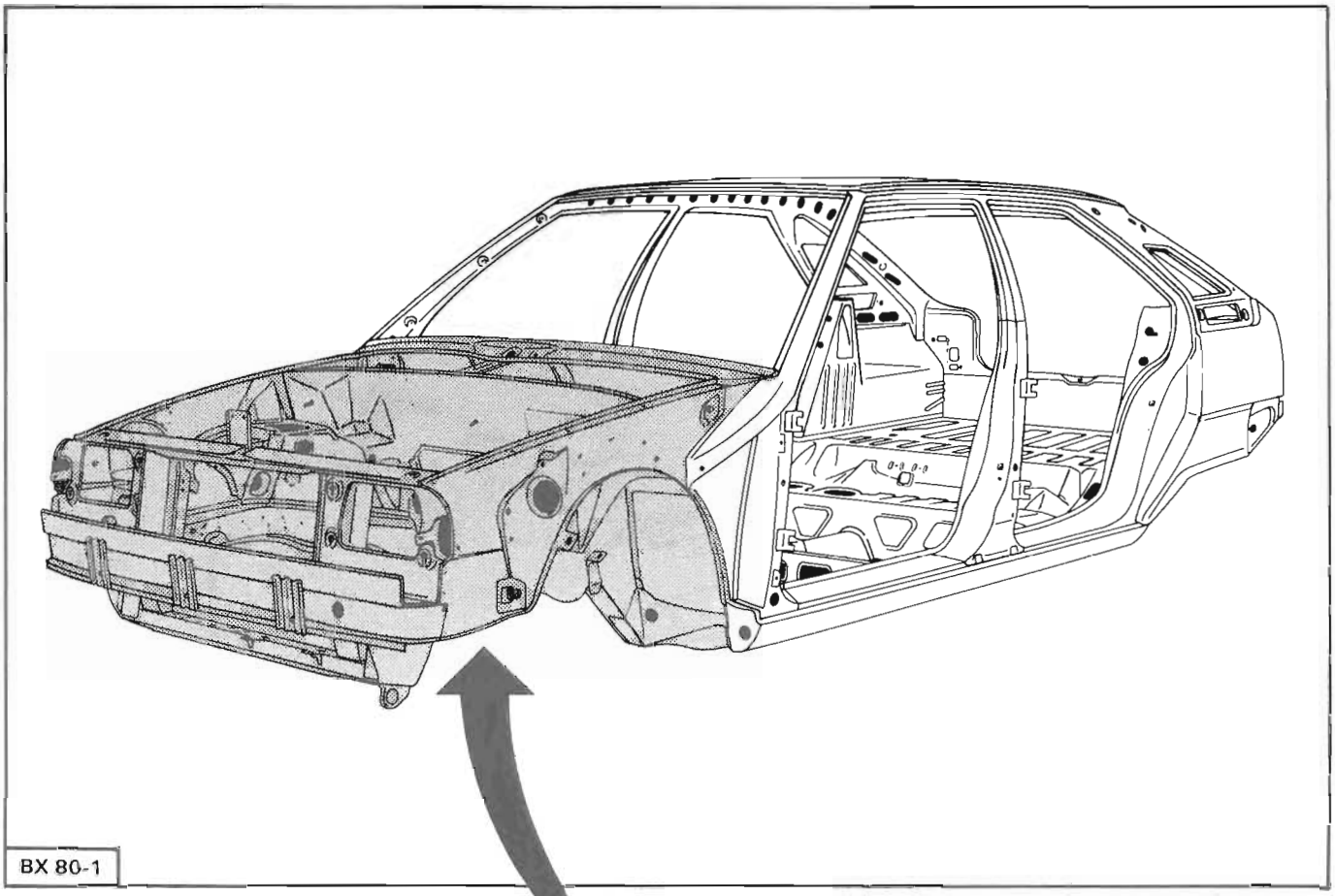

82-1757


801-2
XB 801-1
802-1
82-575

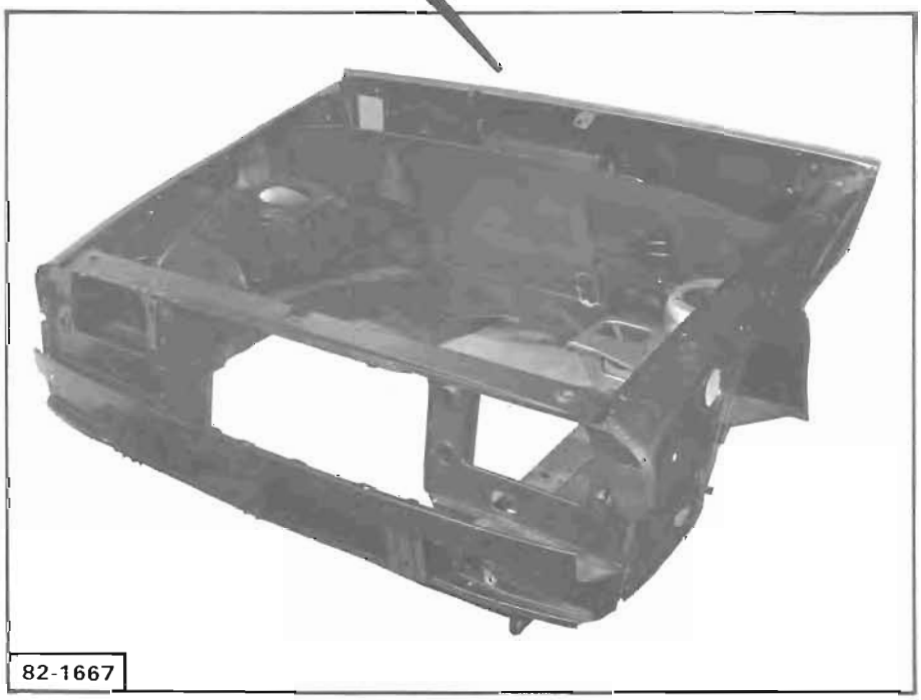

A1
82-1244


C1
82-1218

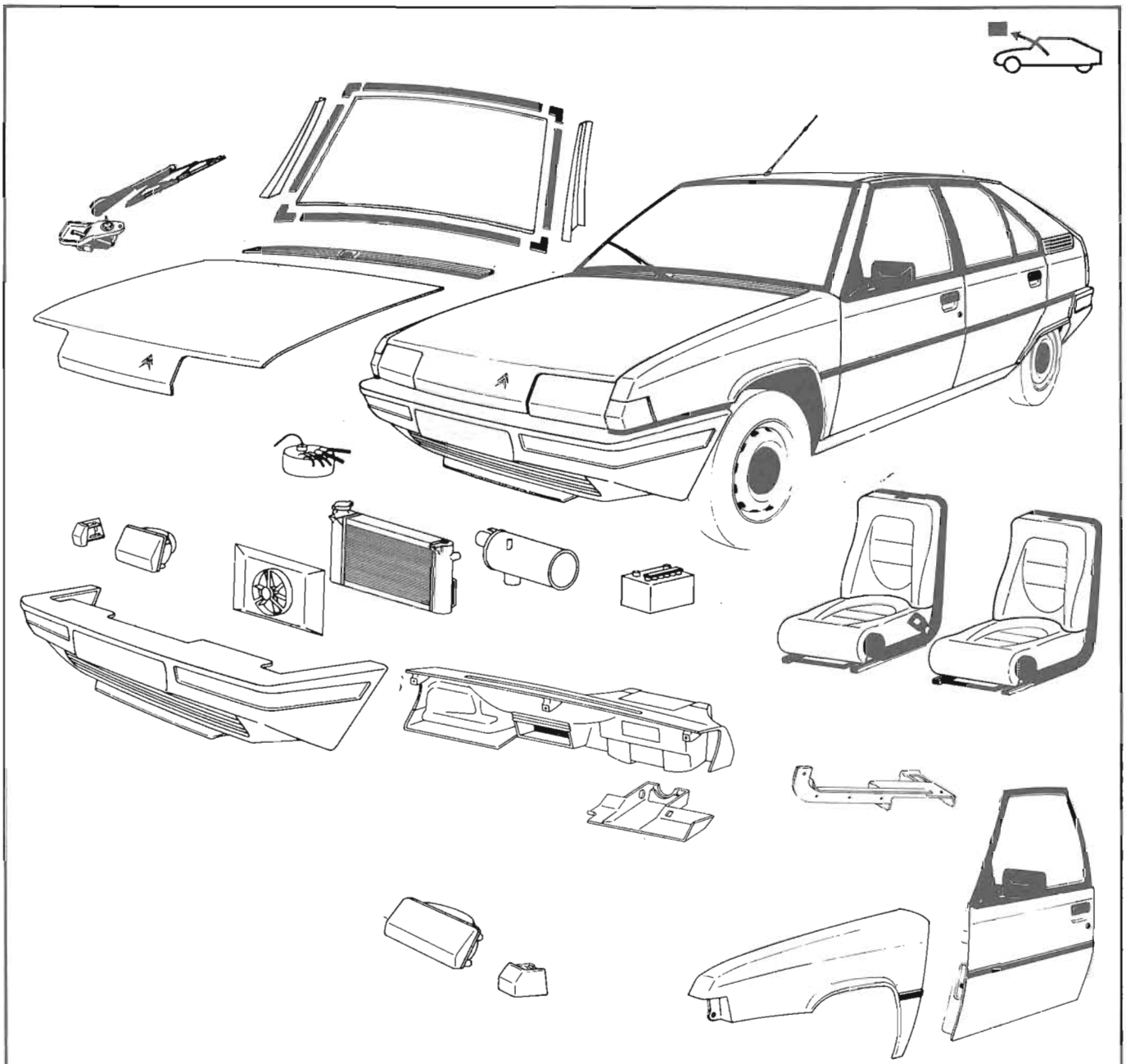

82-509



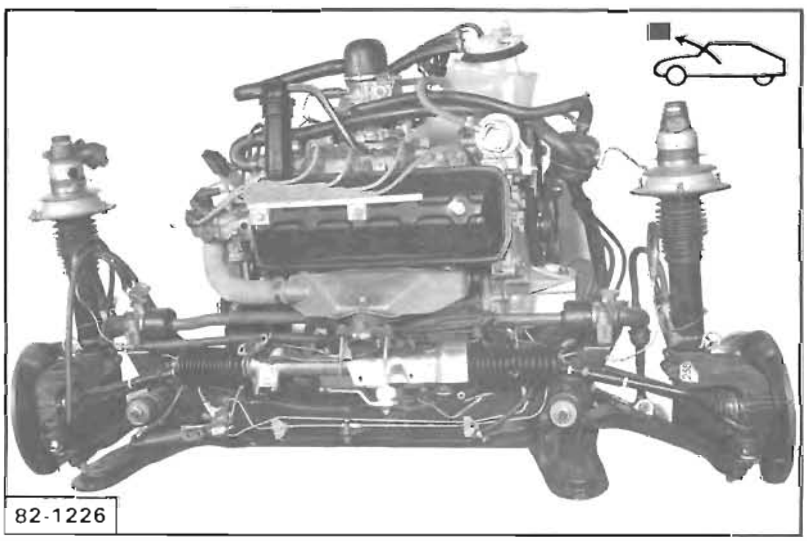
BX 80-1



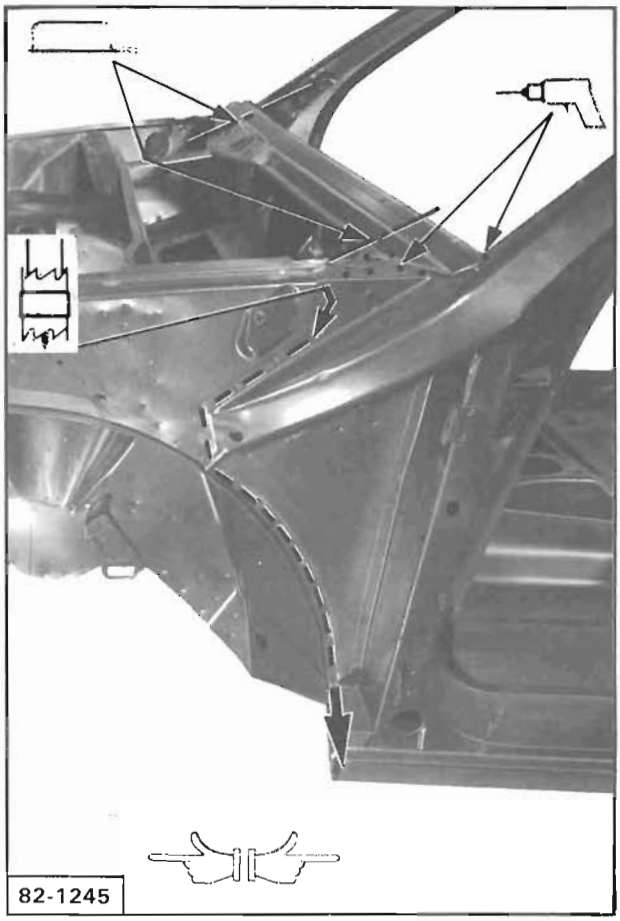
82-1667

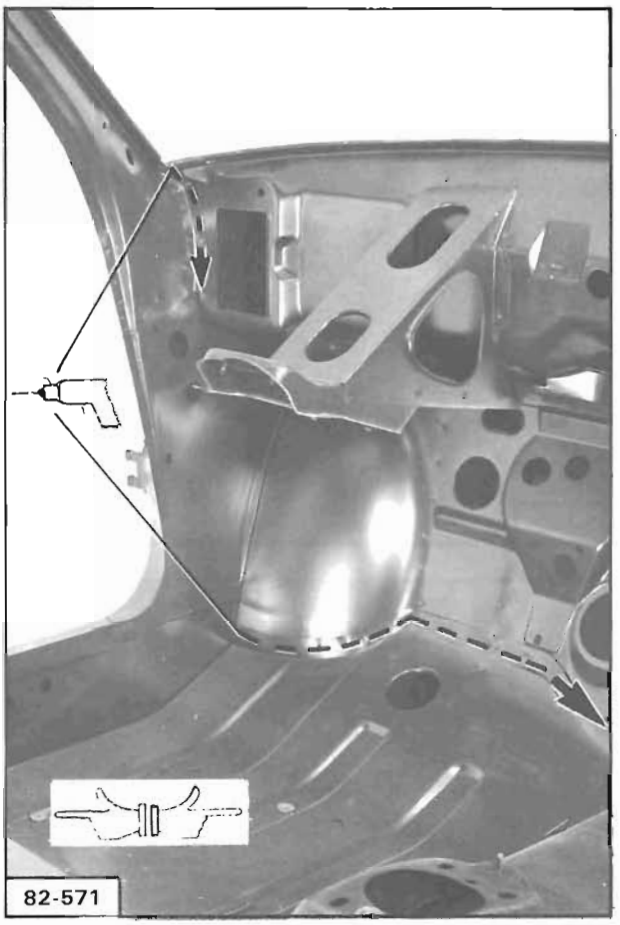


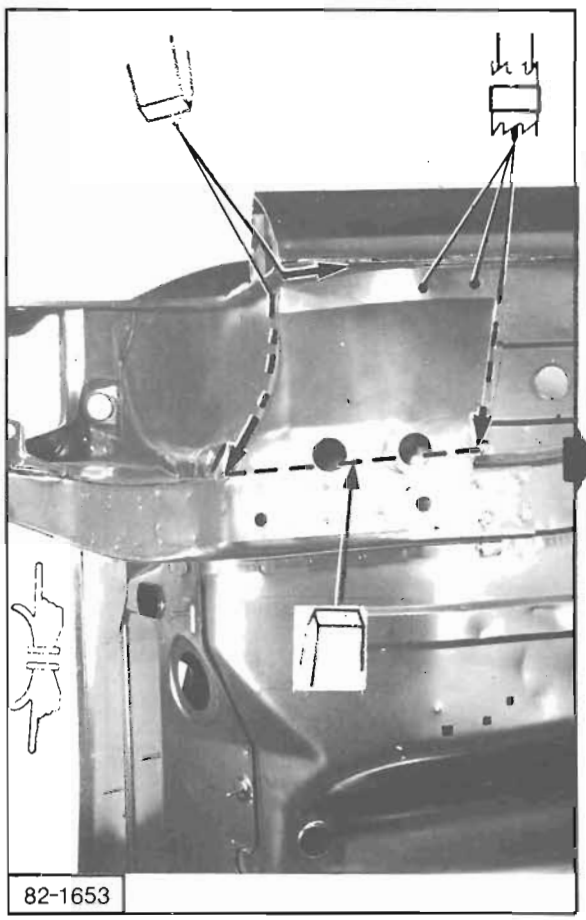
BX 80-3 | BX 80-8 | BX 80-9

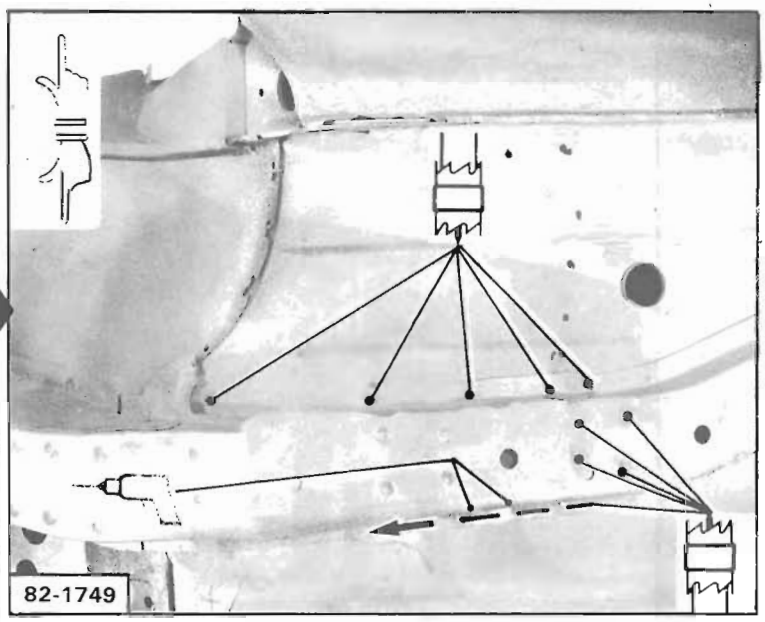


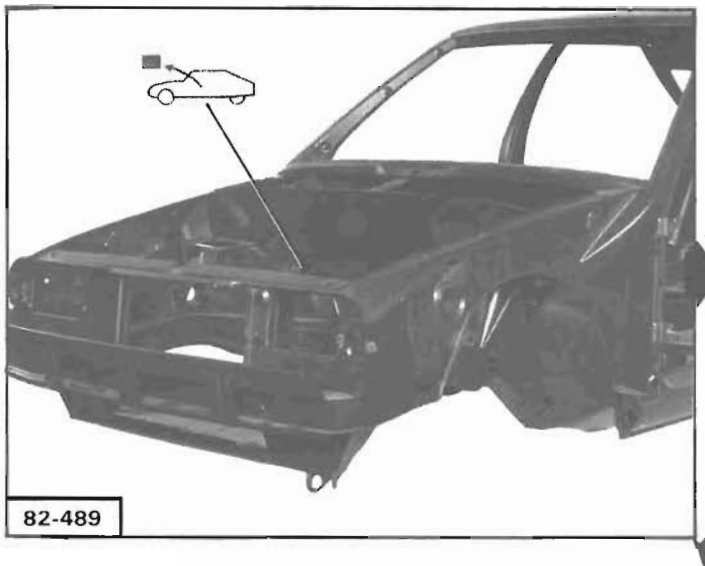
82-1226

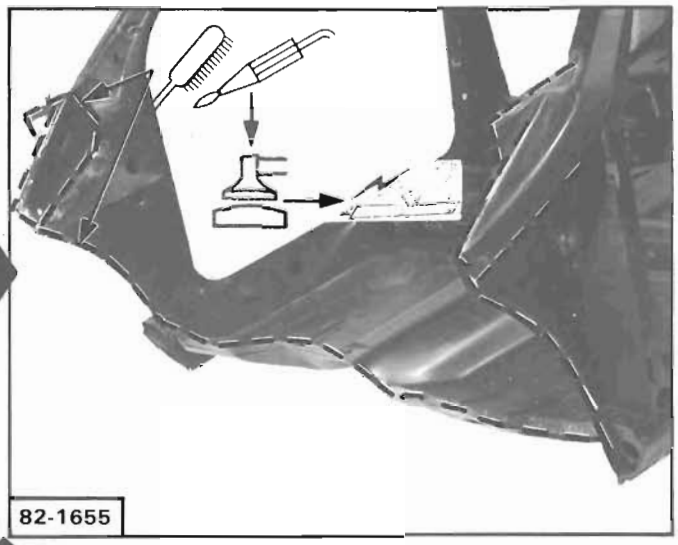

82-1245

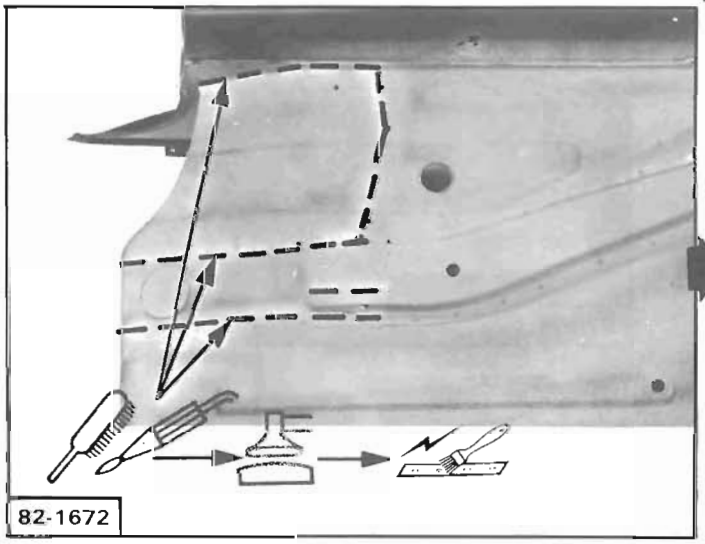

82-571

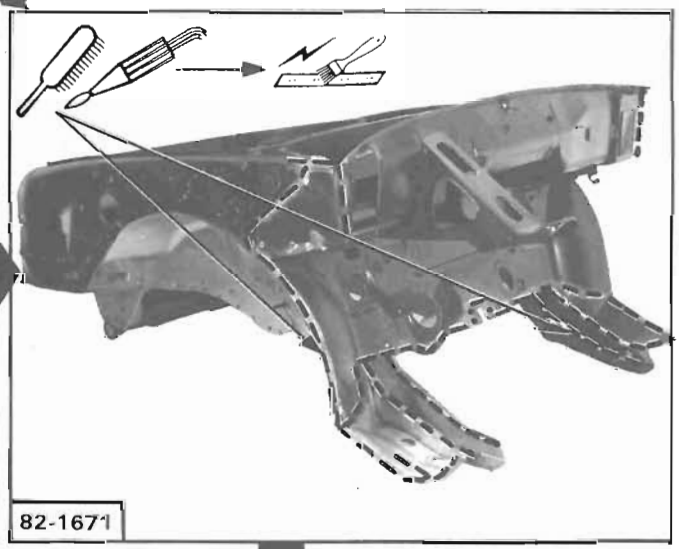

82-1653

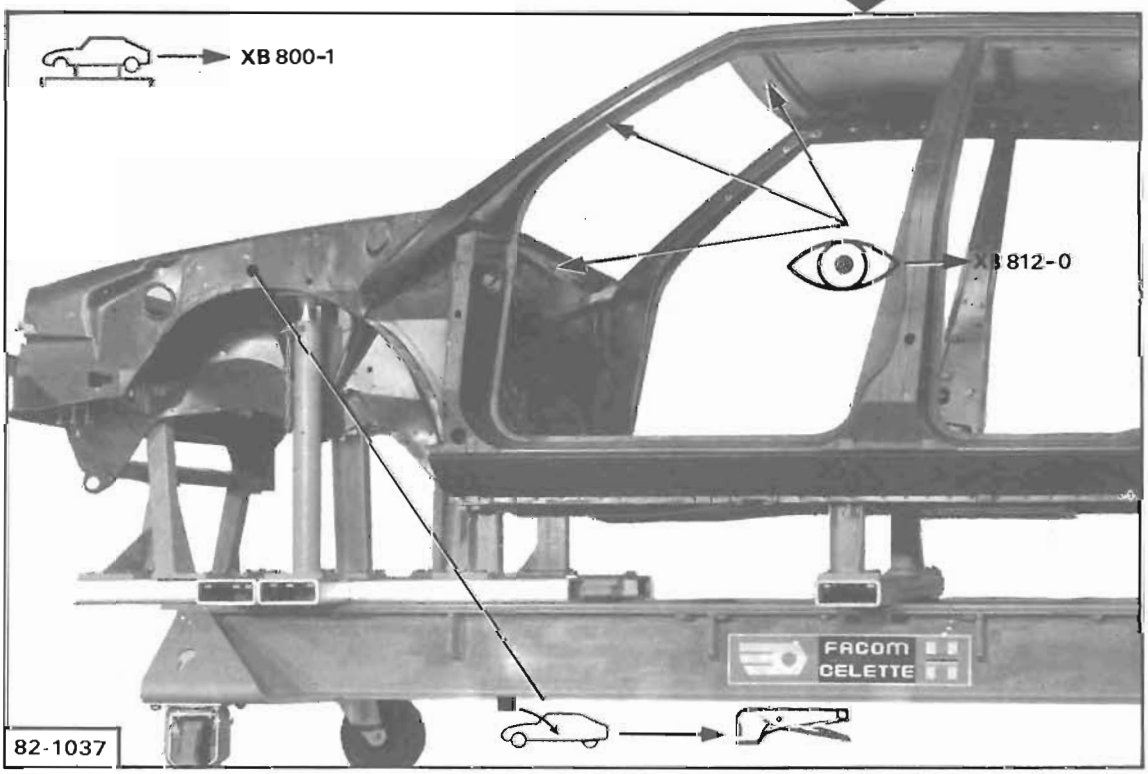

82-1749

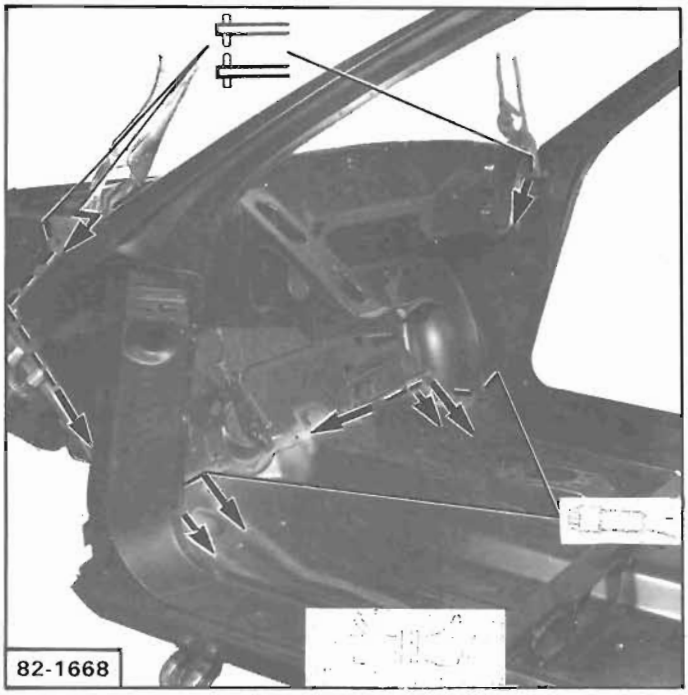

82-489

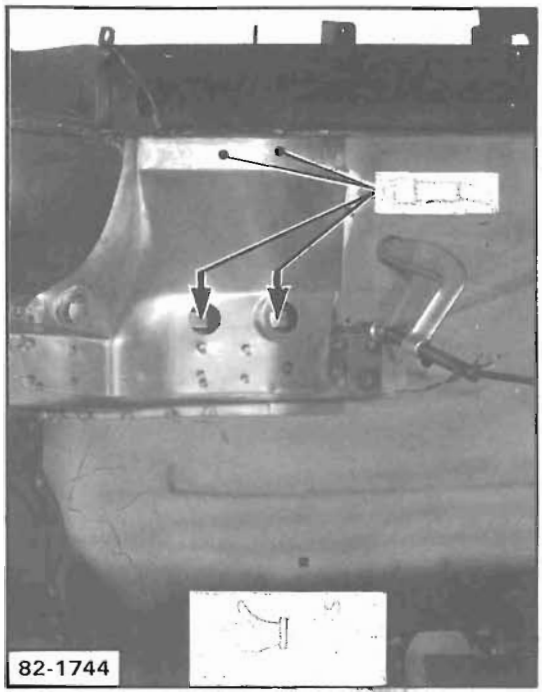

82-1655

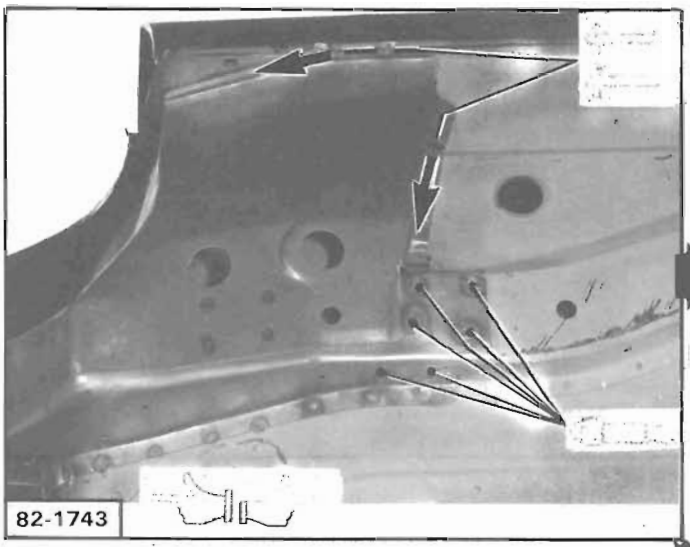

82-1672

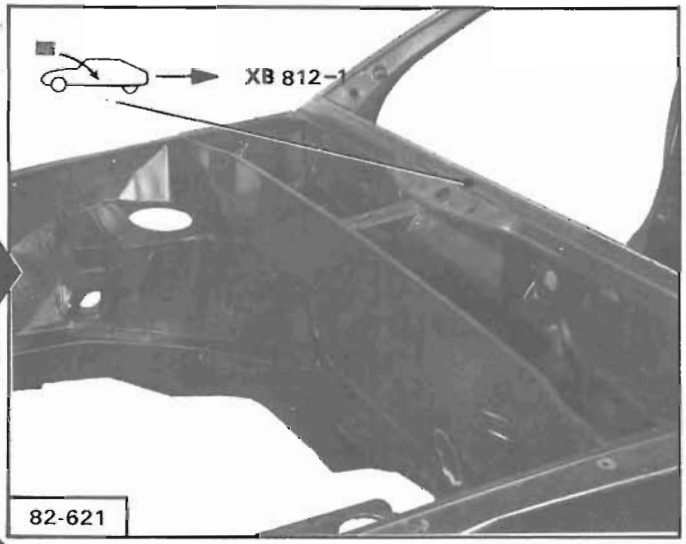

82-1671

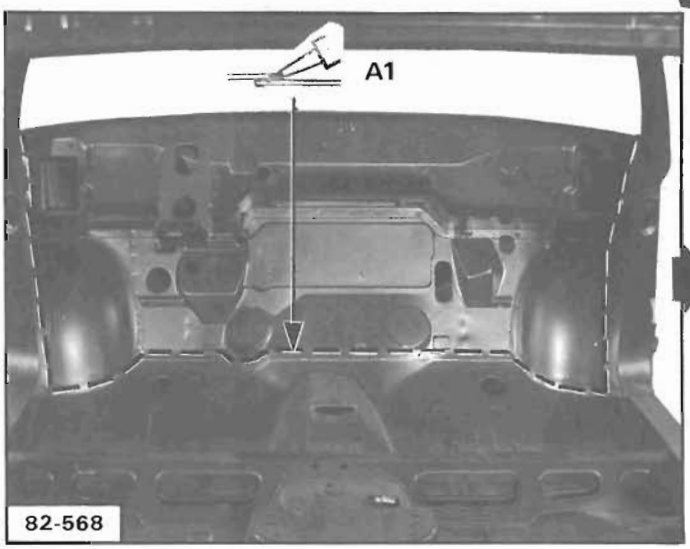

XB 800-1
XB 812-0
FACOM
CELETTE
82-1037

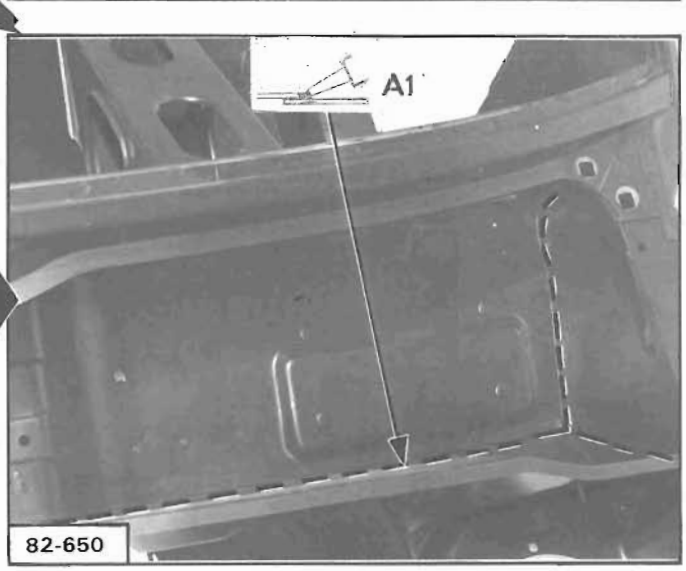

82-1668

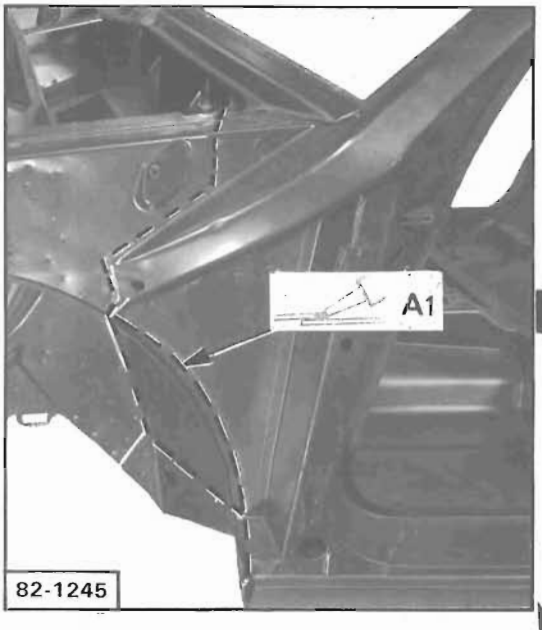

82-1744

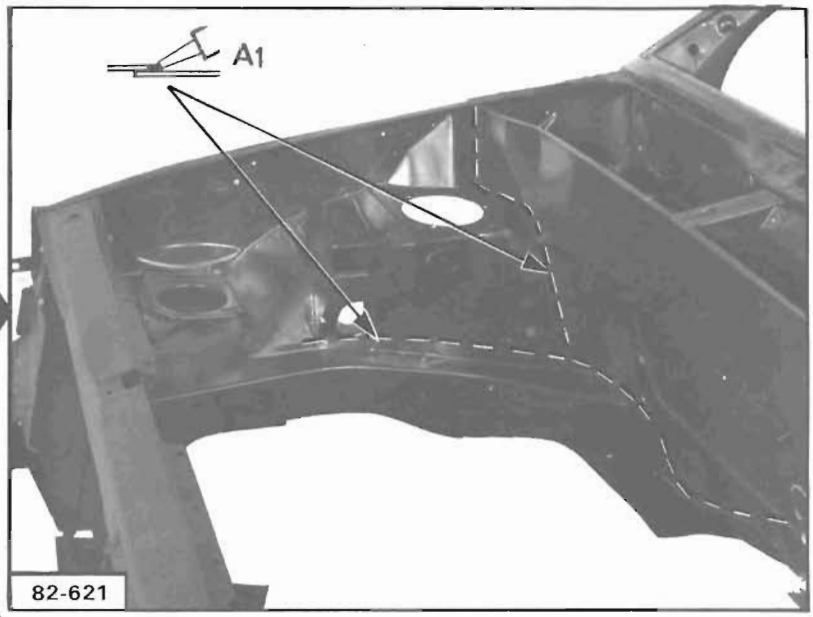

82-1743

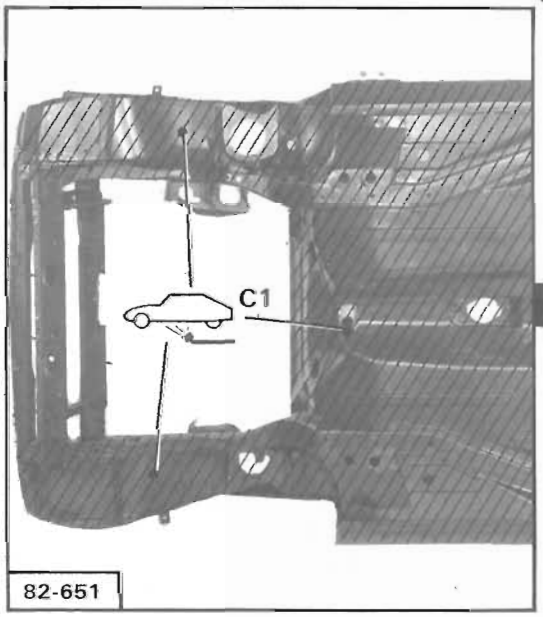

XB 812-1
82-621

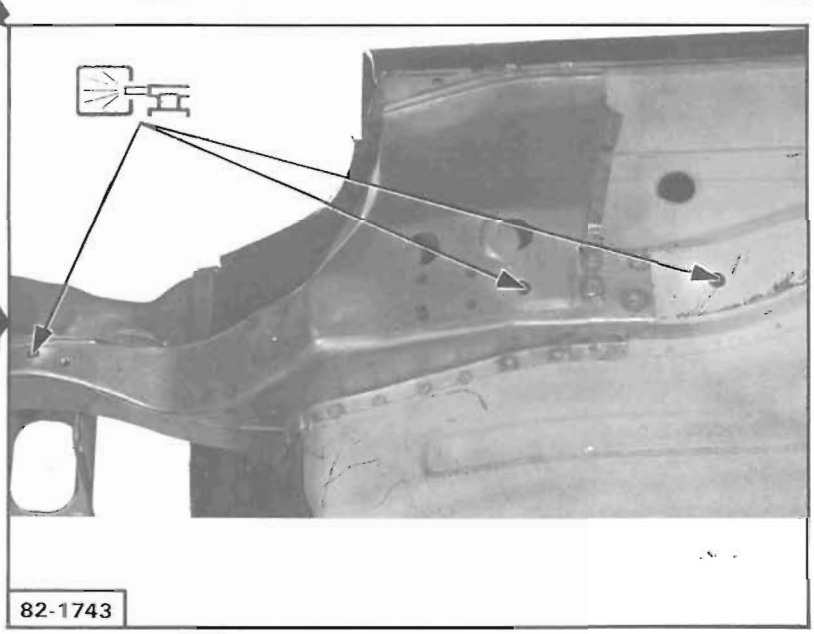

A1
82-568

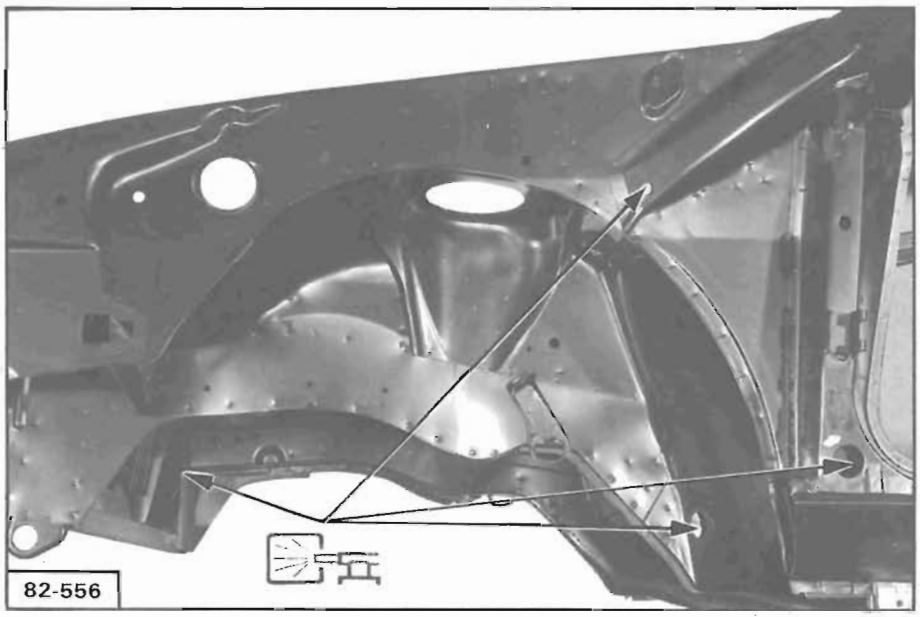

A1
82-650

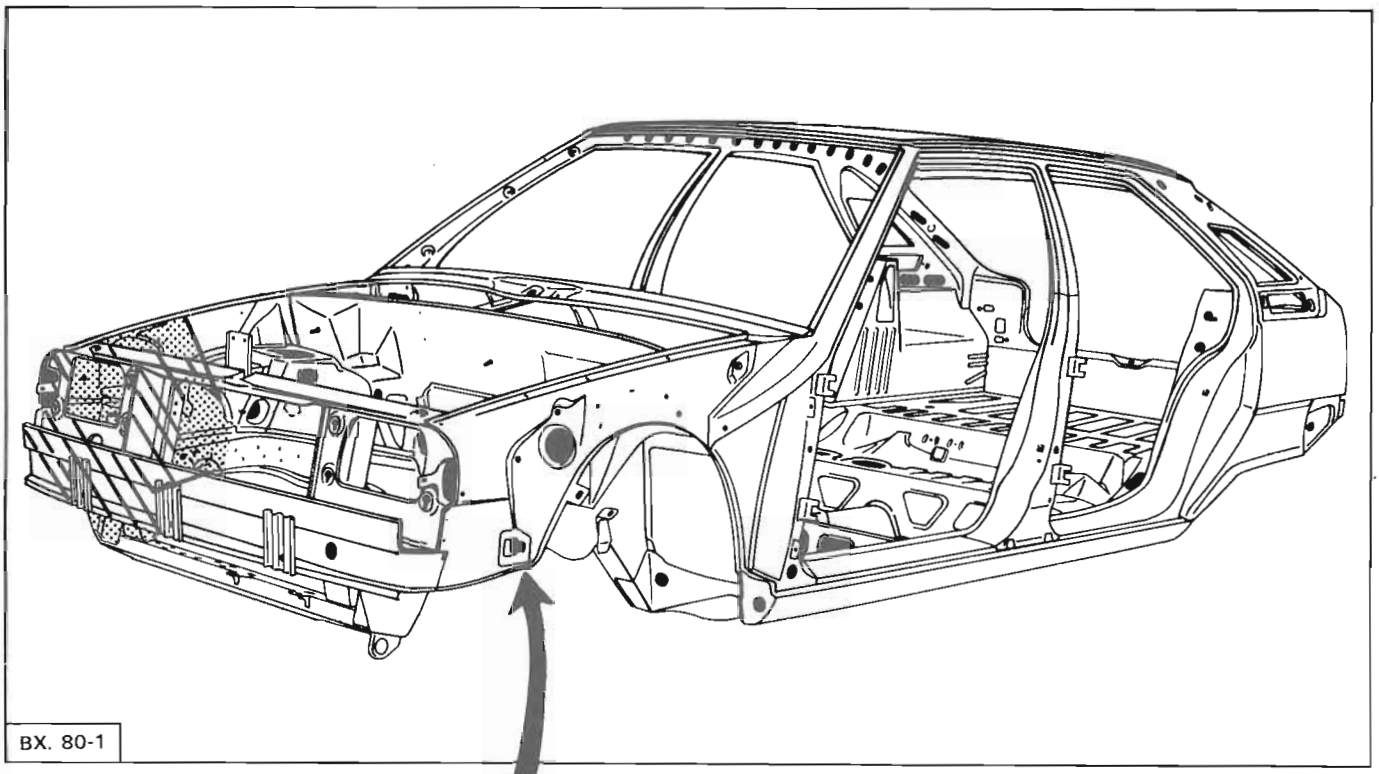

A1
82-1245


A1
82-621

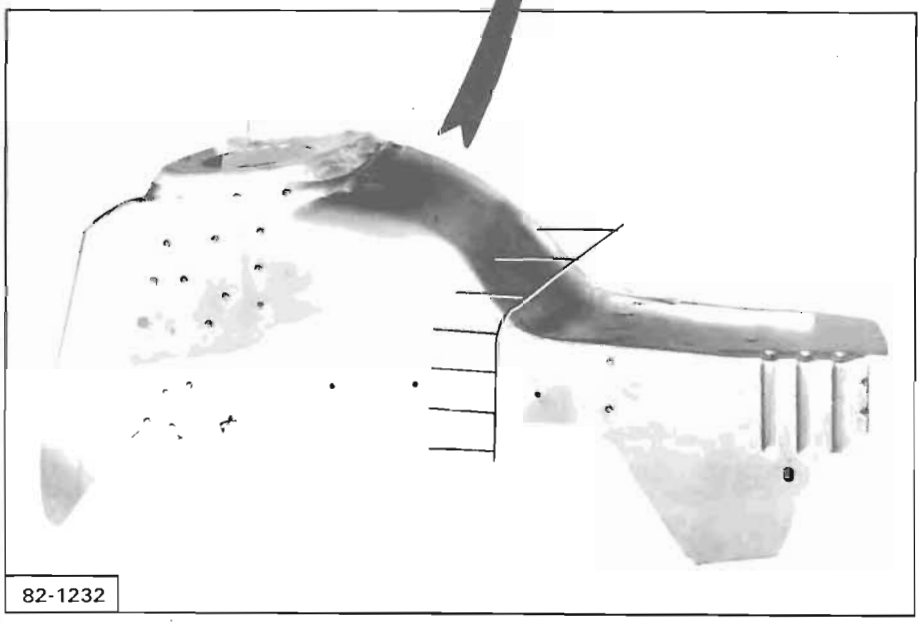

C1
82-651


82-1743

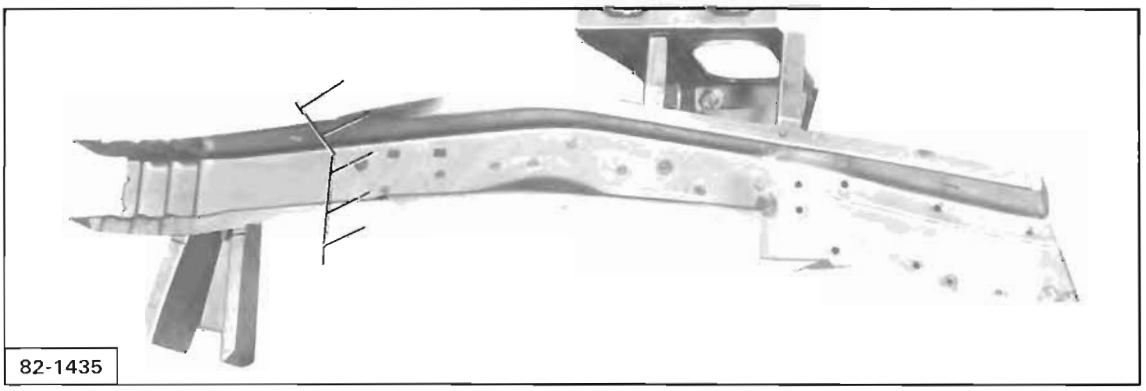

82-556



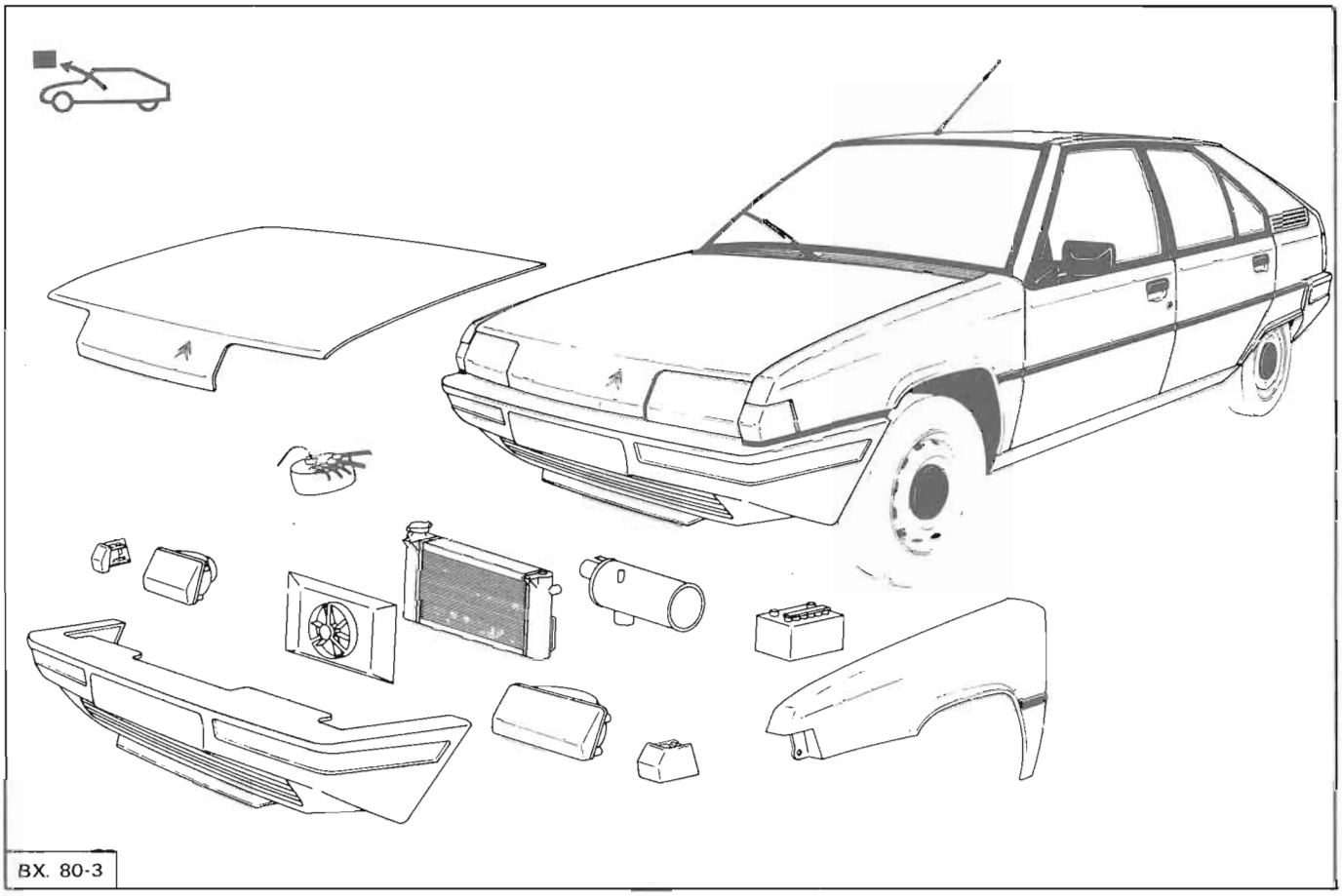
BX. 80-1



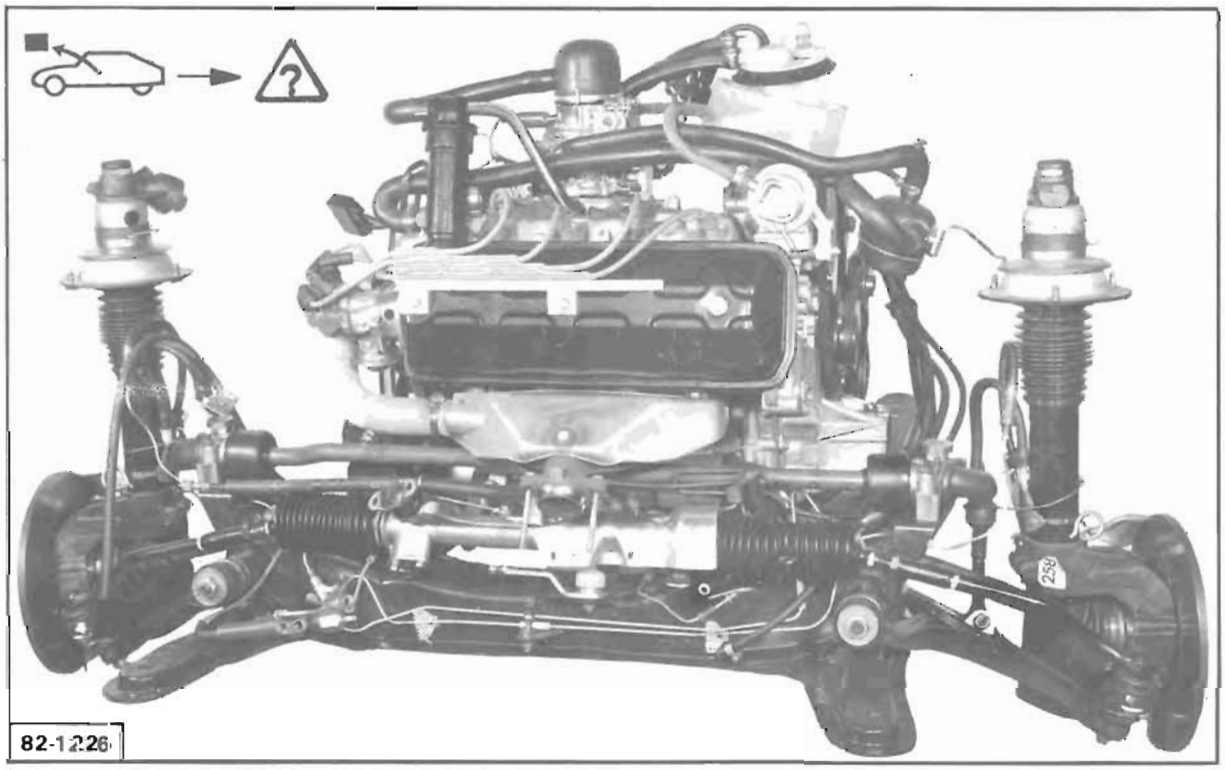
82-1232



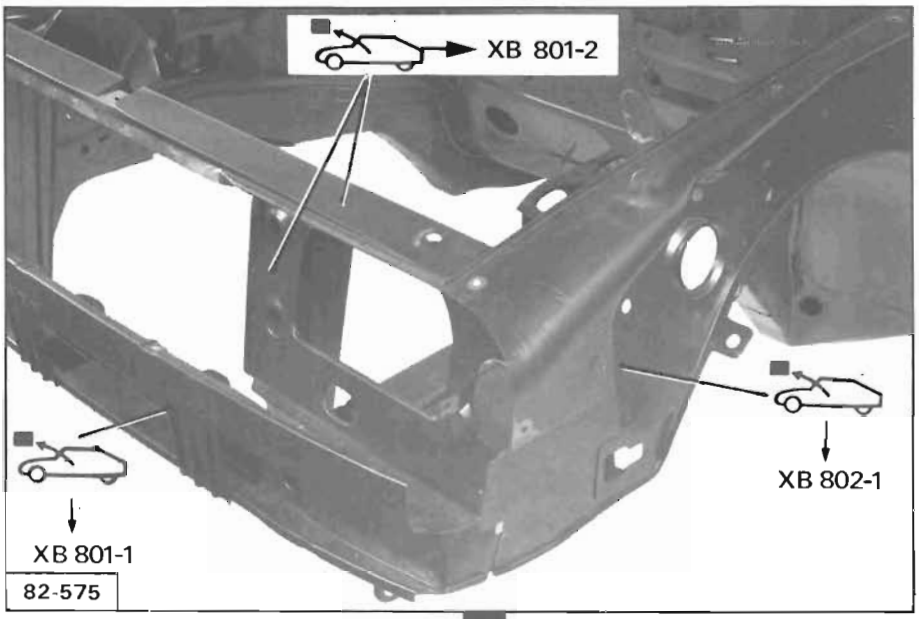
82-1435

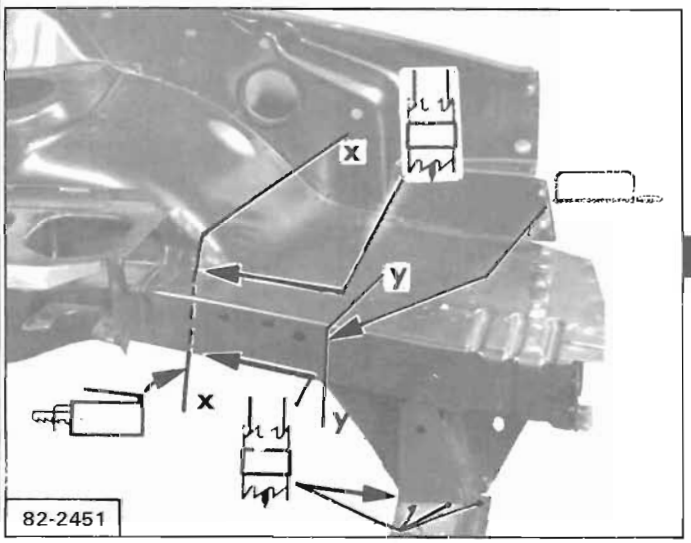


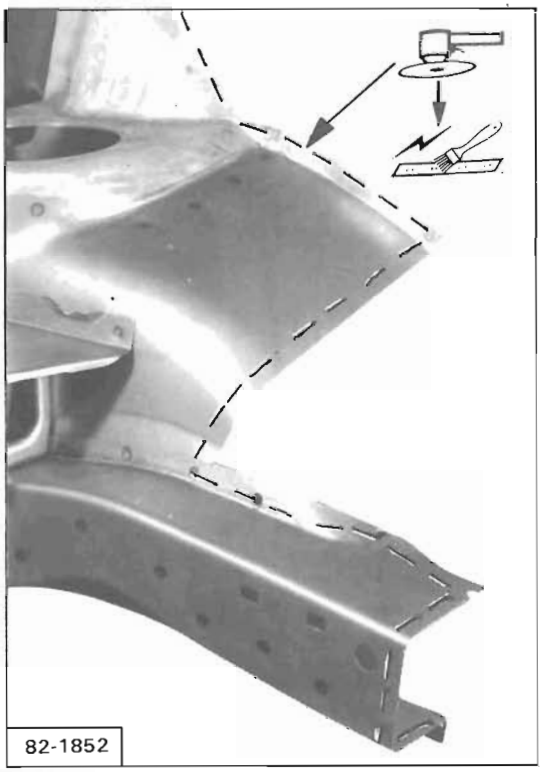
BX. 80-3

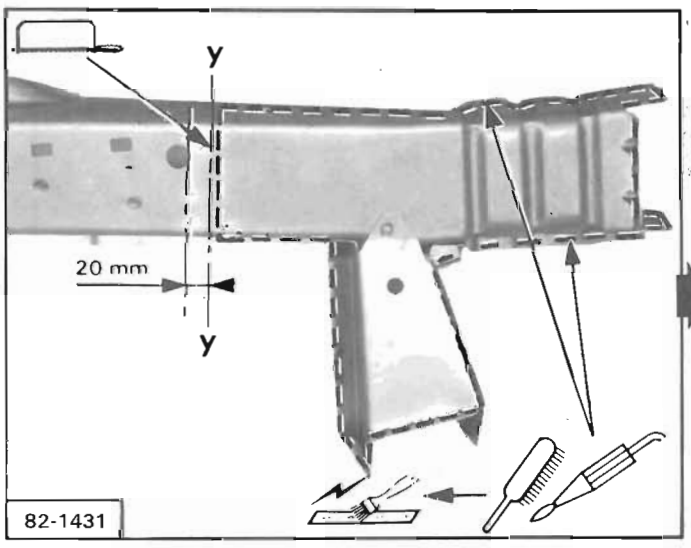


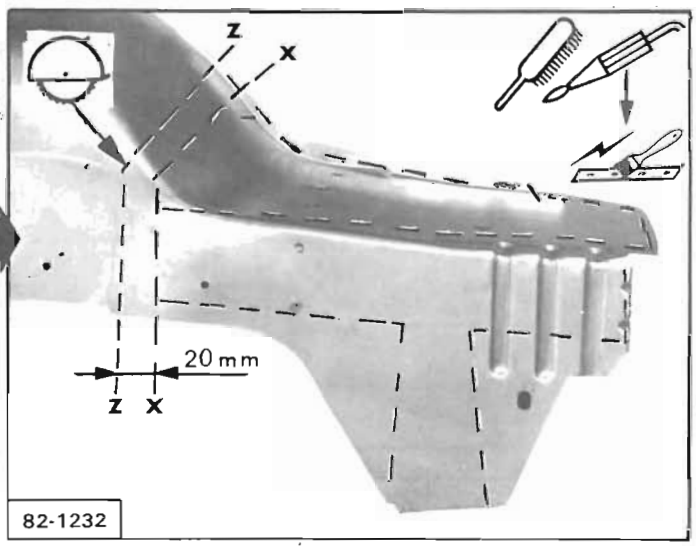
82-1226

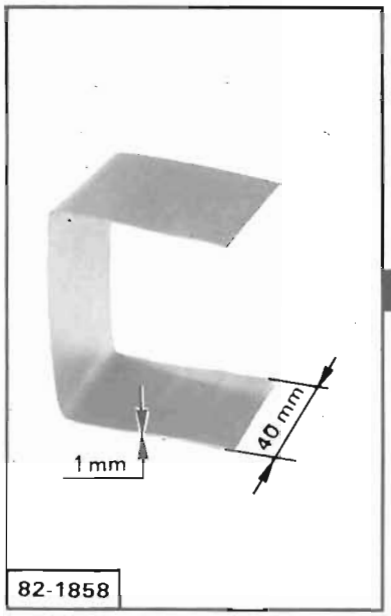

XB 801-2
XB 802-1
XB 801-1
82-575

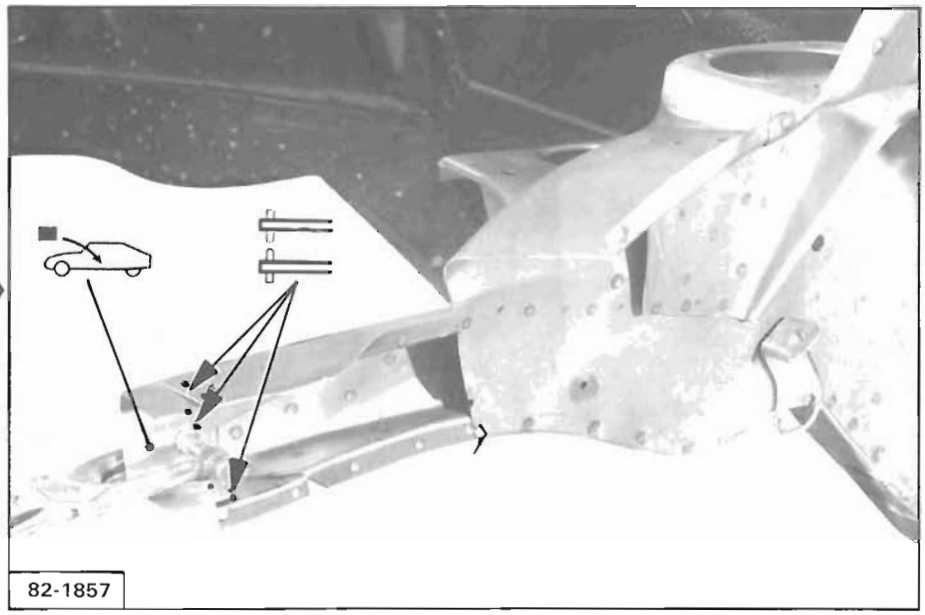

x
y
x
y
82-2451

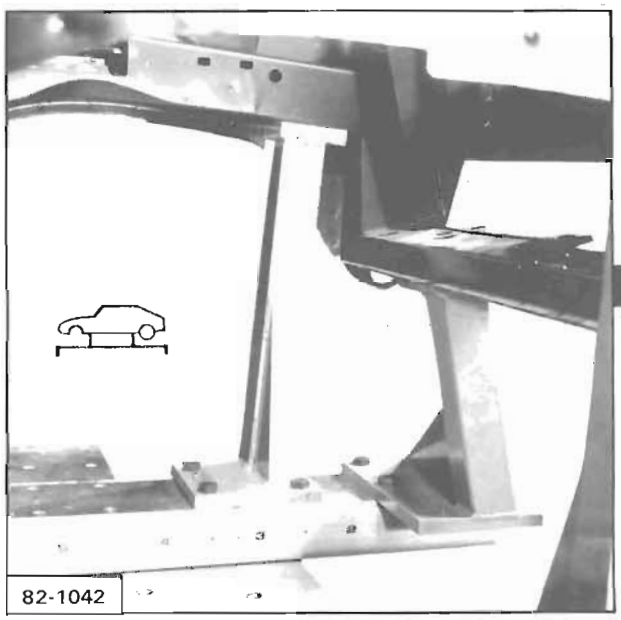

82-1852

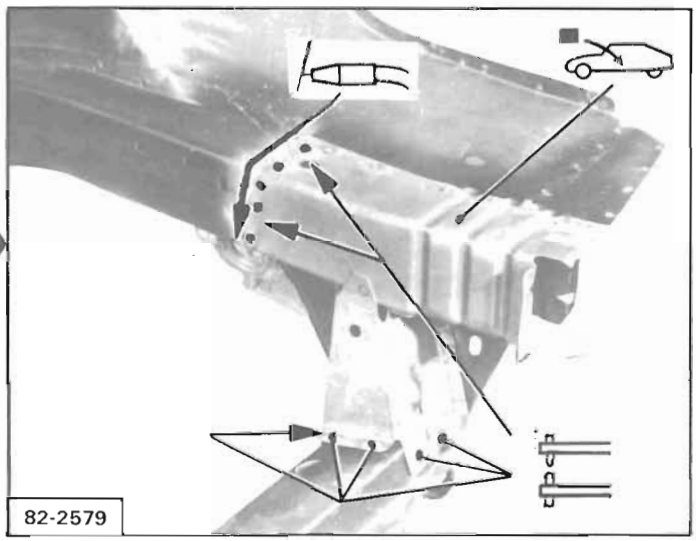

y
20 mm
y
82-1431

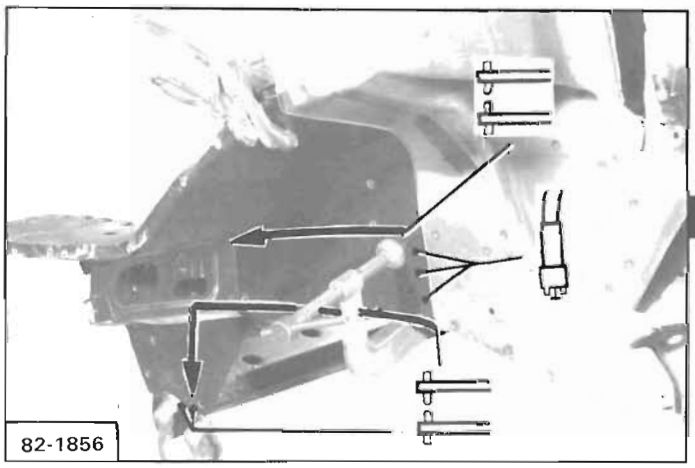

z
x
20 mm
z x
82-1232

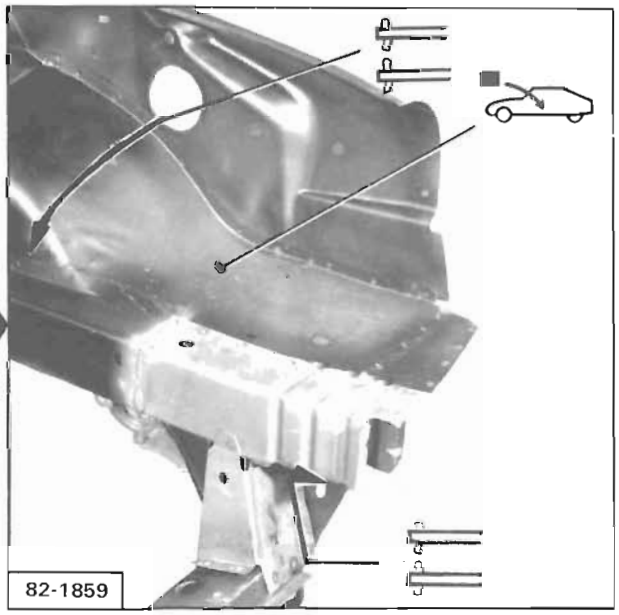

1 mm
40 mm
82-1858

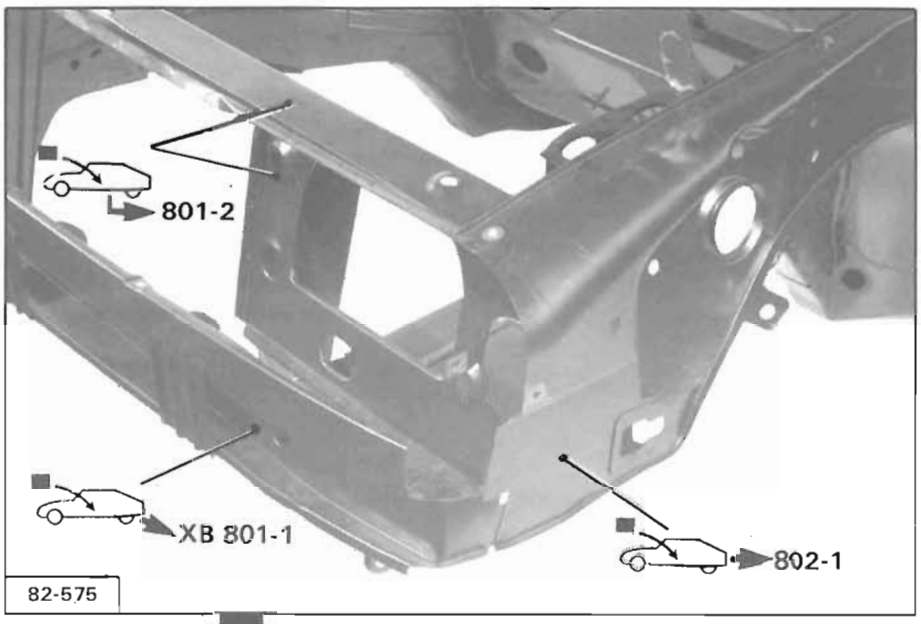

82-1857

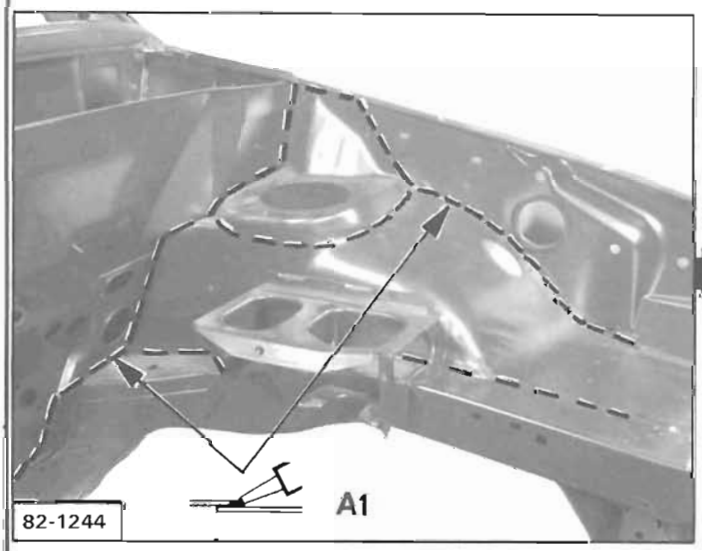

82-1042

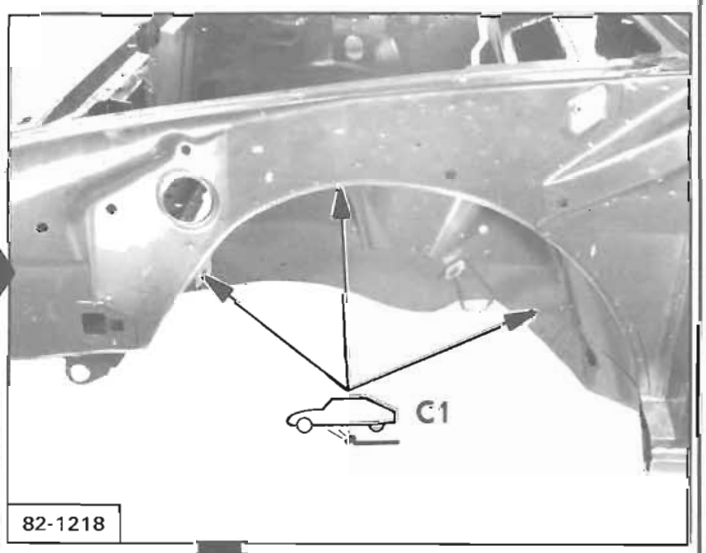

82-2579

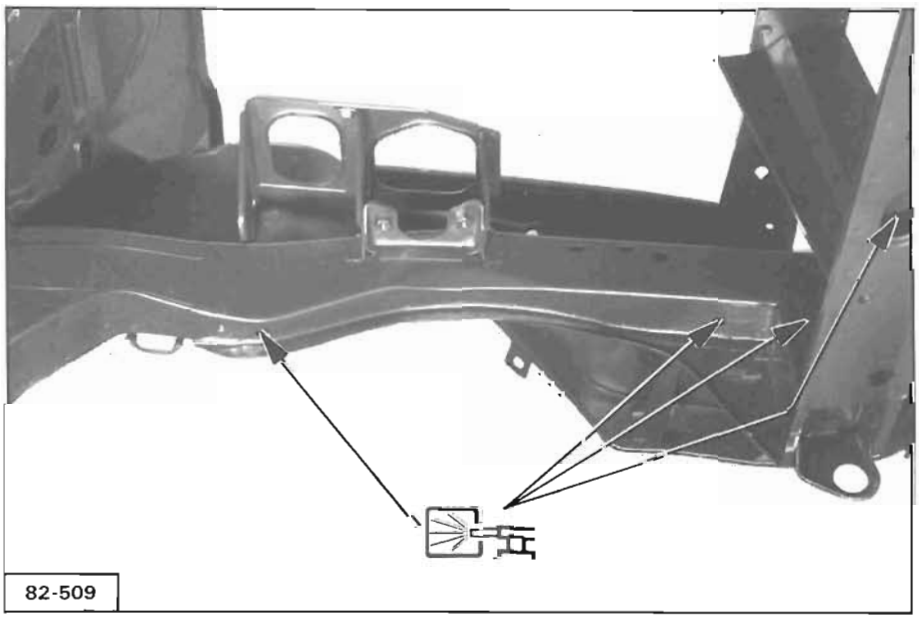

82-1856


82-1859


801-2
XB 801-1
802-1
82-575


A1
82-1244


C1
82-1218


82-509

KONTROLLE EINES WINDSCHUTZSCHEIBENRAHMENS

Beim Auswechseln eines (oder mehrerer) der Teile, aus denen die Einfassung der Windschutzscheibe besteht, ist es unbedingt erforderlich, sich zu vergewissern, daß der Rahmen hinsichtlich Abmessungen und Planheit identisch ist.

Kontrolle der Abmessungen:

Keile A an der Fensterfalz an den Punkten (1) und (2) anbringen. (Die im Klebemittel-Satz enthaltenen Keile benutzen.)

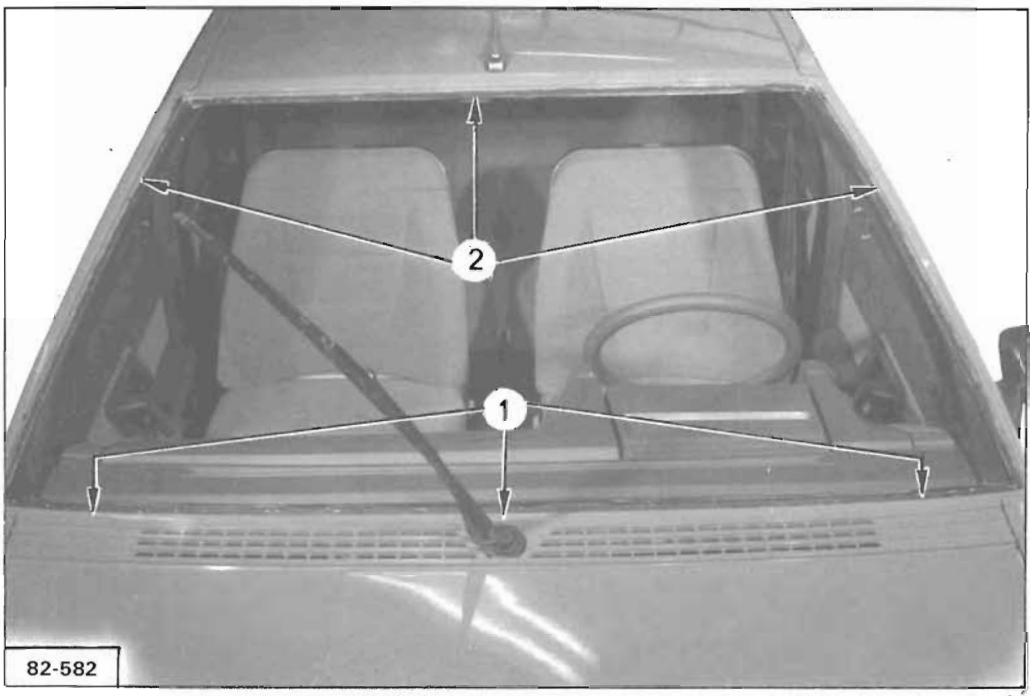
Scheibe ansetzen, auf die Keile aufsetzen und am Rahmen zentrieren (die Zwischenräume müssen links und rechts und oben und unten an der Windschutzscheibe gleich sein).

Umfassungsspiel prüfen, das bis auf 1,5 mm der Dicke der Ausrichtkeile, d.h. 5 mm, entsprechen muß.

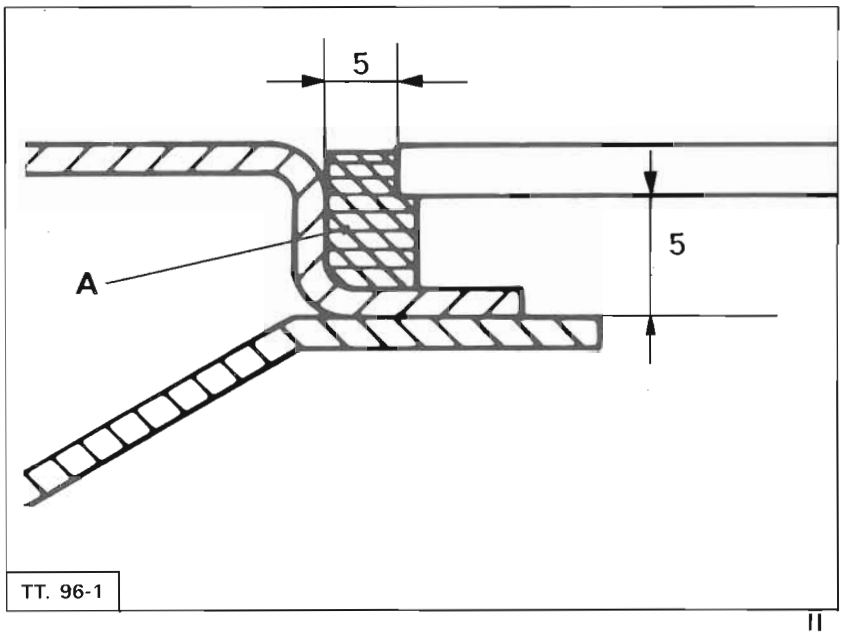
Kontrolle der Planheit:

Scheibe ansetzen (ohne Verkeilung zwischen Falzboden und Scheibe) und am Rahmen zentrieren.

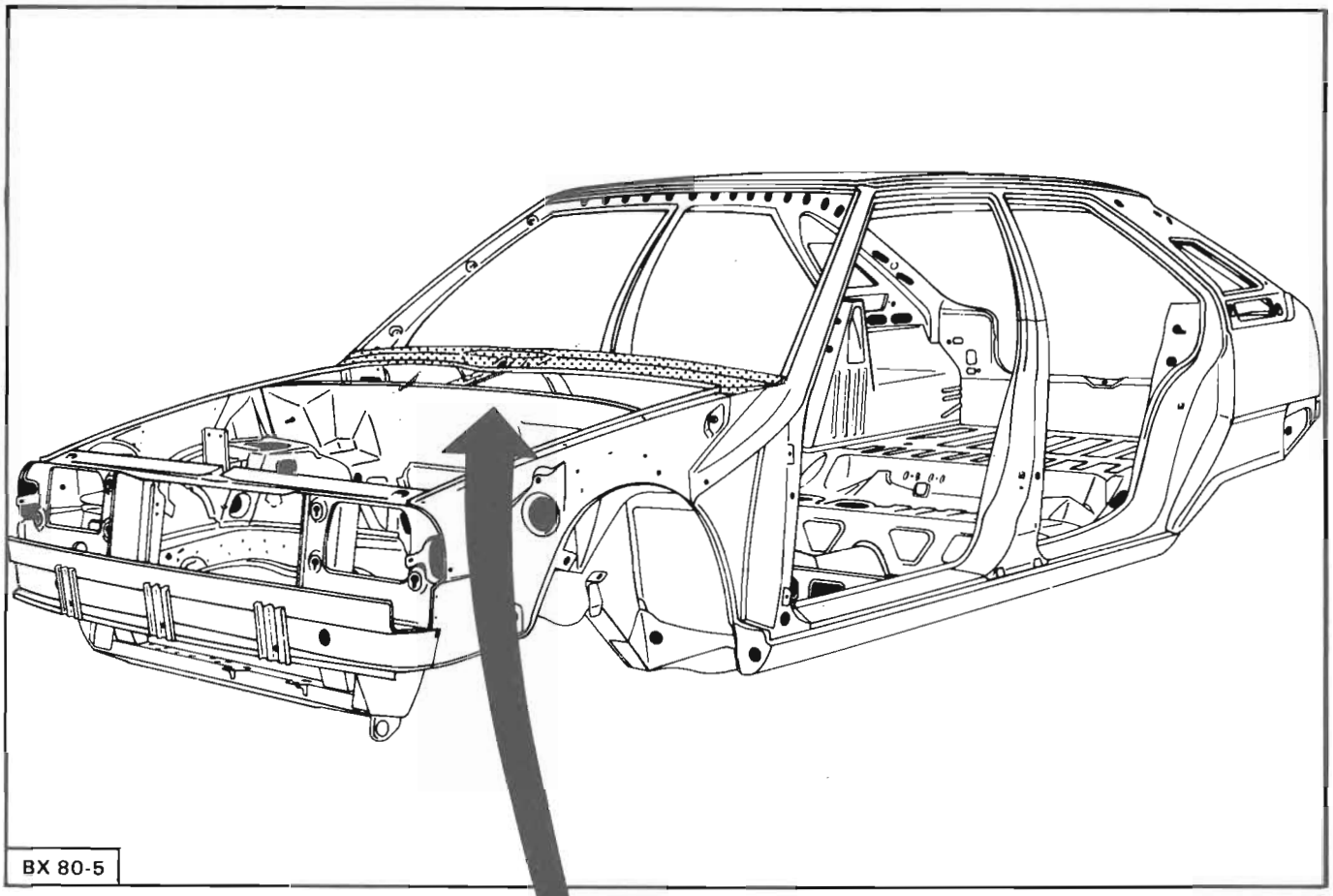
Planheit der Falz kontrollieren: *Die Abweichungen in der Planheit dürfen 2 mm nicht überschreiten.*



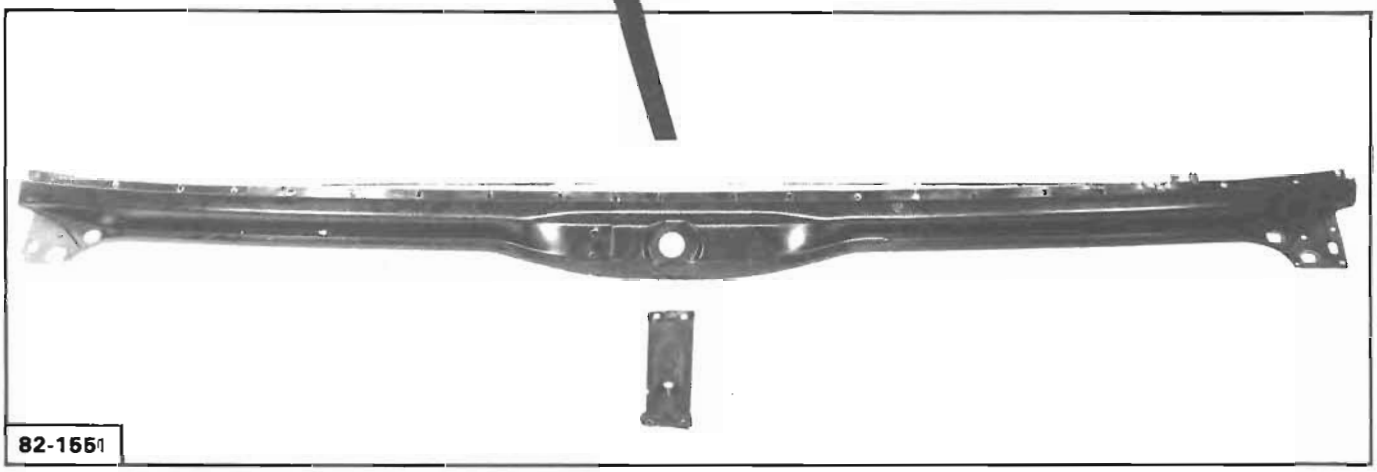
I



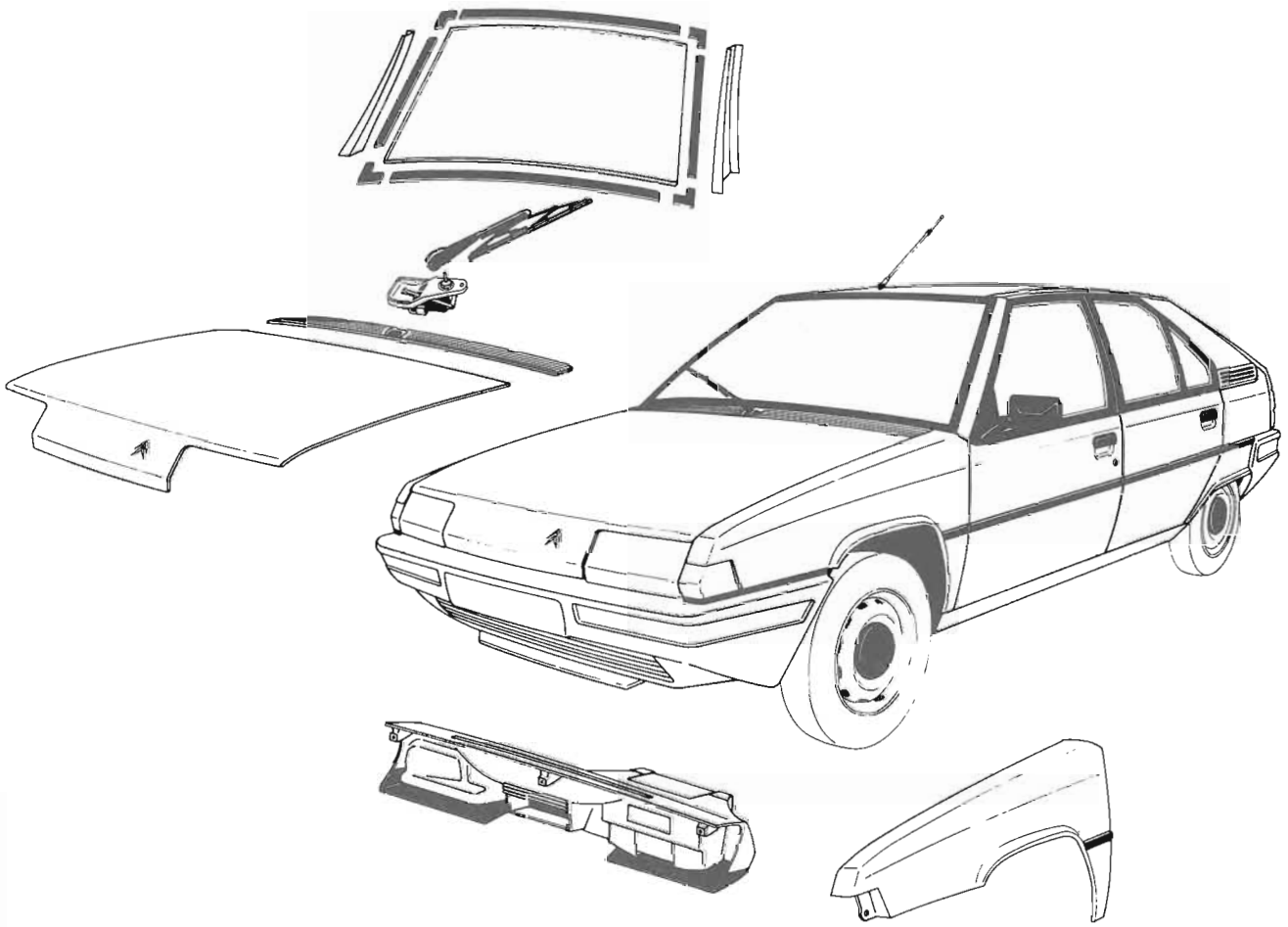
II



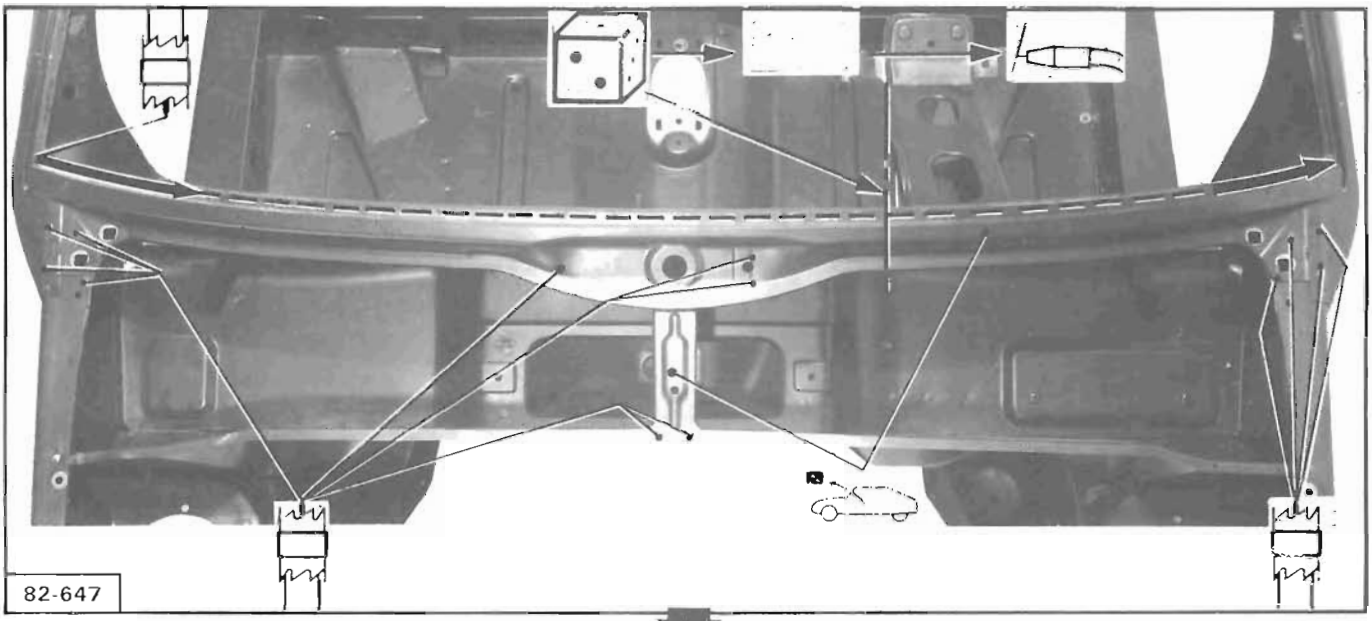
BX 80-5

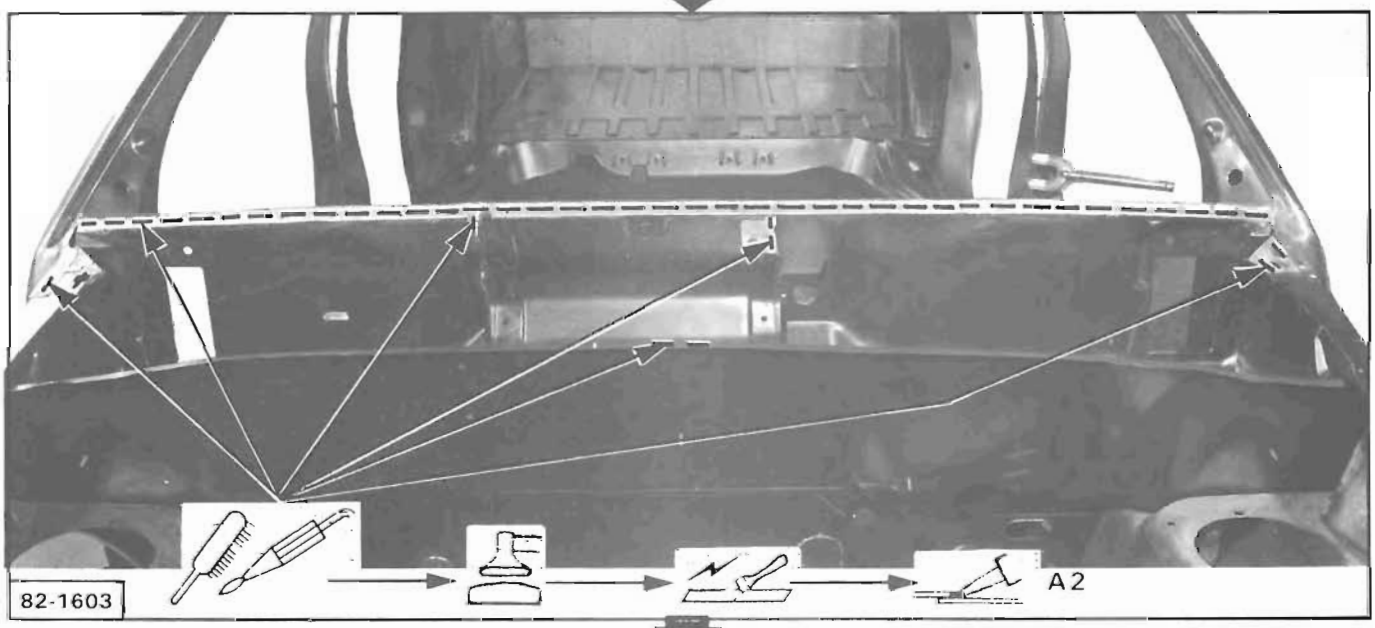


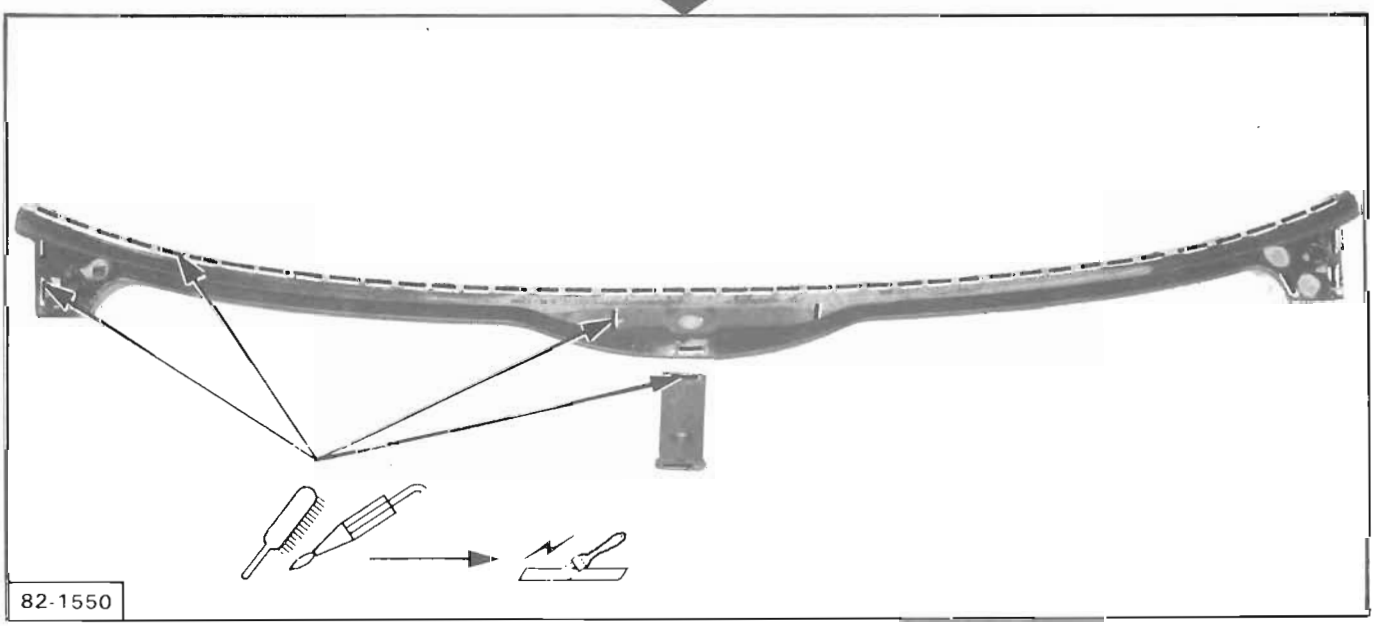
82-1551

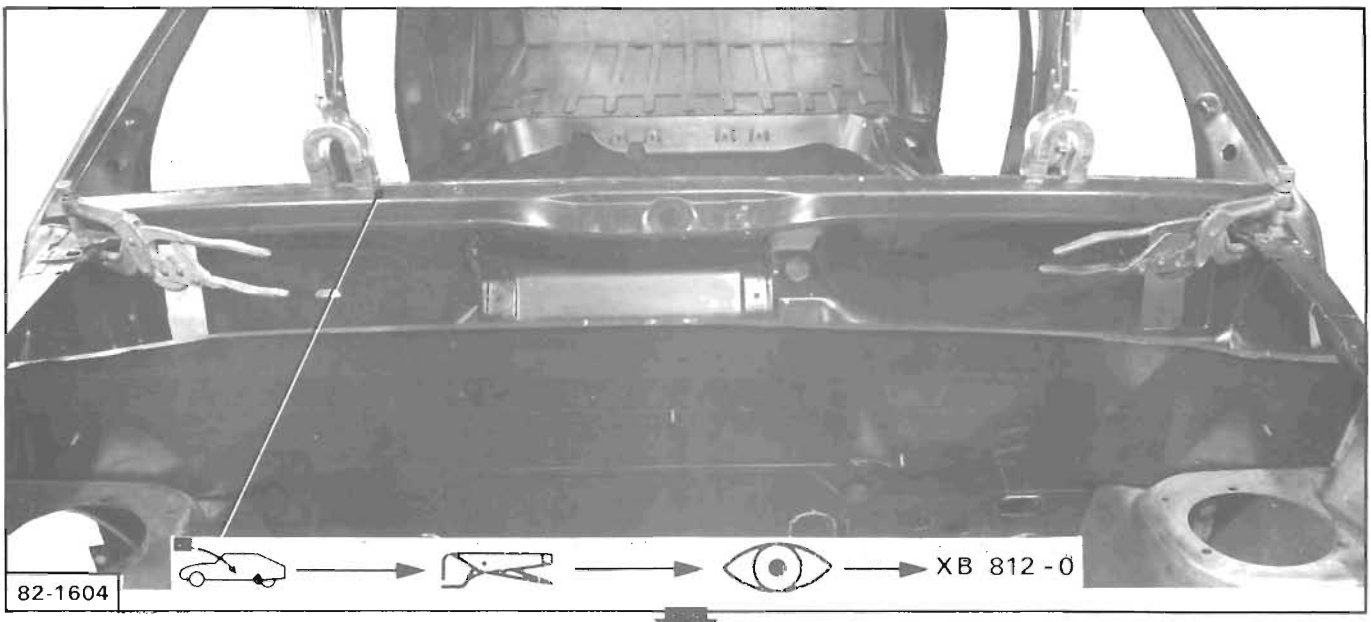


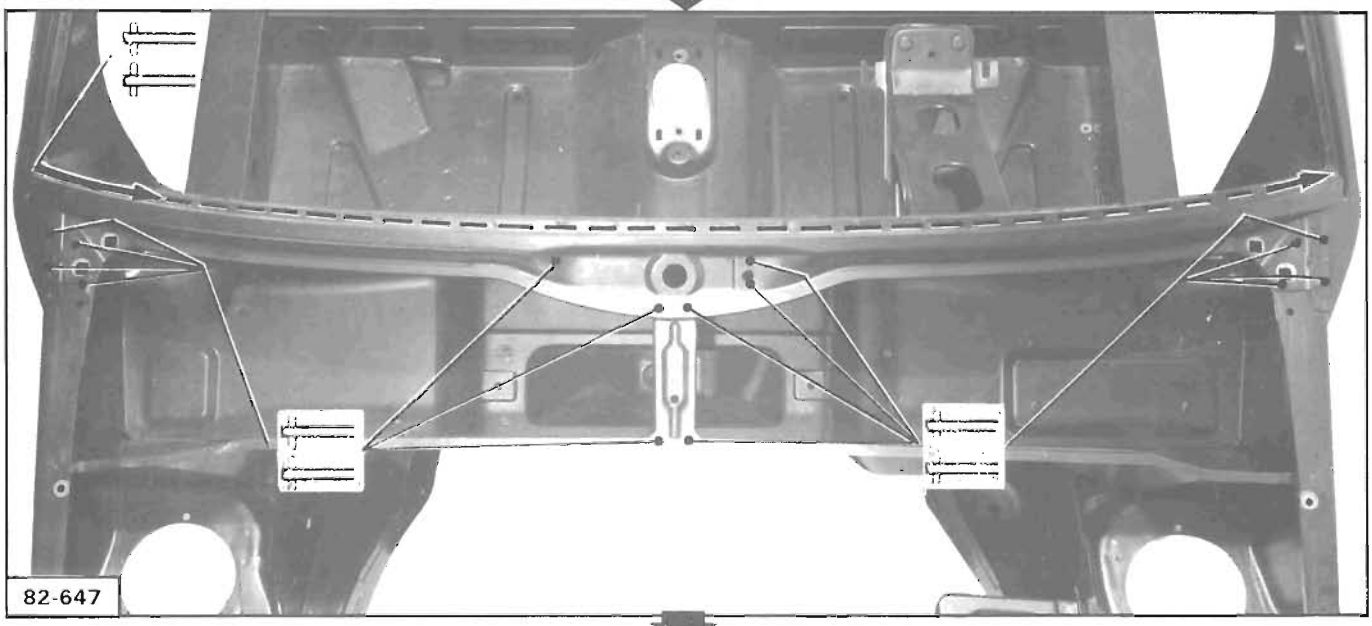
BX 80-3 | BX 80-8

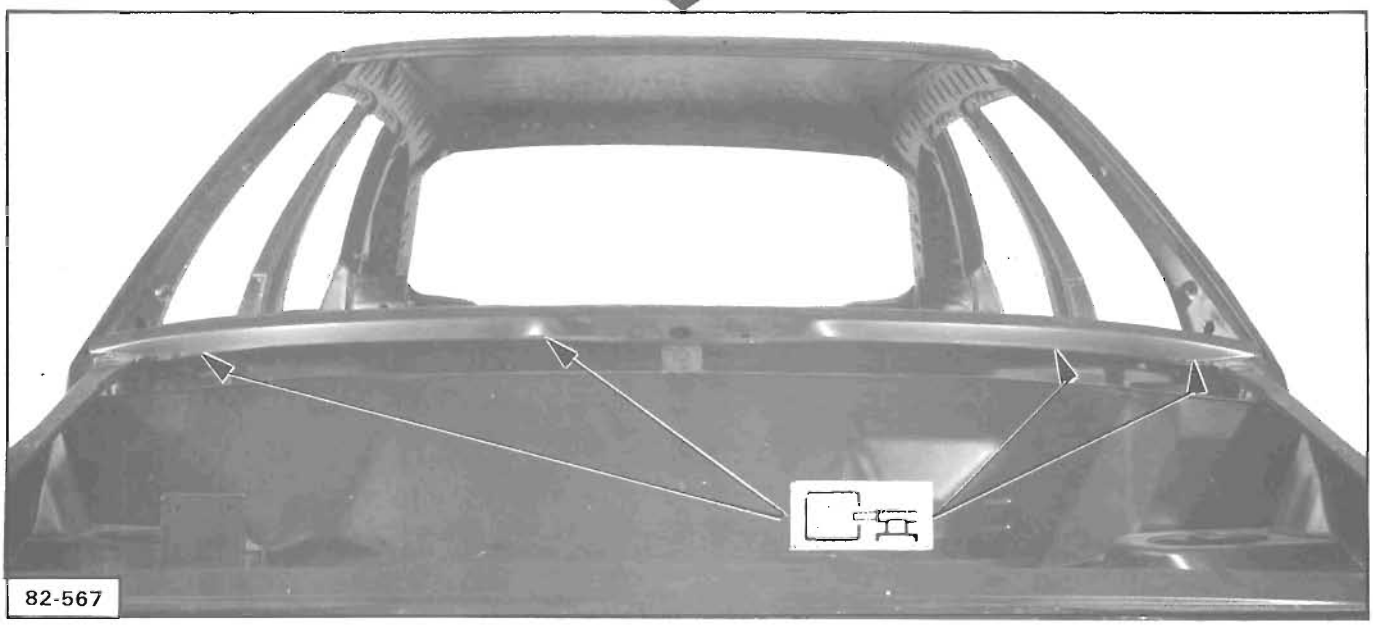

82-647

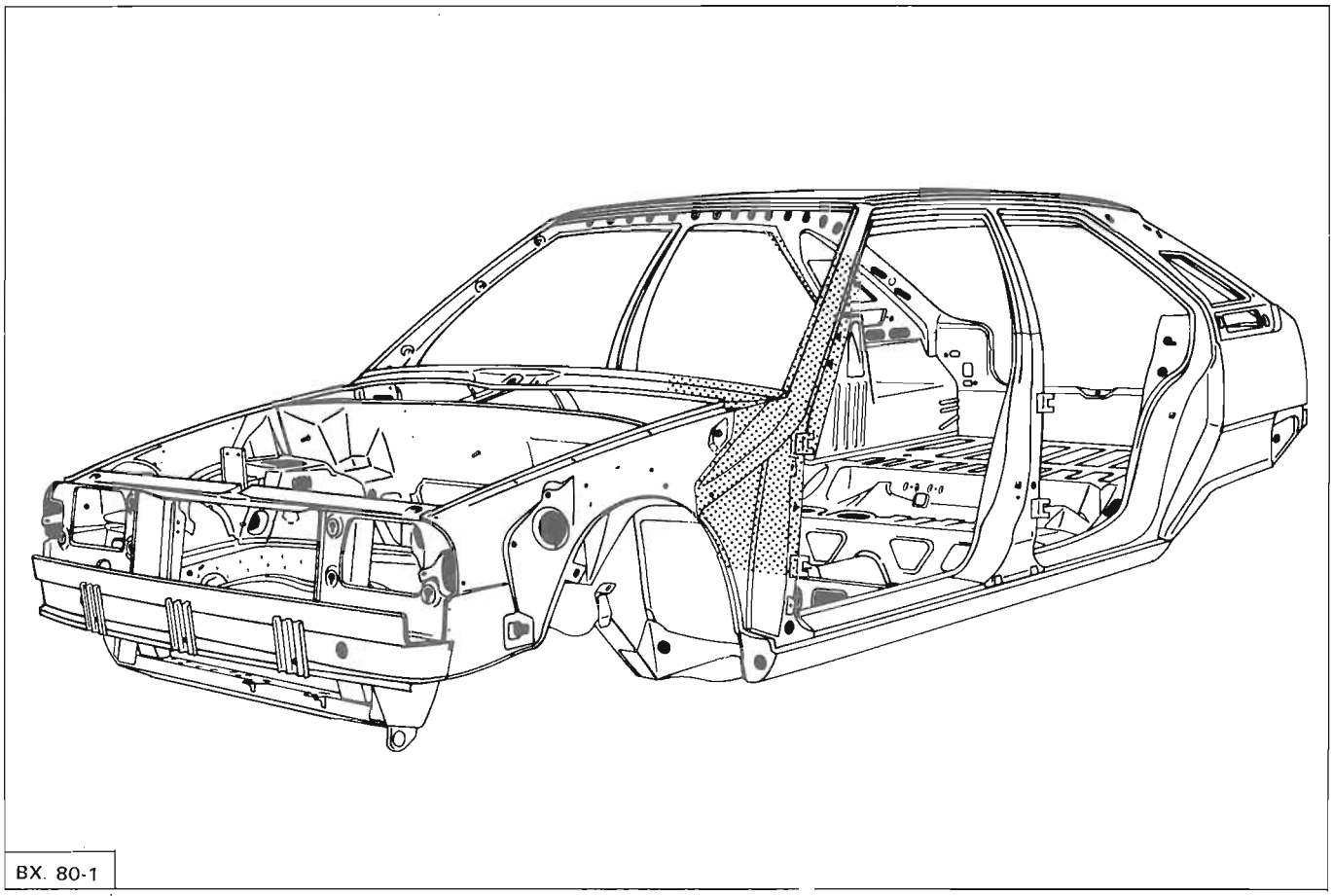

82-1603
A2


82-1550


XB 812 - 0
82-1604


82-647

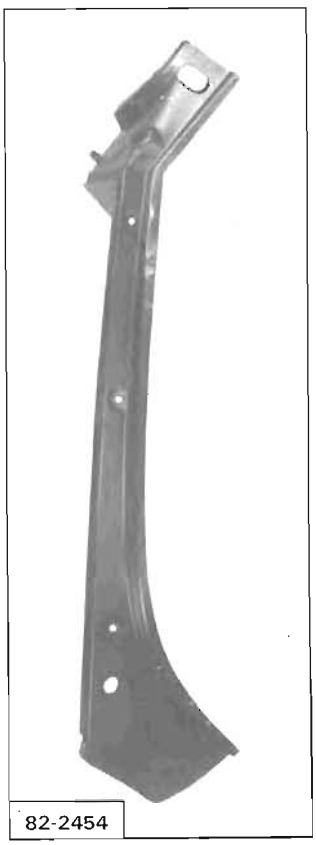

82-567



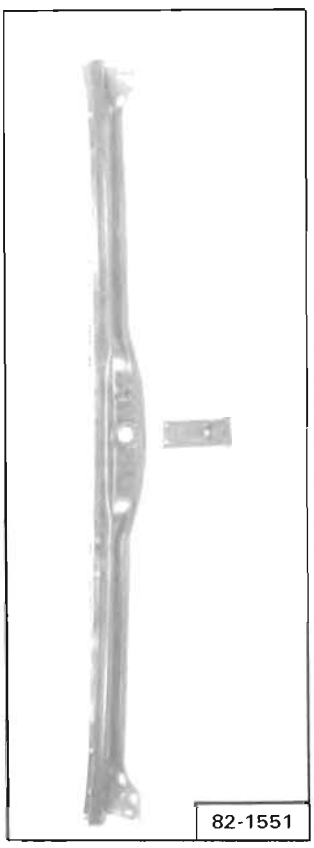
BX. 80-1



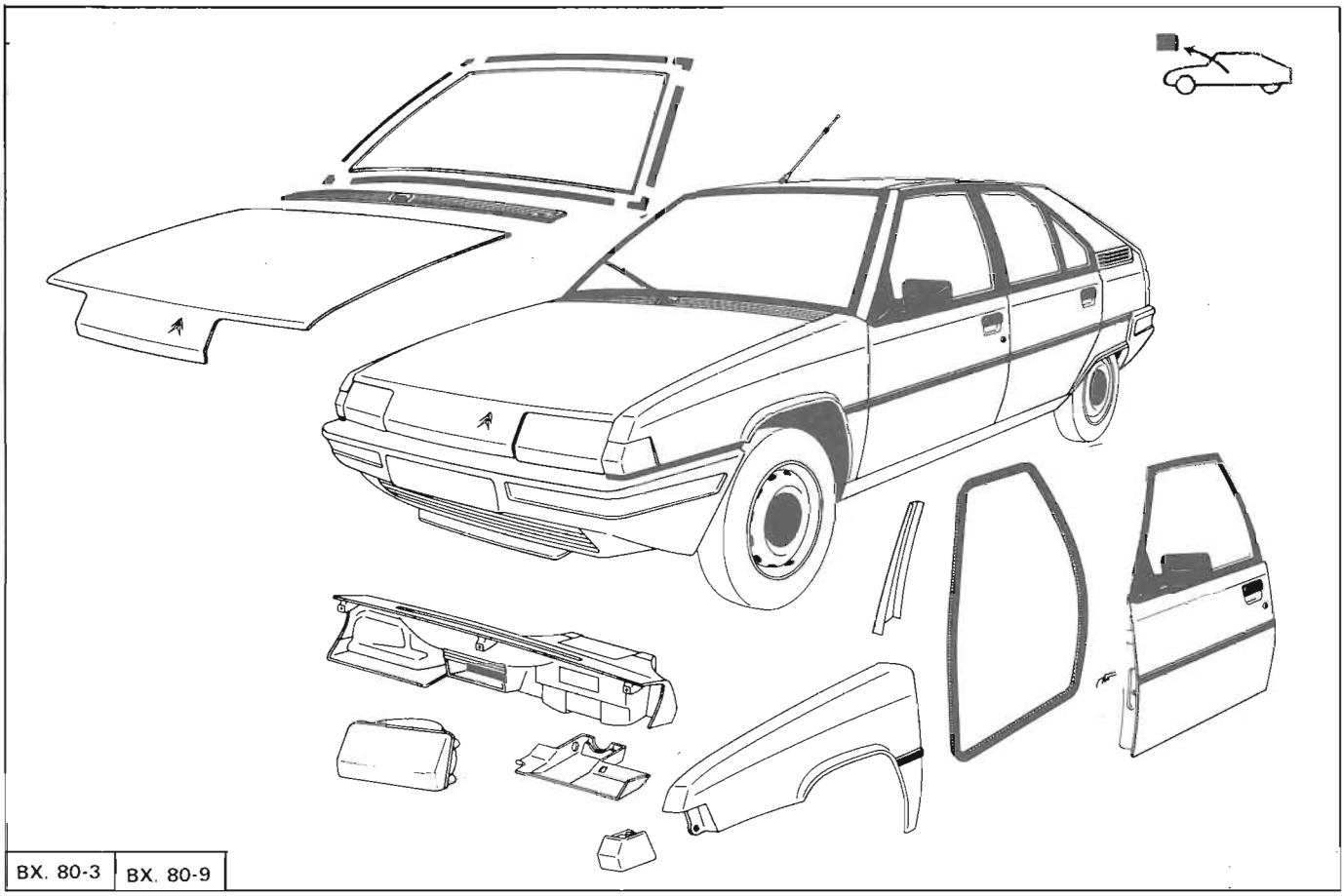
82-1616



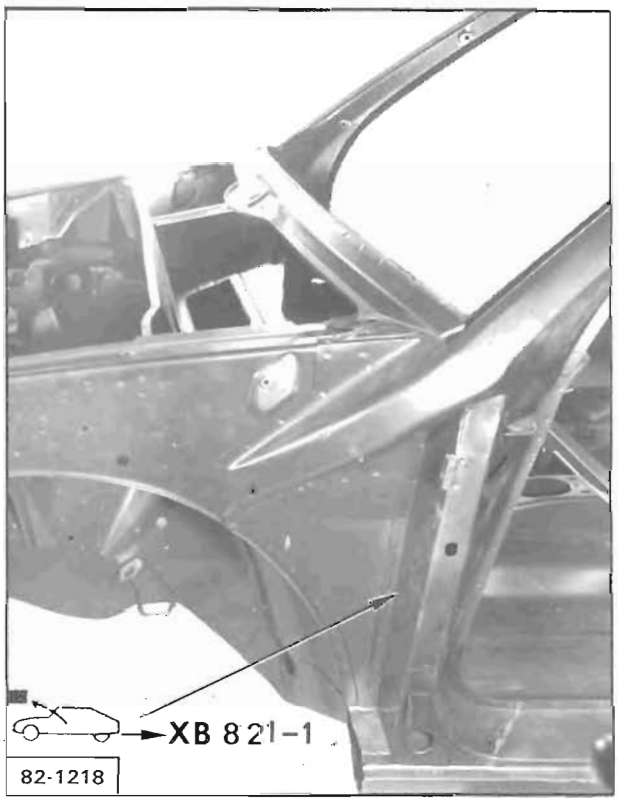
82-2454



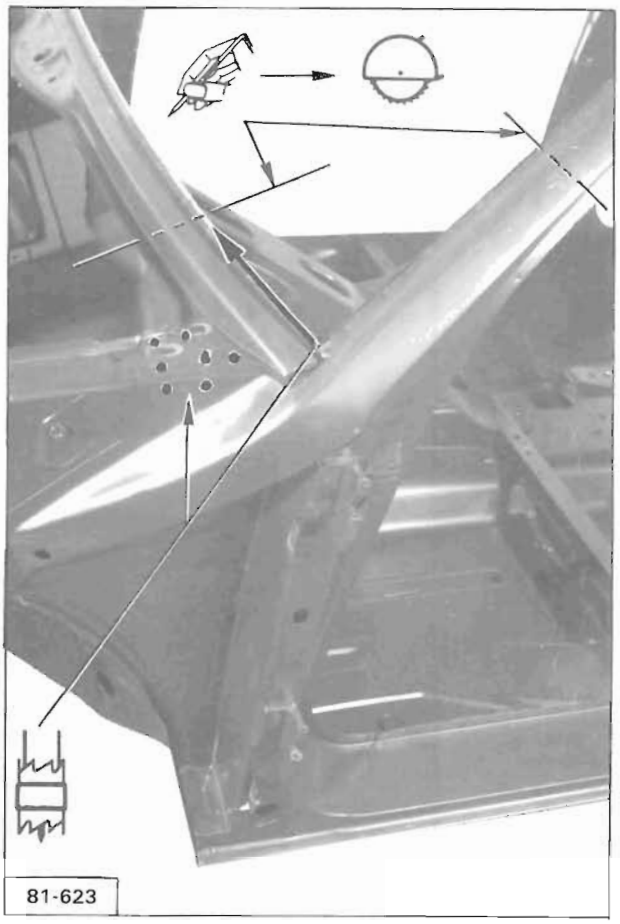
82-1551

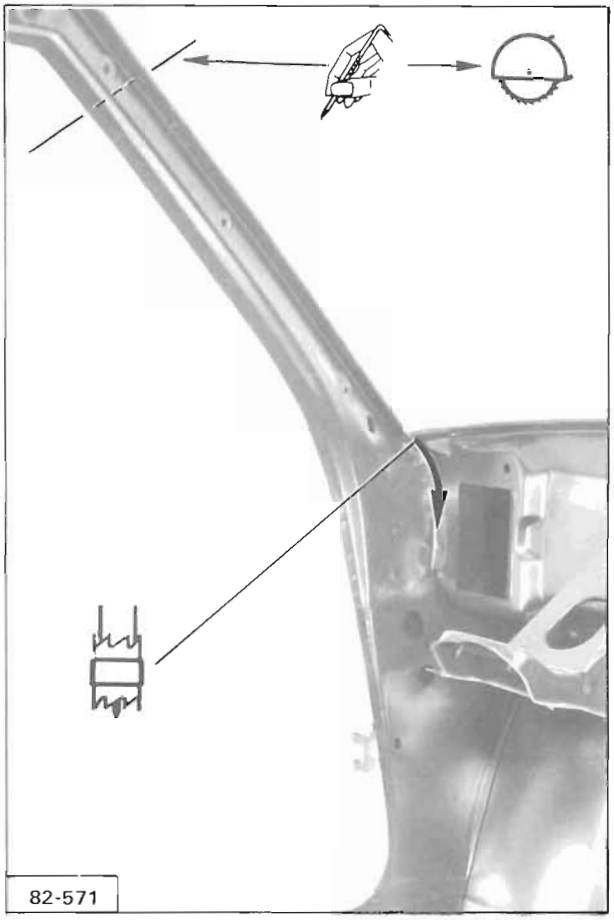


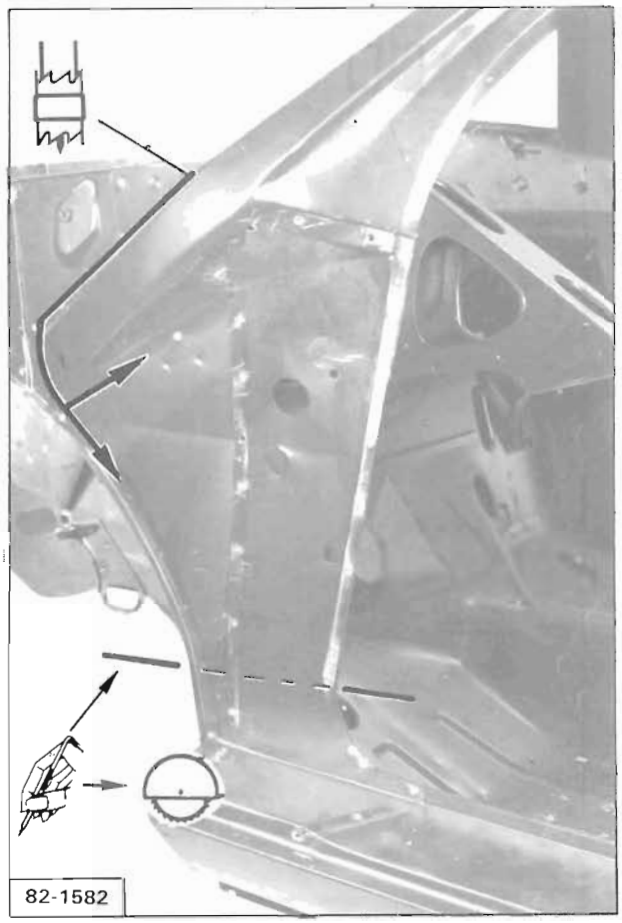
BX. 80-3 | BX. 80-9

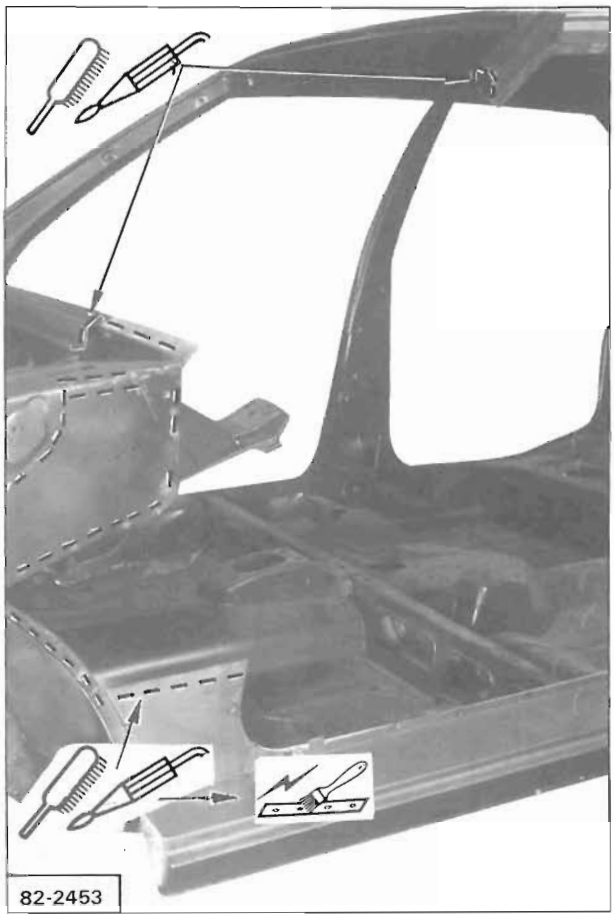


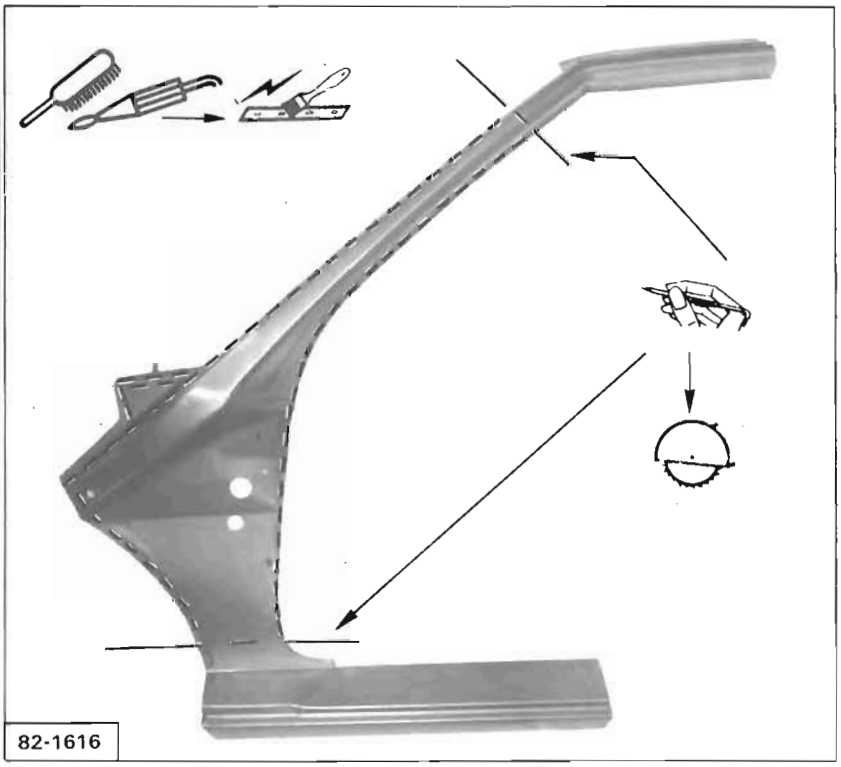
82-1218

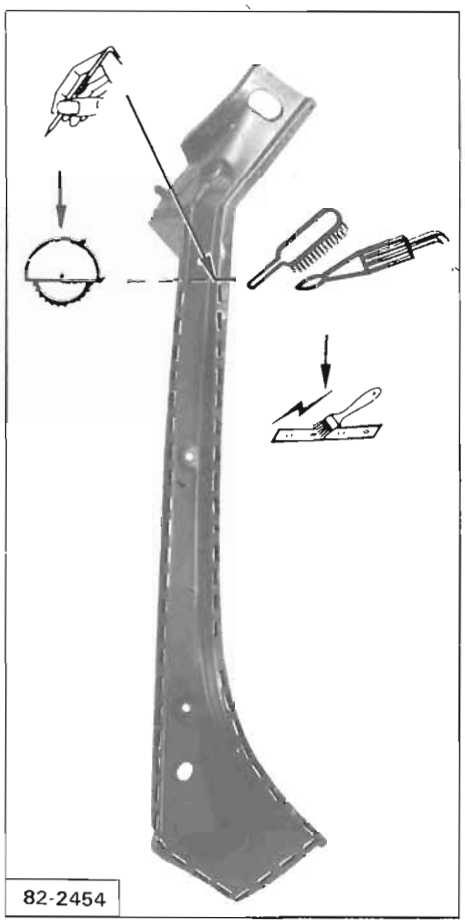

81-623

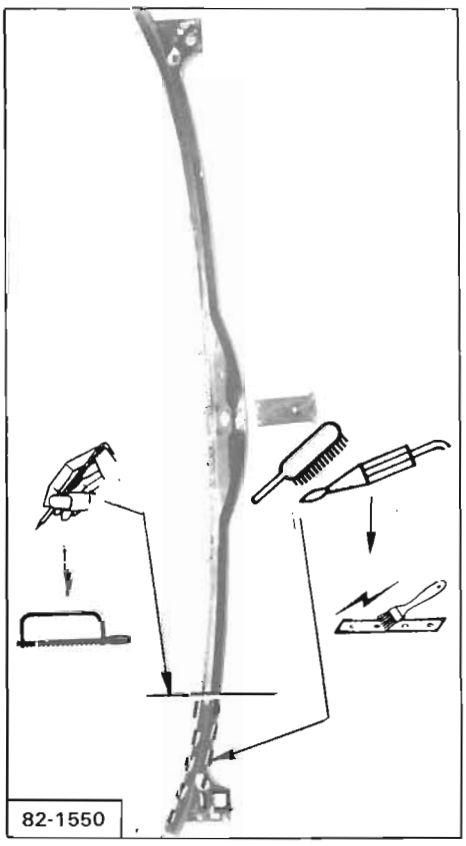

82-571

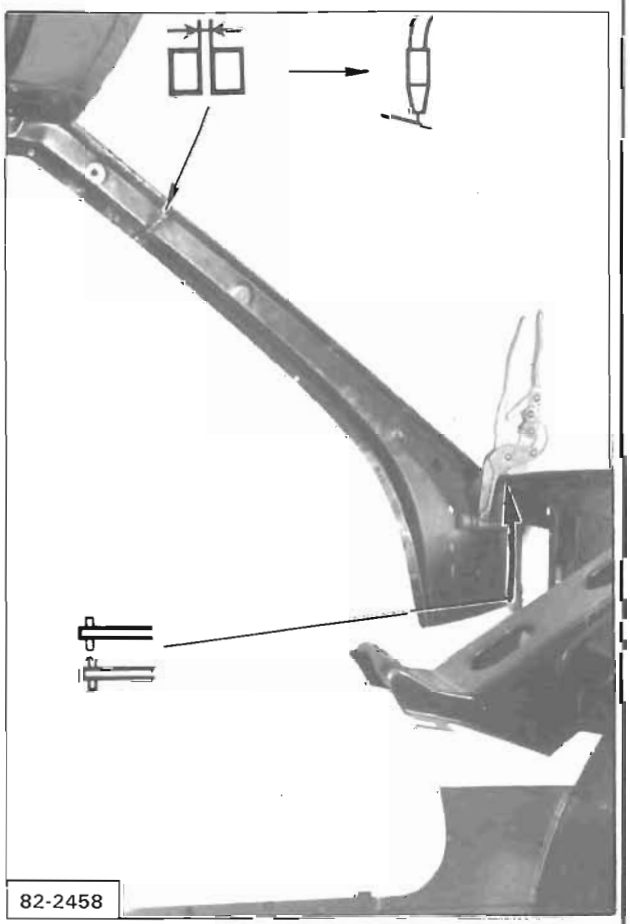

82-1582

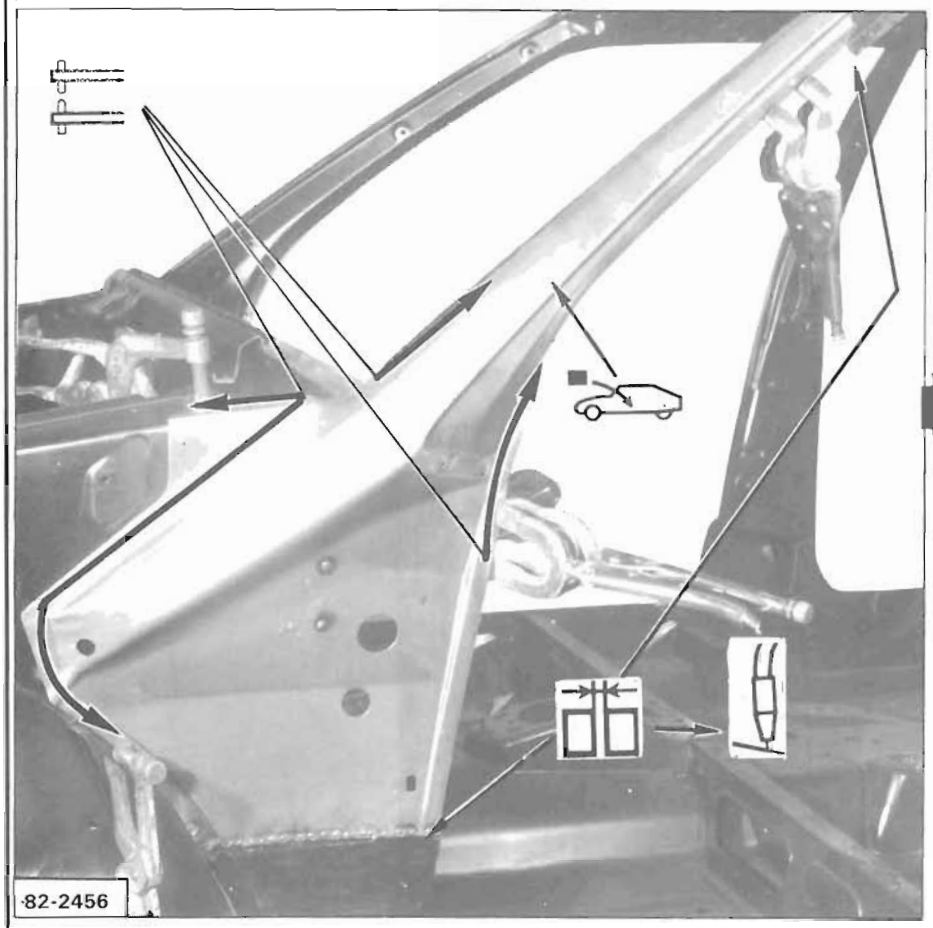

82-2453

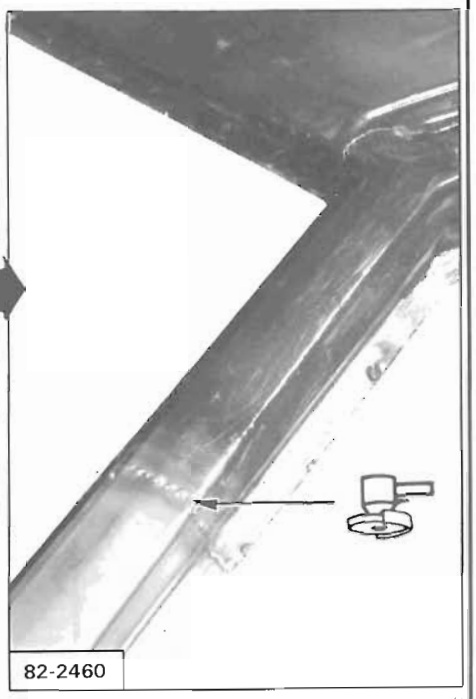

82-1616

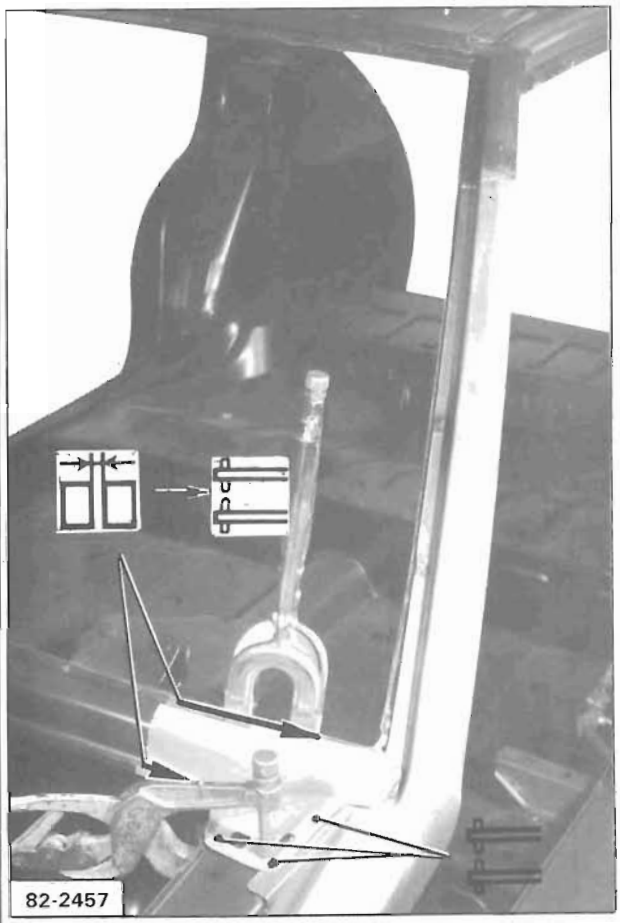

82-2454

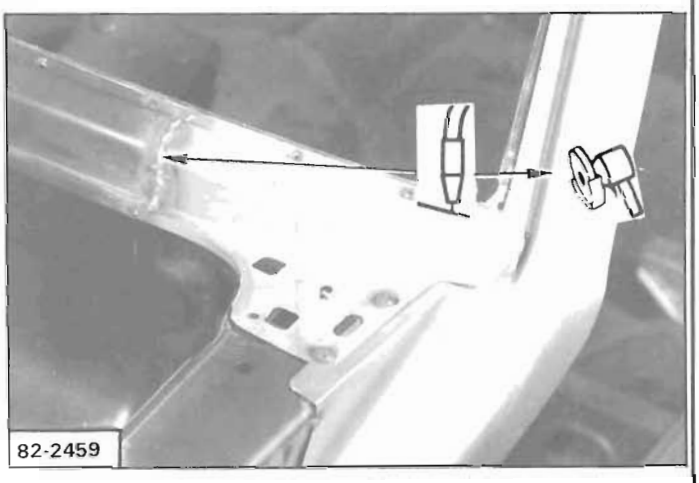

82-1550

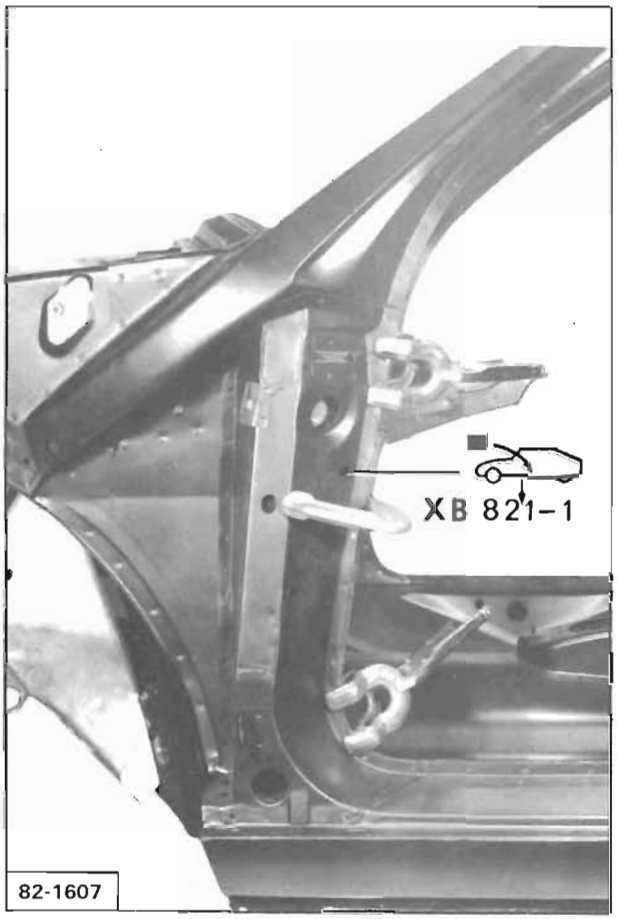

82-2458

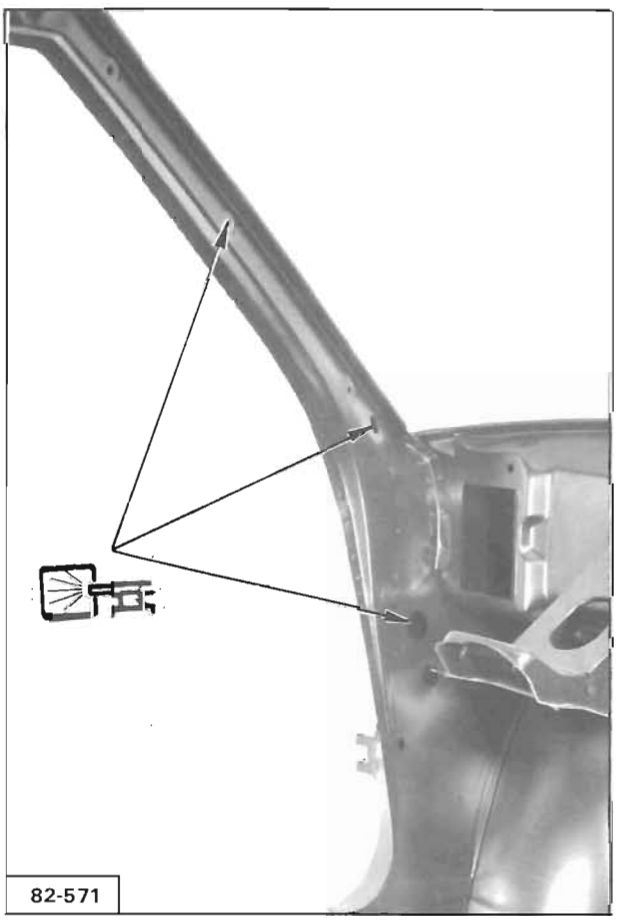

82-2456

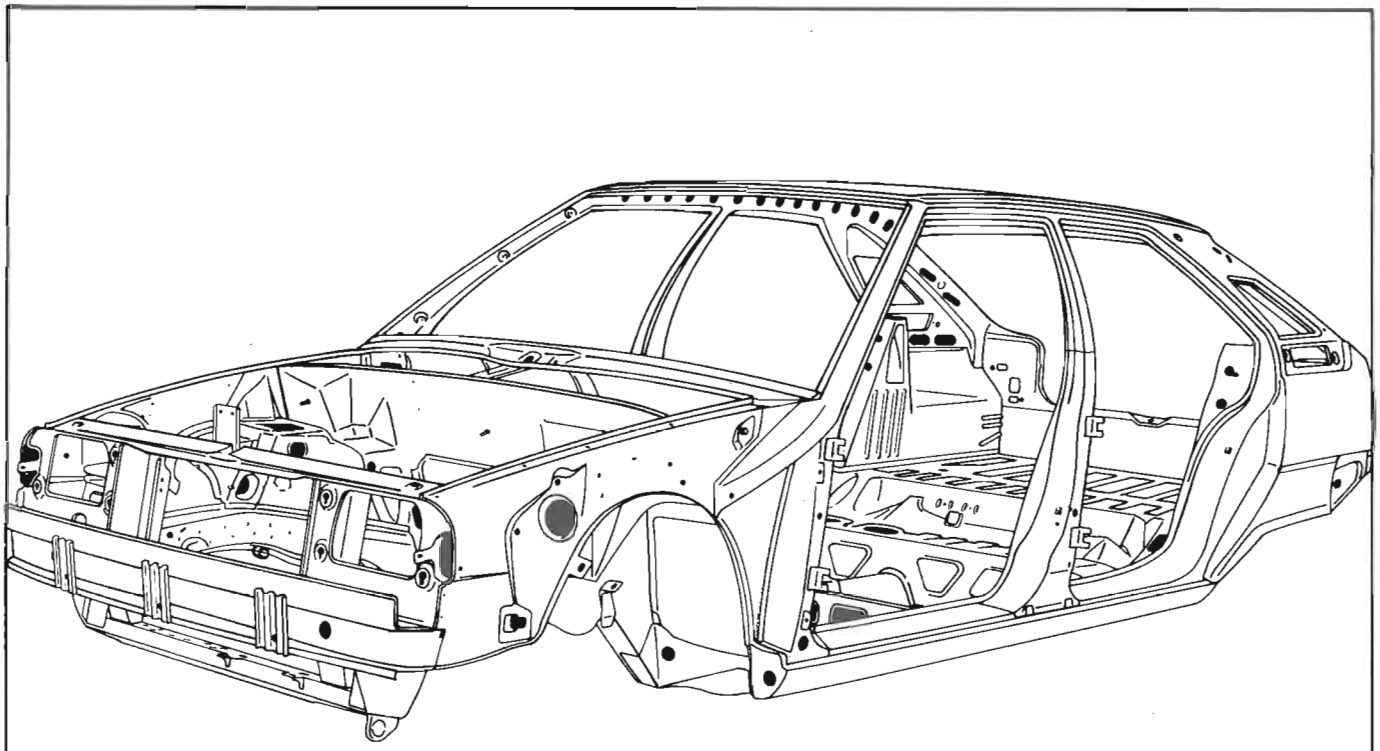

82-2460


82-2457


82-2459


XB 821-1
82-1607

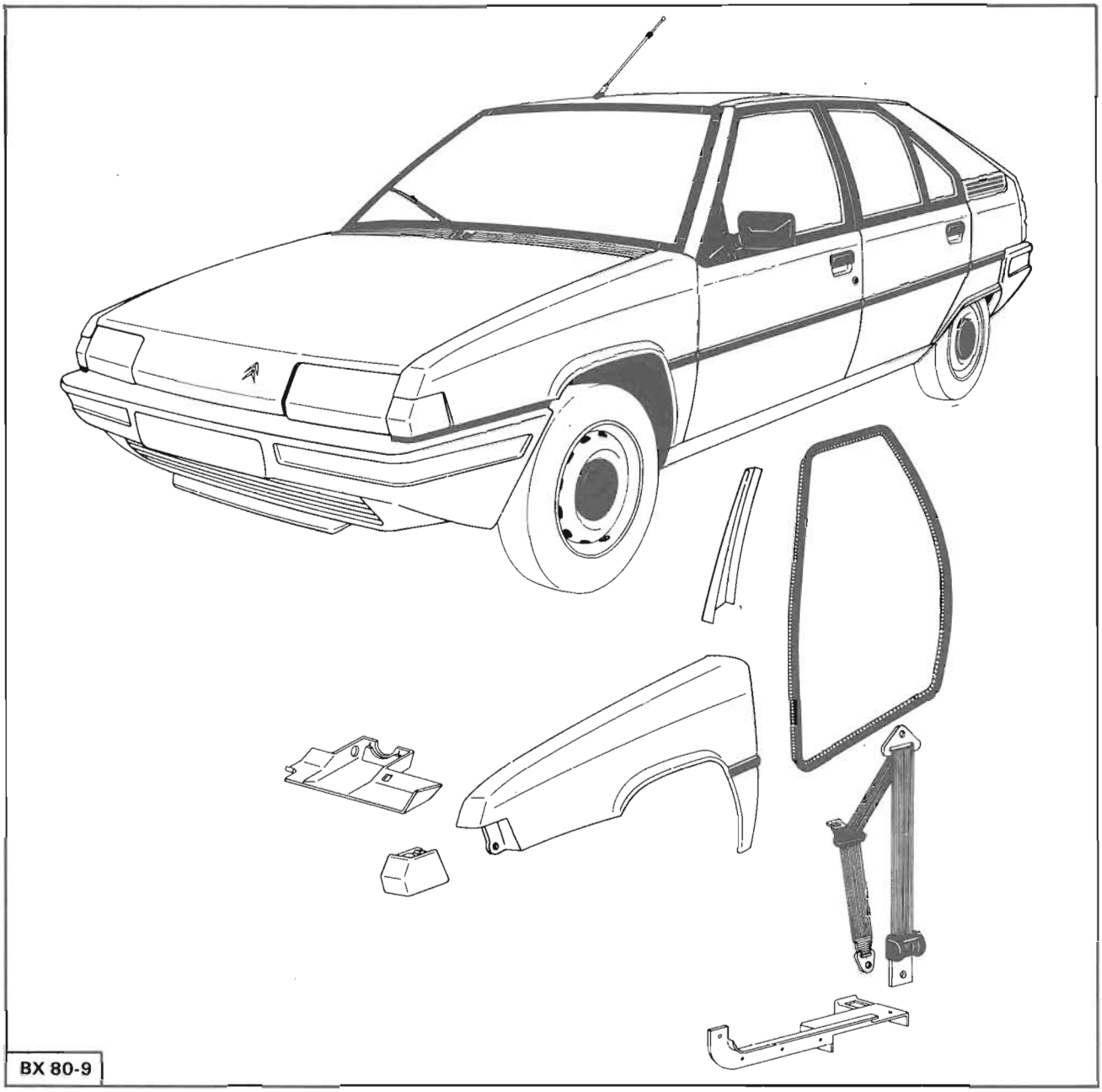

82-571

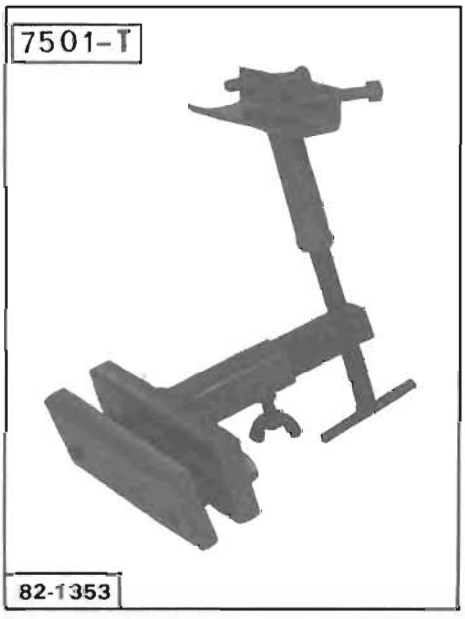


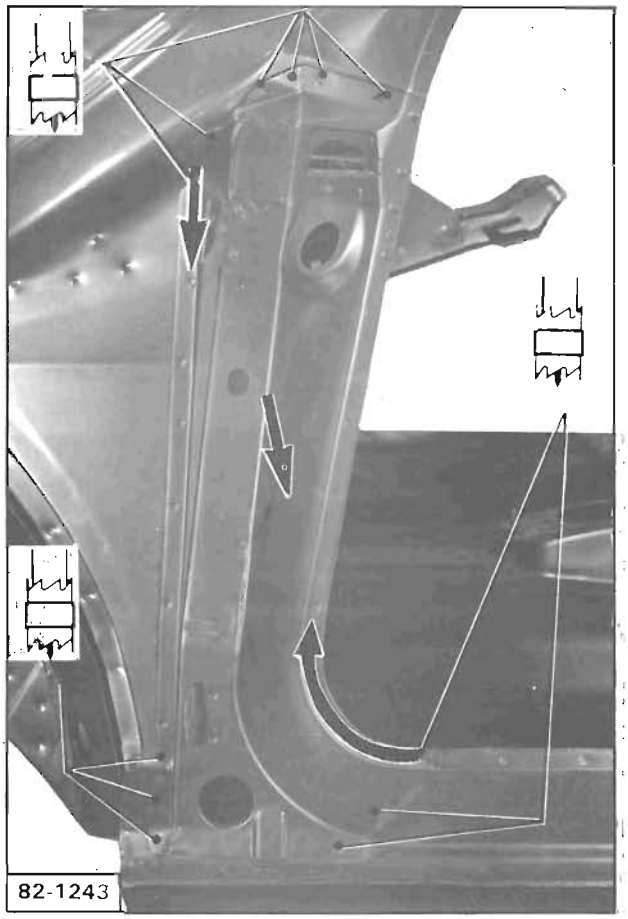
BX 80-1

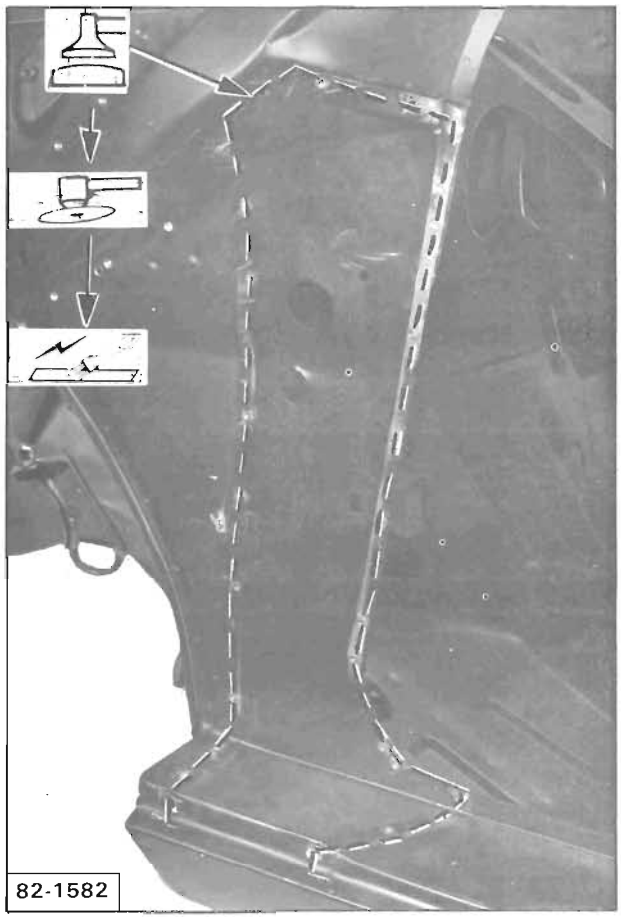


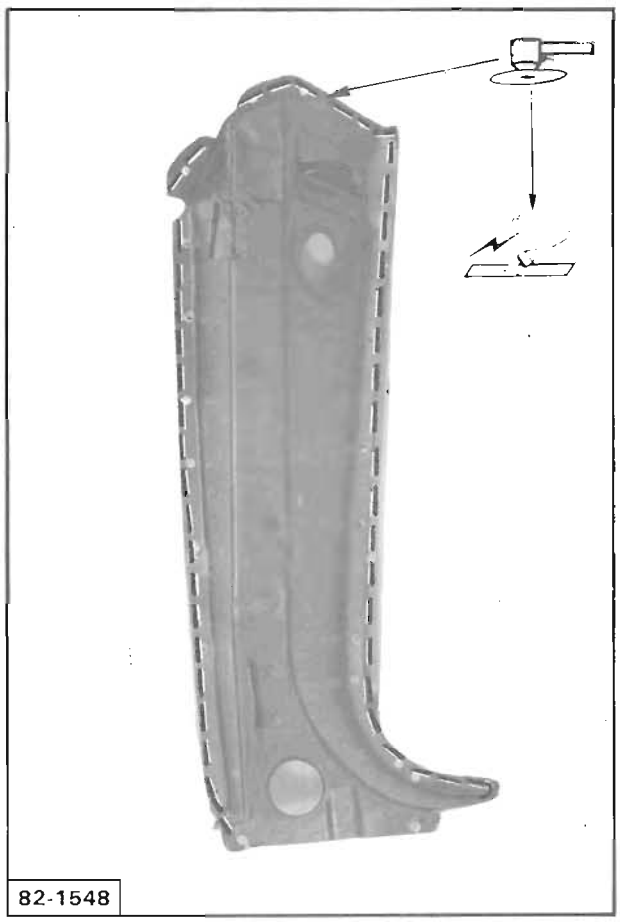
82-1549

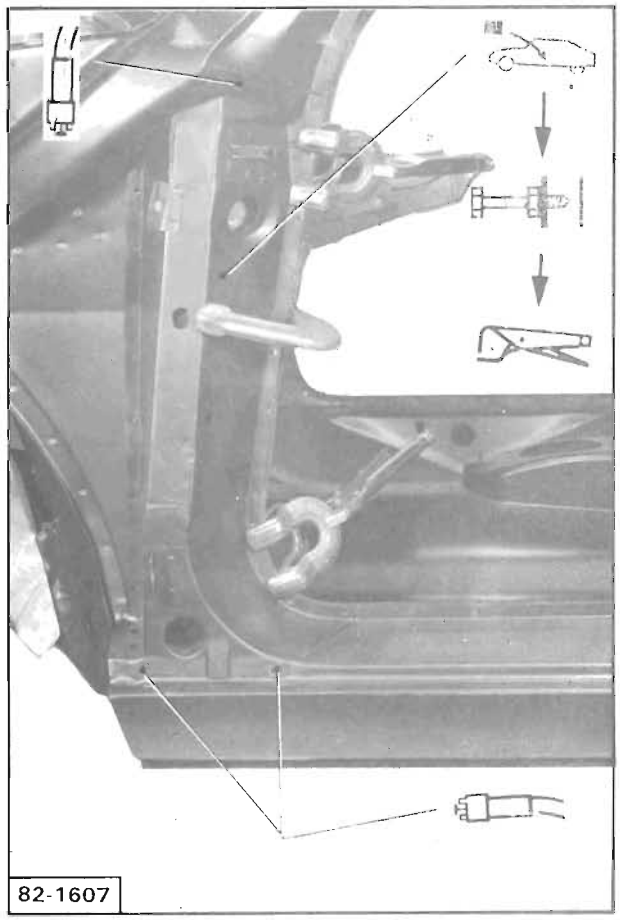

BX 80-9

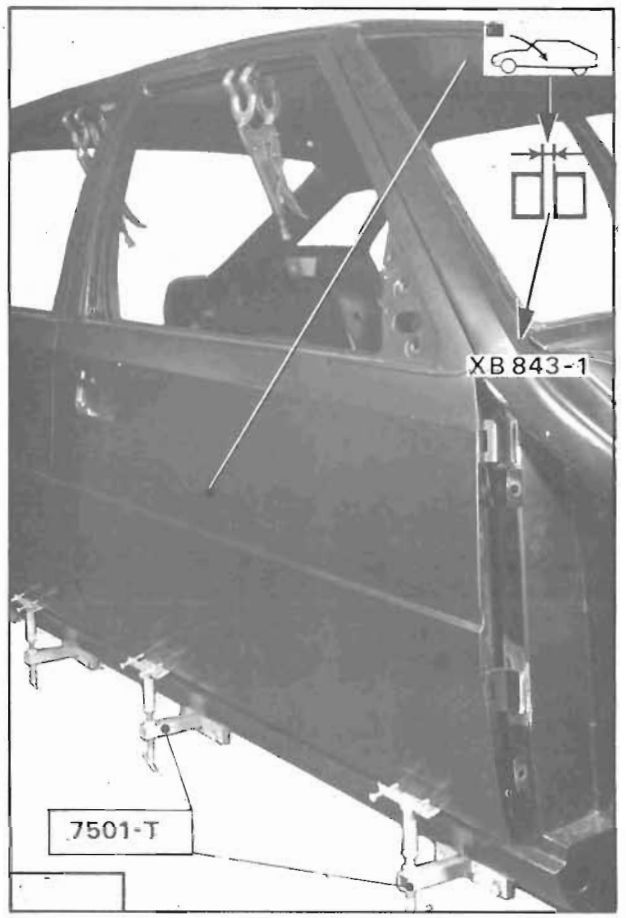

7501-T
82-1353

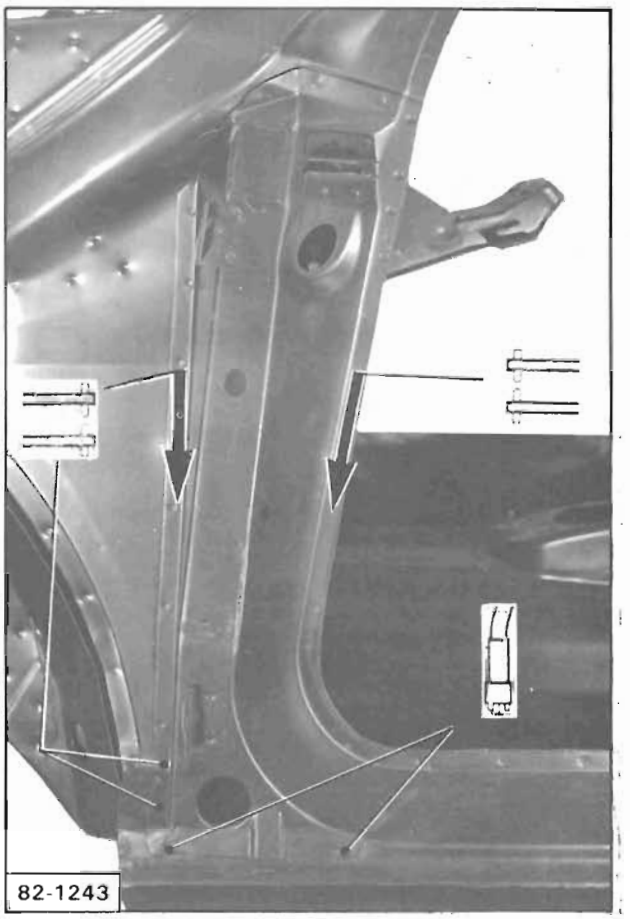

82-1243

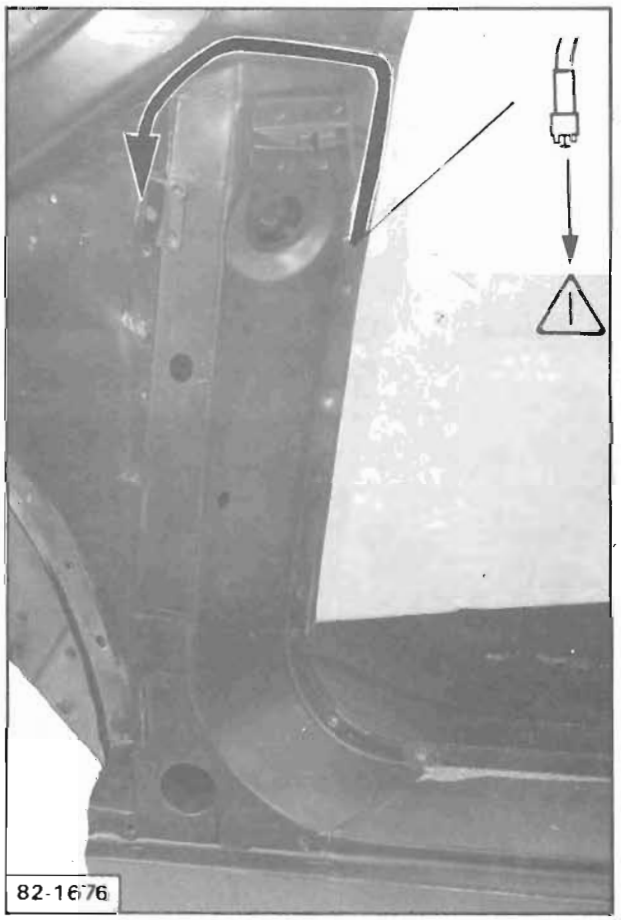

82-1582

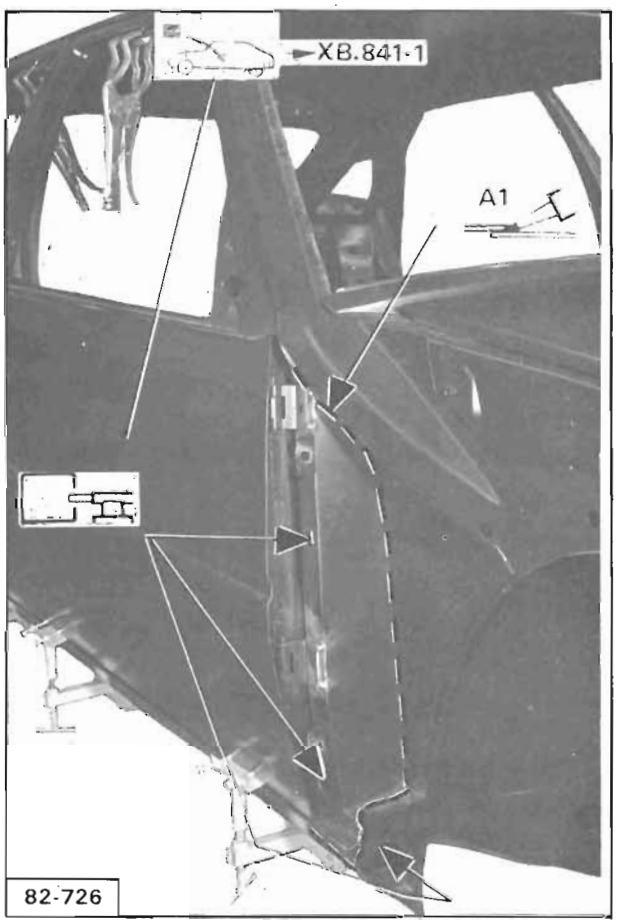

82-1548

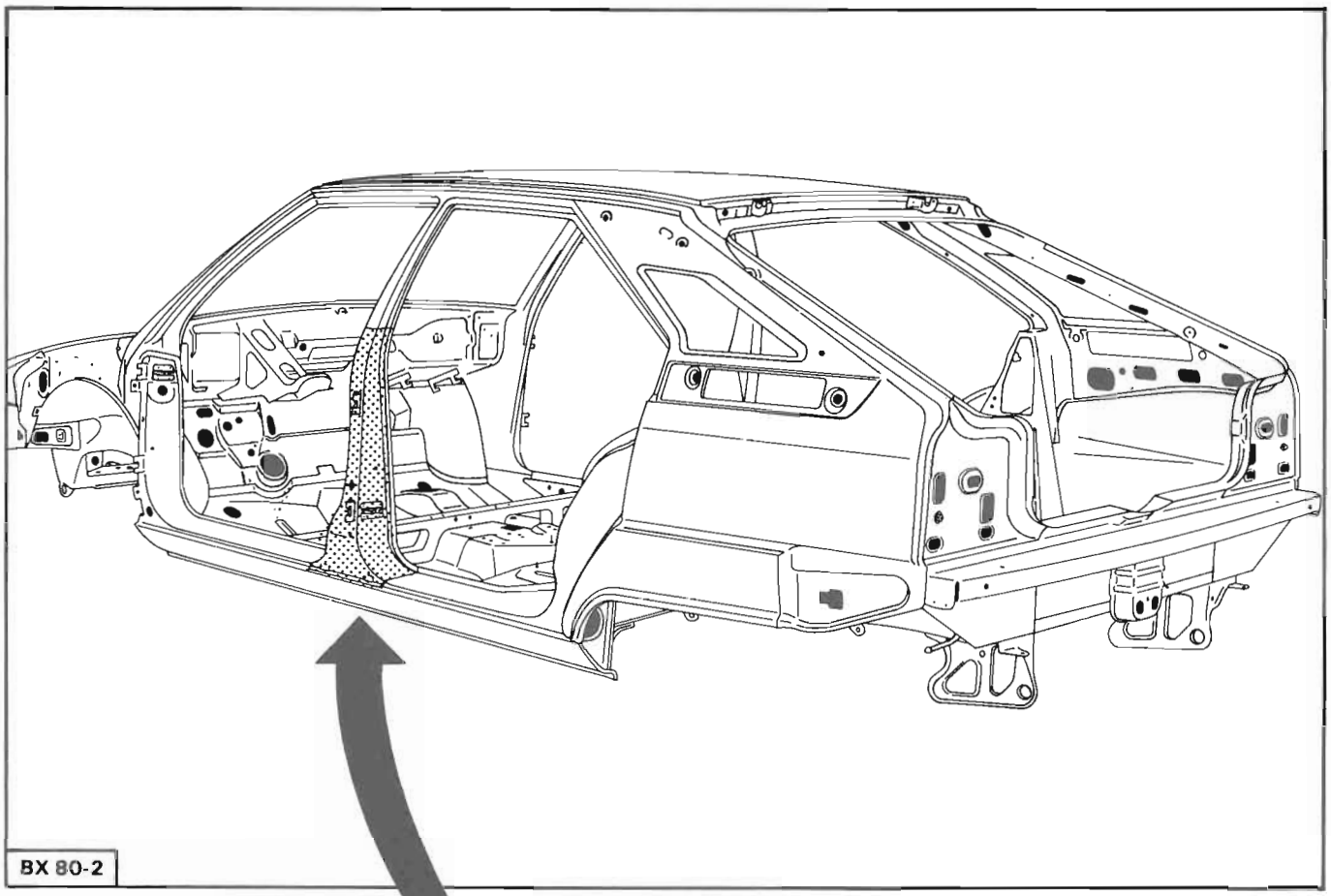

82-1607


XB 843-1
7501-T

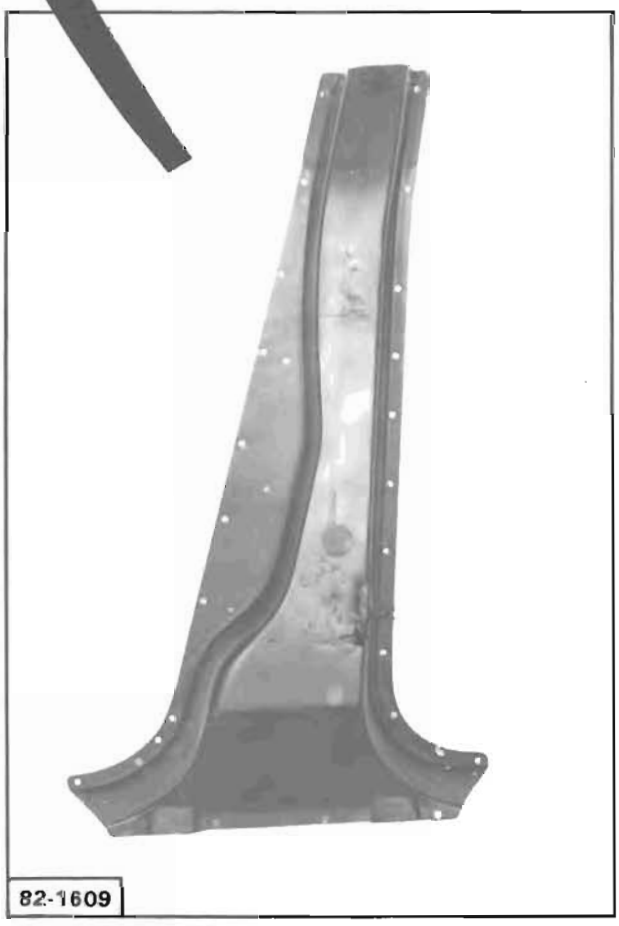

82-1243


82-1676

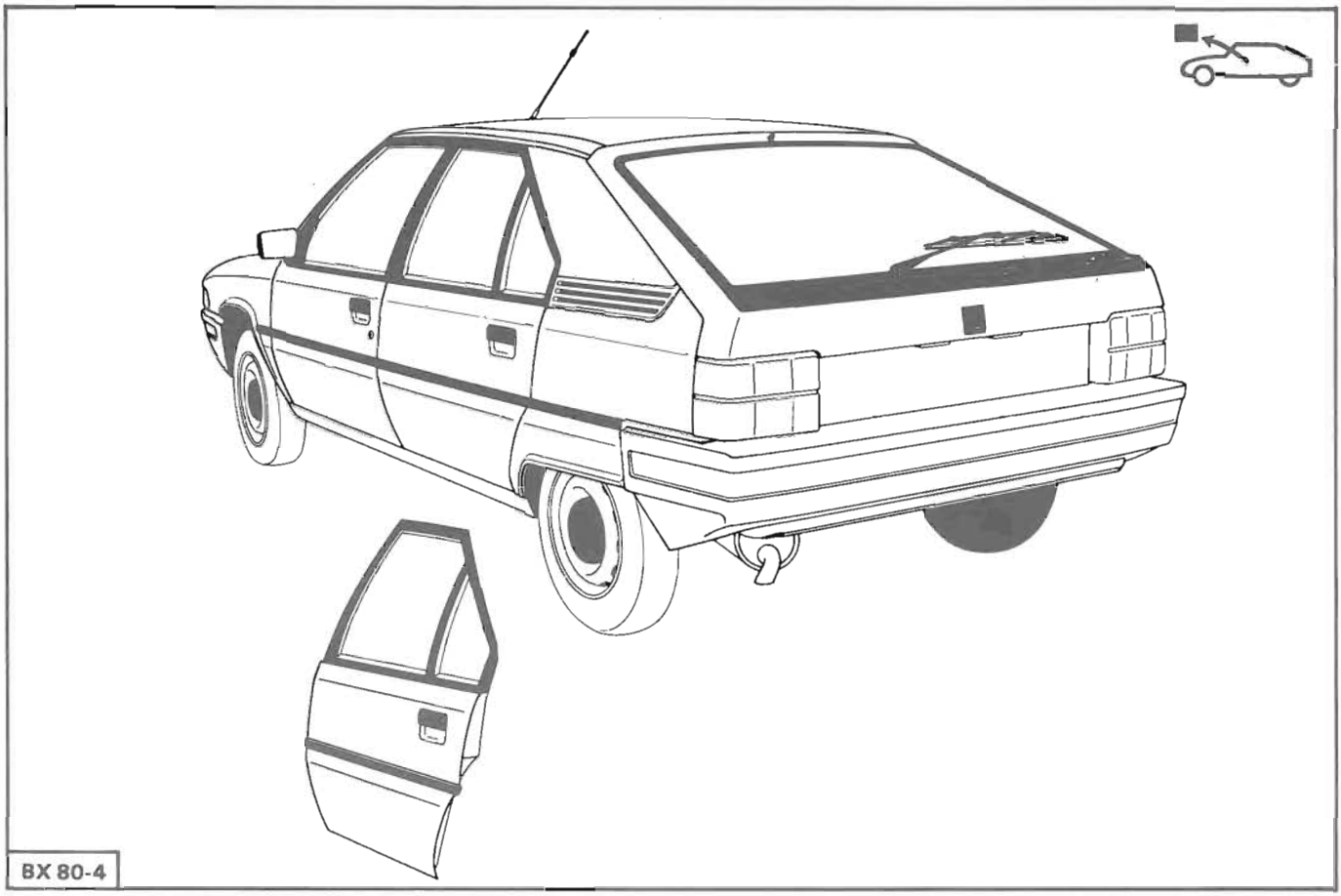

XB.841-1
A1
82-726



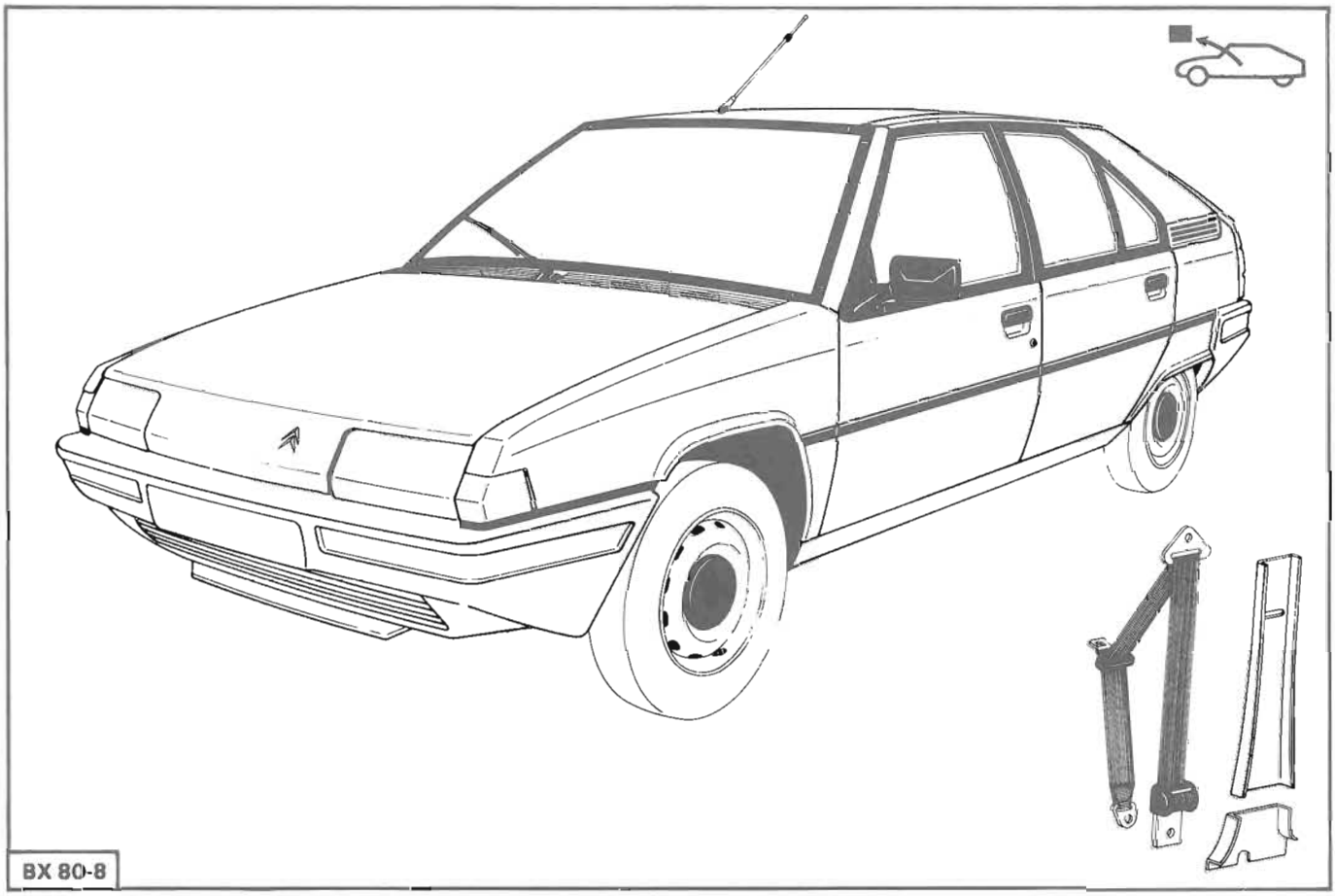
BX 80-2



82-1609



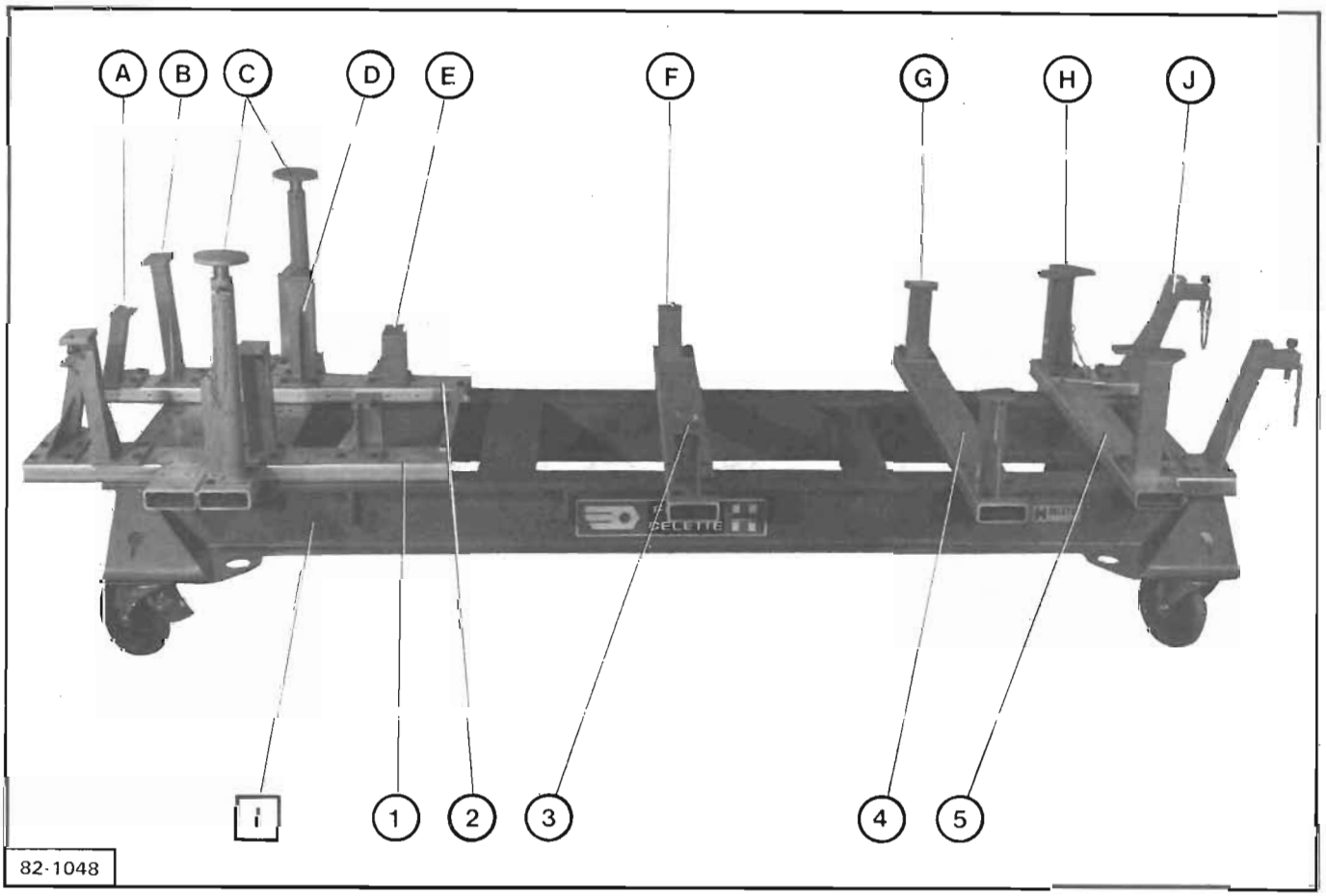
BX 80-4



BX 80-8

Nr.	BEZEICHNUNG
XB. 800-000	Instandsetzung der Karosserie **I.** vom Ersatzteilwesen gelieferte Karosserieteile **II.** Teile aus elektroverzinktem oder galvanisiertem Blech **III.** Teile aus hochelastischem (HLE) Blech **IV.** Überprüfung eines Unfallfahrzeugs
XB.B 800-000	Instandsetzung der Karosserie **I.** vom Ersatzteilwesen gelieferte Karosserieteile **II.** Teile aus elektroverzinktem oder galvanisiertem Blech
XB. 800-00	Vorbereitung einer Karosserie
XB.B 800-00	Vorbereitung einer Karosserie
XB. 800-0	Richtbankausrüstung und Kontrolle einer Rohkarosserie (Celette)
XB. 800-1	Richtbankkontrolle bei eingebauter Hinterachseinheit (Celette)
XB. 800-2	Richtbankkontrolle bei eingebauter Vorderachseinheit (Celette)
XB. 800-3	Richtbankkontrolle einer Rohkarosserie (Caroliner)
XB. 800-4	Richtbankkontrolle mit eingebauter Vorder- und Hinterachseinheit (Caroliner)
XB. 800-5	Richtbankkontrolle einer Rohkarosserie (Dataliner)
XB. 800-6	Richtbankkontrolle mit eingebauter Vorder- und Hinterachseinheit (Dataliner)
	FRONTPARTIE
XB. 801-1	Erneuern der Traverse unter der vorderen Stoßstange
XB. 801-2	Erneuern der oberen Fronttraverse und eines Scheinwerfertragblechs
XB. 801-3	Erneuern einer kompletten Frontpartie
XB. 801-4	Erneuern der unteren Fronttraverse
XB. 801-5	Erneuern eines Frontpartie-Teilstücks (Scheinwerfertragblech und Frontpartiestütze)
	VORDERER RADKASTEN
XB. 802-1	Erneuern eines vorderen Kotflügel-Füllblechs (vor der Stirnwand)
XB. 802-2	Erneuern eines vorderen Längsauslegers
XB. 802-3	Erneuern eines vorderen Längsausleger-Teilstücks
XB. 802-4	Erneuern eines vorderen Radkastens und eines vorderen Längsauslegers
XB. 802-5	Erneuern eines vorderen Radkastens (ohne Längsausleger)
XB. 802-6	Erneuern eines kompletten vorderen Radkastens
XB. 802-7	Erneuern einer kompletten Vorderwageneinheit
XB. 802-8	Erneuern eines Radkastenteilstücks und eines Teilstücks des vorderen Längsauslegers
	FRONTSCHEIBE
XB. 812-0	Kontrolle eines Windschutzscheibenrahmens
XB. 812-1	Erneuern des unteren Windschutzscheibenrahmens
XB. 812-2	Erneuern eines seitlichen Windschutzscheibenrahmens
	SEITENWAND
XB. 821-1	Erneuern einer vorderen Türscharniersäule
XB. 821-2	Erneuern eines Mittelpfostens
XB. 821-3	Erneuern einer kompletten Seitenwand
XB.B 821-3	Erneuern einer kompletten Seitenwand
XB. 821-4	Erneuern eines Seitenwand-Vorderteils
XB. 821-5	Erneuern eines Seitenwand-Mittelteils
XB. 821-6	Erneuern eines Seitenwand-Hinterteils
XB.B 821-6	Erneuern eines Seitenwand-Hinterteils
XB. 821-7	Erneuern eines hinteren Seitenwand-Teilstücks
XB.B 821-7	Erneuern eines hinteren Seitenwand-Teilstücks
XB. 821-8	Erneuern eines Türschwellers

Nr.	BEZEICHNUNG
	MITTLERE BODENBLECHPARTIE
XB. 822-1	Erneuern eines Türschweller-Füllblechs
XB. 822-2	Erneuern eines Füllblech-Teilstücks des Türschwellers
XB. 822-3	Erneuern der Traverse unter den Vordersitzen
	HECKABSCHLUSSBLECH
XB. 823-1	Erneuern eines Heckabschlußblech-Mittelteils
XB. 823-2	Erneuern eines Heckleuchten-Tragblechs
XB. 823-3	Erneuern einer Heckabschlußblech-Traverse
XB. 823-4	Erneuern eines kompletten Heckabschlußblechs
	HINTERER RADKASTEN
XB. 824-1	Erneuern eines hinteren Kotflügels
XB.B 824-1	Erneuern eines hinteren Kotflügels
XB. 824-2	Erneuern eines unteren Teils eines hinteren Kotflügels
XB. 824-3	Erneuern eines hinteren Radkasten-Teilstücks
XB.B 824-3	Erneuern eines hinteren Radkasten-Teilstücks
XB. 824-4	Erneuern eines kompletten Radkastens
XB.B 824-4	Erneuern eines kompletten Radkastens
	DACH
XB. 825-1	Erneuern des Dachs
XB.B 825-1	Erneuern des Dachs mit den Traversen
XB. 825-2	Erneuern der hinteren Dachtraverse
	HINTERE BODENBLECHPARTIE
XB. 831-1	Erneuern eines Kofferraumbodenblechteilstücks
XB. 831-2	Erneuern eines kompletten Kofferraumbodenblechs
XB.B 831-2	Erneuern der Ladeflächenverlängerung
XB. 831-3	Erneuern eines Längsauslegers unter dem Bodenblech hinten
XB. 831-4	Erneuern eines Fahrschemellängsauslegers hinten



I → (→ 9/78) → ..... 955 909 + 955 900

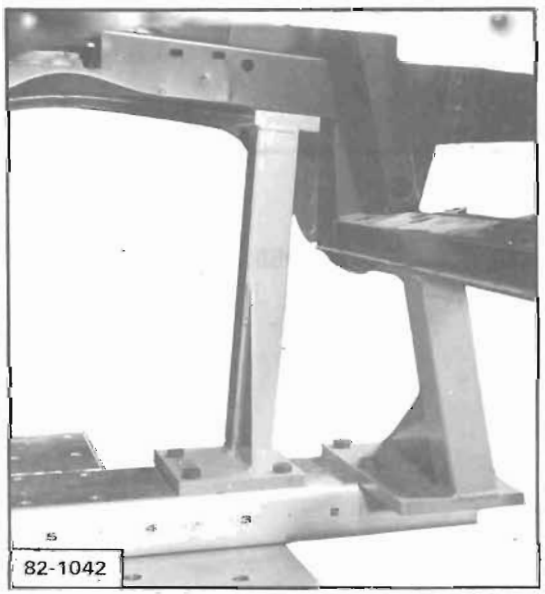
I → (9/78 →) → 955 900

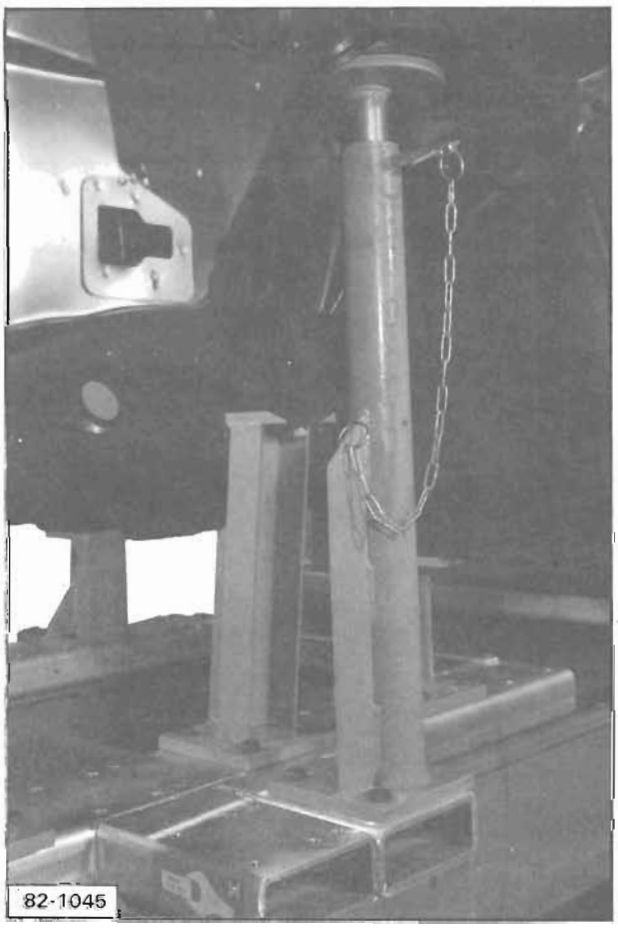
1
2
3
4
5 ..... 955 900

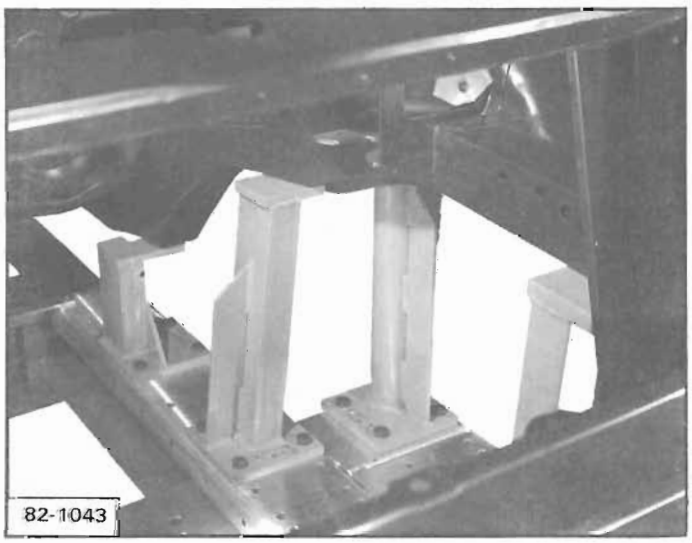
A
B
C
D
E
F
G
H
J 378 300

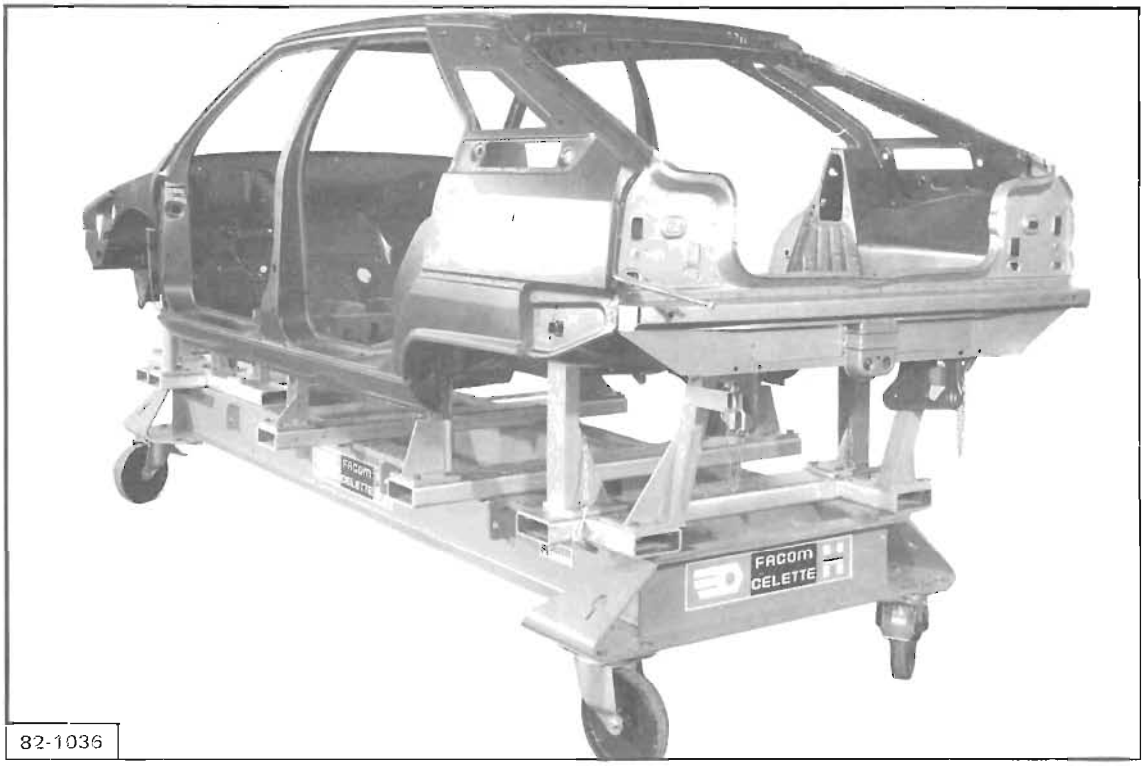


82-1035

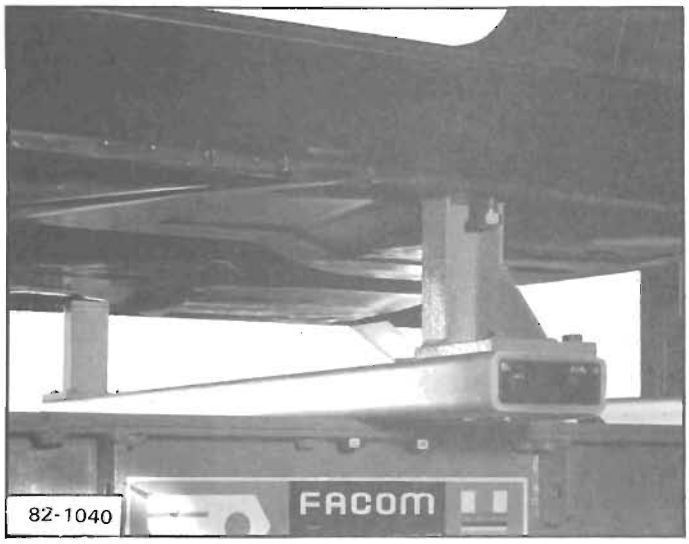

82-1042


82-1045

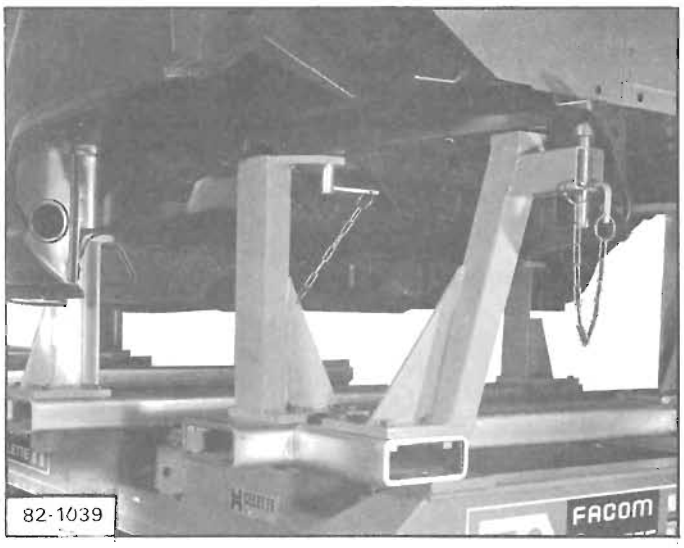

82-1043



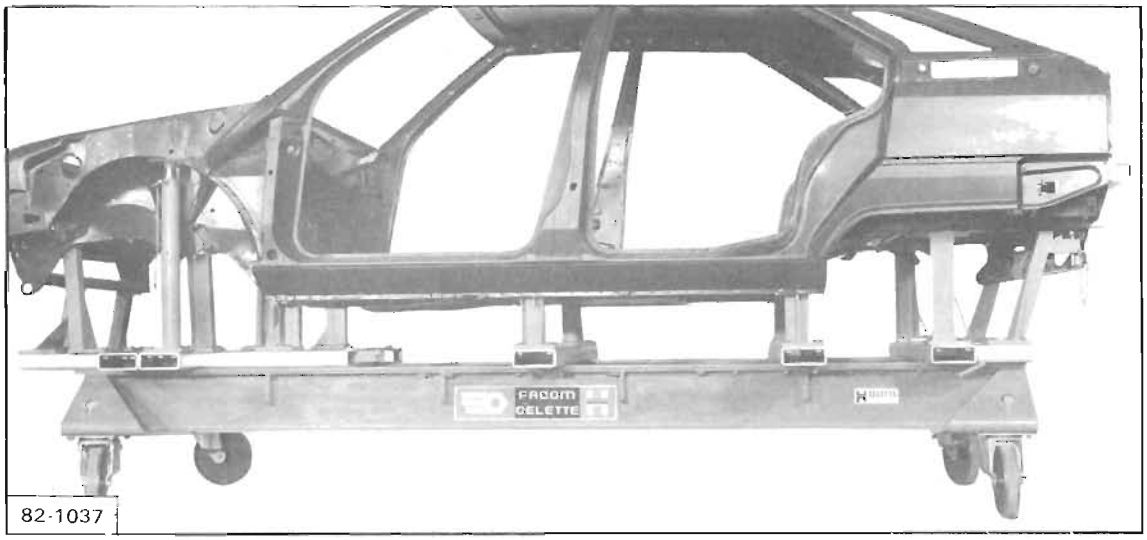
82-1036



82-1040

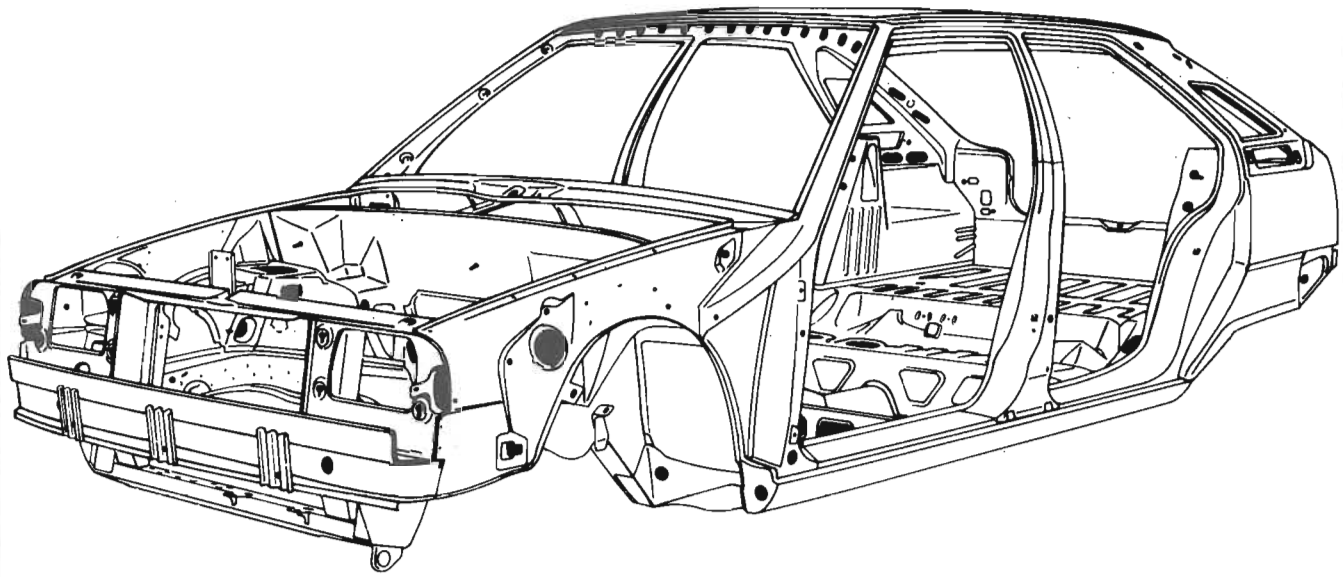


82-1039

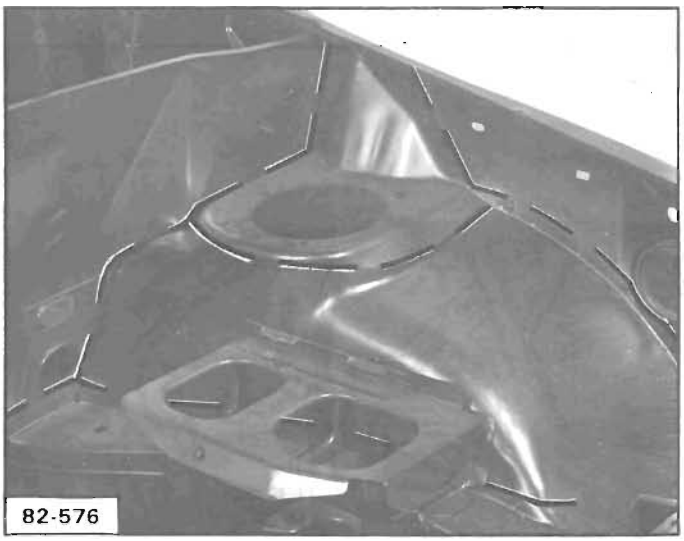


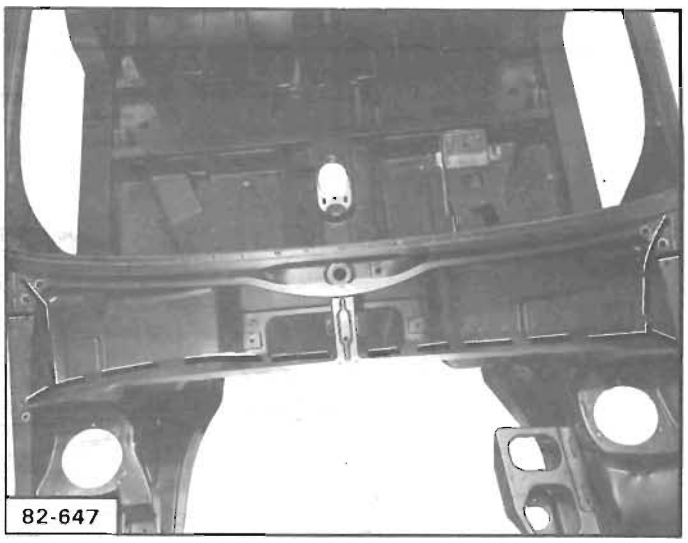
82-1037

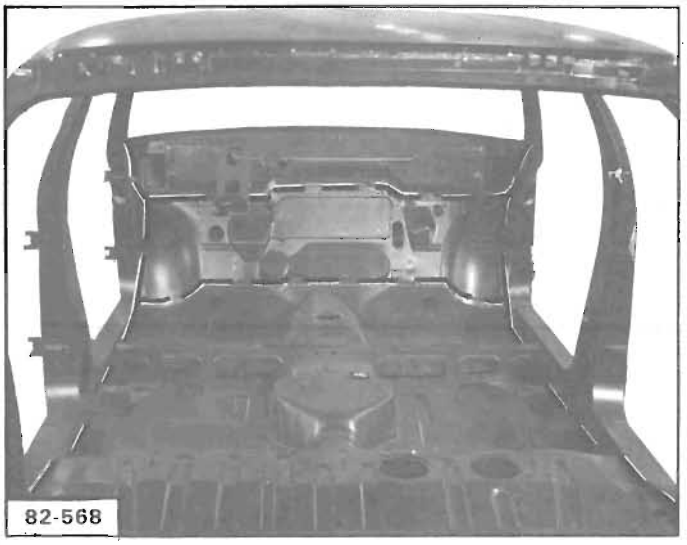
A1

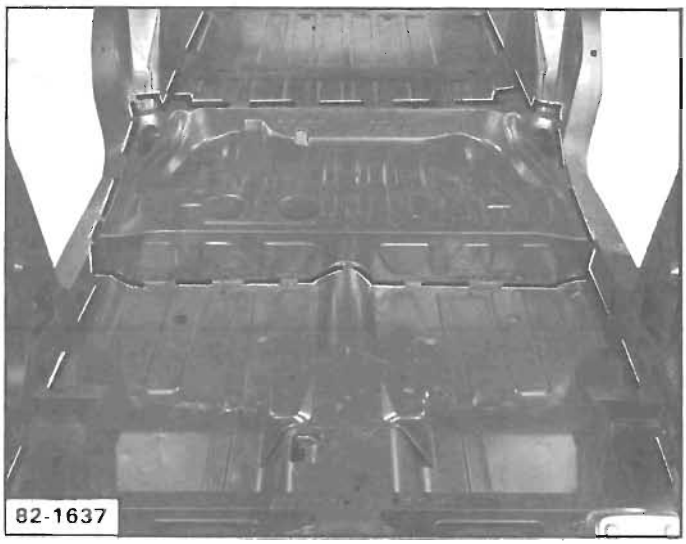


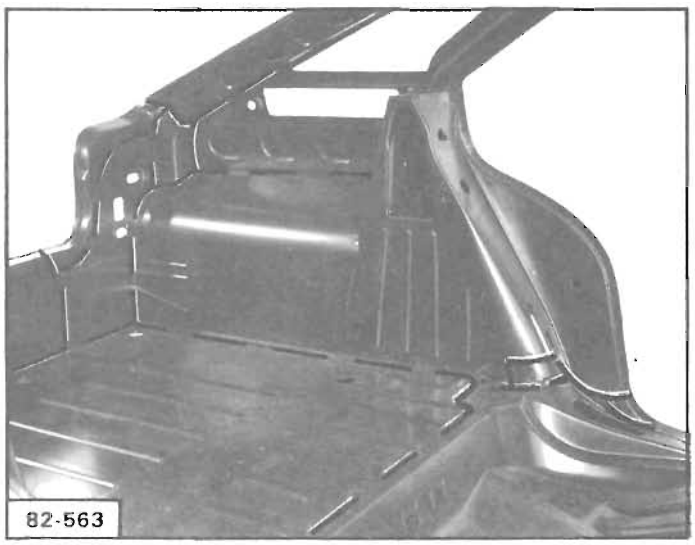
BX 80-5

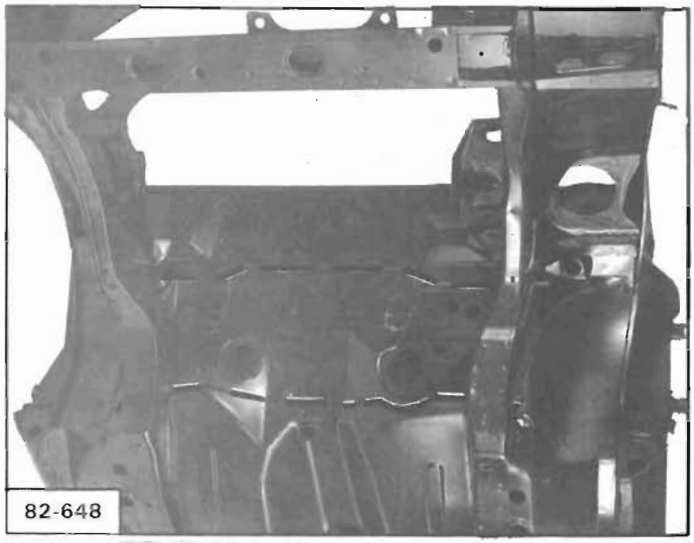

82-576

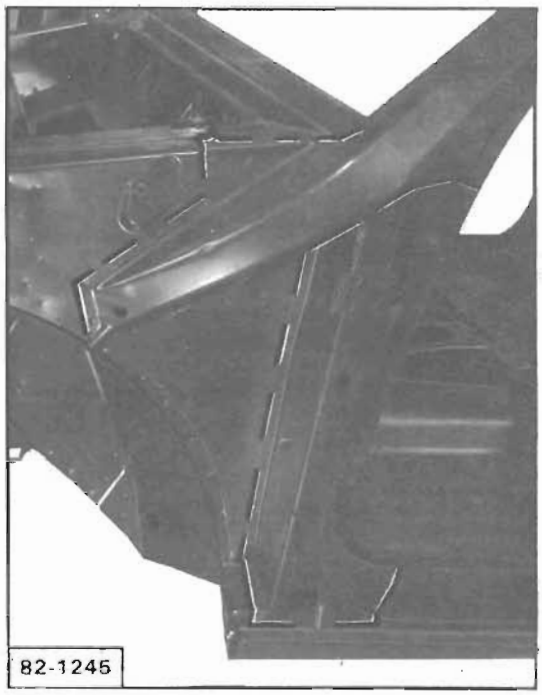

82-647

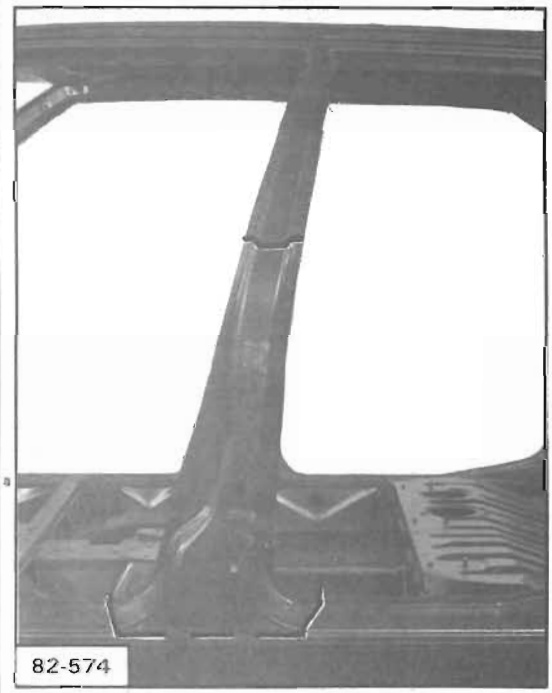

82-568

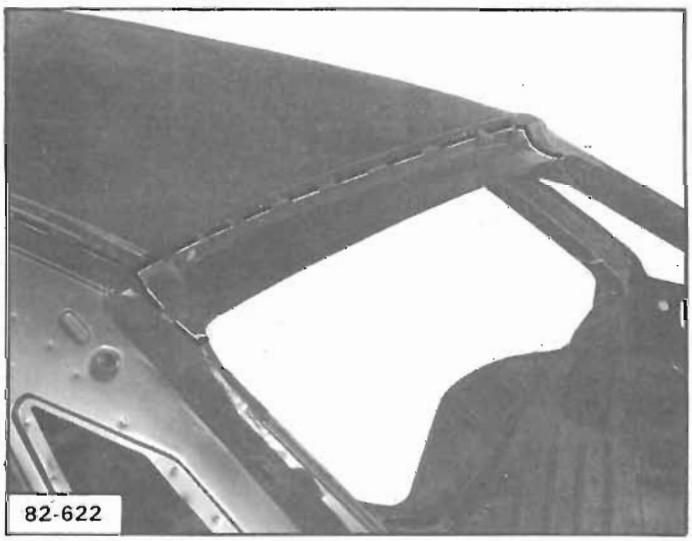

82-1637


82-563


82-648

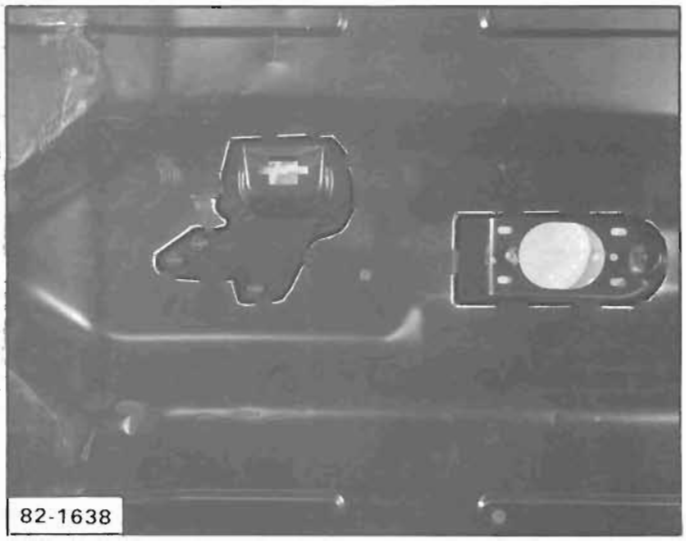

82-1245

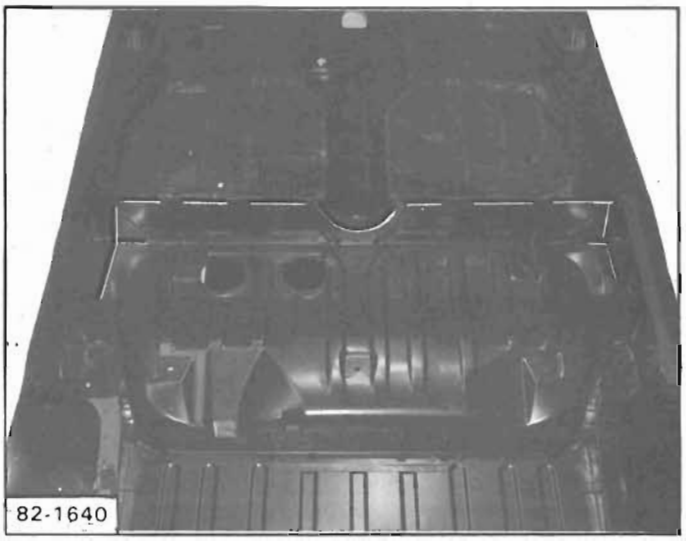

82-574

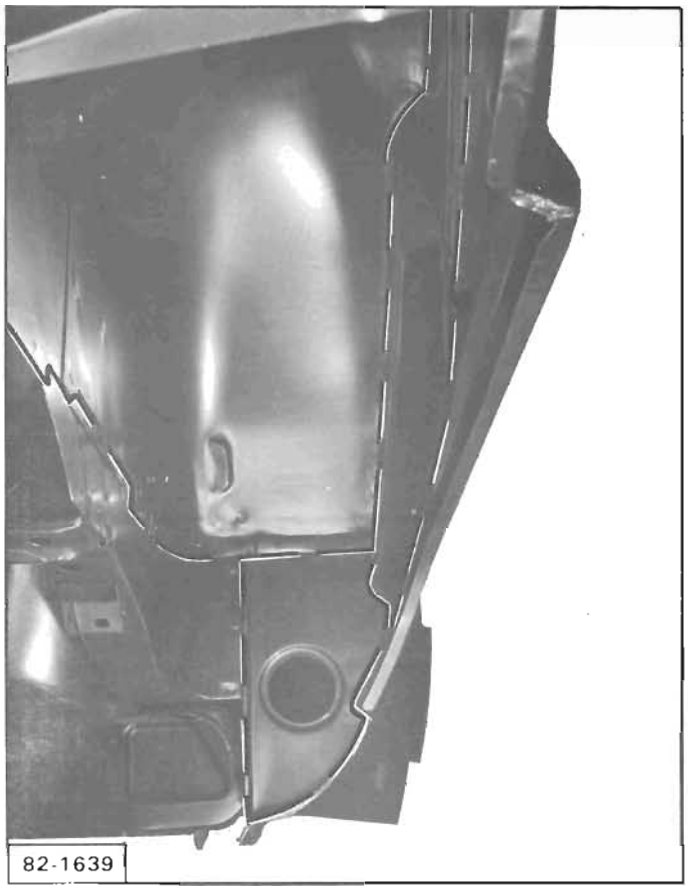

82-622

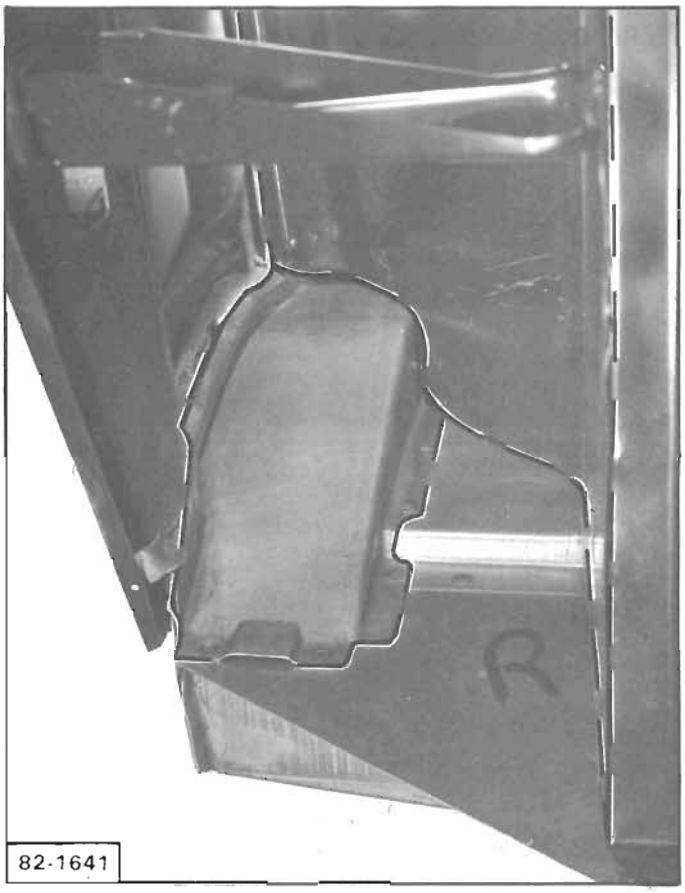

82-620


82-569

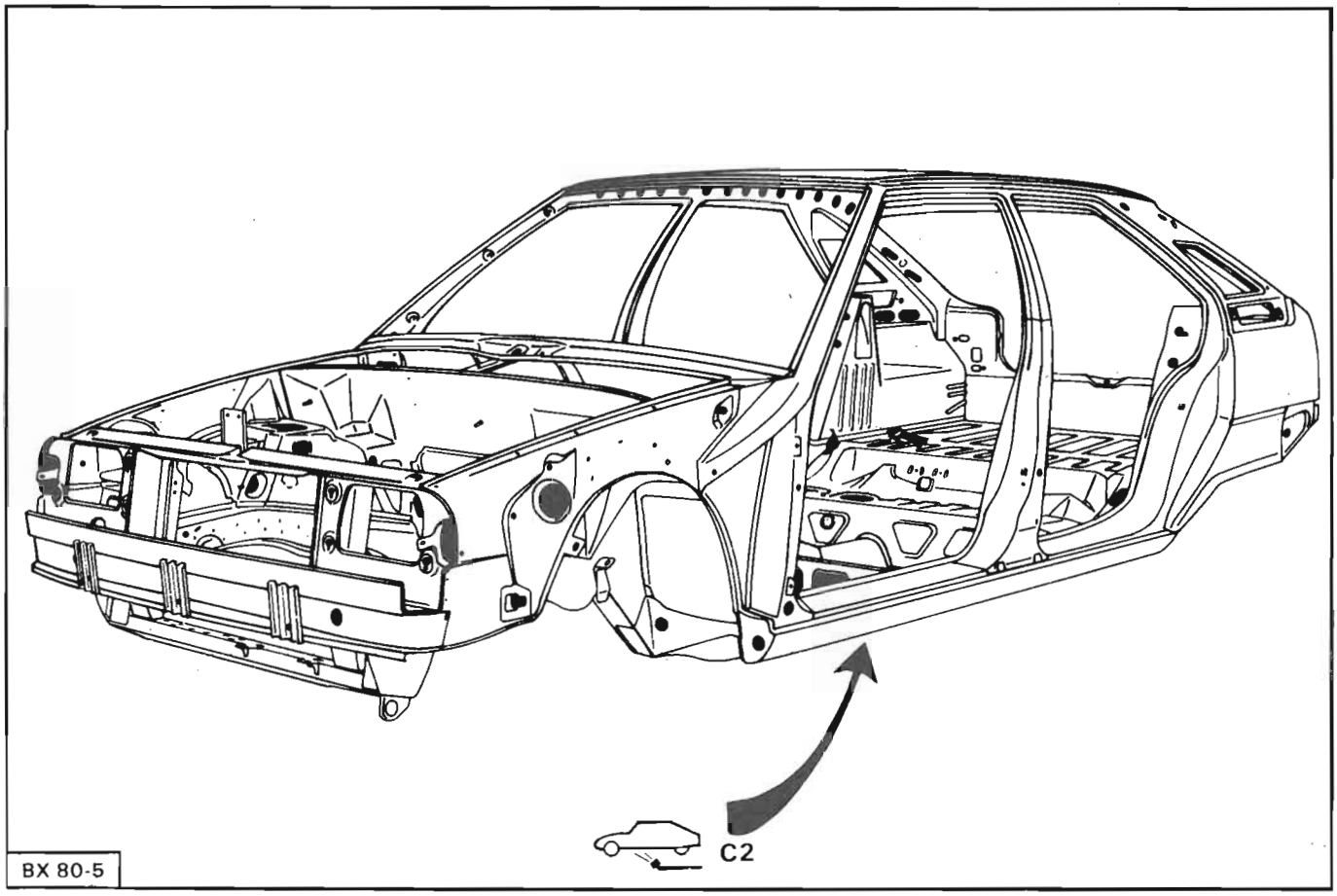

82-1638

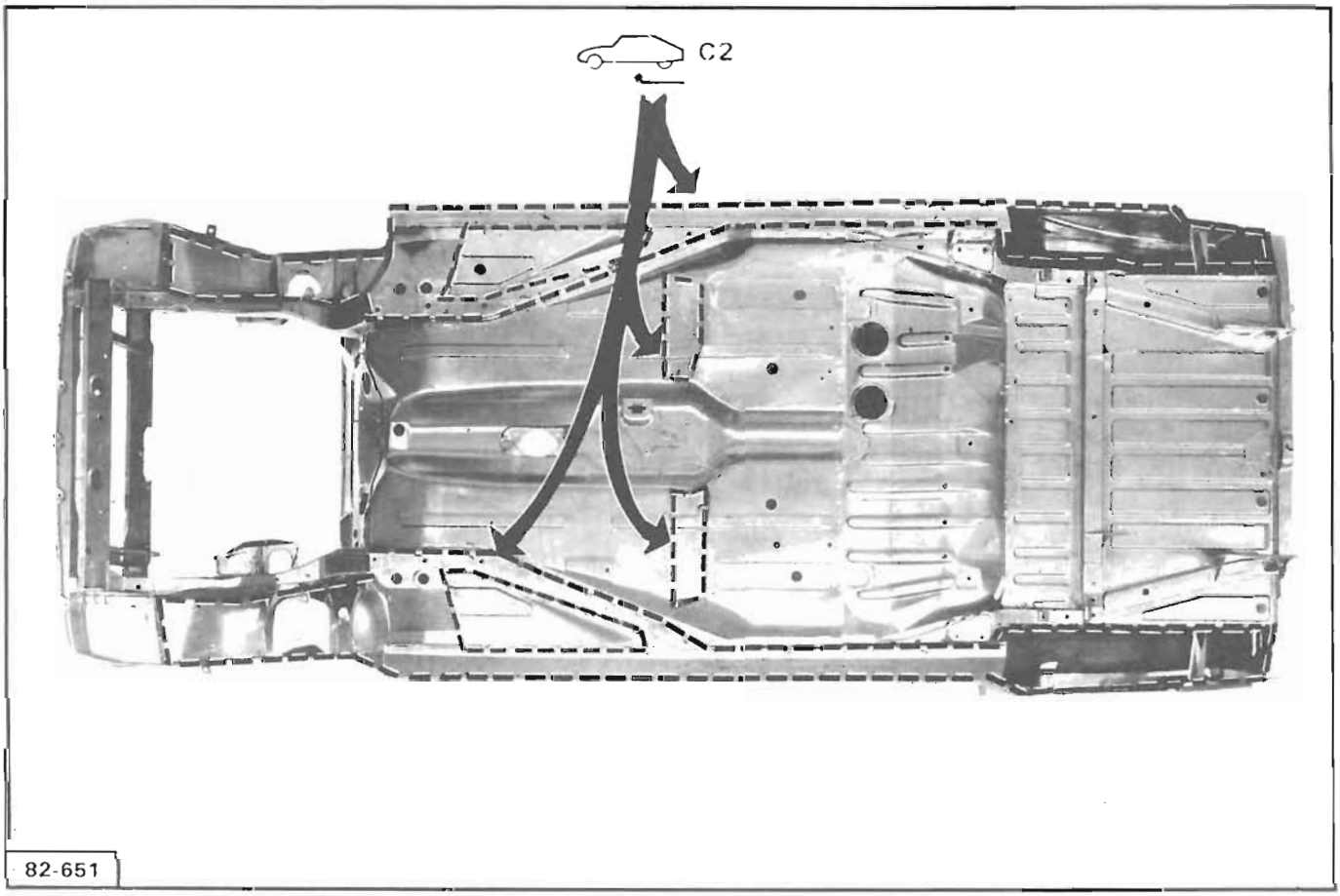

82-1640


82-1639

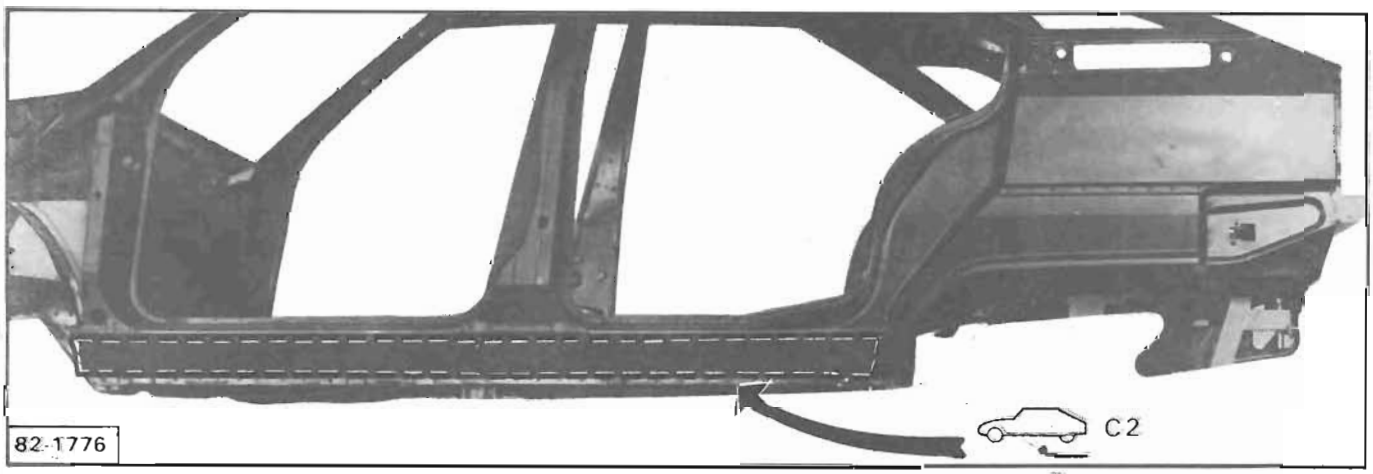


82-1641

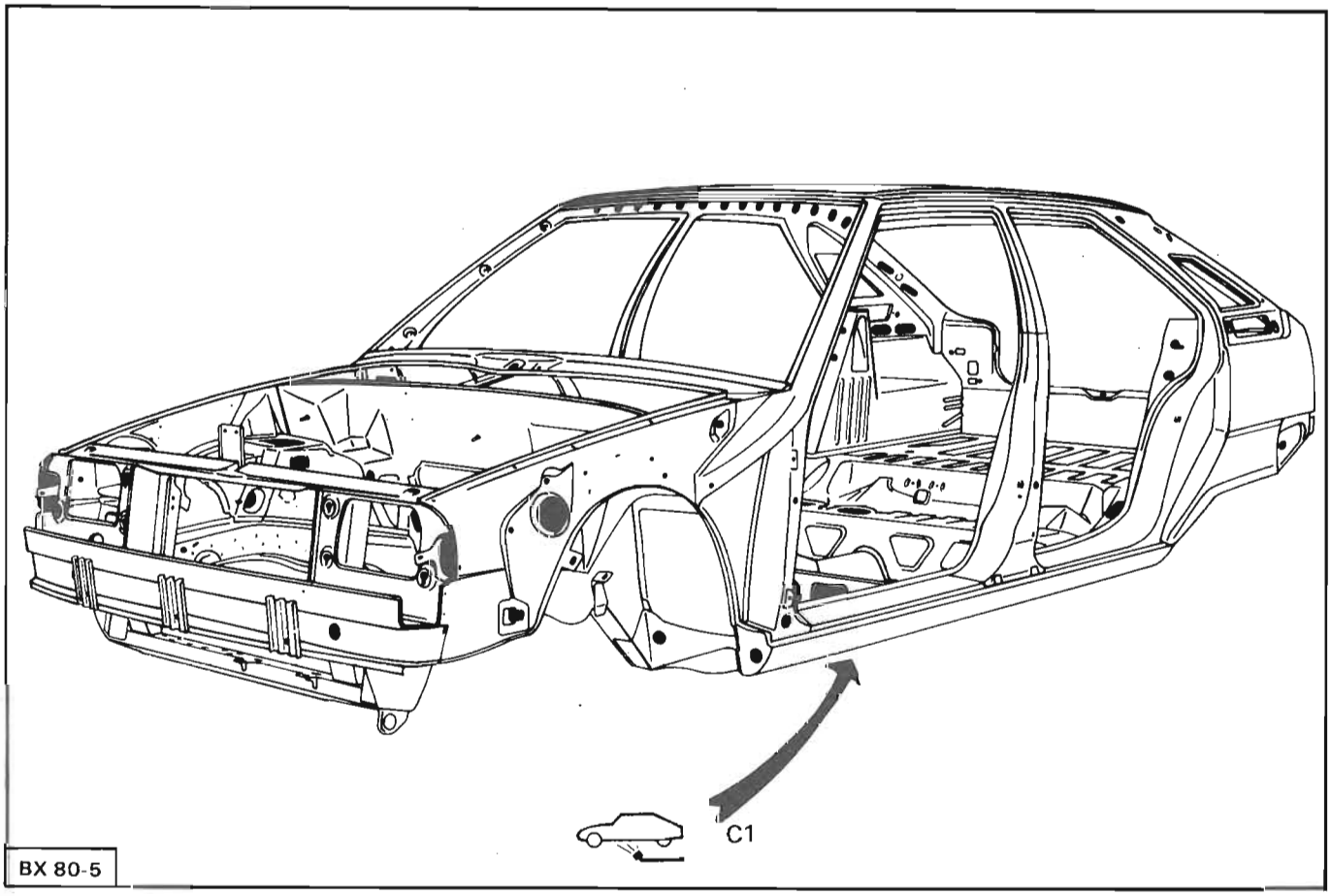

C2
BX 80-5



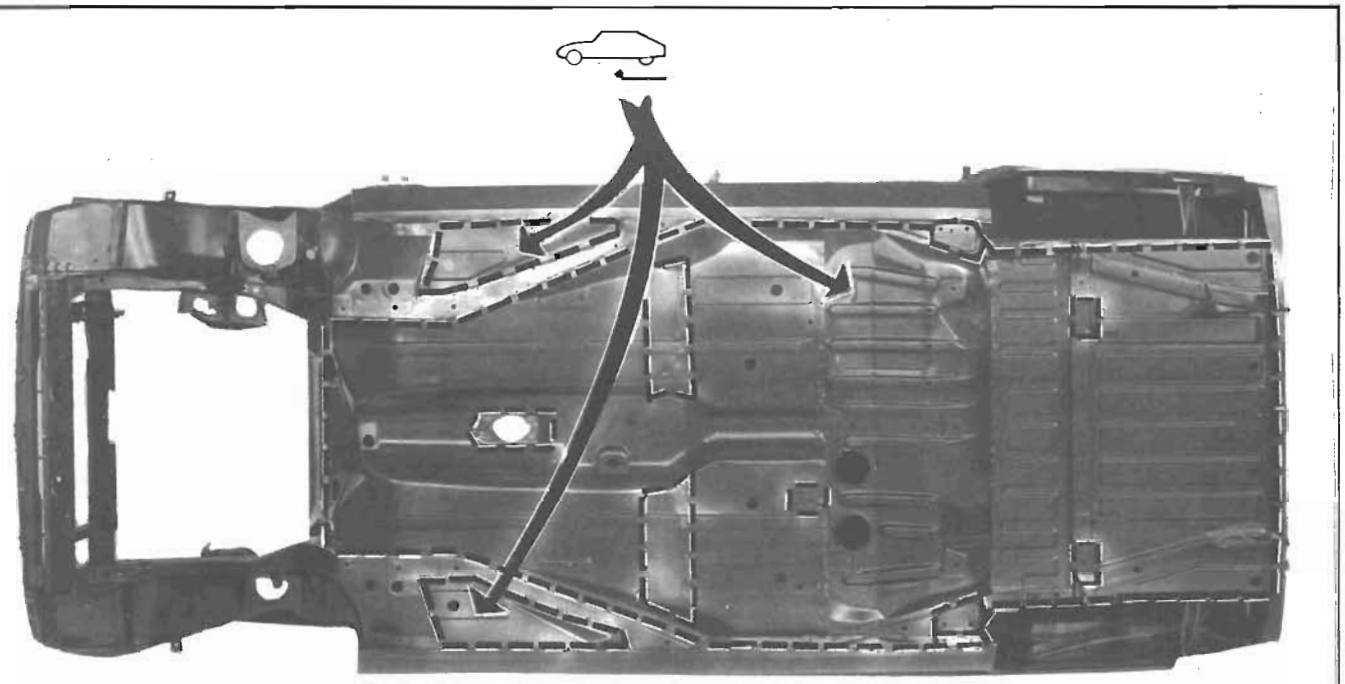
82-651



82-1776



BX 80-5

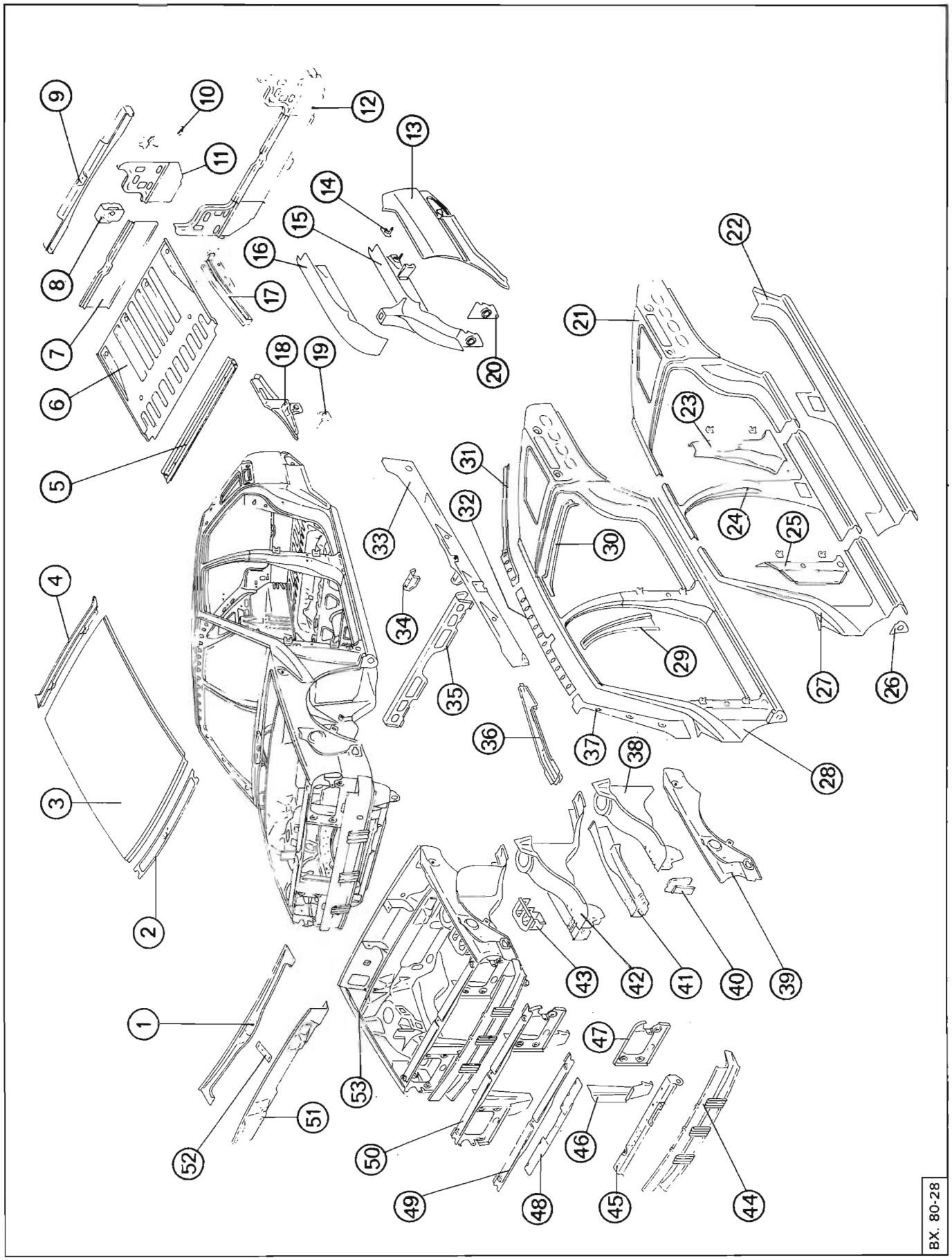


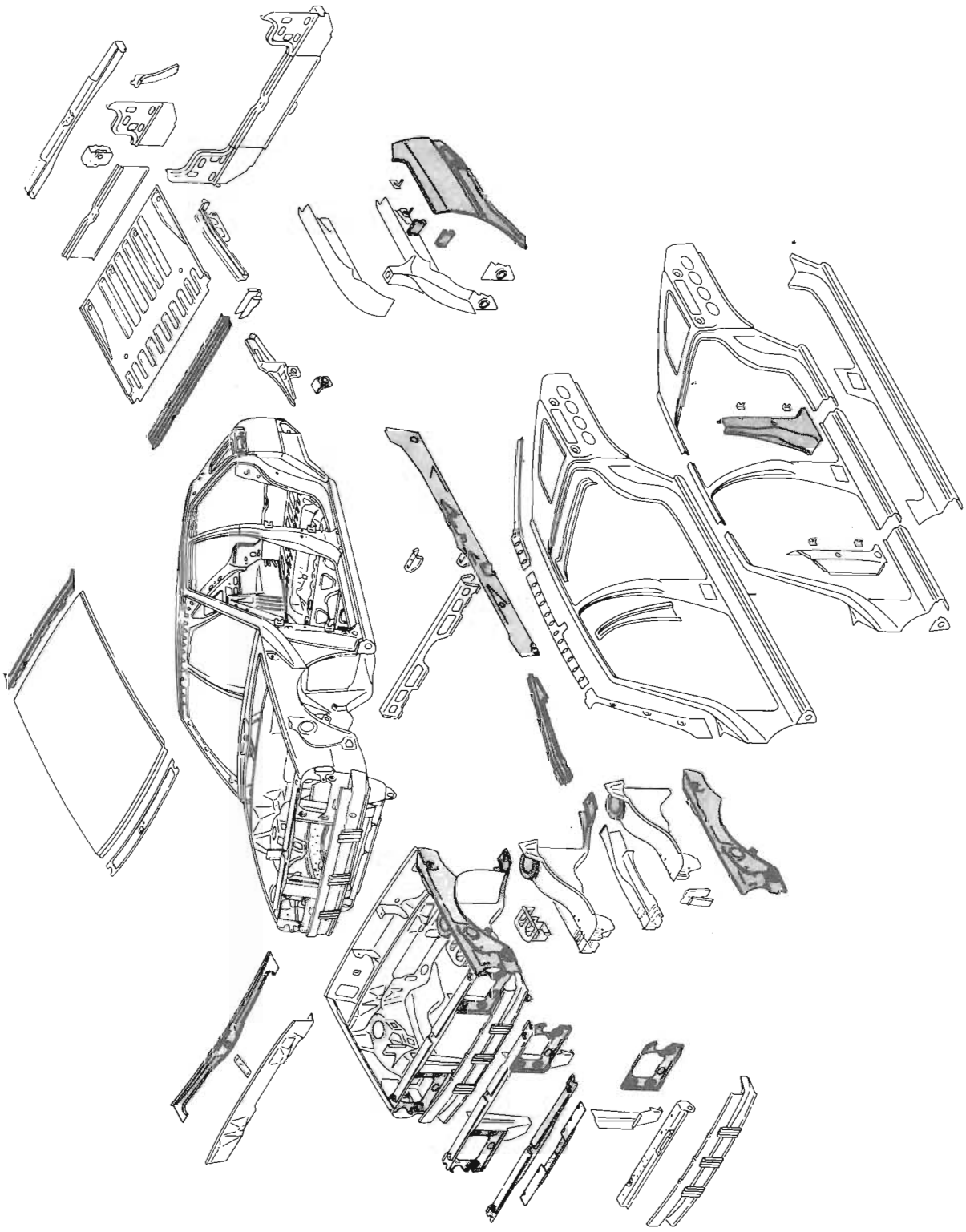
82-651

REPARATUR DER KAROSSERIE

I. KAROSSERIETEILE, DIE IM ERSATZTEILWESEN ERHÄLTLICH SIND.

NUMMER	BEZEICHNUNG	ARBEITSVORGANG
1	Unteres Teilstück Frontscheibenrahmen	XB. 812-1
2	Vordere Dachtraverse	*Siehe XB. 825-1*
3	Dach	XB. 825-1
4	Hintere Dachtraverse	XB. 825-2
5	Hintere Fahrschemeltraverse	XB. 831-2
6	Kofferraumbodenblech	XB. 831-1 oder 831-2
7	Hinteres Abschlußblech Mitte	XB. 823-1
8	Mittlerer Träger der Heckabschlußtraverse	XB. 823-3
9	obere Traverse hinten	
10	seitliche Verstärkung des Abschlußblechs	XB. 824-3 oder 824-4
11	hinteres Abschlußblech links (Rückleuchtenaufnahme)	XB. 823-2
12	Abschlußblech komplett	XB. 823-4
13	Hinterer Kotflügel	XB. 824-1 oder 824-2
14	Auspuffaufhängung	
15	Hinterer Radkasten komplett	XB. 824-4
16	Hinterer Radkasten freigelegt	XB. 824-3
17	Längsträger unter hinterem Bodenblech	XB. 831-3 oder 831-2
18	Befestigungsträger des hinteren Fahrschemels	XB. 831-4
19	Seitliche Verstärkung des hinteren Fahrschemels	*Siehe XB. 831-4*
20	Hinterer Schwellerverschluß	
21	Hinteres Seitenblech	XB. 821-6 oder 821-7
22	Türschweller	XB. 821-8
23	Mittelpfosten	XB. 821-2
24	Mittleres Seitenblech	XB. 821-5
25	Türscharniersäule	XB. 821-1
26	Vorderer Schwellerverschluß	XB. 821-4
27	Vorderes Seitenblech	
28	Seitenblech komplett	XB. 821-3
29	Verstärkung Mittelpfosten	*Siehe XB. 821-5*
30	Verstärkung C-Säule	XB. 821-6
31	Verstärkung Dachholm	XB. 821-6
32	Dachträgerleiste	
33	Türschwellerverstärkung	XB. 822-1 oder 822-2
34	Hintere Vordersitzstütze	
35	Traverse unter dem Vordersitz	XB. 822-3
36	Längsträger unter vorderem Bodenblech	
37	Verstärkung des Frontscheibenholms	XB. 812-2
38	Vorderer Radkasten	XB. 802-5
39	Vordere Kotflügelverstärkung	XB. 802-1
40	Untere Traversenhalterung	XB. 802-3 oder 802-2
41	Vorderer Längsträger	
42	Gesamter vorderer Radkasten	XB. 802-6
43	Batteriehalterung	
44	Traverse unter vorderer Stoßstange	XB. 801-1
45	Untere vordere Traverse	XB. 801-4
46	Stütze für Lampentraverse	XB. 801-5
47	Lampenträger	
48	Verstärkung der oberen vorderen Traverse	XB. 801-2
49	Vordere obere Traverse	
50	Lampentraverse (komplett)	XB. 801-3
51	Obere Spritzwand	
52	Verbindungsblech	
53	Vorderwagen komplett	XB. 802-7


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
BX. 80-28



BX. 80-37a

II. TEILE AUS ELEKTROLYTISCH VERZINKTEM BLECH

Die in den nebenstehenden Aufnahmen dunkel hervorgehobenen Teile sind einer elektrolytischen Verzinkung unterzogen, um die Karosserie vor Korrosion zu schützen.

Die Teile wurden entsprechend der Empfindlichkeit bestimmter Bereiche ausgewählt, wobei diese Auswahl später noch Änderungen unterworfen werden kann.

Die vom Ersatzteilwesen verkauften Teile sind ebenfalls der gleichen Behandlung unterzogen worden, können jedoch nicht vom Mechaniker erkannt werden, da die Teile mit einer Kataphorese-Schicht überzogen sind.

REPARATUR

Bei der Reparatur muß die Kataphorese-Schicht in den Schweißbereichen auf beiden Blechseiten entfernt werden, wodurch auch der Zinküberzug beschädigt wird.

Um Korrosionsbildung nach der Reparatur (insbesondere an den Schweißstellen) zu verhindern, empfiehlt es sich, gewisse Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen.

Vermeiden, daß die Schweißstellen an den neuen Teilen abgeschliffen werden (die Schleifscheiben zerstören den Zinküberzug), sondern besser zum leichten Erhitzen den Schweißbrenner benutzen und mittels einer Stahlbürste abbürsten.

Nach dem Loshaken von der Karosserie das Schleifen auf die Stellen begrenzen, wo eine Schweißüberdicke vorhanden ist.

SCHUTZ VOR DEM SCHWEISSEN

Zur Verhinderung von Korrosionsbildung ist auf der Innenseite aller zu schweißenden Bleche (ob mit elektrolytischer Verzinkung oder nicht) ein leitender Grundanstrich anzubringen.

HINWEIS: „Leitende" Grundanstriche sind Zinkanstriche, die den Durchgang von elektrischem Strom ohne Behinderung beim Schweißen ermöglichen. Es ist jedoch erforderlich, die Stromstärke leicht zu erhöhen.

III. TEILE AUS BLECH MIT HOHER ELASTIZITÄTSGRENZE

Bei Bemühungen um eine Gewichtsreduzierung der Fahrzeuge und eine größere Sicherheit der Fahrgäste führen bei den Automobilherstellern dazu, daß sie in besonderem Maße nach entsprechenden geeigneten Materialien für die Anfertigung des Karosserieaufbaues suchen.

Die Versuche, die an Blechteilen mit hoher Elastizitätsgrenze durchgeführt wurden, haben ergeben, daß sich die Festigkeit gegenüber anderen Teilen gleicher Form aus üblichem Stahl verdoppelt, obwohl sich die Dicke um ca. 25% verringert.

Die Weiterentwicklung der Festigungsplanung und der Festigungsmethoden für die Karosserien ermöglicht es, diese Stähle, die für den Automobilbau äußerst interessante Merkmale aufweisen, zu verwenden. Dies wurde in unserem Werk vor allem im Falle des BX getan.

REPARATUR

Es ist sehr wichtig zu wissen, daß diese Bleche, obwohl sie anfangs eine höhere Festigkeit haben, äußerst zerbrechlich werden, wenn ihre Elastizitätsgrenze überschritten wurde. Das ist der Fall bei Blechen, die durch Unfälle Verformungen erlitten haben.

Teile aus Blechen mit hoher Elastizitätsgrenze, die verformt wurden, müssen unbedingt ausgetauscht werden. Außerdem ist es sehr wichtig, die in den Reparaturvorgängen beschriebenen Schnittzonen und Verbindungs- und Schweißmöglichkeiten zu beachten.

Schweißbrennen, Löten und Heißnachrichten sind die schlimmsten Feinde für die Festigkeit dieser Bleche und deshalb streng verboten.

NACHRICHTEN

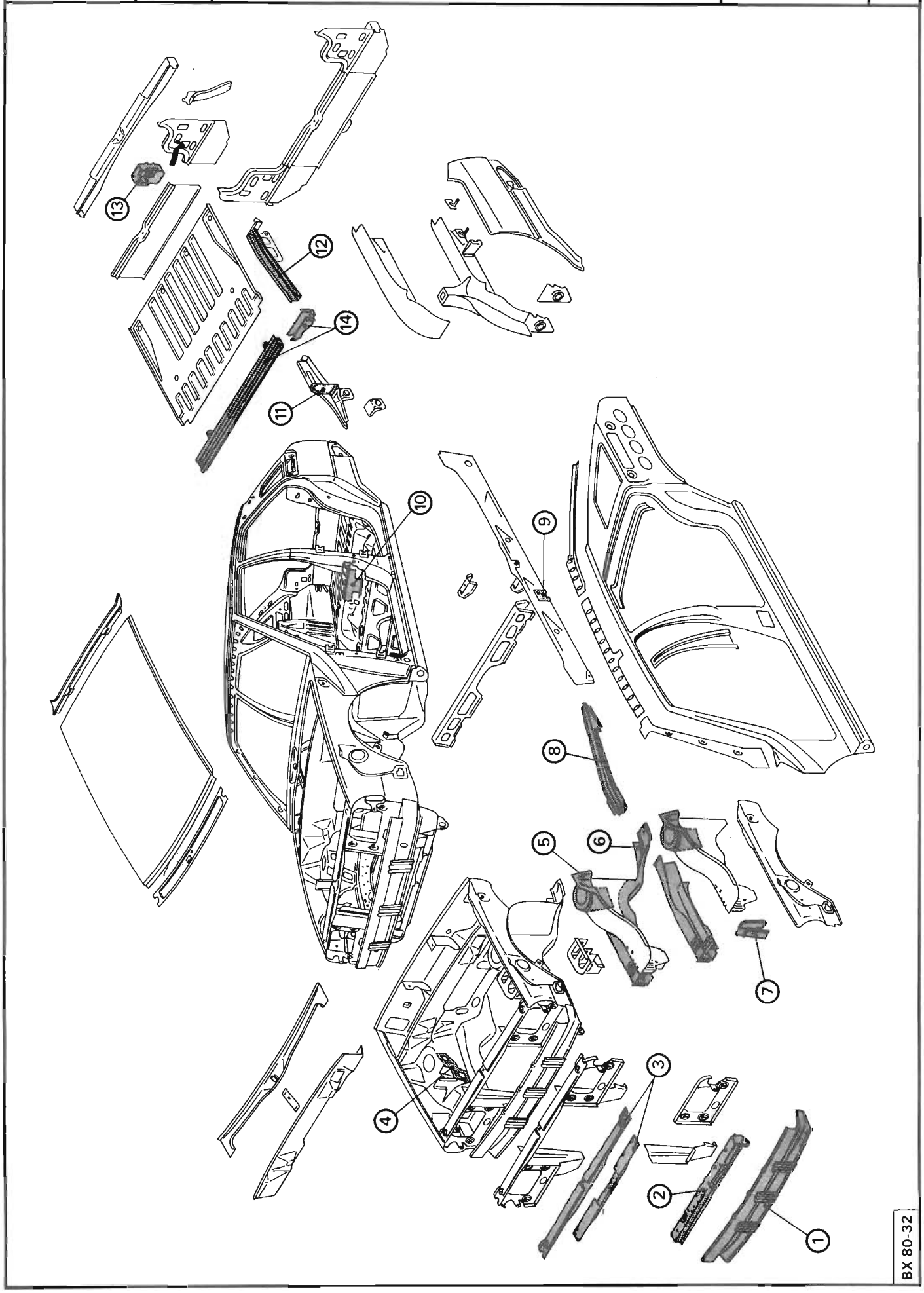
Diese Möglichkeit ist grundsätzlich, insbesondere an den Hauptteilen des Aufbaues, abzulehnen, da sie in jedem Falle einen Festigkeitsverlust zur Folge hat.

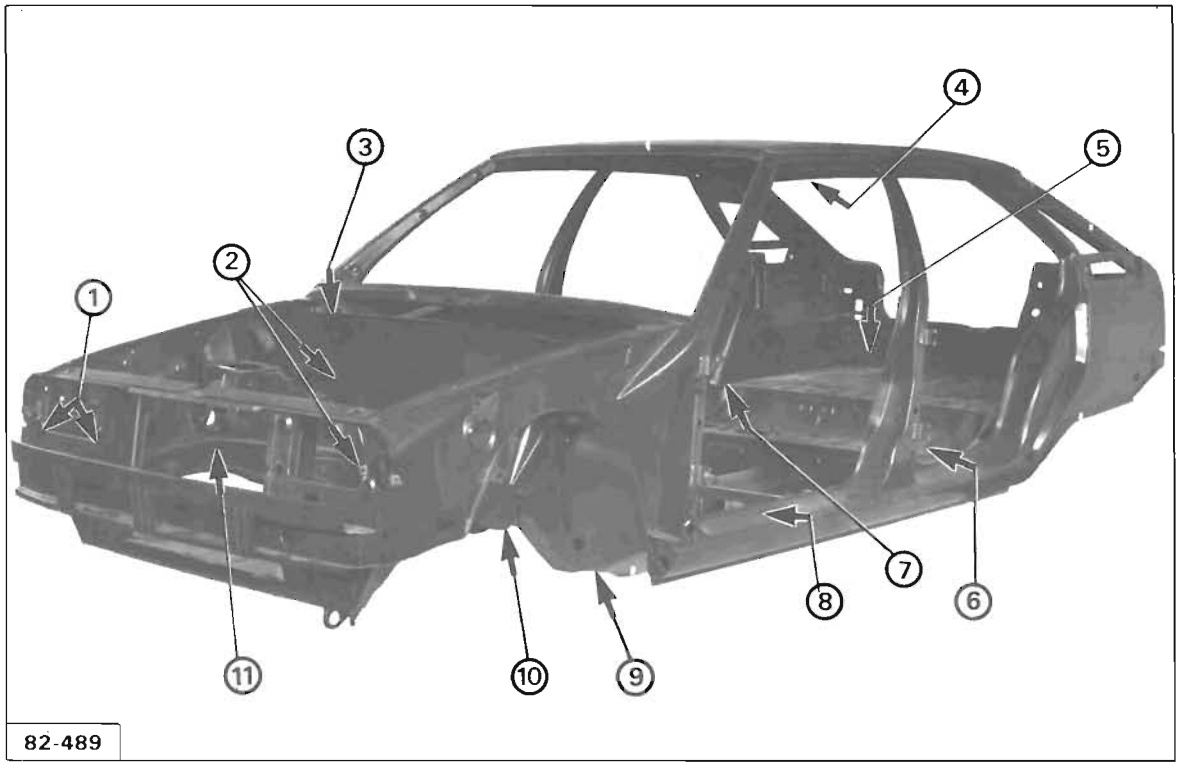
Es sind lediglich geringfügige Nachrichtarbeiten im Kaltverfahren zulässig.

VERZEICHNIS DER TEILE AUS BLECH MIT HOHER ELASTIZITÄTSGRENZE BEIM BX

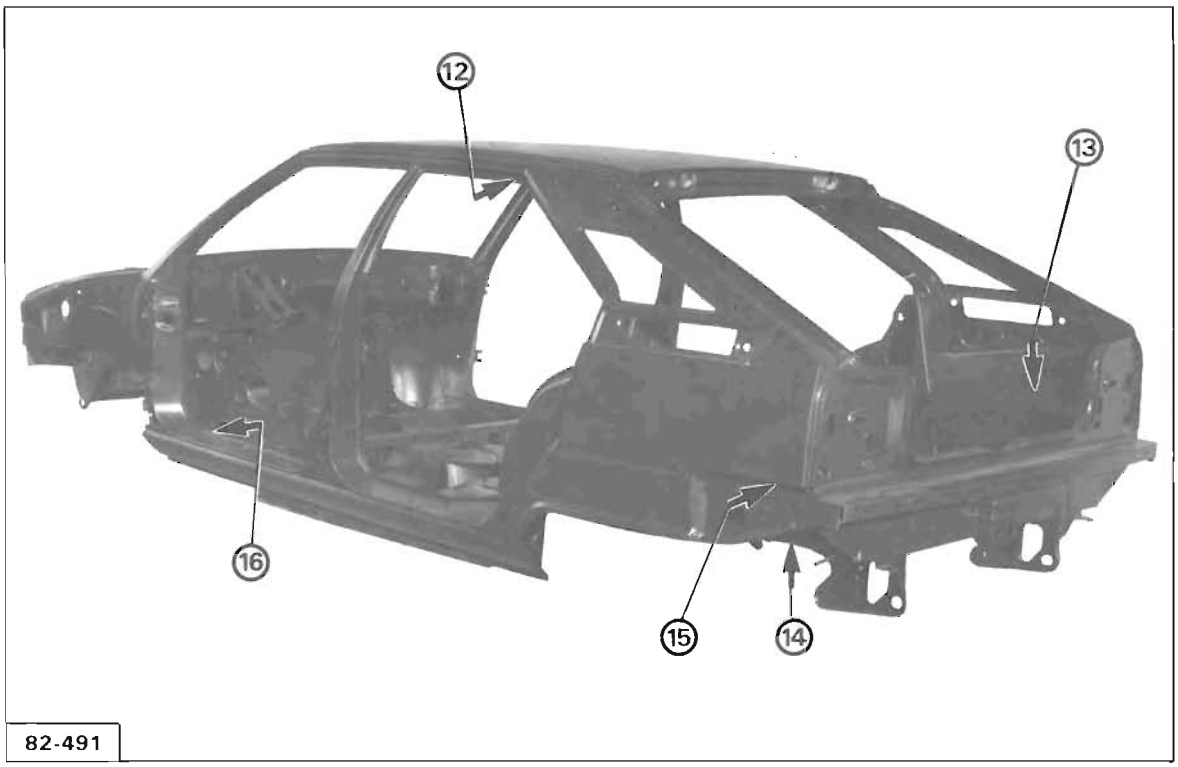
1. Traverse unter den vorderen Stoßstangen
2. Untere vordere Traverse
3. Obere Traverse der Vorderfront (10/84→)
4. Rechter Motorträger
5. Verstärkung der vorderen Aufhängungsbefestigung
6. Kompletter vorderer Längsträger
7. Träger für die untere vordere Traverse
8. Längsträger unter dem vorderen Wagenboden
9. Mittelstütze für Wagenheber
10. Mittlere Verstärkung für hintere Sicherheitsgurte
11. Oberer Hinterachsträger
12. Längsträger unter dem hinteren Wagenboden
13. Hauptstütze für Heckabschlußblech
14. Hinterachstraverse
15. Geschweißte Scharniere für Heckklappe.

ANMERKUNG: Dieses Verzeichnis muß nicht erschöpfend sein und kann weiter vervollständigt werden.


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
BX 80-32



82-489



82-491

IV. KONTROLLE EINES UNFALLFAHRZEUGS

Um ein Unfallfahrzeug zu kontrollieren, sind in nachfolgender Reihenfolge folgende Überprüfungen durchzuführen:
Sichtkontrolle: Feststellen von Verbiegungen, Verformungen, Rissen.
Kontrolle der Achsgeometrie: Dieser Arbeitsvorgang ist mit Hilfe optischer Geräte ohne Ausbau der Mechanik vorzunehmen.
Maßkontrolle der Bodenblechpartie: Dieser Arbeitsvorgang ist auf der Richtbank ohne Ausbau der Mechanik vorzunehmen.

I. SICHTKONTROLLE

Diese Kontrolle ermöglicht es in vielen Fällen, eine genaue Diagnose für die zur Reparatur des Fahrzeugs erforderlichen Arbeitsvorgänge zu stellen.

Sind keine größeren Verformungen vorhanden, ist, je nach Art des Unfalls, eine Kontrolle der Achsgeometrie oder der Bodenblechpartie vorzunehmen.

FESTSTELLEN VON VERFORMUNGEN AM AUFBAU DER KAROSSERIE

VORN

1 – Radkasten – Längsträger: Vorderteil hinter dem Scheinwerfer-Tragblech
11 – Längsträger Vorderteil
10 – Längsträger vorn: mittlerer Befestigungsbereich des Motorträgers
2 – Längsträger vorn und Radkasten: Verbindungsbereich mit der Stirnwand
3 – Radkasten hinterer Teil: innerhalb des Belüftungsstutzens
9 – Längsträger: hinterer Befestigungsbereich des Motorträgers
8 – 16 – Türschweller Wagenboden und Längsträger unter dem Wagenboden
4 – Türrahmen vorn (Einstellung des Spiels siehe Arbeitsvorgang 840-0).

HINTEN

15 – Kotflügel und Heckabschlußblech
13 – Radkasten
5 – 14 – Wagenboden und Längsträger unter dem Wagenboden
6 – Türschweller
12 – Türrahmen hinten (Einstellung des Spiels siehe Arbeitsvorgang 840-0)
7 – Wagenboden und Längsträger unter hinterem Sitz.

II. KONTROLLE DER ACHSGEOMETRIE

Kontrolle der Vorder- und Hinterachsen siehe Reparaturhandbuch **Mechanik 2 (8882):**
Technische Daten der Vorderachse – *Arbeitsvorgang Nr. XB 410-00*
Technische Daten der Hinterachse – *Arbeitsvorgang Nr. XB 420-00*

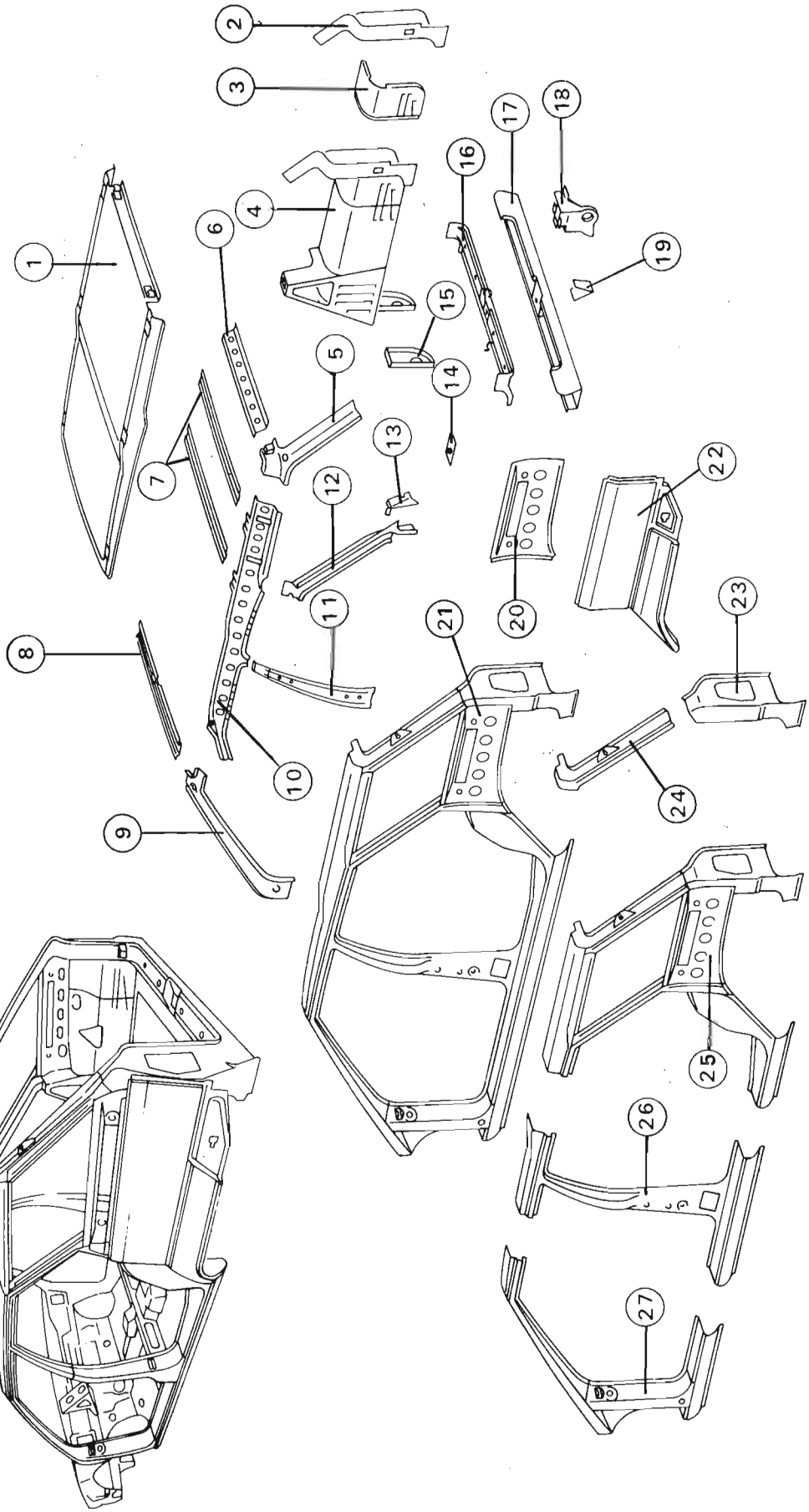
III. KONTROLLE DER BODENBLECHPARTIE AUF DER RICHTBANK (ohne Ausbau der Mechanik)

Siehe hierzu Arbeitsvorgänge
XB 800-1 und XB 800-2 (CELETTE-Ausrüstung)
XB 800-4 (CAROLINER-Ausrüstung)
XB 800-6 (DATALINER-Ausrüstung)

INSTANDSETZUNG DER KAROSSERIE

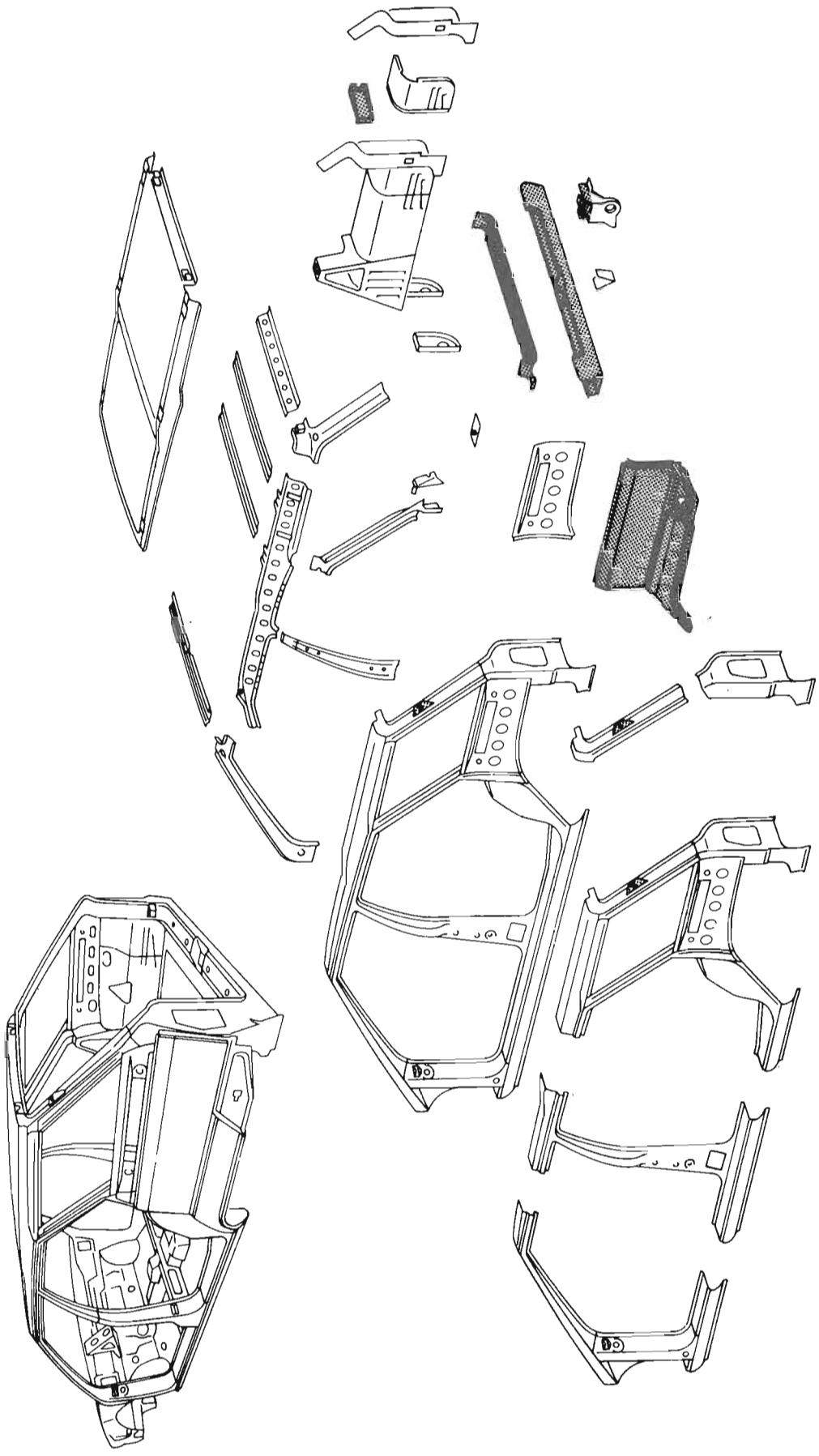
I. VOM ERSATZTEILWESEN GELIEFERTE KAROSSERIETEILE

NUMMER	BEZEICHNUNG	ARBEITSVORGANG
1	Dach	XB.B 825-1
2	Unteres Füllblech des Heckklappenpfostens	XB.B 824-3
3	Verlängerung des hinteren Radkastens	XB.B 824-3
4	Radkasten hinten komplett	XB.B 824-4
5	Oberes Füllblech des Heckklappenpfostens	XB.B 824-6
6	Dachtraverse hinten	XB.B 825-1
7	Mittlere Dachtraversen	XB.B 825-1
8	Füllblech des oberen Frontscheibenrahmens	siehe XB.B. 825-1
9	Füllblech des Frontscheibenholmes	siehe XB 812-1
10	Füllblech eines Dachlängsträgers	
11	Verstärkung der B-Säule	
12	Füllblech der C-Säule	XB.B 821-6
13	Verstärkung der Gurtrollen-Befestigung	siehe XB.B 821-6
14	Öse für Gepäckbefestigung	
15	Abdeckung des Längsträgers hinten	
16	Verlängerung der Ladefläche	XB.B 831-2
17	Hintere Traverse der Ladefläche	XB.B 831-2
18	Verlängerung des Längsauslegers hinten	siehe XB.B 831-2
19	Anschlagstück des Reserverades	
20	Inneres Seitenblech hinten	XB.B 821-7
21	Kompletter Seitenrahmen	XB.B 821-3
22	Hinterer Kotflügel	XB.B 824-1
23	Unterteil der D-Säule	XB.B 821-7
24	Oberteil der D-Säule	
25	Hinterer Teil des Seitenrahmens	XB.B 821-6
26	Mittlerer Teil des Seitenrahmens	
27	Vorderer Teil des Seitenrahmens	



BX. 80-40

*



II. TEILE AUS ELEKTROLYTISCH VERZINKTEM BLECH

Die in den nebenstehenden Aufnahmen dunkel hervorgehobenen Teile sind einer elektrolytischen Verzinkung unterzogen, um die Karosserie vor Korrosion zu schützen.

Die Teile wurden entsprechend der Empfindlichkeit bestimmter Bereiche ausgewählt, wobei diese Auswahl später noch Änderungen unterworfen werden kann.

Die vom Ersatzteilwesen verkauften Teile sind ebenfalls der gleichen Behandlung unterzogen worden, können jedoch nicht vom Mechaniker erkannt werden, da die Teile mit einer Kataphorese-Schicht überzogen sind.

REPARATUR

Bei der Reparatur muß die Kataphorese-Schicht in den Schweißbereichen auf beiden Blechseiten entfernt werden, wodurch auch der Zinküberzug beschädigt wird.

Um Korrosionsbildung nach der Reparatur (insbesondere an den Schweißstellen) zu verhindern, empfiehlt es sich, gewisse Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen.

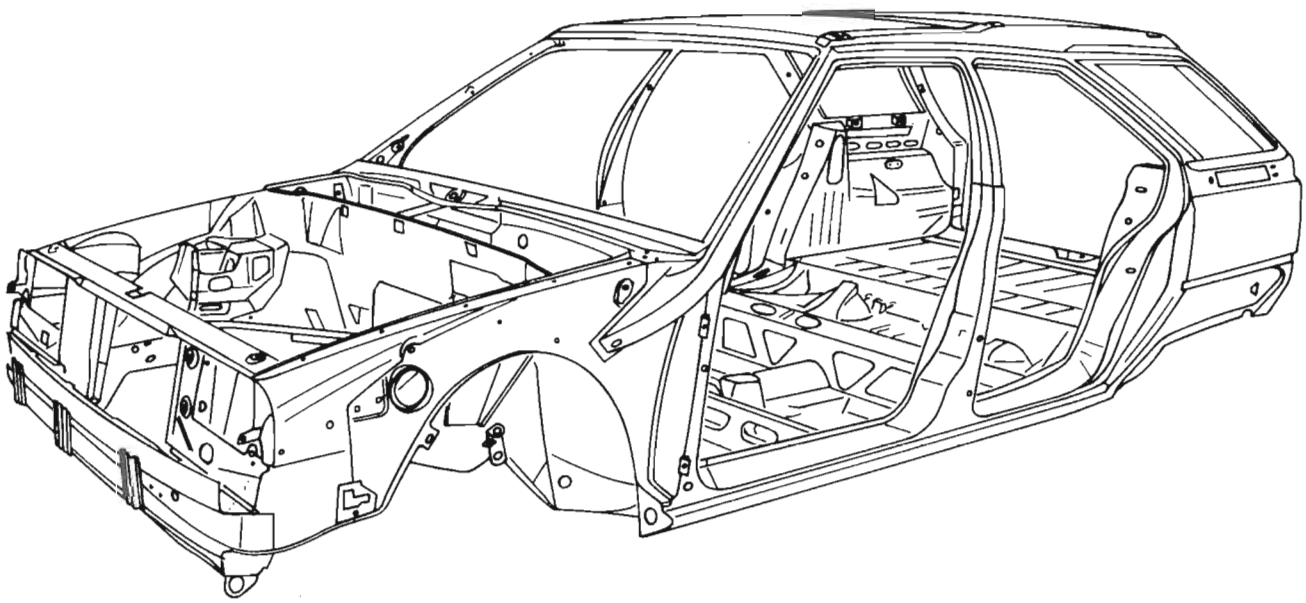
Vermeiden, daß die Schweißstellen an den neuen Teilen abgeschliffen werden (die Schleifscheiben zerstören den Zinküberzug), sondern besser zum leichten Erhitzen den Schweißbrenner benutzen und mittels einer Stahlbürste abbürsten.

Nach dem Loshaken von der Karosserie das Schleifen auf die Stellen begrenzen, wo eine Schweißüberdicke vorhanden ist.

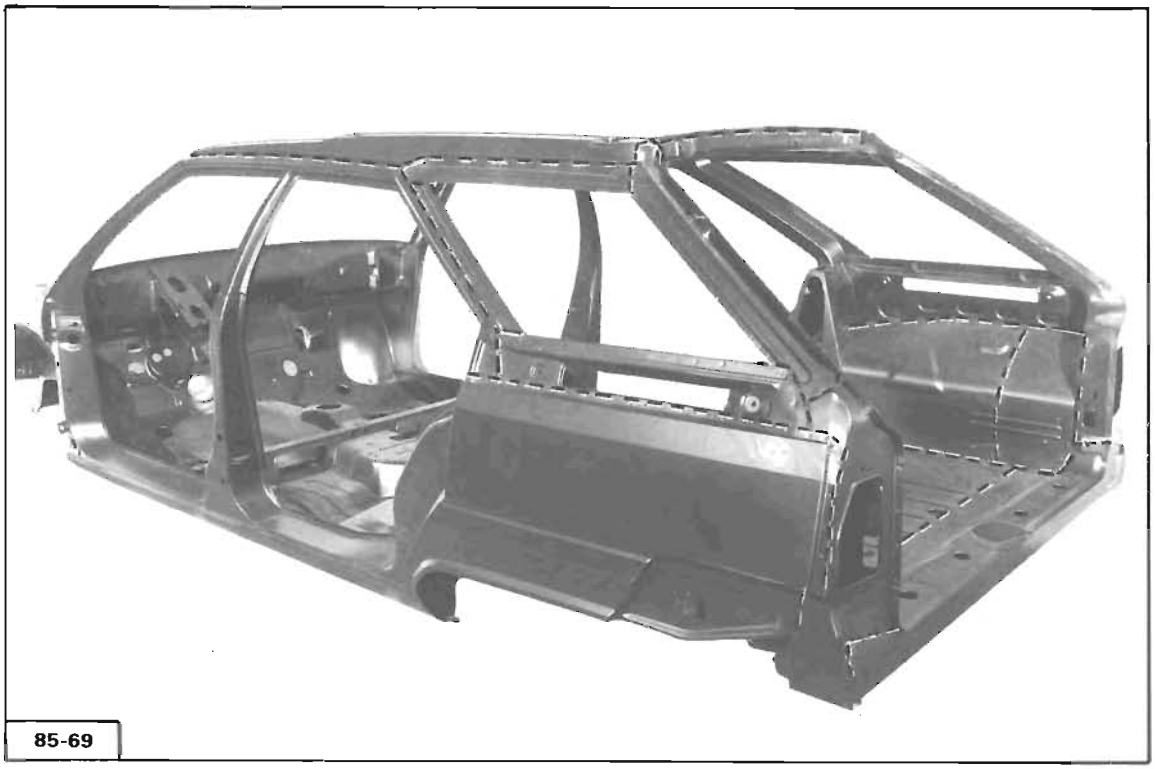
SCHUTZ VOR DEM SCHWEISSEN

Zur Verhinderung von Korrosionsbildung ist auf der Innenseite aller zu schweißenden Bleche (ob mit elektrolytischer Verzinkung oder nicht) ein leitender Grundanstrich anzubringen.

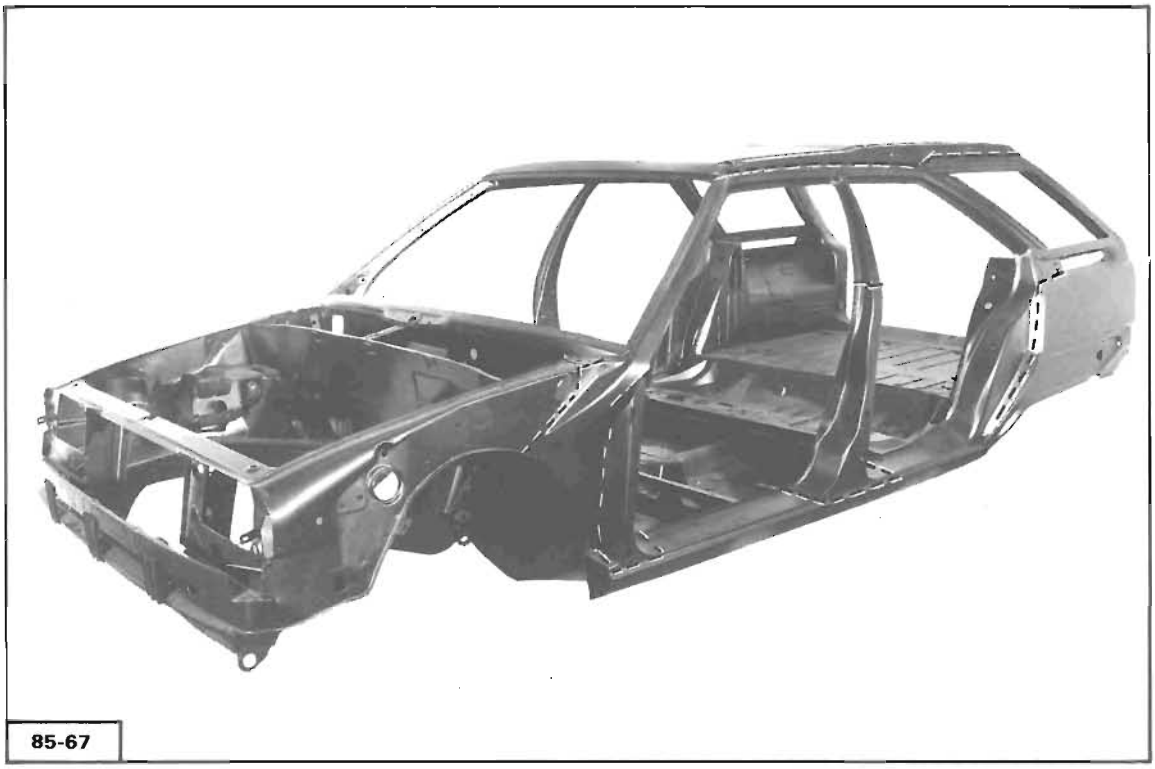
HINWEIS: „Leitende" Grundanstriche sind Zinkanstriche, die den Durchgang von elektrischem Strom ohne Behinderung beim Schweißen ermöglichen. Es ist jedoch erforderlich, die Stromstärke leicht zu erhöhen.



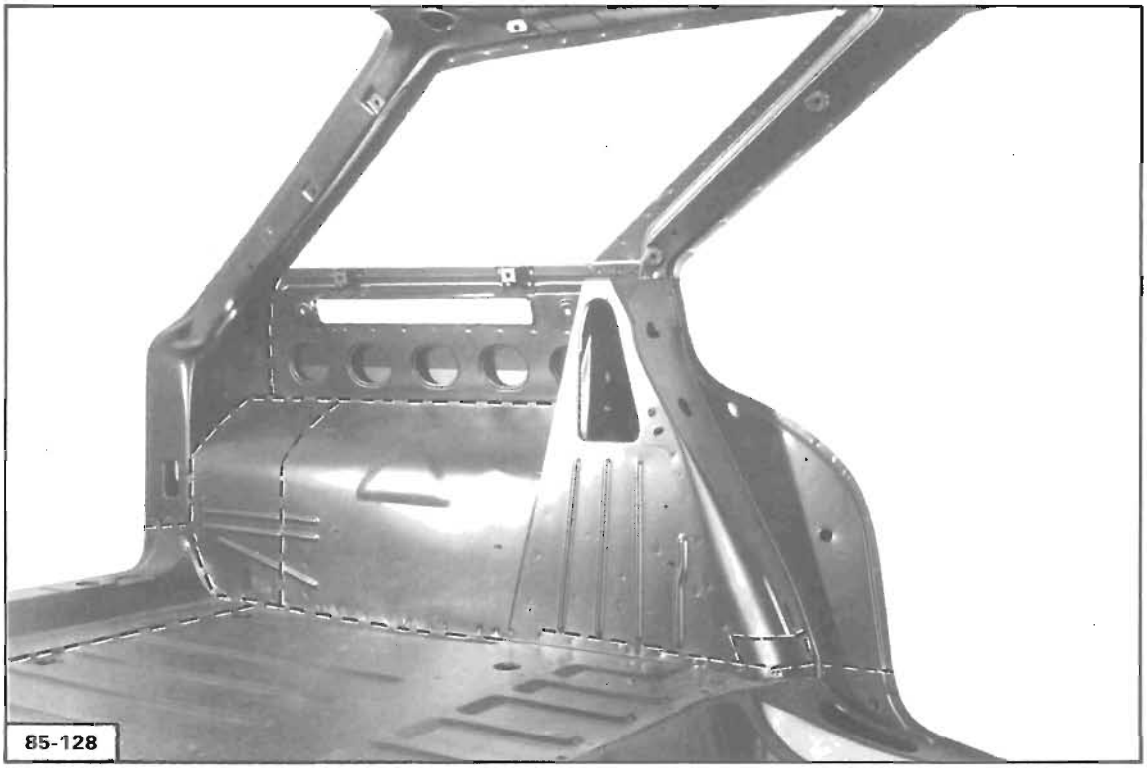
BX. 80-35



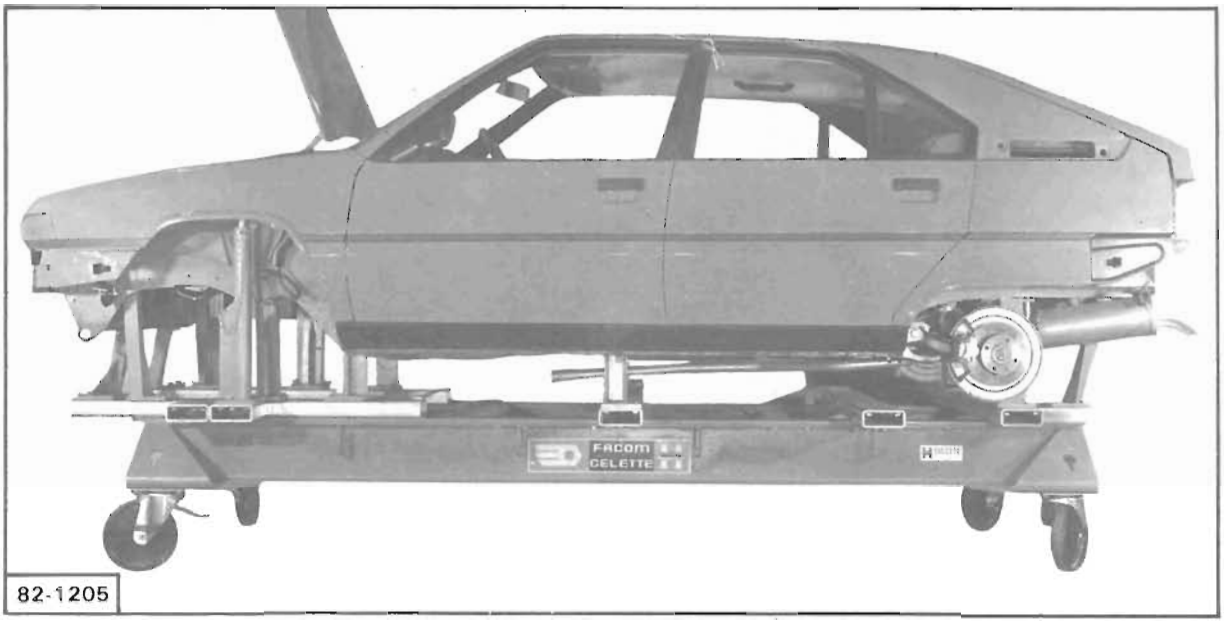
85-69



85-67


85-128

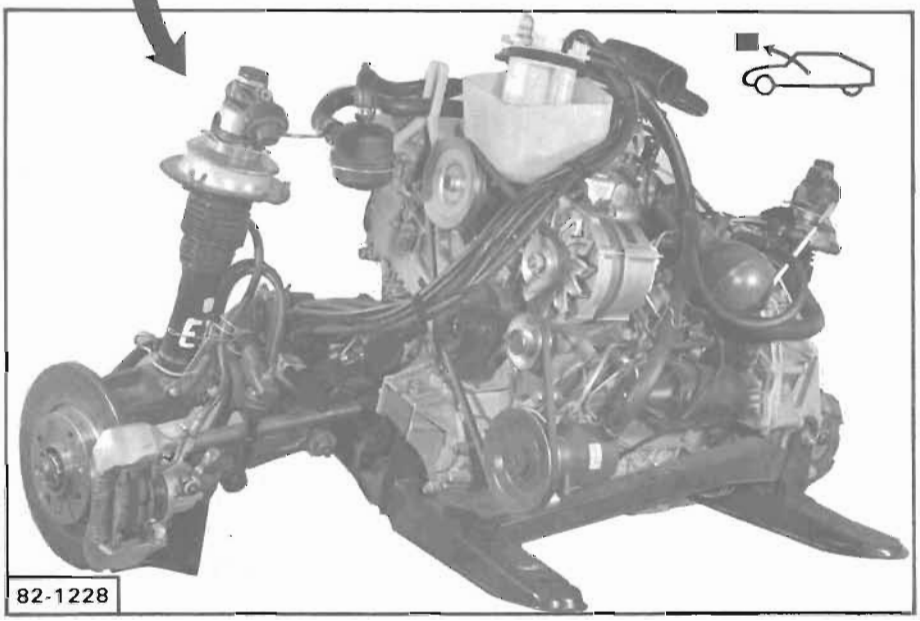

85-133



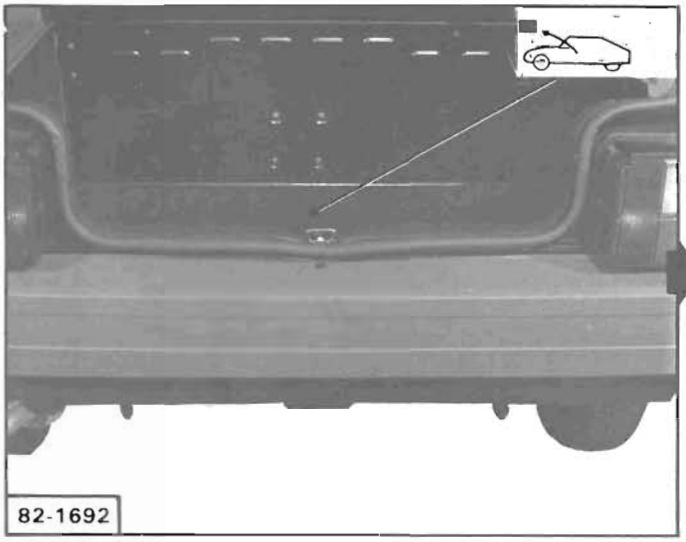
82-1205

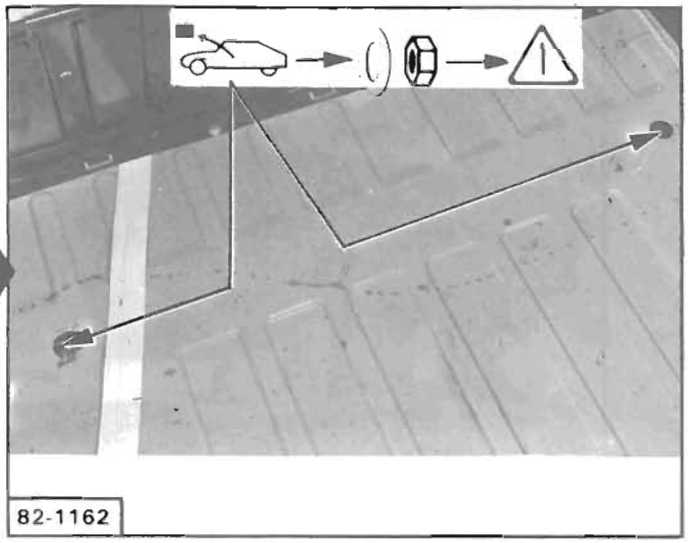


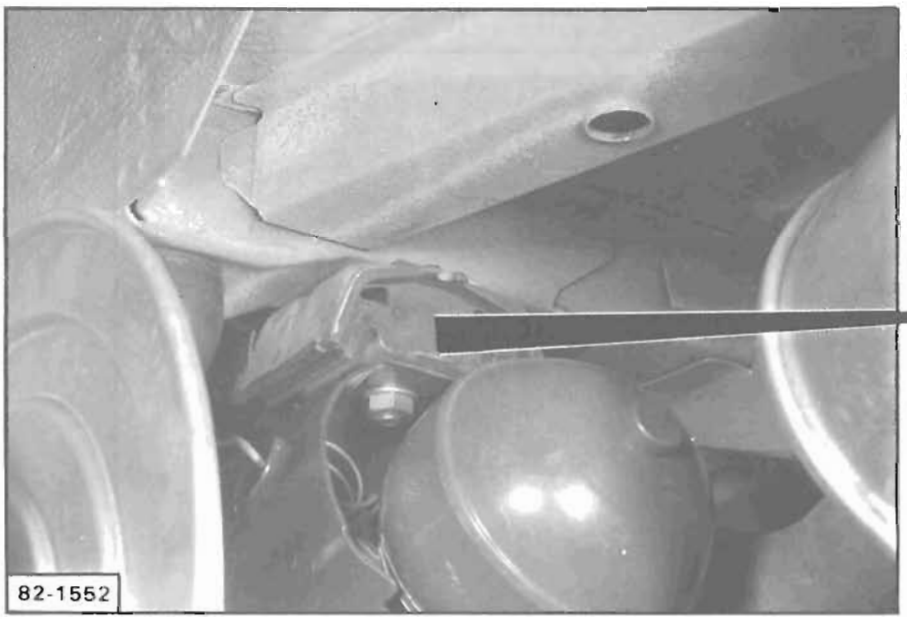
82-400

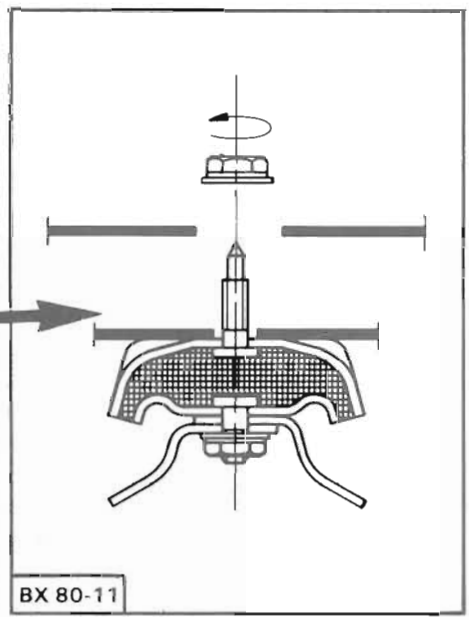


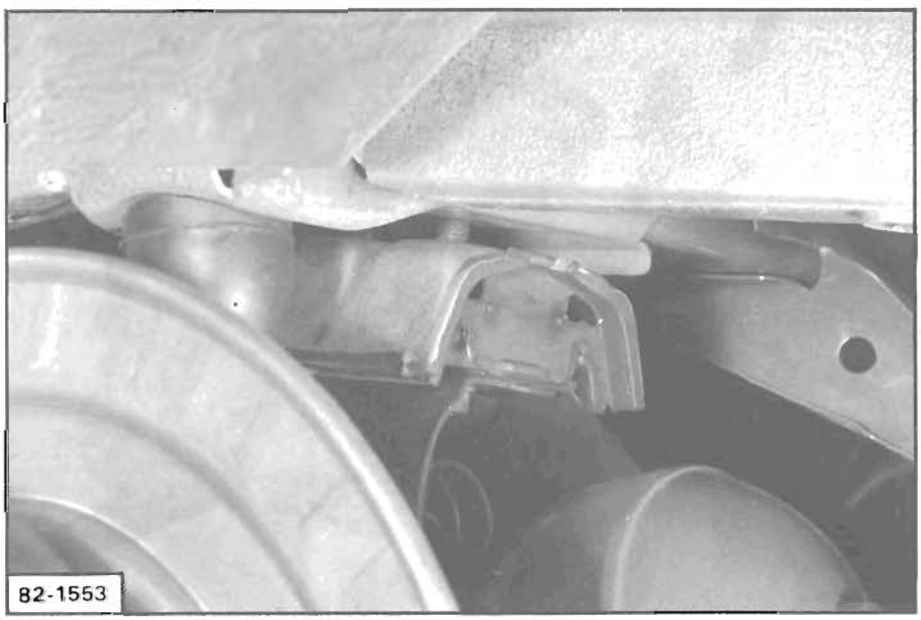
82-1228

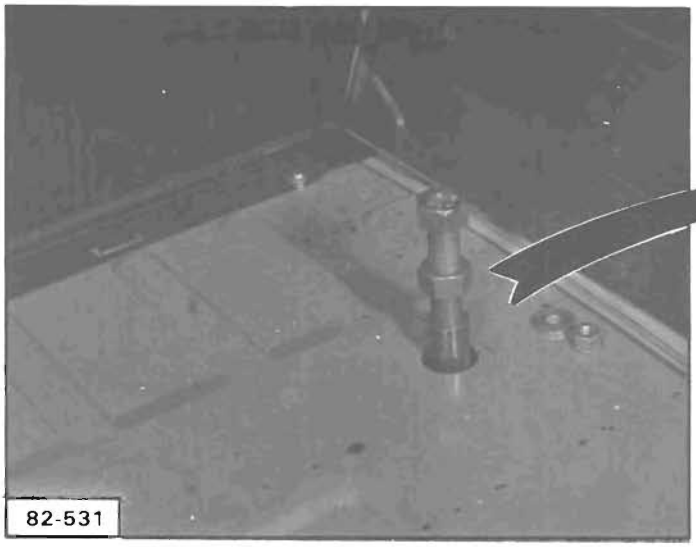

82-1692

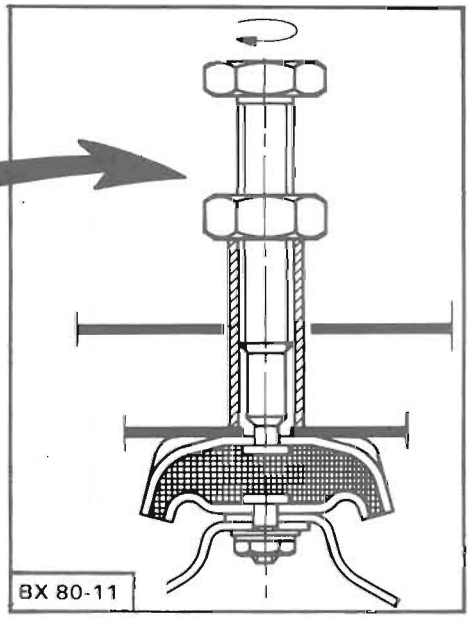

82-1162

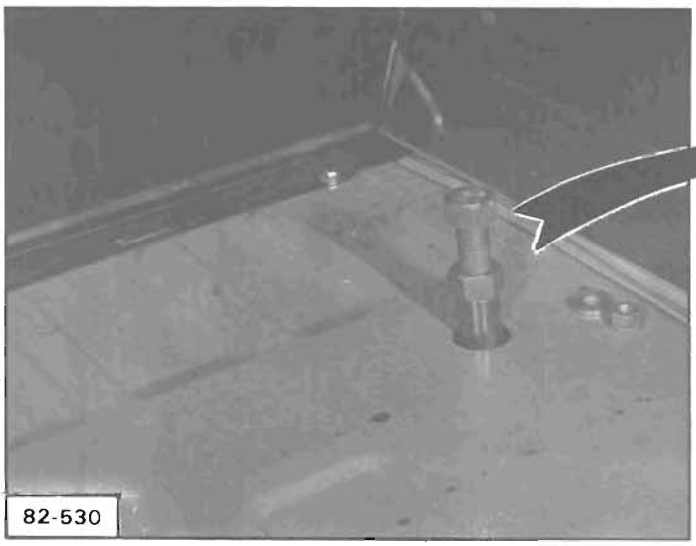

82-1552

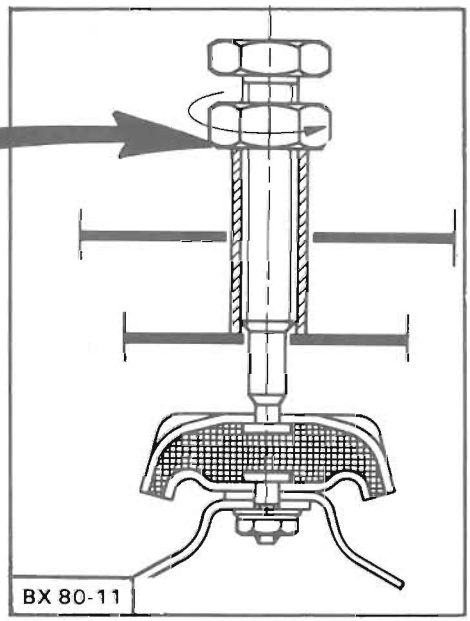

BX 80-11

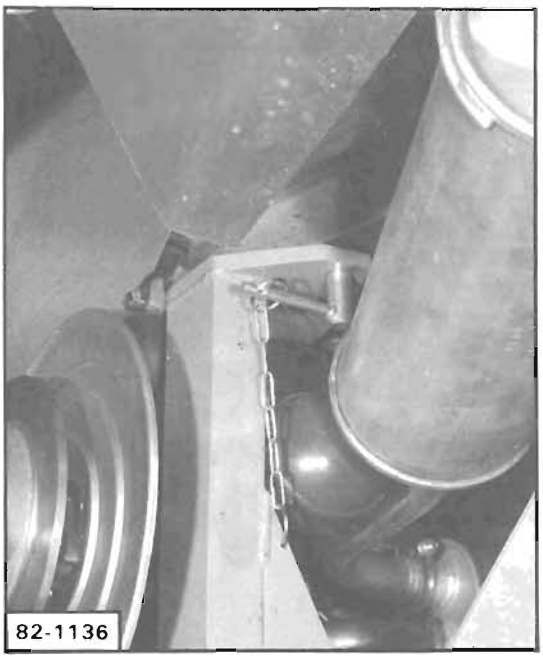

82-1553

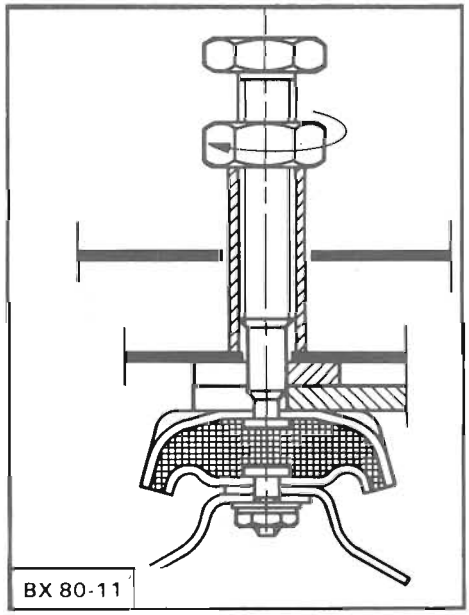

82-531

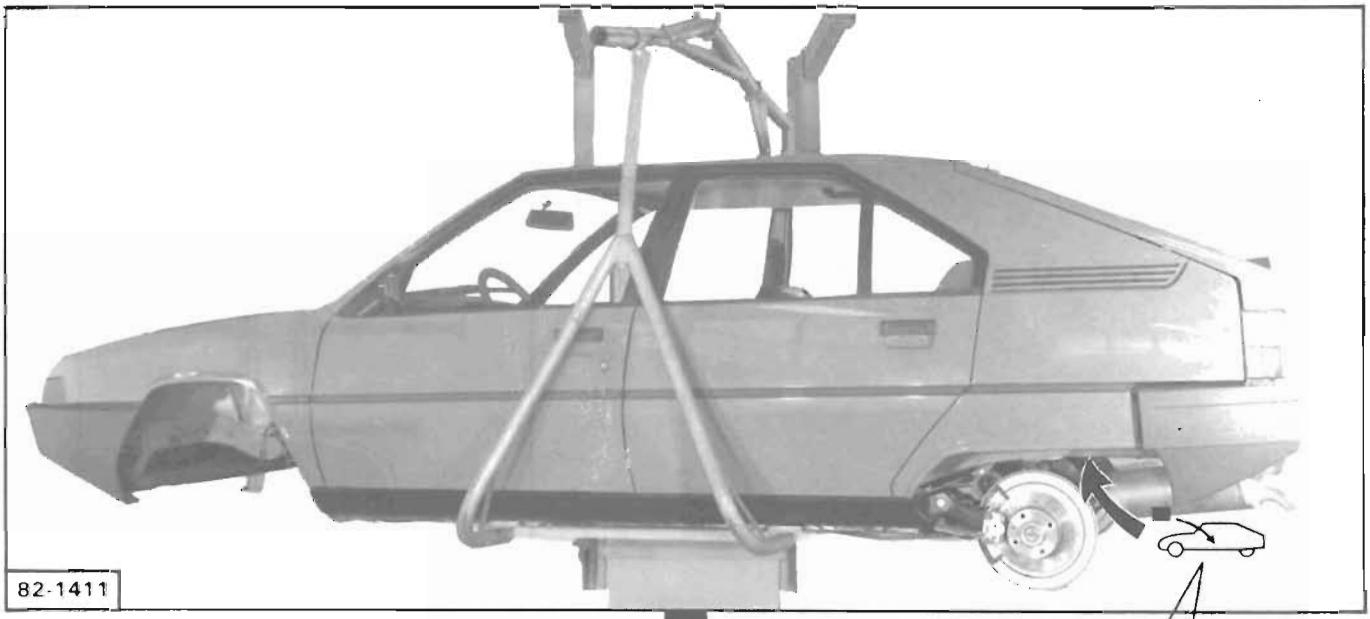

BX 80-11

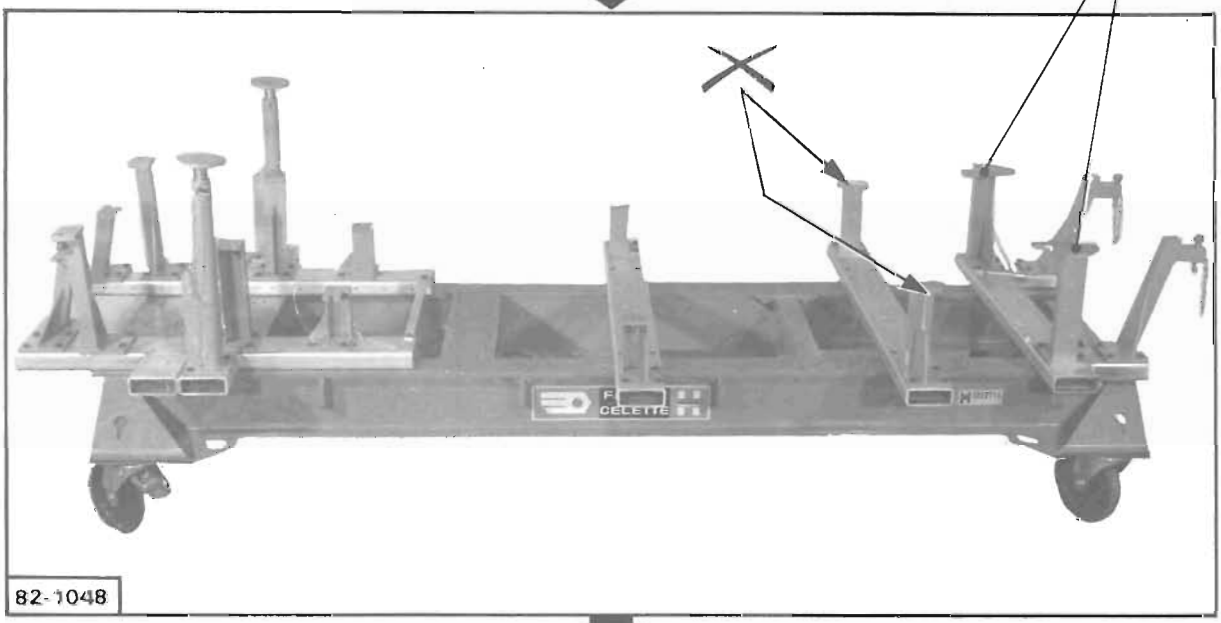

82-530

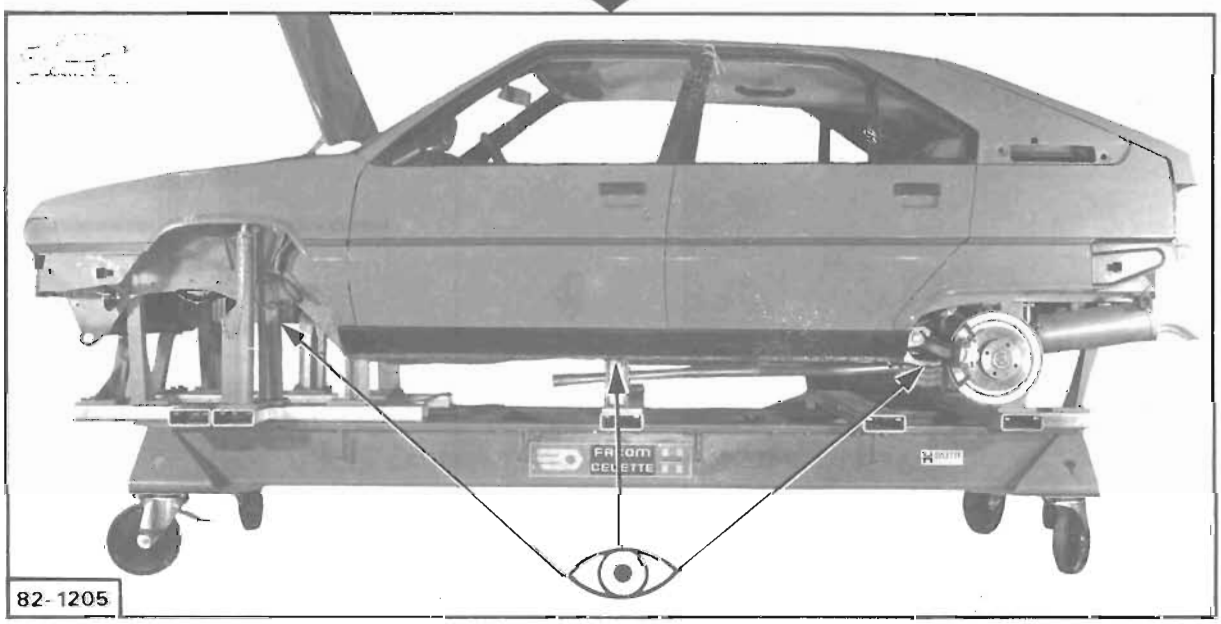

BX 80-11

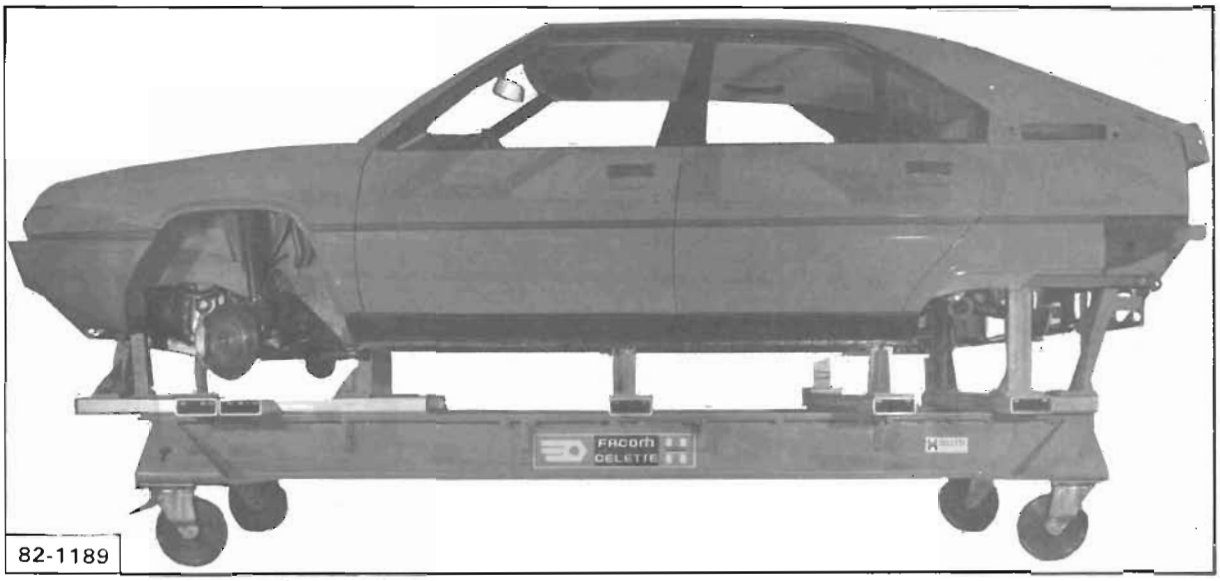

82-1136


BX 80-11


82-1411


82-1048

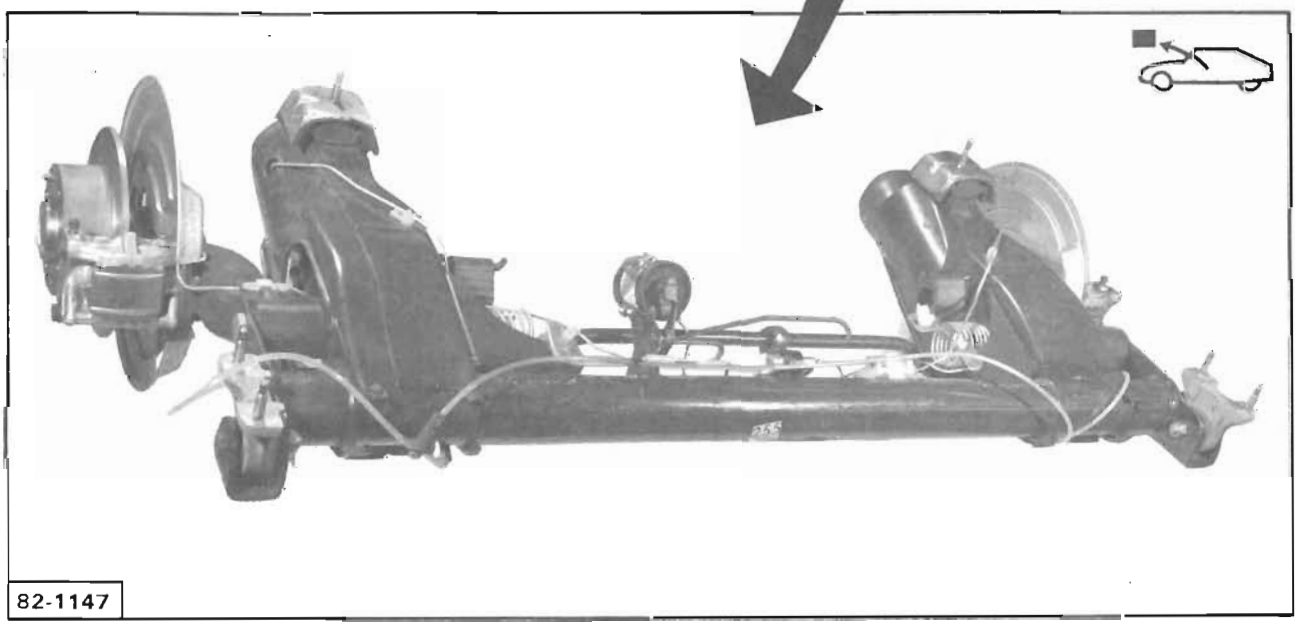

82-1205



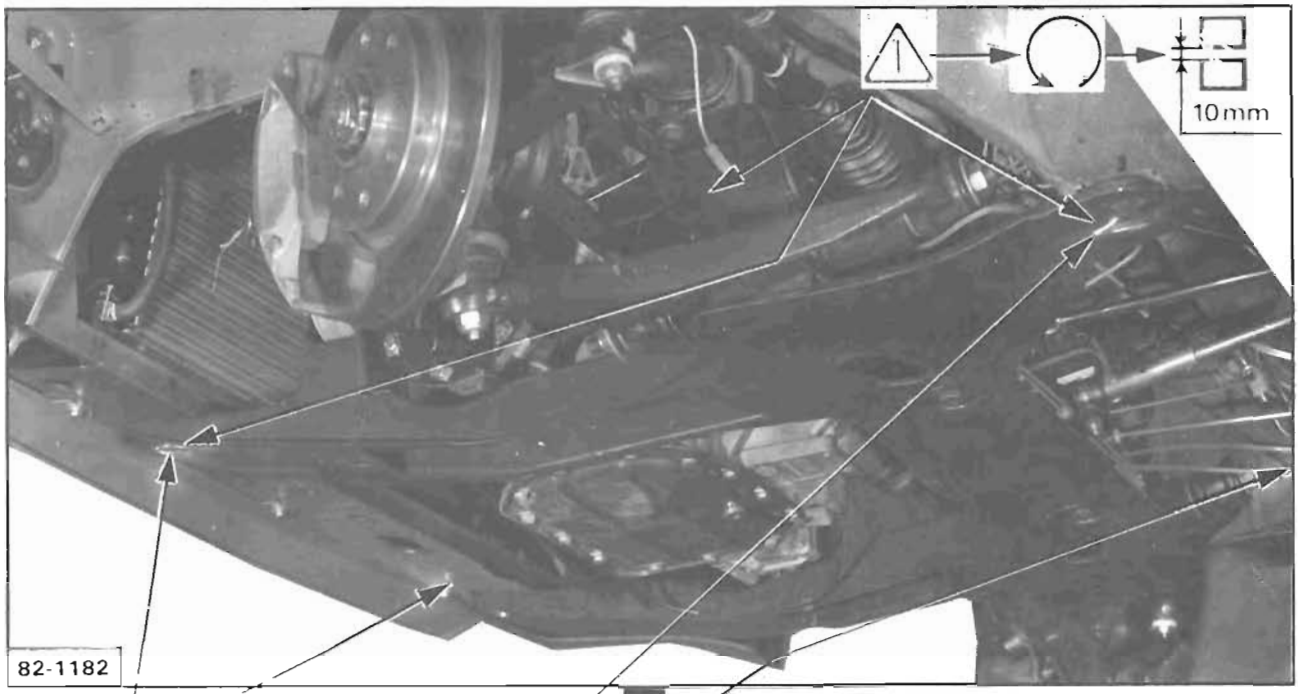
82-1189

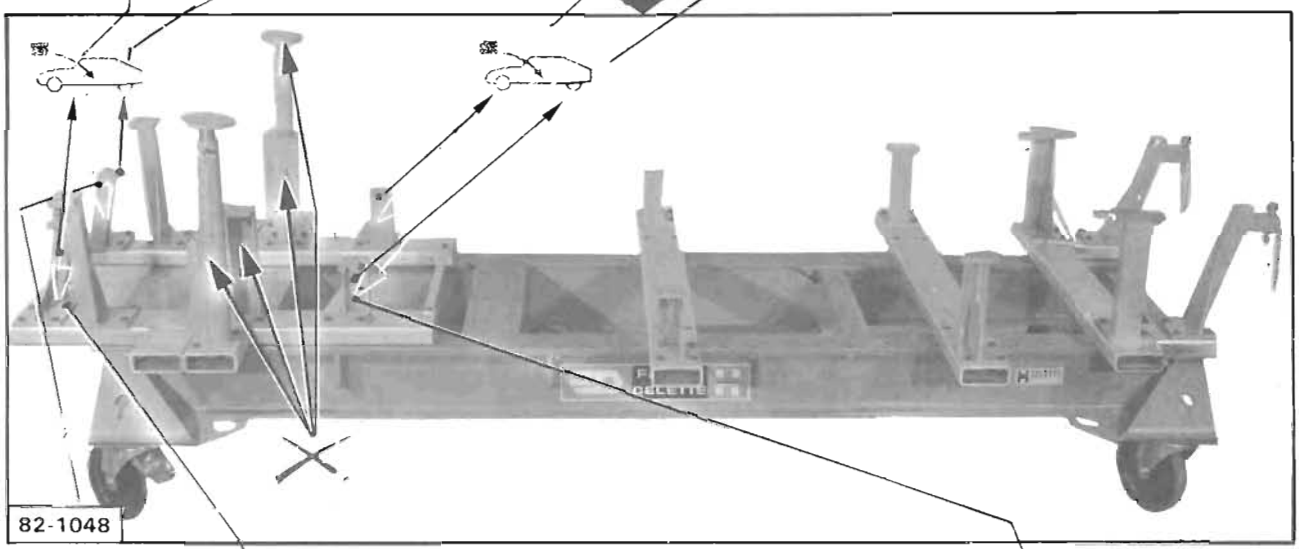


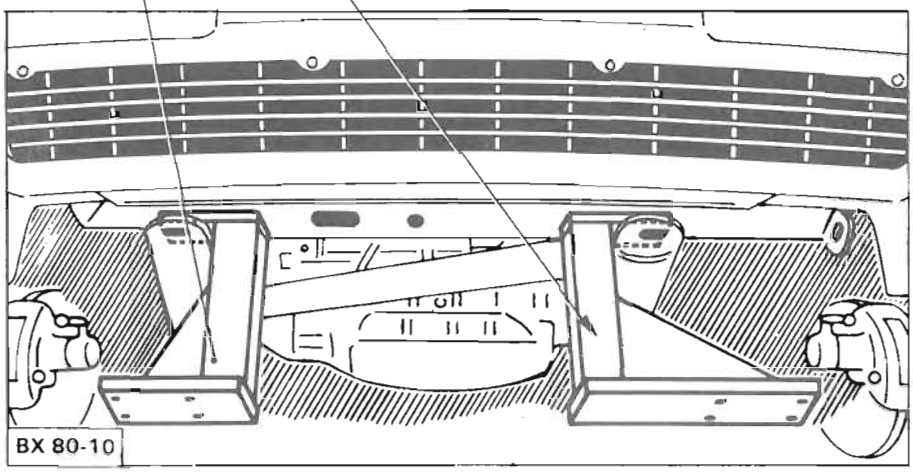
82-398

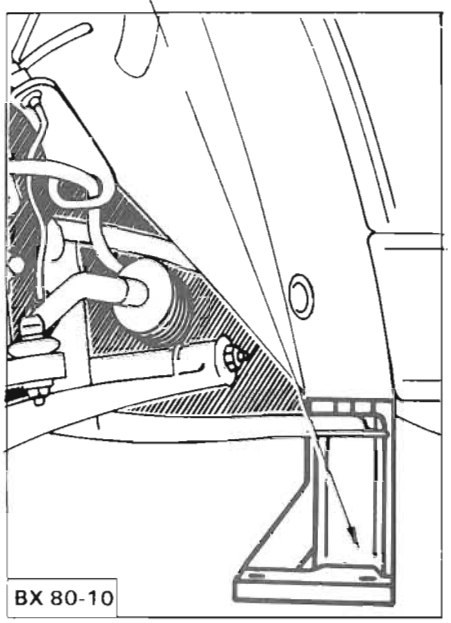


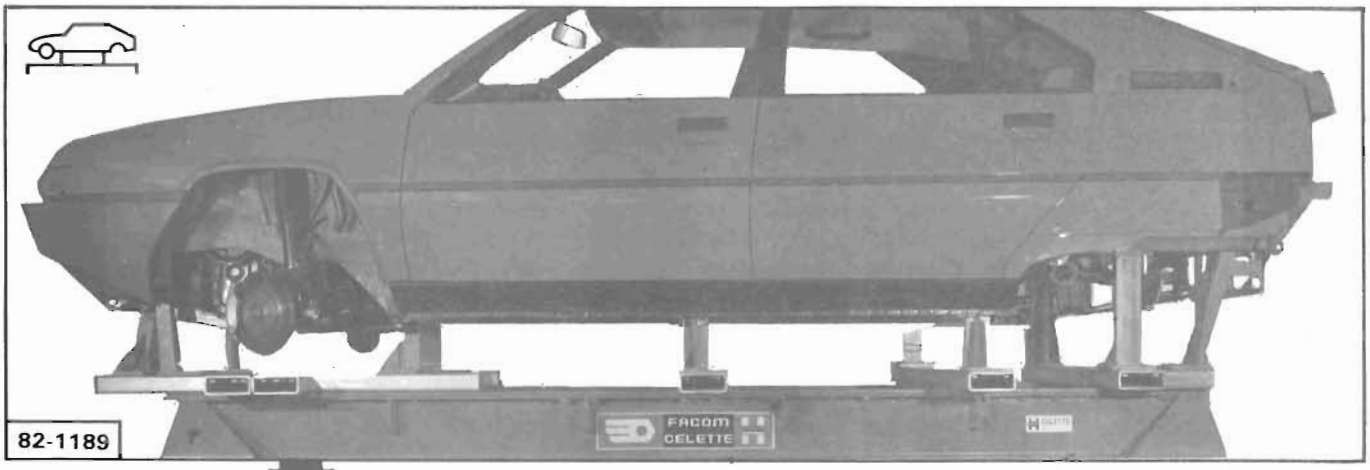
82-1147

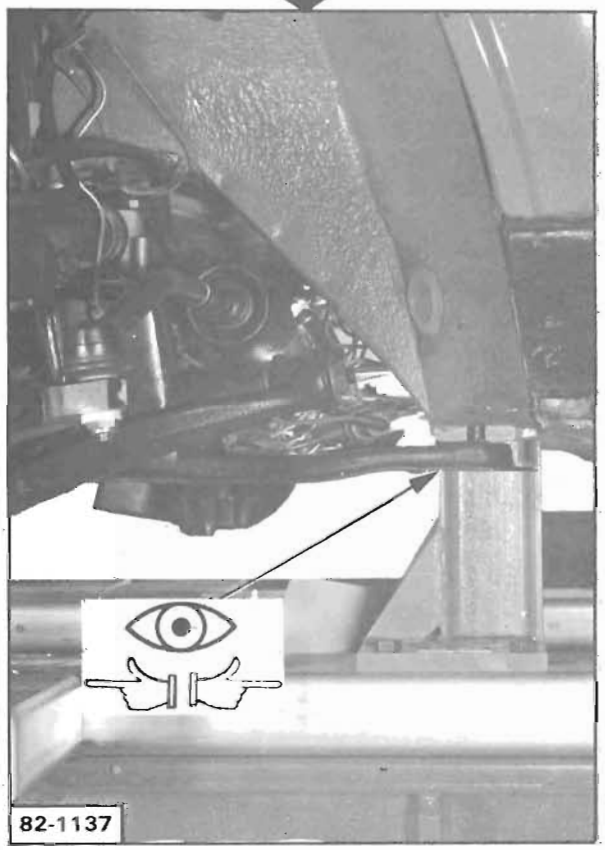

10 mm
82-1182

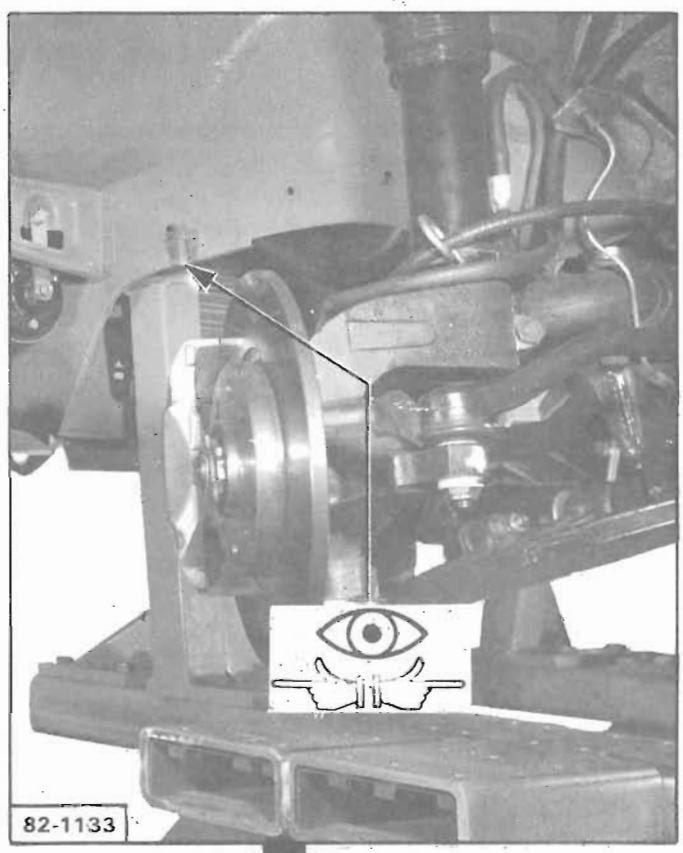

82-1048

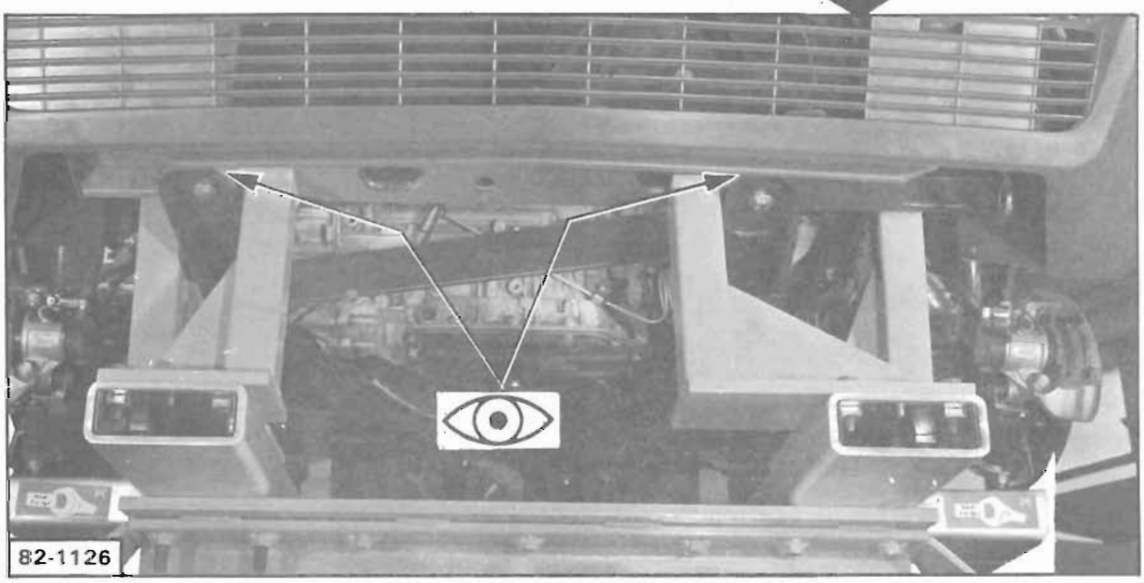

BX 80-10

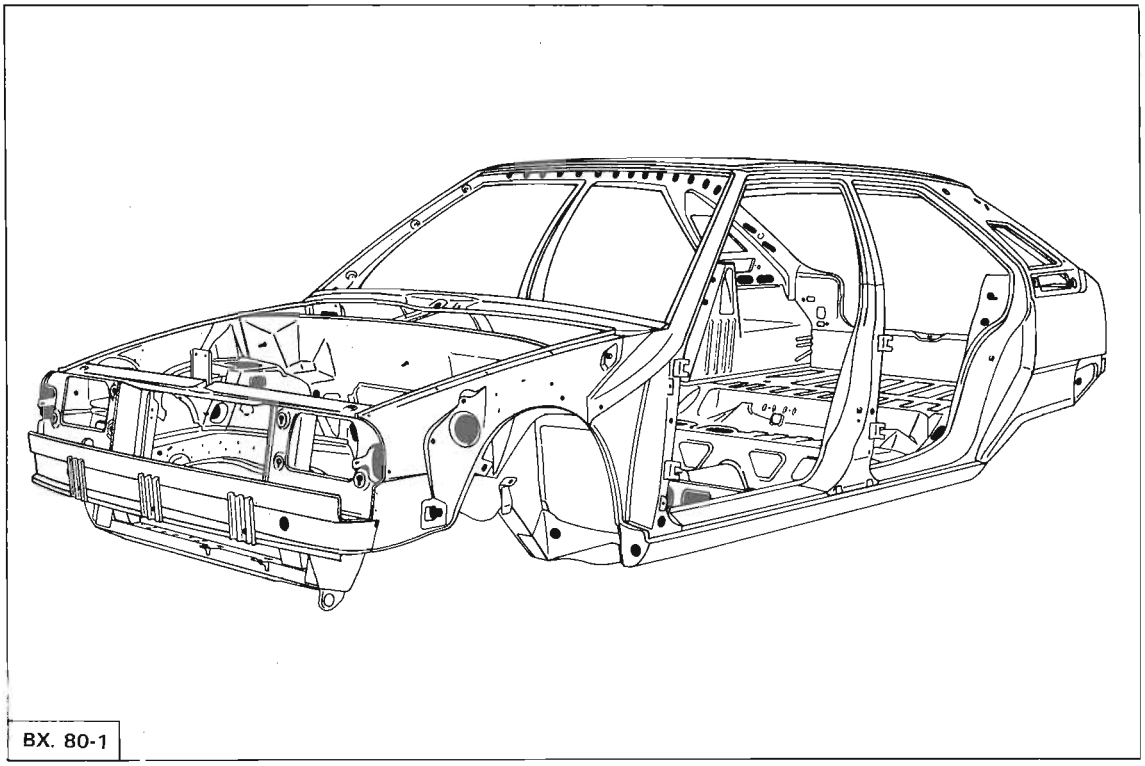

BX 80-10


82-1189
FACOM
CELETTE

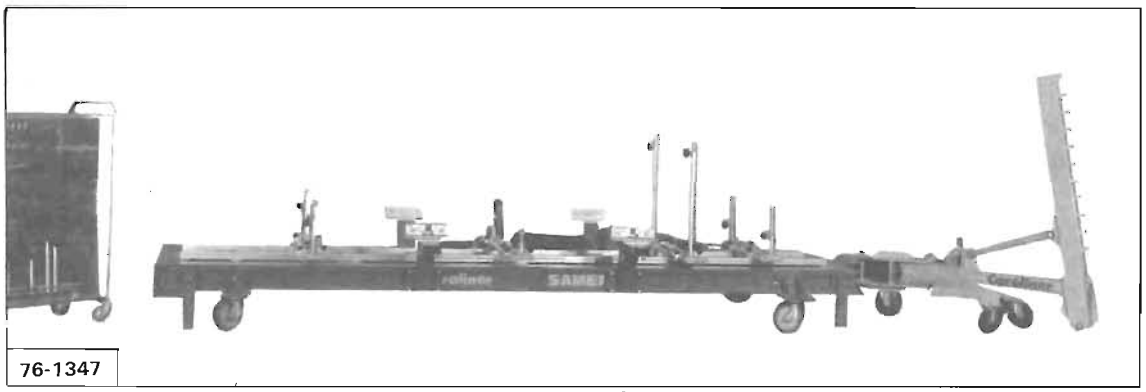

82-1137


82-1133

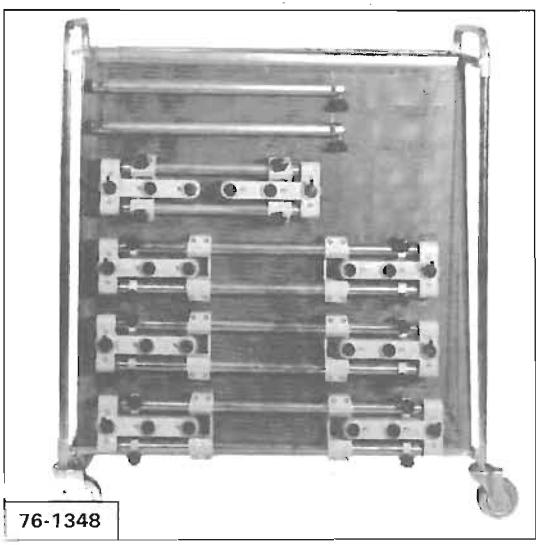

82-1126



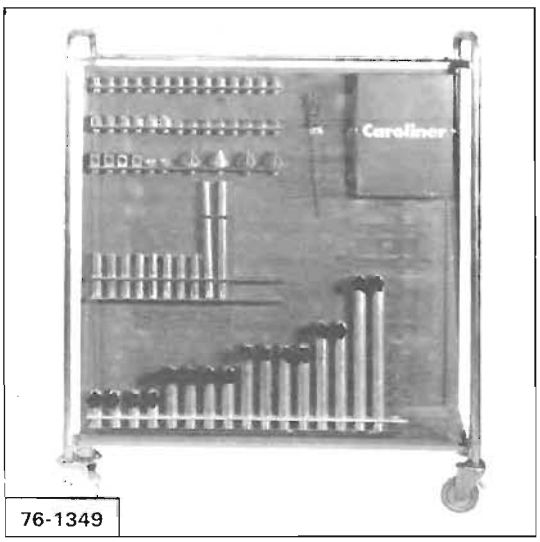
BX. 80-1



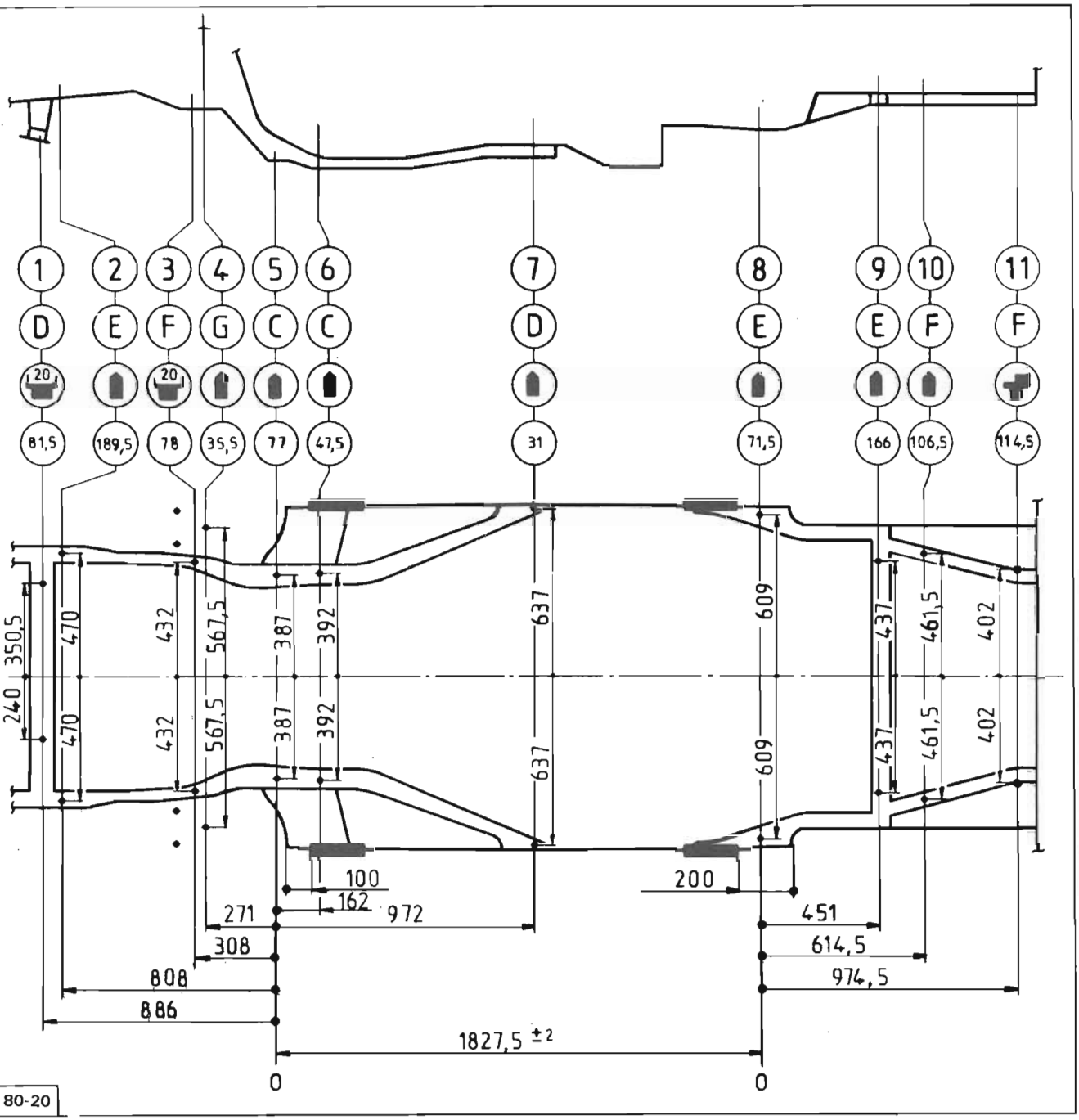
76-1347



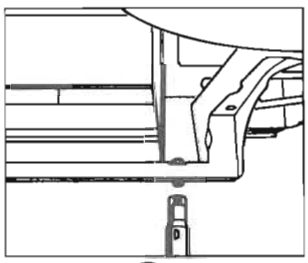
76-1348



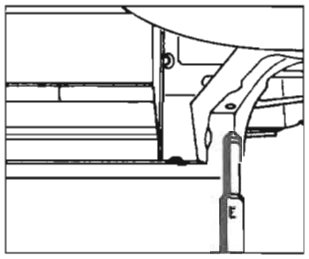
76-1349


1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11
D E F G C C D E E F F
20 20
81,5 189,5 78 35,5 77 47,5 31 71,5 166 106,5 114,5
350,5
240
470
470
432
432
567,5
567,5
387
387
392
392
637
637
609
609
437
437
461,5
461,5
402
402
100
162
271
972
308
808
886
200
451
614,5
974,5
1827,5 ±2
0
0

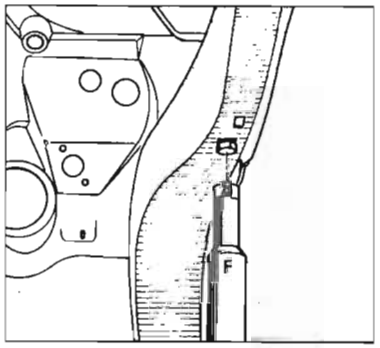
BX. 80-20



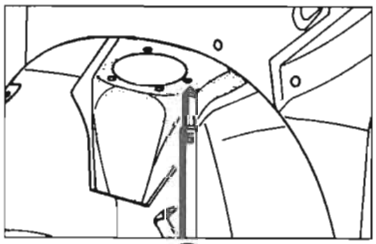
1



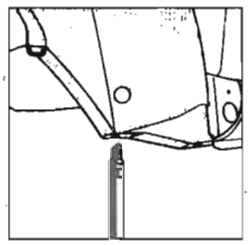
2



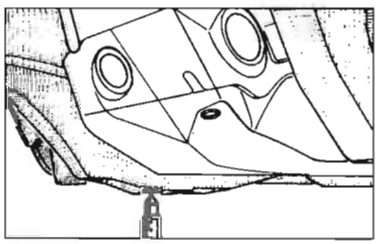
3



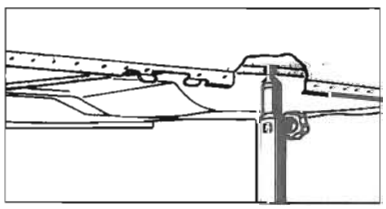
4



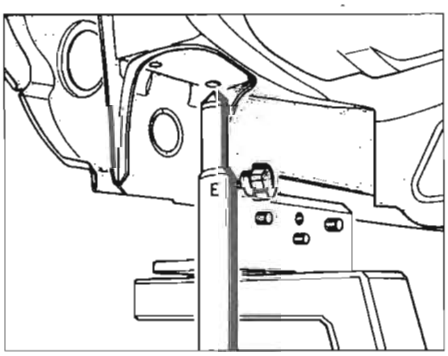
5



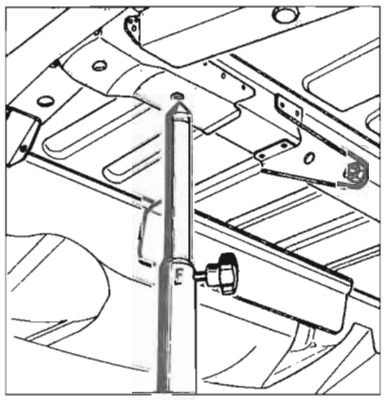
6



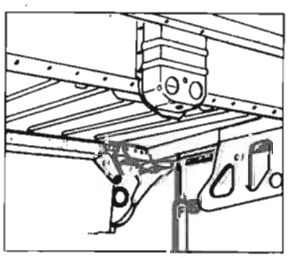
7



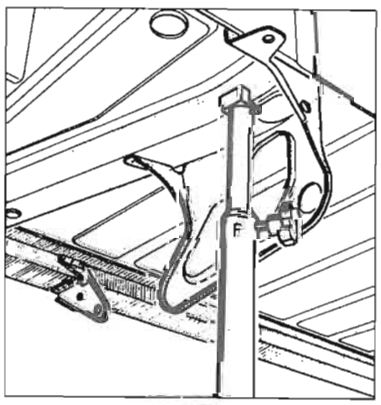
8



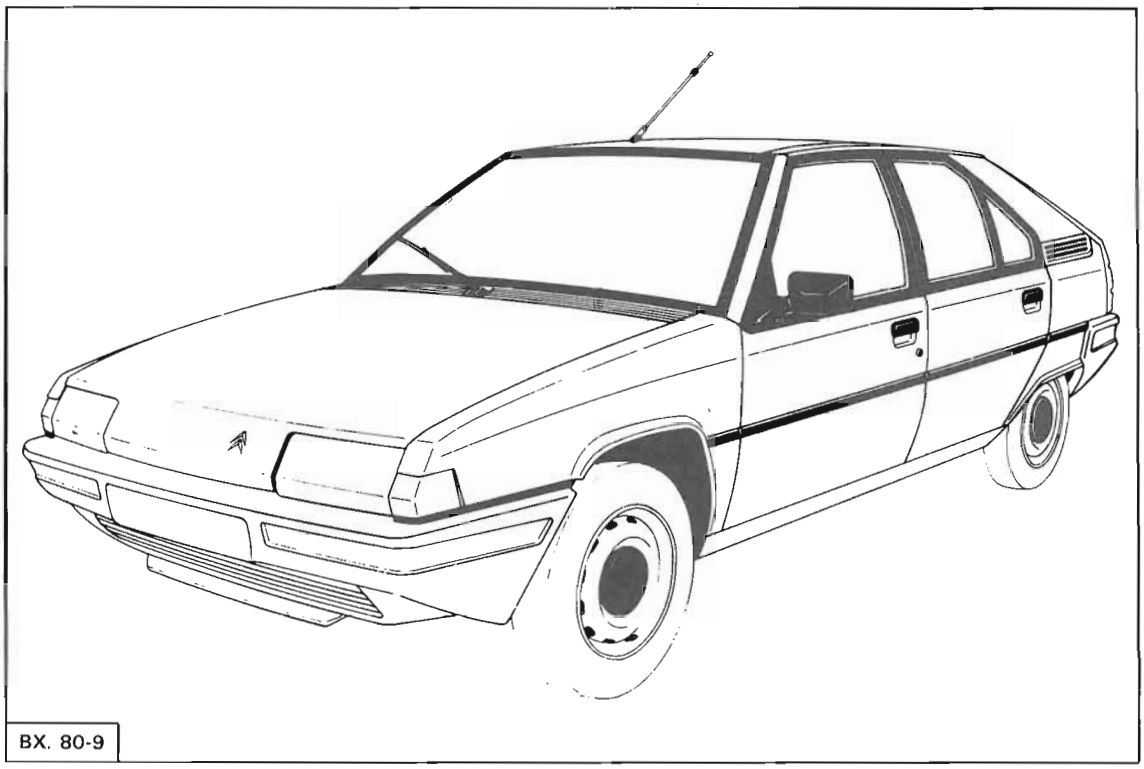
9



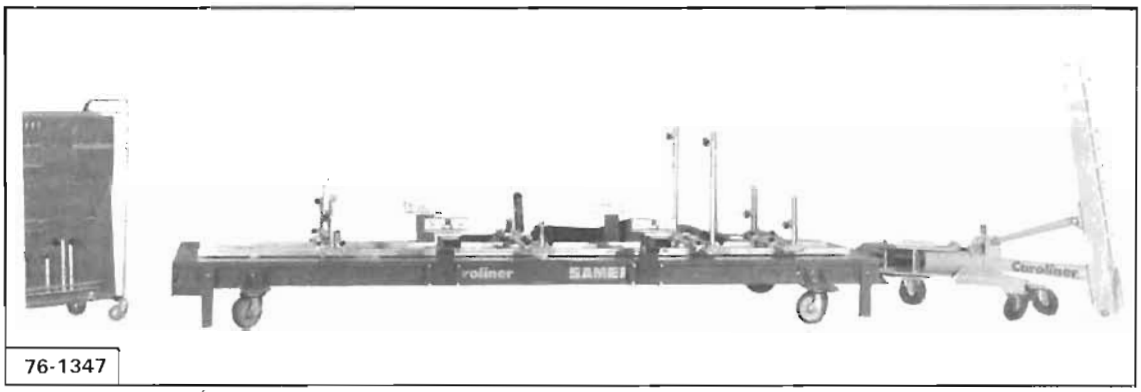
10



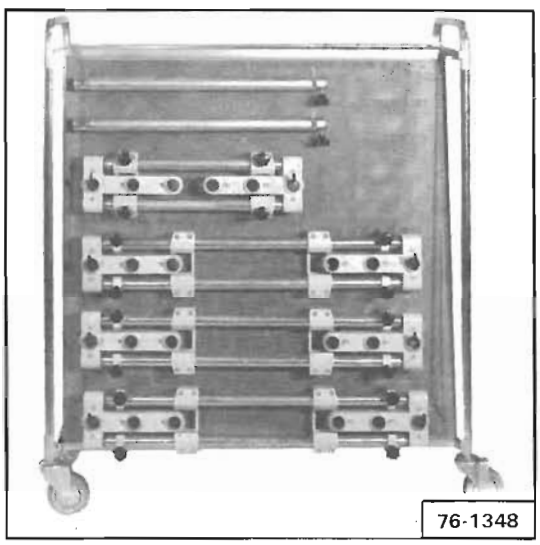
11



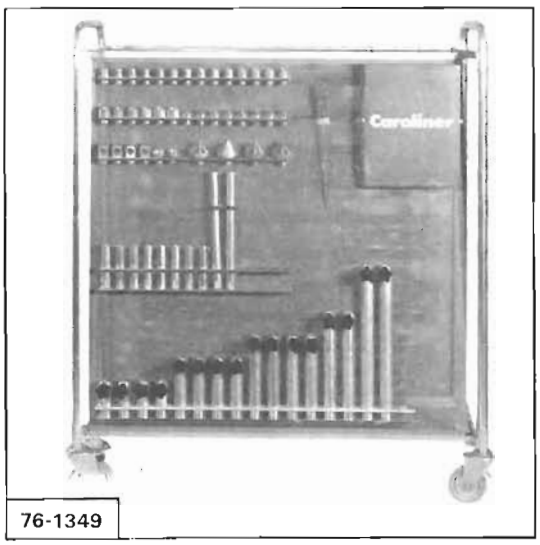
BX. 80-9



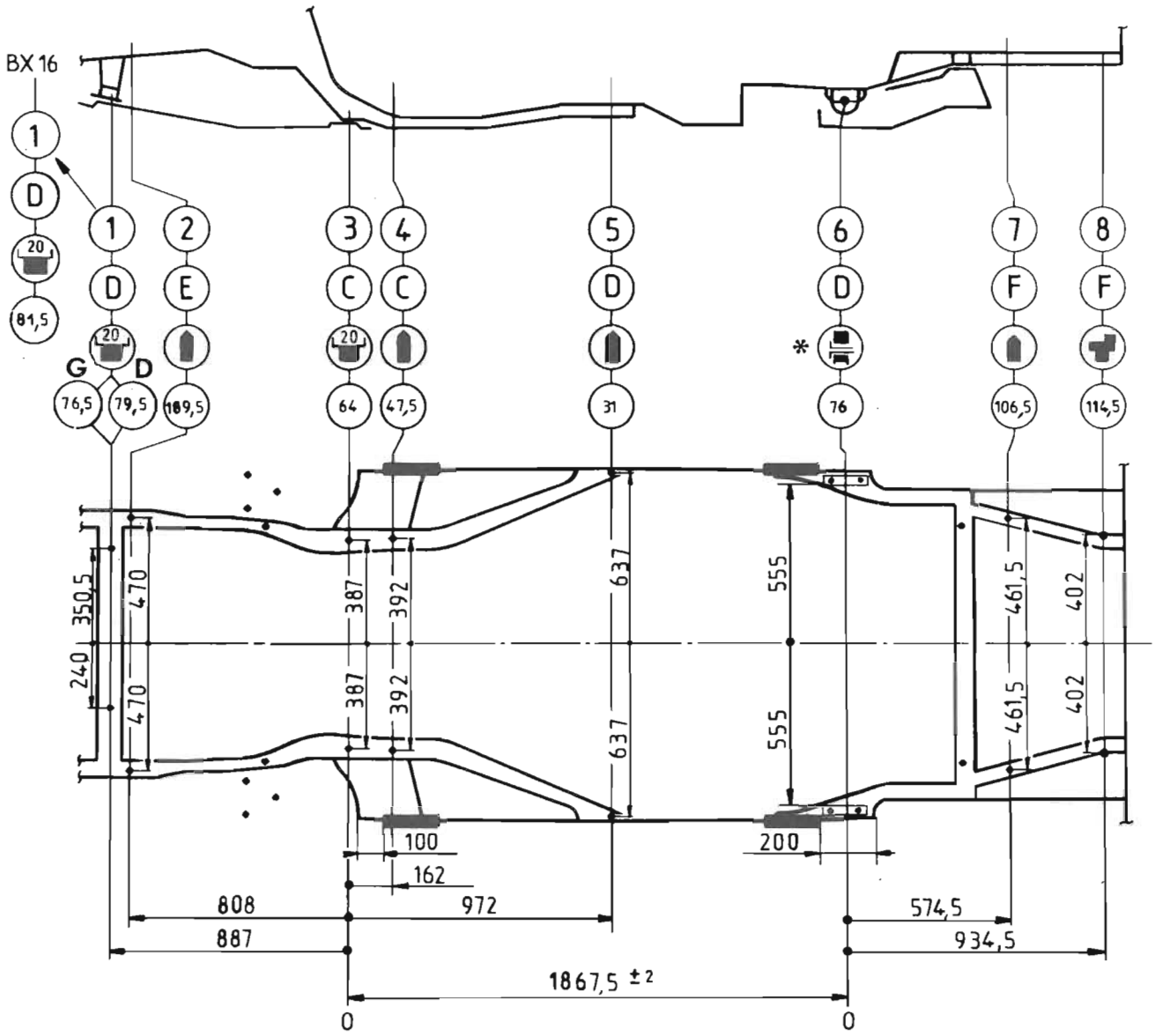
76-1347



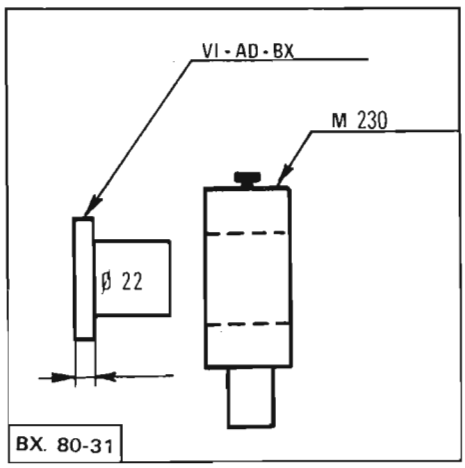
76-1348



76-1349



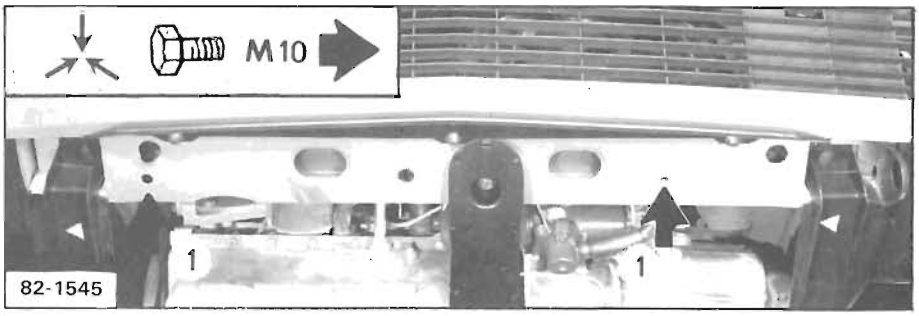
BX. 80-21



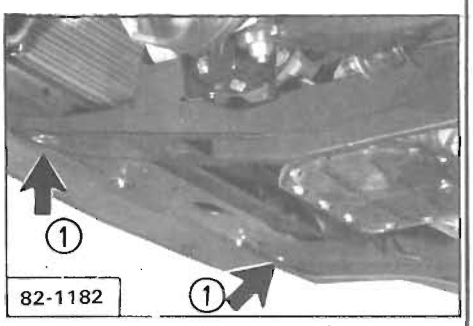
*

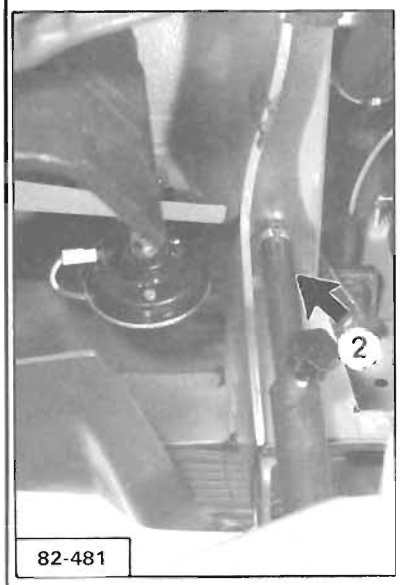
BX. 80-31

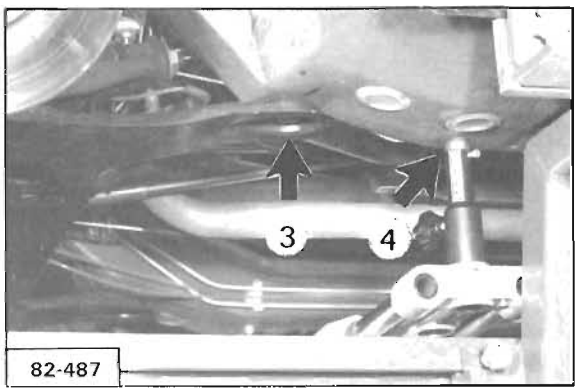
BX 16

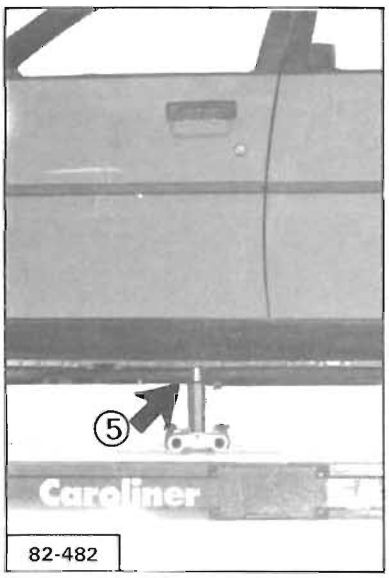

M10
1
1
82-1545

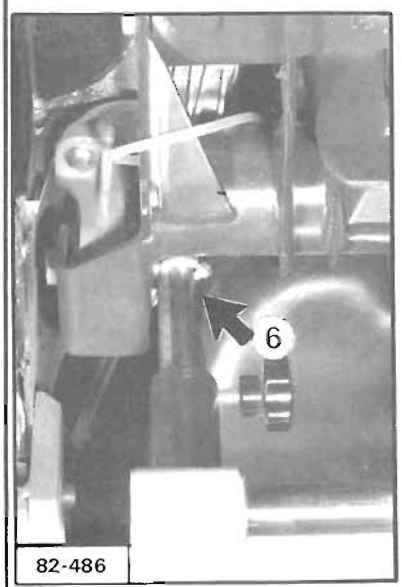
BX 14

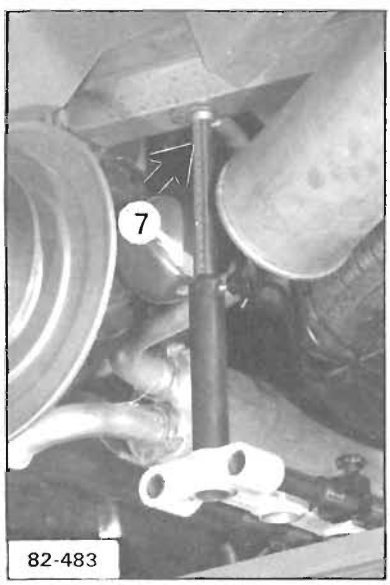

1
1
82-1182

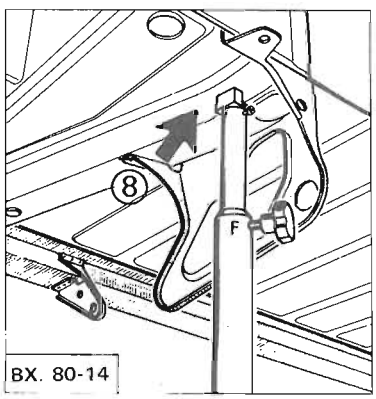

2
82-481

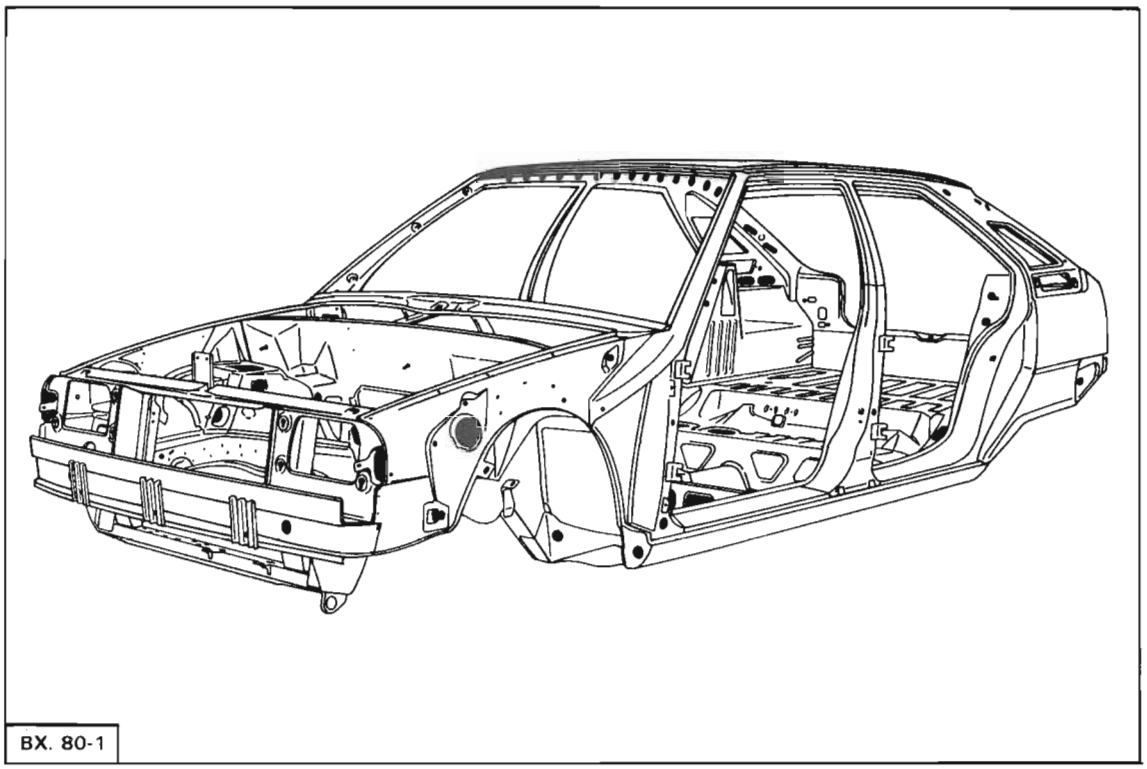

3
4
82-487


5
Caroliner
82-482

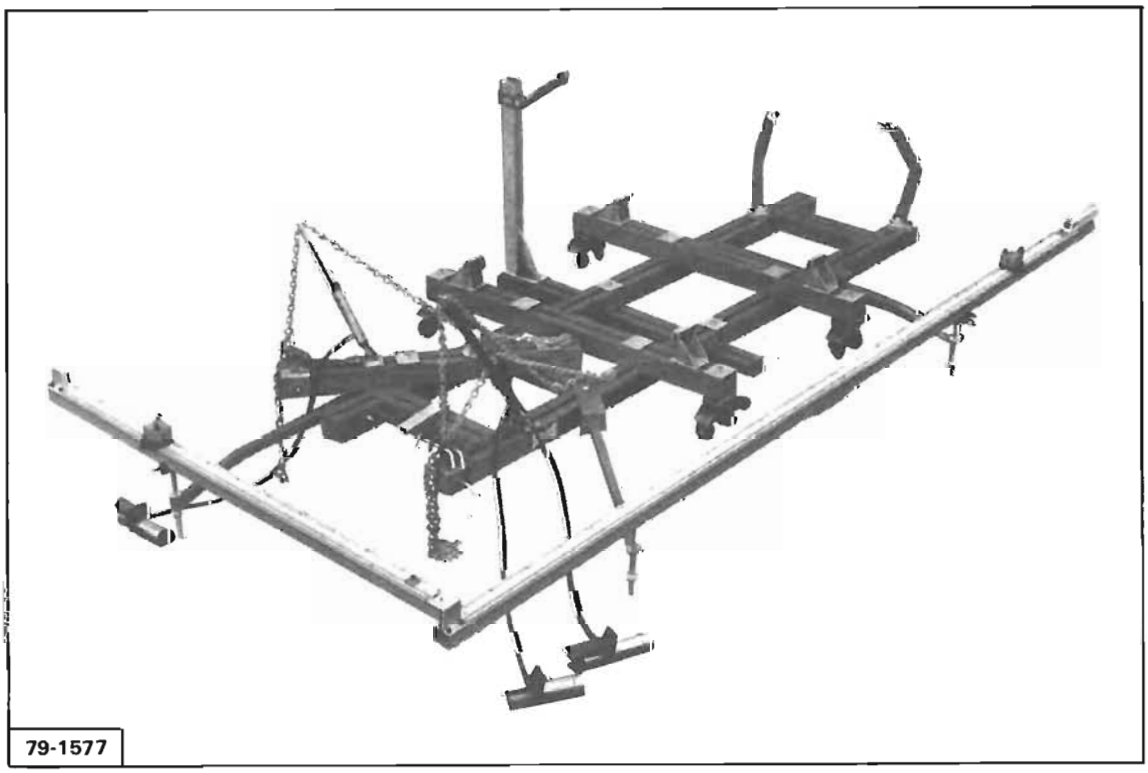

6
82-486


7
82-483

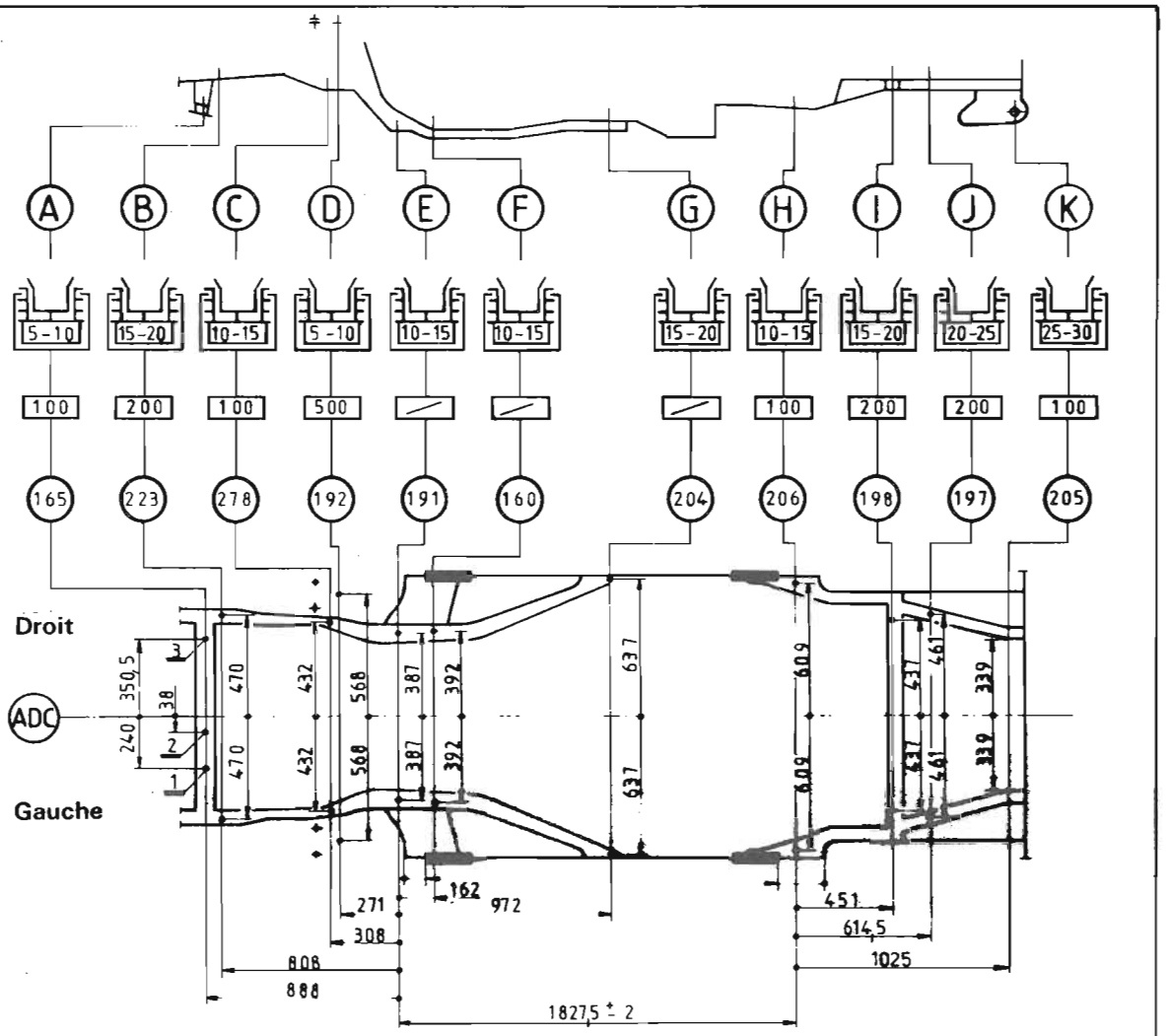

8
F
BX. 80-14



BX. 80-1



79-1577



Hauteur

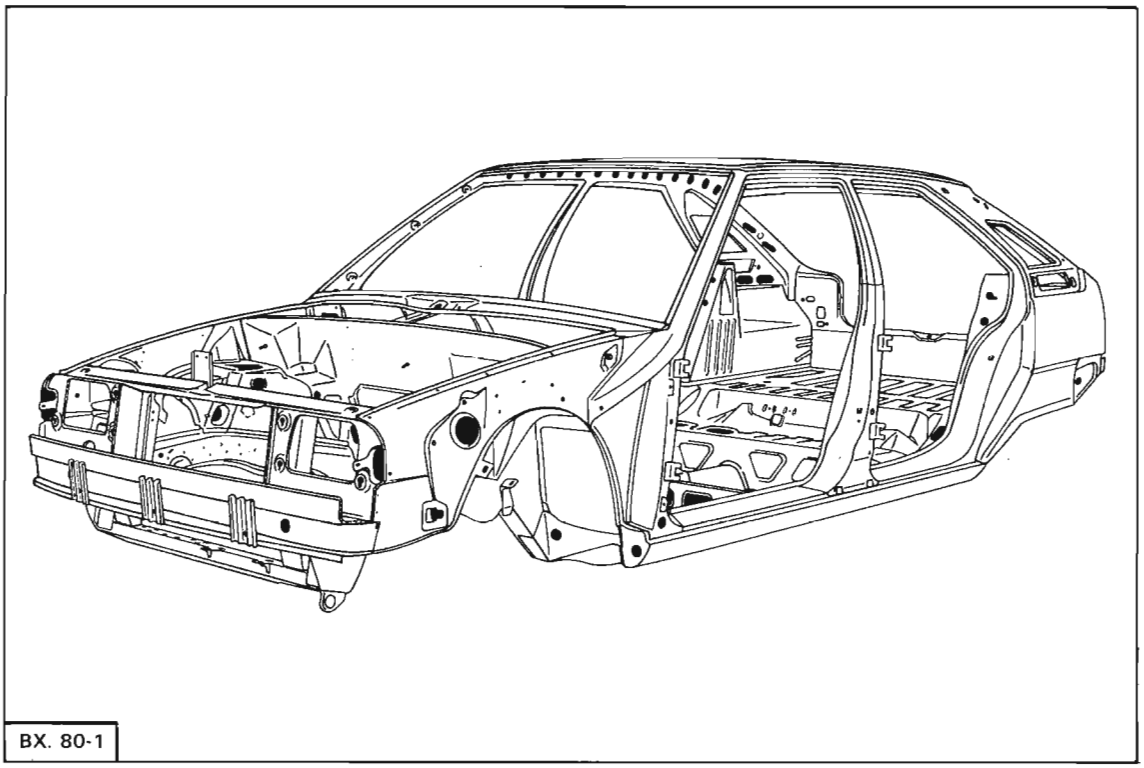
Ref	Nominal	Déviation Gauche	Déviation Droit
A1	165		
A2	165		
A3	165		
B	223		
C	278		
D	192		
E	191		
F	160		
G	204		
H	206		
I	198		
J	197		
K	205		

Longueur

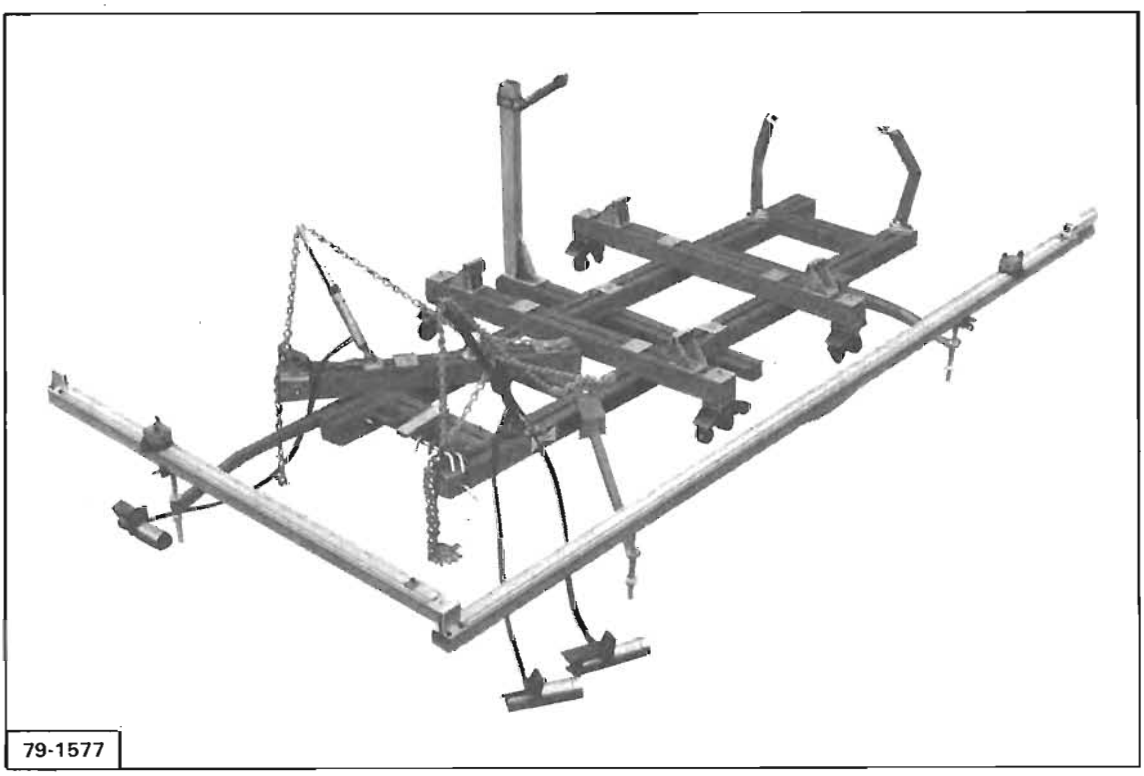
Ref	Nominal	Déviation Gauche	Déviation Droit
A1E	888		
A2E	888		
A3E	888		
B-E	808		
C-E	308		
D-E	271		
E	0		
F-E	162		
G-E	972		
H-E	1827,5		
I-H	451		
J-H	614,5		
K-H	1025		

Largeur

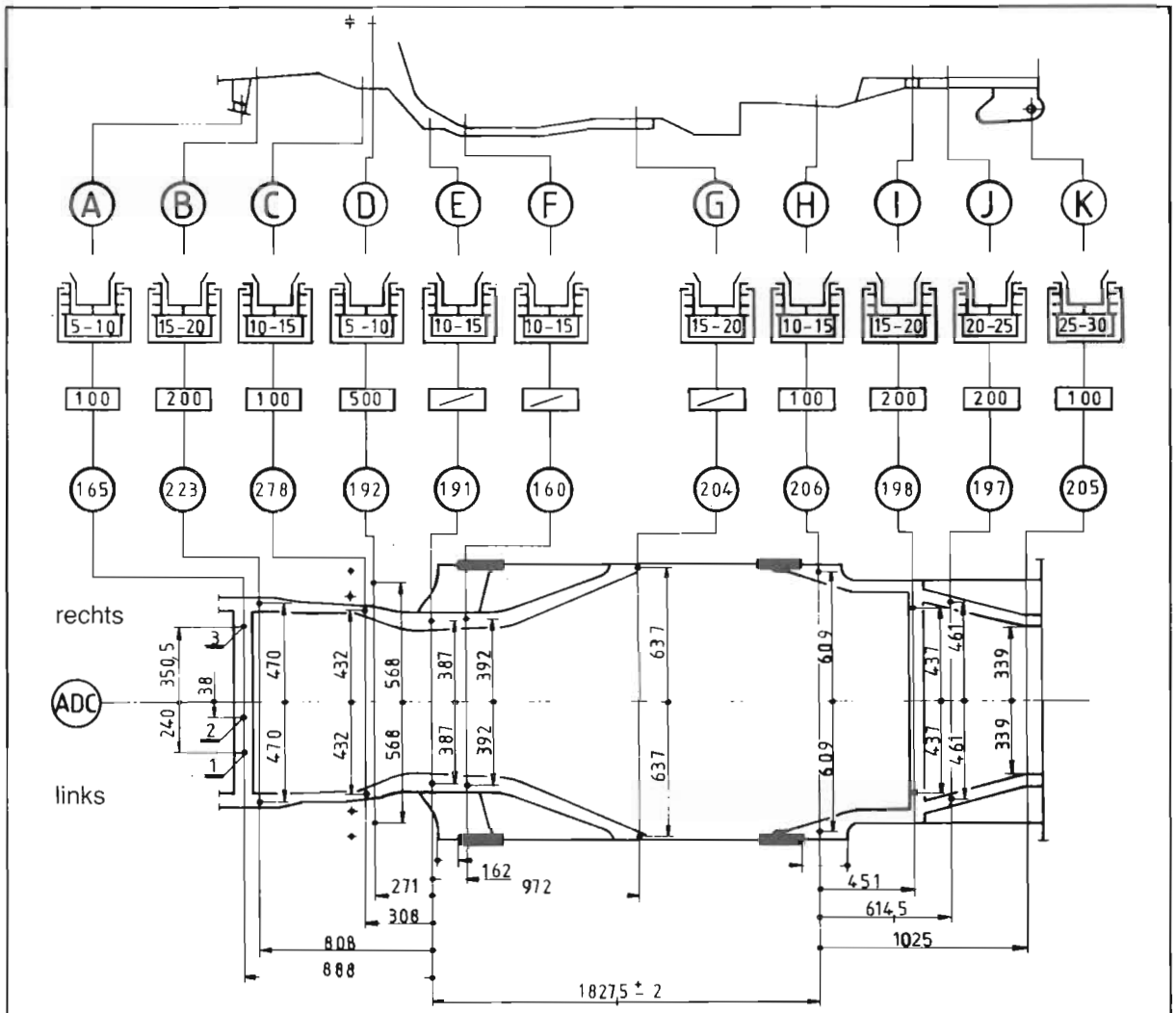
Ref	Nominal	Déviation Gauche	Déviation Droit
A1	240		
A2	38		
A3	350,5		
B	470		
C	432		
D	568		
E	387		
F	392		
G	637		
H	609		
I	437		
J	461		
K	339		



BX. 80-1



79-1577



Höhe

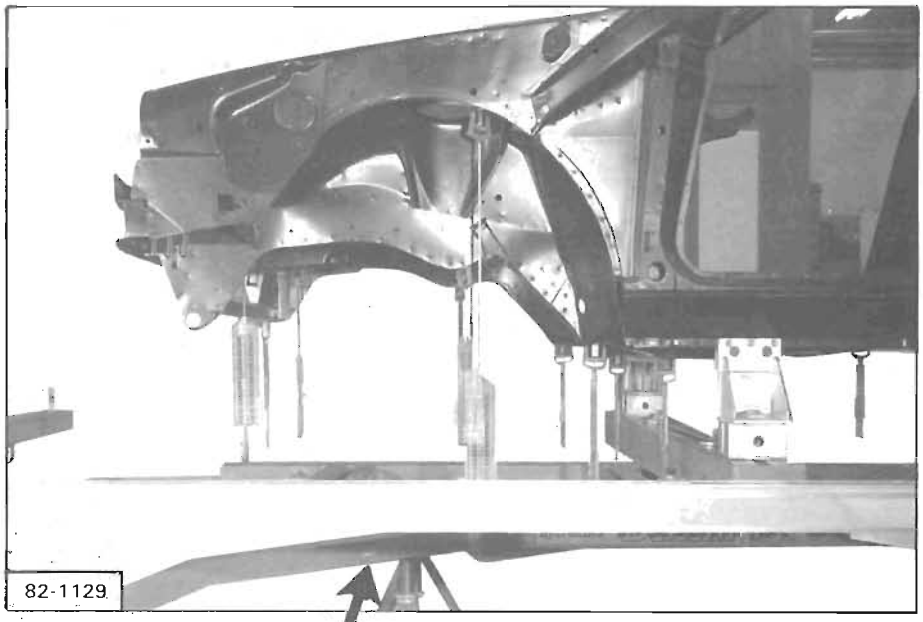
Ref	Soll-wert	Abweichung links	Abweichung rechts
A1	165		
A2	165		
A3	165		
B	223		
C	278		
D	192		
E	191		
F	160		
G	204		
H	206		
I	198		
J	197		
K	205		

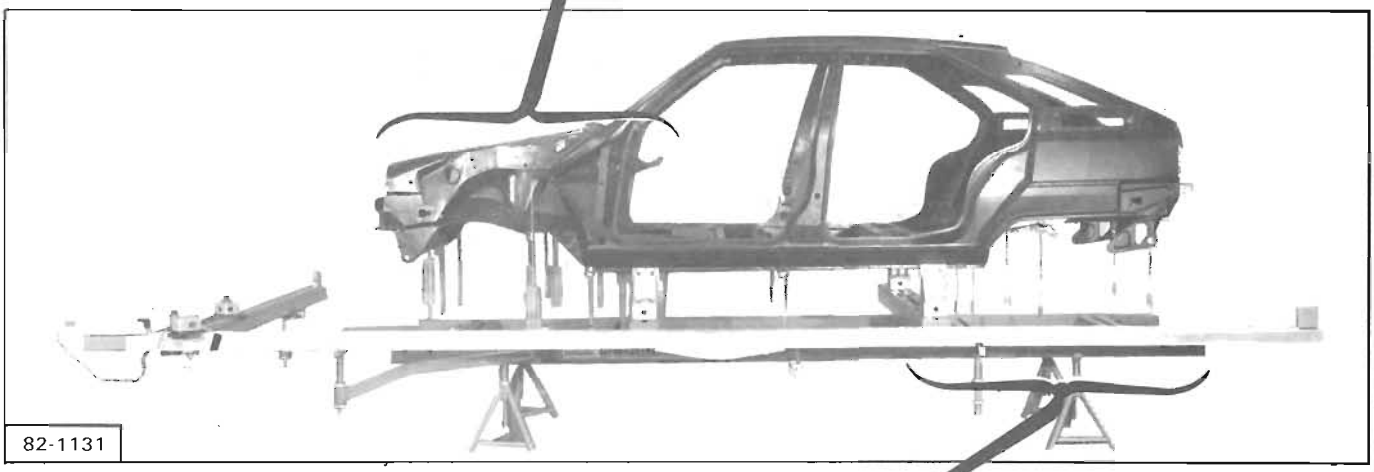
Länge

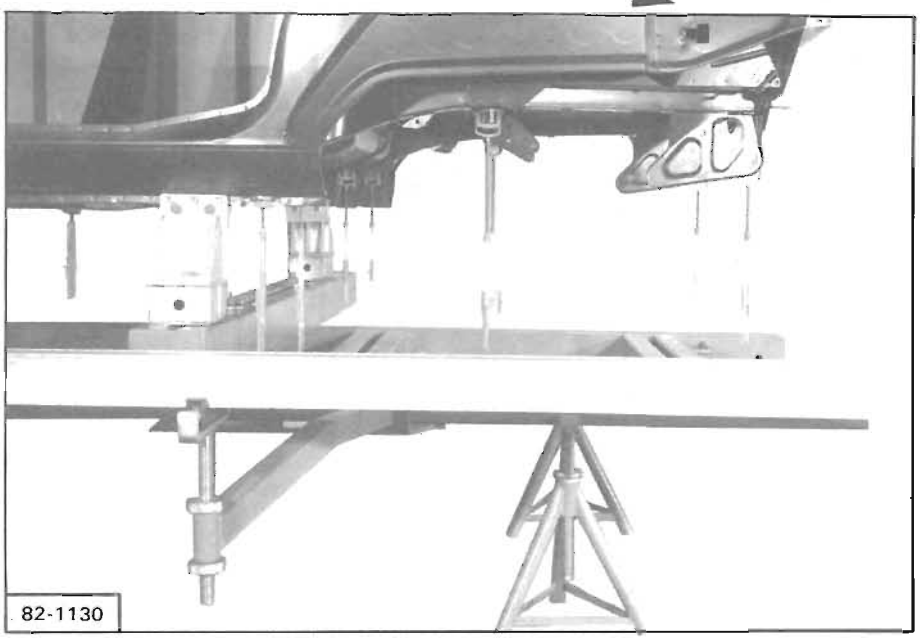
Ref	Soll-wert	Abweichung links	Abweichung rechts
A1E	888		
A2E	888		
A3E	888		
B-E	808		
C-E	308		
D-E	271		
E	0		
F-E	162		
G-E	972		
H-E	1827,5		
I-H	451		
J-H	614,5		
K-H	1025		

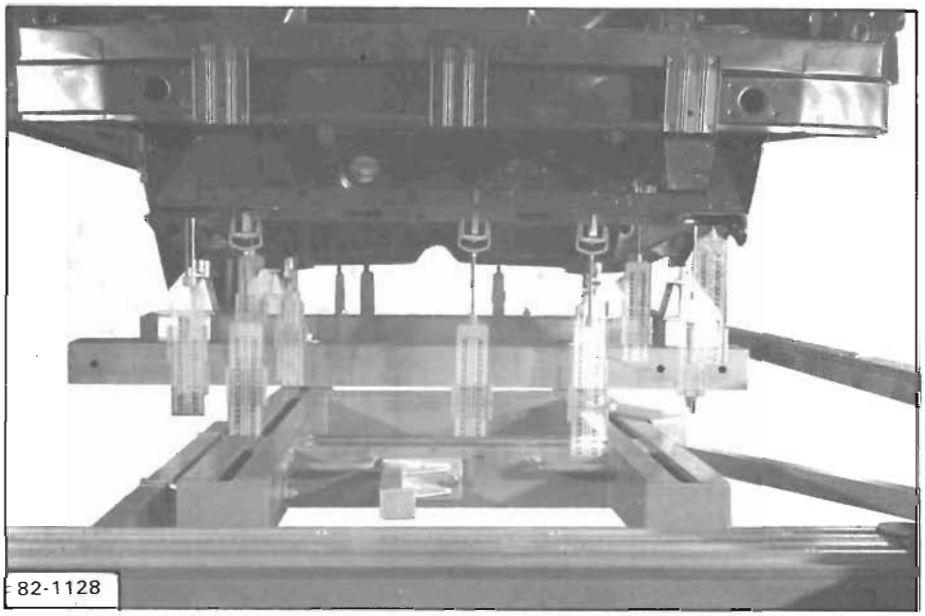
Breite

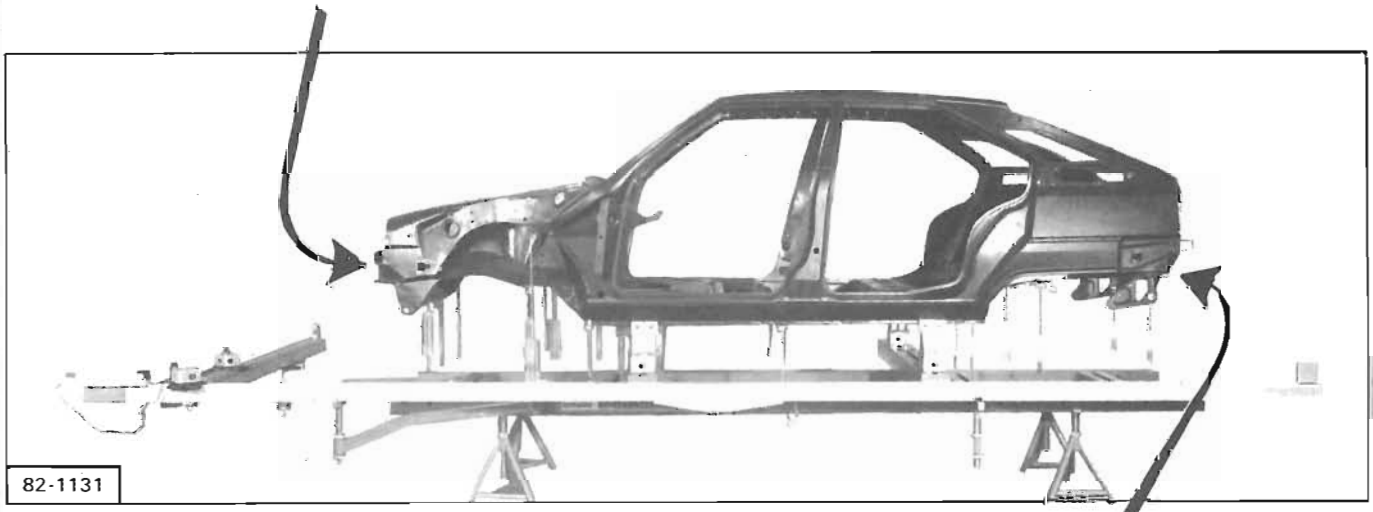
Ref	Soll-wert	Abweichung links	Abweichung rechts
A1	240		
A2	38		
A3	350,5		
B	470		
C	432		
D	568		
E	387		
F	392		
G	637		
H	609		
I	437		
J	461		
K	339		

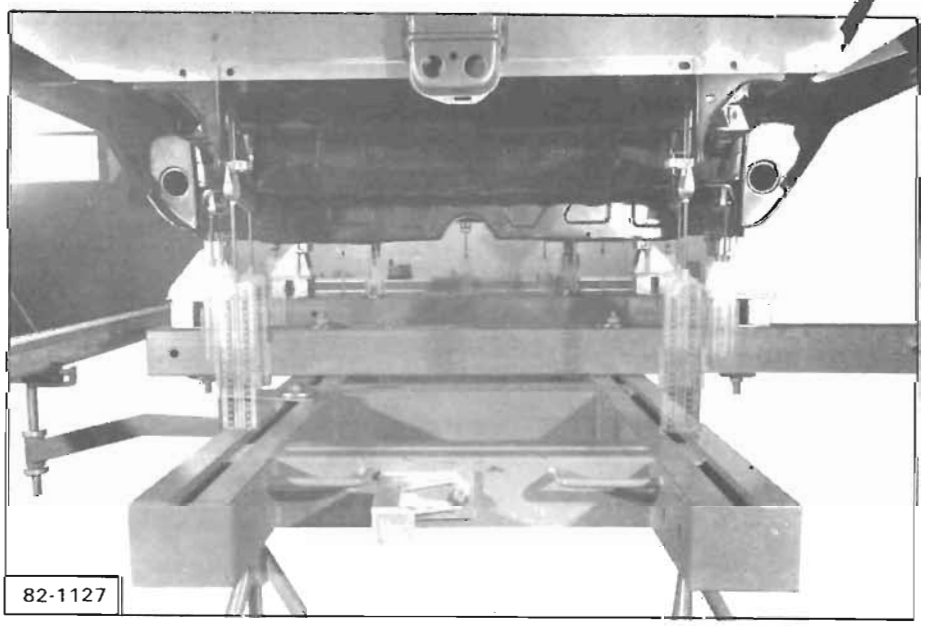

82-1129

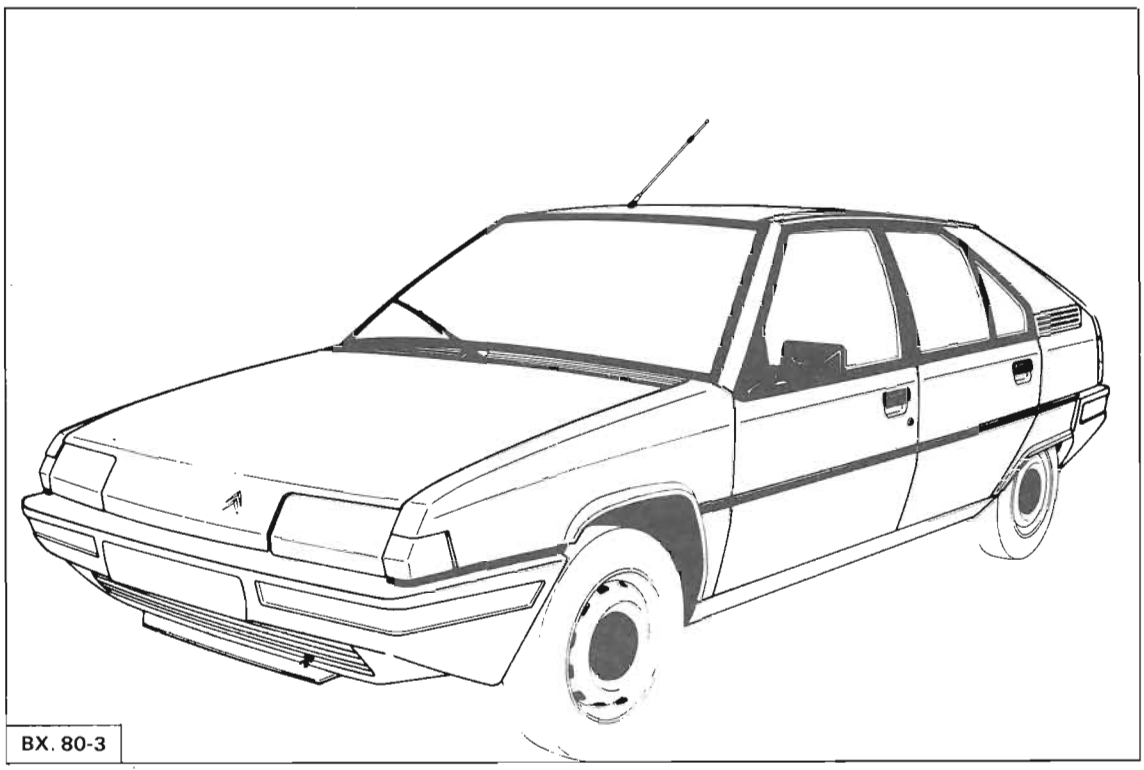

82-1131


82-1130

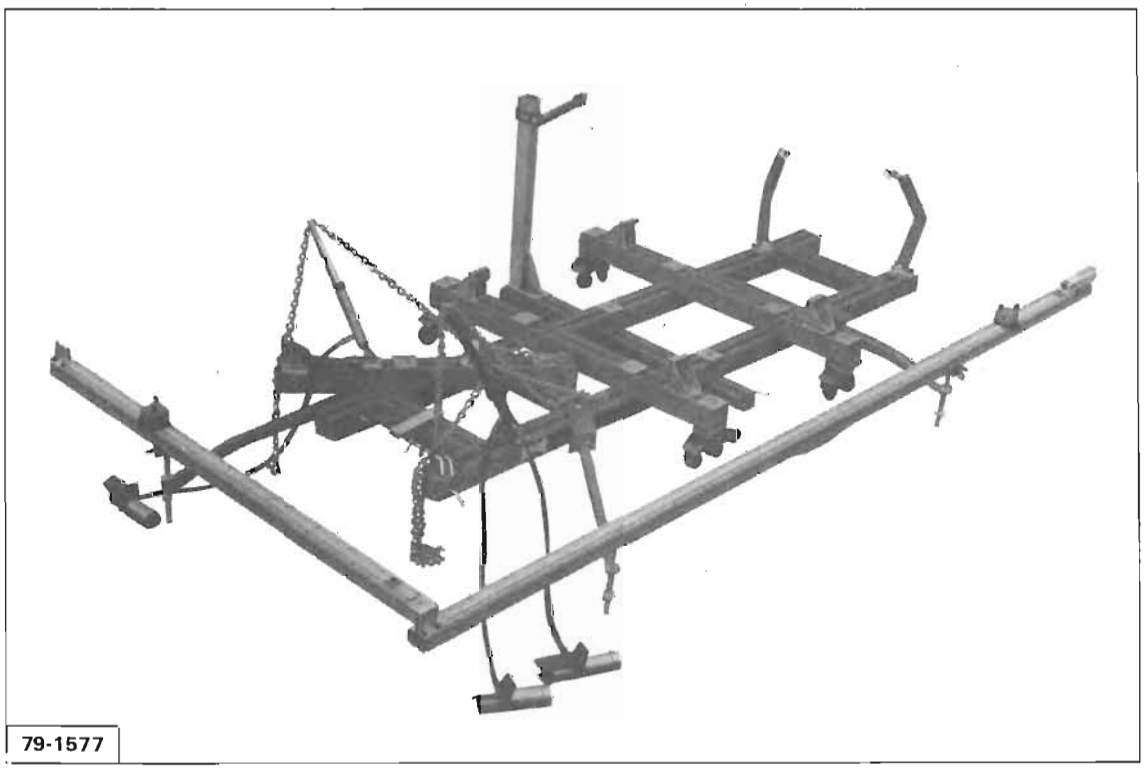

82-1128


82-1131


82-1127

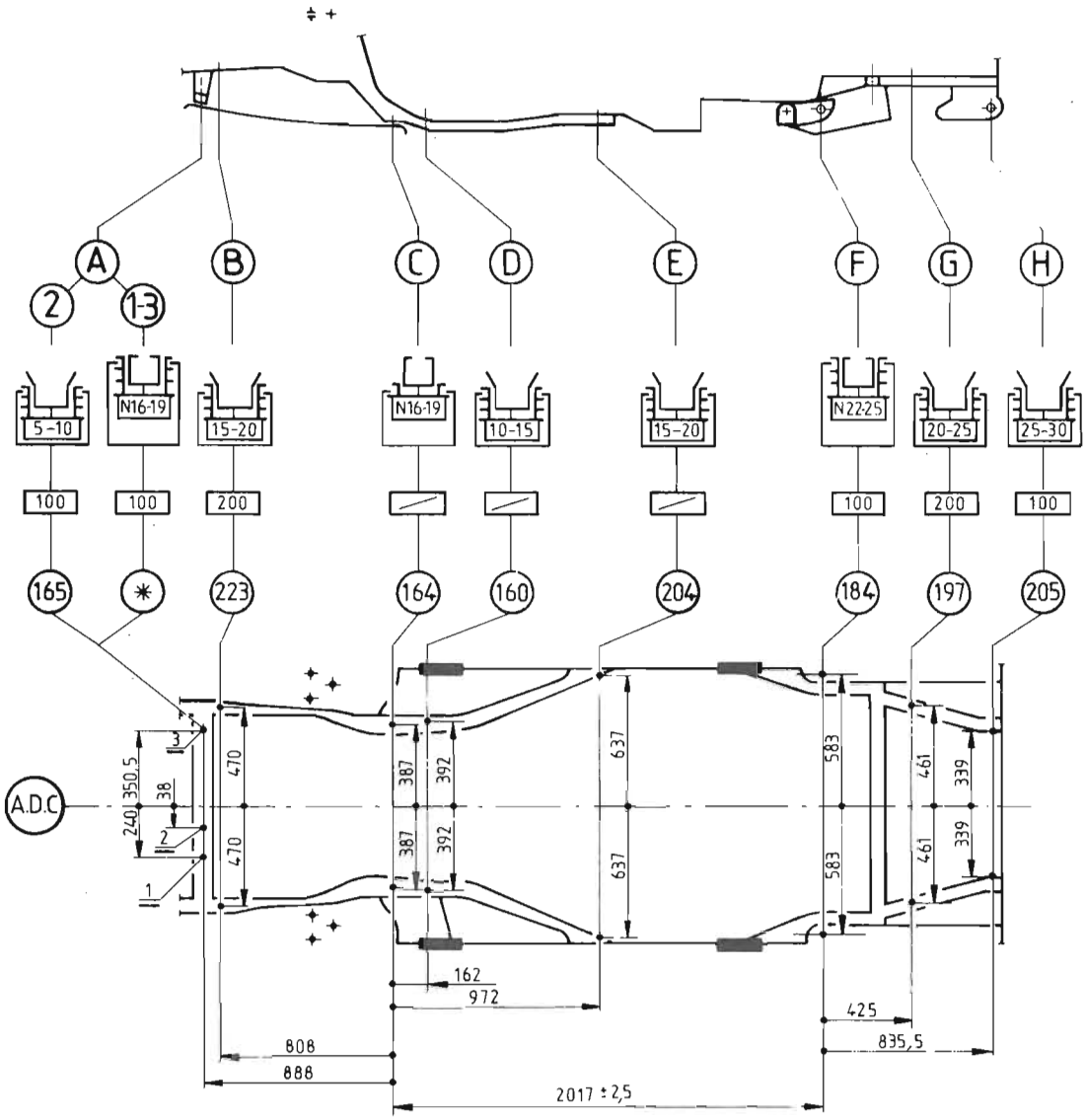


BX. 80-3



79-1577

Dataliner BX 14 (Mécanique montée)



Hauteur

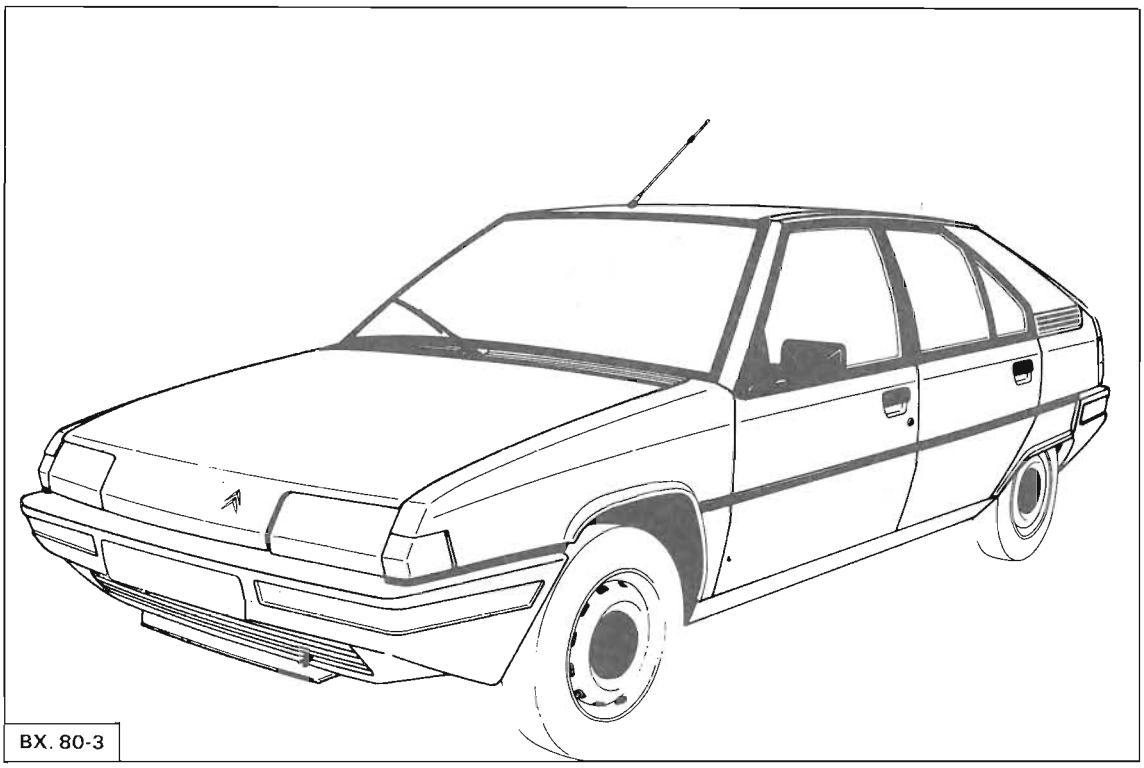
	Réf	Nominal	Déviation Gauche	Déviation Droit
*	A1	159		
	A2	165		
*	A3	162		
	B	223		
	C	164		
	D	160		
	E	204		
	F	184		
	G	197		
	H	205		

Longueur

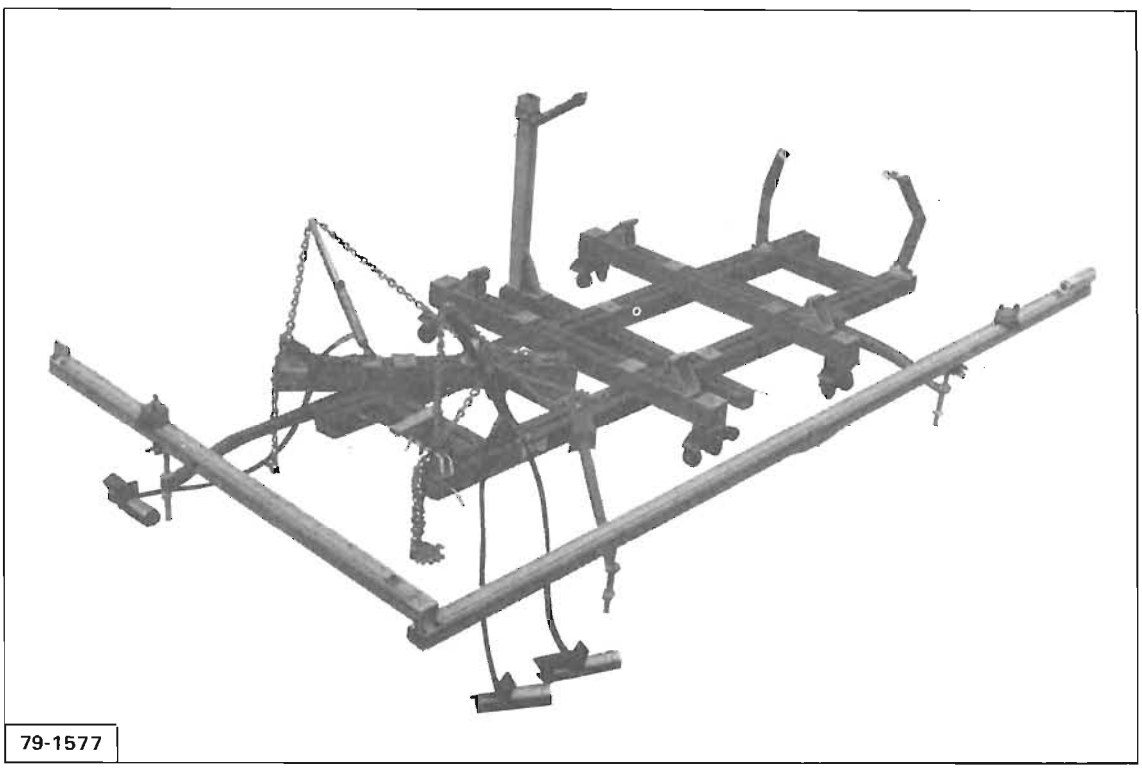
Réf	Nominal	Déviation Gauche	Déviation Droit
A1-C	888		
A2-C	888		
A3-C	888		
B-C	808		
C	0		
D-C	162		
E-C	972		
F-C	2017		
G-F	425		
H-F	835,5		

Largeur/(A.D.C)

Réf	Nominal	Déviation Gauche	Déviation Droit
A1	240		
A2	38		
A3	350,5		
B	470		
C	387		
D	392		
E	637		
F	583		
G	461		
H	339		

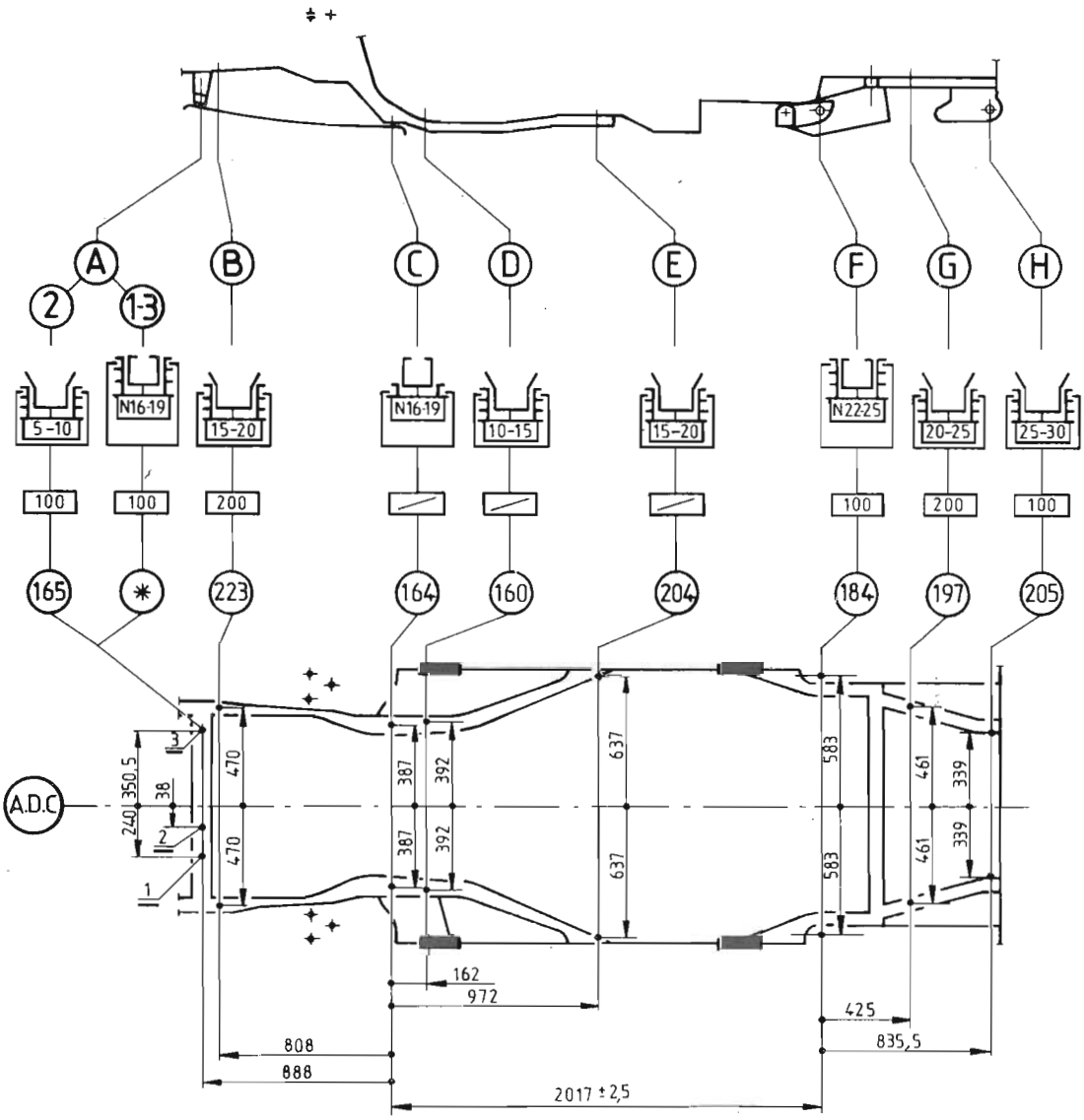


BX. 80-3



79-1577

DATALINER BX 14 (bei eingebauter Vorder- und Hinterachseinheit)



Höhe

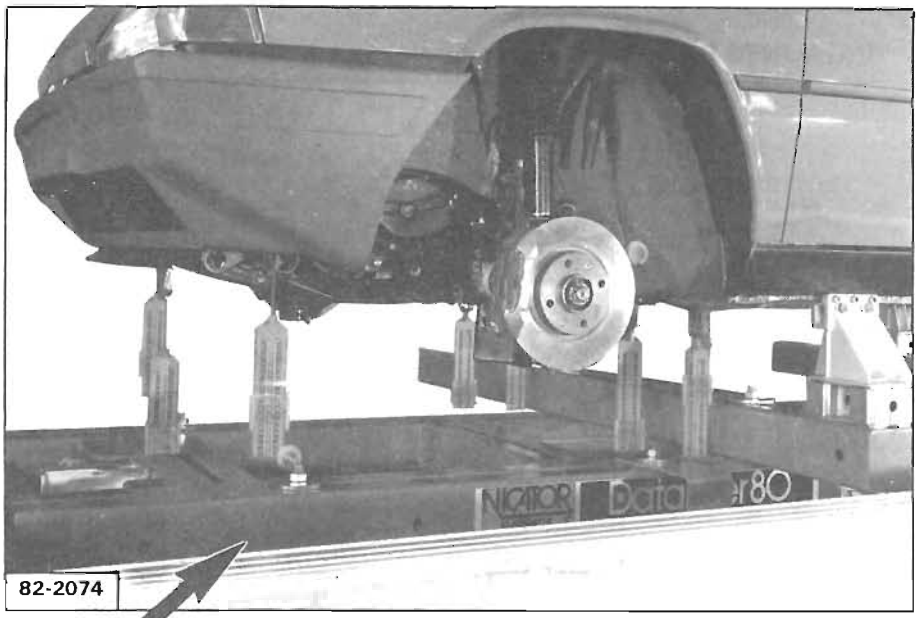
	Réf	Soll-wert	Abweichung links	Abweichung rechts
*	A1	159		
	A2	165		
*	A3	162		
	B	223		
	C	164		
	D	160		
	E	204		
	F	184		
	G	197		
	H	205		

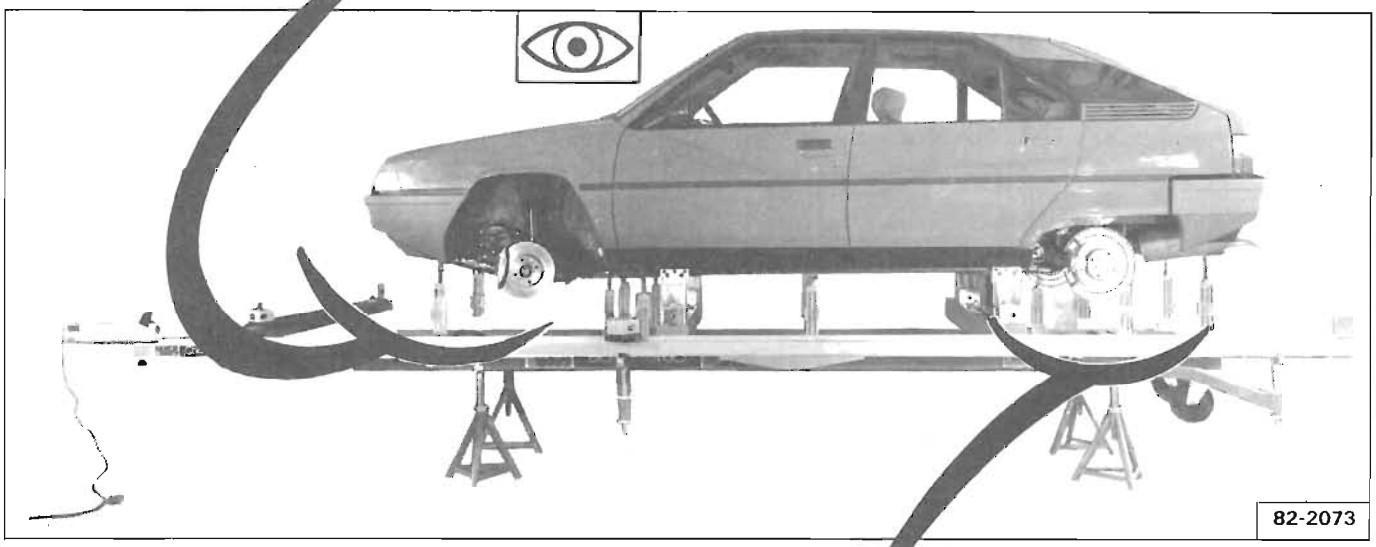
Länge

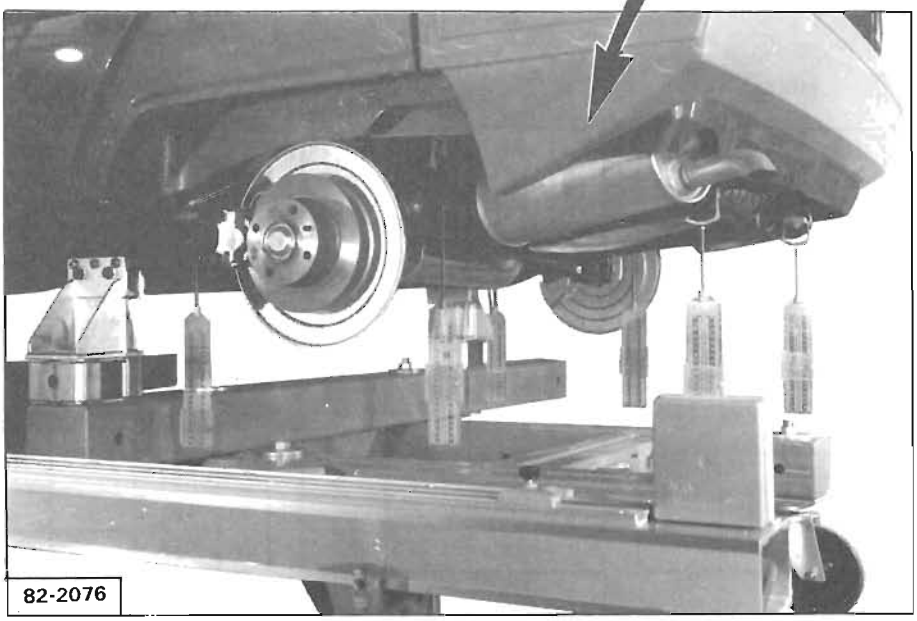
Réf	Soll-wert	Abweichung links	Abweichung rechts
A1-C	888		
A2-C	888		
A3-C	888		
B-C	808		
C	0		
D-C	162		
E-C	972		
F-C	2017		
G-F	425		
H-F	835,5		

Breite / A.D.C

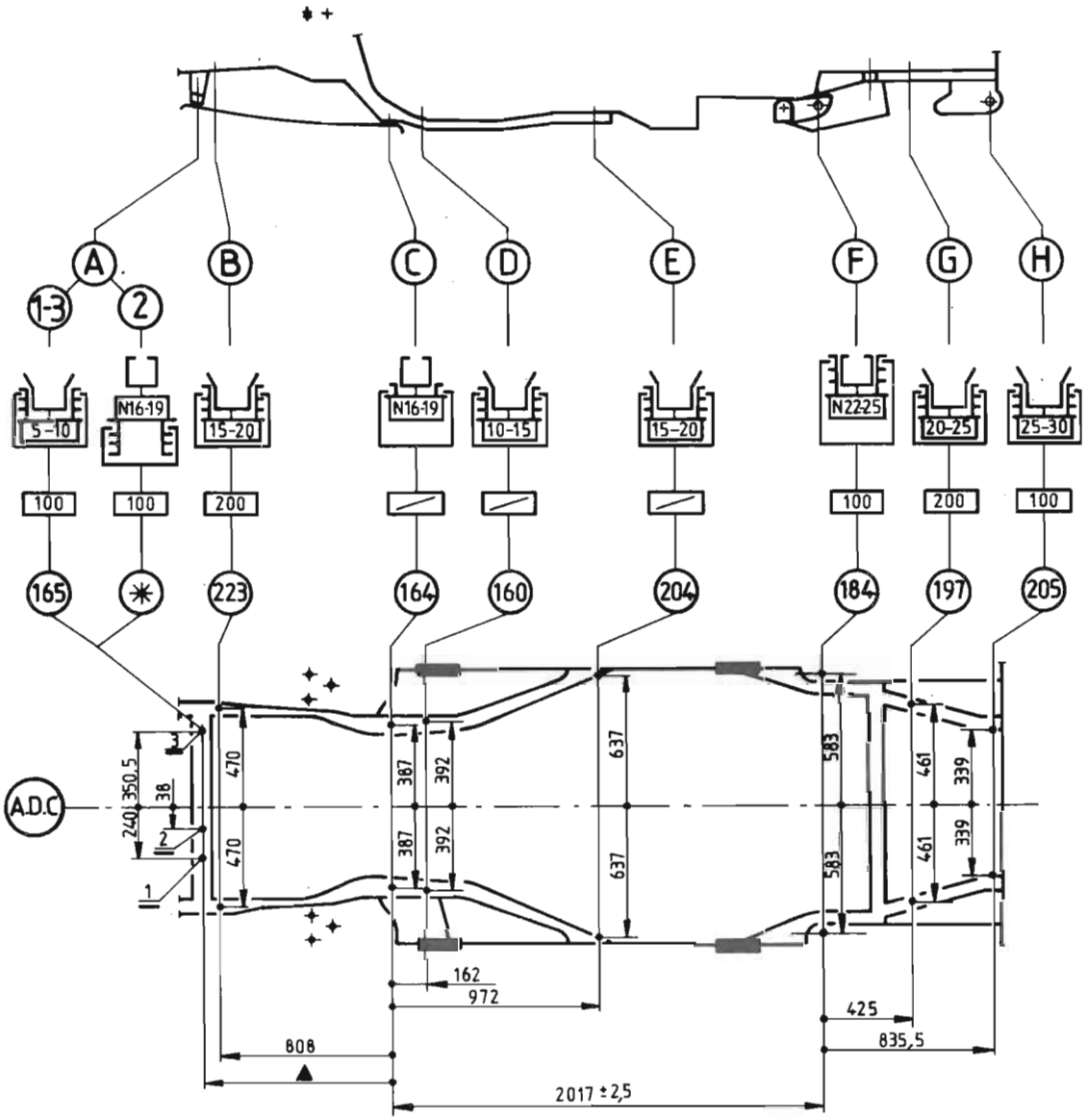
Réf	Soll-wert	Abweichung links	Abweichung rechts
A1	240		
A2	38		
A3	350,5		
B	470		
C	387		
D	392		
E	637		
F	583		
G	461		
H	339		


82-2074


82-2073


82-2076

DATALINER BX 14 (bei eingebauter Vorder- und Hinterachseinheit)



Höhe

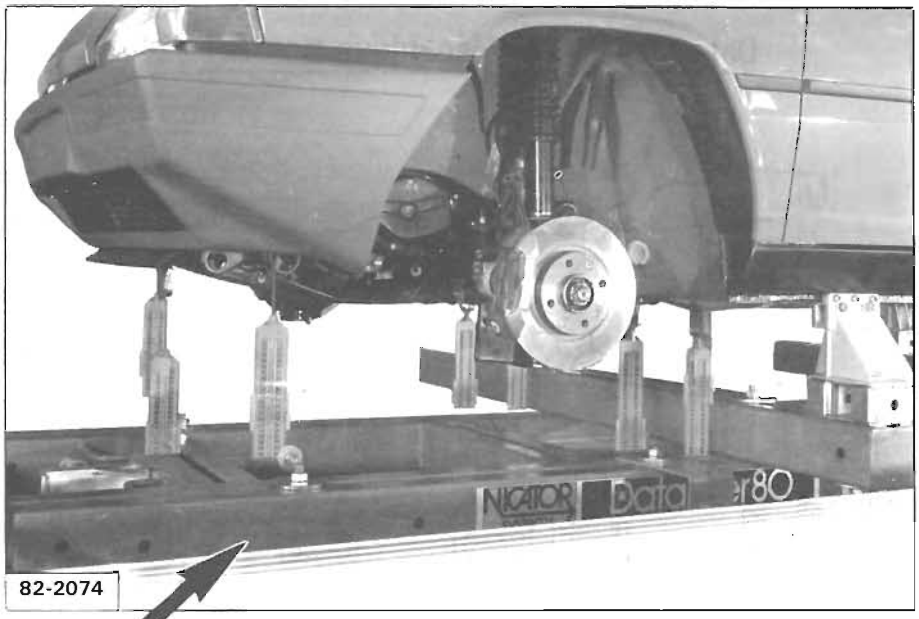
Réf	Soll-wert	Abweichung links	Abweichung rechts
A1	165		
* A2	128		
A3	165		
B	223		
C	164		
D	160		
E	204		
F	184		
G	197		
H	205		

Länge

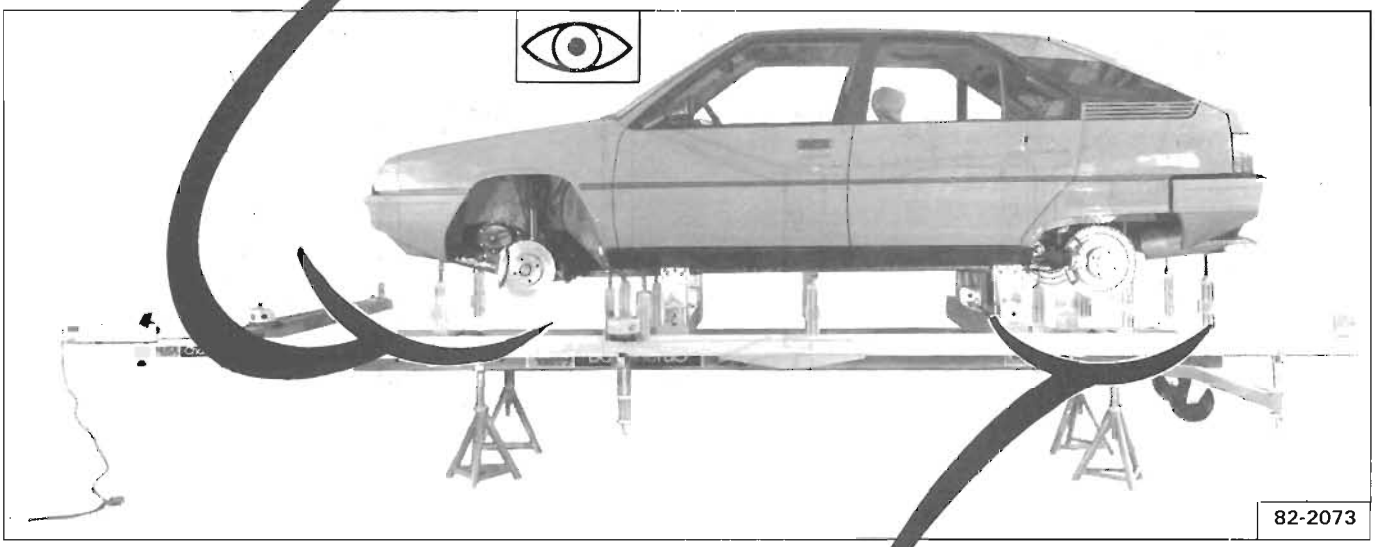
Réf	Soll-wert	Abweichung links	Abweichung rechts
▲ A1-C	888		
▲ A2-C	892		
▲ A3-C	888		
B-C	808		
C	0		
D-C	162		
E-C	972		
F-C	2017		
G-F	425		
H-F	835,5		

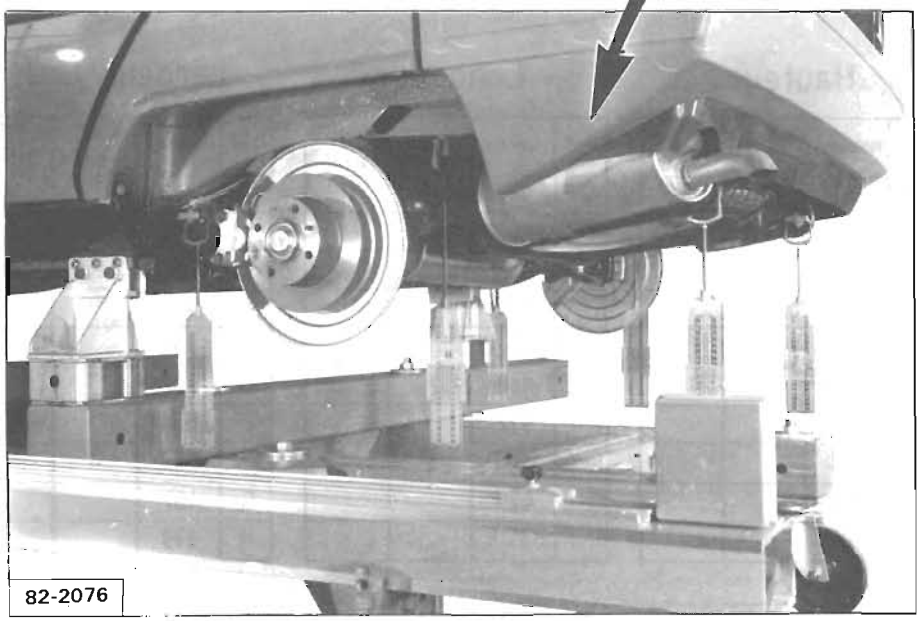
Breite / A.D.C

Réf	Soll-wert	Abweichung links	Abweichung rechts
A1	240		
A2	38		
A3	350,5		
B	470		
C	387		
D	392		
E	637		
F	583		
G	461		
H	339		

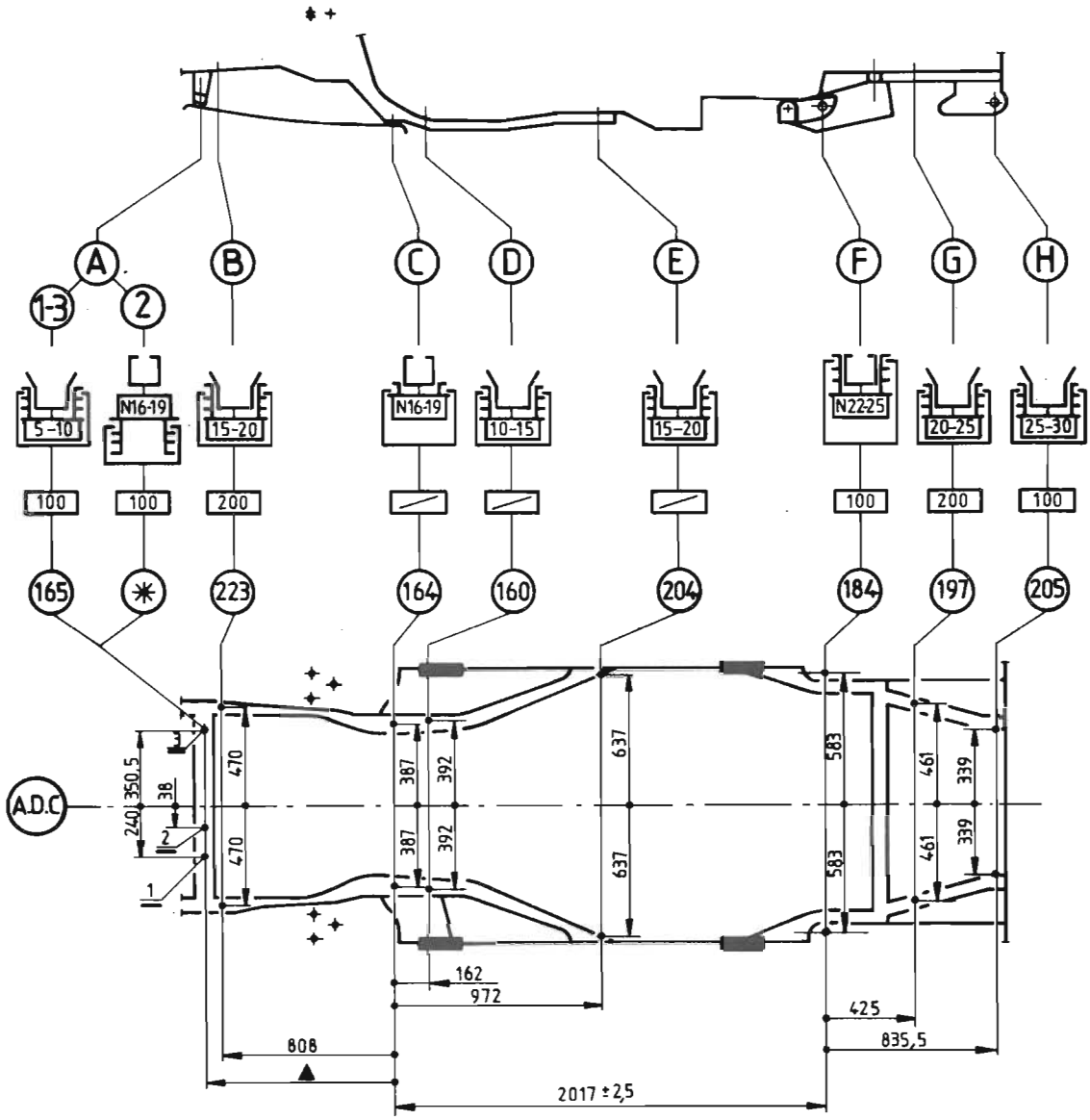


82-2074


82-2073


82-2076

Dataliner BX 16 (Mécanique montée)



Hauteur

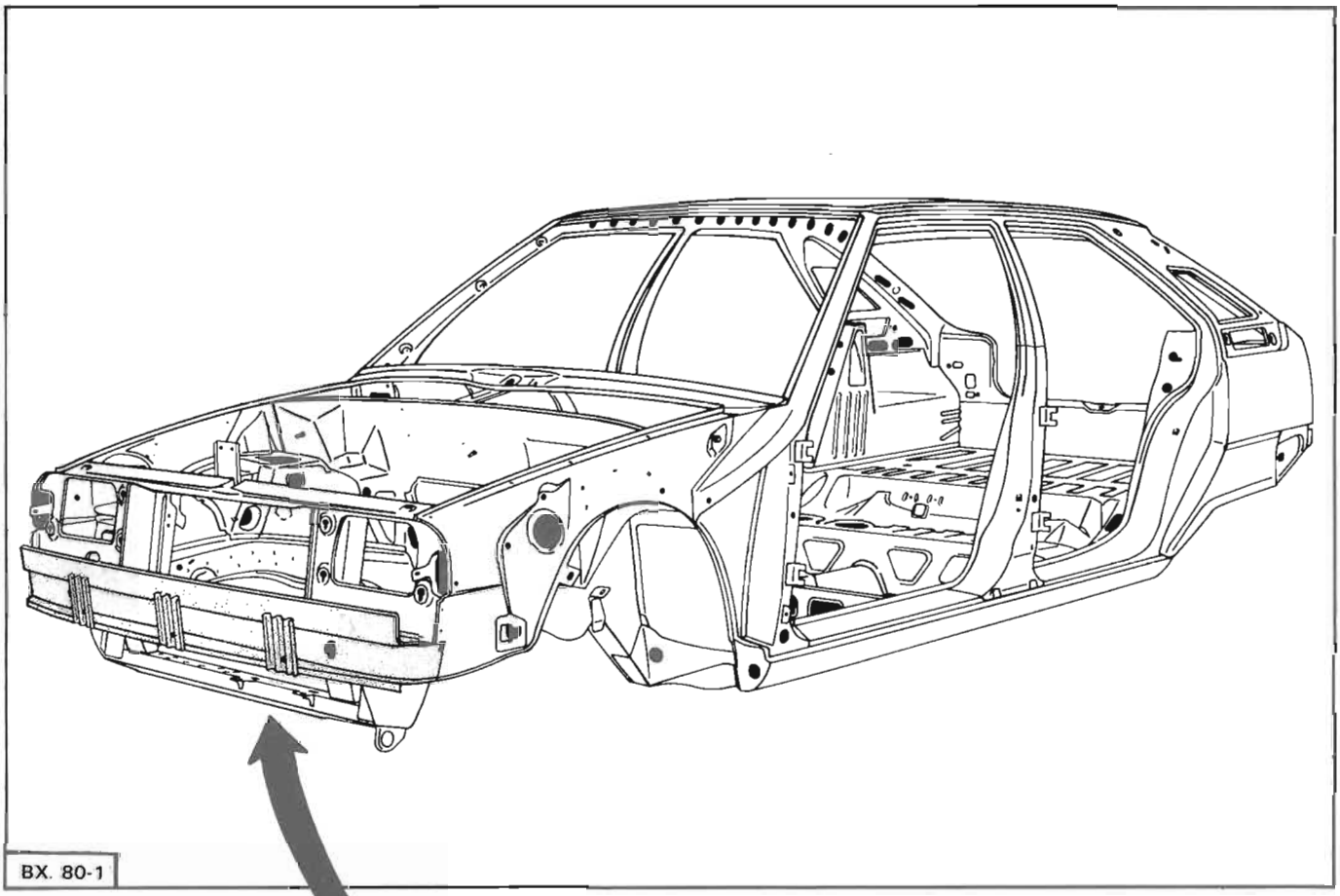
	Réf	Nominal	Déviation Gauche	Déviation Droit
	A1	165		
*	A2	128		
	A3	165		
	B	223		
	C	164		
	D	160		
	E	204		
	F	184		
	G	197		
	H	205		

Longueur

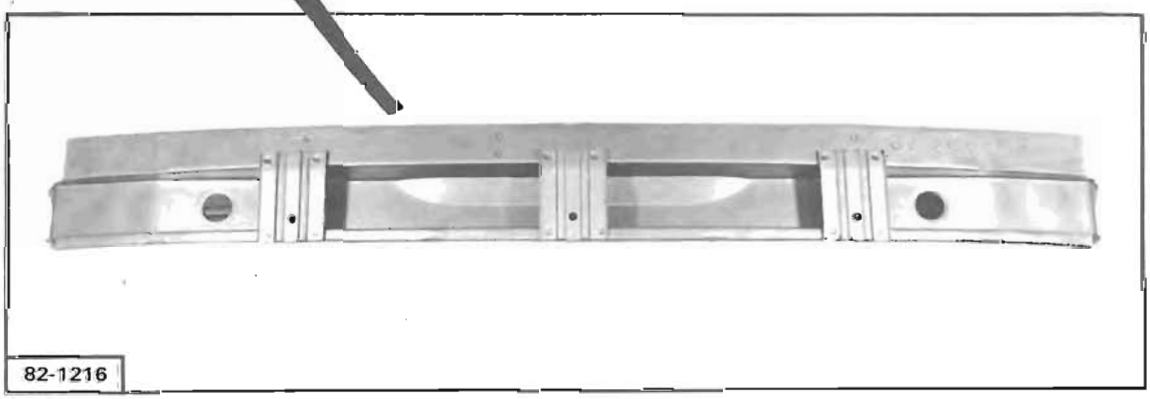
	Réf	Nominal	Déviation Gauche	Déviation Droit
▲	A1-C	888		
▲	A2-C	892		
▲	A3-C	888		
	B-C	808		
	C	0		
	D-C	162		
	E-C	972		
	F-C	2017		
	G-F	425		
	H-F	835,5		

Largeur / A.D.C

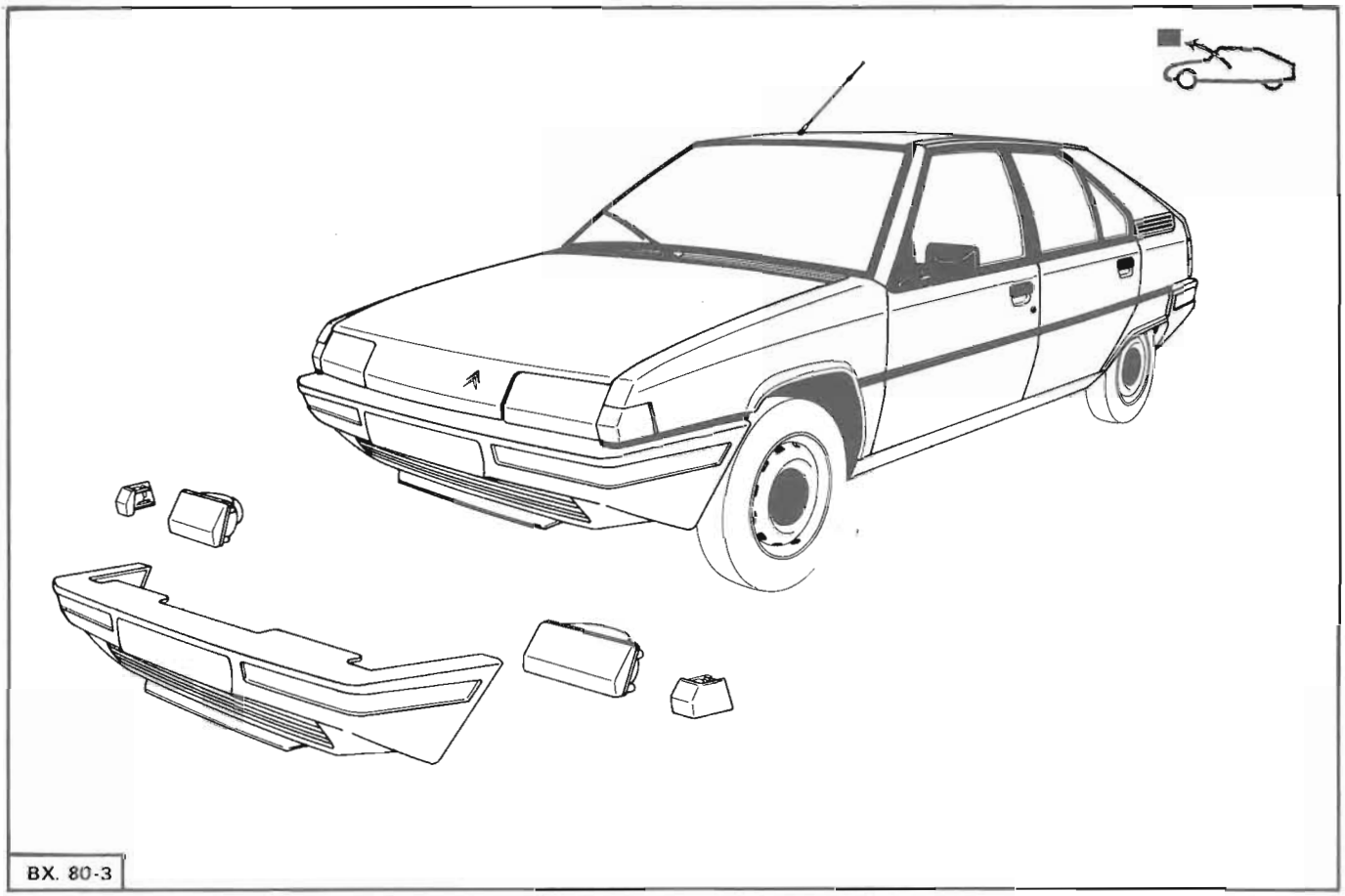
Réf	Nominal	Déviation Gauche	Déviation Droit
A1	240		
A2	38		
A3	350,5		
B	470		
C	387		
D	392		
E	637		
F	583		
G	461		
H	339		



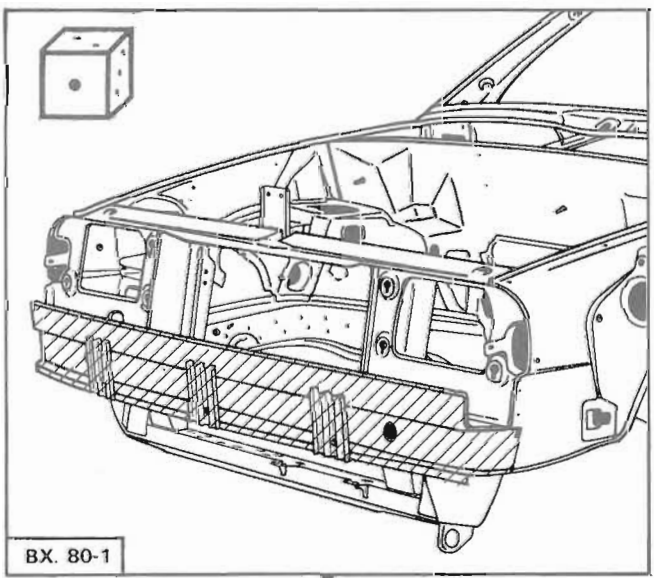
BX. 80-1



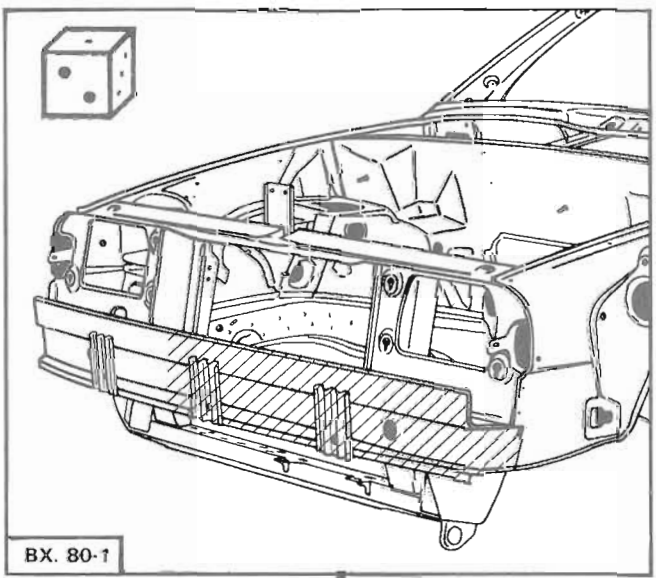
82-1216



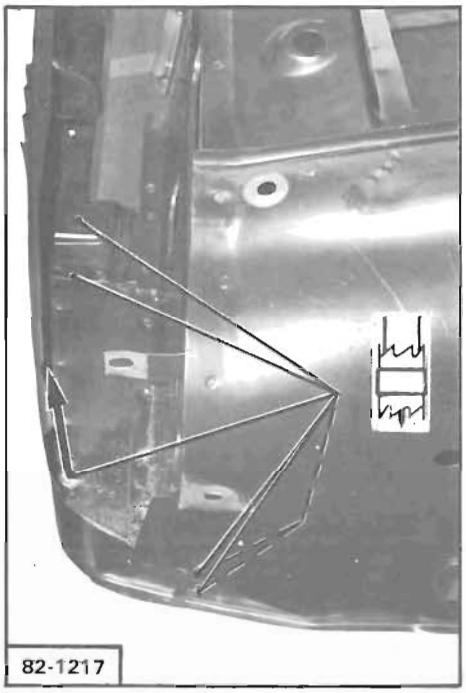
BX. 80-3

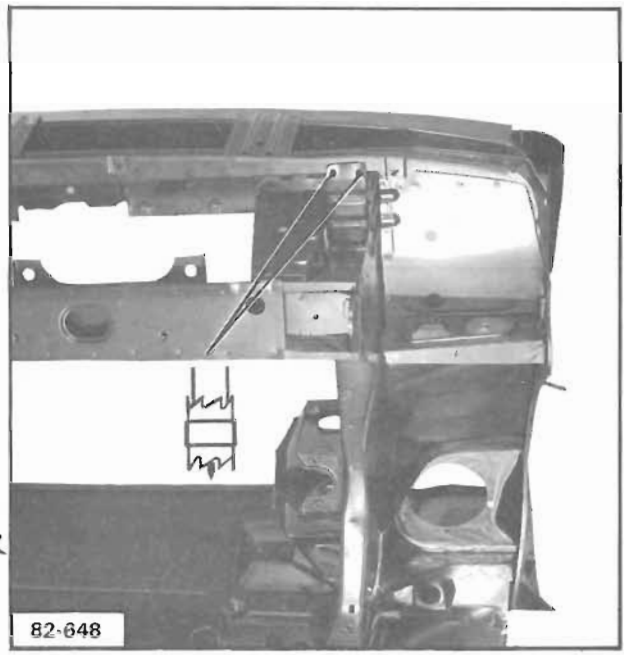


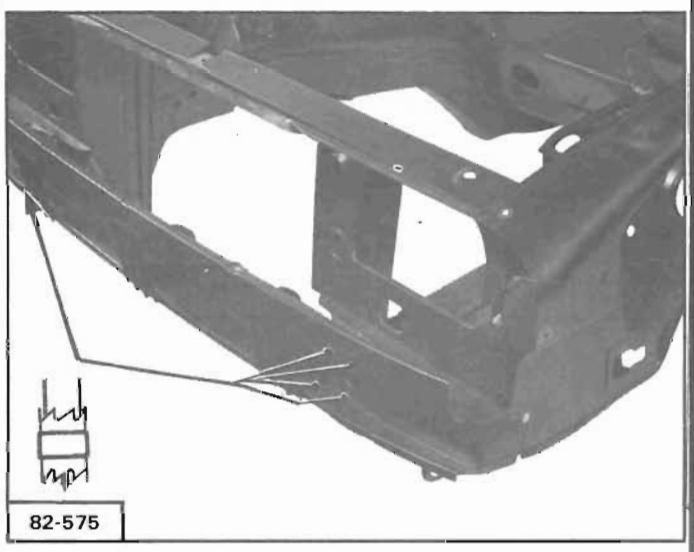
BX. 80-1

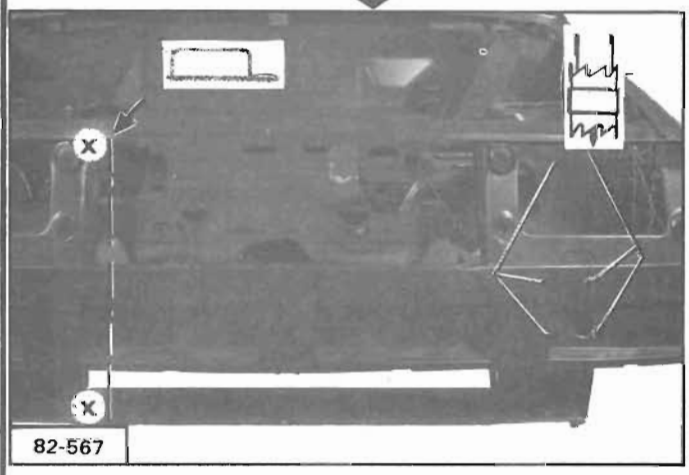


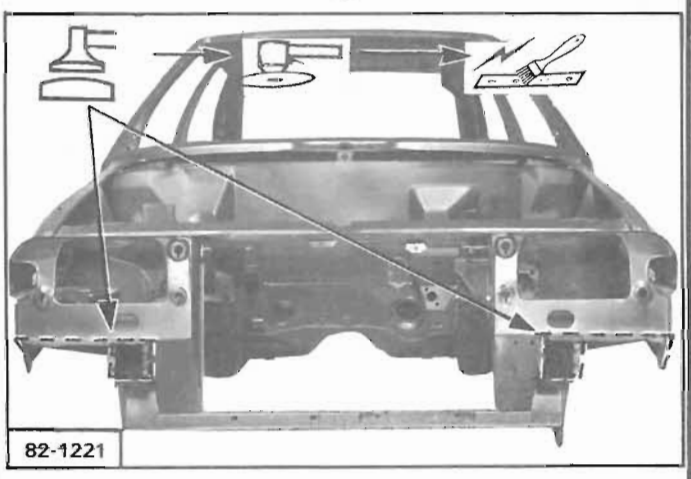
BX. 80-1

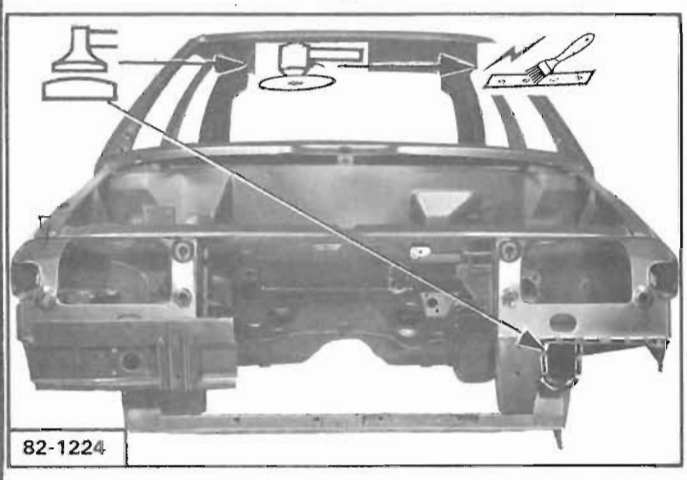

82-1217

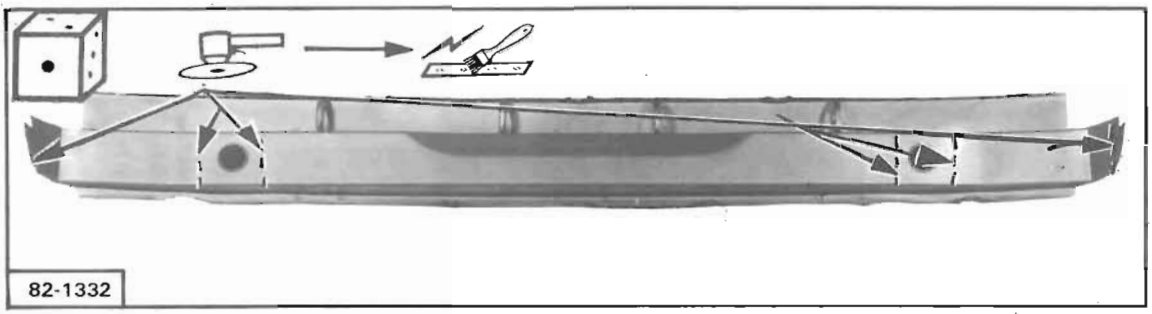

82-648

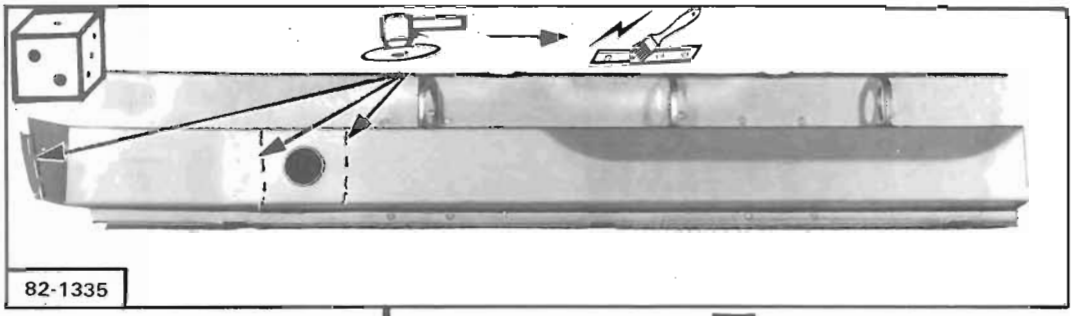

82-575

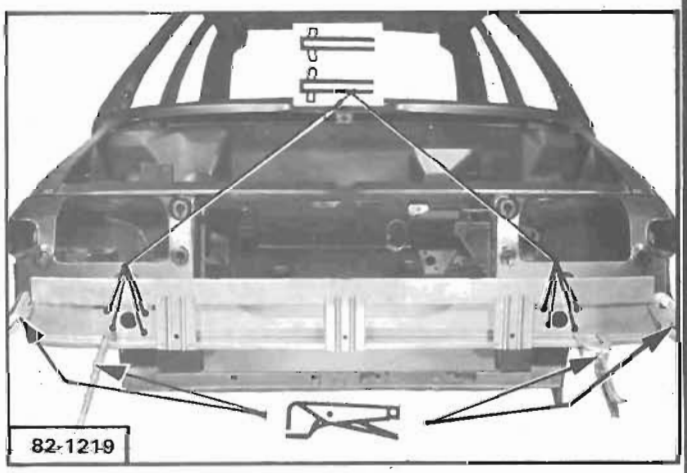

82-567

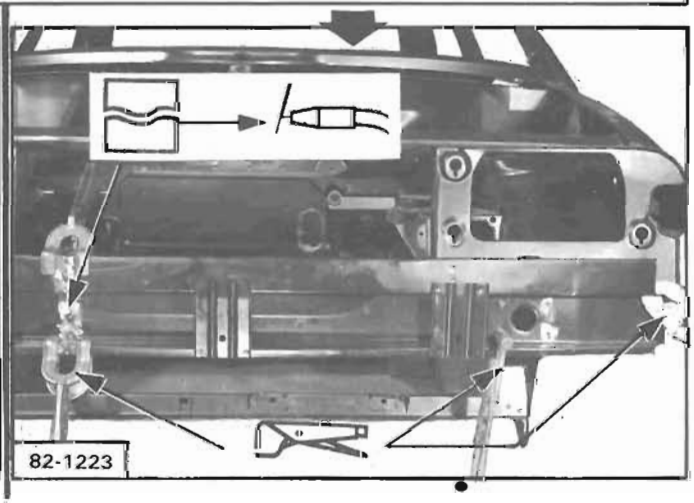

82-1221


82-1224

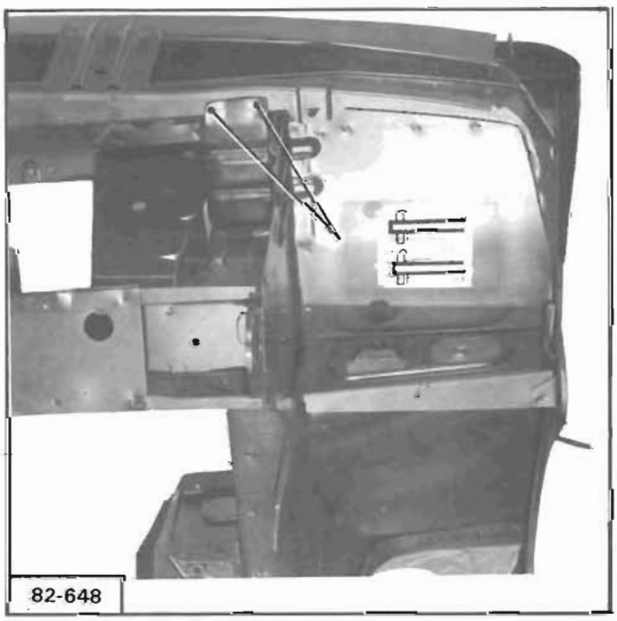

82-1332

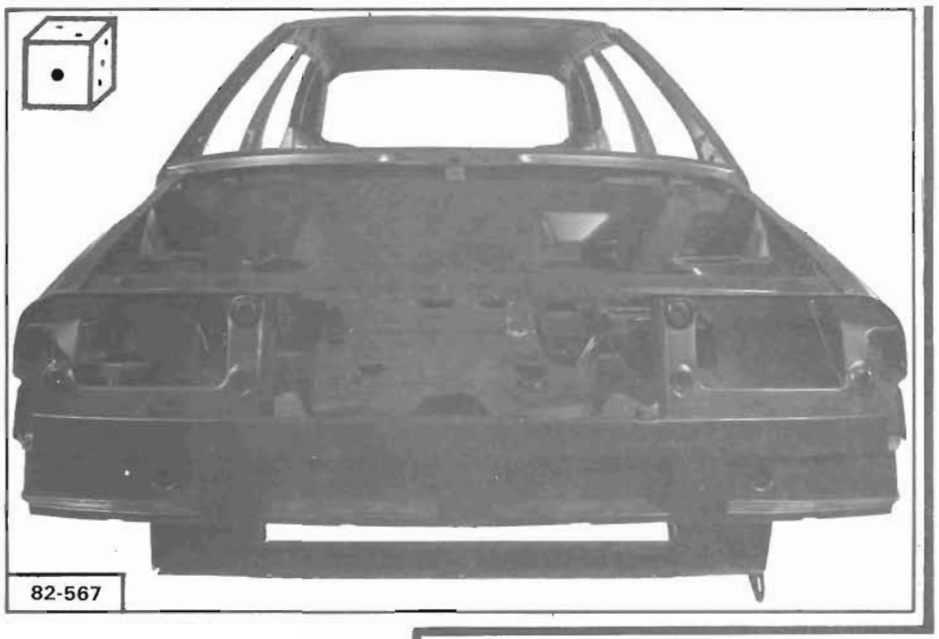

82-1335

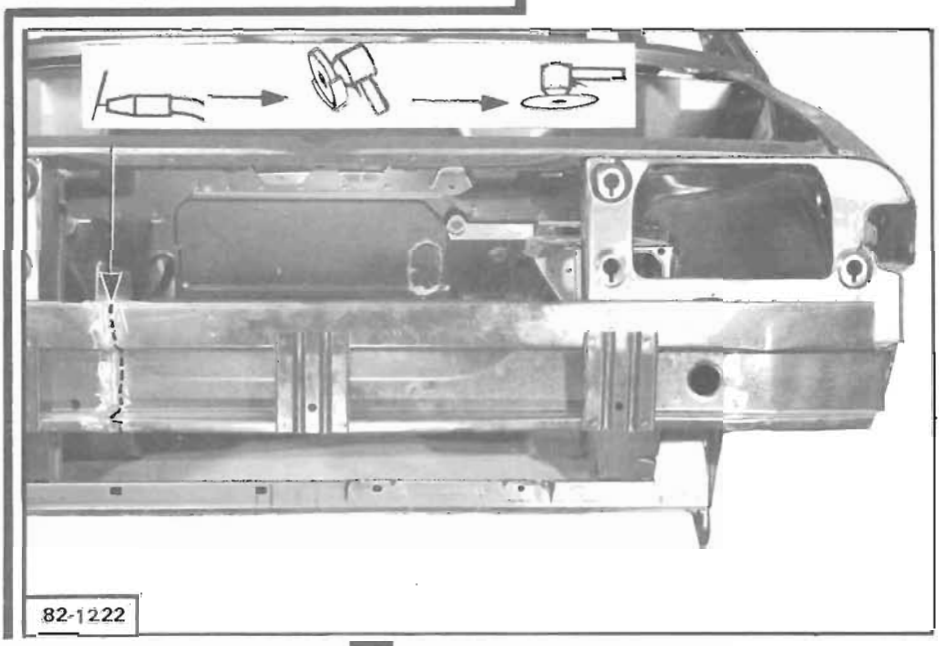

82-1219

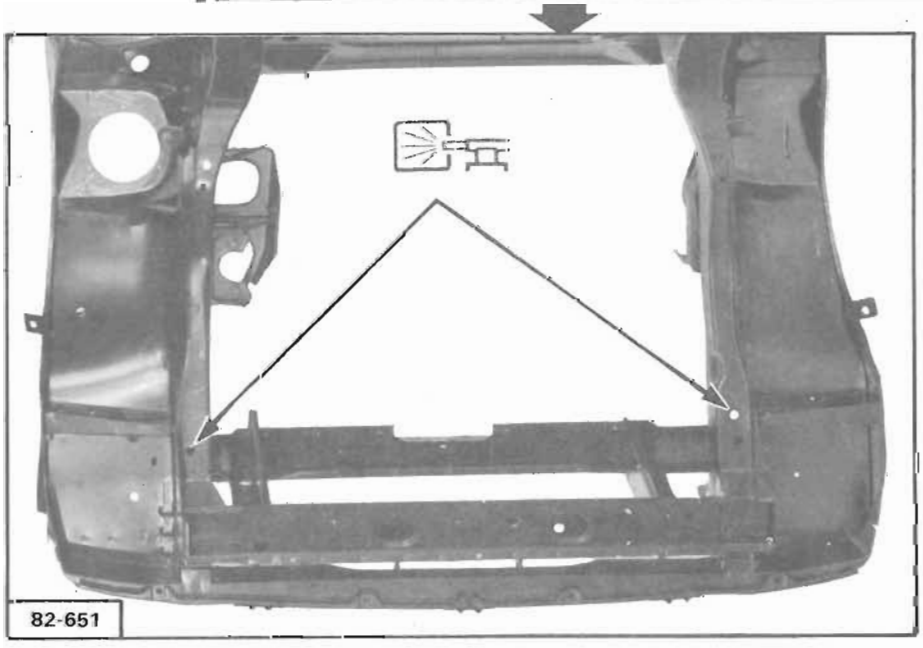

82-1223

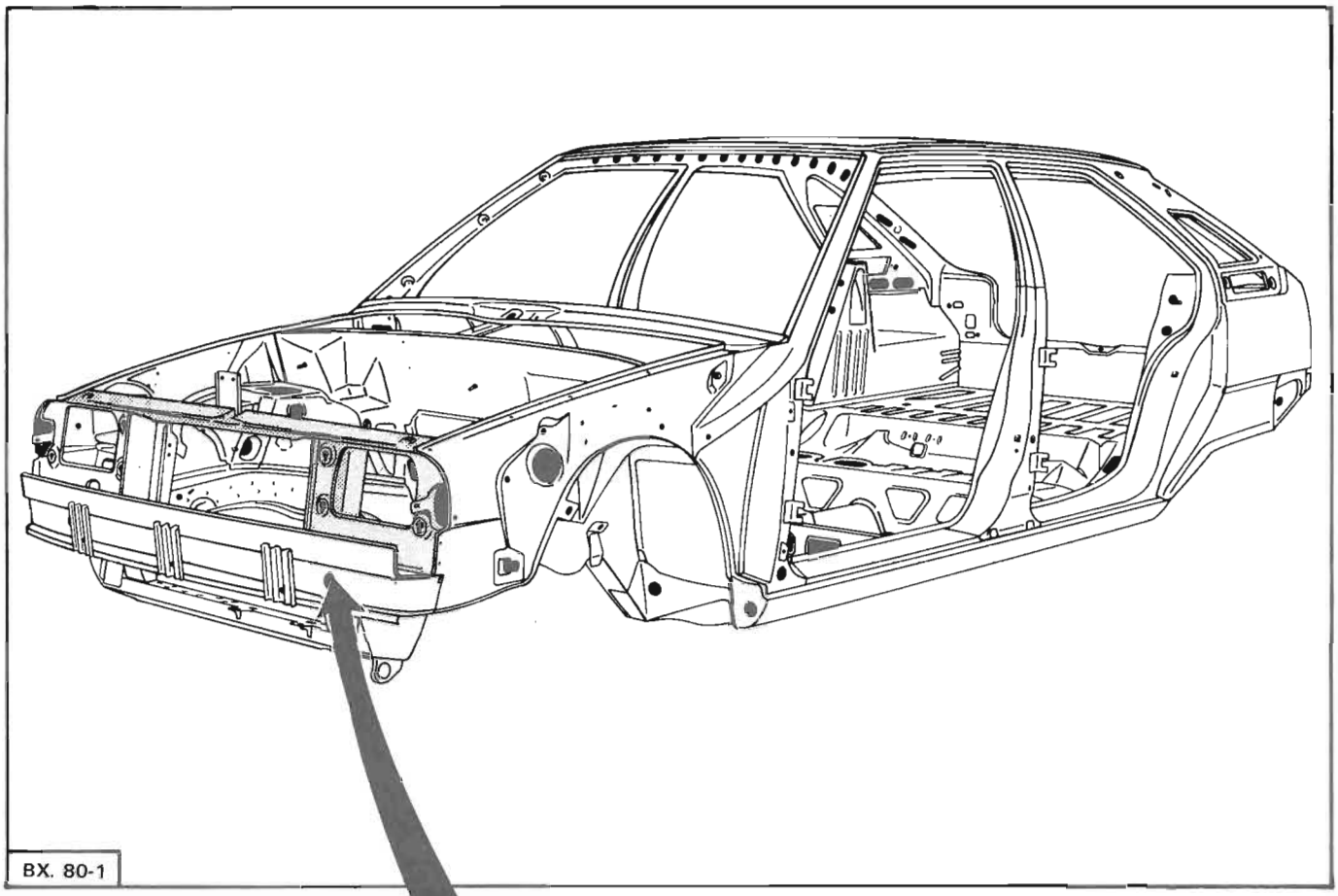

82-1217

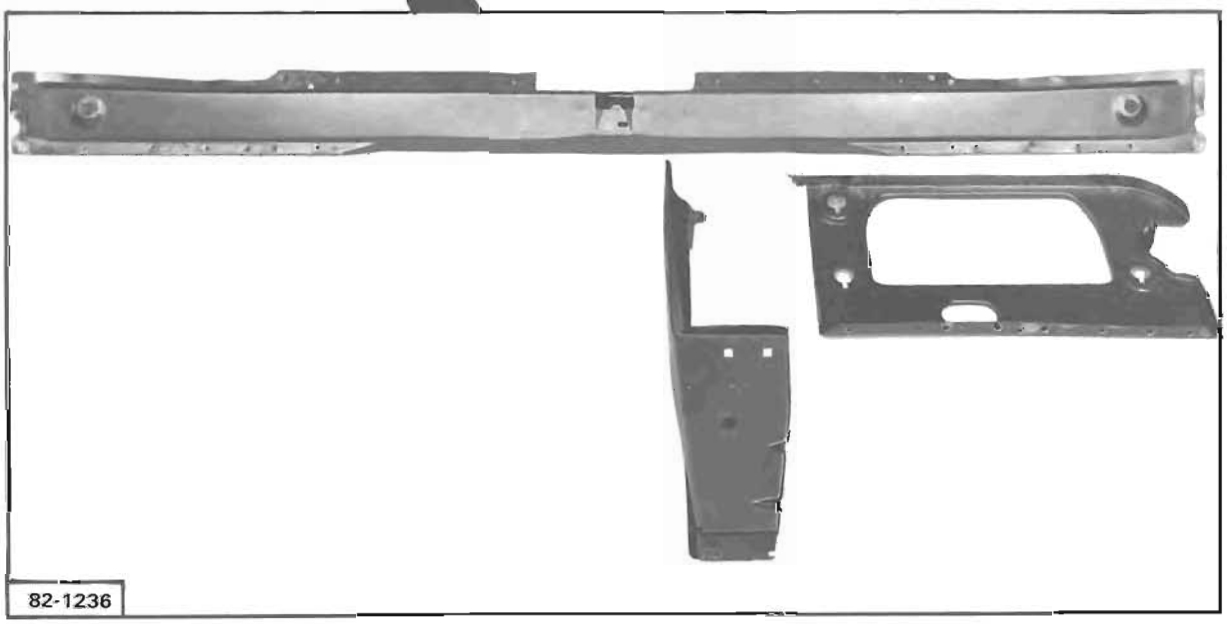

82-648

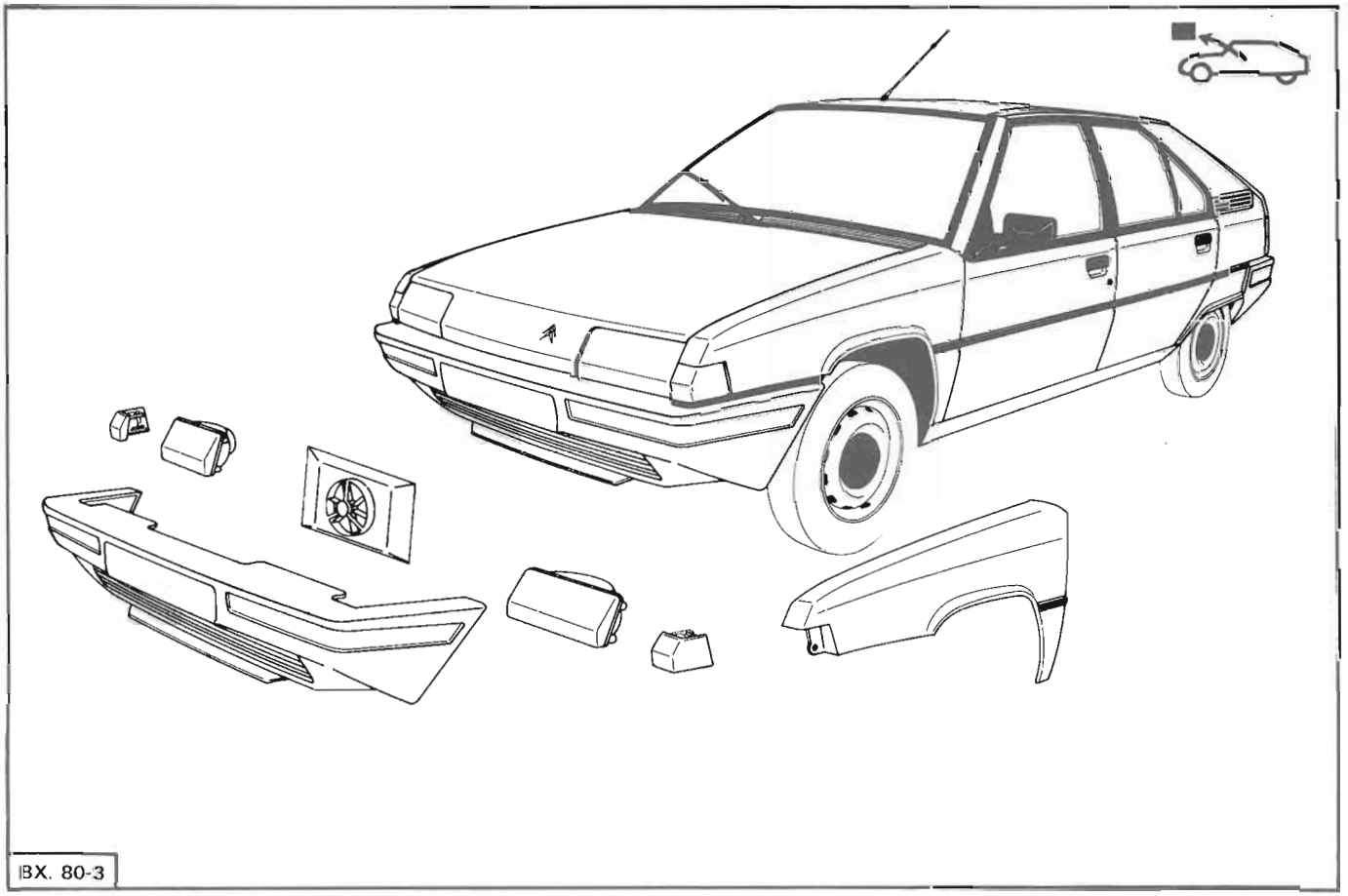

82-567


82-1222

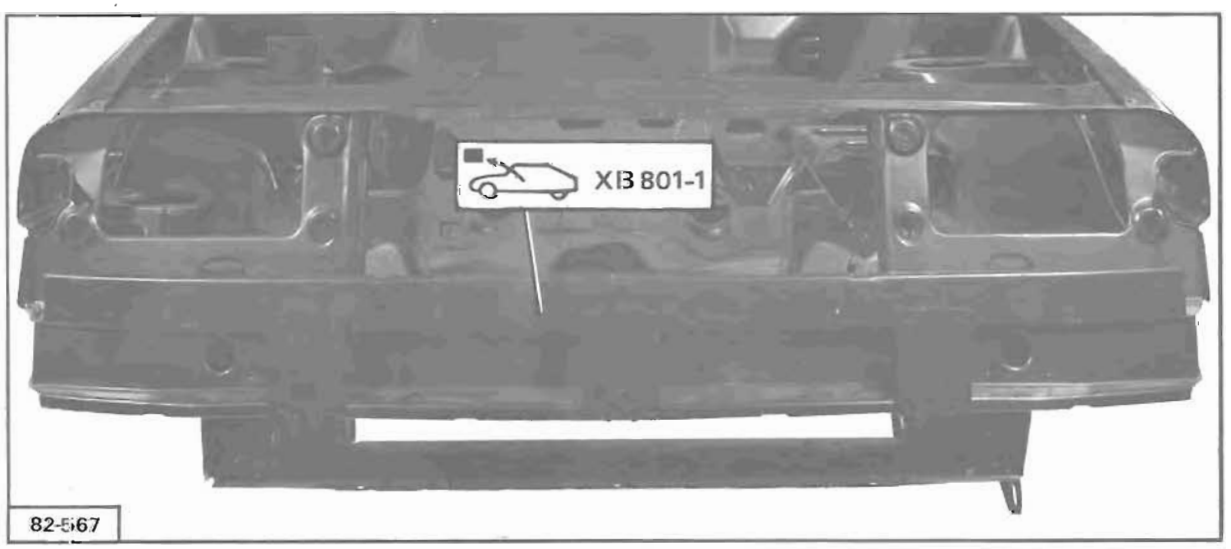

82-651


BX. 80-1

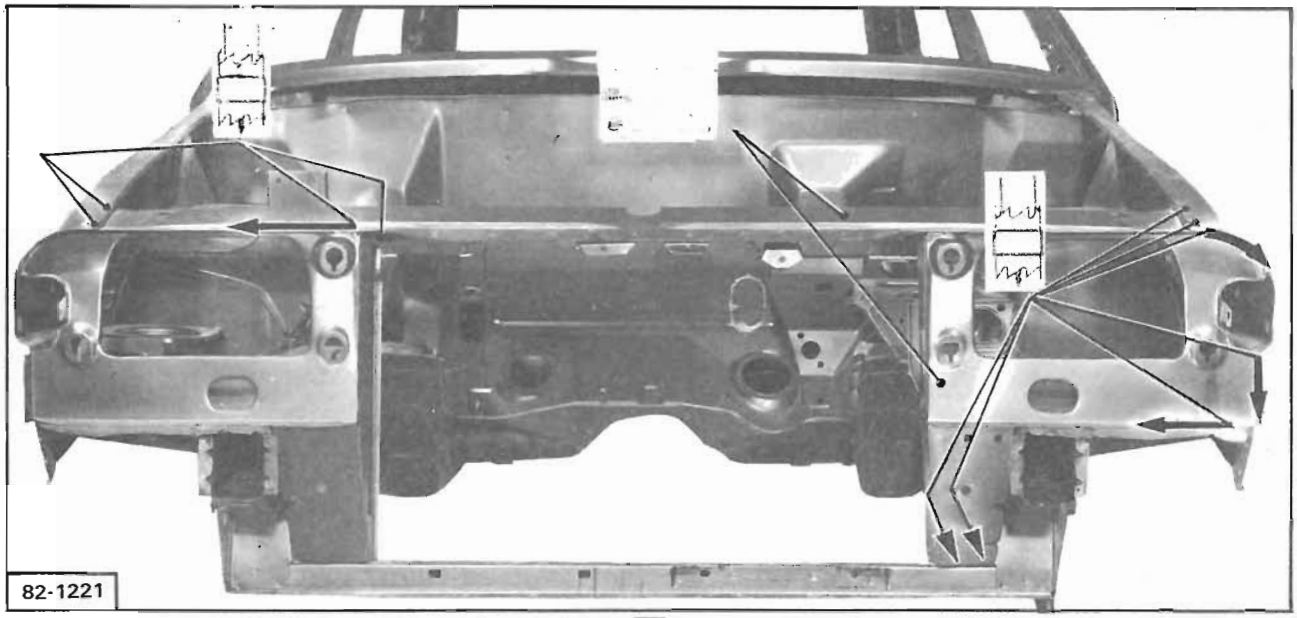

82-1236

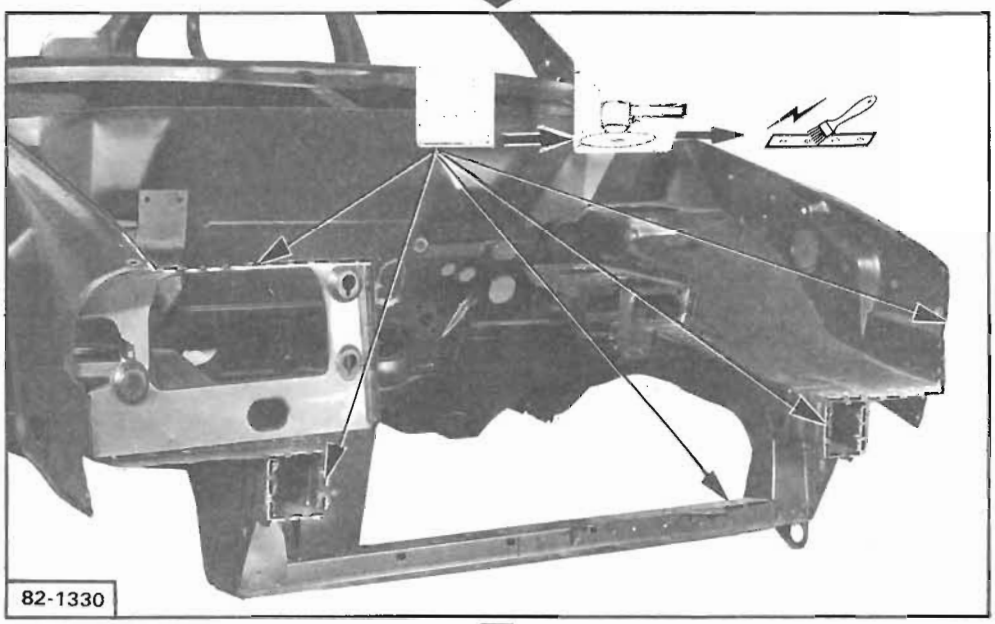


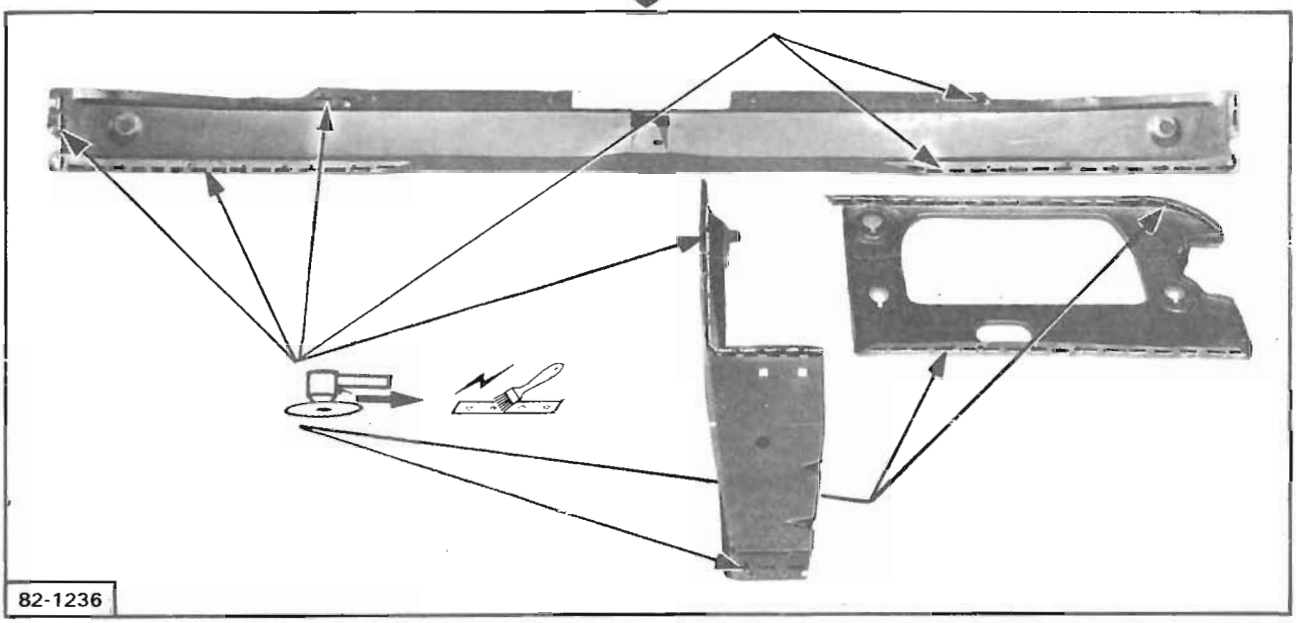
BX. 80-3

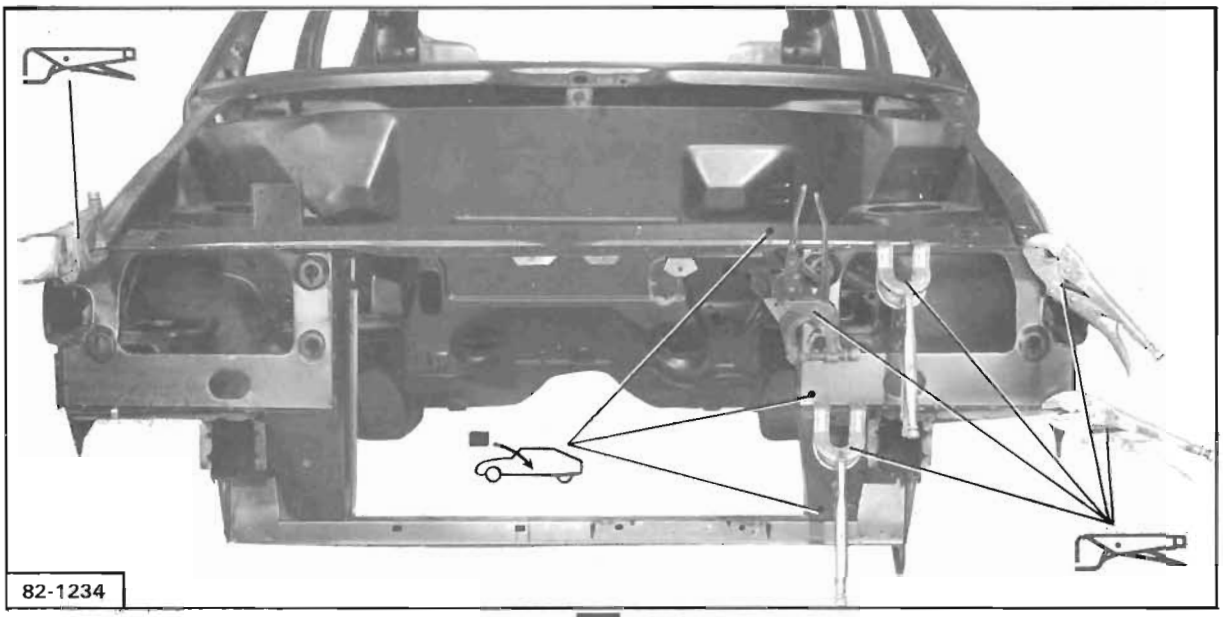


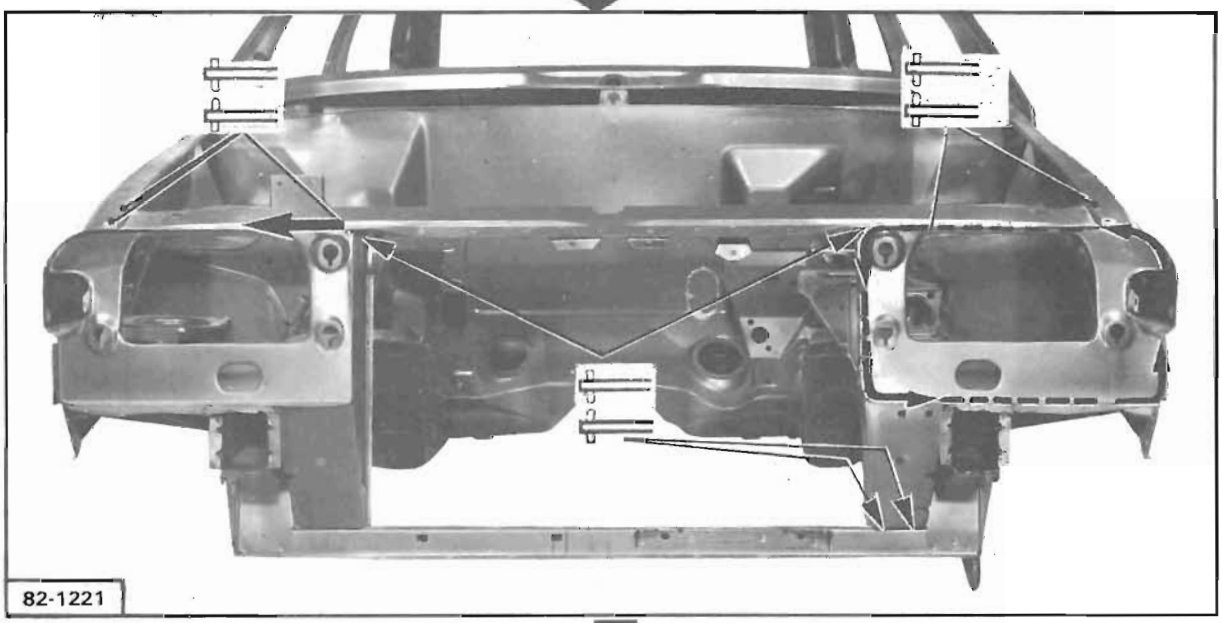
82-567

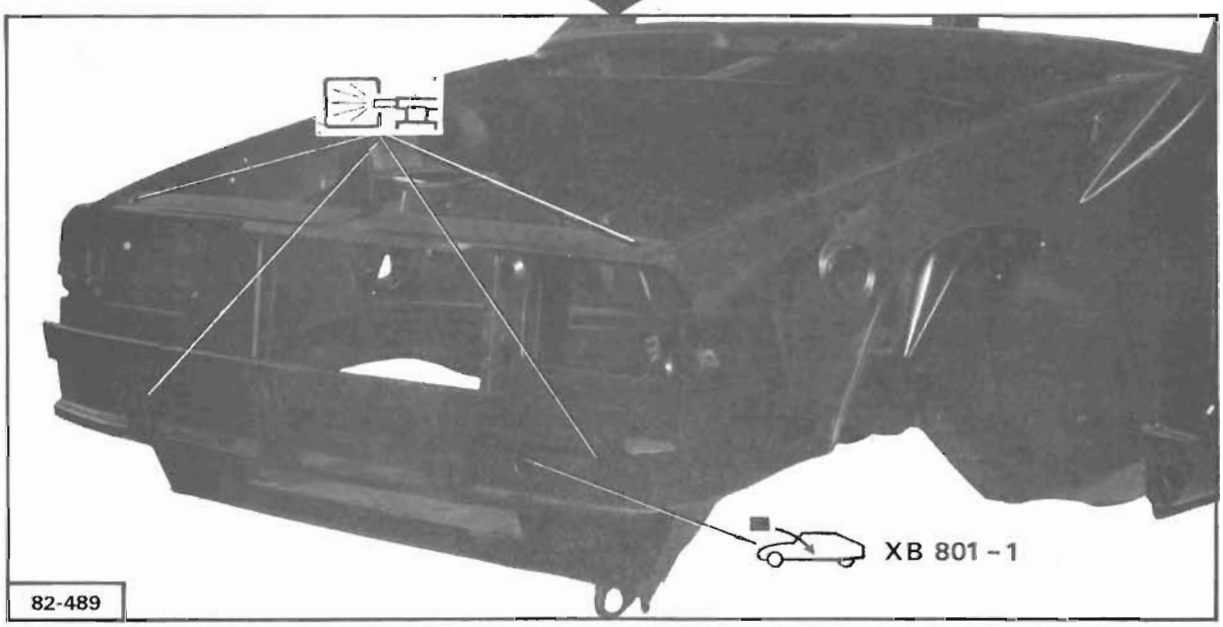

82-1221

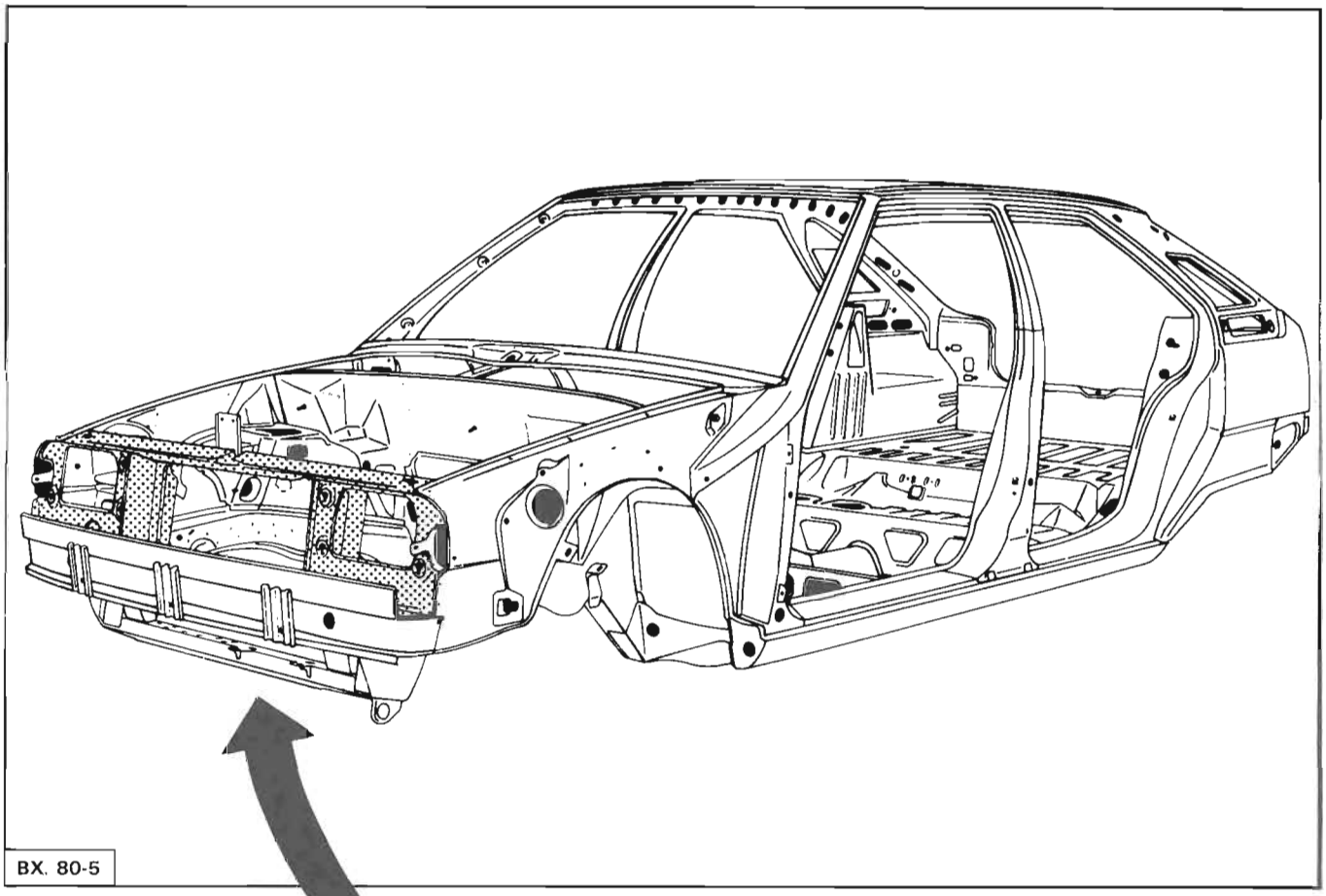

82-1330


82-1236

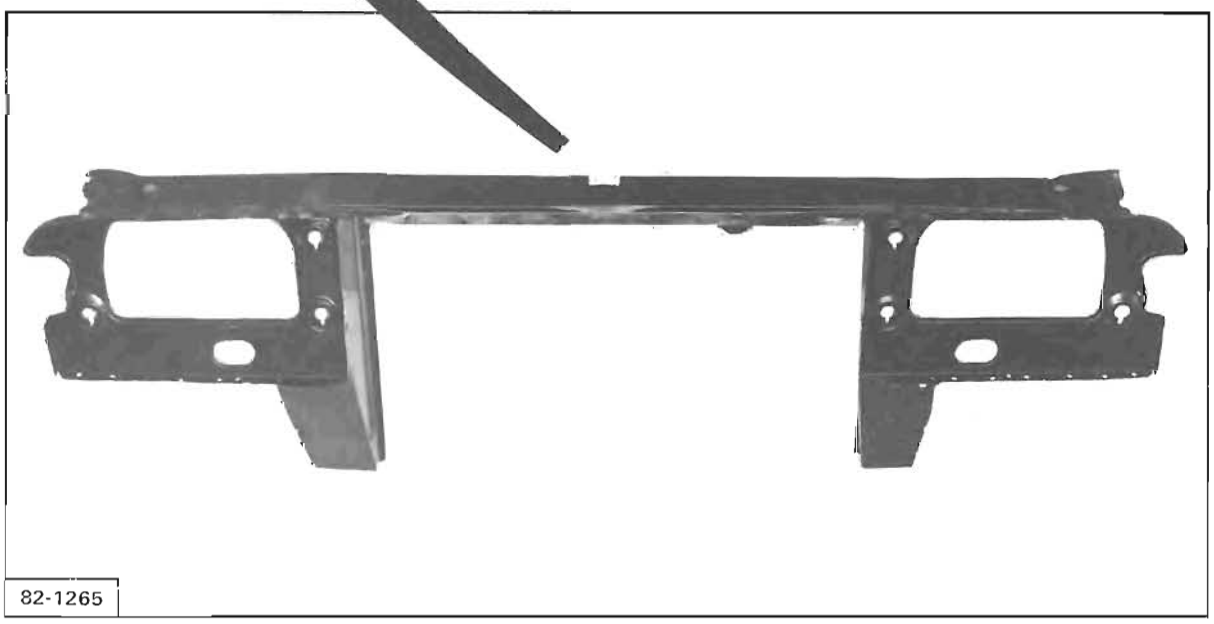

82-1234


82-1221

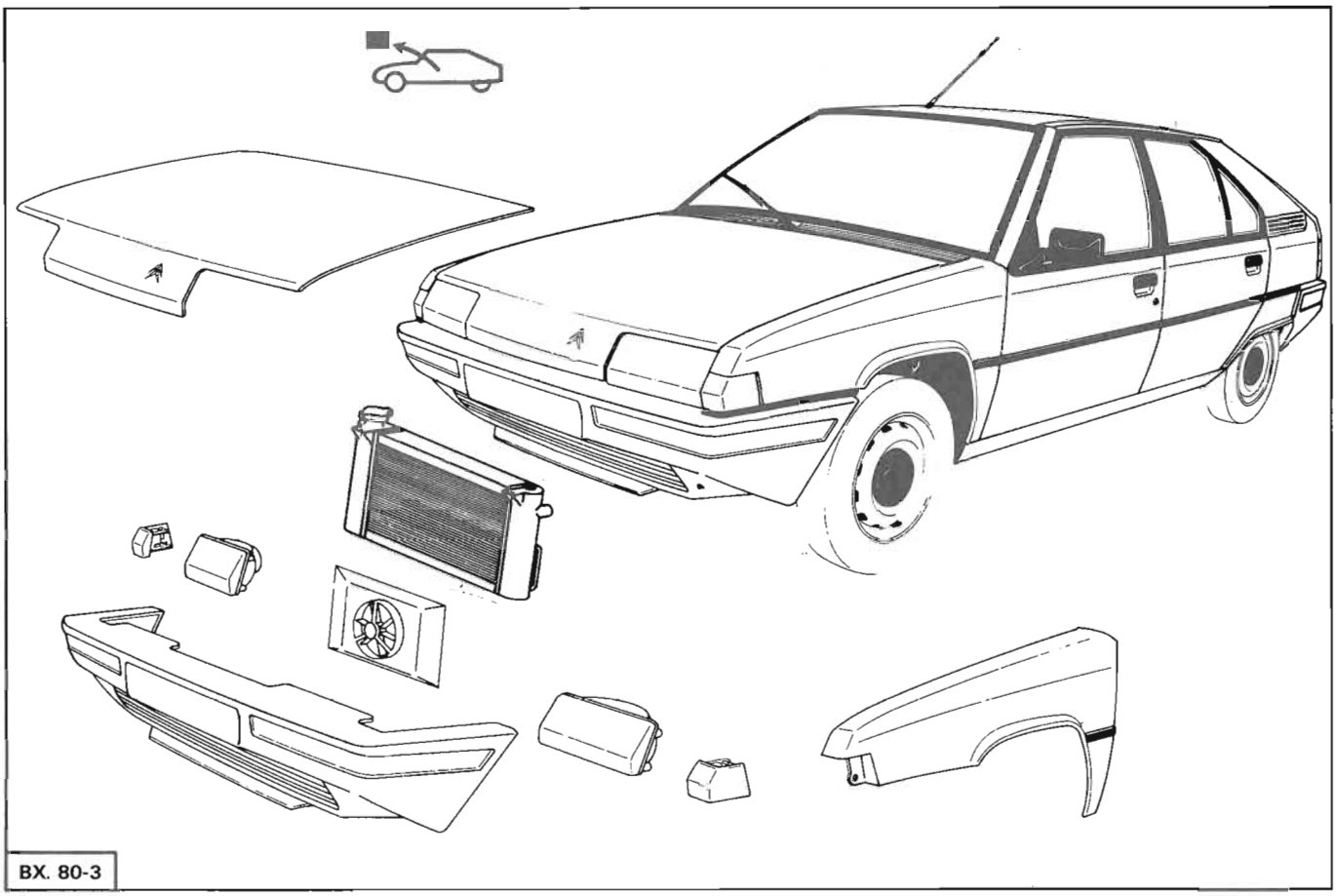

XB 801-1
82-489



BX. 80-5



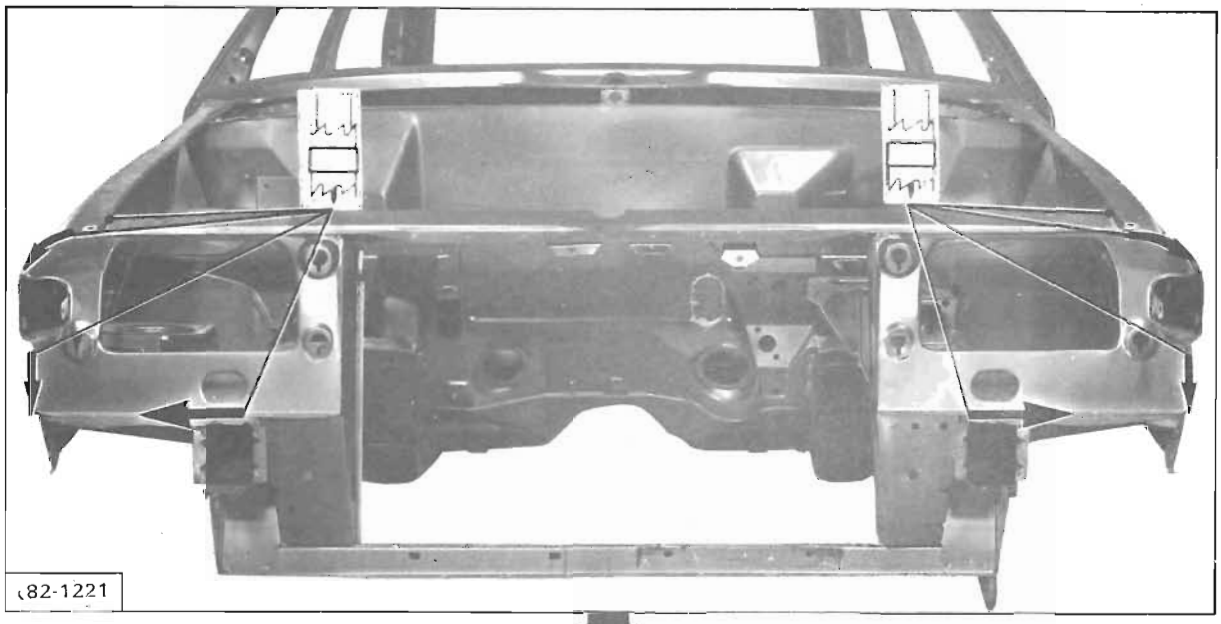
82-1265

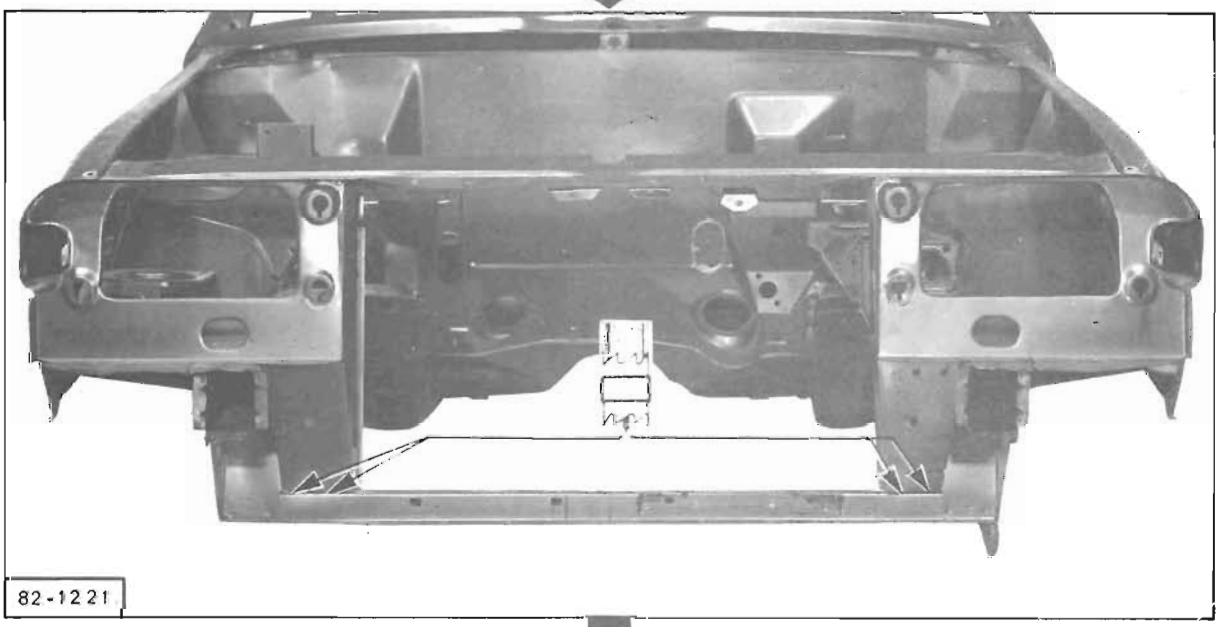


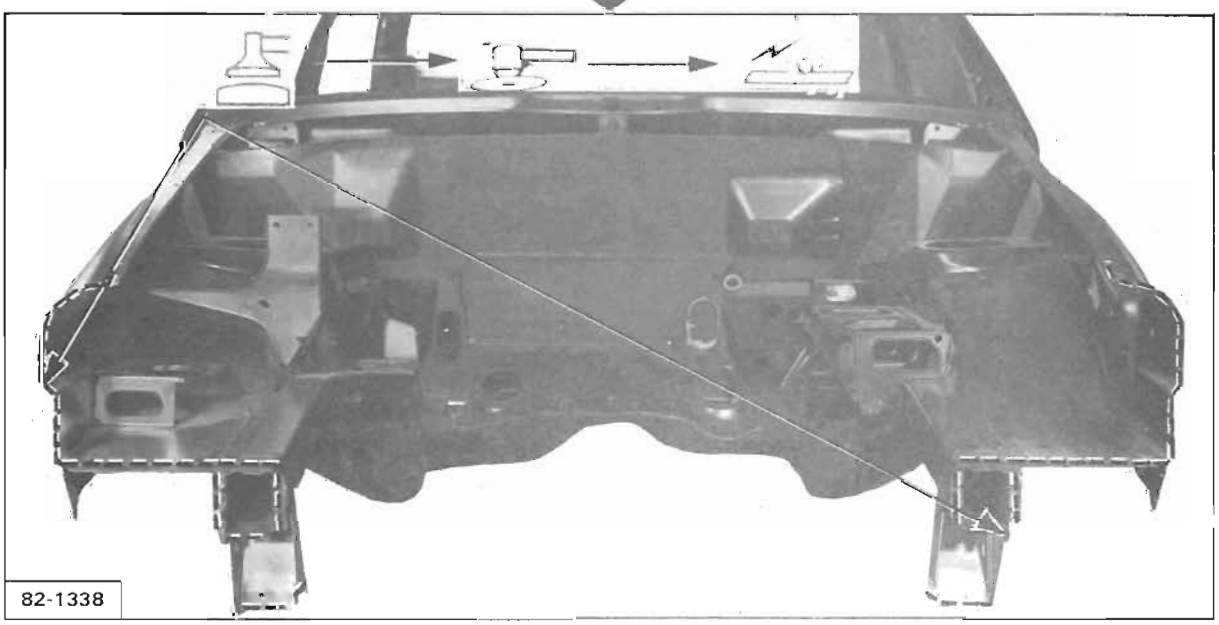
BX. 80-3

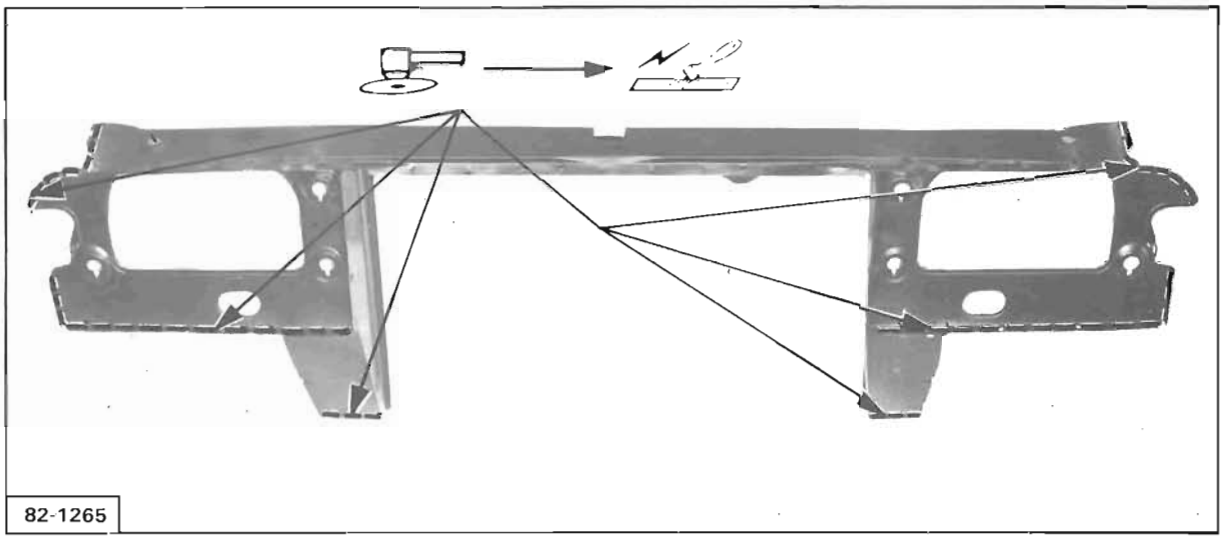


82-567

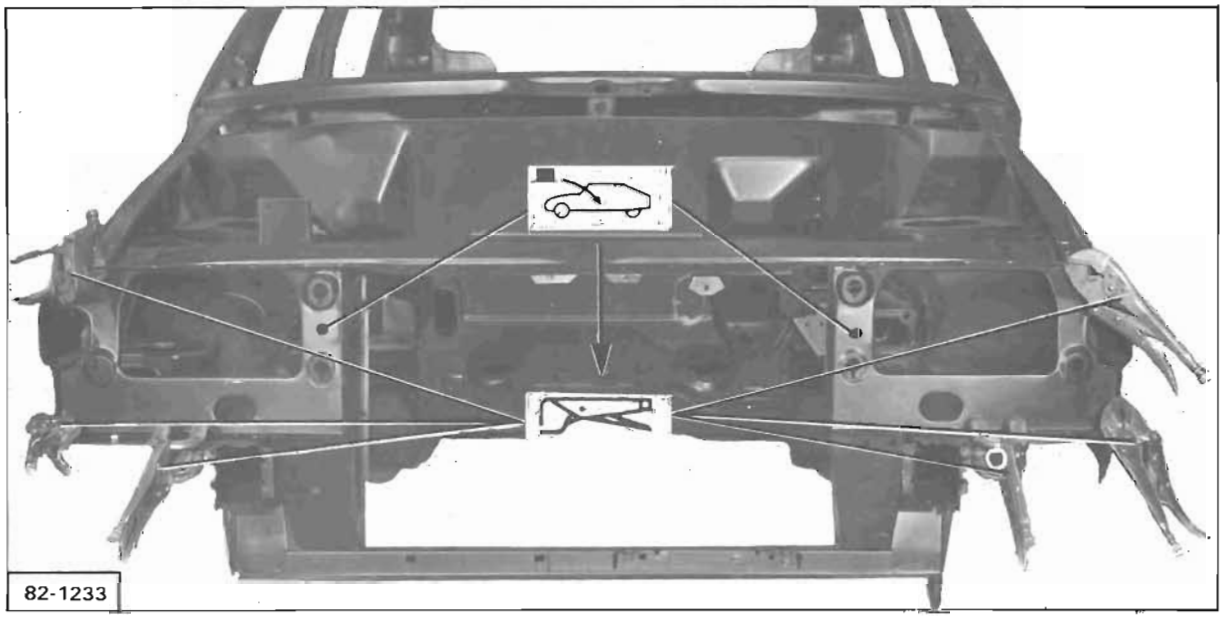

82-1221


82-1221

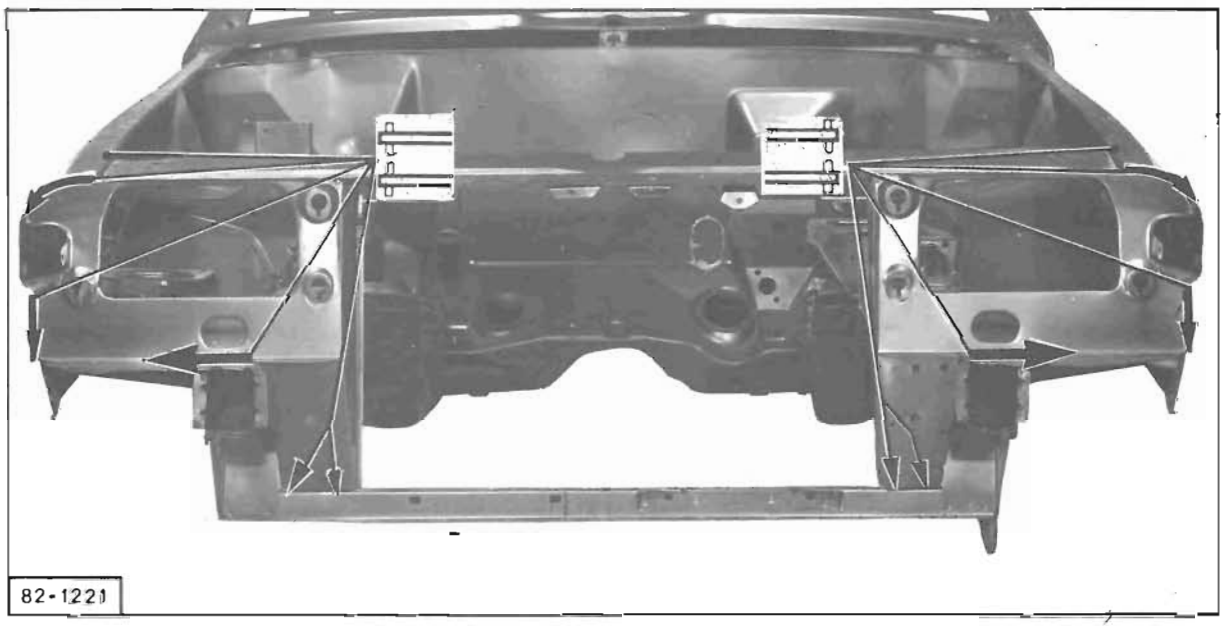

82-1338



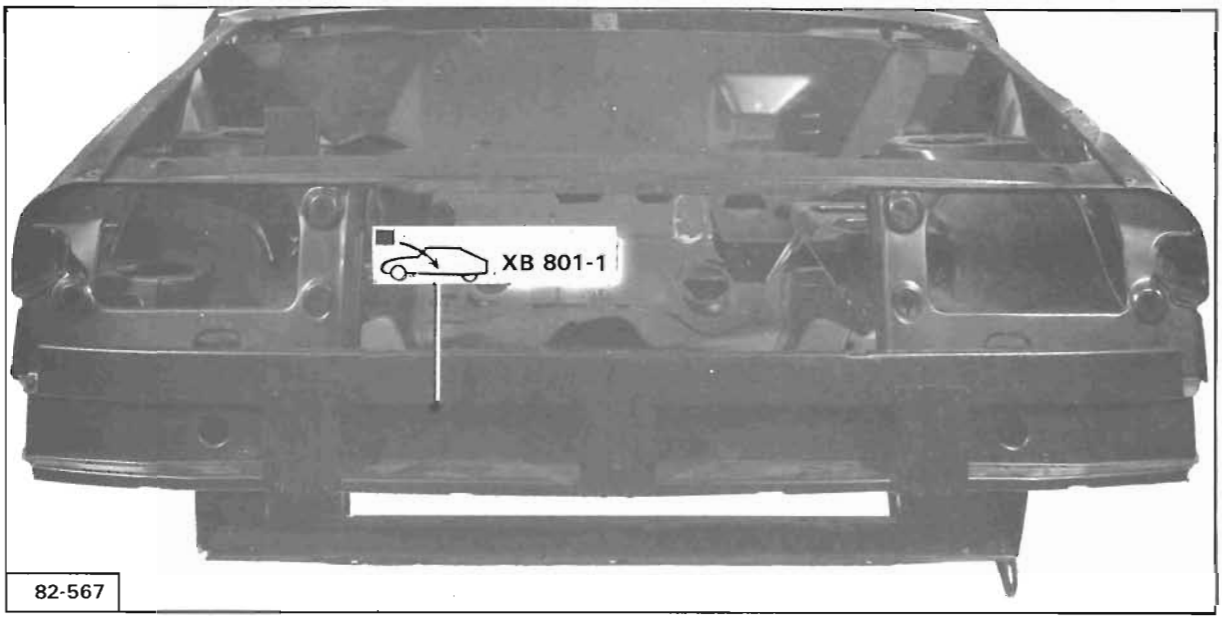
82-1265

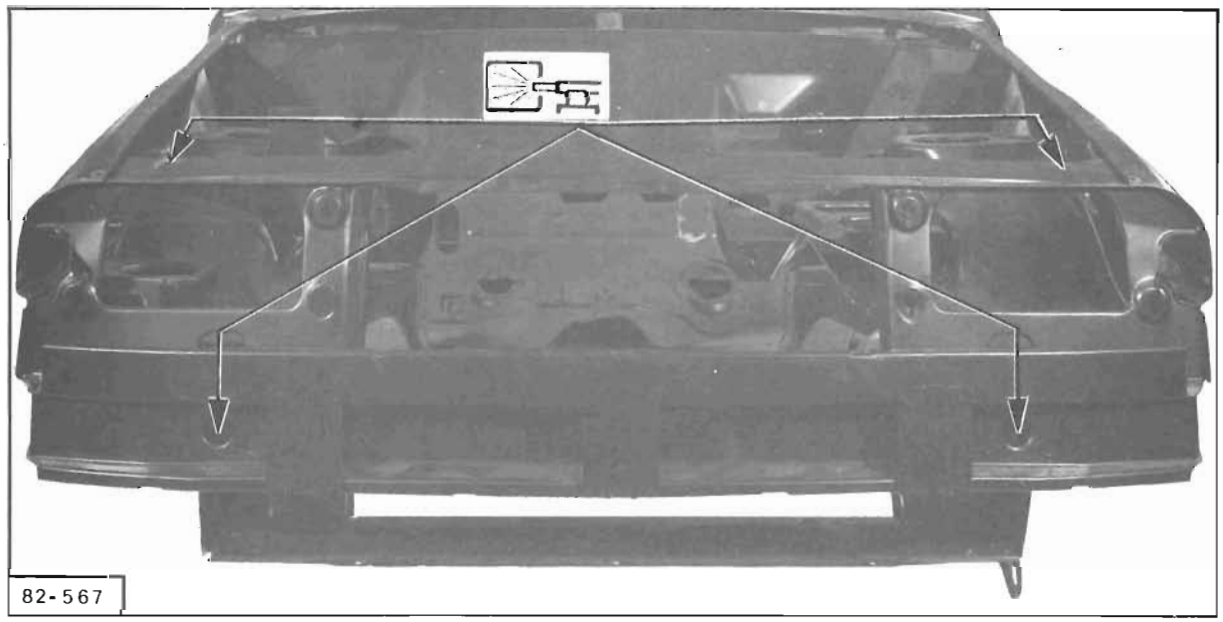


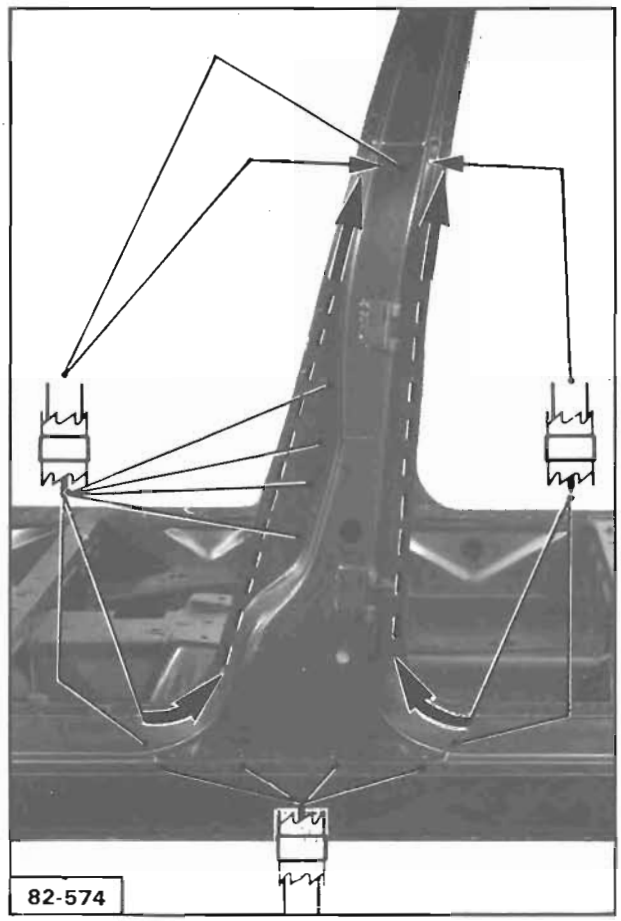
82-1233

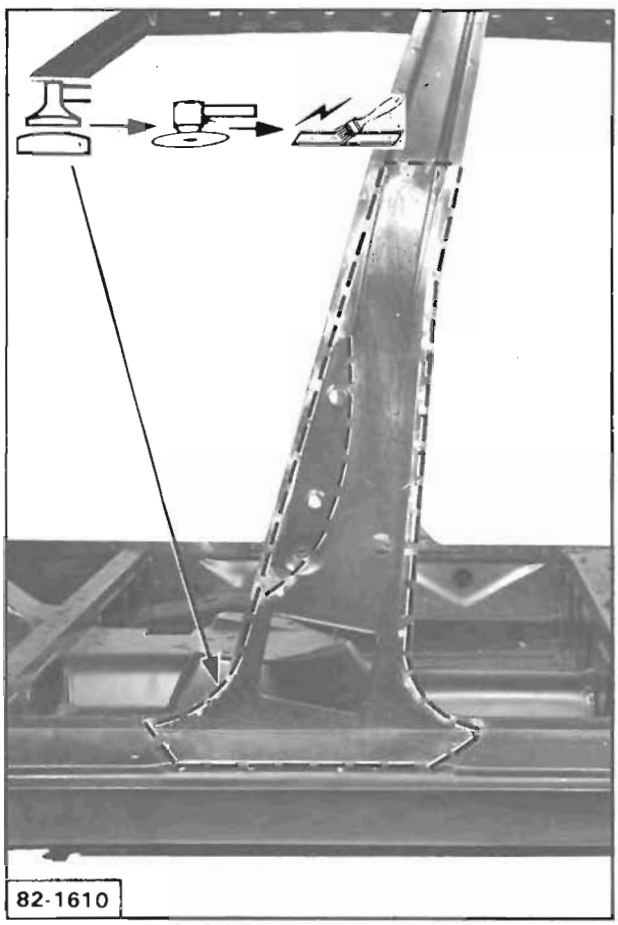


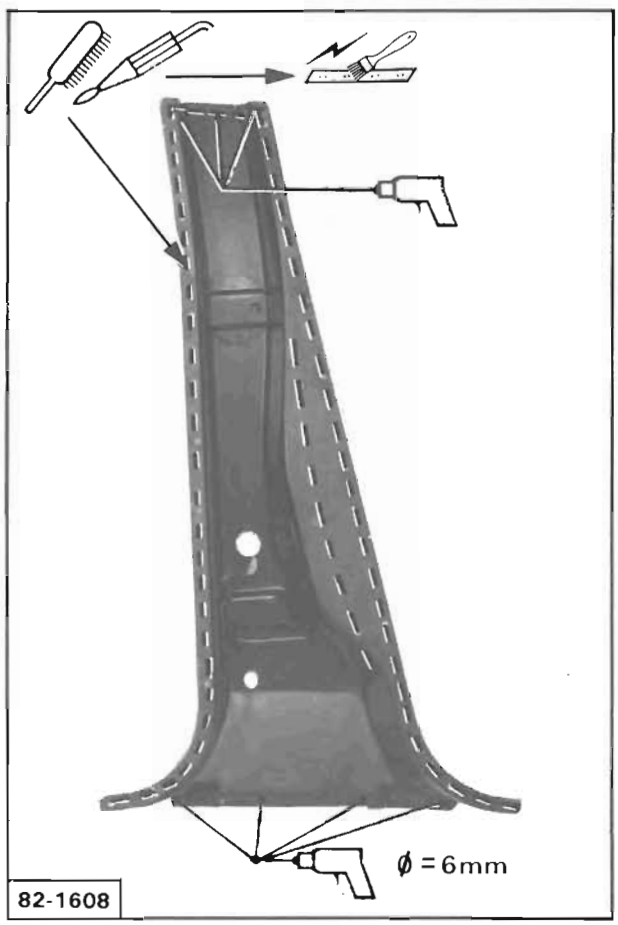
82-1221

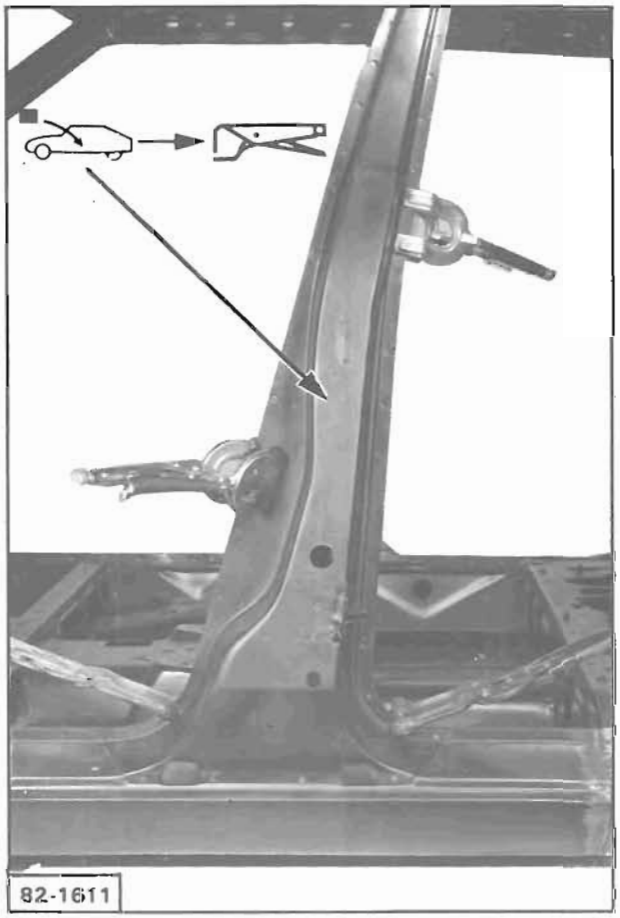

XB 801-1
82-567

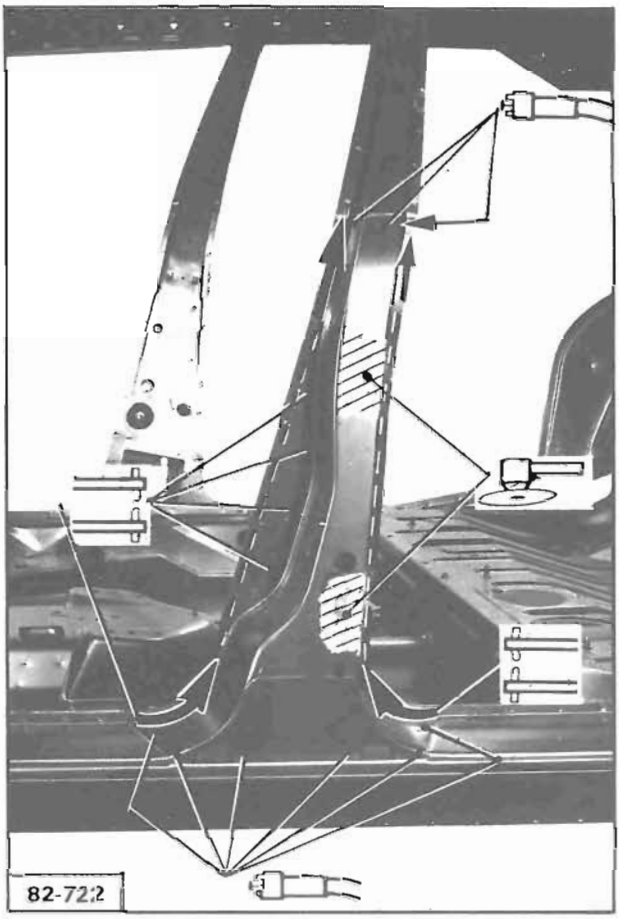

82-567


82-574

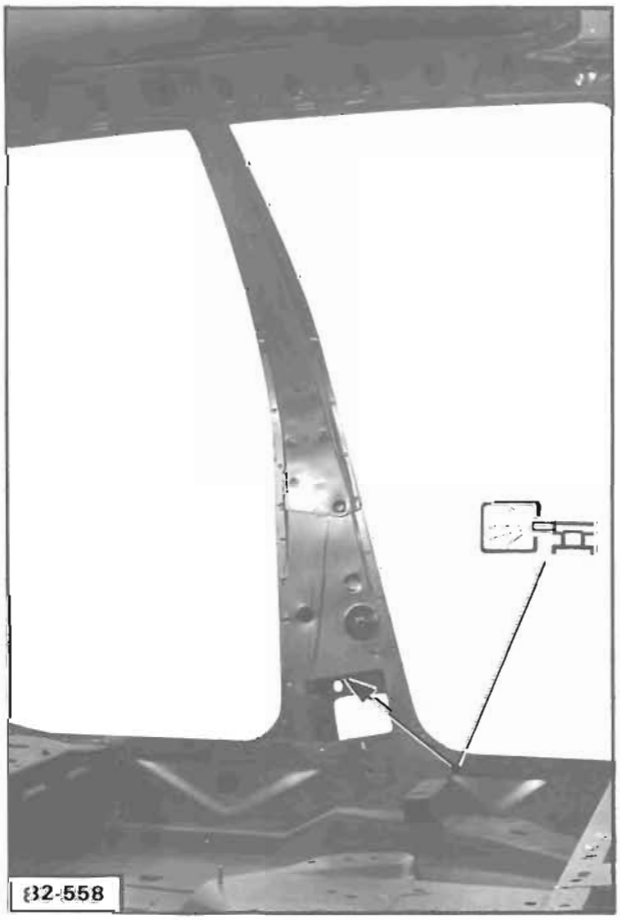

82-1610

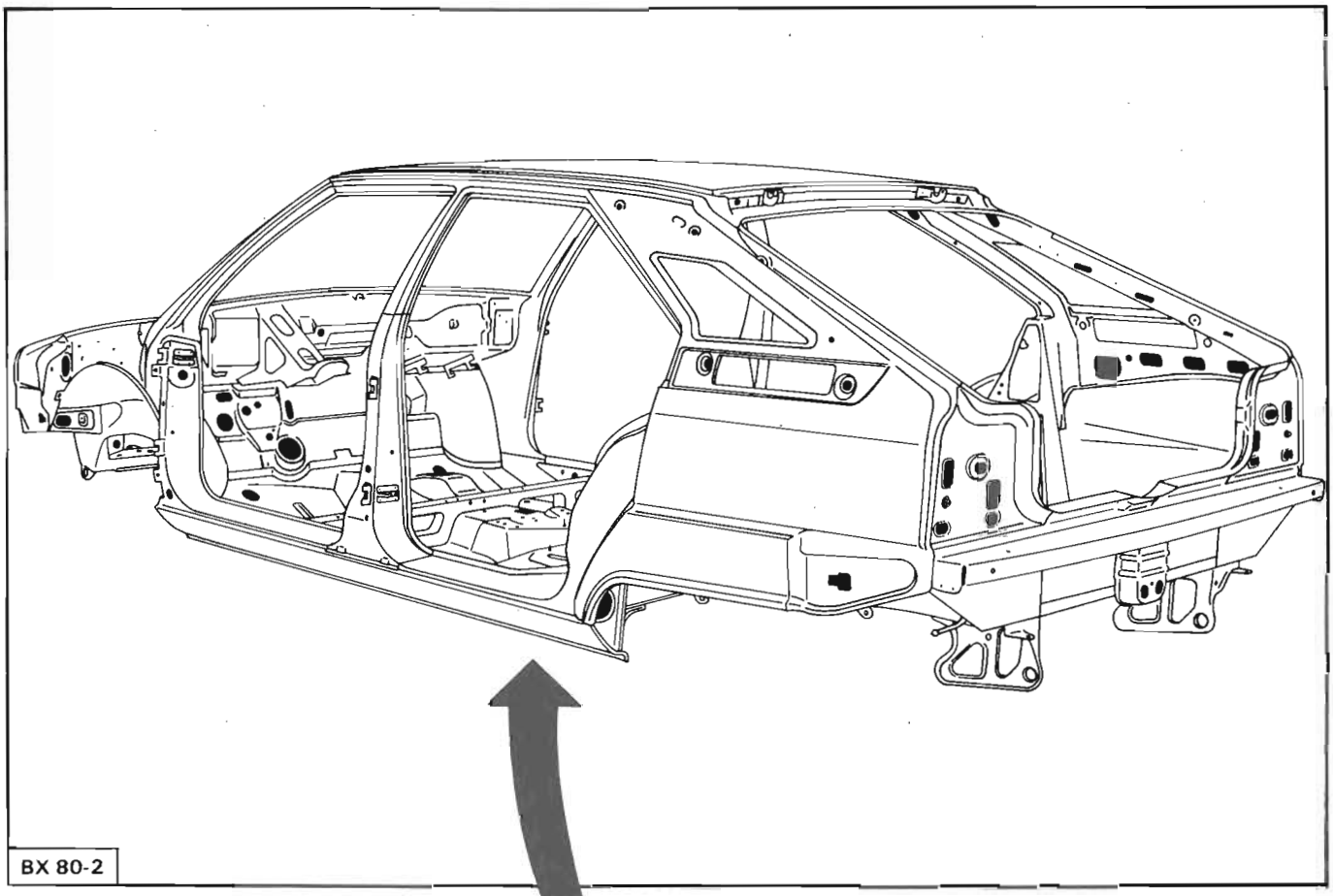

ϕ = 6mm
82-1608


82-1611

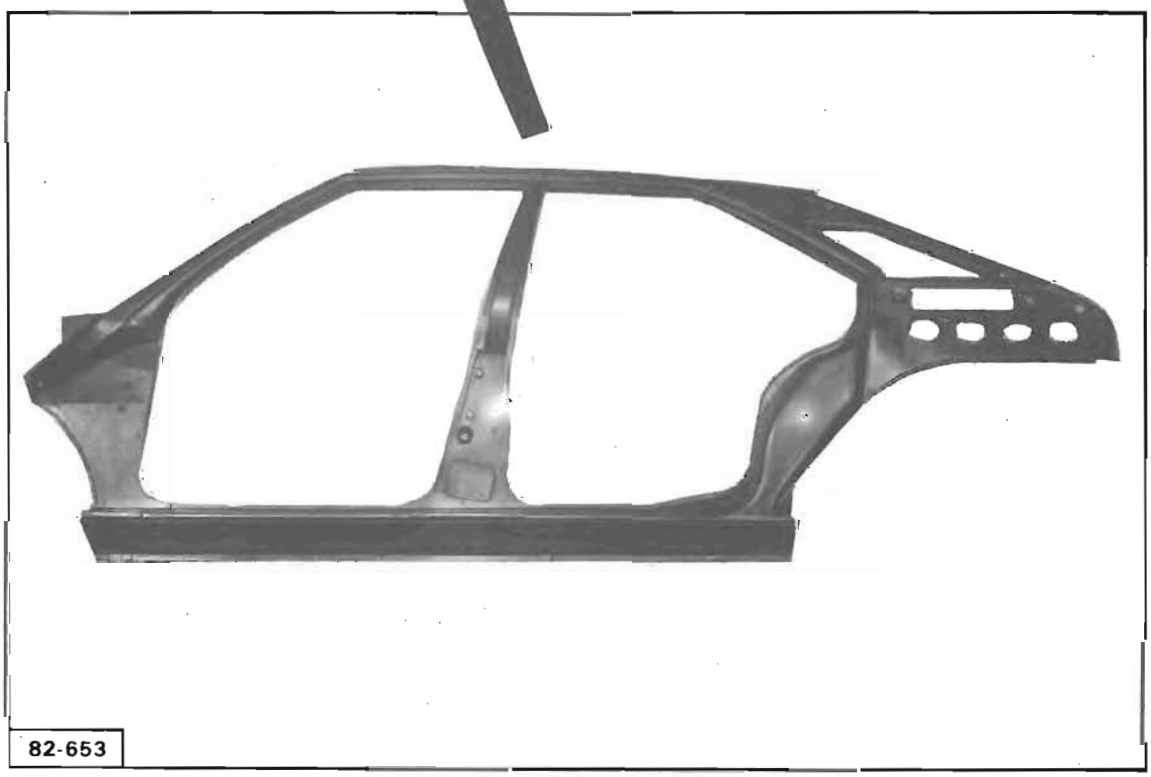

82-722


XB 843-1
82-725

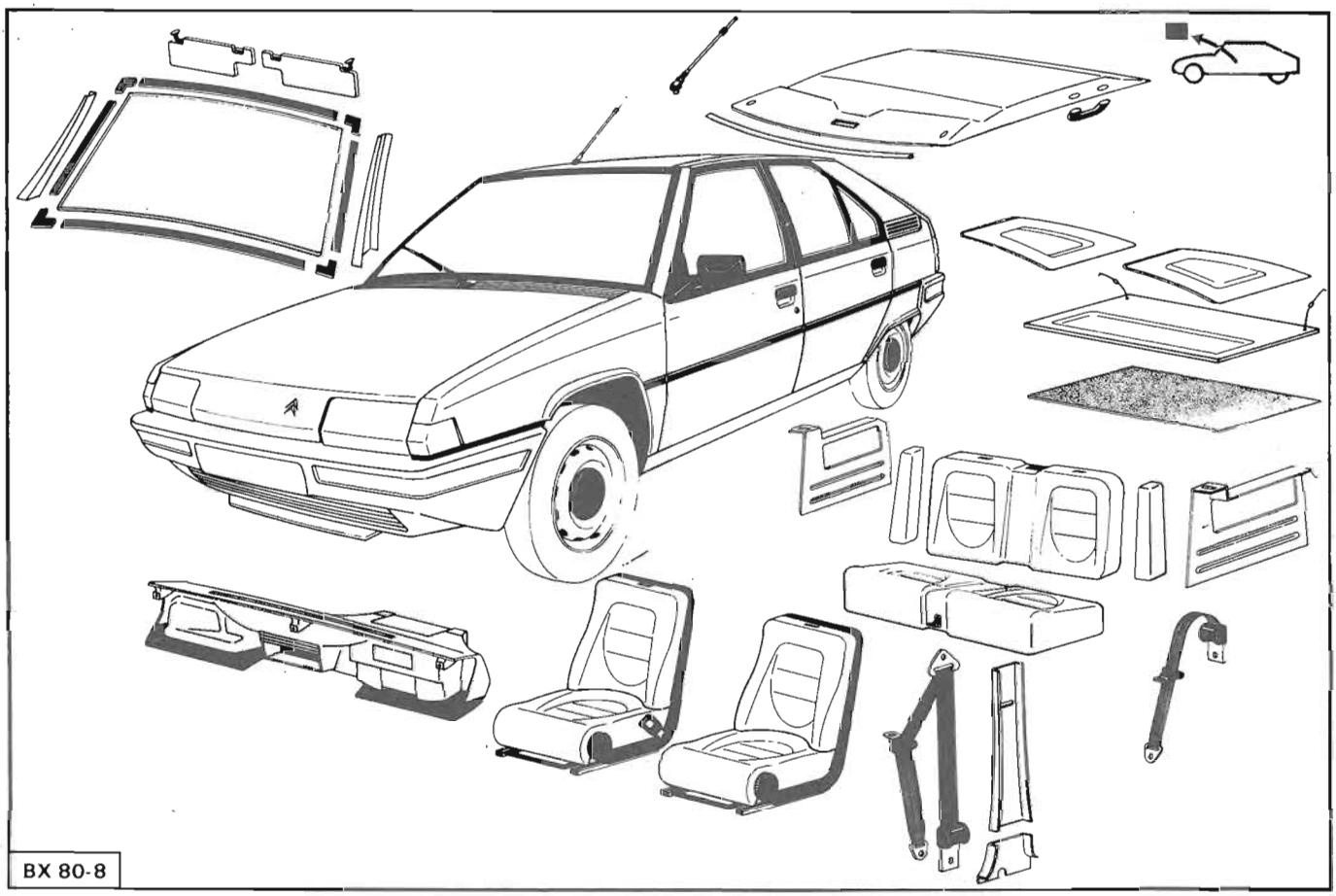

82-558



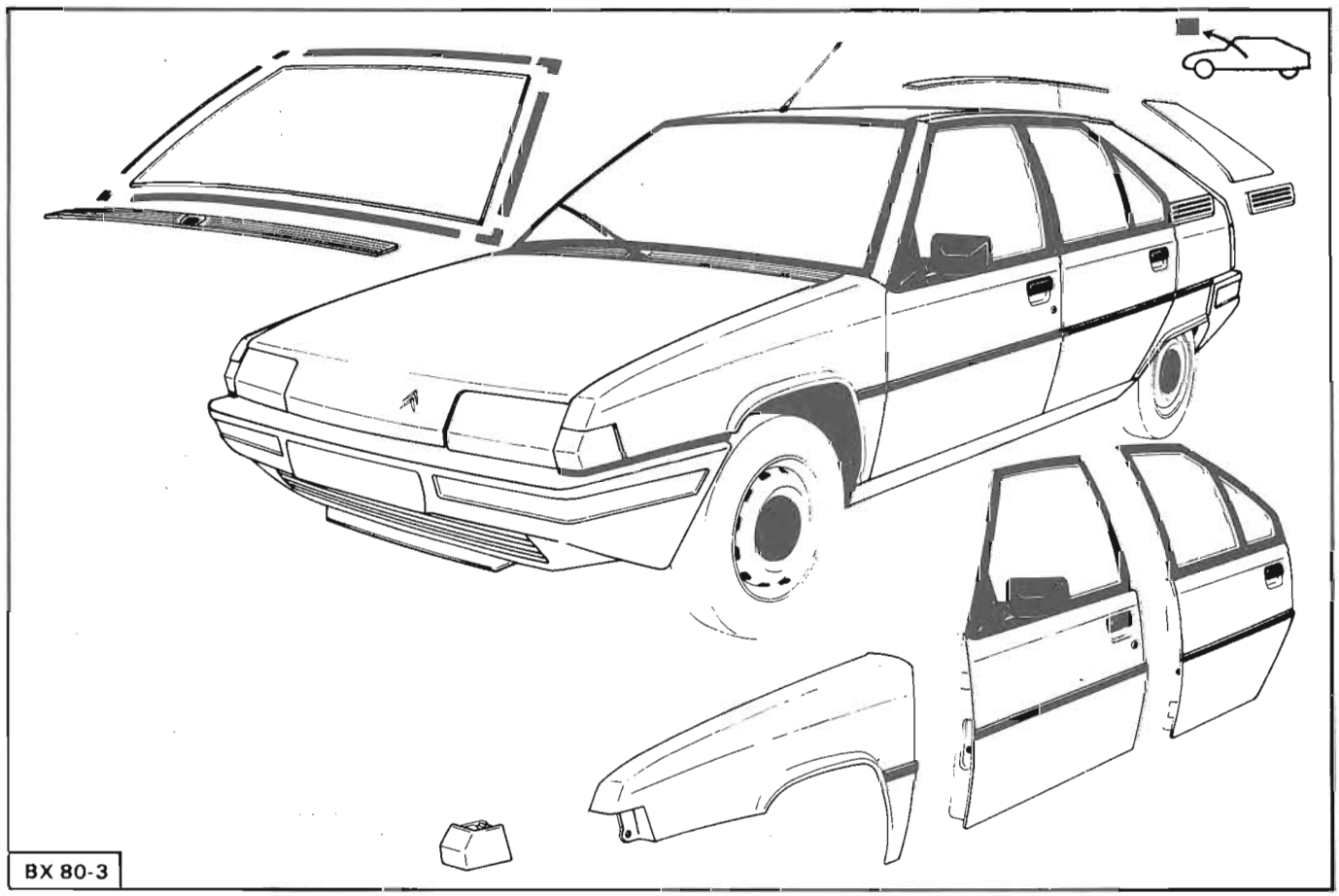
BX 80-2



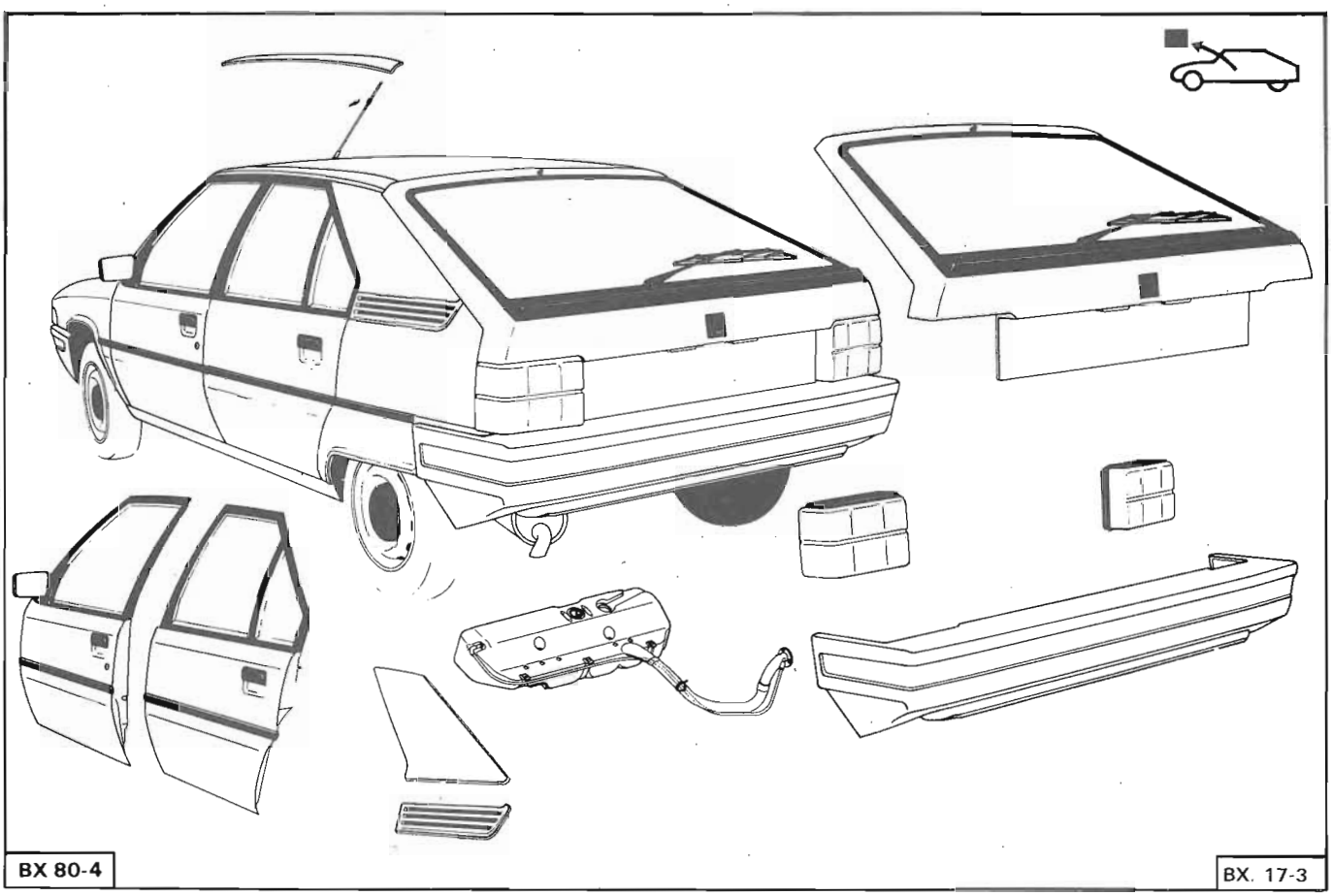
82-653



BX 80-8

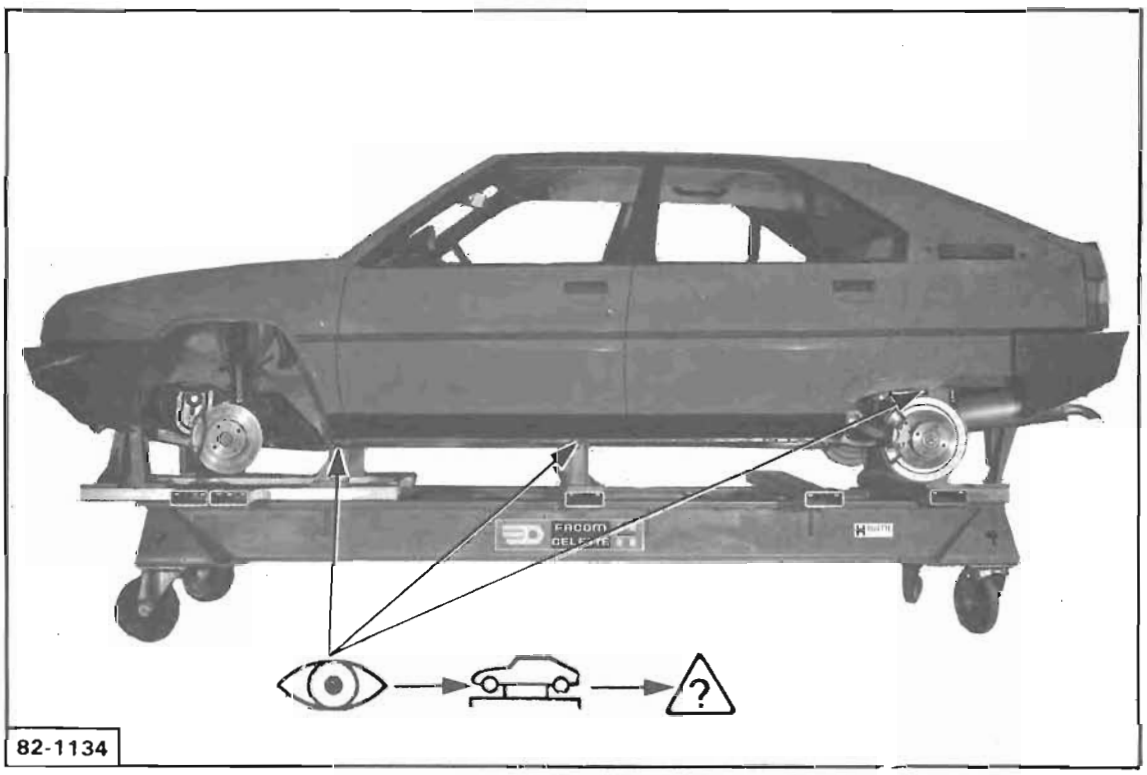


BX 80-3

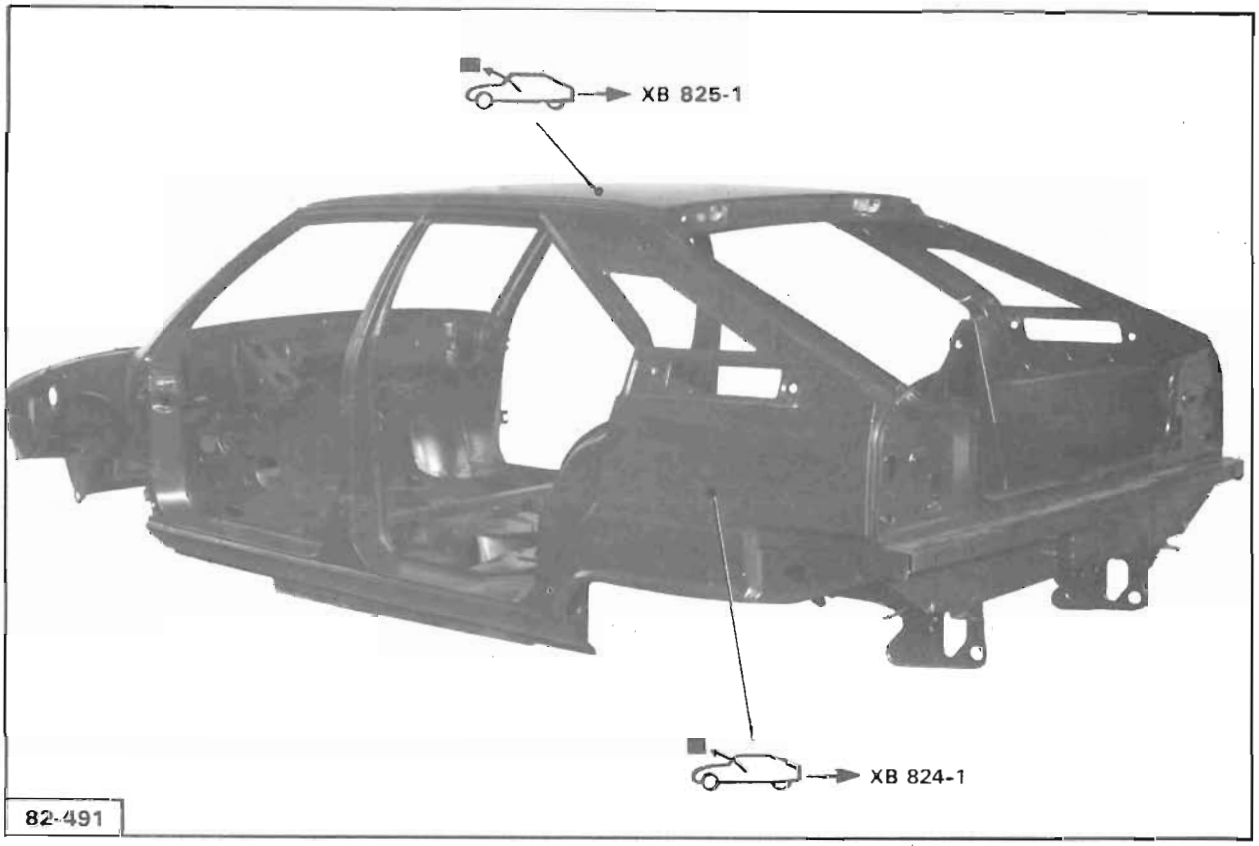


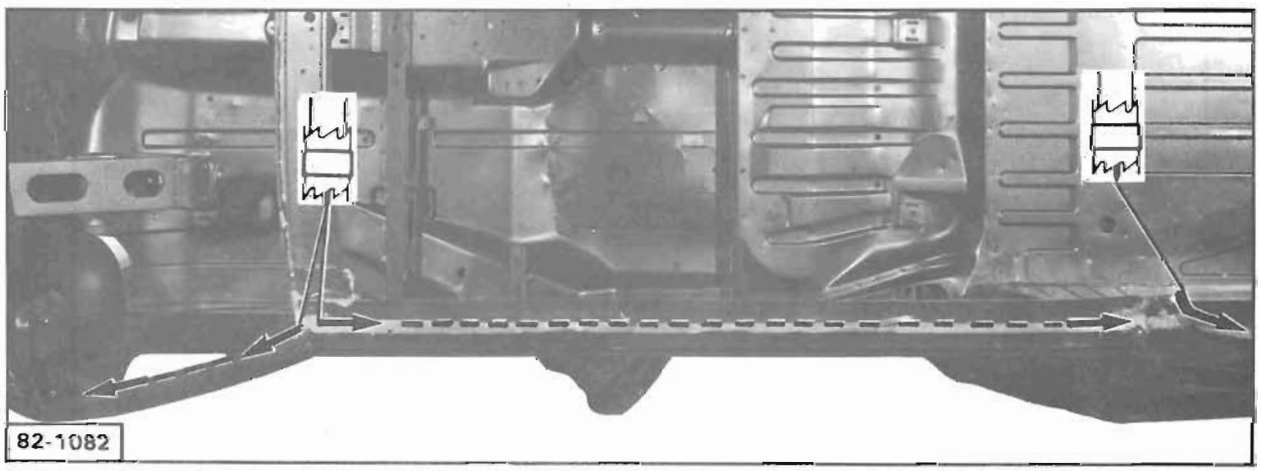
BX 80-4

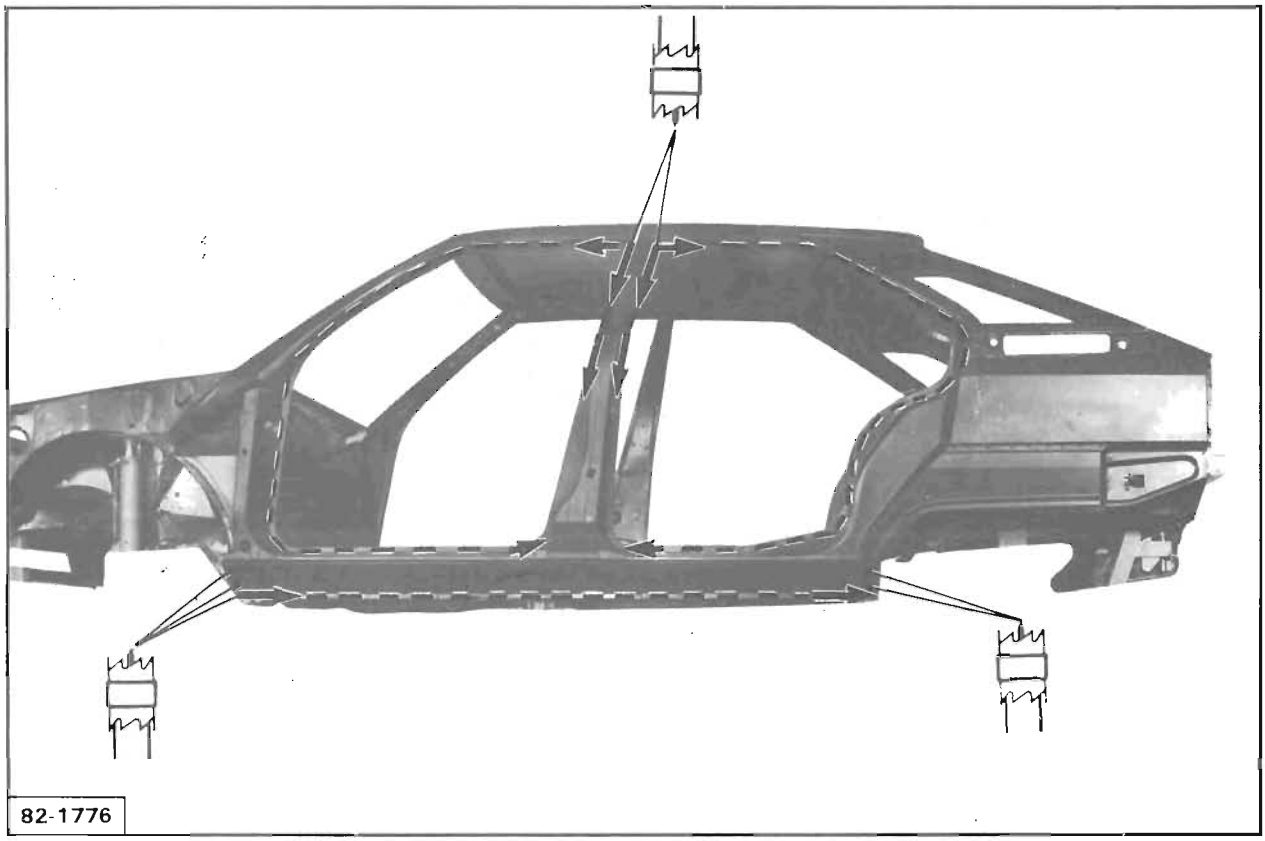
BX. 17-3

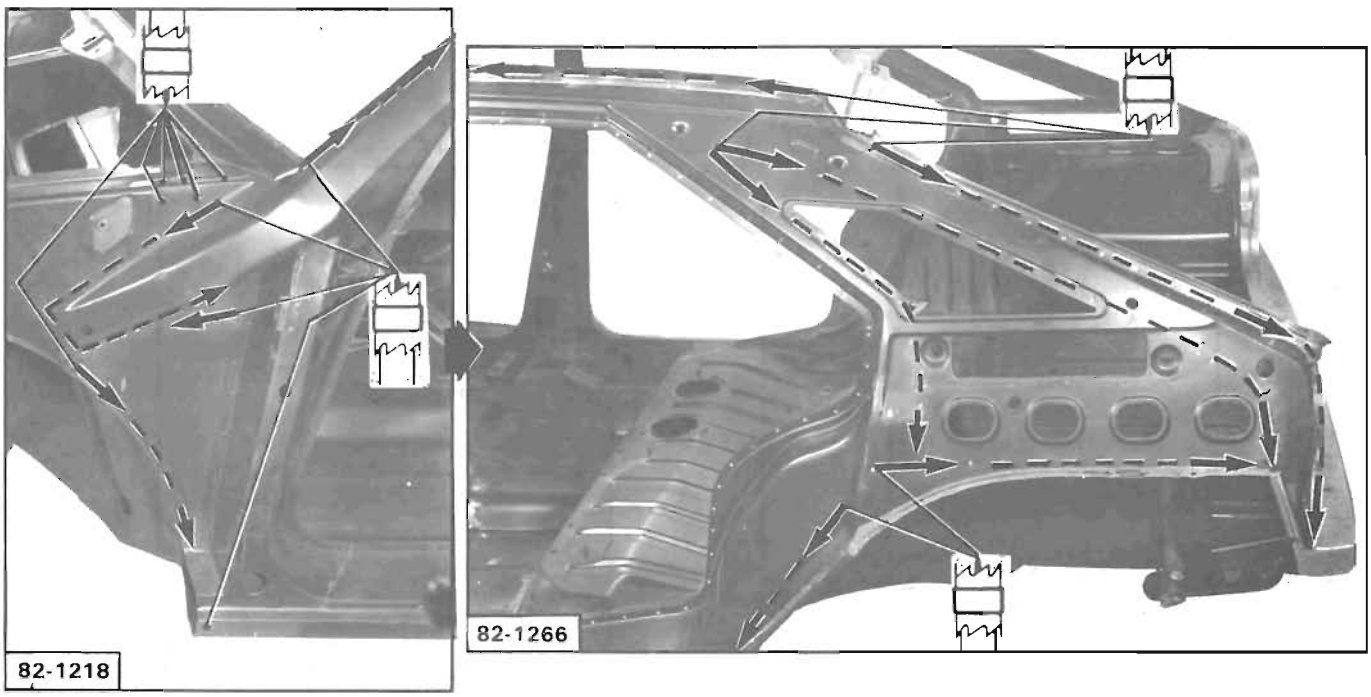


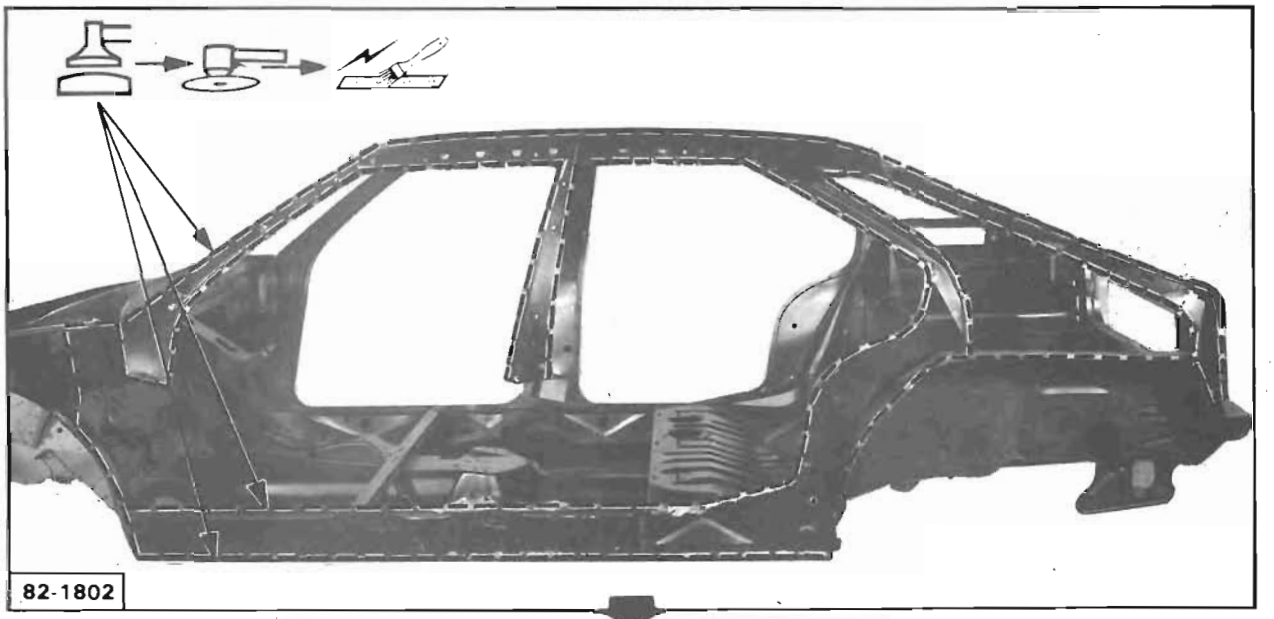
82-1134

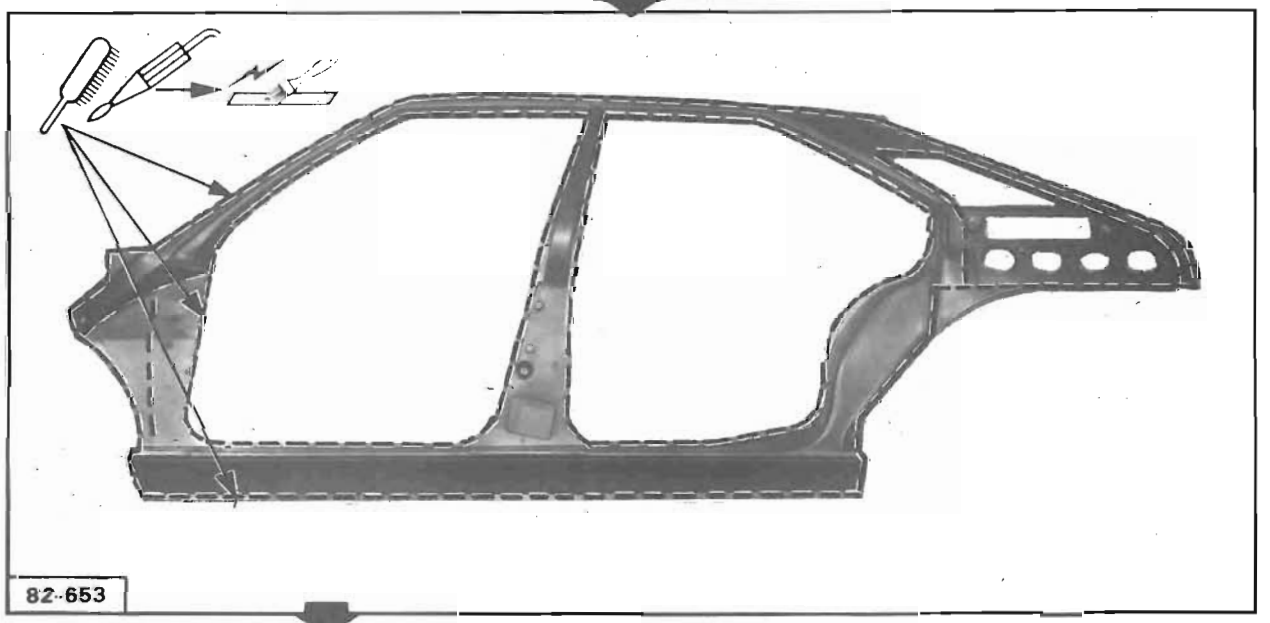

XB 825-1
XB 824-1
82-491

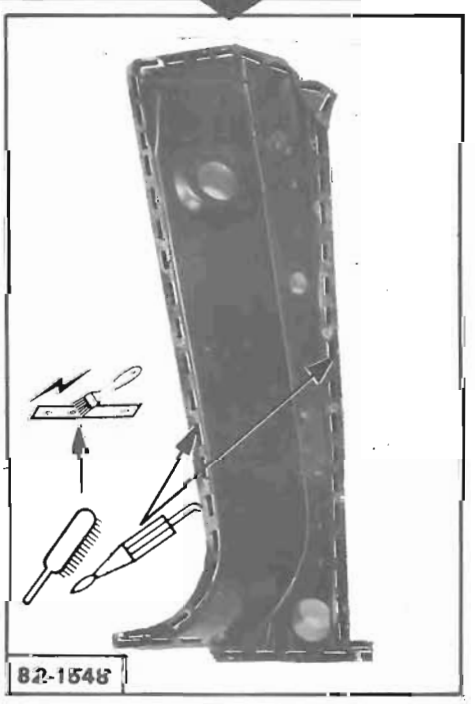

82-1082

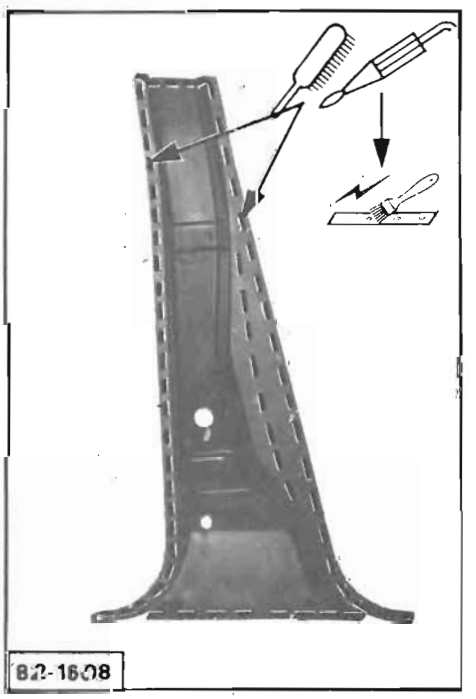

82-1776

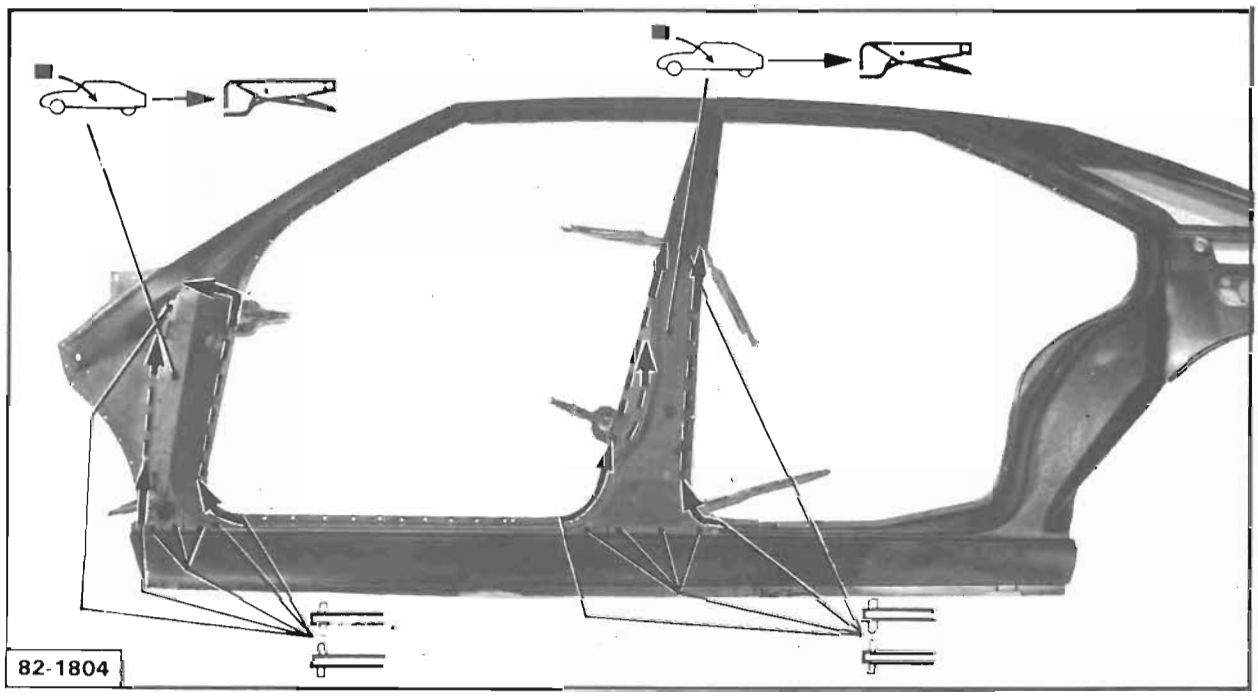

82-1218
82-1266

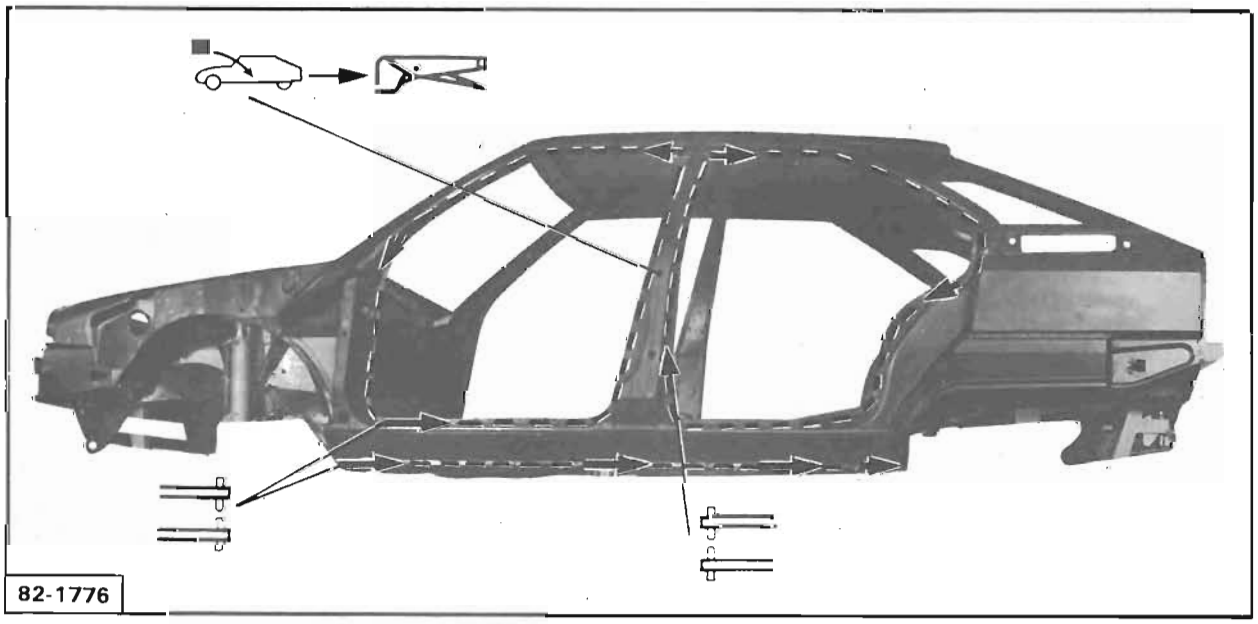

82-1802

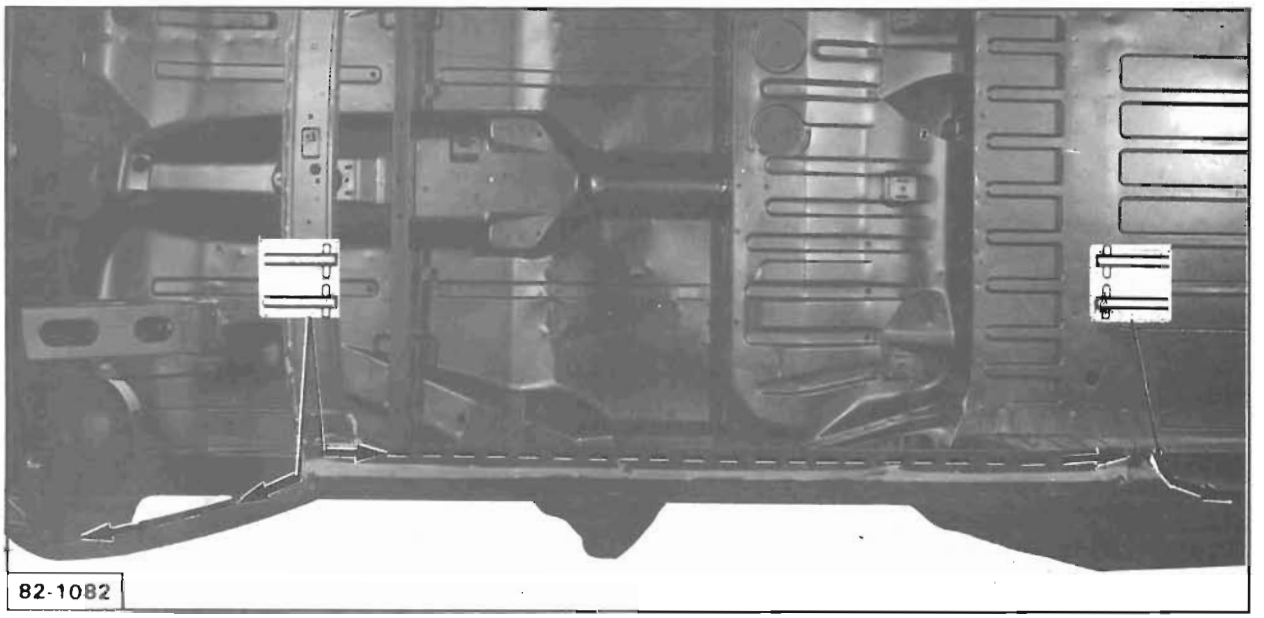

82-653

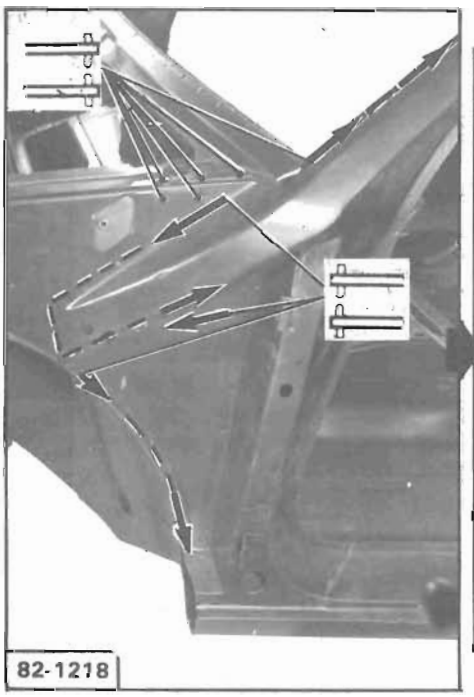

82-1548

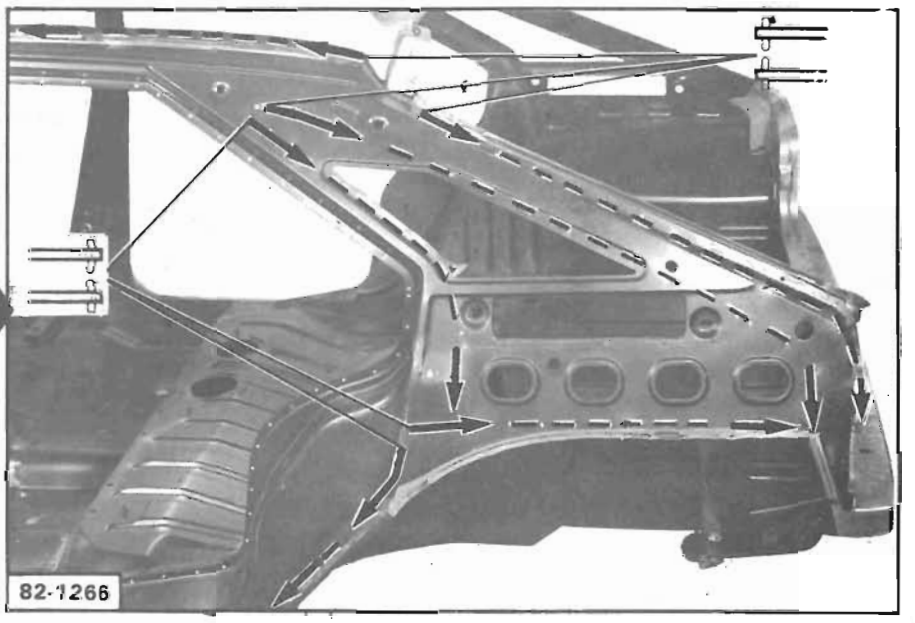

82-1608

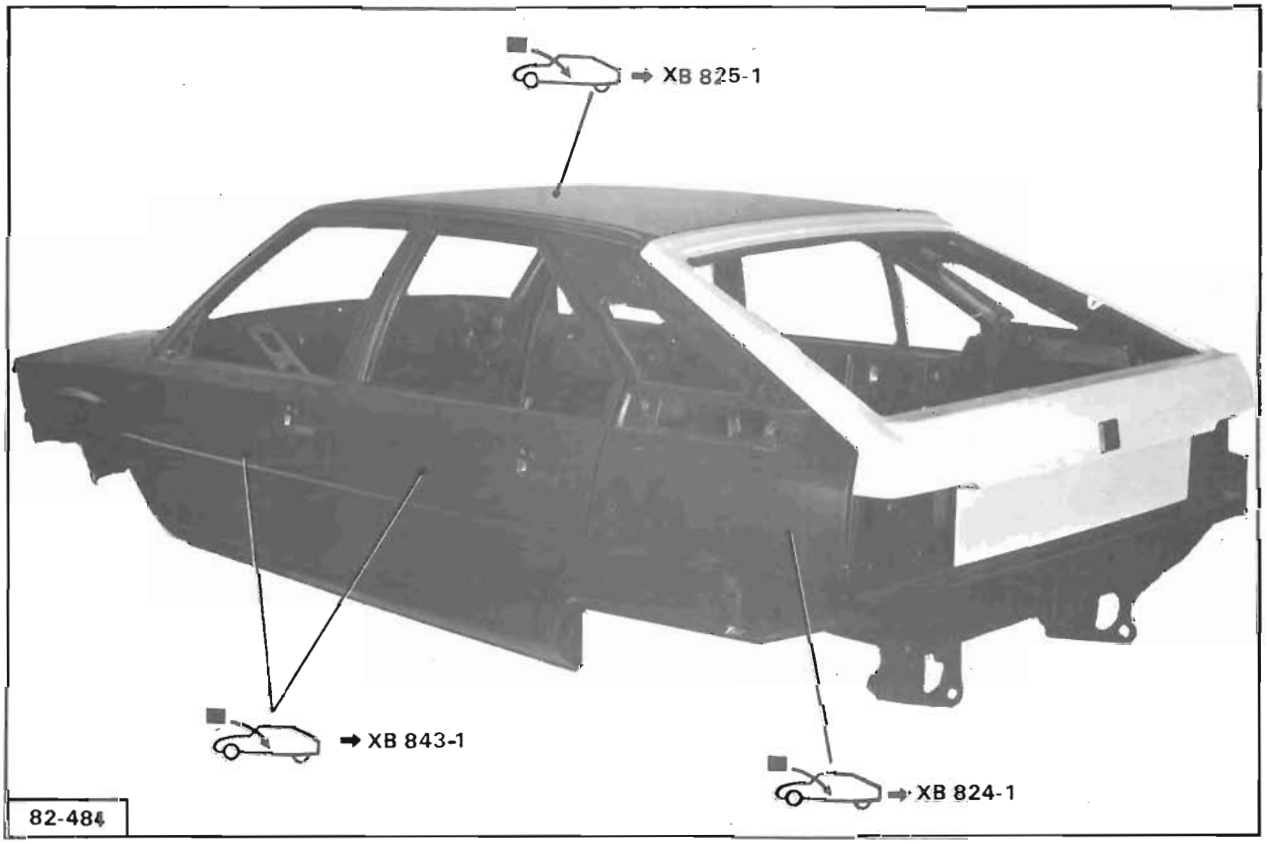

82-1804

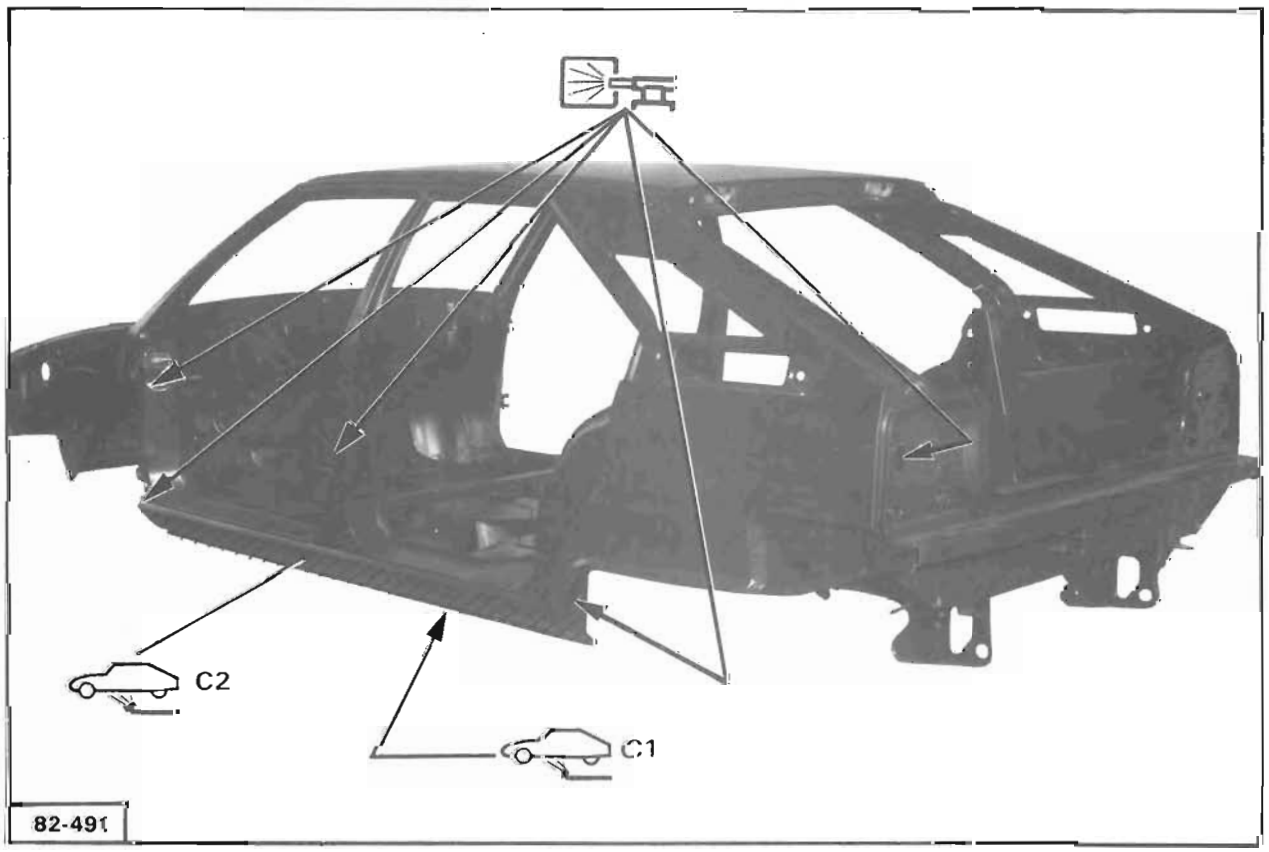

82-1776

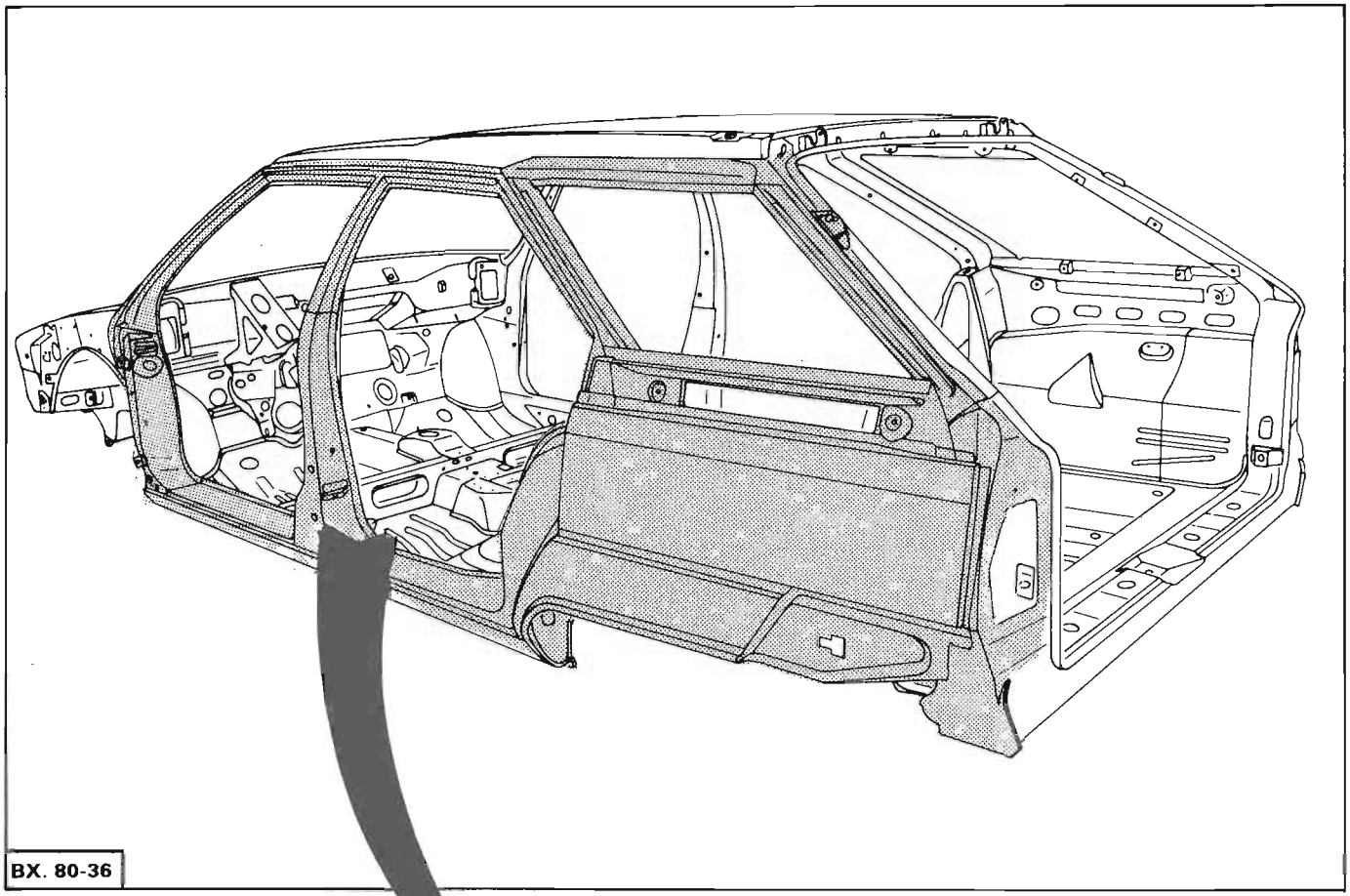

82-1082


82-1218

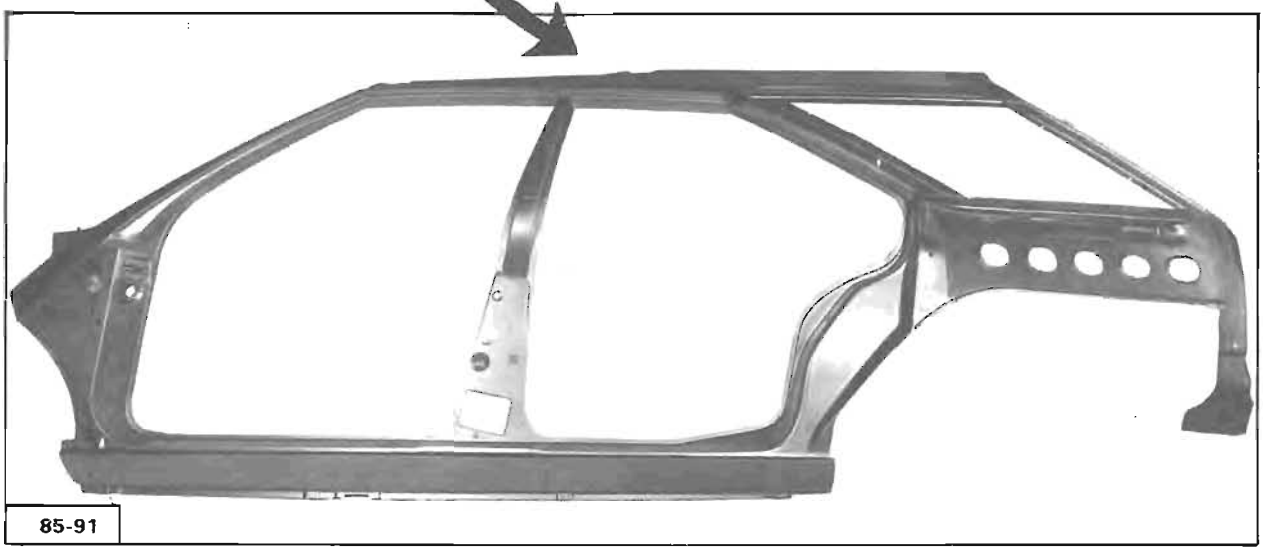

82-1266


XB 825-1
XB 843-1
XB 824-1
82-484

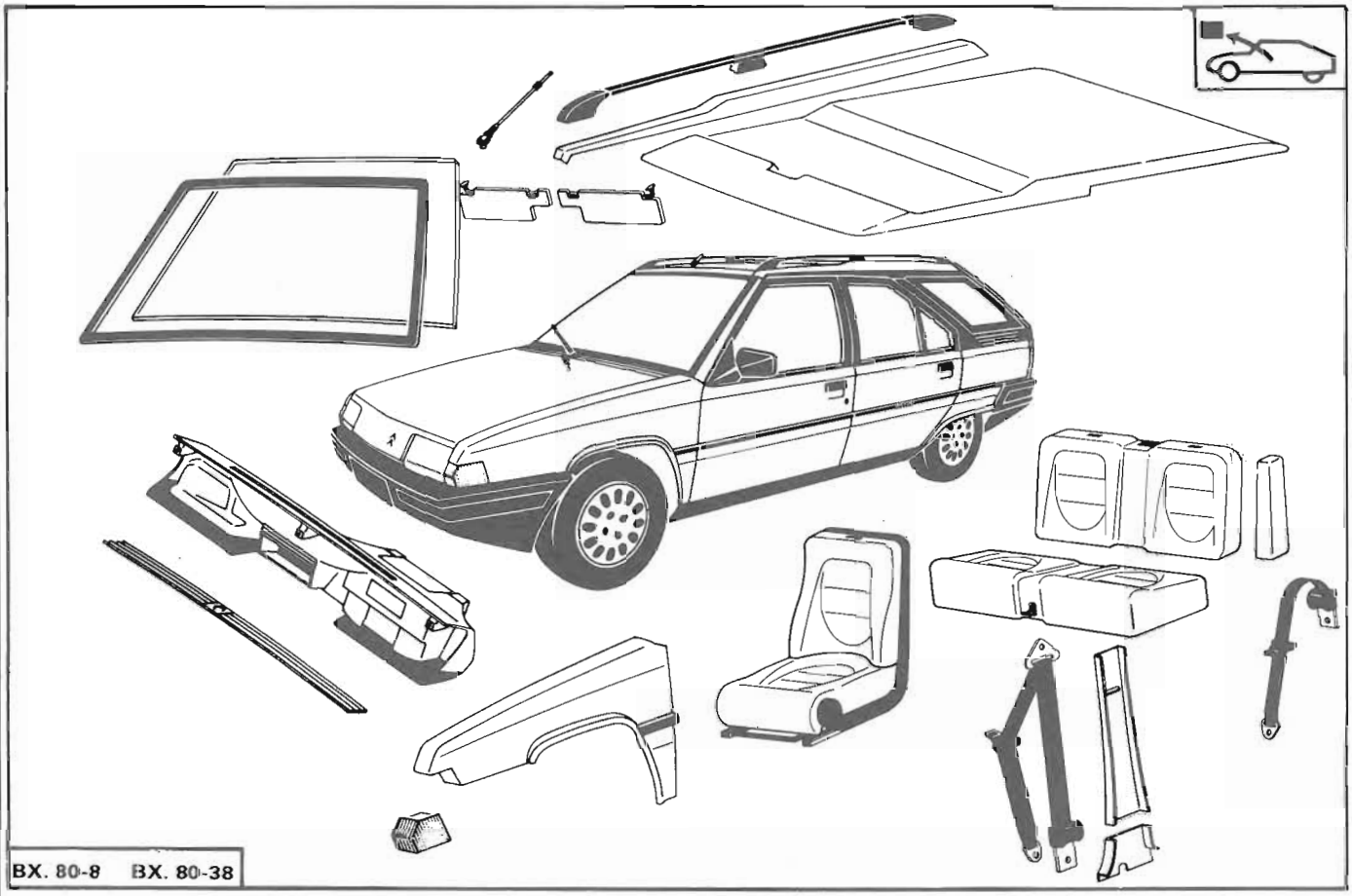

C2
C1
82-491



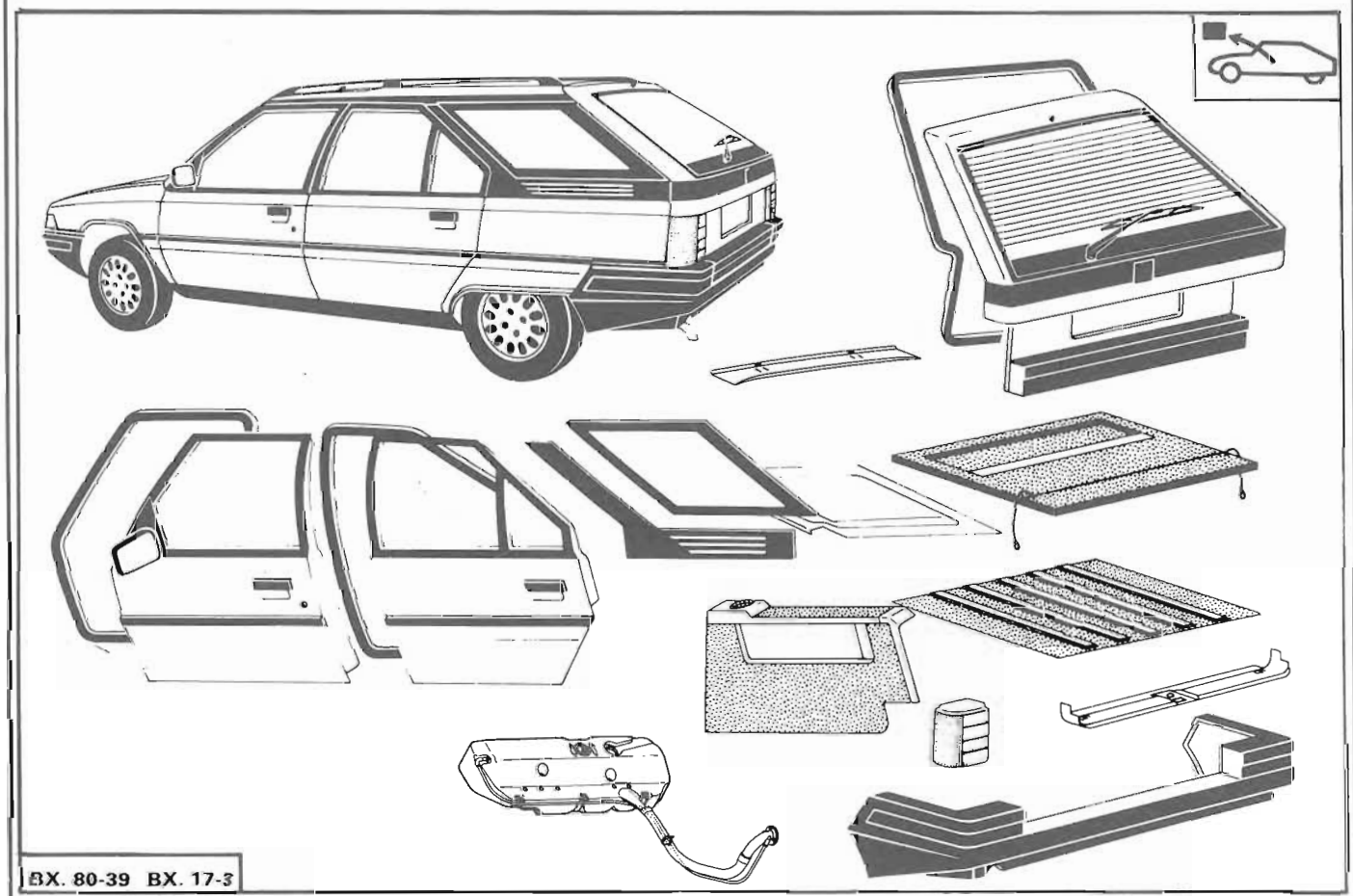
BX. 80-36



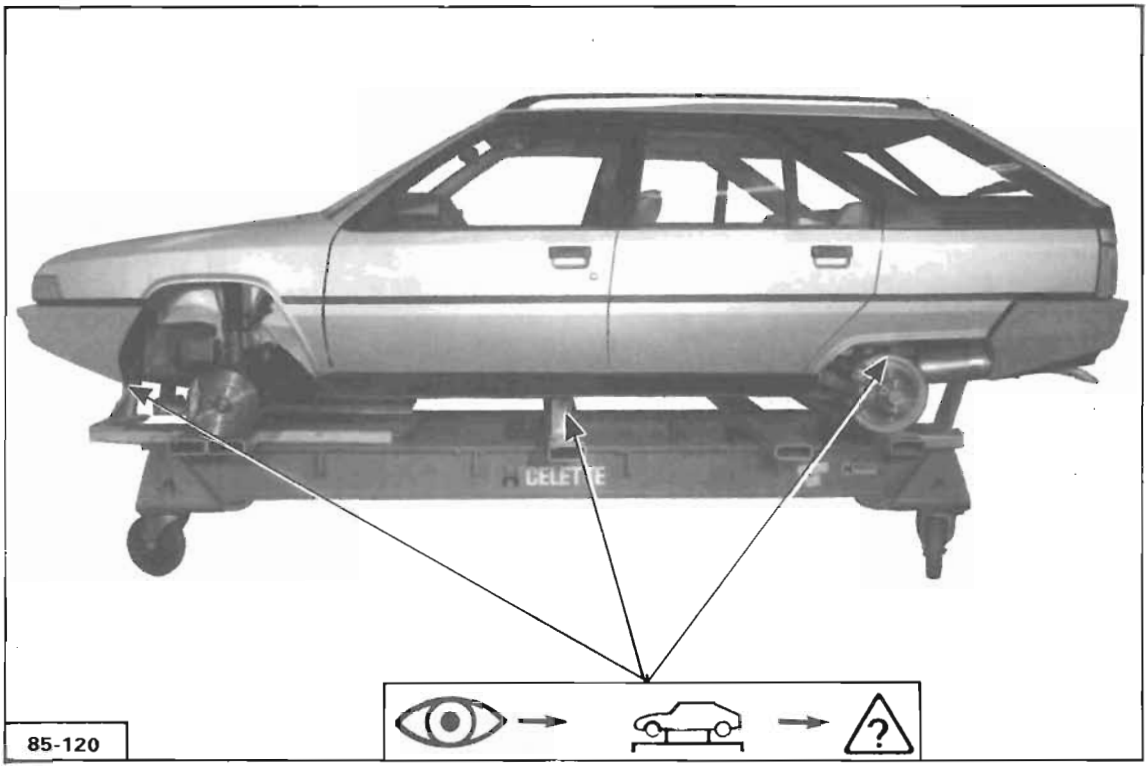
85-91

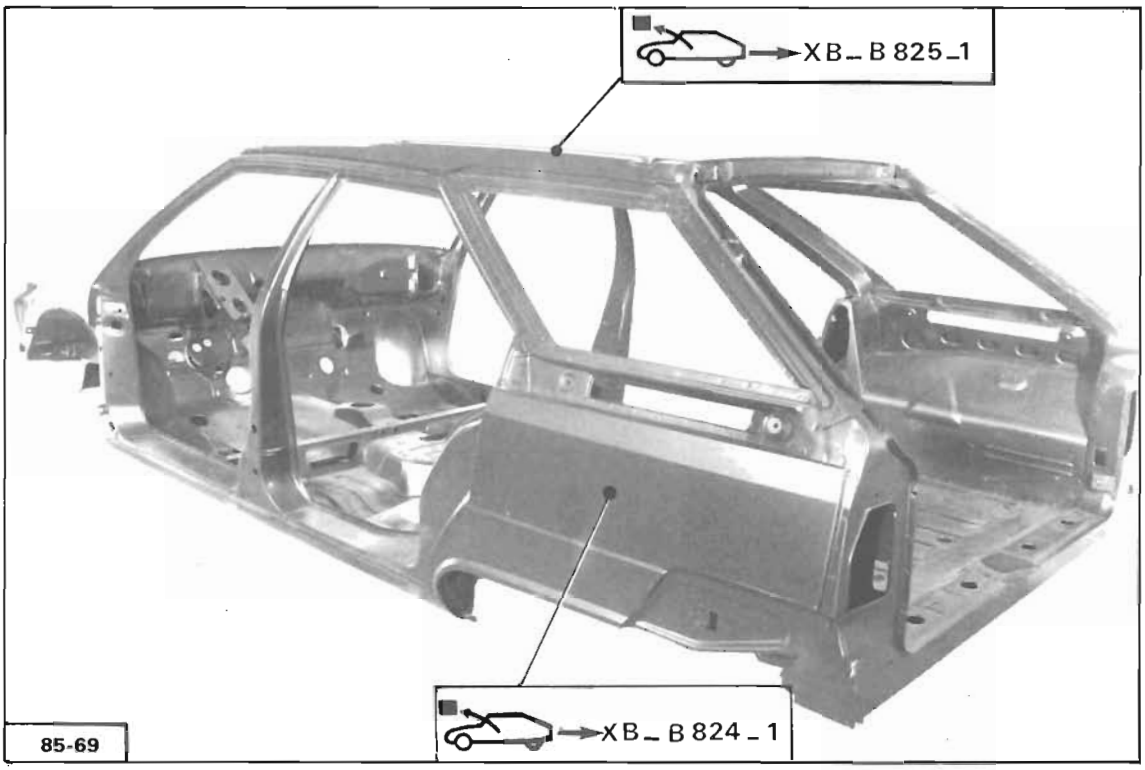


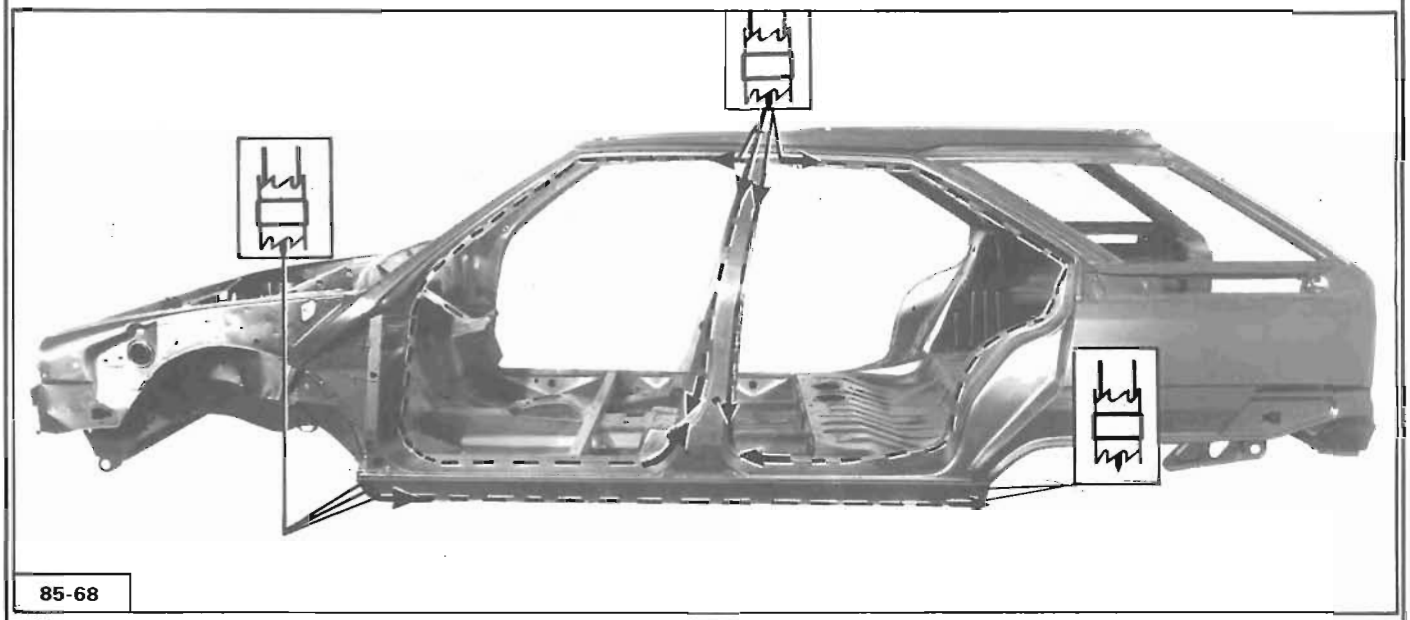
BX. 80-8 BX. 80-38



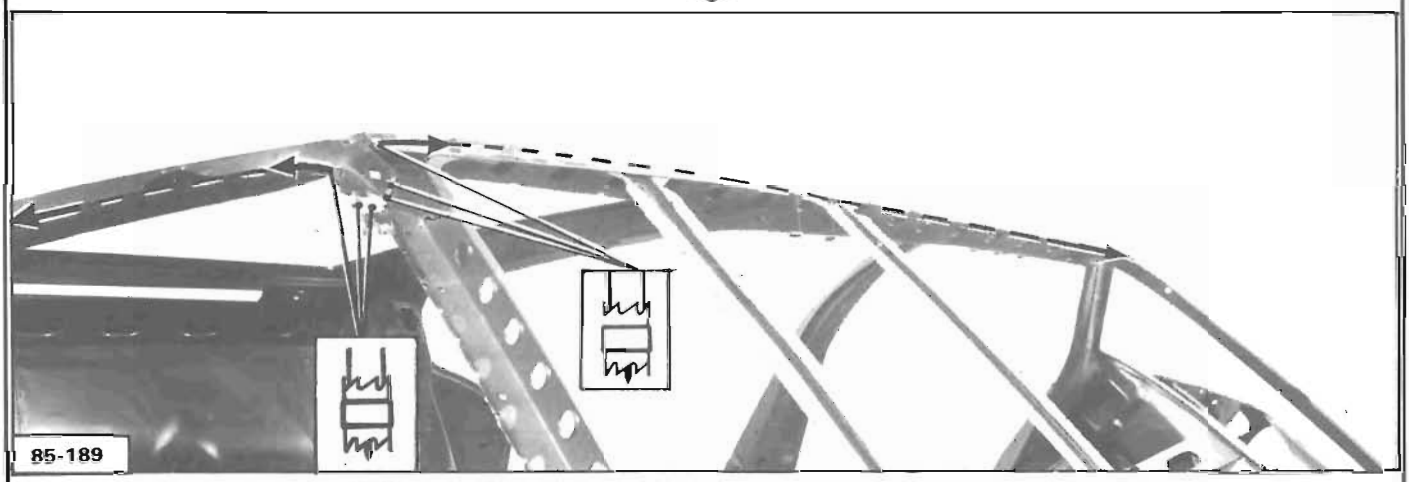
BX. 80-39 BX. 17-3


85-120

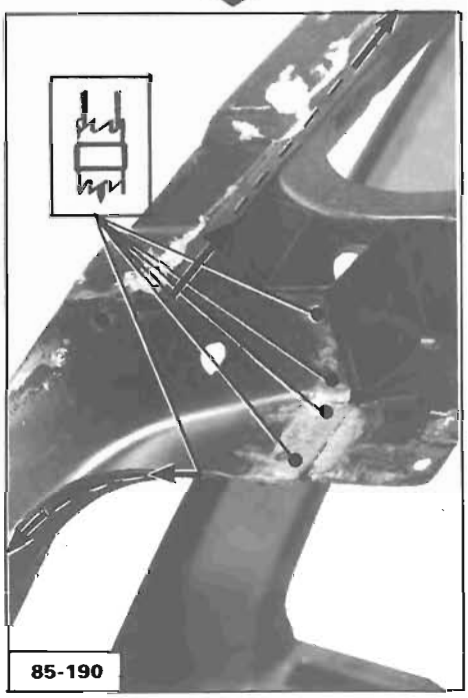

XB_B 825_1
XB_B 824_1
85-69



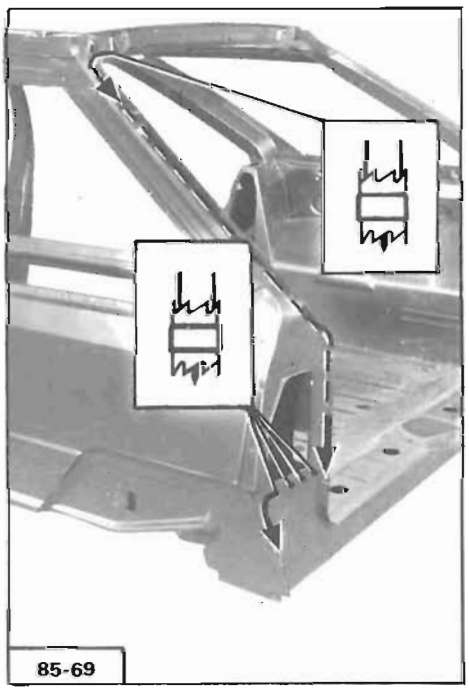
85-68



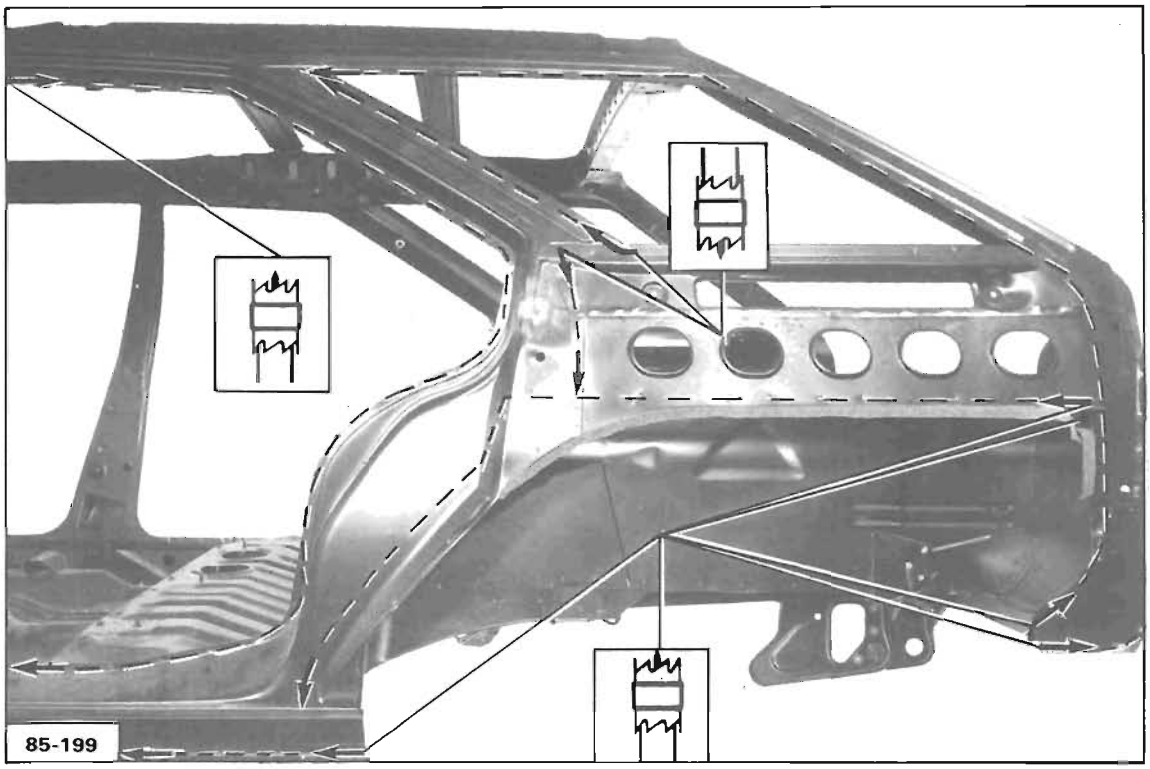
85-189

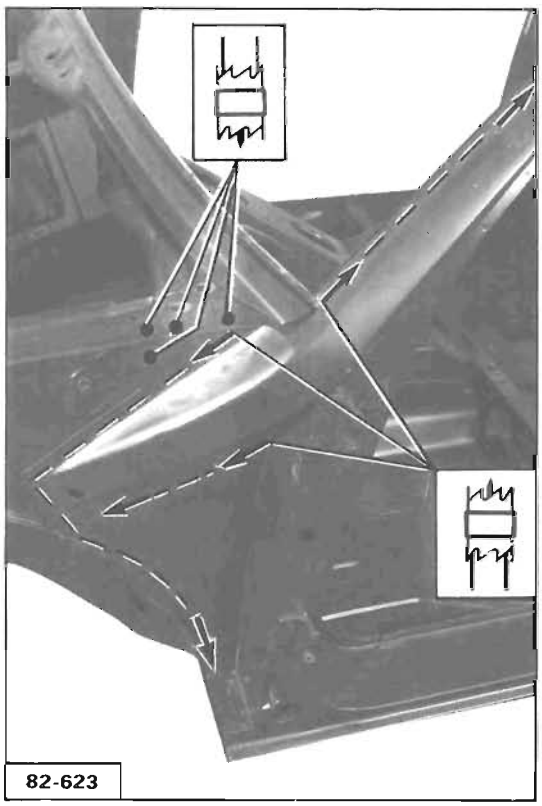


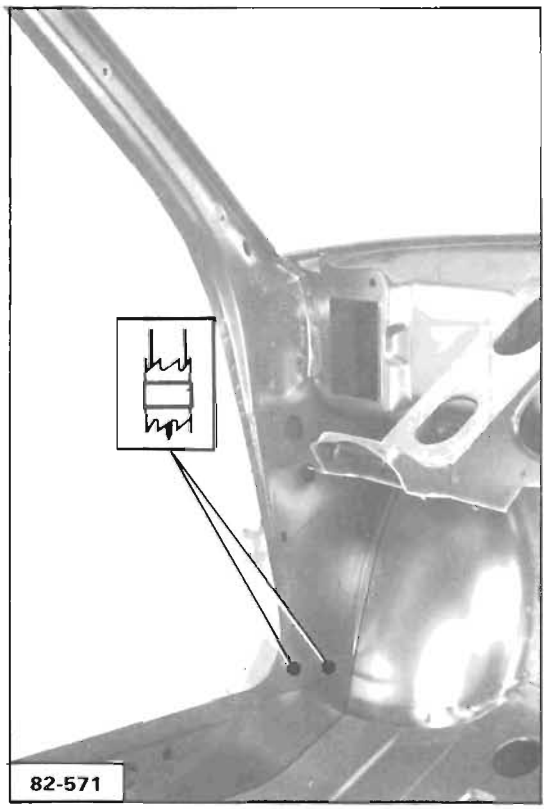
85-190

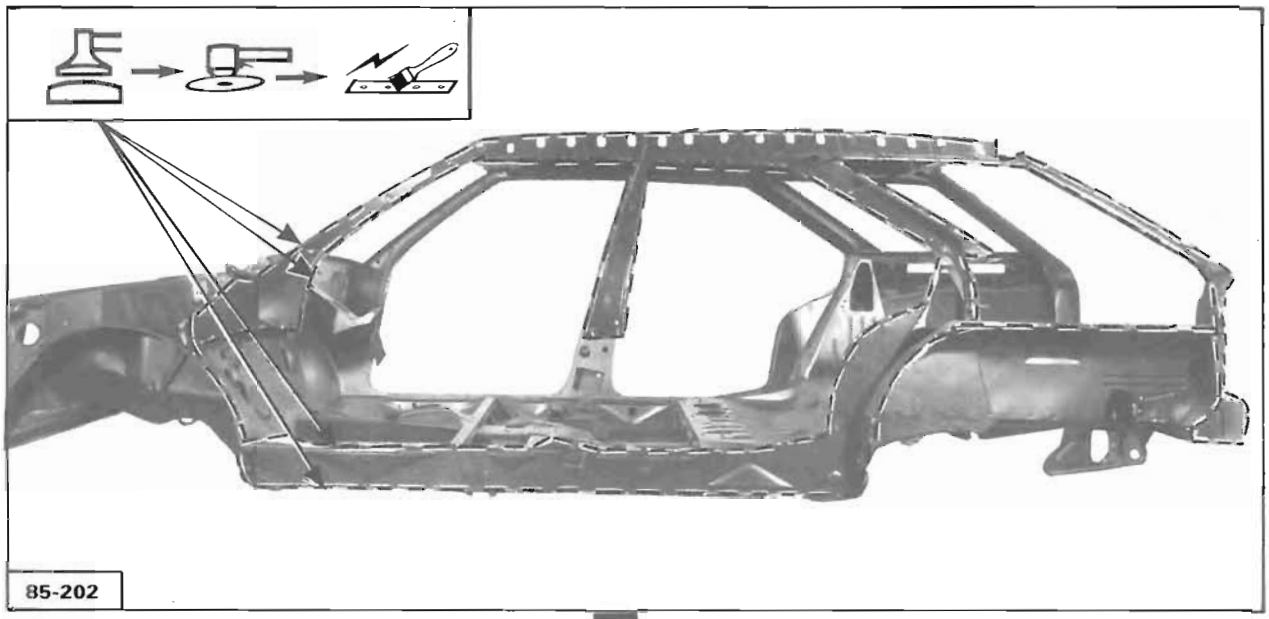


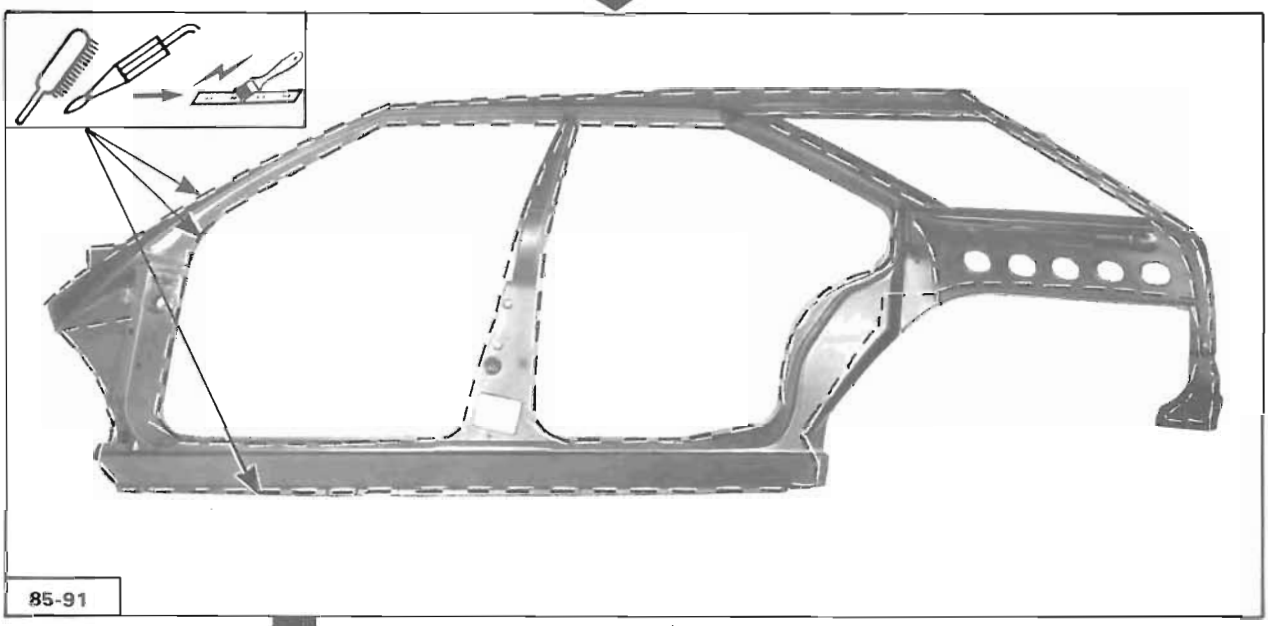
85-69

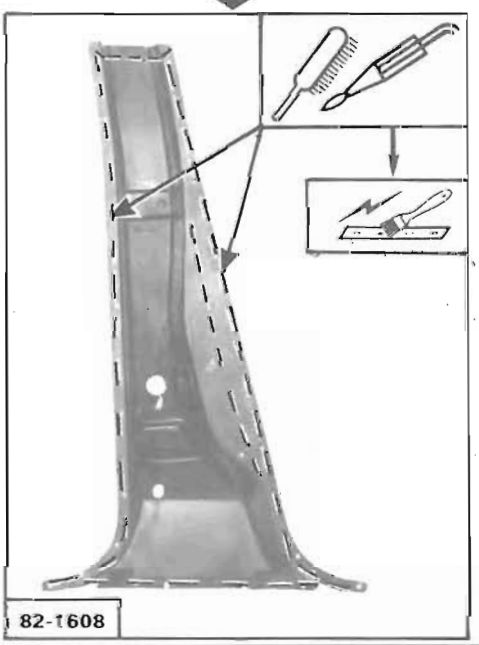

85-199

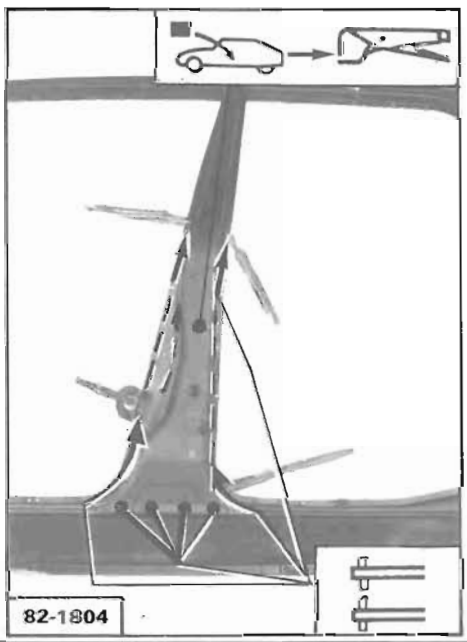

82-623

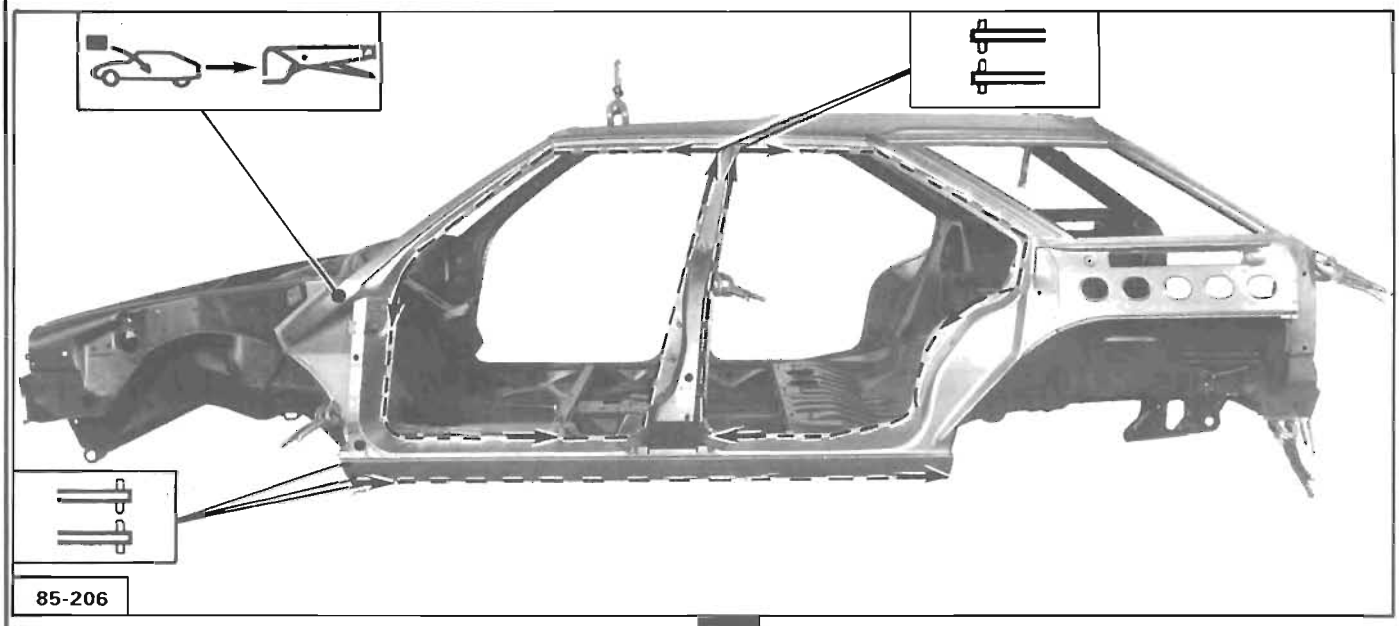

82-571

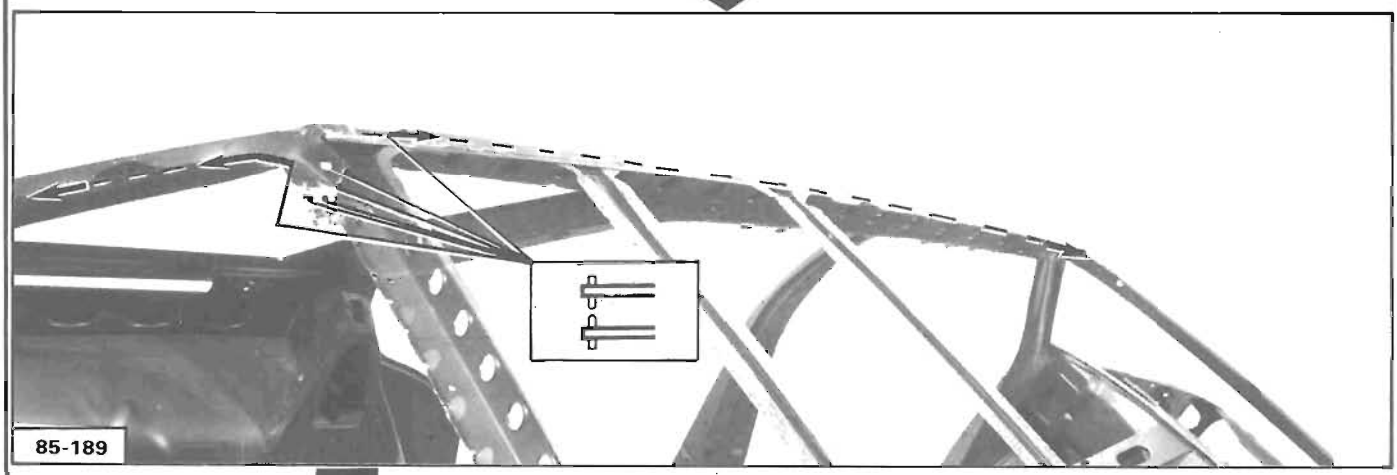

85-202

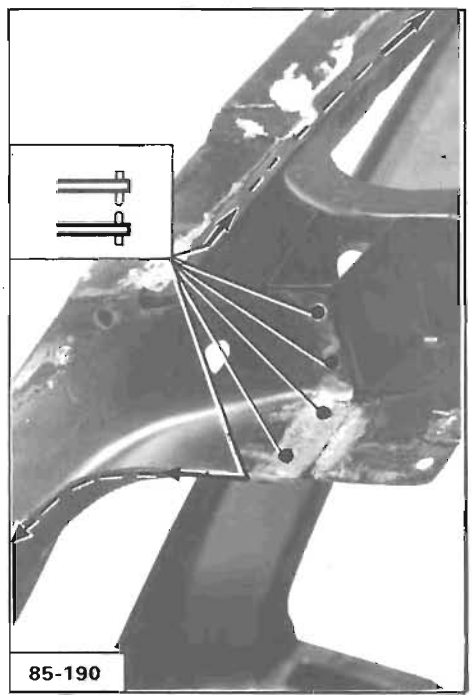

85-91

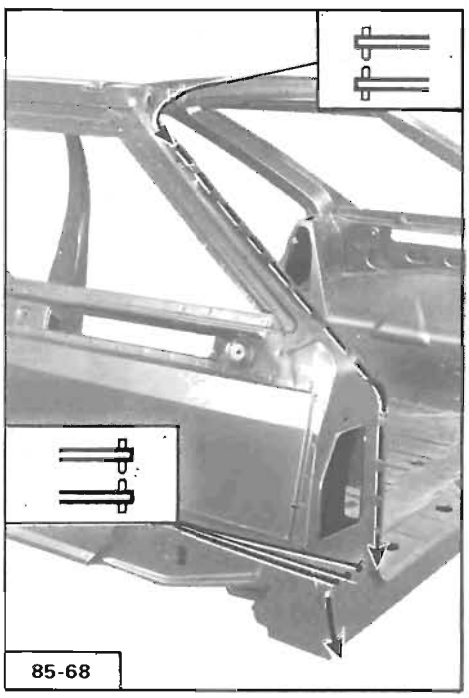

82-1608

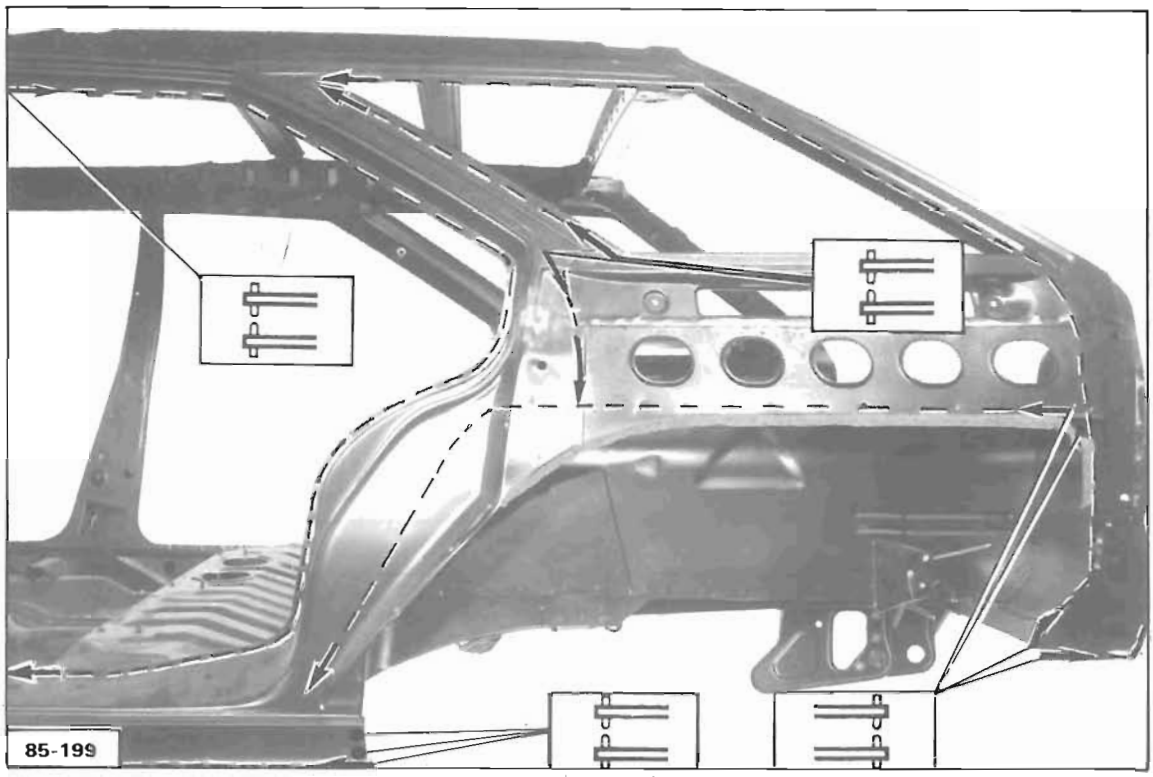

82-1804

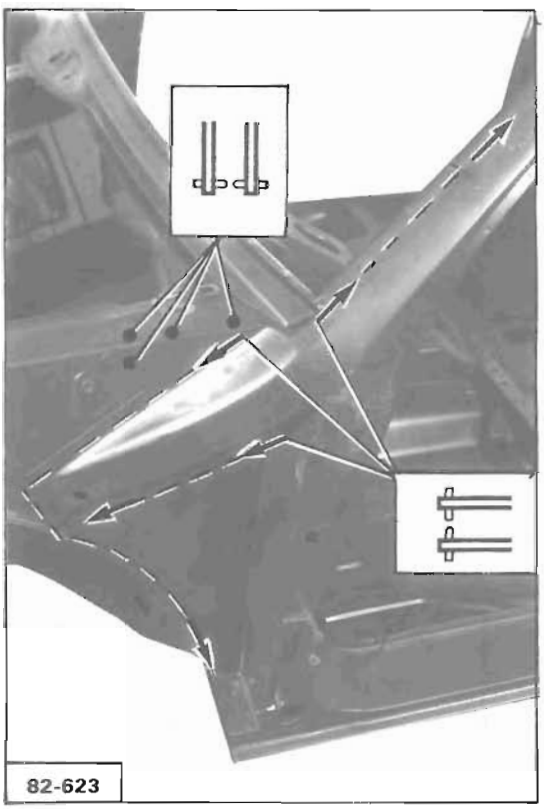

85-206

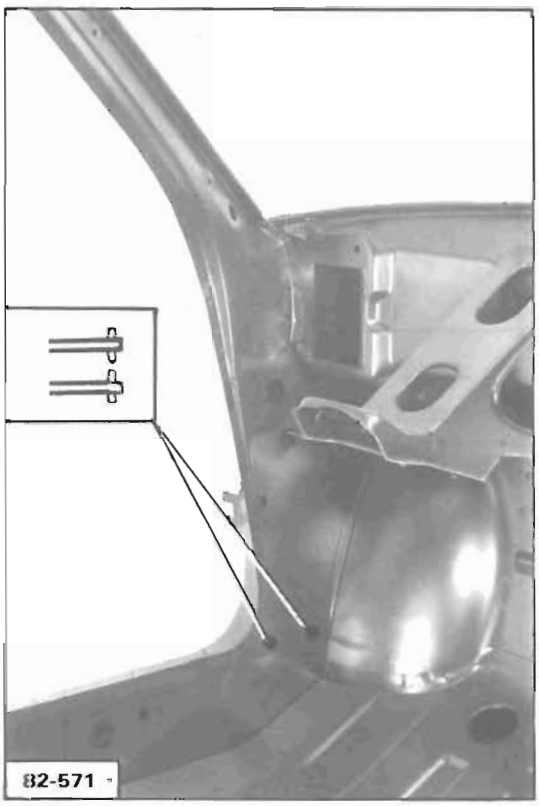

85-189

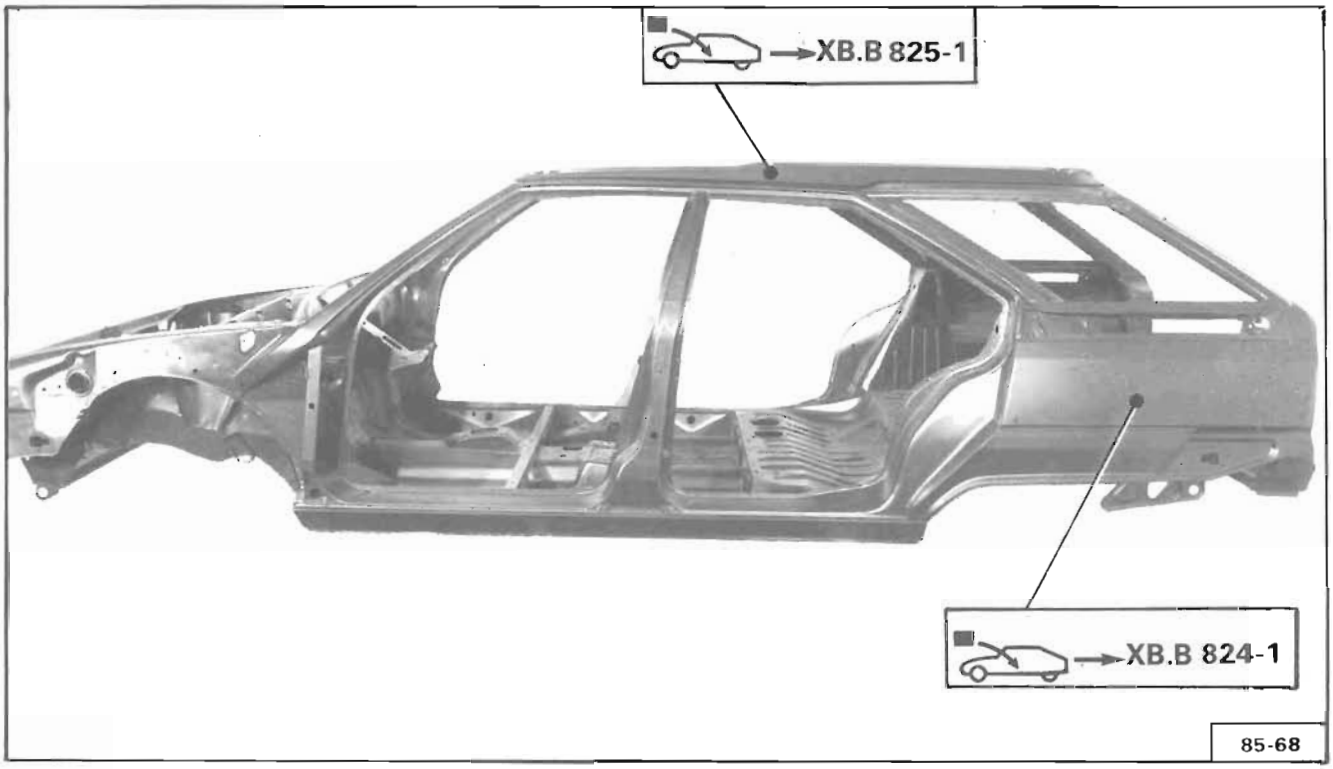

85-190

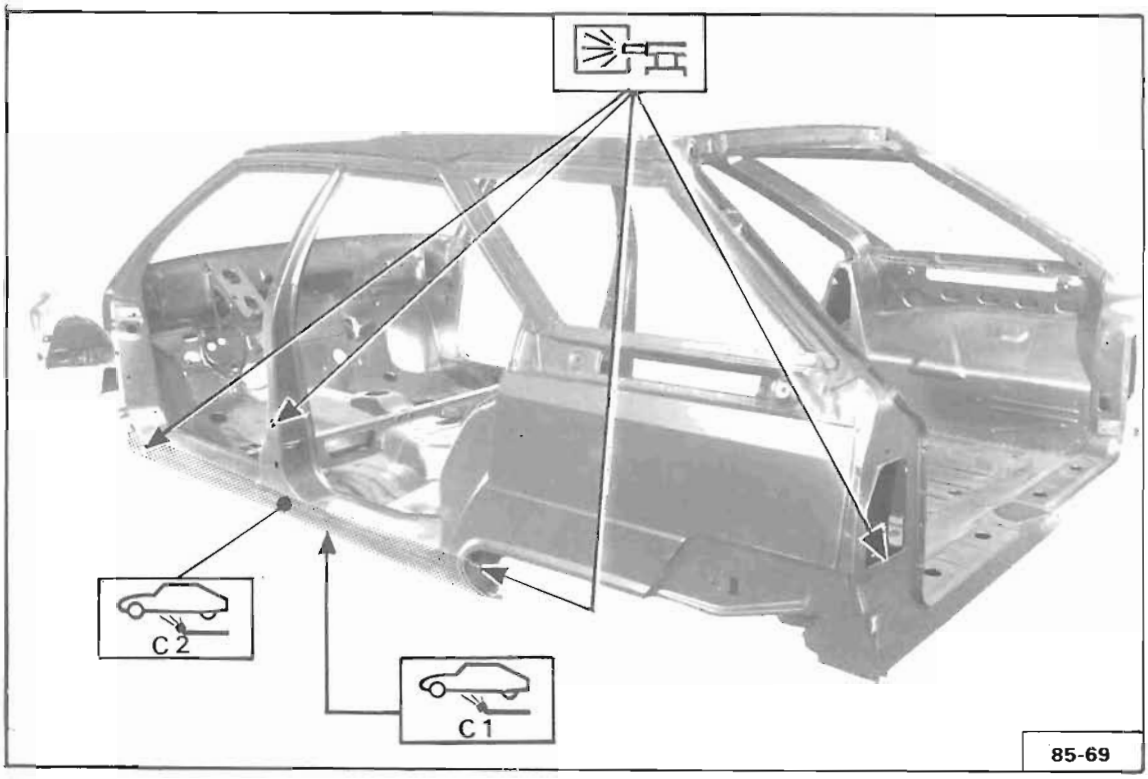

85-68

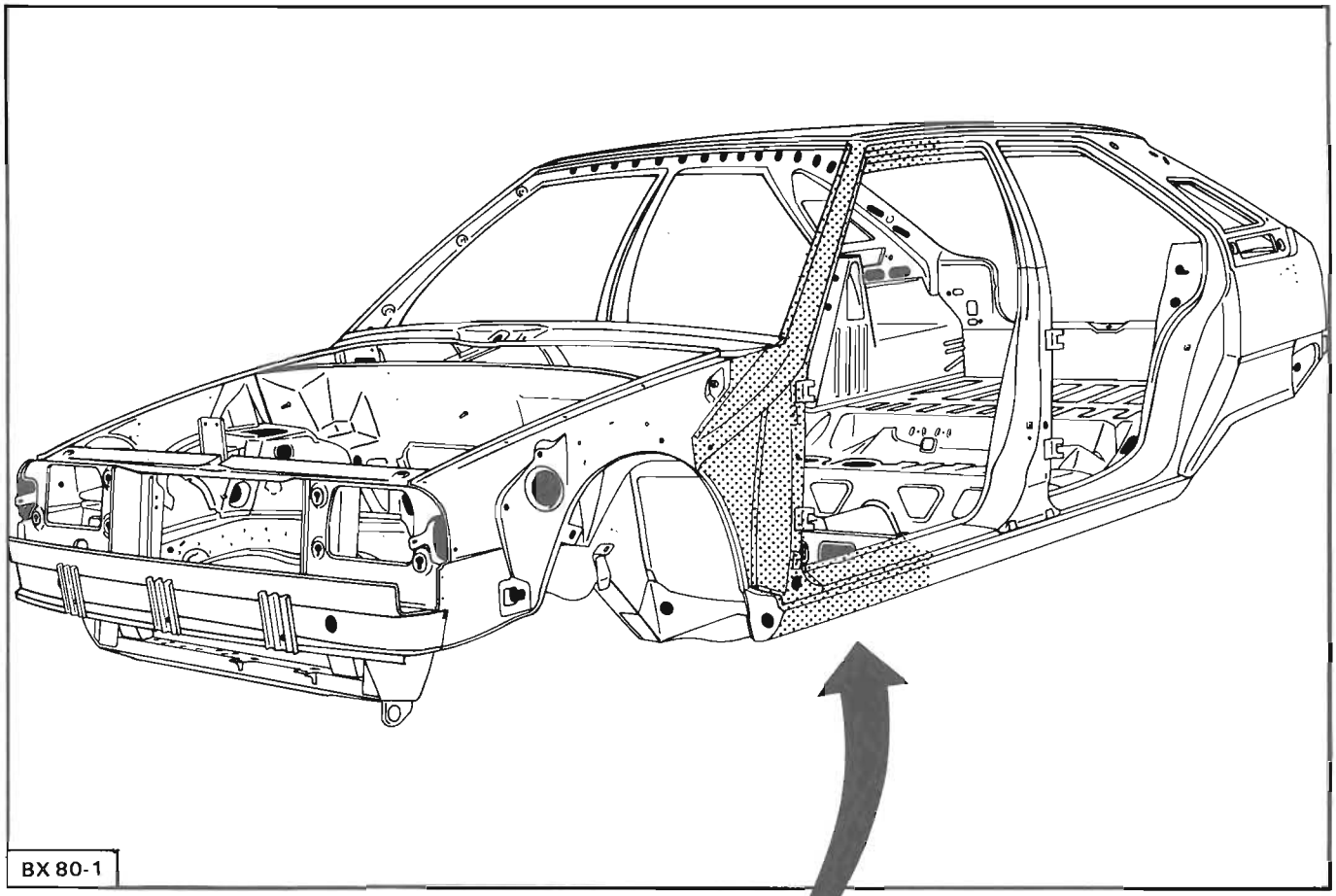

85-199


82-623

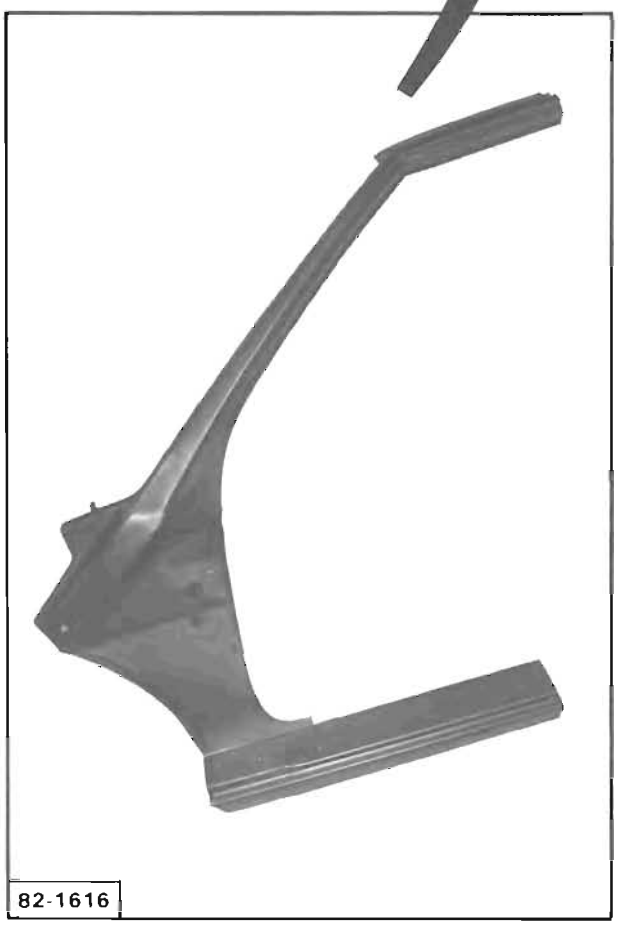

82-571


XB.B 825-1
XB.B 824-1
85-68

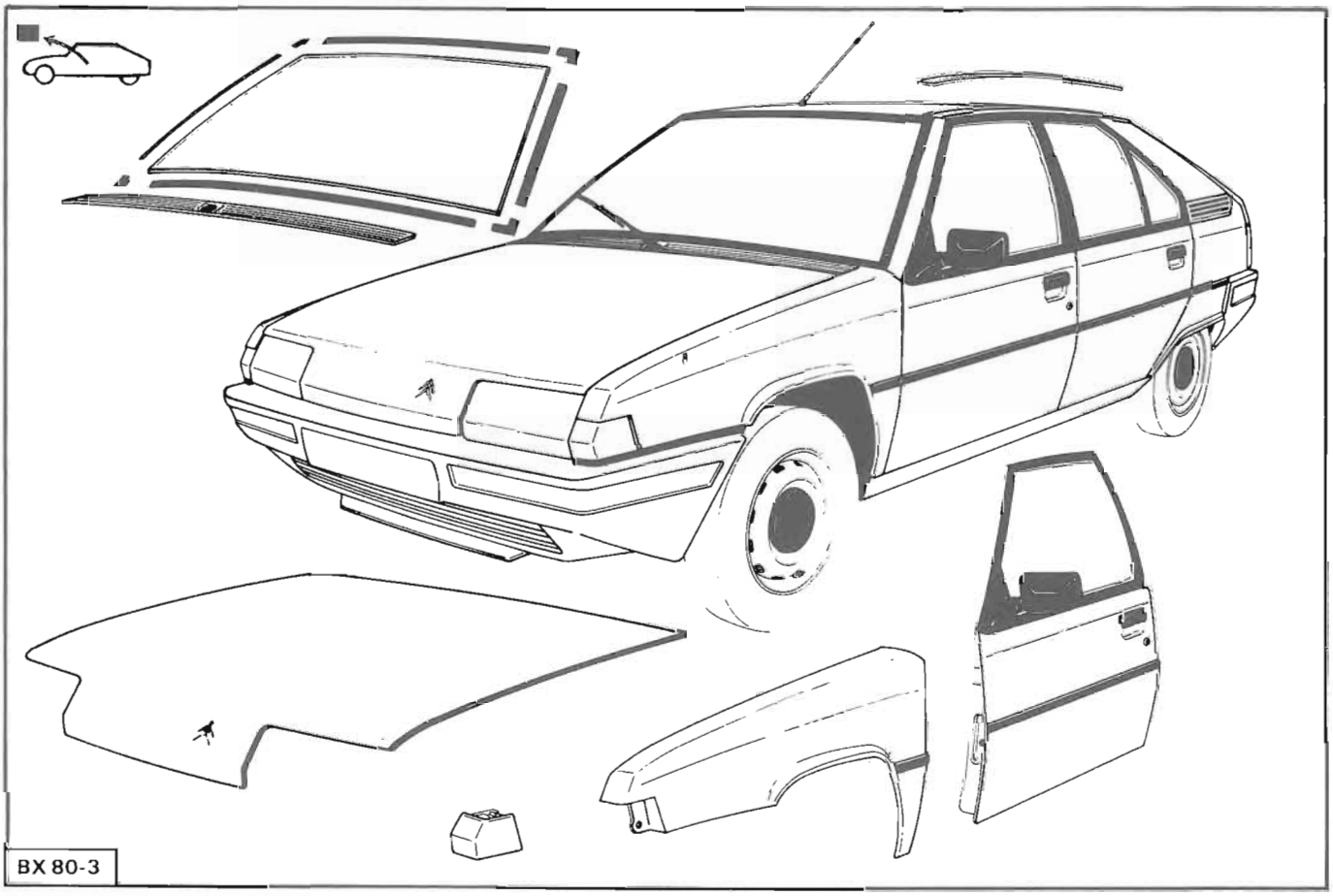

C 2
C 1
85-69



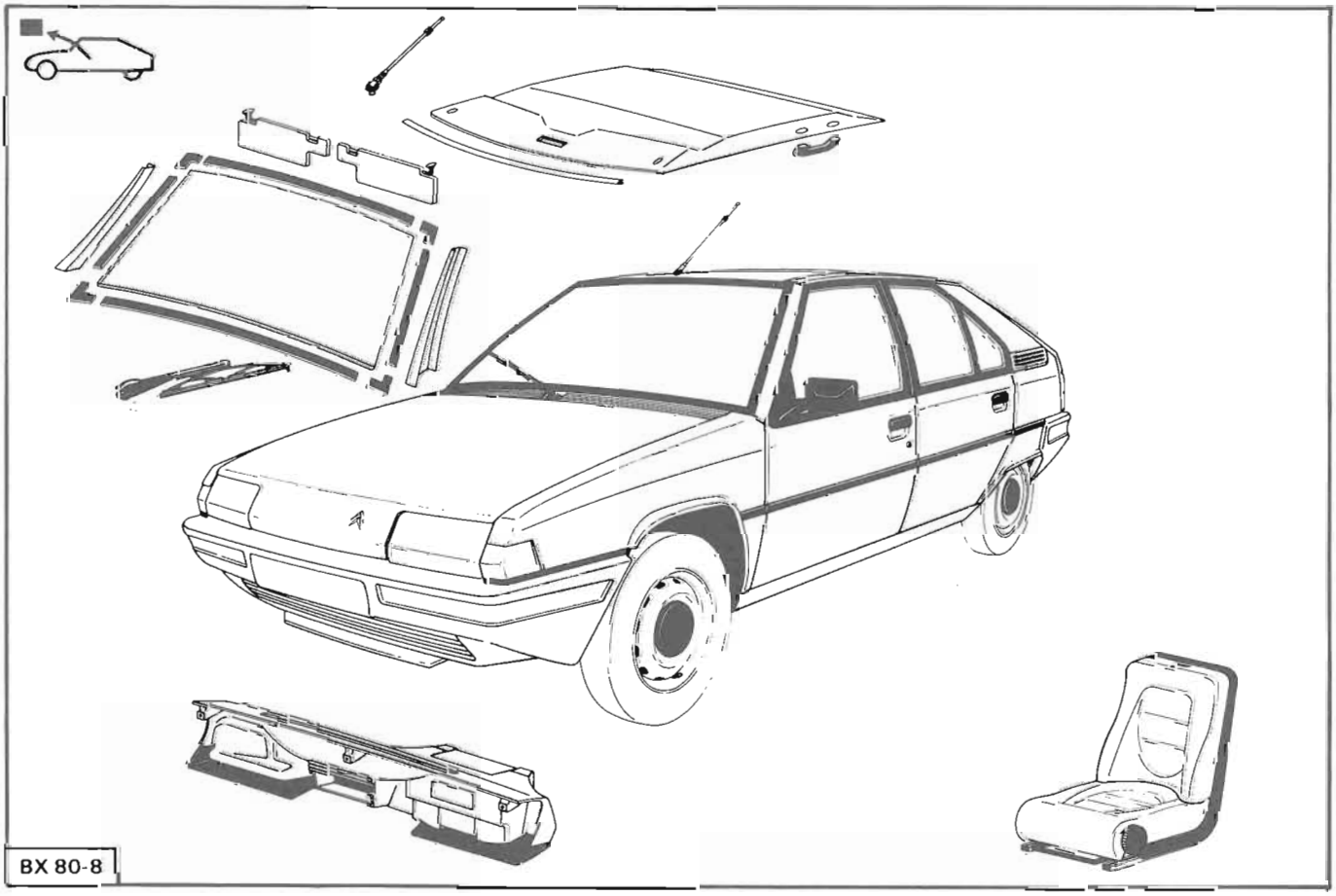
BX 80-1



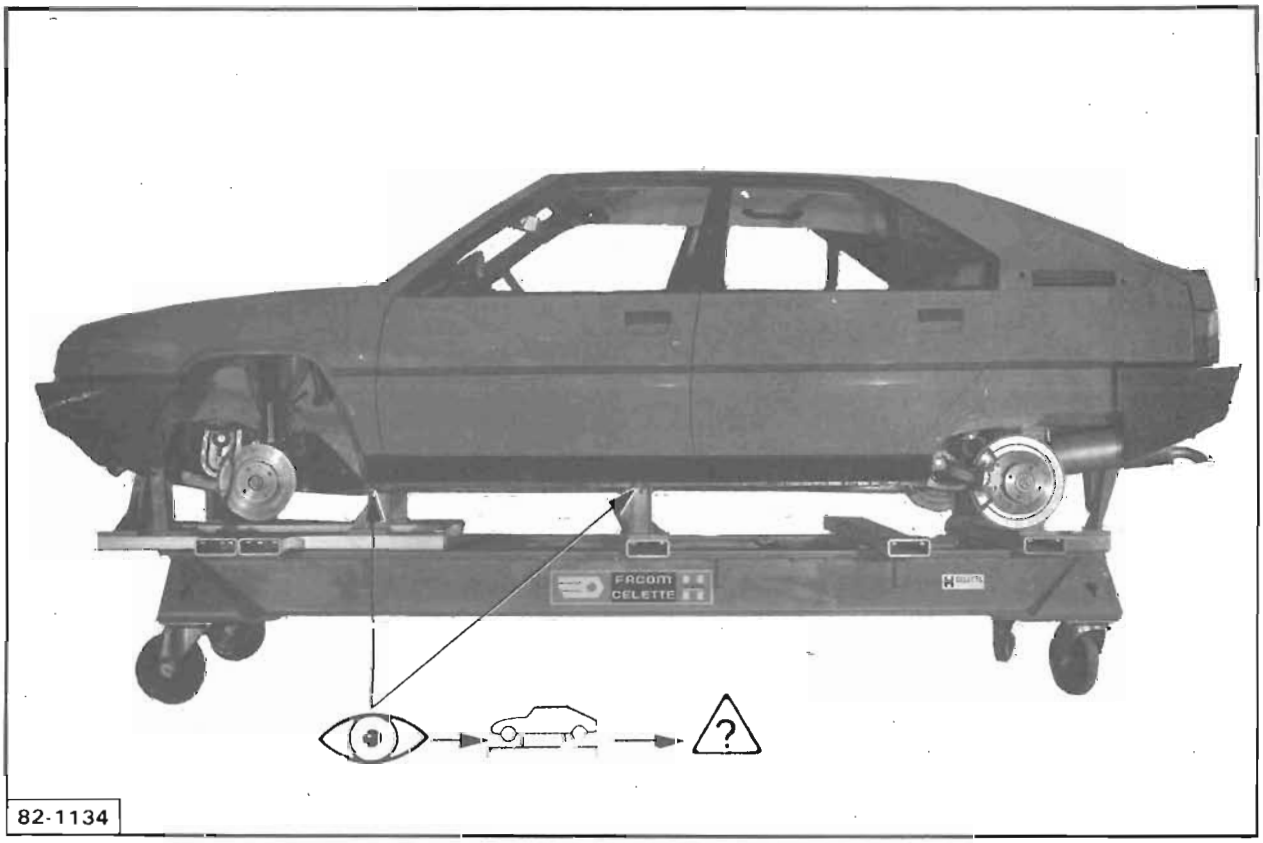
82-1616



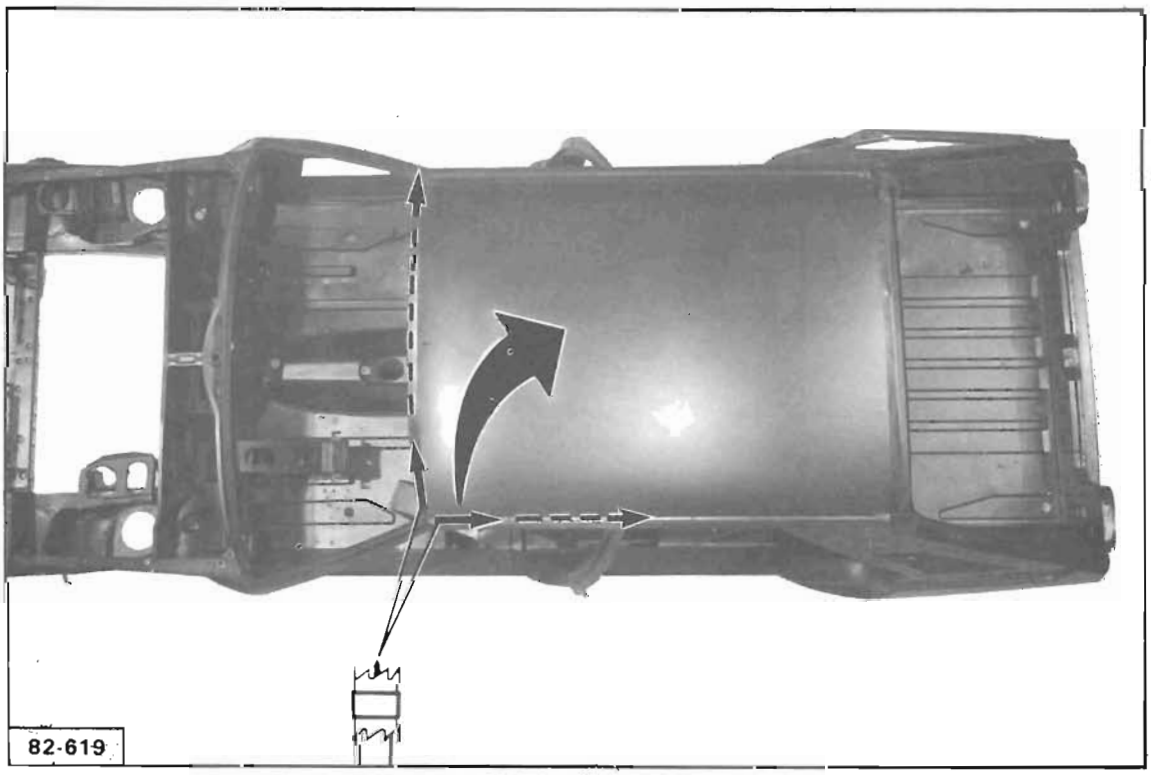
BX 80-3



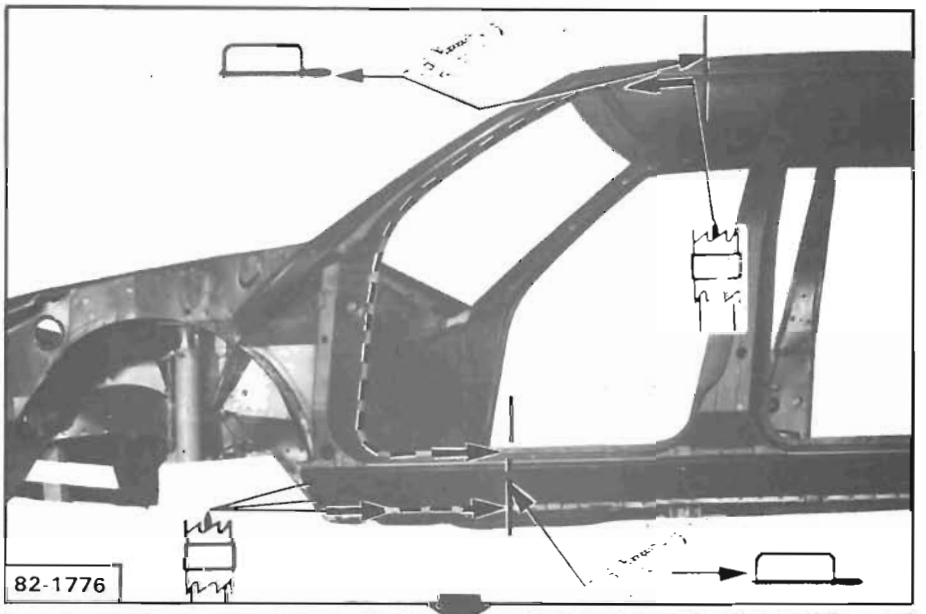
BX 80-8

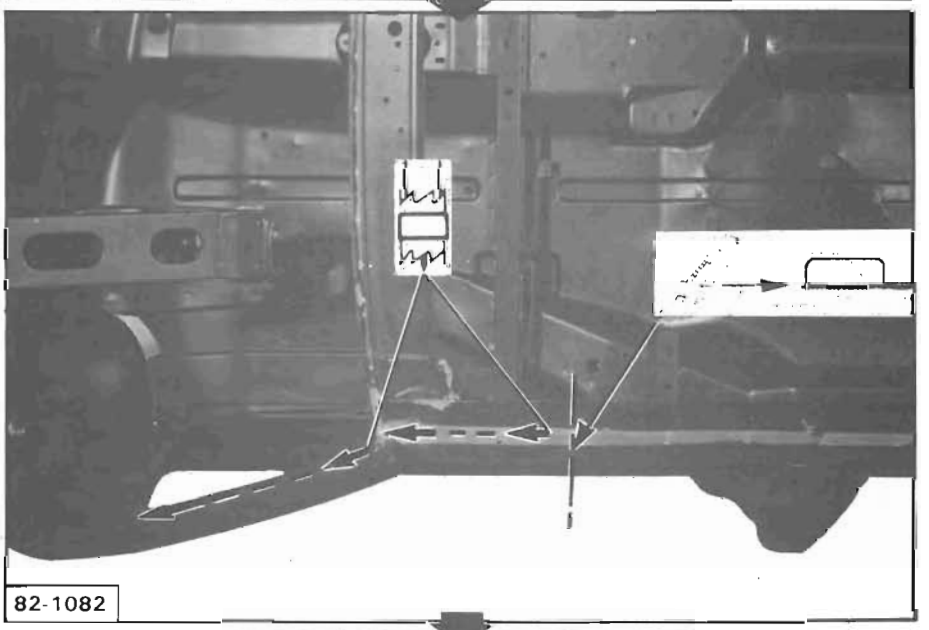


82-1134

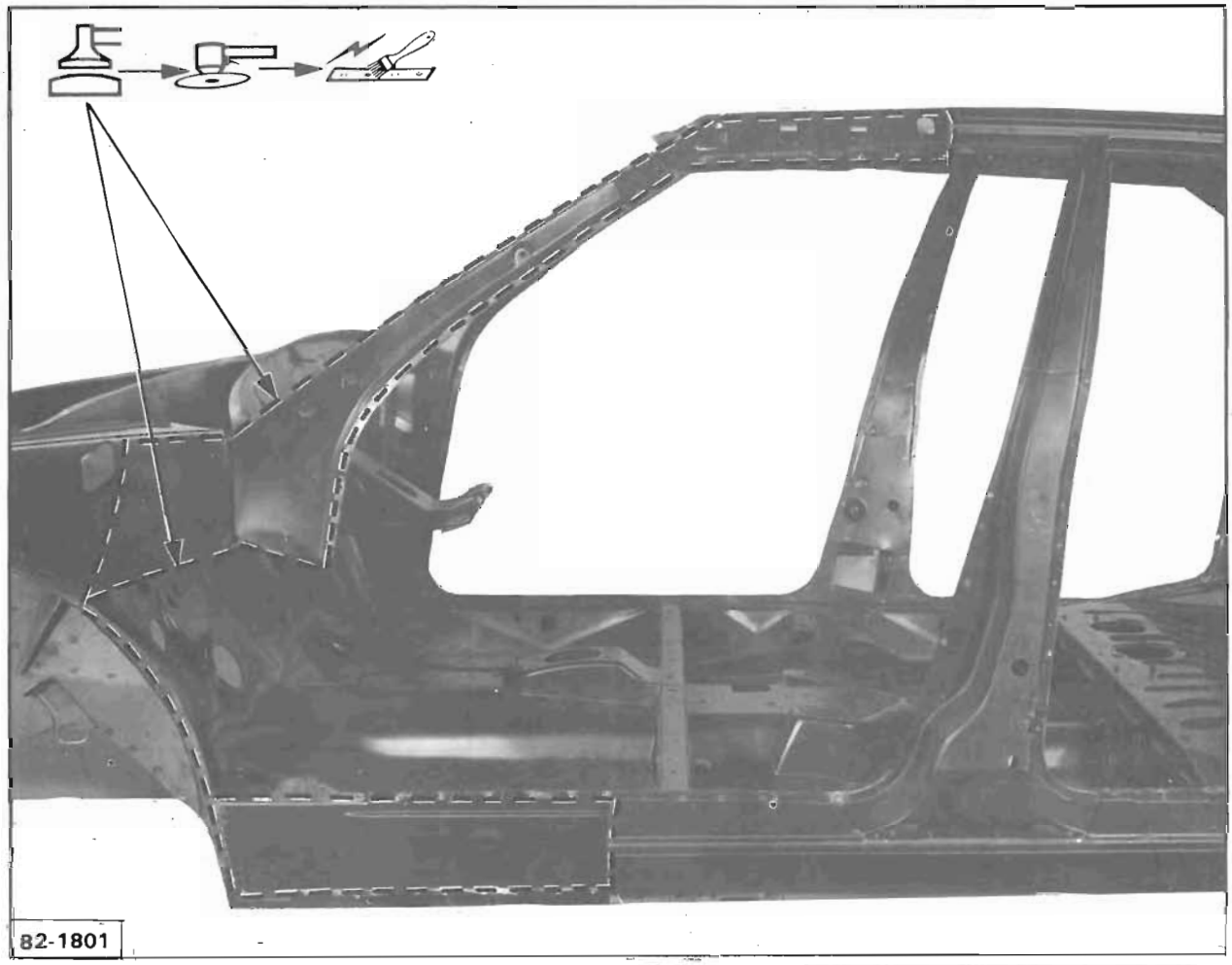


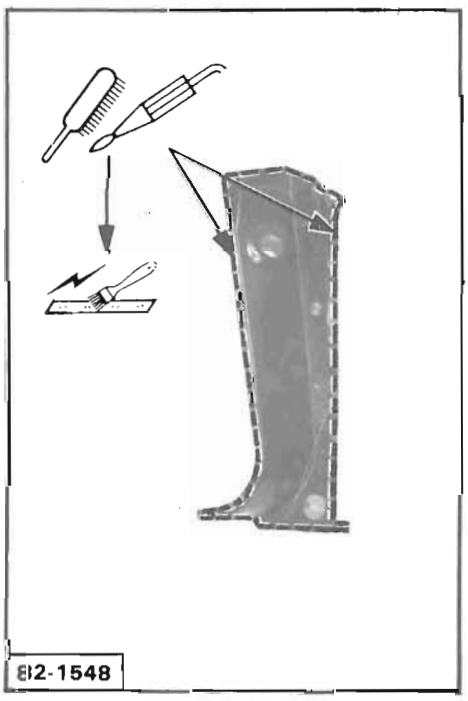
82-619

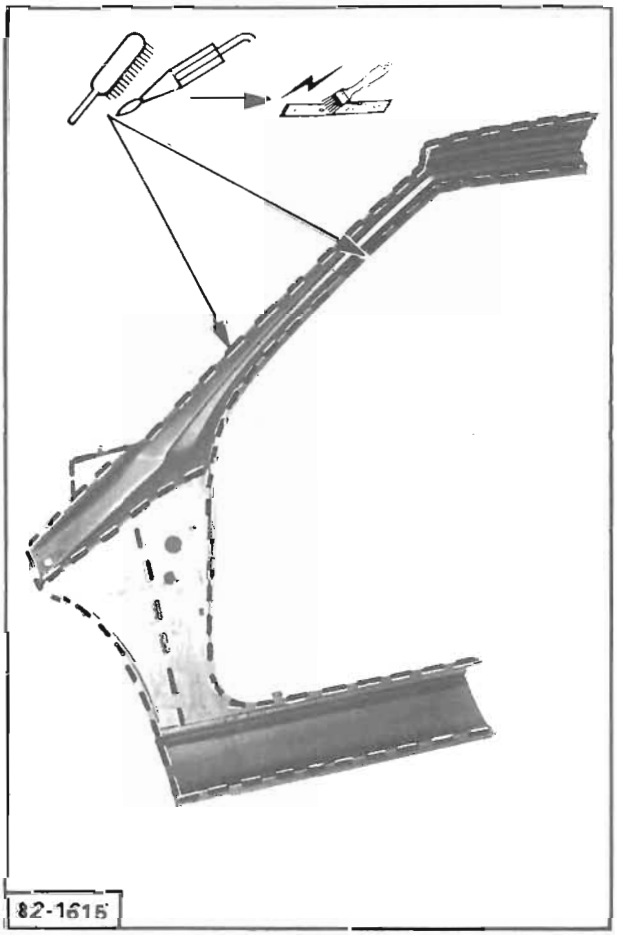

82-1776

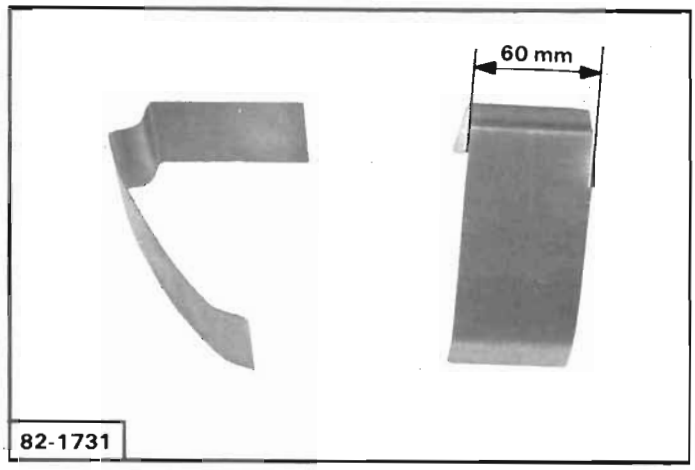

82-1082

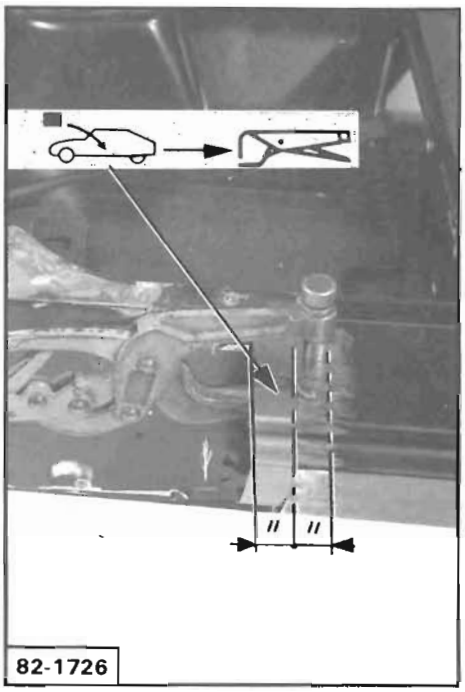

82-1218

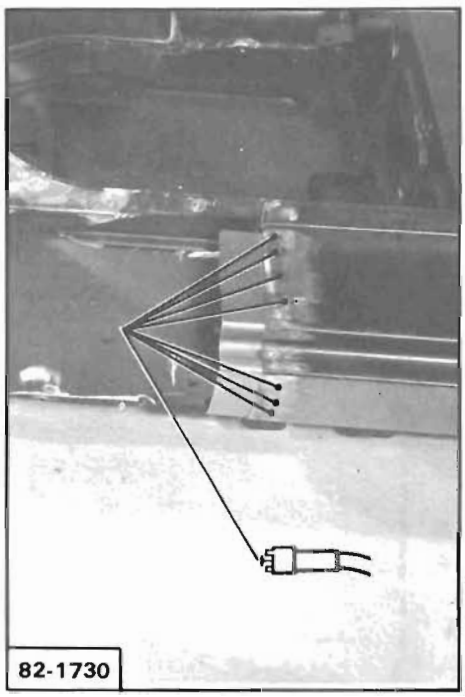

82-1801

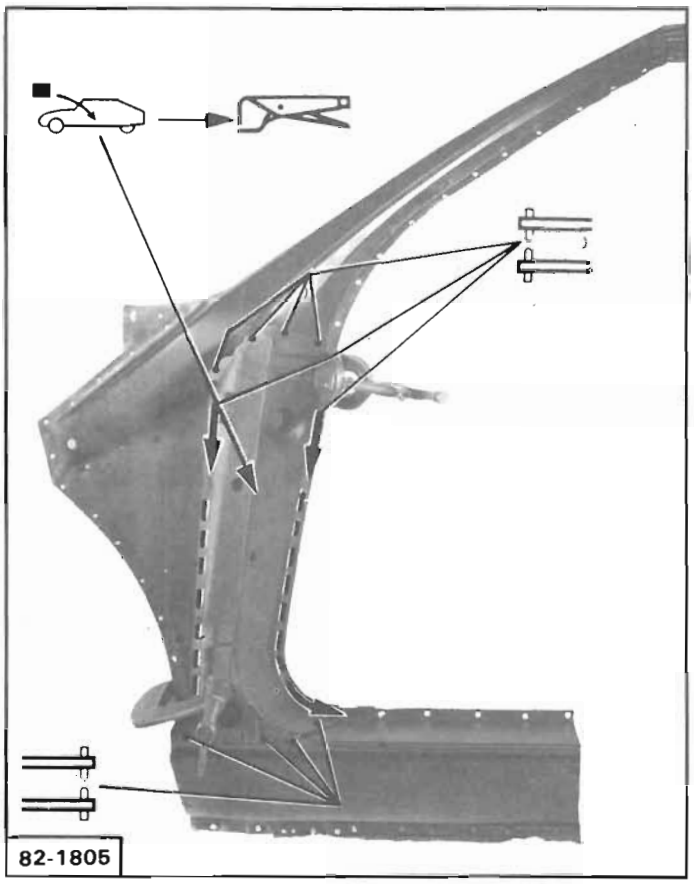

82-1548

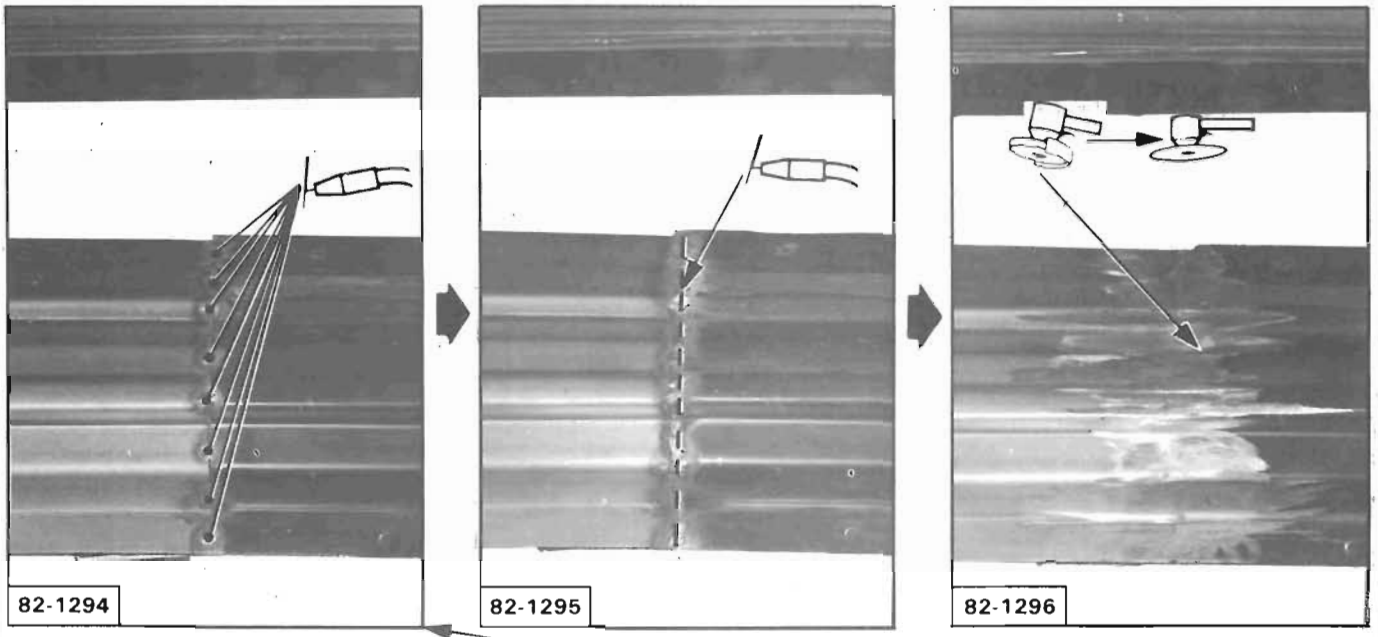

82-1615

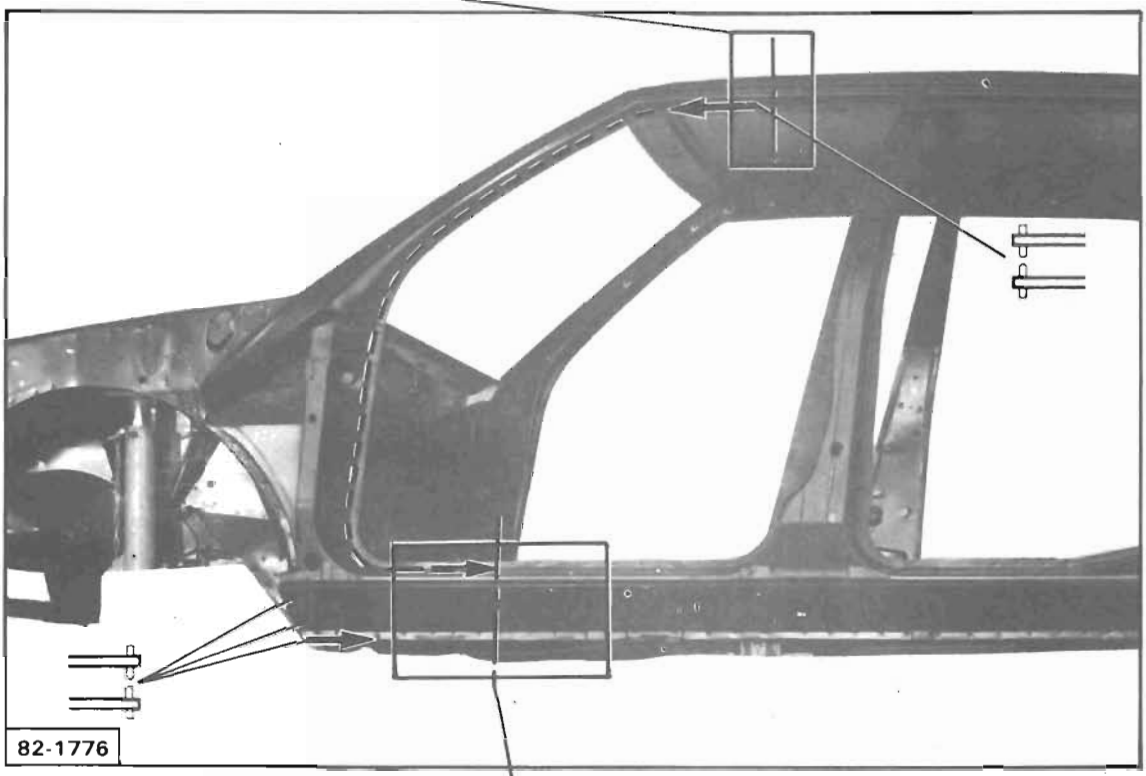

60 mm
82-1731

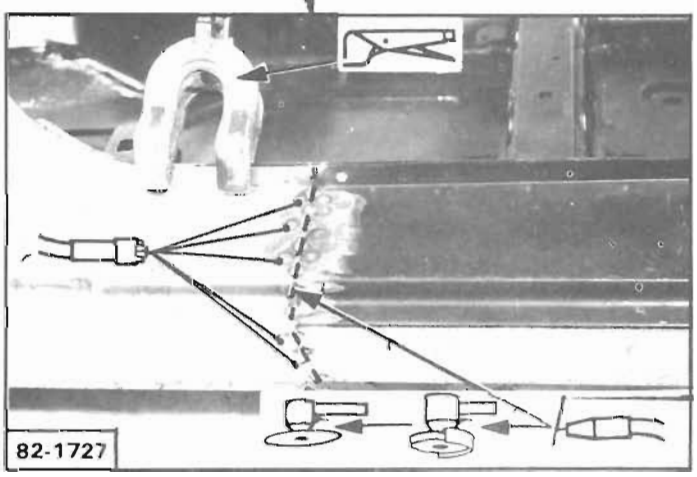

82-1726

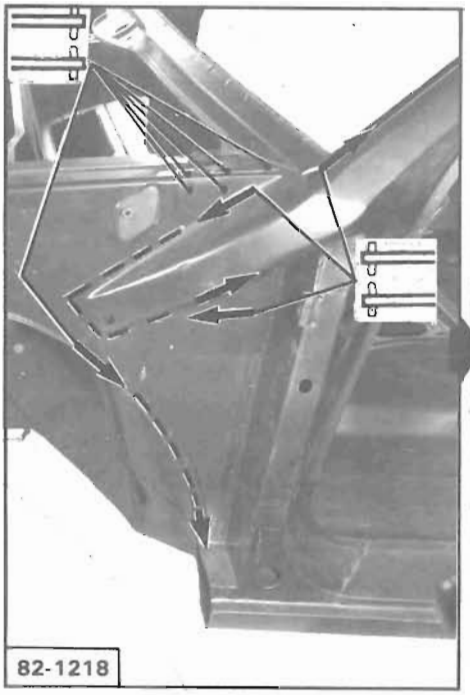

82-1730

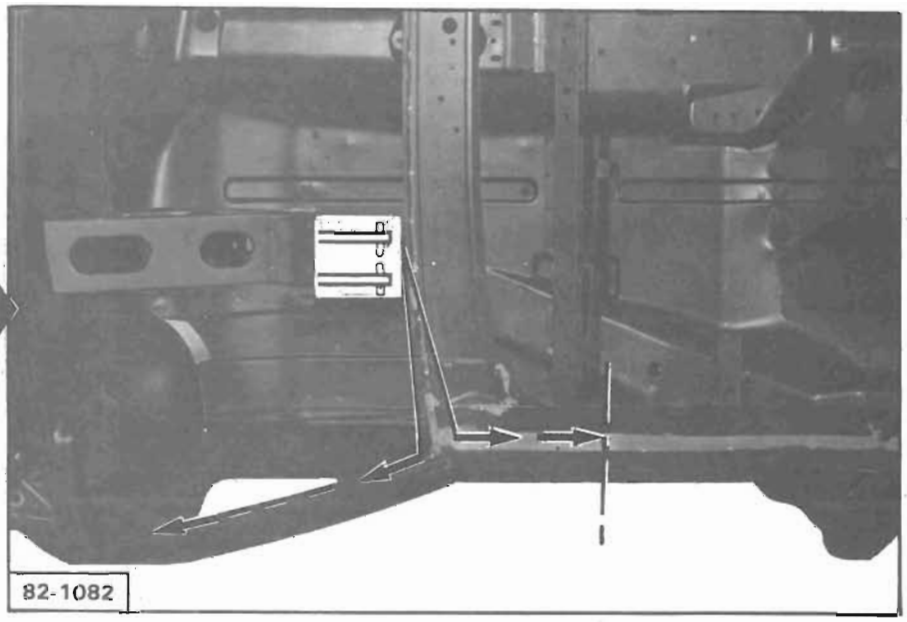

82-1805

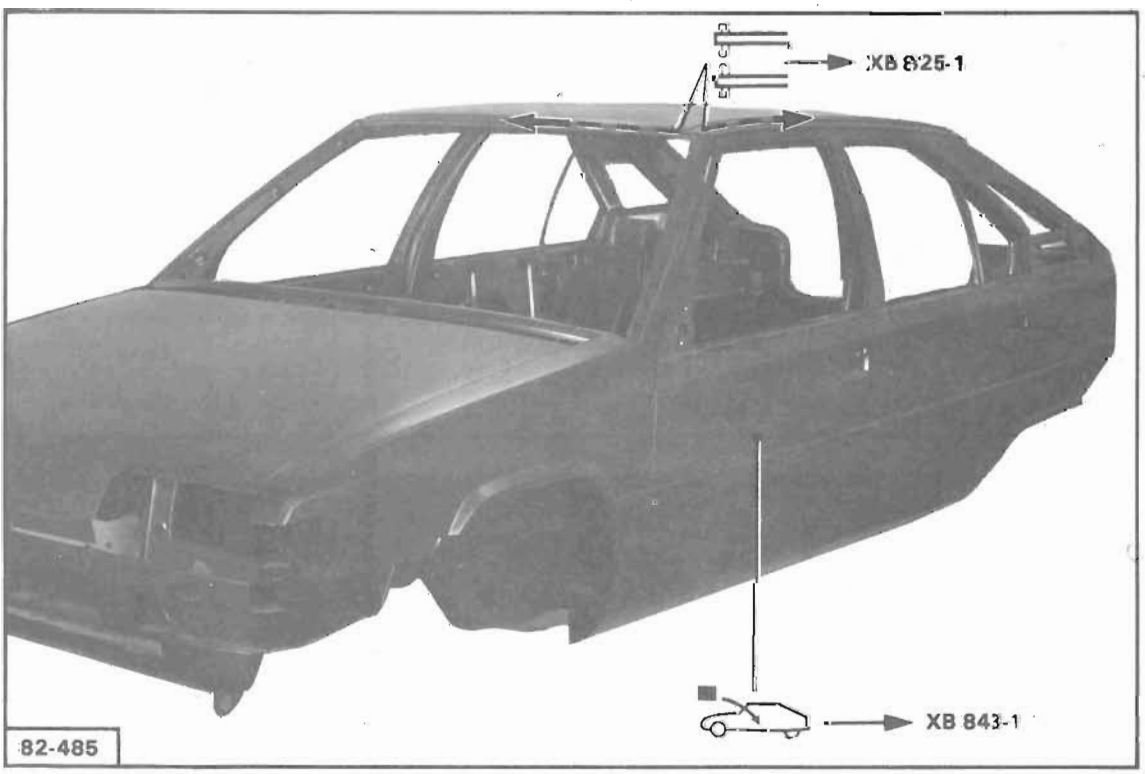

82-1294
82-1295
82-1296

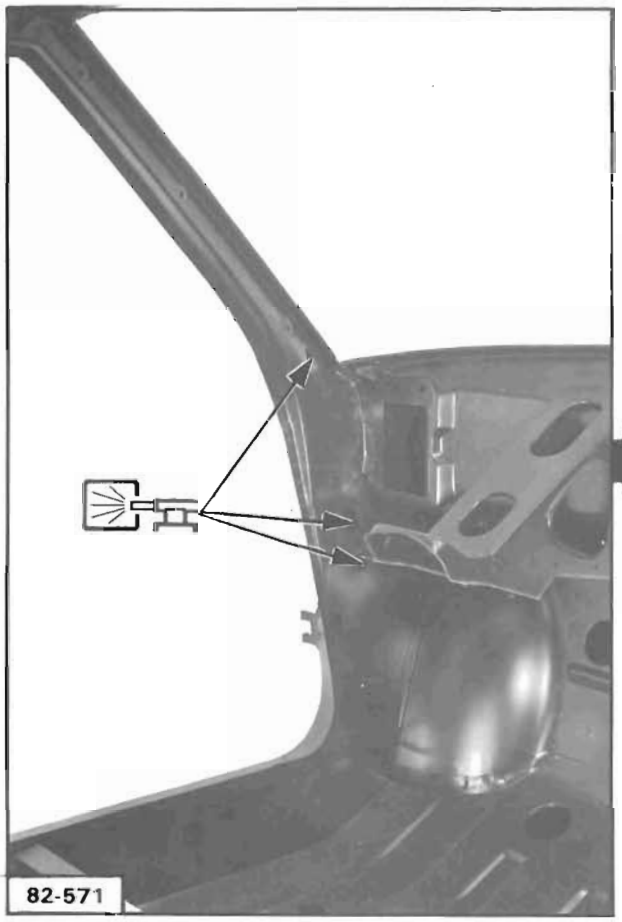

82-1776

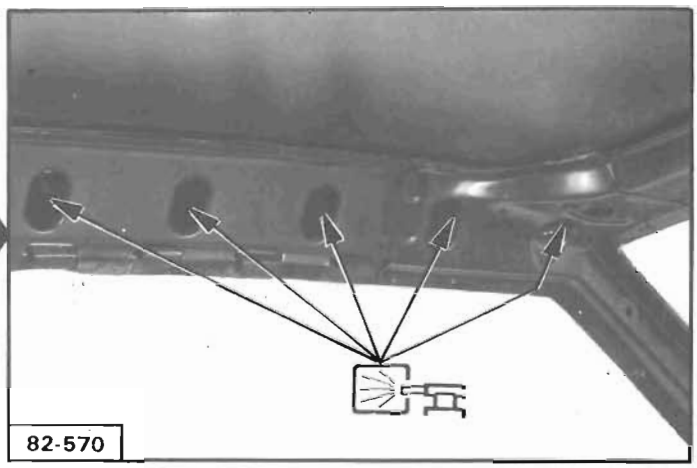

82-1727

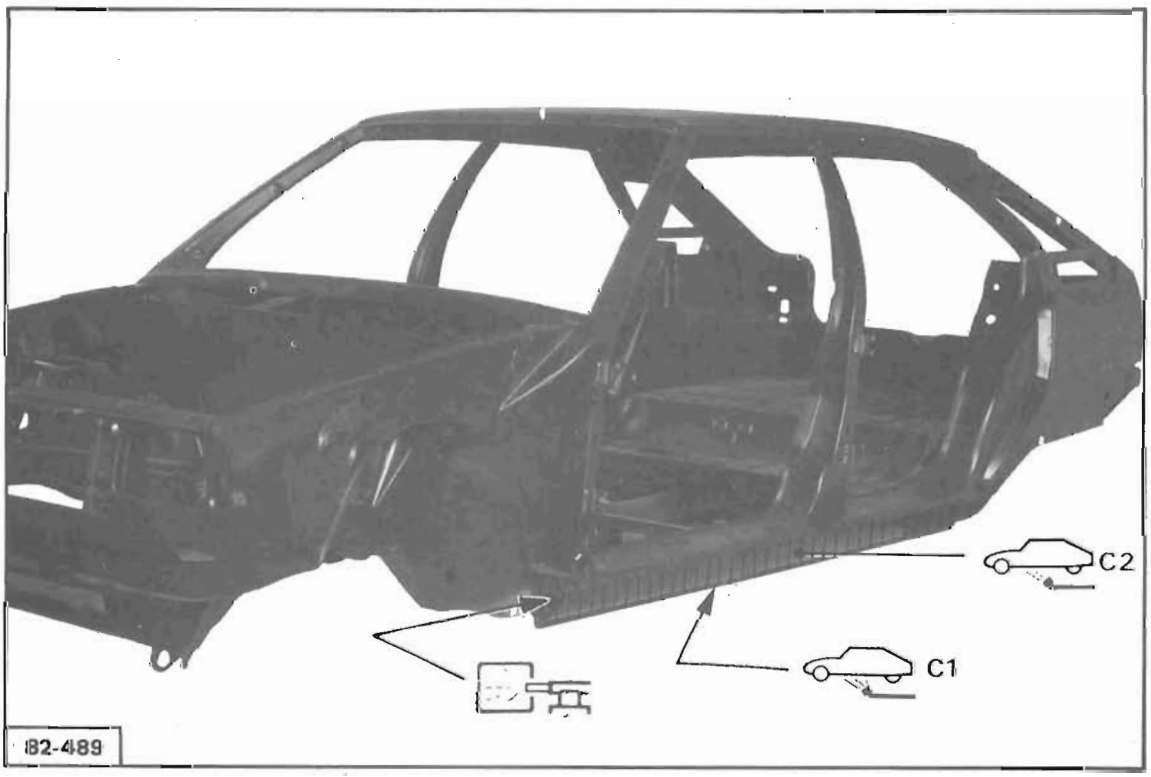

82-1218

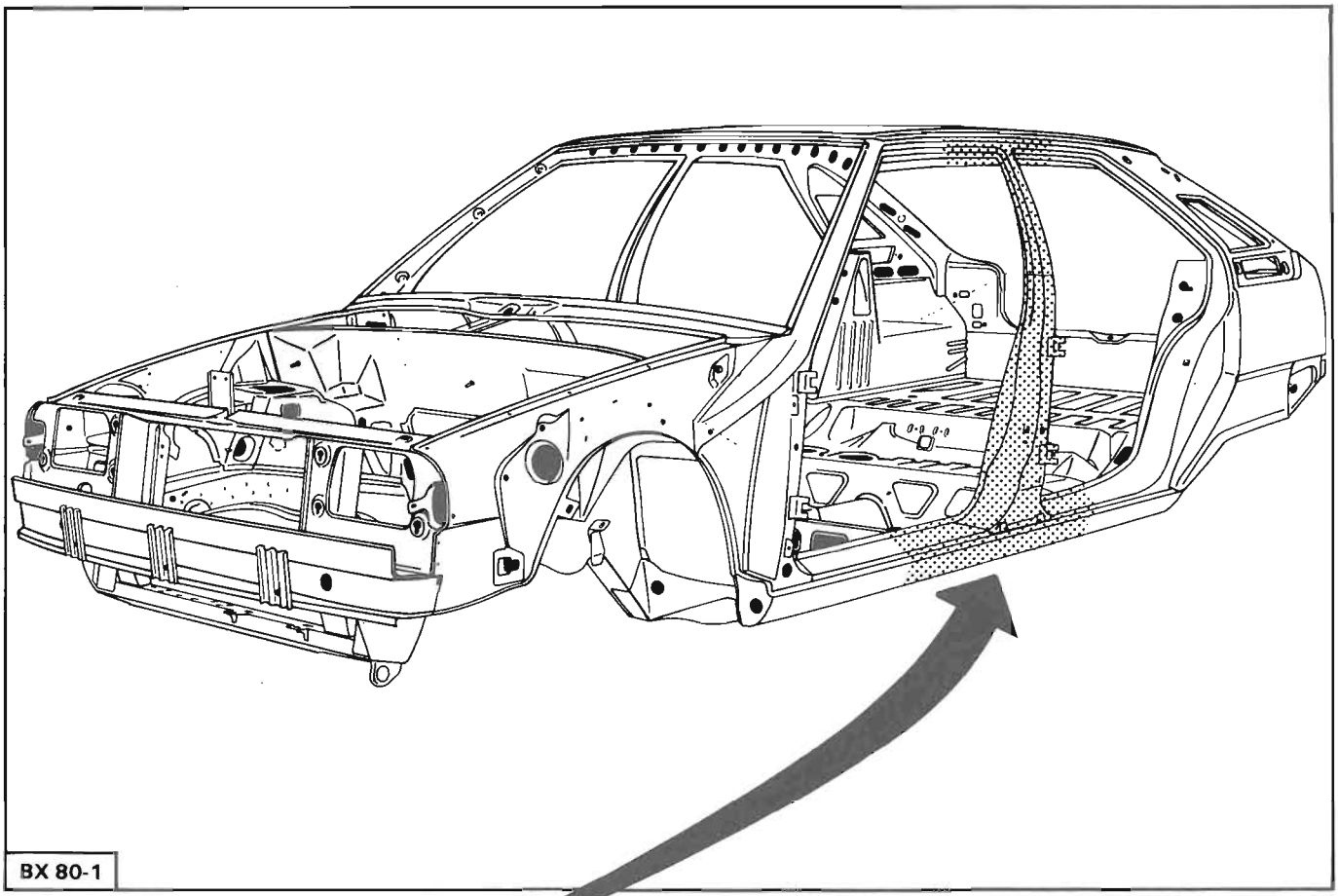

82-1082


XB 825-1
XB 843-1
82-485

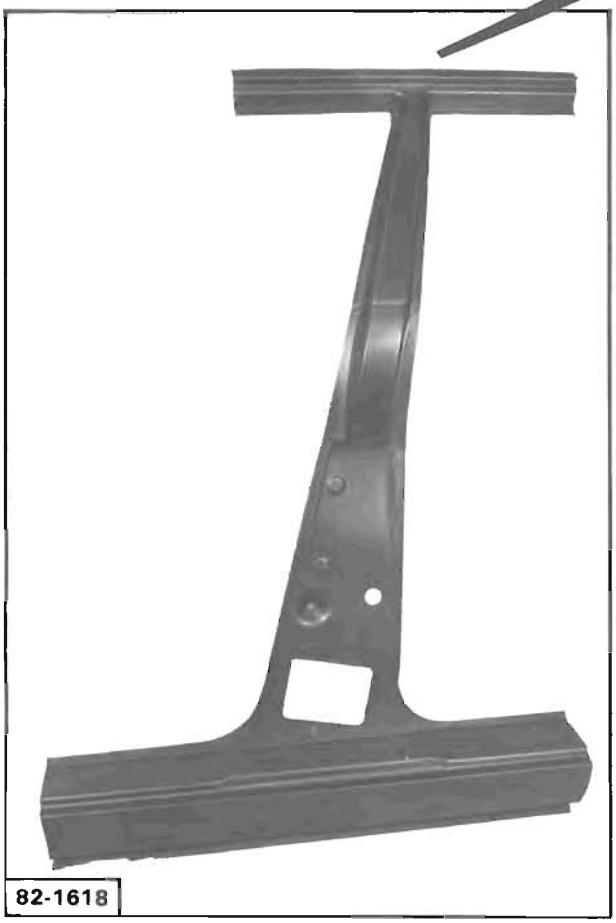

82-571


82-570

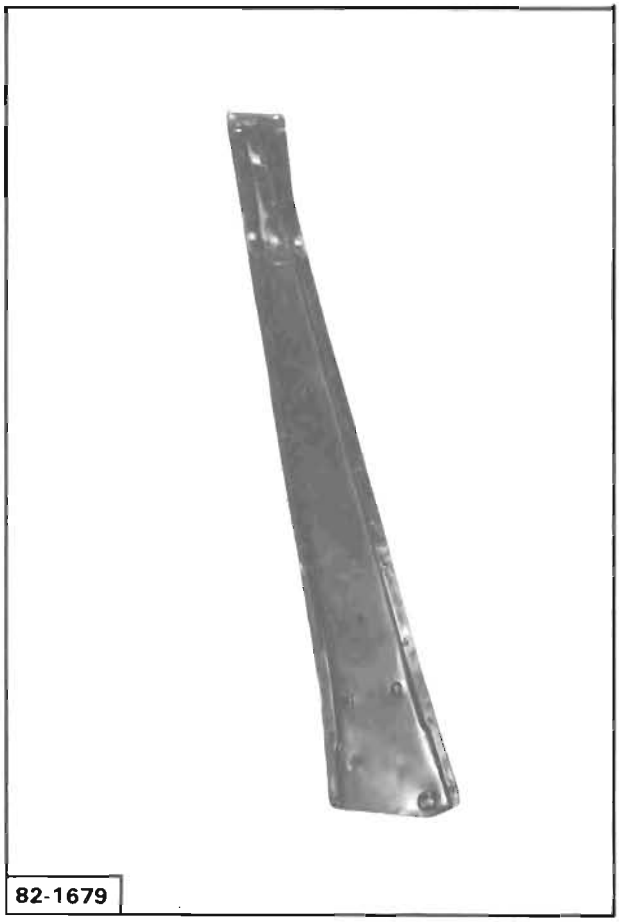

C2
C1
82-489



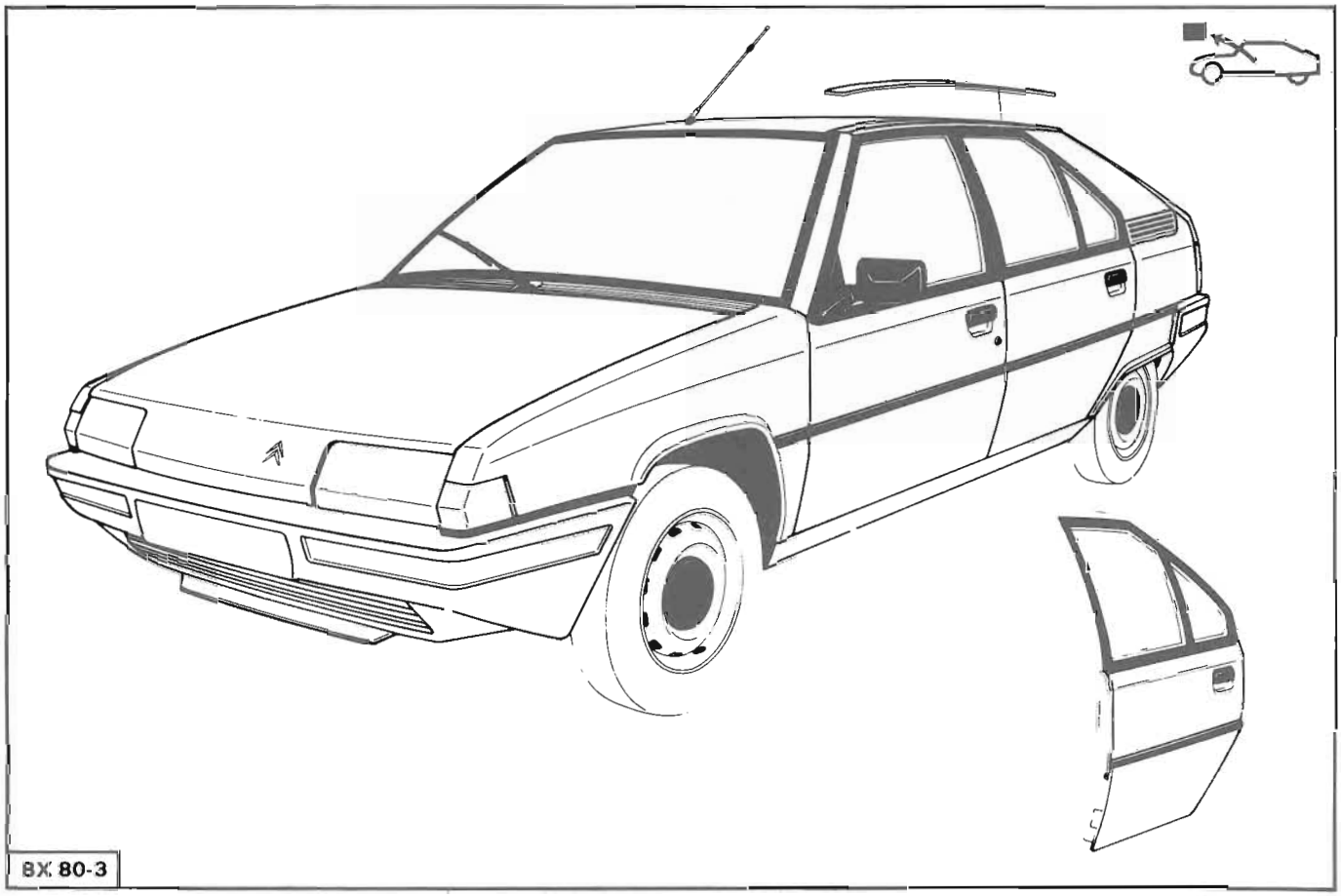
BX 80-1



82-1618

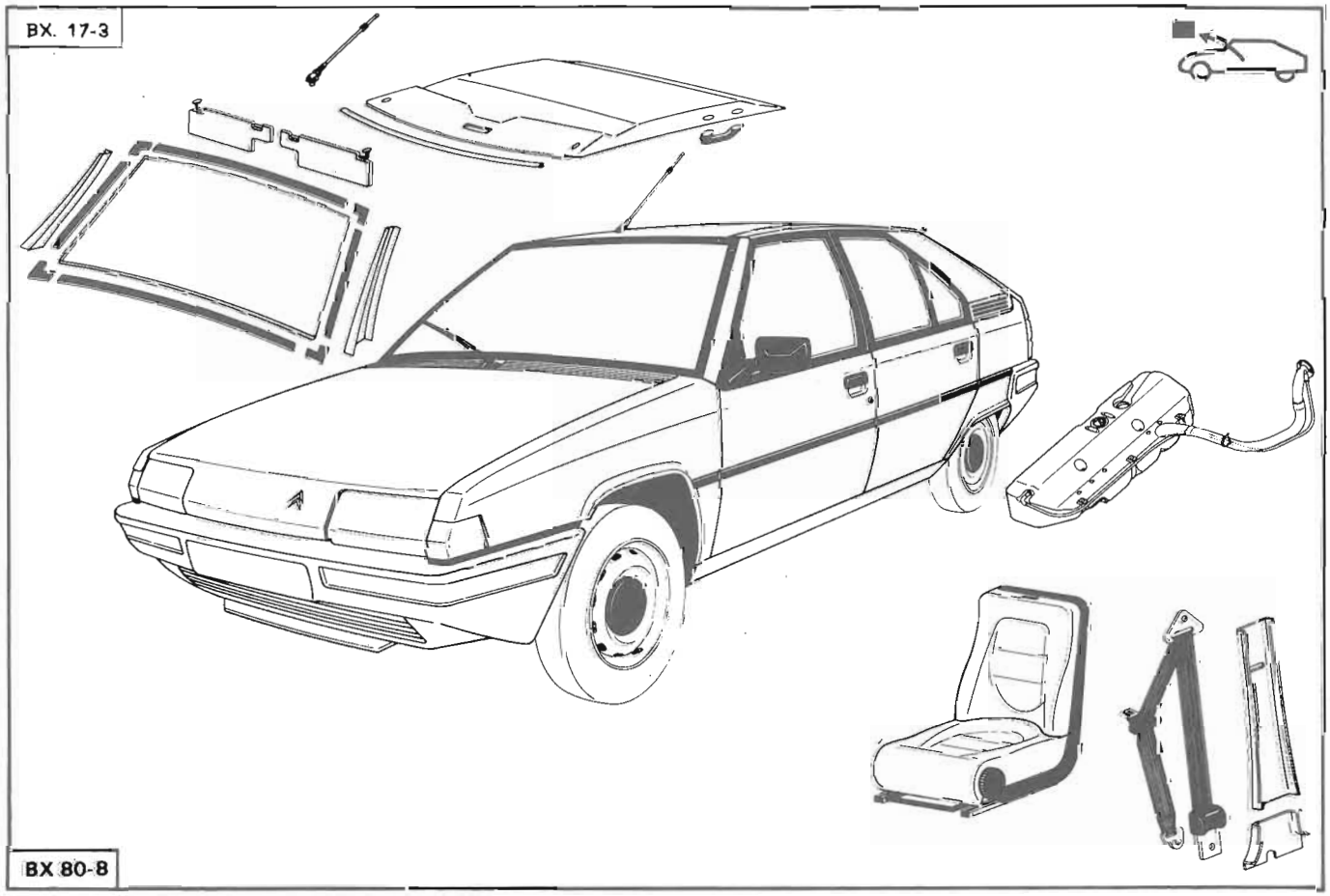


82-1679

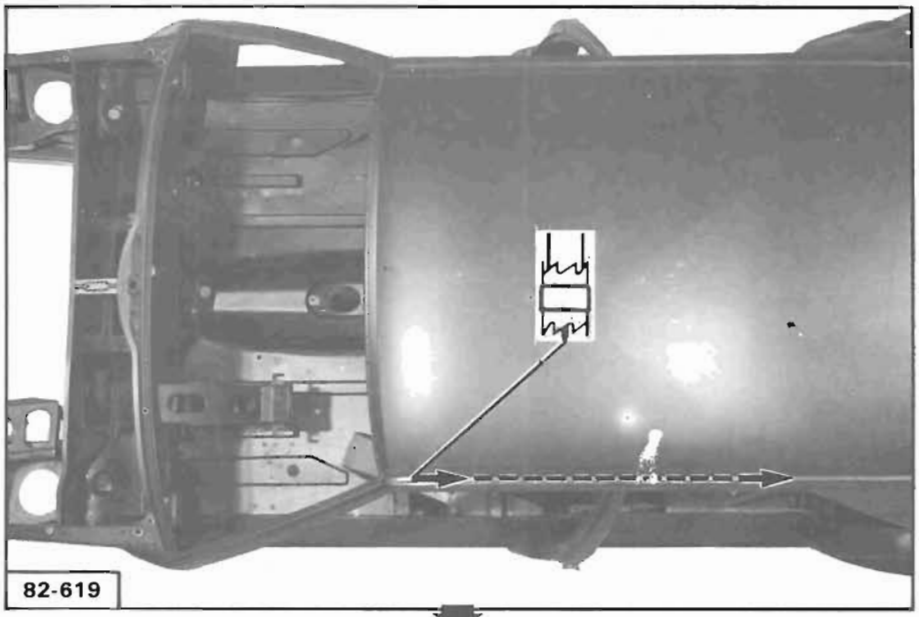


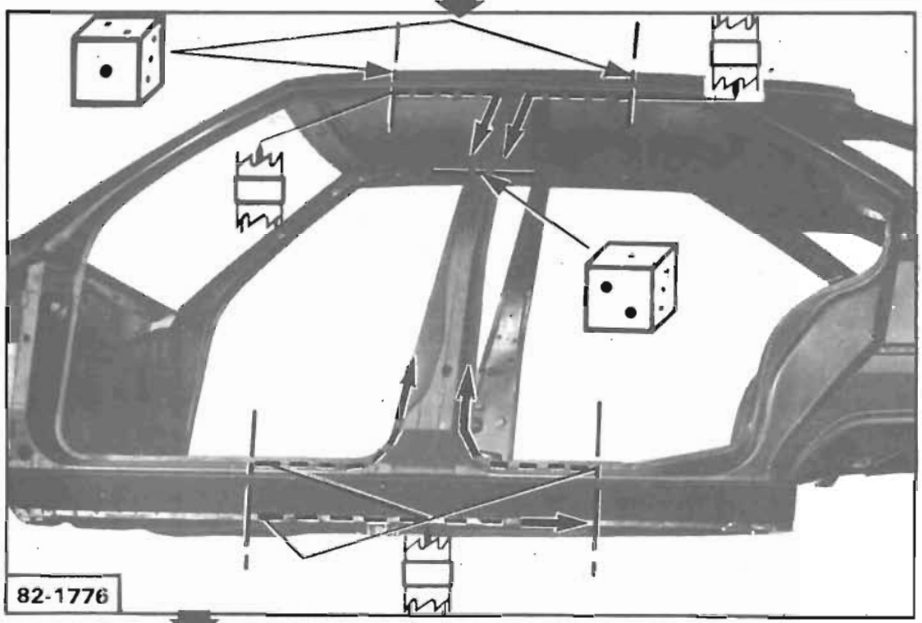
BX. 80-3

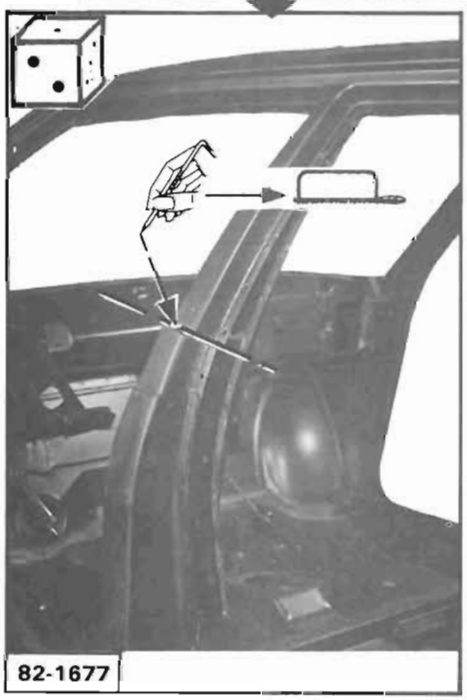
BX. 17-3

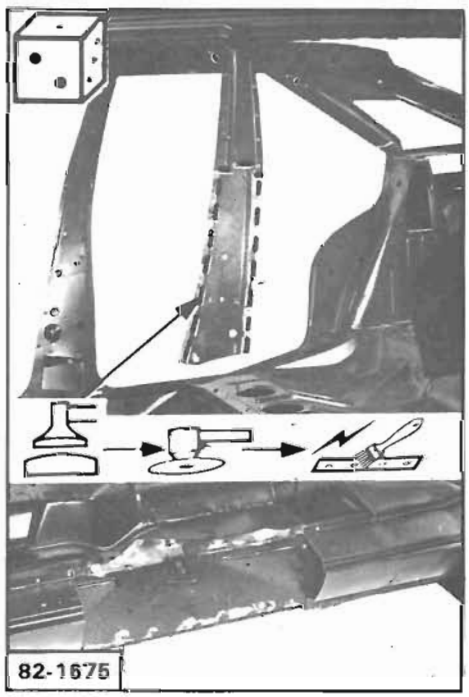


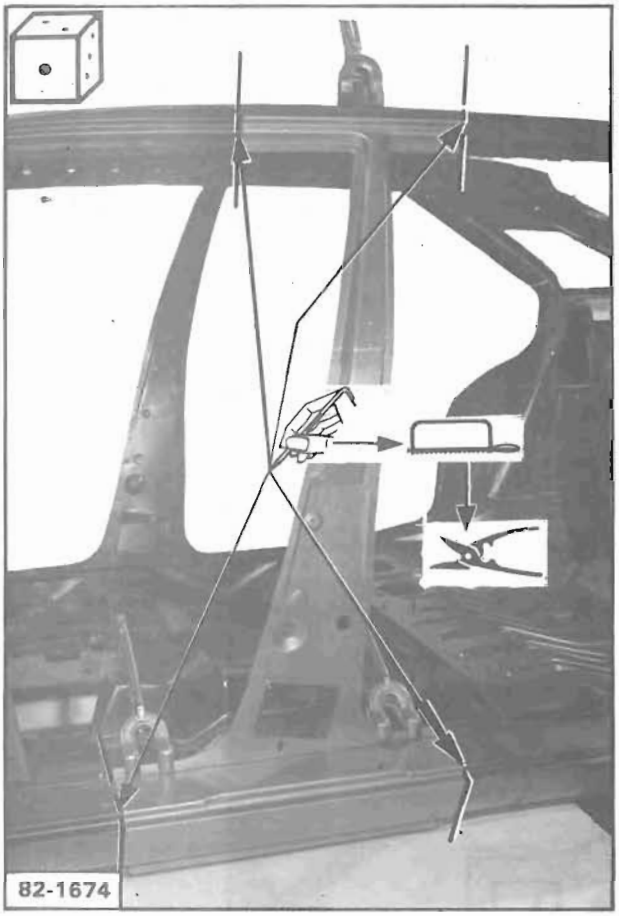
BX. 80-8

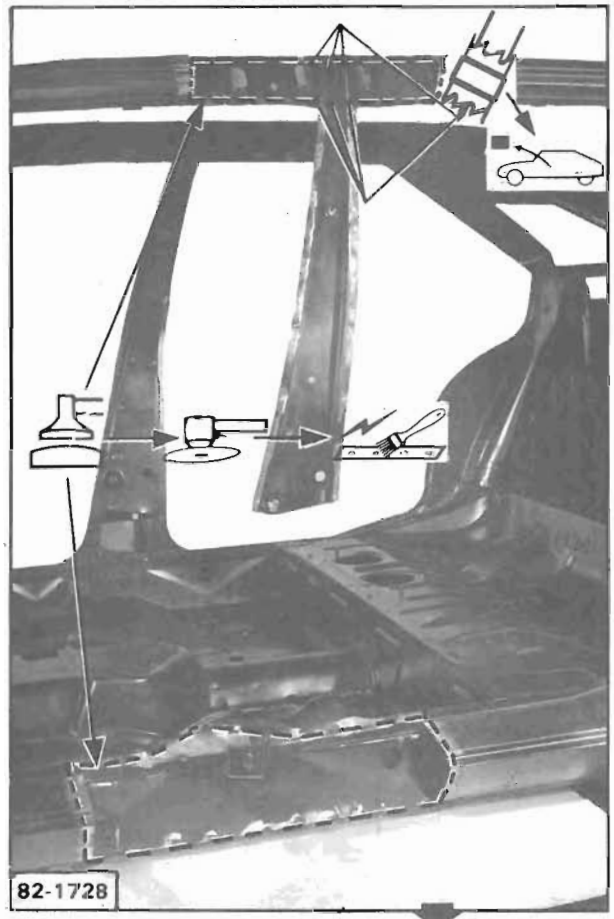

82-619

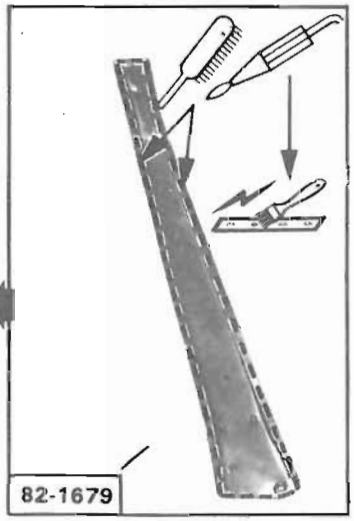

82-1776

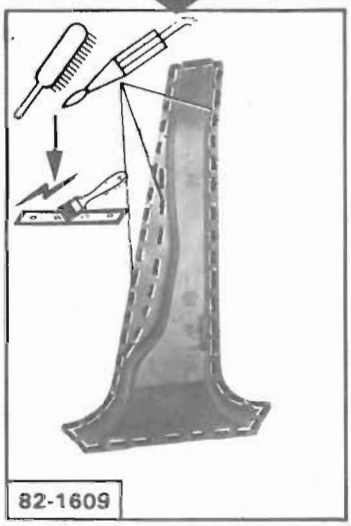

82-1677

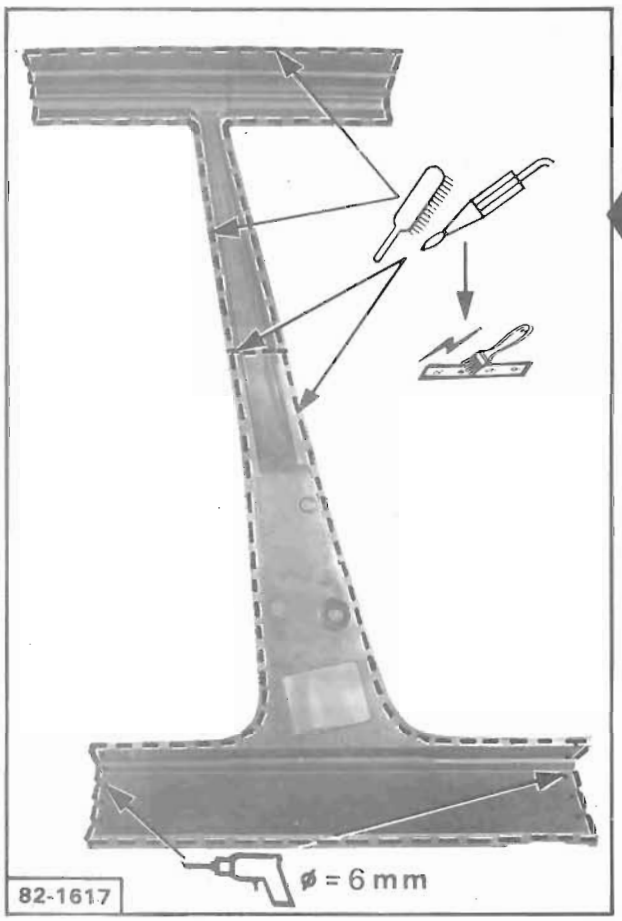

82-1675

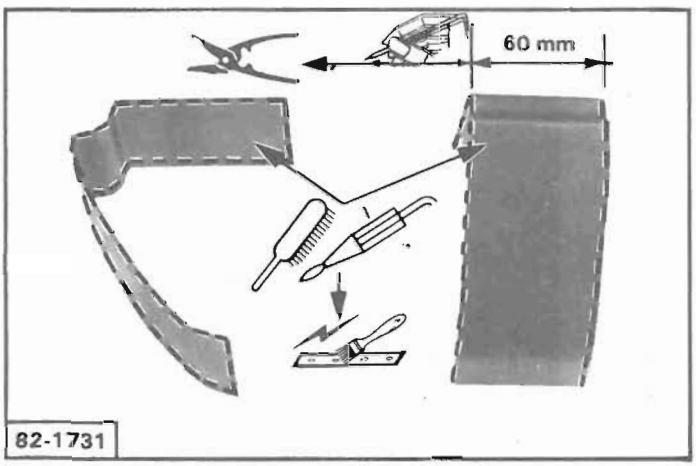

82-1674

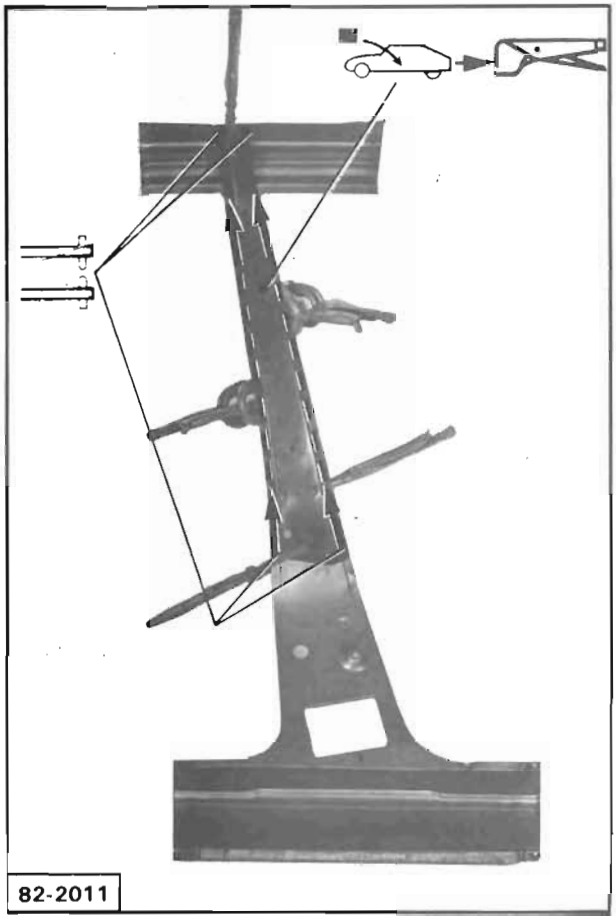

82-1728

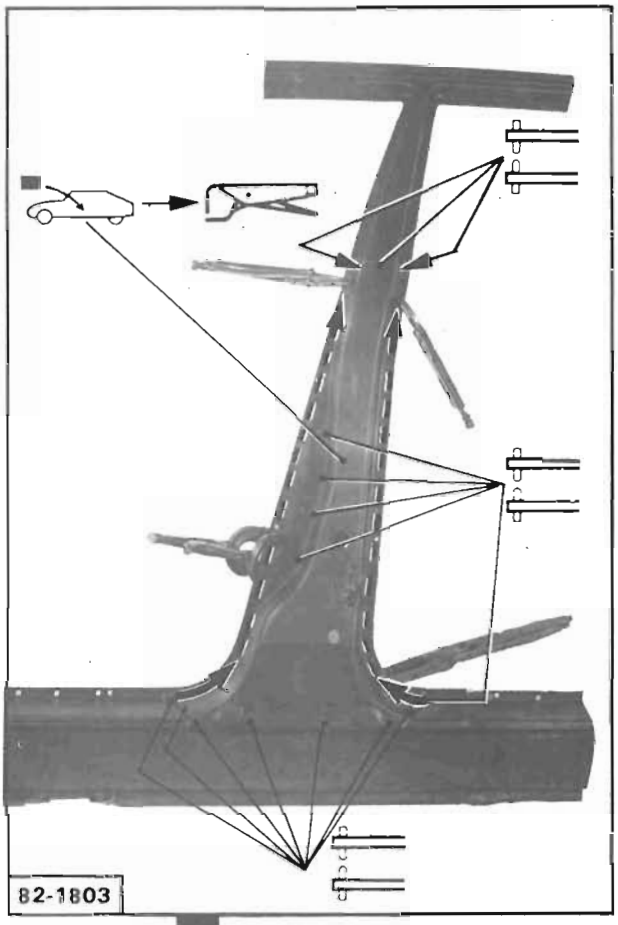

82-1679

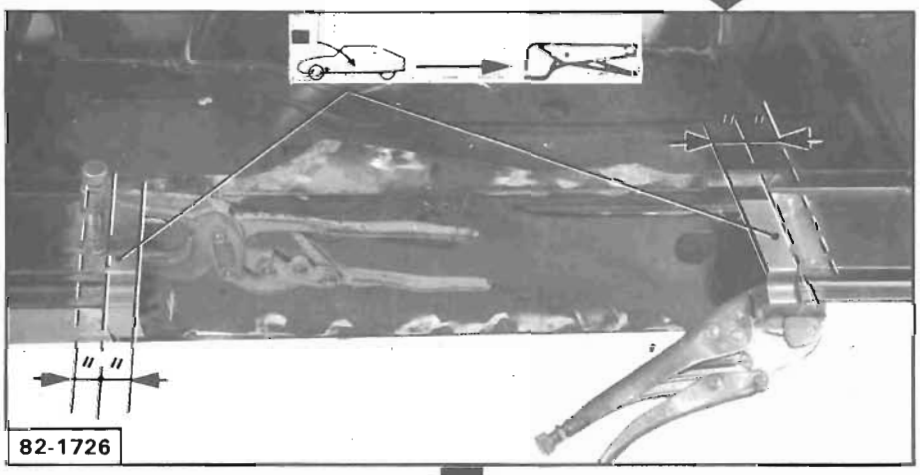

82-1609

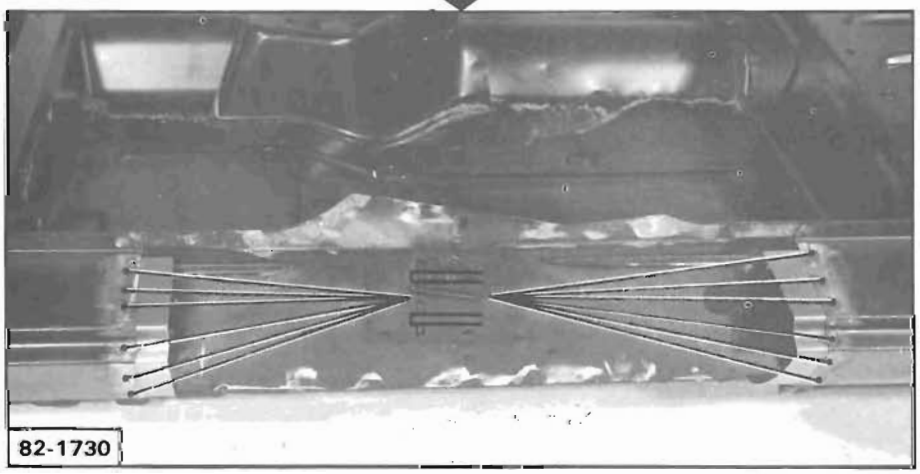

ø = 6 mm
82-1617

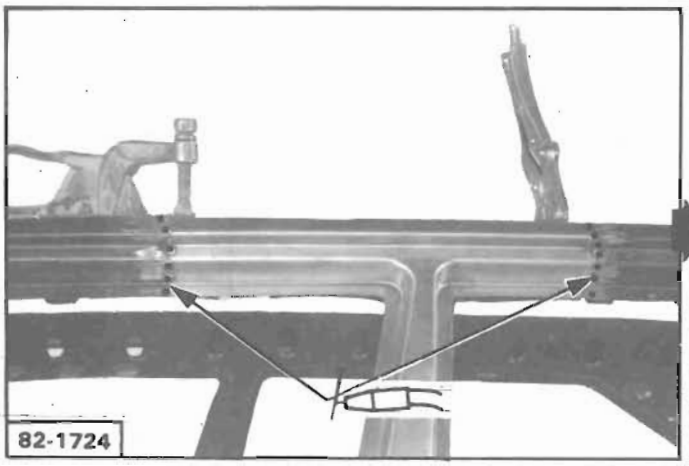

60 mm
82-1731

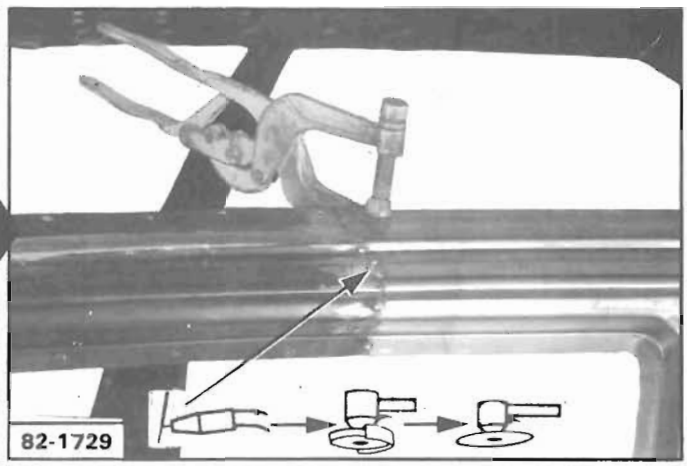

82-2011

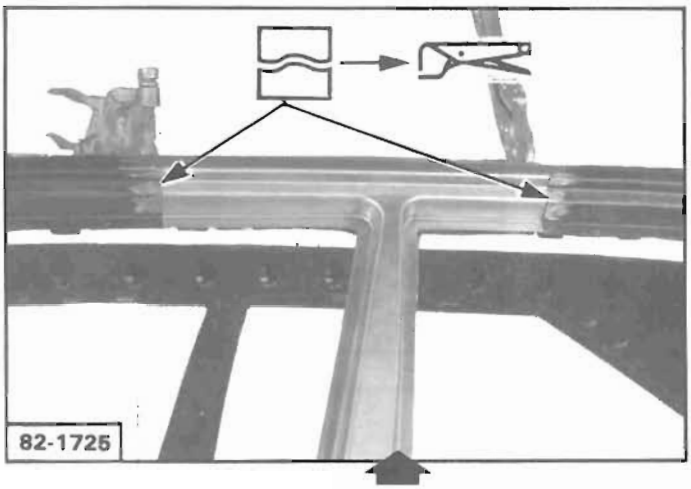

82-1803

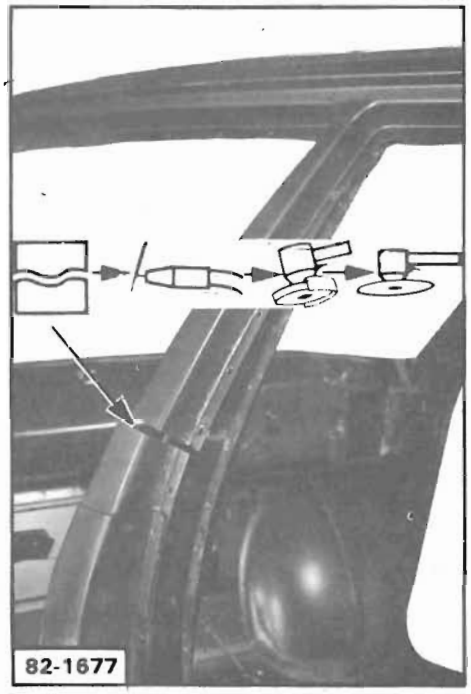

82-1726

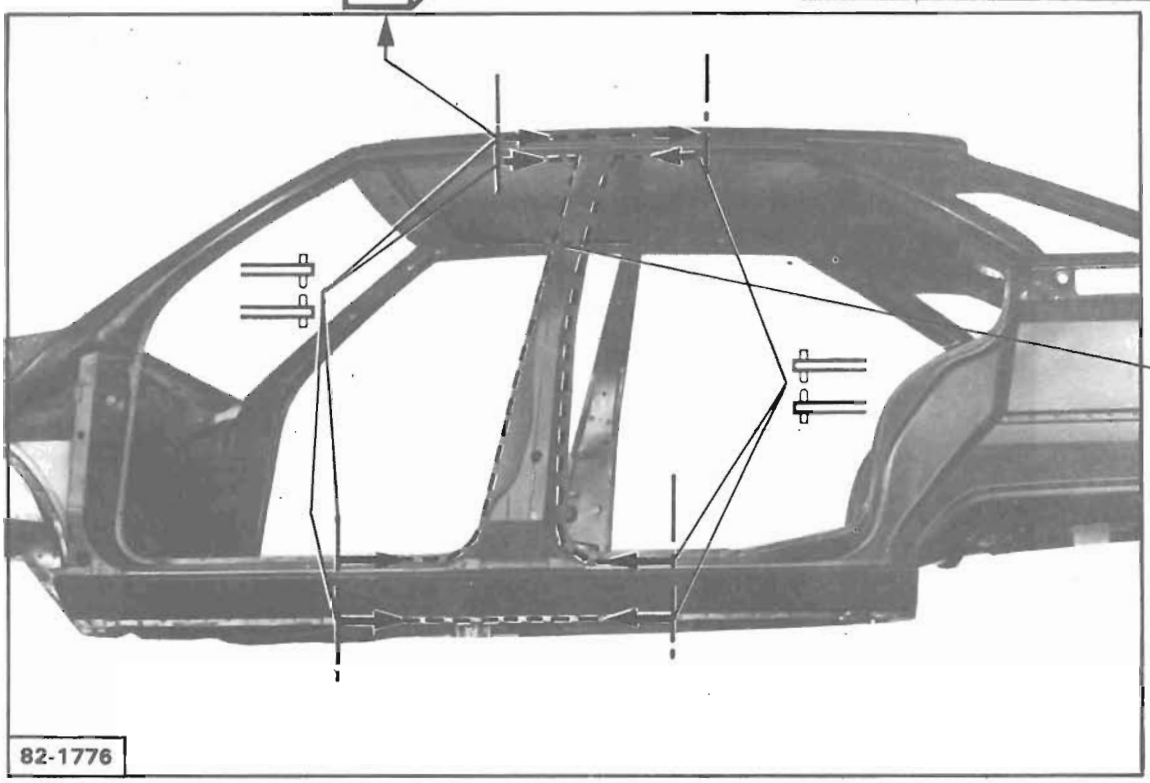

82-1730

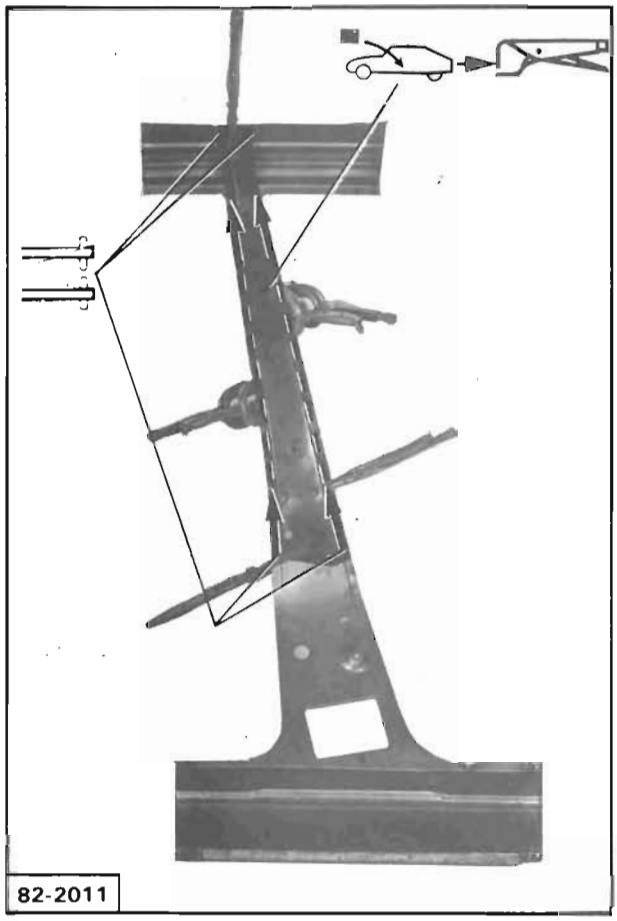

82-1724

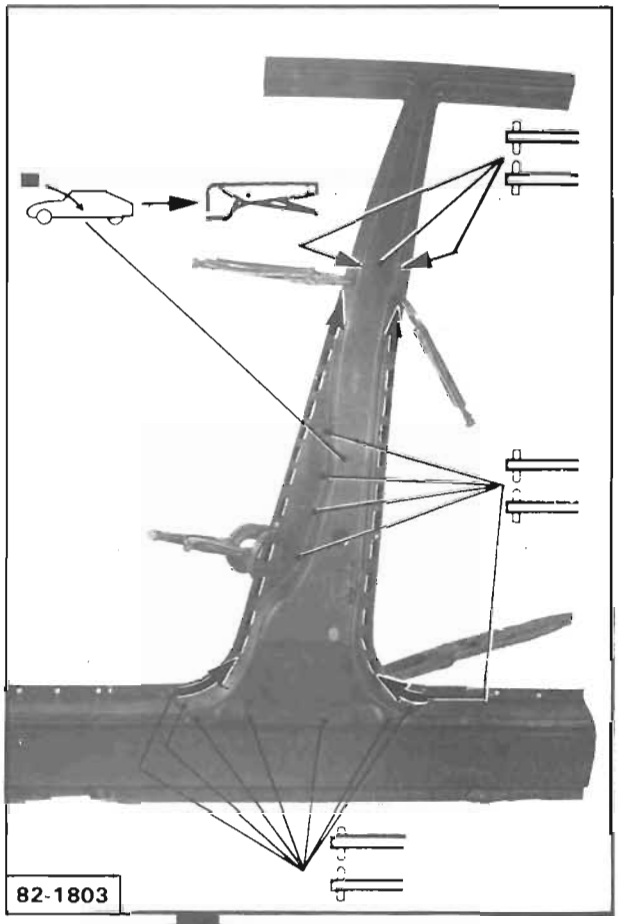

82-1729

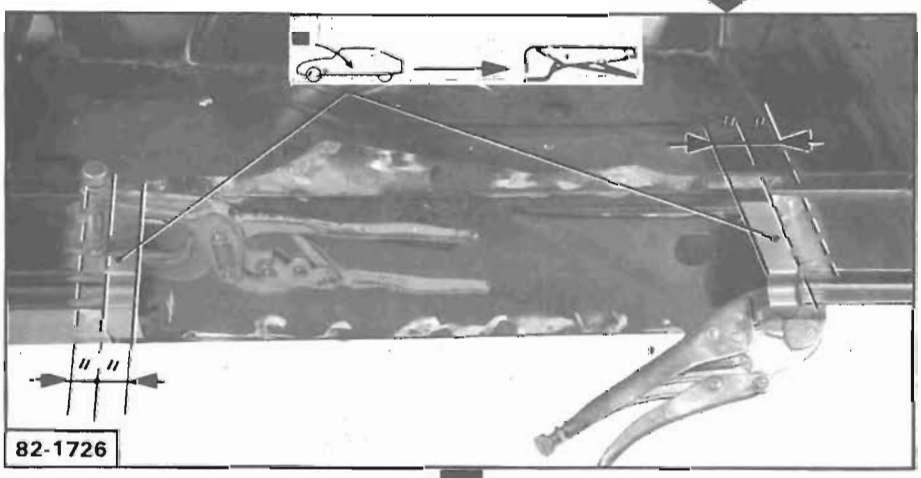

82-1725

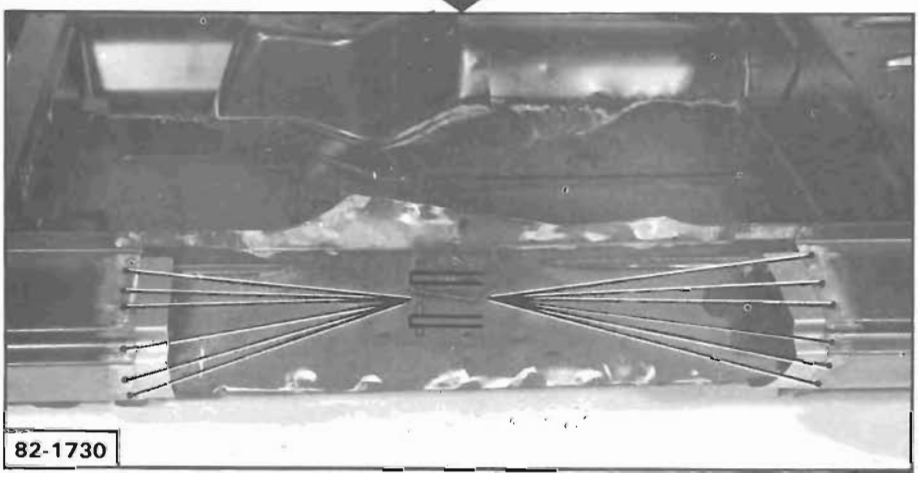

82-1677

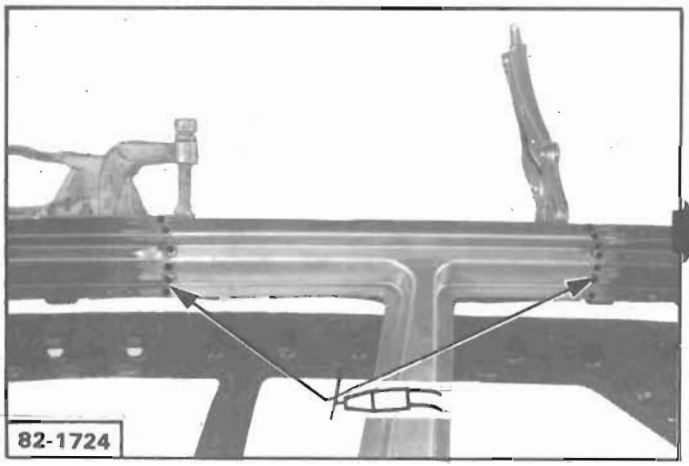

82-1776

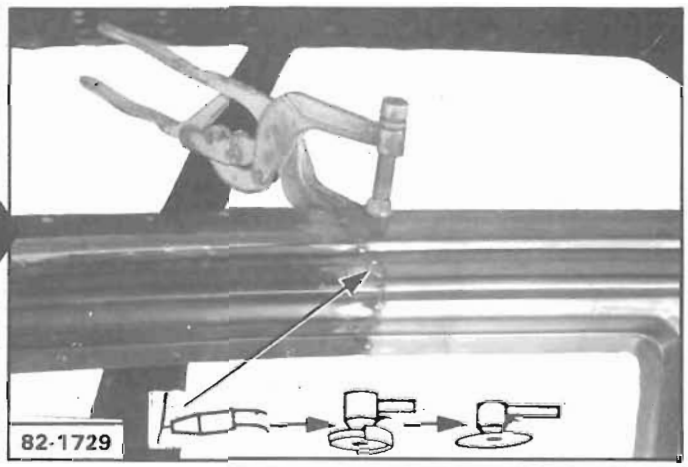

82-2011

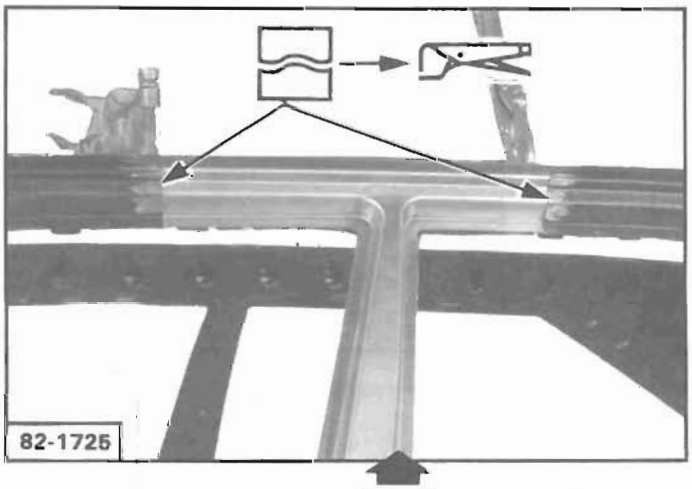

82-1803

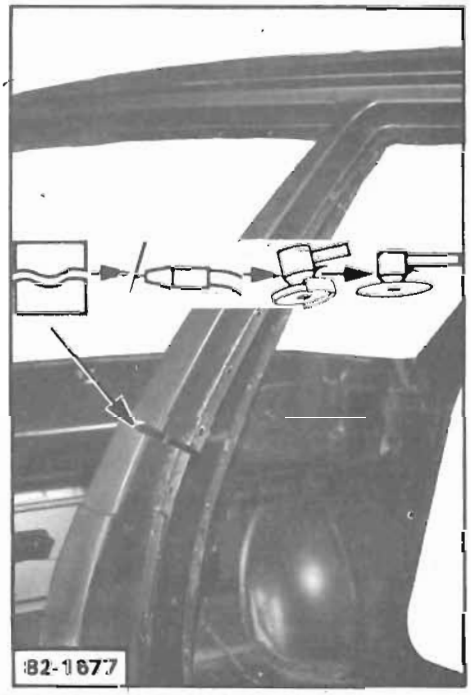

82-1726

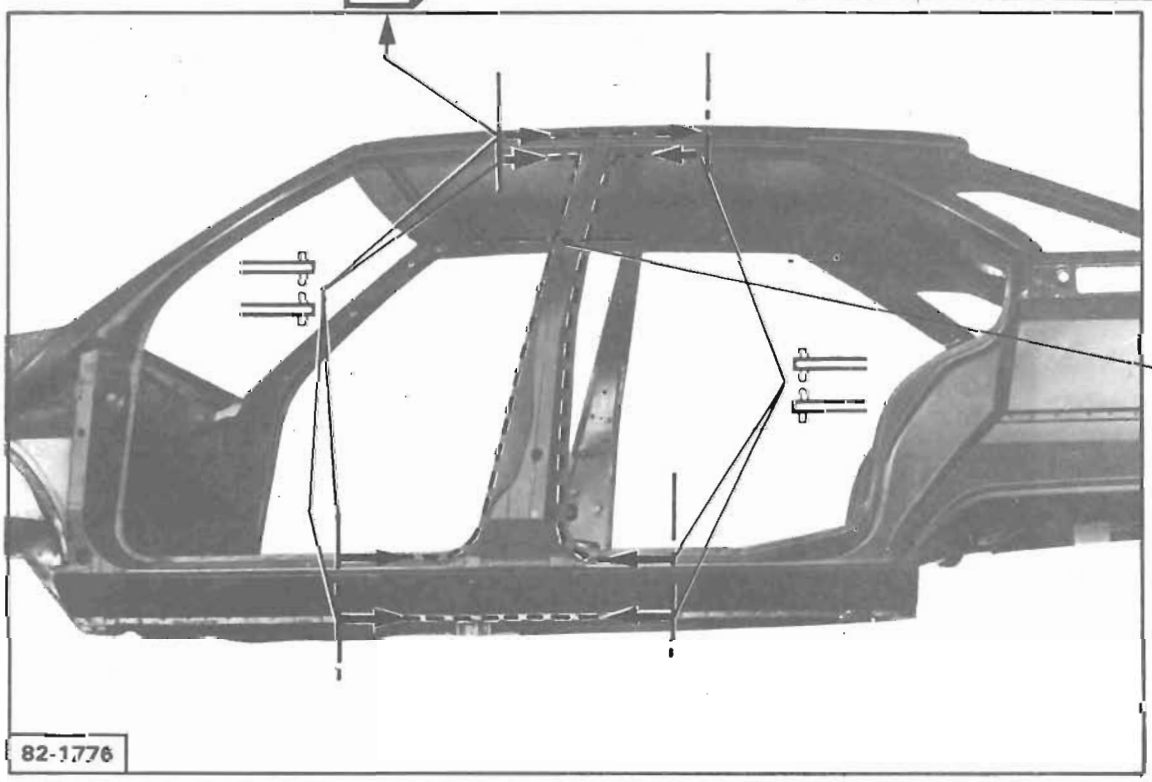

82-1730

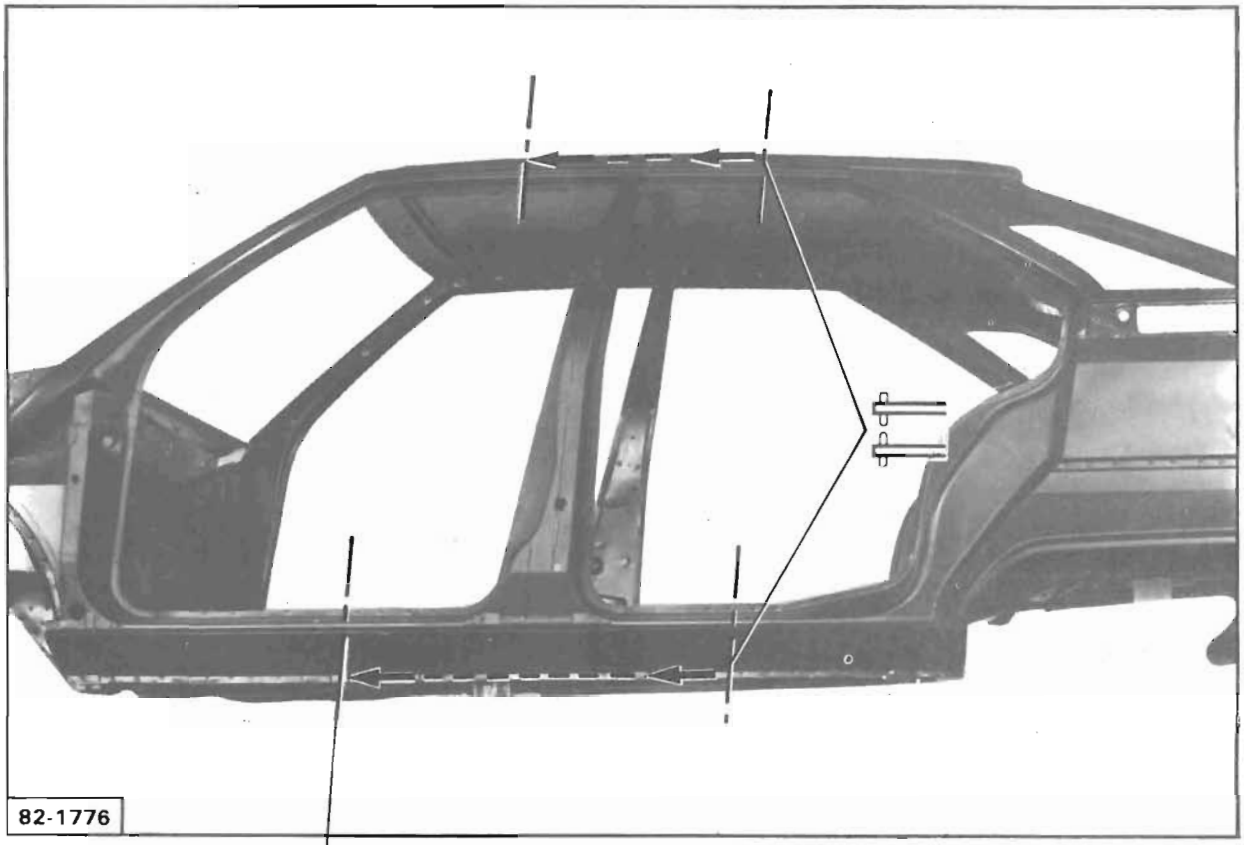

82-1724

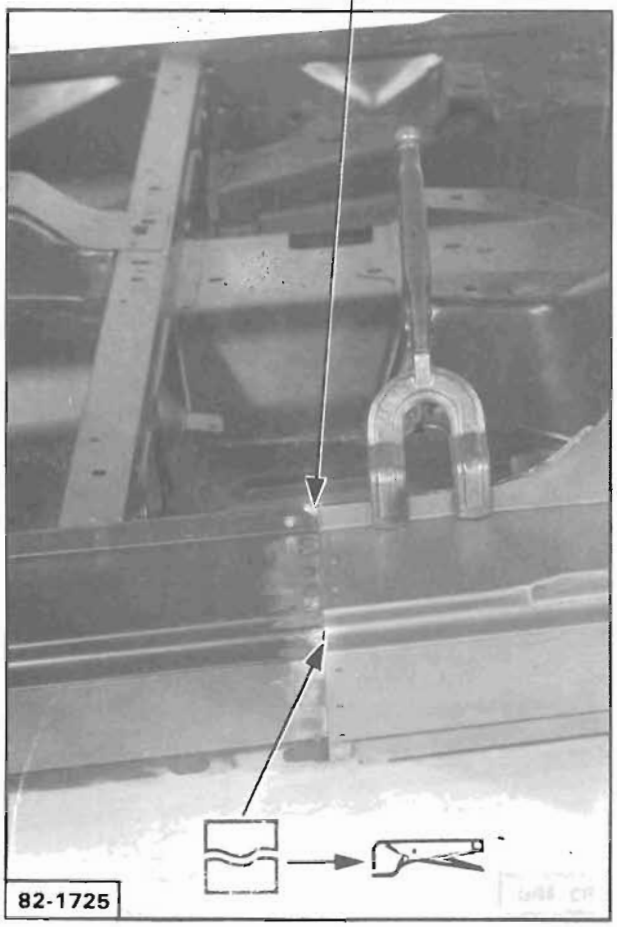

82-1729

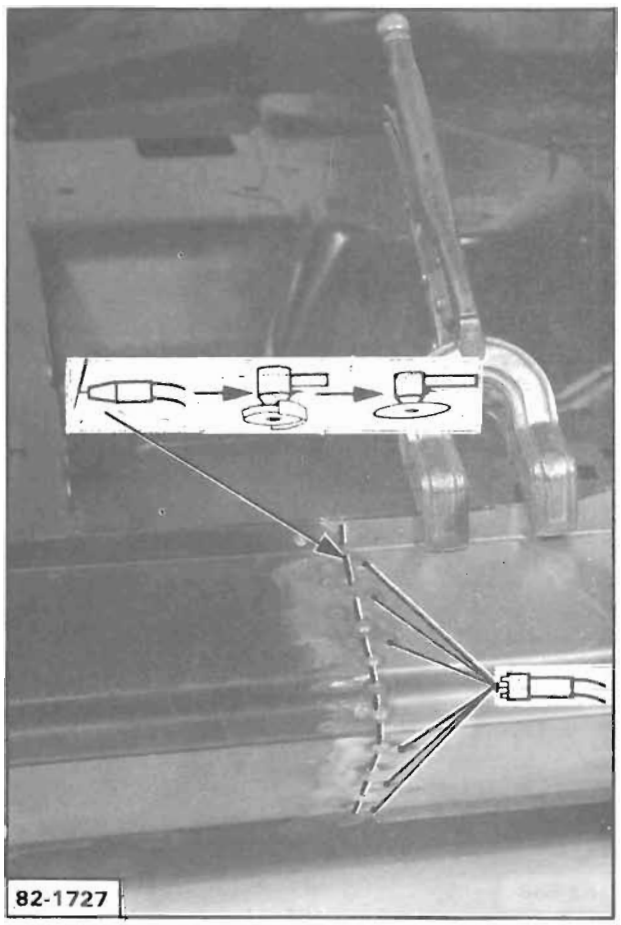

82-1725

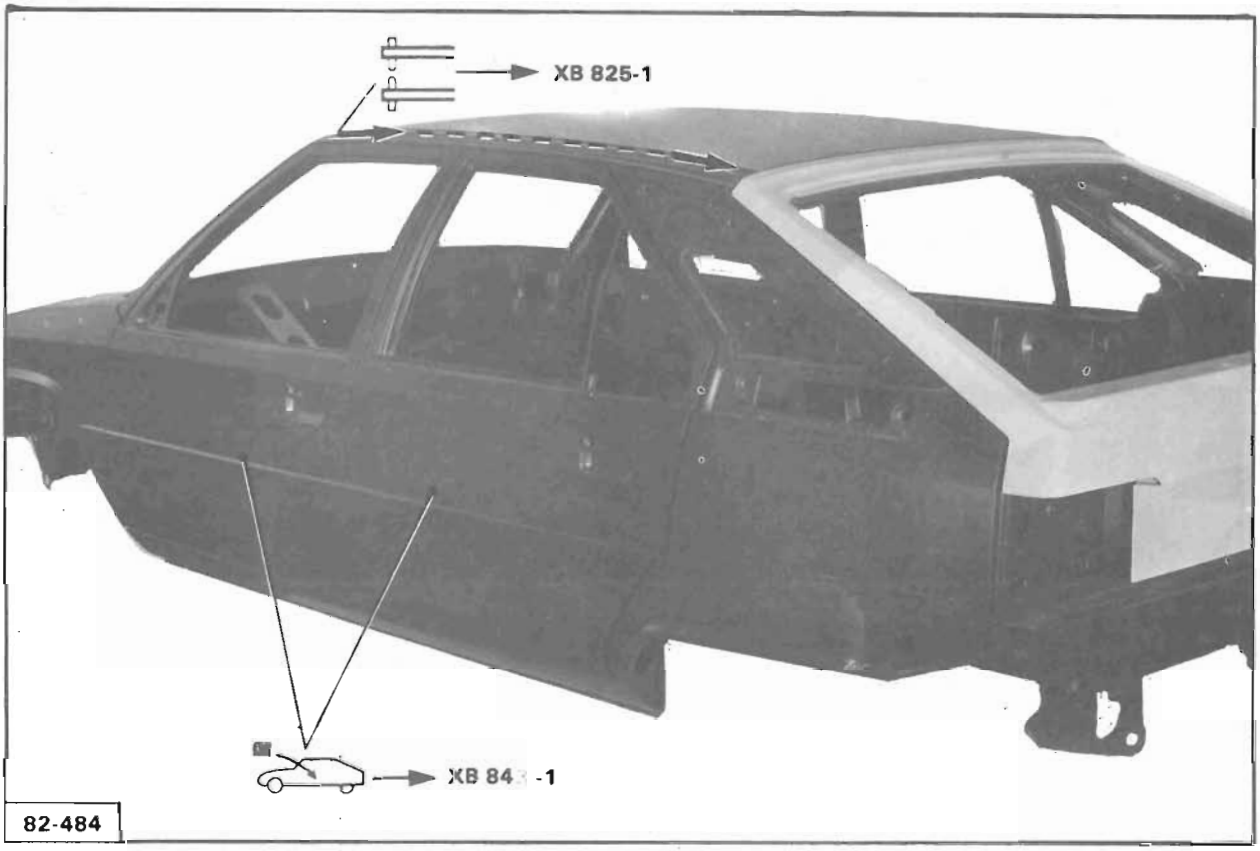

82-1677

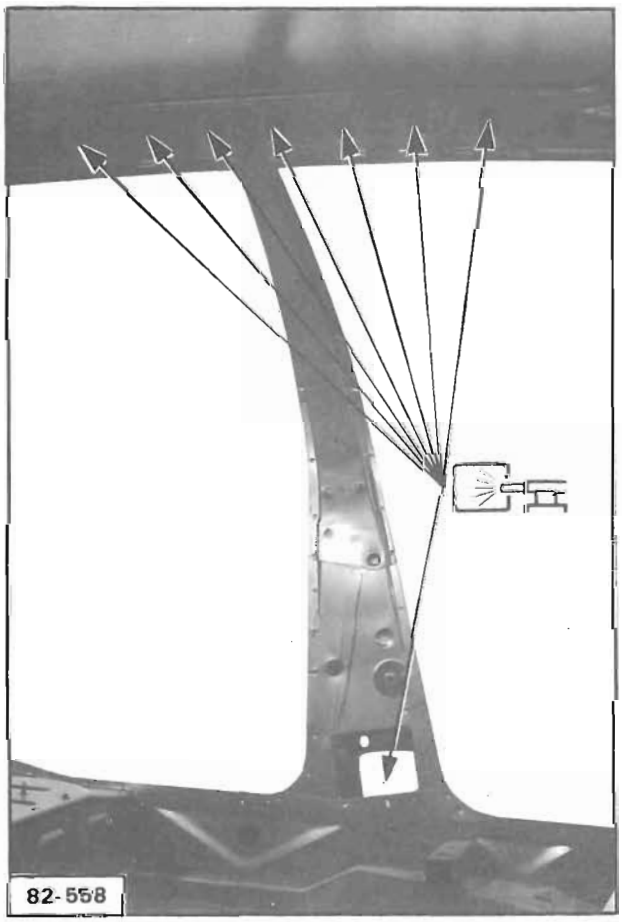

82-1776

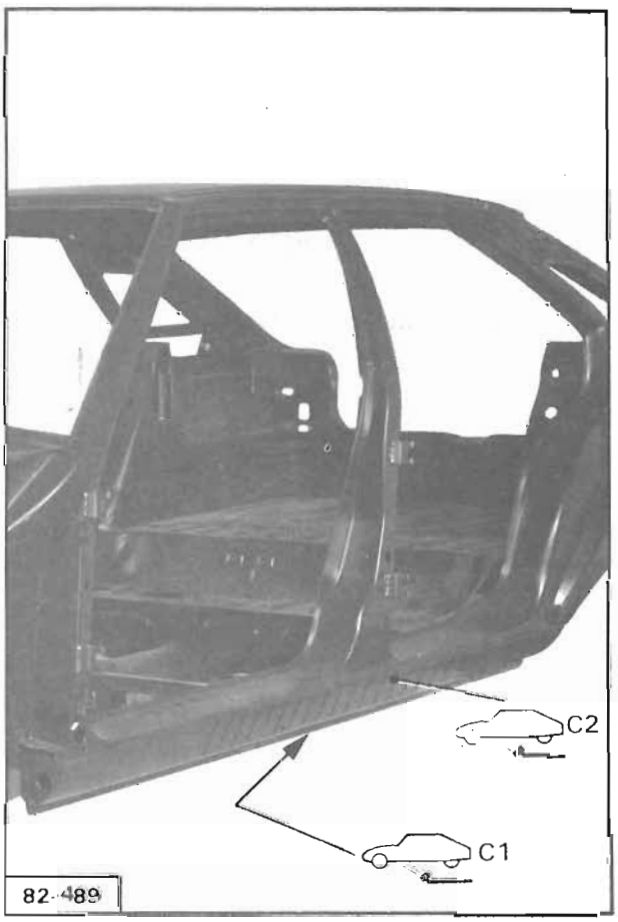

82-1776

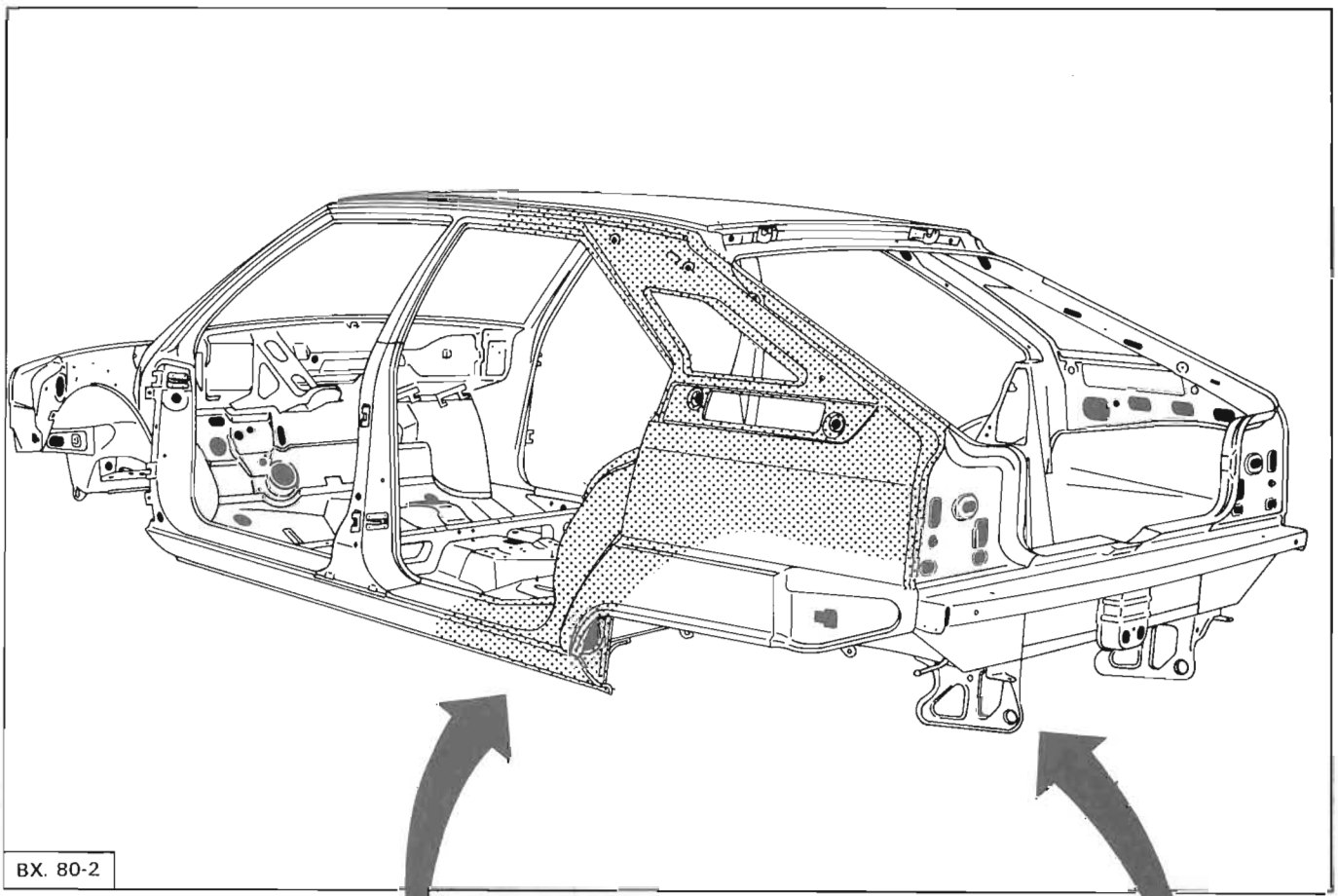

82-1725


82-1727


XB 825-1
XB 84 -1
82-484


82-558

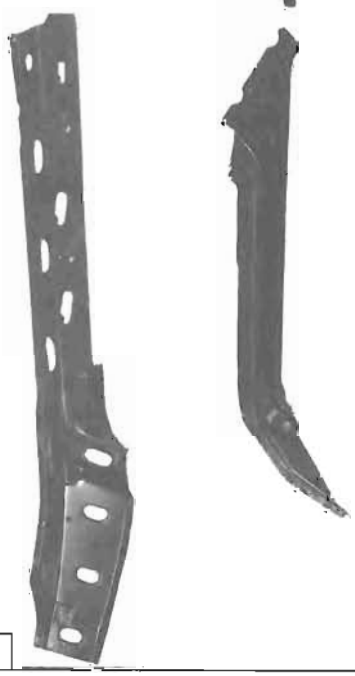

C2
C1
82-489



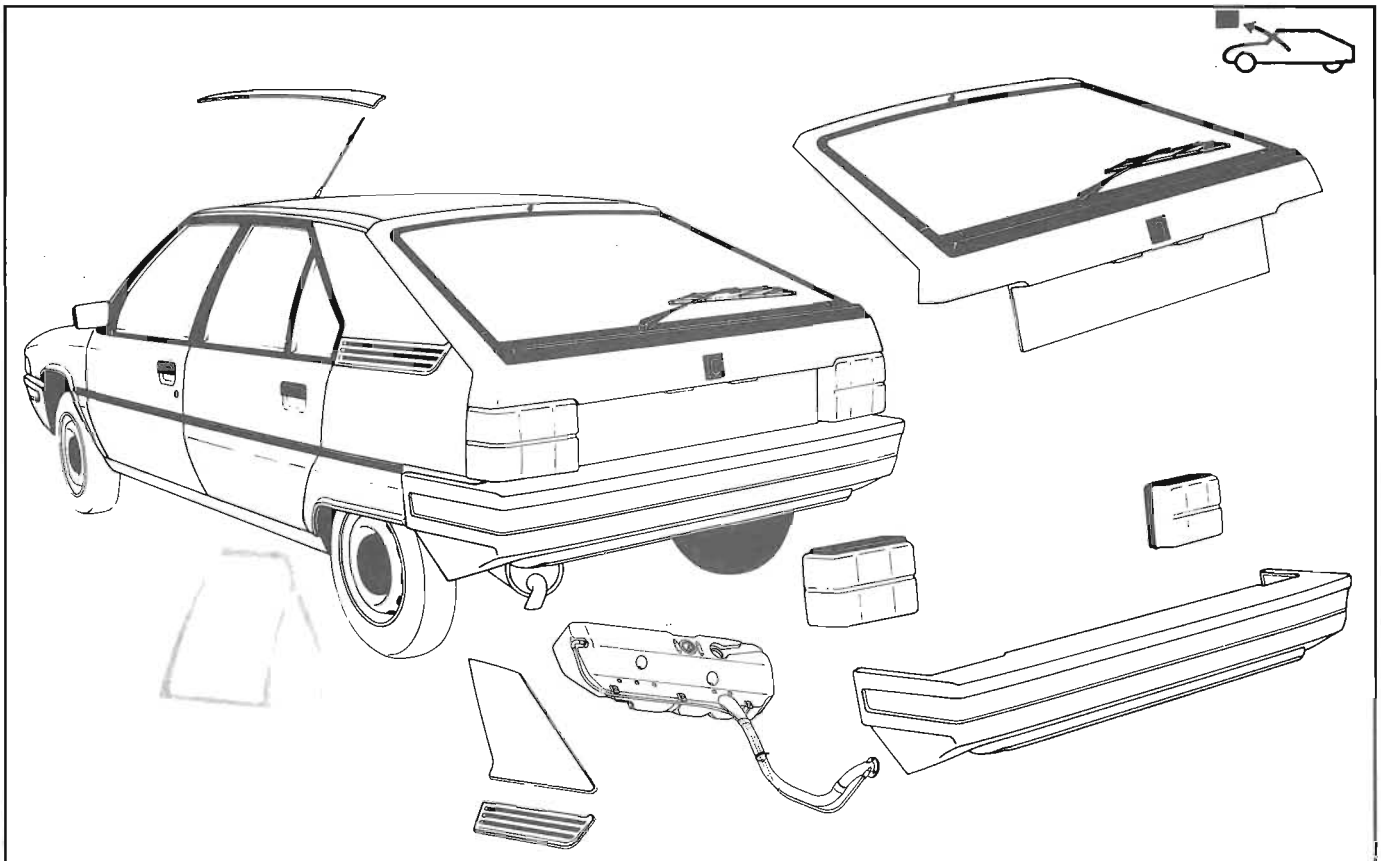
BX. 80-2



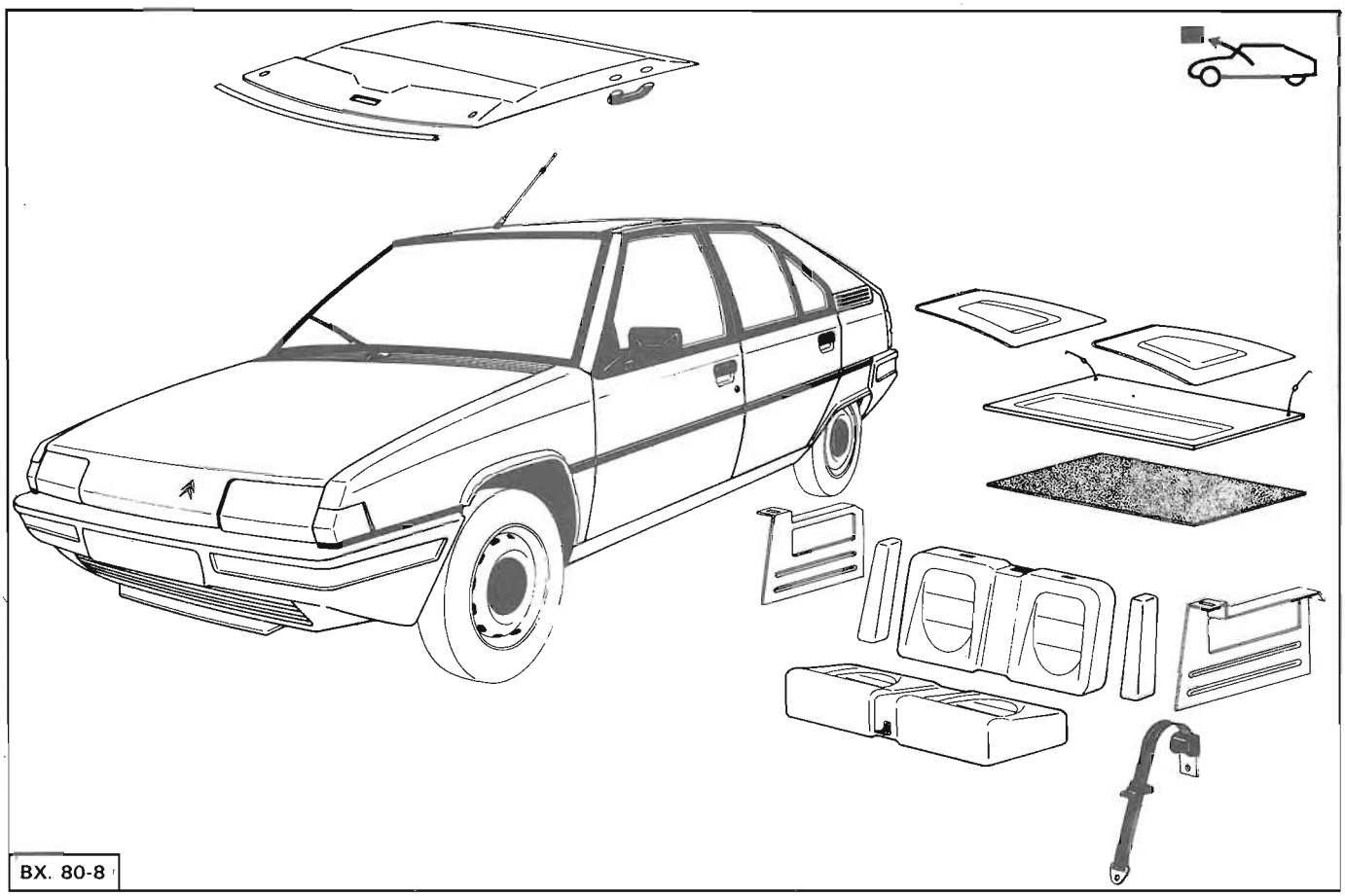
82-1264



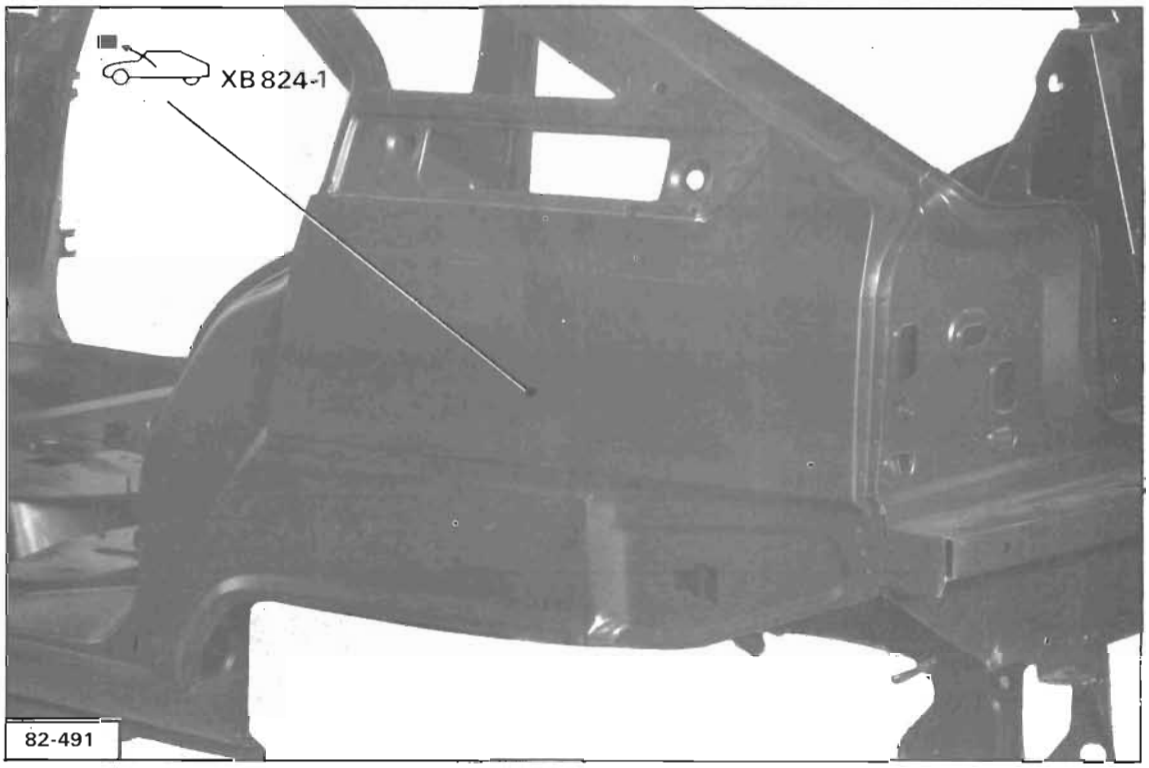
82-1288

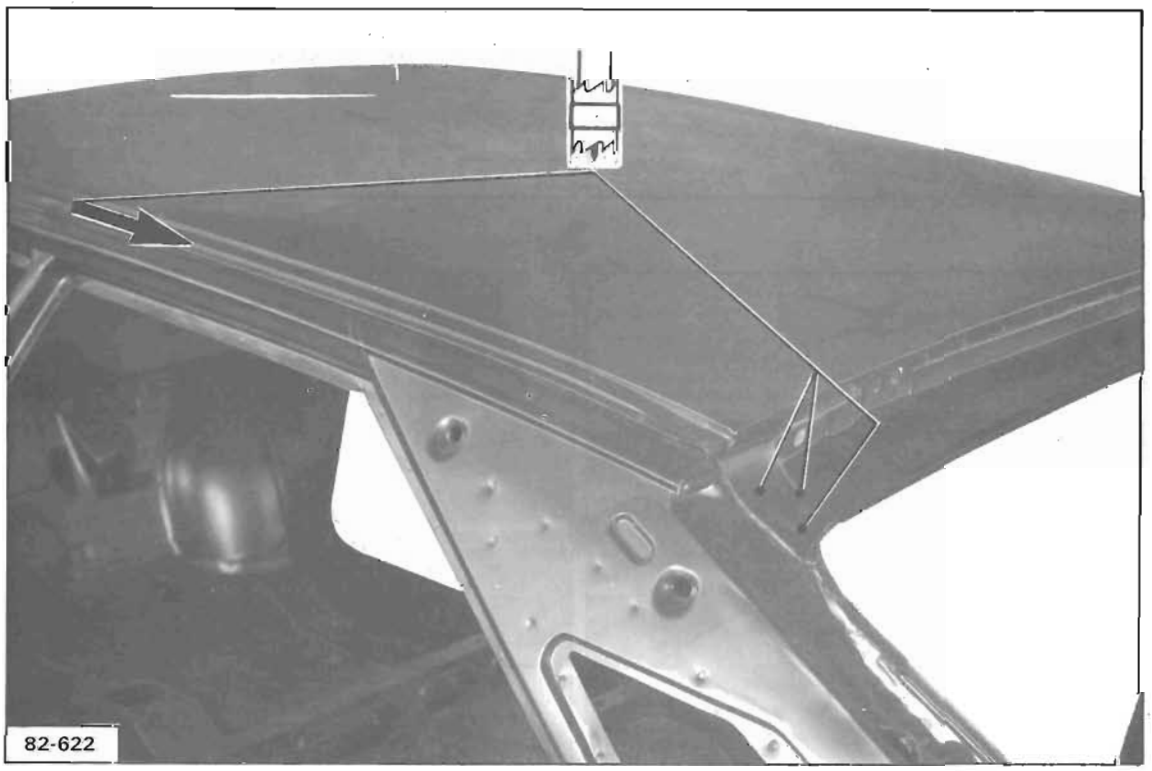


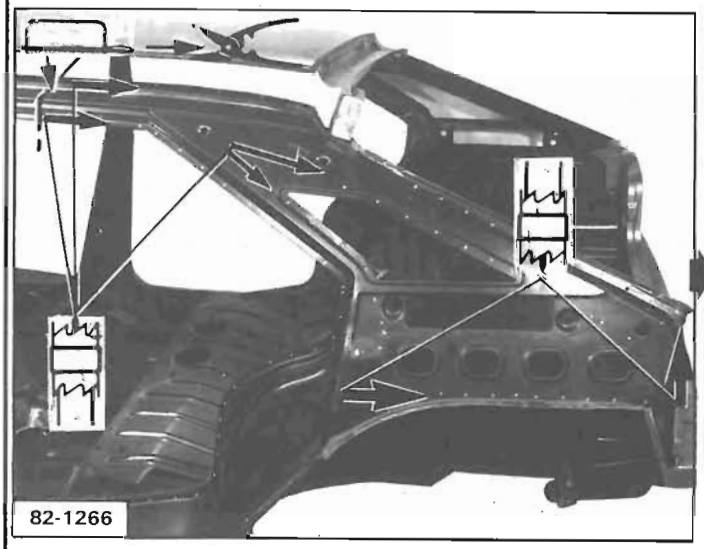
BX. 80-4

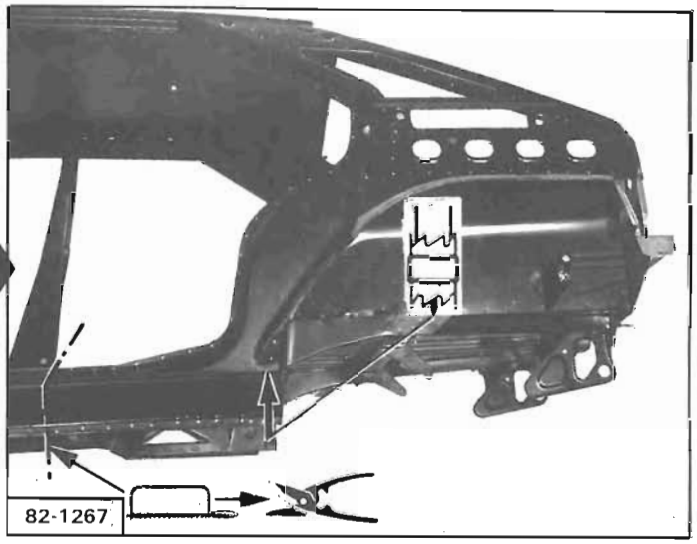


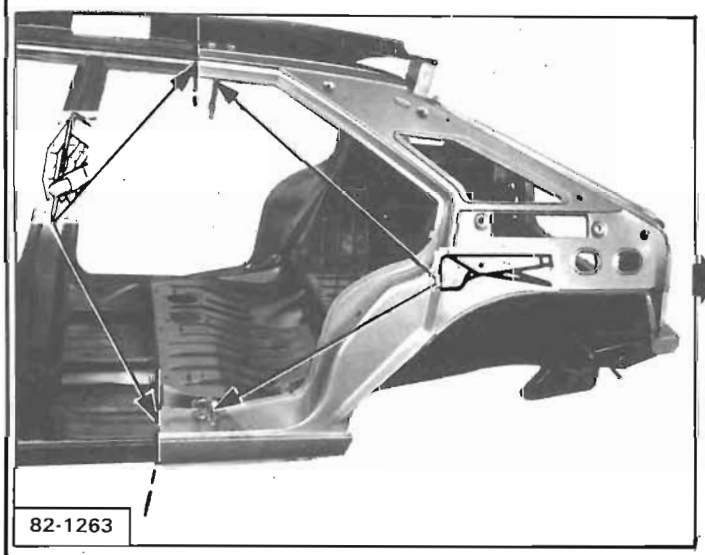
BX. 80-8

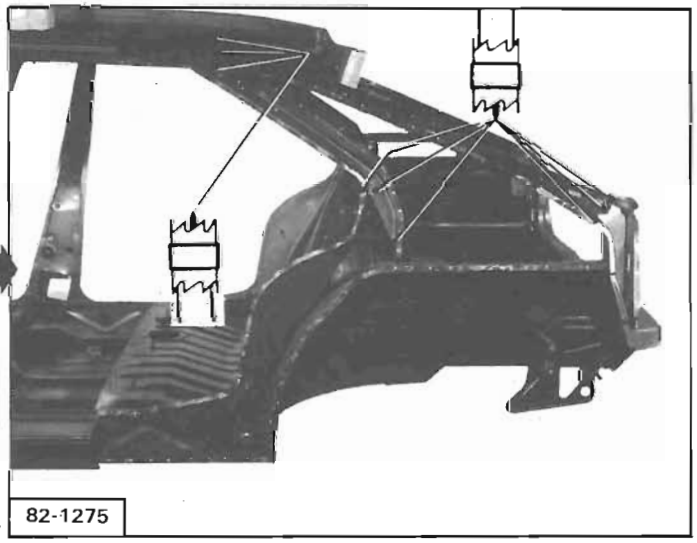

XB 824-1
82-491

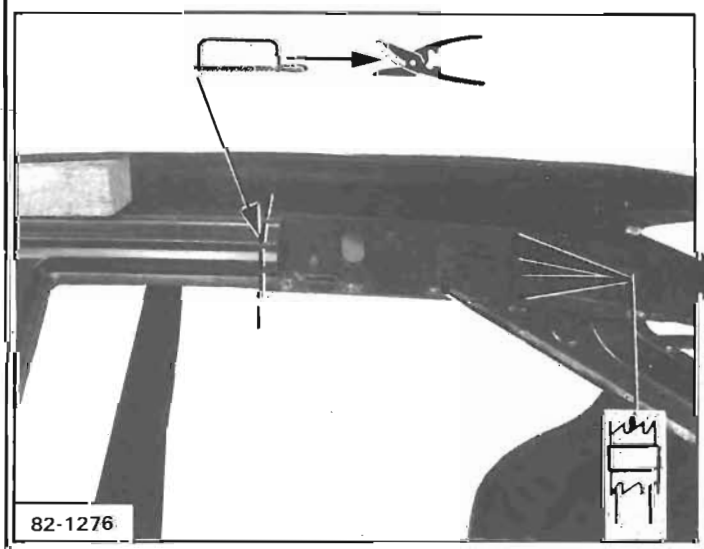

82-622

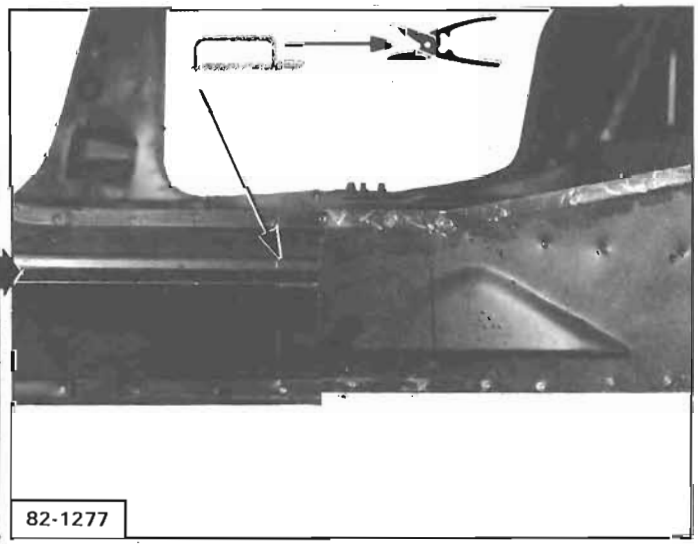

82-1266

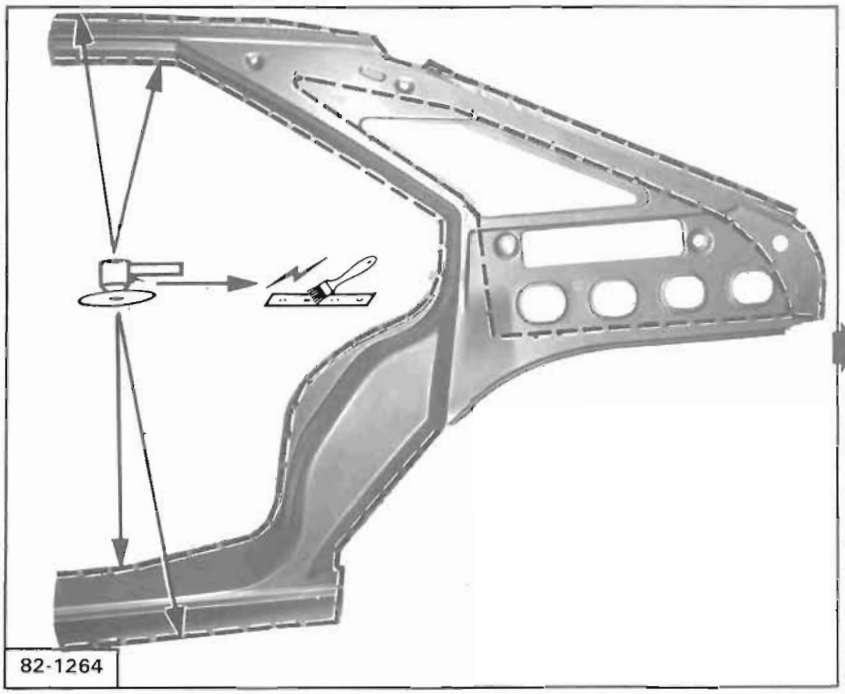

82-1267

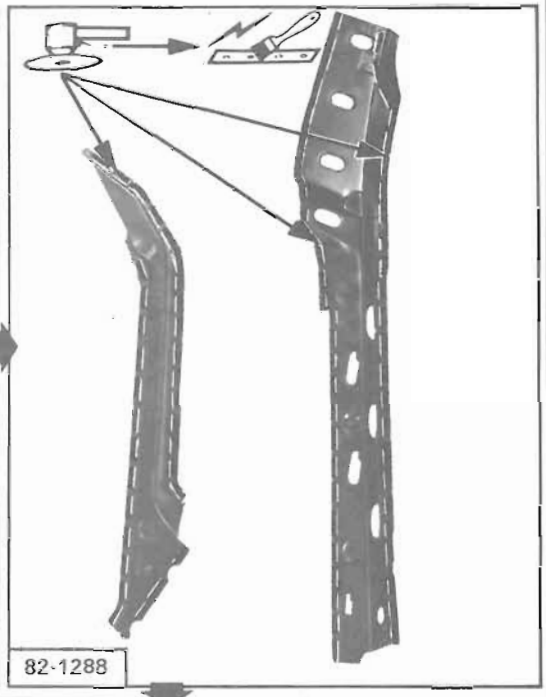

82-1263

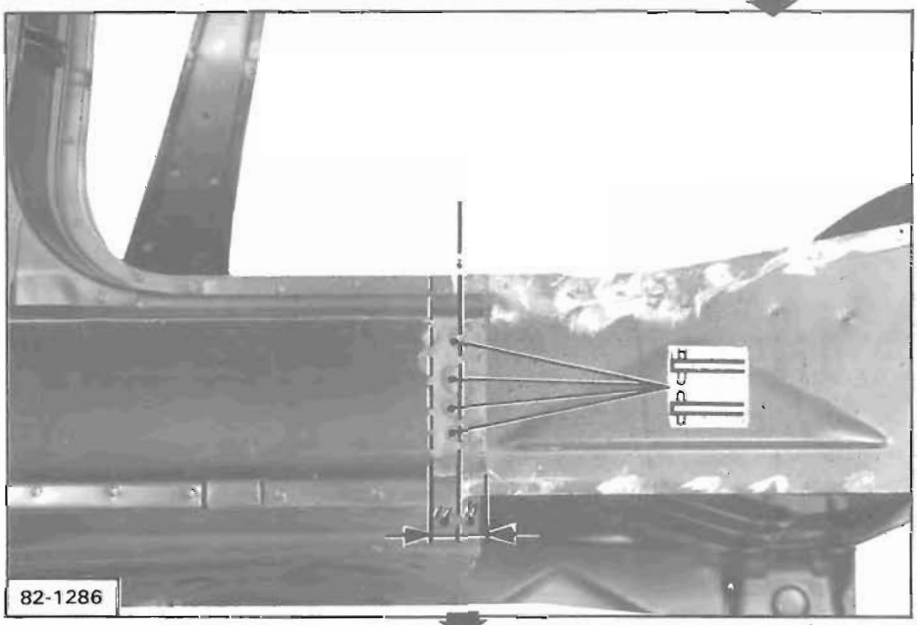

82-1275

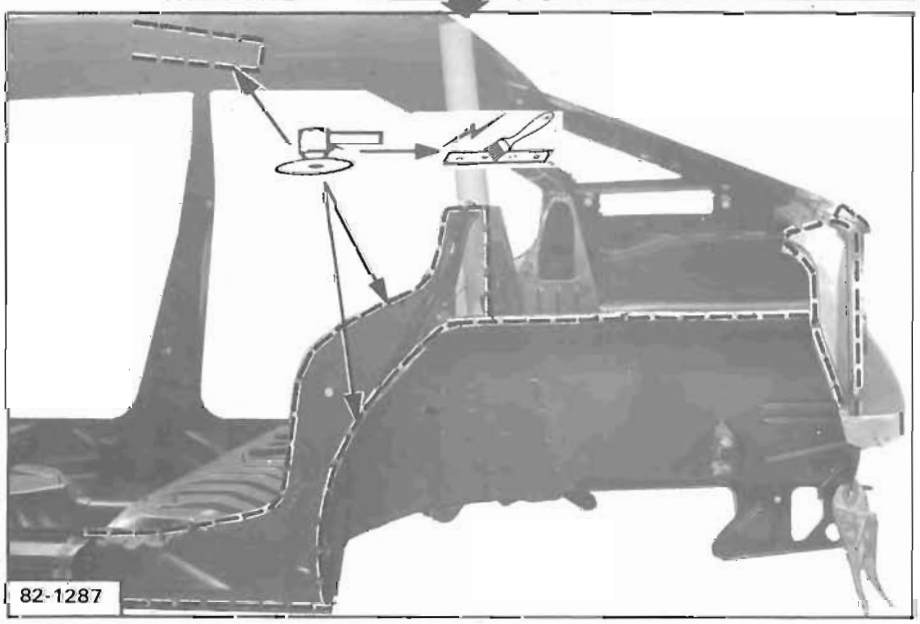

82-1276

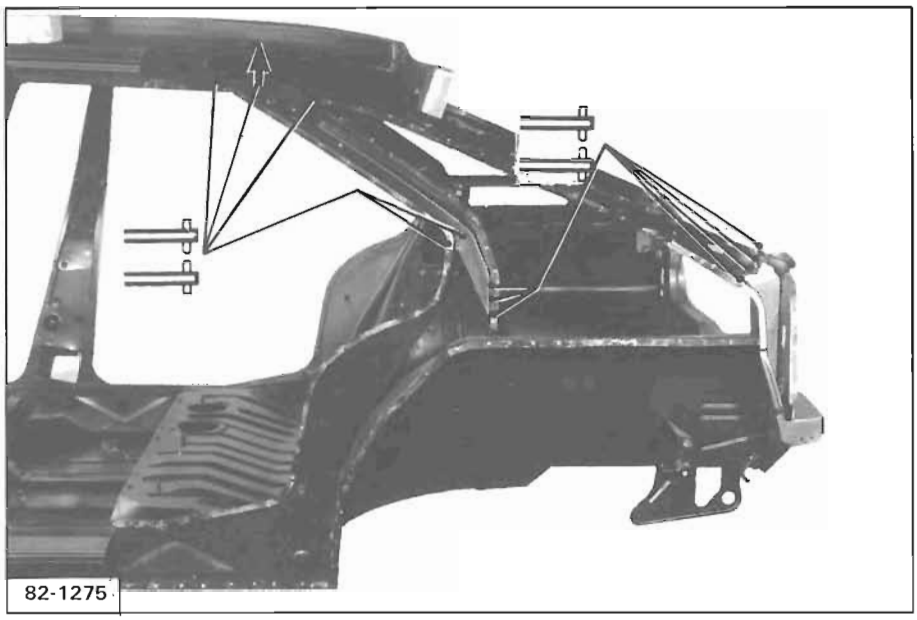

82-1277

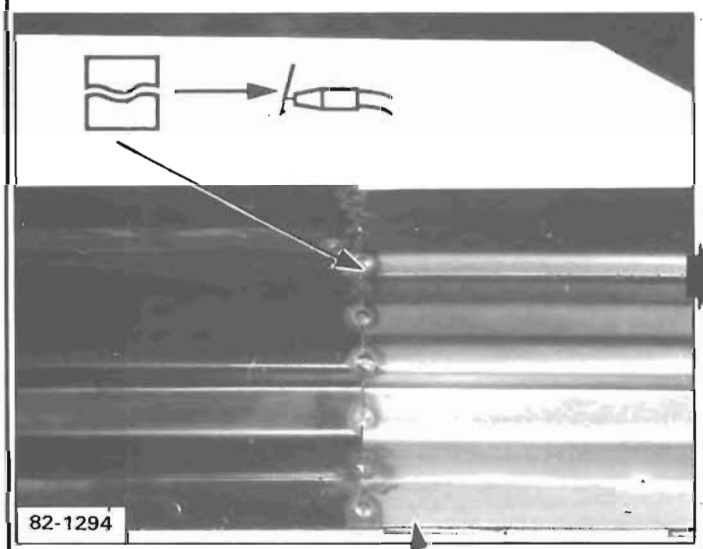

82-1264

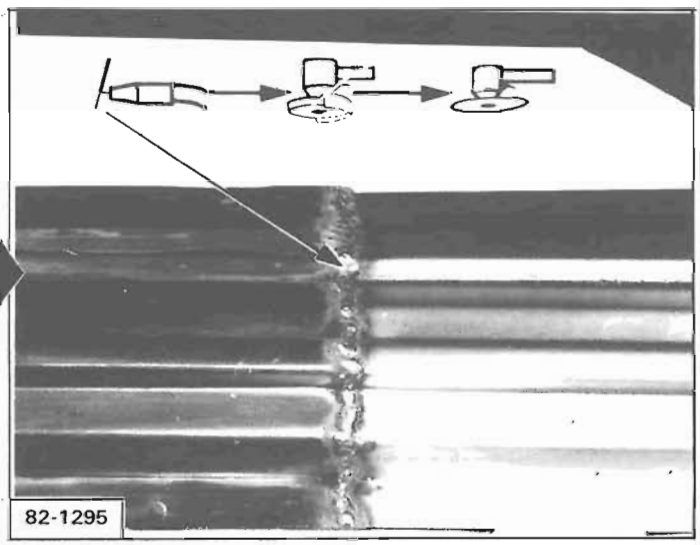

82-1288

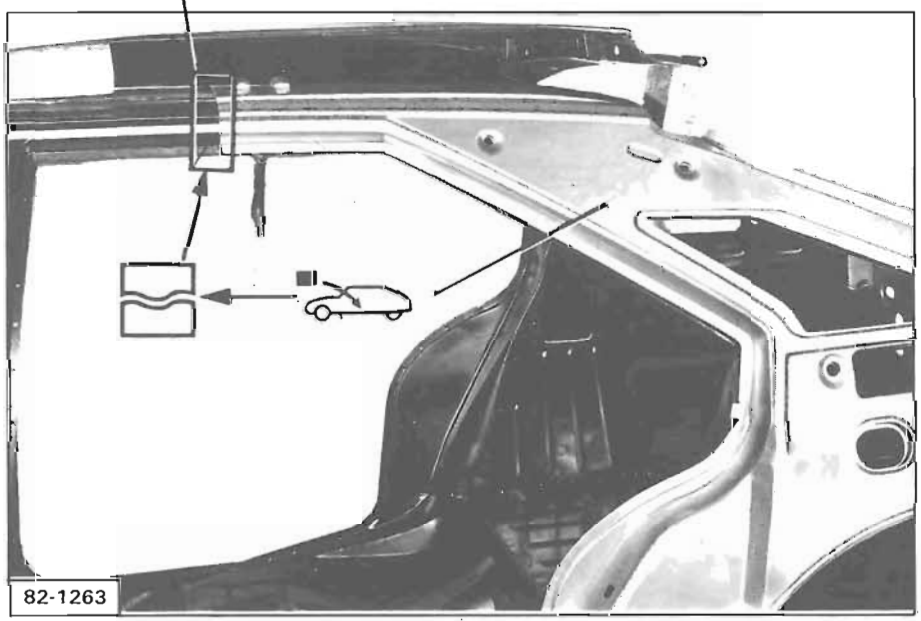

82-1286

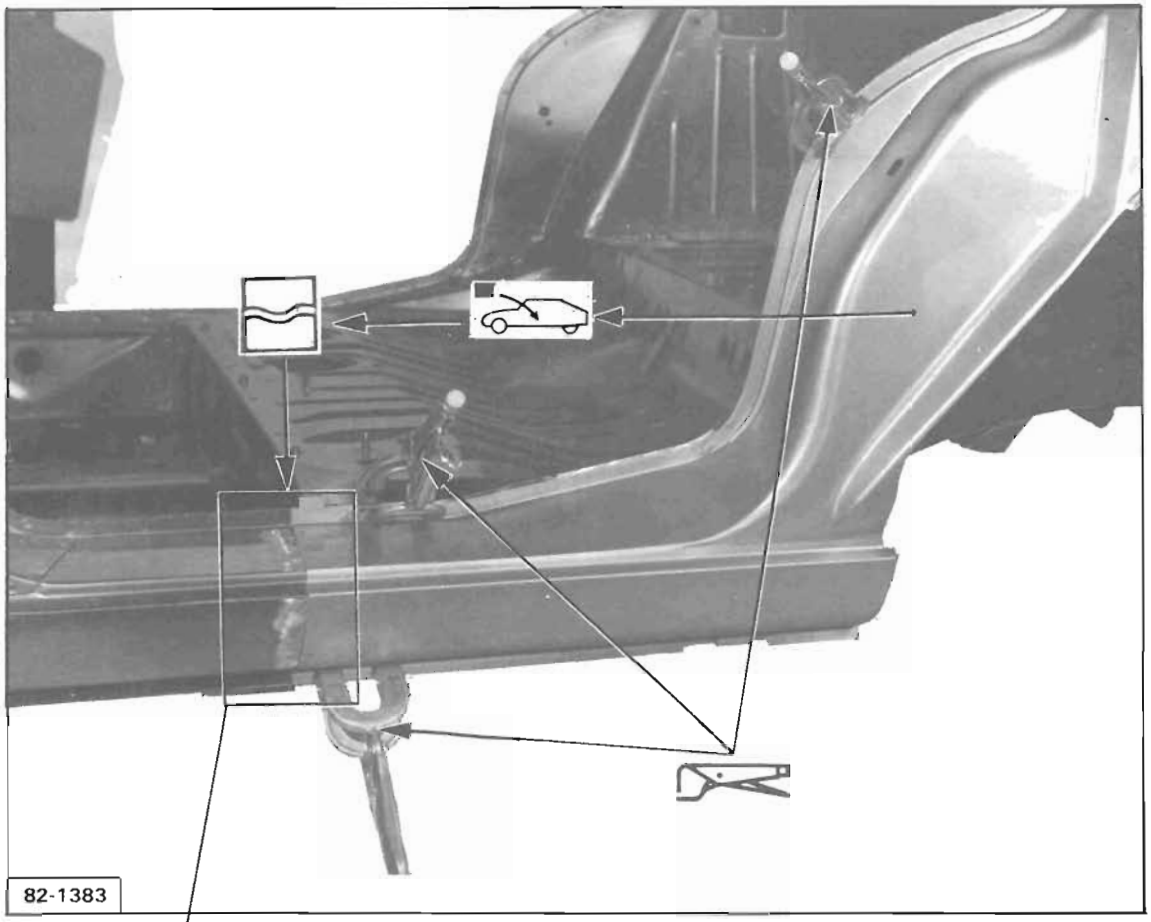

82-1287

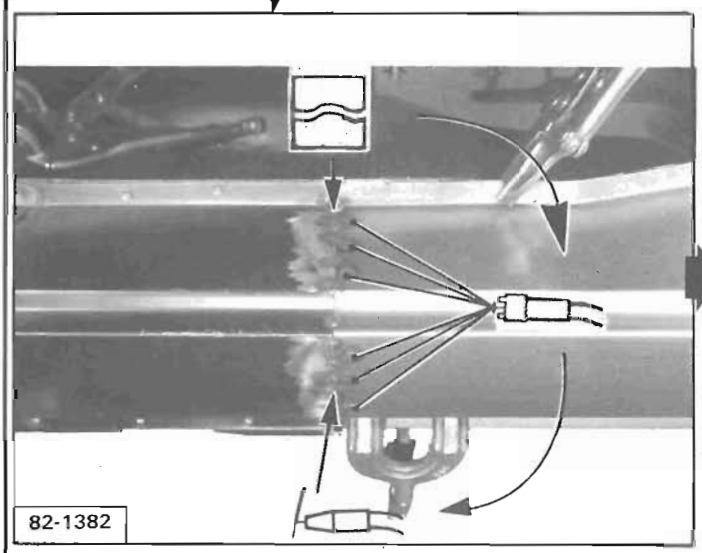

82-1275

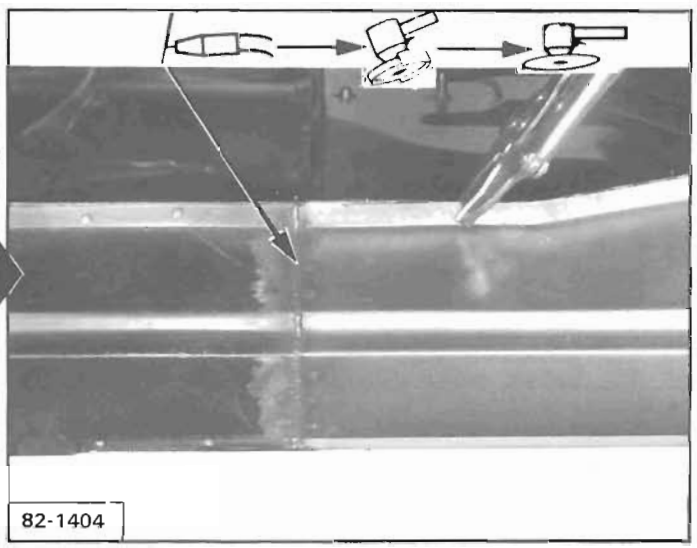

82-1294

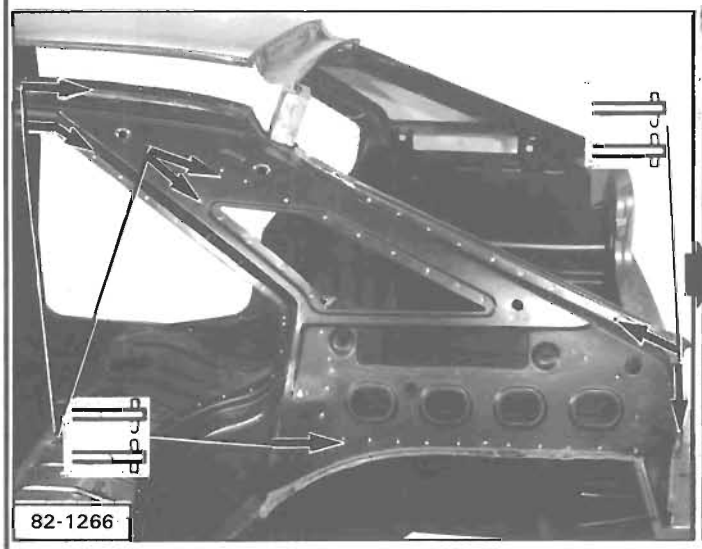

82-1295

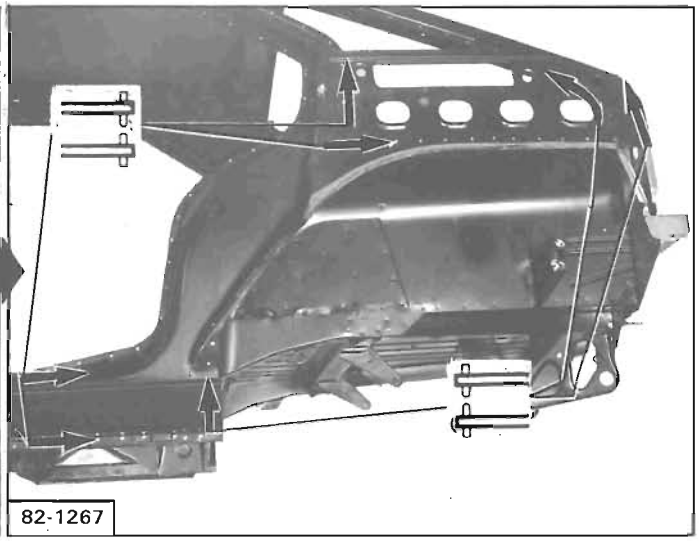

82-1263

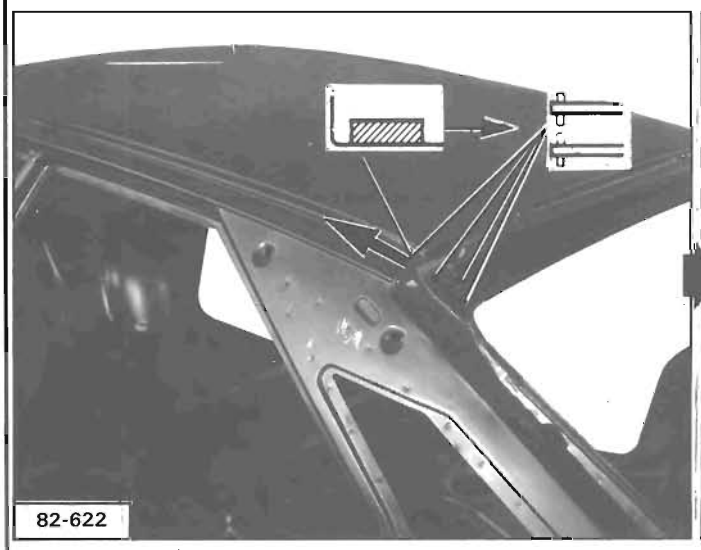

82-1383

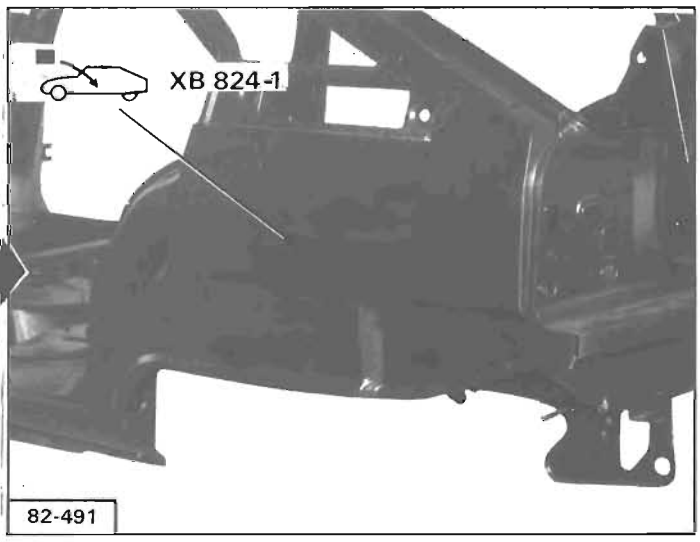

82-1382


82-1404

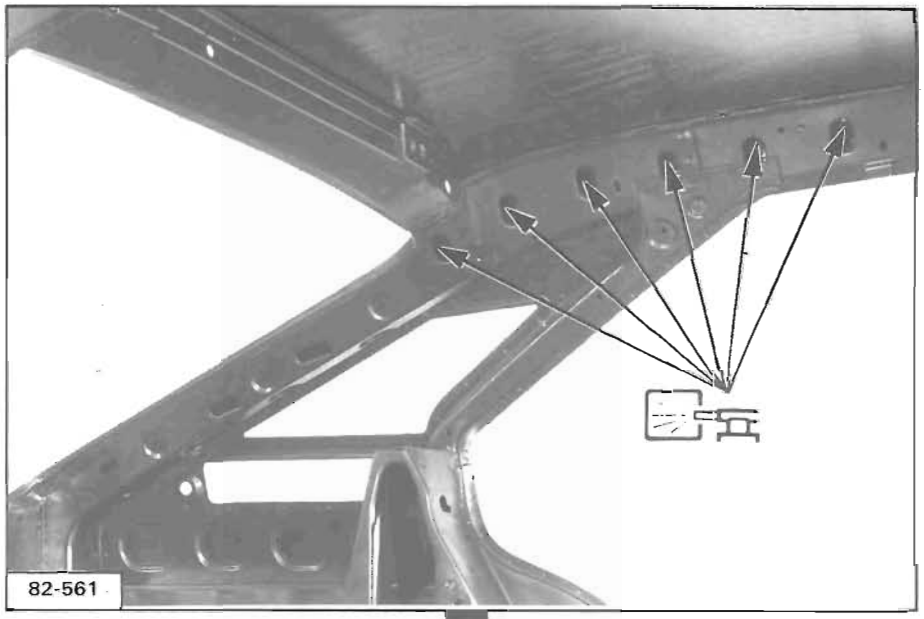

82-1266

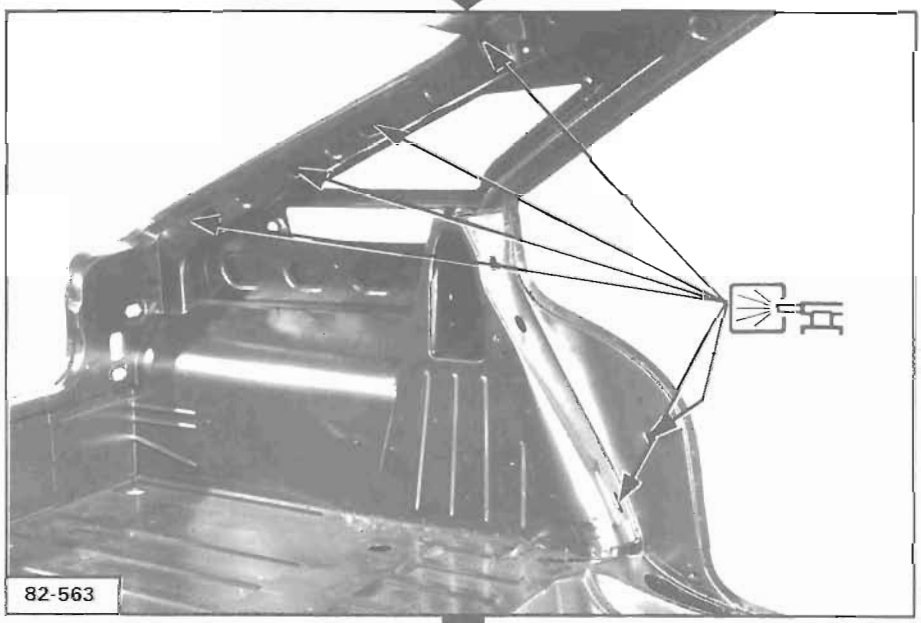

82-1267

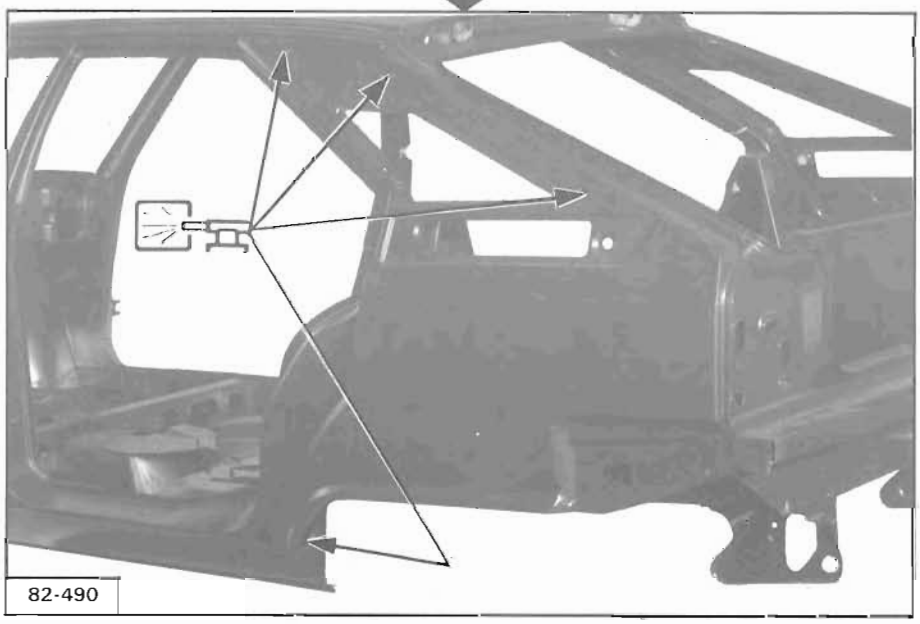

82-622

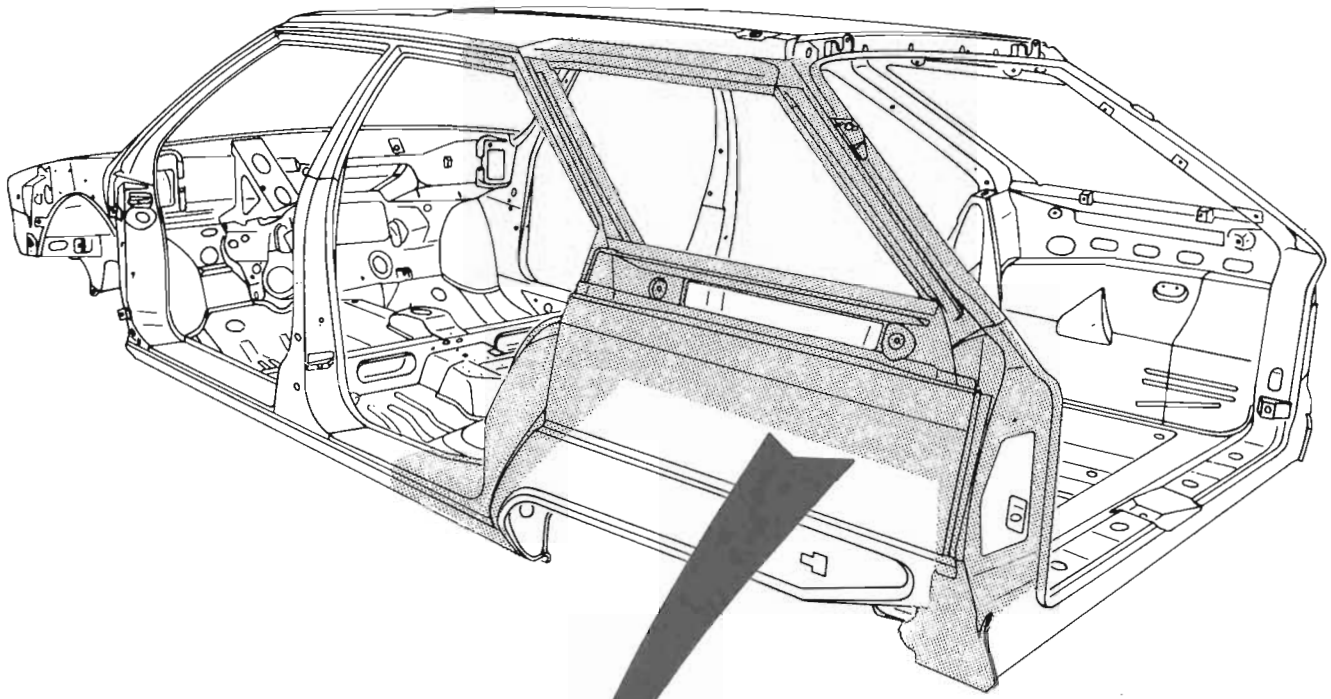


82-491

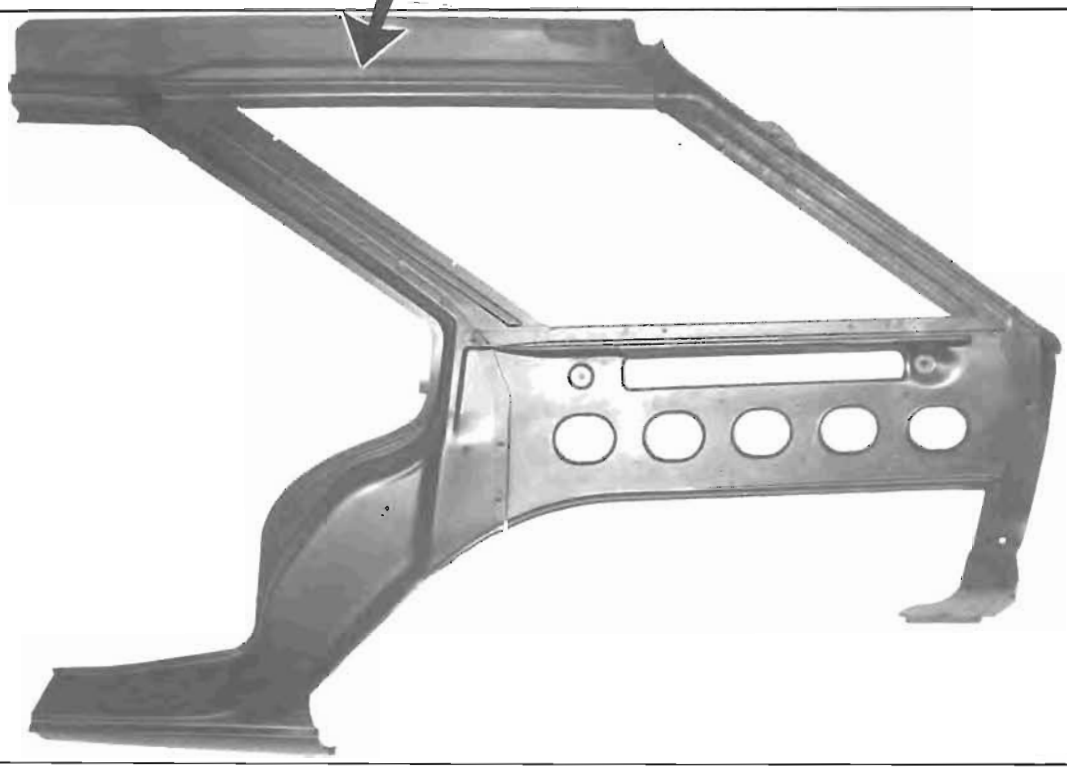

82-561


82-563

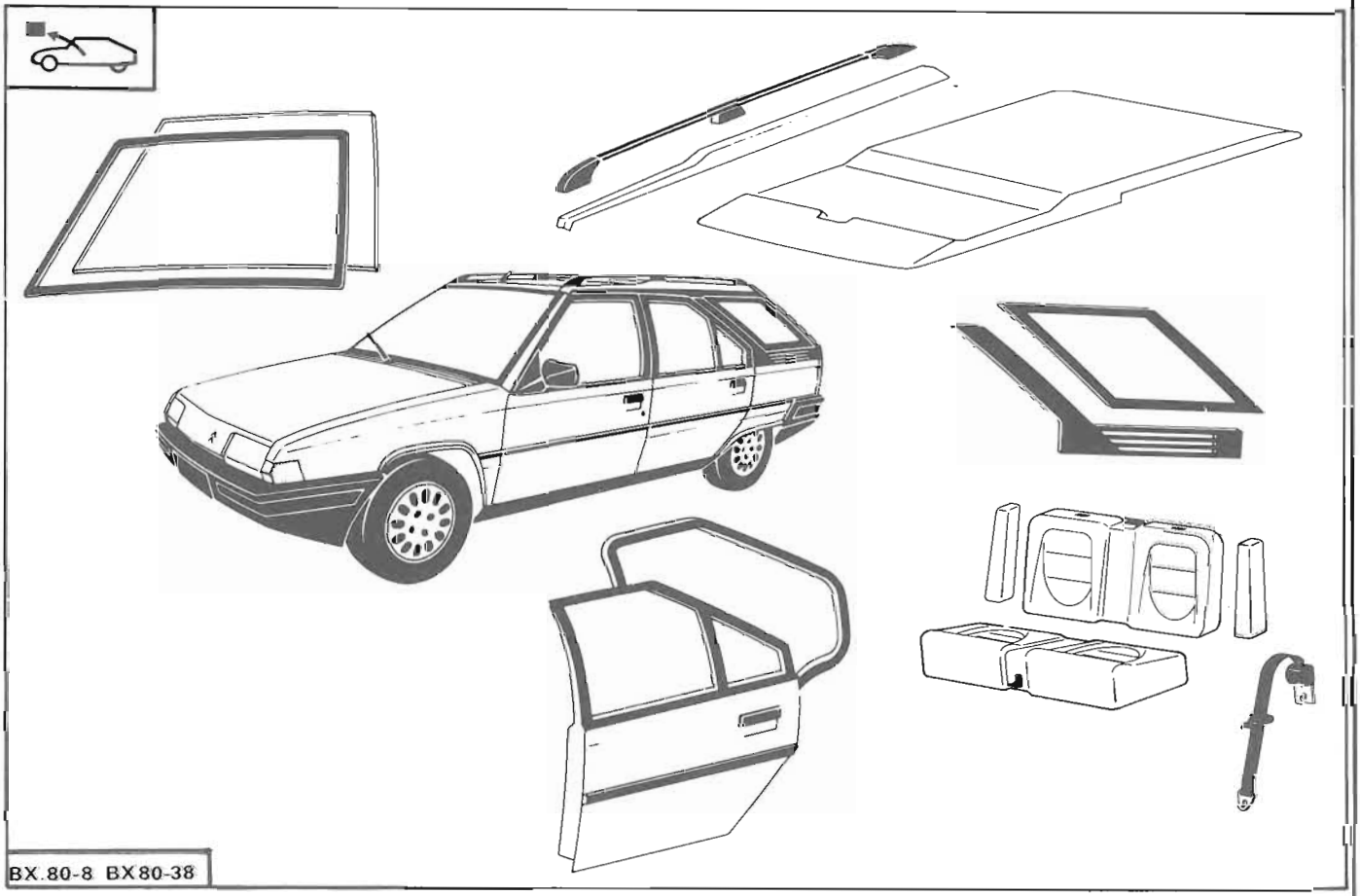

82-490



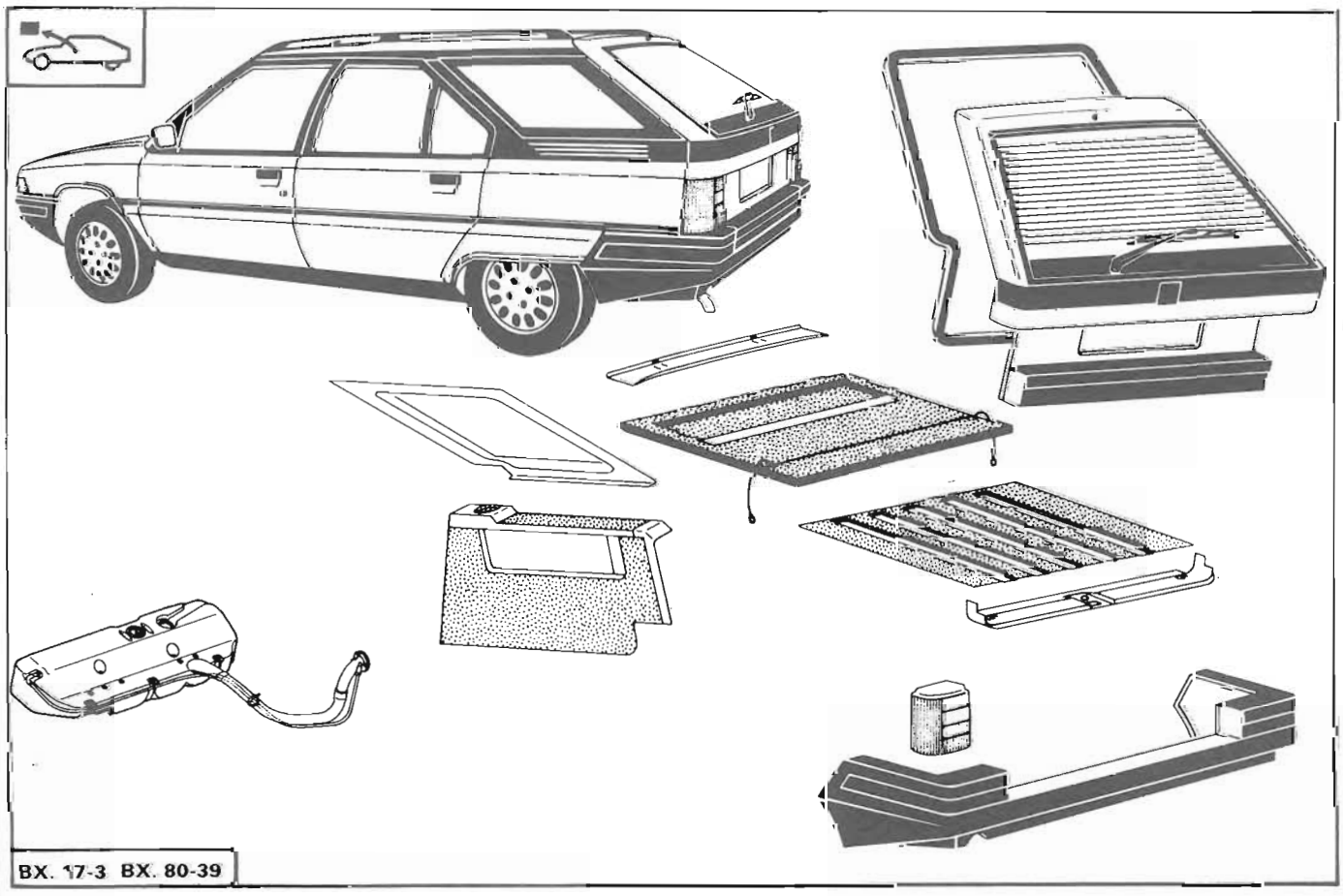
BX. 80-36



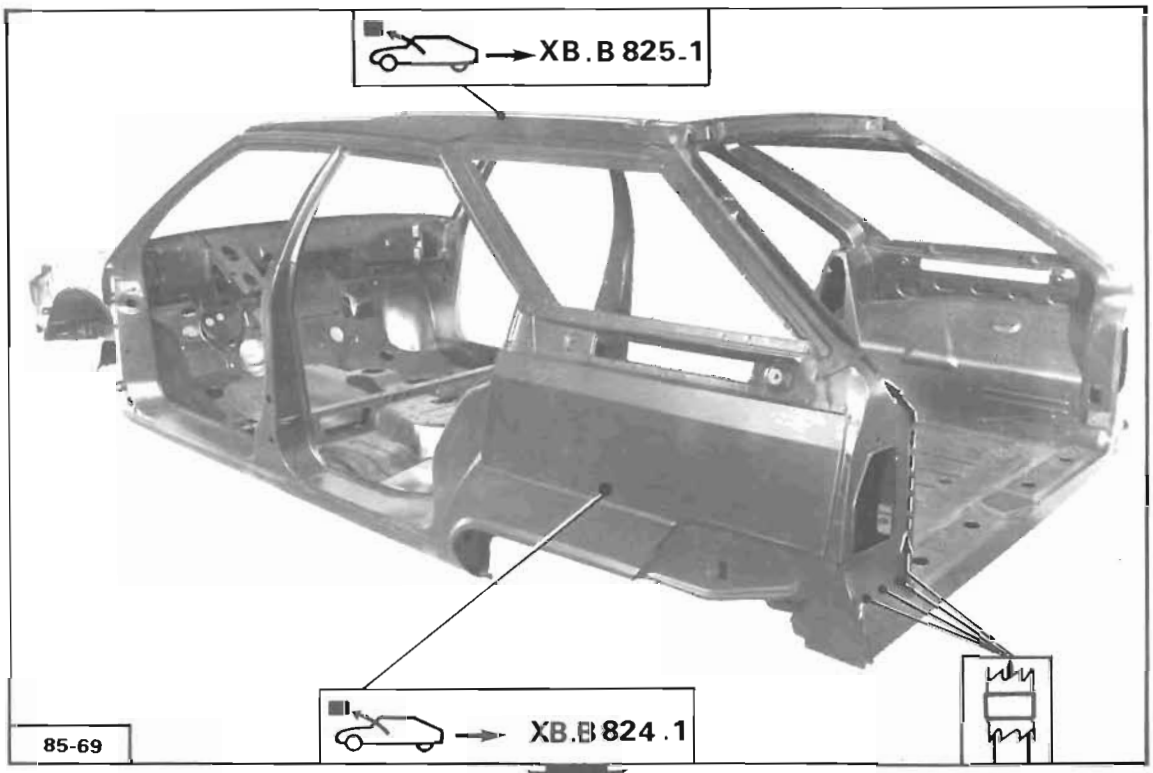
85-238

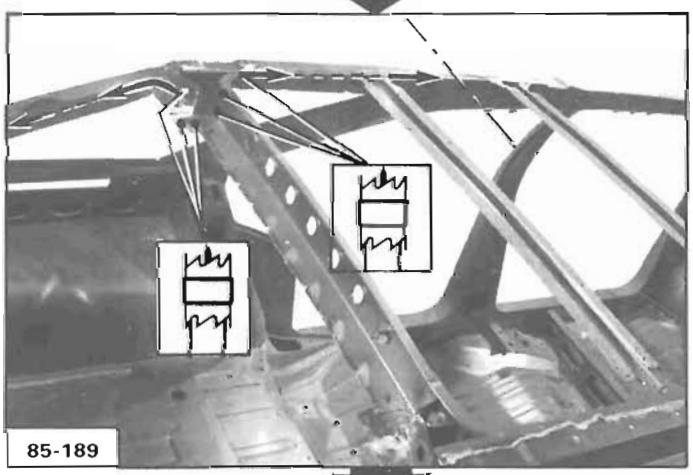


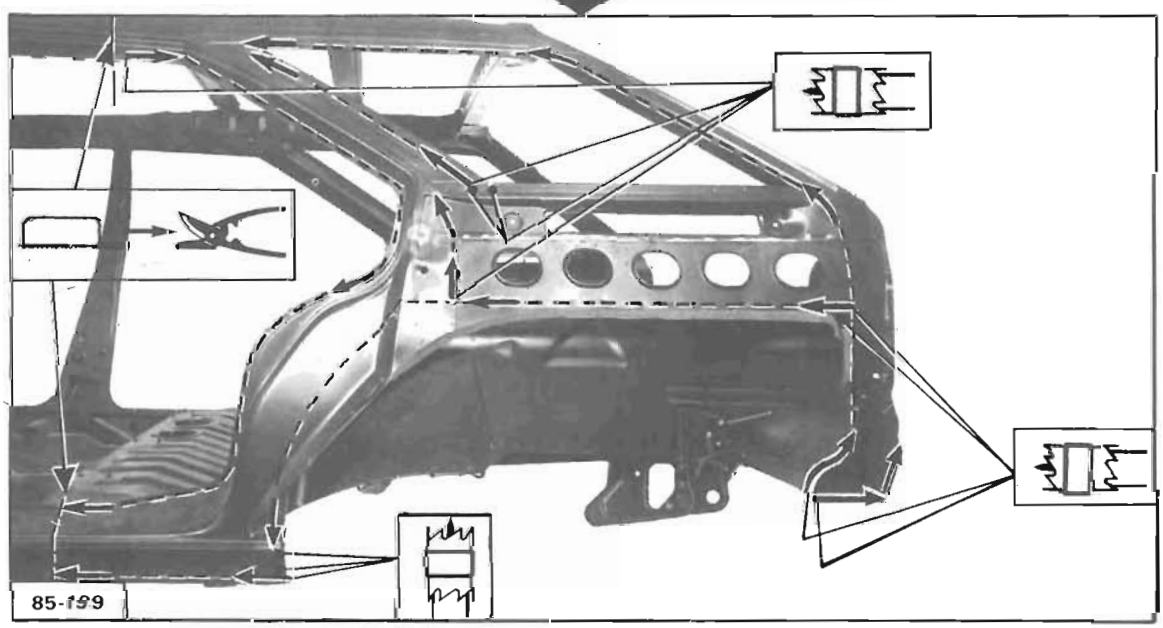
BX.80-8 BX80-38

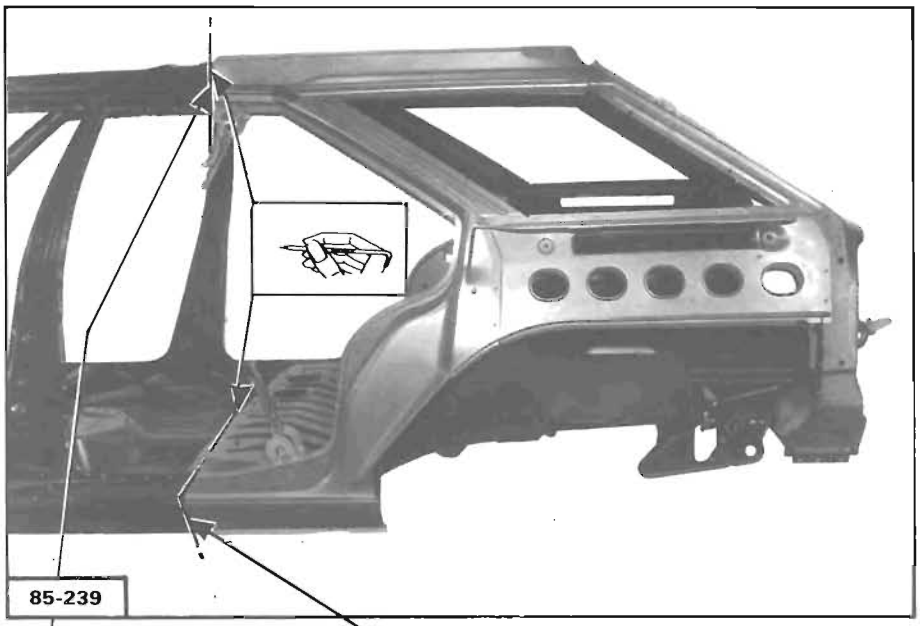


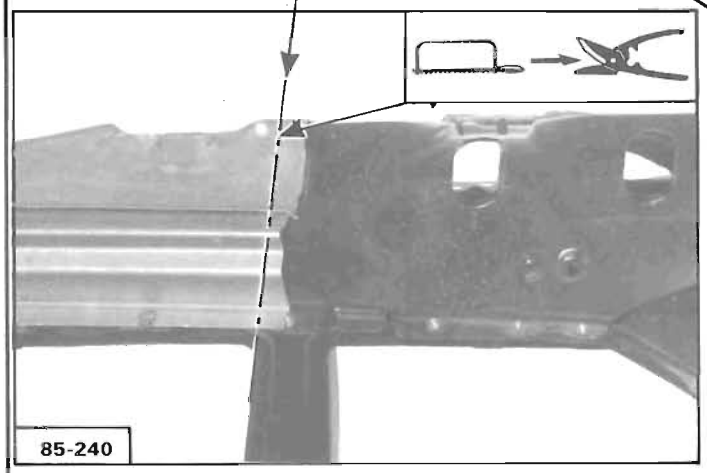
BX. 17-3 BX. 80-39

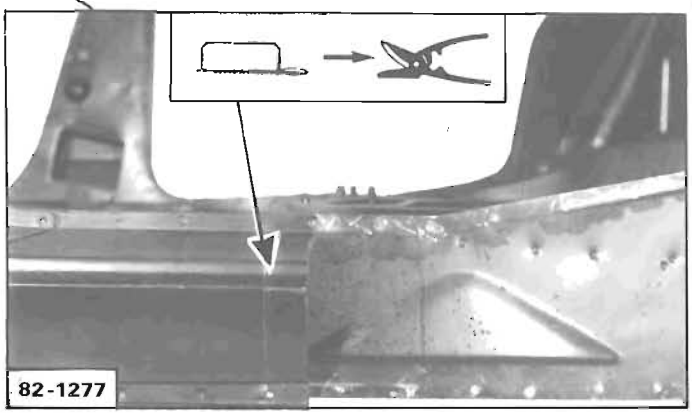

XB.B 825.1
XB.B 824.1
85-69

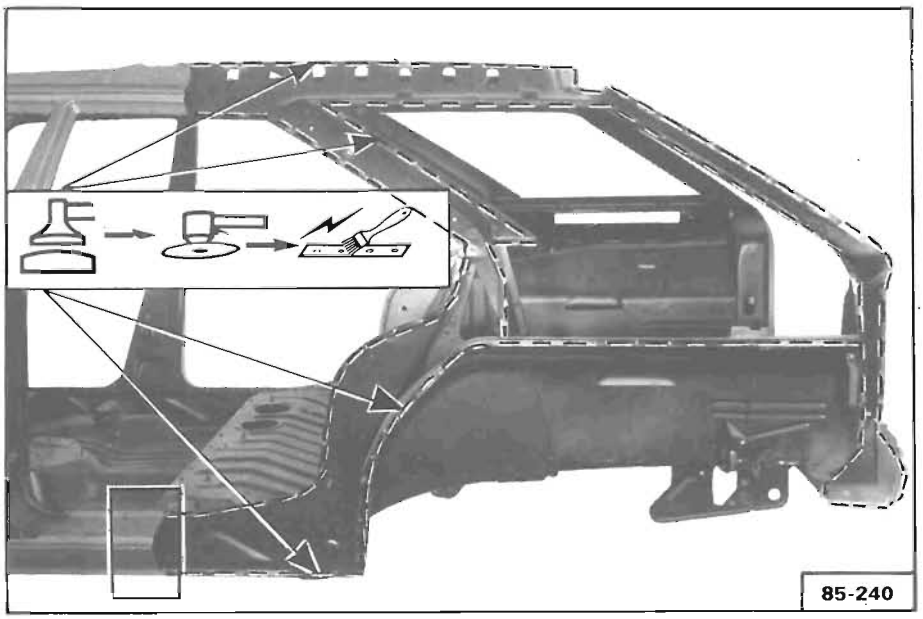

85-189

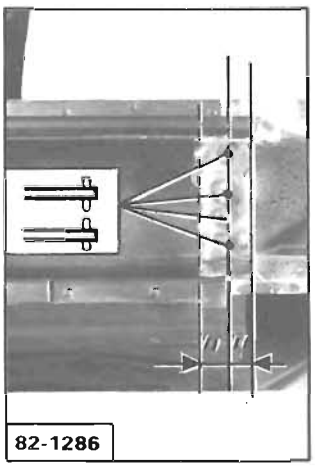

85-199

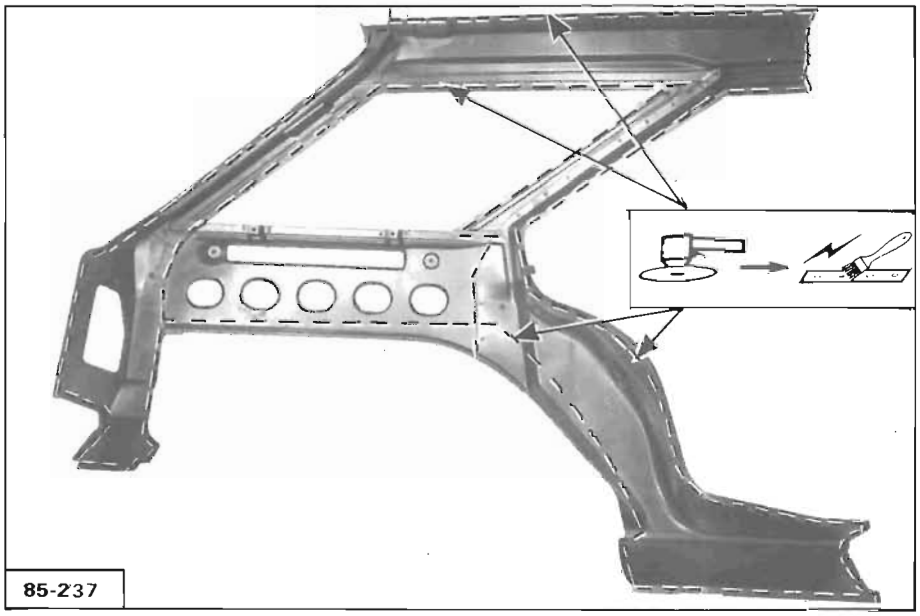

85-239

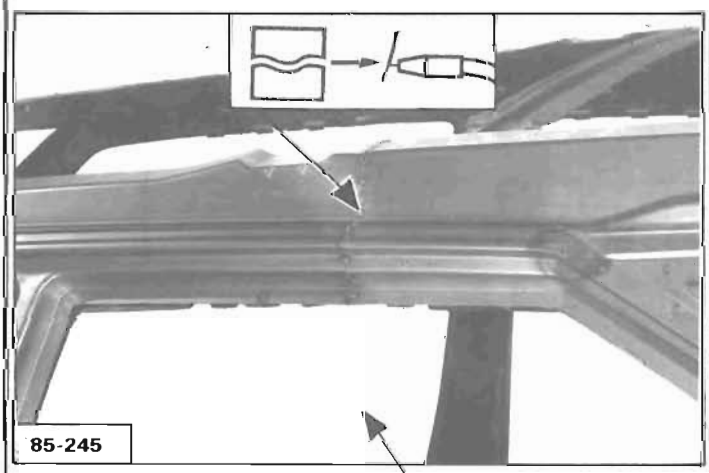

85-240

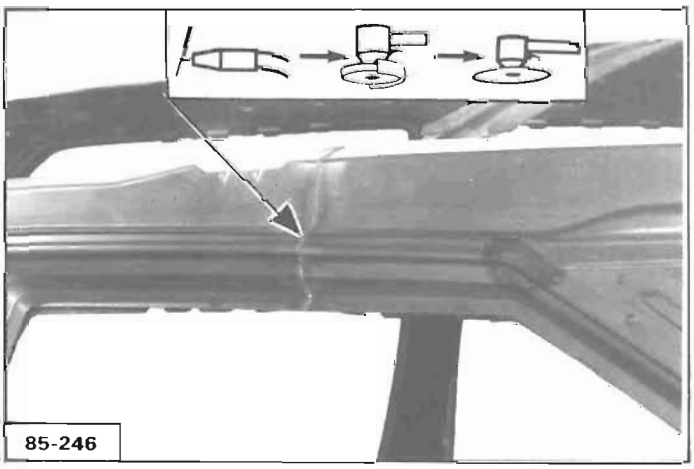

82-1277

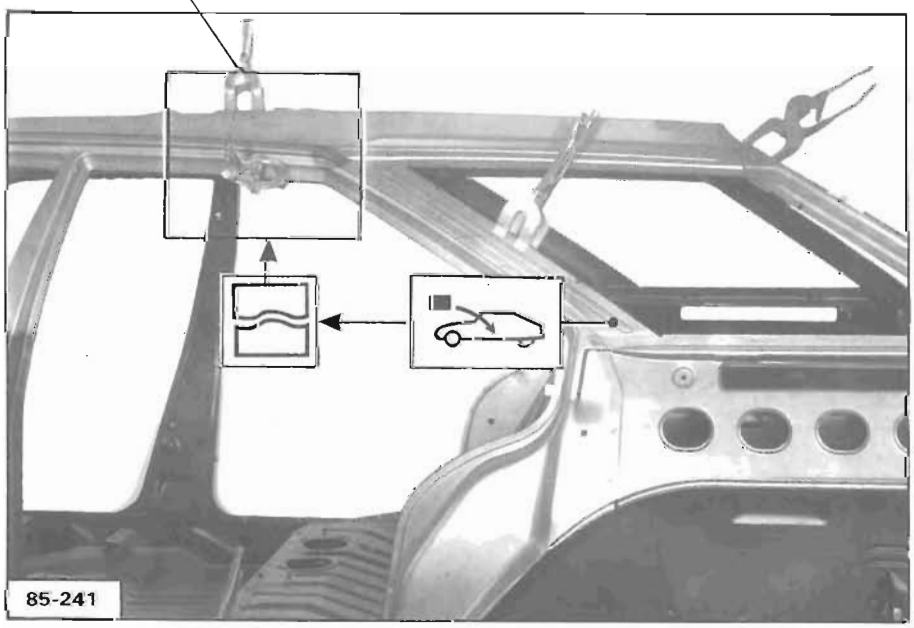

85-240

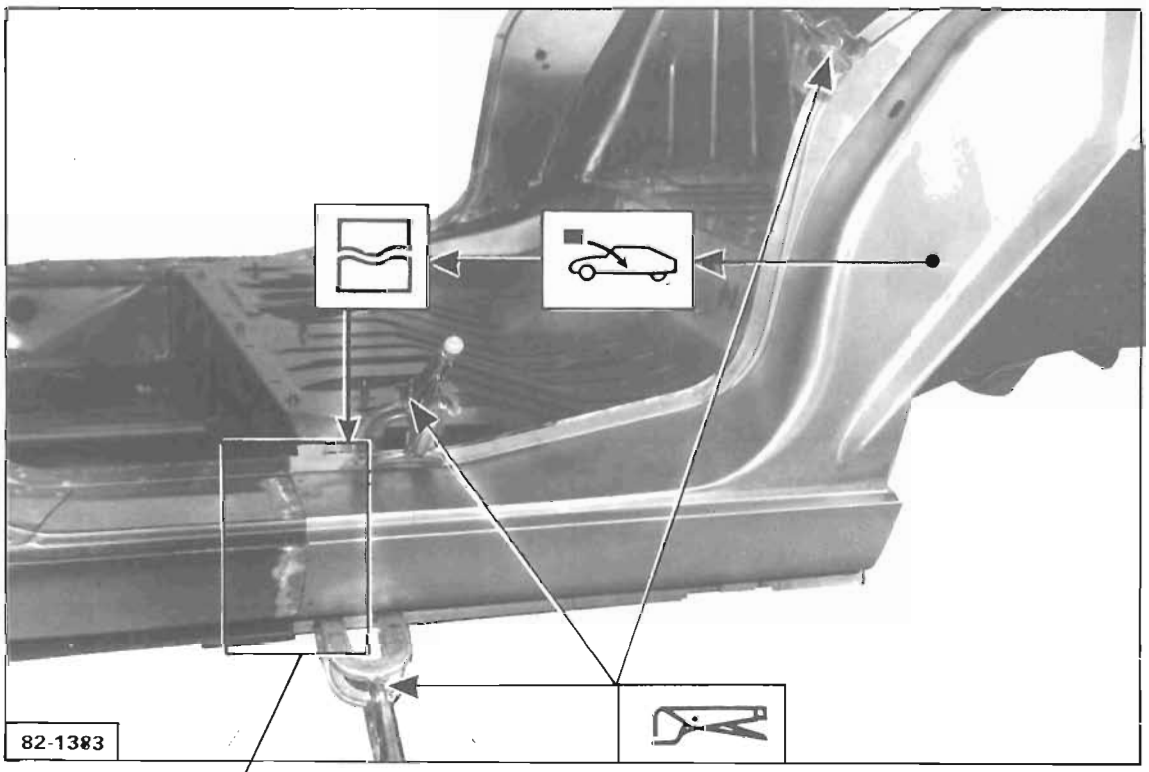

82-1286

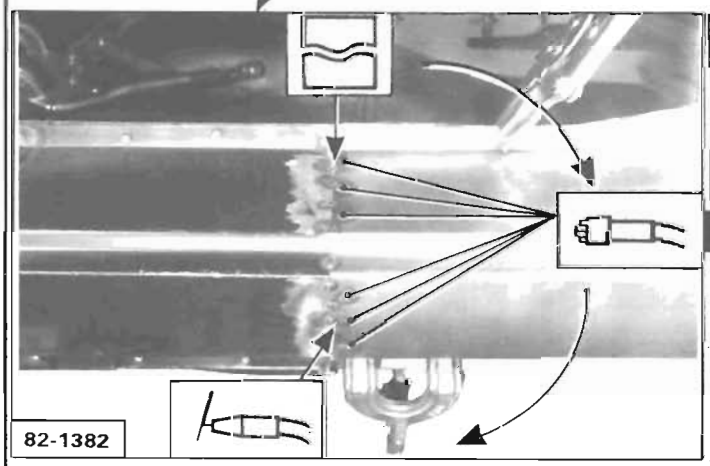

85-237

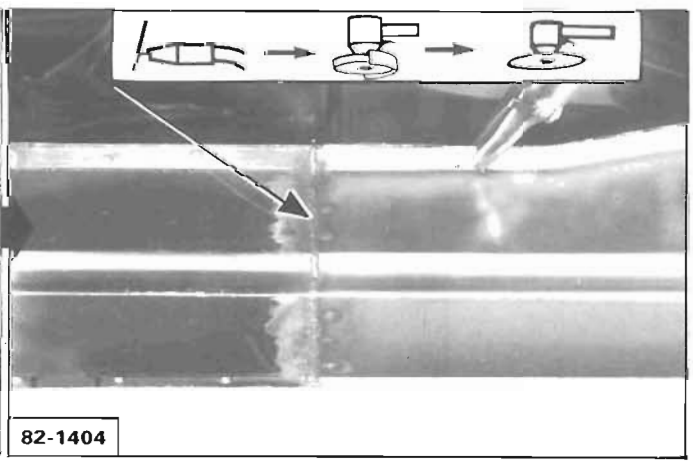

85-245

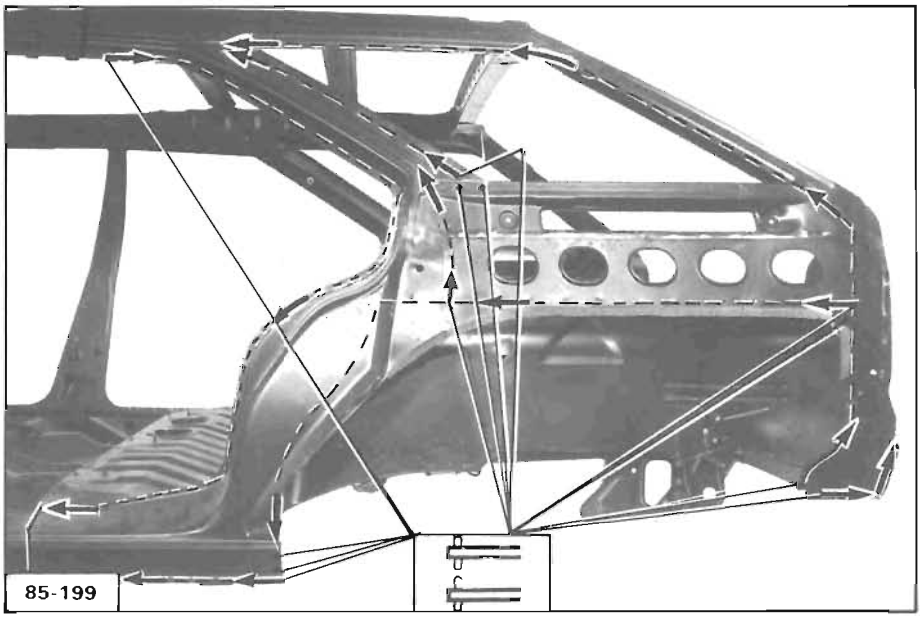

85-246

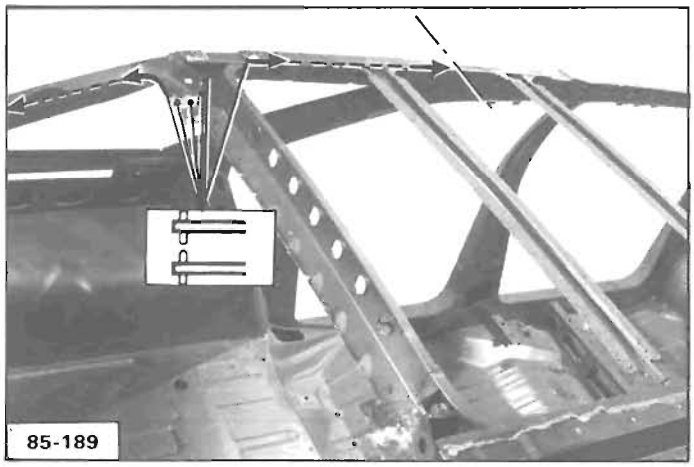

85-241

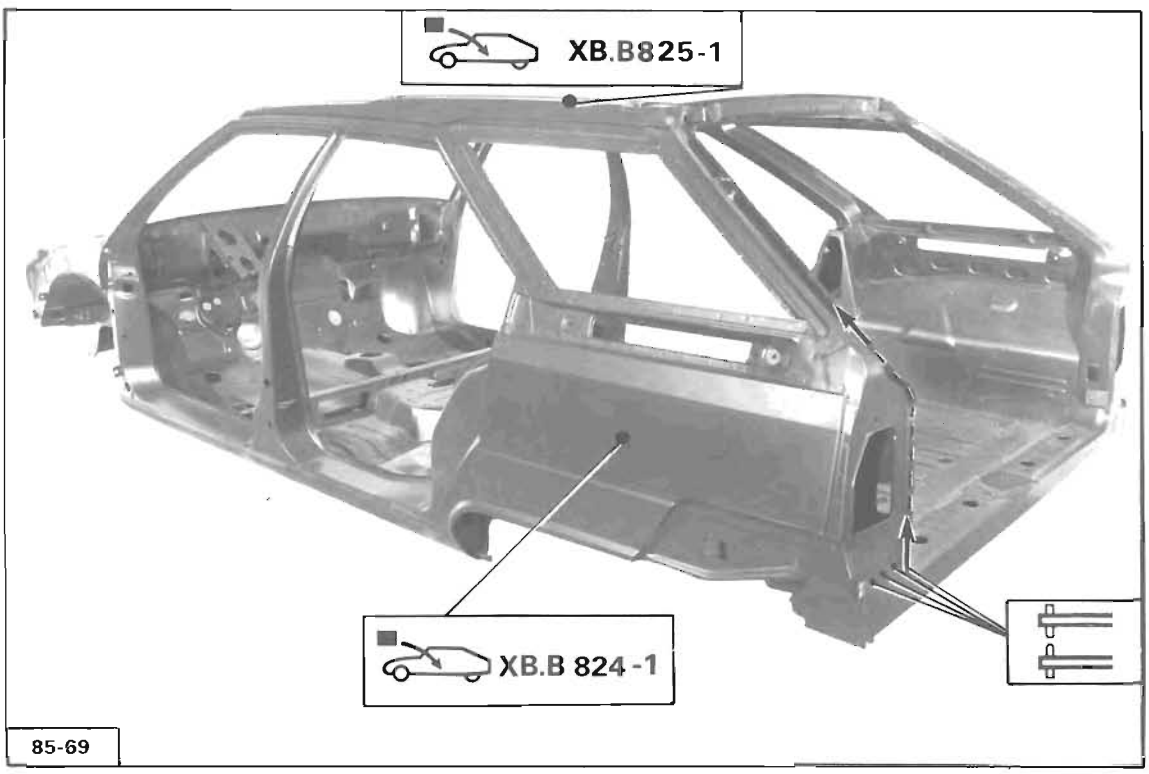

82-1383

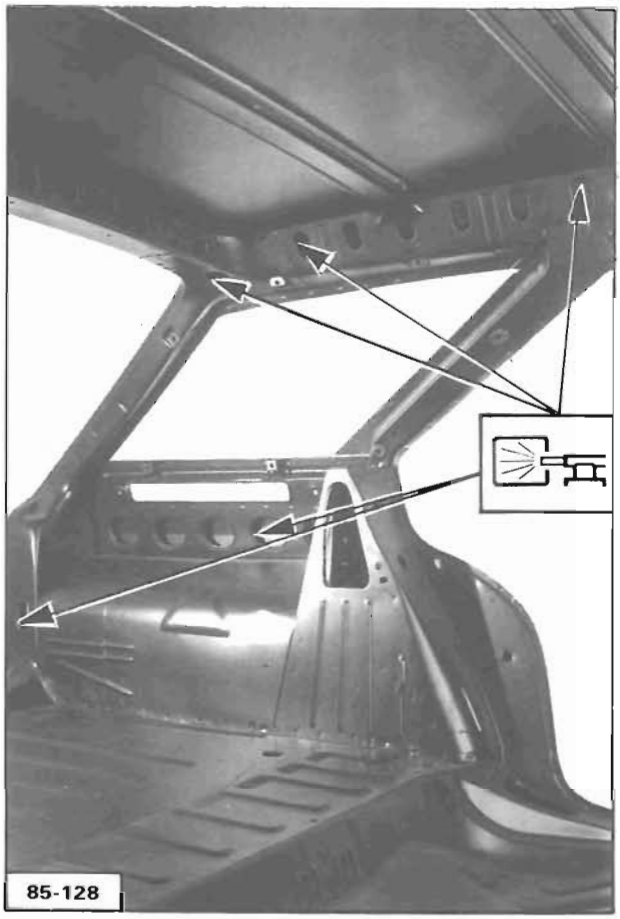

82-1382

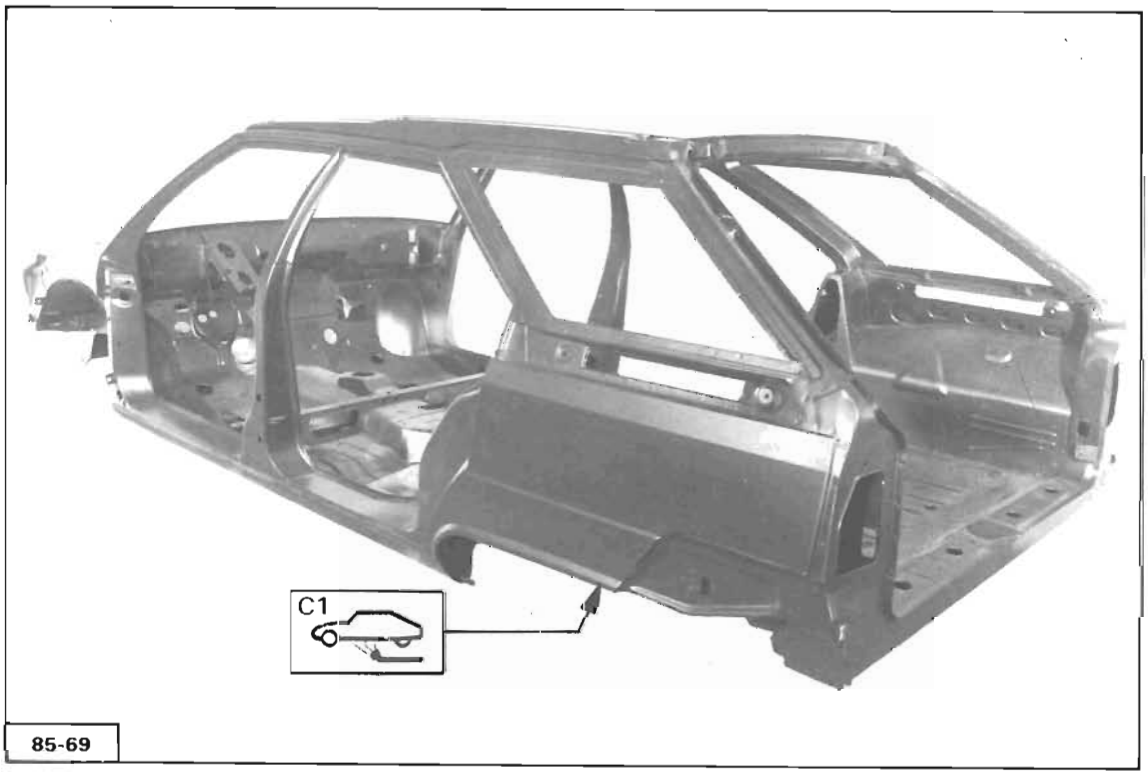

82-1404

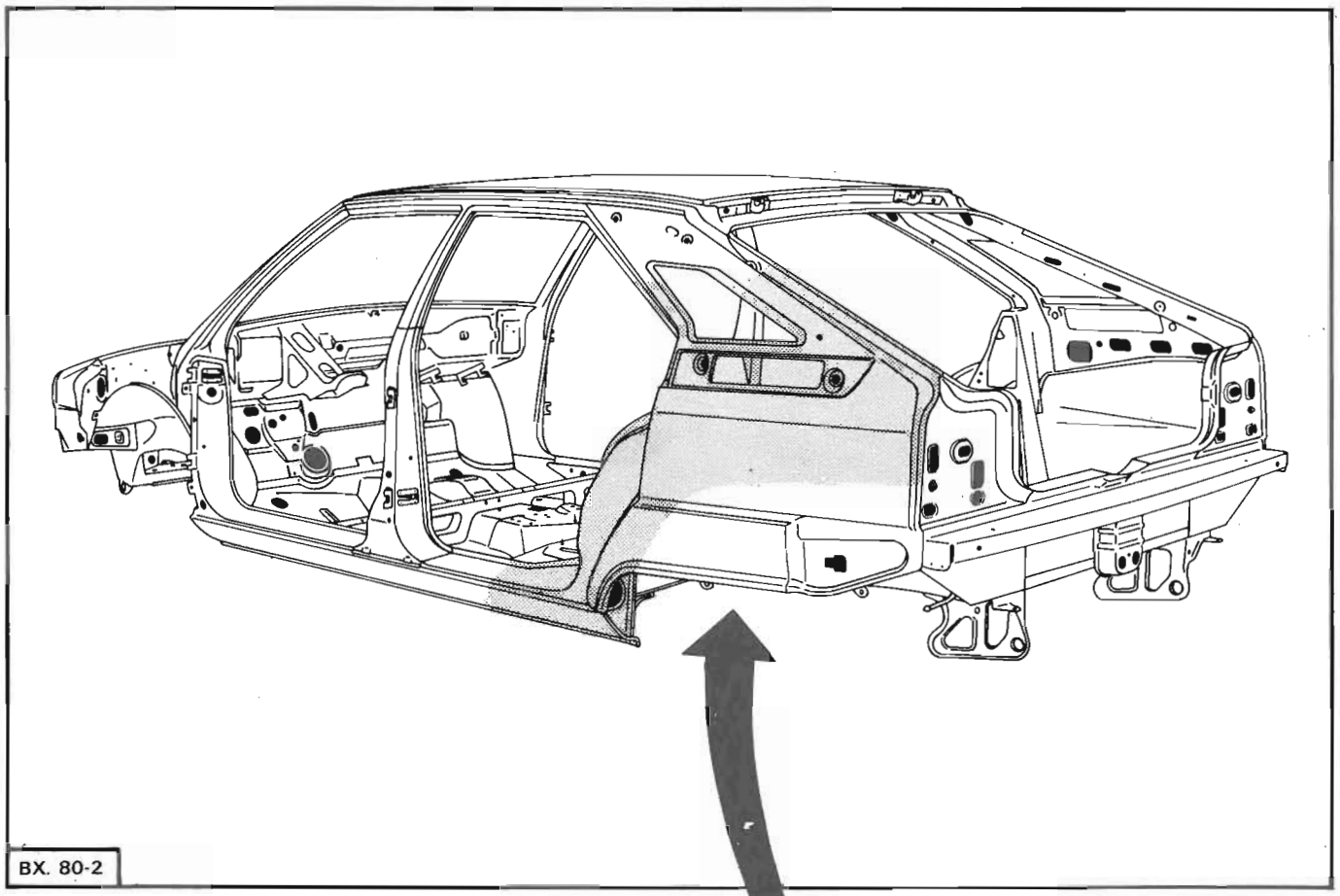

85-199


85-189

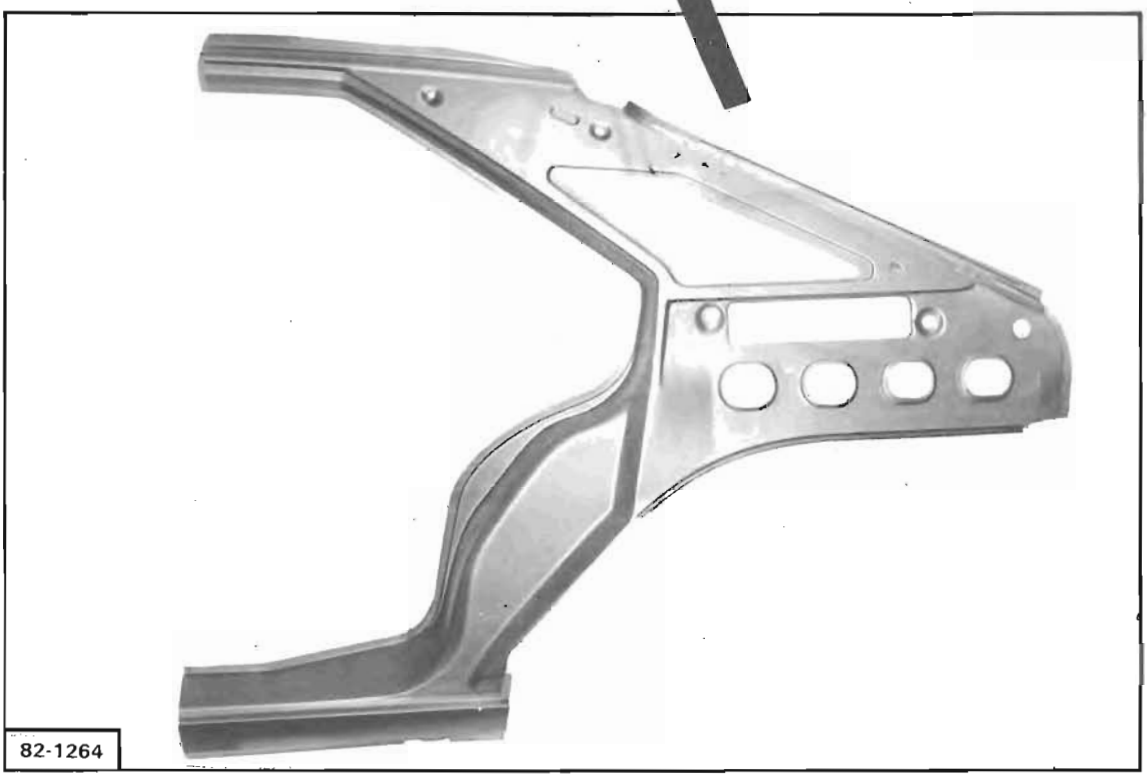

XB.B825-1
XB.B 824-1
85-69


85-128

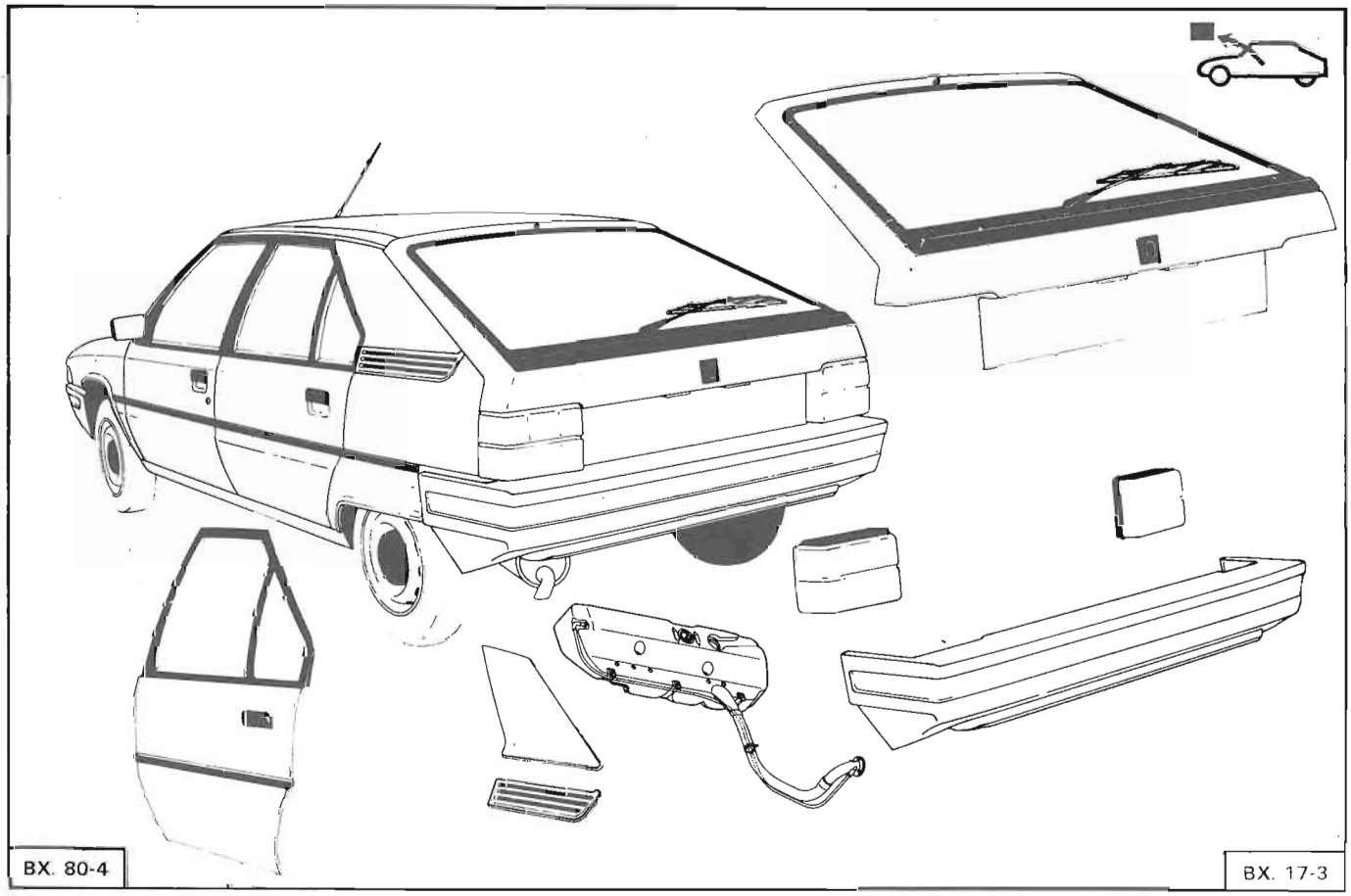

C1
85-69



BX. 80-2

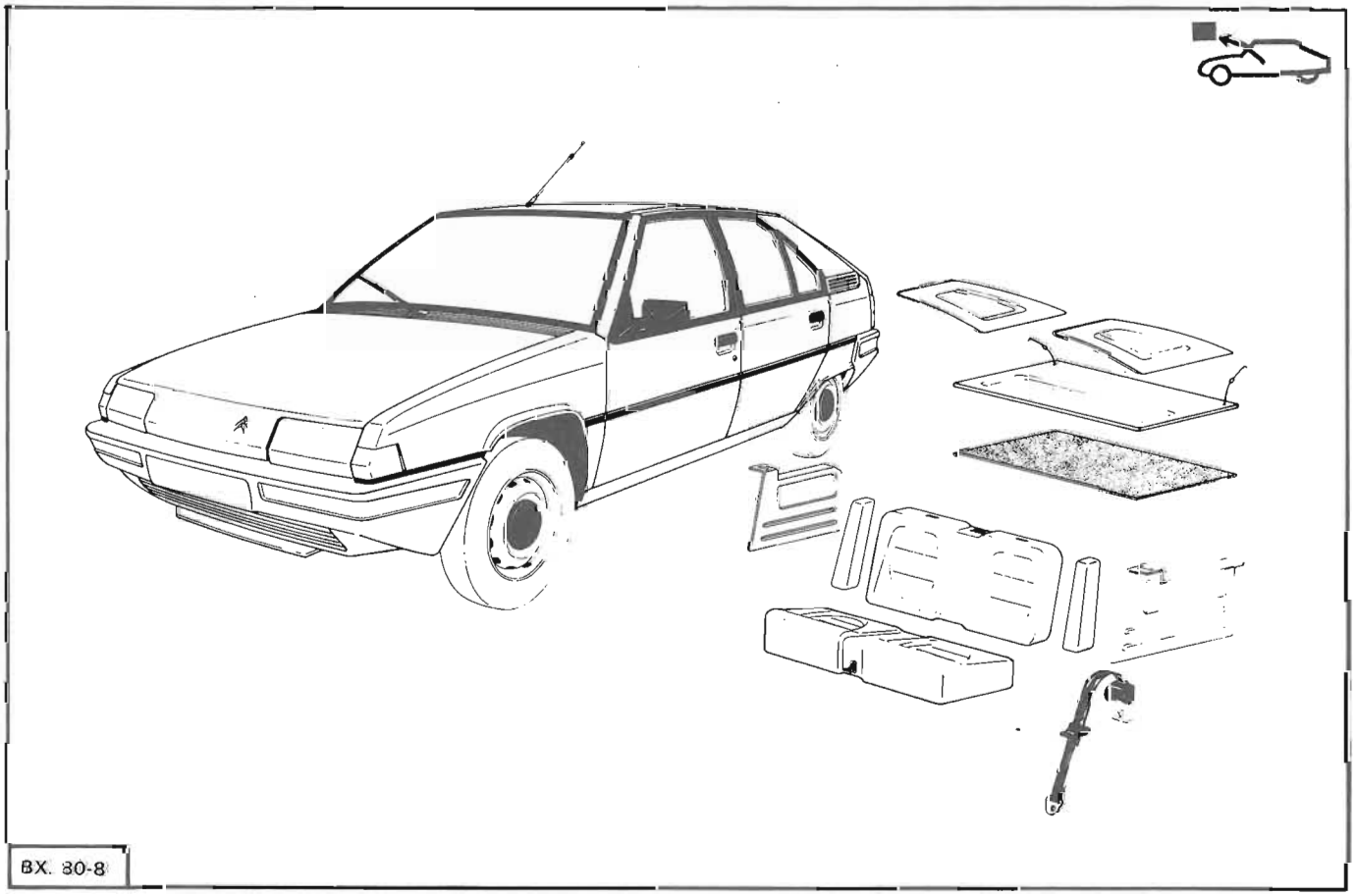


82-1264

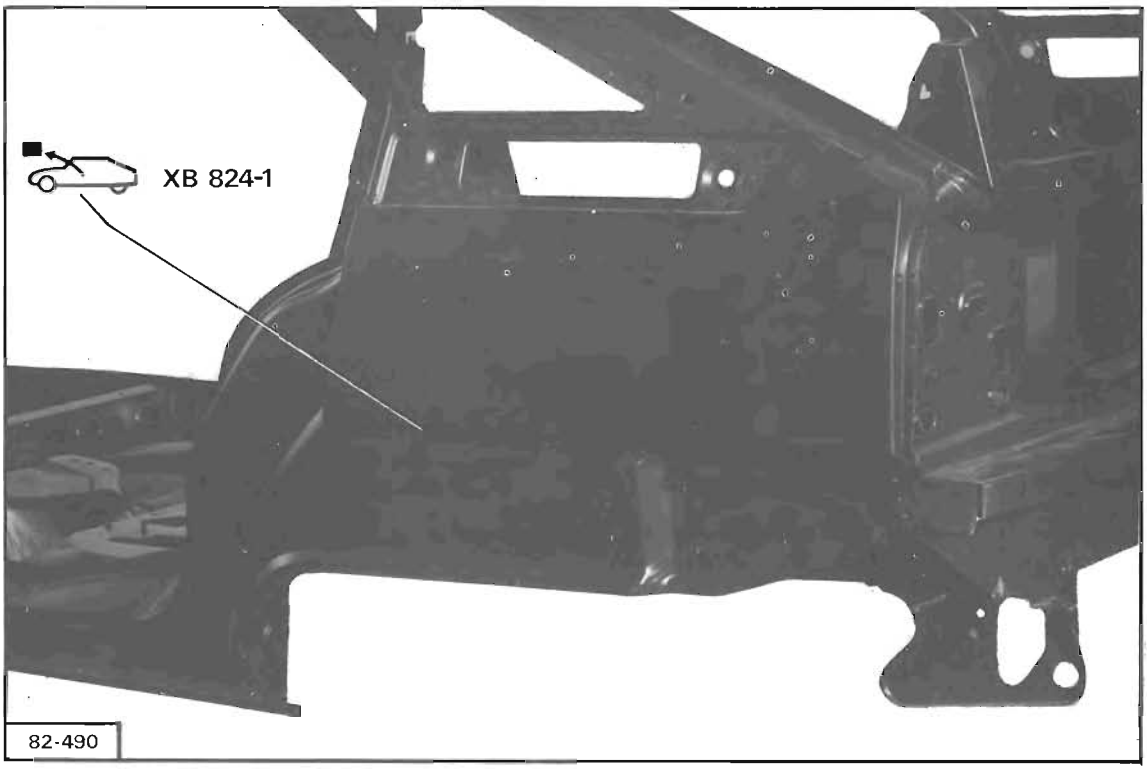


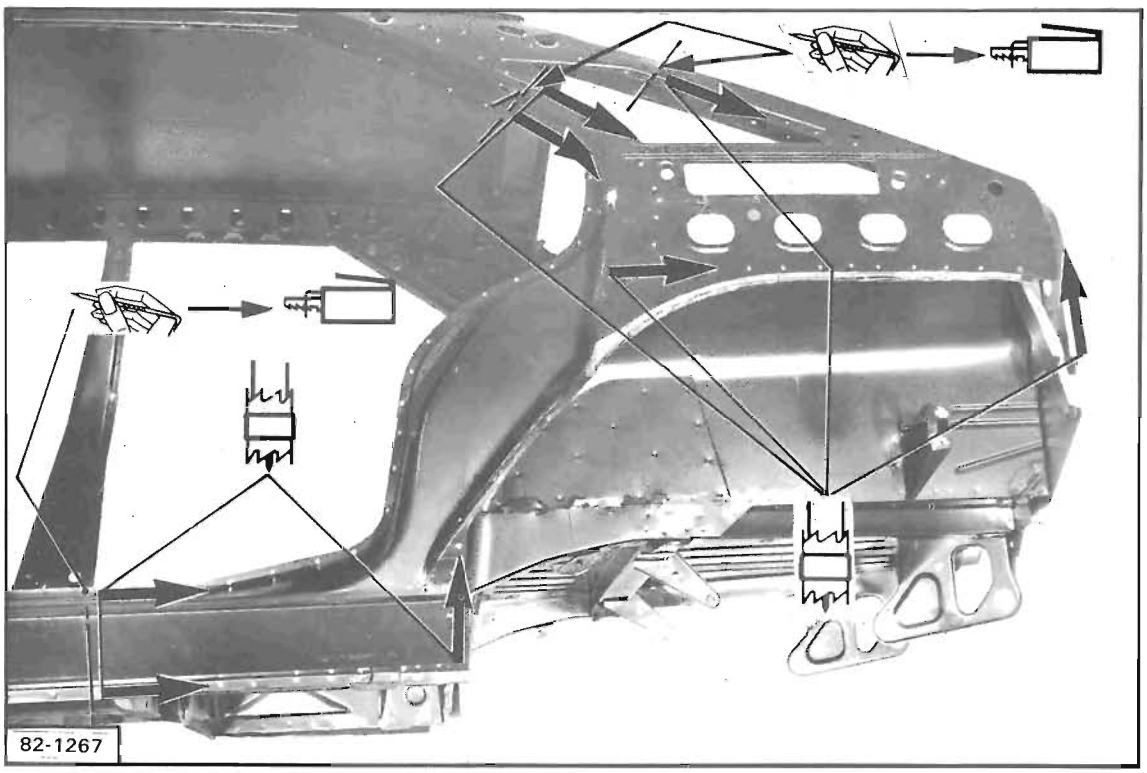
BX. 80-4

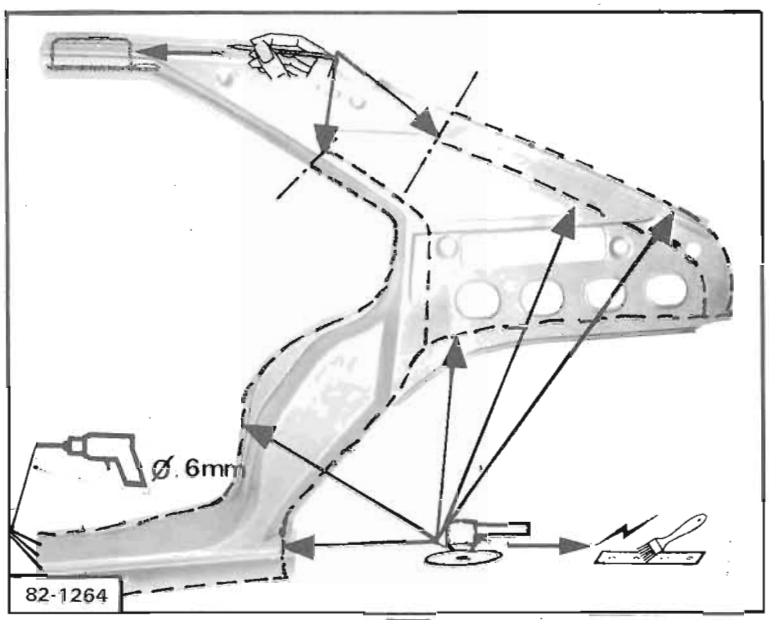
BX. 17-3

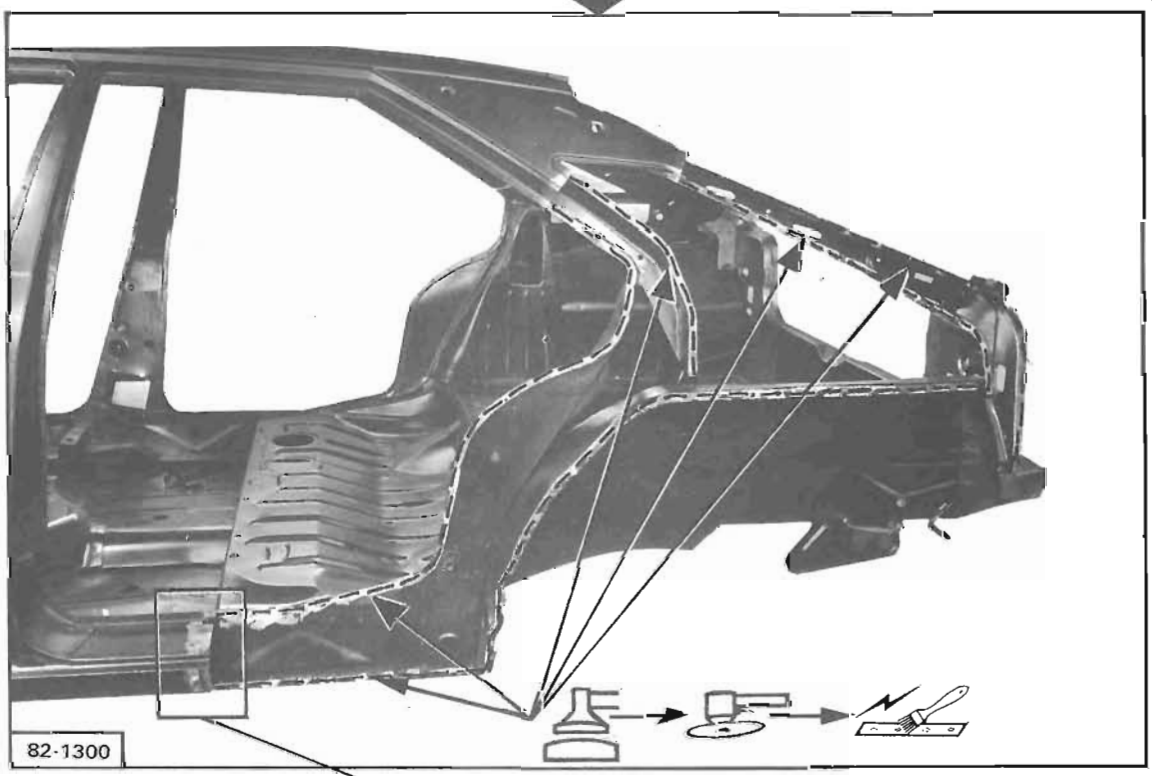


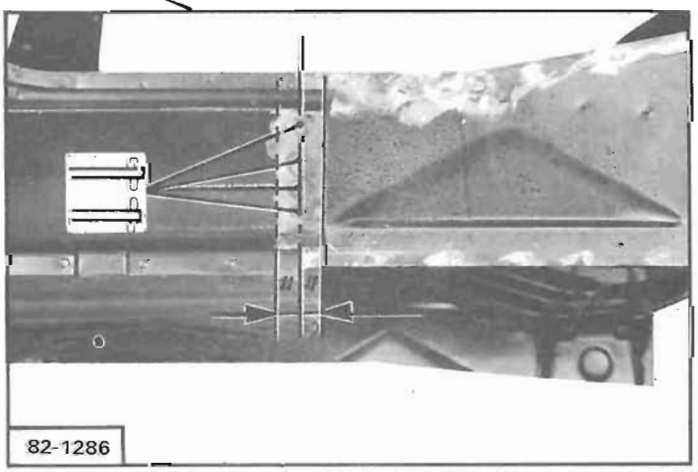
BX. 30-8

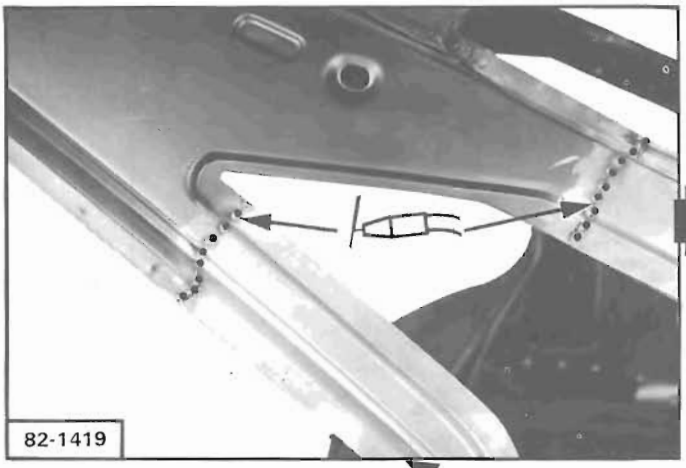

XB 824-1
82-490

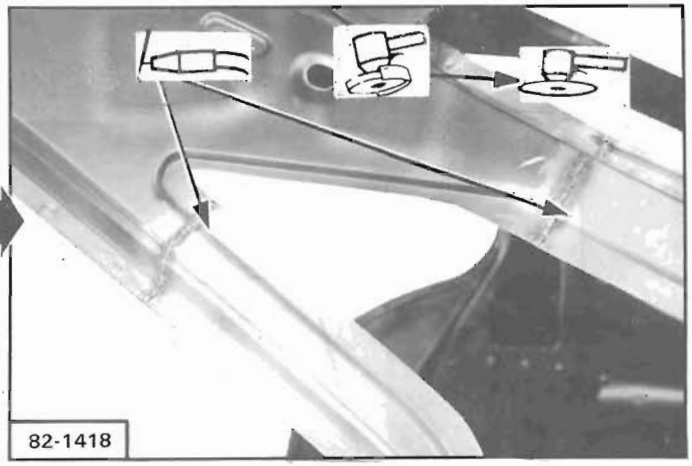

82-1267

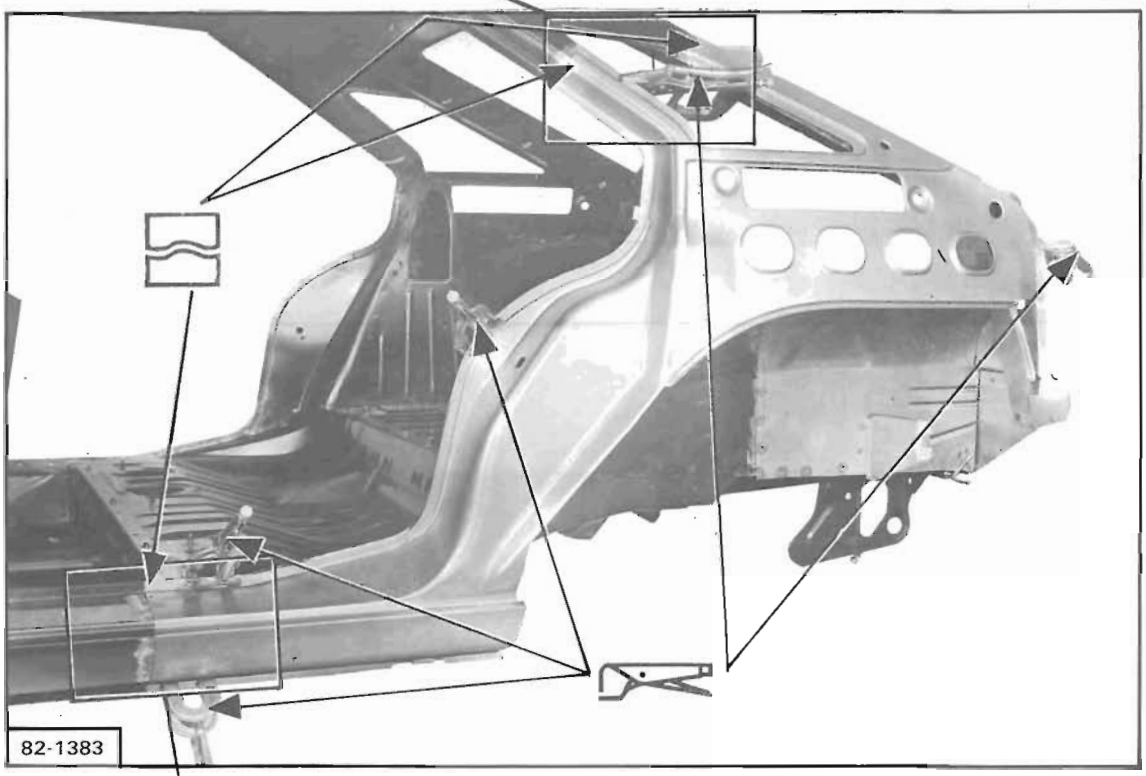

Ø. 6mm
82-1264

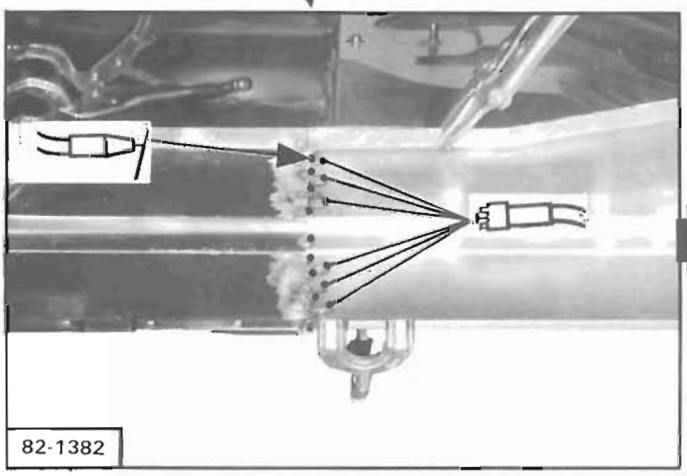

82-1300

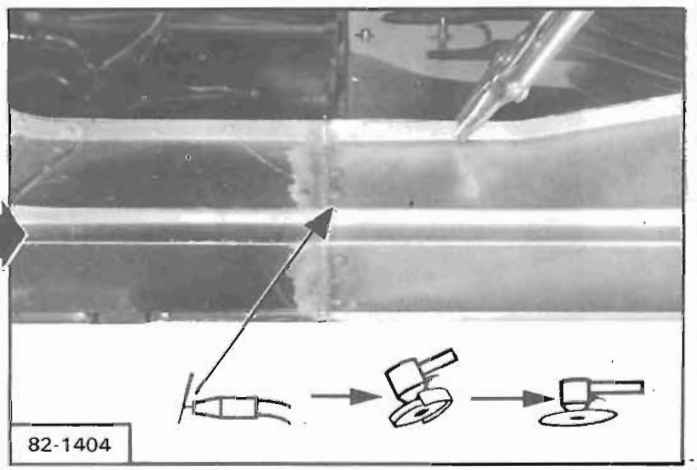

82-1286

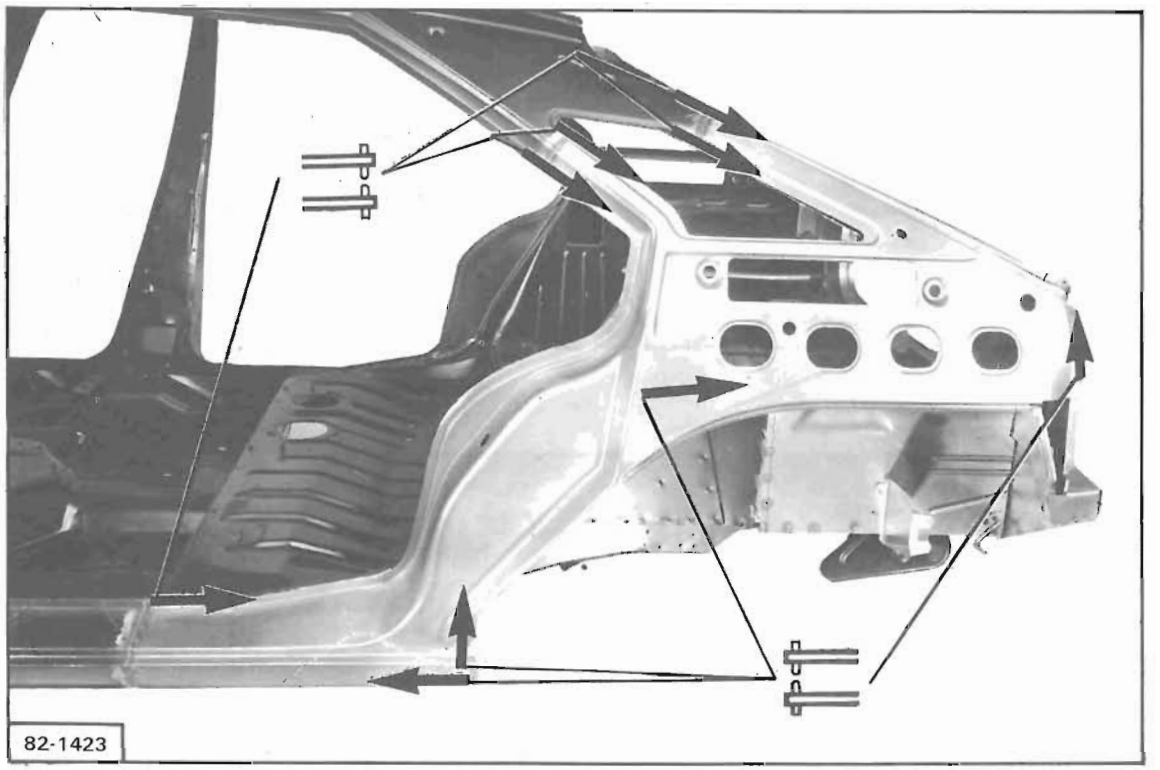

82-1419

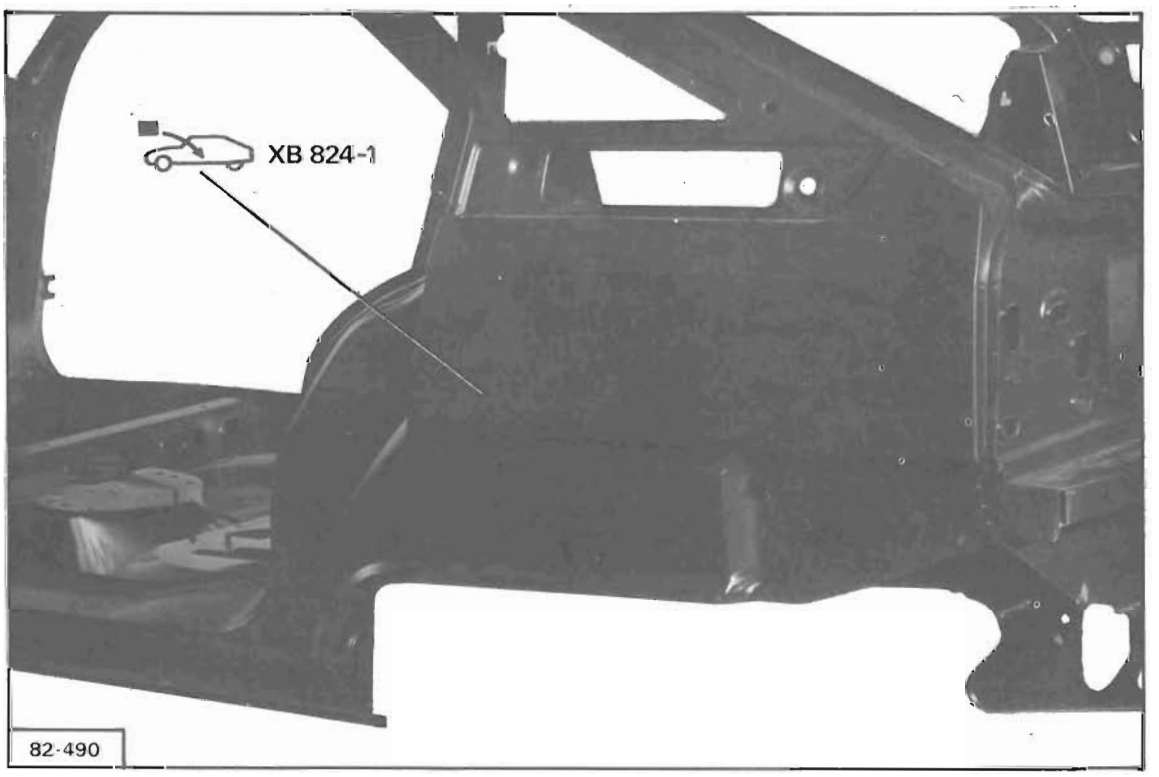

82-1418

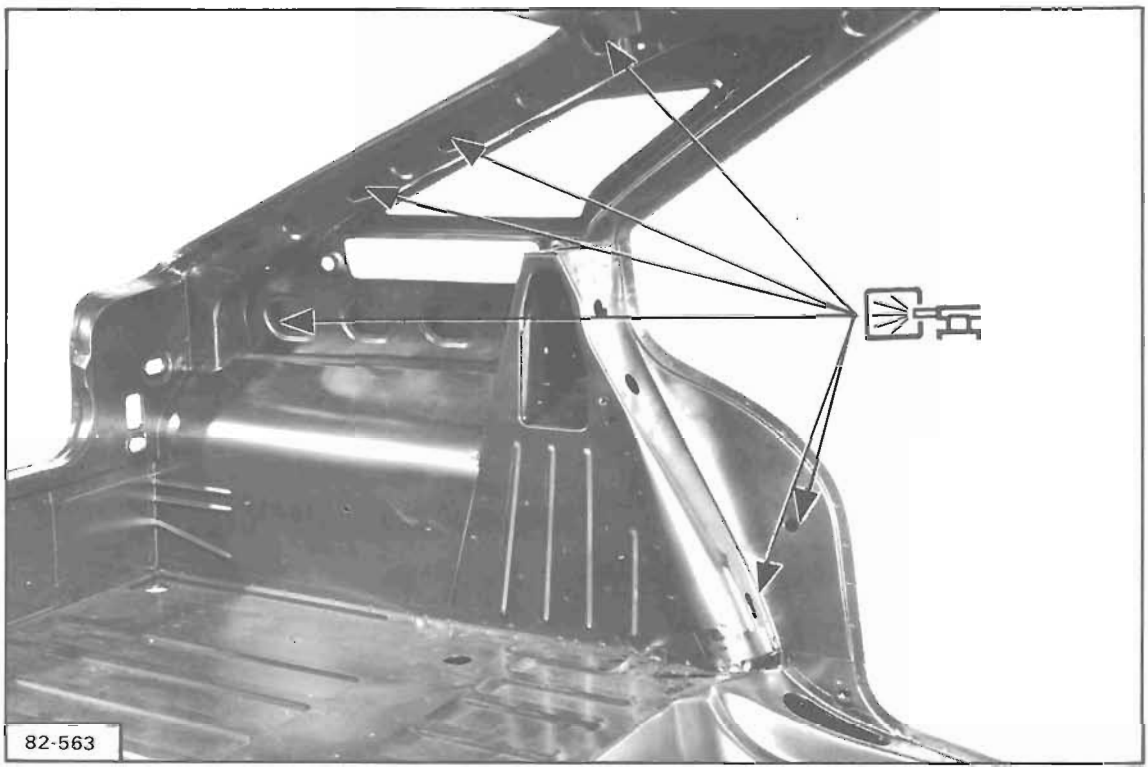

82-1383

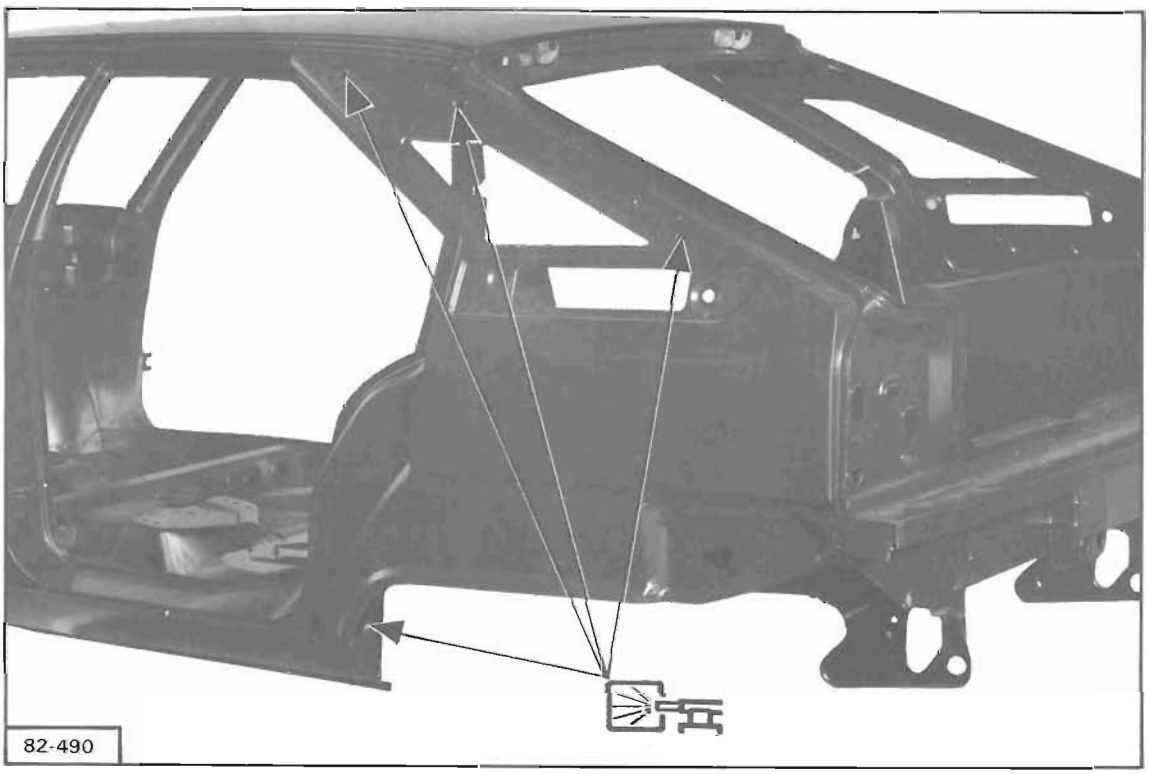

82-1382

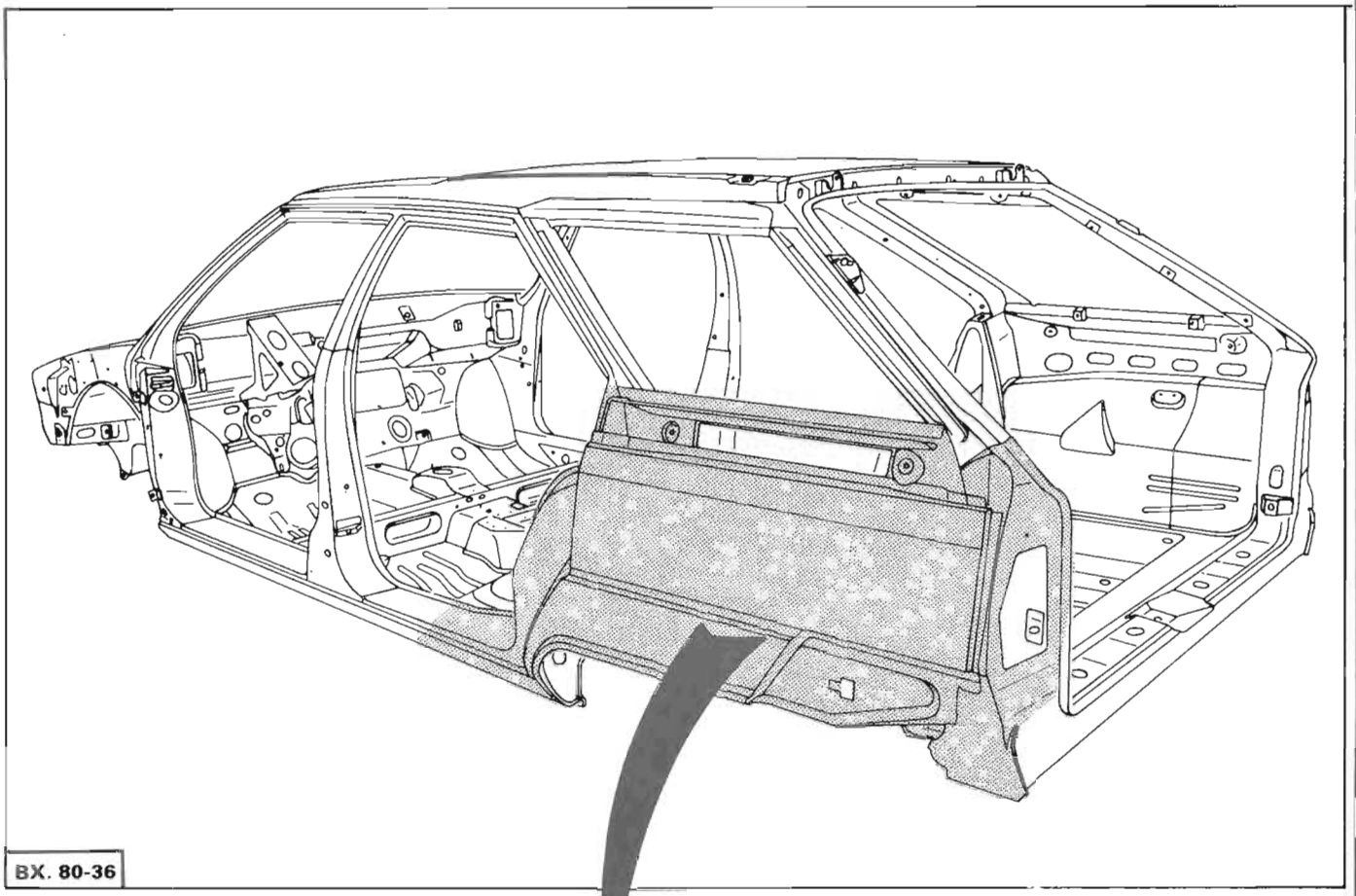

82-1404


82-1423

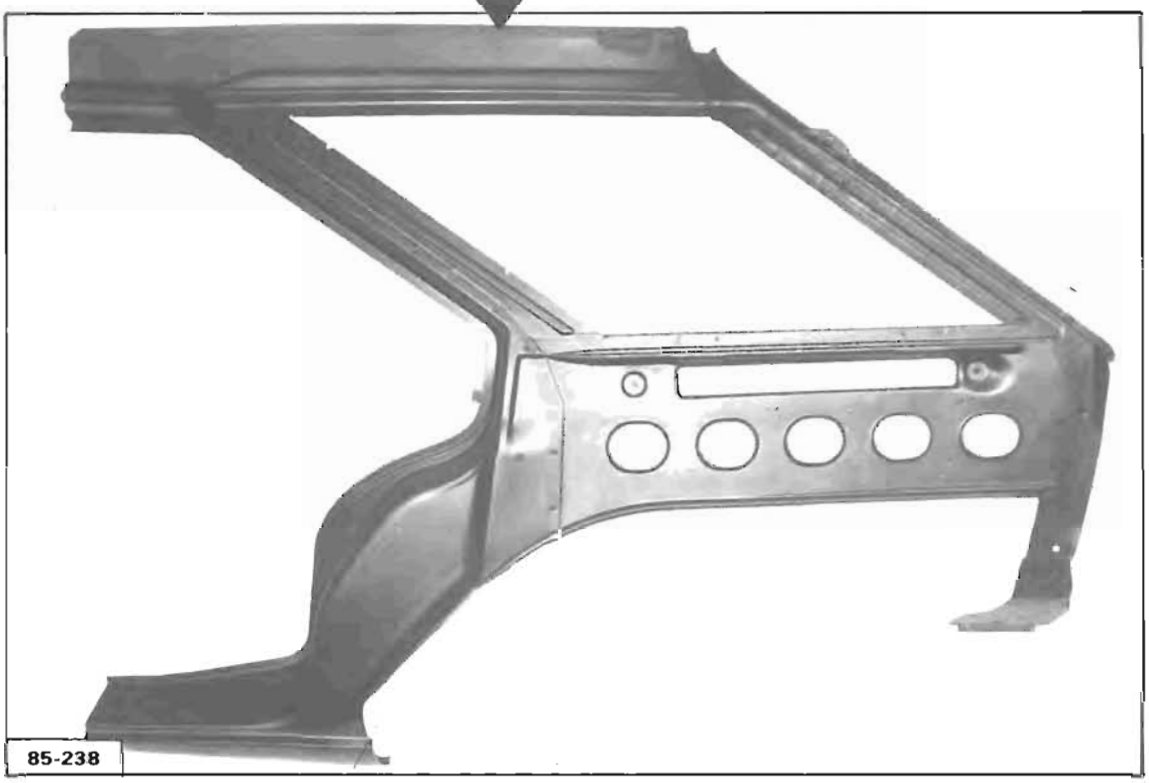

XB 824-1
82-490


82-563

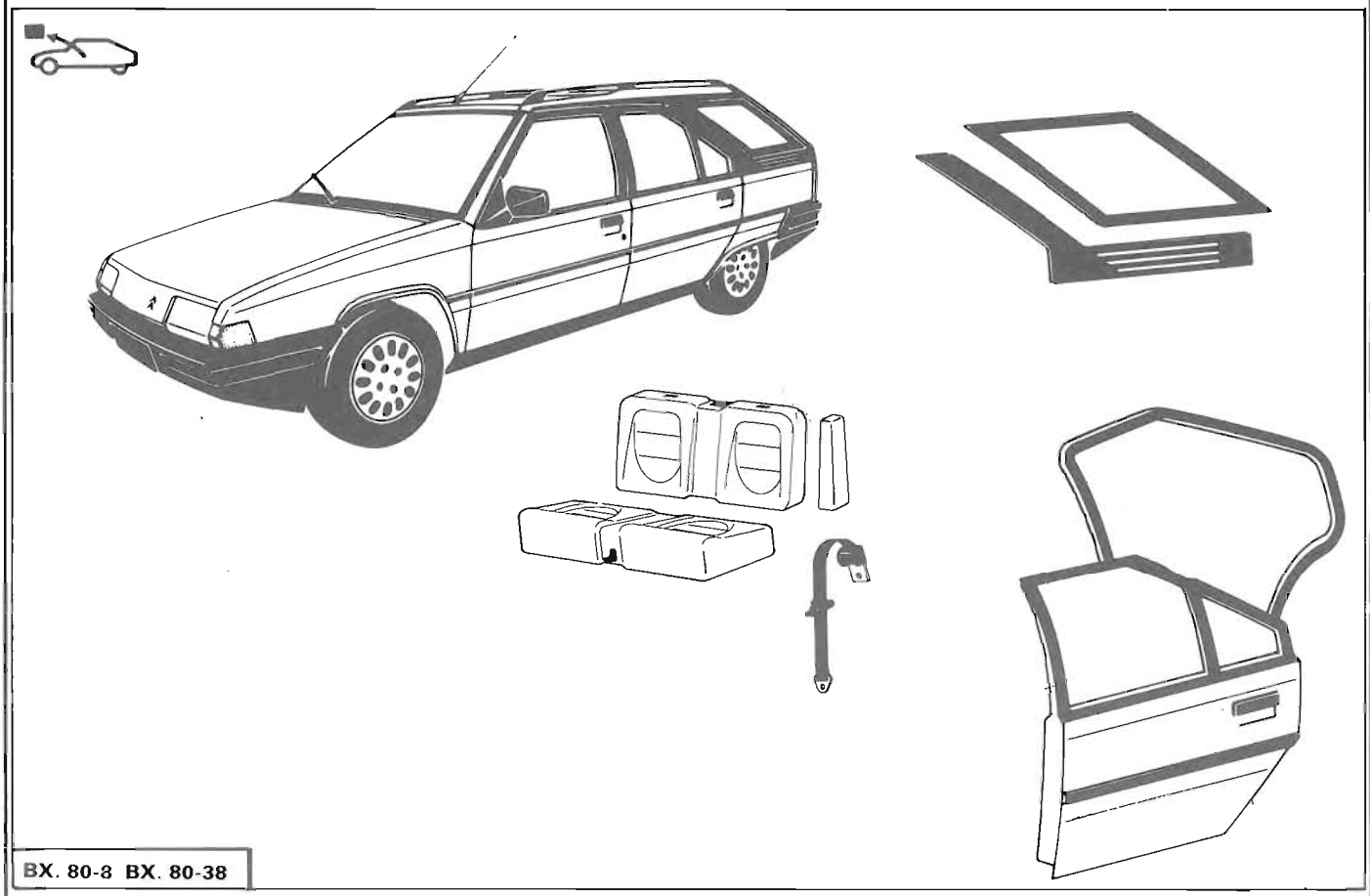

82-490



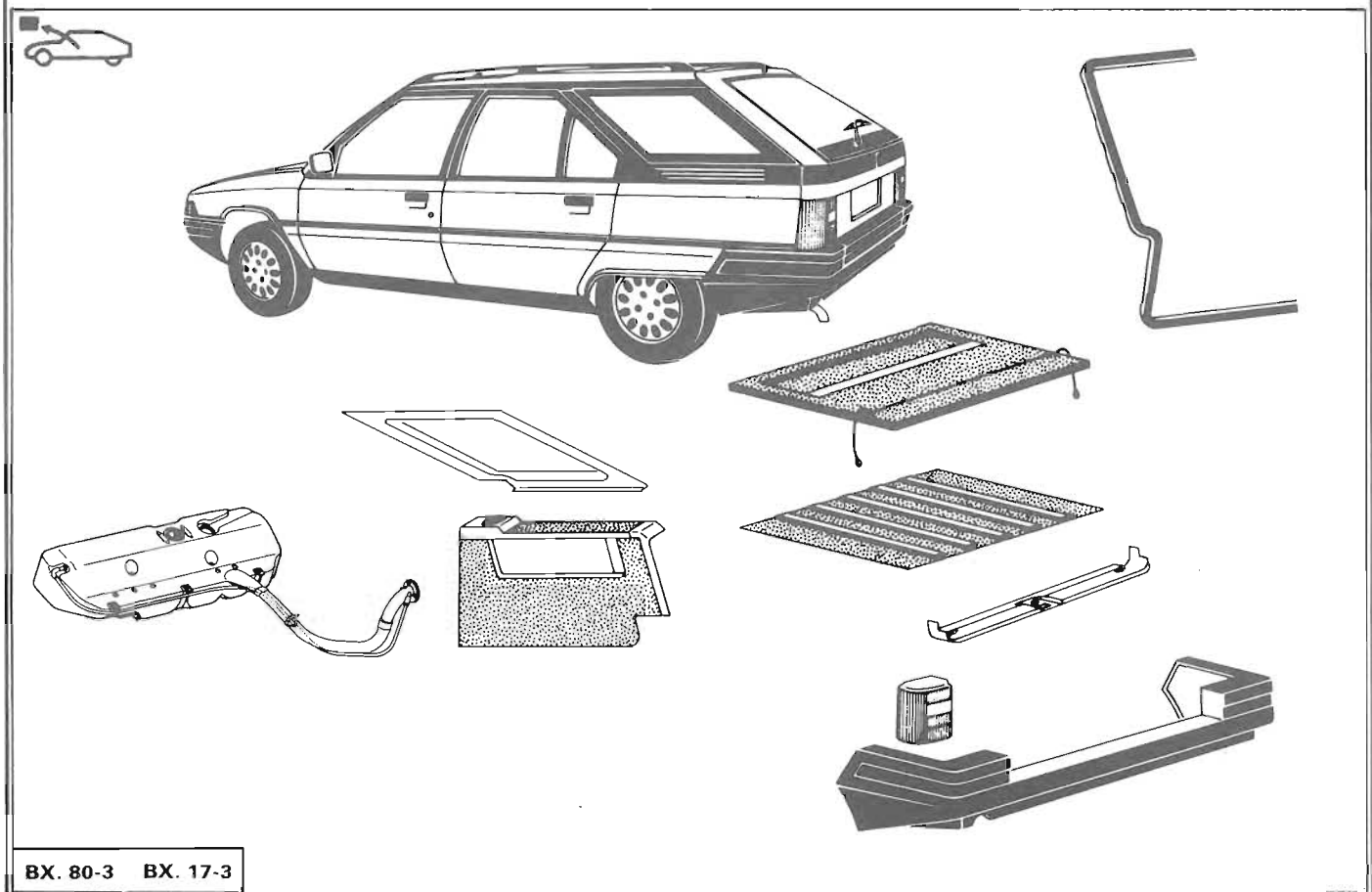
BX. 80-36



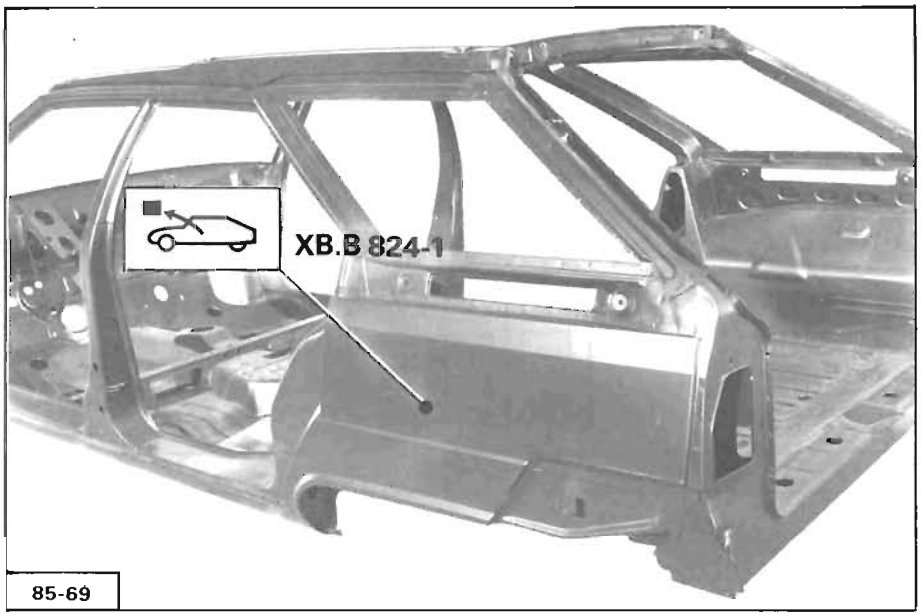
85-238

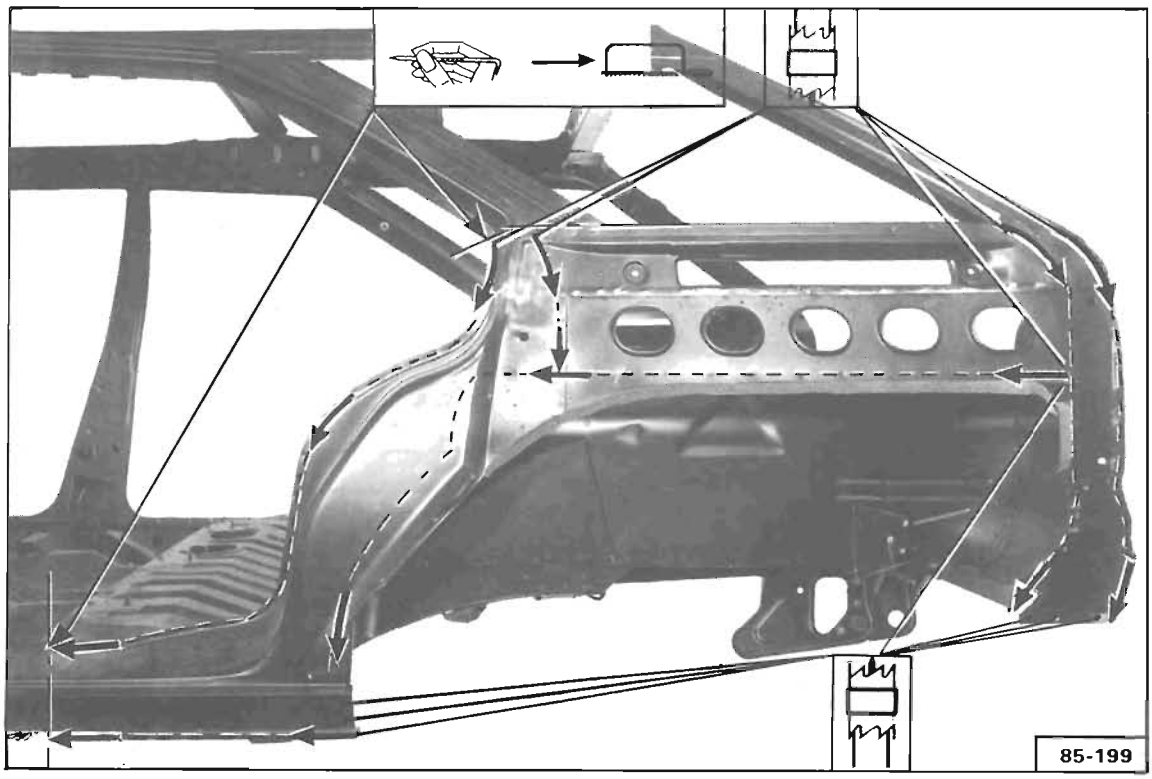


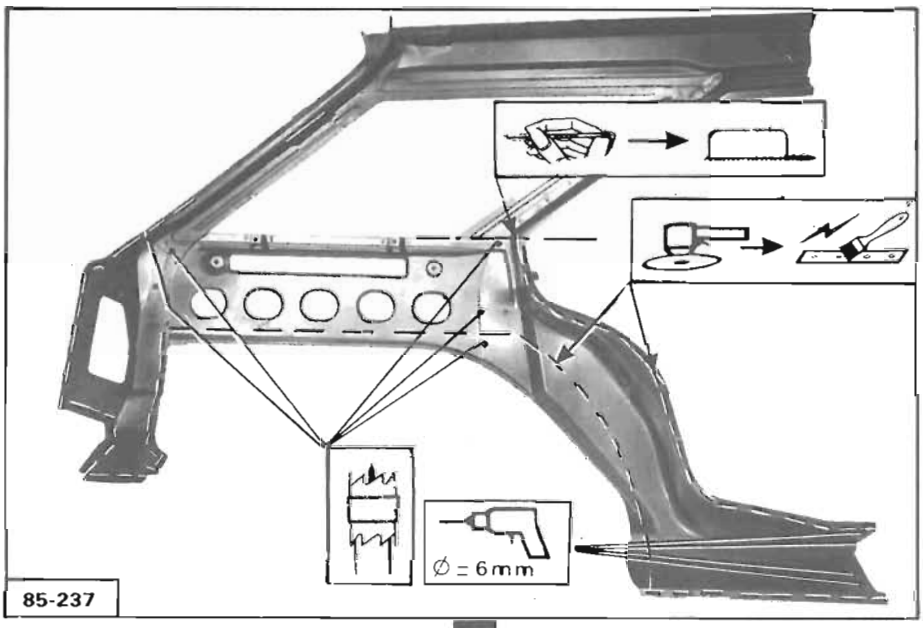
BX. 80-8 BX. 80-38

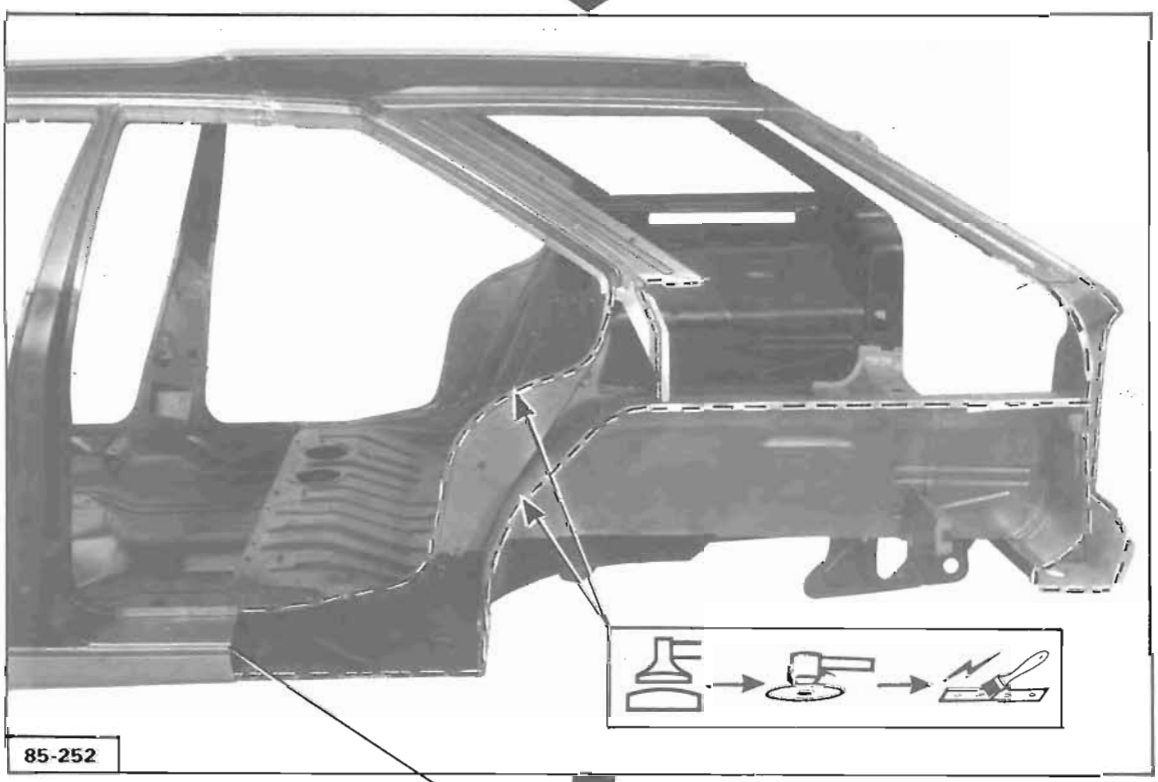


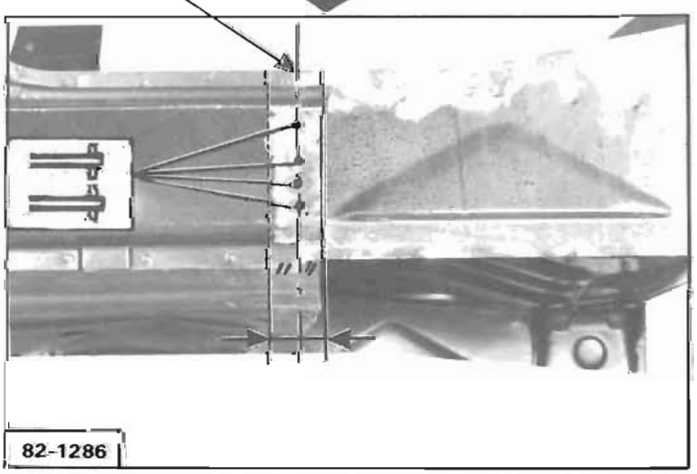
BX. 80-3 BX. 17-3

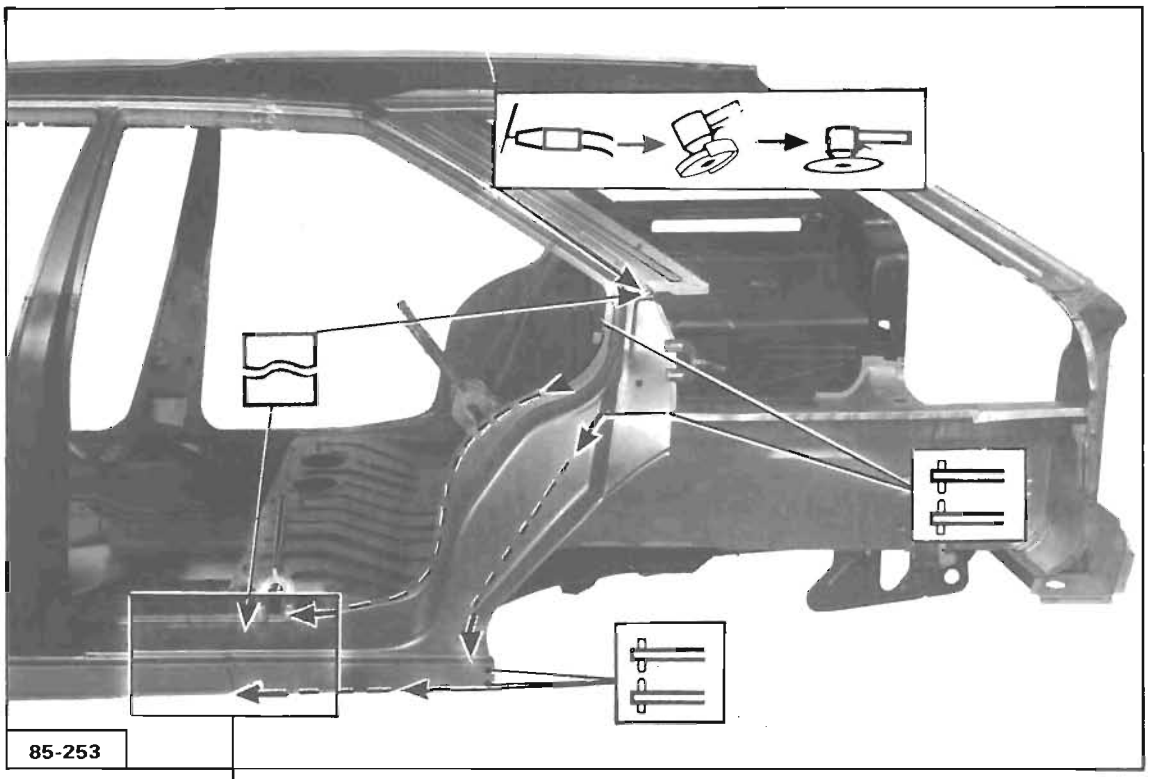

XB.B 824-1
85-69

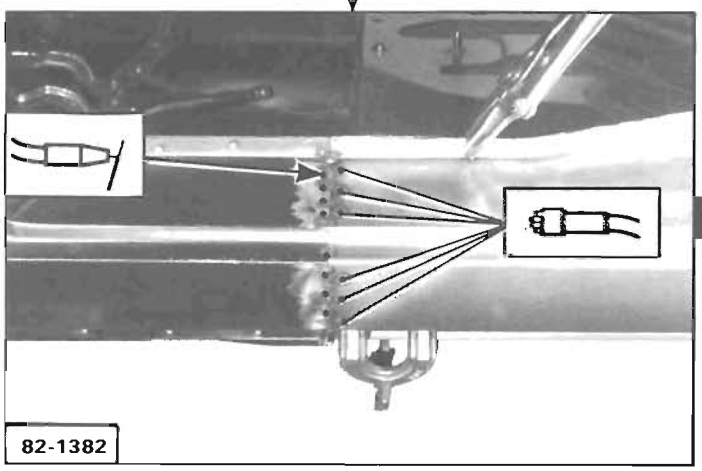

85-199

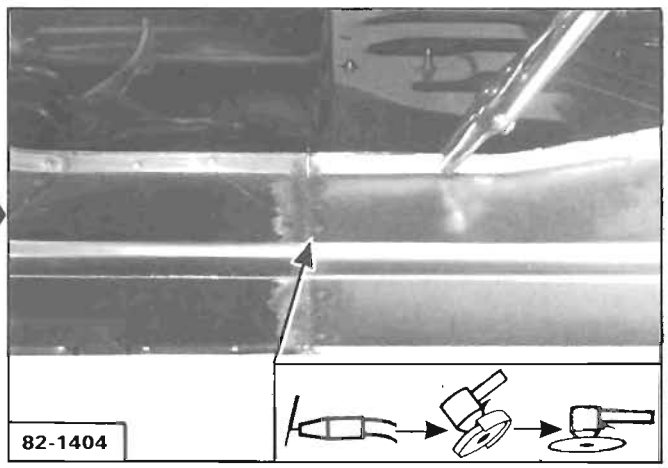

Ø = 6 mm
85-237

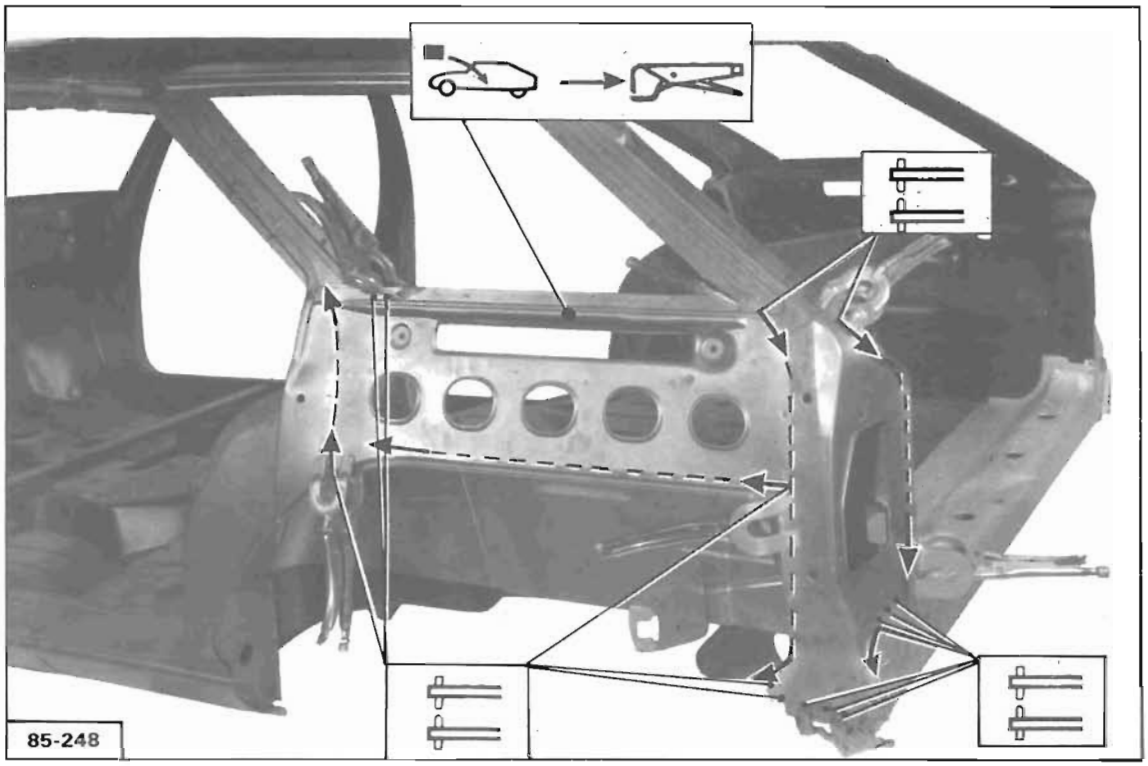

85-252

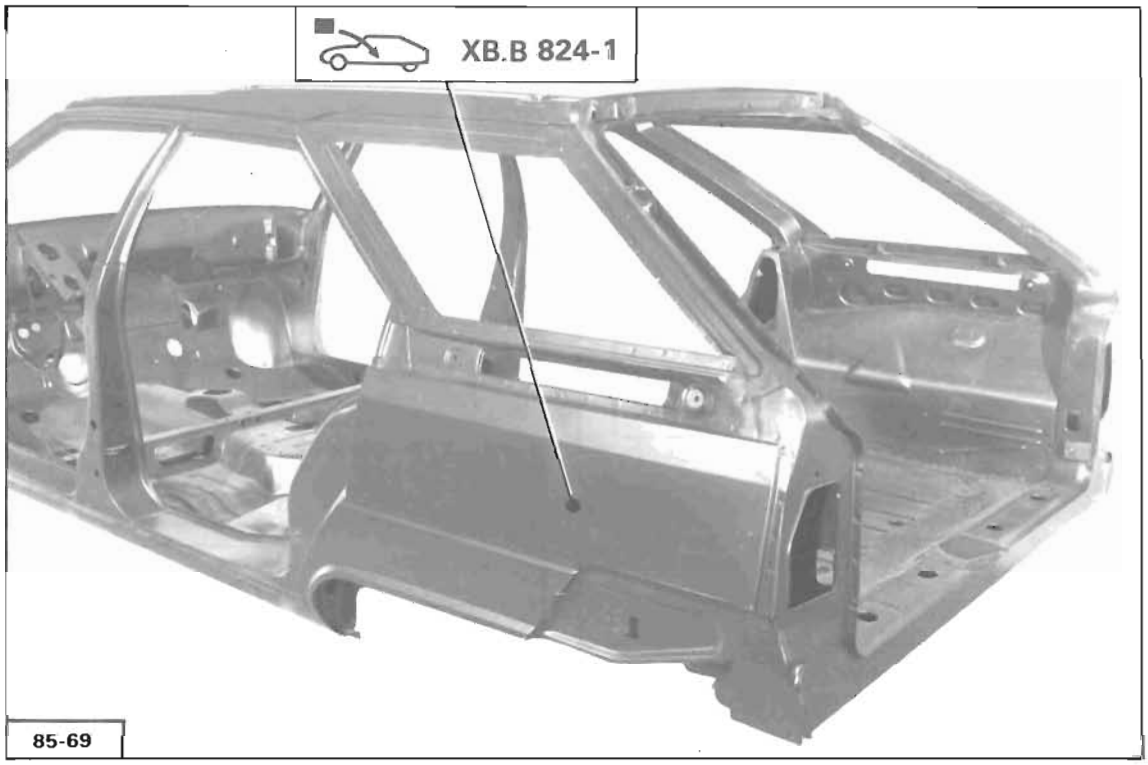

82-1286

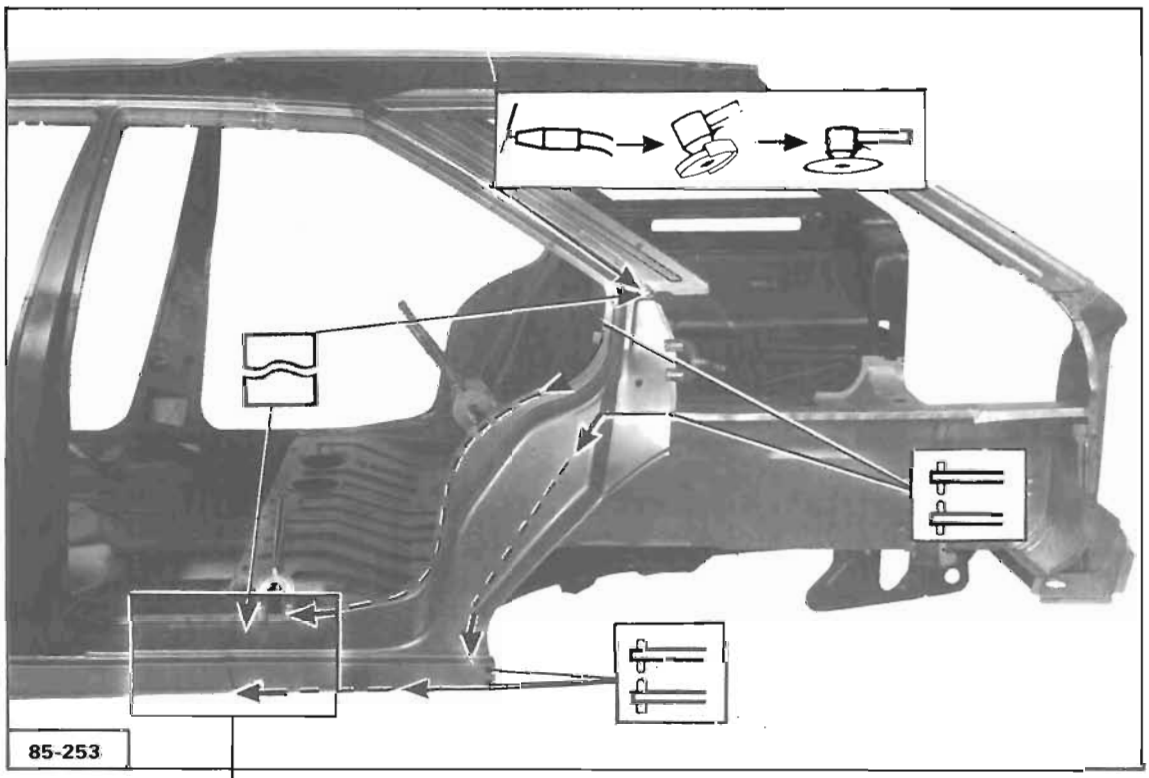

85-253

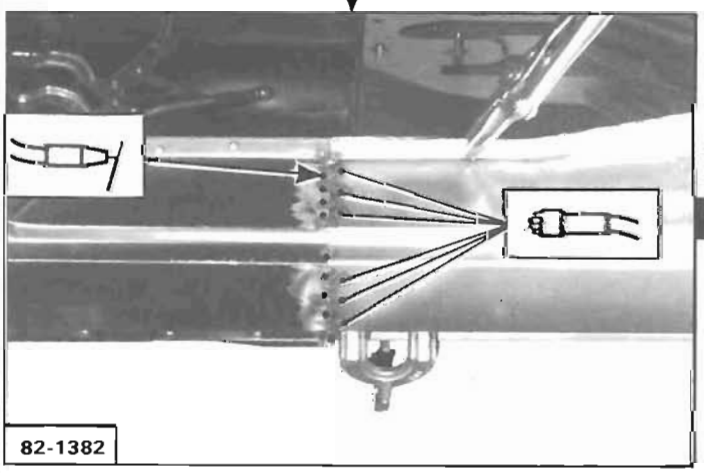

82-1382

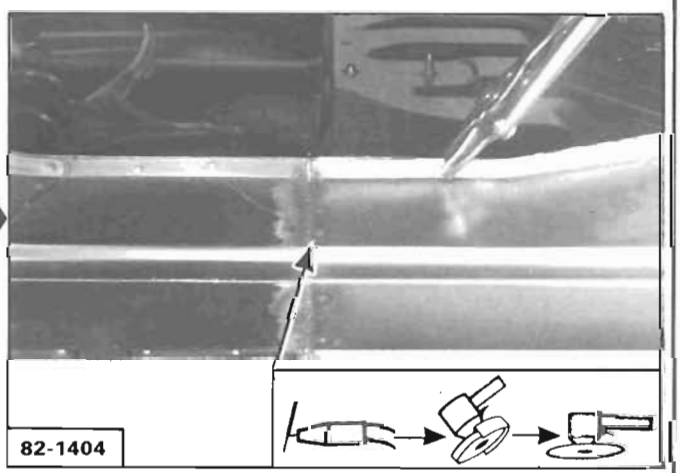

82-1404

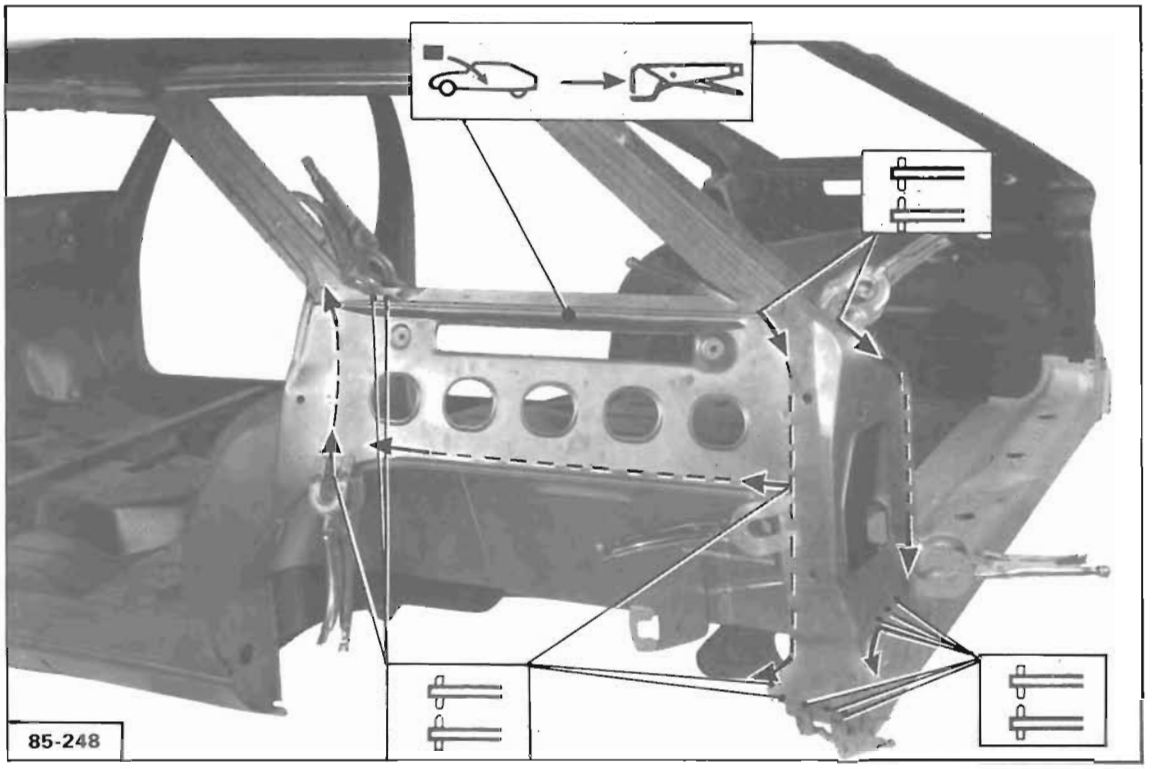

85-248

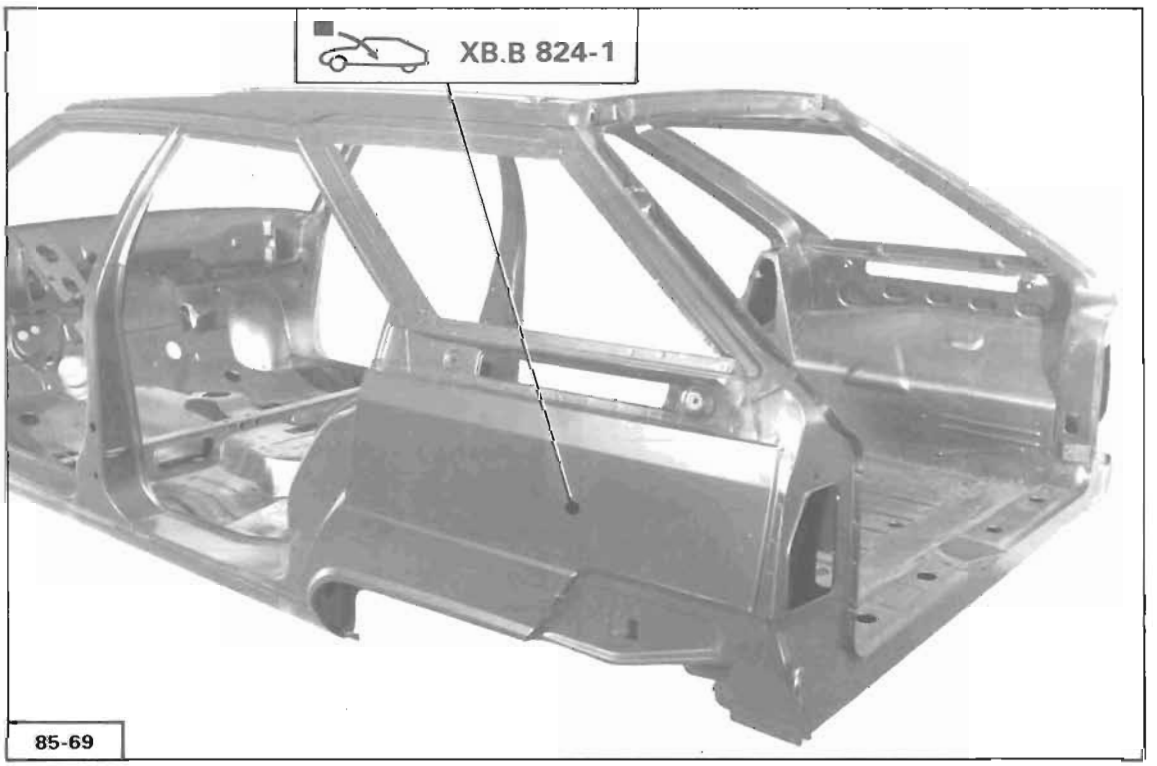

XB.B 824-1
85-69

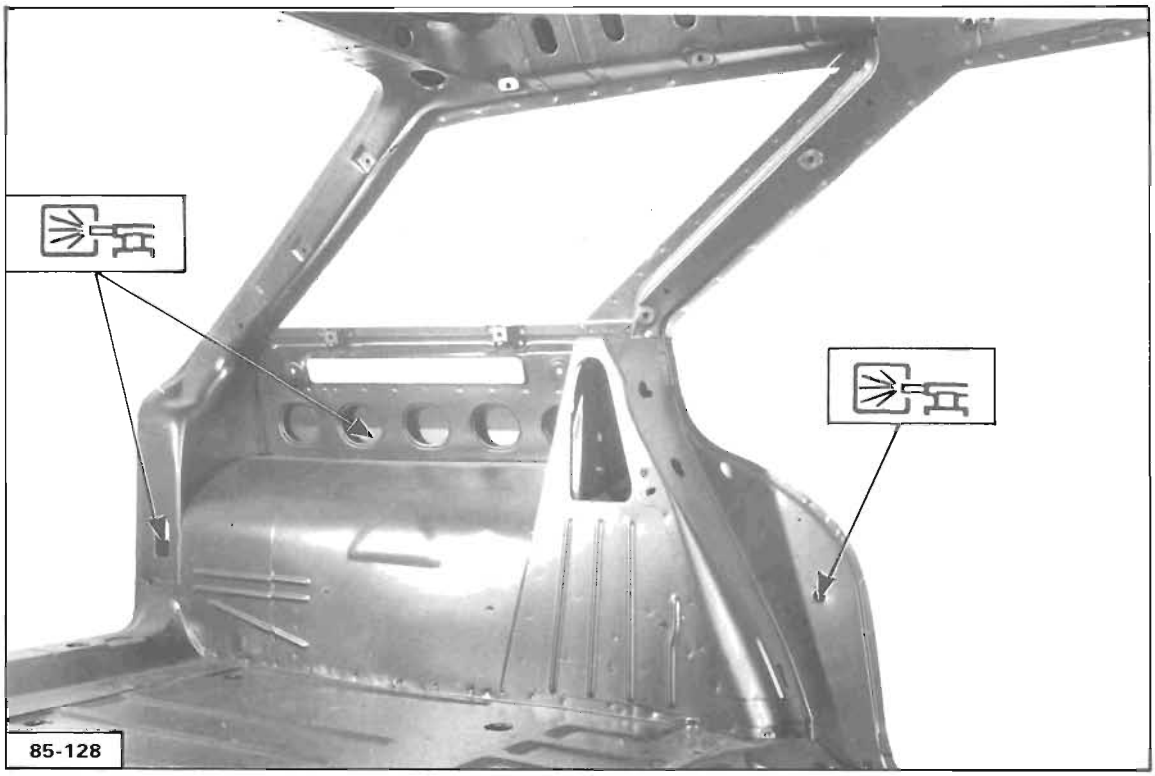

85-253

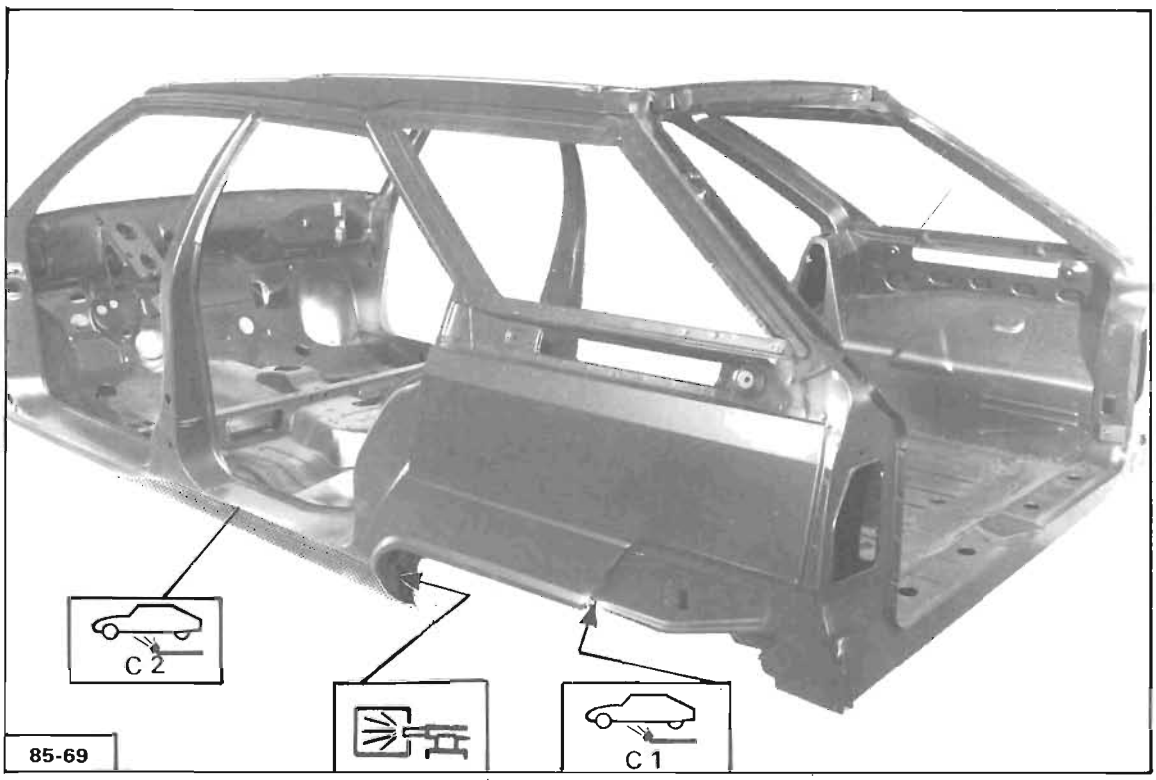

82-1382

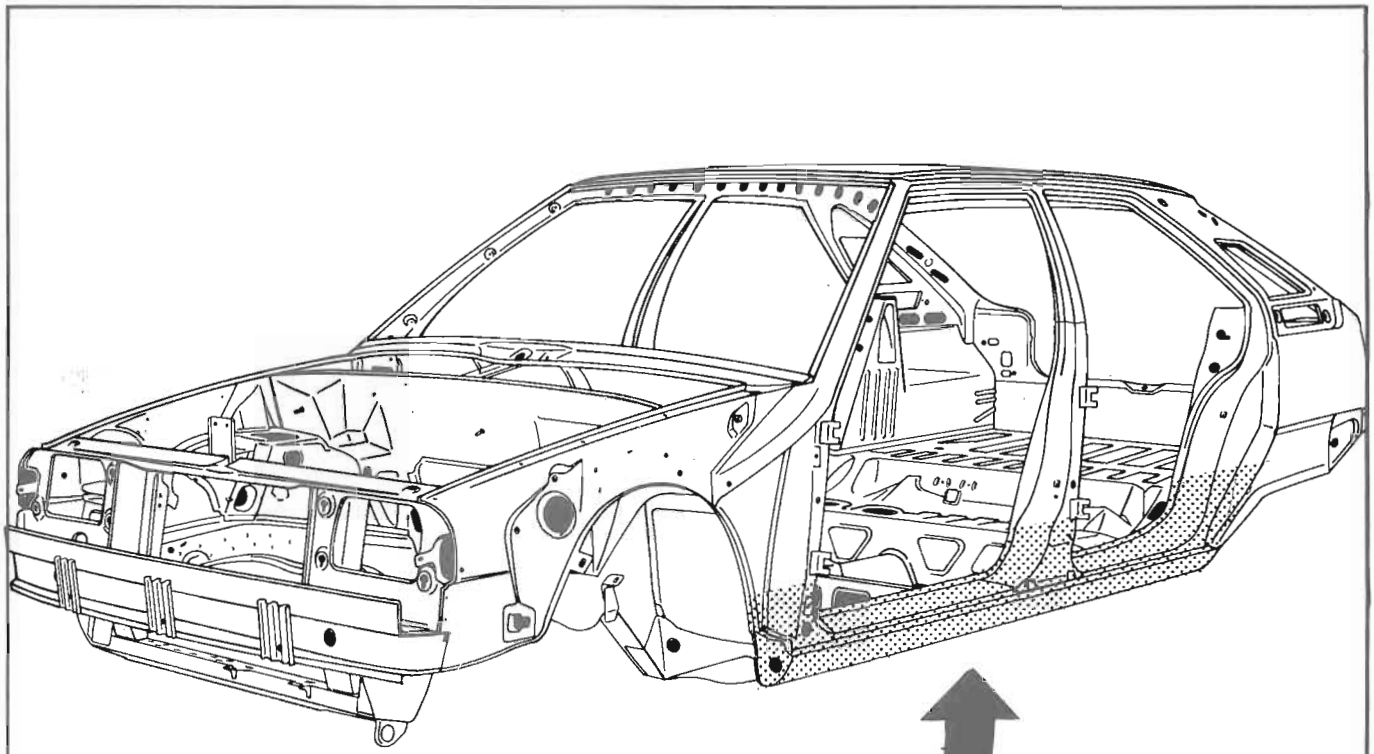

82-1404


85-248

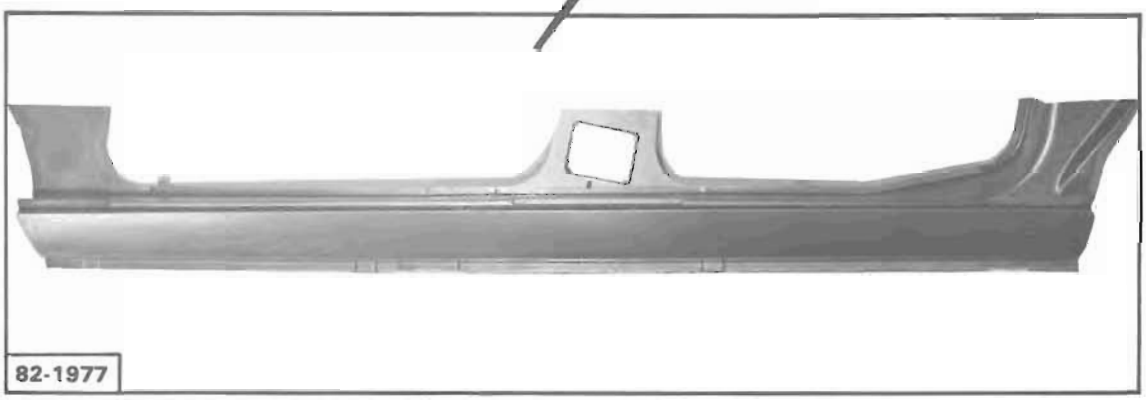

XB.B 824-1
85-69


85-128

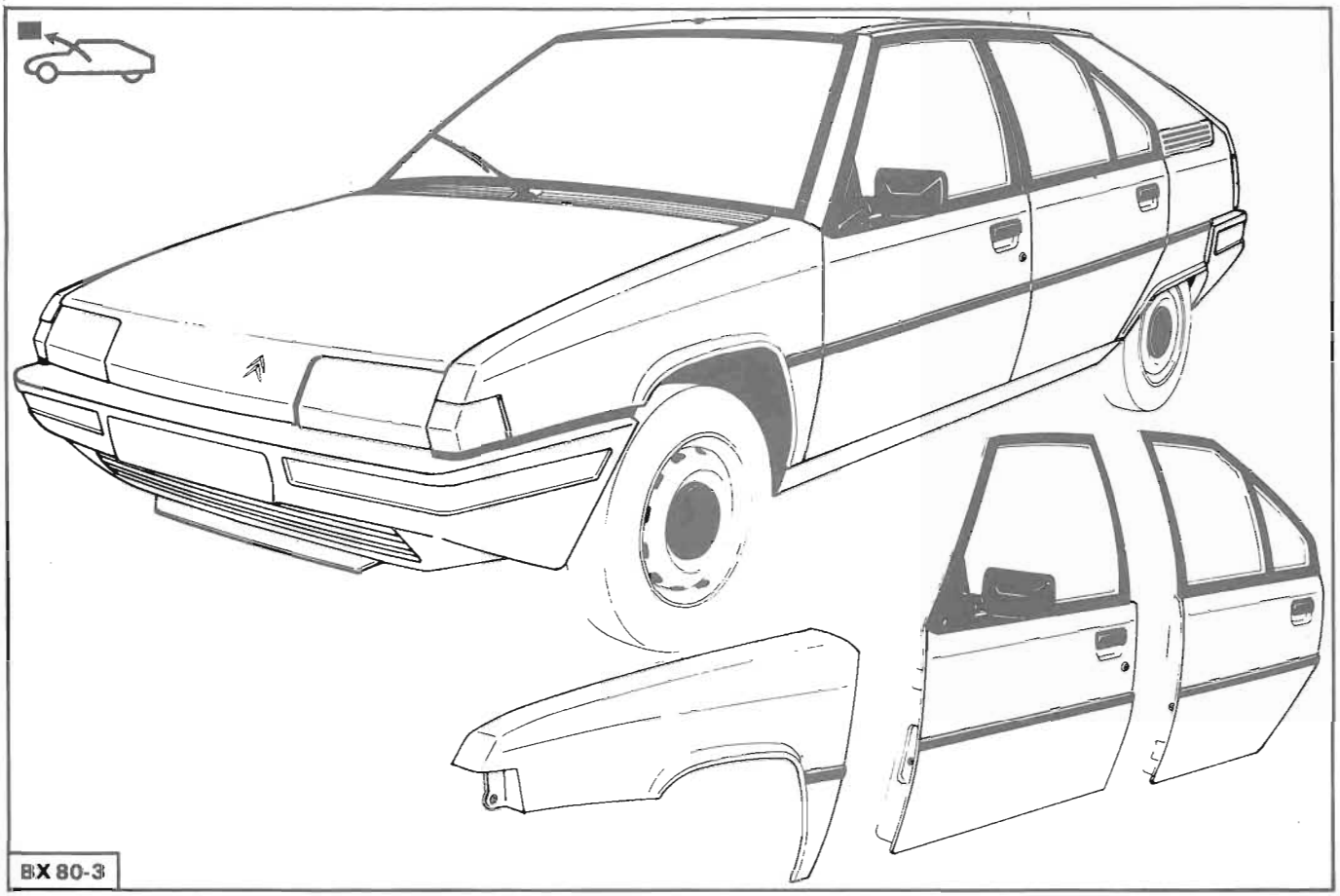

C 2
C 1
85-69



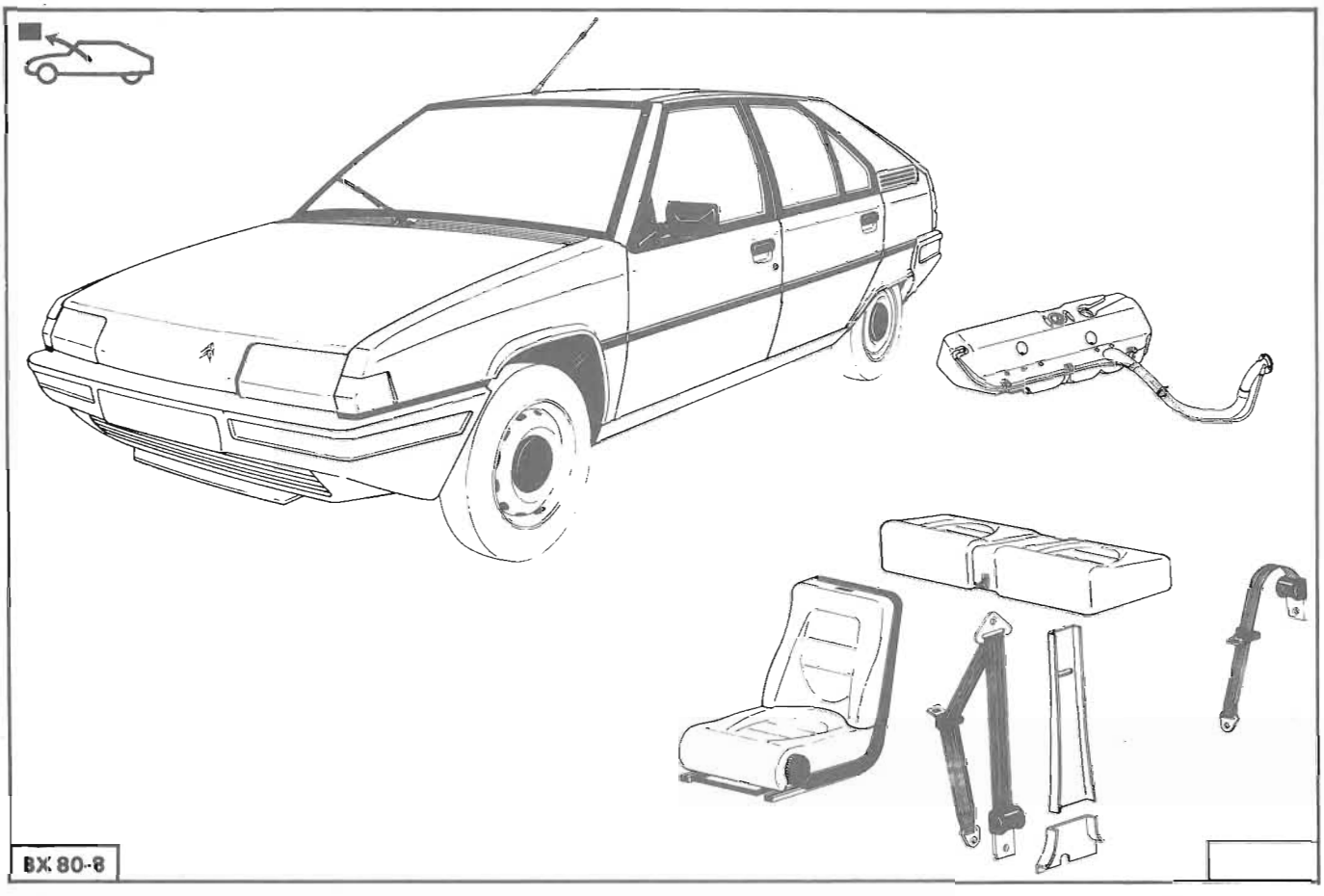
BX 80-1



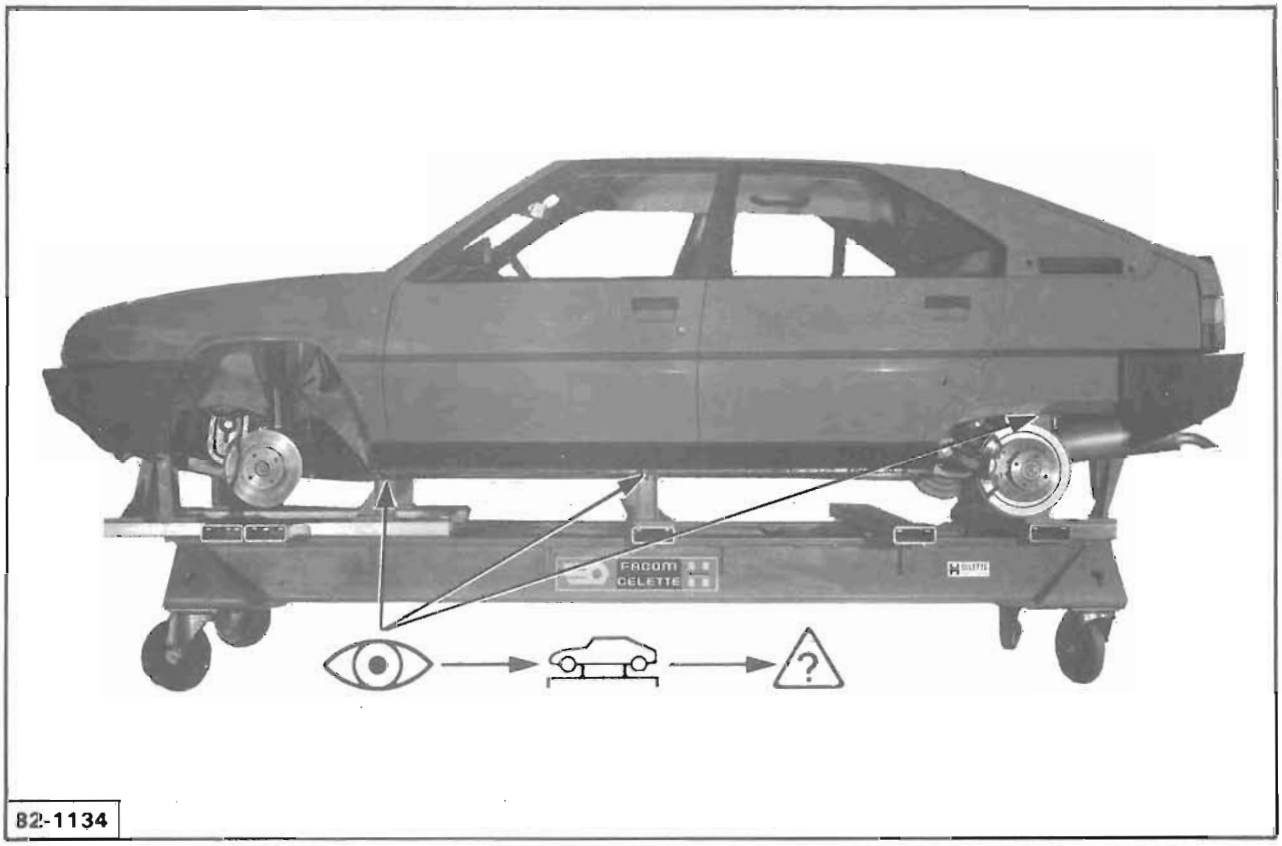
82-1977



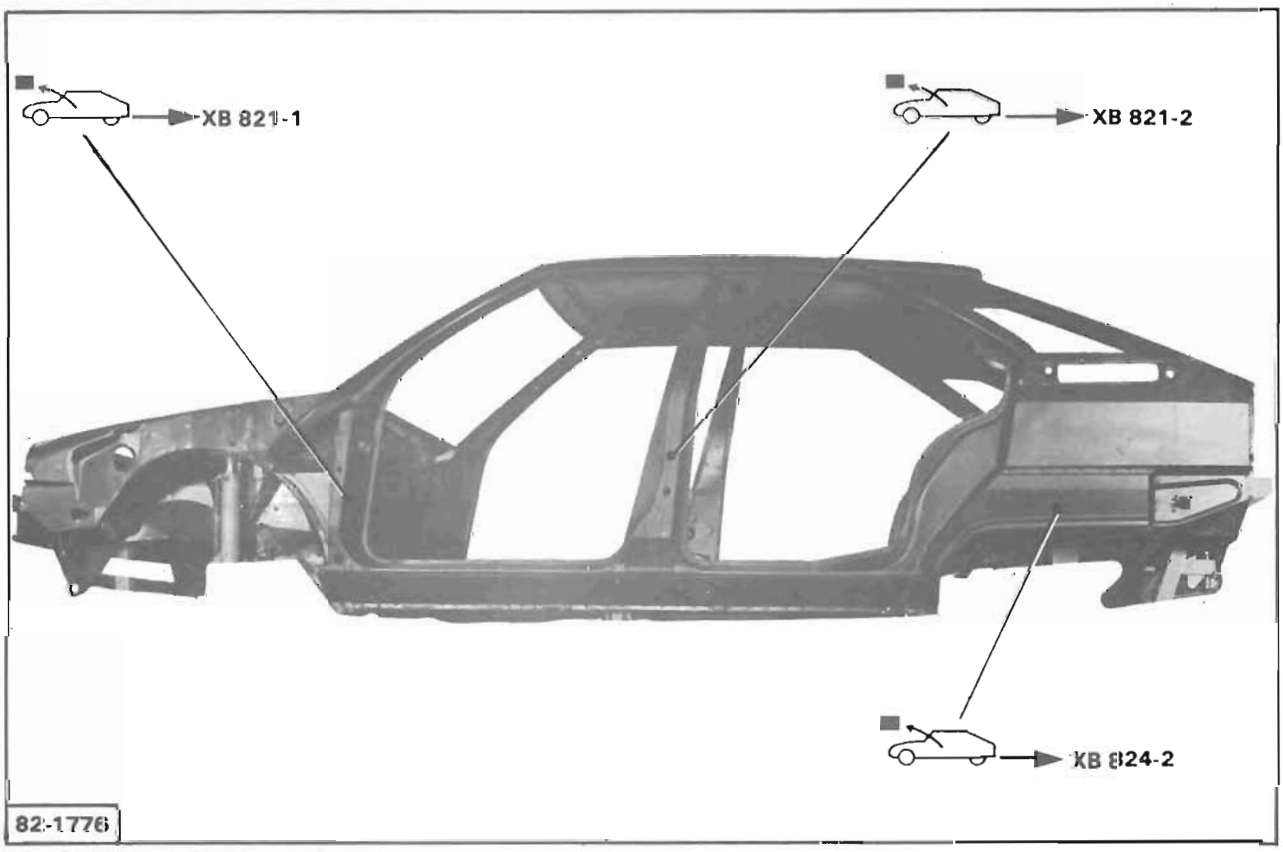
BX 80-3



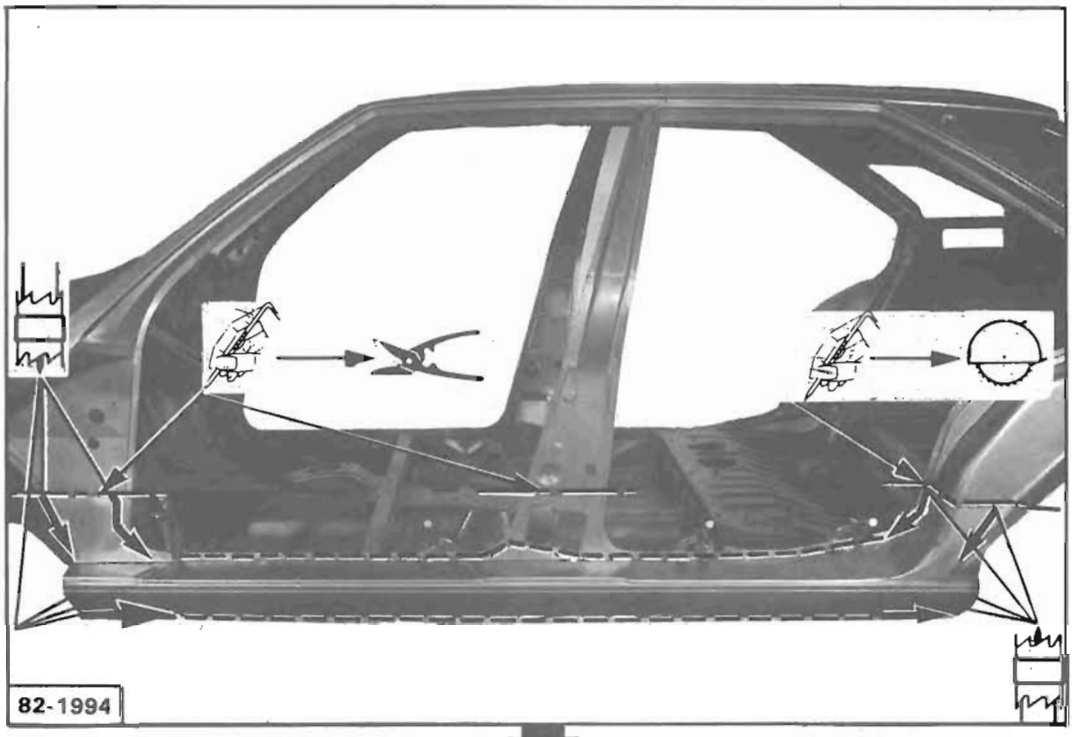
BX 80-8



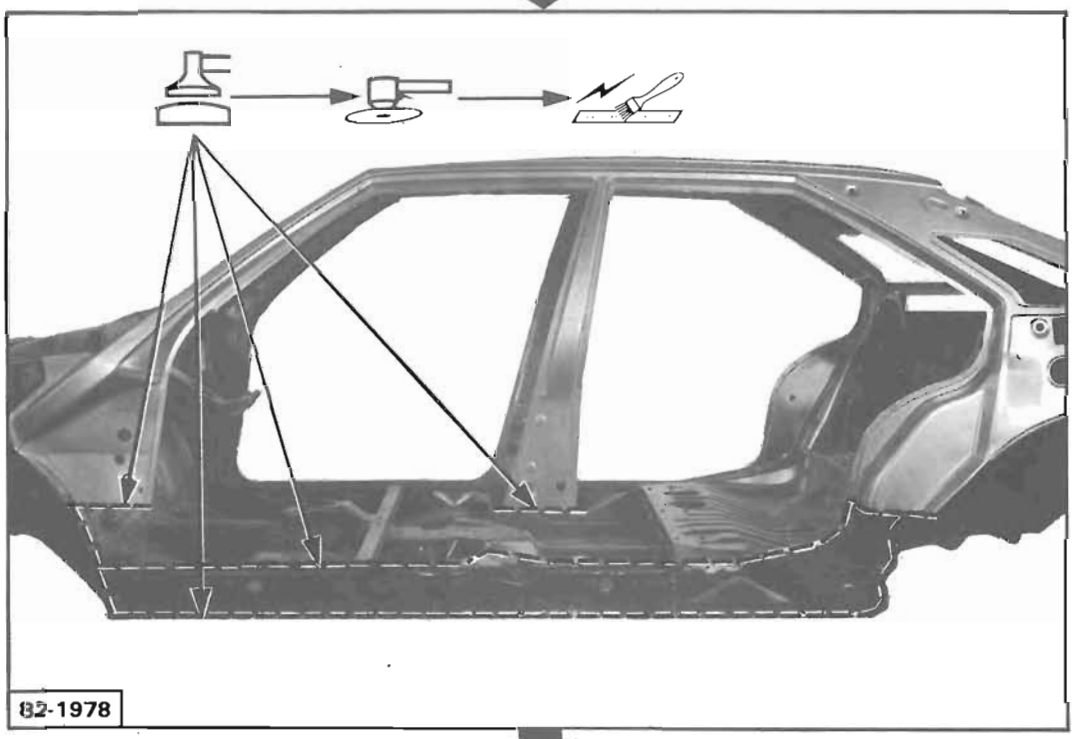
82-1134



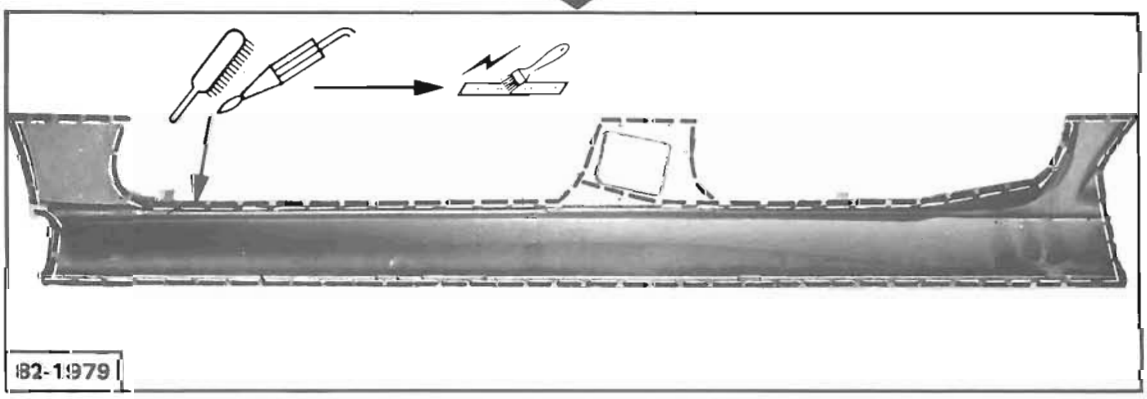
82-1776



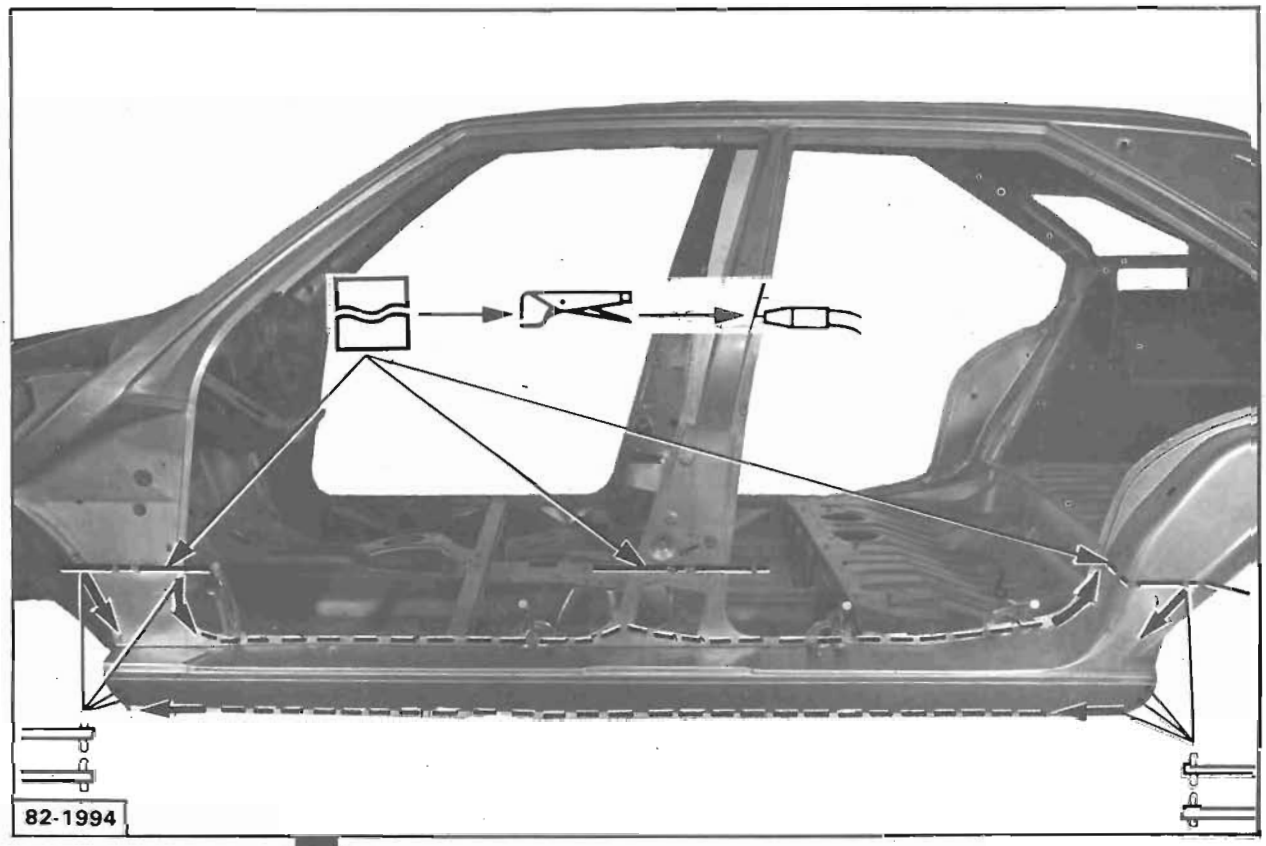
82-1994

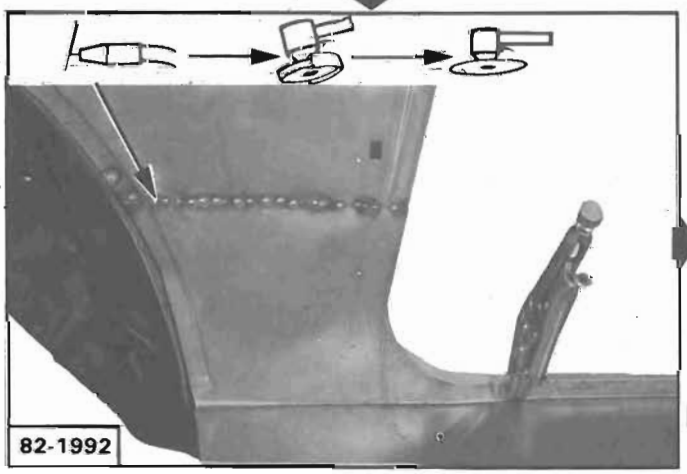


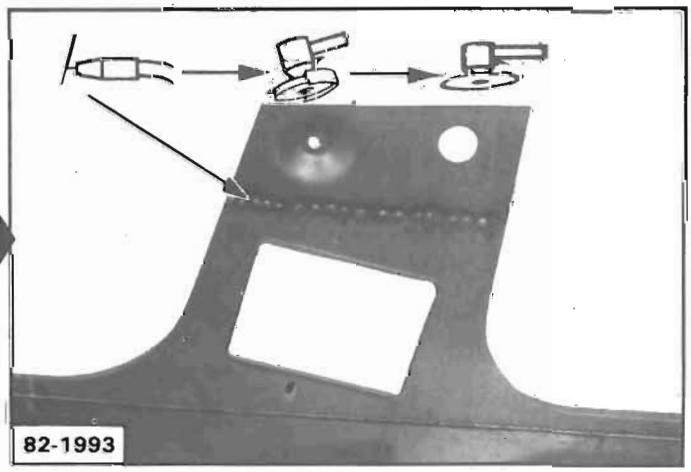
82-1978

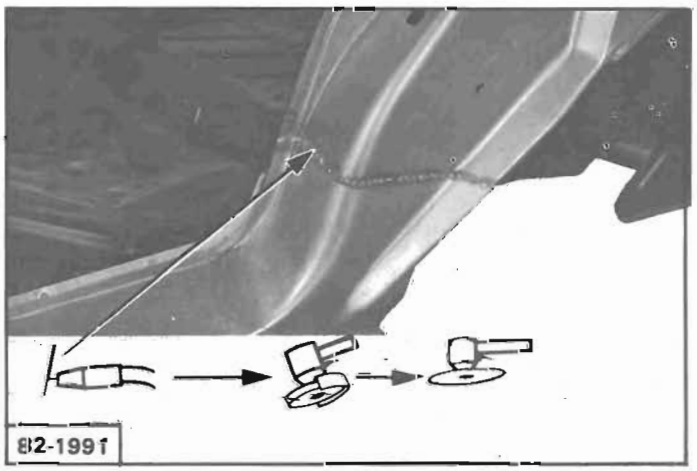


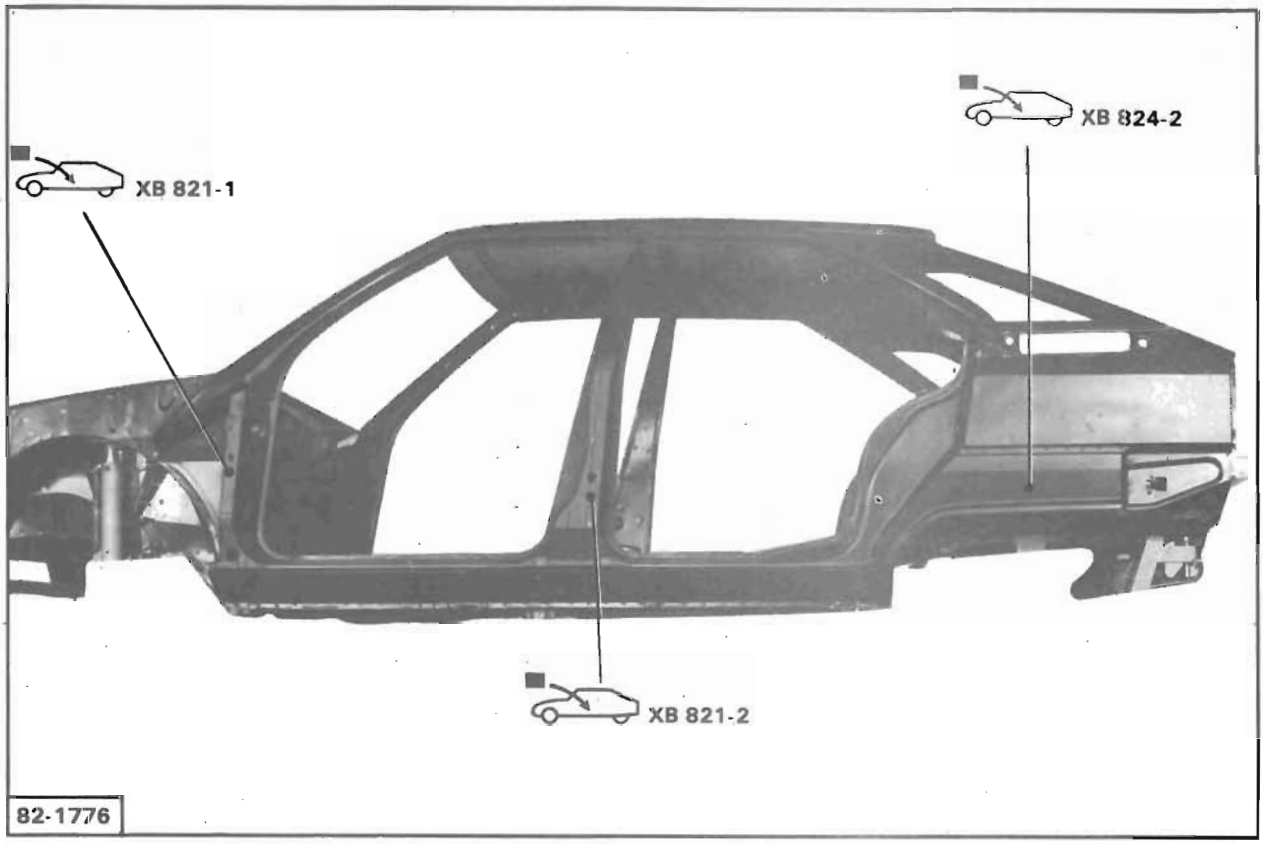
82-1979


82-1994

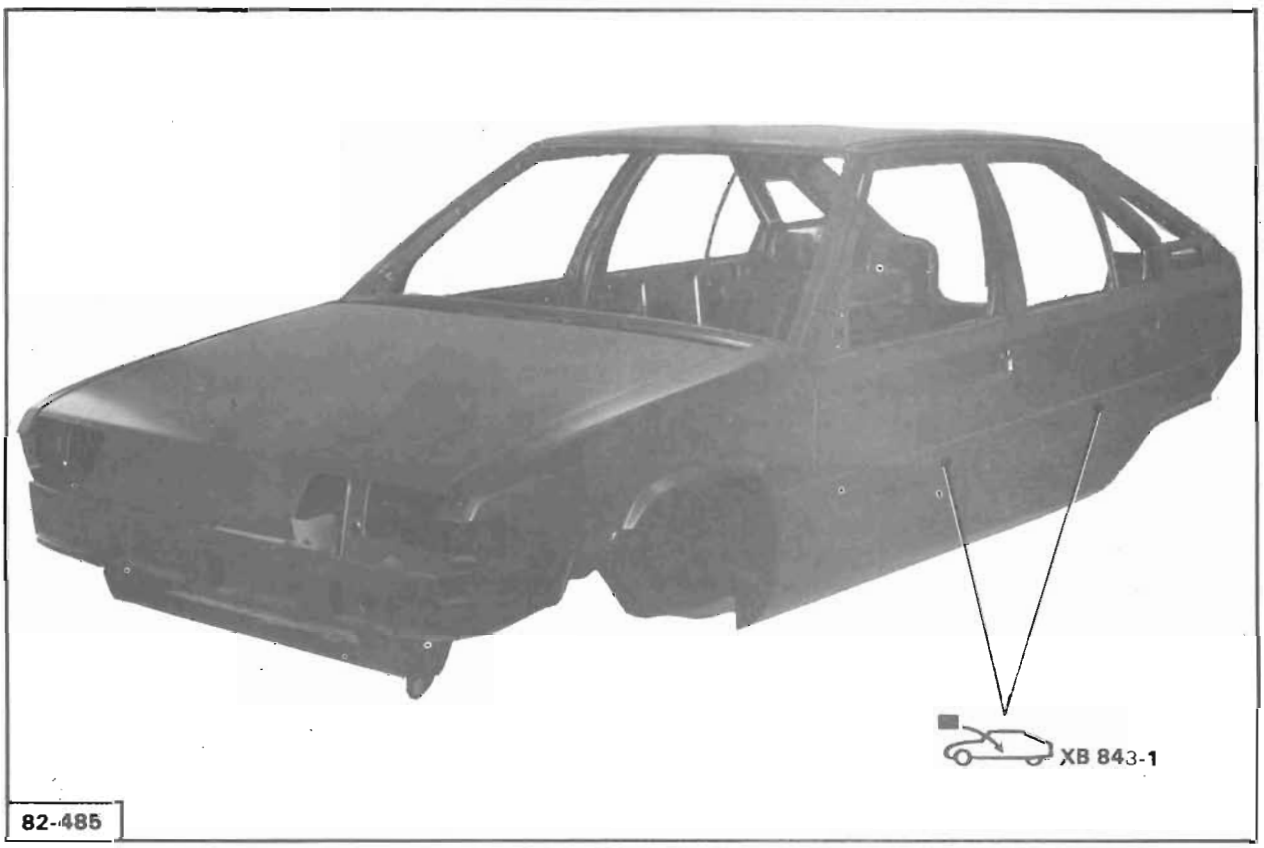

82-1992


82-1993

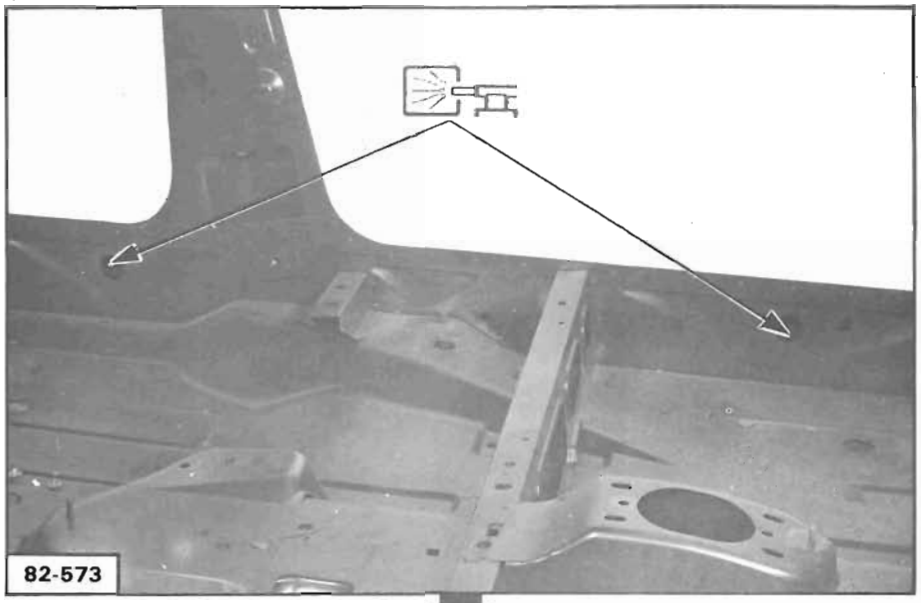

82-1991

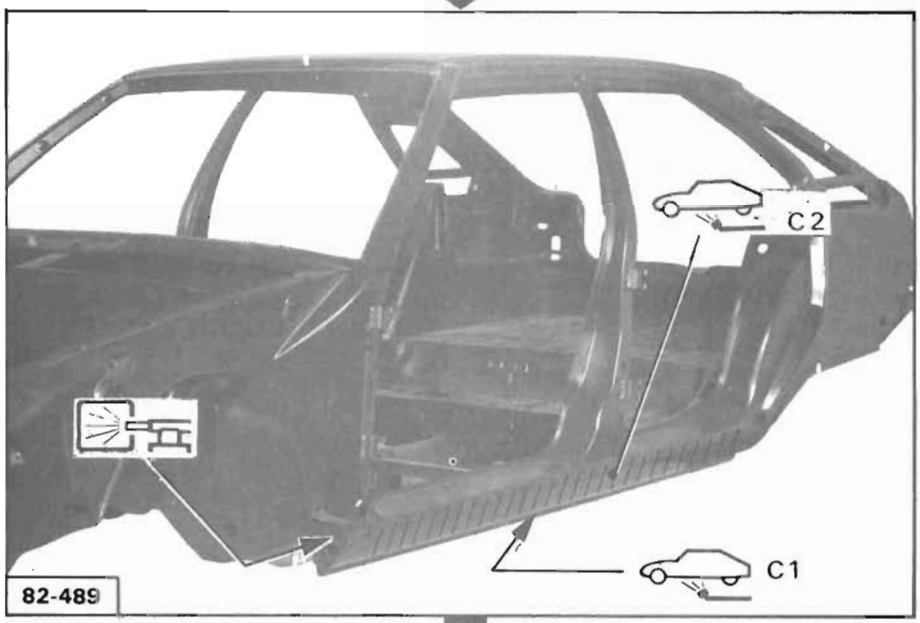


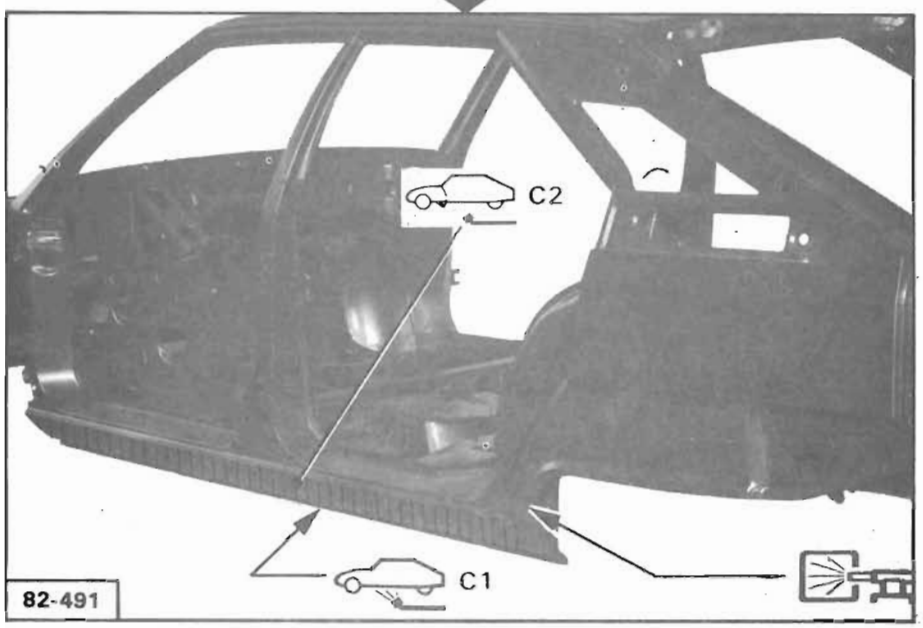
82-1776

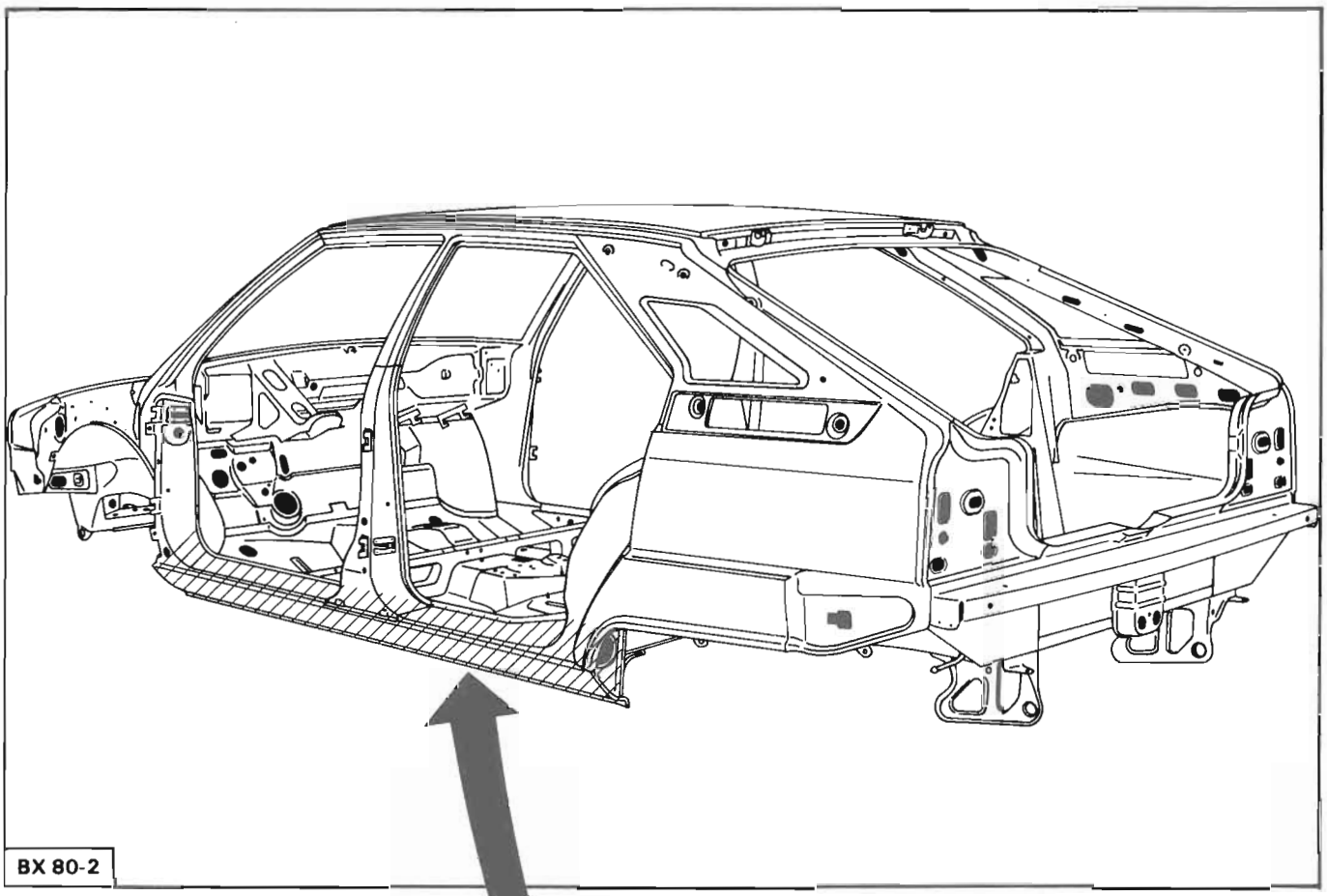


82-485

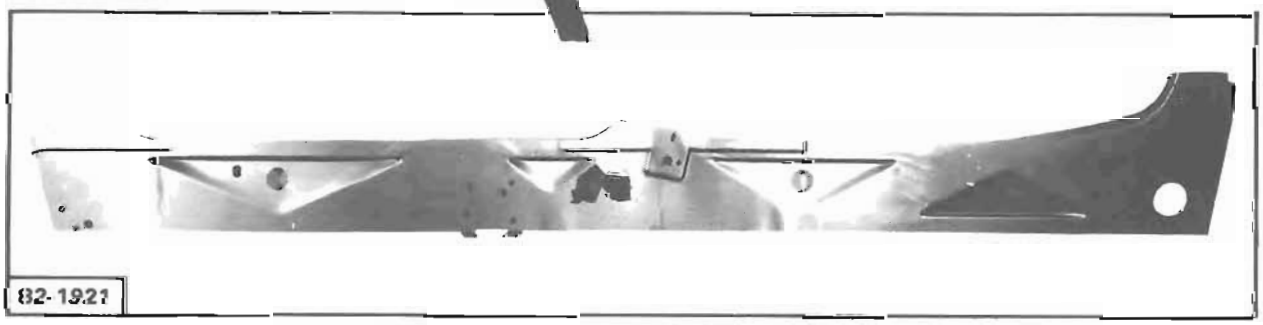

82-573


C2
C1
82-489

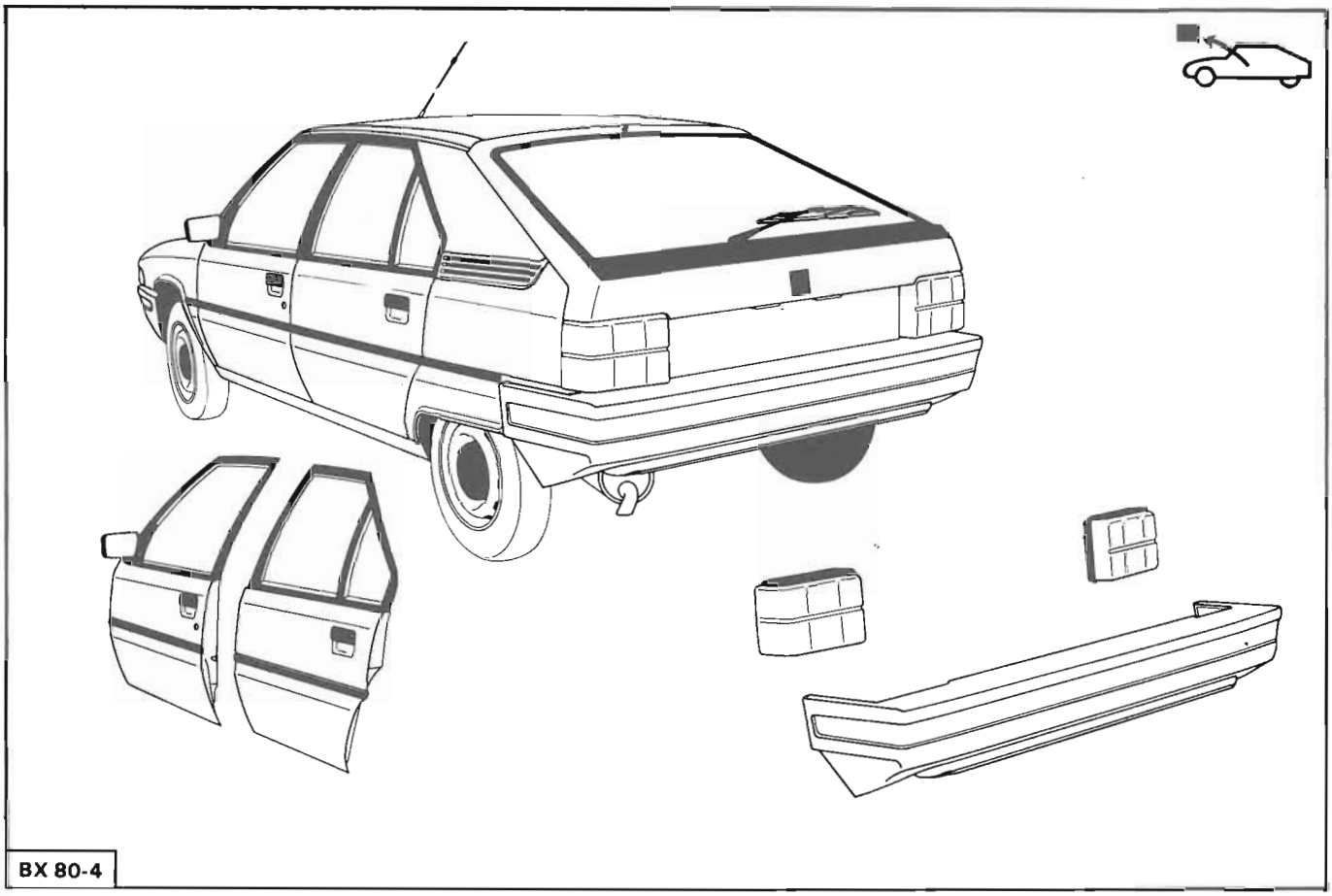

C2
C1
82-491



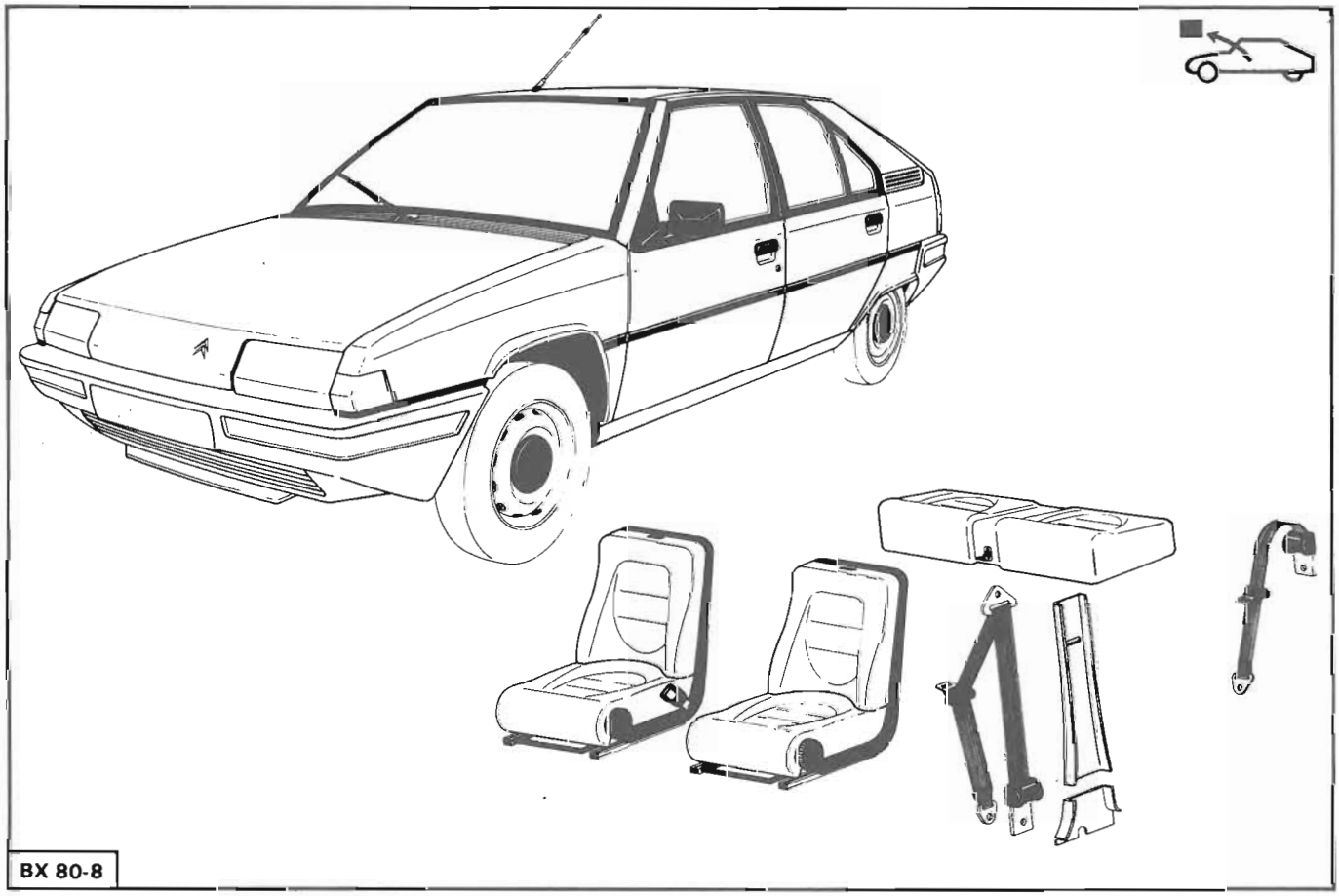
BX 80-2



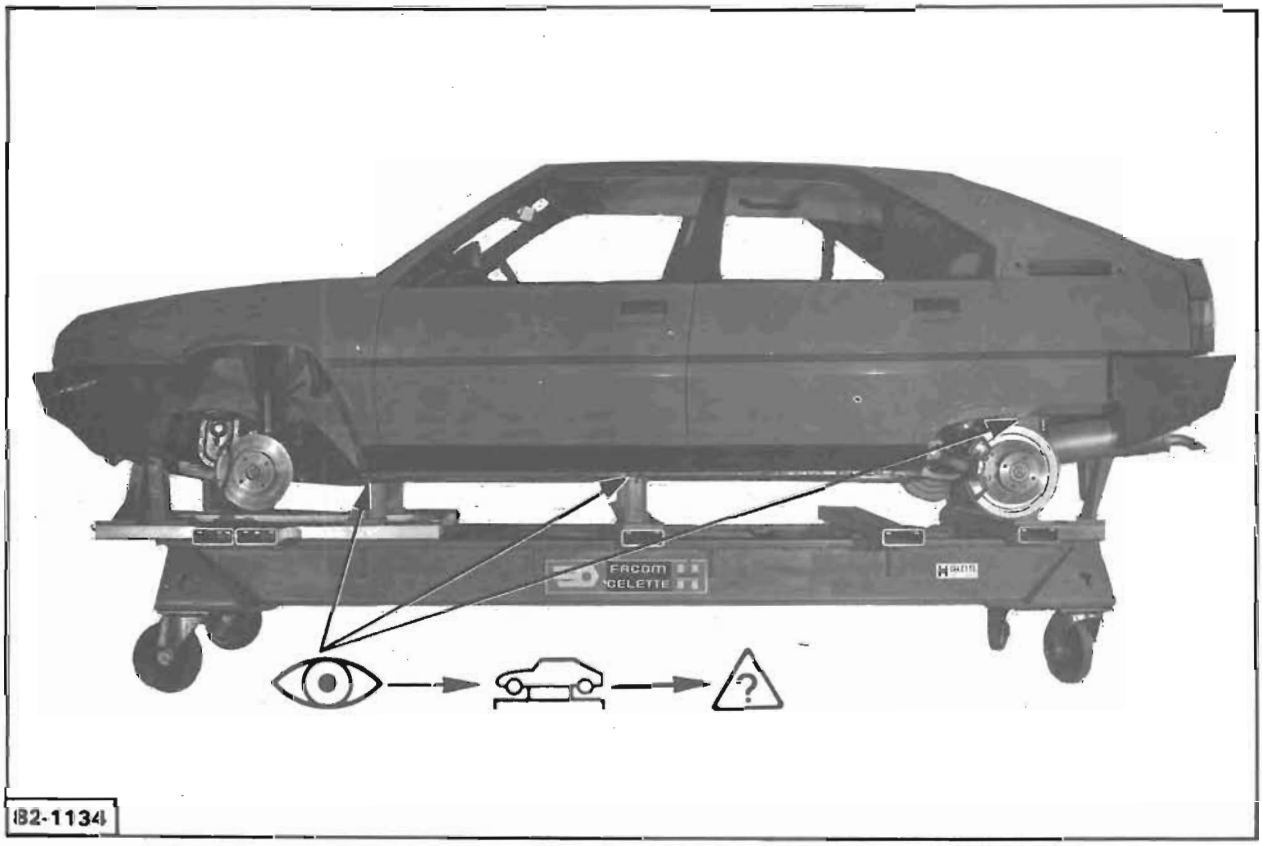
82-1921



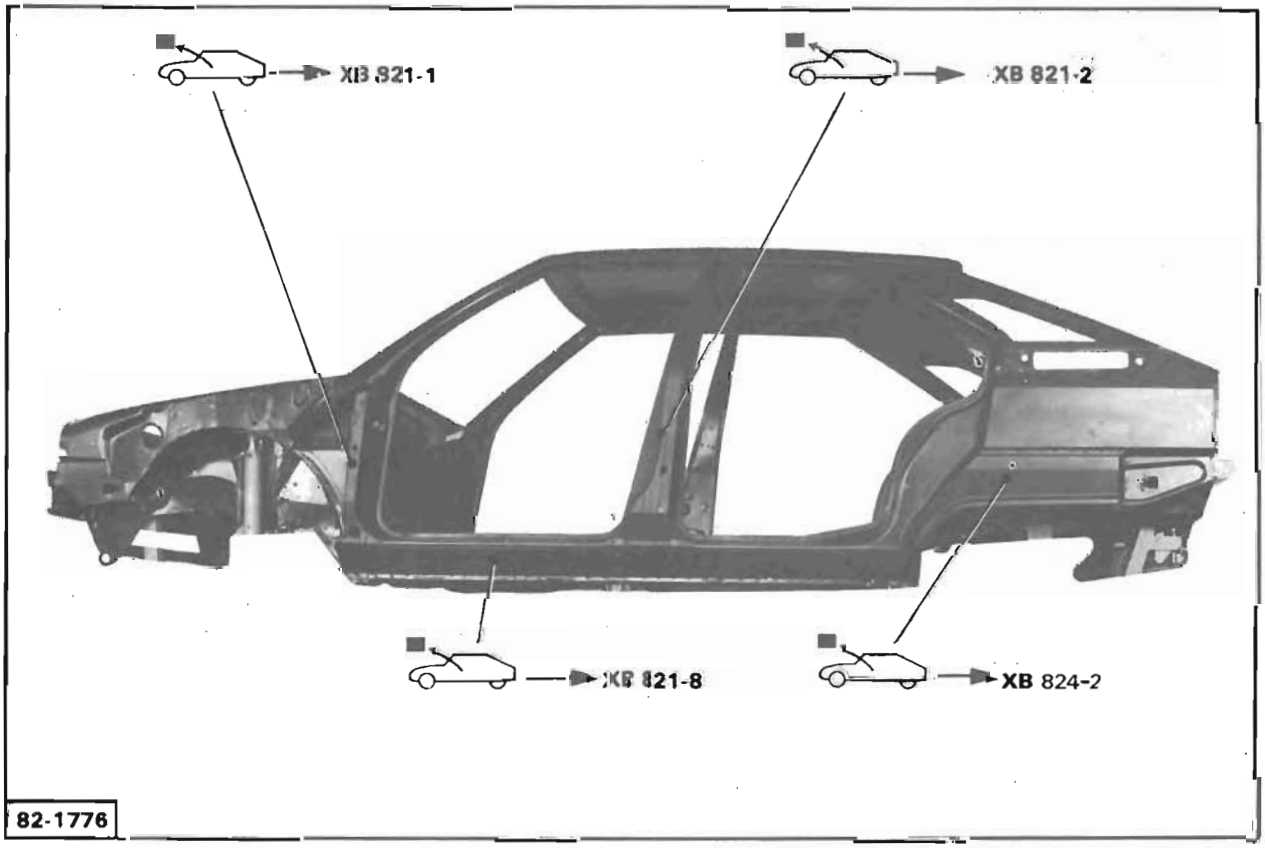
BX 80-4



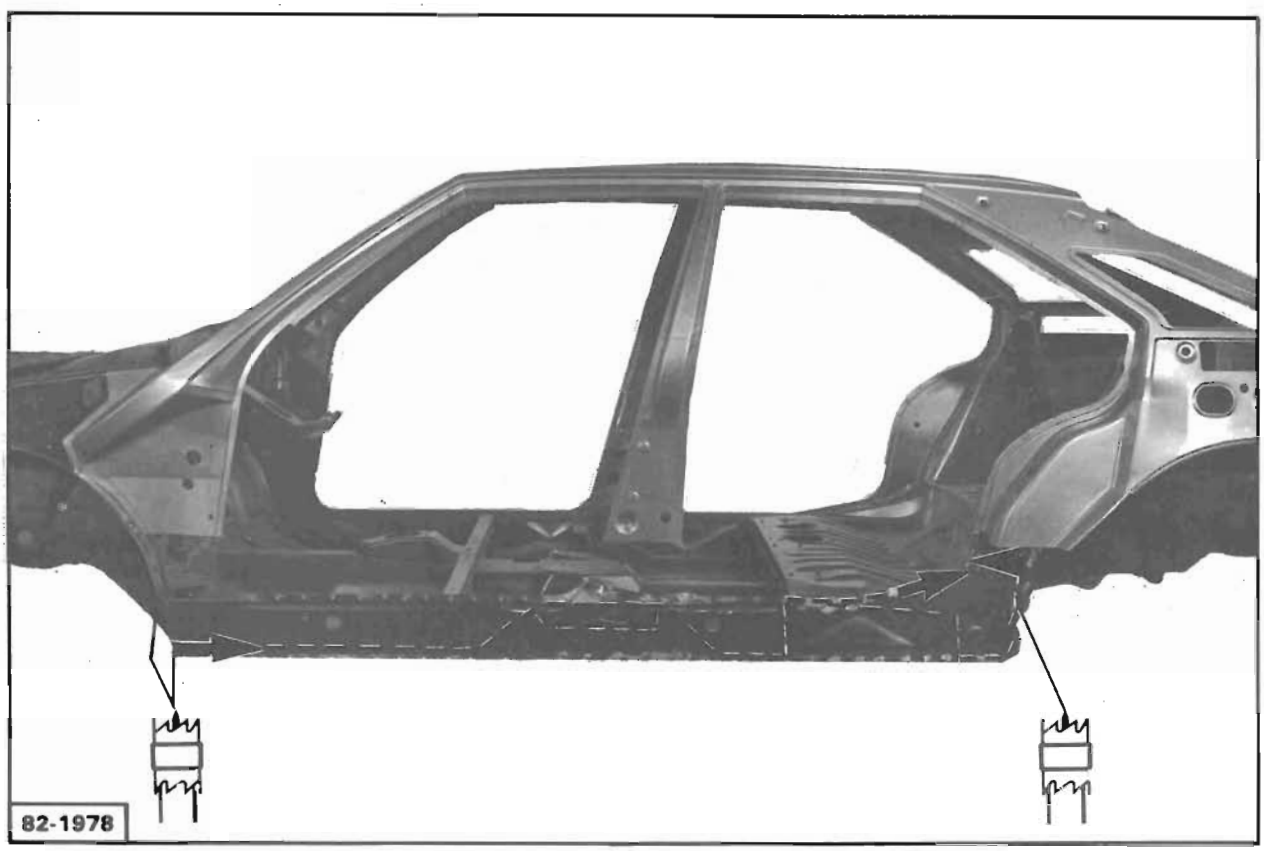
BX 80-8

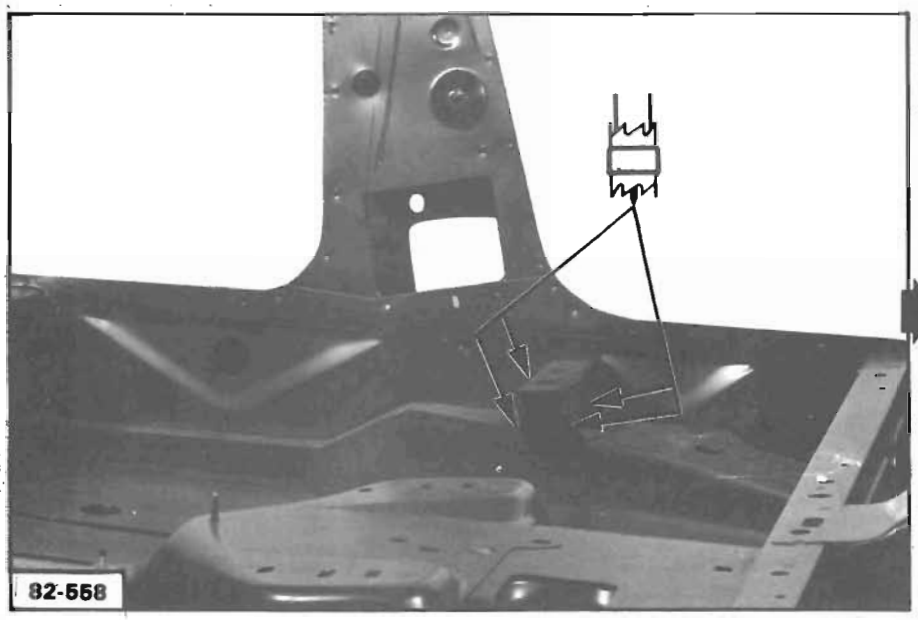


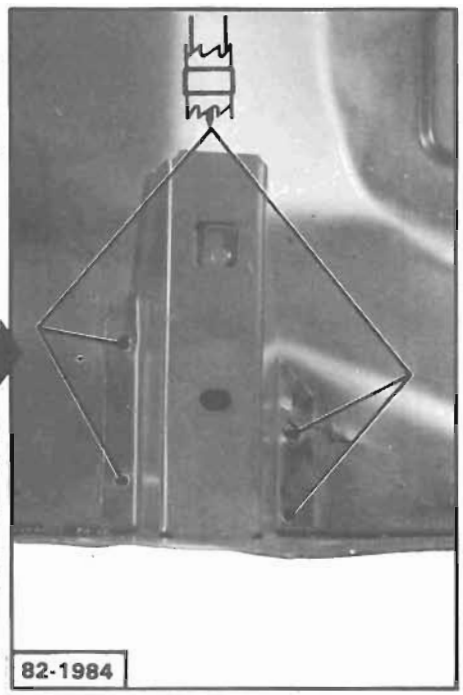
82-1134

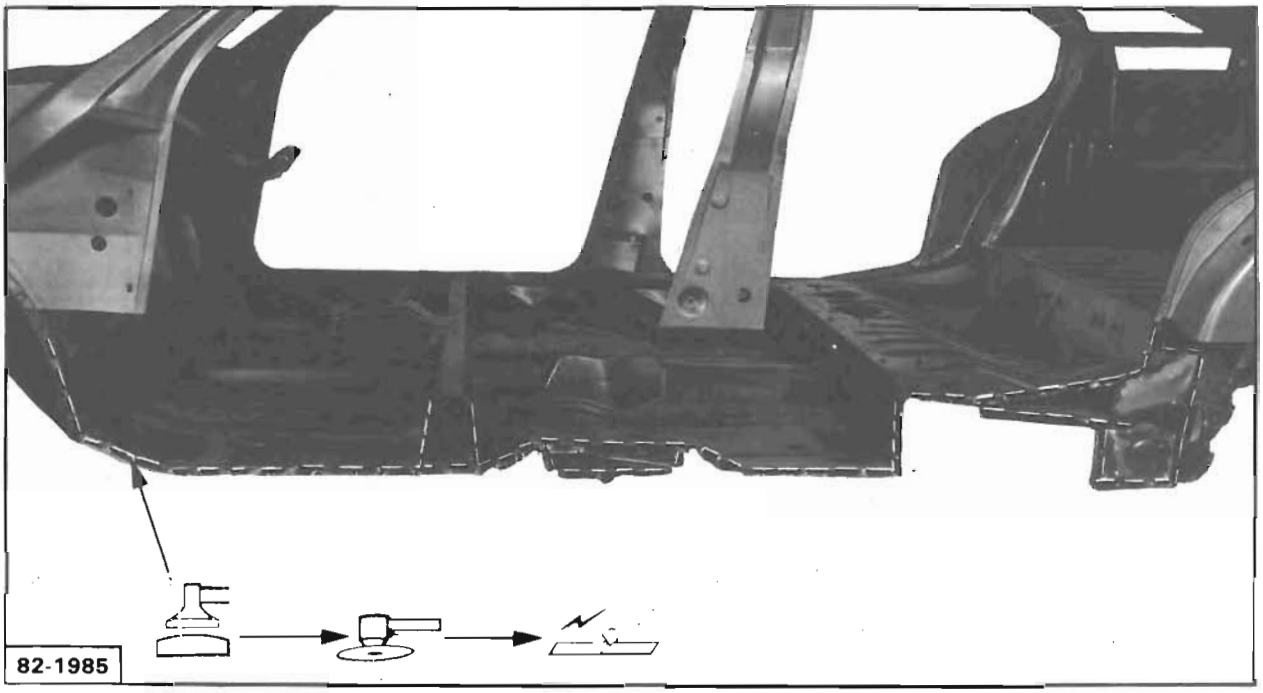


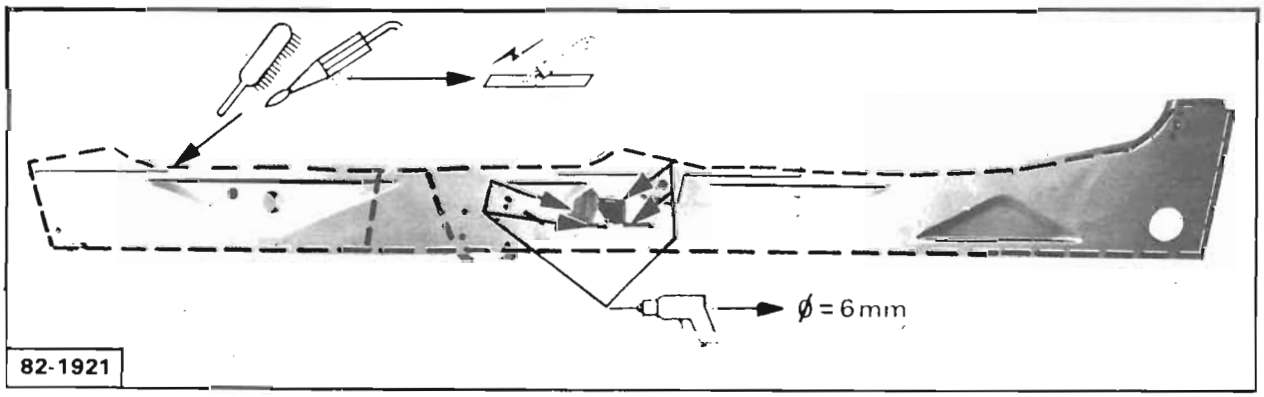
82-1776

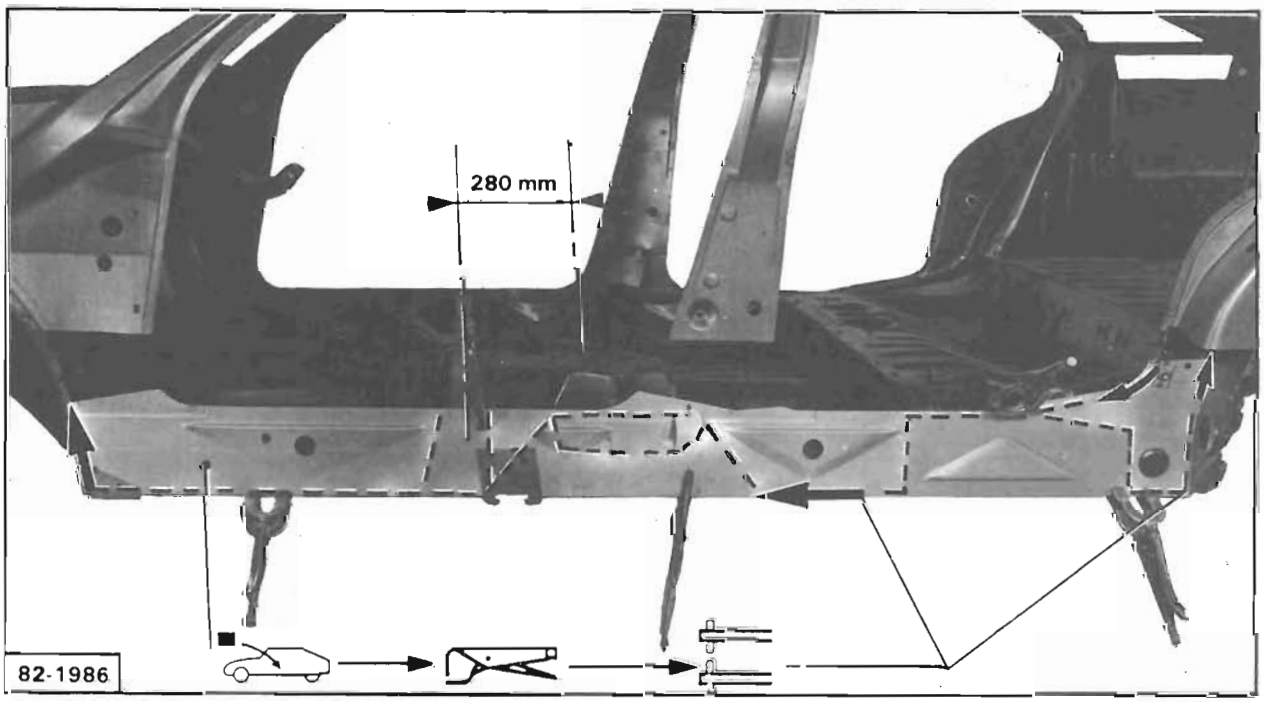

82-1978

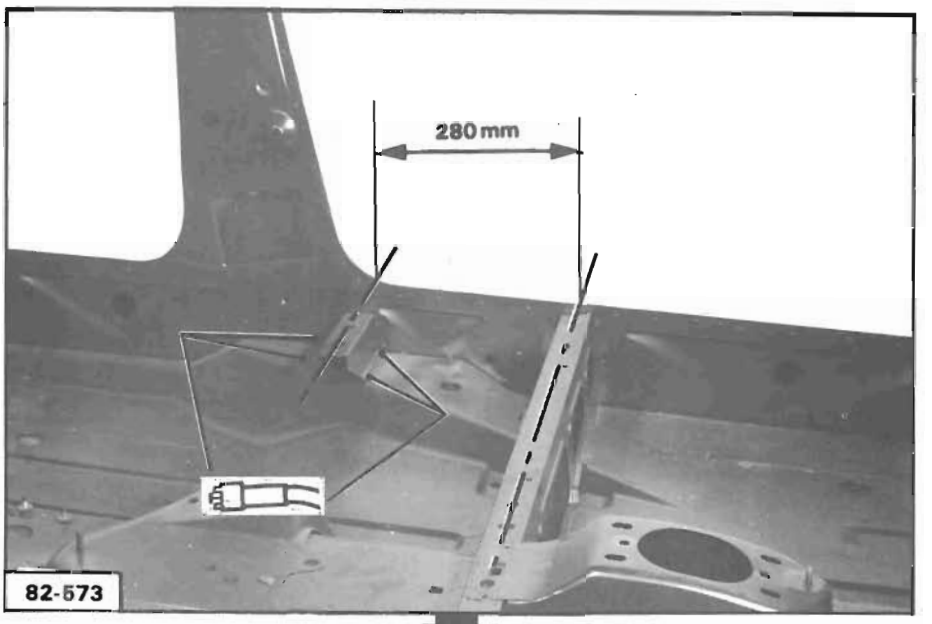

82-558

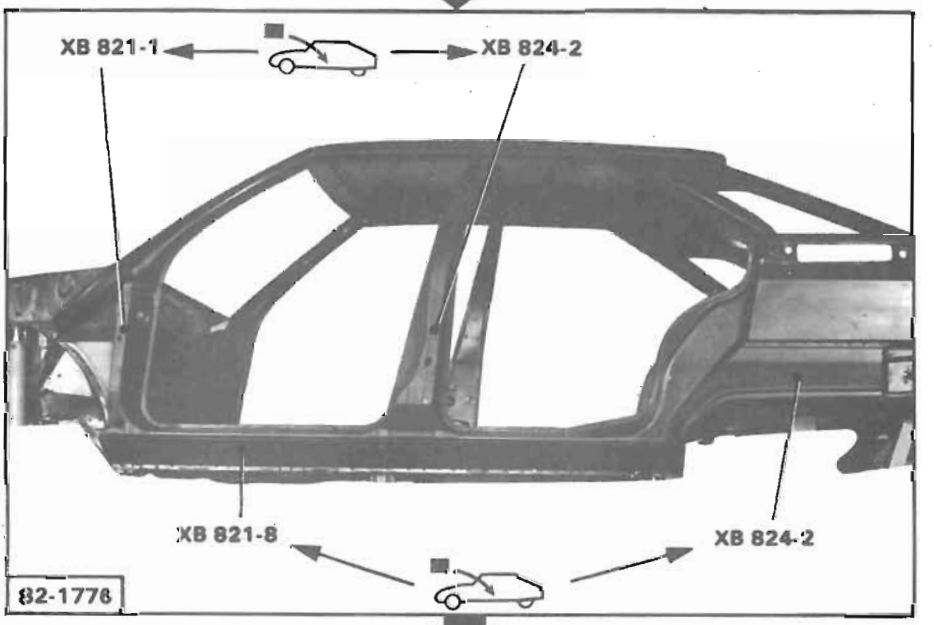

82-1984

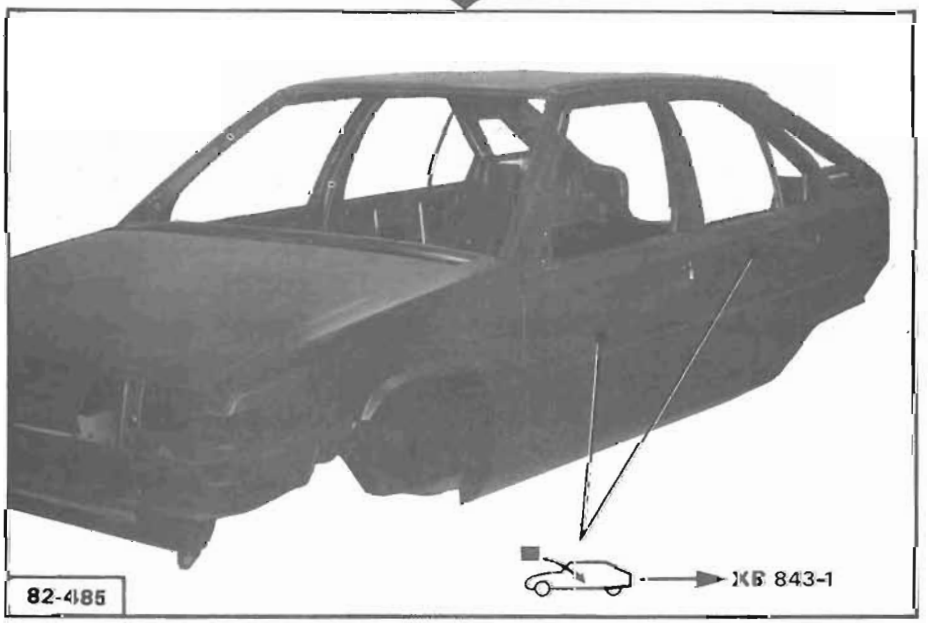

82-1985

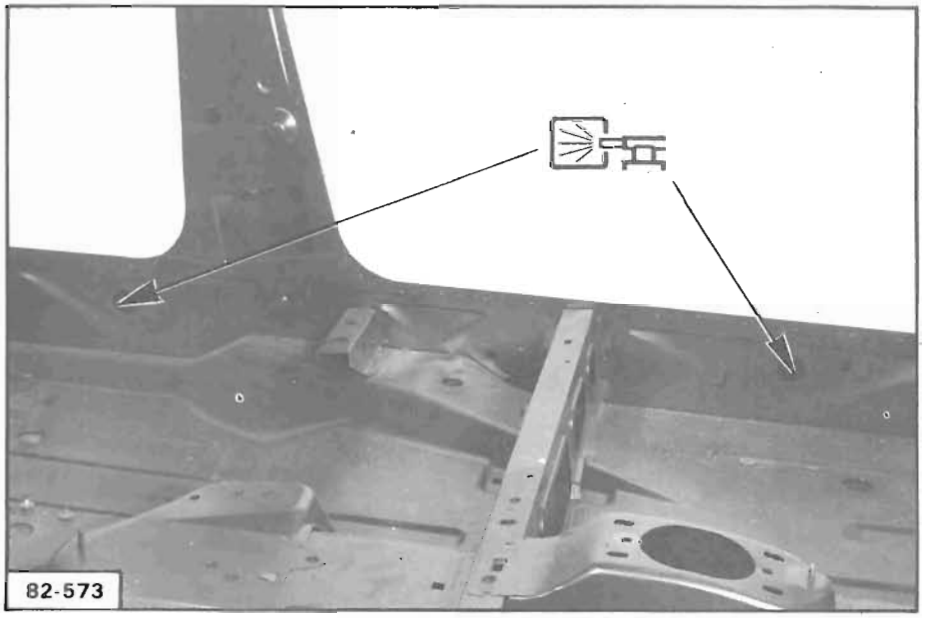

Ø = 6 mm
82-1921


280 mm
82-1986


280 mm
82-573

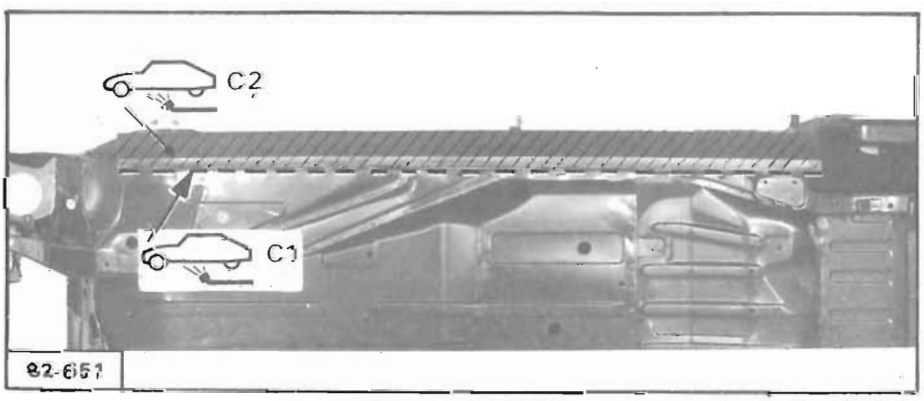

XB 821-1
XB 824-2
XB 821-8
XB 824-2
82-1776

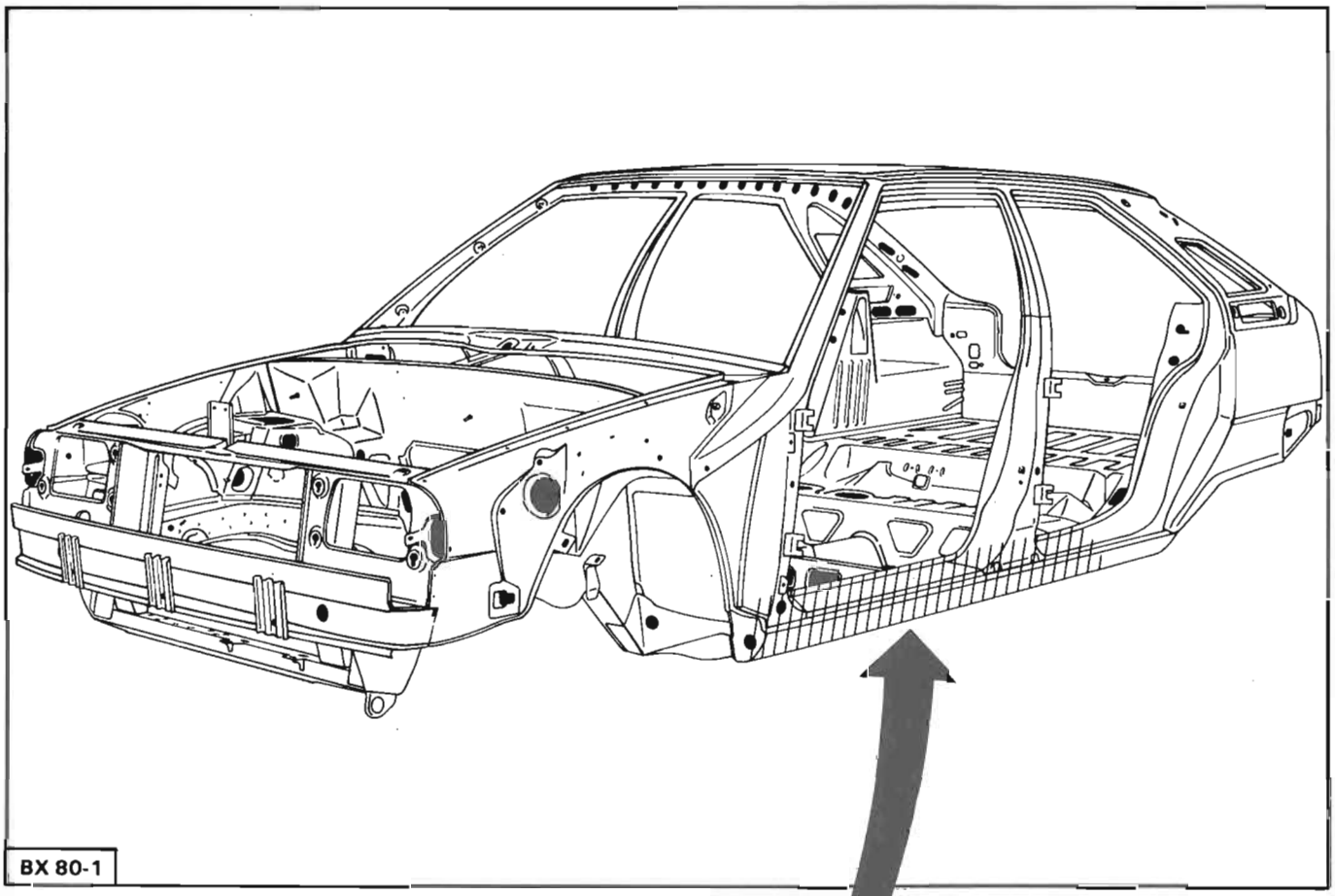

XB 843-1
82-485


82-573

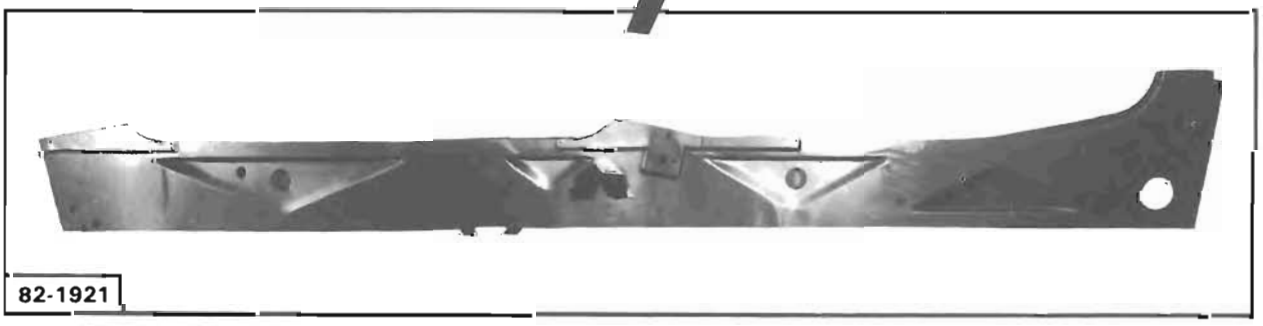

82-489


82-491

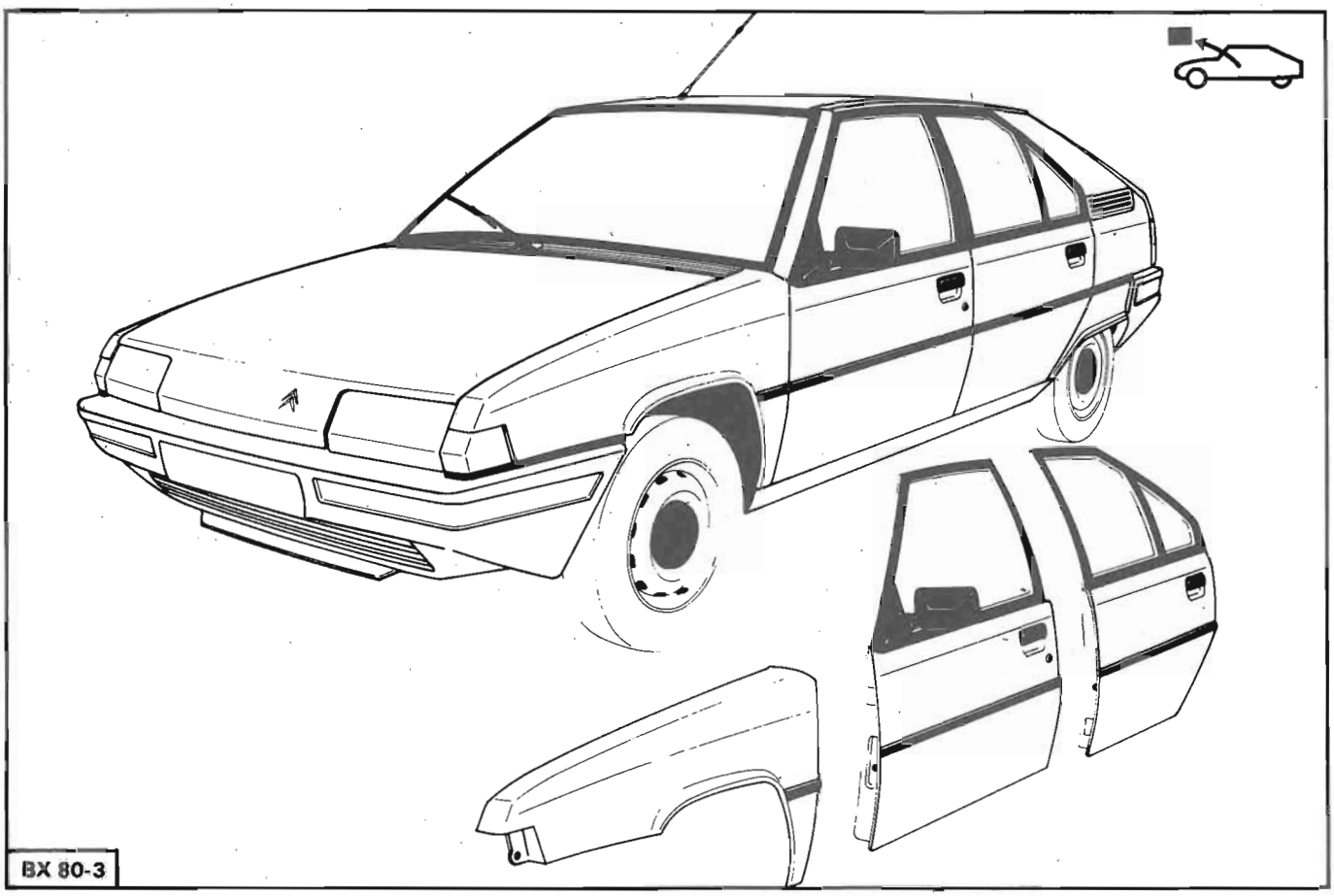

C2
C1
82-651



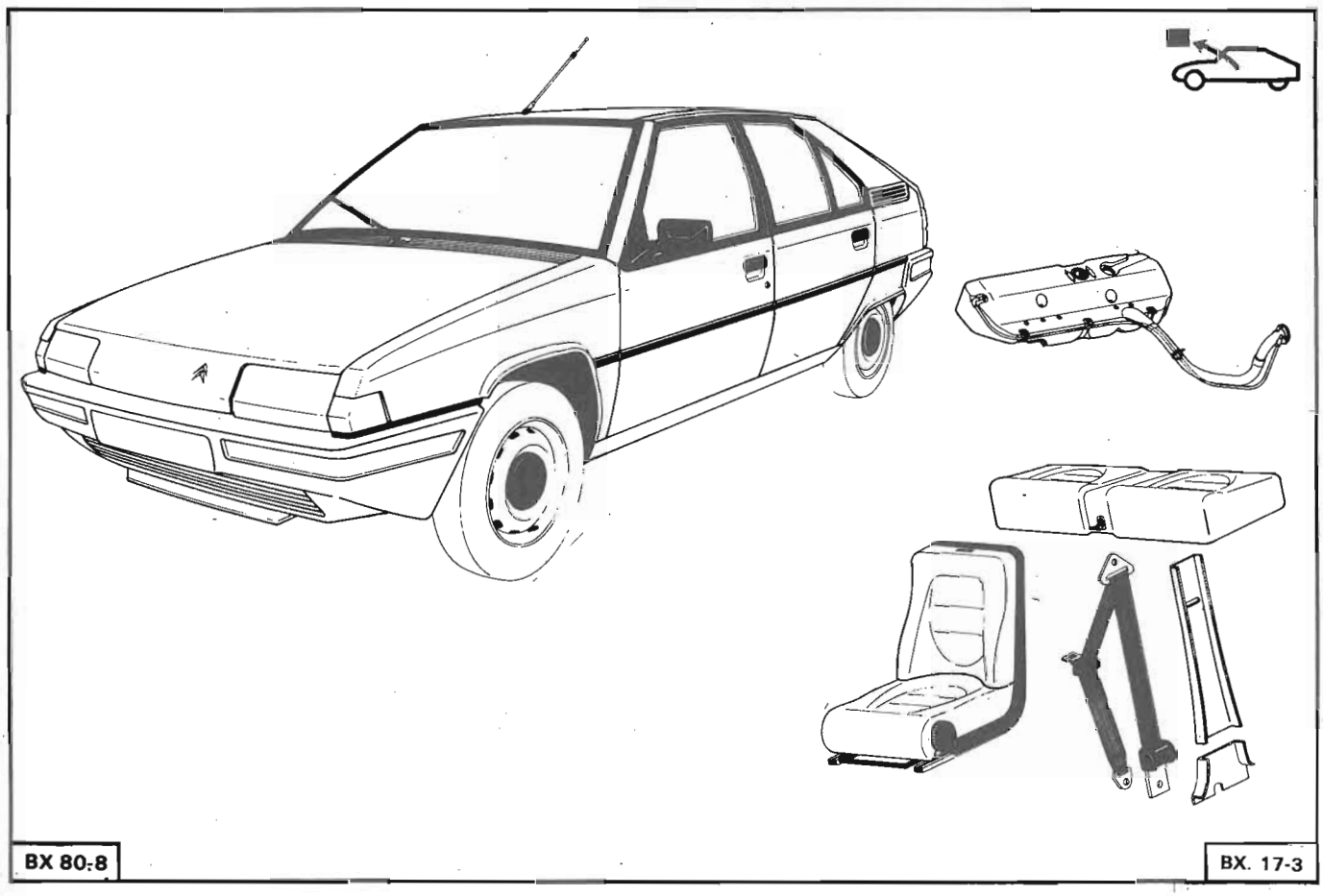
BX 80-1



82-1921

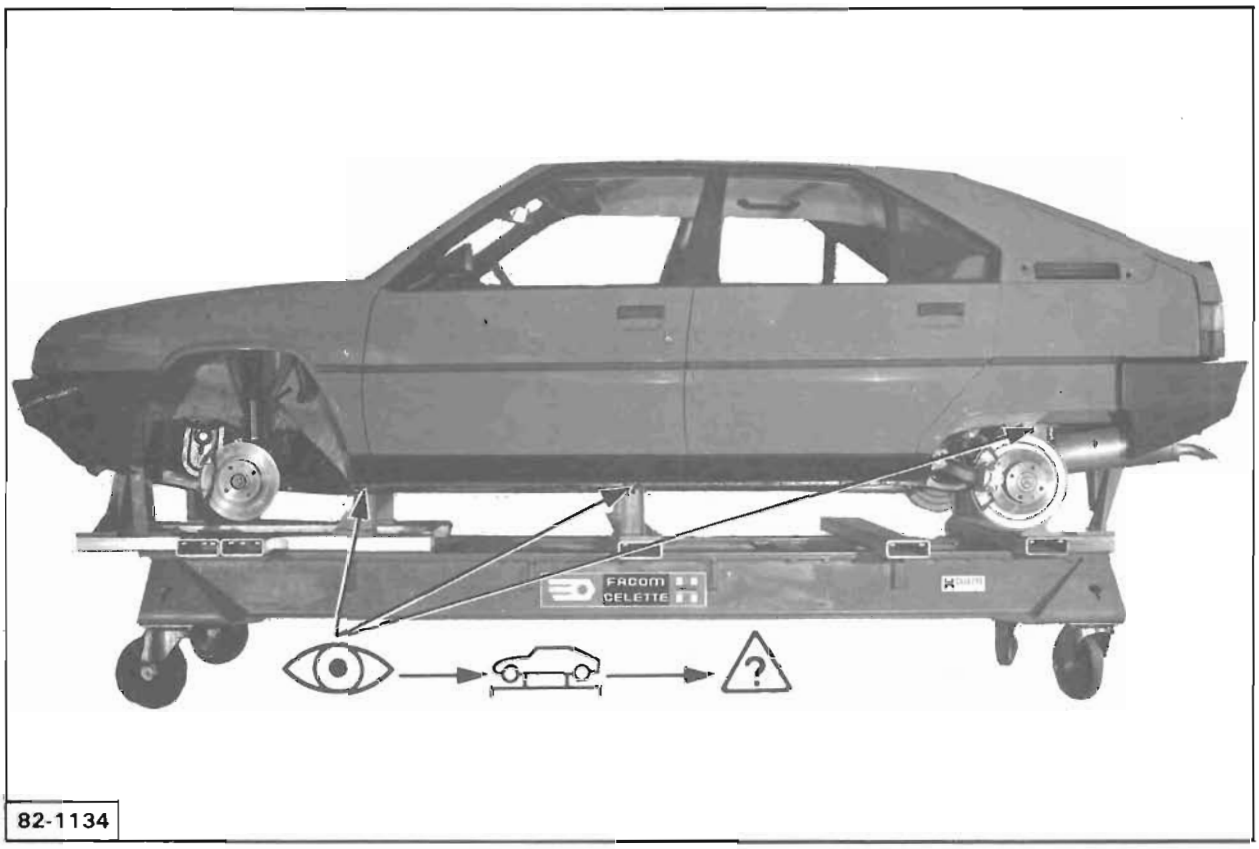


BX 80-3

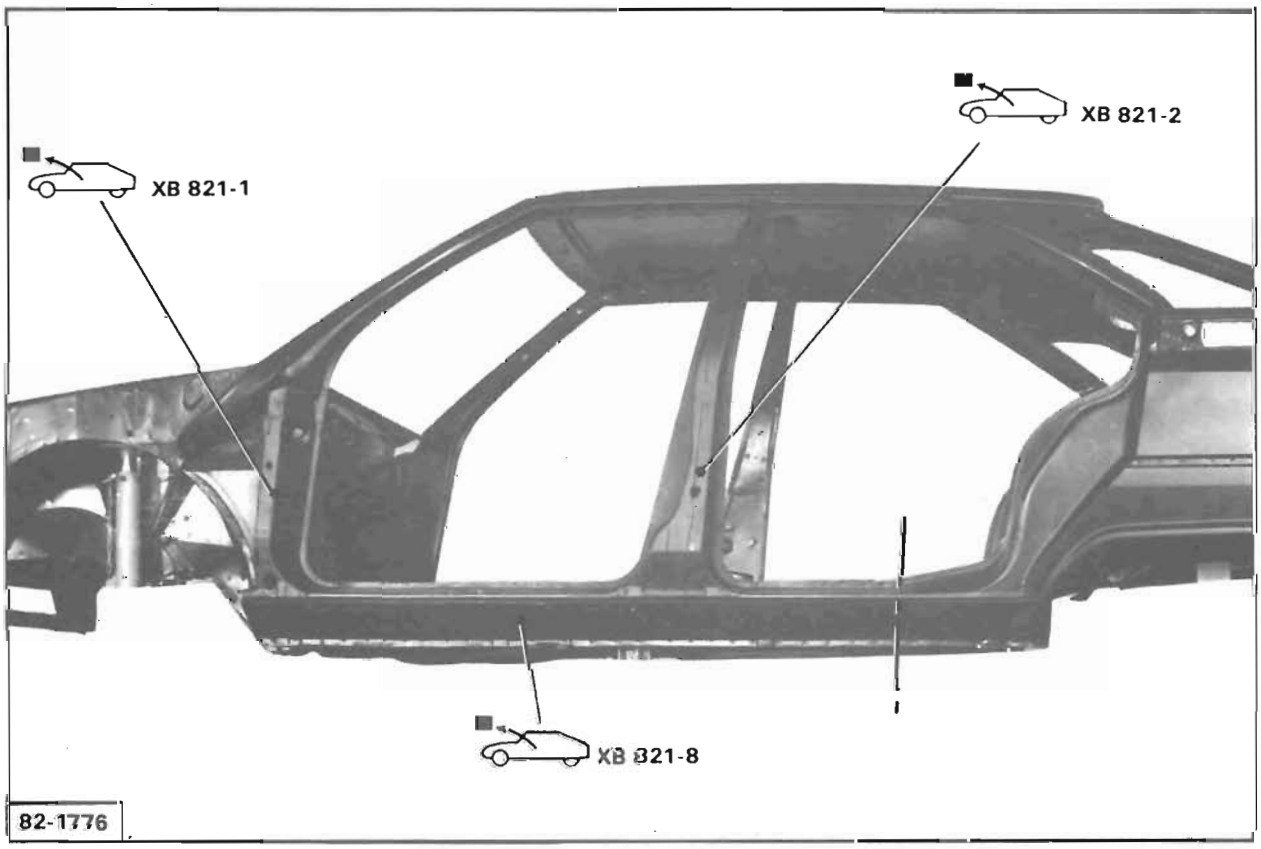


BX 80-8

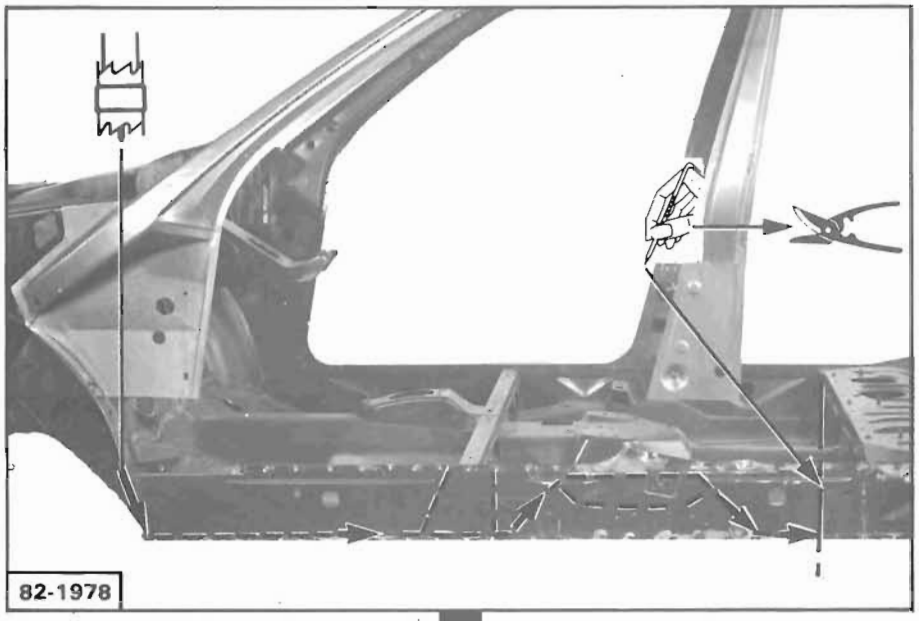
BX. 17-3

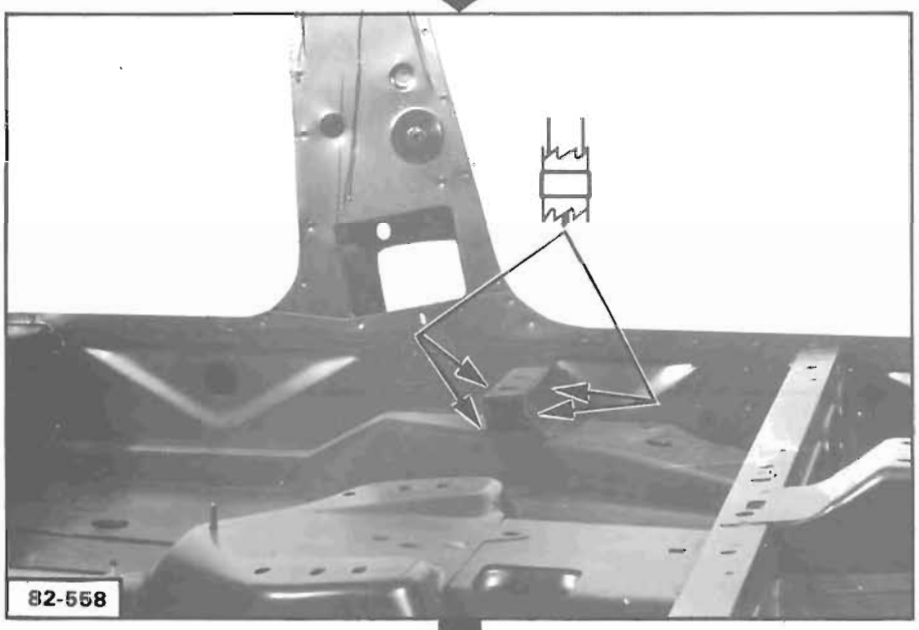


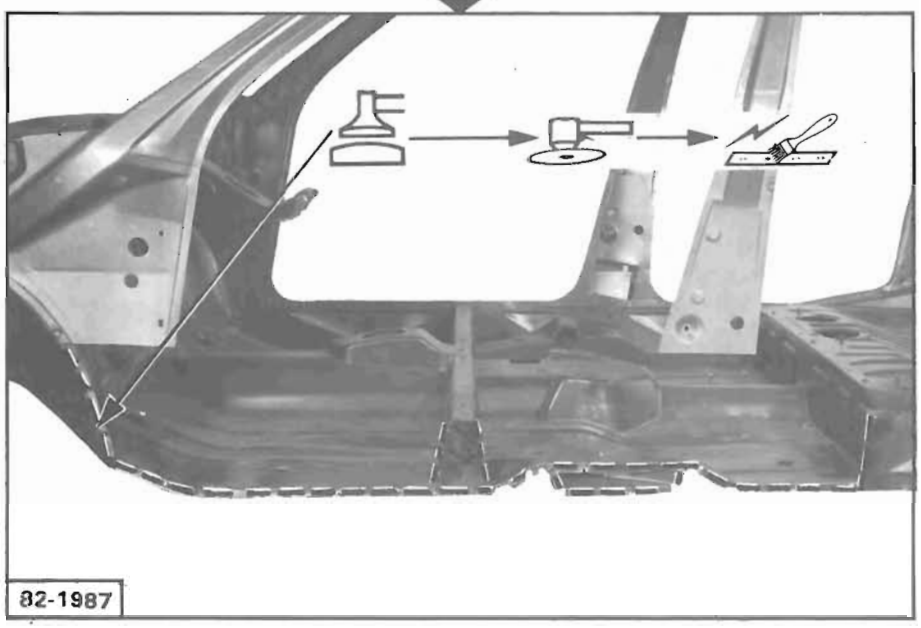
82-1134

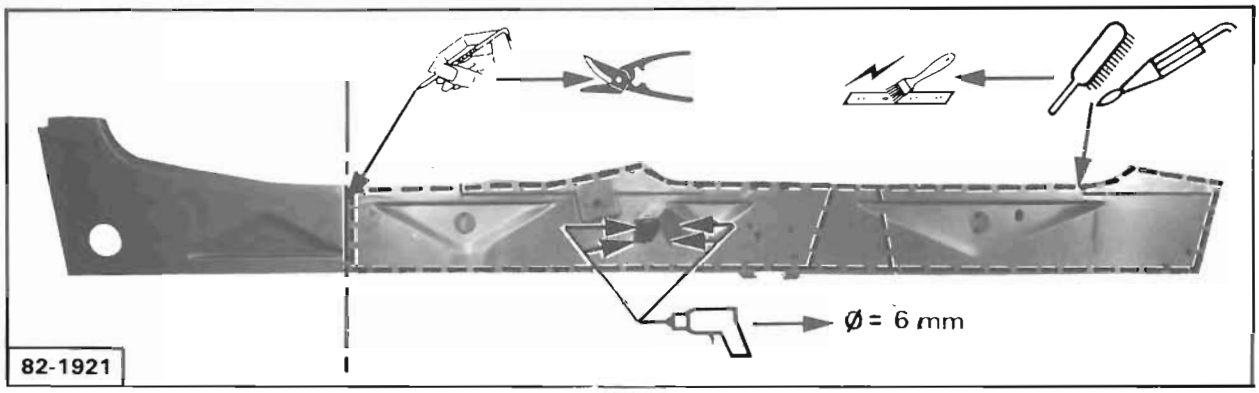


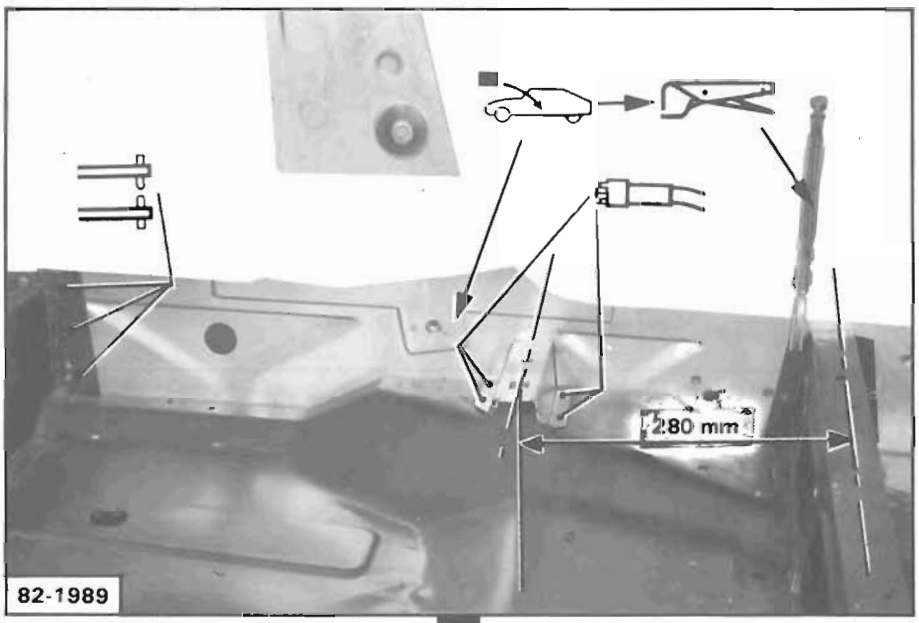
82-1776

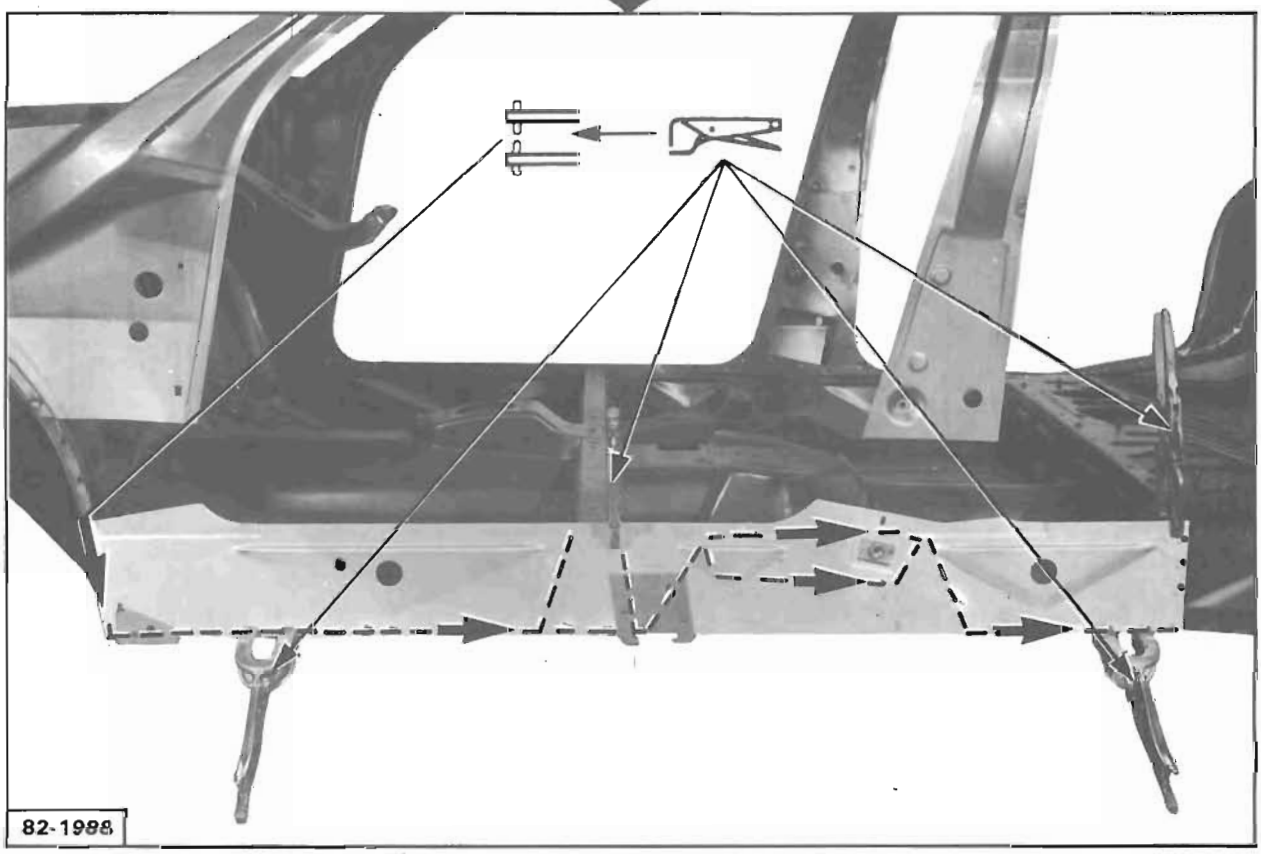

82-1978

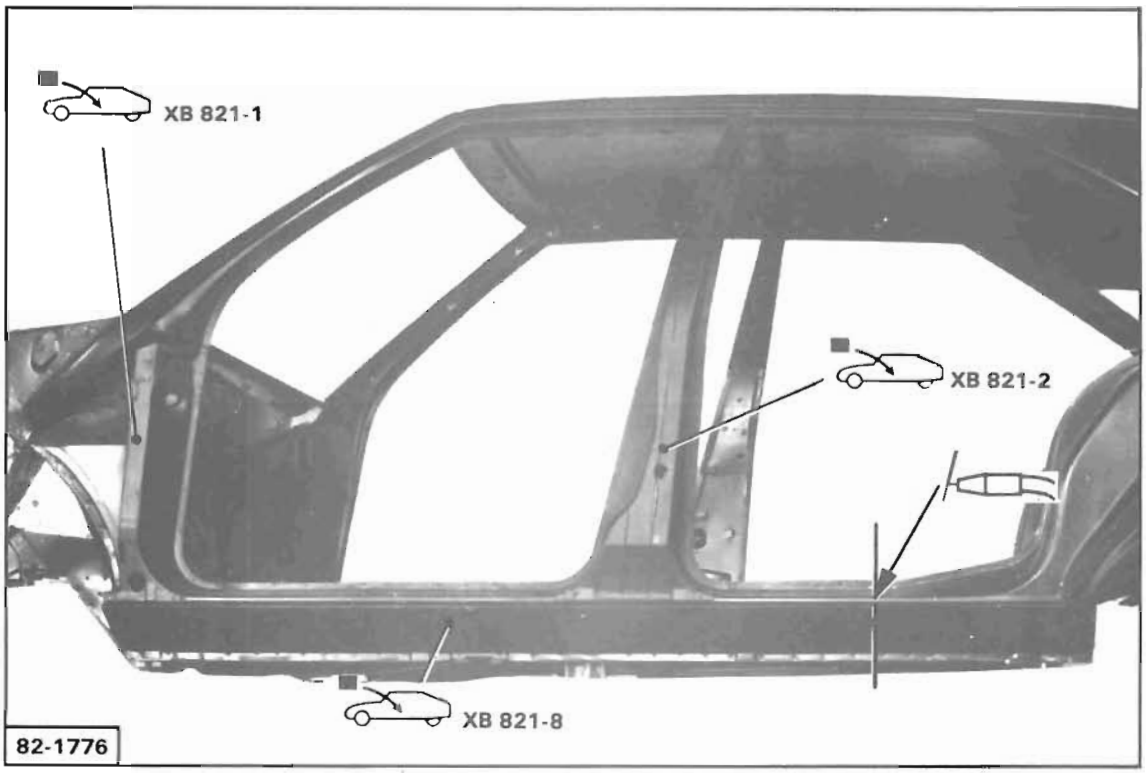

82-558

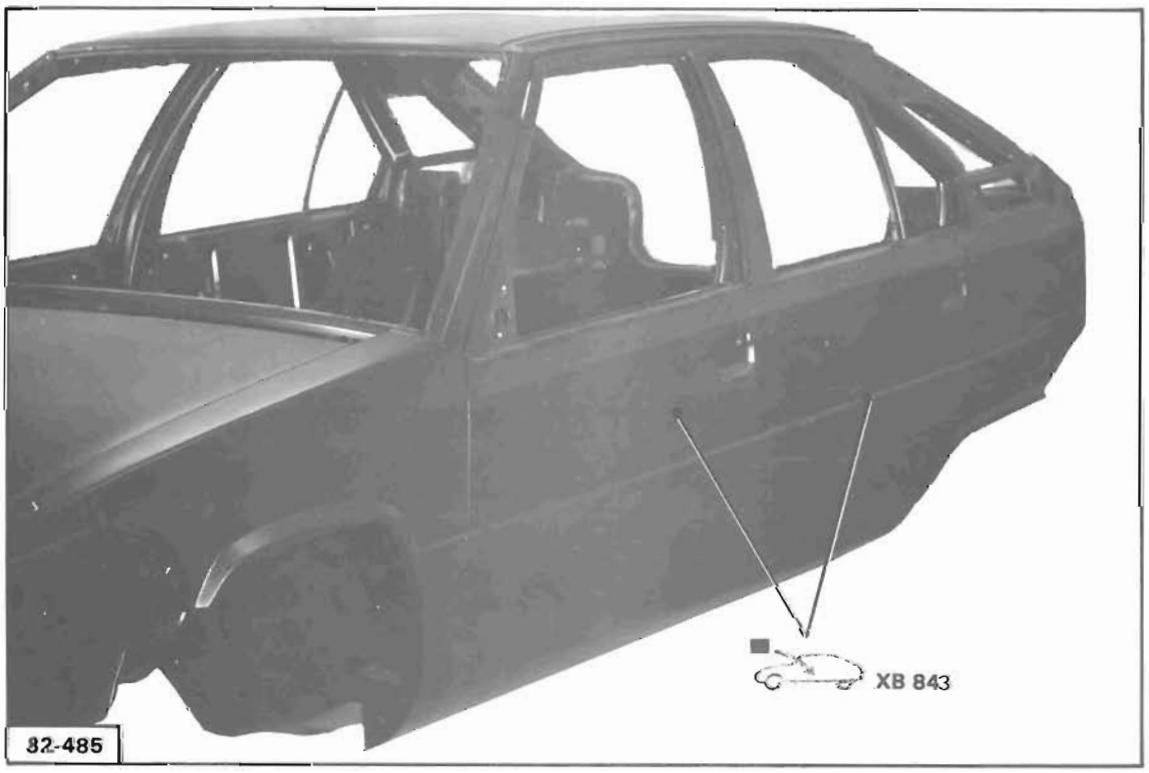

82-1987

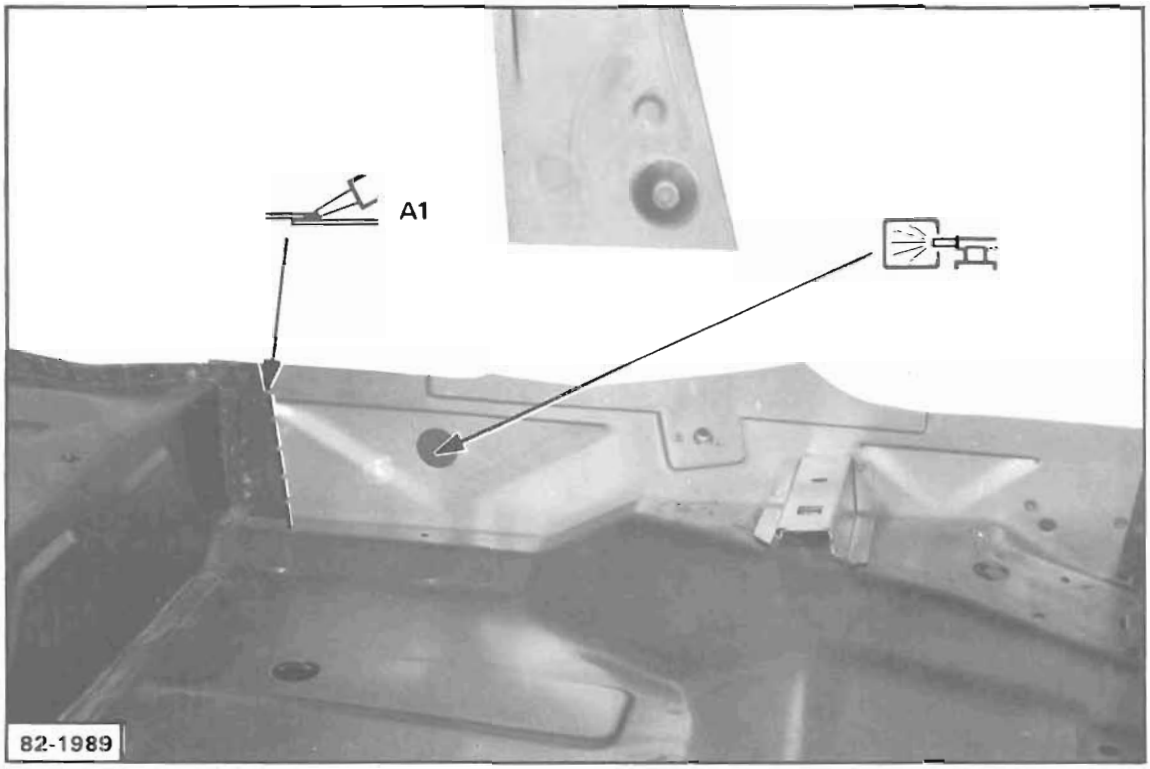

Ø = 6 mm
82-1921

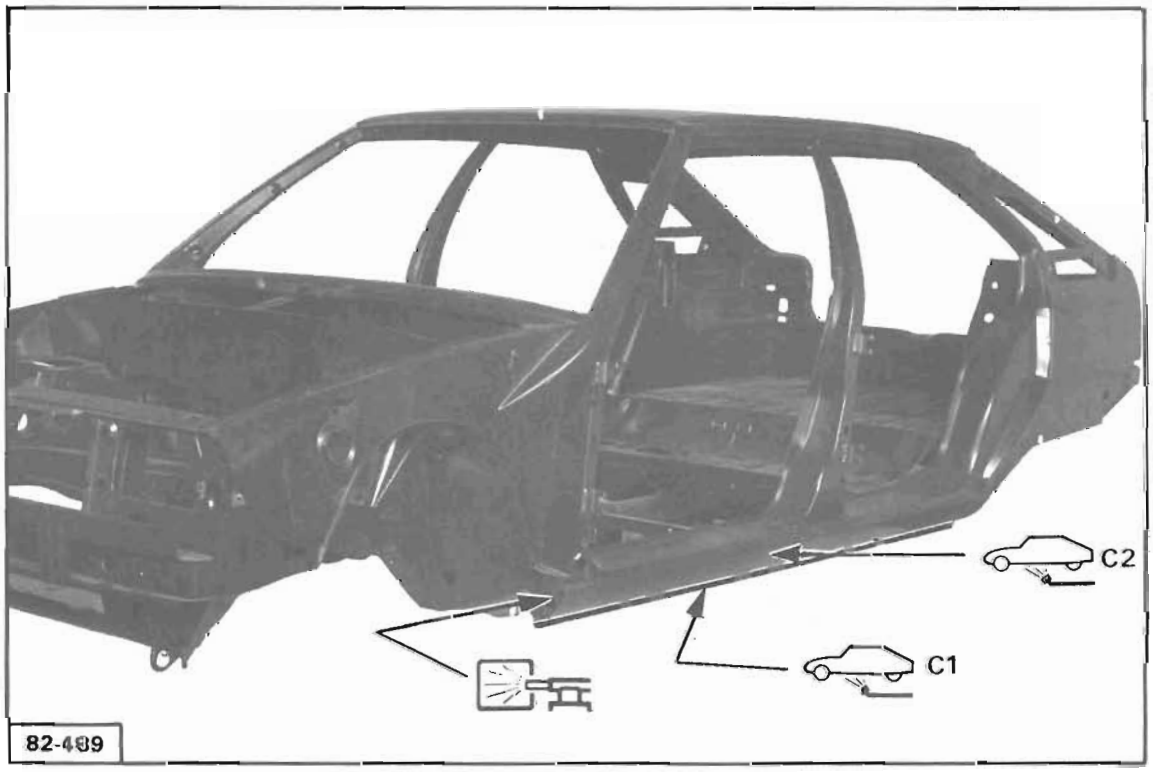

280 mm
82-1989

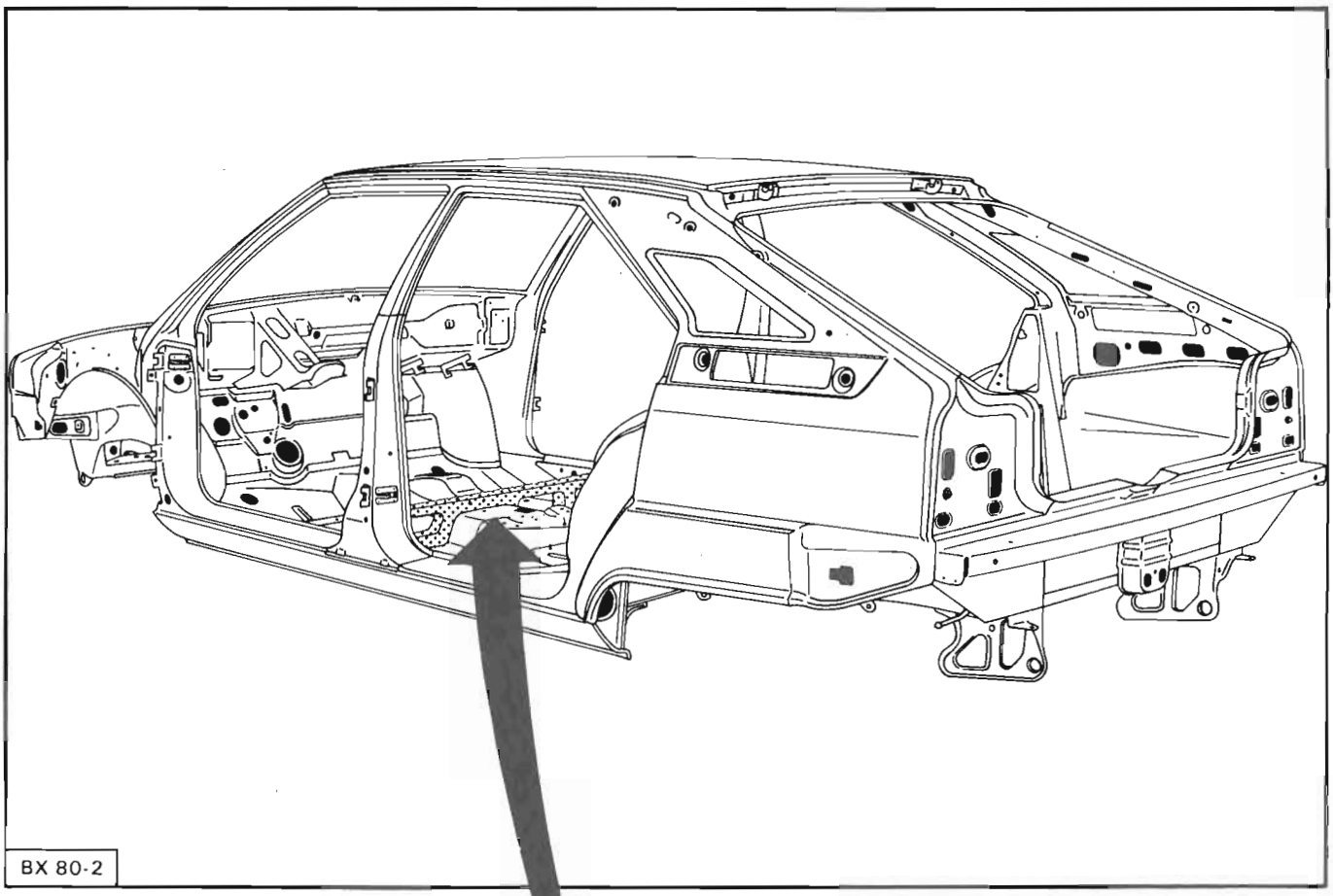

82-1988


XB 821-1
XB 821-2
XB 821-8
82-1776

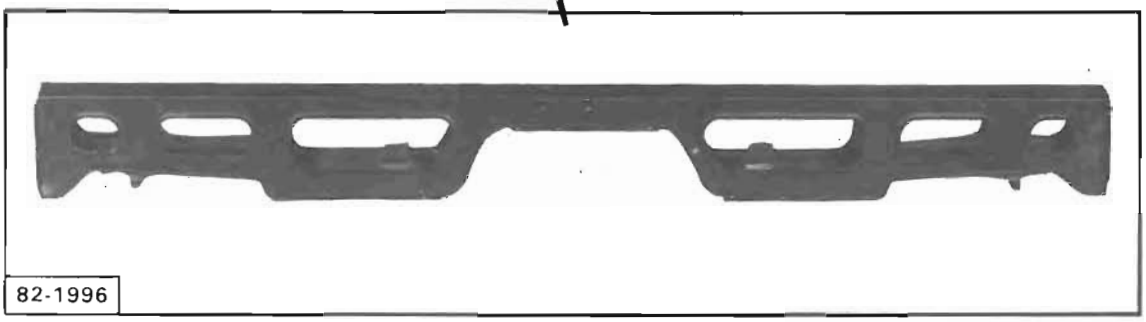

XB 843
82-485


A1
82-1989

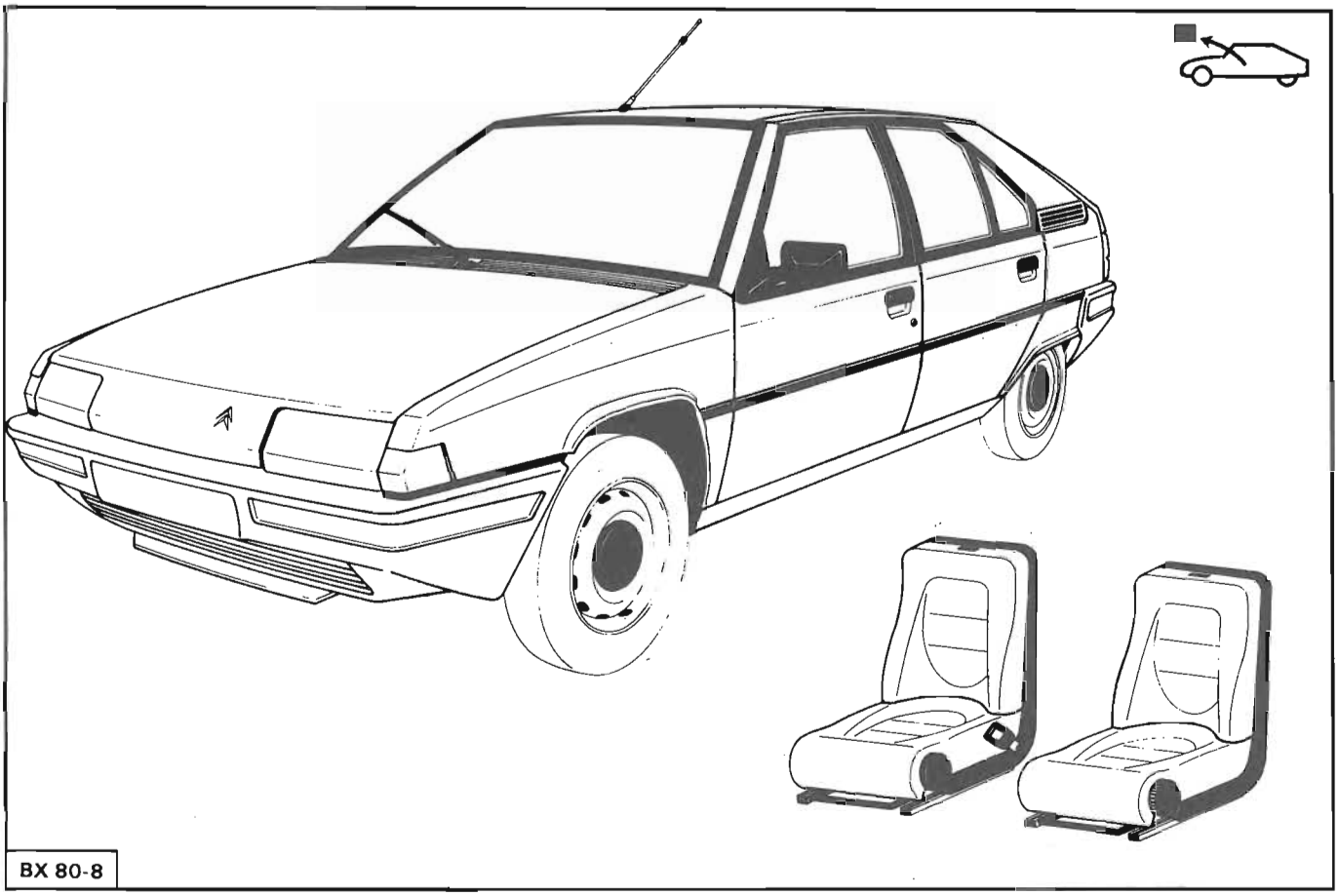

C2
C1
82-489



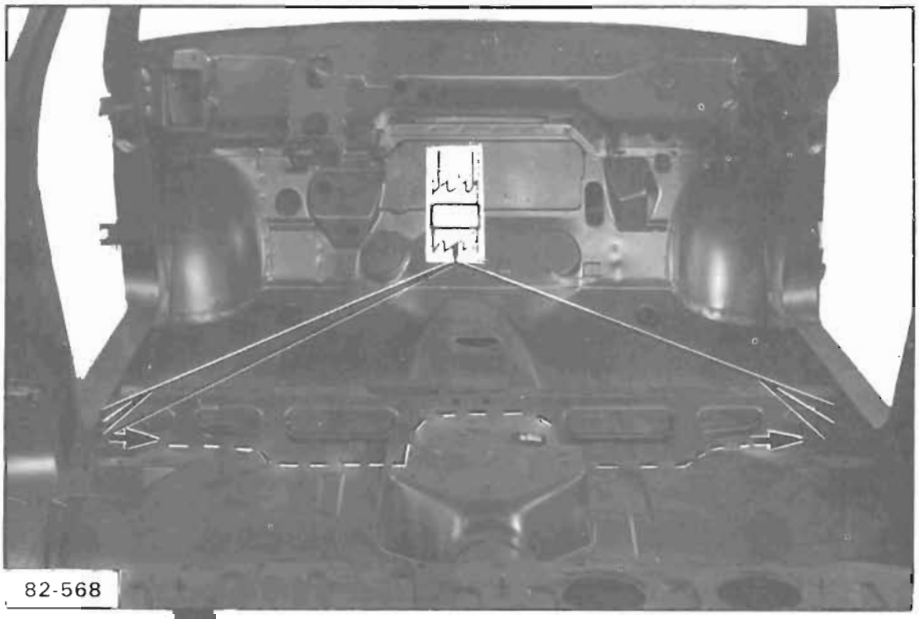
BX 80-2

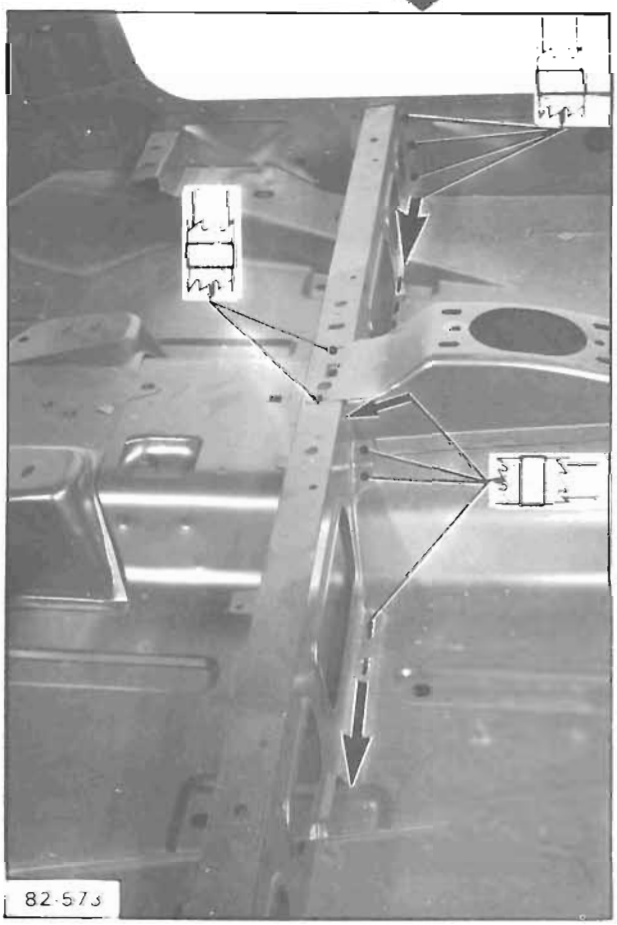


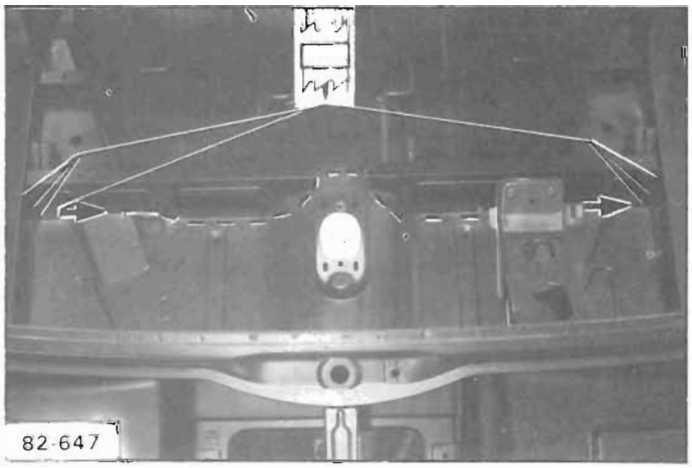
82-1996

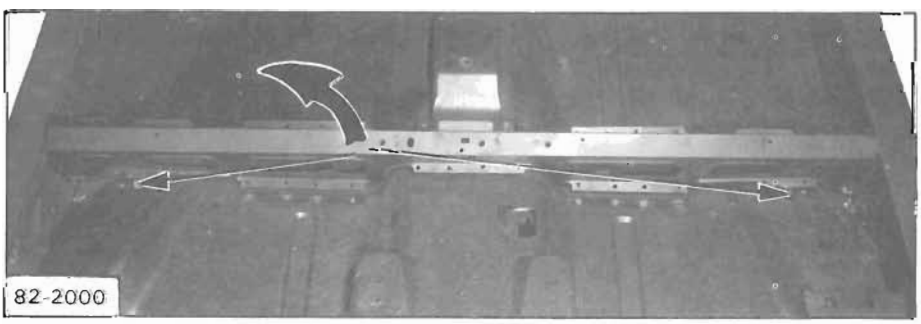


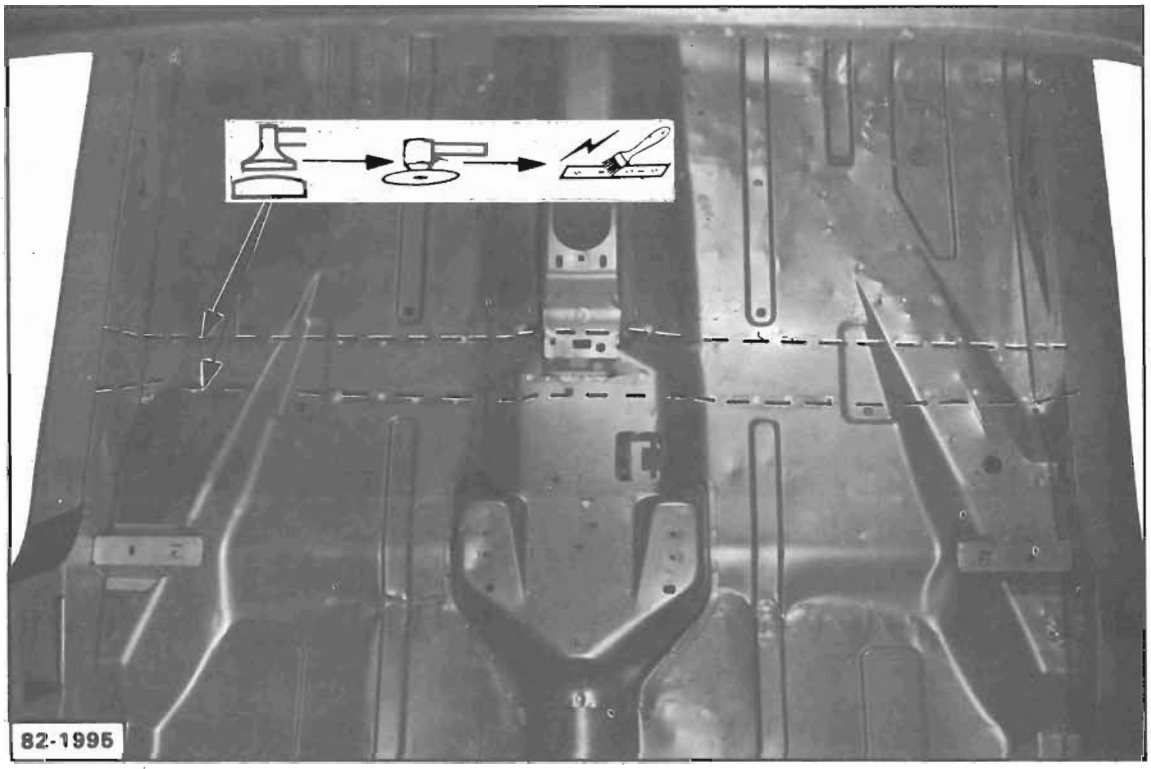
BX 80-8

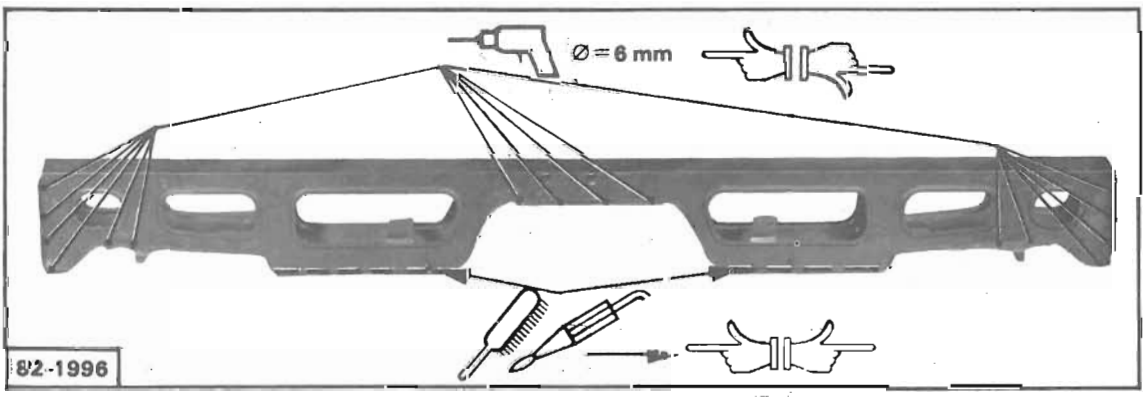

82-568

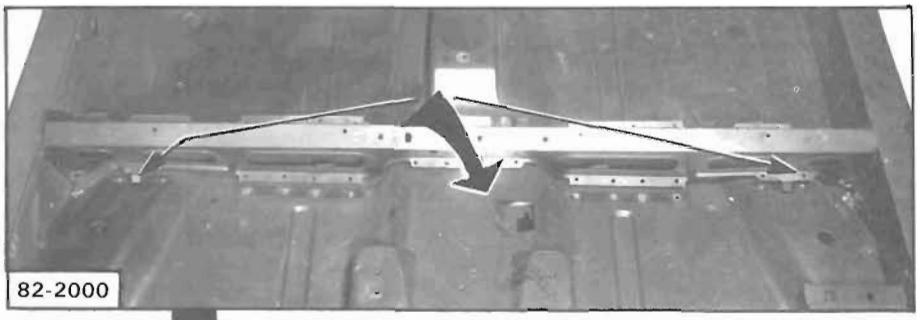

82-573

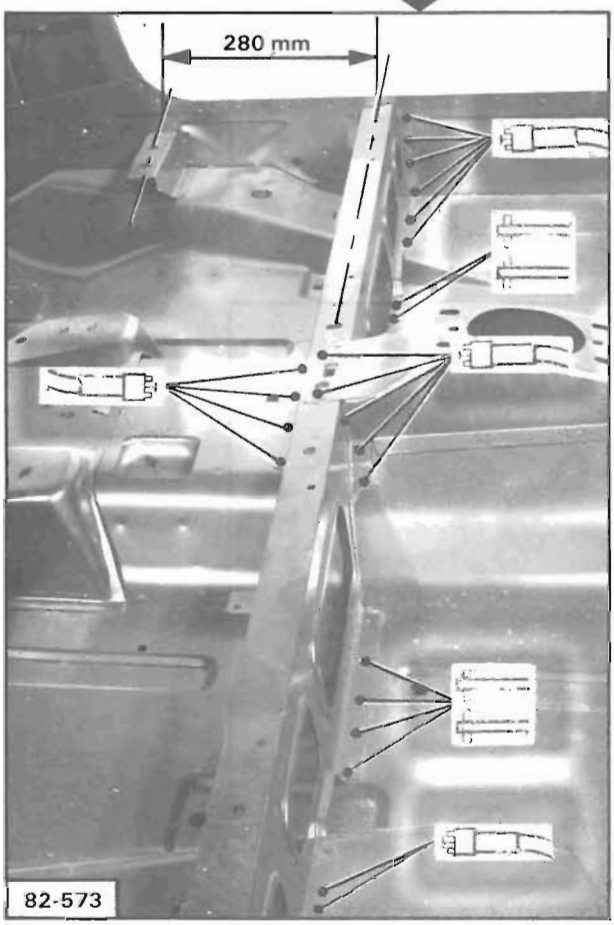

82-647

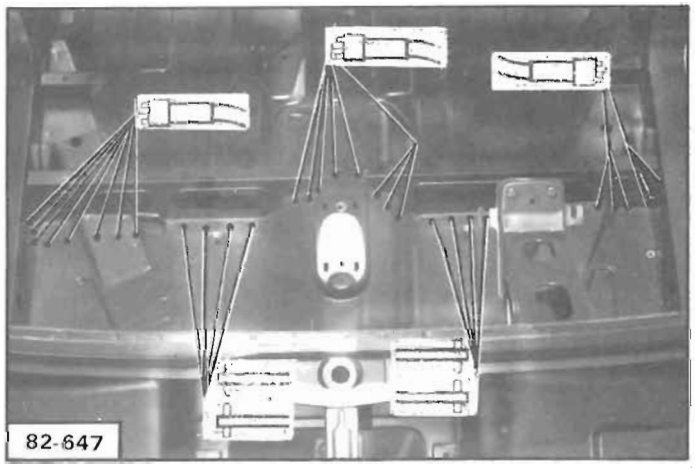

82-2000

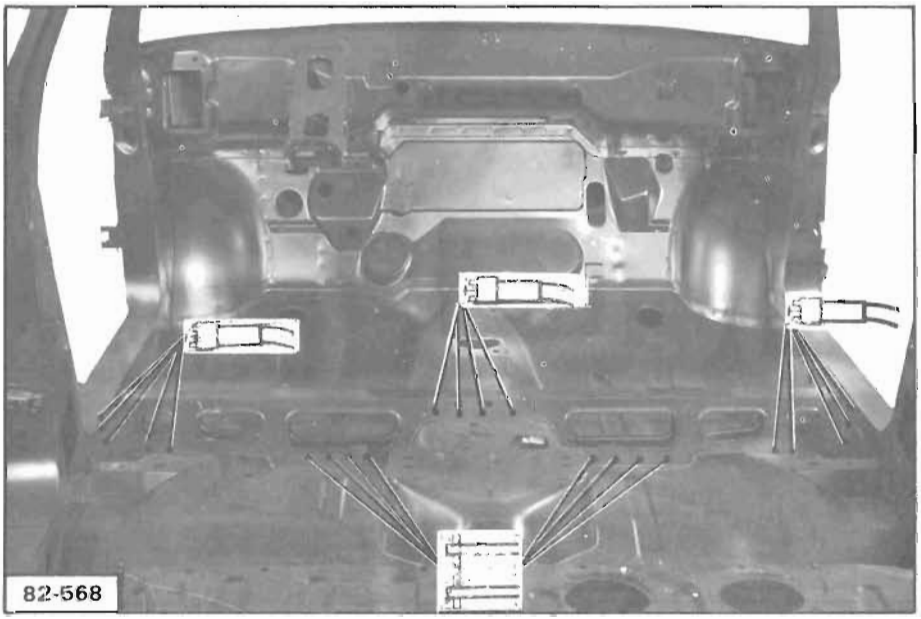

82-1995

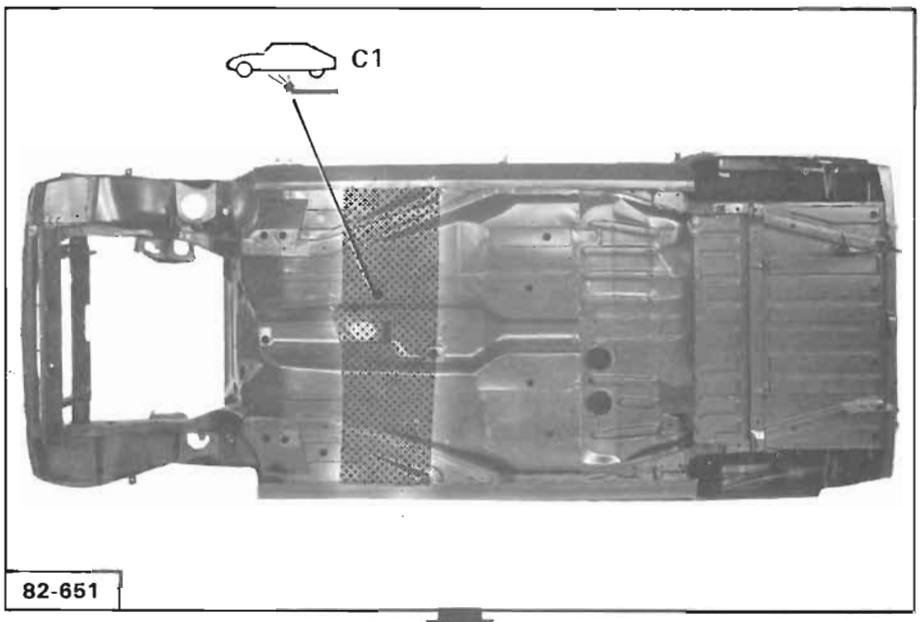

Ø = 6 mm
82-1996


82-2000

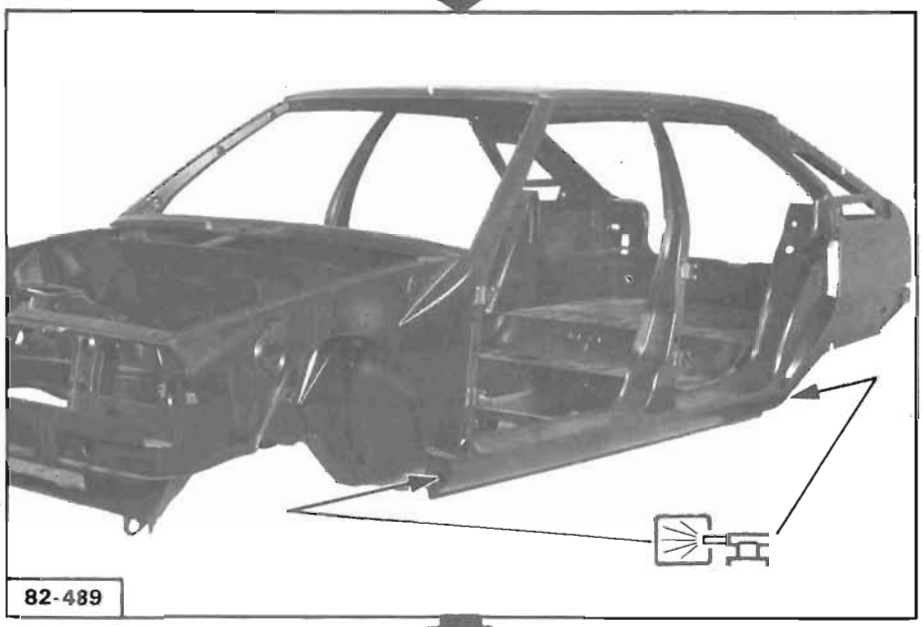

280 mm
82-573


82-647

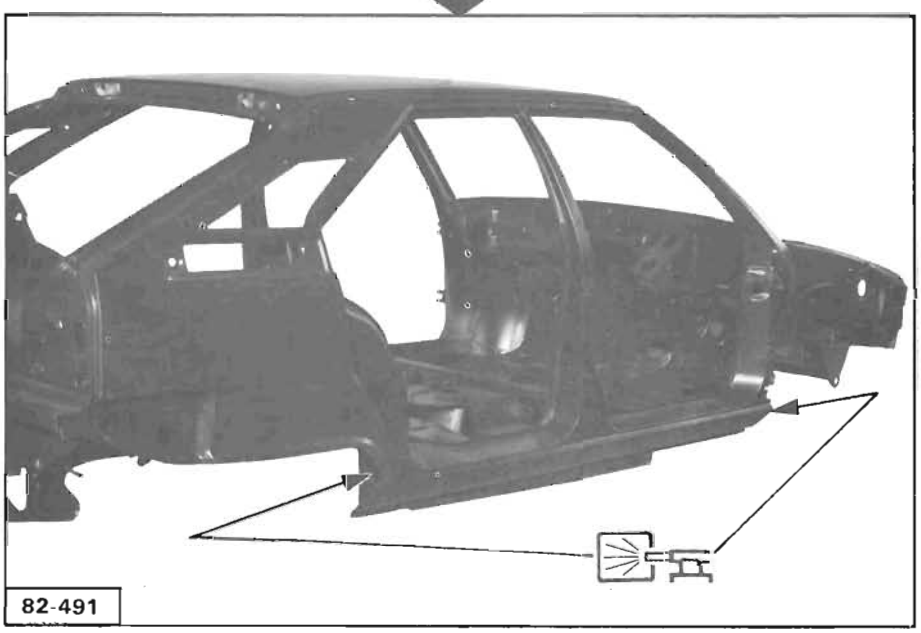

82-568



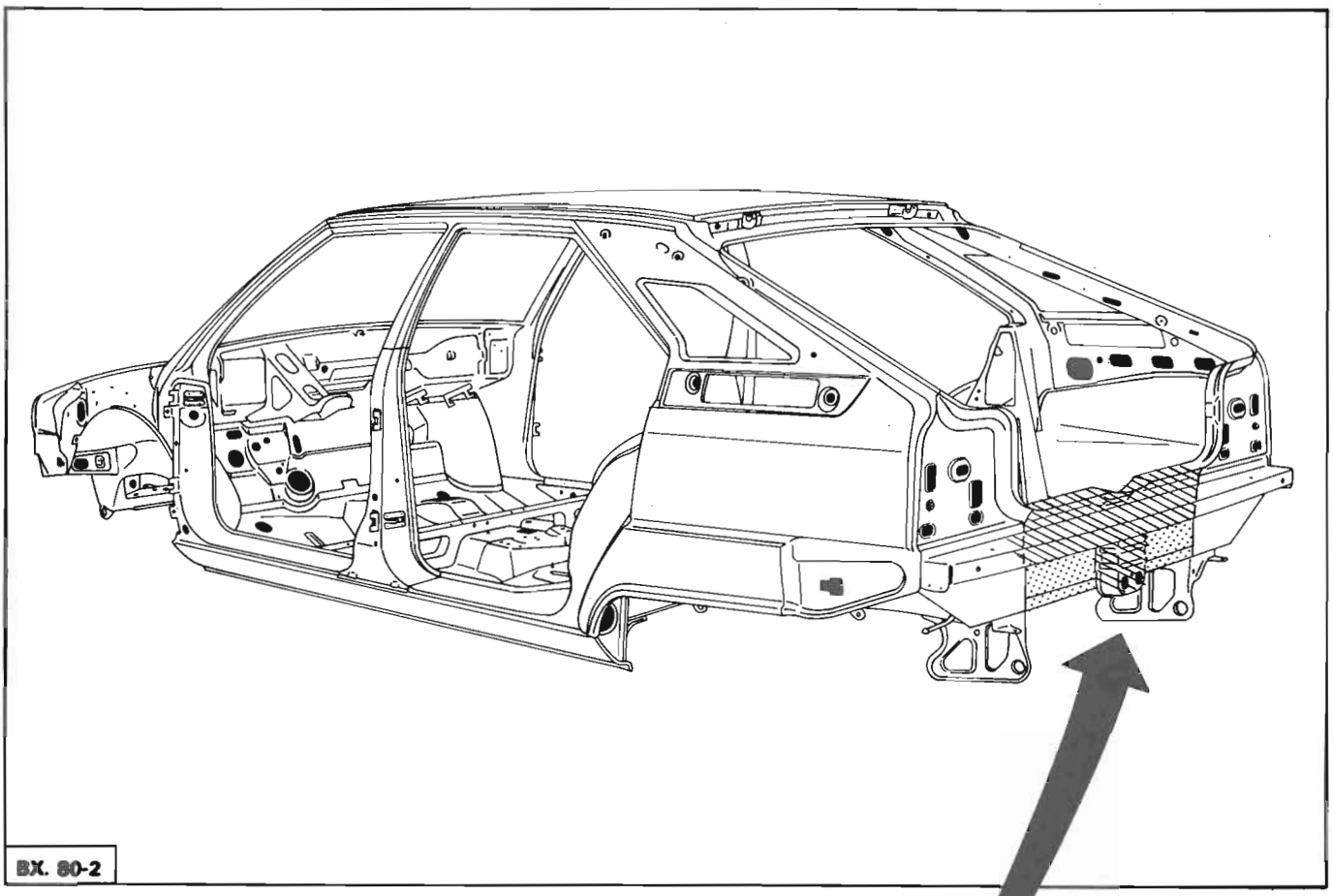
82-651



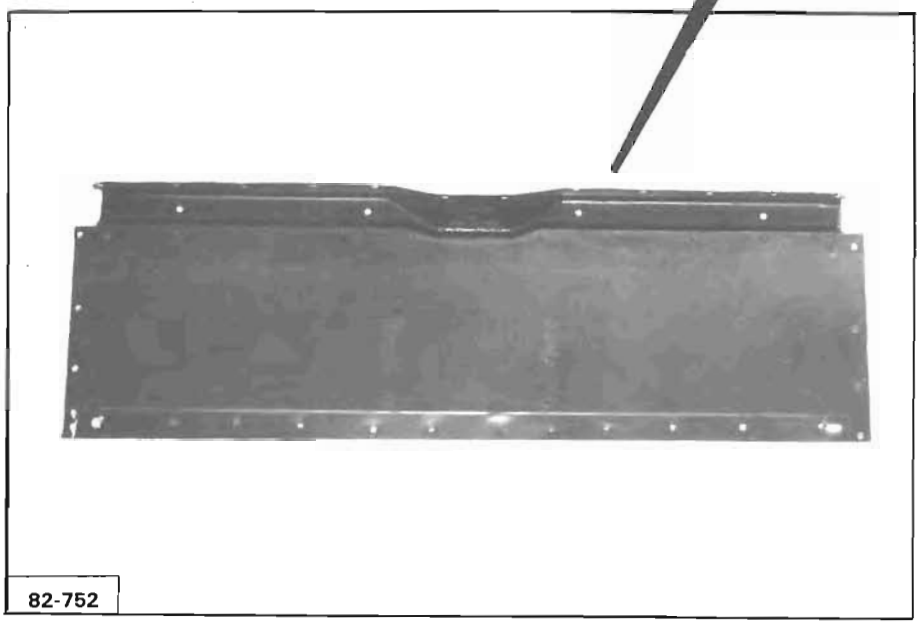
82-489



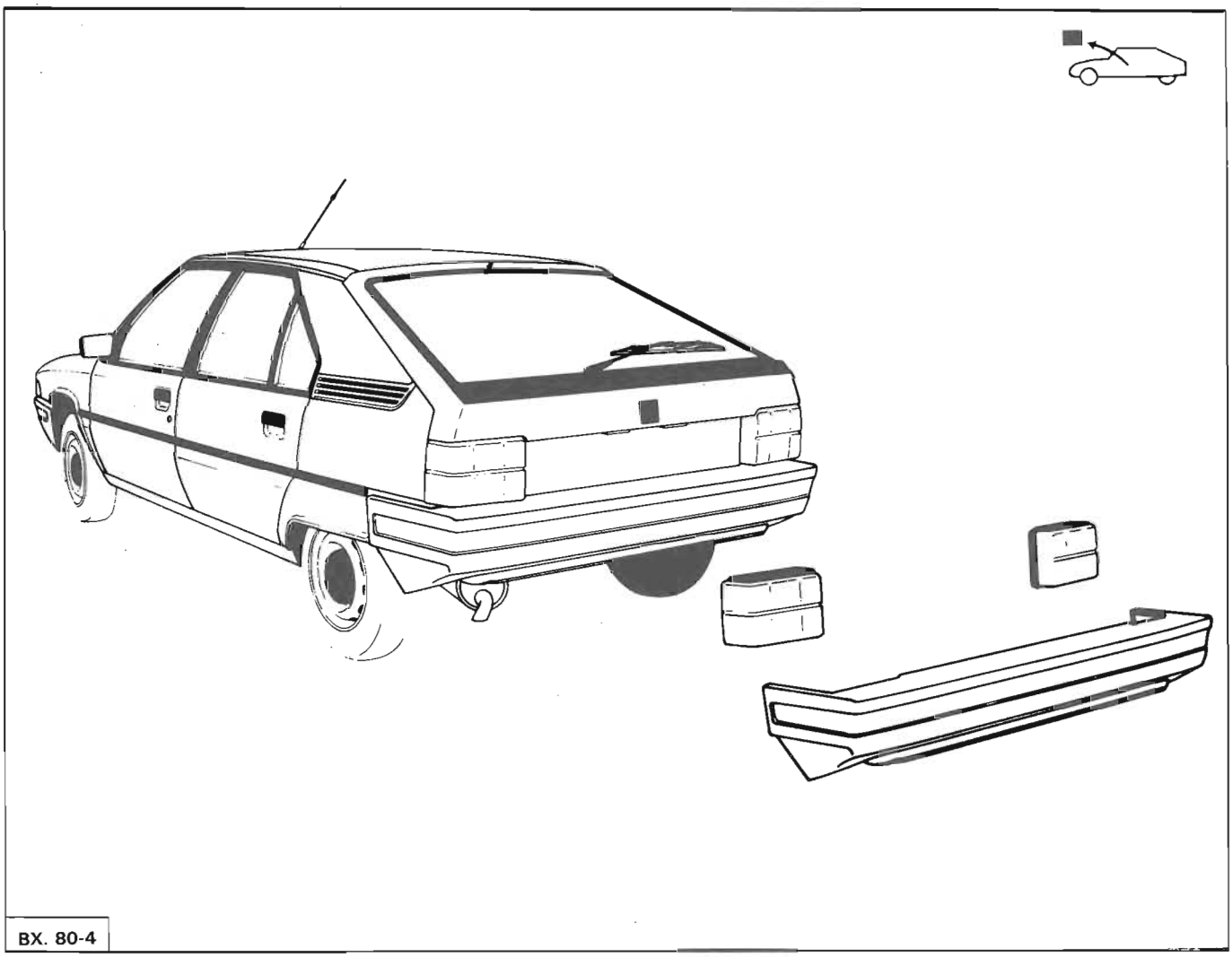
82-491



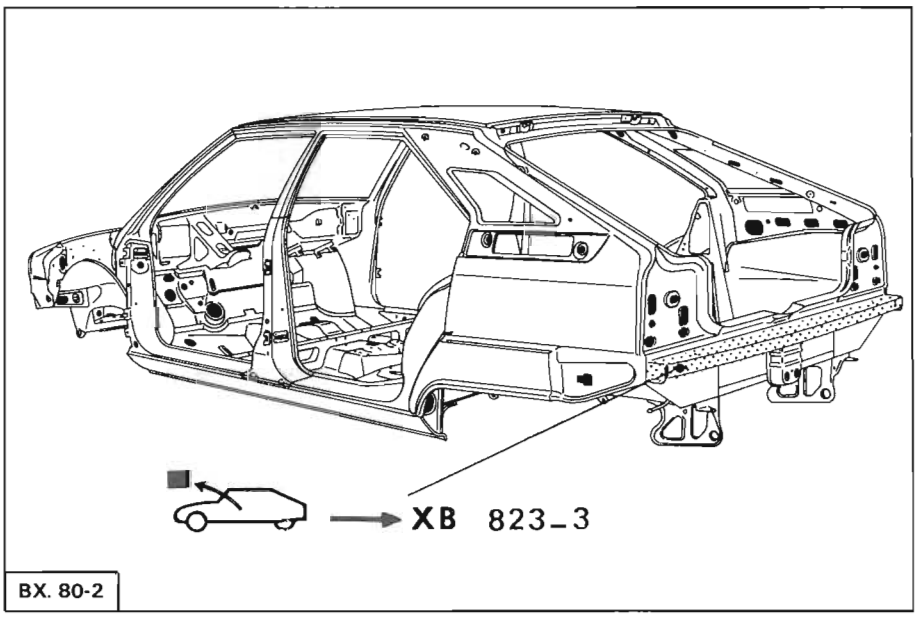
BX. 80-2



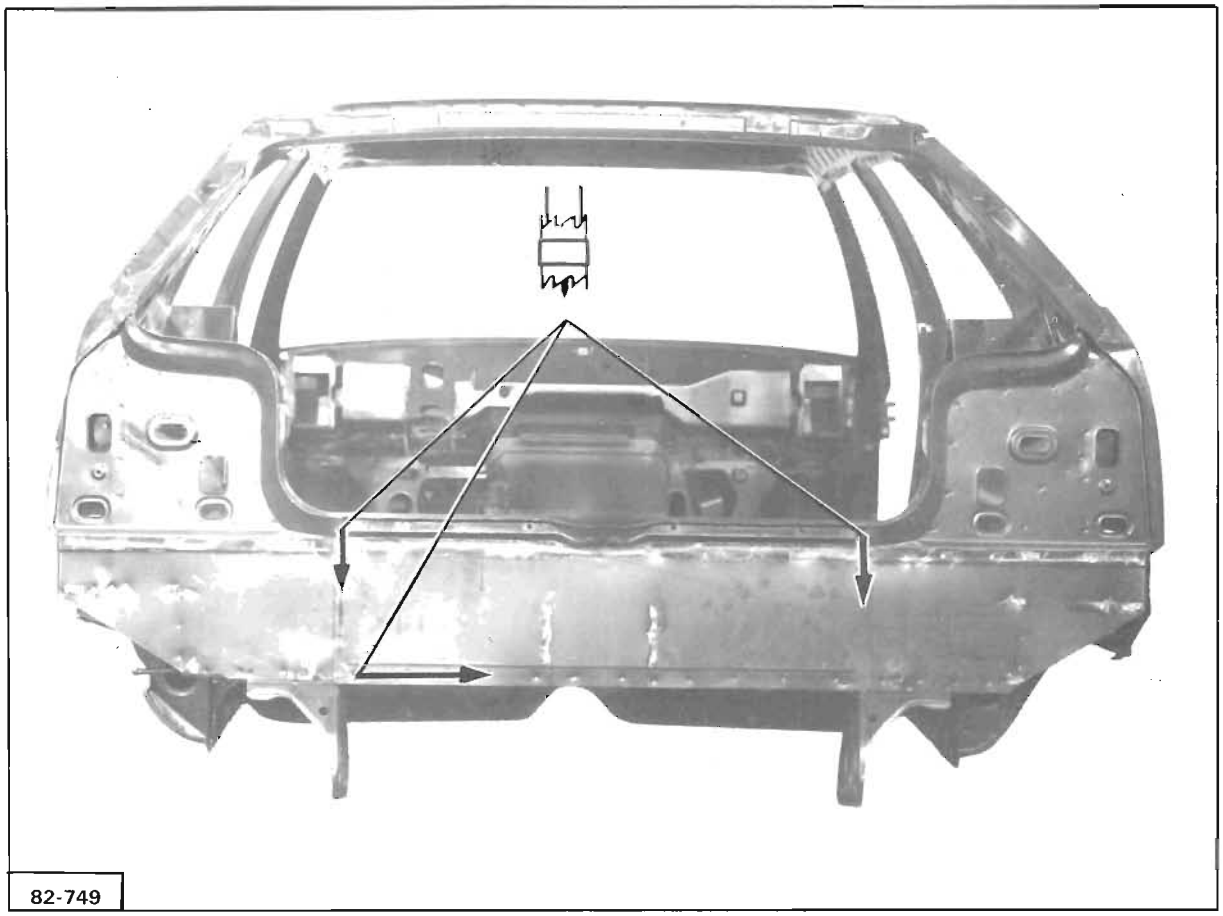
82-752



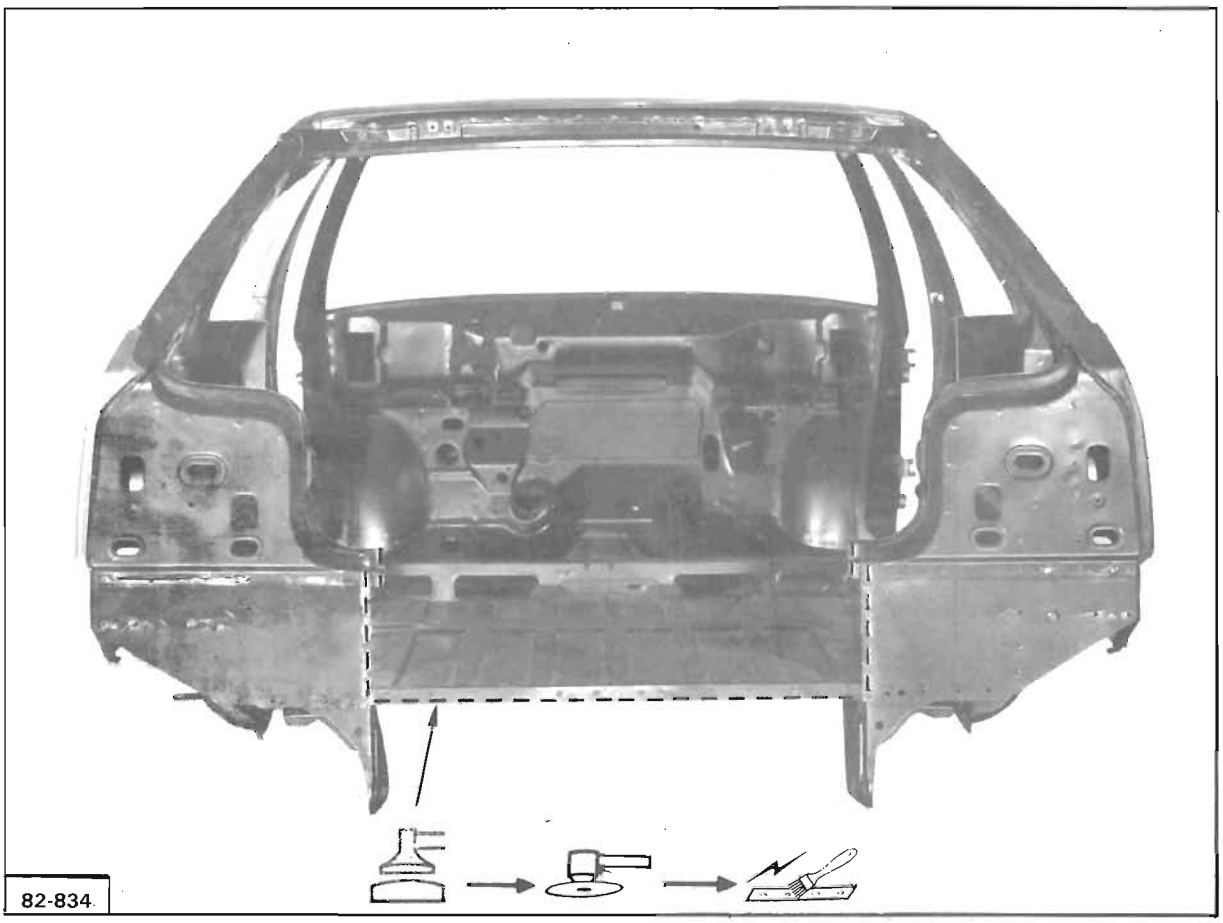
BX. 80-4



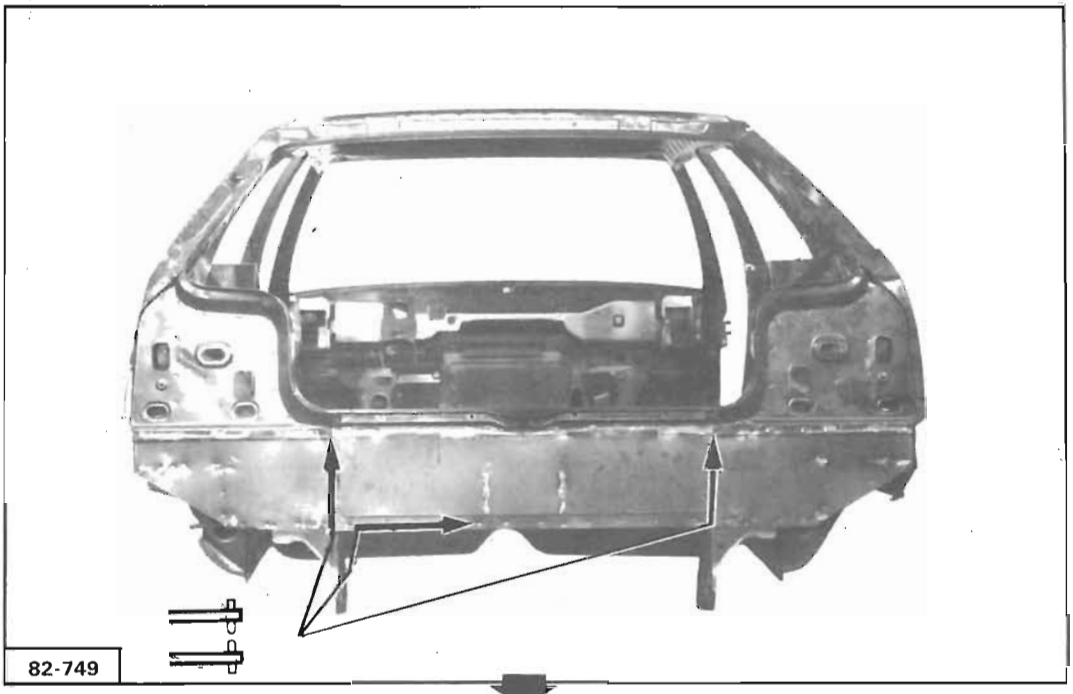
BX. 80-2

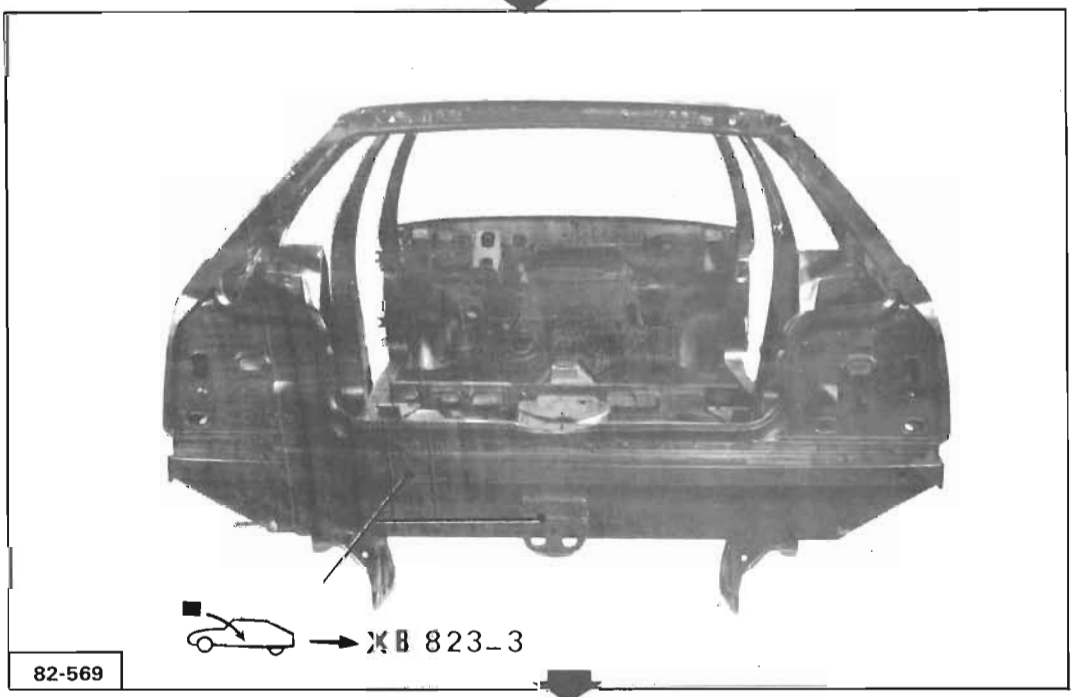


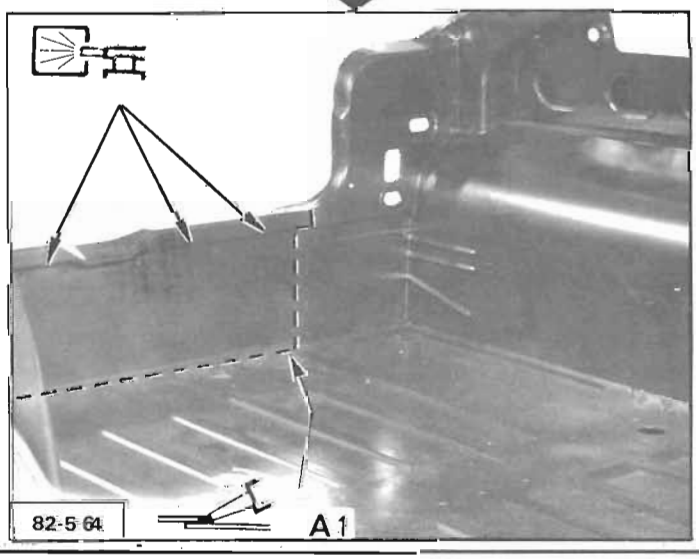
82-749

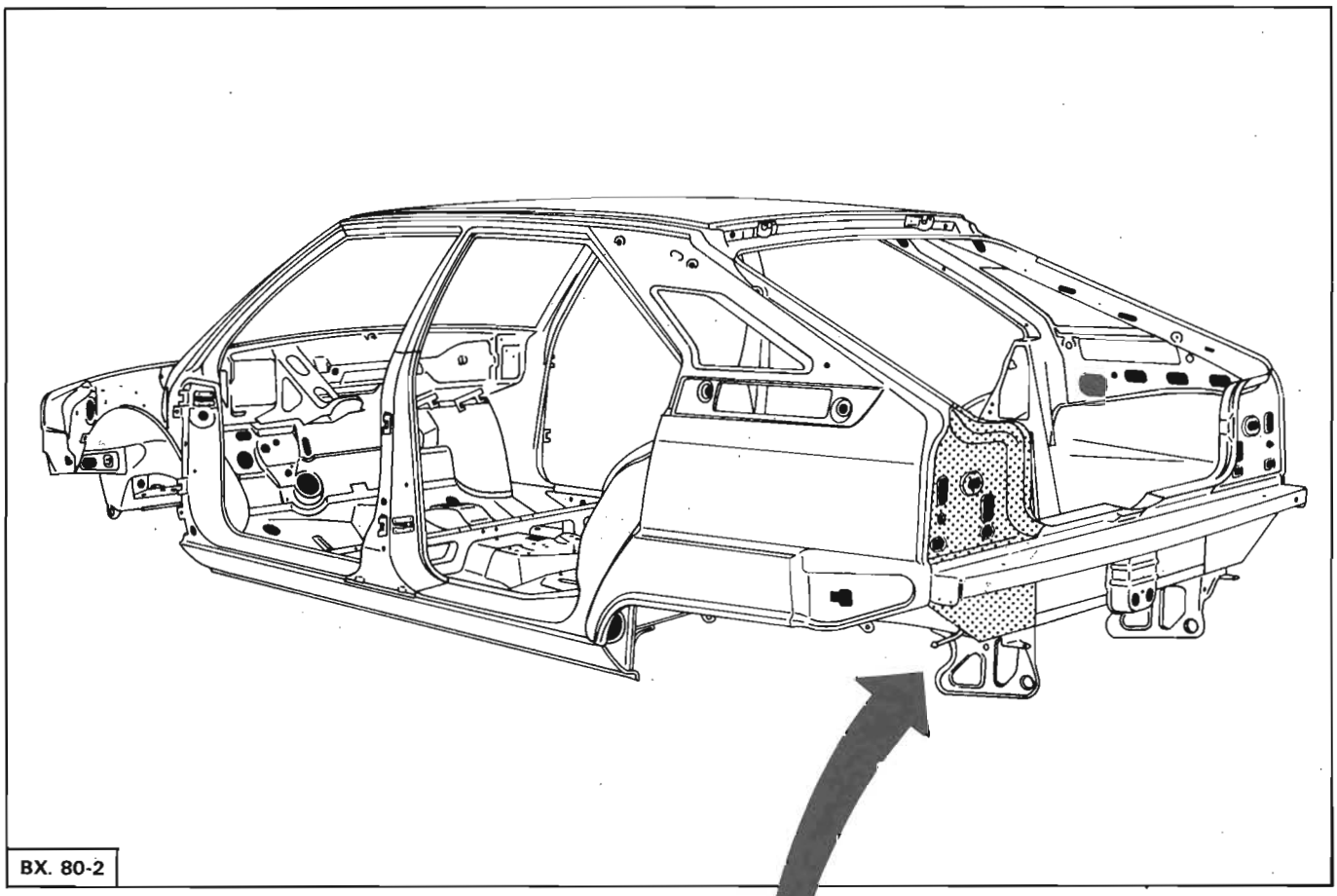


82-834

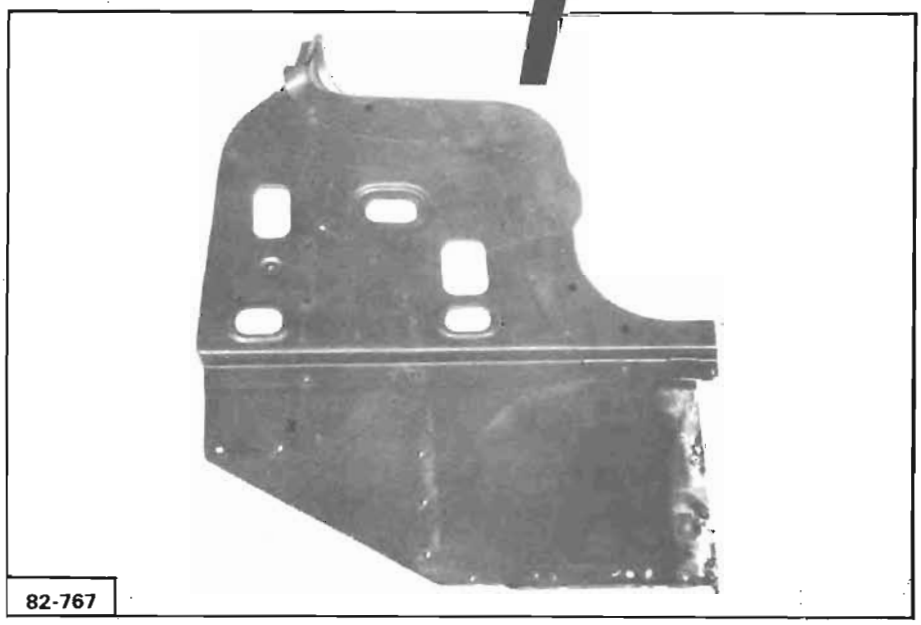

82-749


XB 823-3
82-569

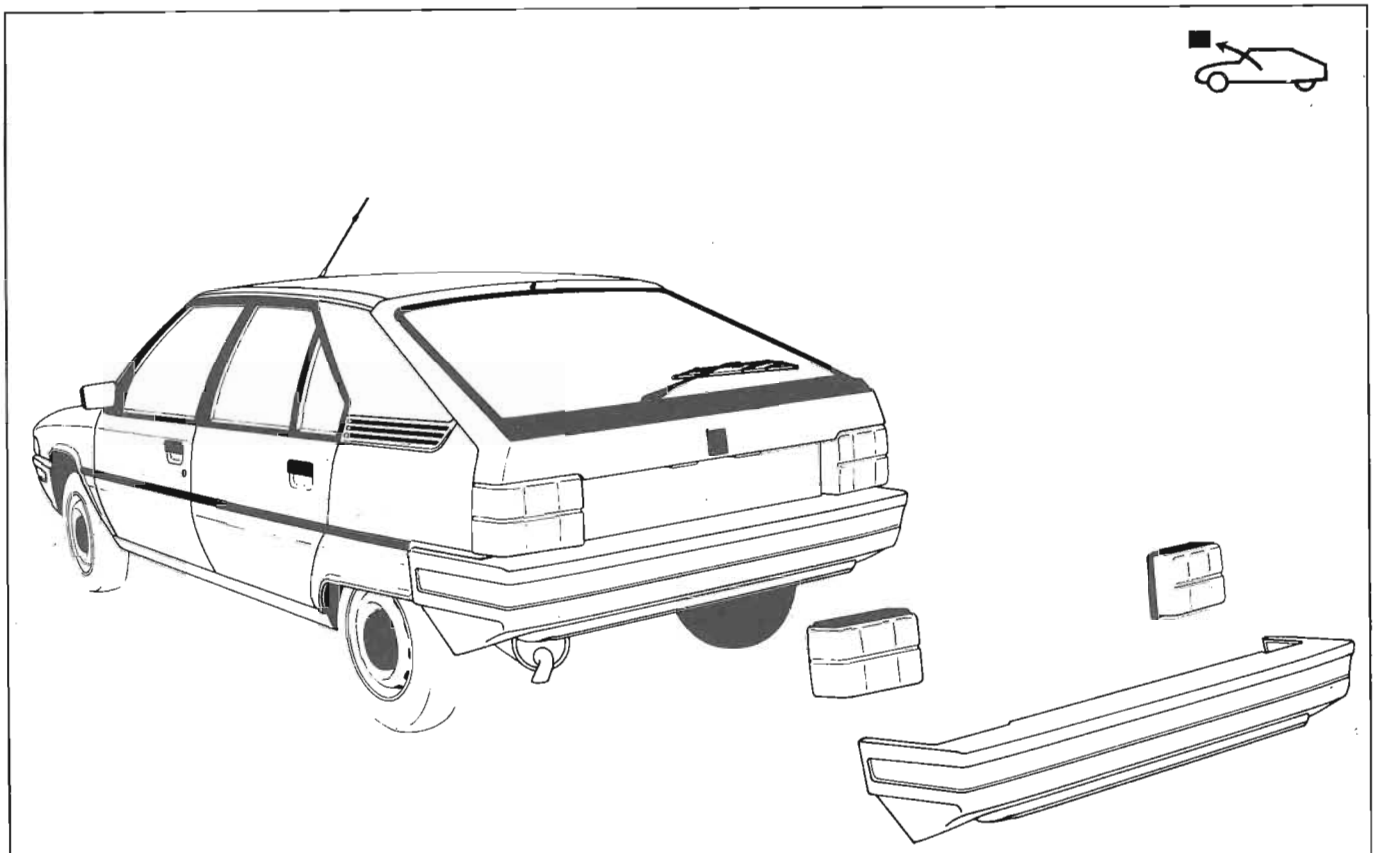

82-564
A1



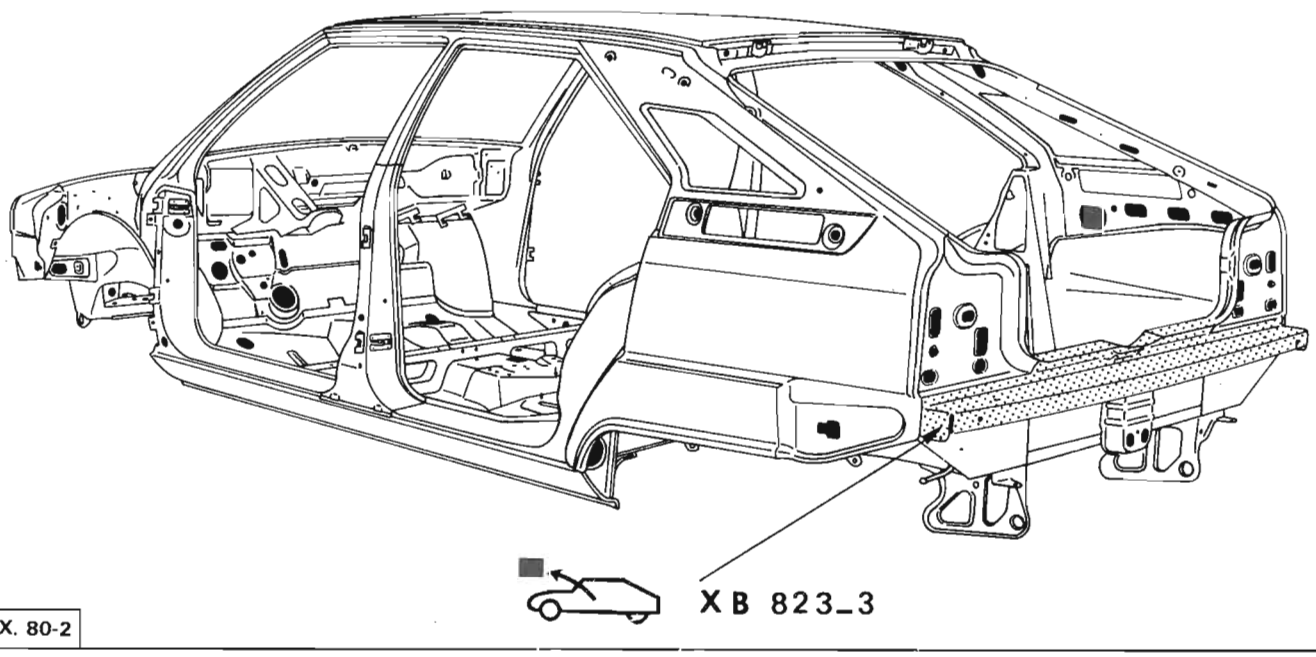
BX. 80-2



82-767

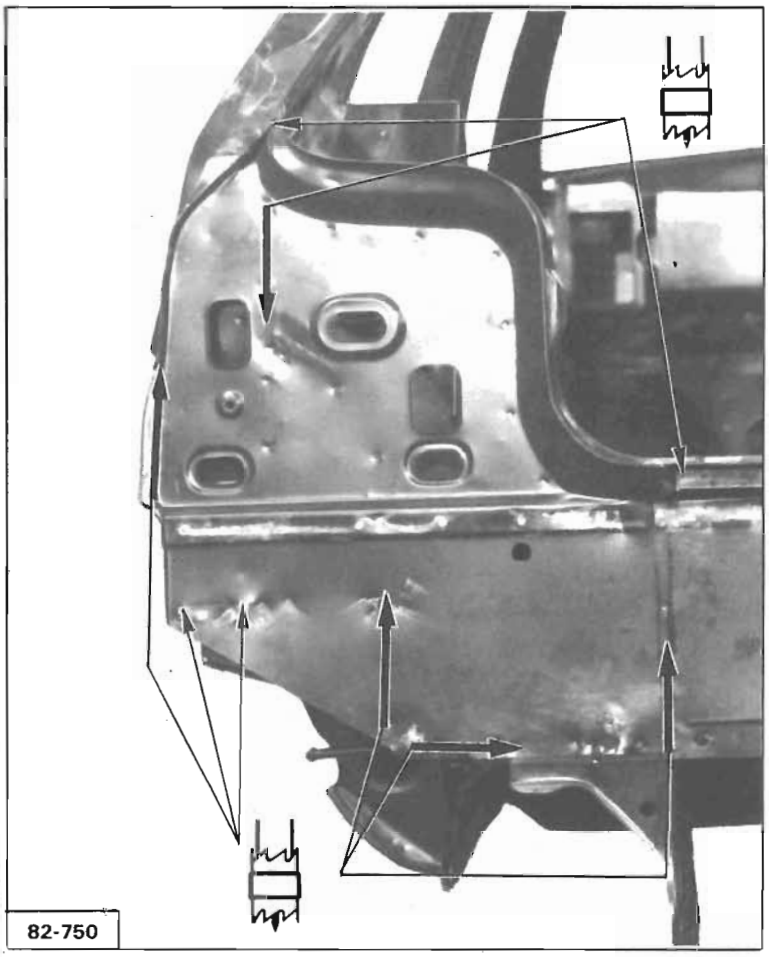


BX. 80-4

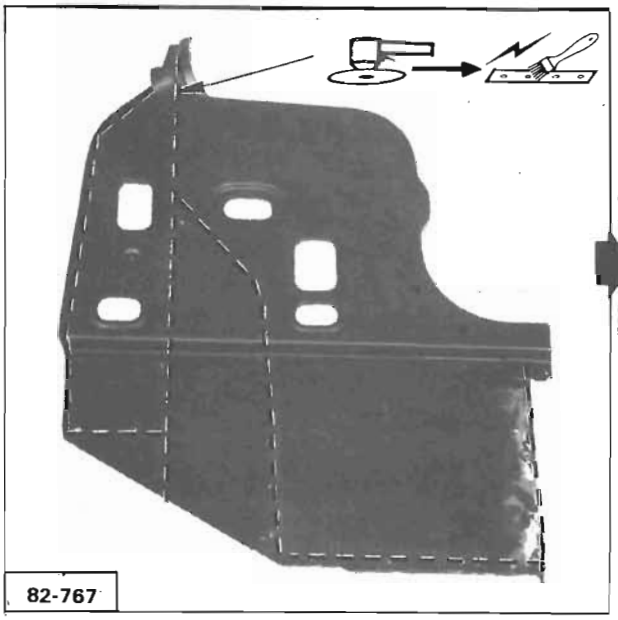


XB 823_3

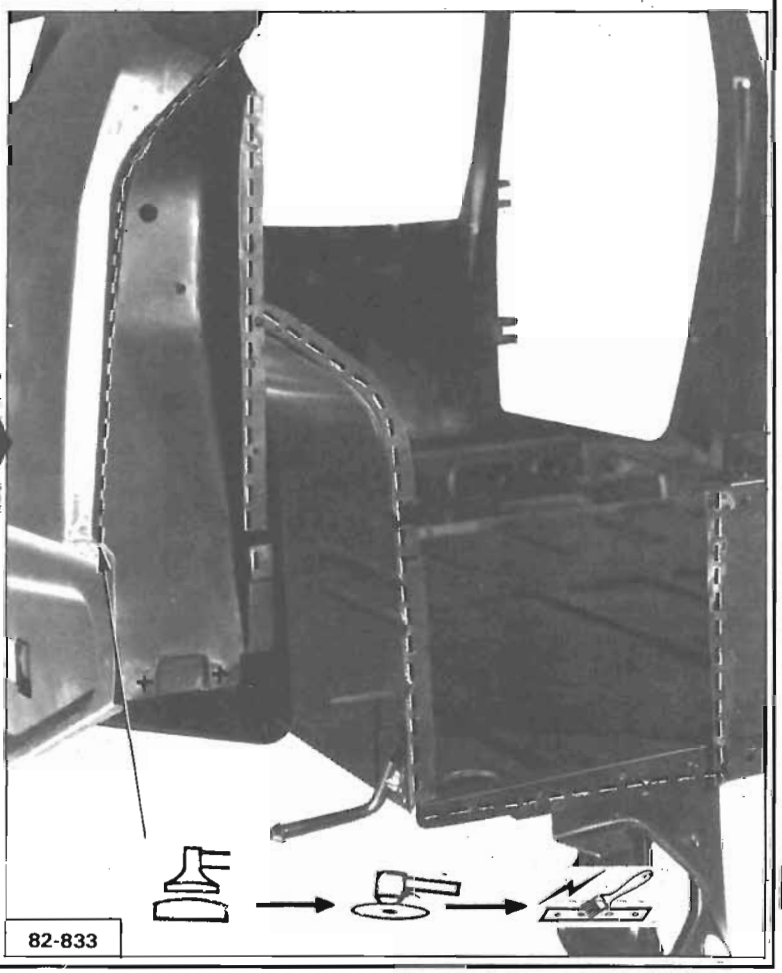
BX. 80-2



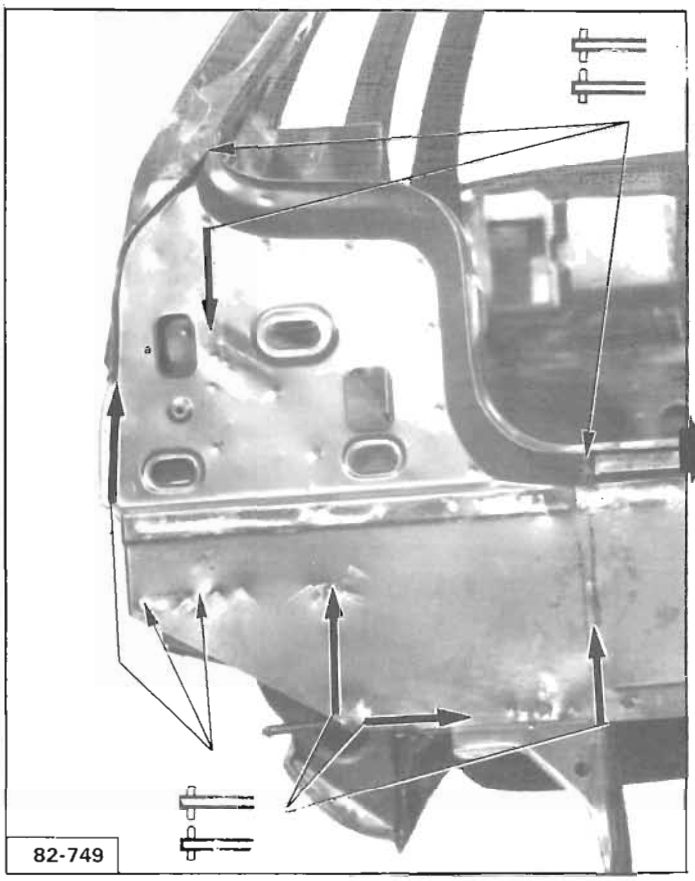
82-750

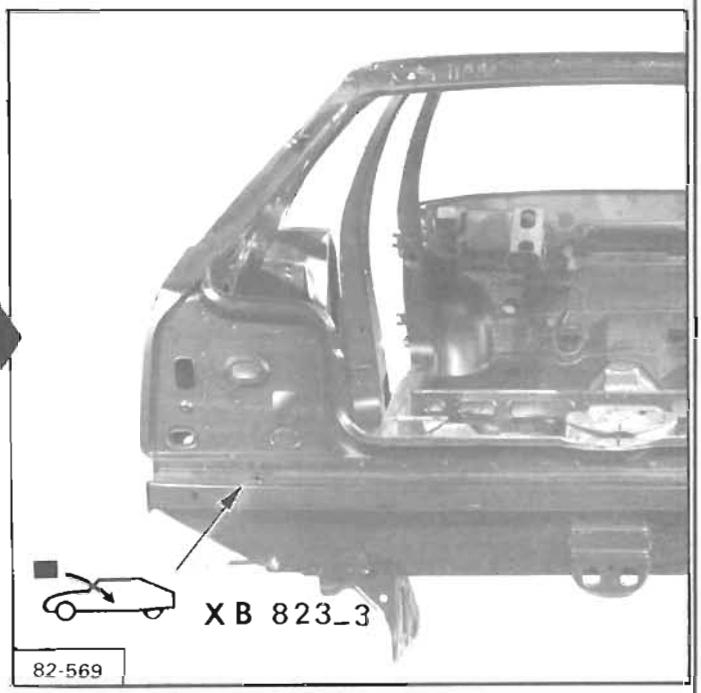


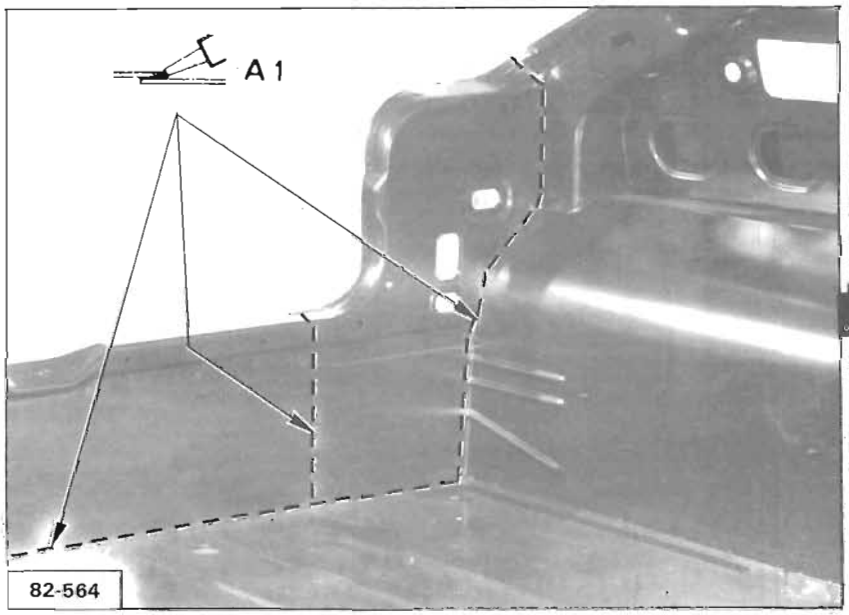
82-767

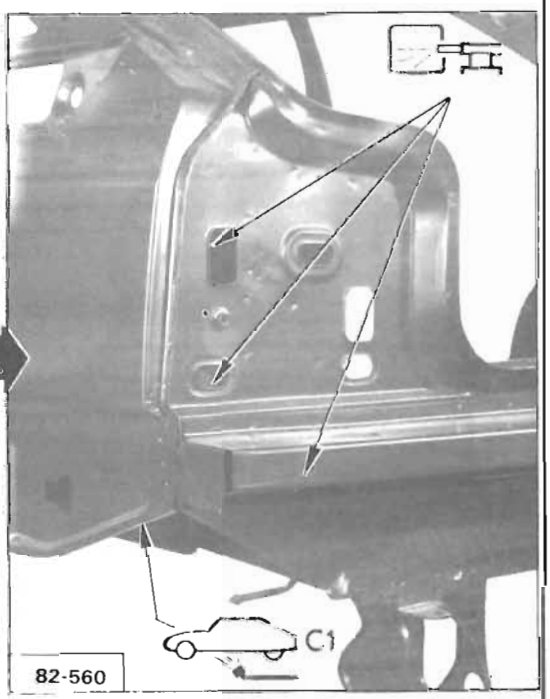


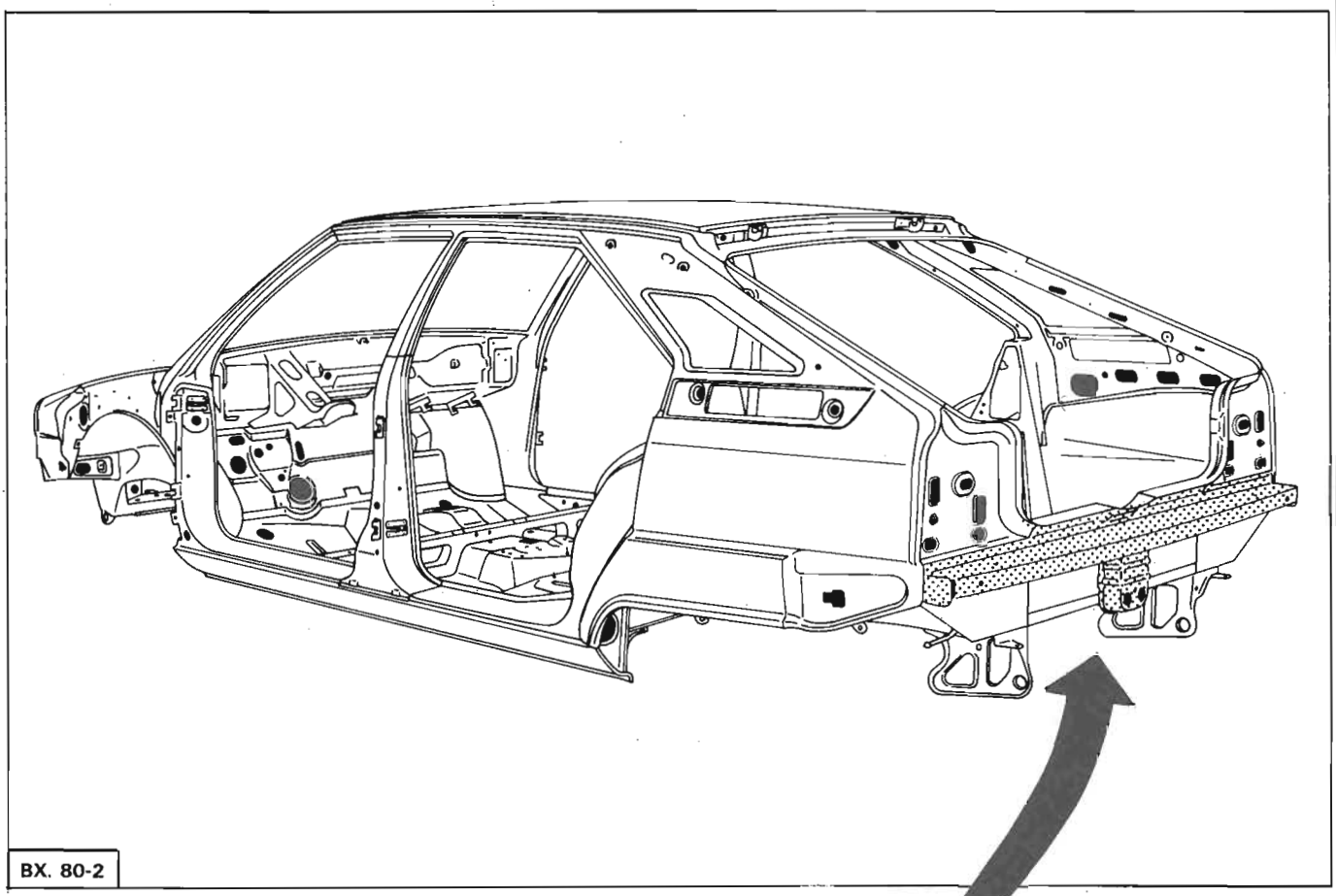
82-833


82-749

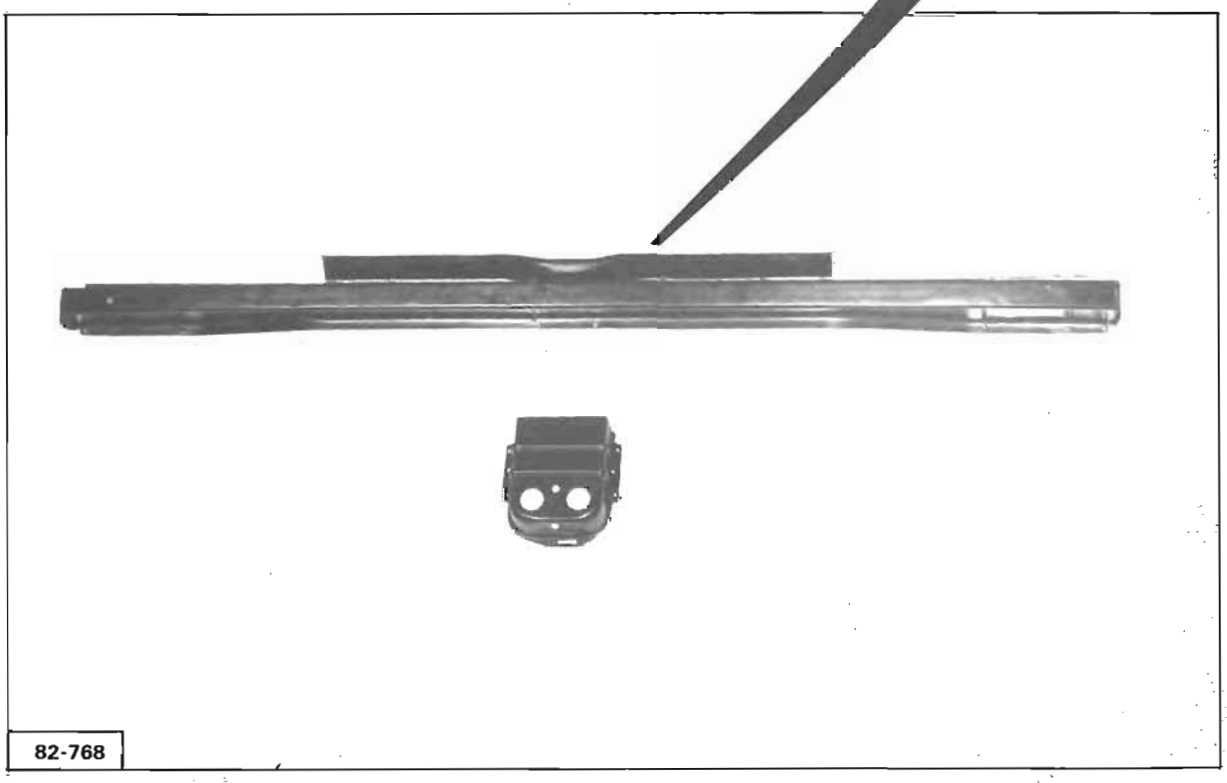

XB 823_3
82-569


A1
82-564

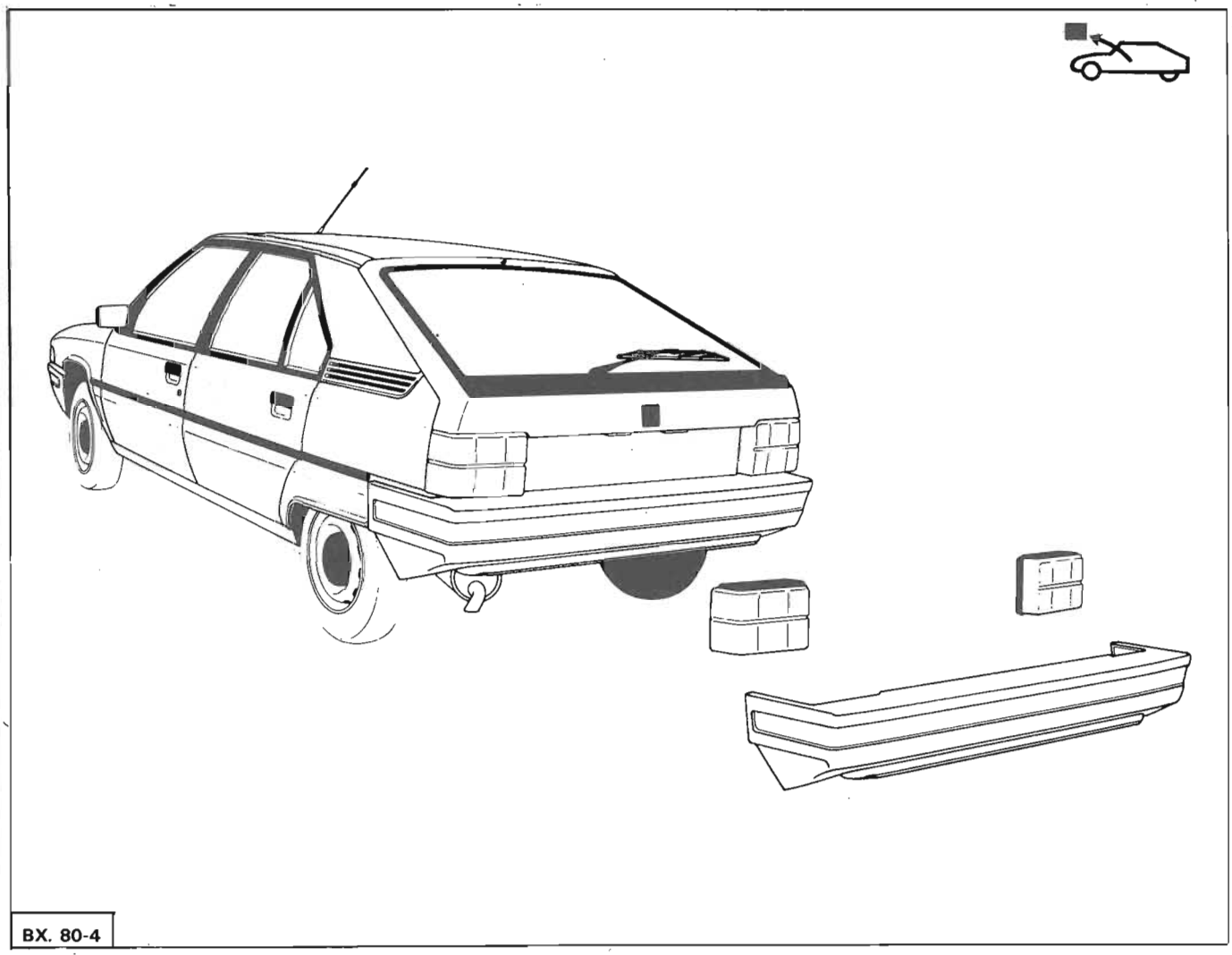

C1
82-560



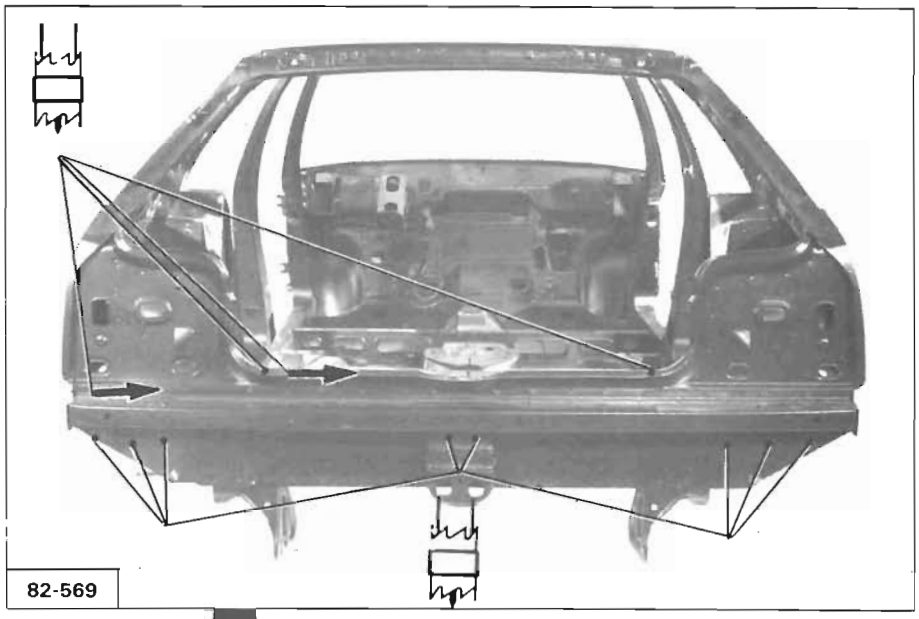
BX. 80-2

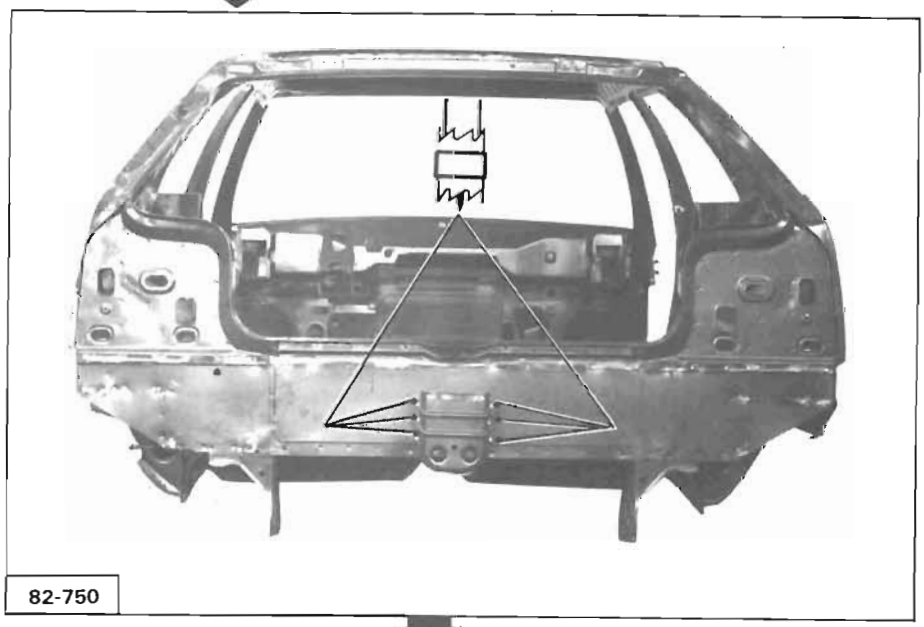


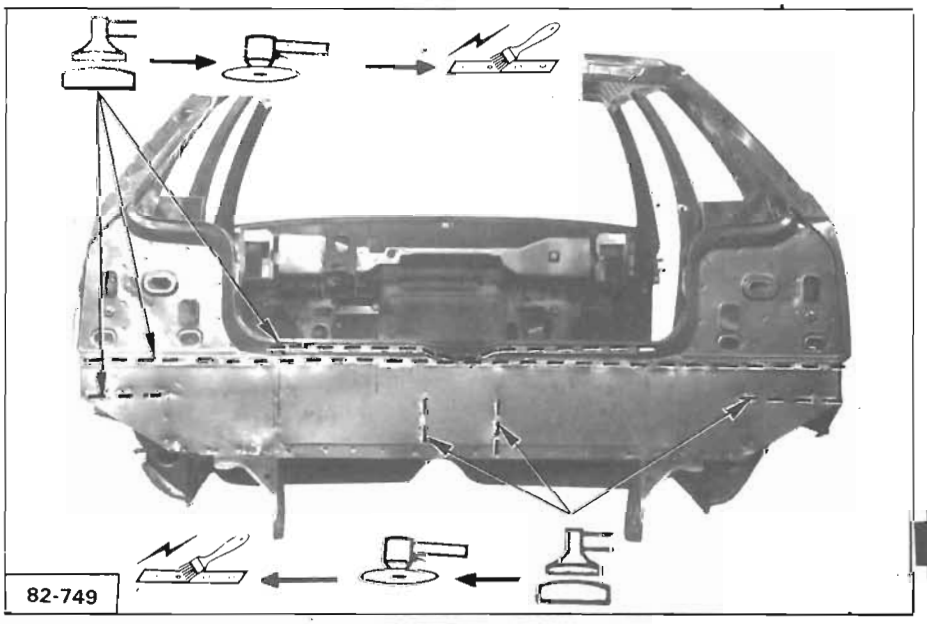
82-768

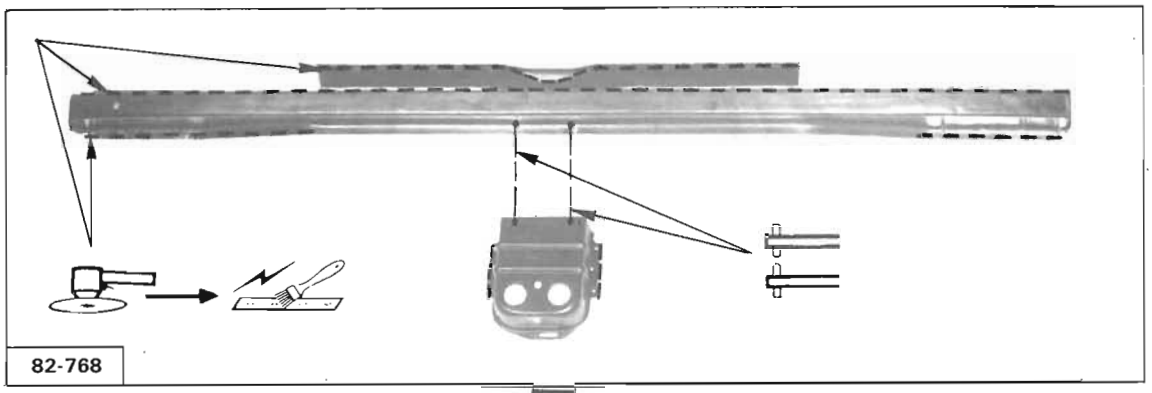


BX. 80-4

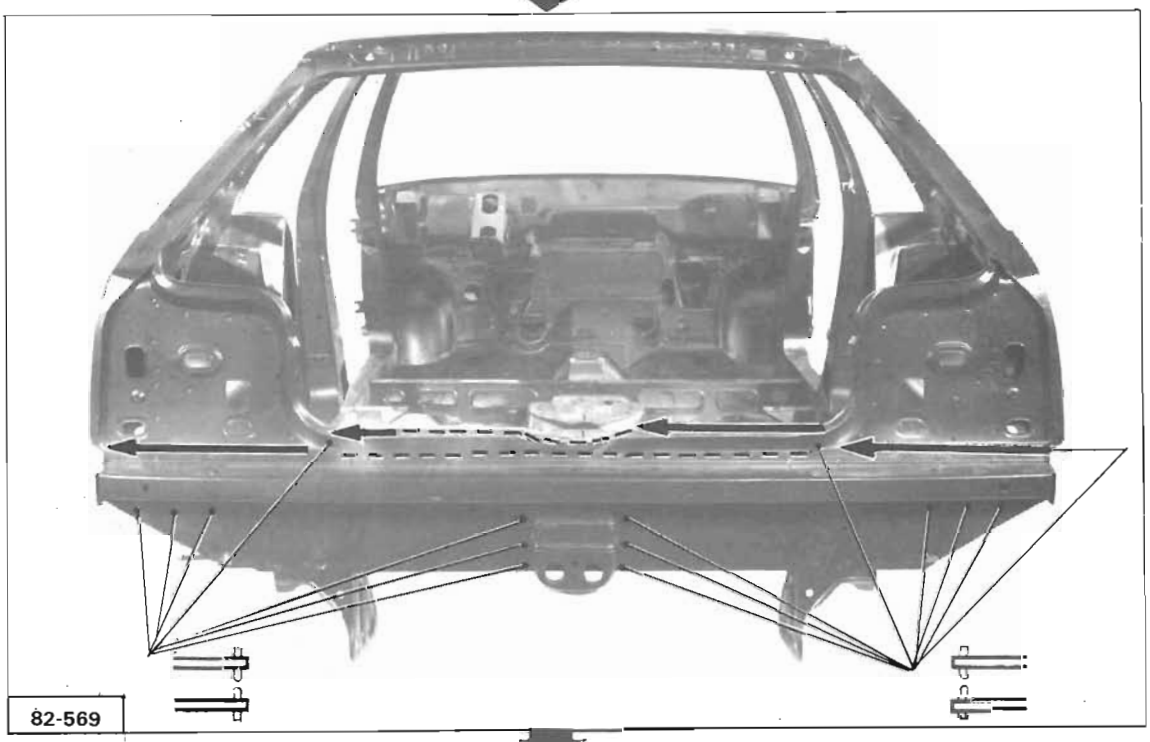

82-569


82-750

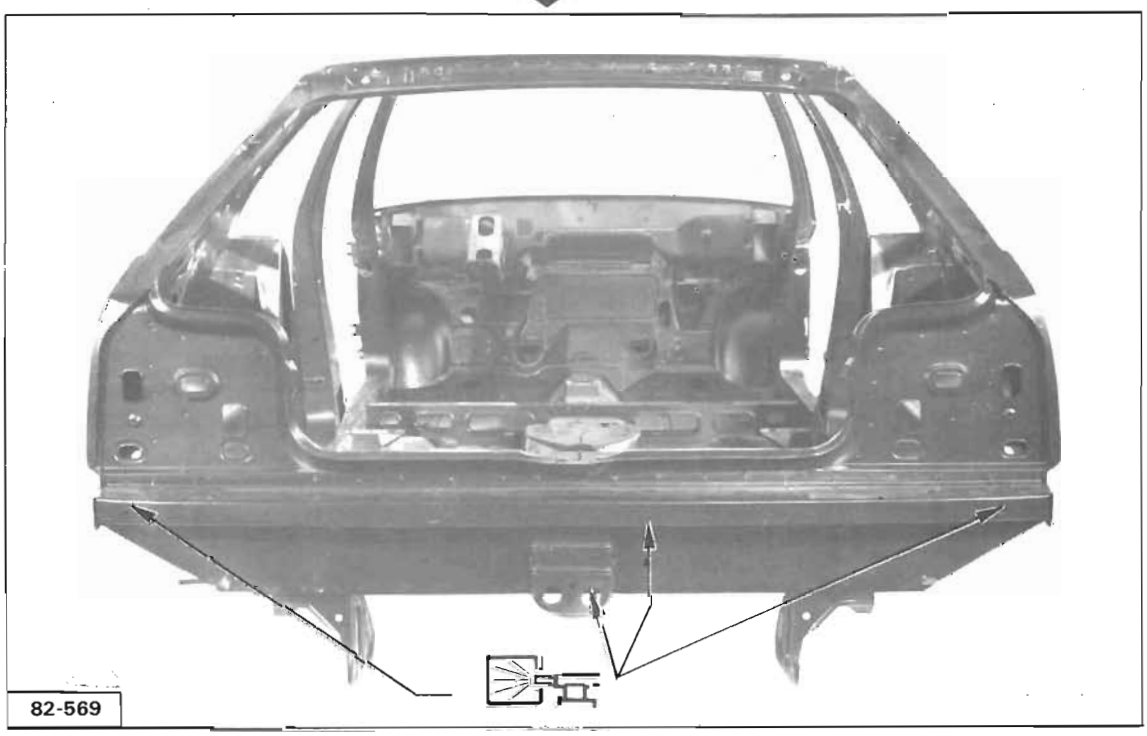

82-749



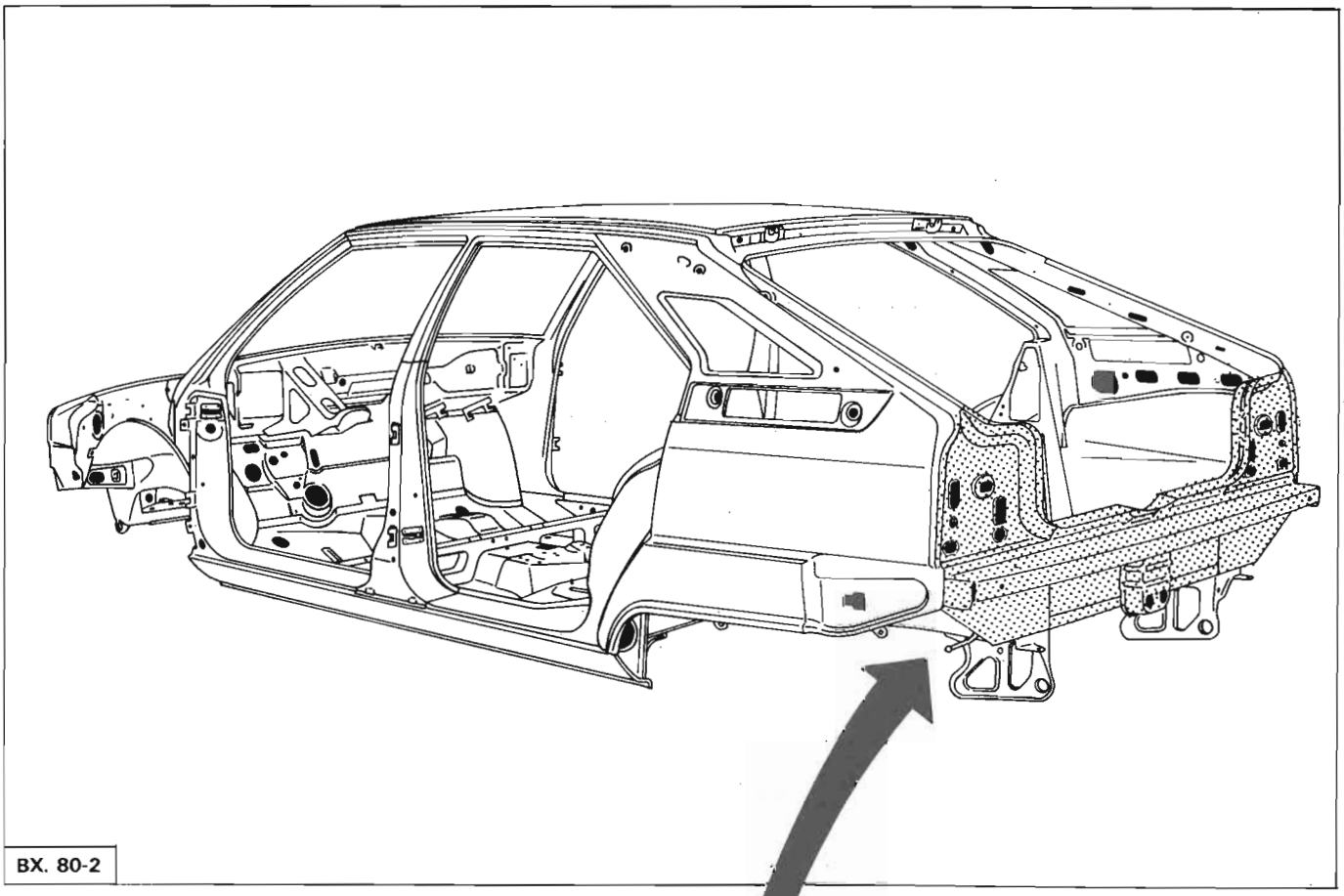
82-768



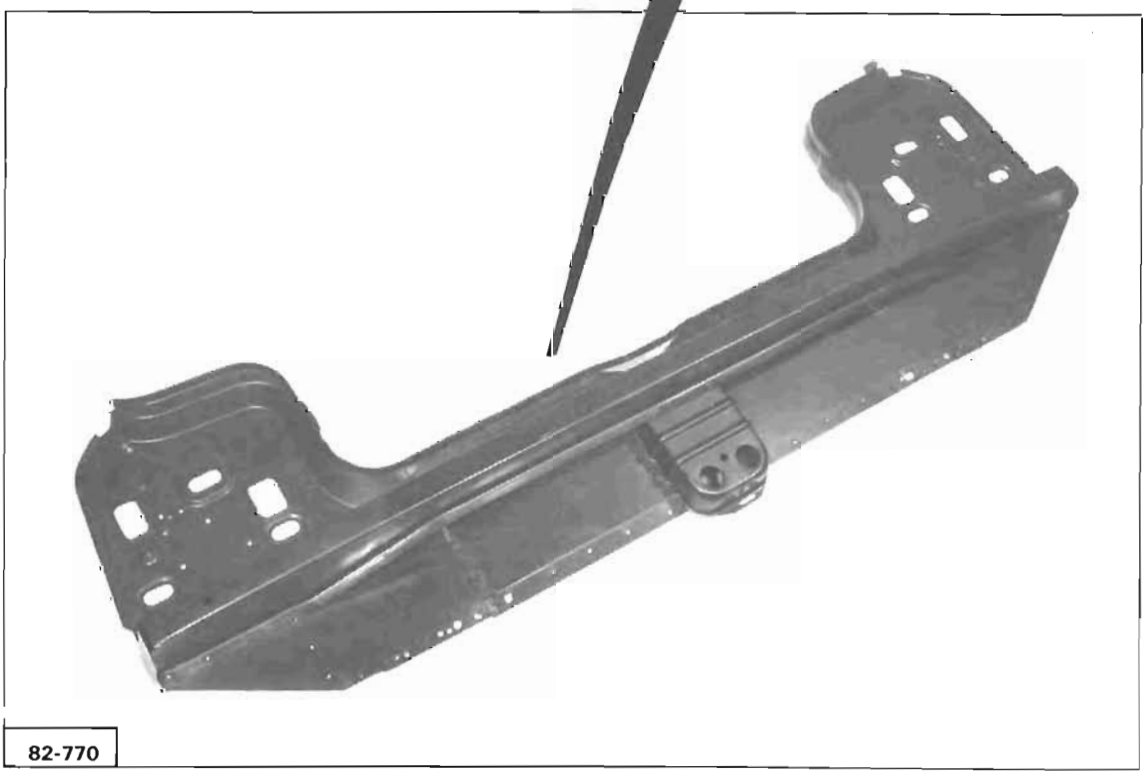
82-569



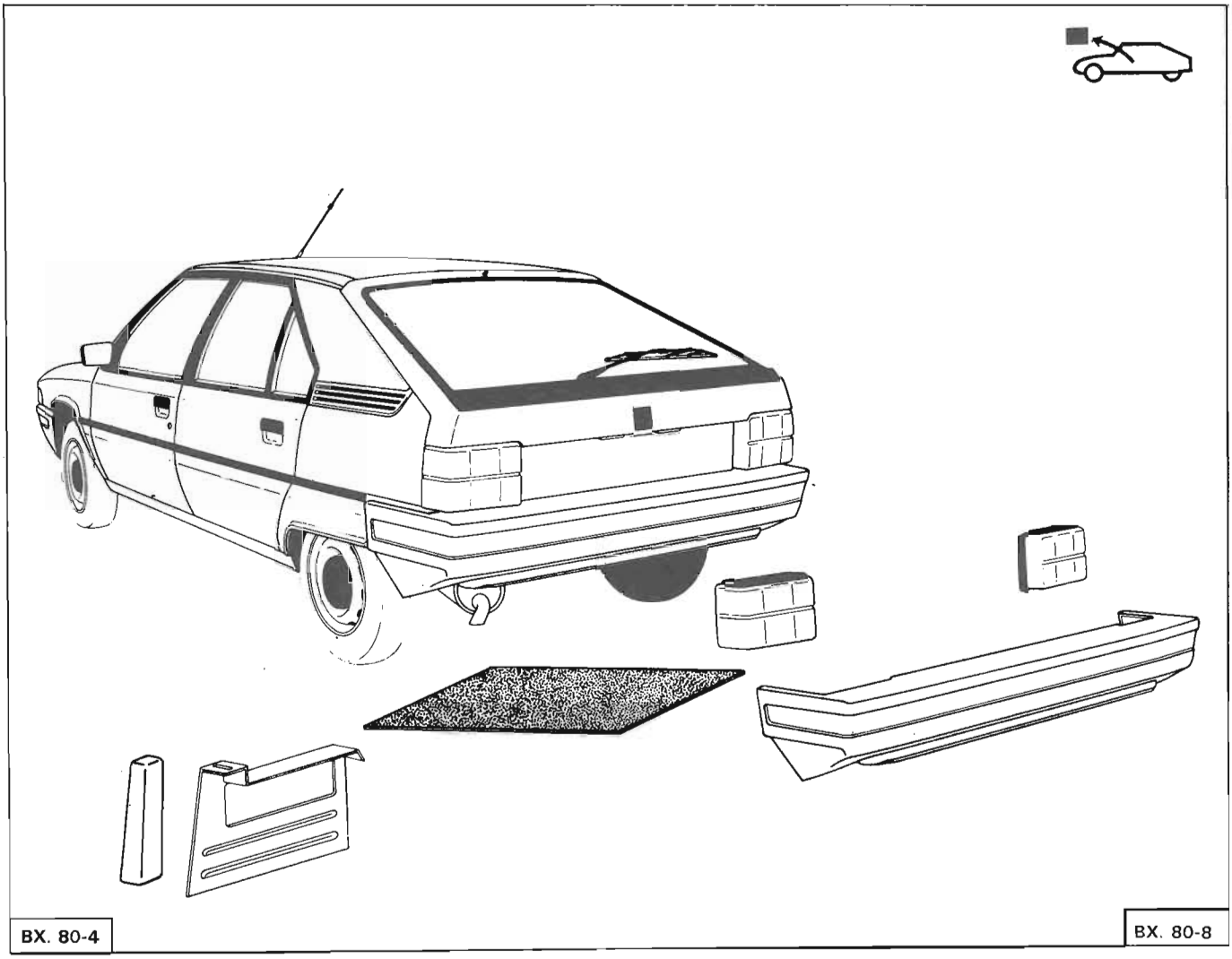
82-569



BX. 80-2

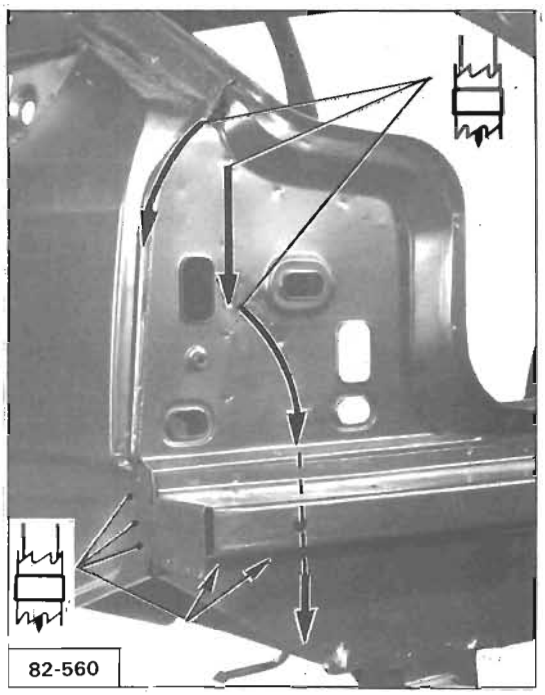


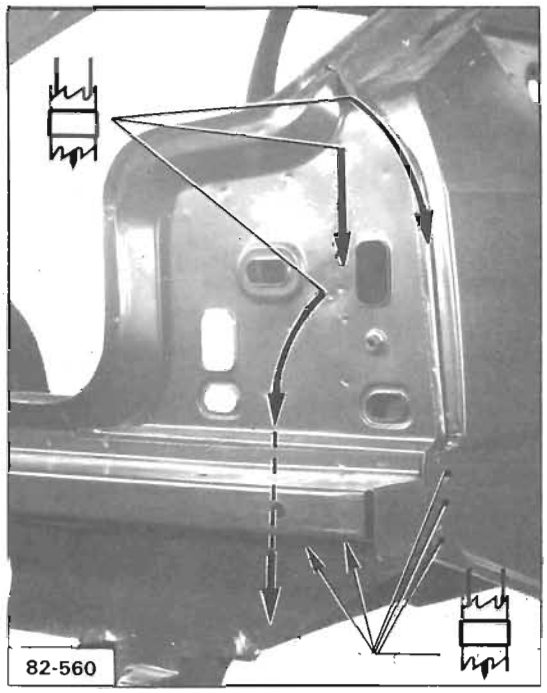
82-770

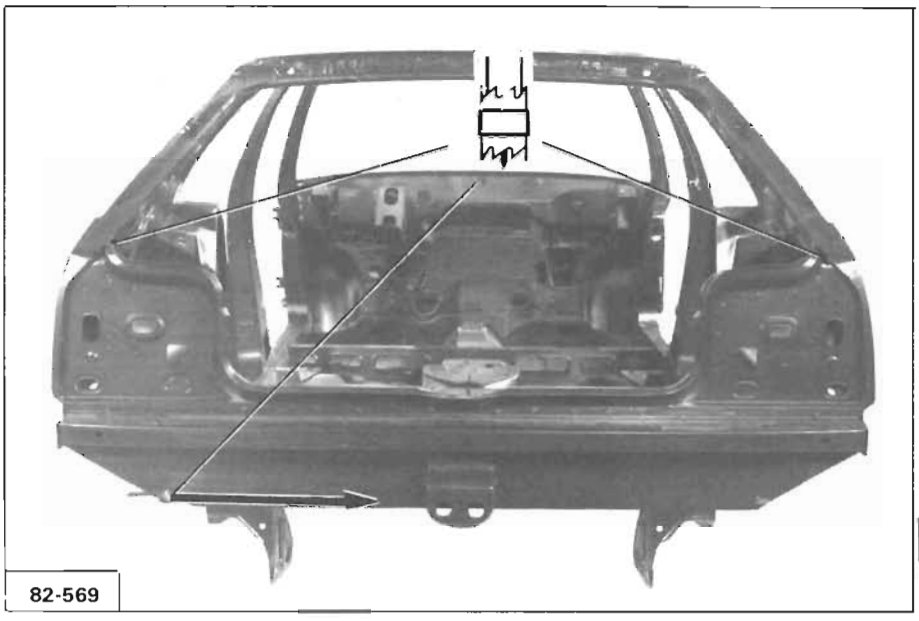


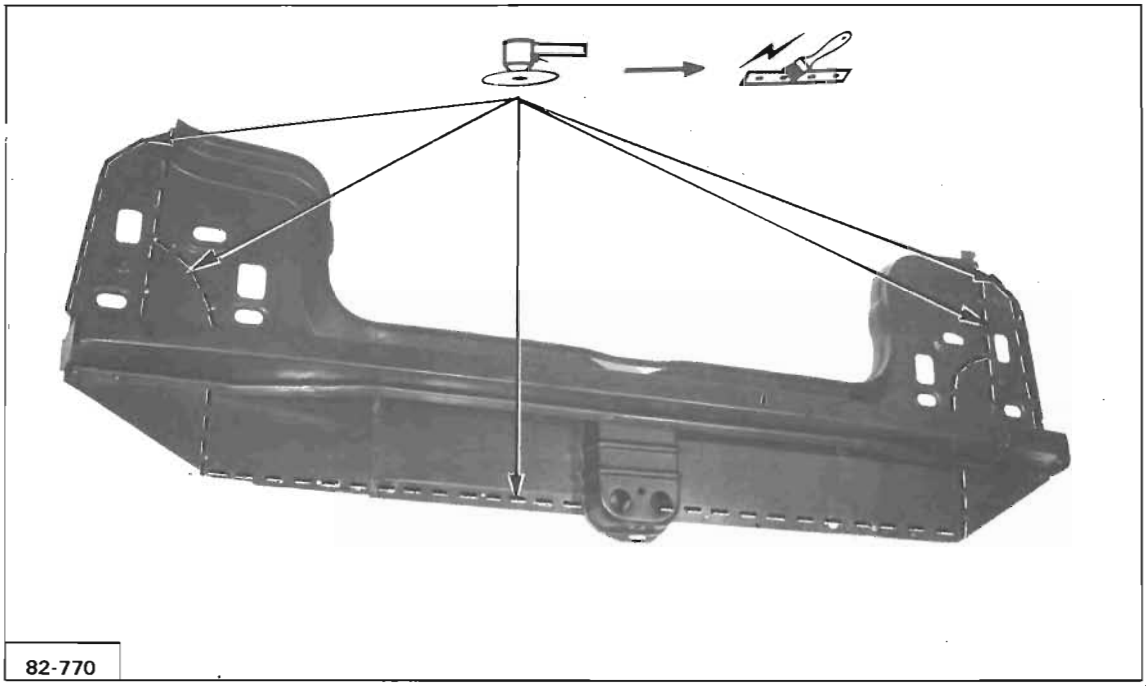
BX. 80-4

BX. 80-8

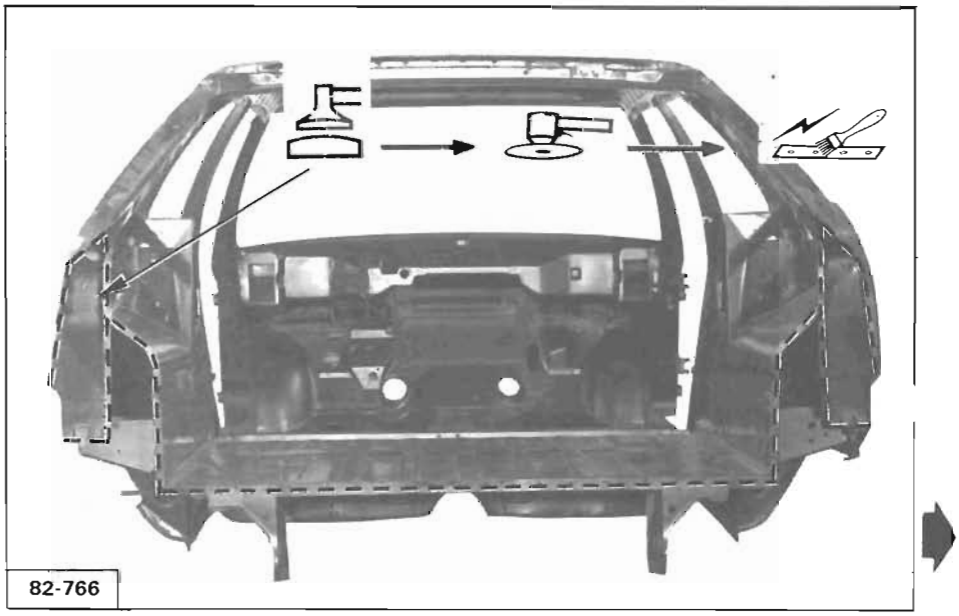

82-560


82-560

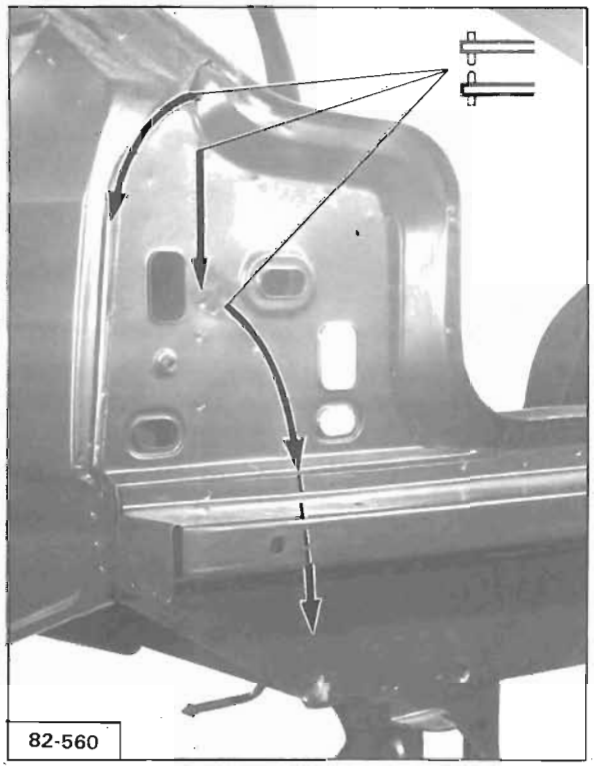

82-569

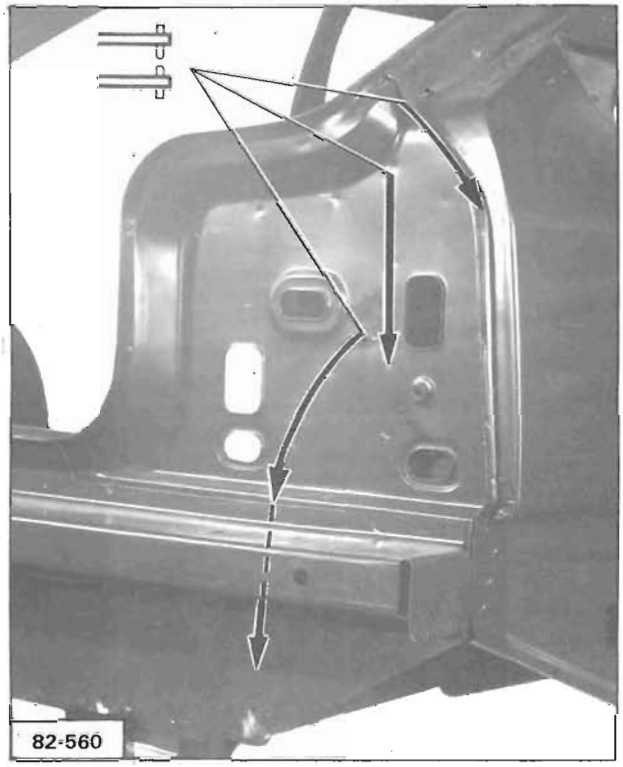


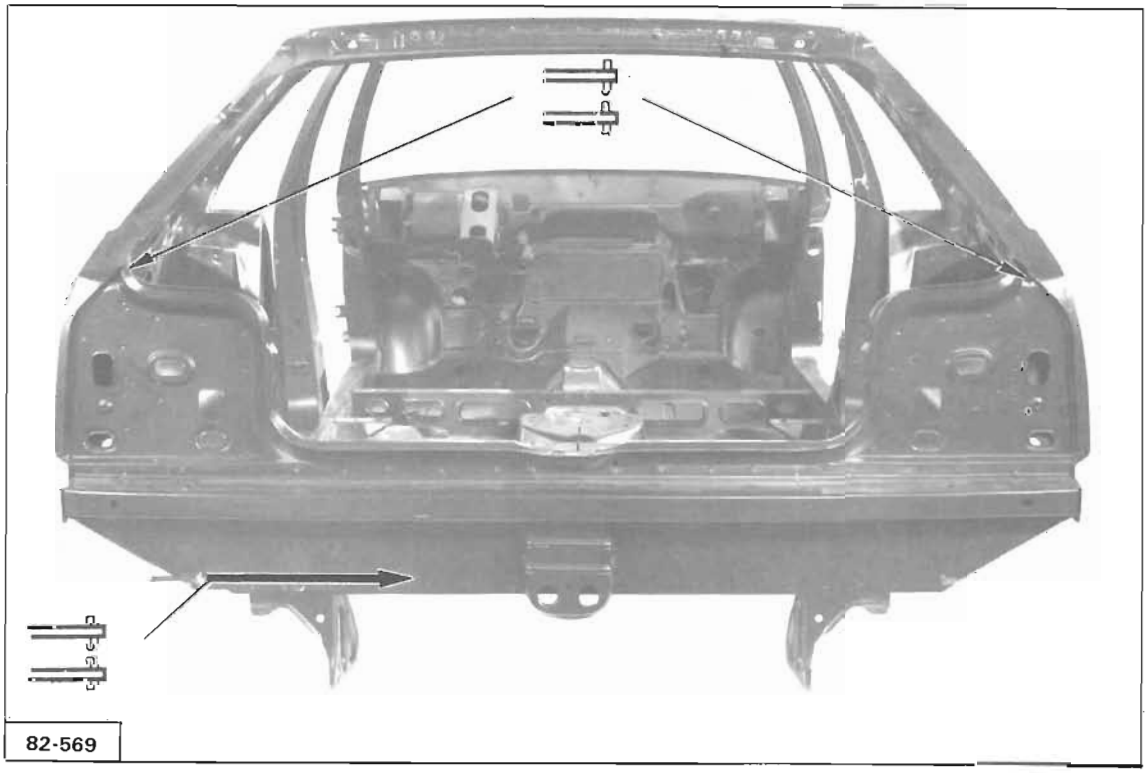
82-770

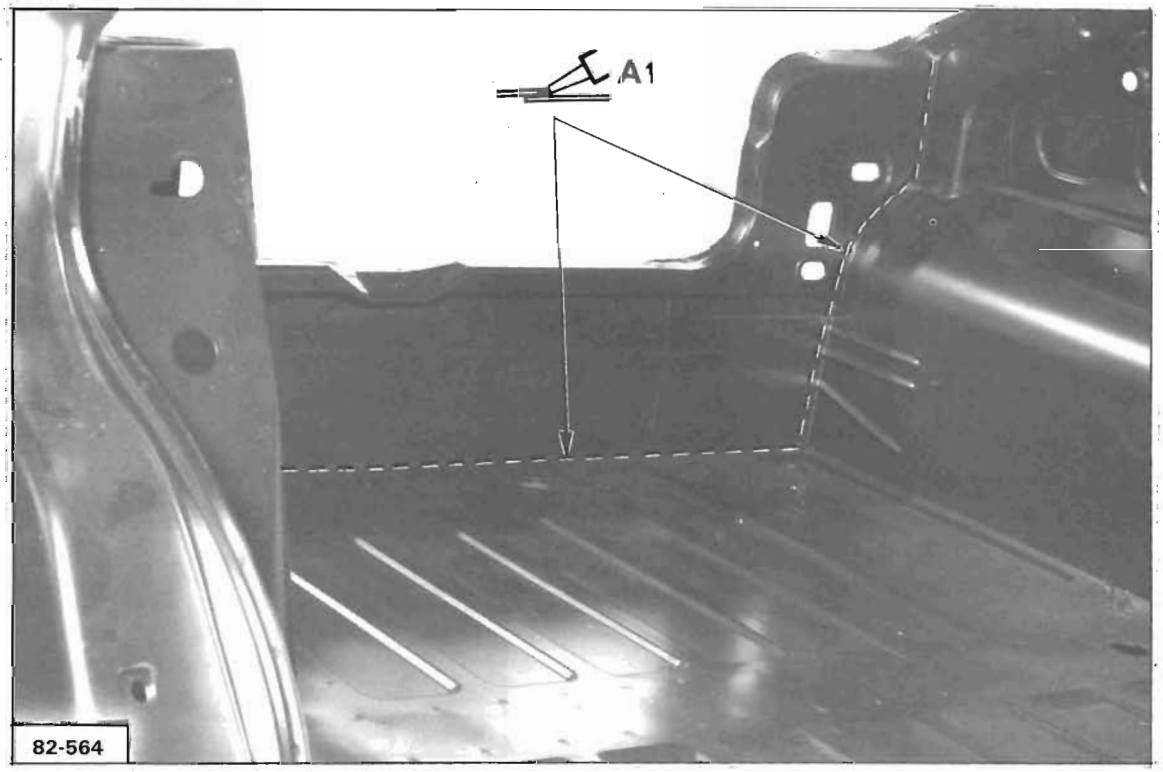


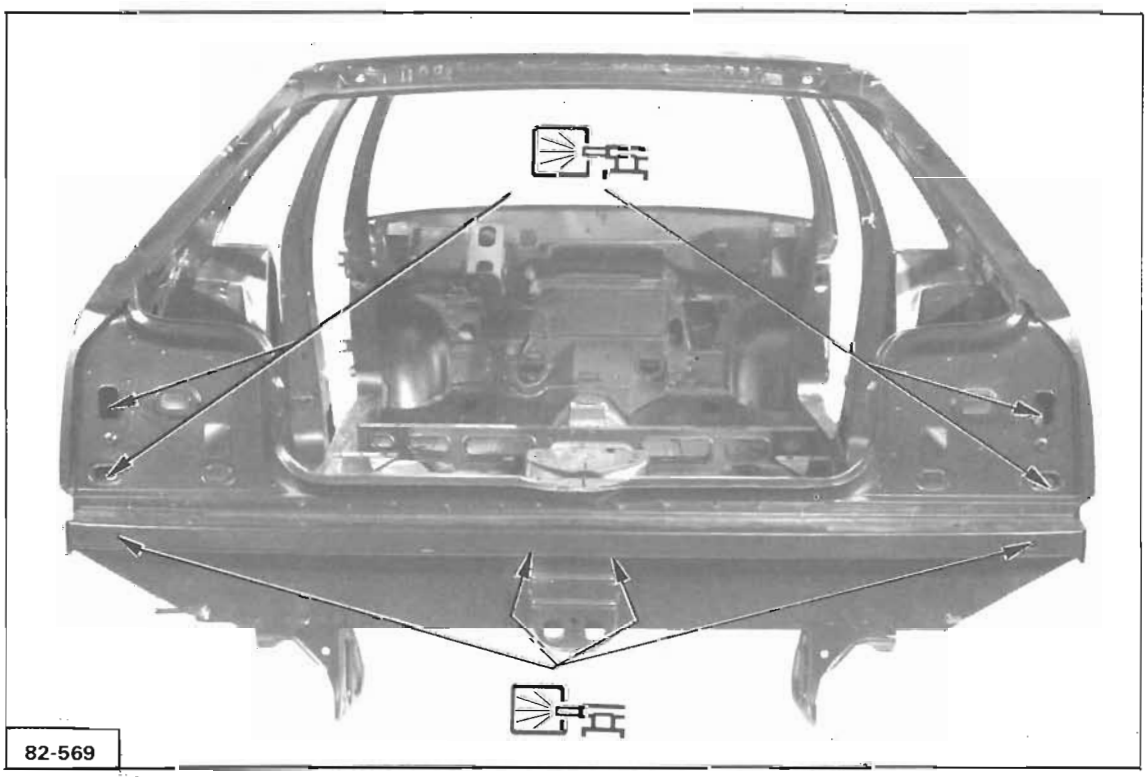
82-766

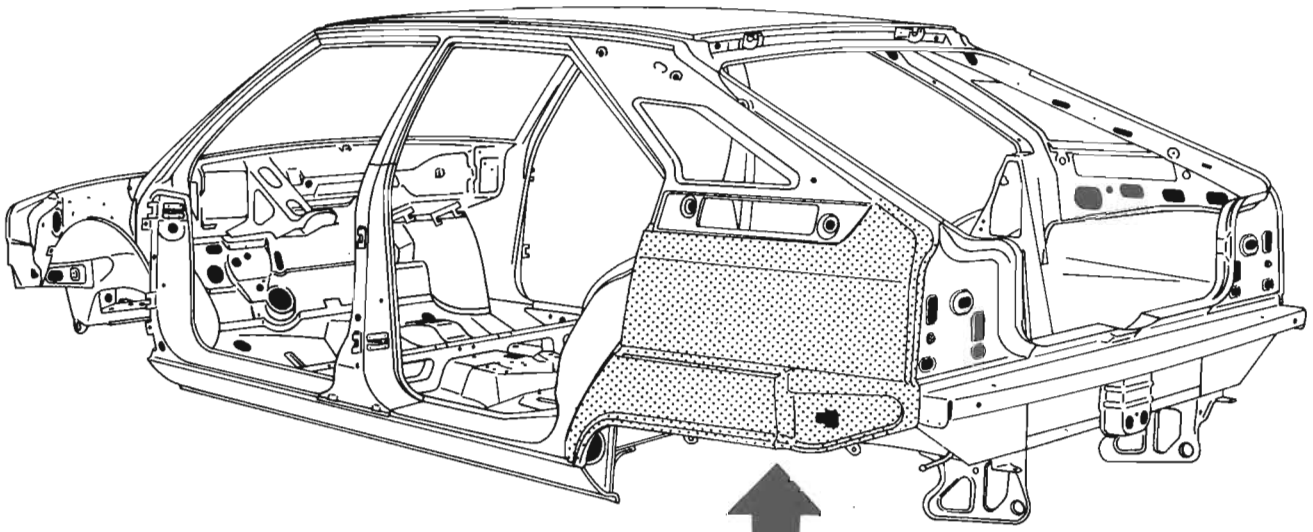

82-560


82-560

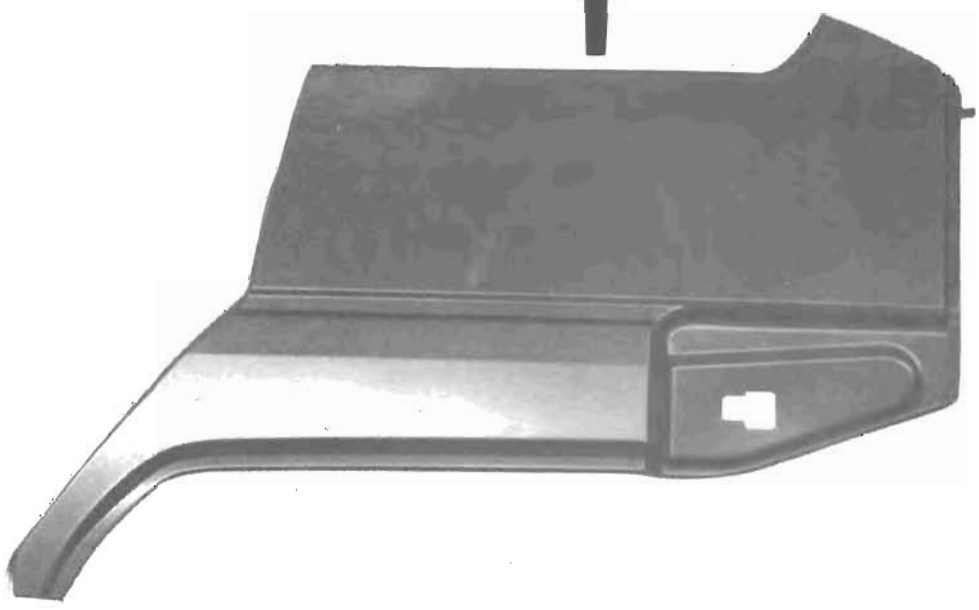

82-569


A1
82-564

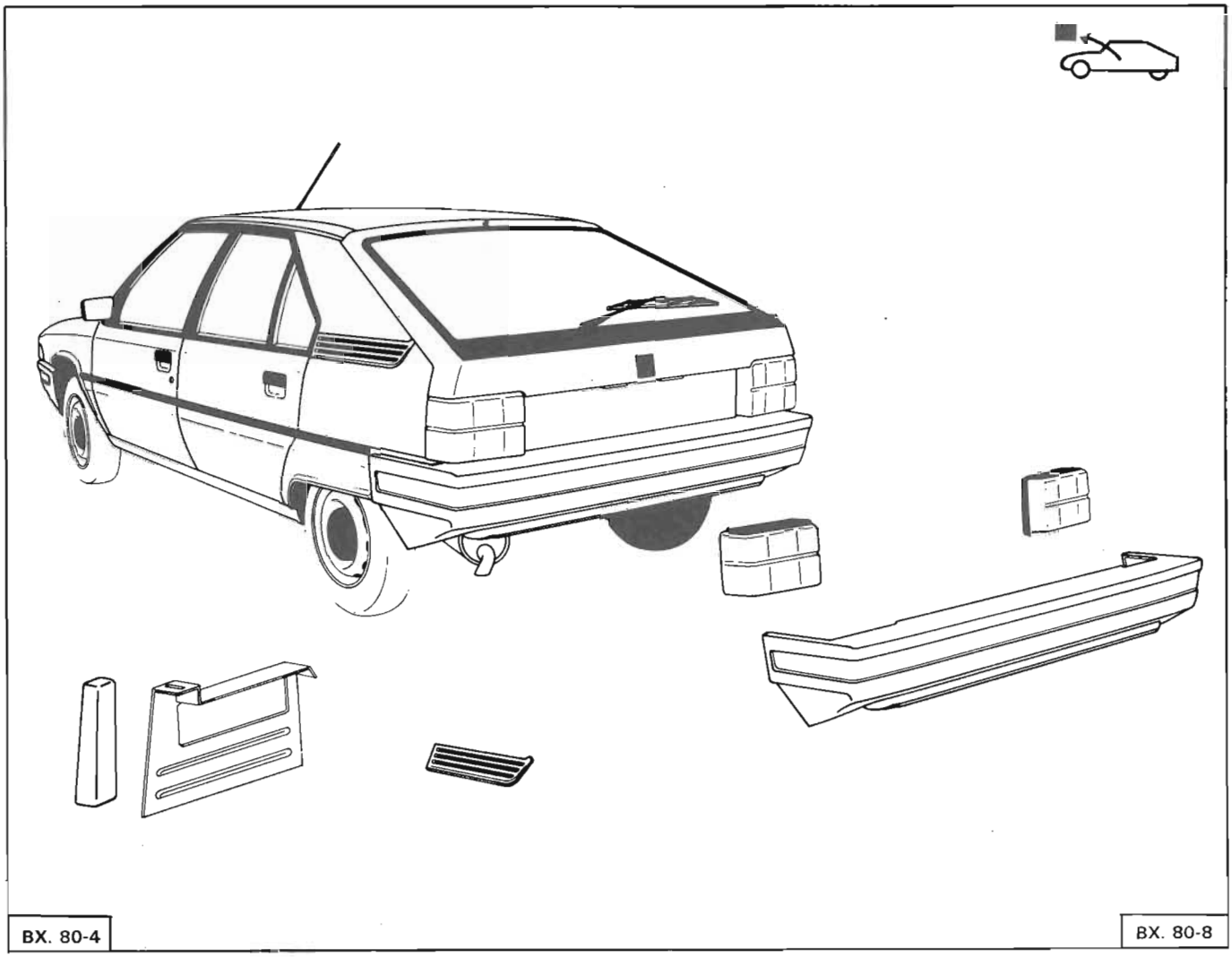

82-569



BX. 80-2

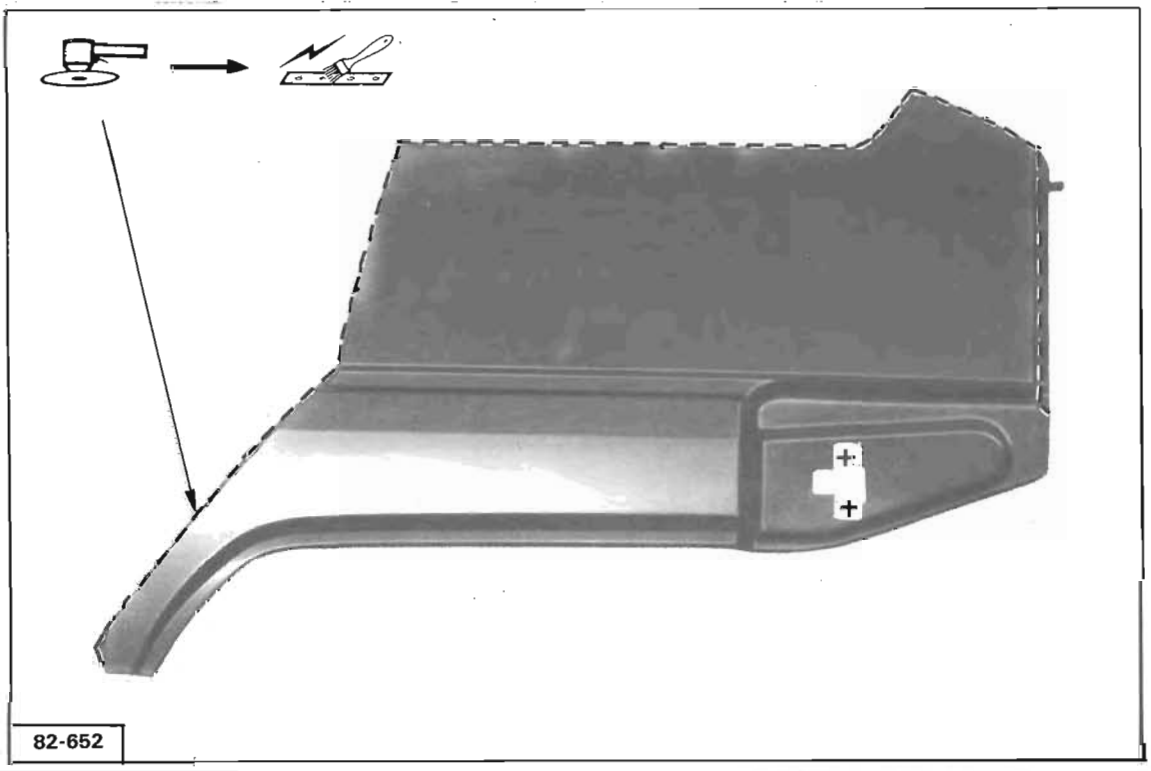


82-652

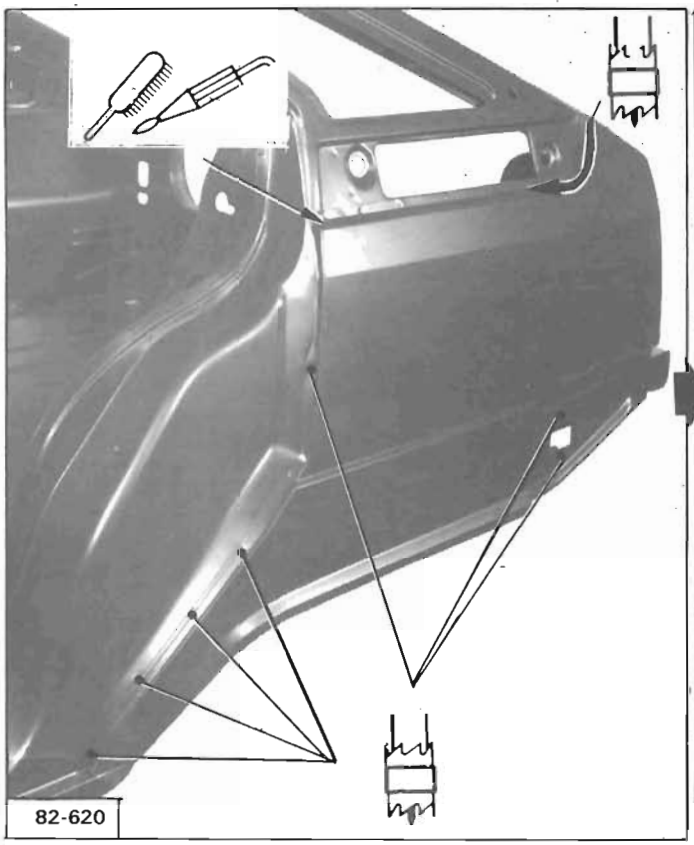


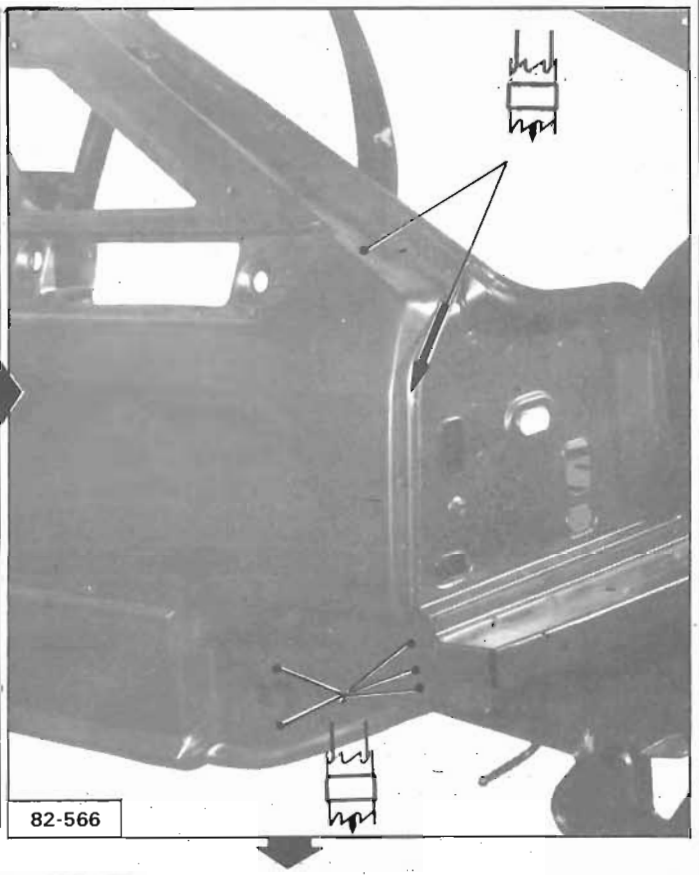
BX. 80-4

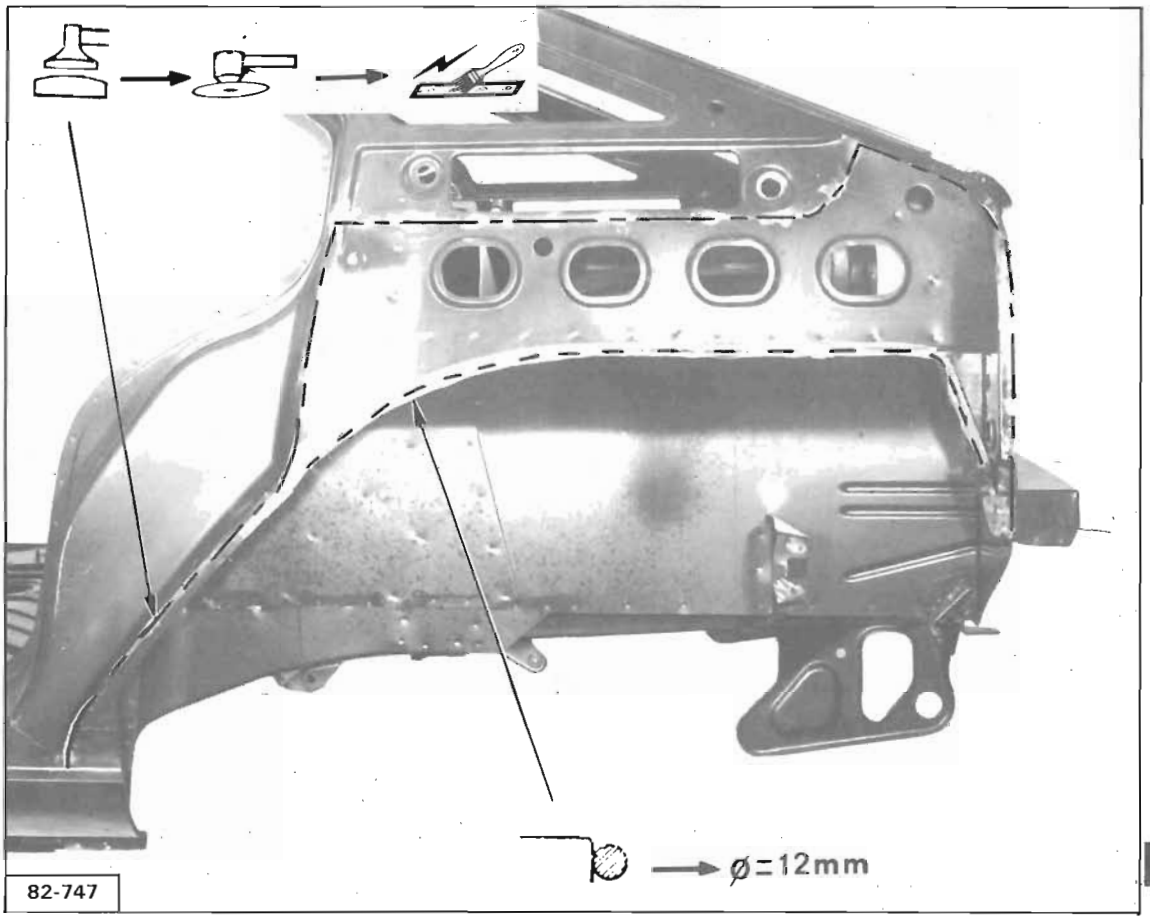
BX. 80-8

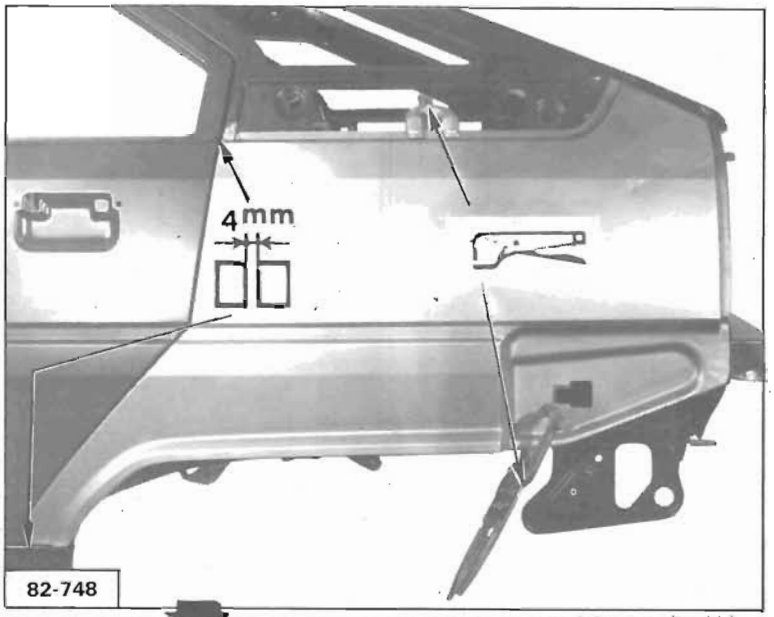


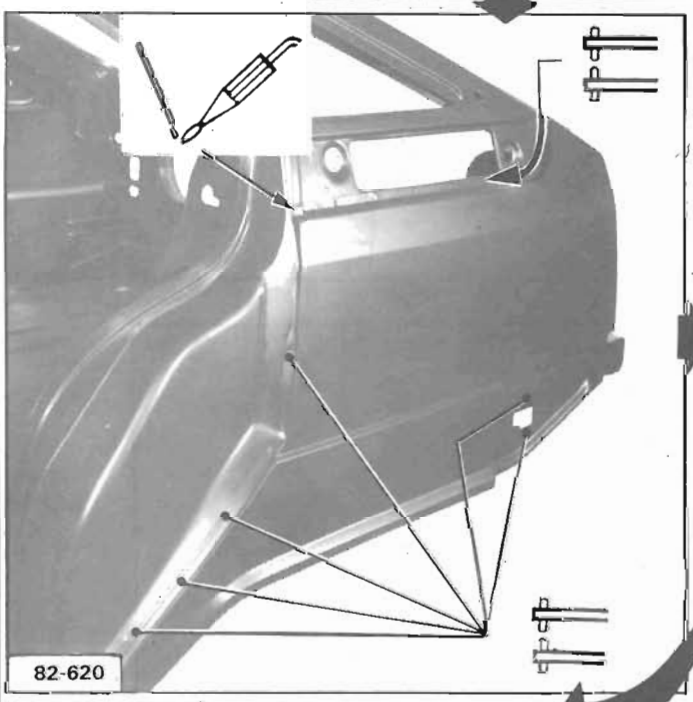
82-652

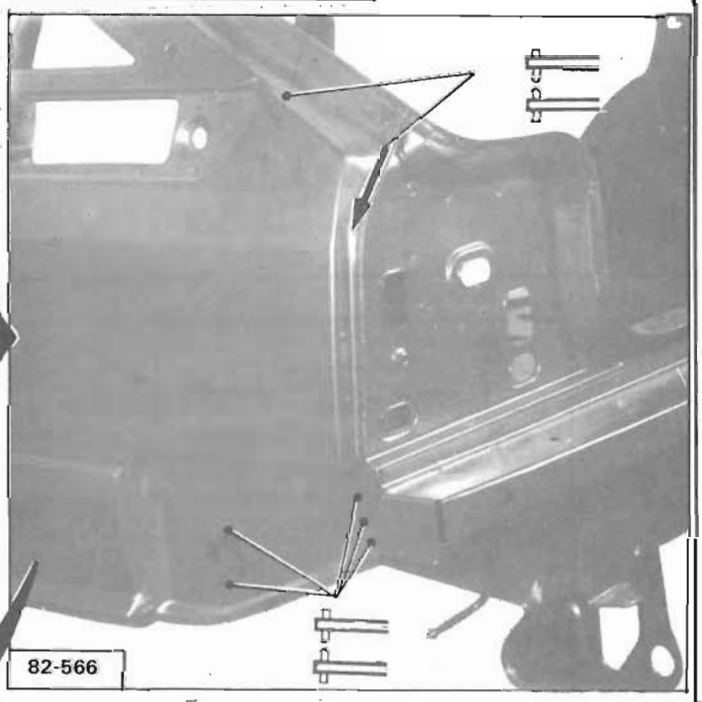

82-620

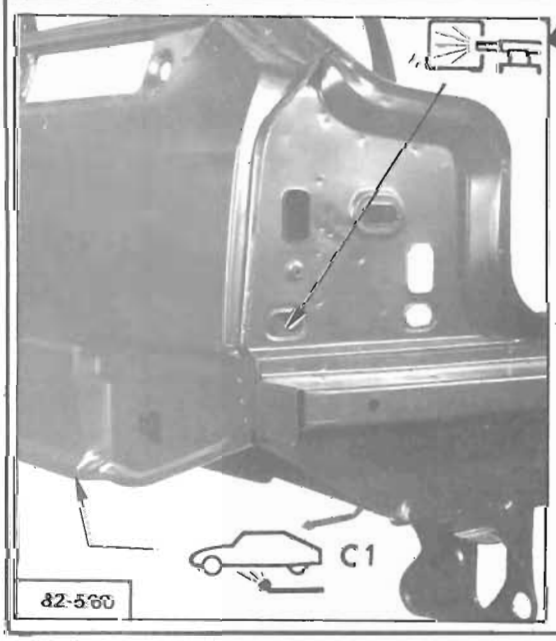

82-566

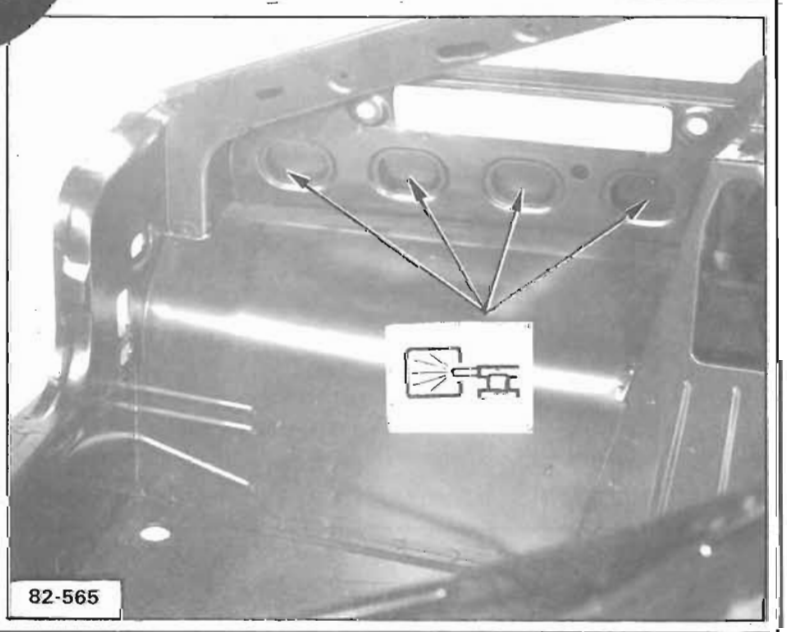

ø=12mm
82-747

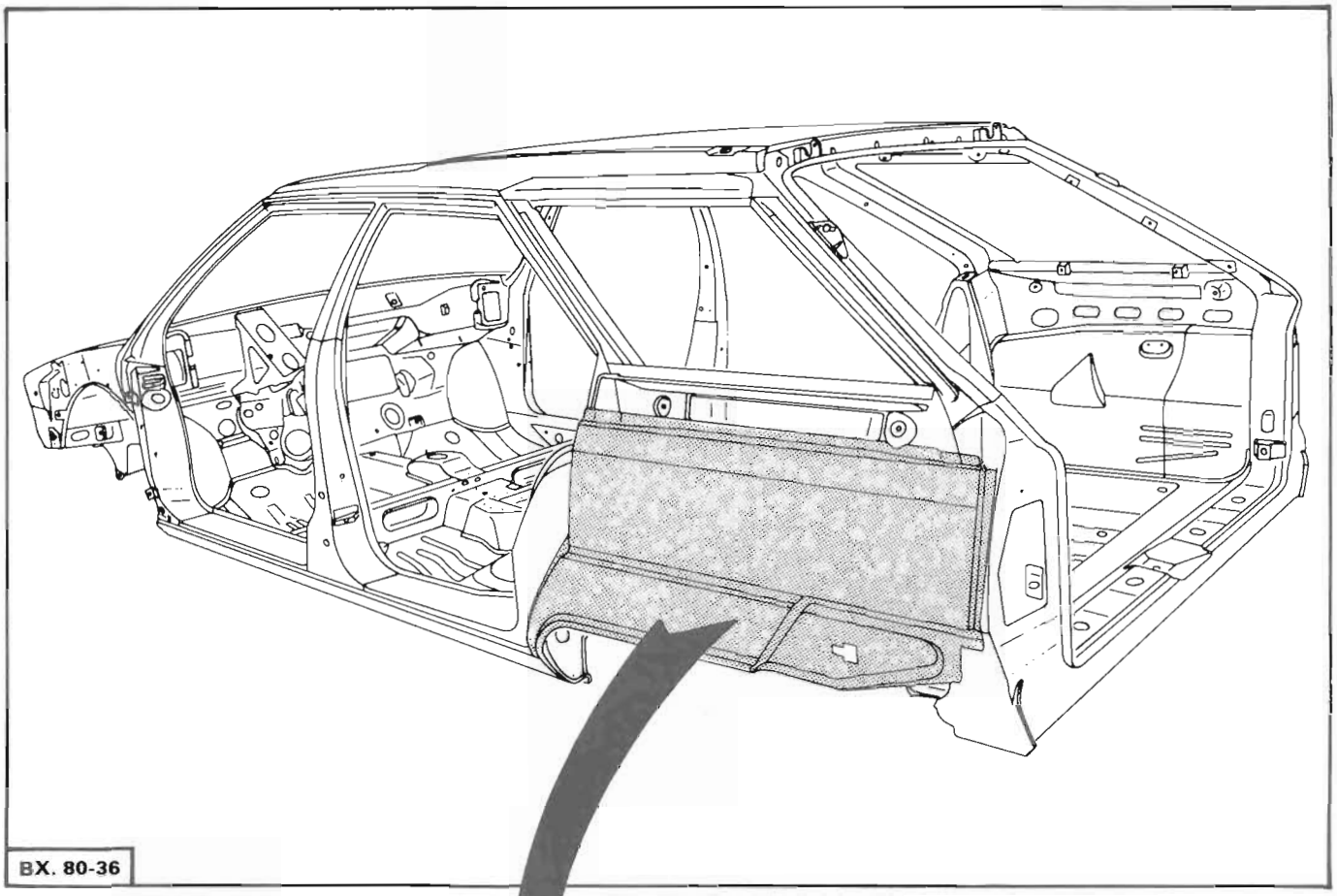

4mm
82-748


82-620

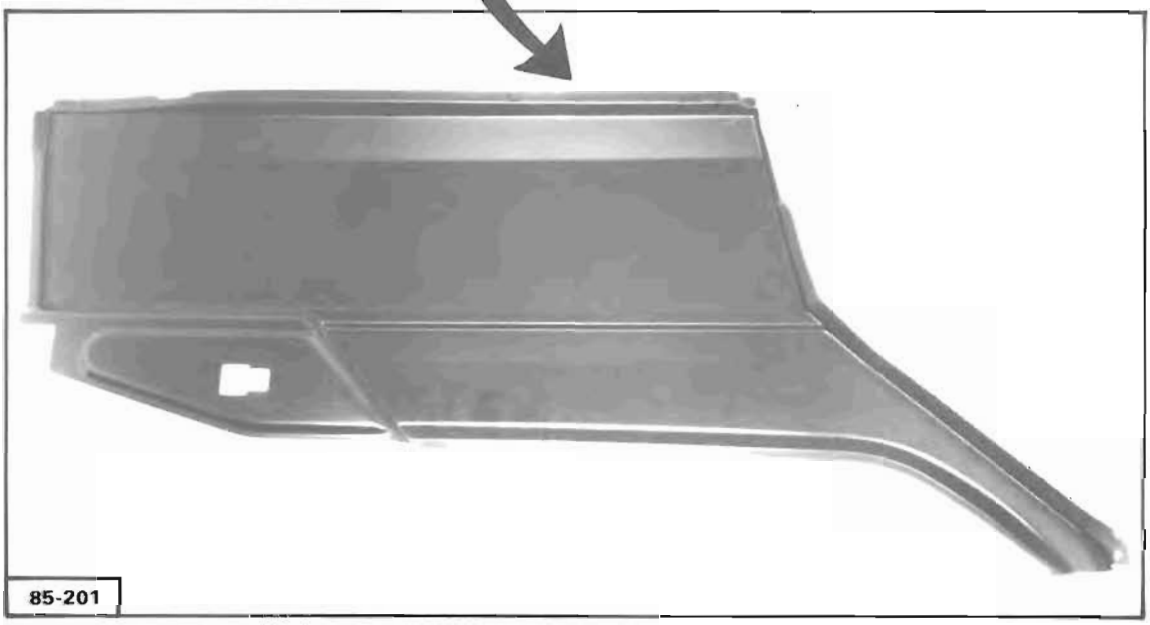

82-566


C1
82-580

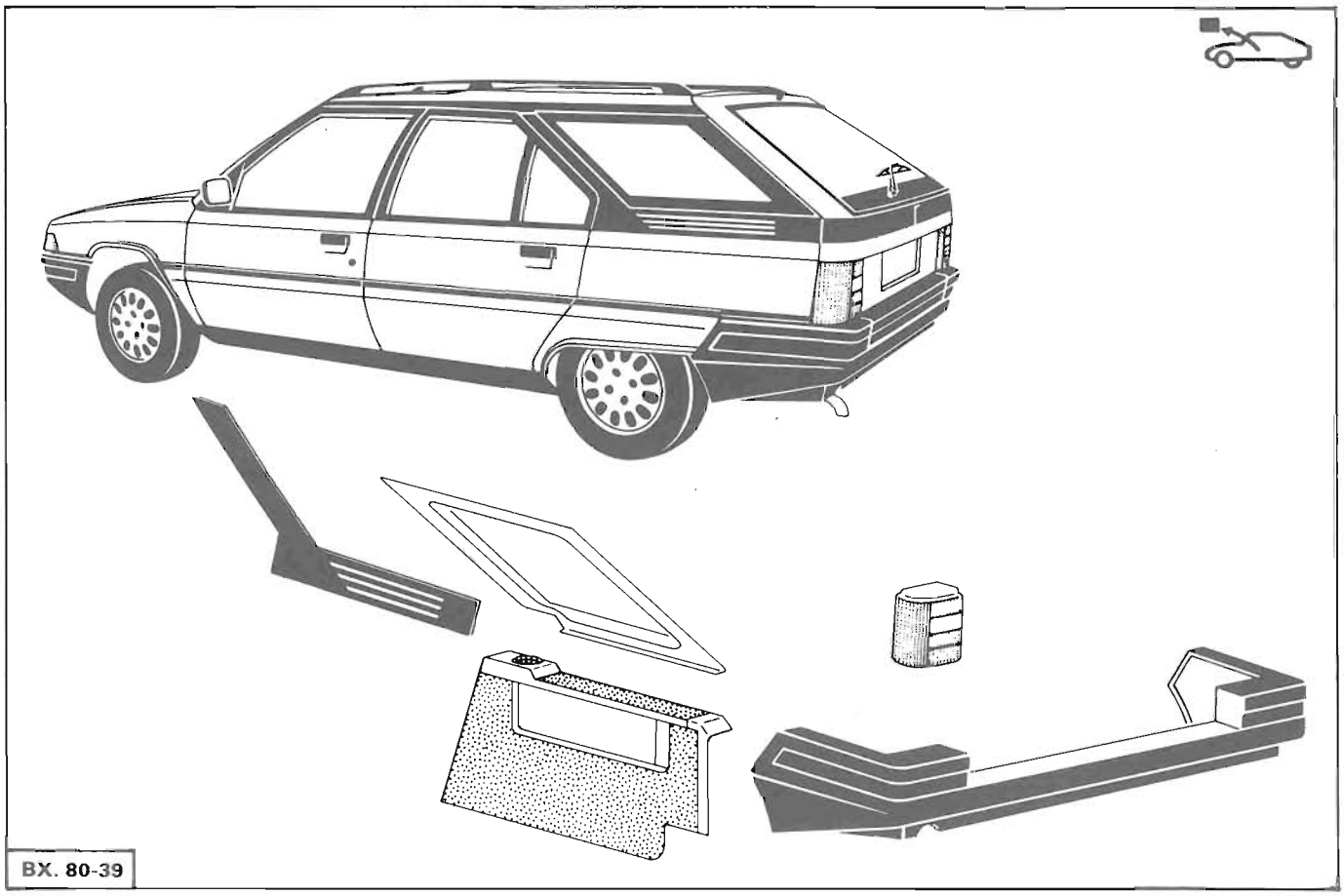

82-565



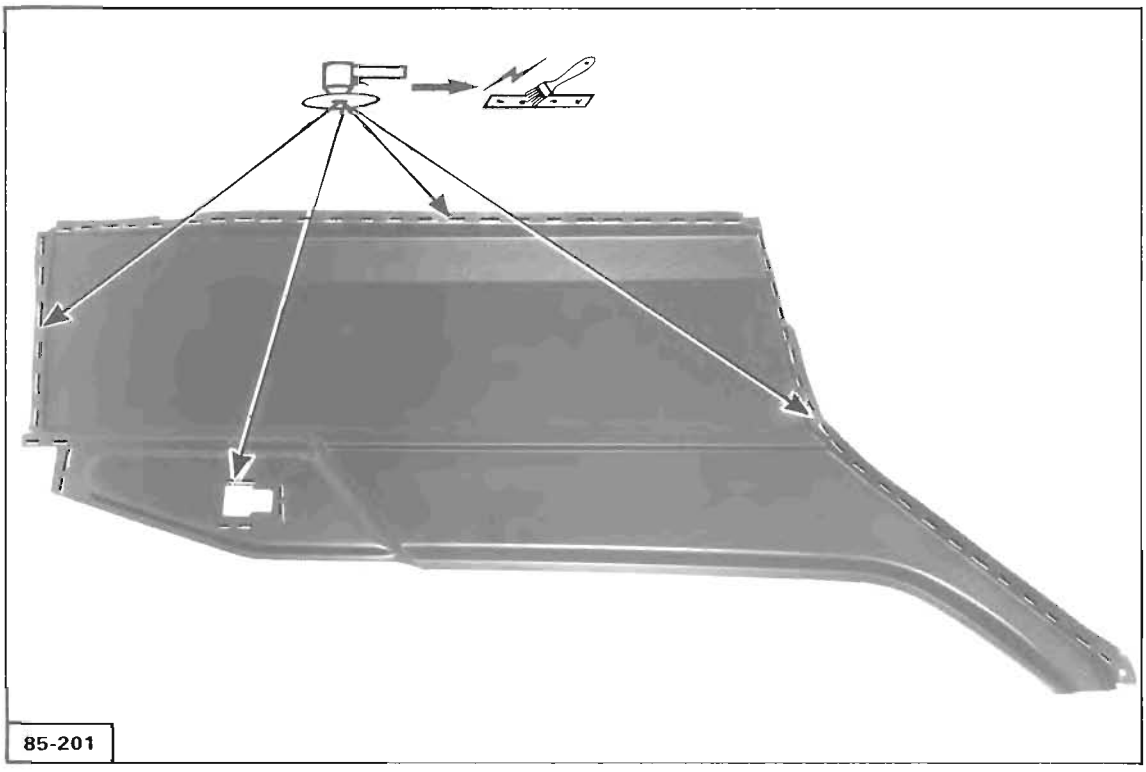
BX. 80-36



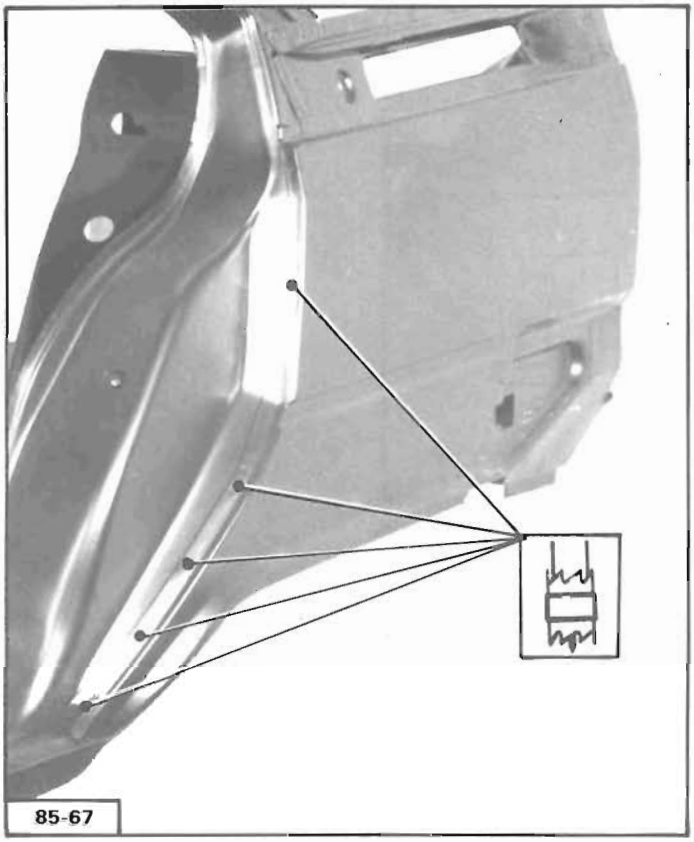
85-201

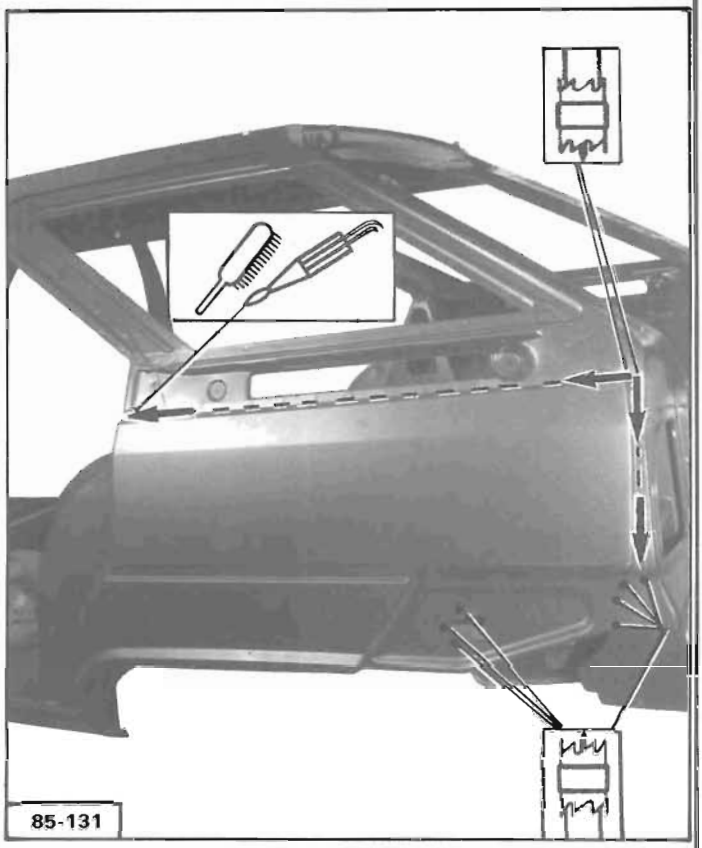


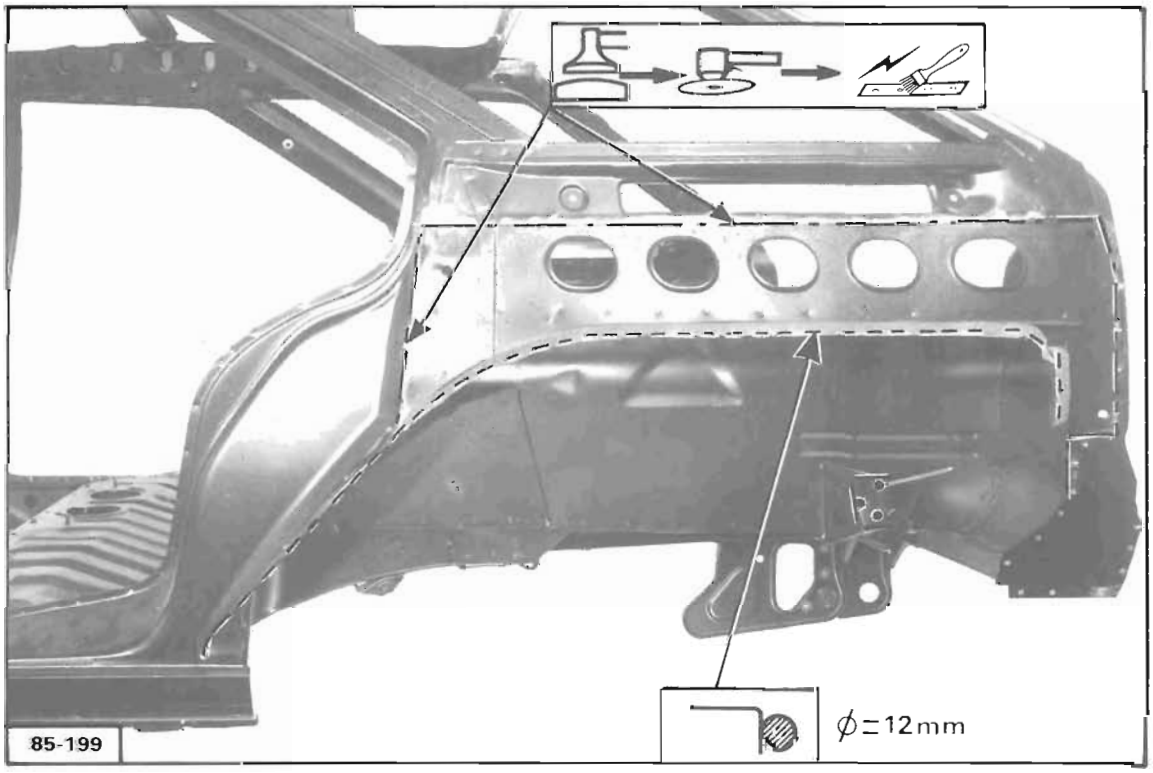
BX. 80-39

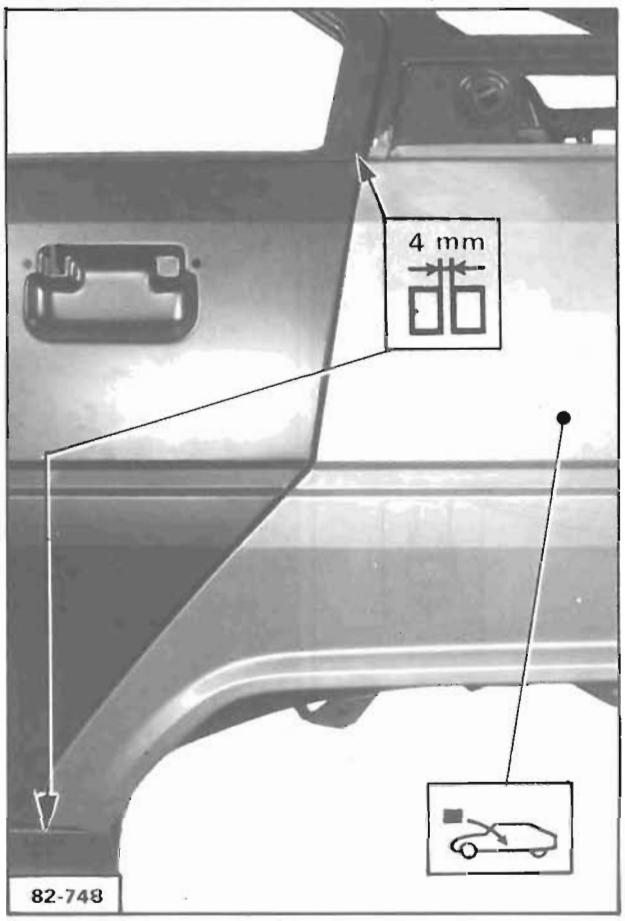


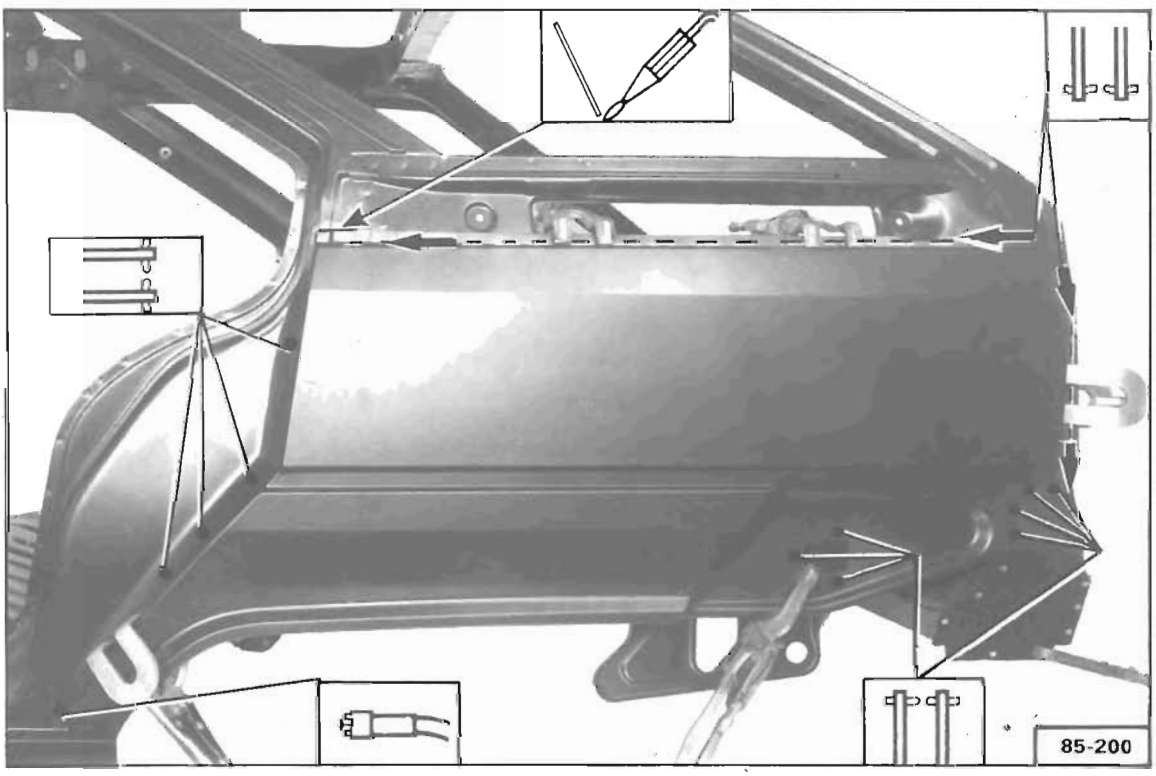
85-201

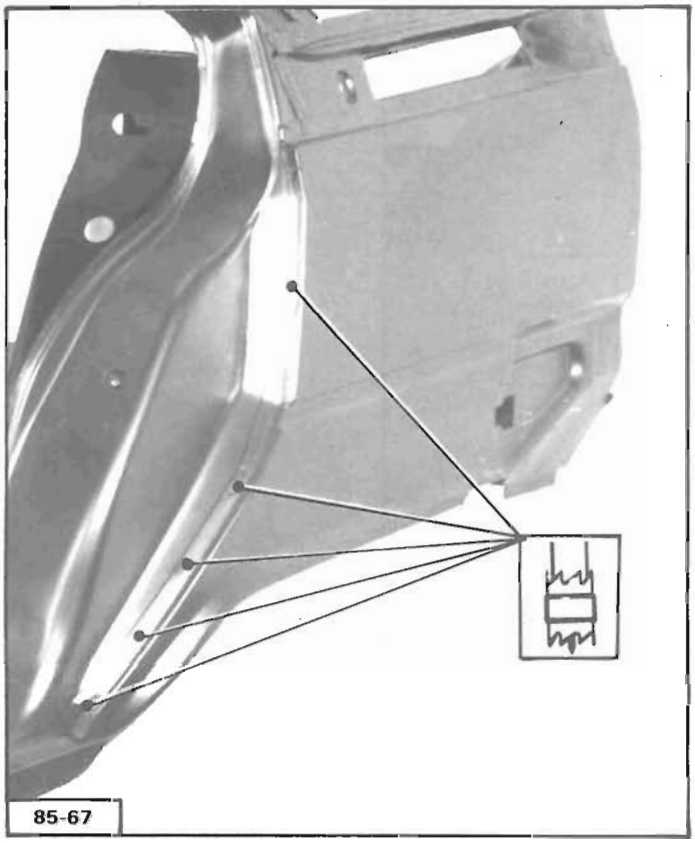

85-67

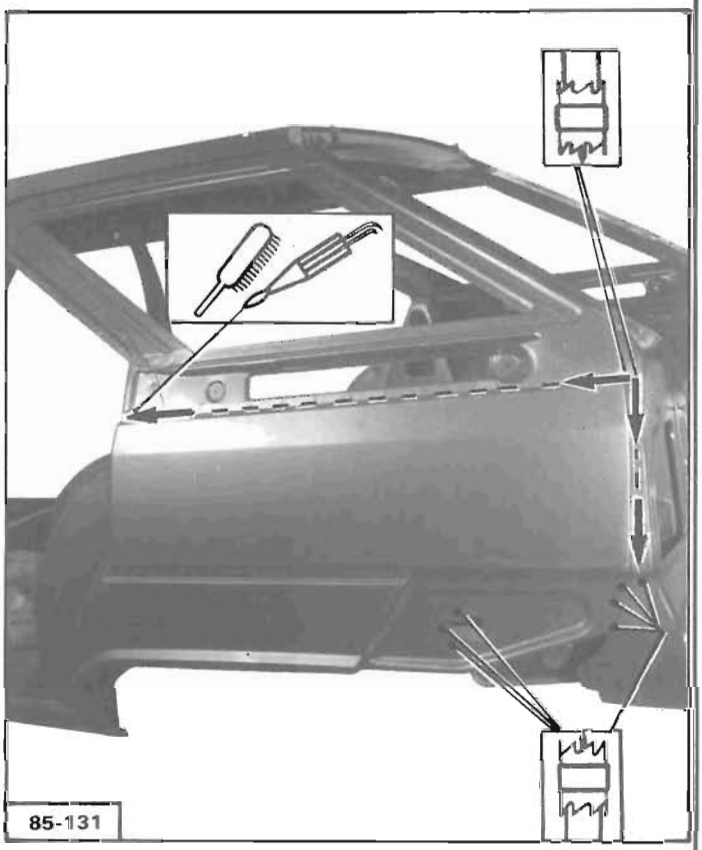

85-131

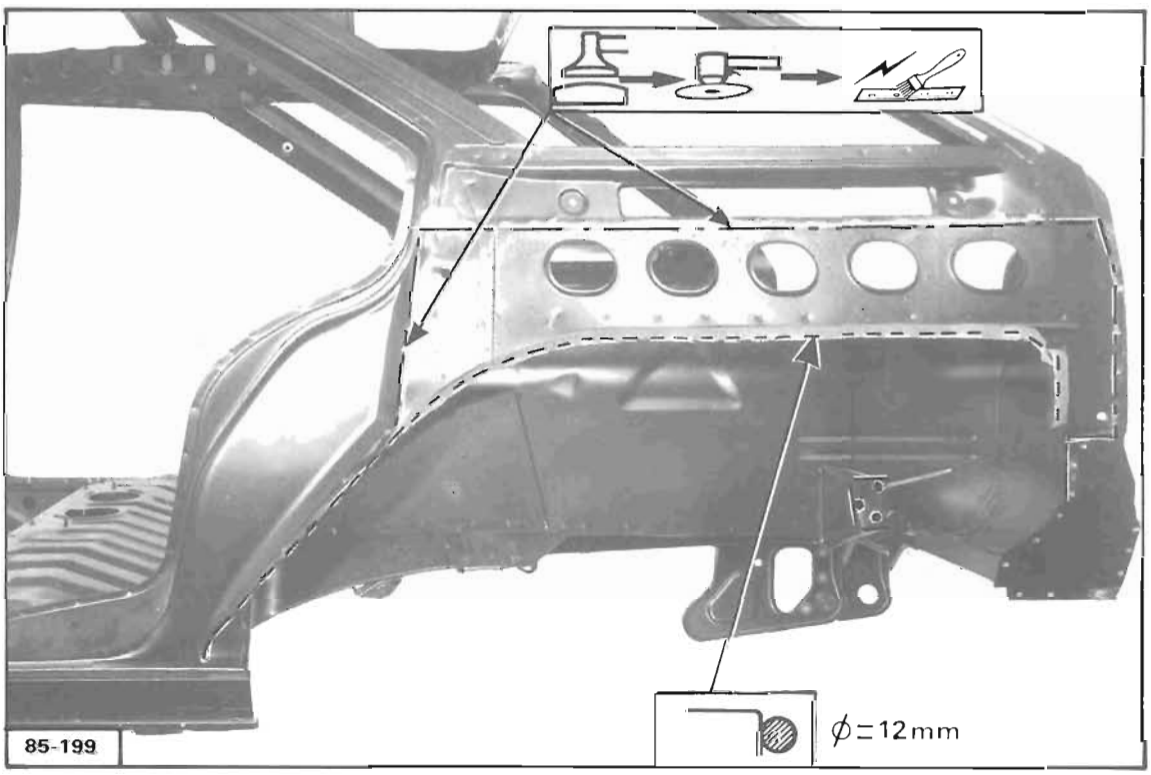

85-199
ϕ=12mm

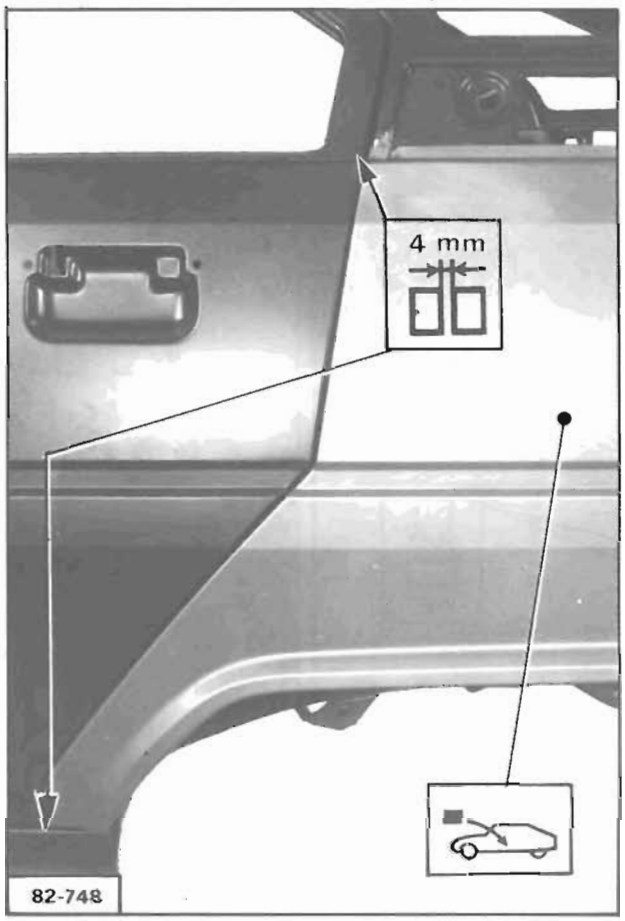

4 mm
82-748

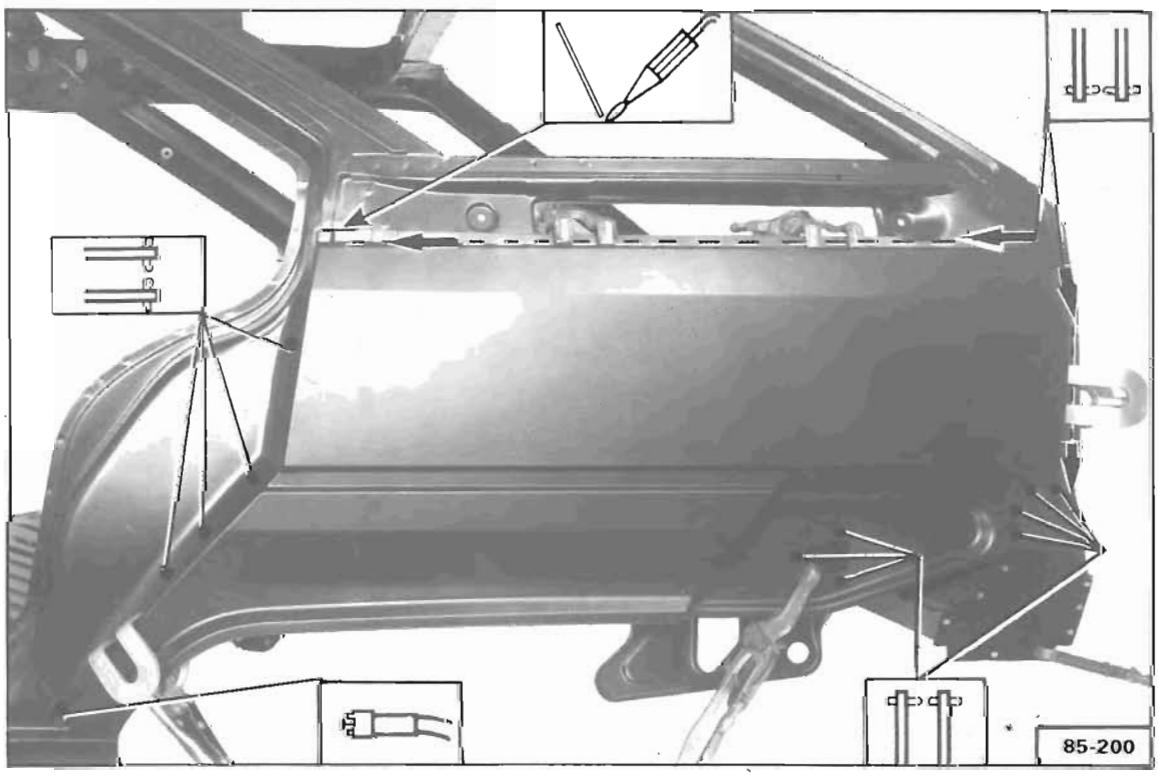

85-200

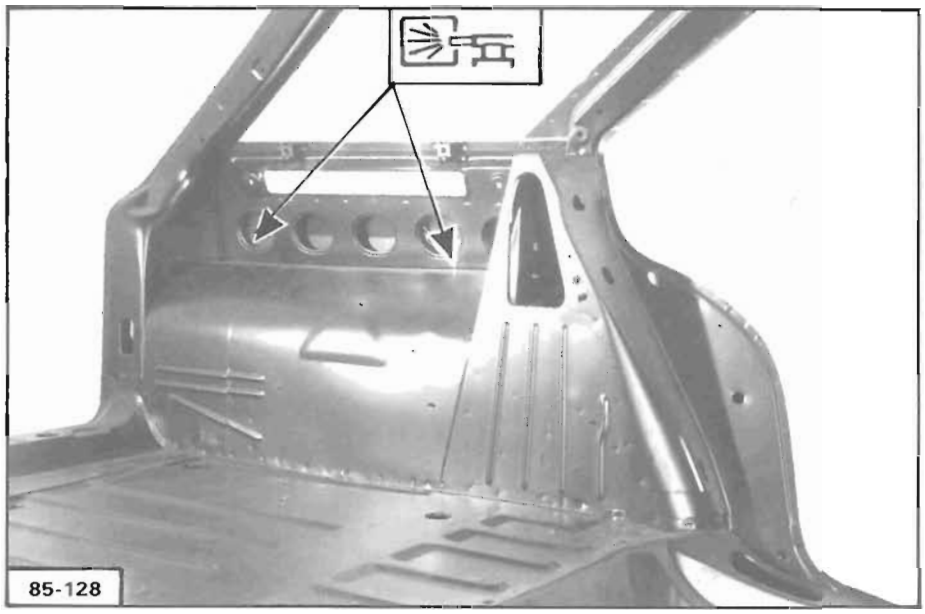

85-67

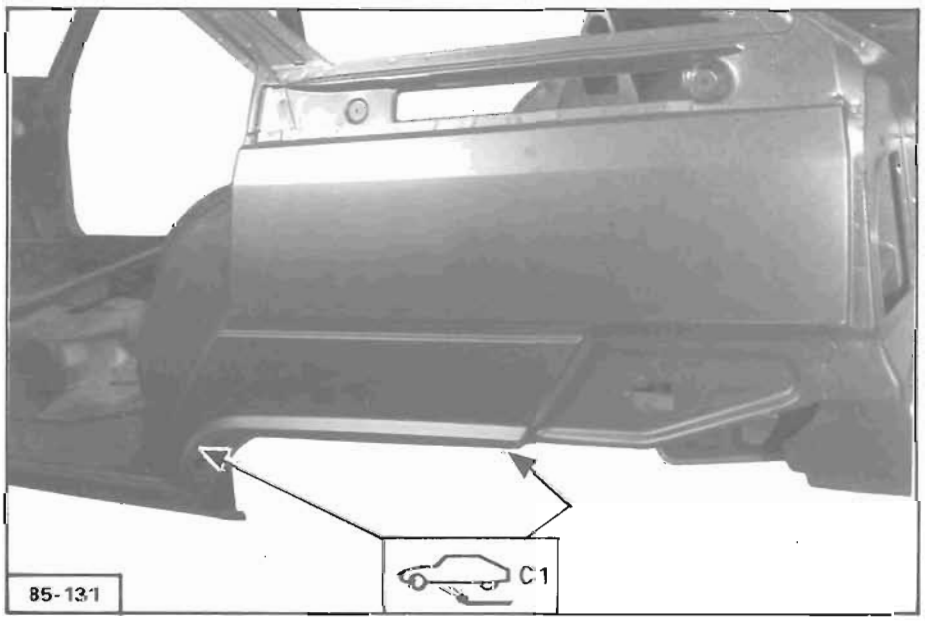

85-131

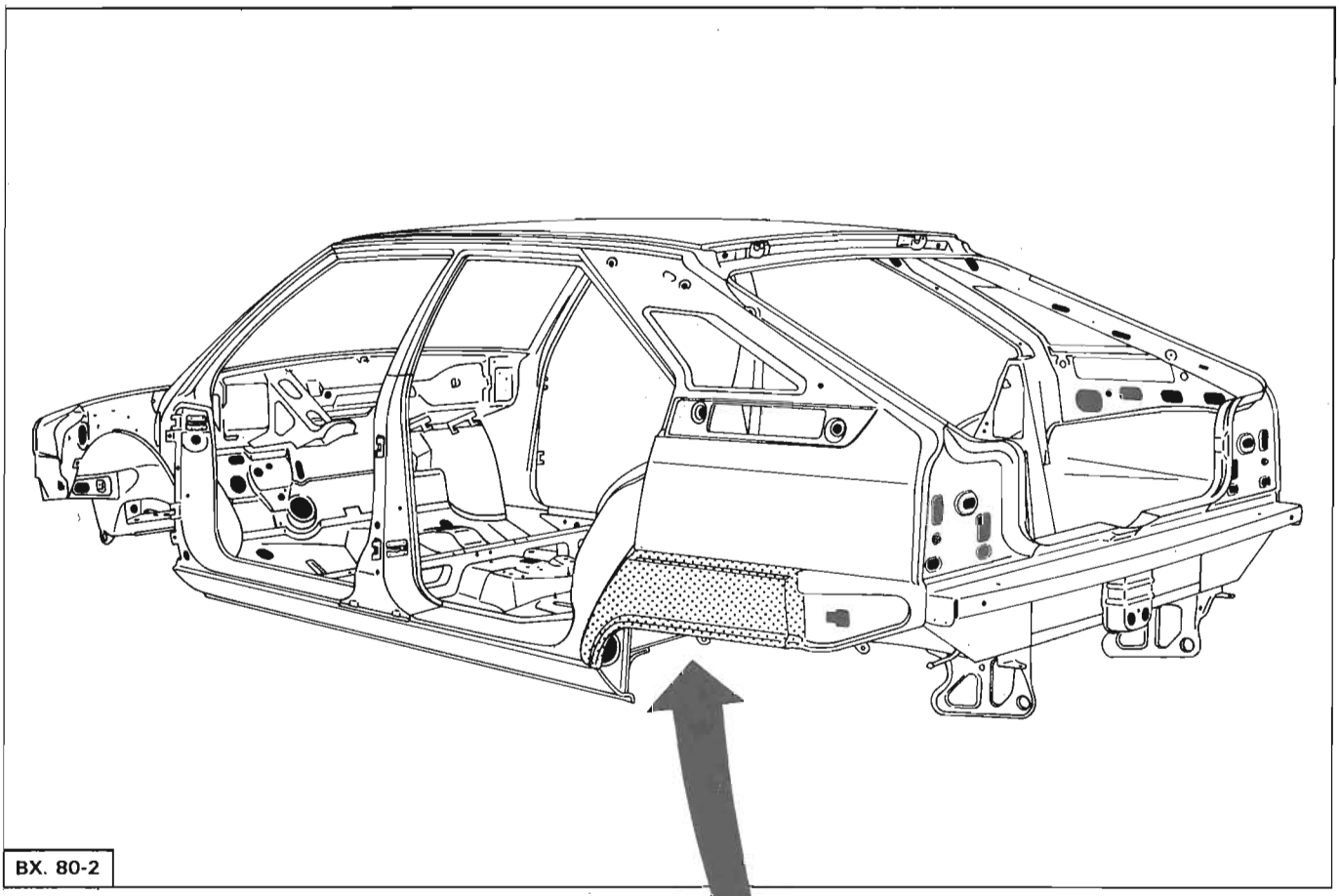

85-199
ϕ=12mm


4 mm
82-748

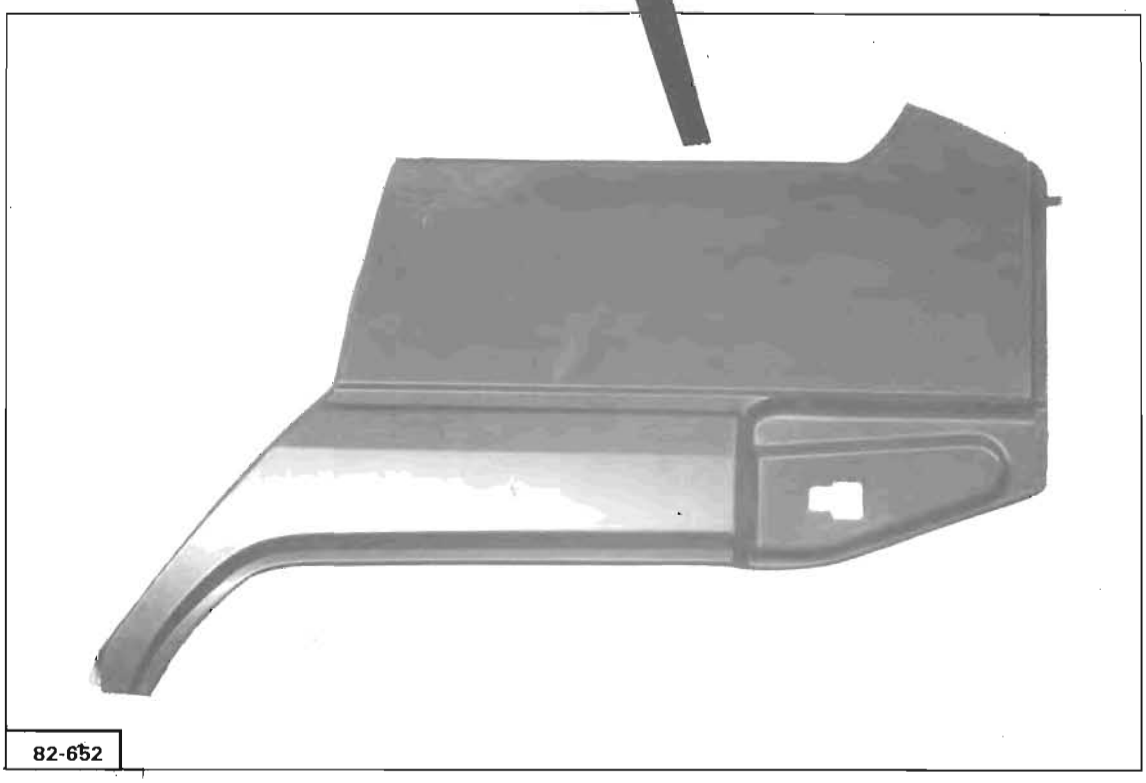

85-200


85-128

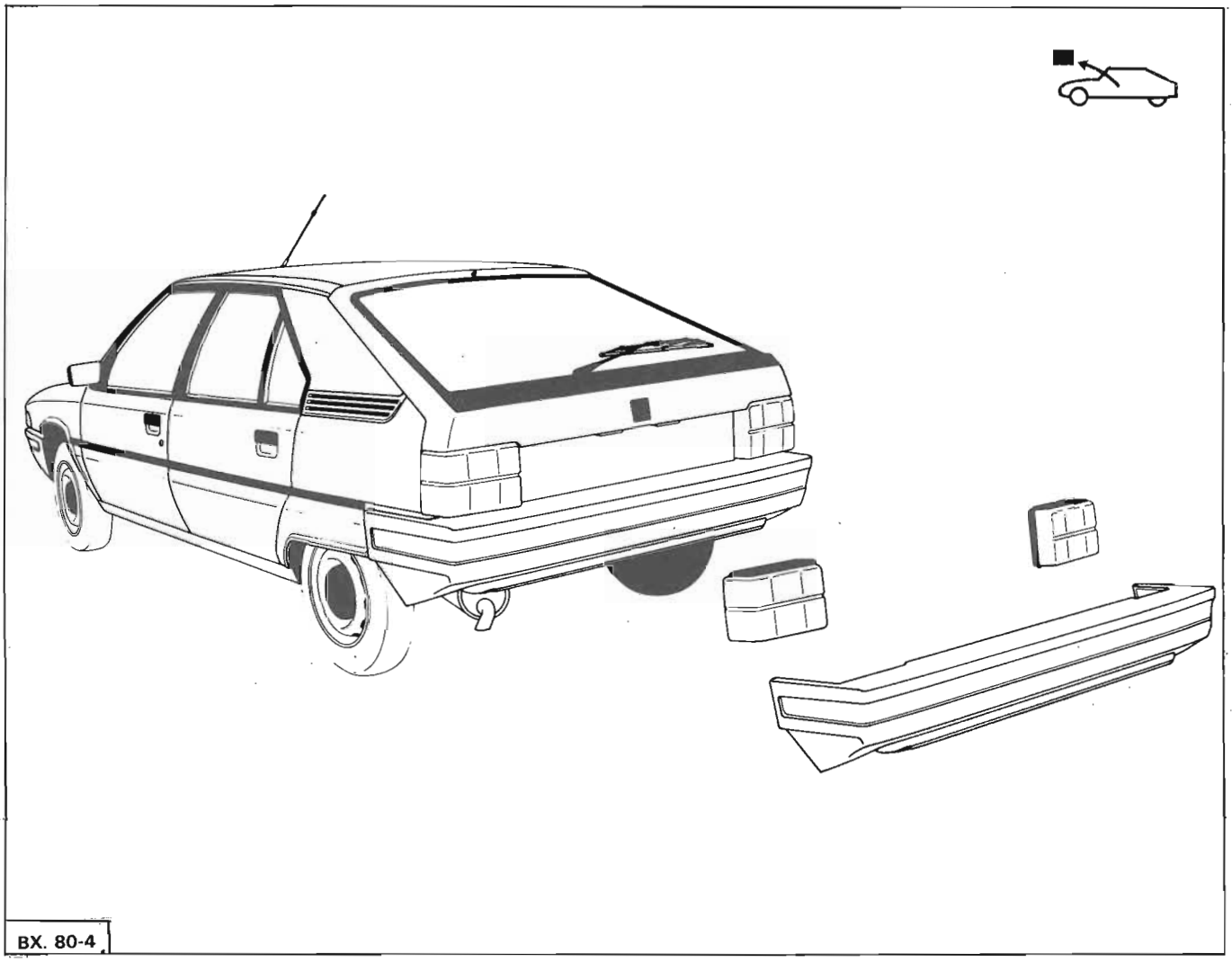

C1
85-131



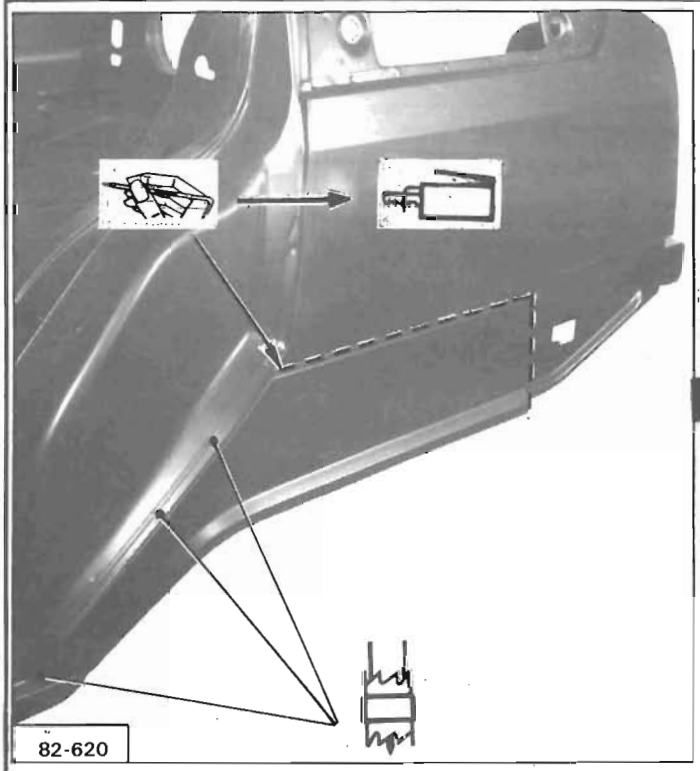
BX. 80-2

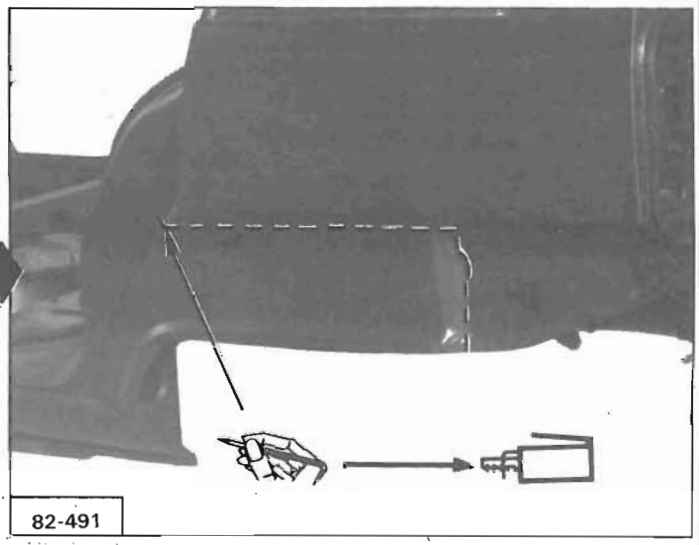


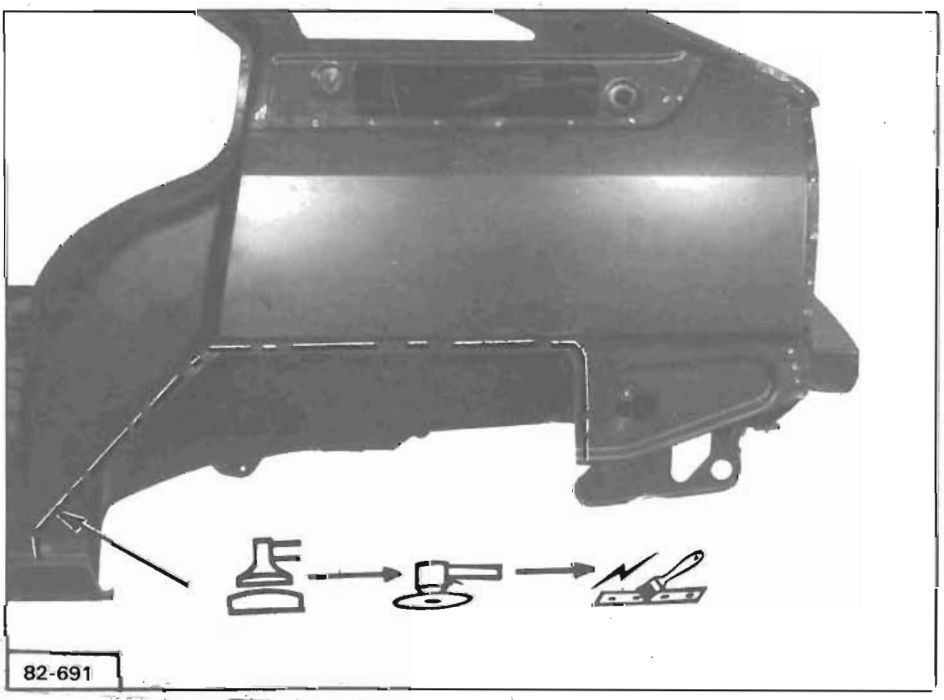
82-652

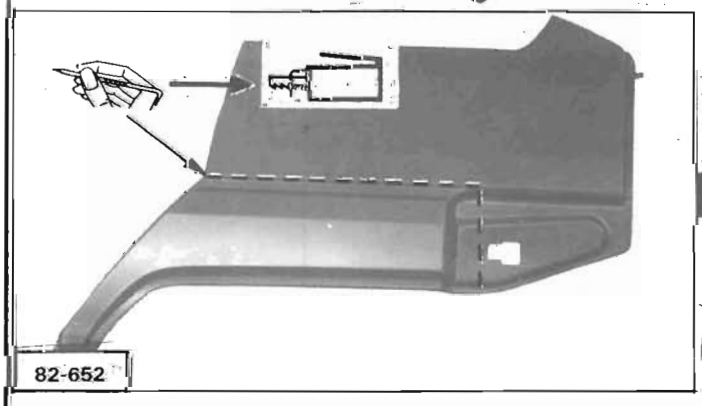


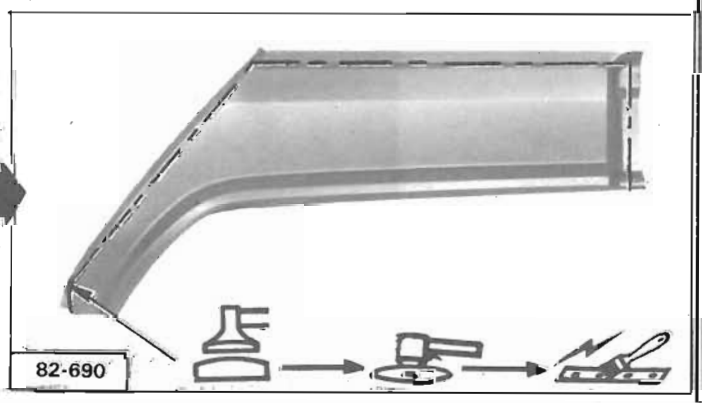
BX. 80-4

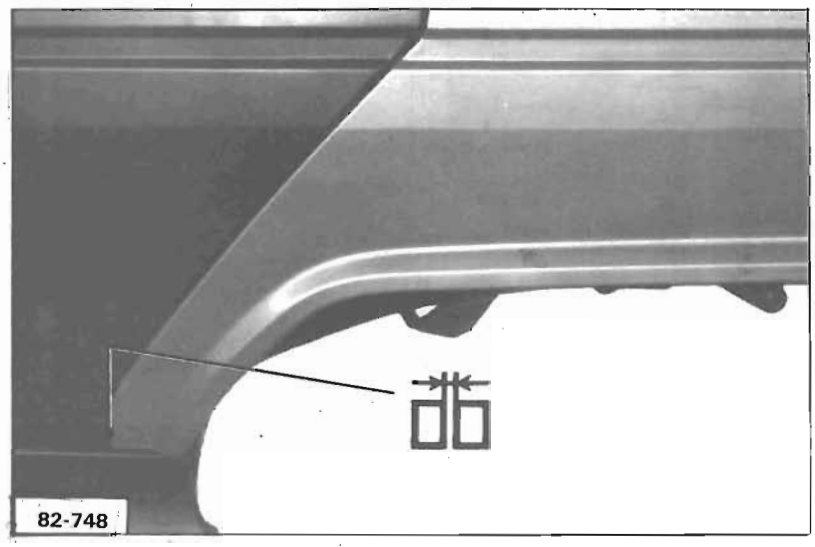

82-620

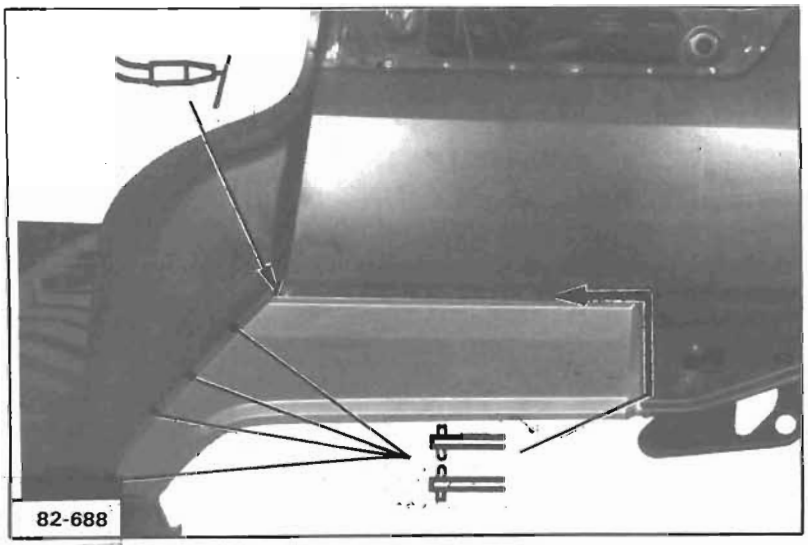

82-491

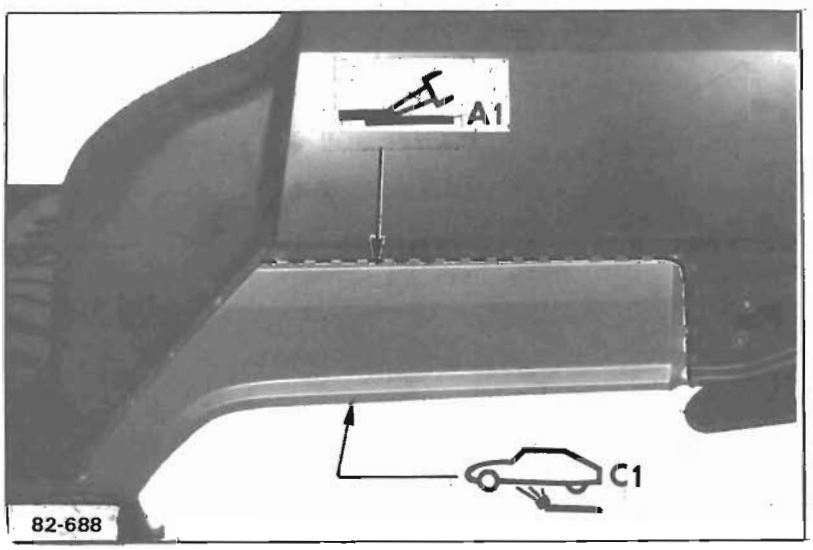

82-691

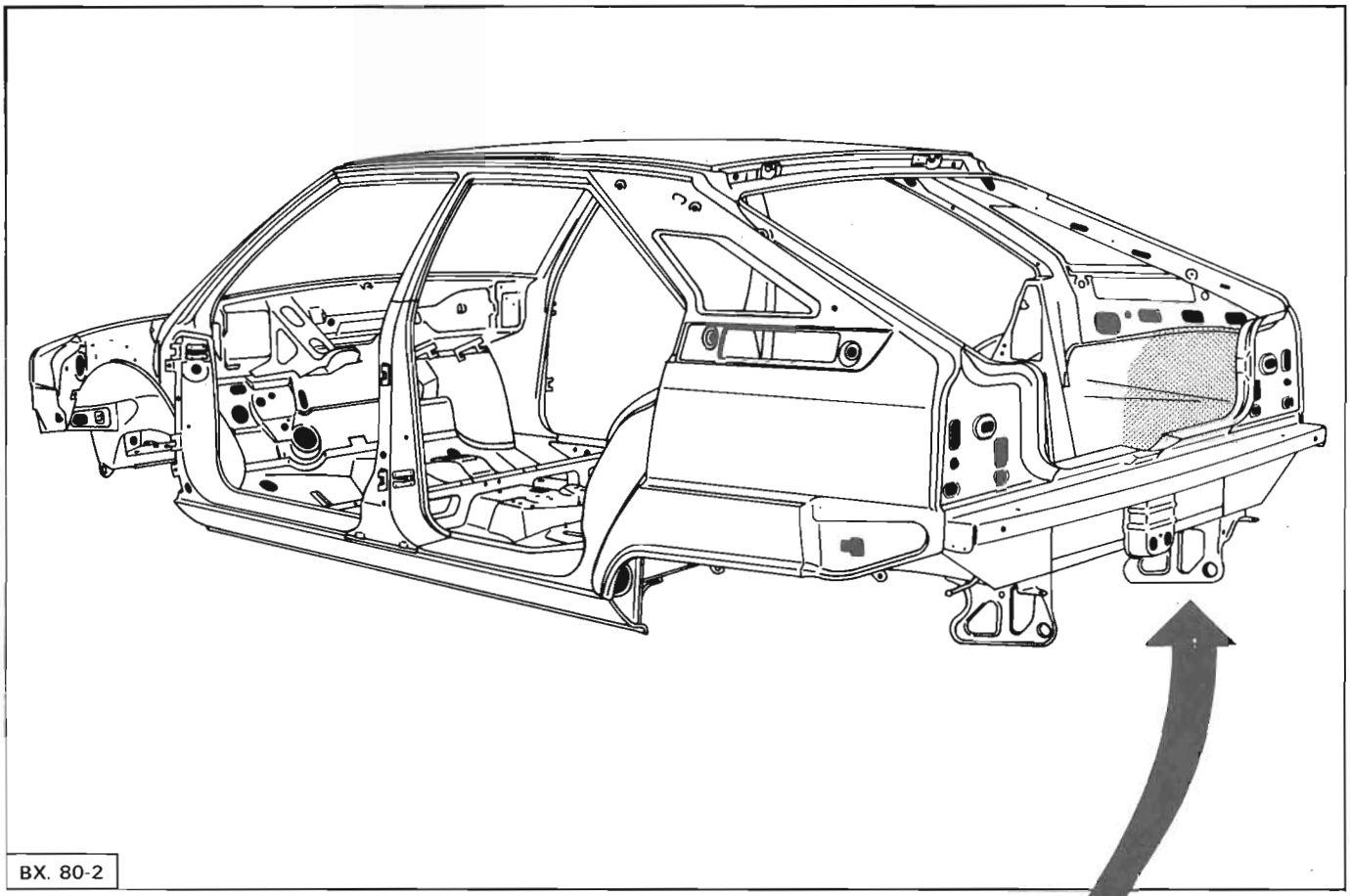

82-652


82-690

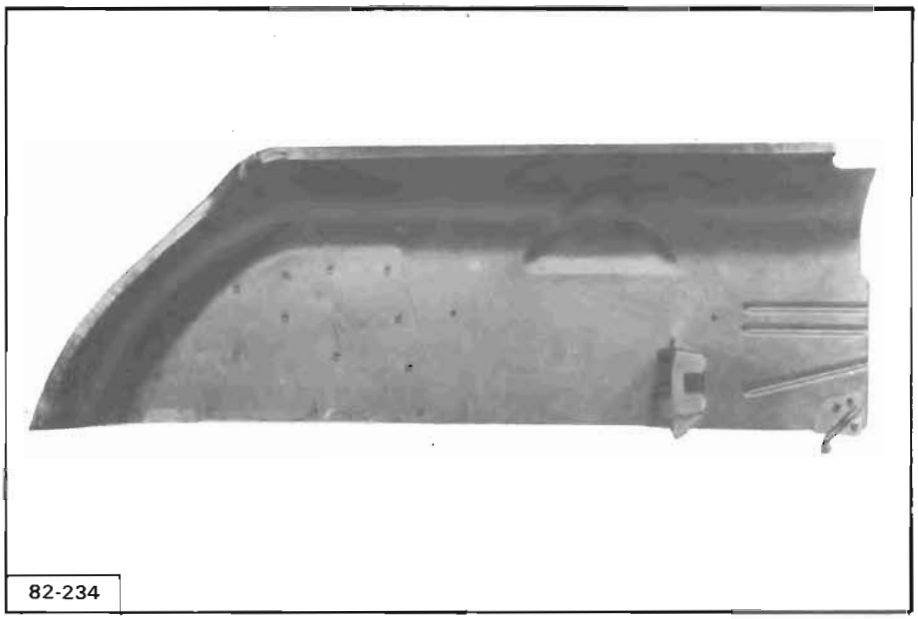

82-748


82-688


A1
C1
82-688



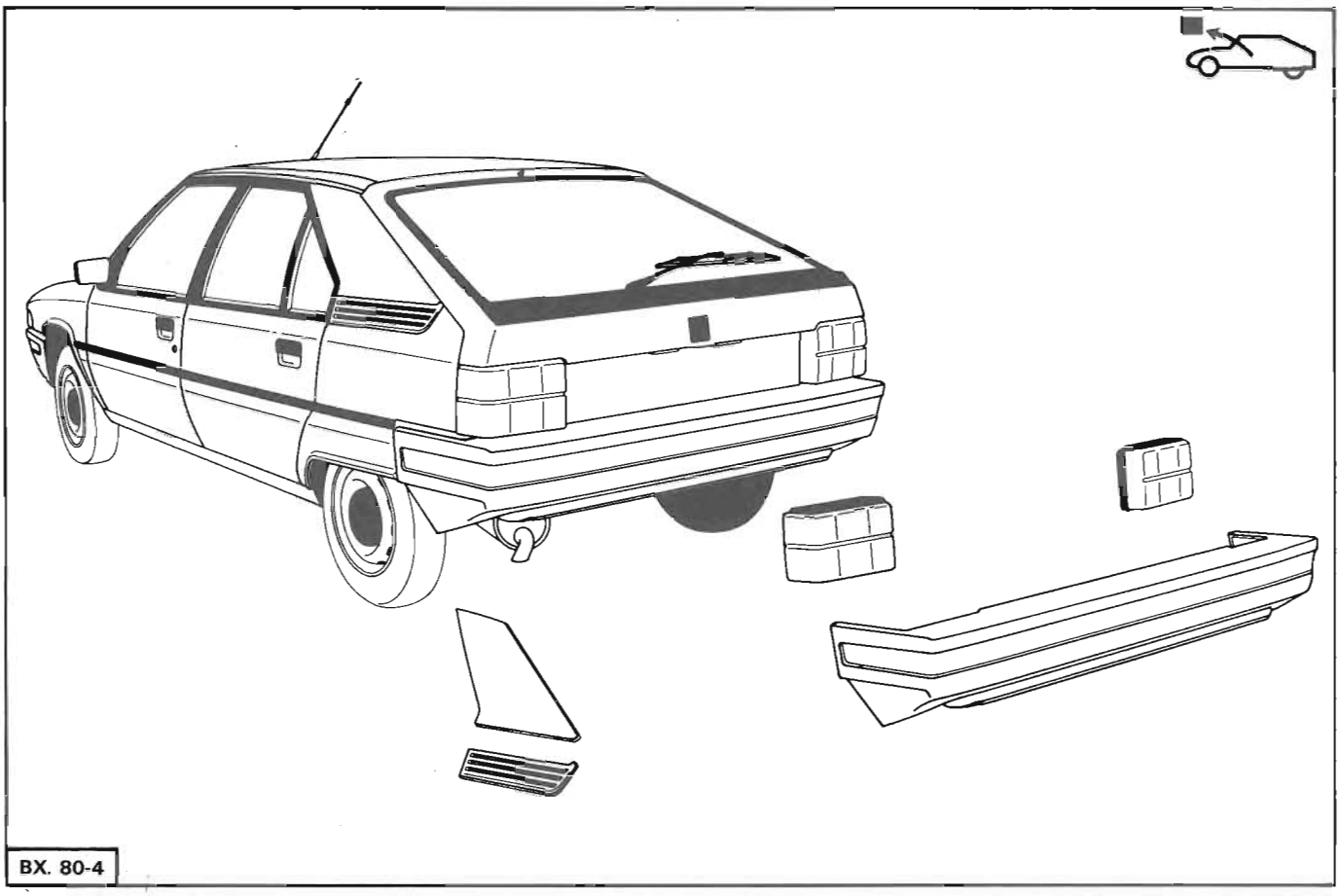
BX. 80-2



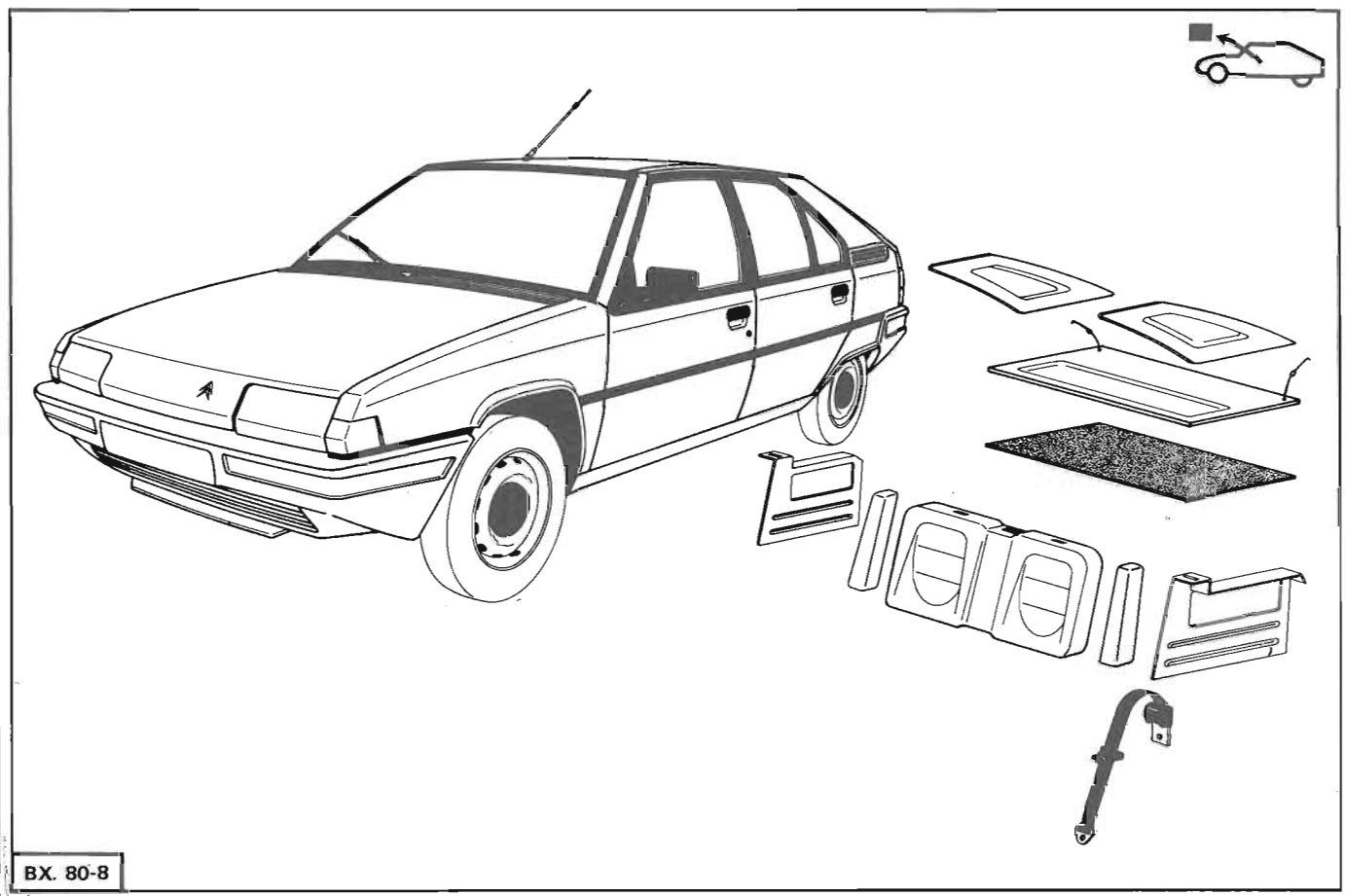
82-234



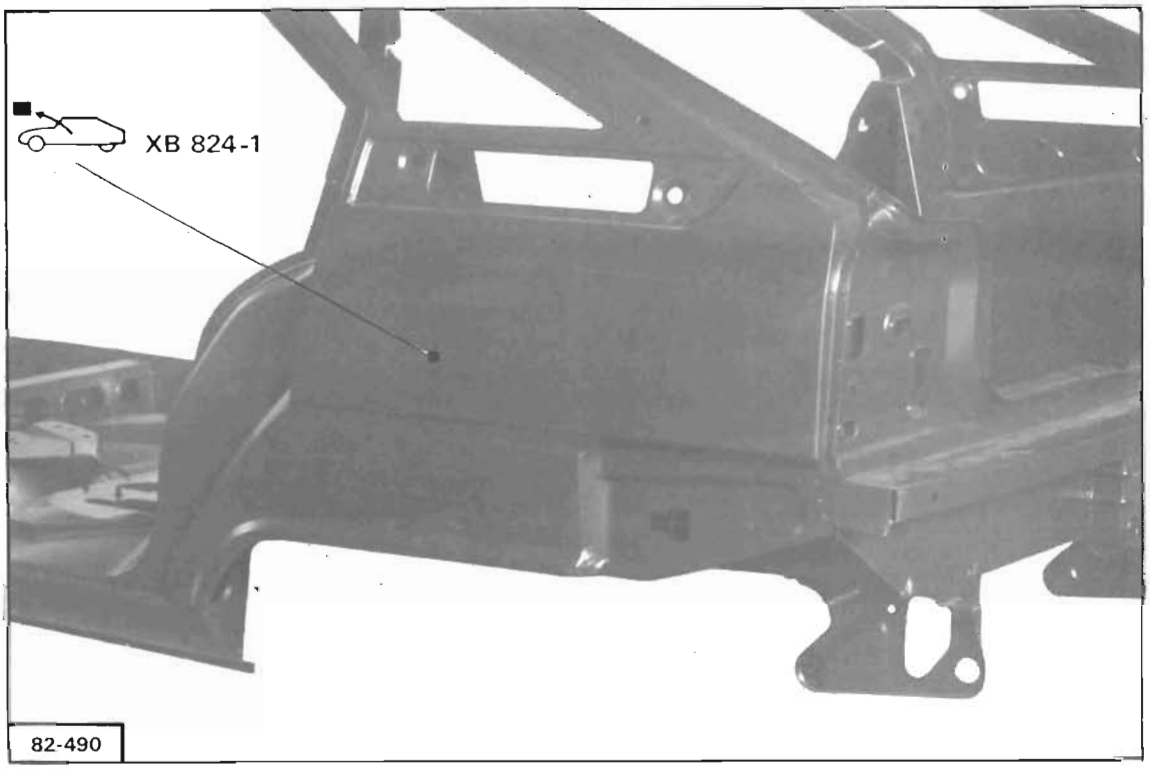
82-769

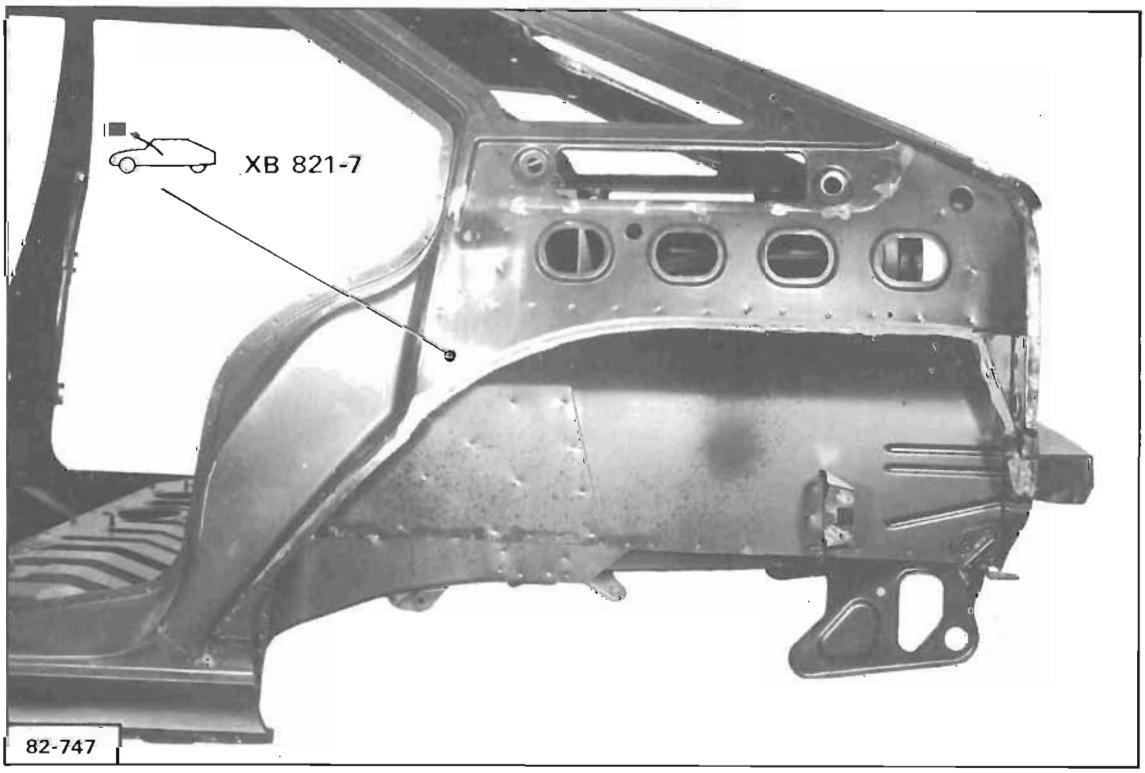


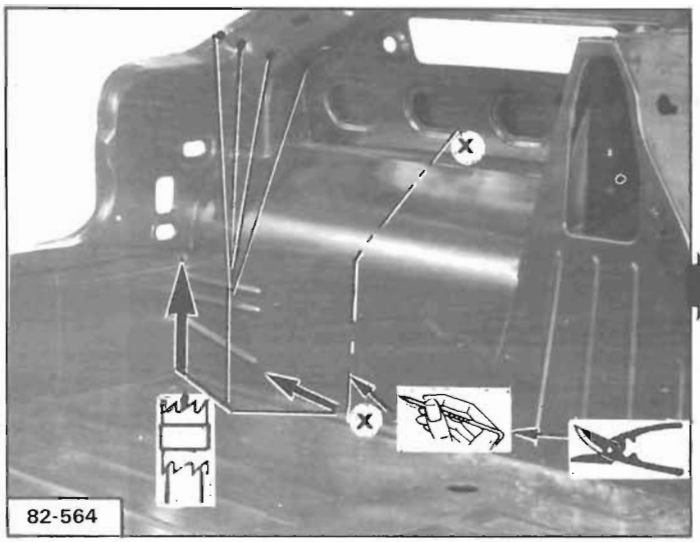
BX. 80-4

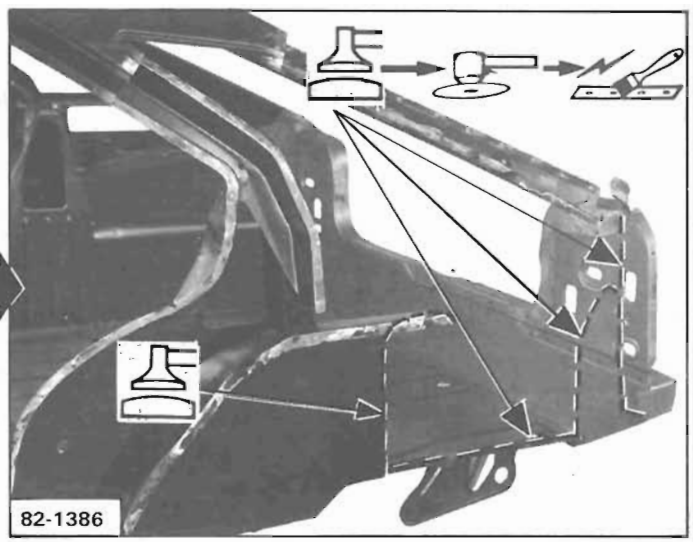


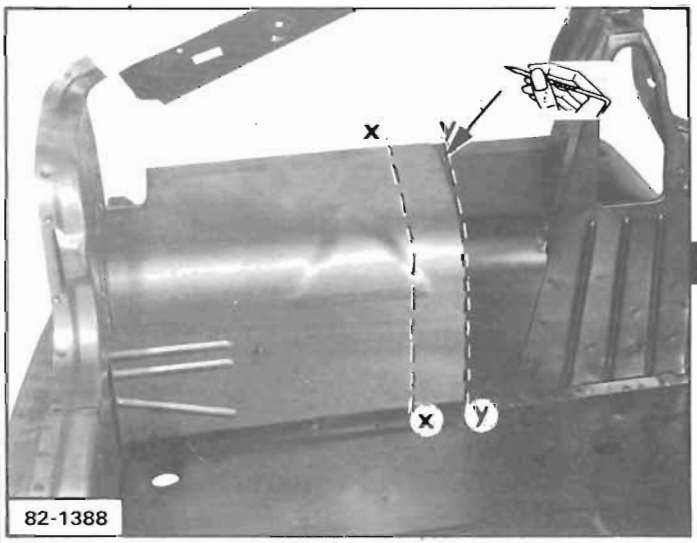
BX. 80-8

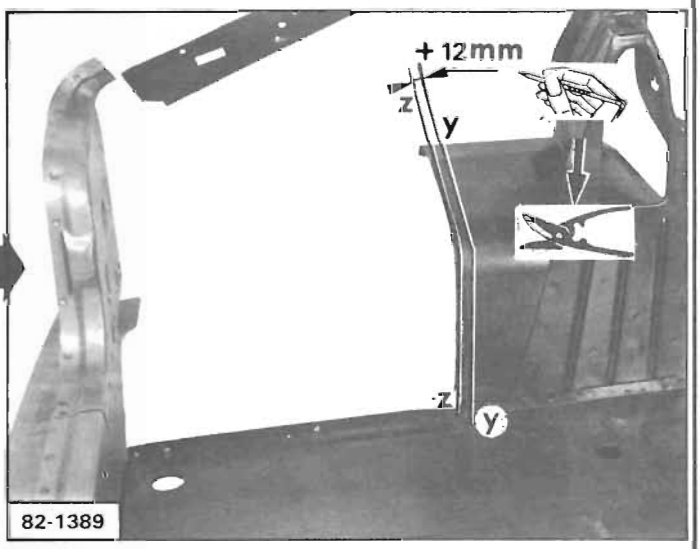

XB 824-1
82-490

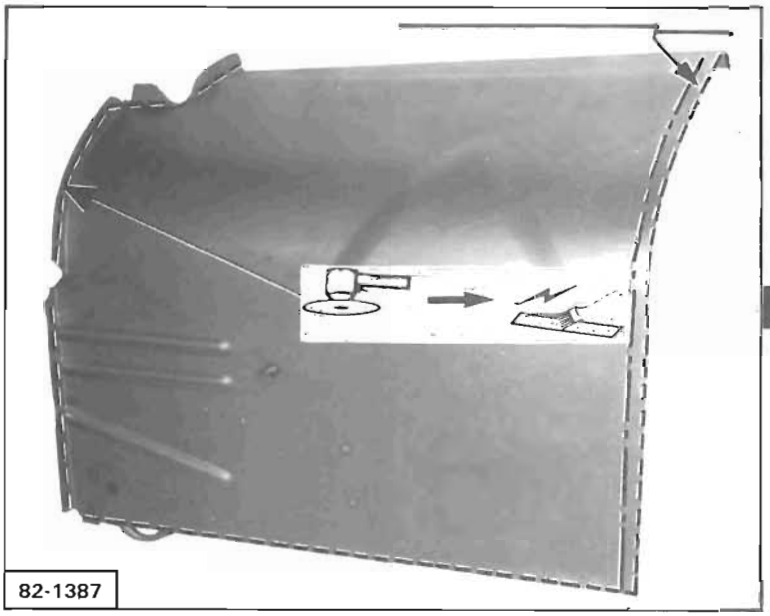

XB 821-7
82-747

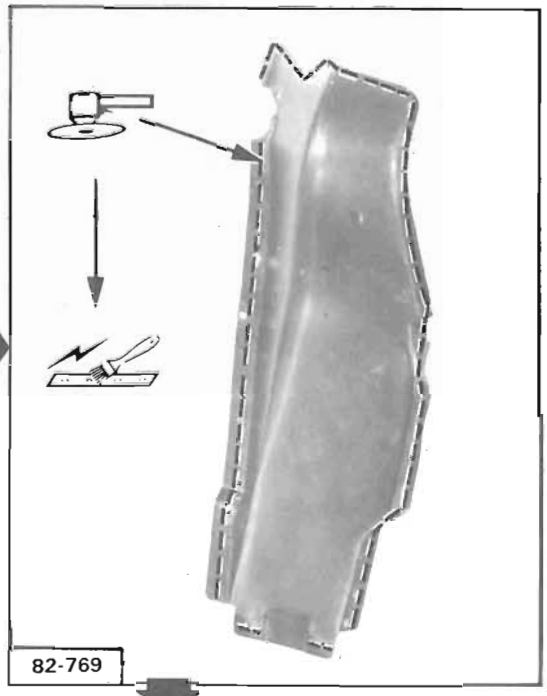

x
x
82-564

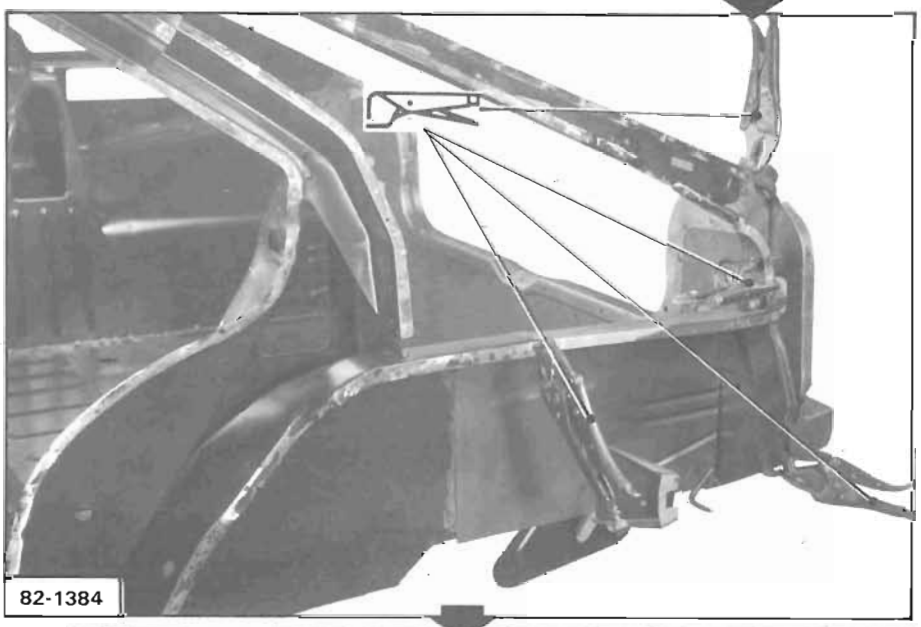

82-1386

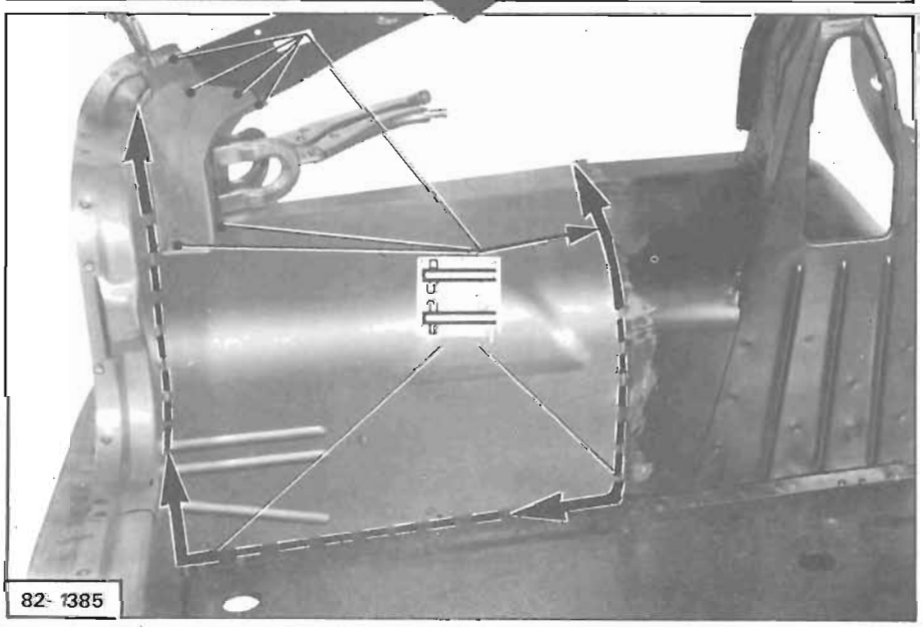

x
y
x
y
82-1388

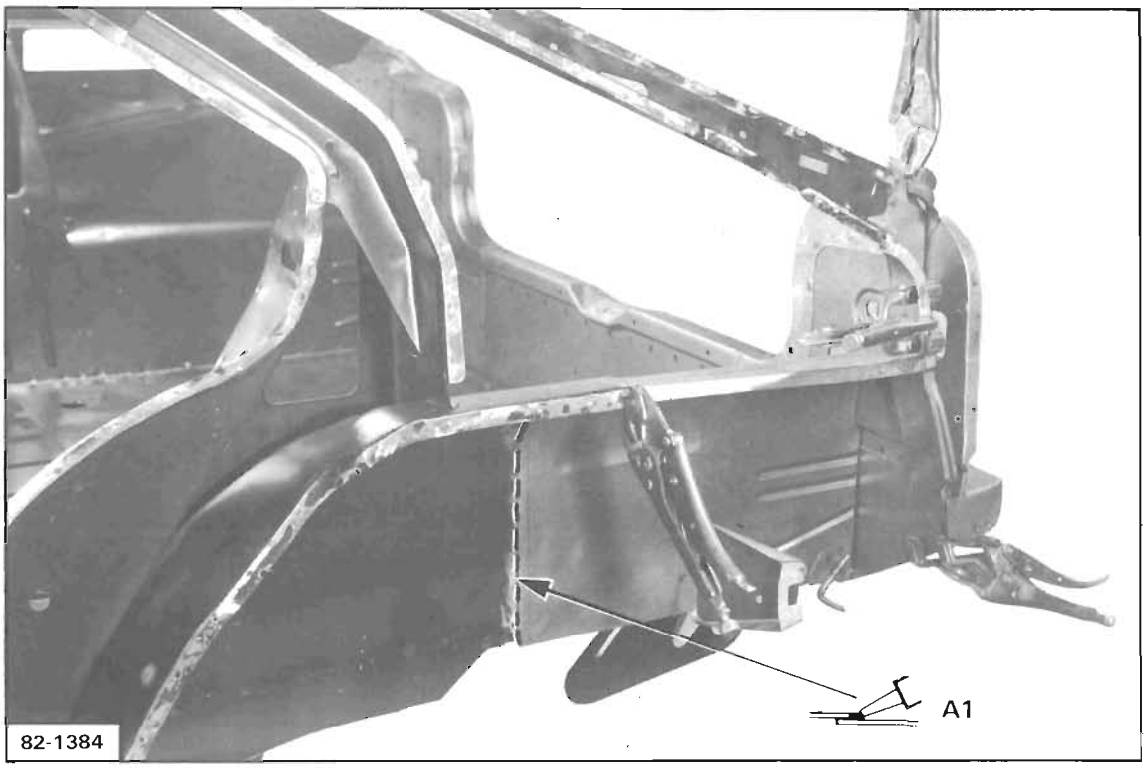

+ 12mm
z
y
z
y
82-1389

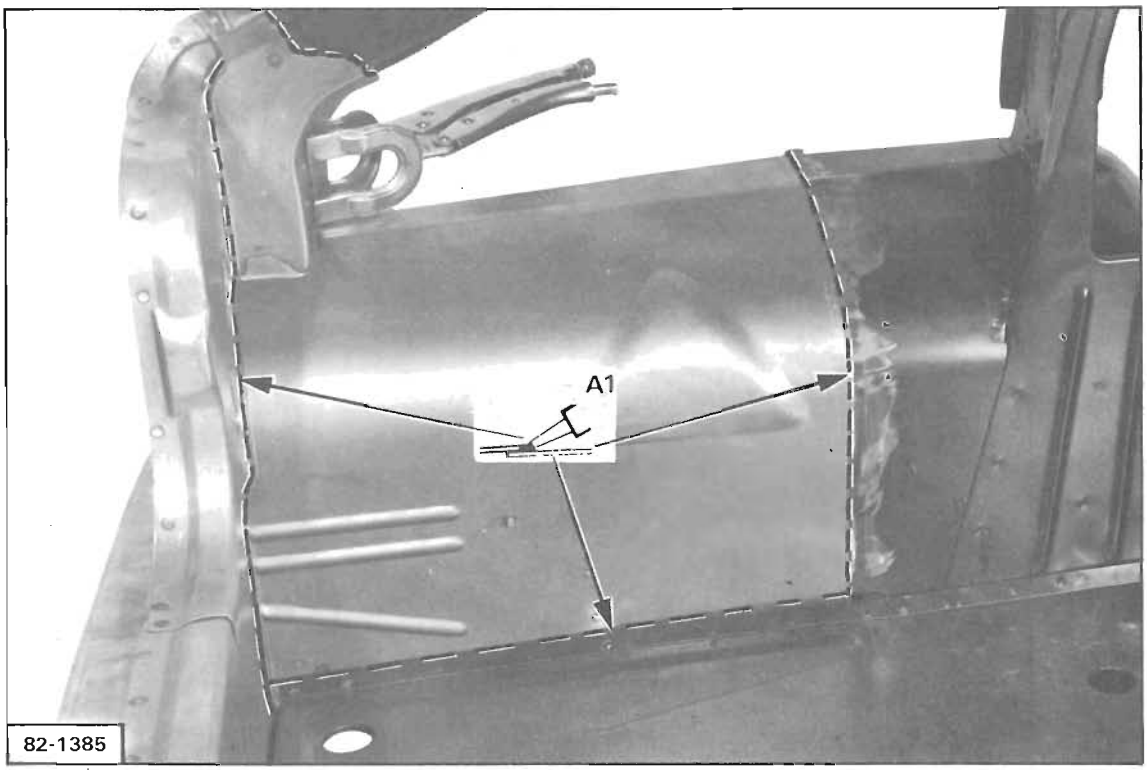

82-1387

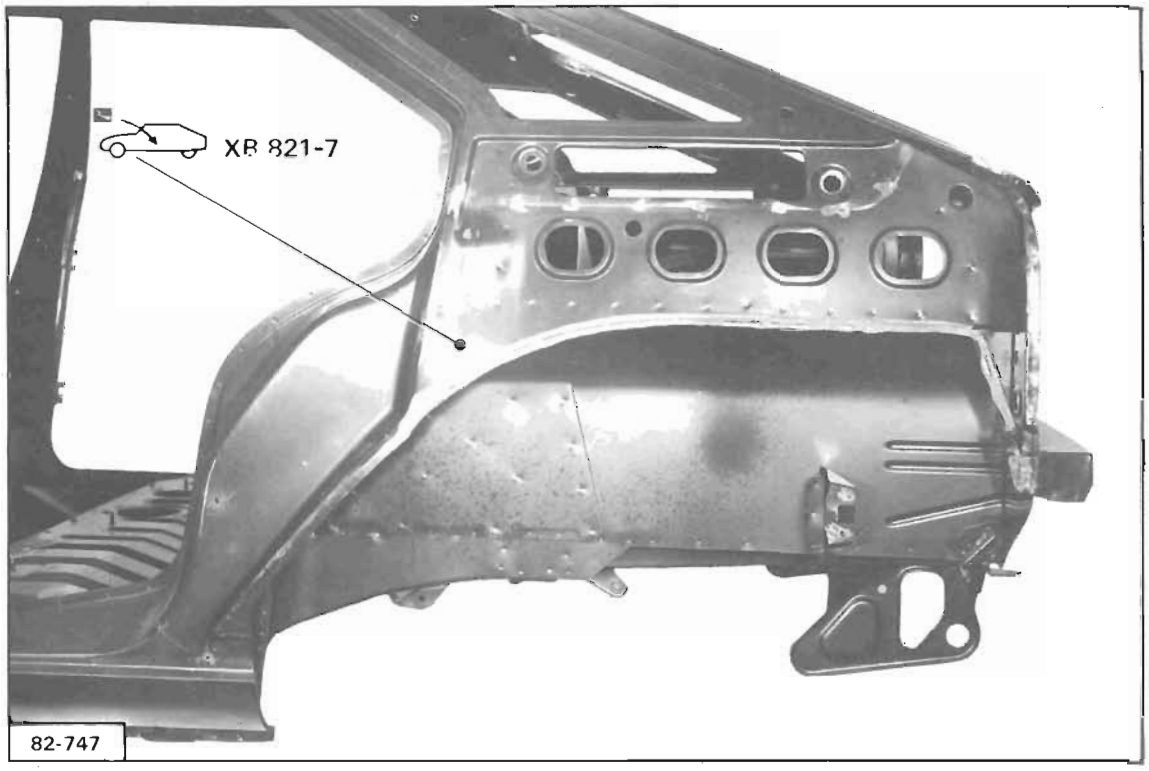

82-769

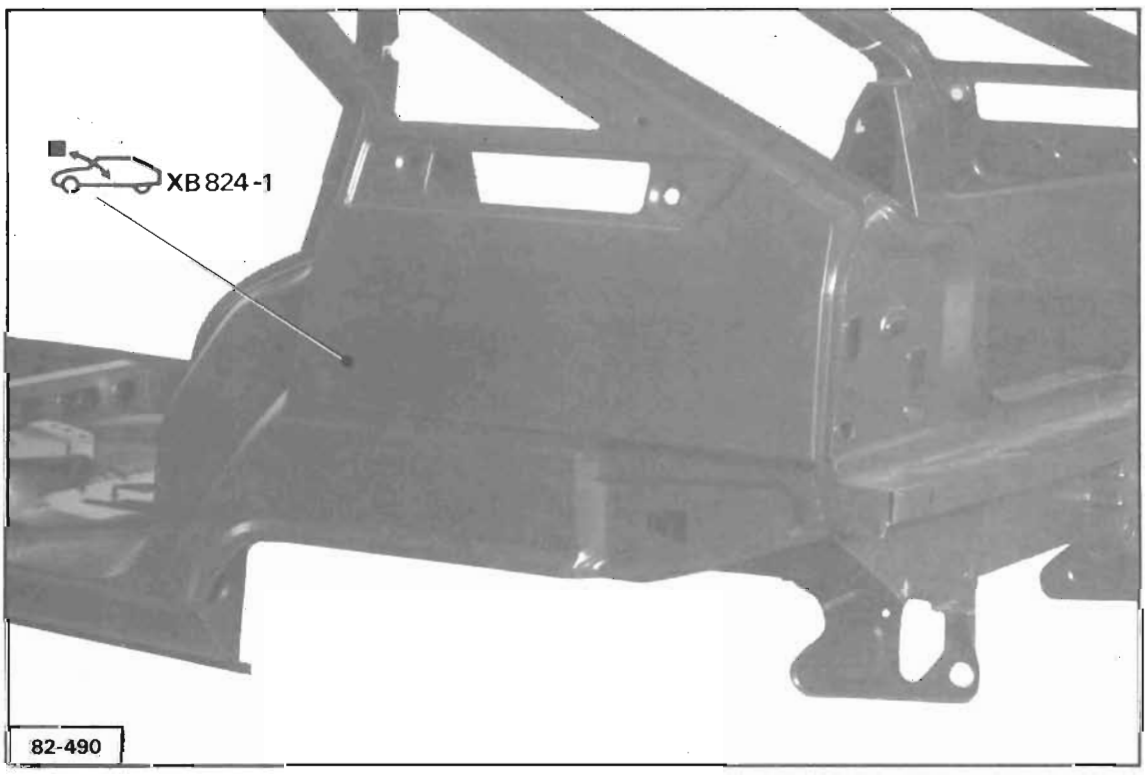

82-1384

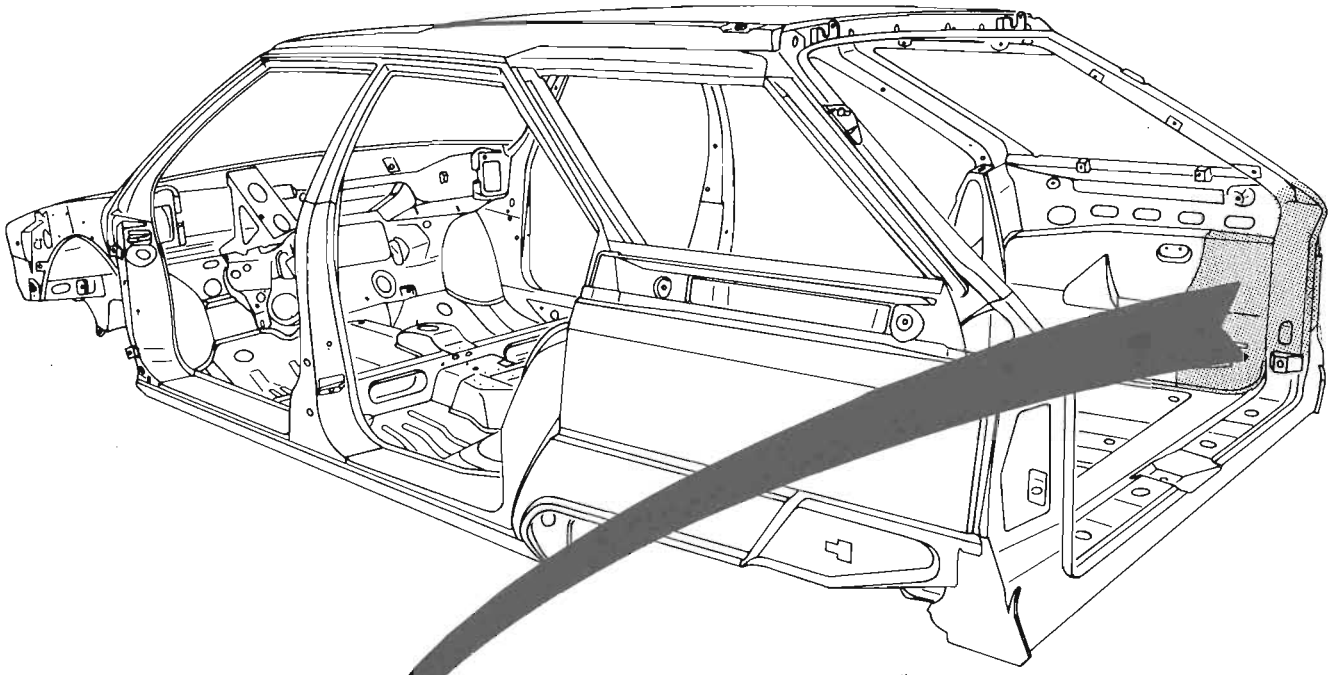

82-1385


A1
82-1384

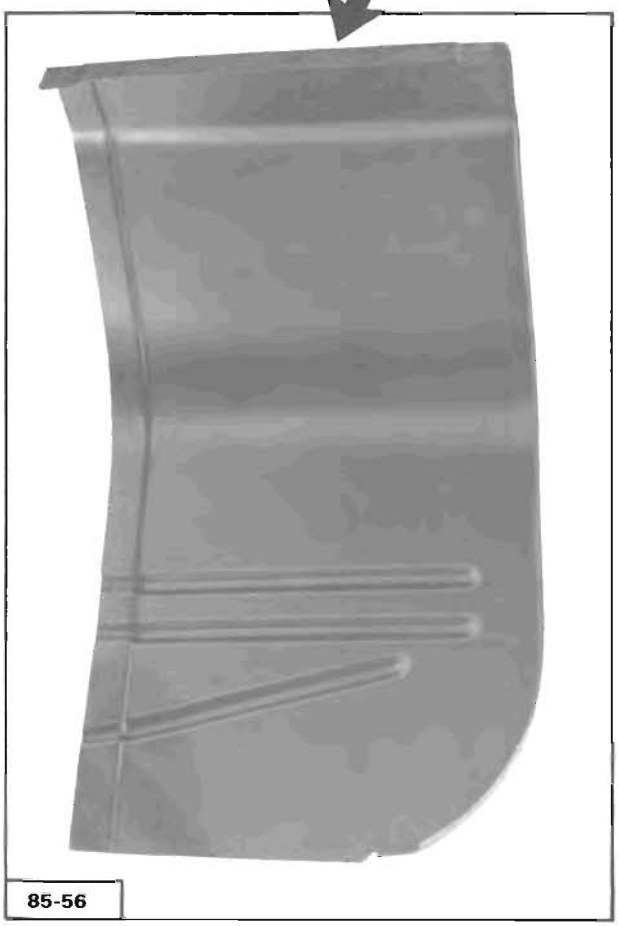

A1
82-1385


XB 821-7
82-747

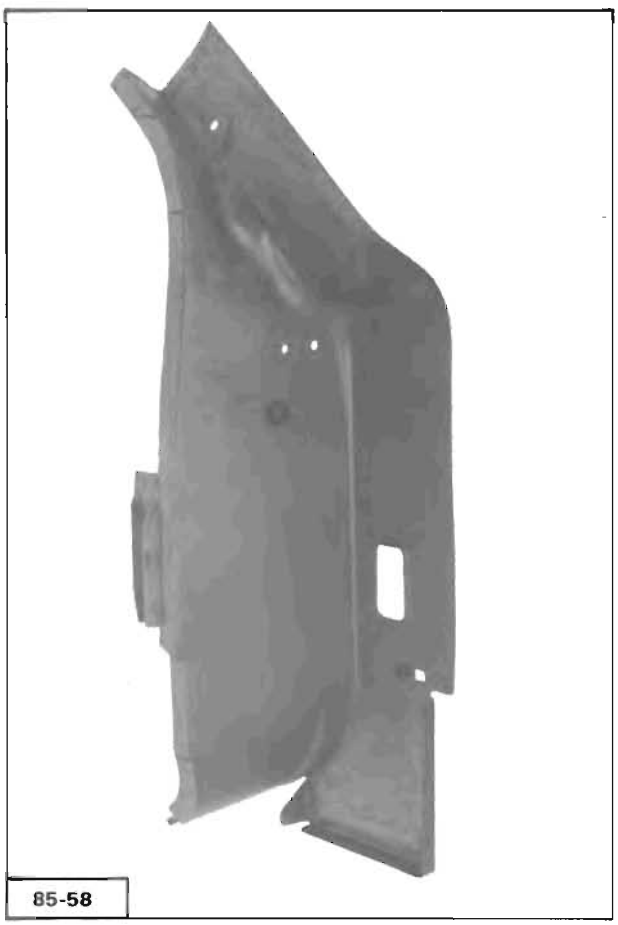

XB 824-1
82-490



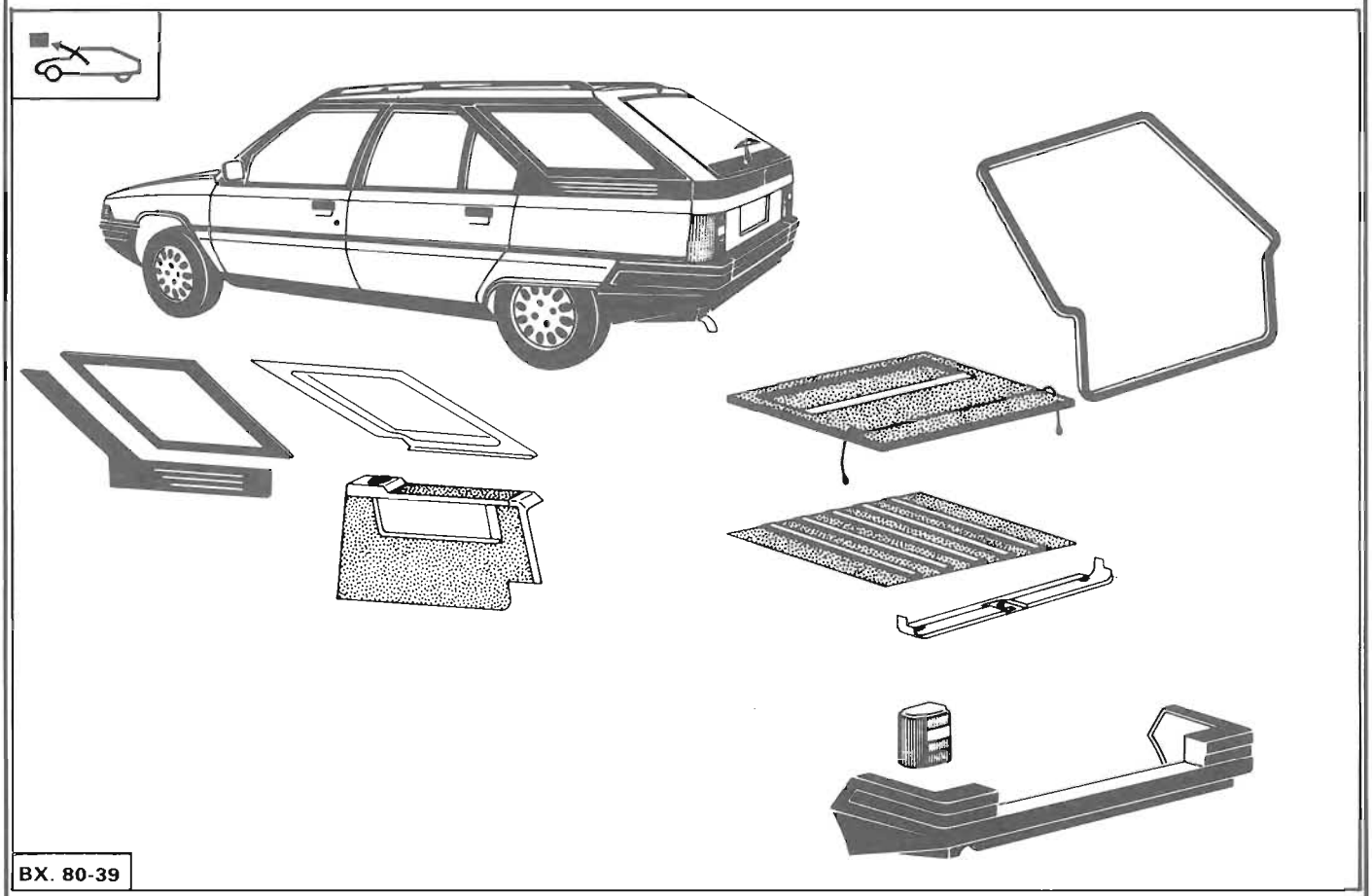
BX. 80-36



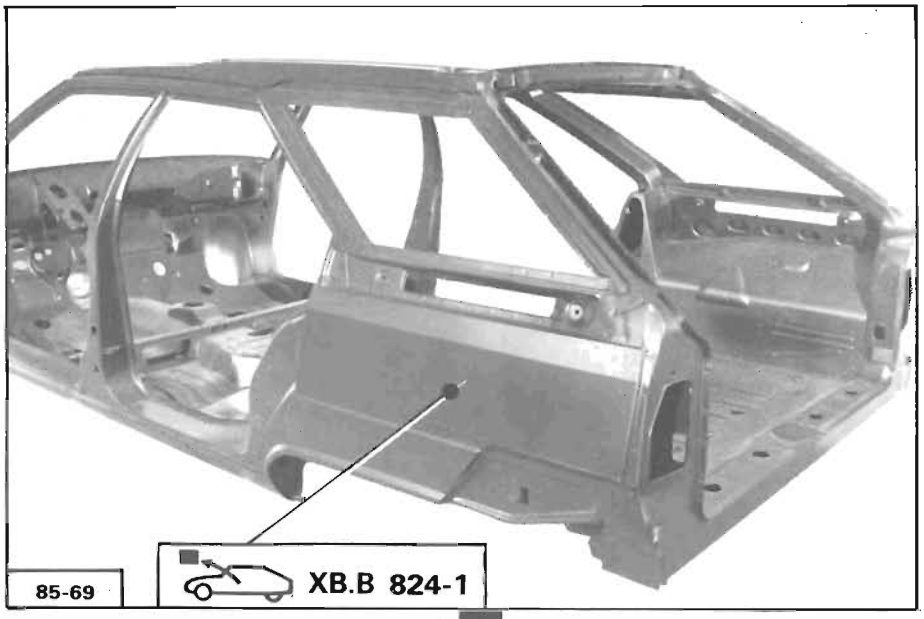
85-56

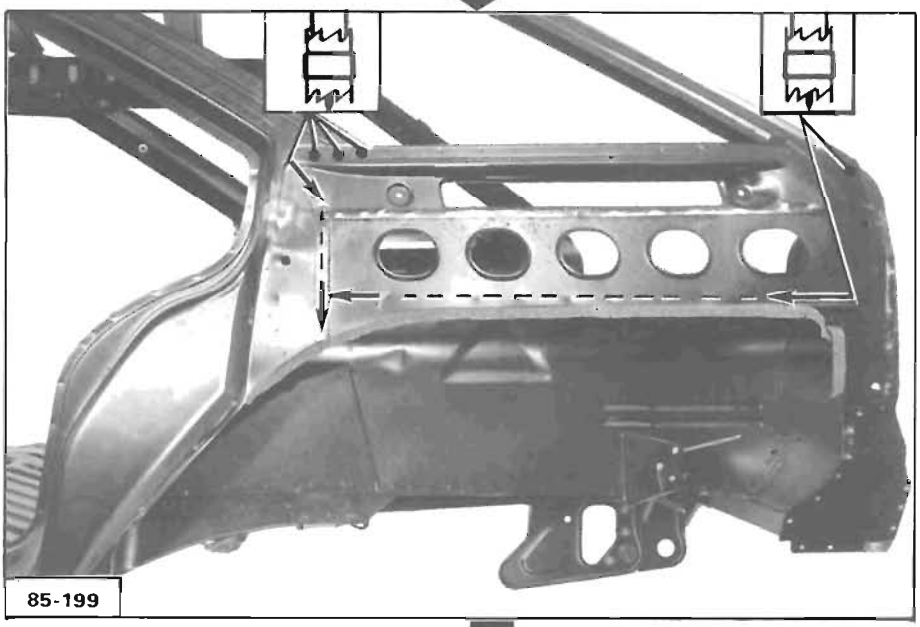


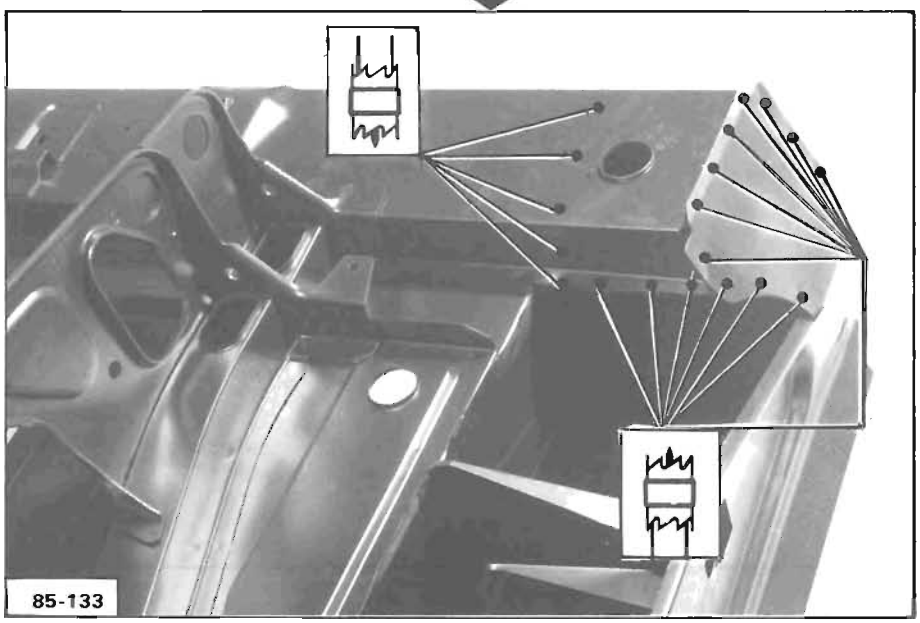
85-58

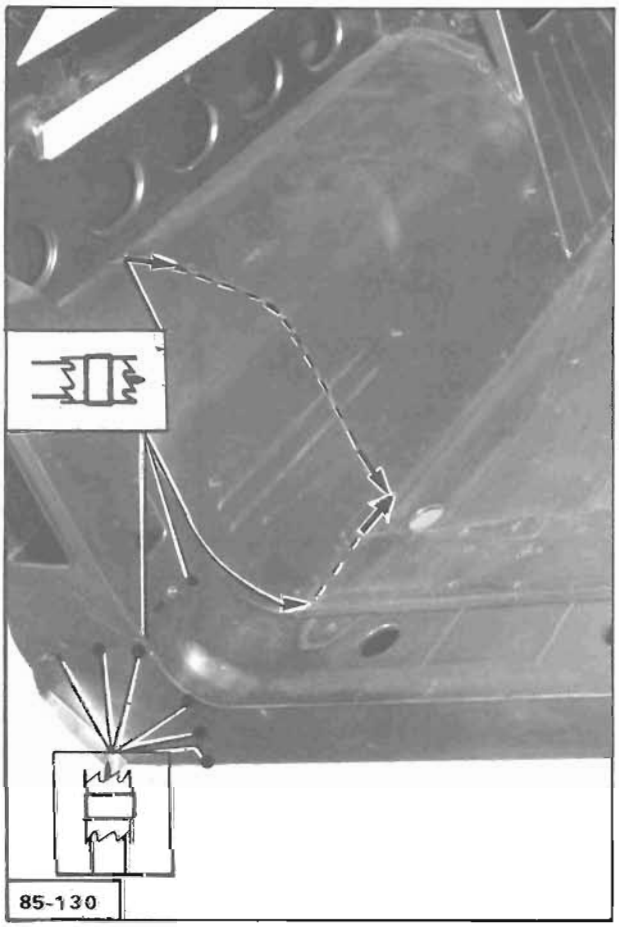


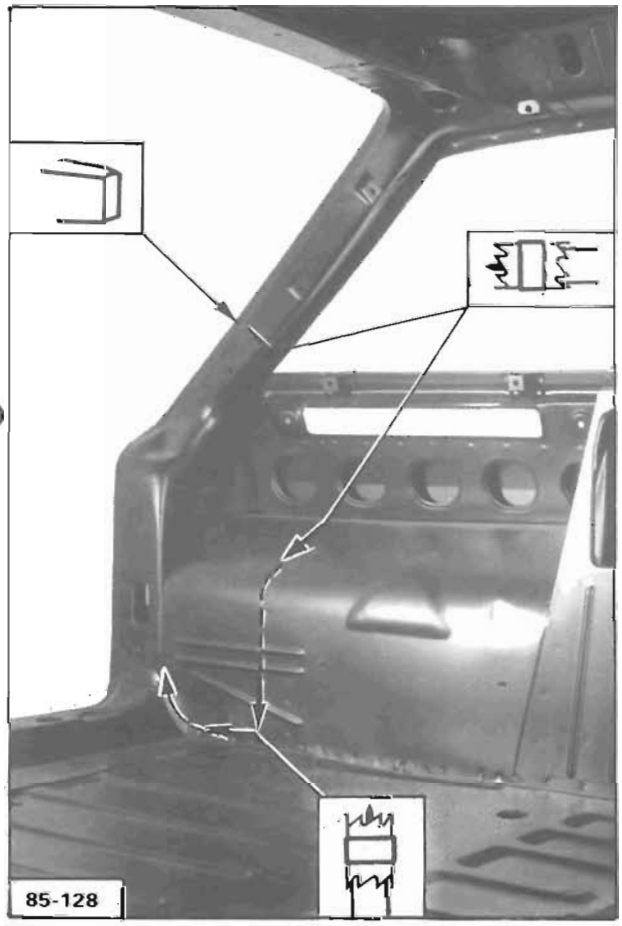
BX. 80-39

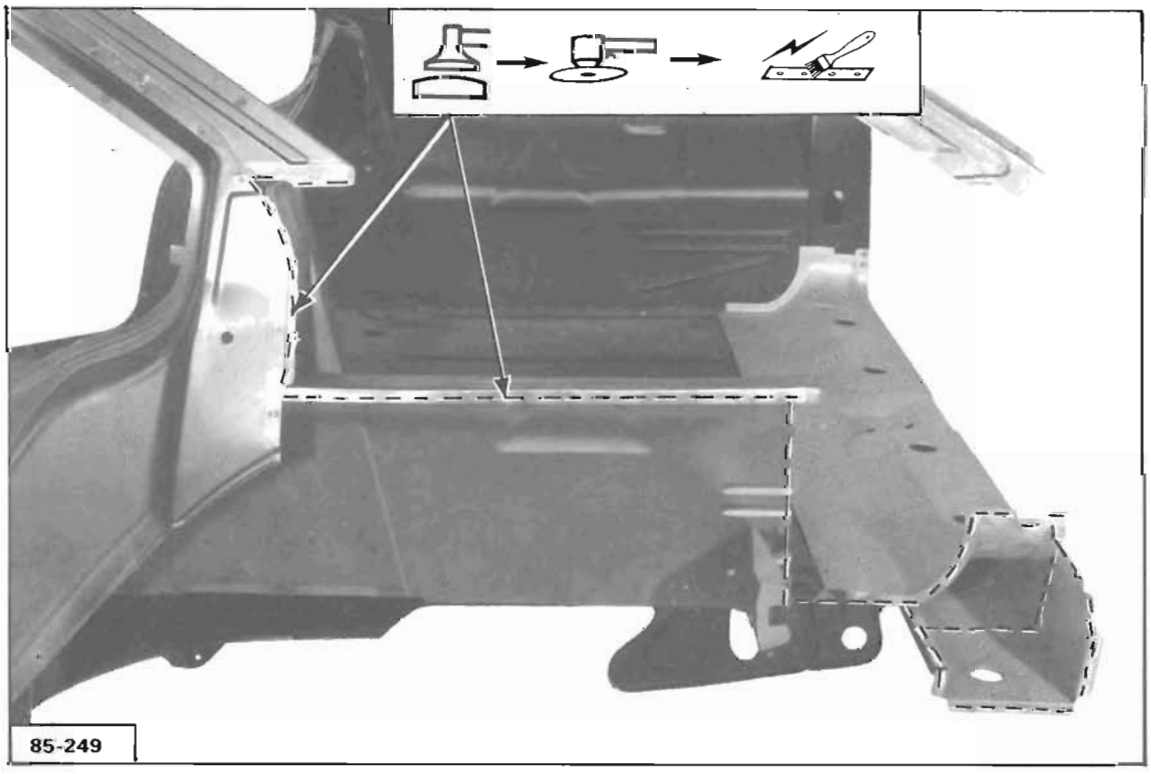

85-69
XB.B 824-1

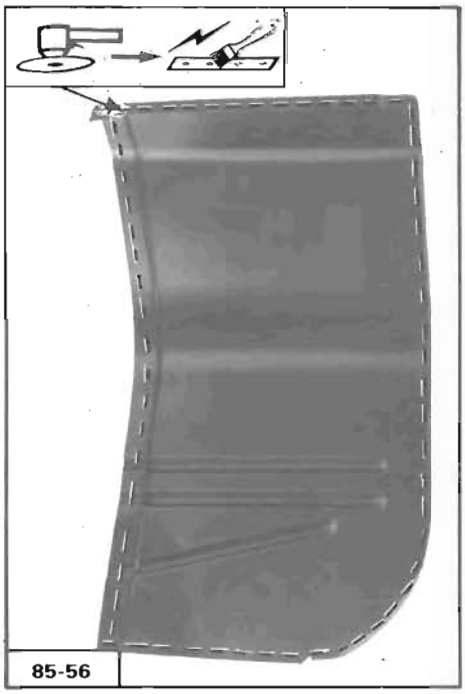

85-199

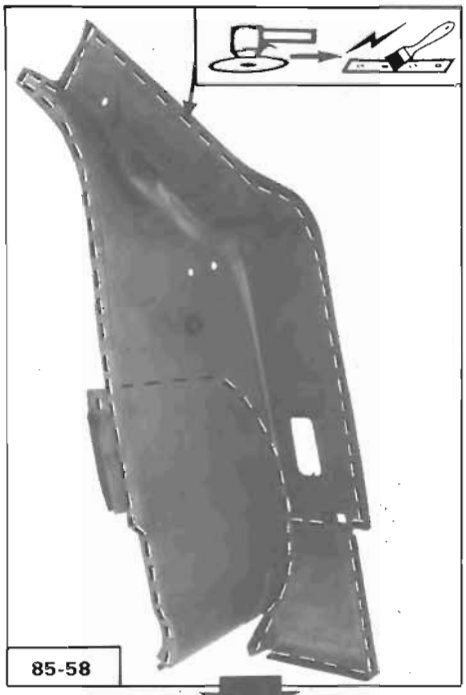

85-133

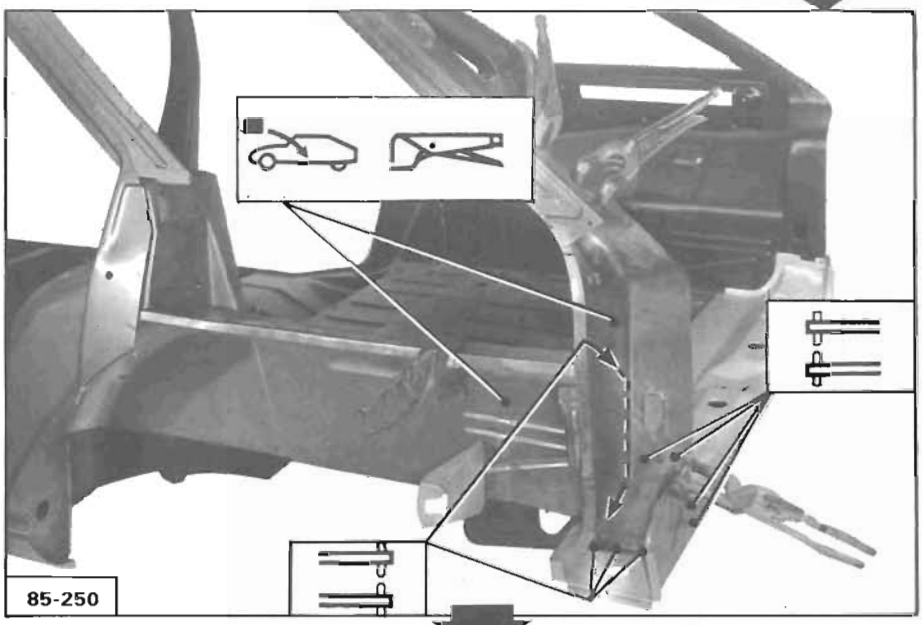

85-130

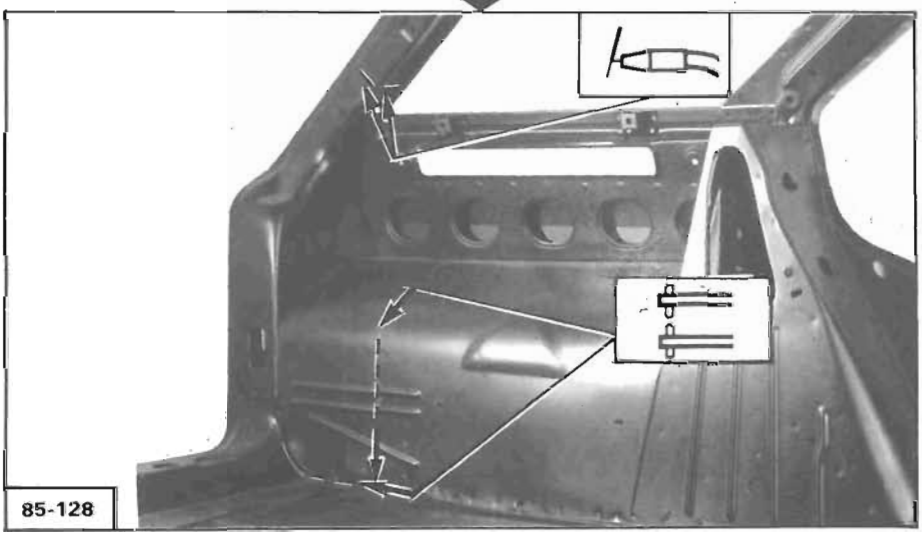

85-128

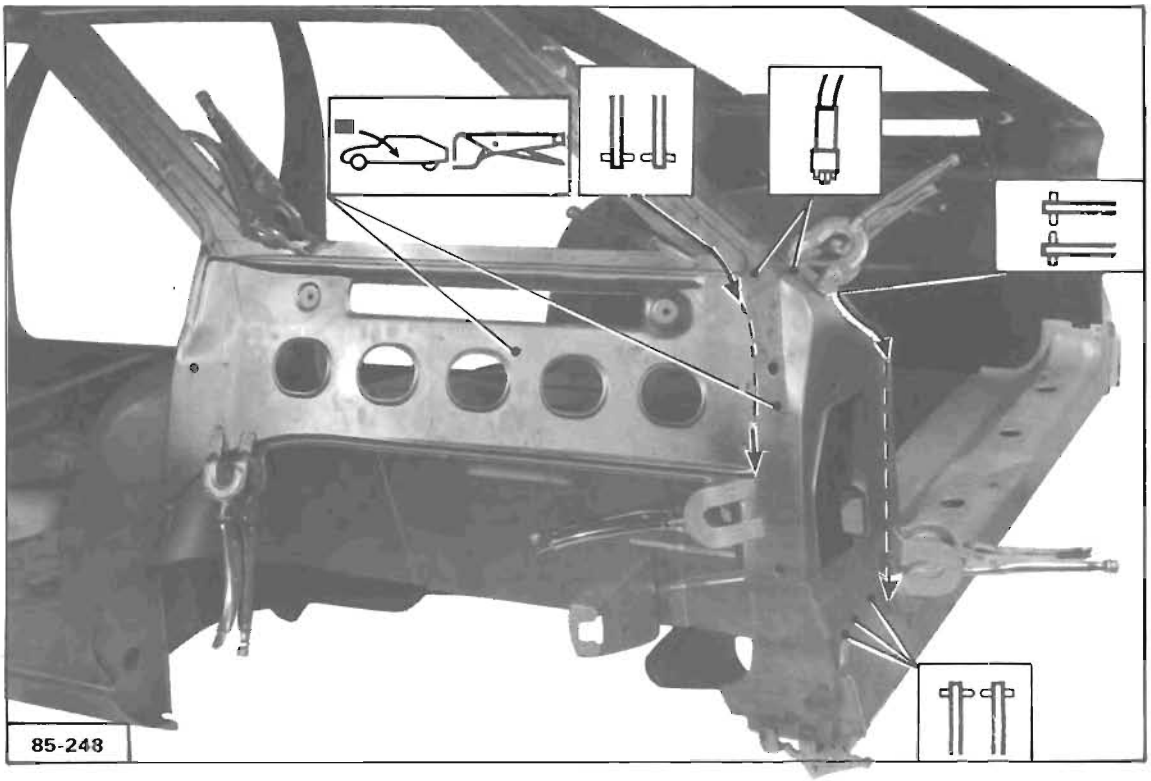

85-249

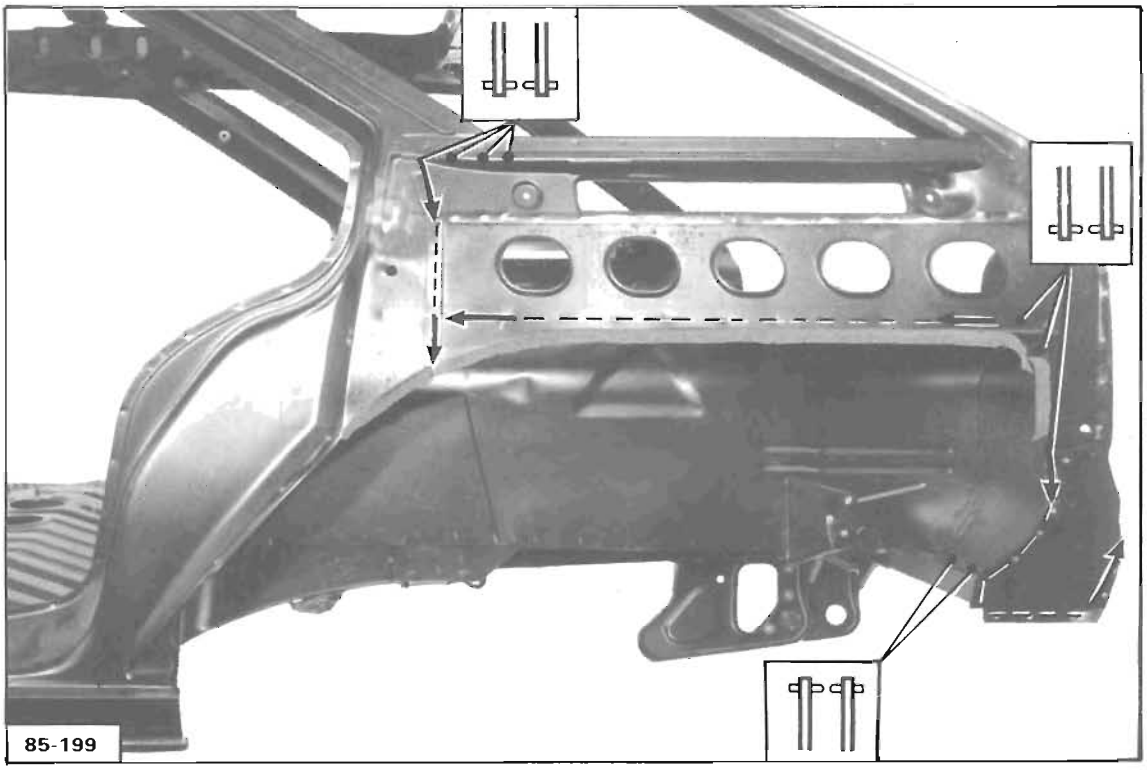

85-56

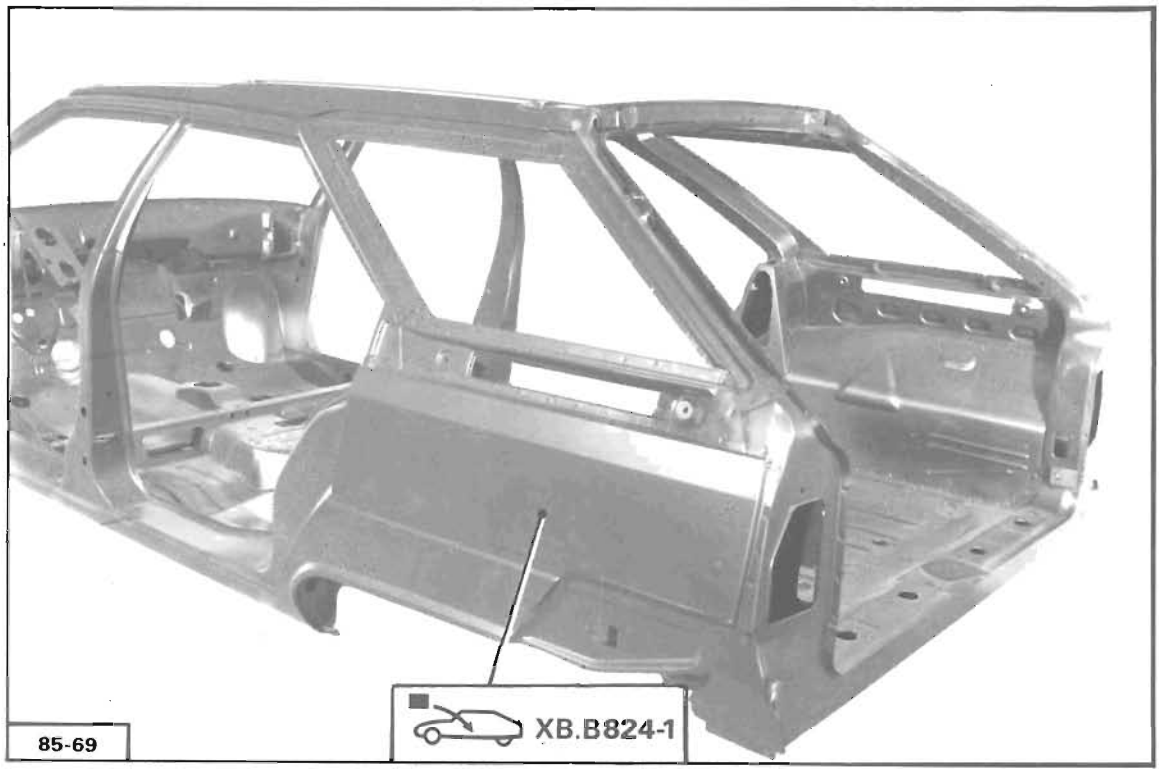

85-58

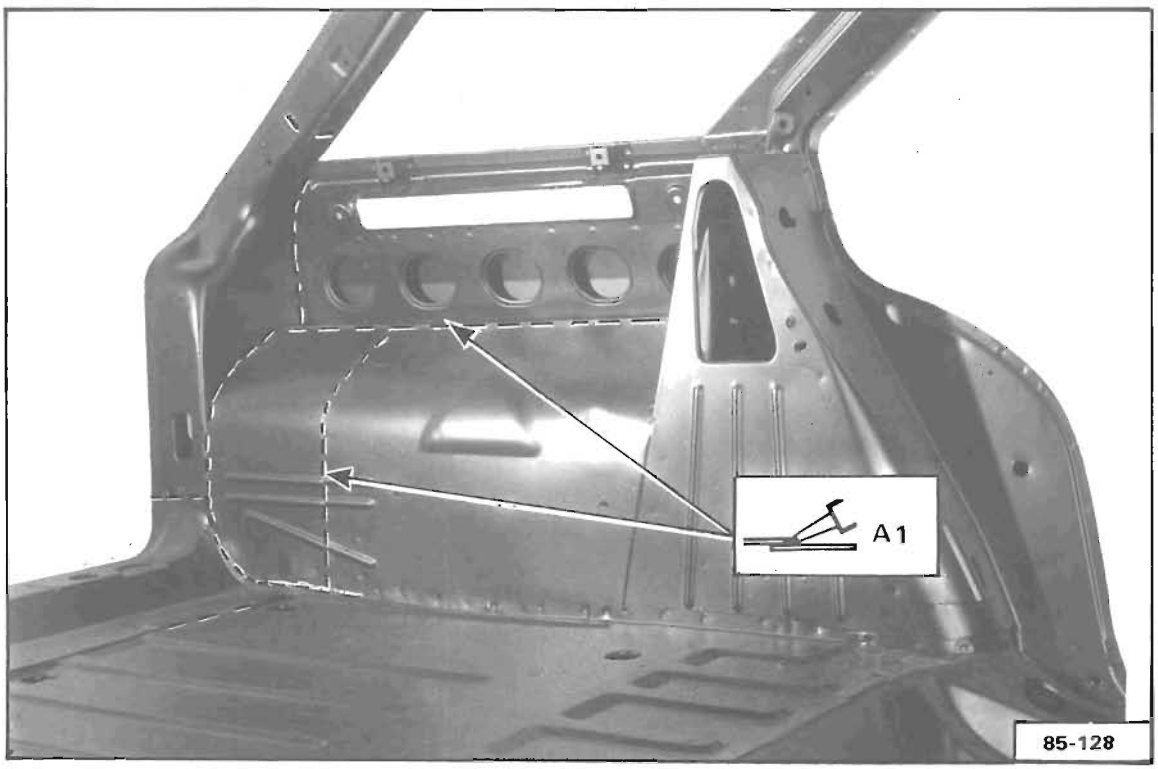

85-250

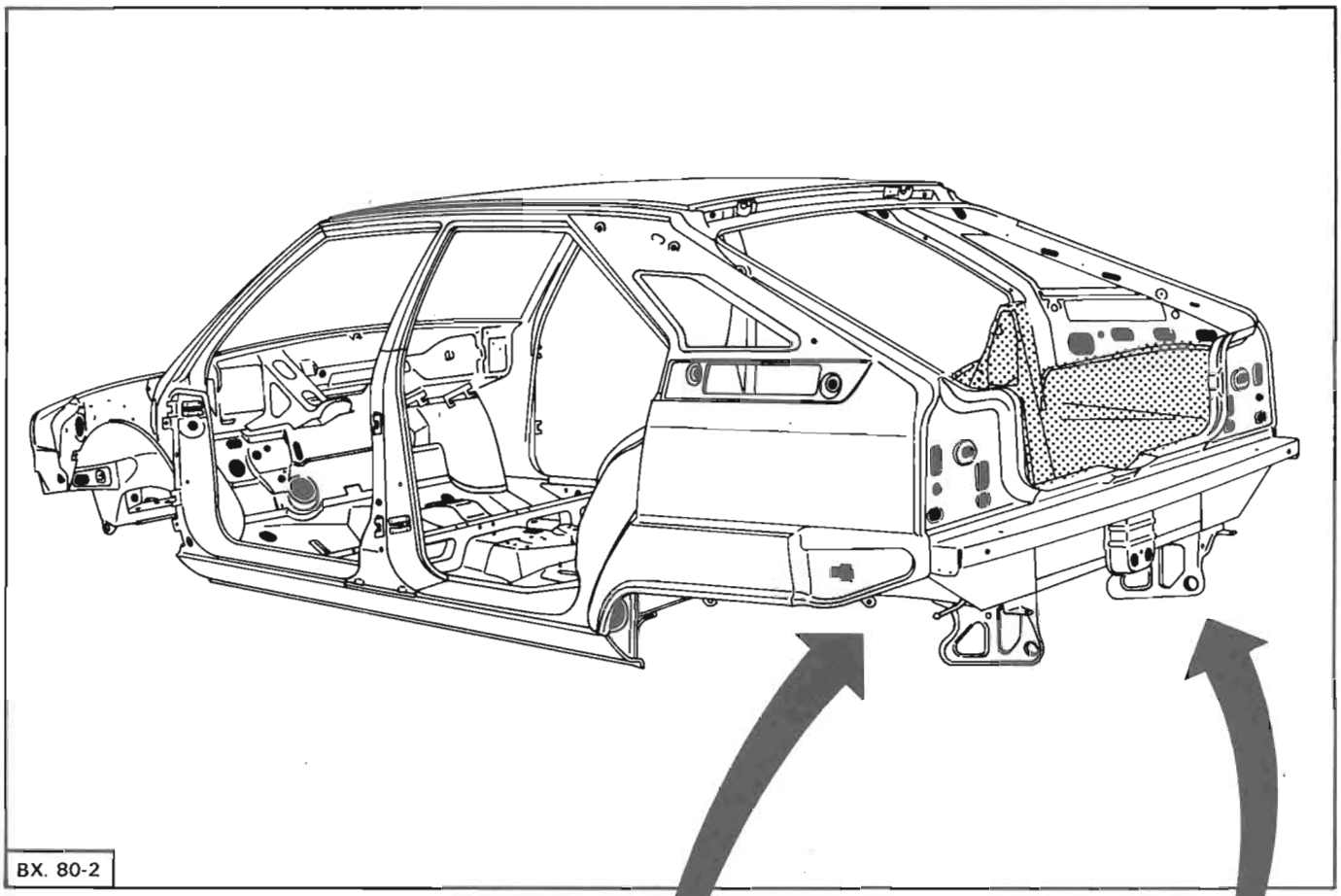

85-128


85-248

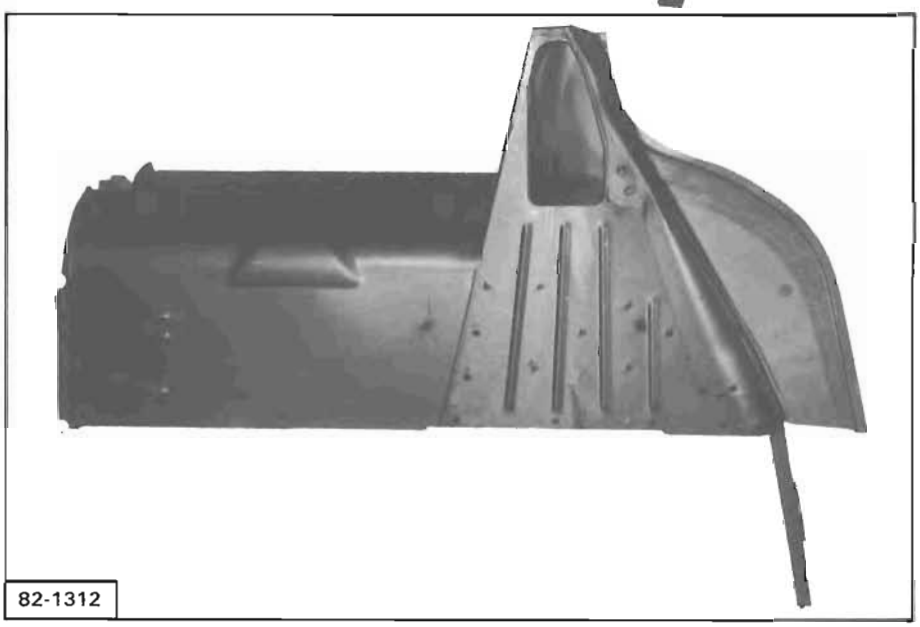

85-199


85-69
XB.B824-1

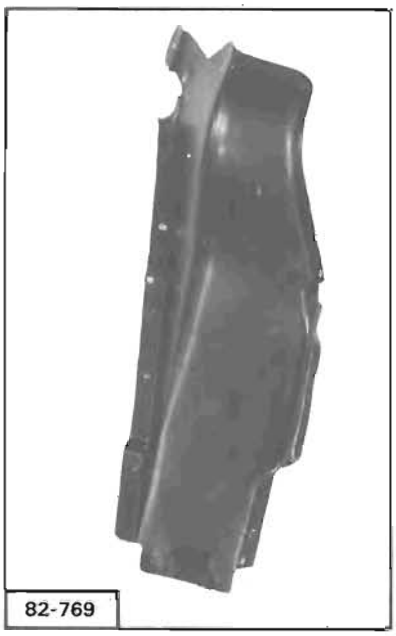

A1
85-128



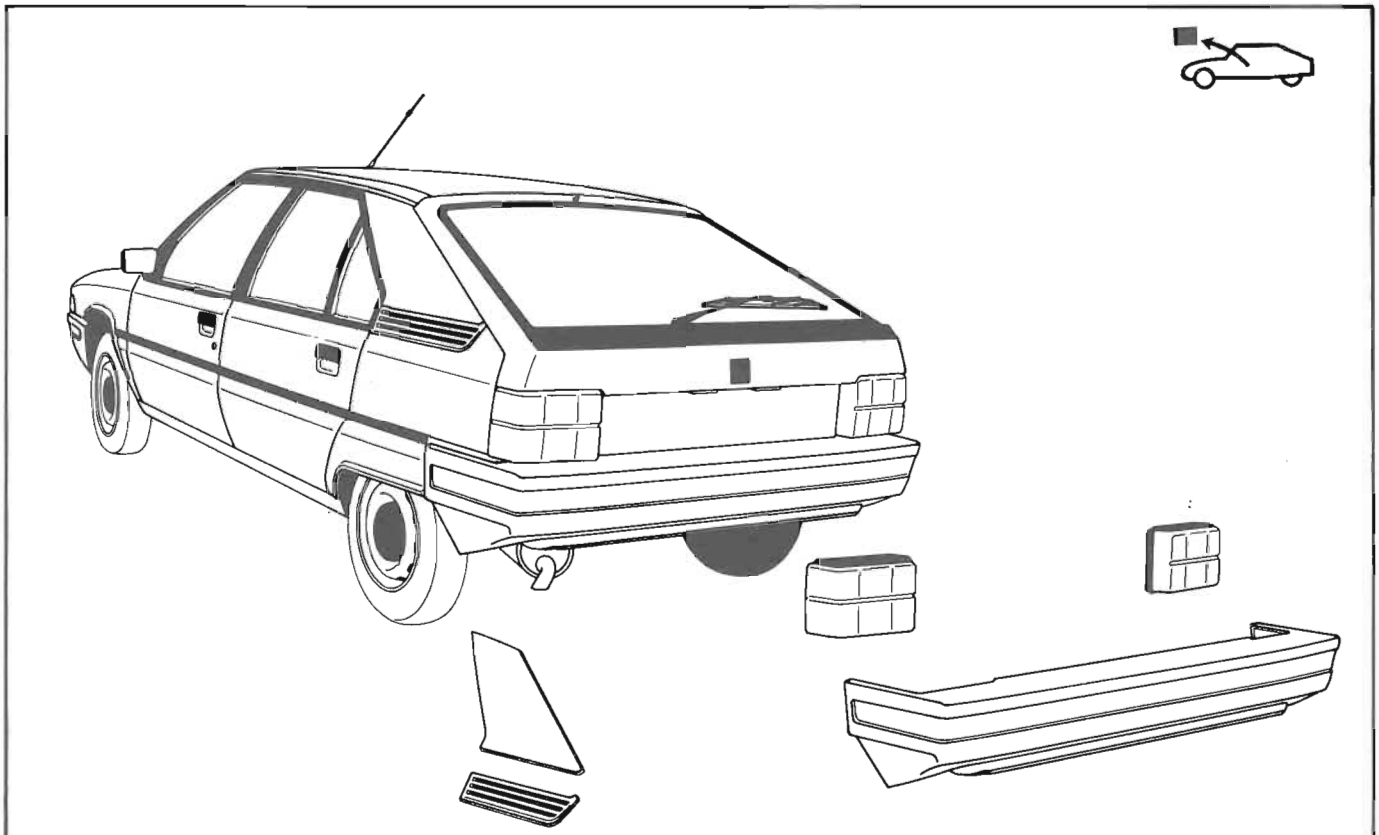
BX. 80-2



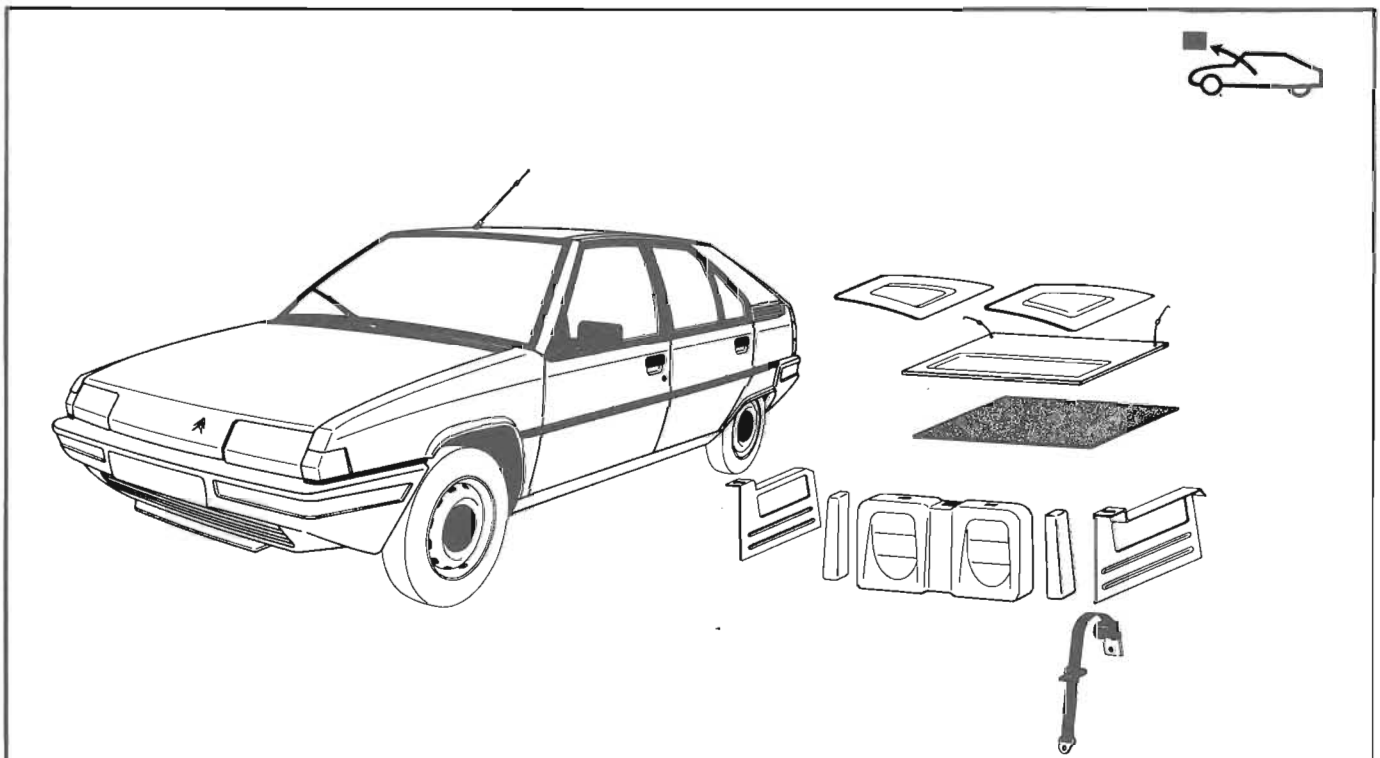
82-1312



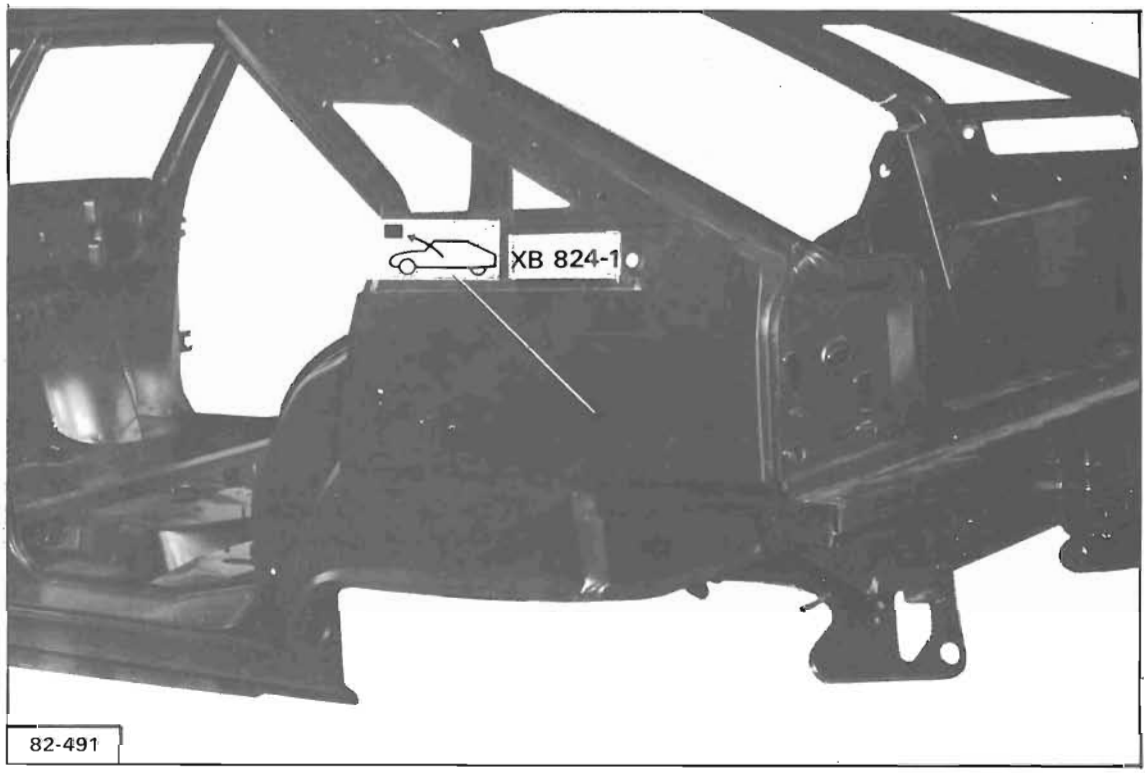
82-769

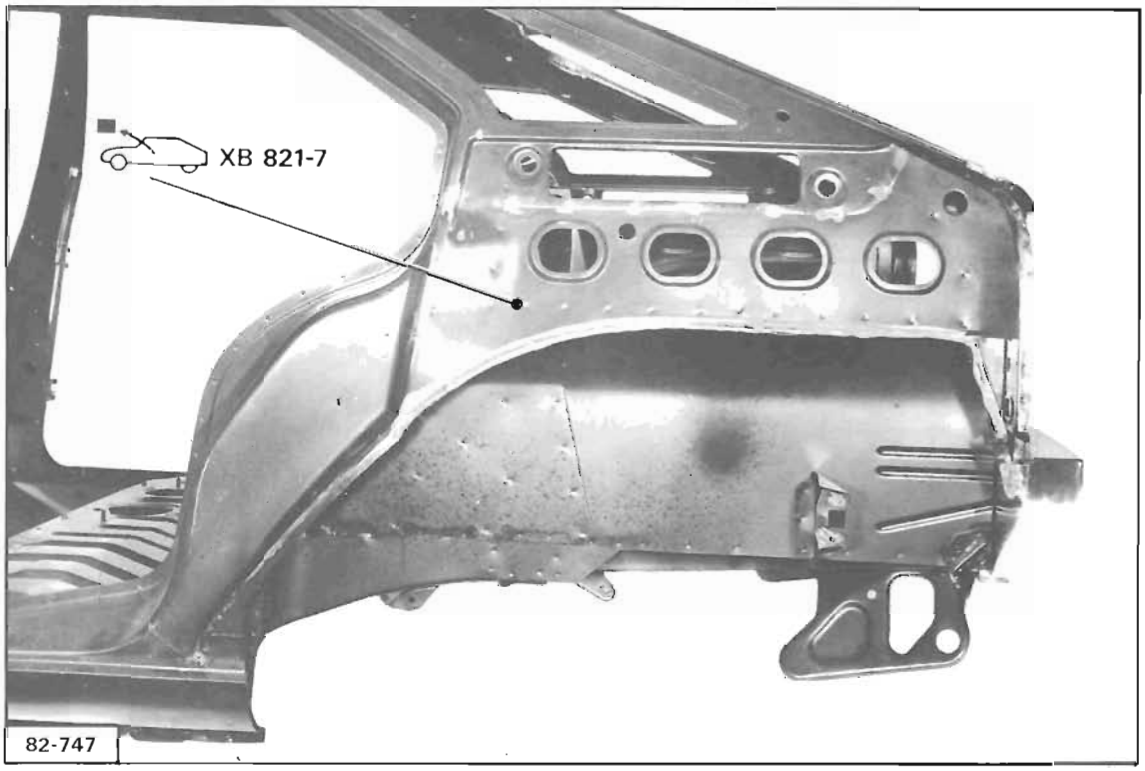


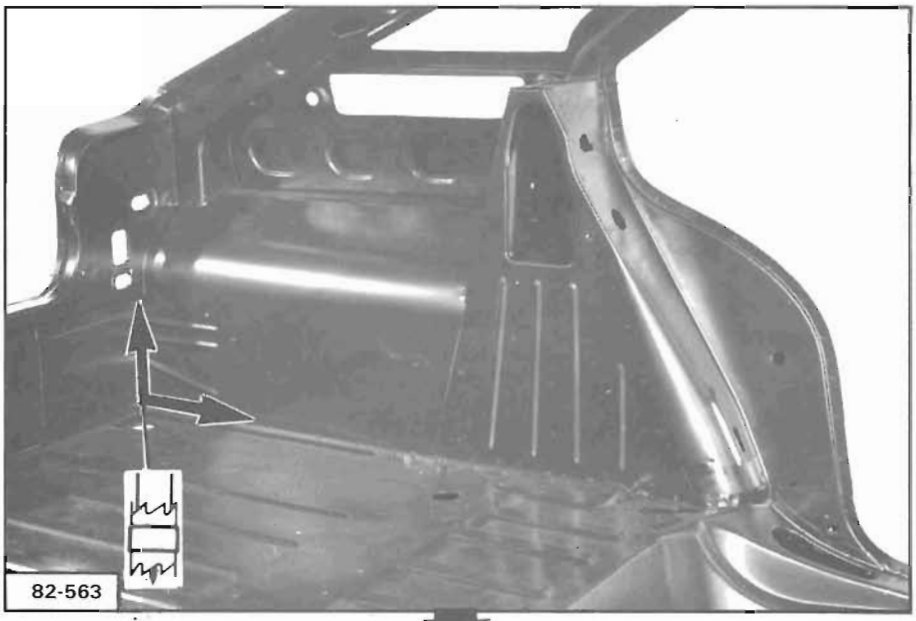
BX. 80-4

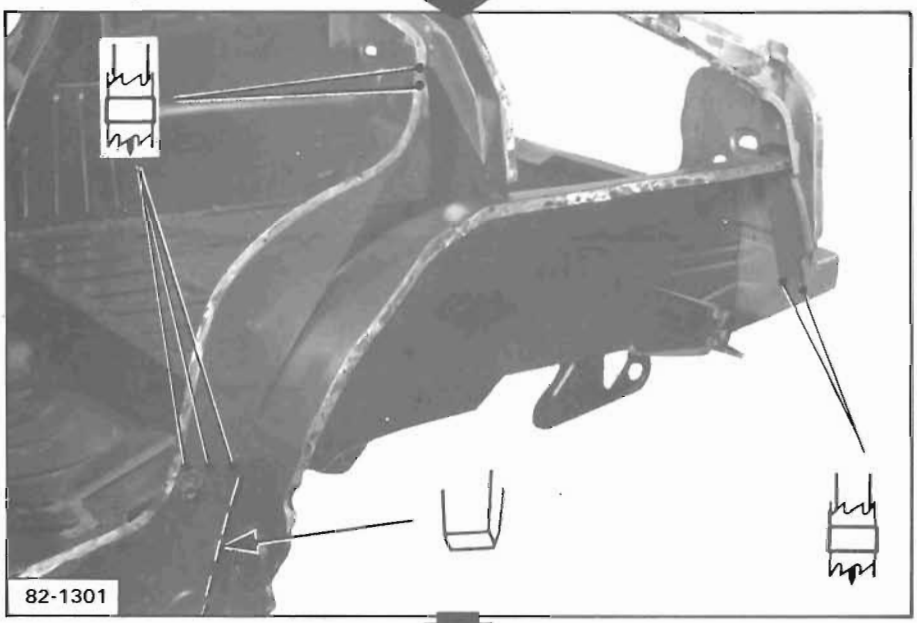


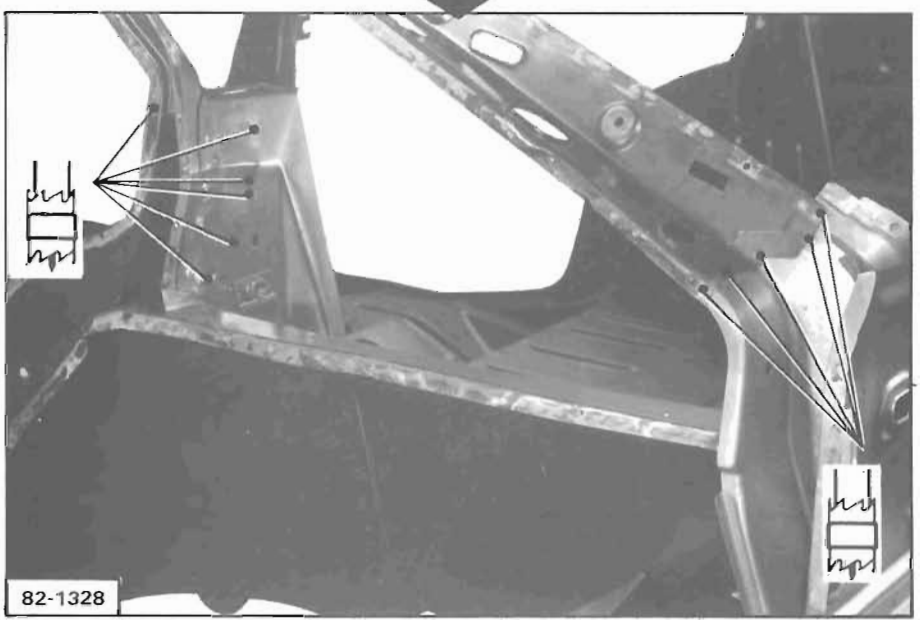
BX. 80-8

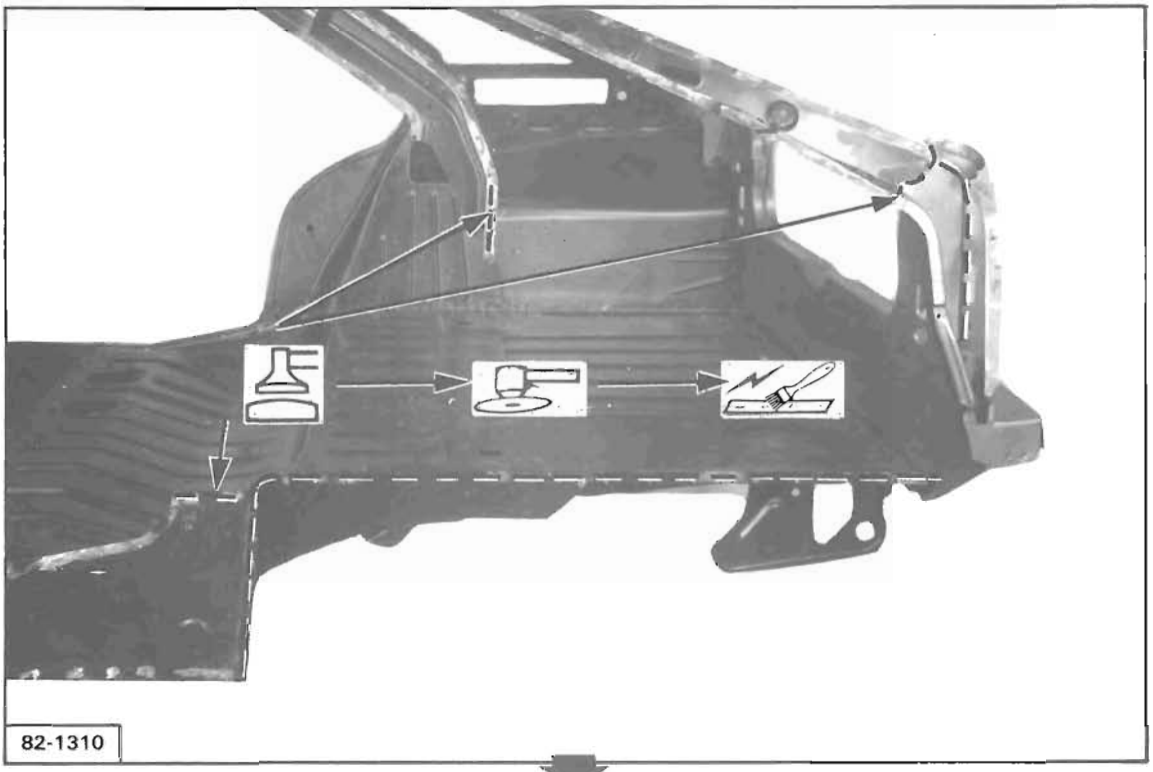

XB 824-1
82-491

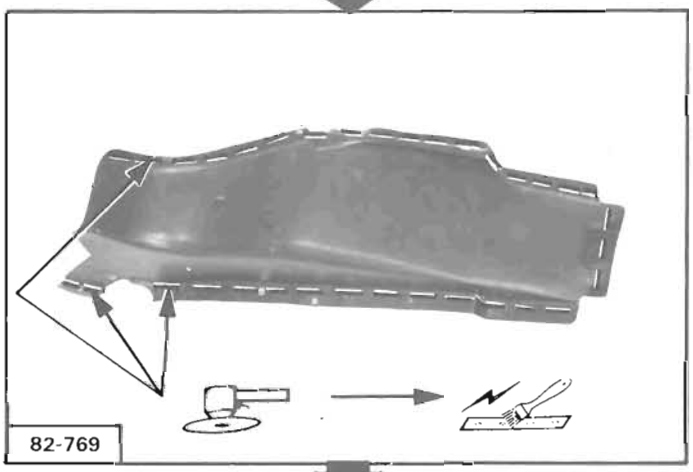

XB 821-7
82-747

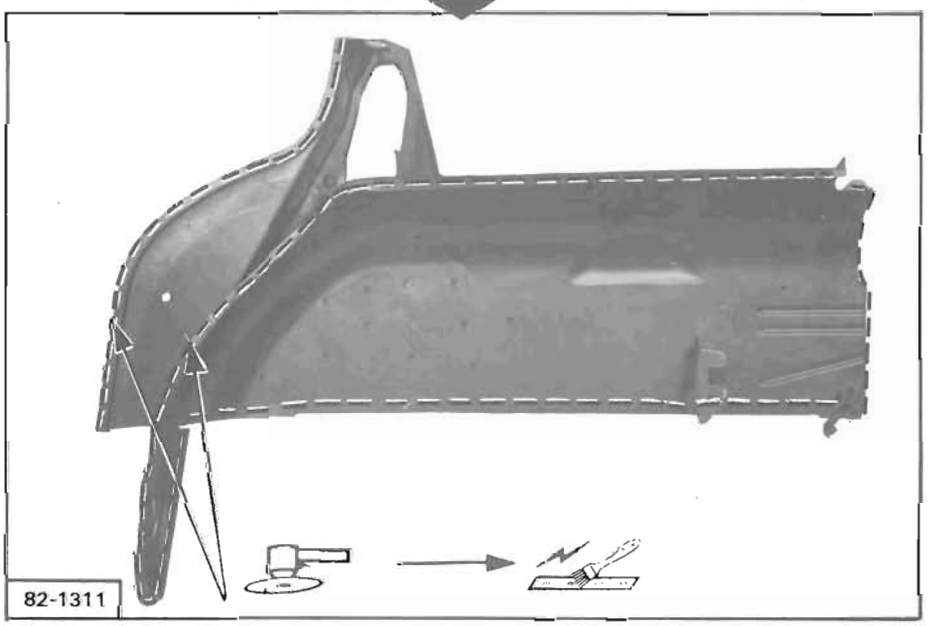

82-563

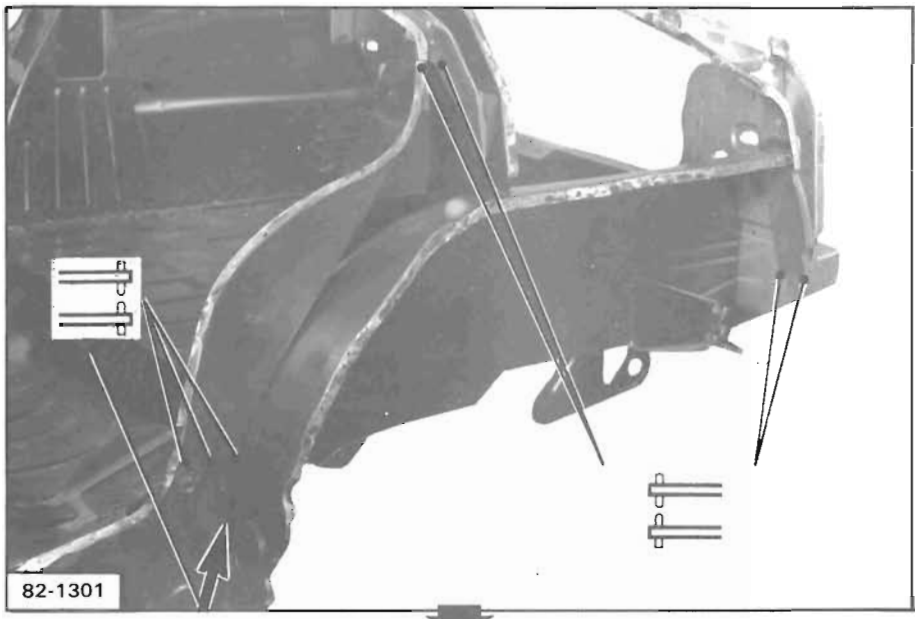

82-1301

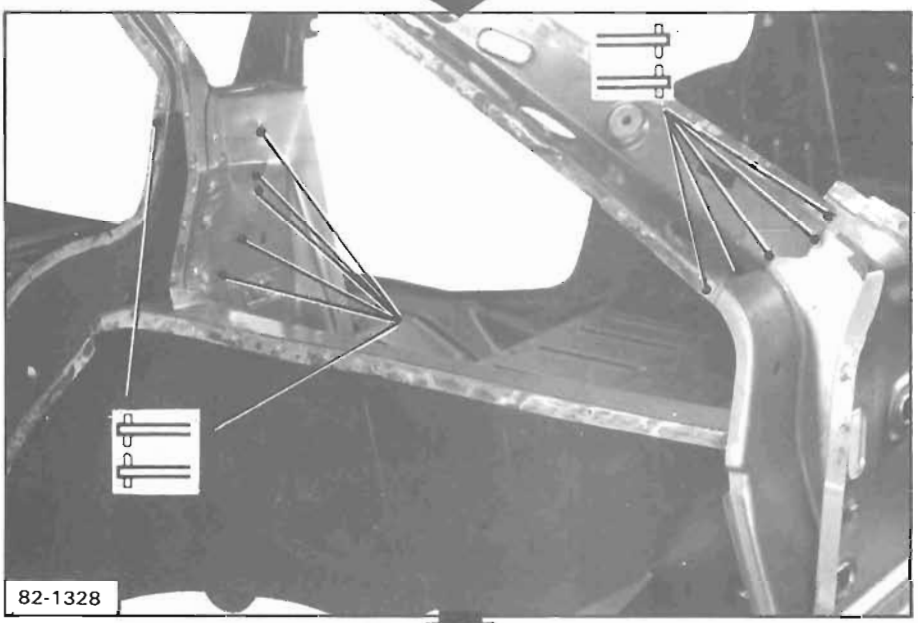

82-1328

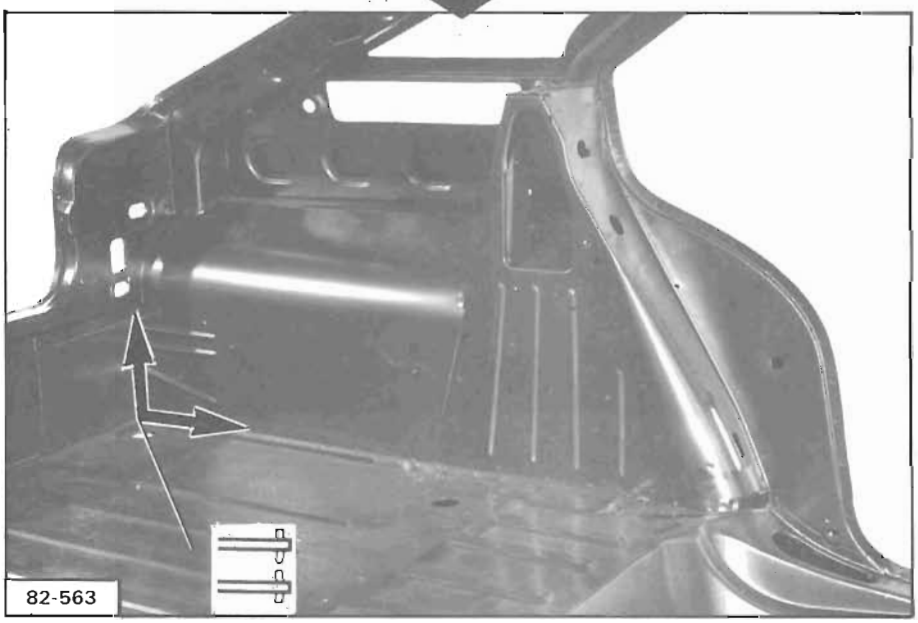

82-1310

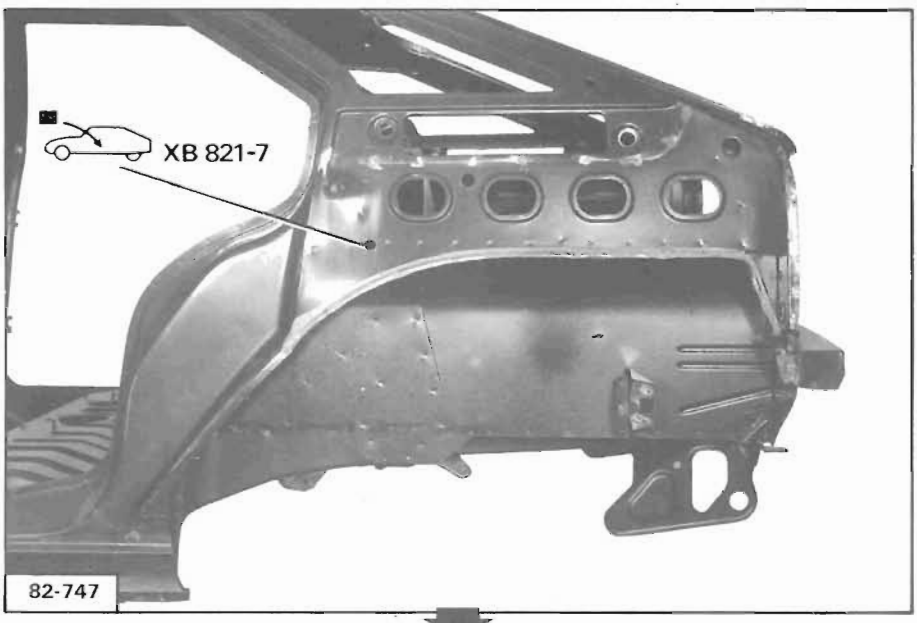

82-769

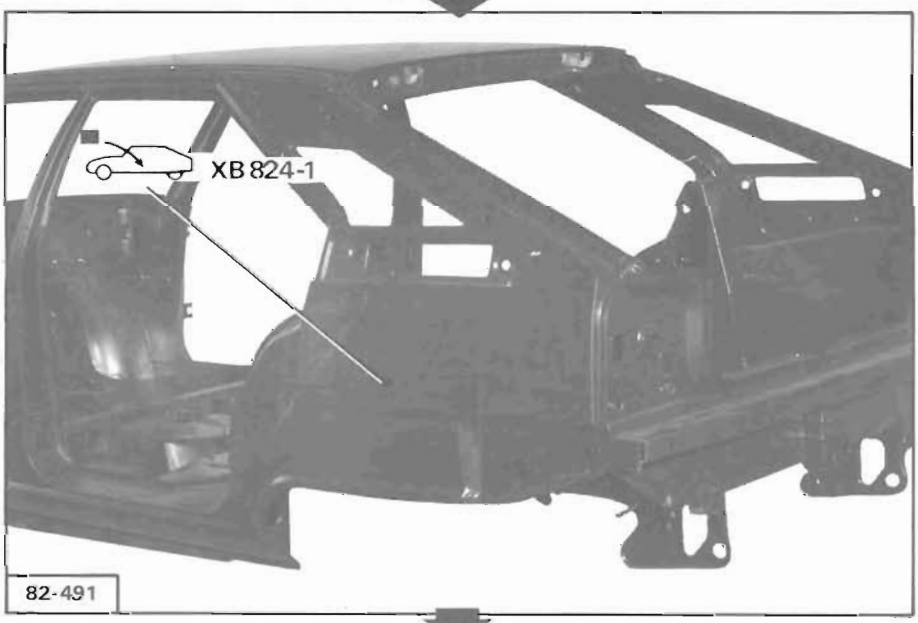

82-1311

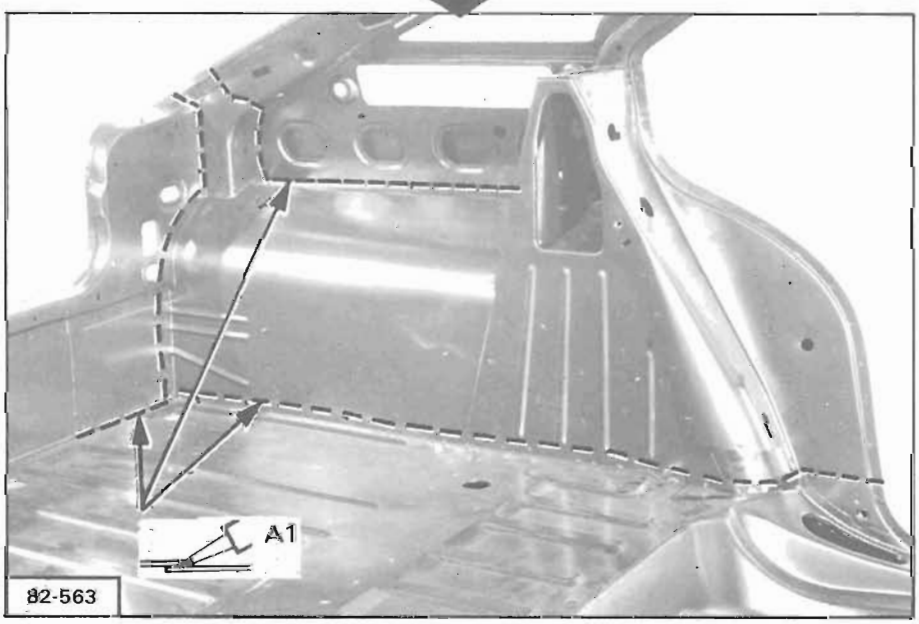

82-1301

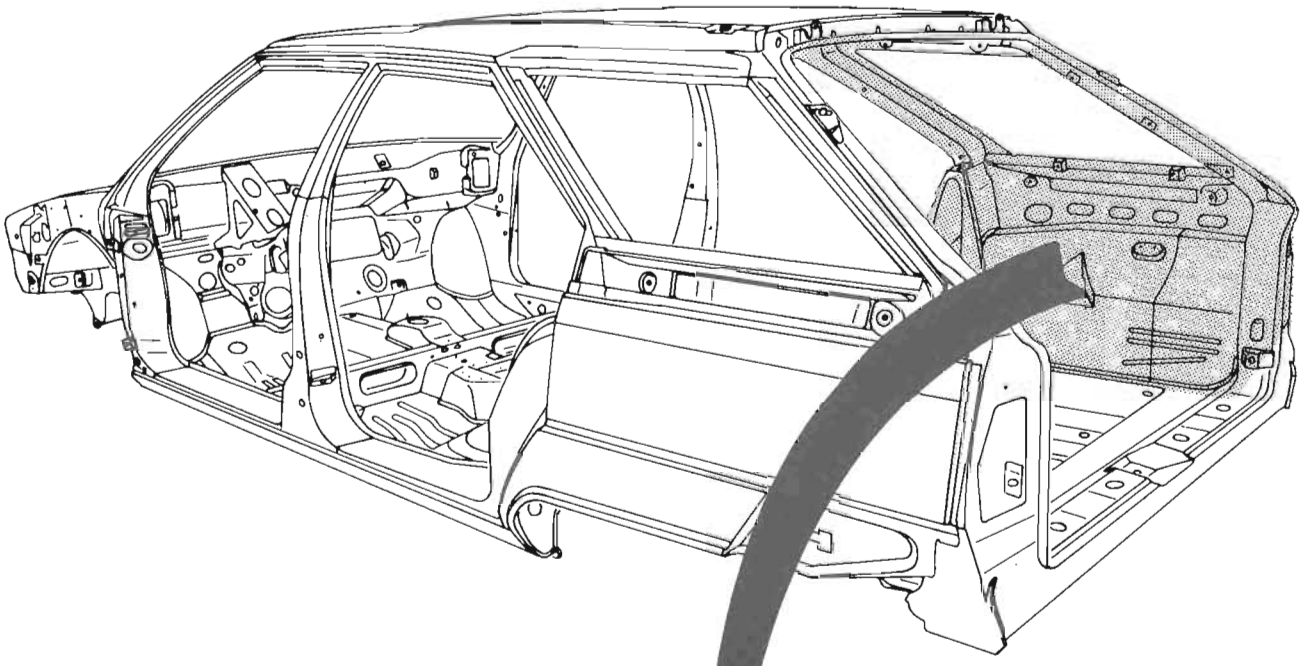

82-1328


82-563

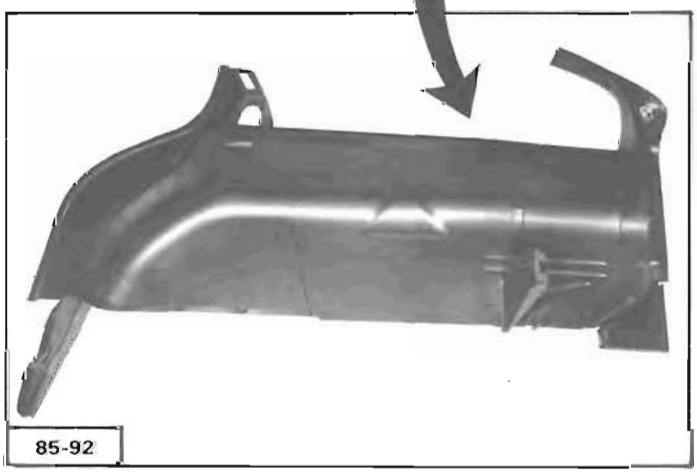

XB 821-7
82-747


XB 824-1
82-491

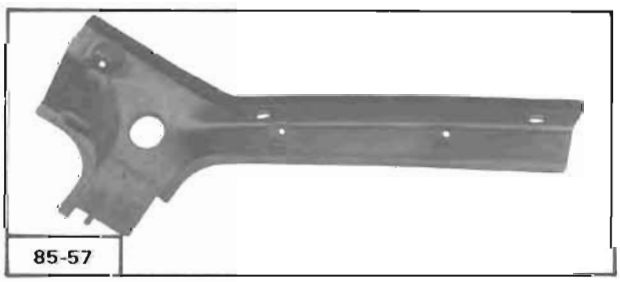

A1
82-563



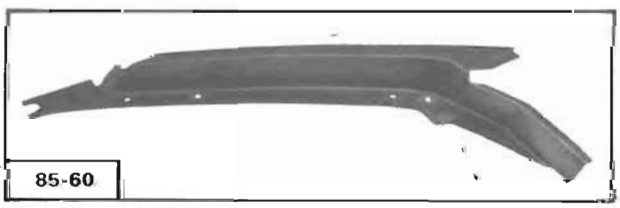
BX. 80-36



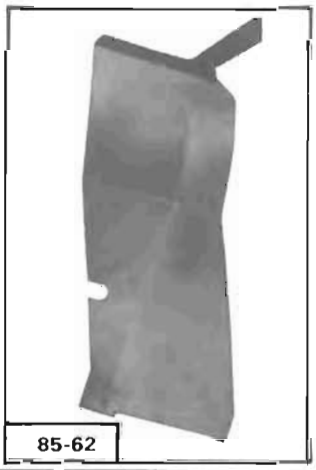
85-92



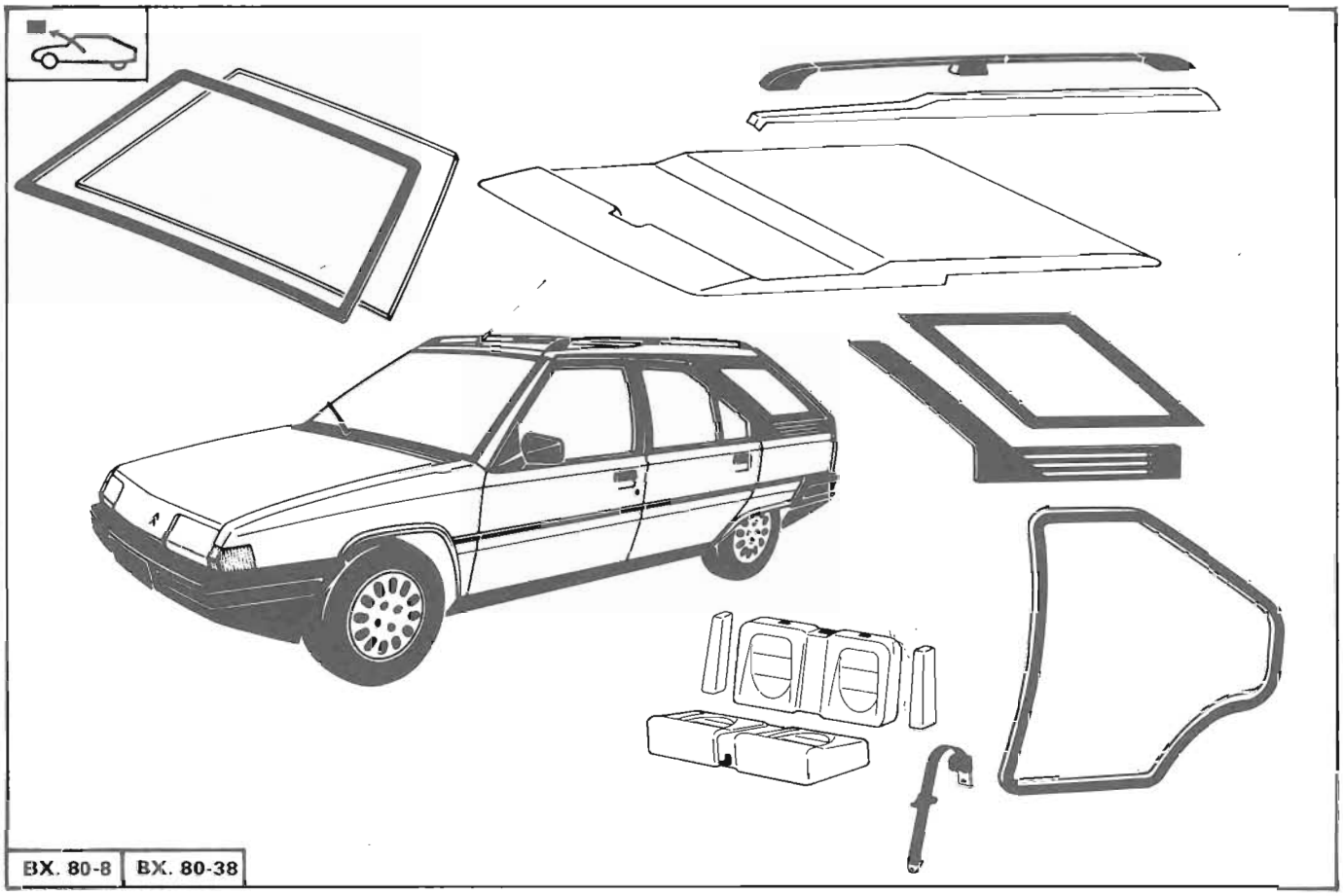
85-57



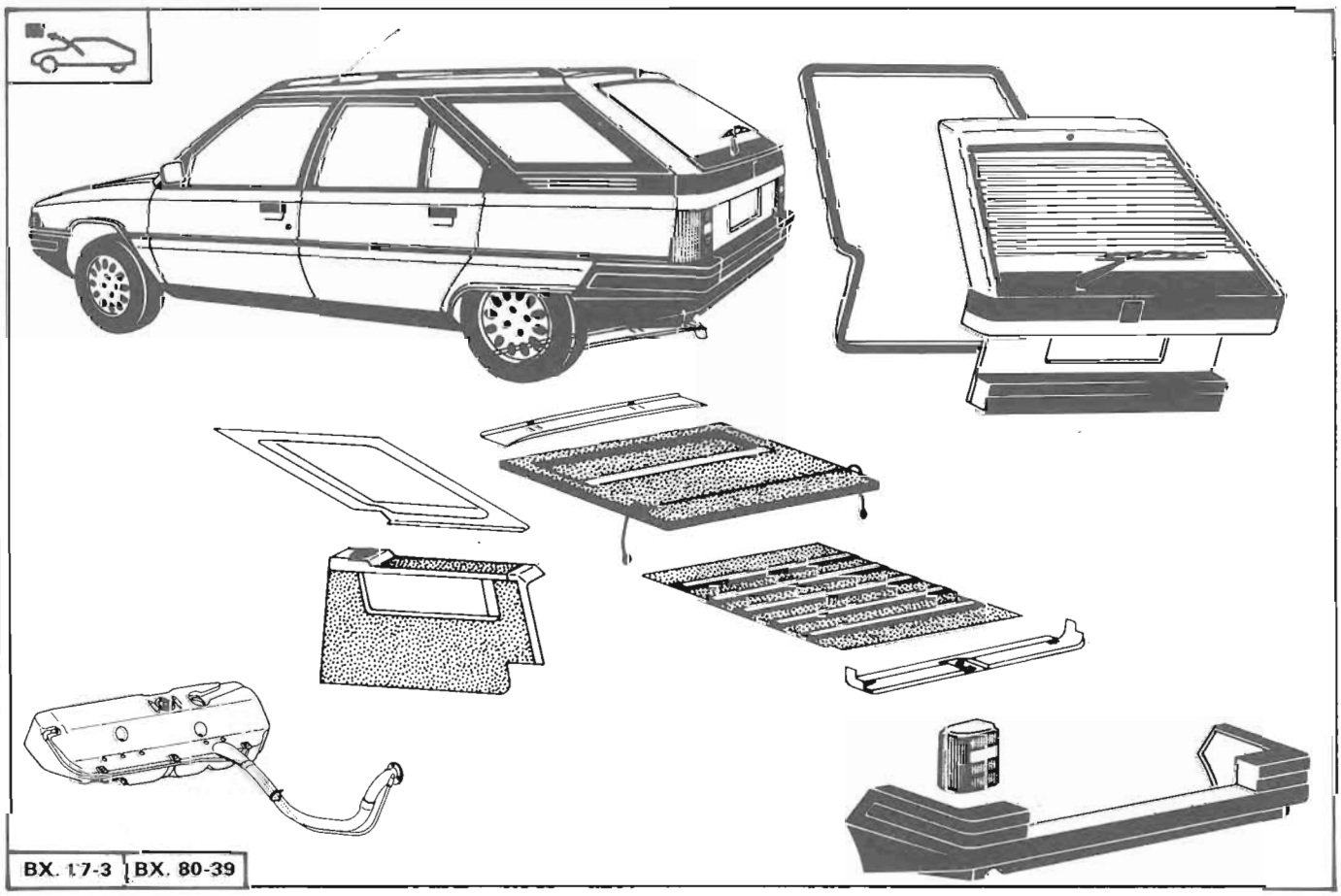
85-60



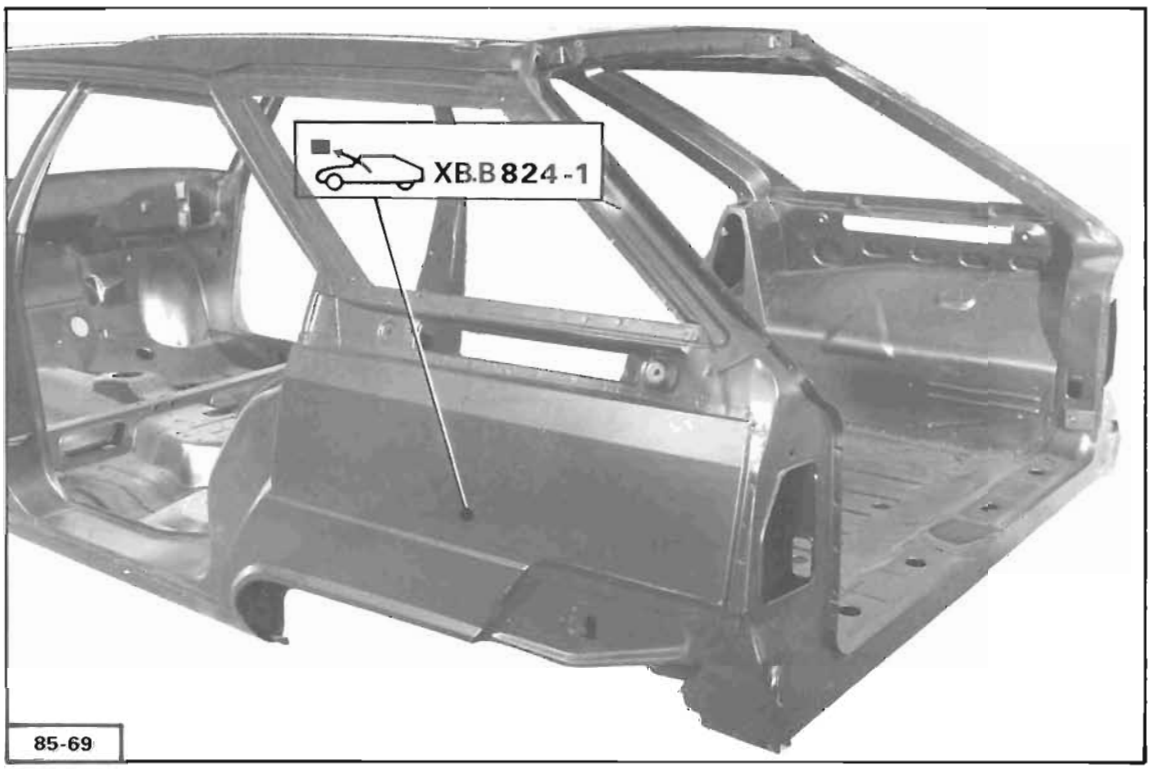
85-62

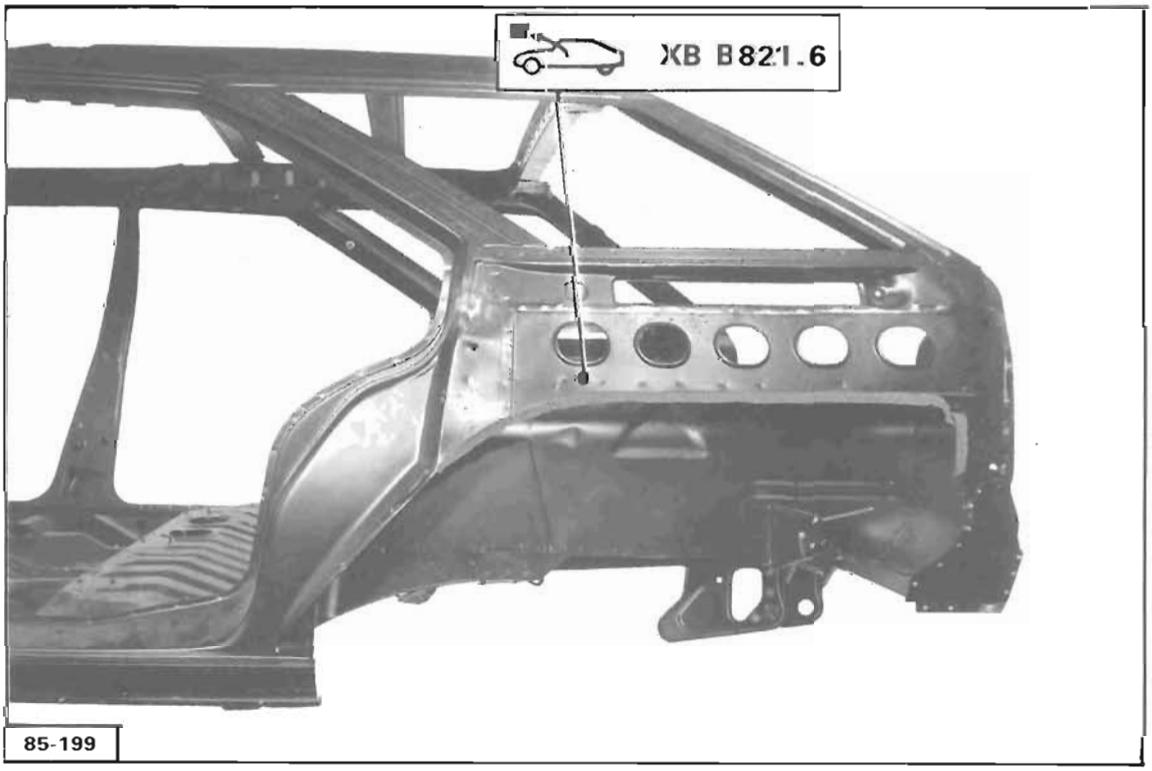


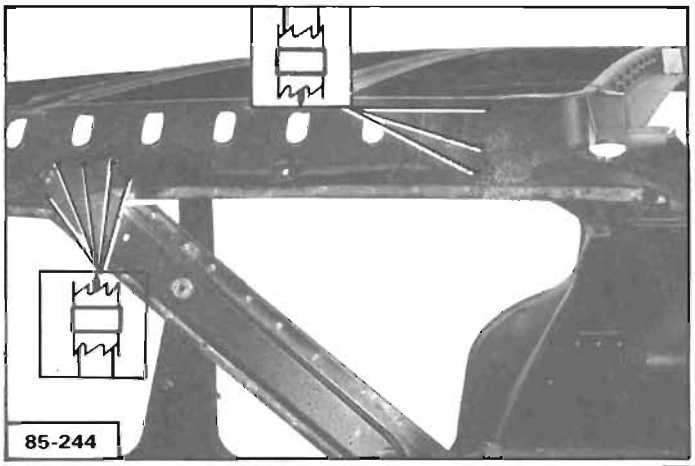
BX. 80-8 | BX. 80-38

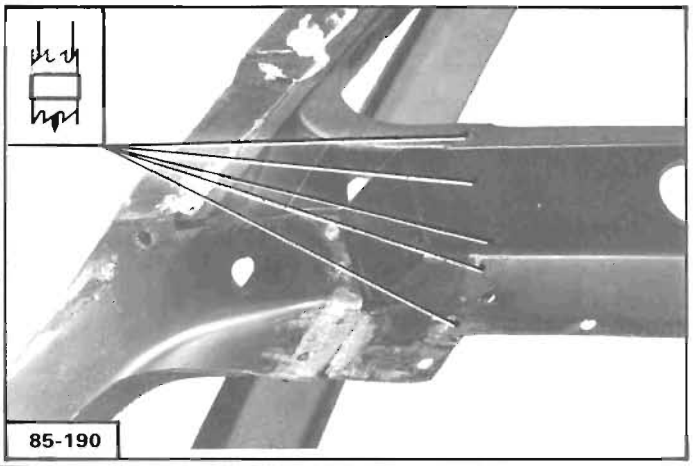


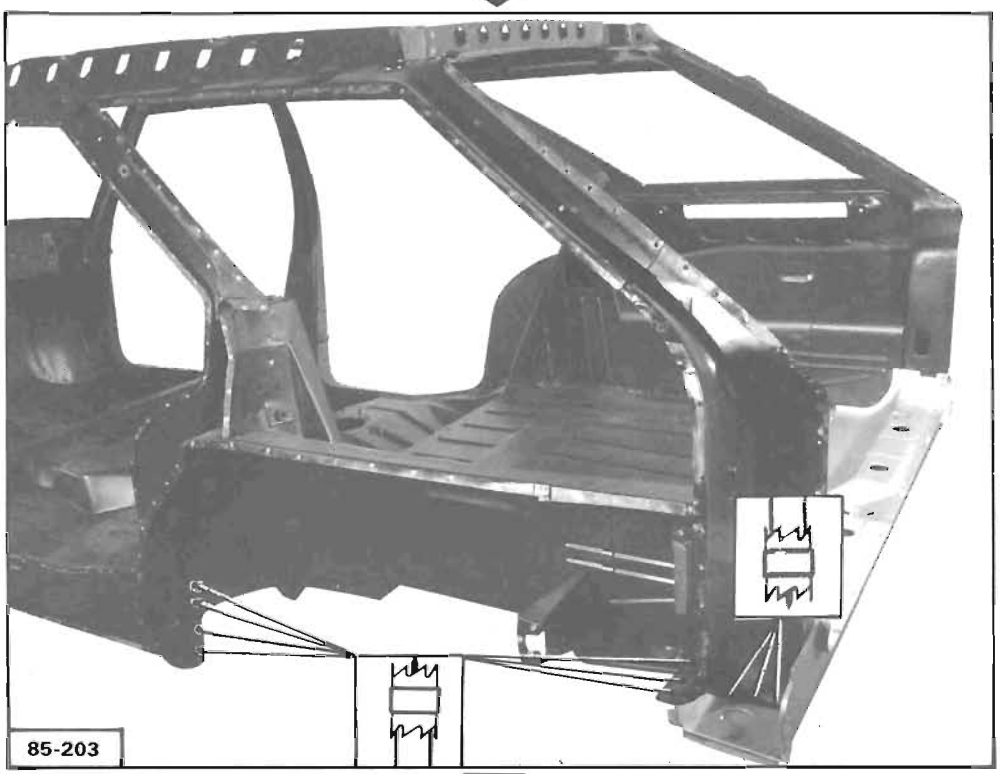
BX. 17-3 | BX. 80-39

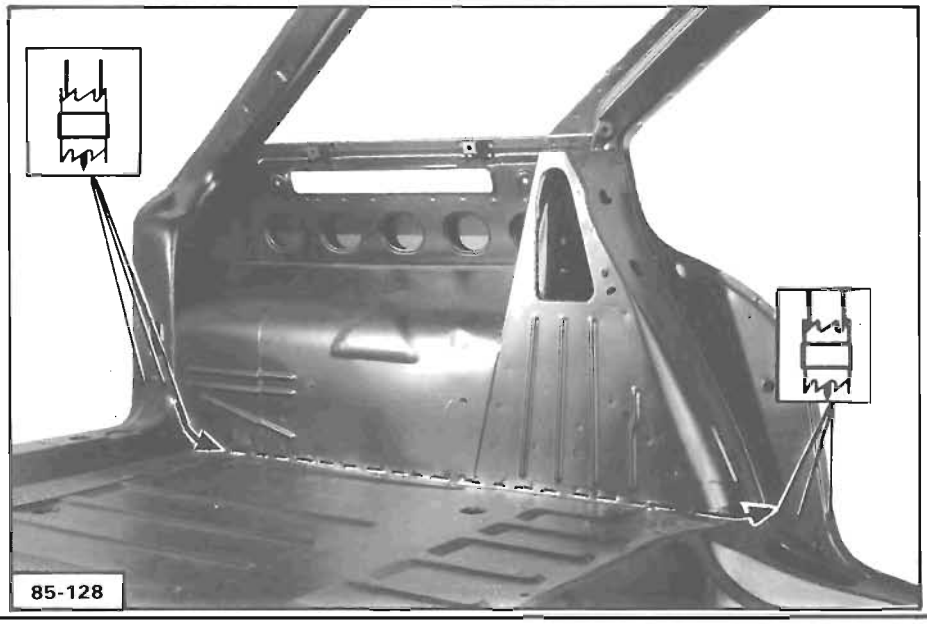

XB.B824-1
85-69

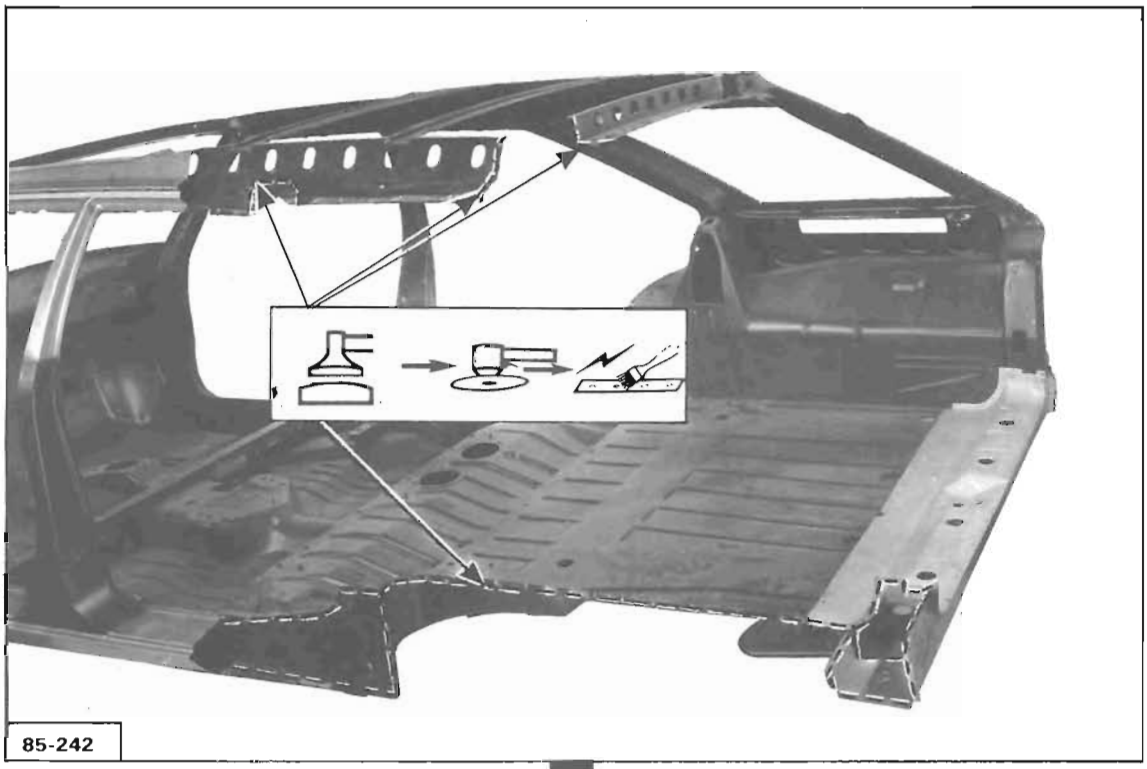

XB B821.6
85-199

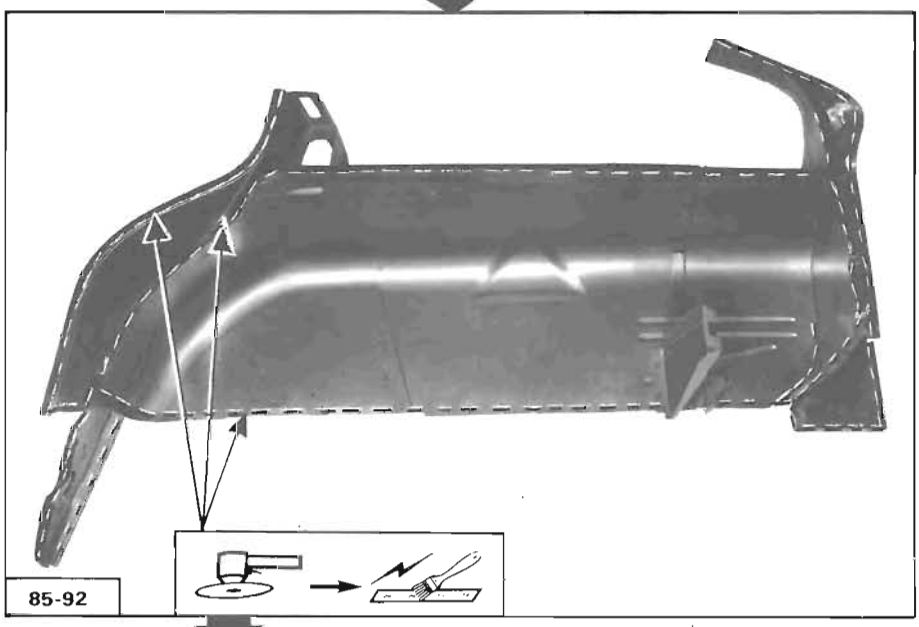

85-244

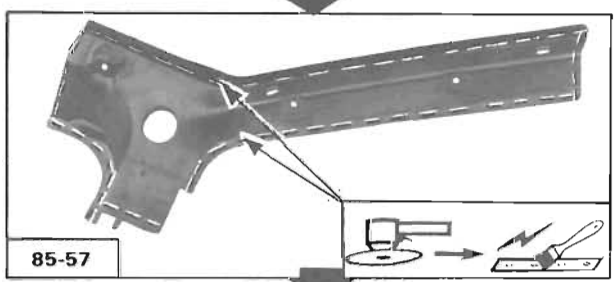

85-190

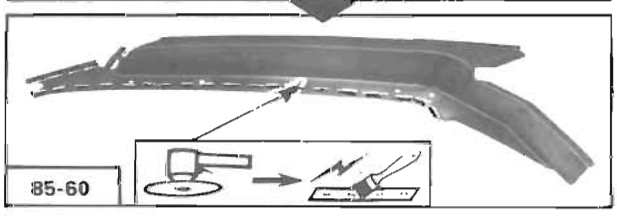

85-203

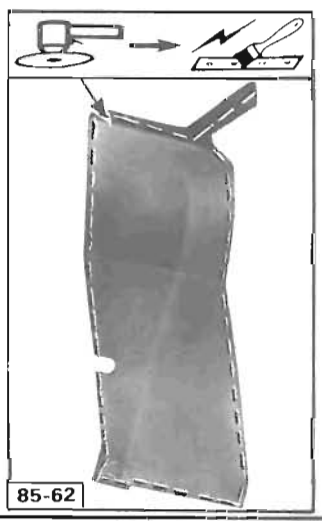

85-128

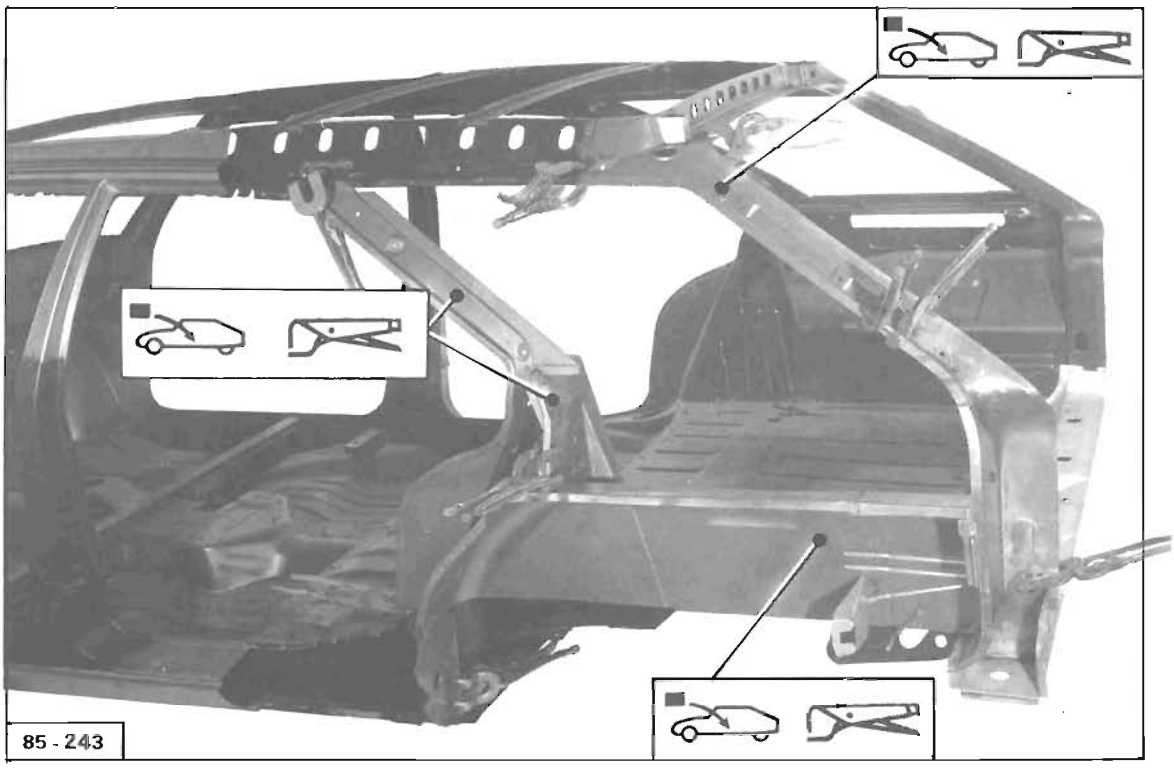

85-242

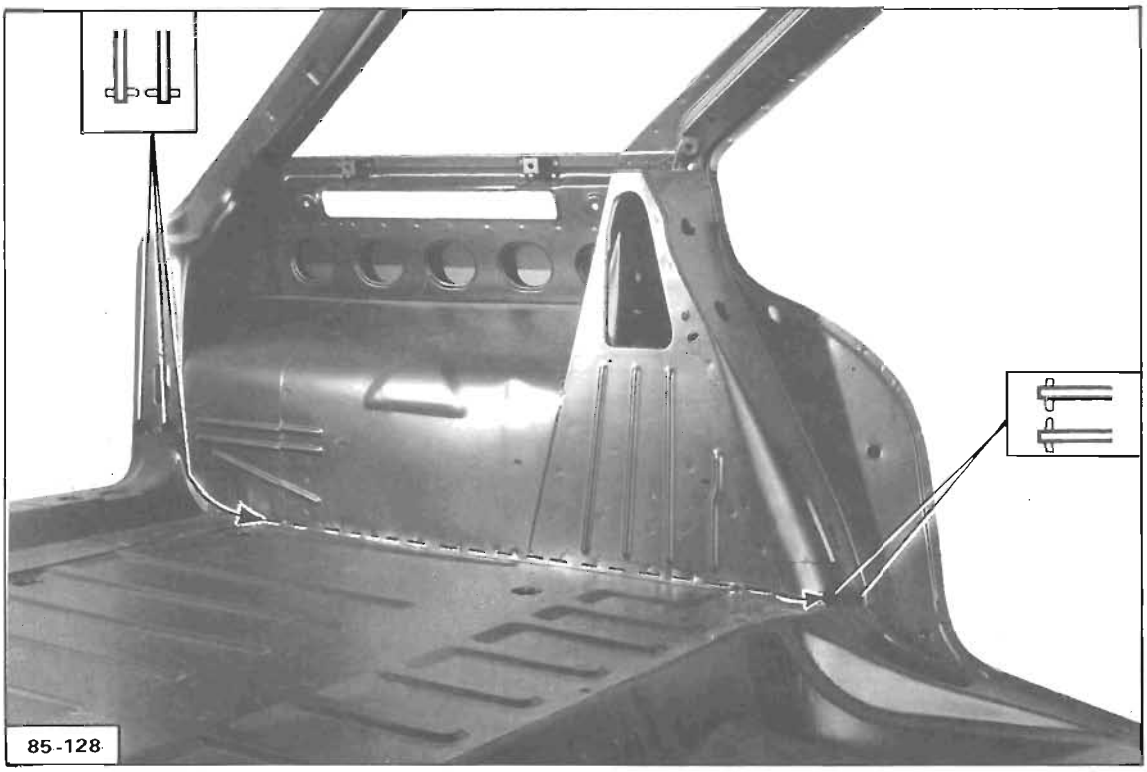

85-92

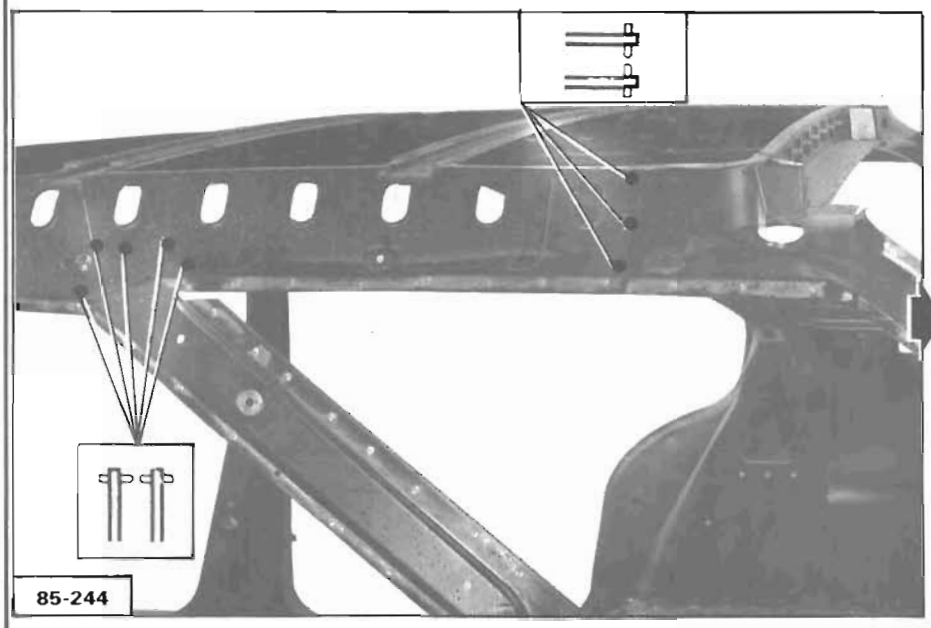

85-57

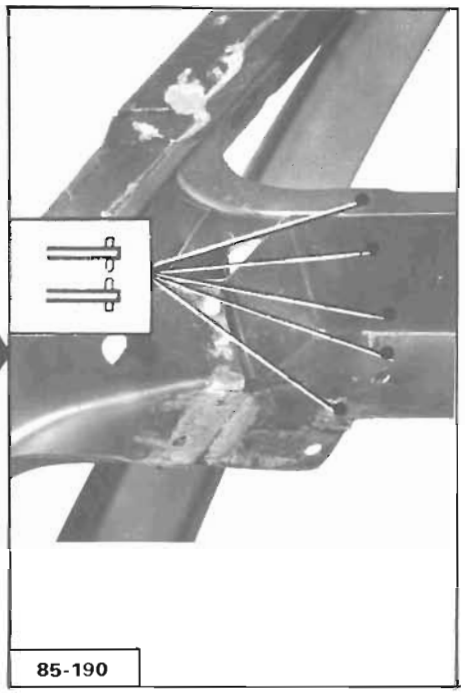

85-60

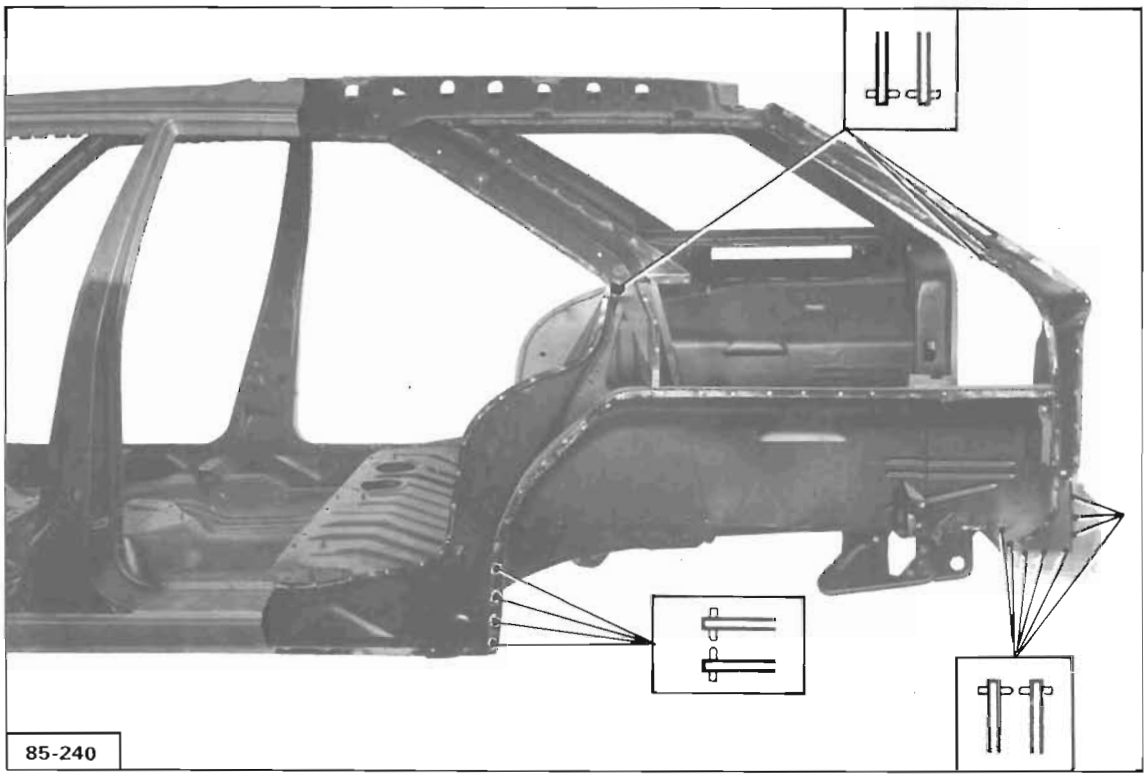

85-62

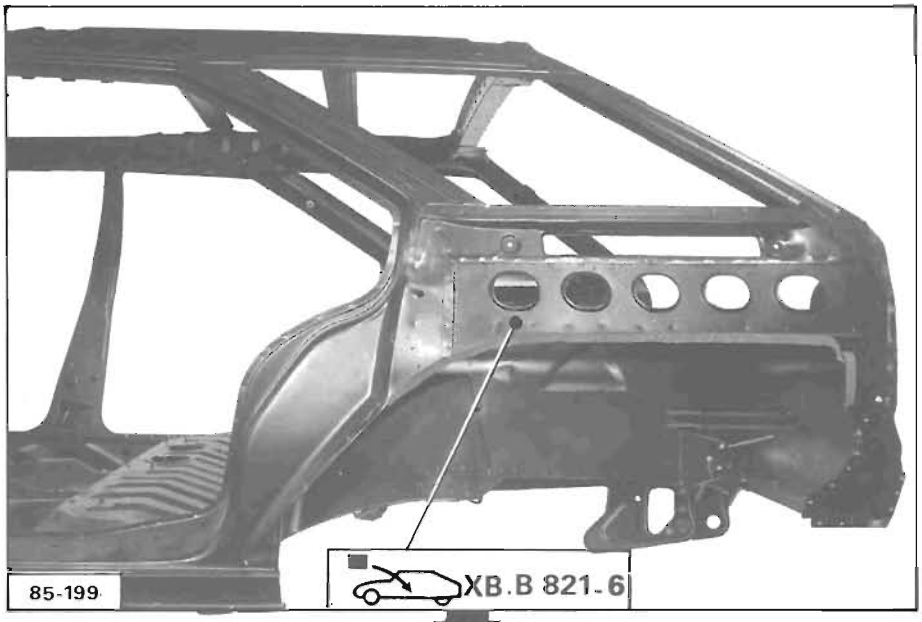

85 - 243

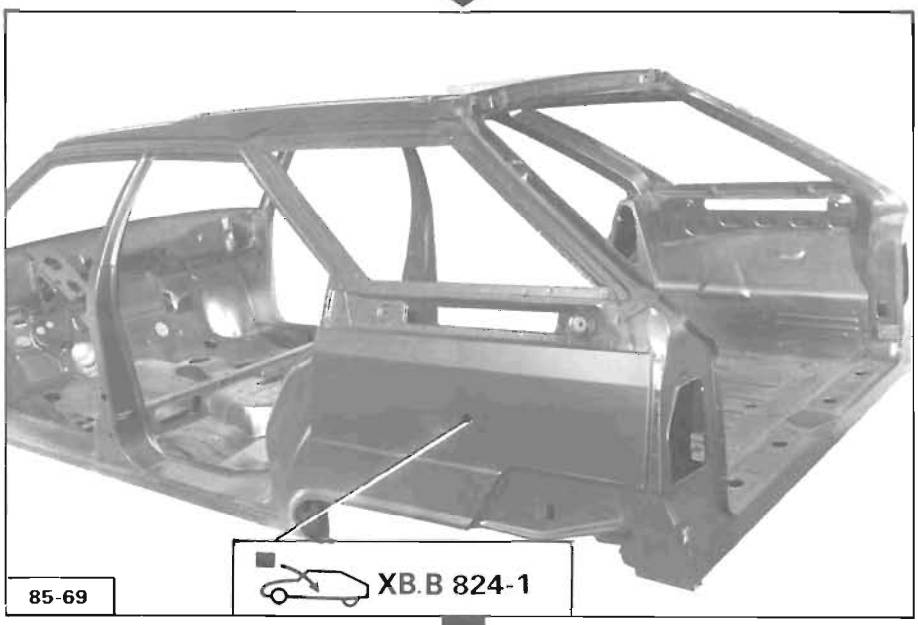

85-128

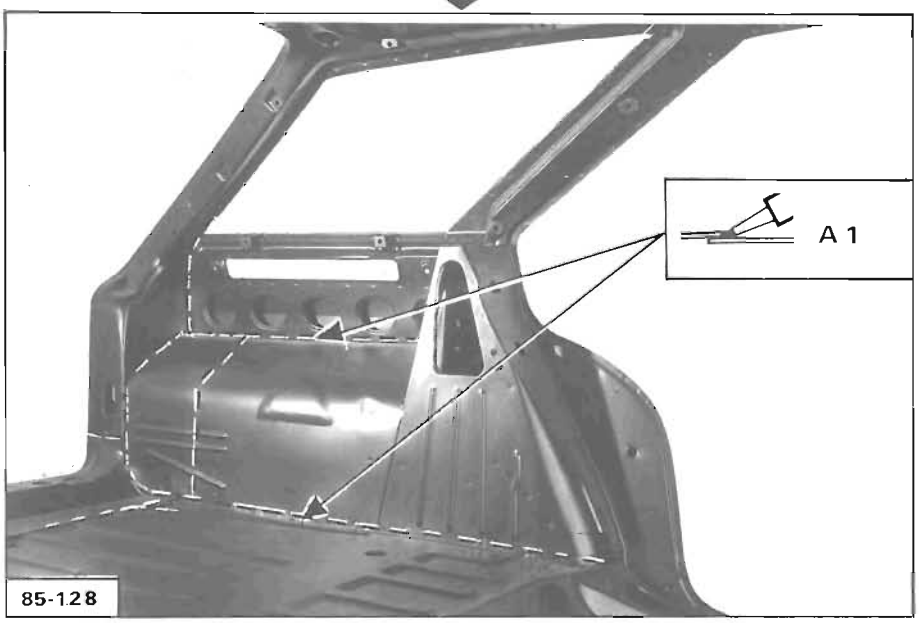

85-244

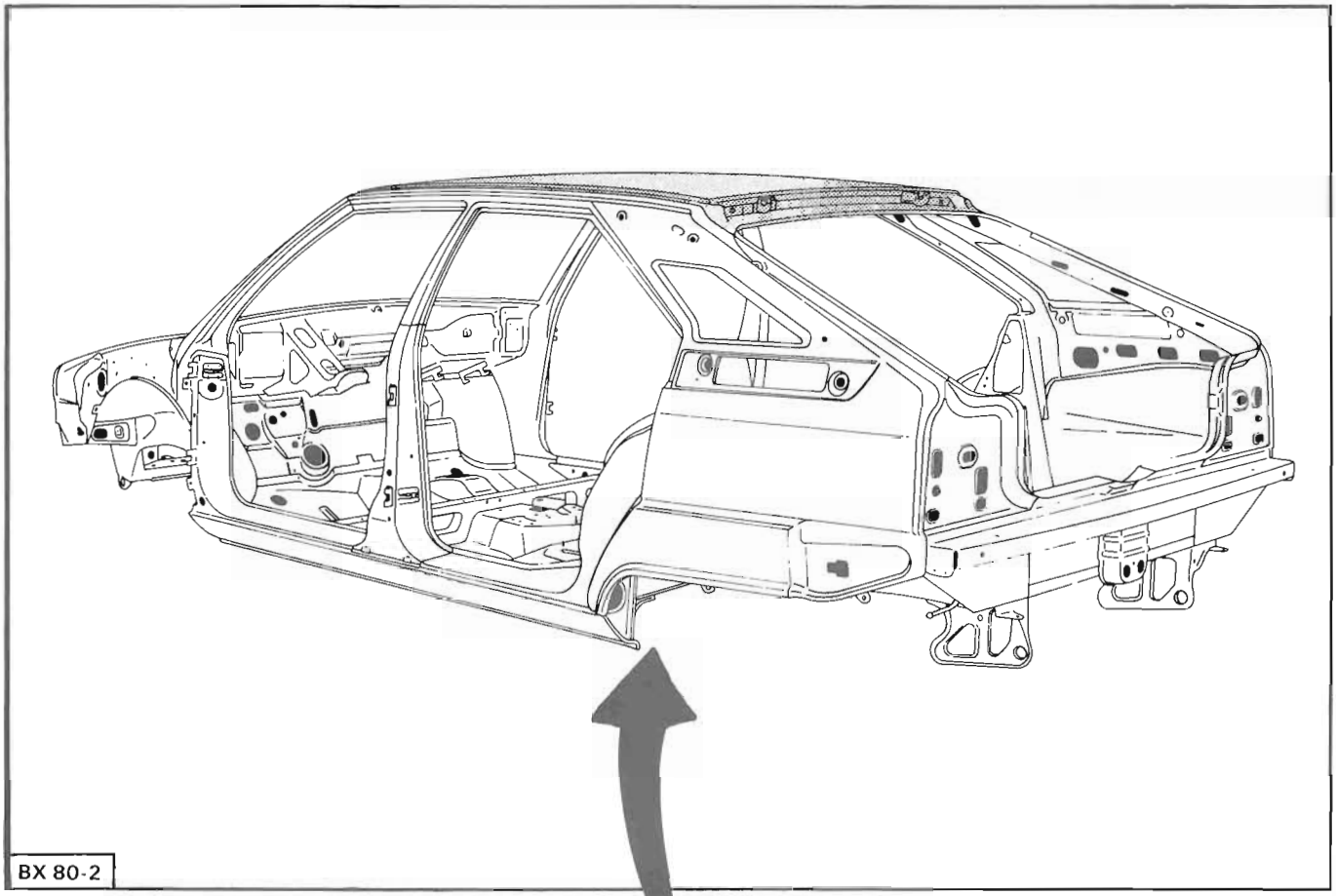

85-190


85-240

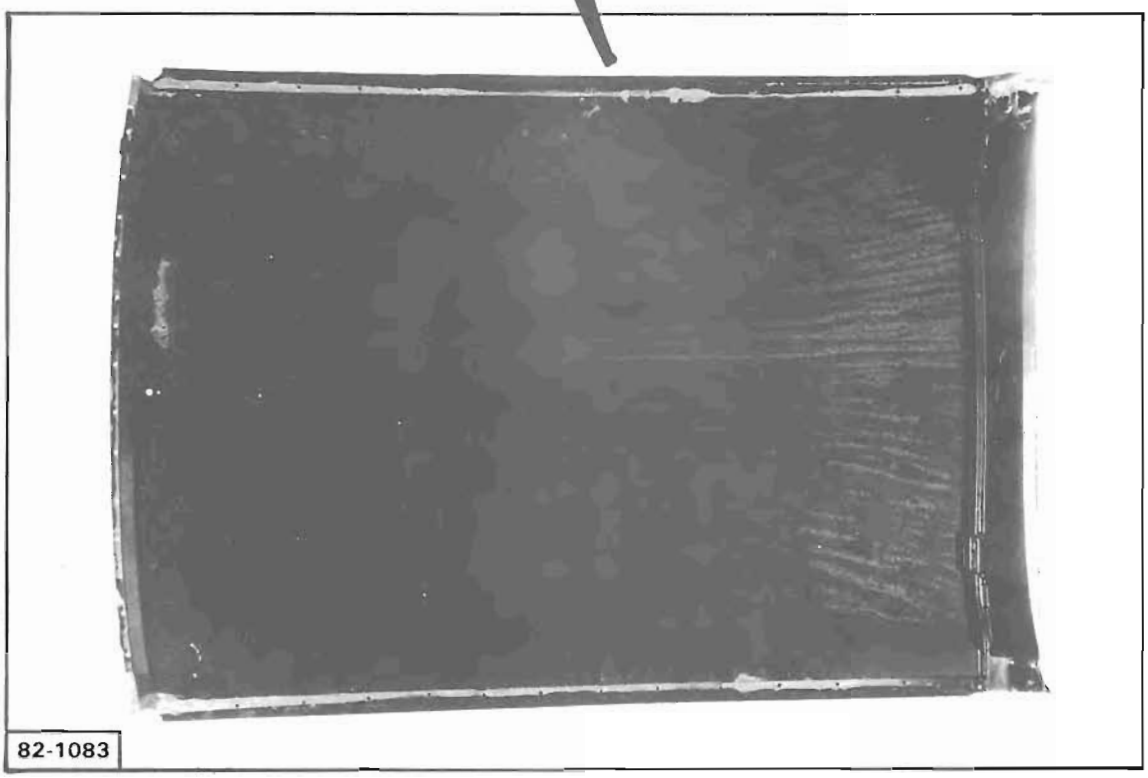

85-199
XB.B 821-6


85-69
XB.B 824-1

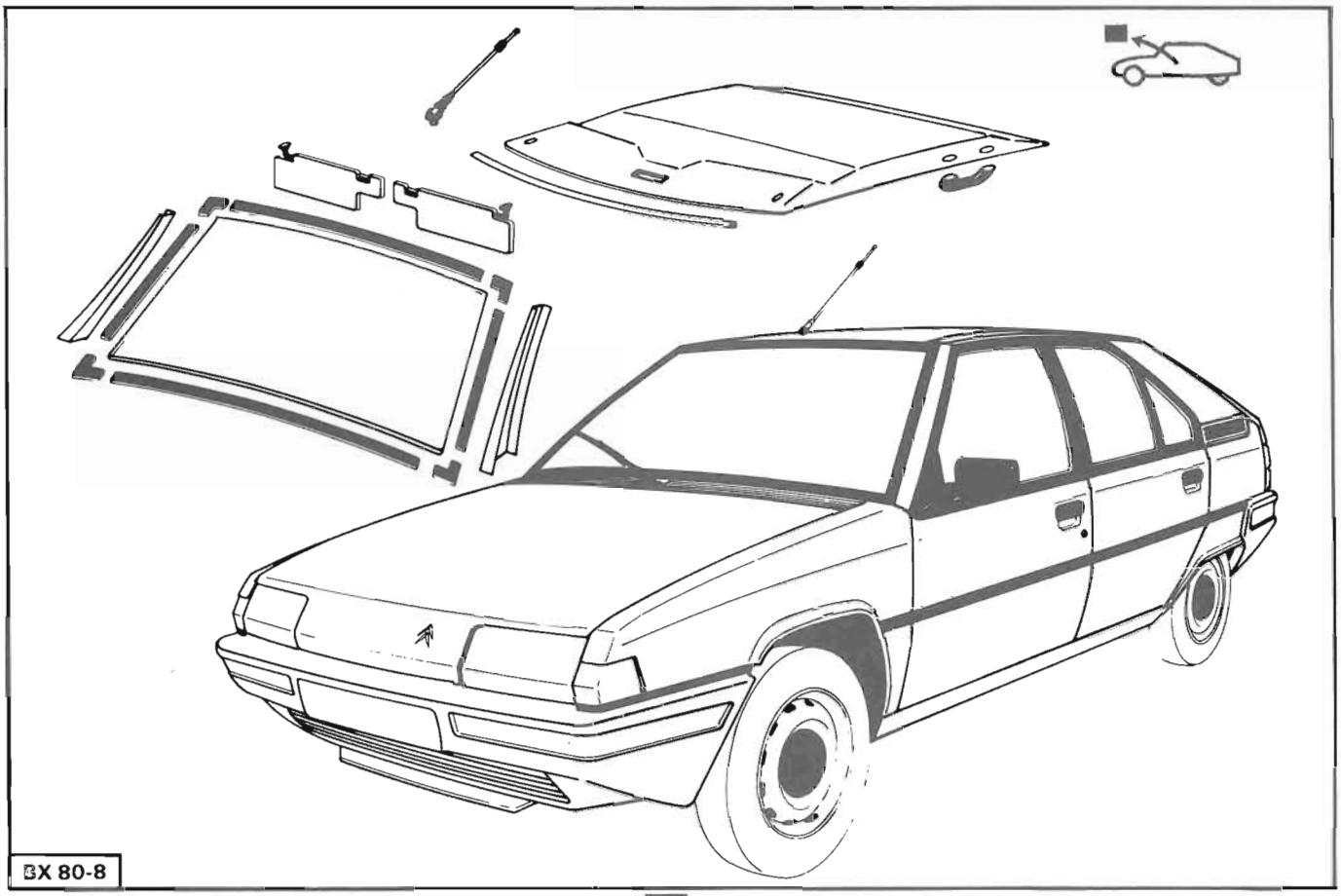

A 1
85-128



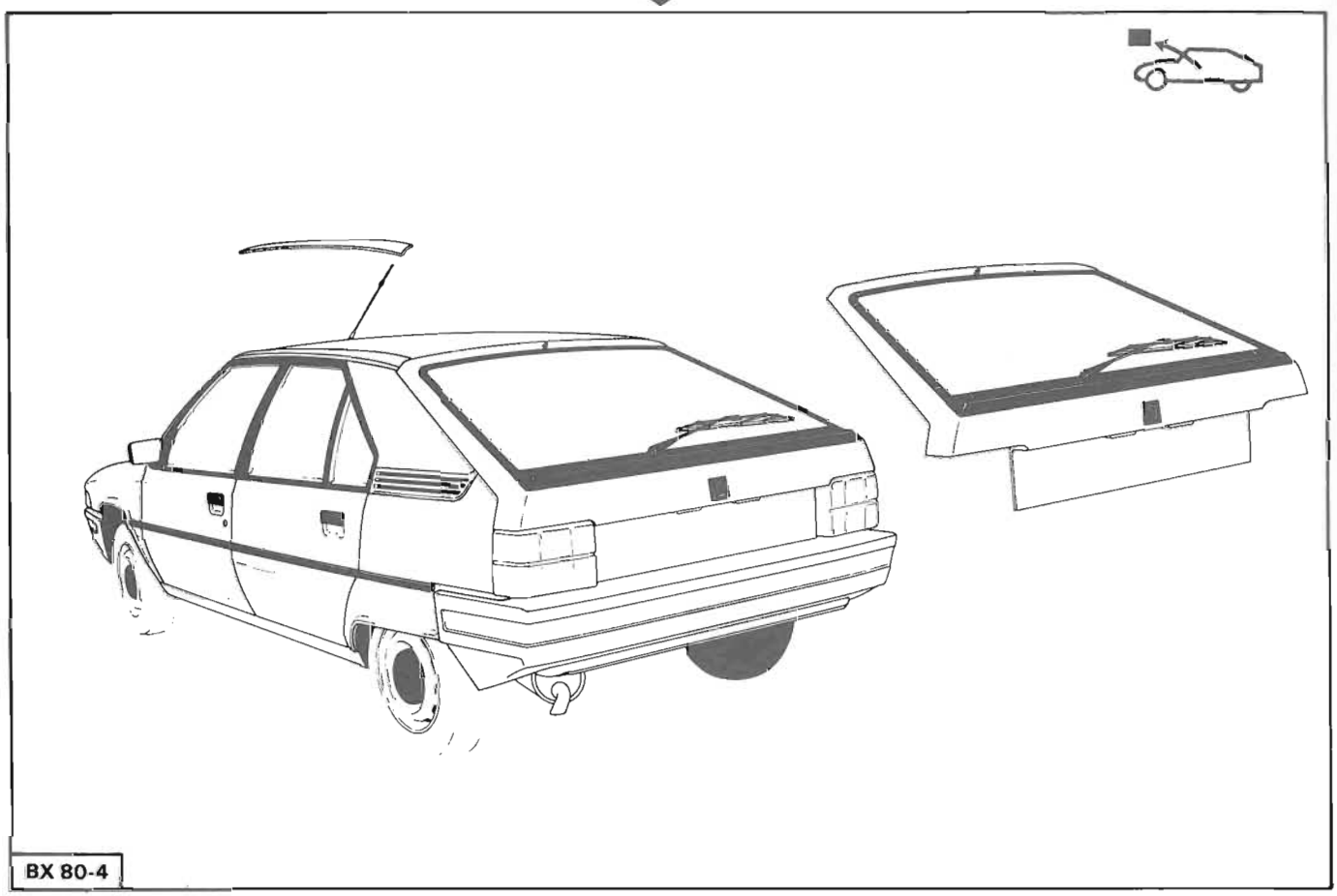
BX 80-2



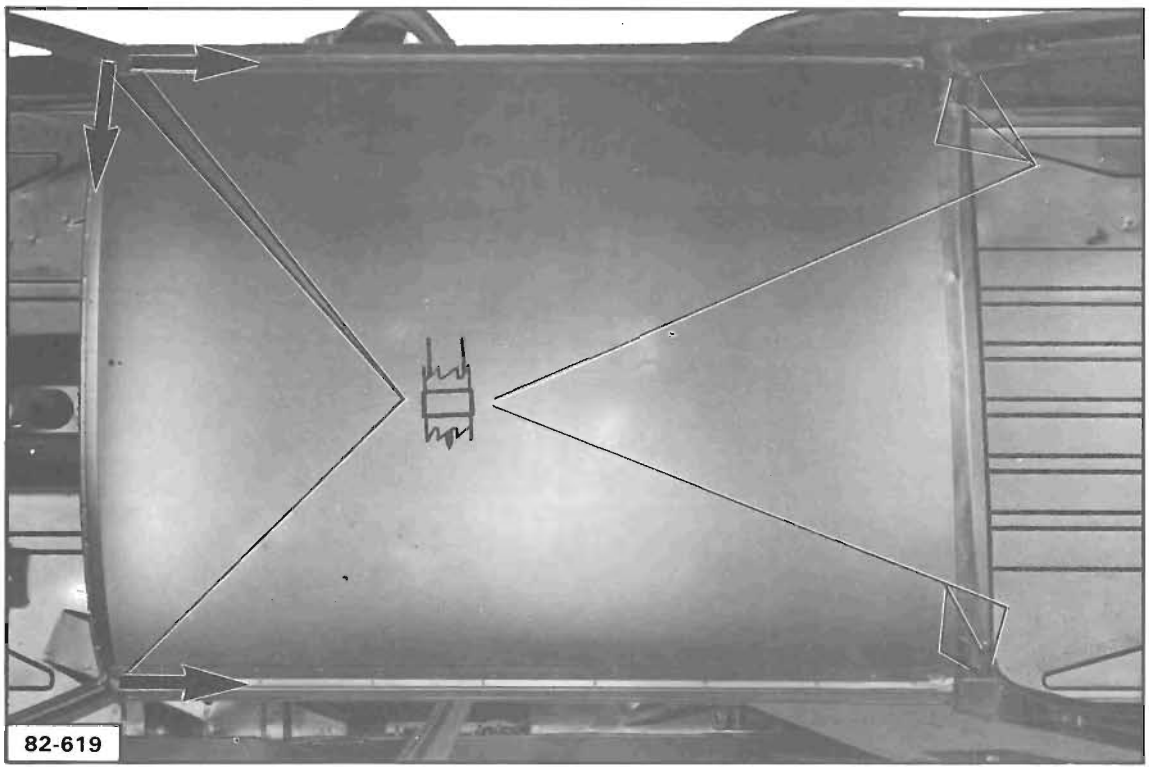
82-1083

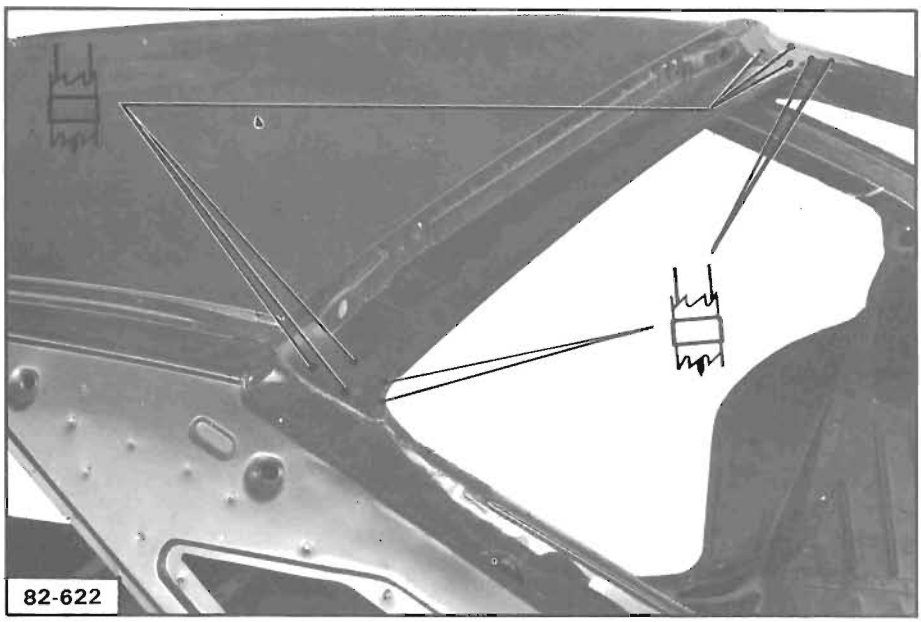


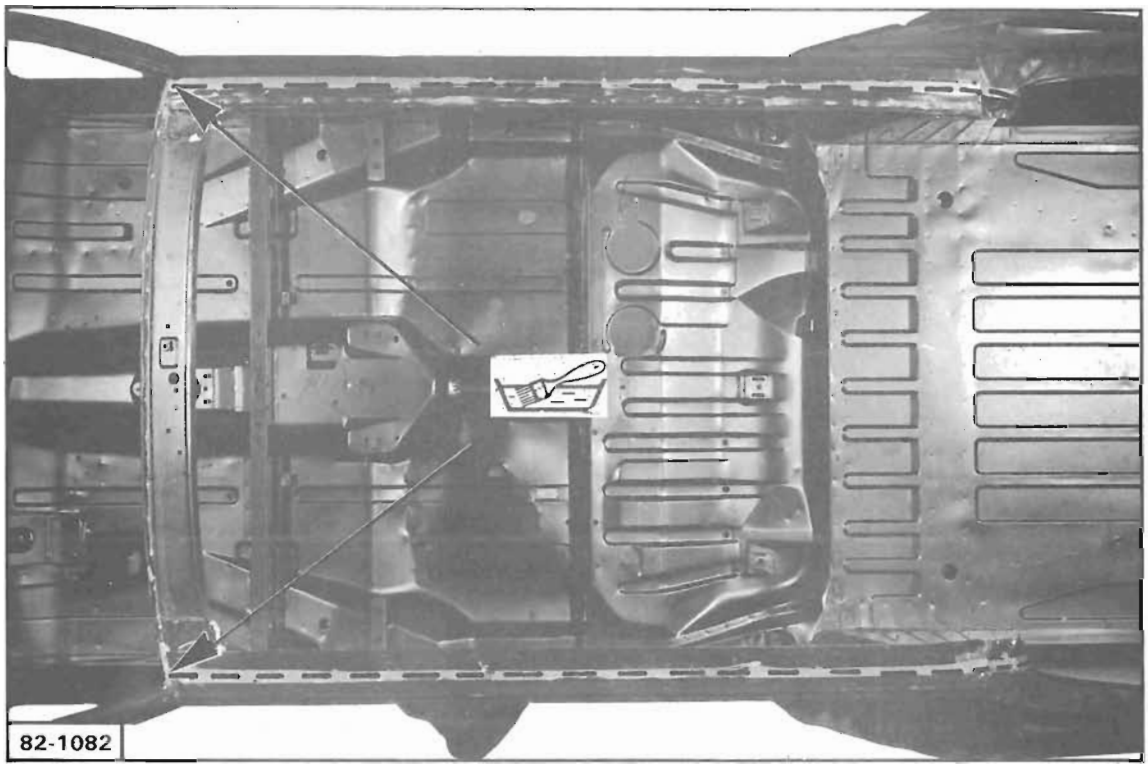
BX 80-8

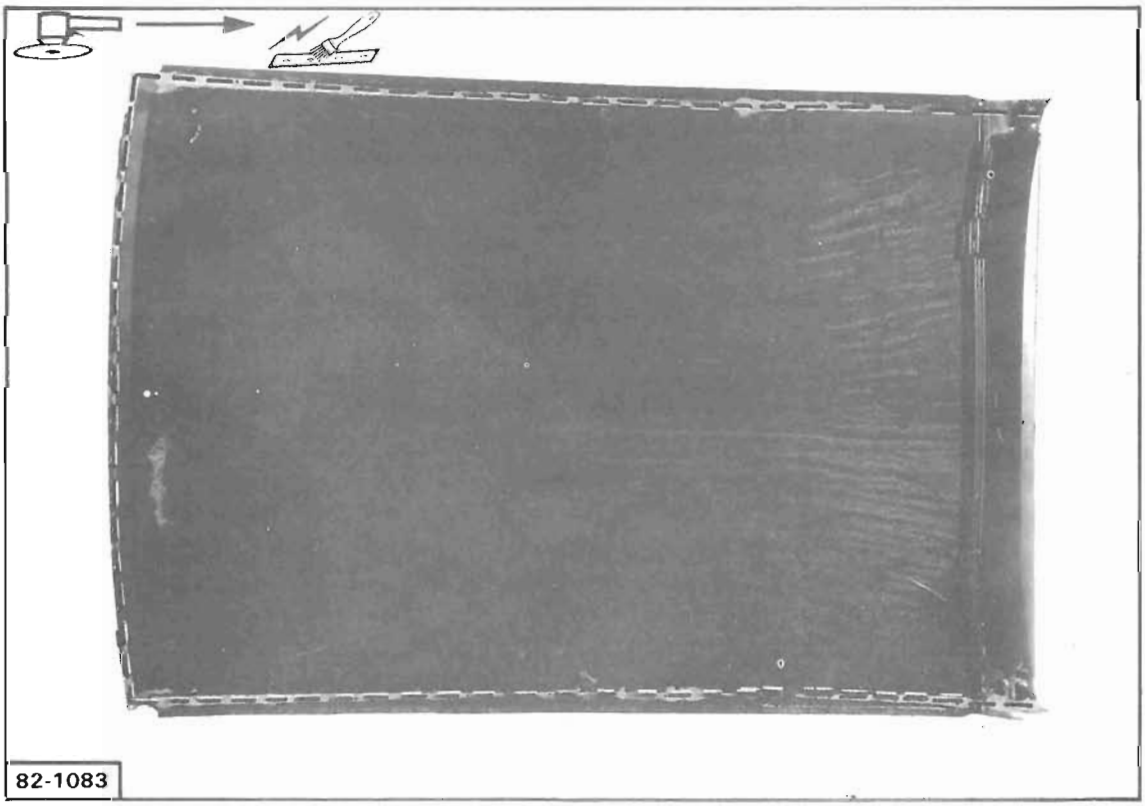


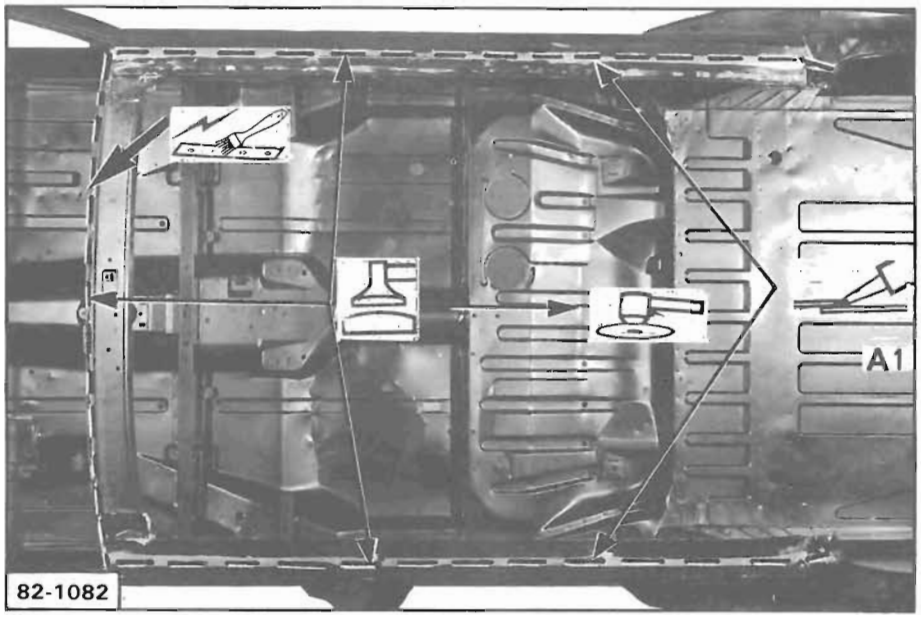
BX 80-4

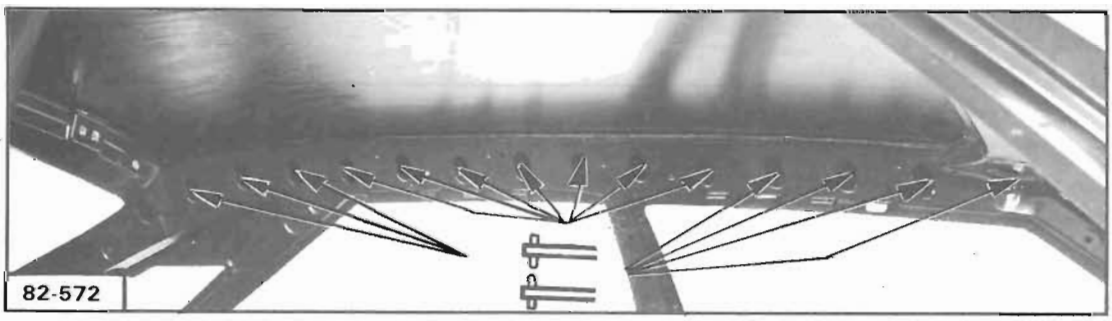

82-619

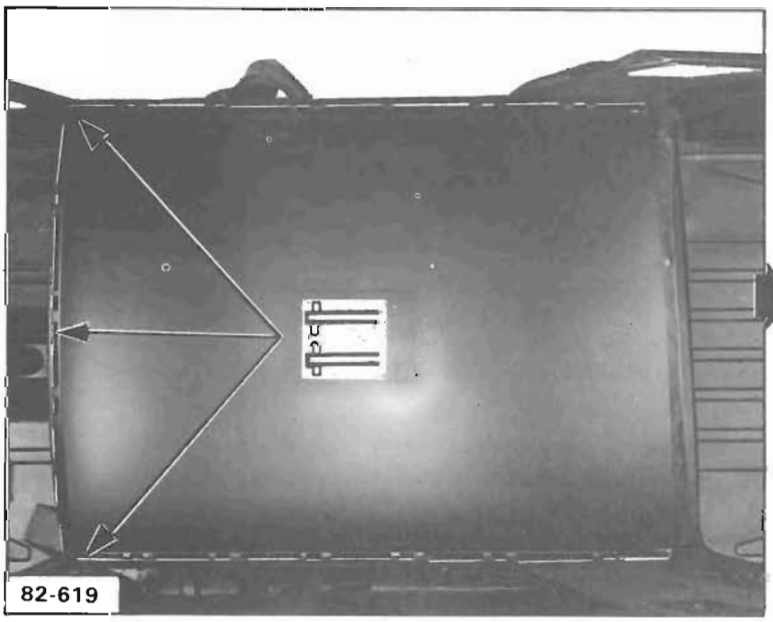

82-622

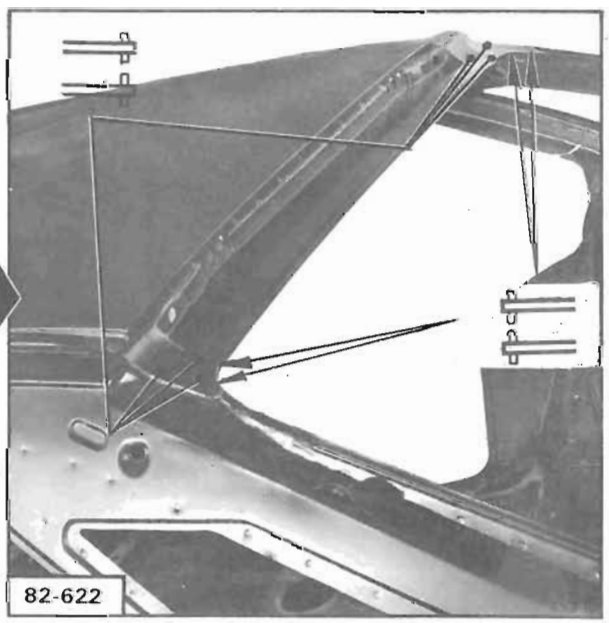

82-1082

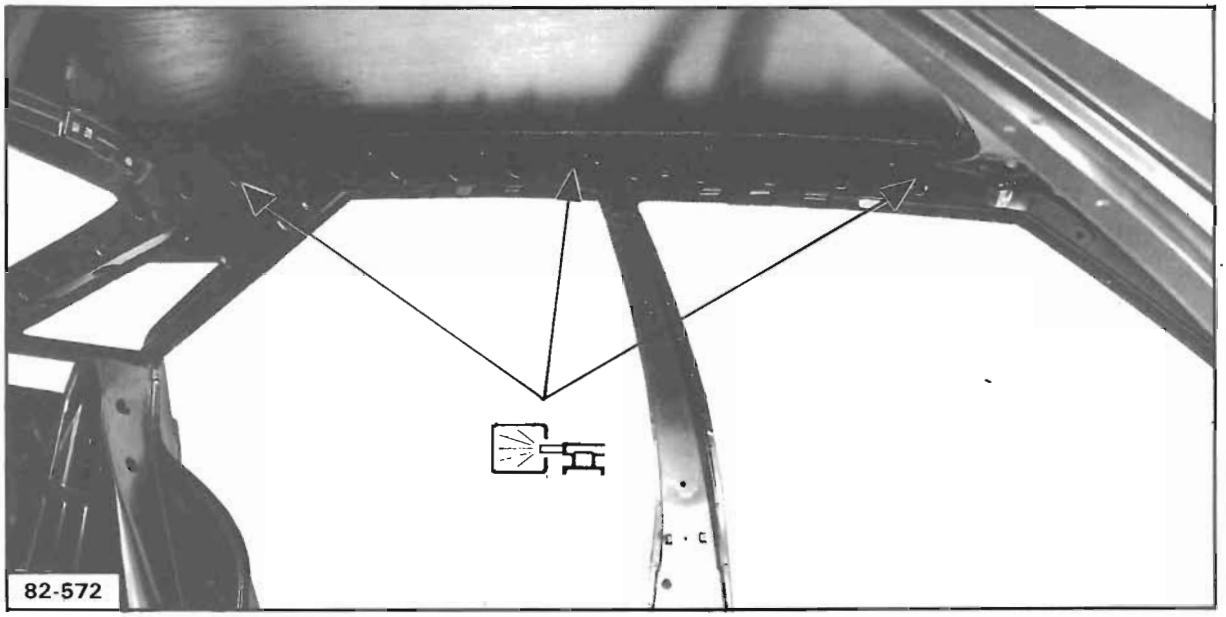

82-1083

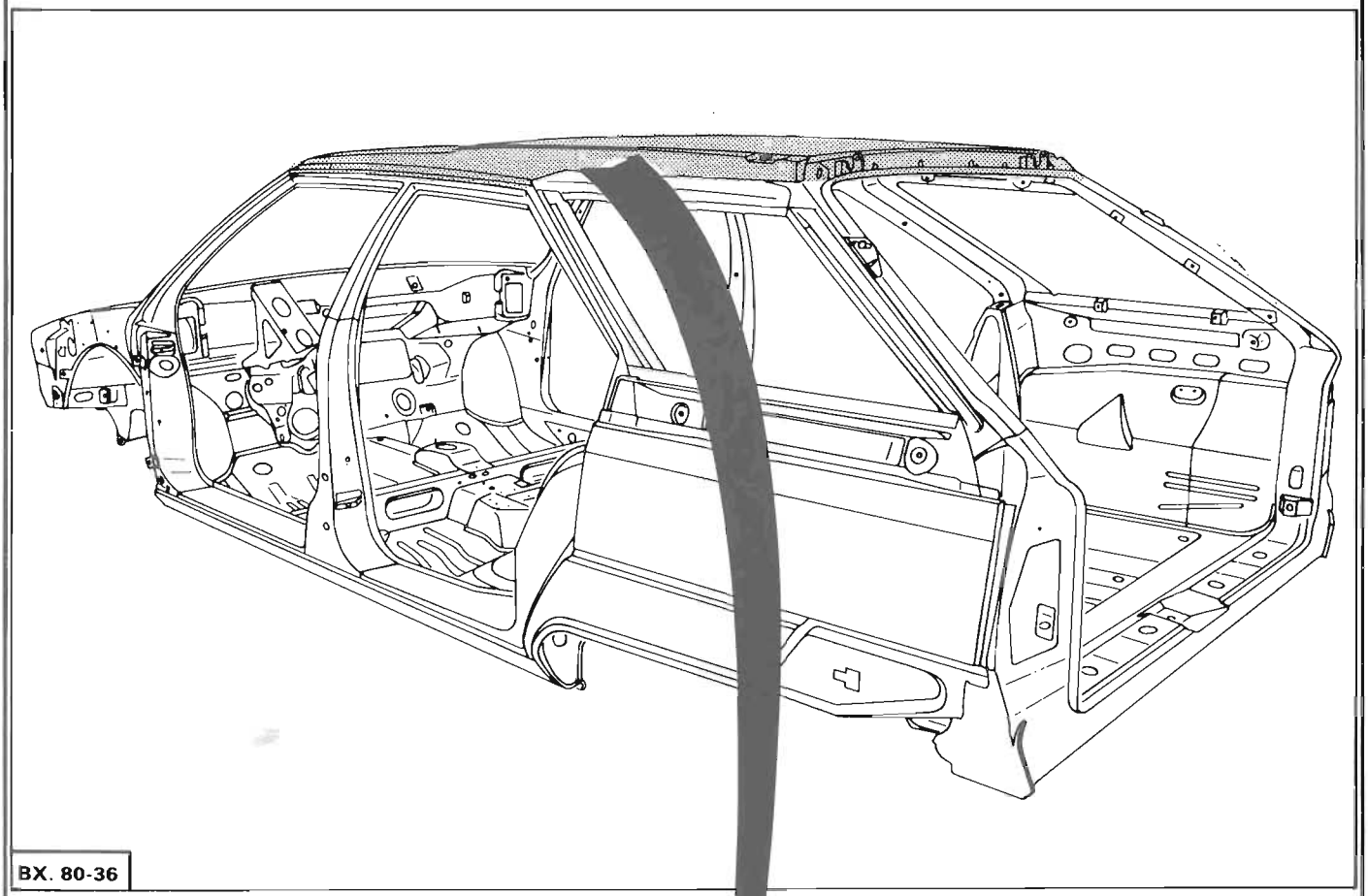

A1
82-1082


82-572

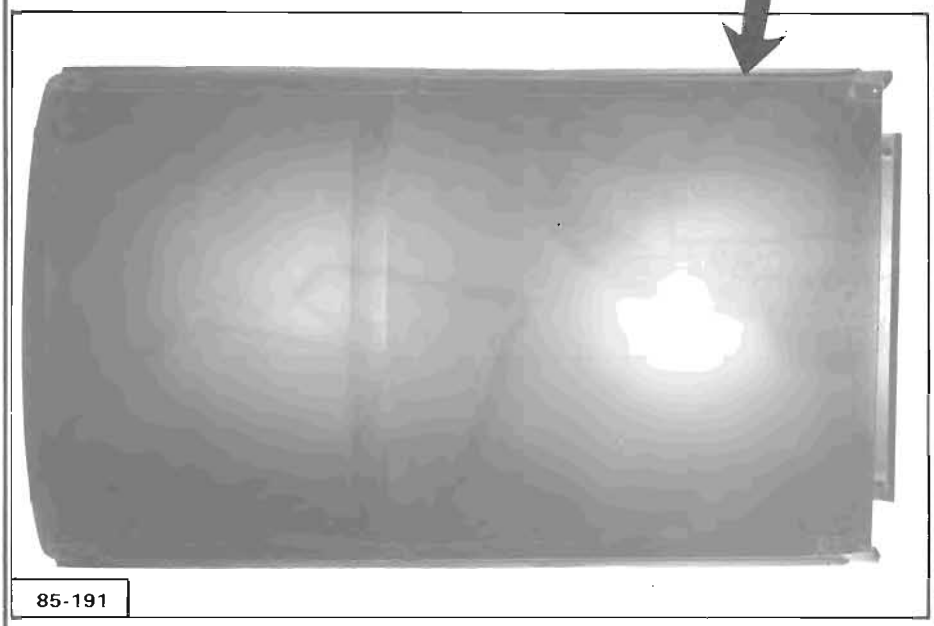

82-619


82-622

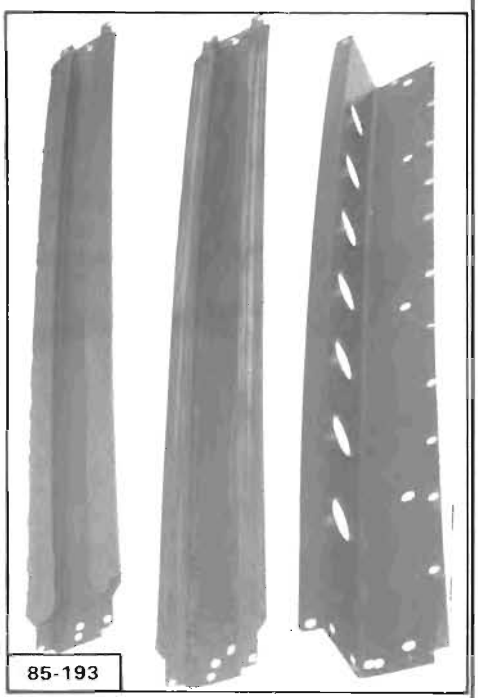

82-572



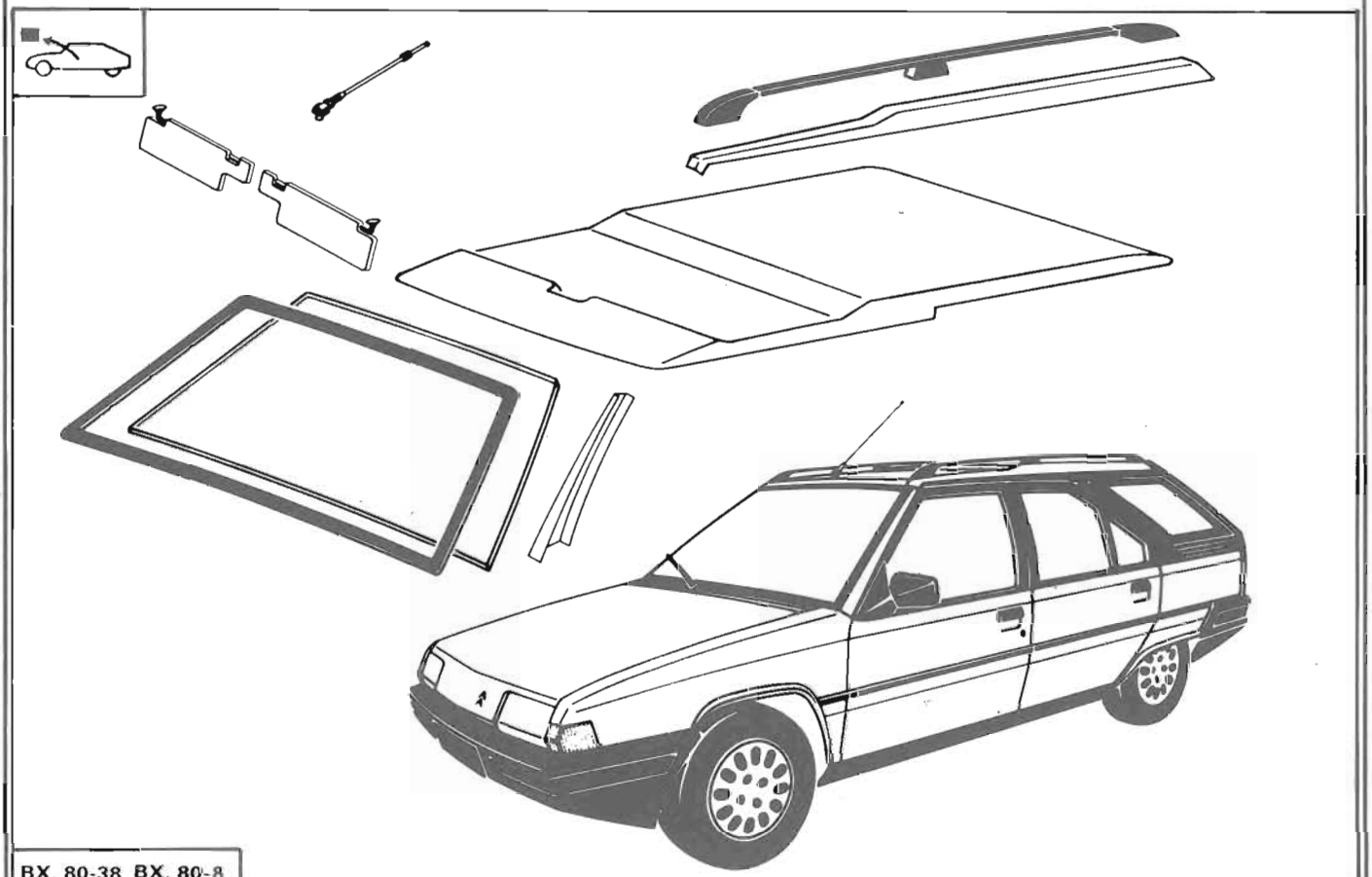
BX. 80-36



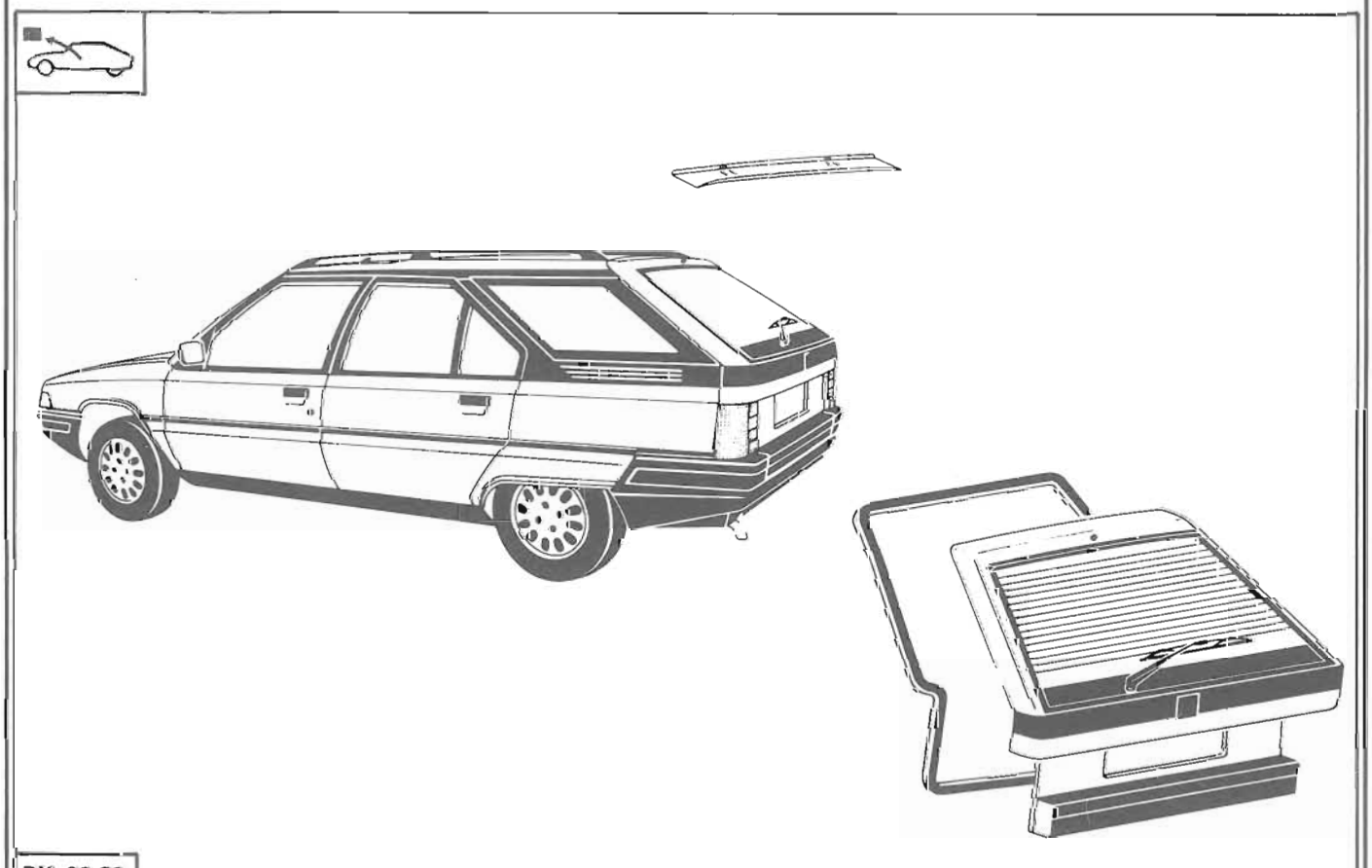
85-191



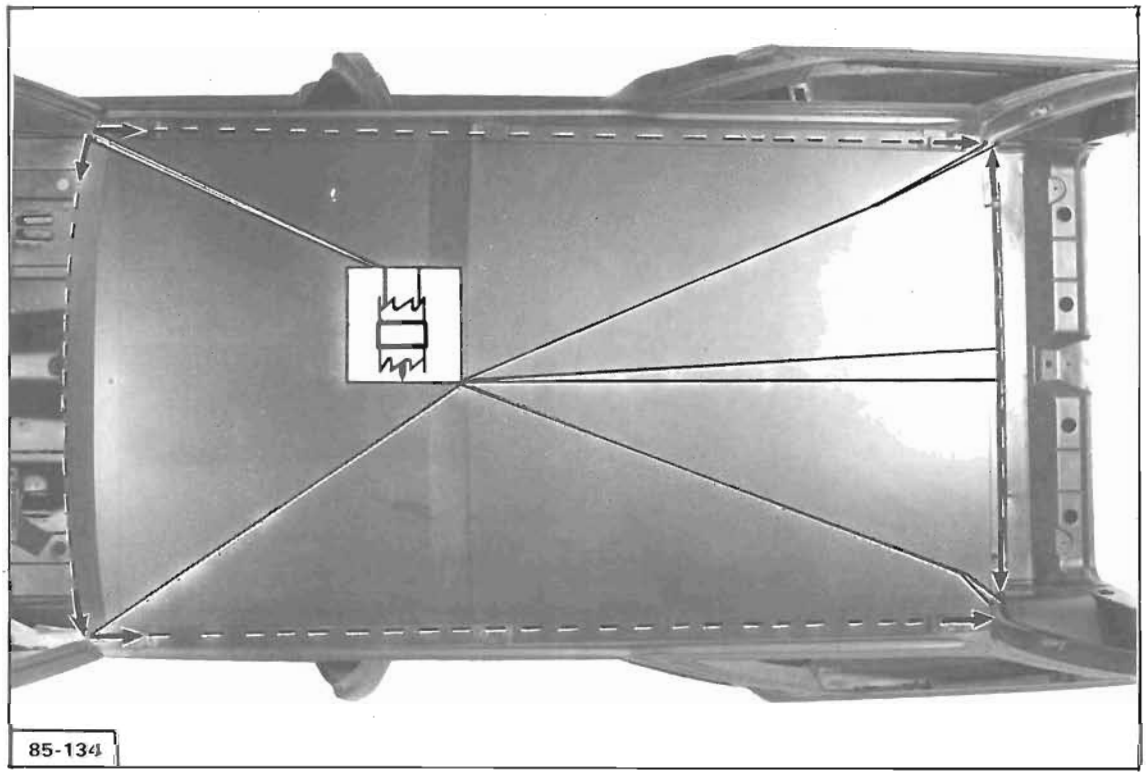
85-193

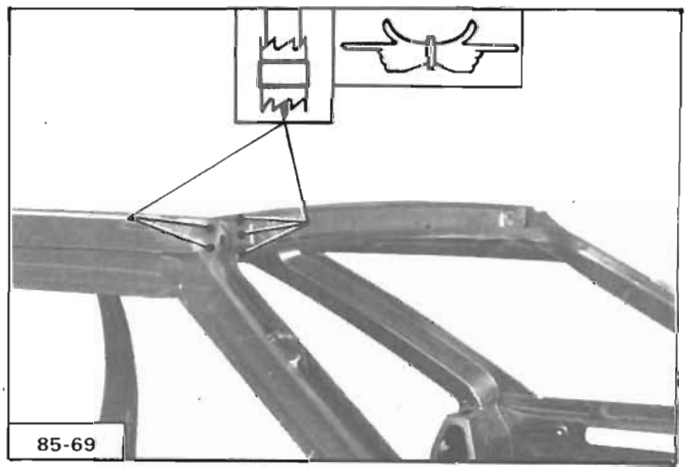


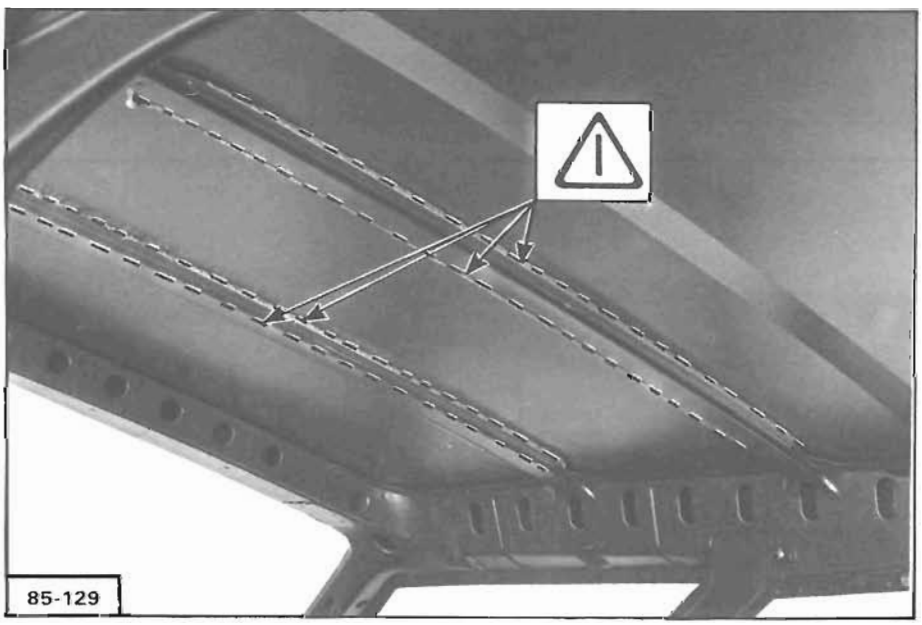
BX. 80-38 BX. 80-8

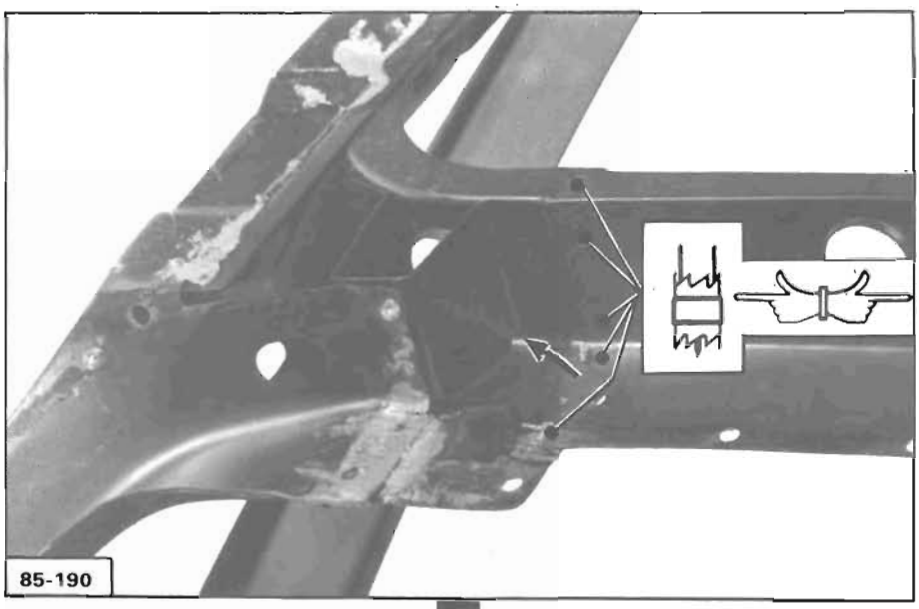


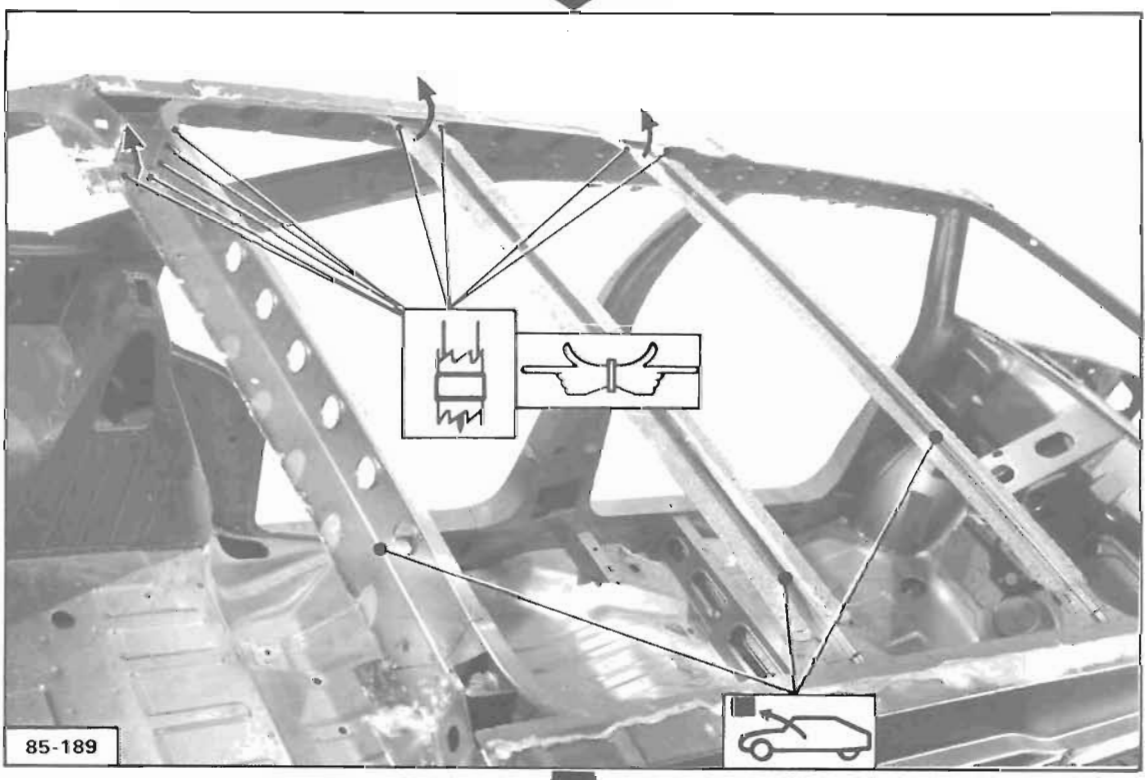
BX. 80-39

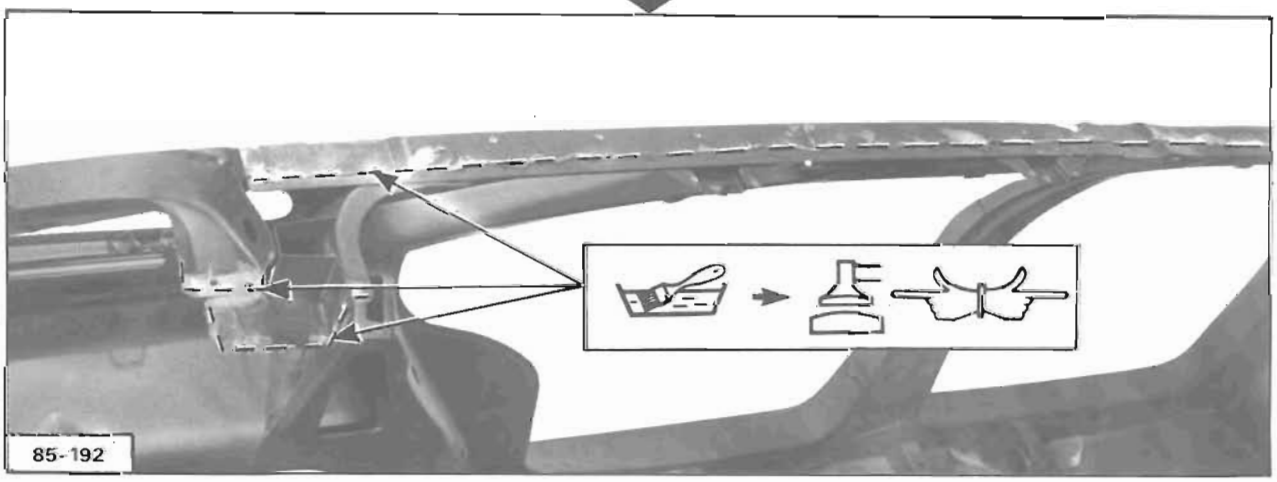

85-134

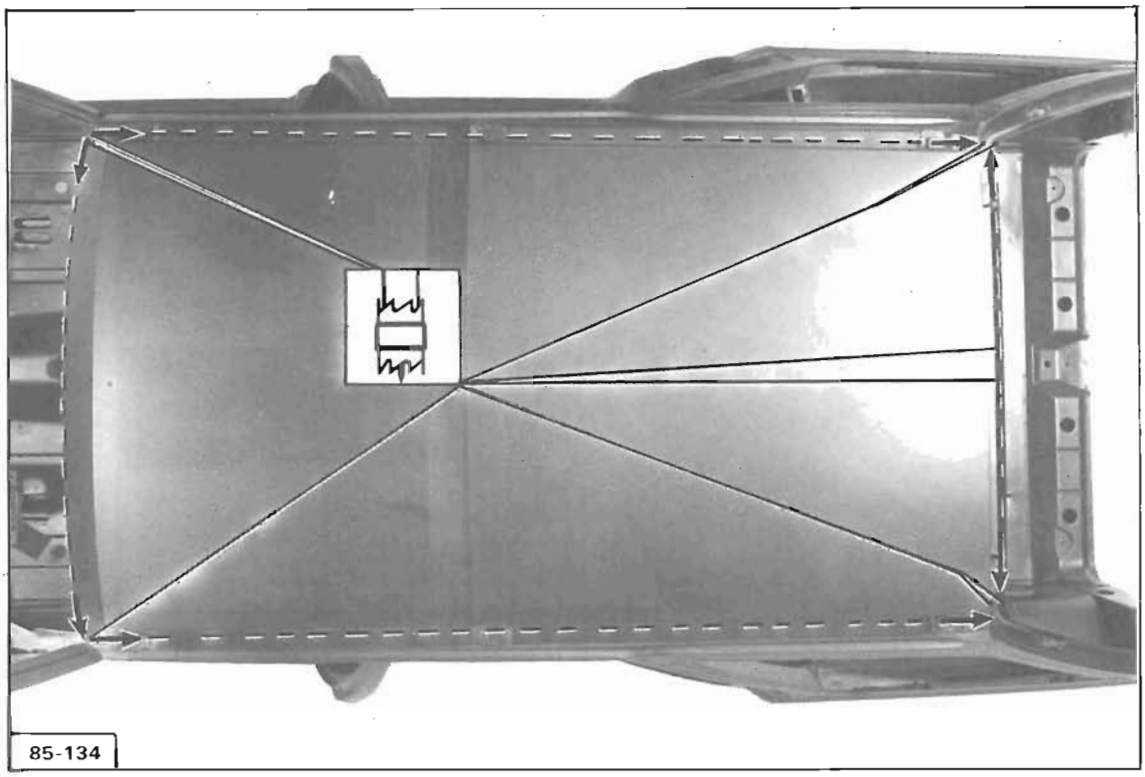

85-69

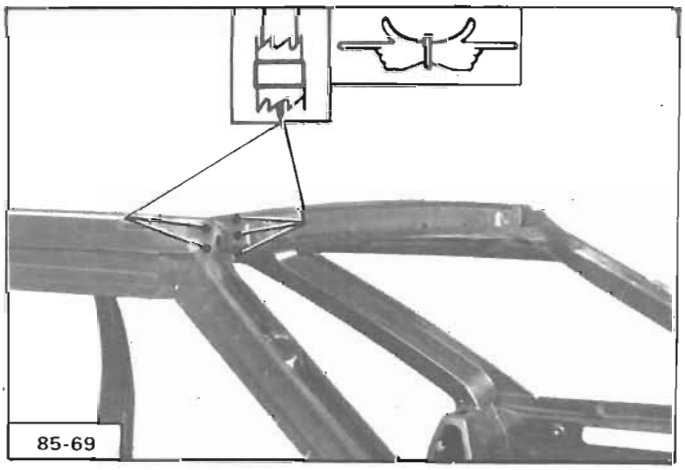

85-129

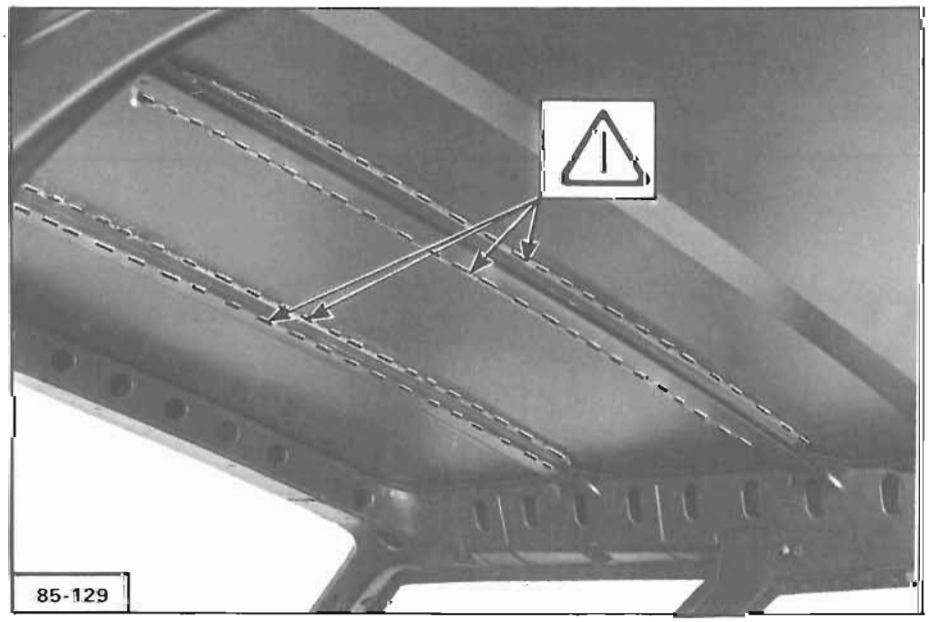

85-190

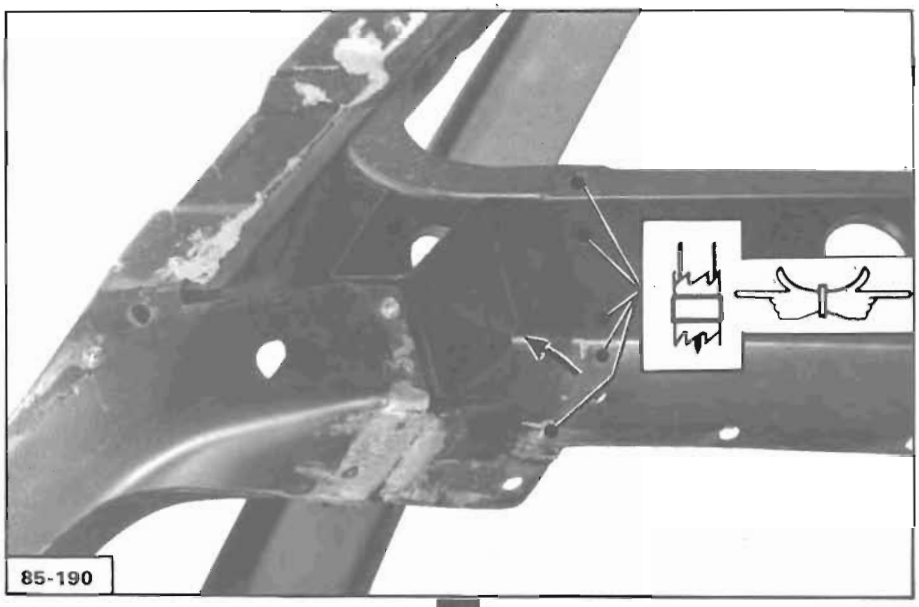

85-189

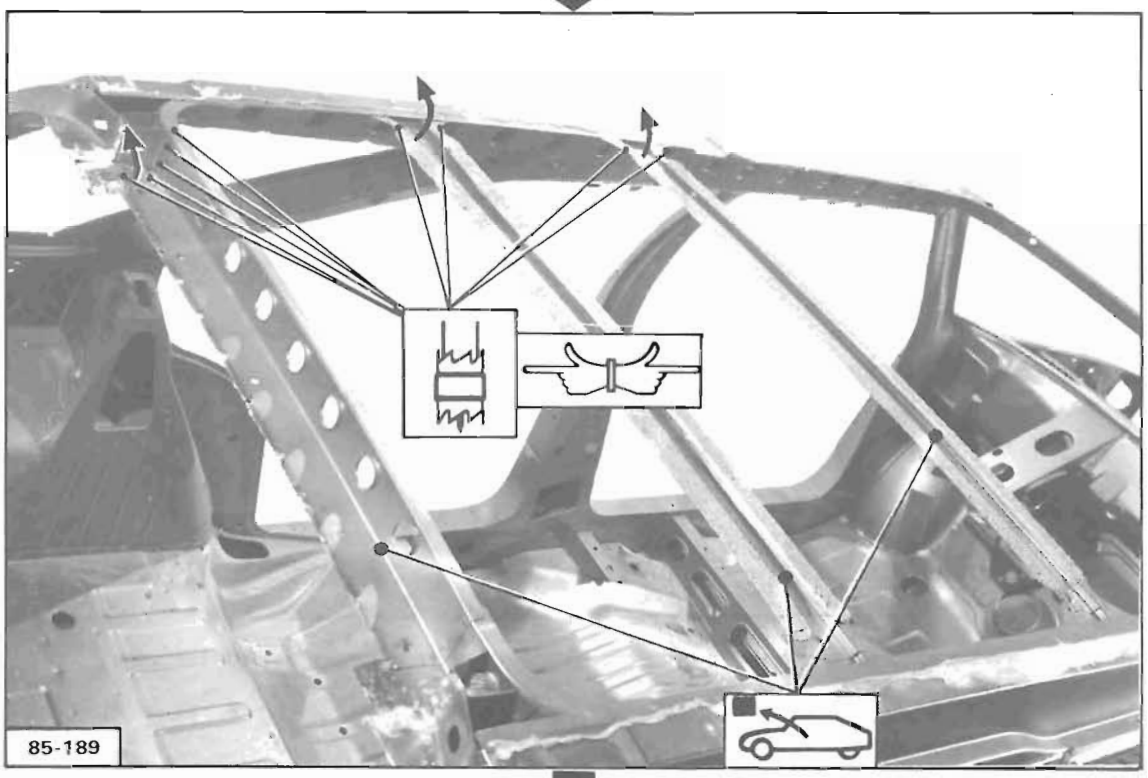

85-192

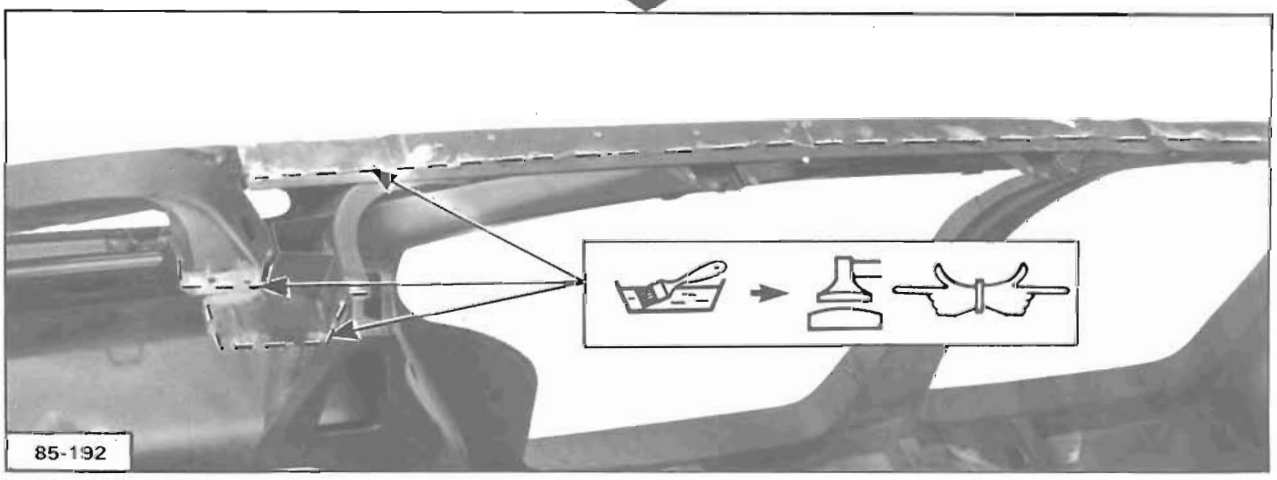

85-134

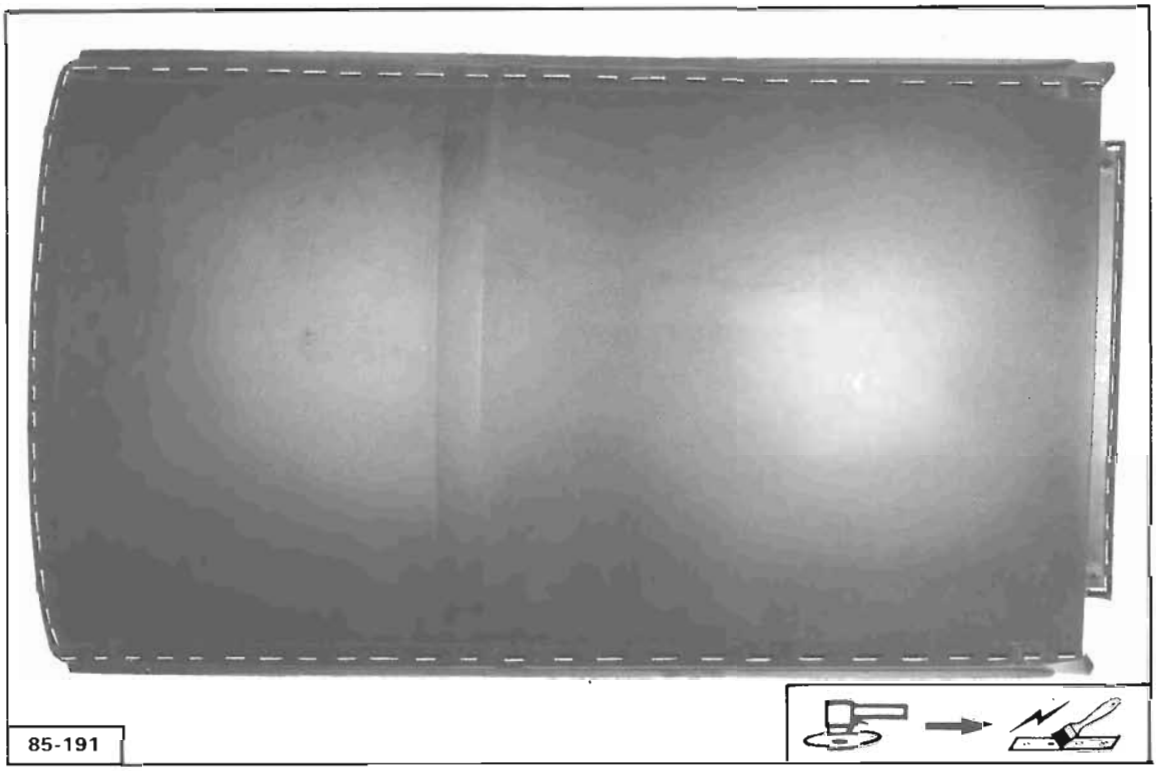

85-69

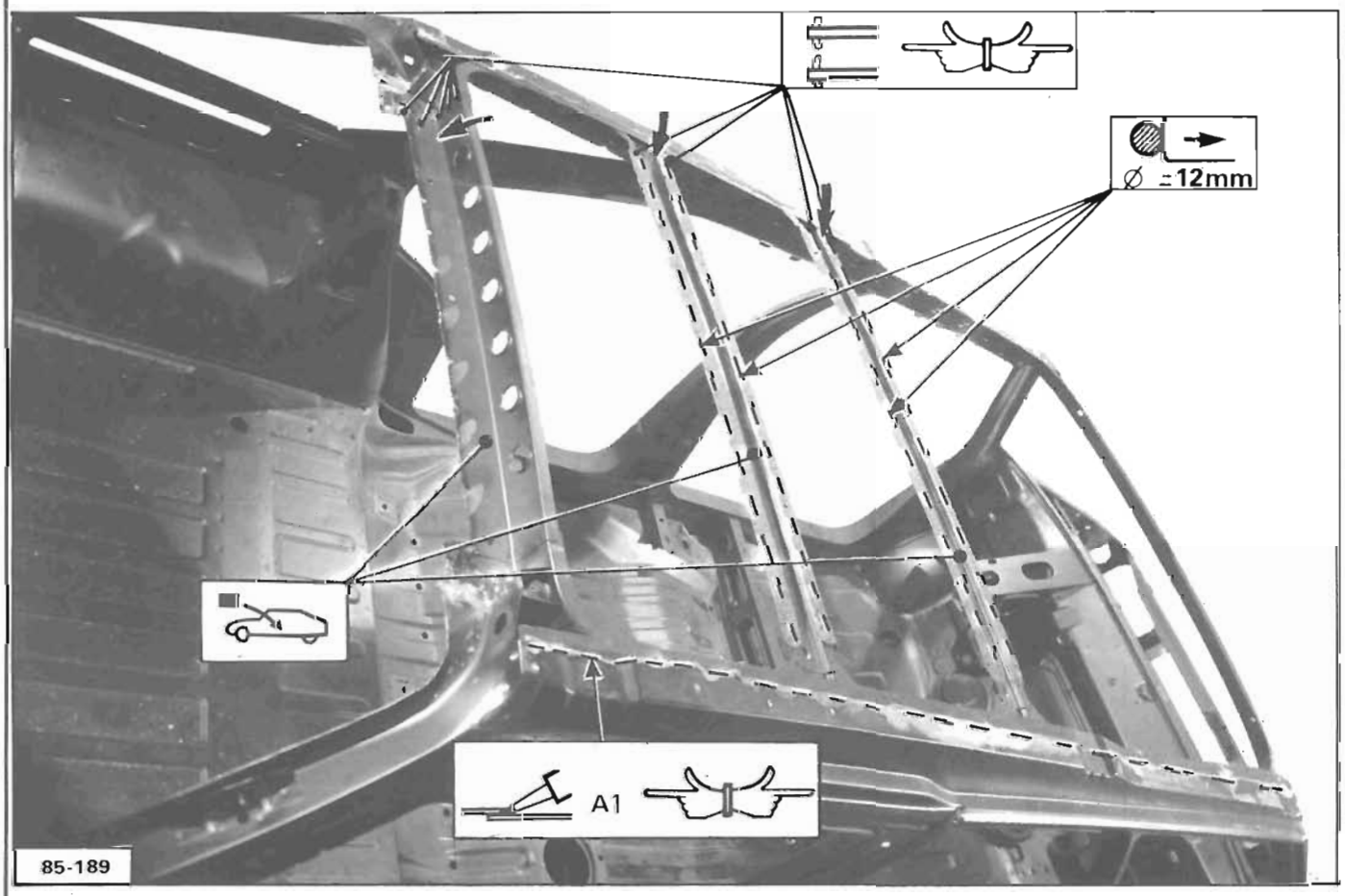

85-129

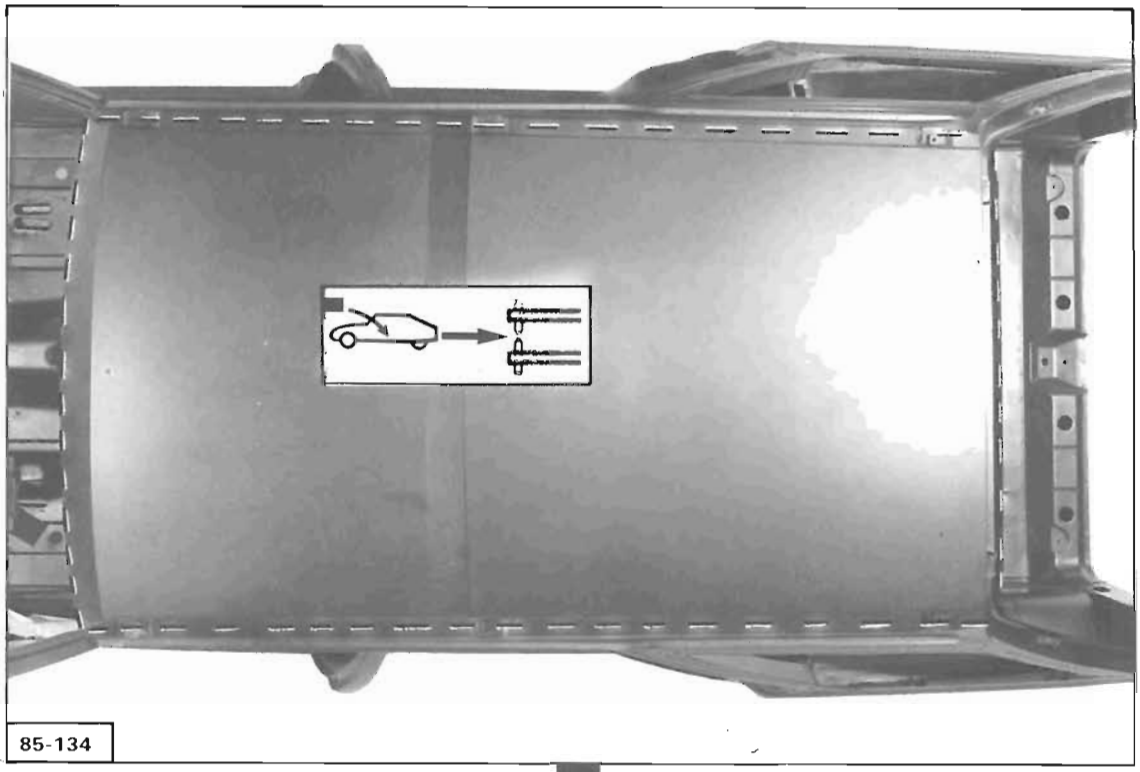

85-190


85-189

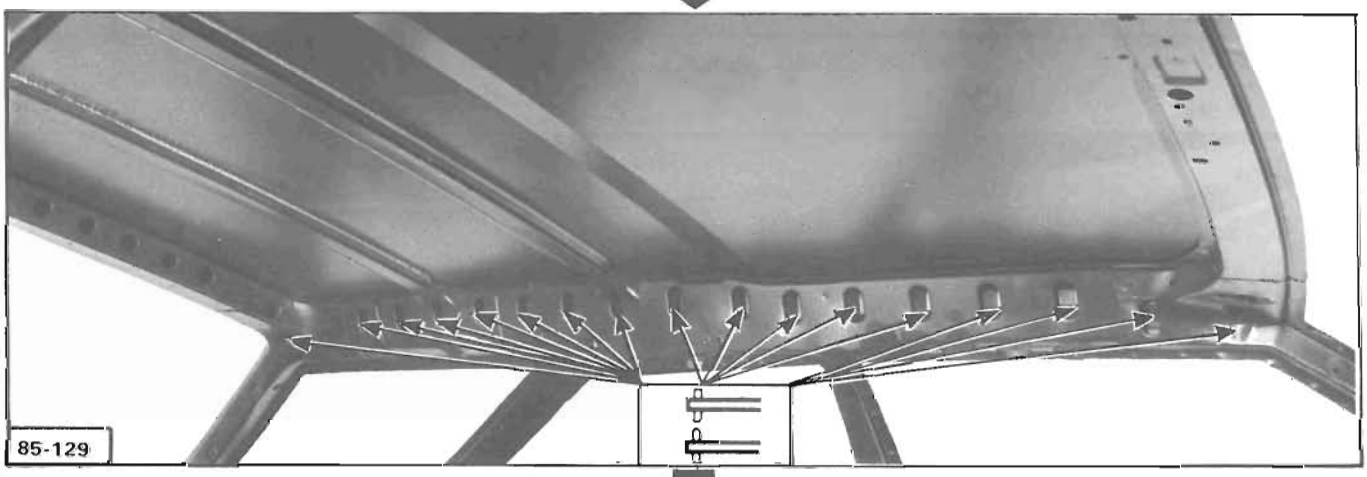

85-192


85-191

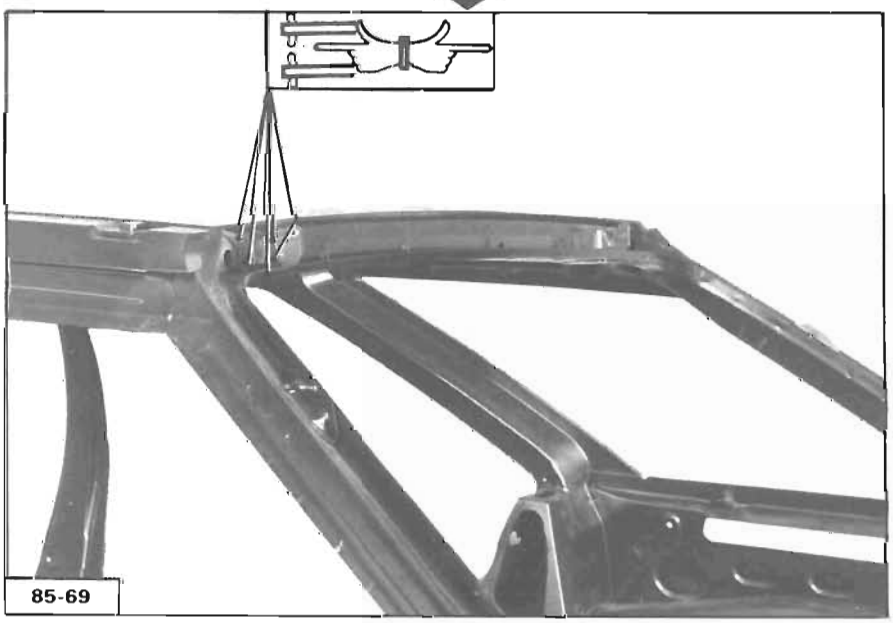

Ø = 12mm
A1
85-189



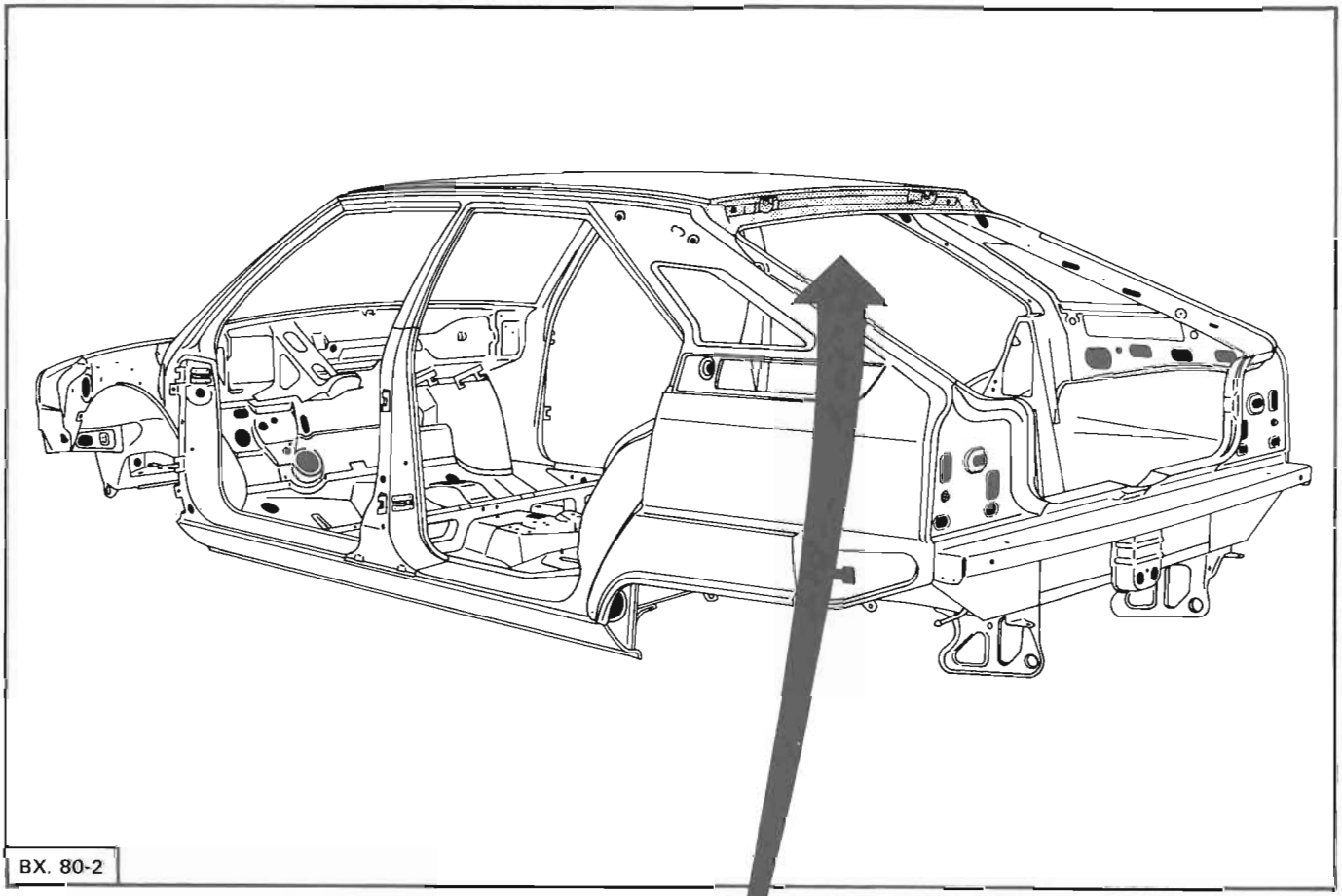
85-134



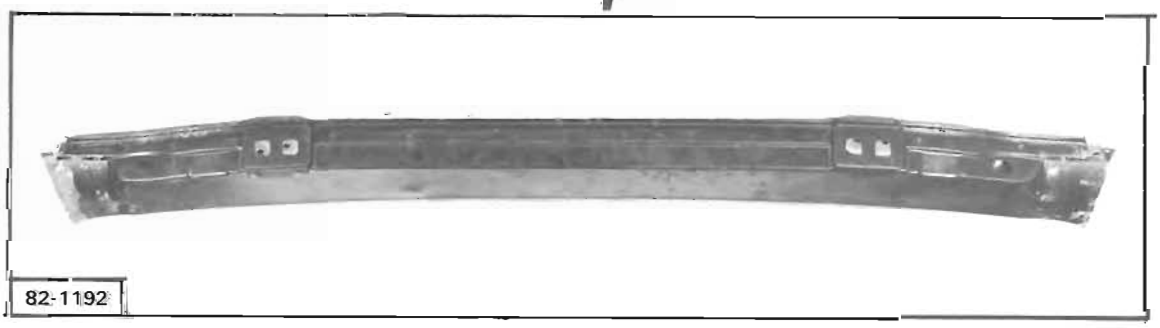
85-129



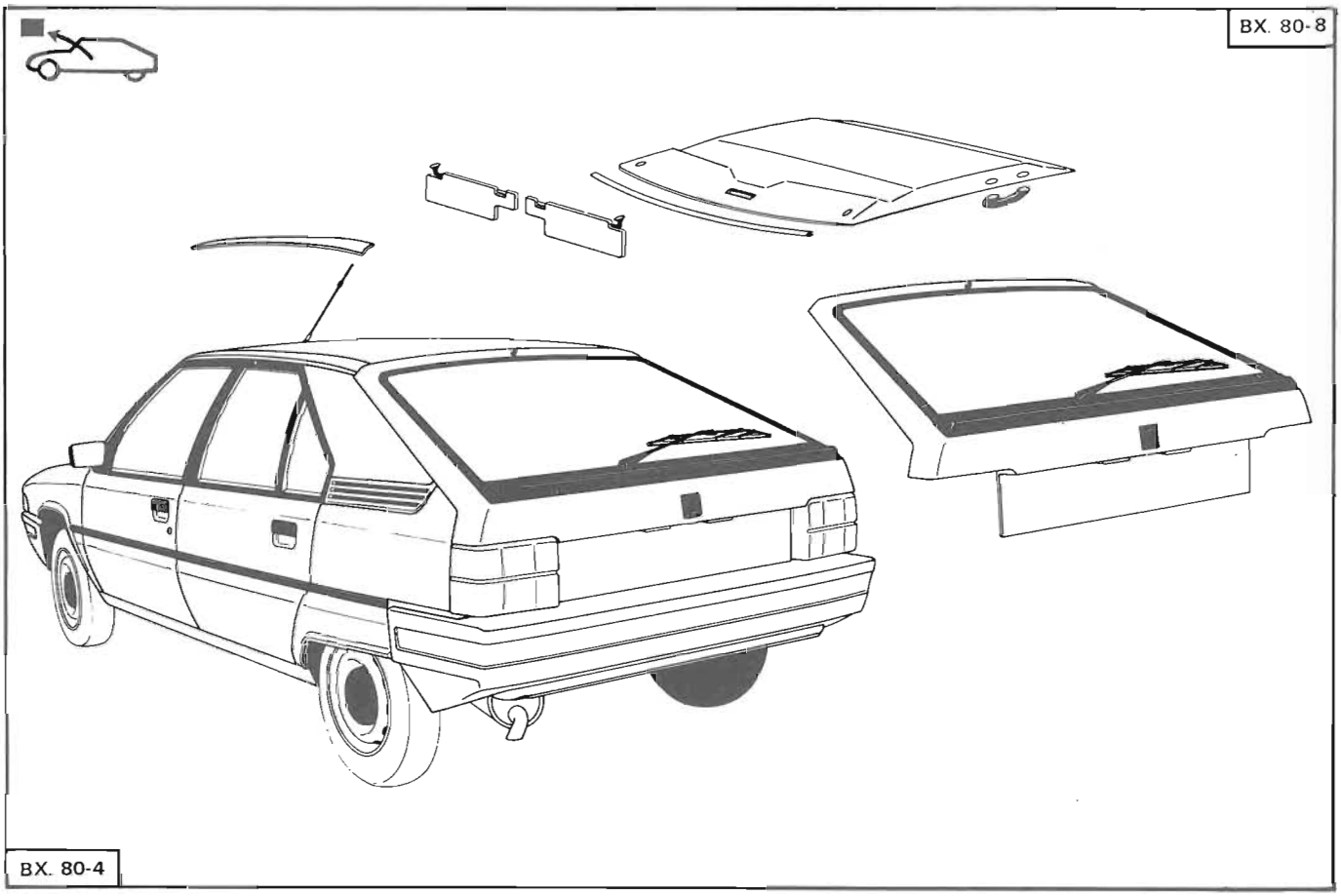
85-69

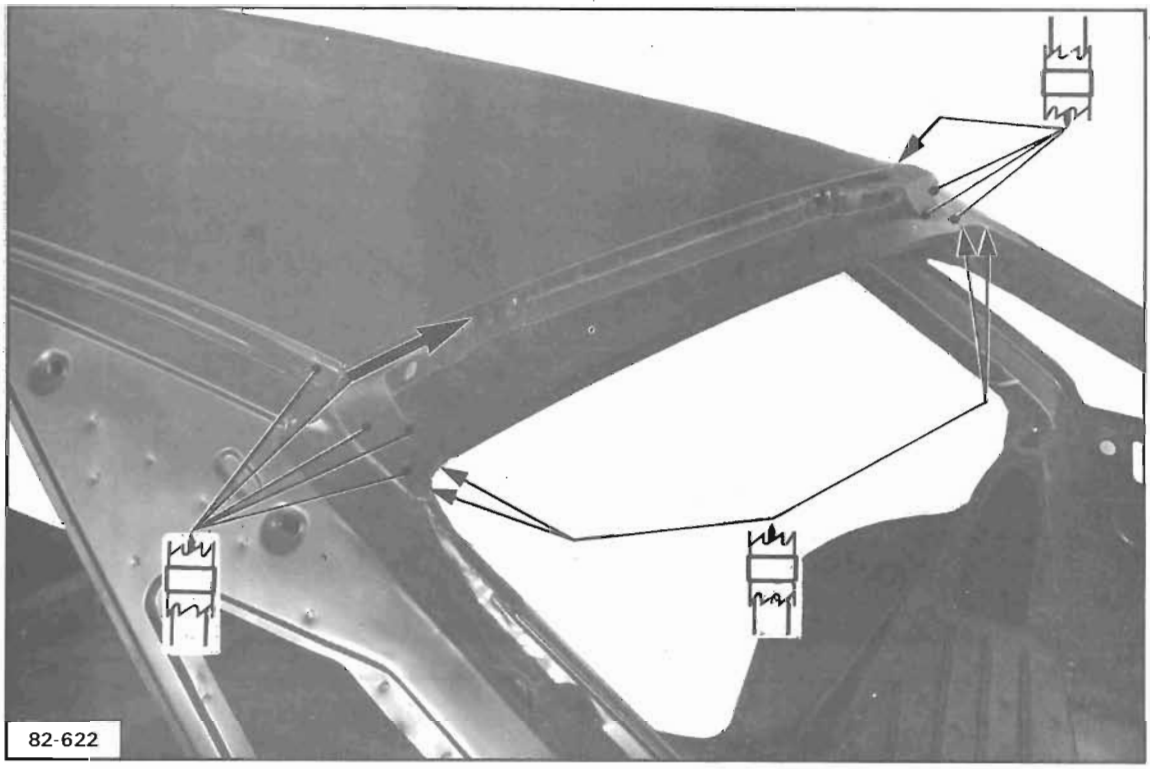


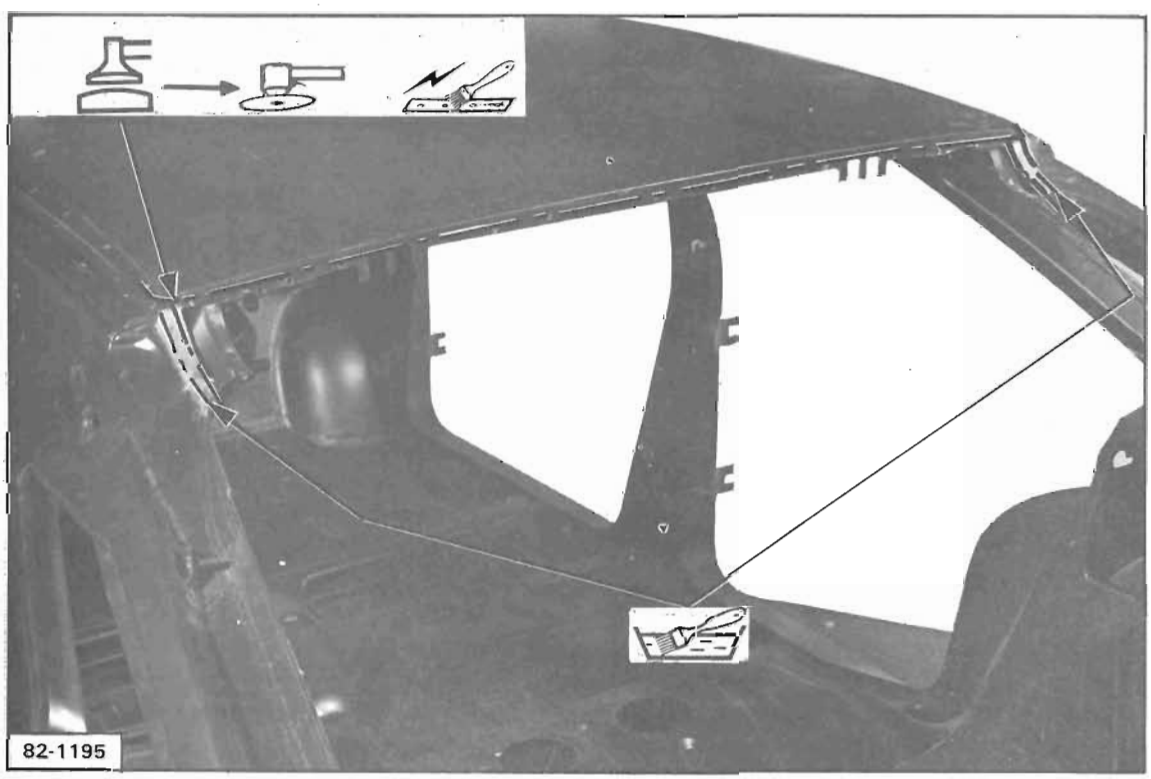
BX. 80-2

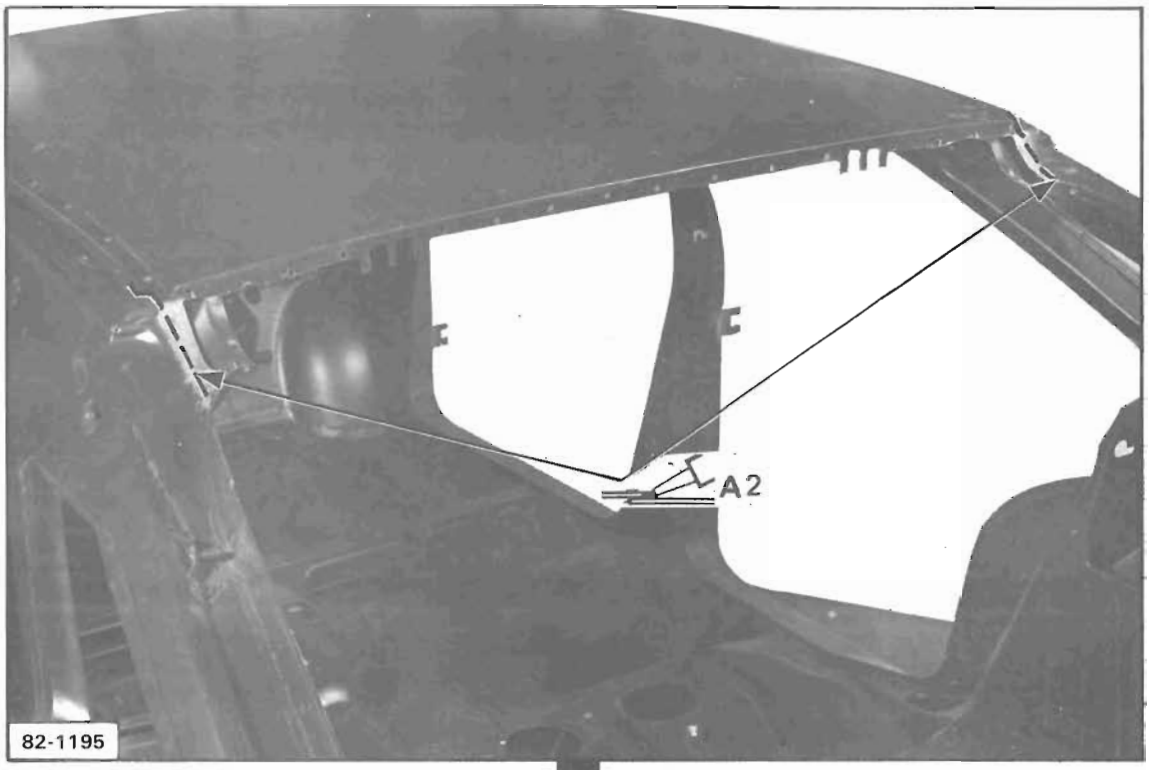


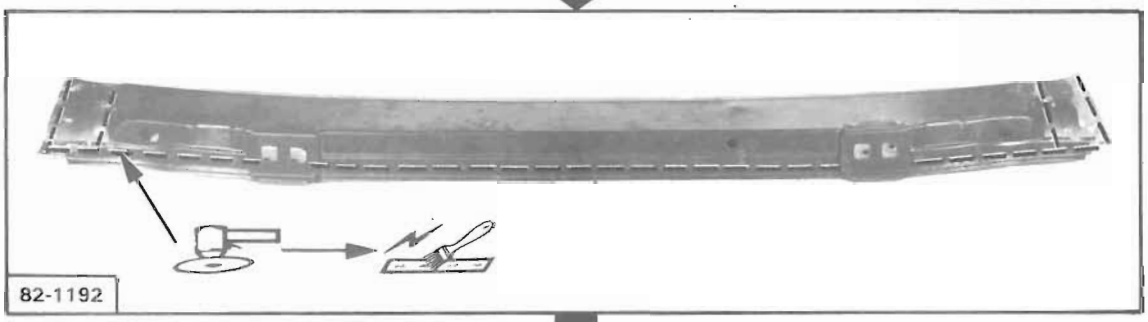
82-1192

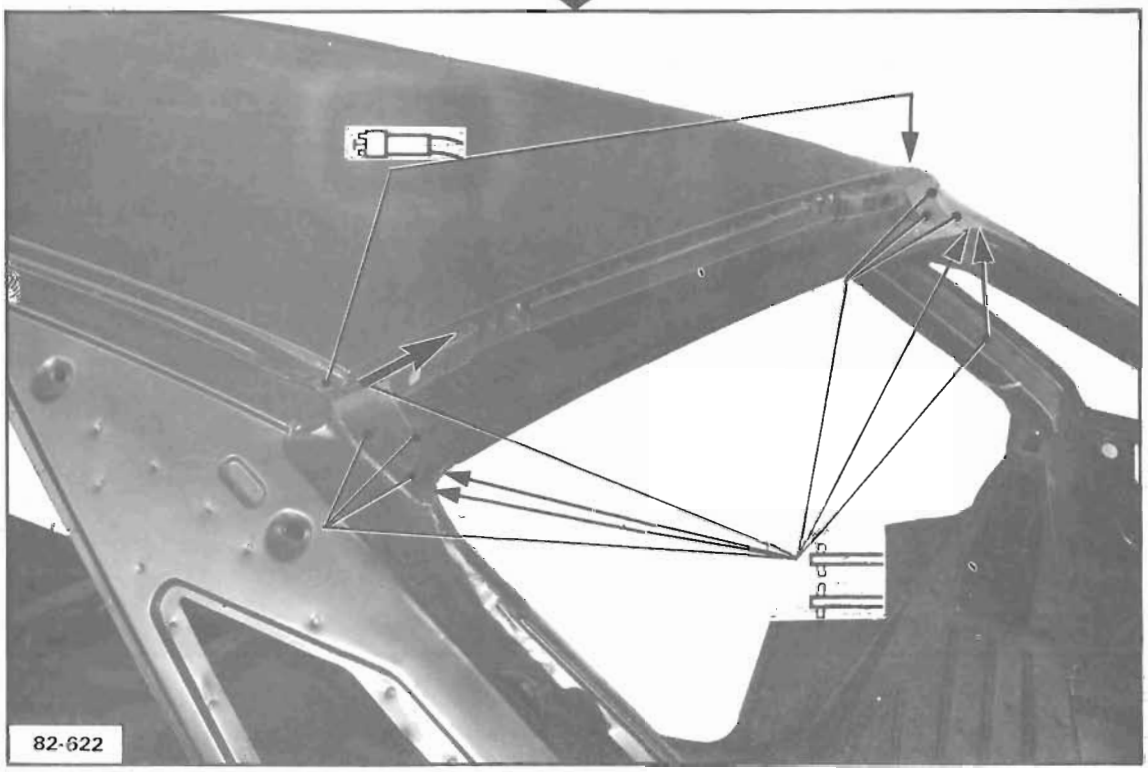

BX. 80-8
BX. 80-4

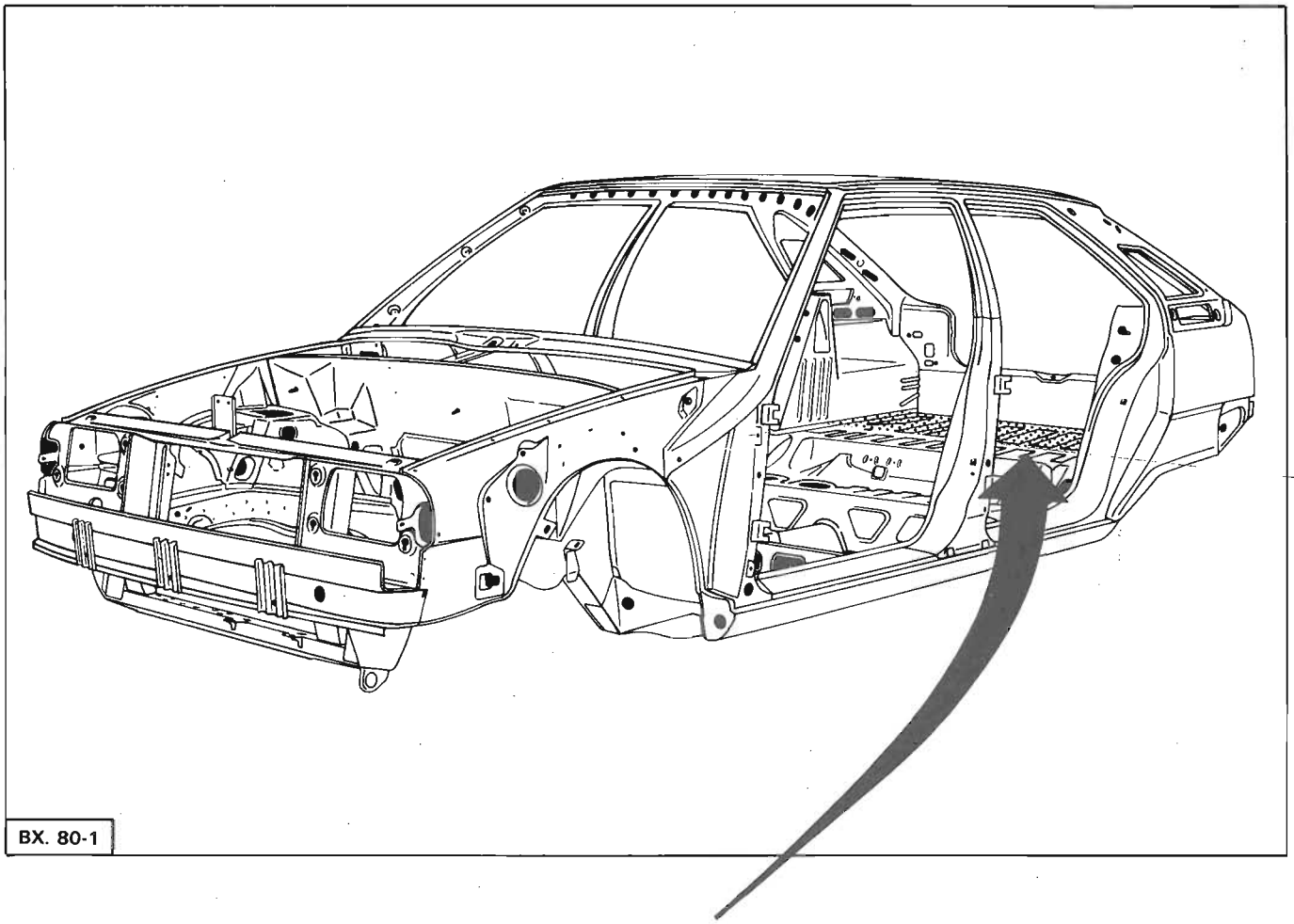

82-622


82-1195

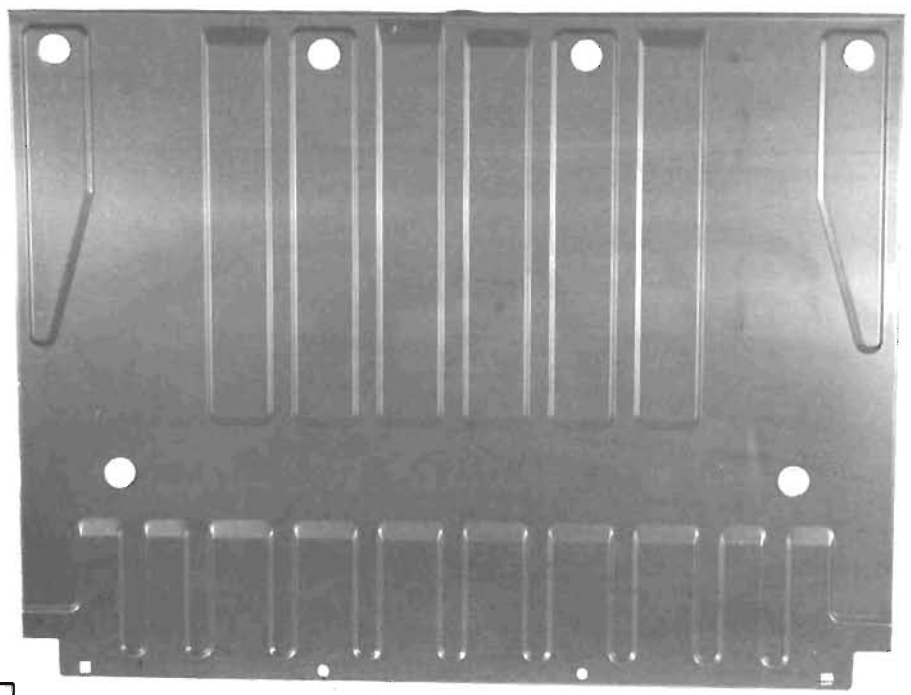

A2
82-1195


82-1192


82-622

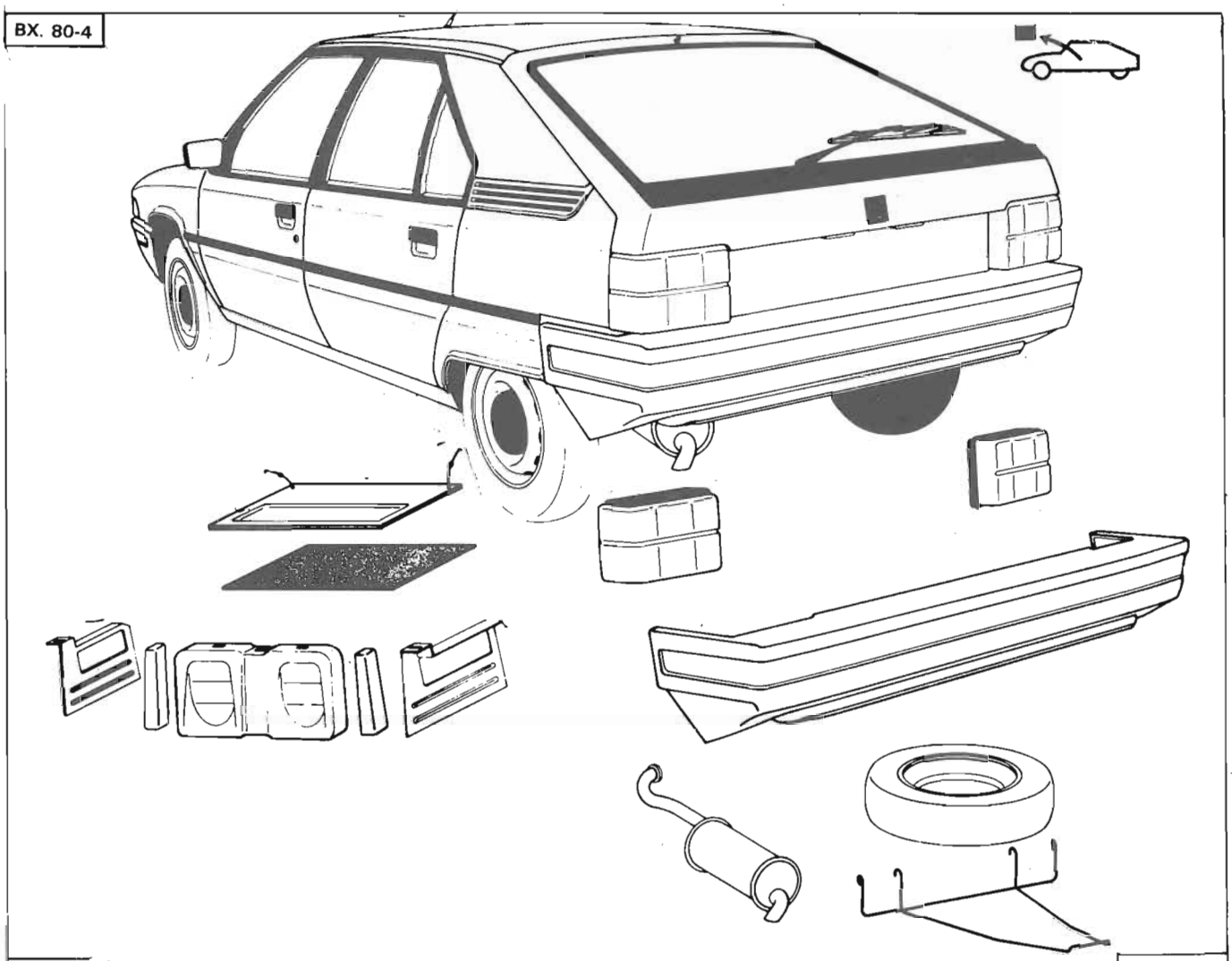


BX. 80-1



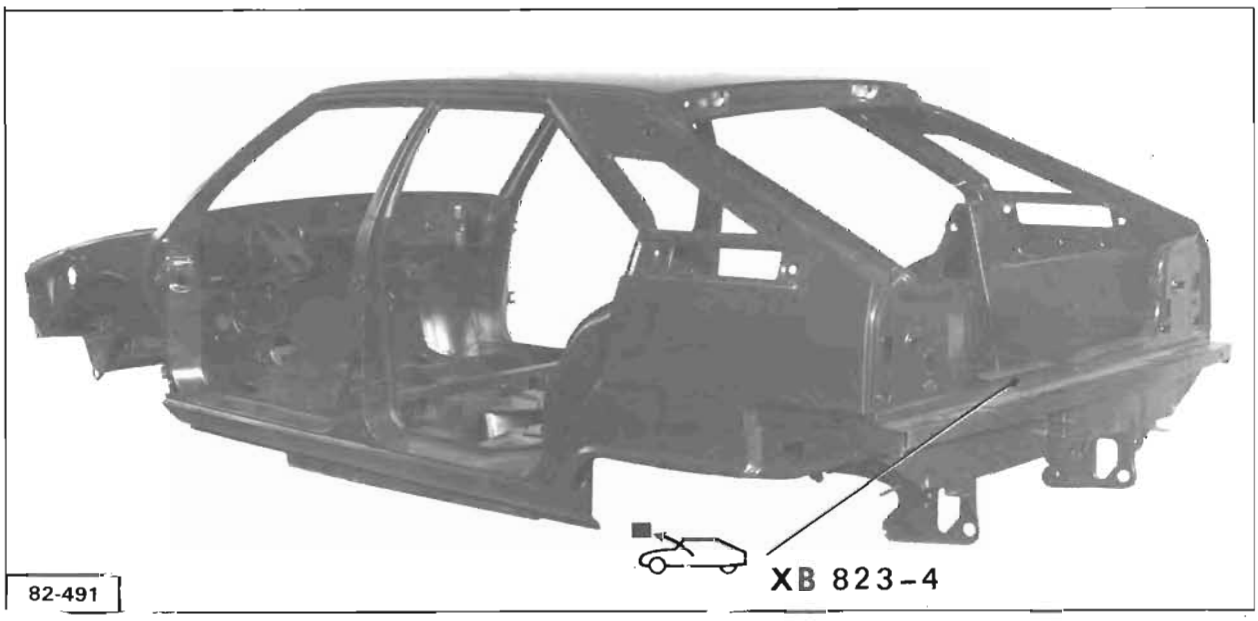
82-2245

BX. 80-4



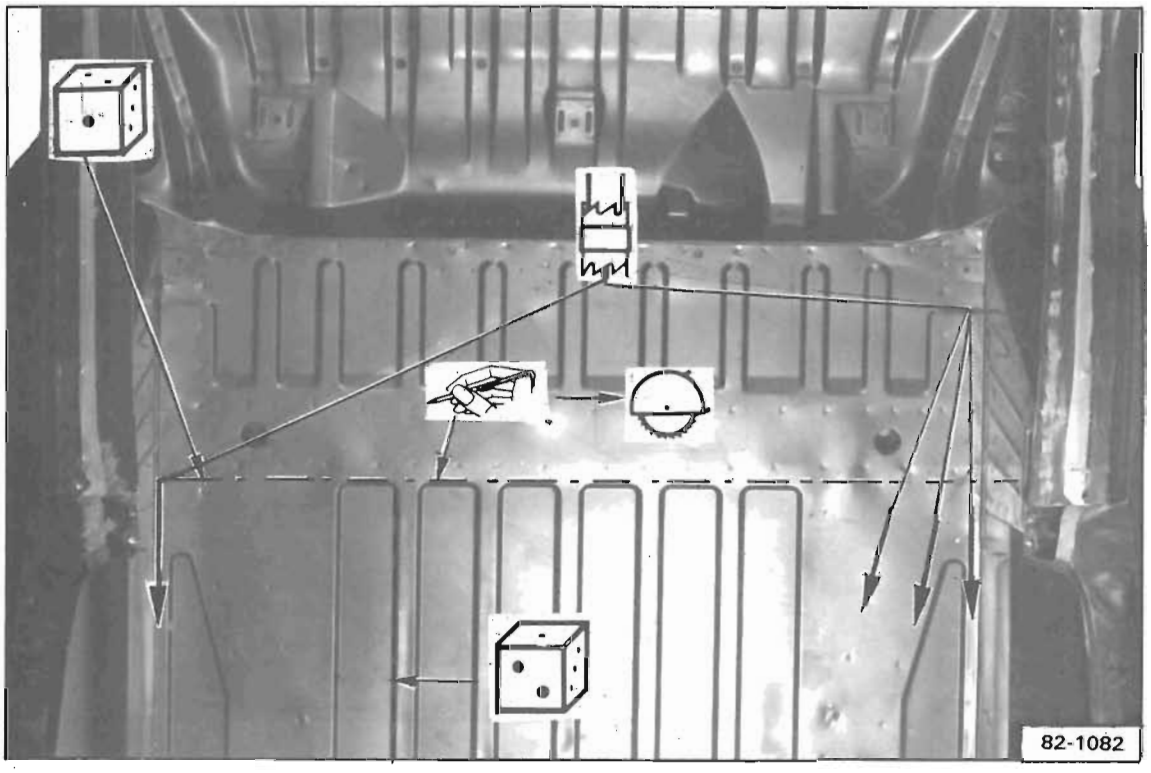
BX. 80-8

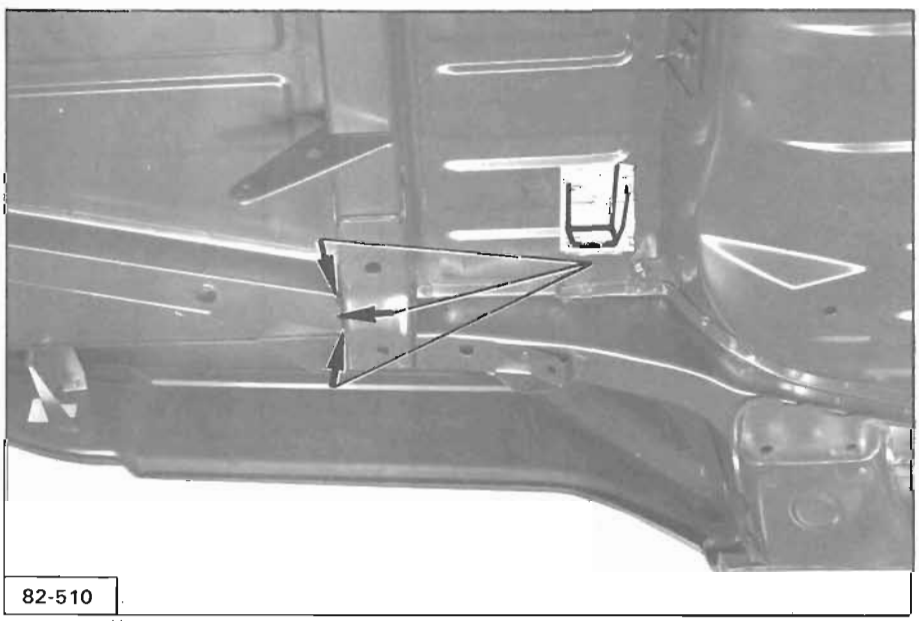
BX. 80-4

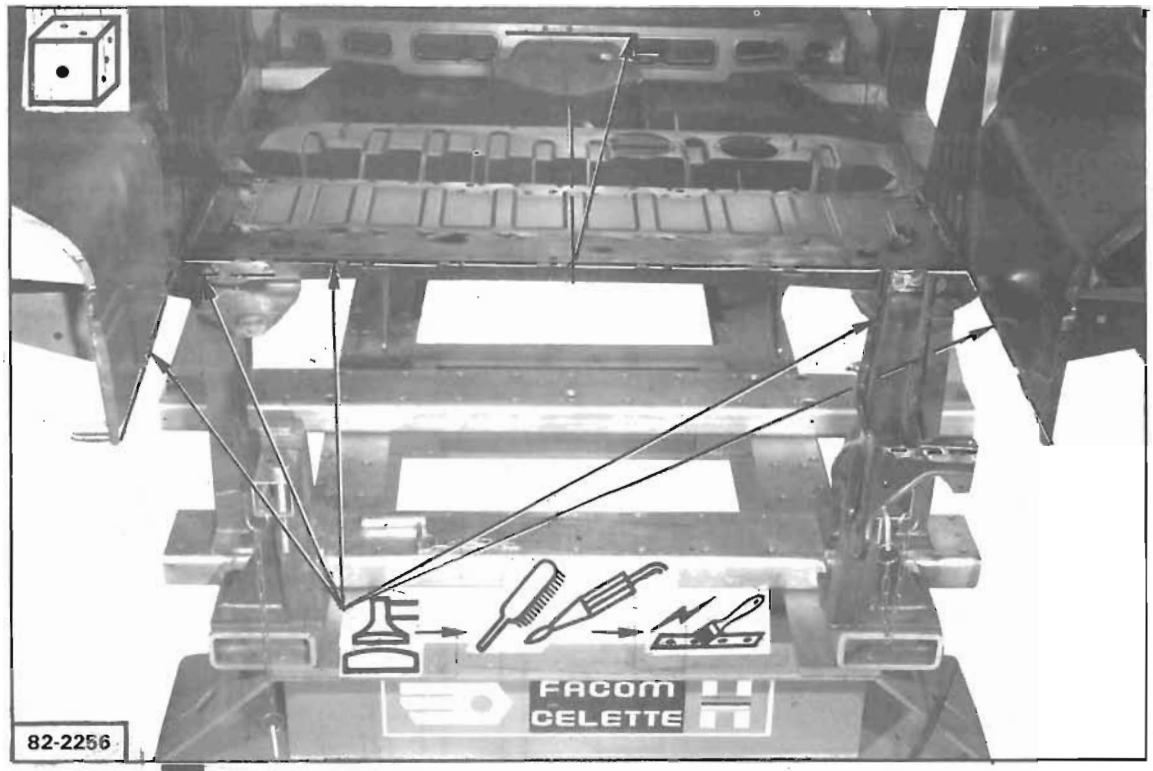


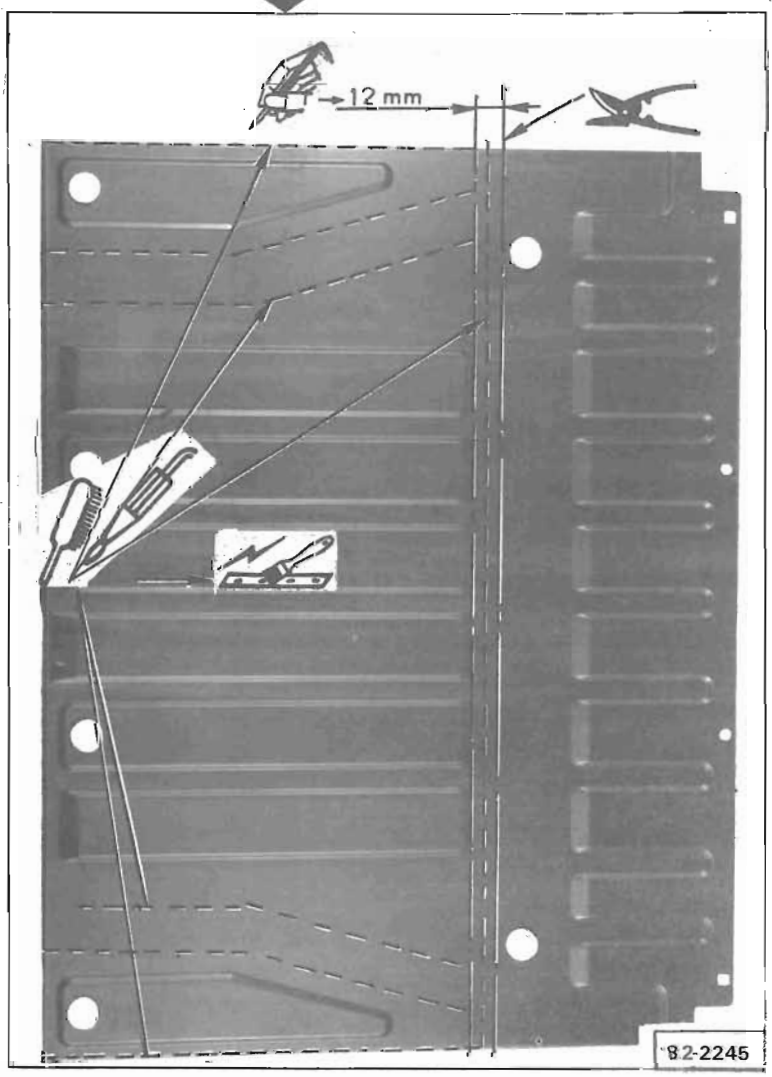
82-491

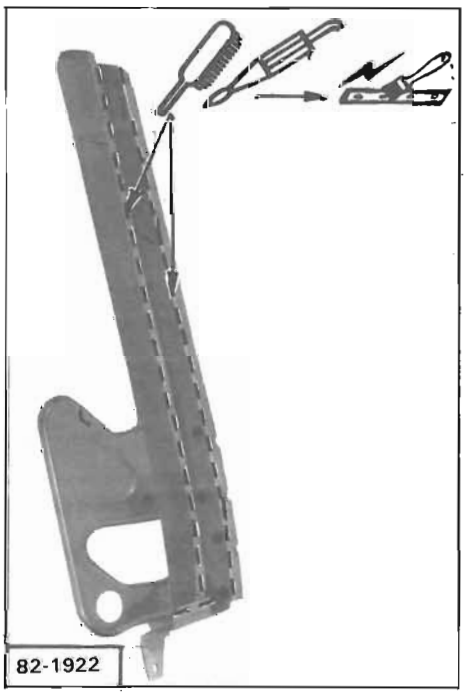
XB 823-4

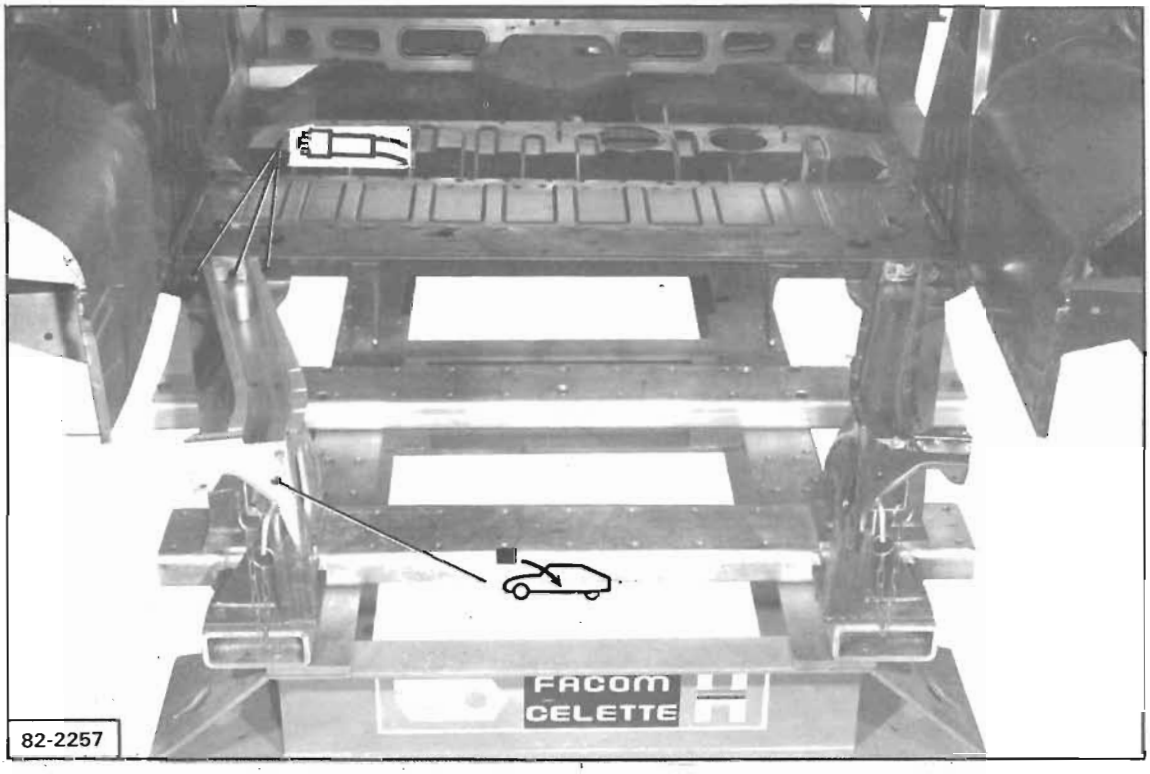

82-1082

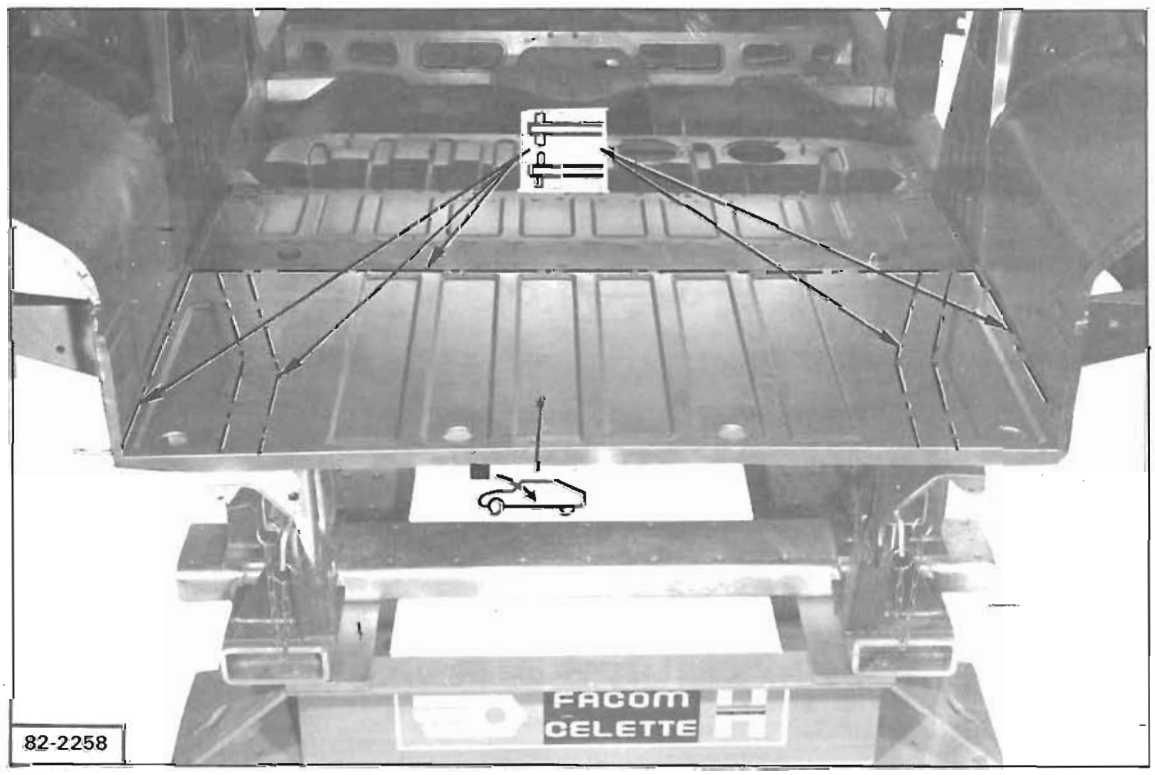

82-510

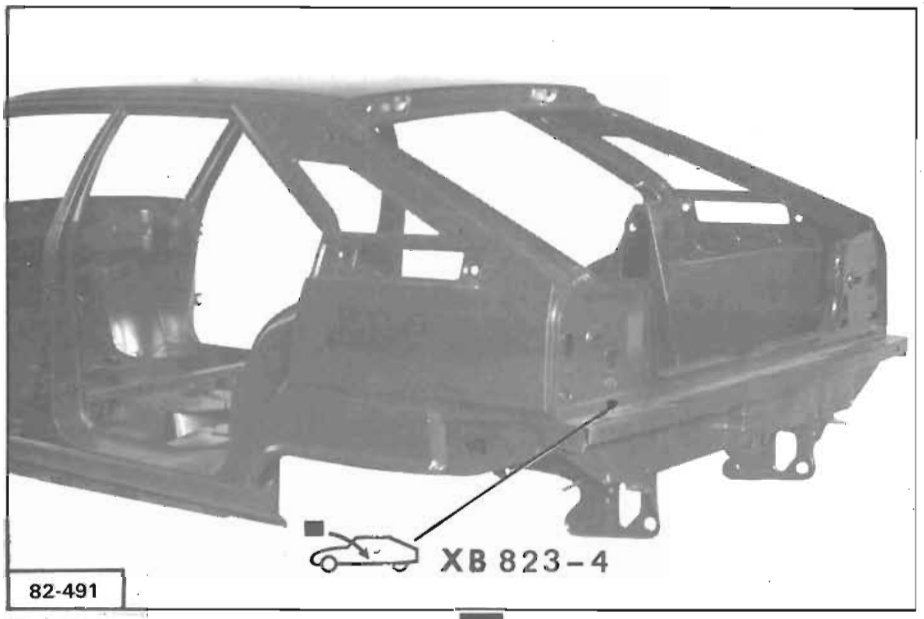

FACOM
CELETTE
82-2256

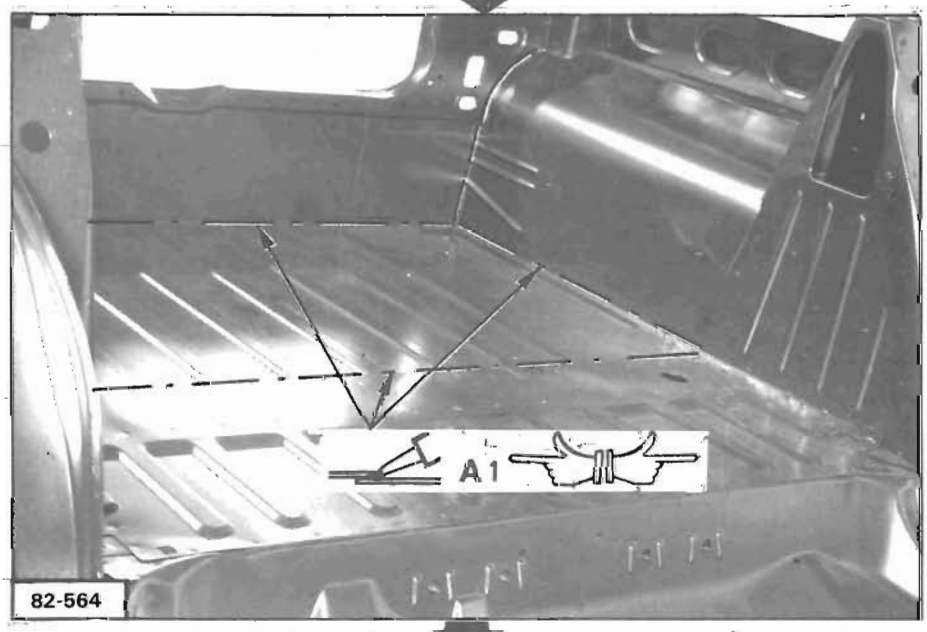

12 mm
82-2245

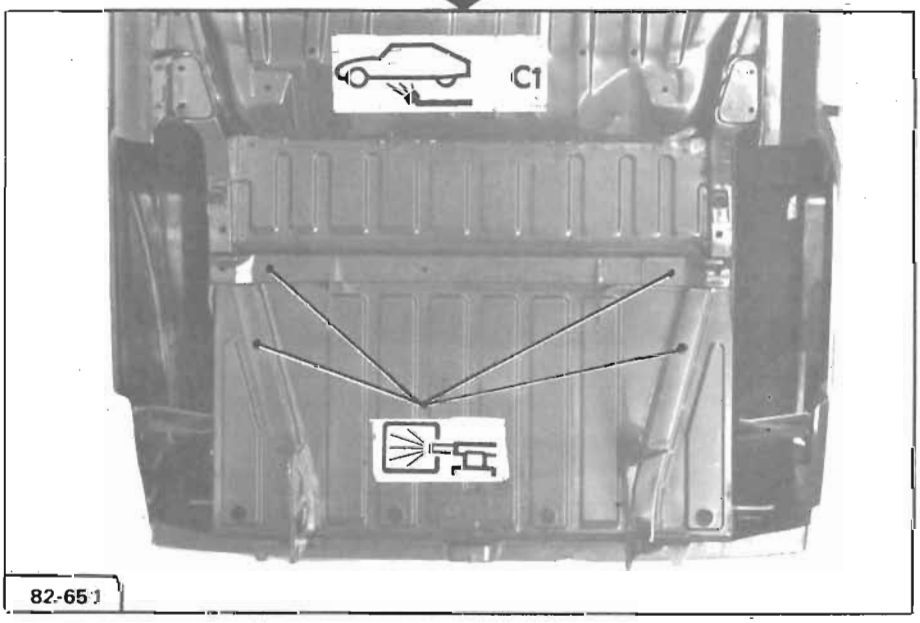

82-1922

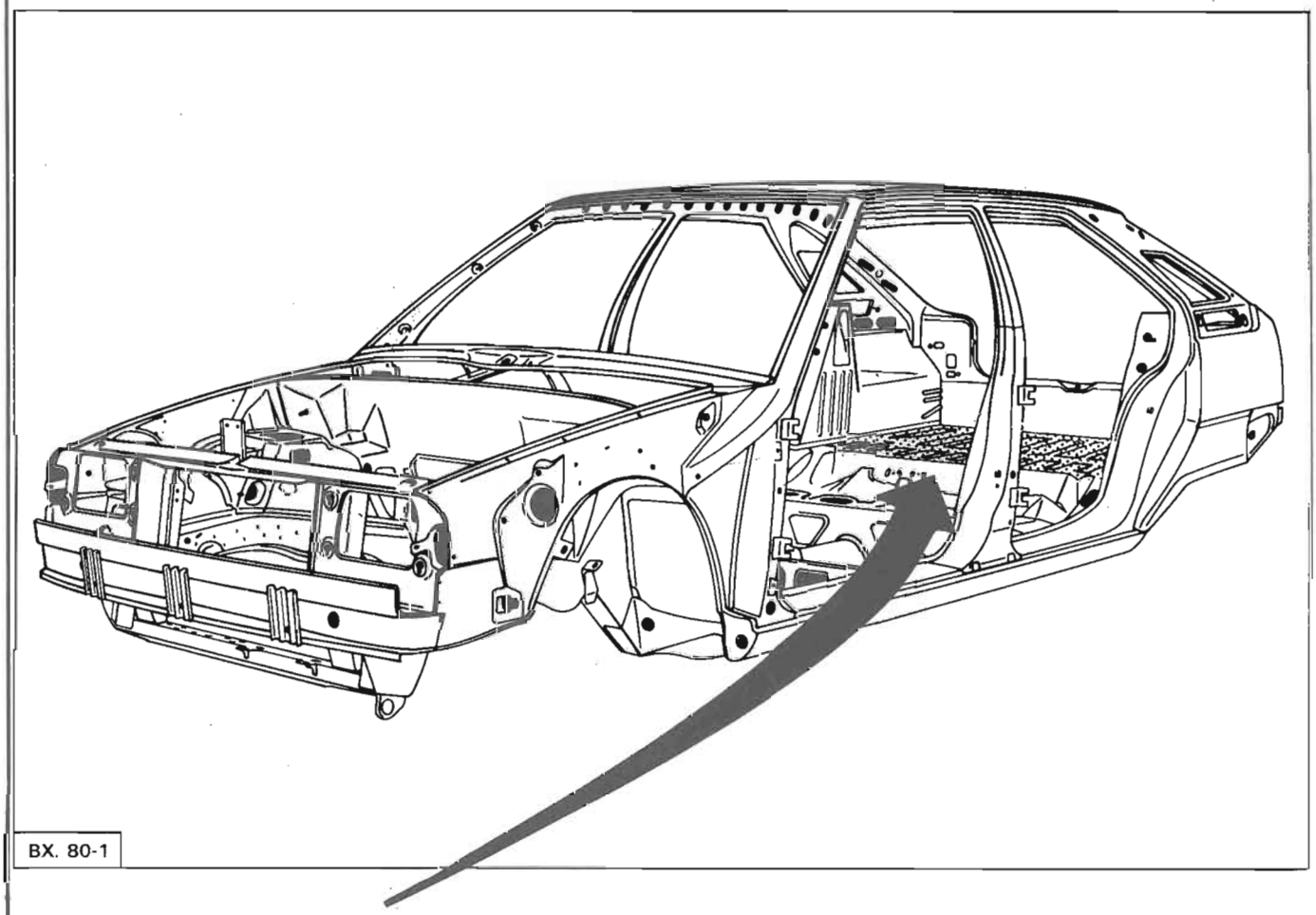

FACOM
CELETTE
82-2257


FACOM
CELETTE
82-2258

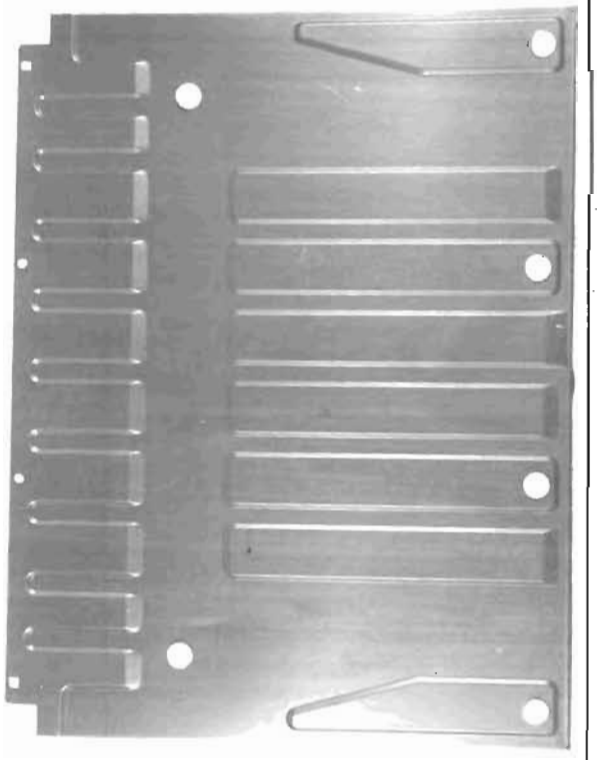

XB 823-4
82-491


A1
82-564

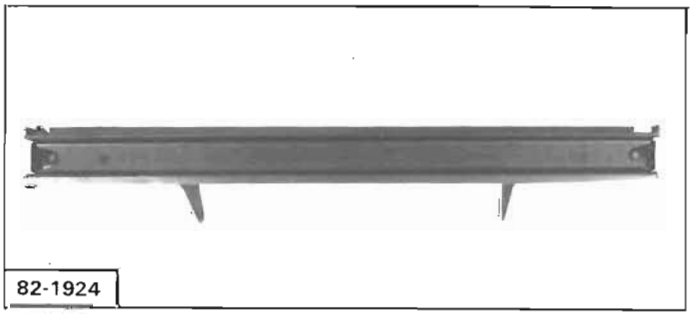

C1
82-651



BX. 80-1



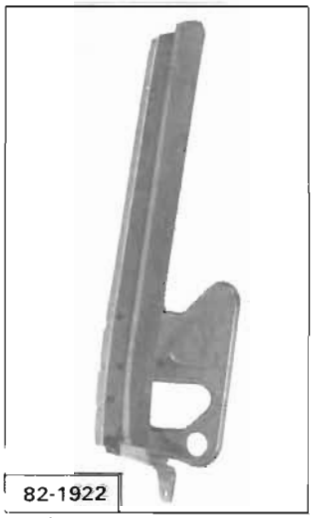
82-2245



82-1924

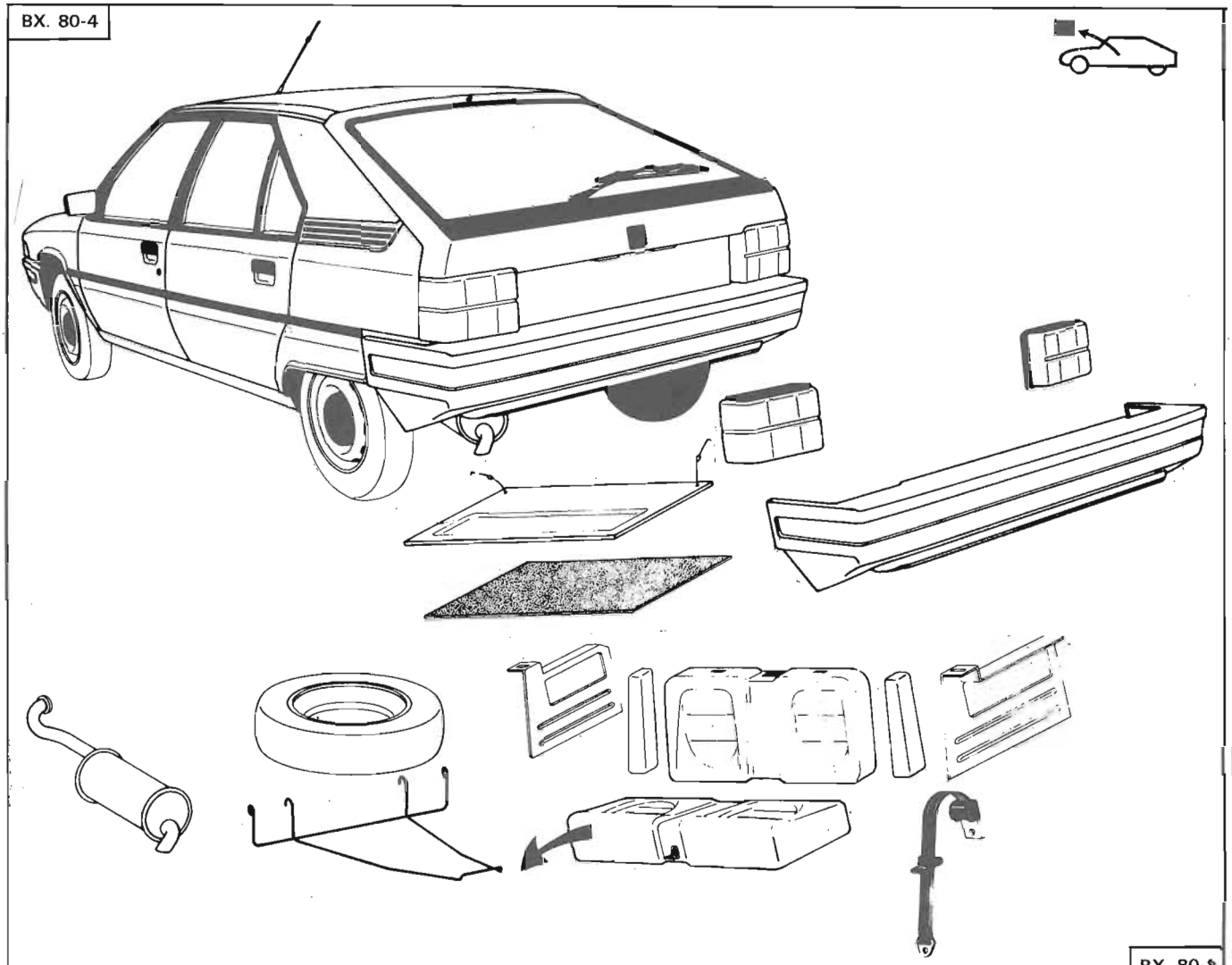


82-1922

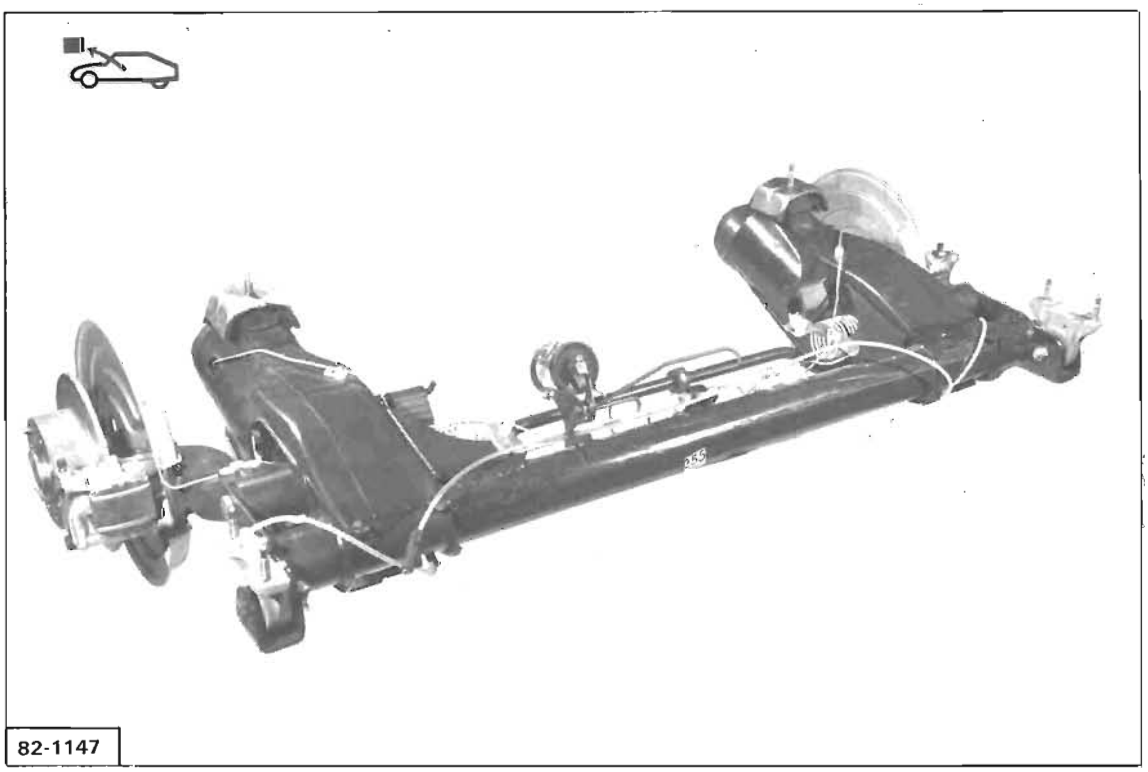


82-1922

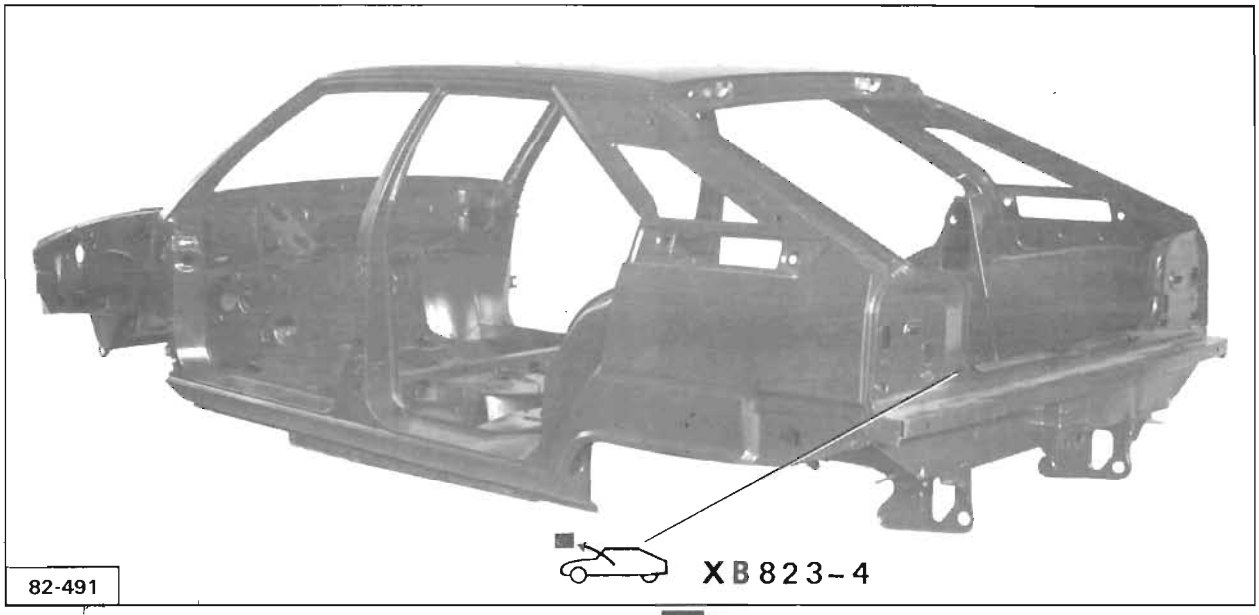
BX. 80-4

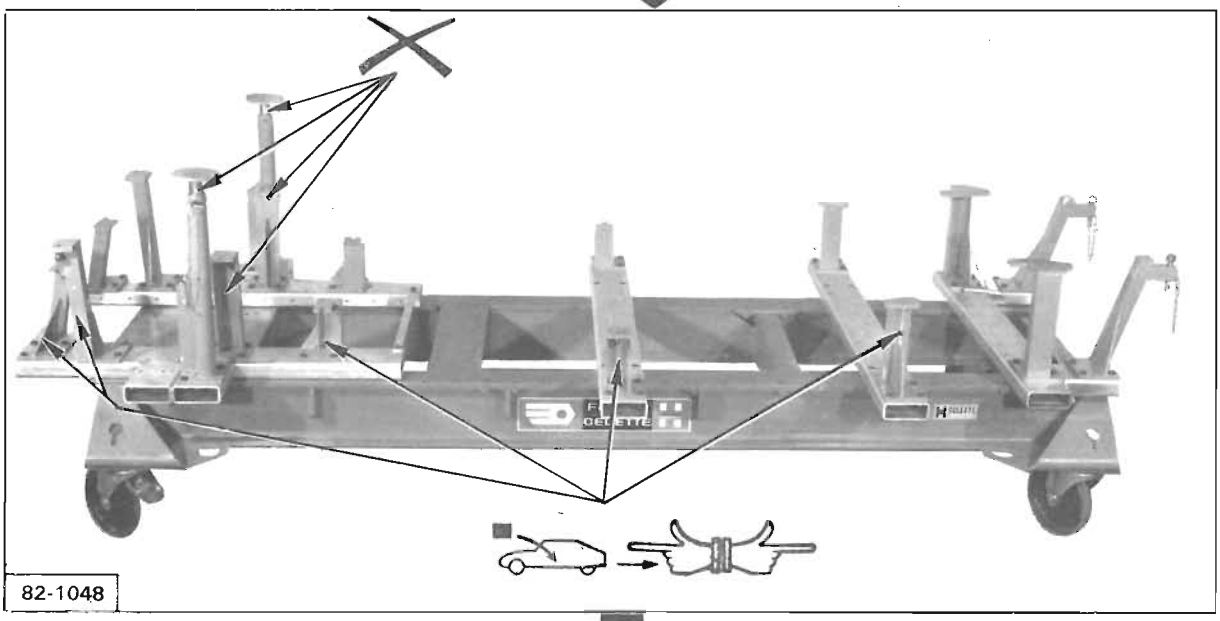


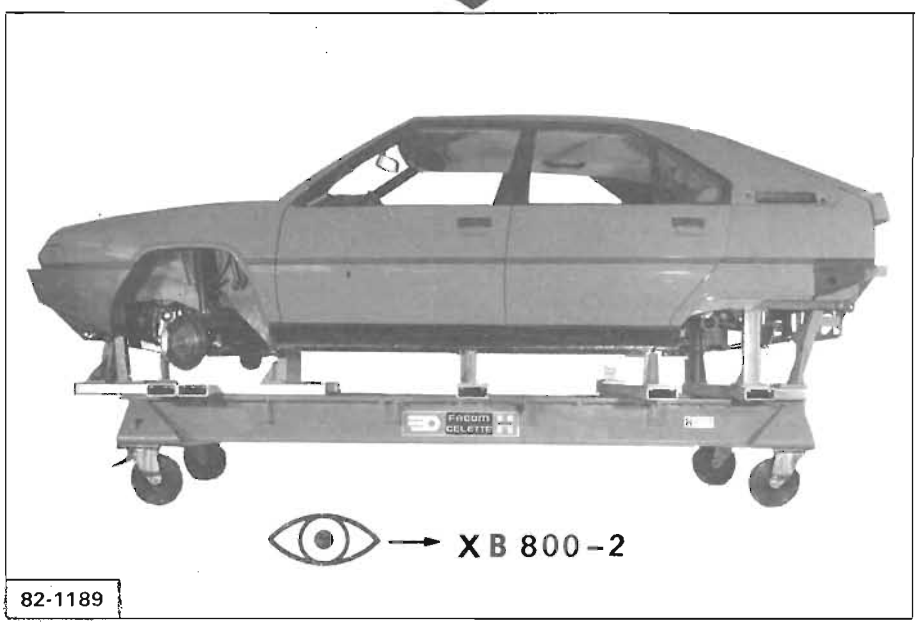
BX. 80-8

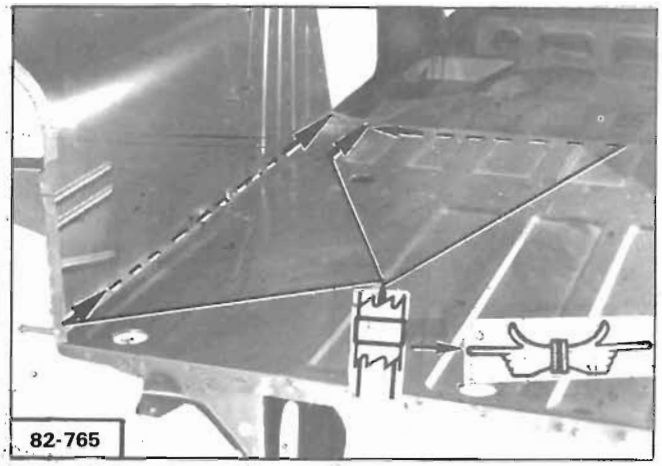


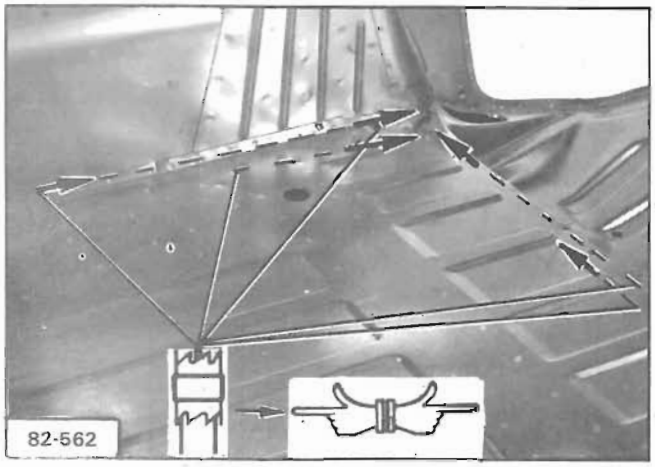
82-1147

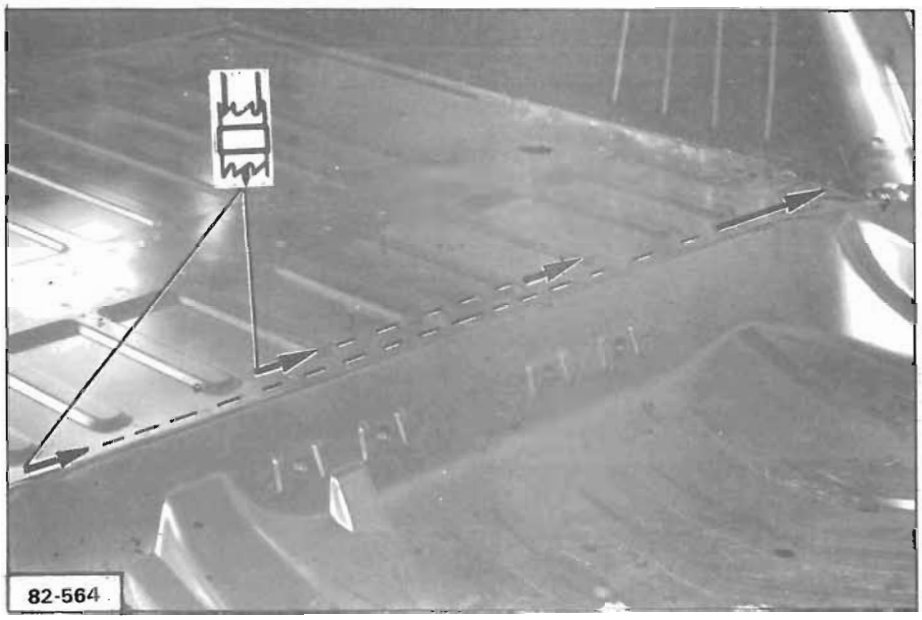

XB 823-4
82-491

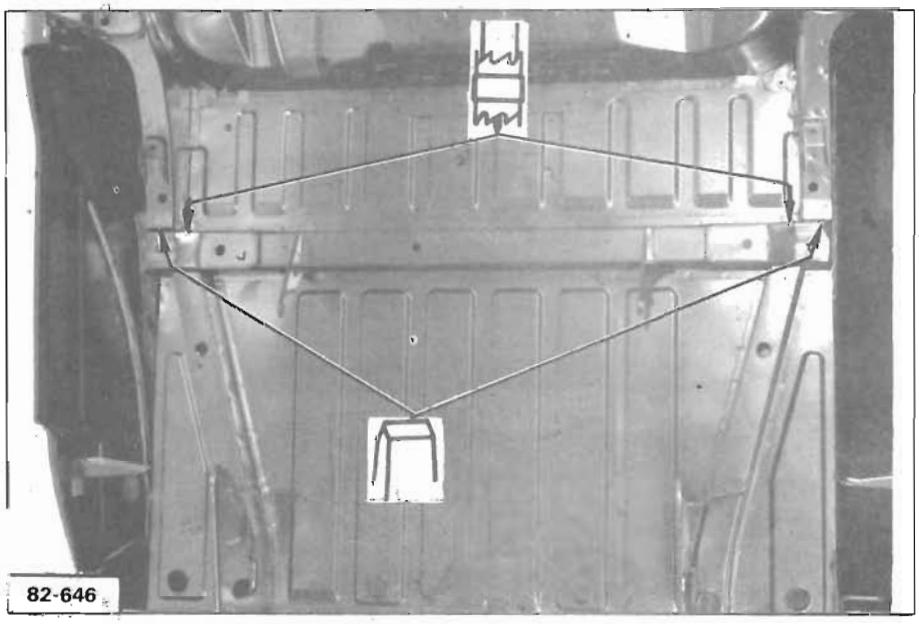

82-1048

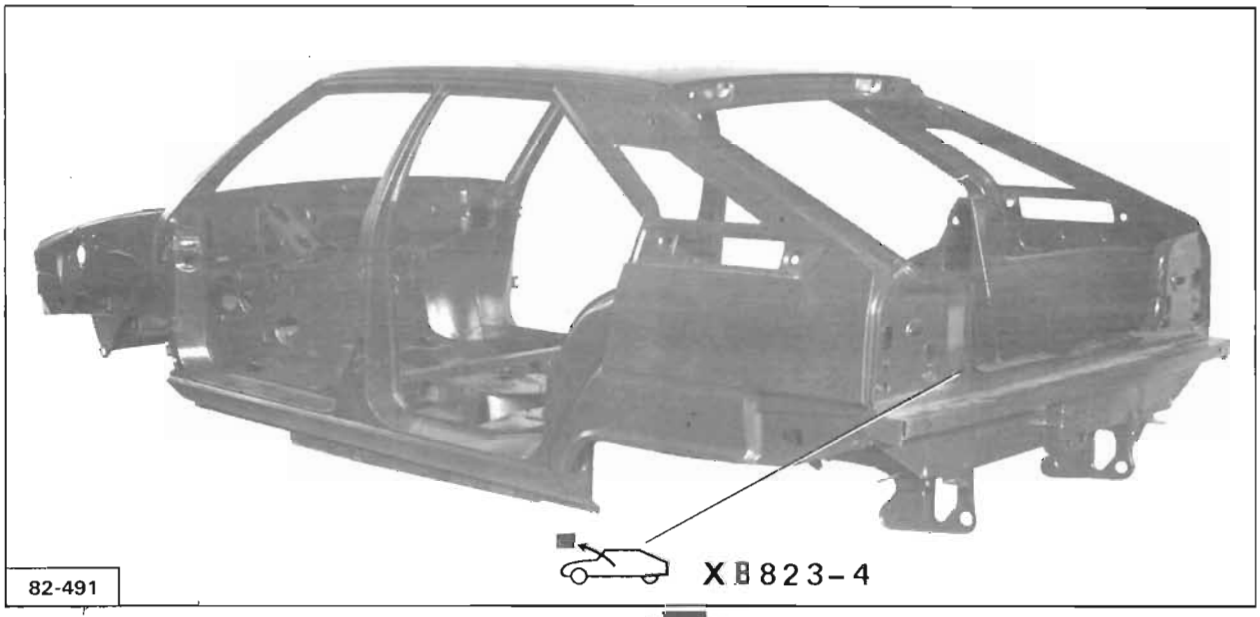

XB 800-2
82-1189

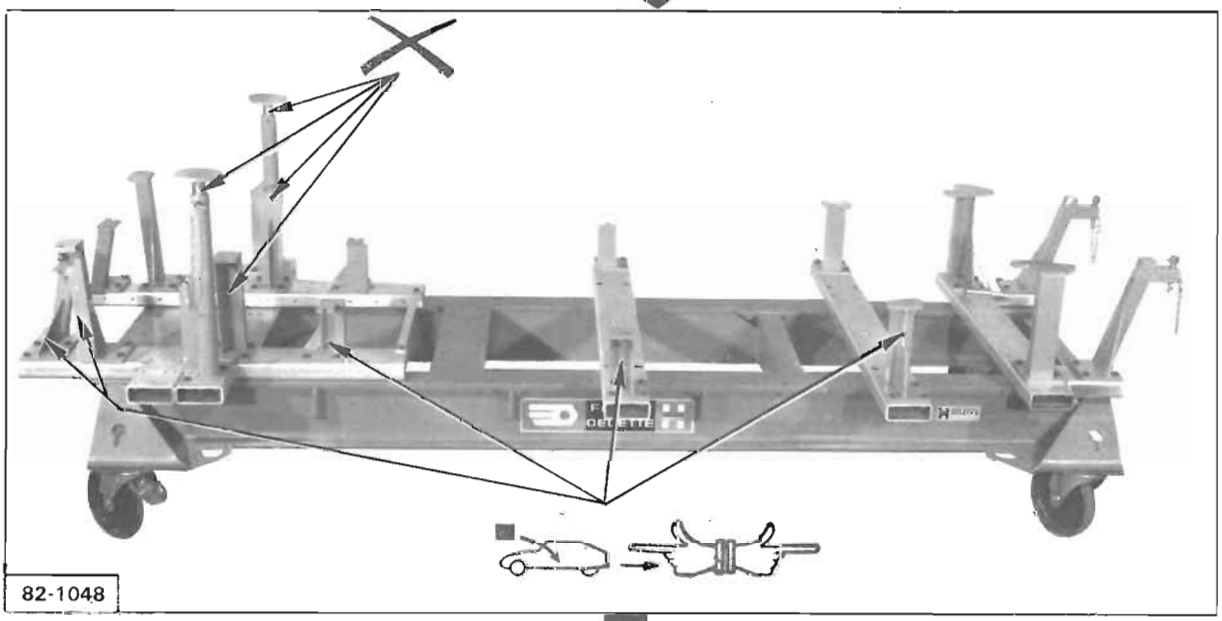

82-765

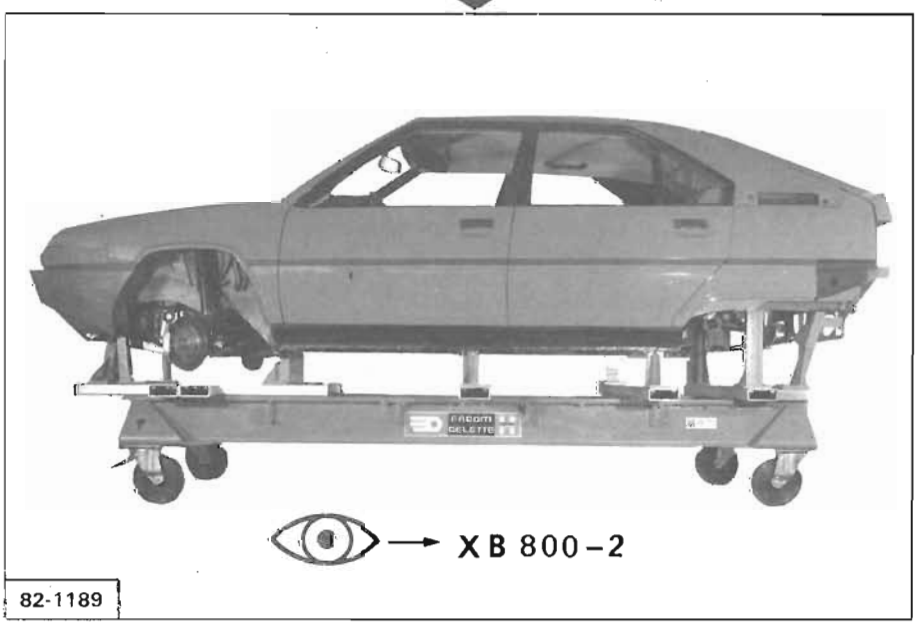

82-562

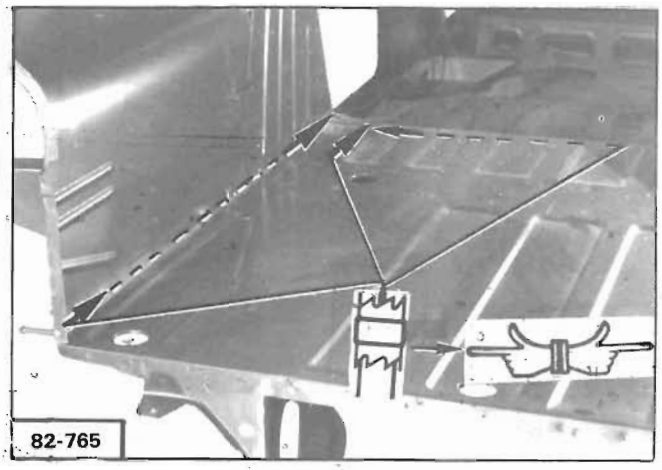

82-564

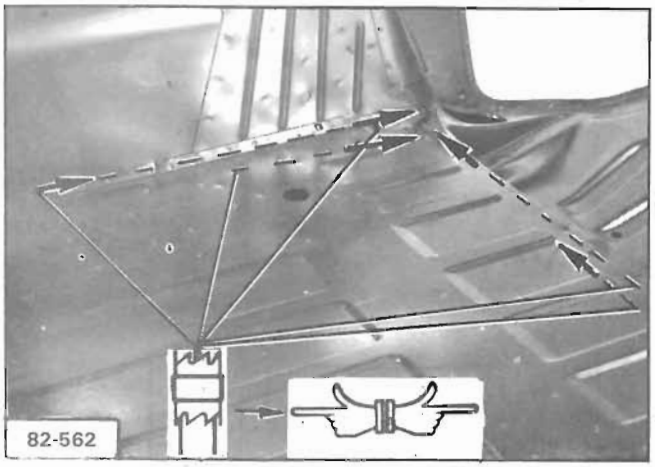

82-646

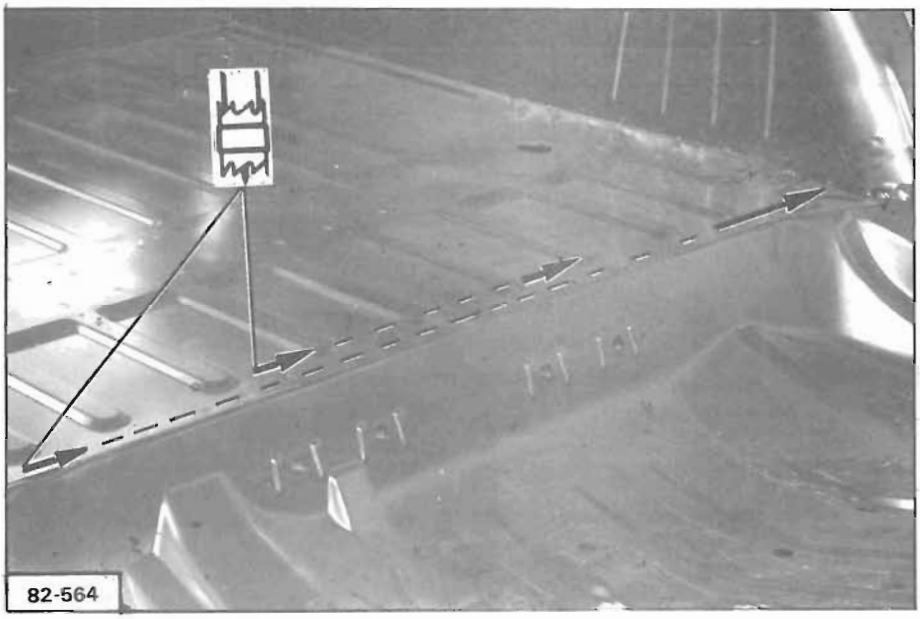

82-491
XB 823-4

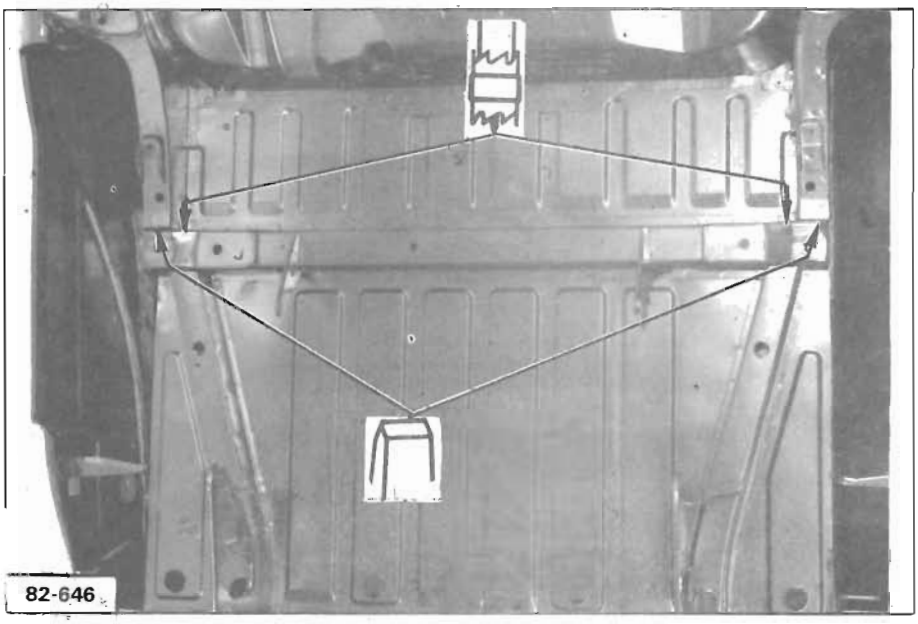

82-1048

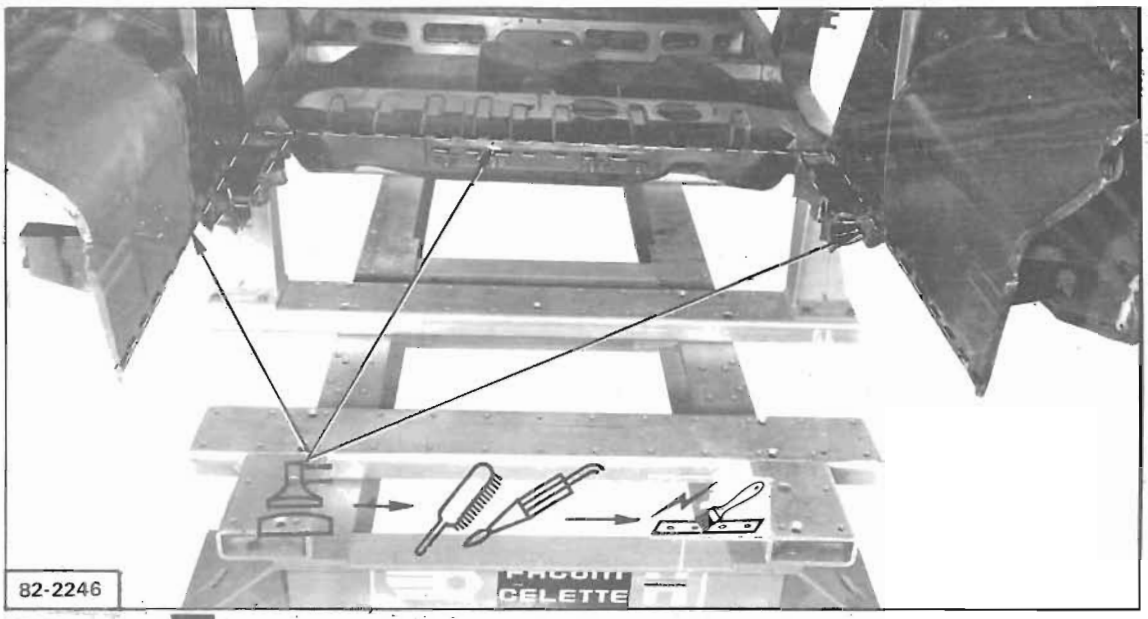

82-1189
XB 800-2

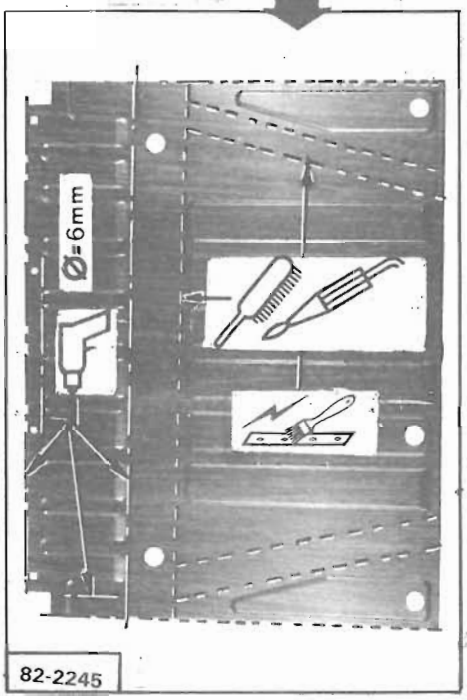

82-765

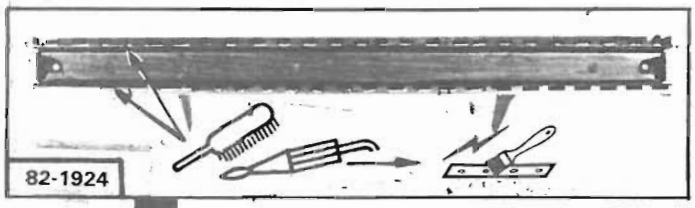

82-562

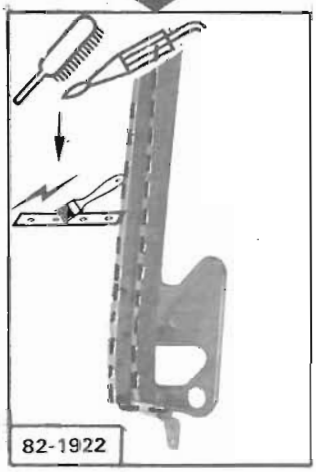

82-564

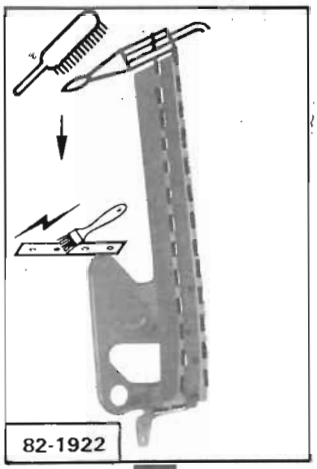

82-646

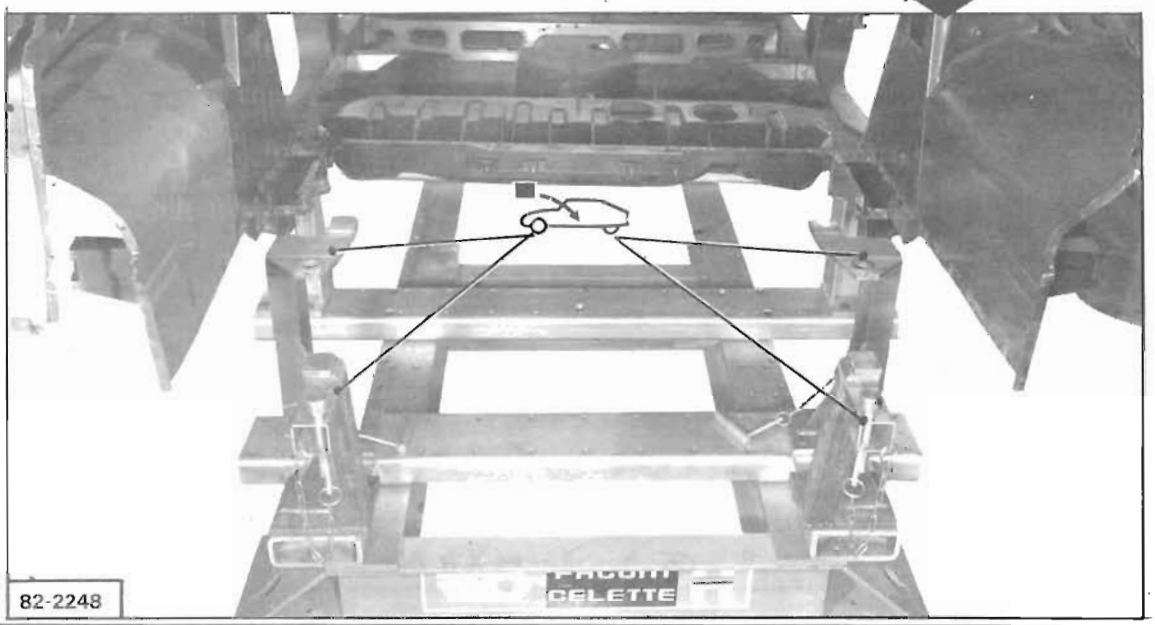

82-2246

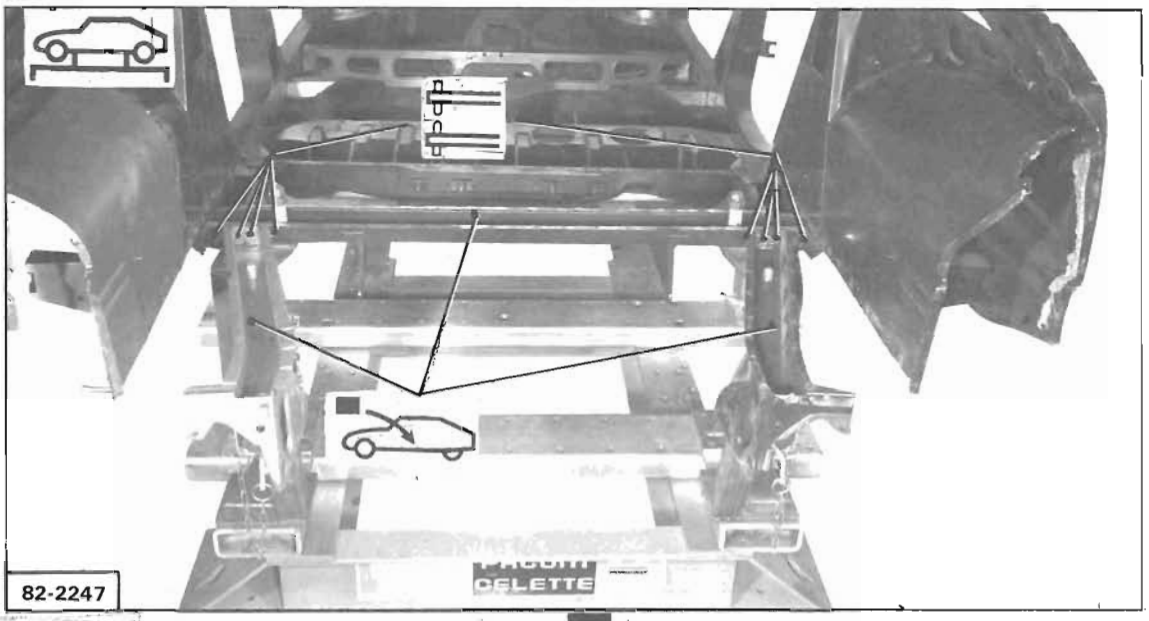

Ø=6mm
82-2245

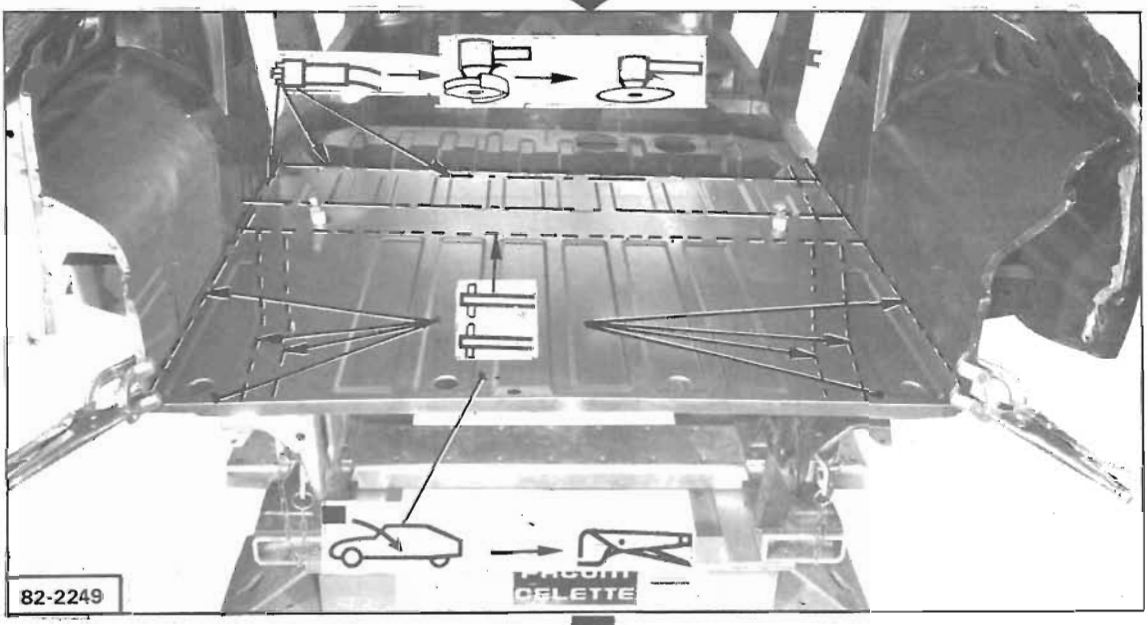

82-1924

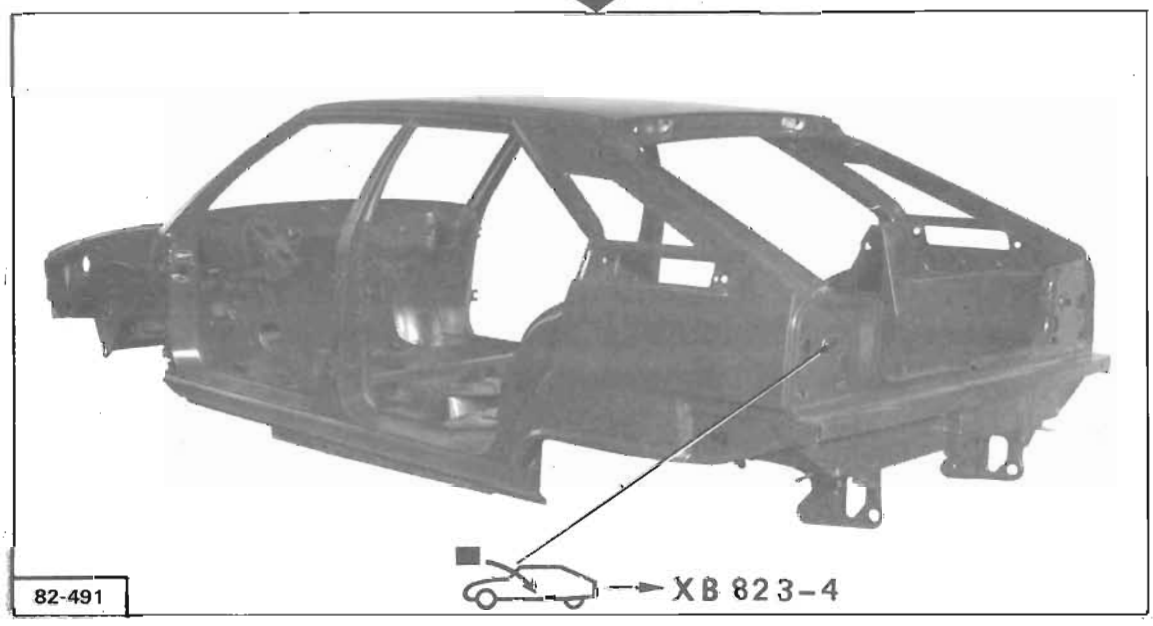

82-1922

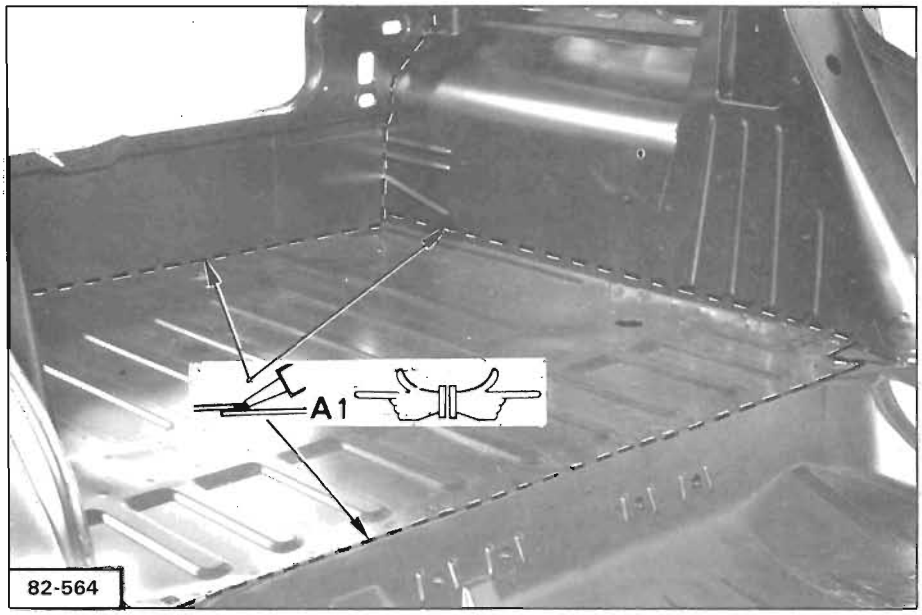

82-1922

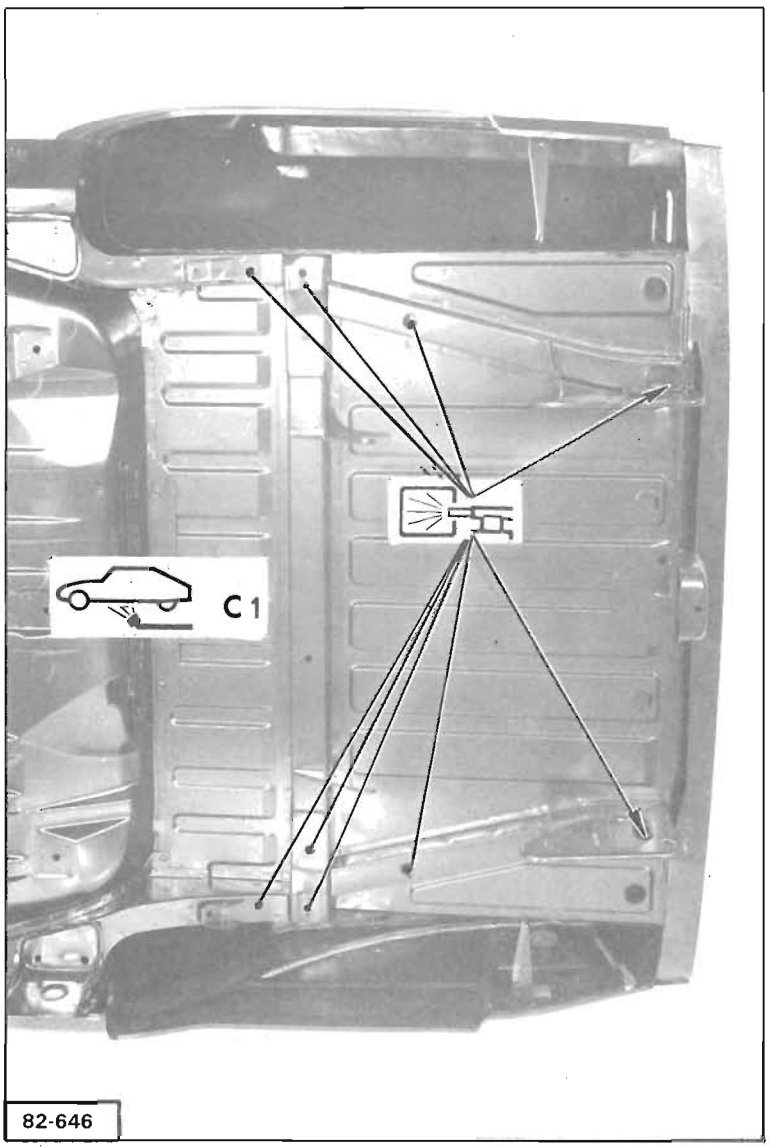

82-2248

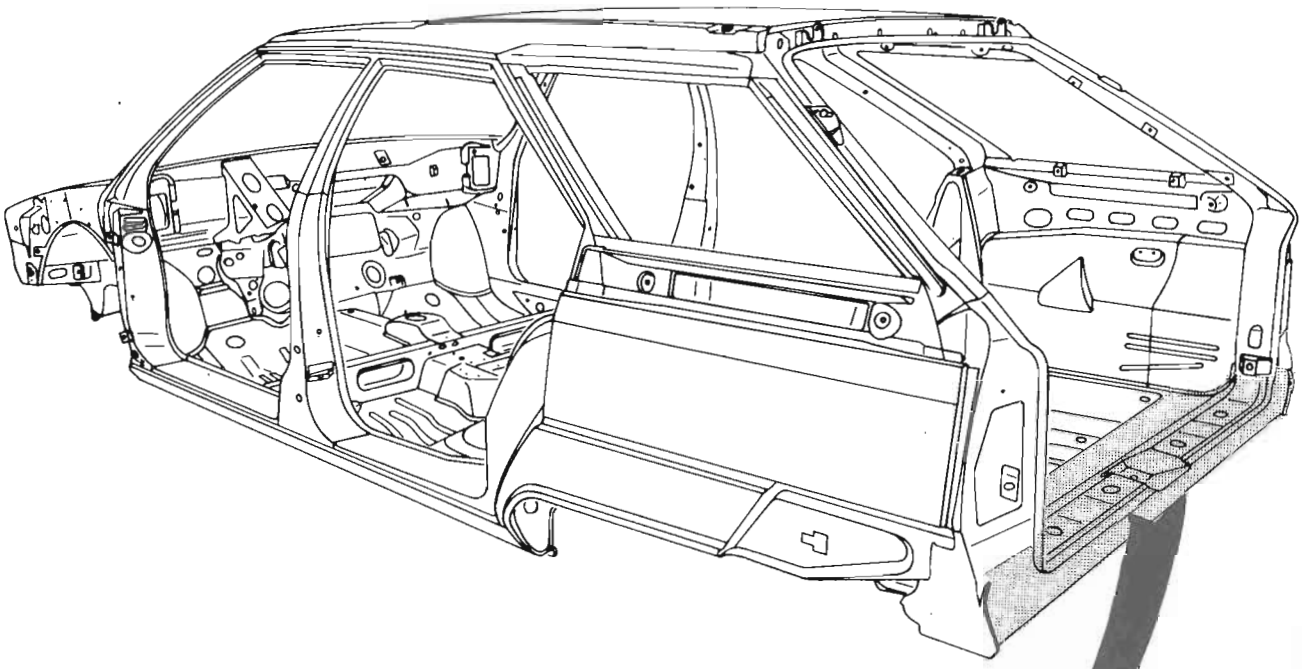

82-2247


82-2249


82-491
XB 823-4


A1
82-564


C1
82-646



BX. 80-36



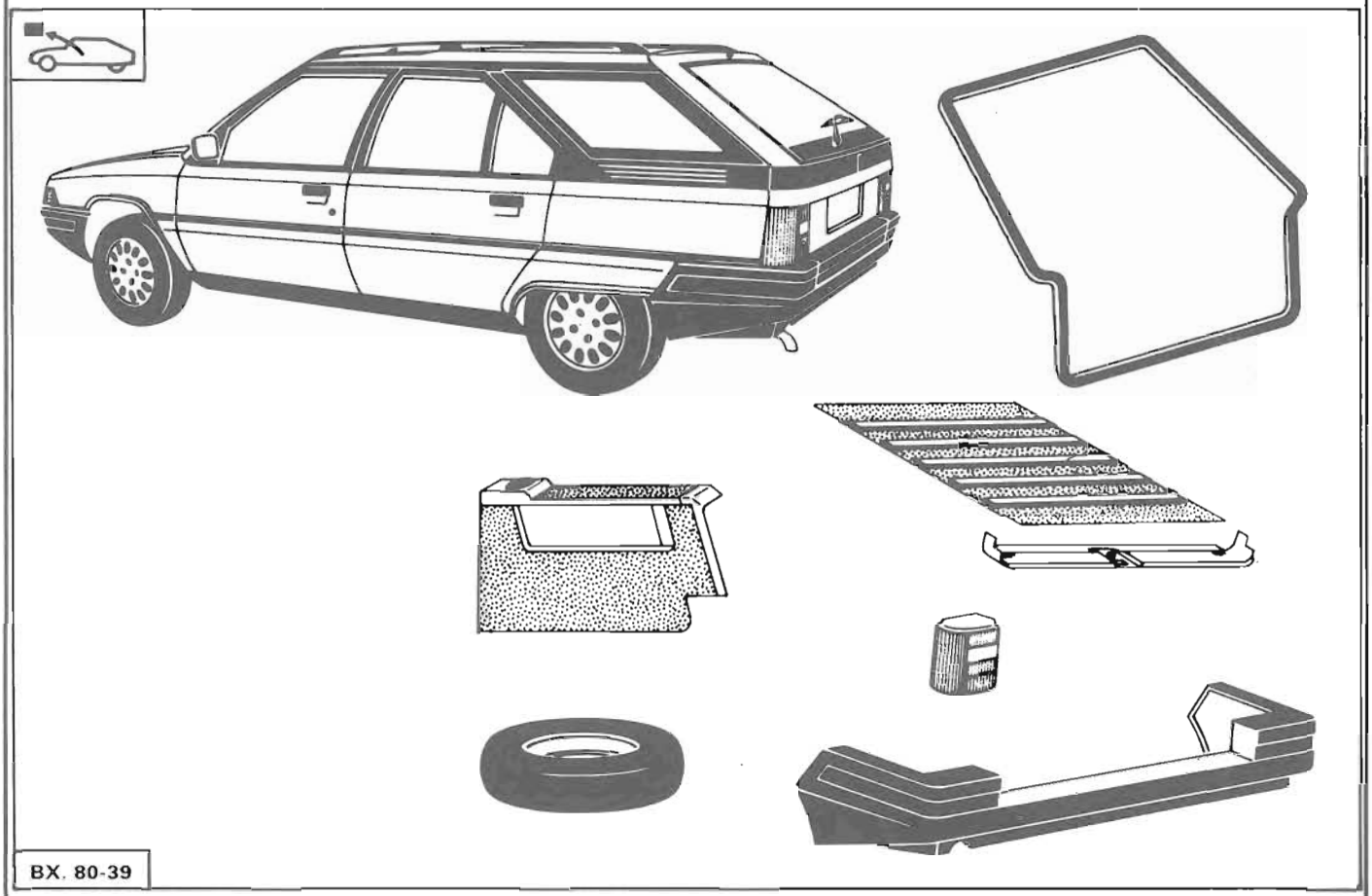
85-59



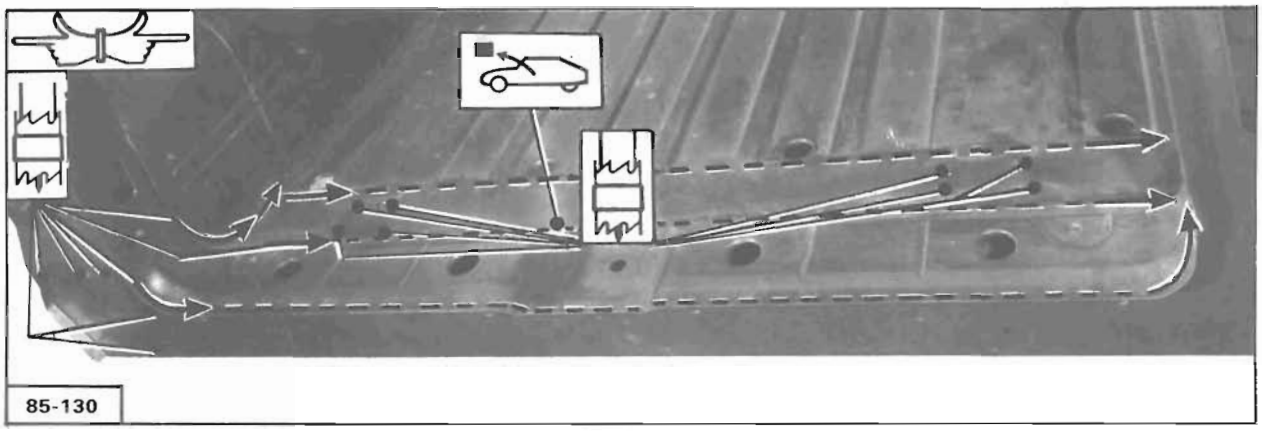
85-65

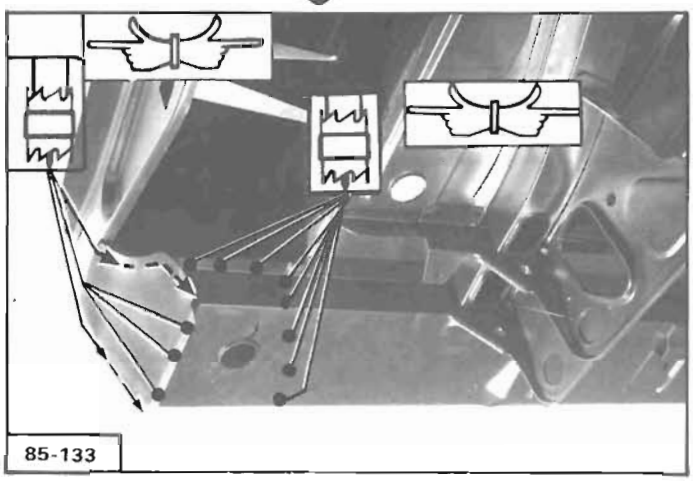


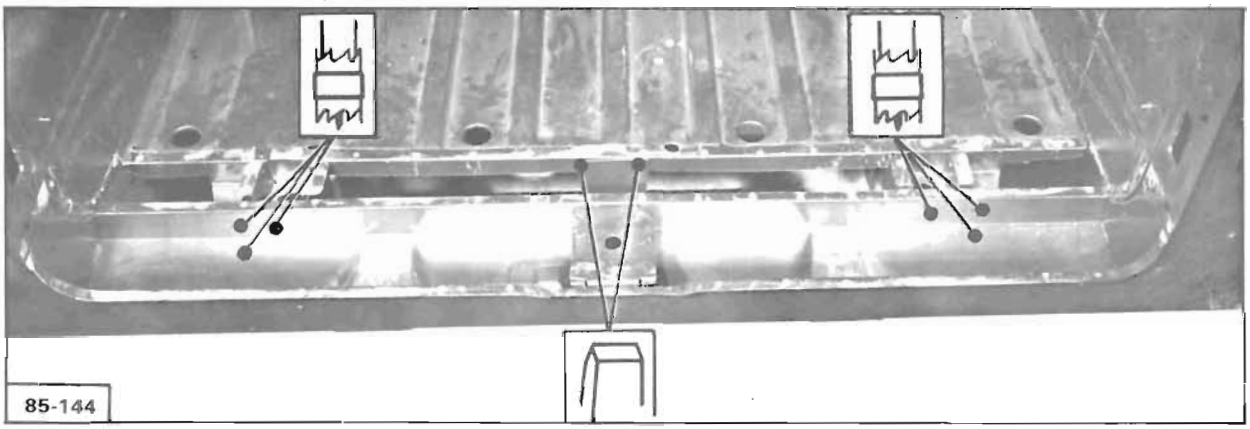
85-66

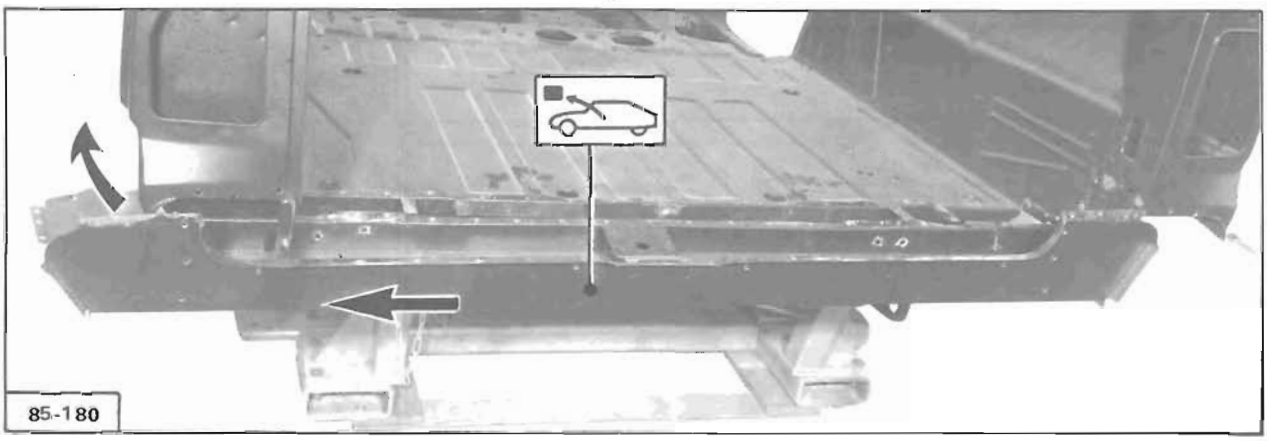


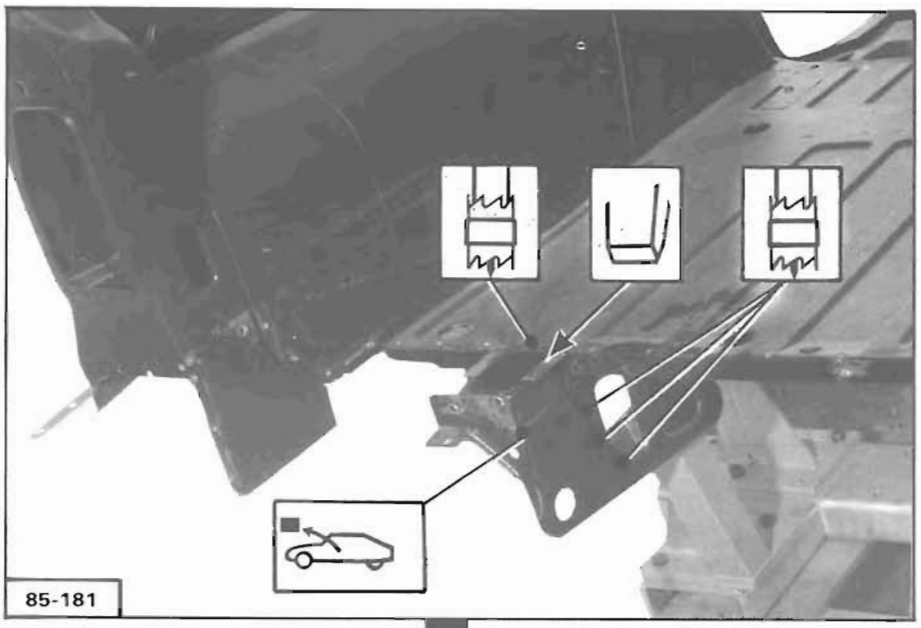
BX. 80-39

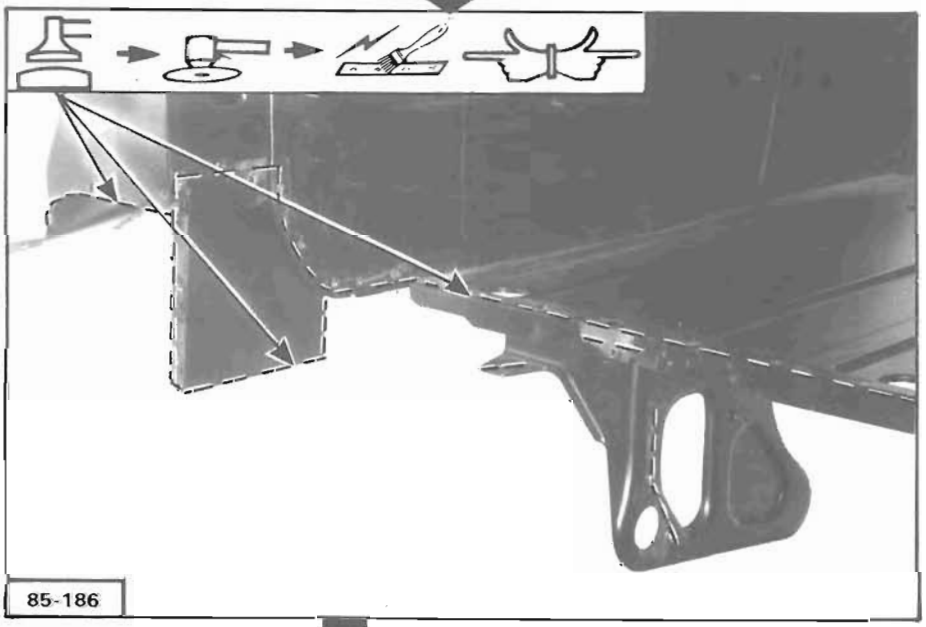

85-130

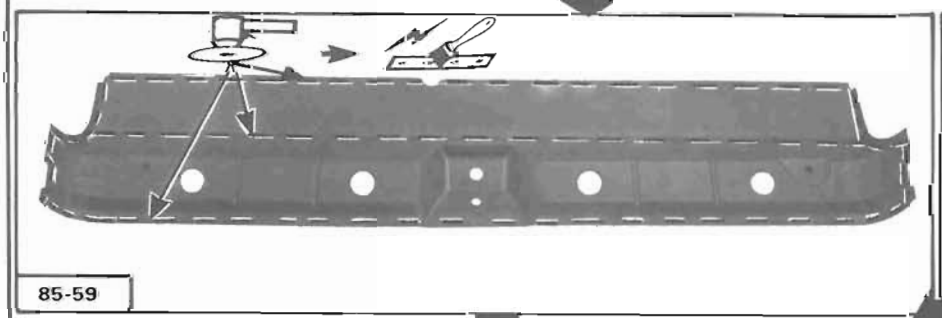

85-133

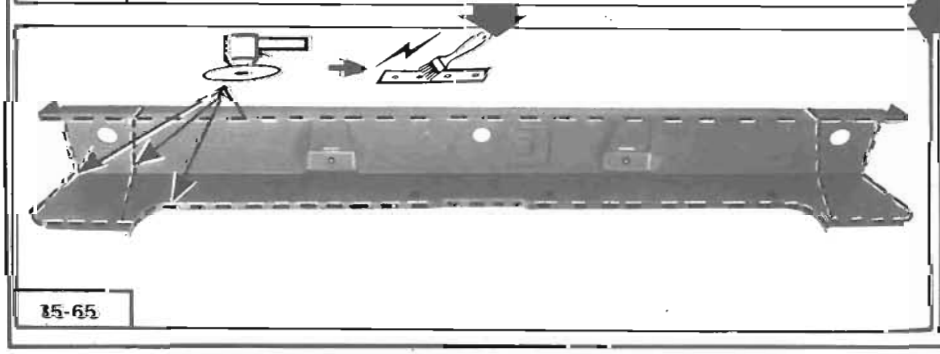

85-144

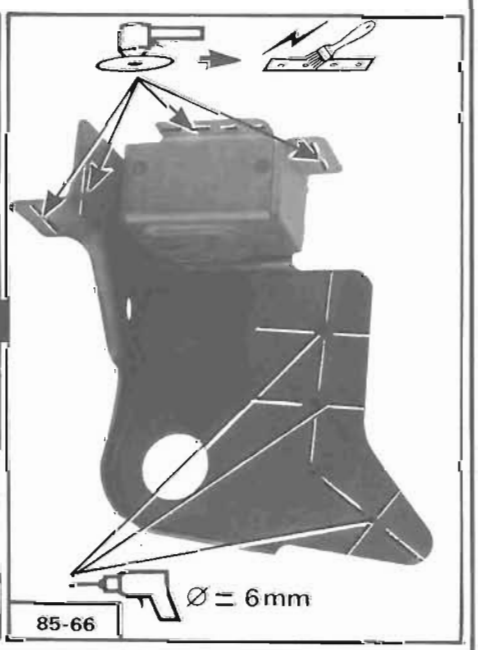

85-180

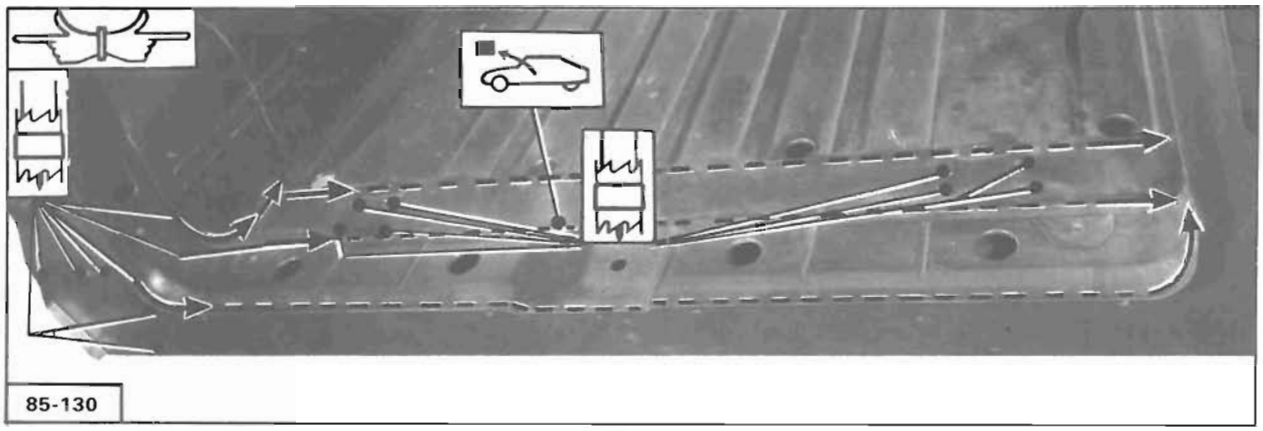

85-181

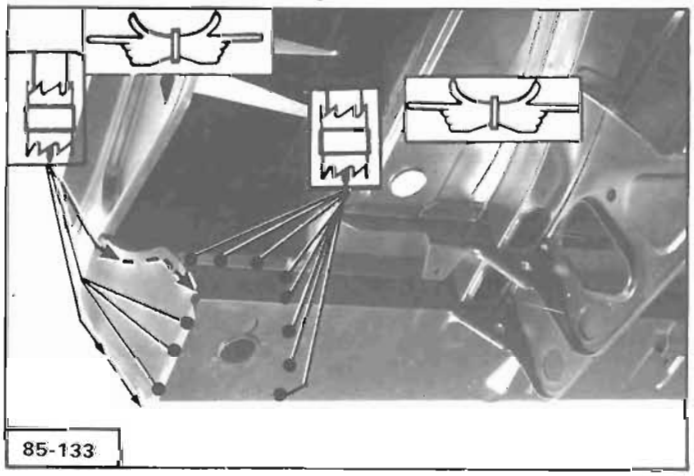

85-186

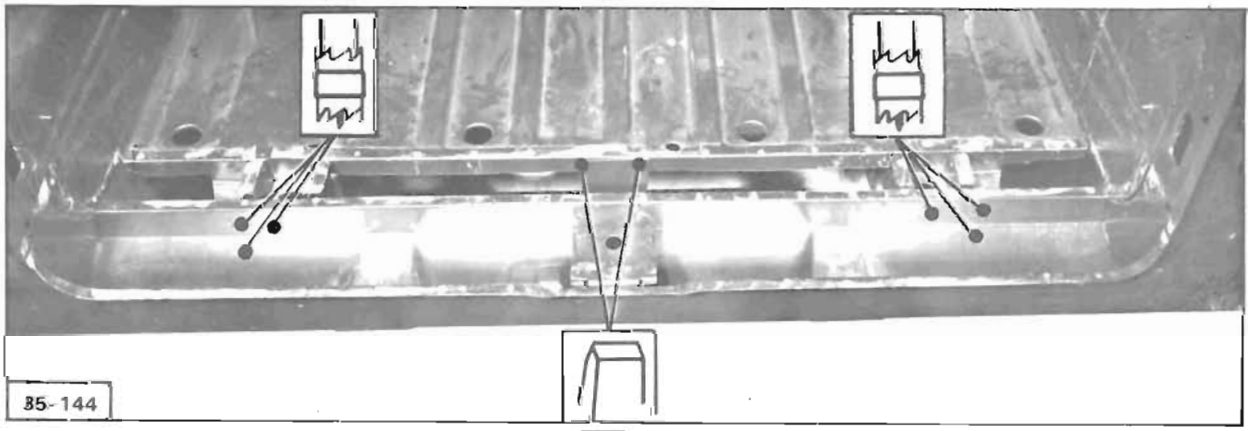

85-59

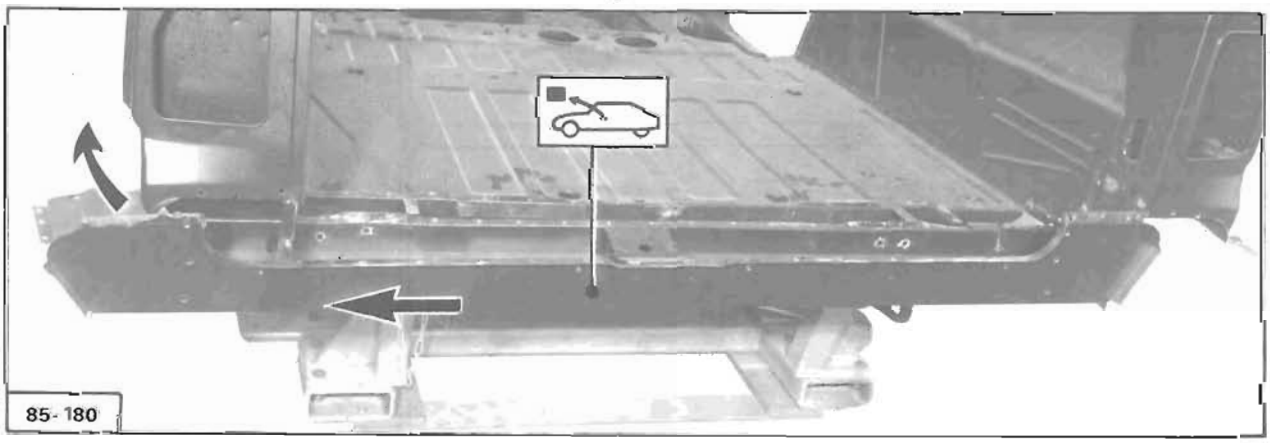

85-65

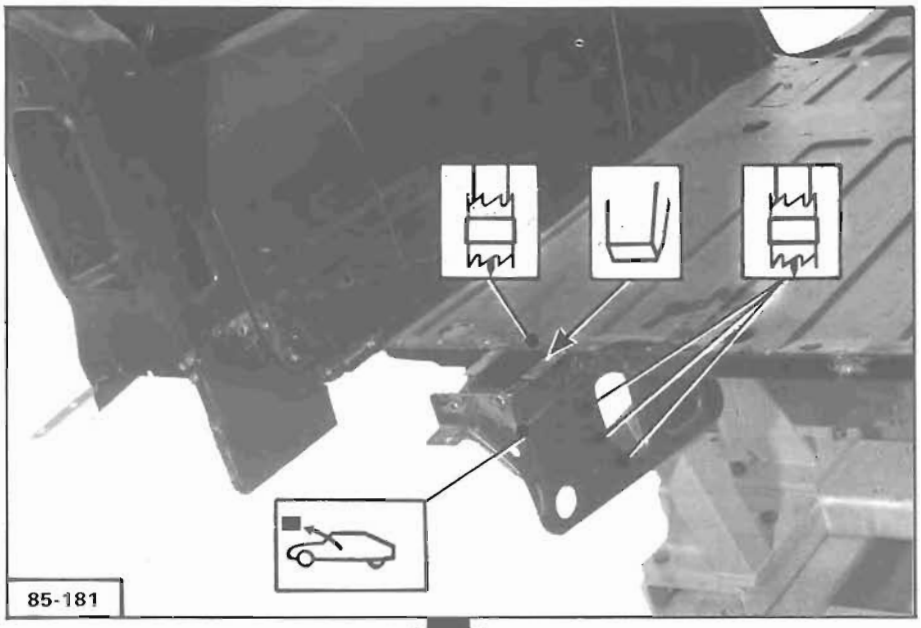

Ø = 6mm
85-66

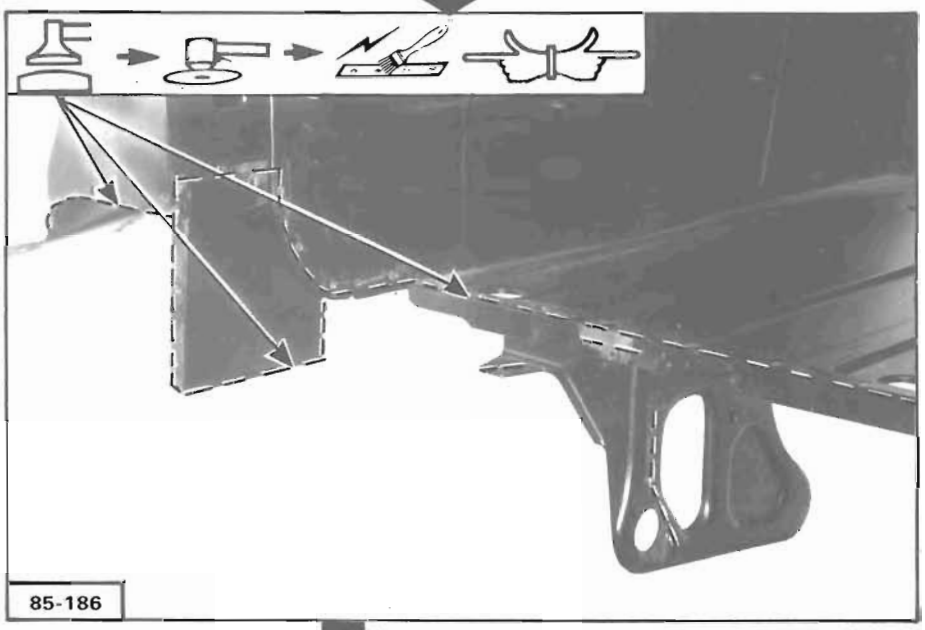

85-130

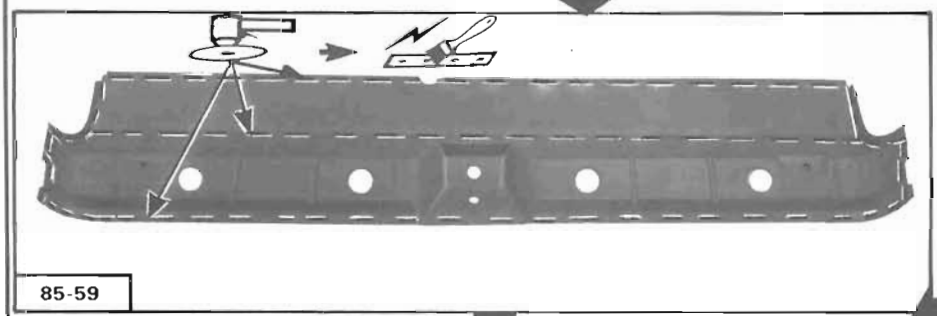

85-133

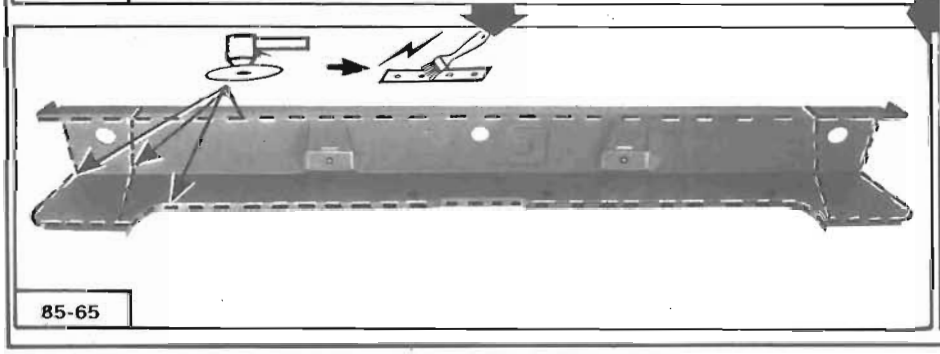

85-144

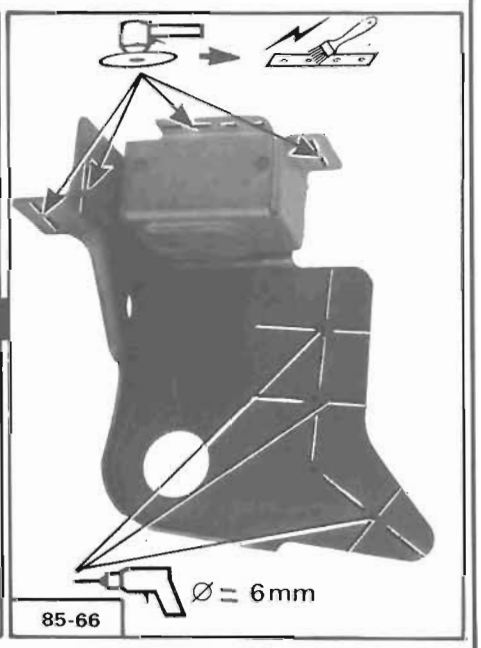

85-180

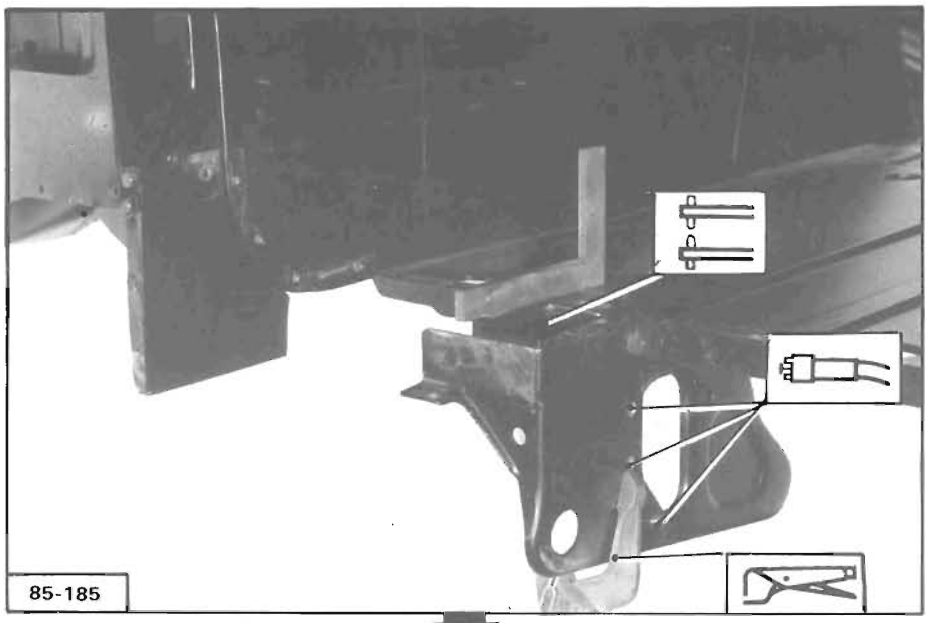

85-181

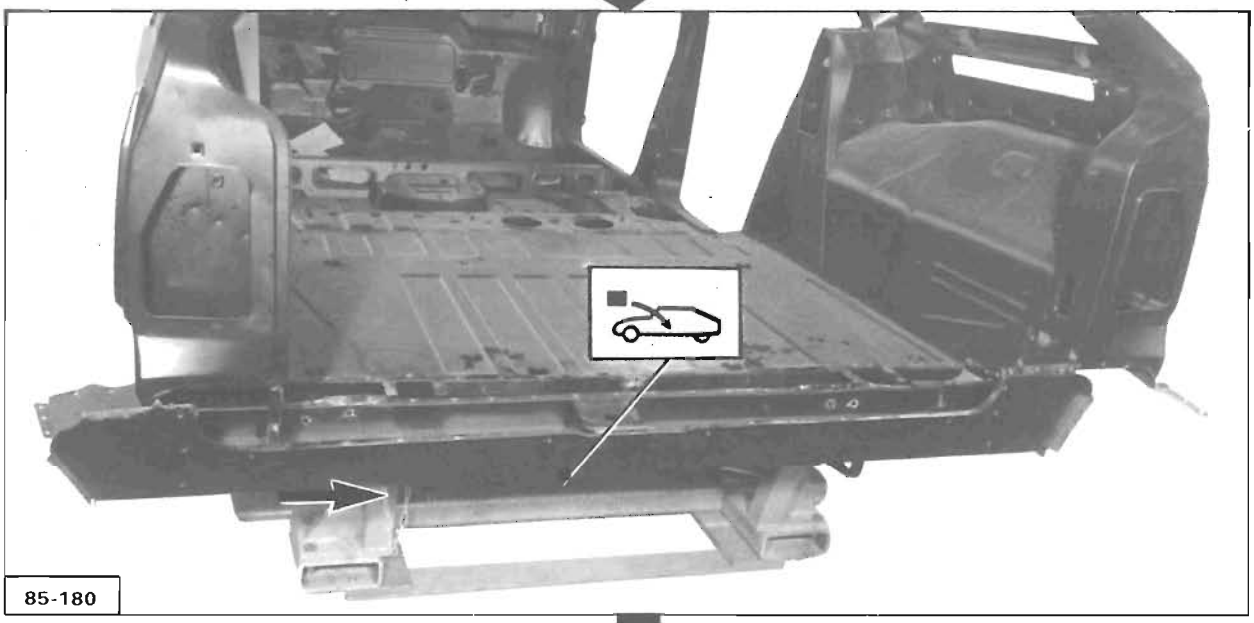

85-186

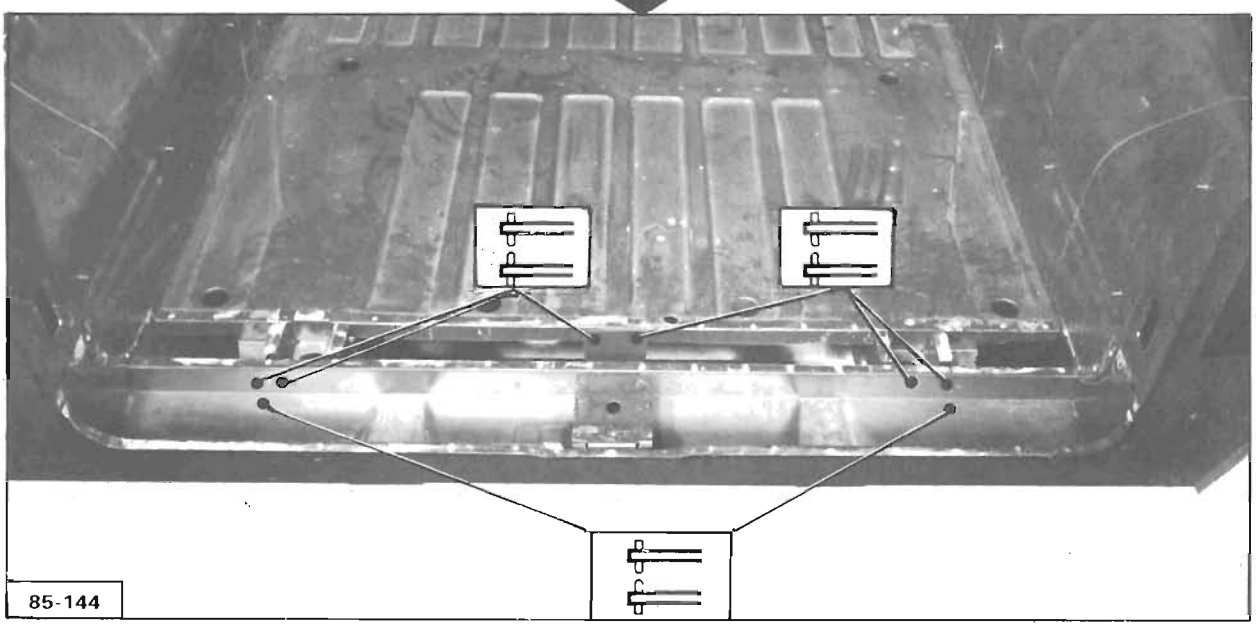

85-59

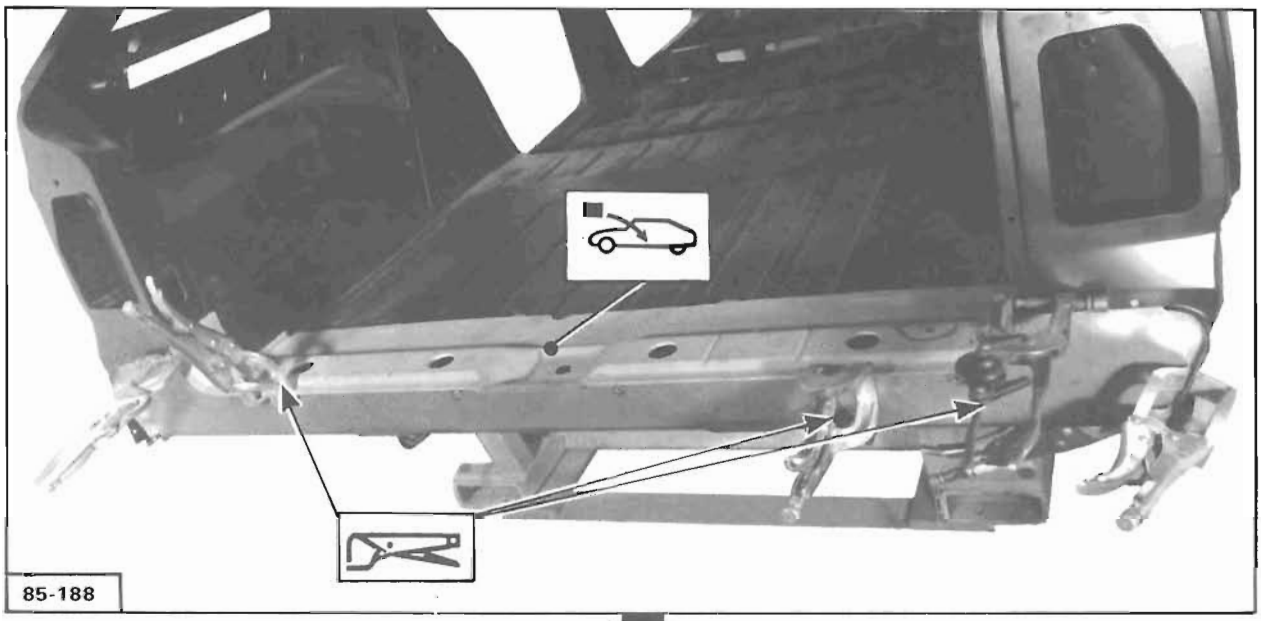

85-65

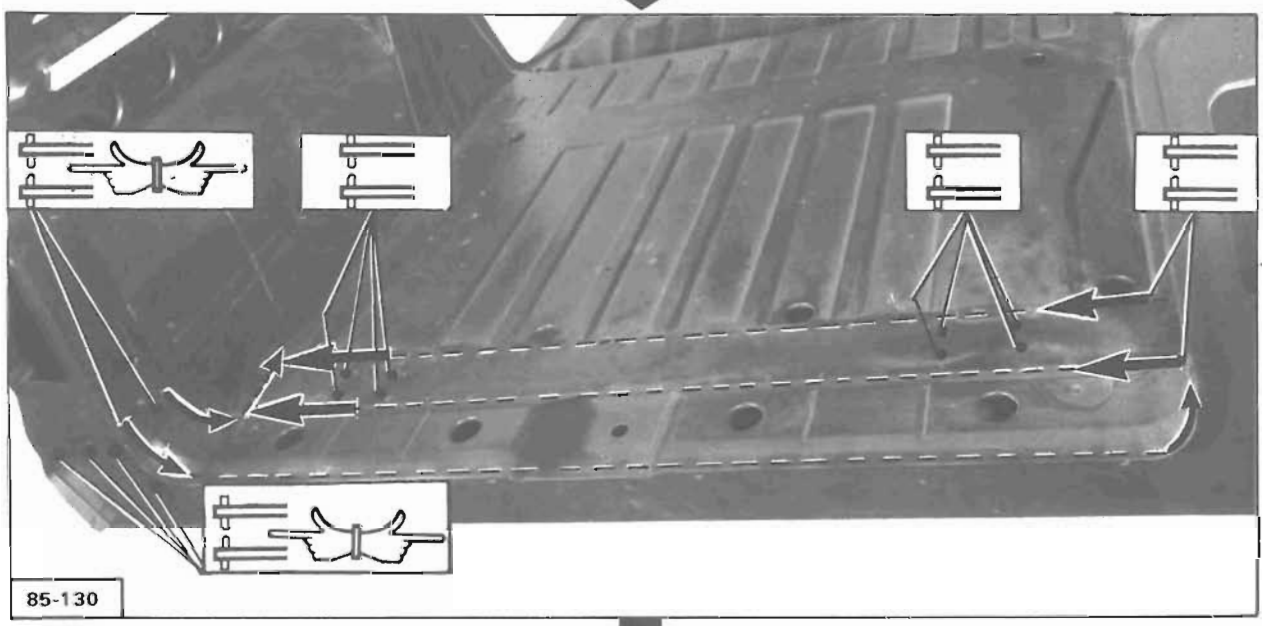

Ø = 6mm
85-66

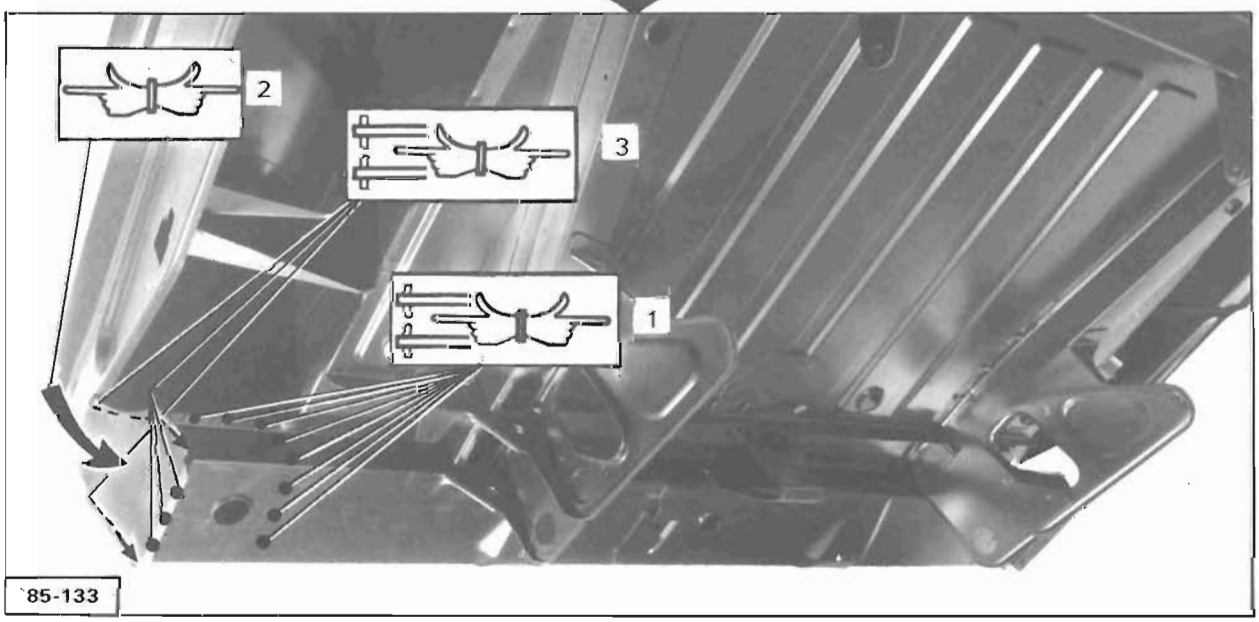

85-185

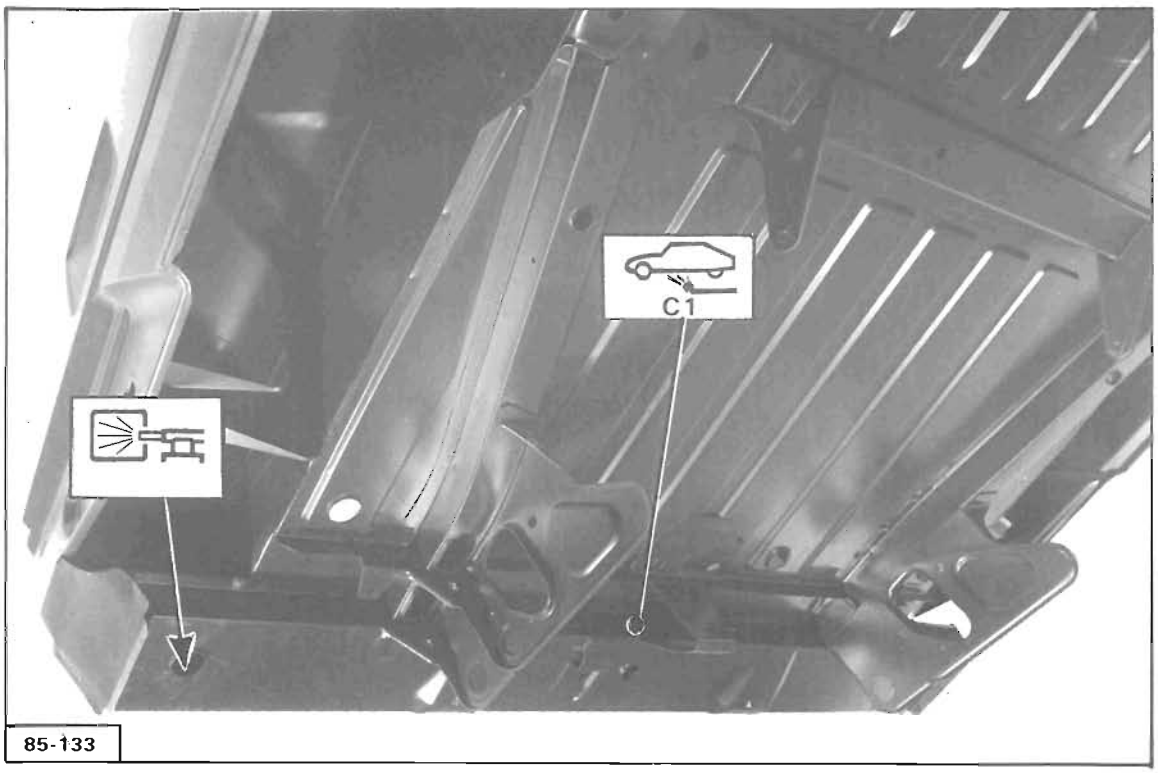

85-180


85-144

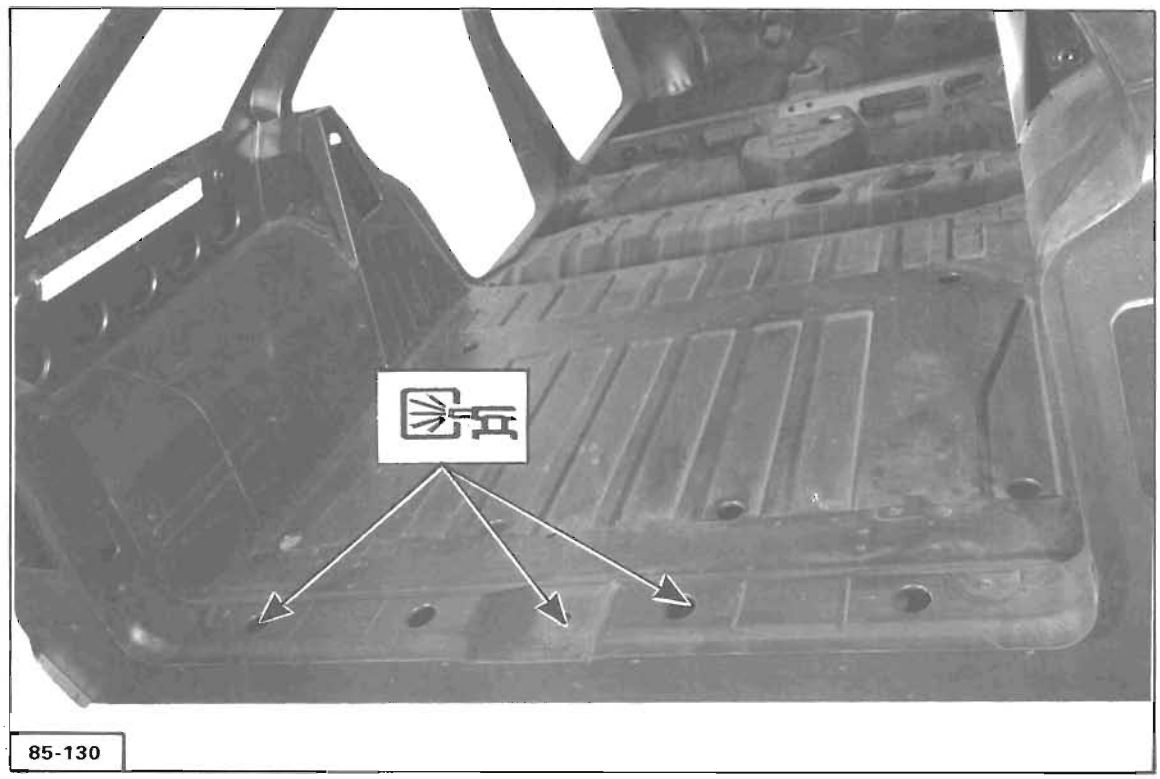

85-188


85-130

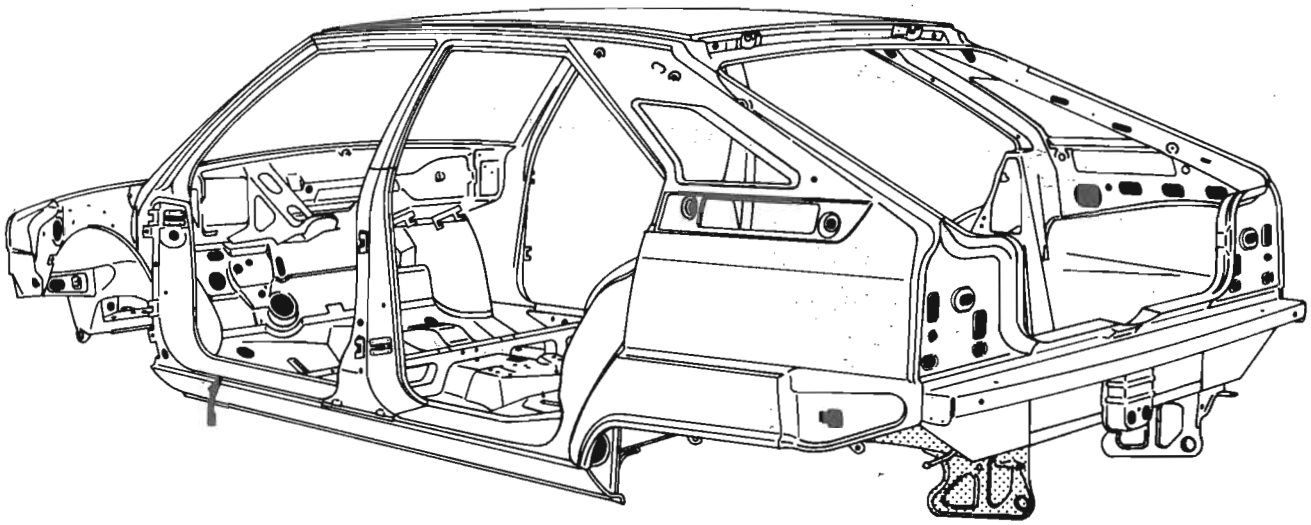

2
3
1
85-133



85-133



85-130

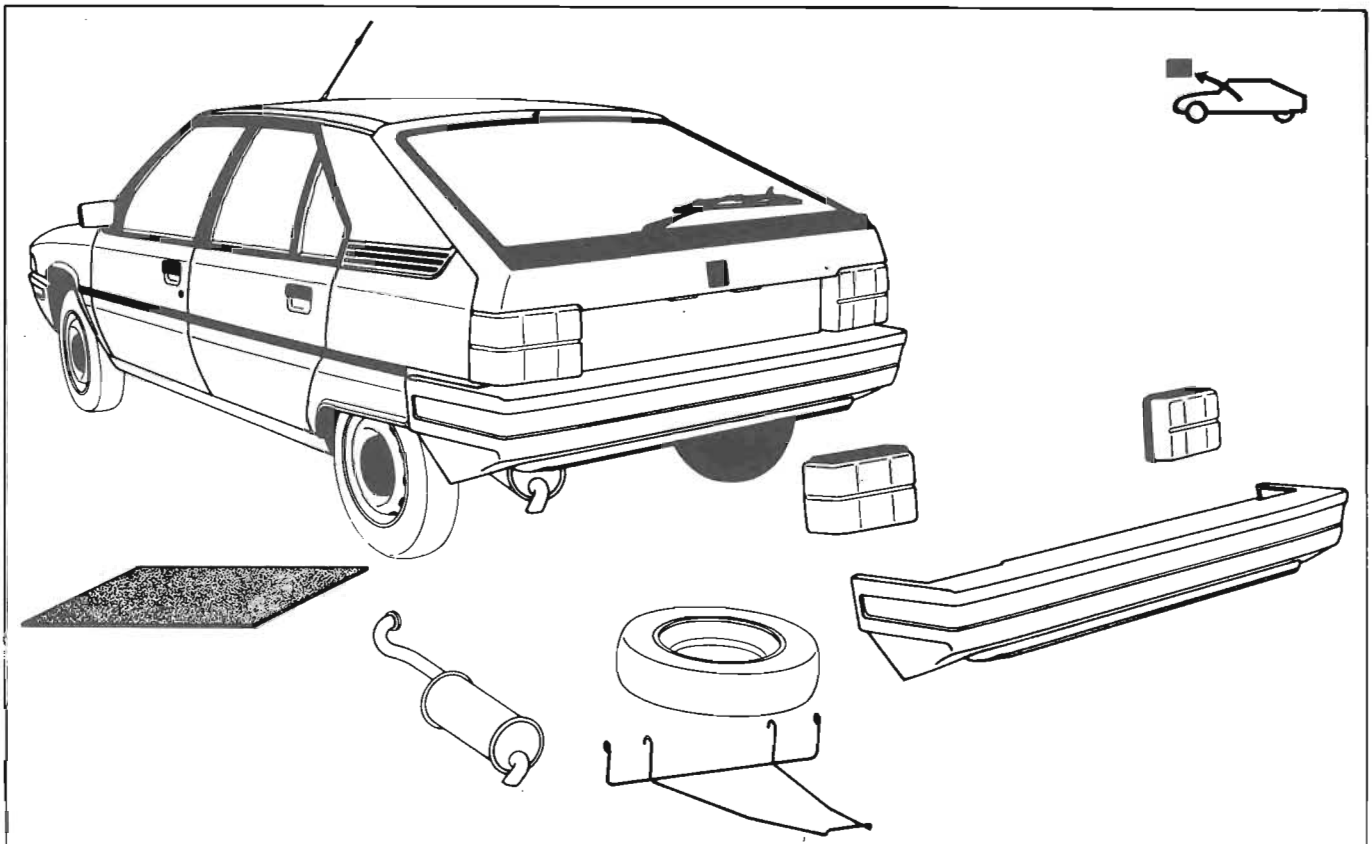


BX. 80-2

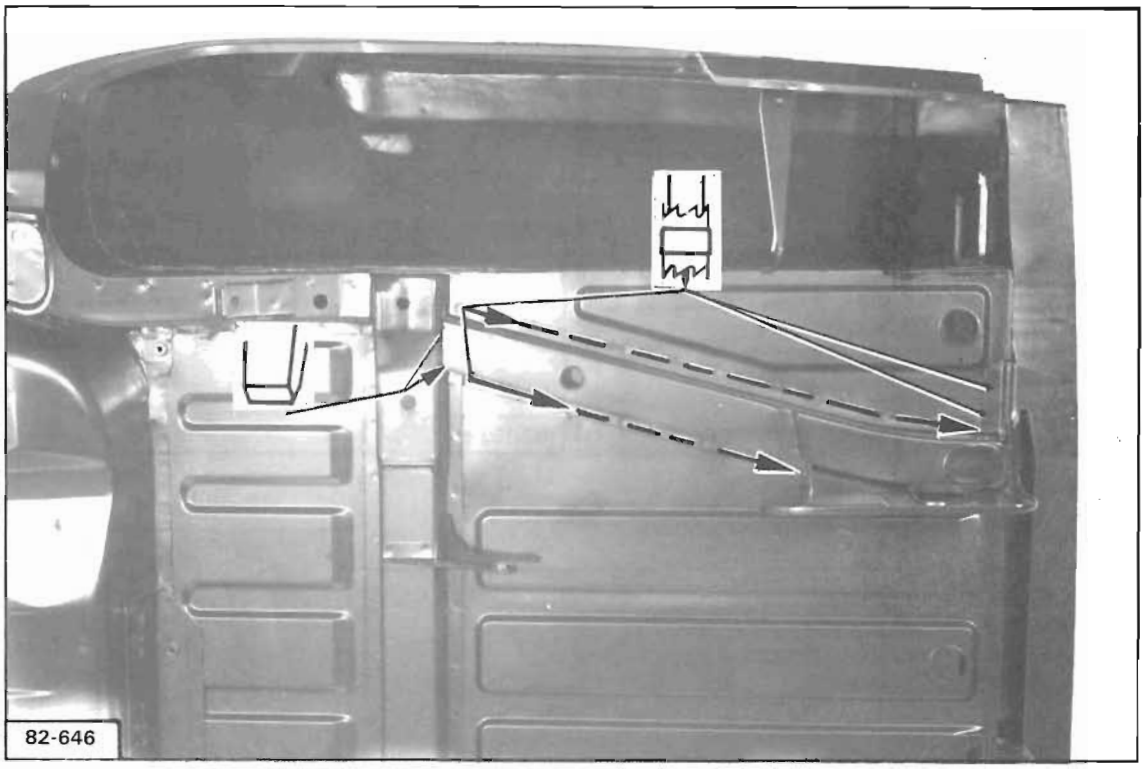


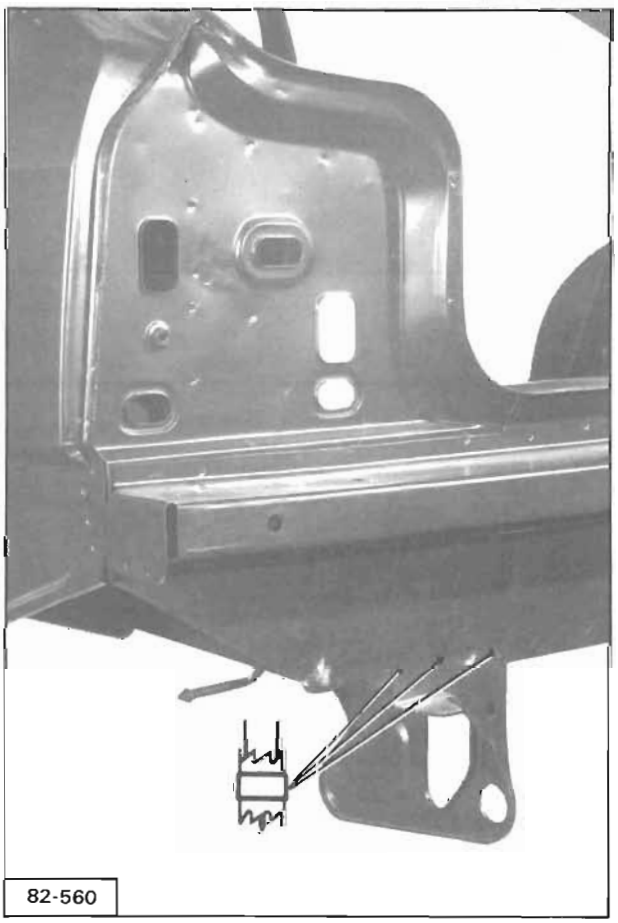
82-1922

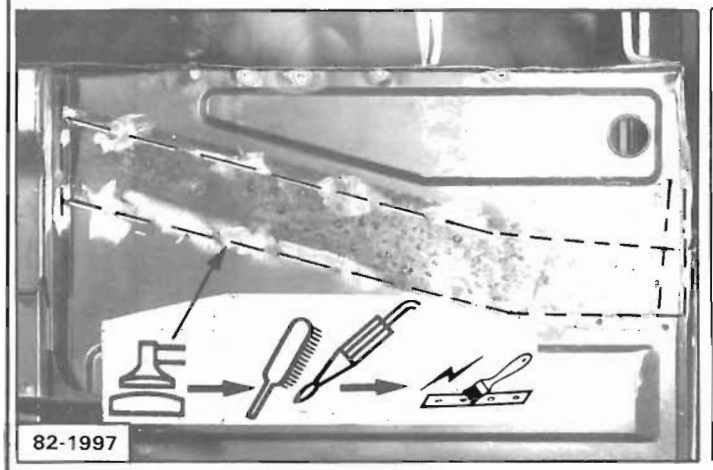
152

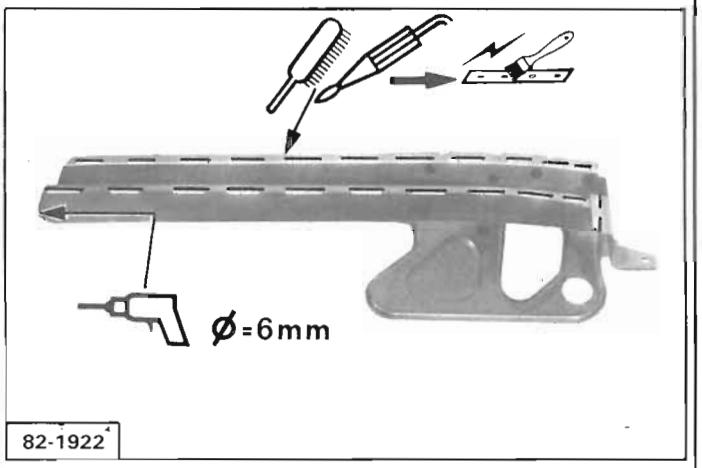


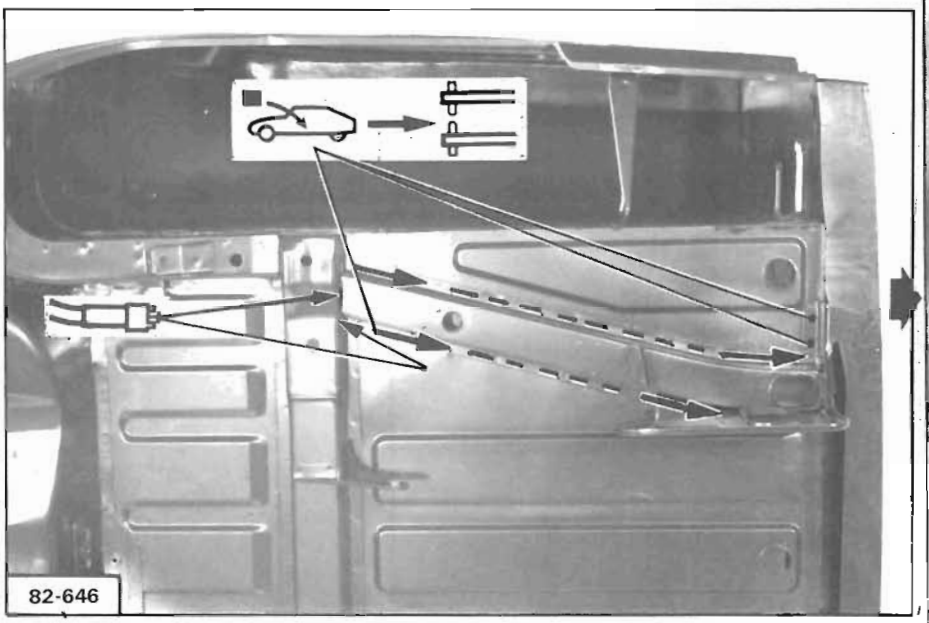
BX. 80-8	BX. 80-4

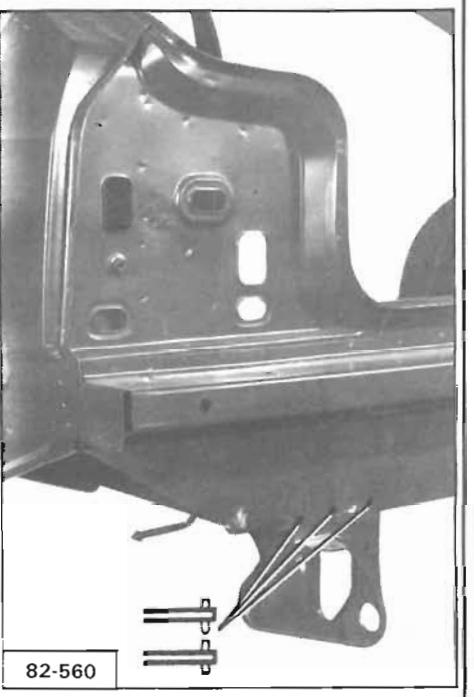

82-646

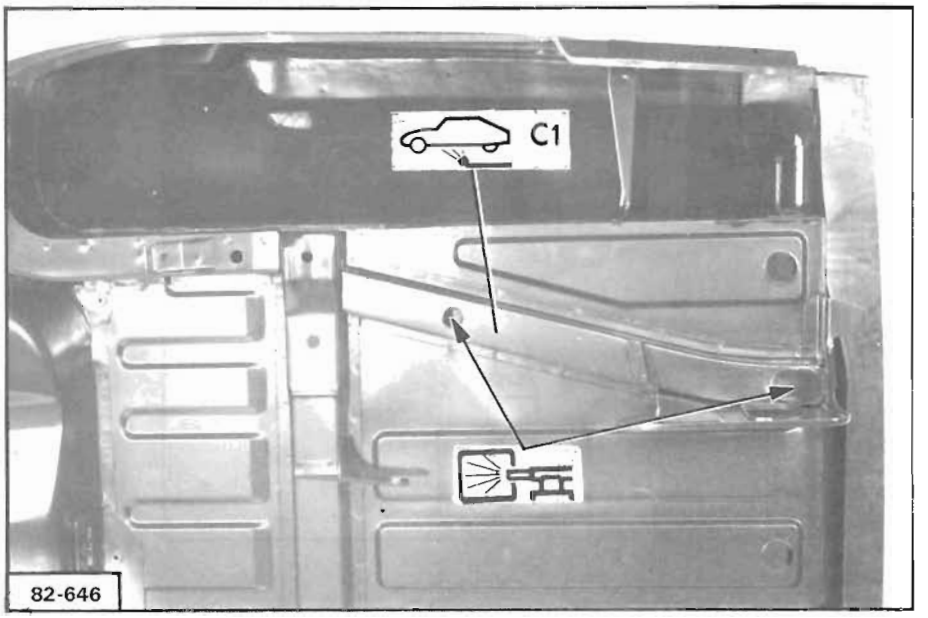

82-560

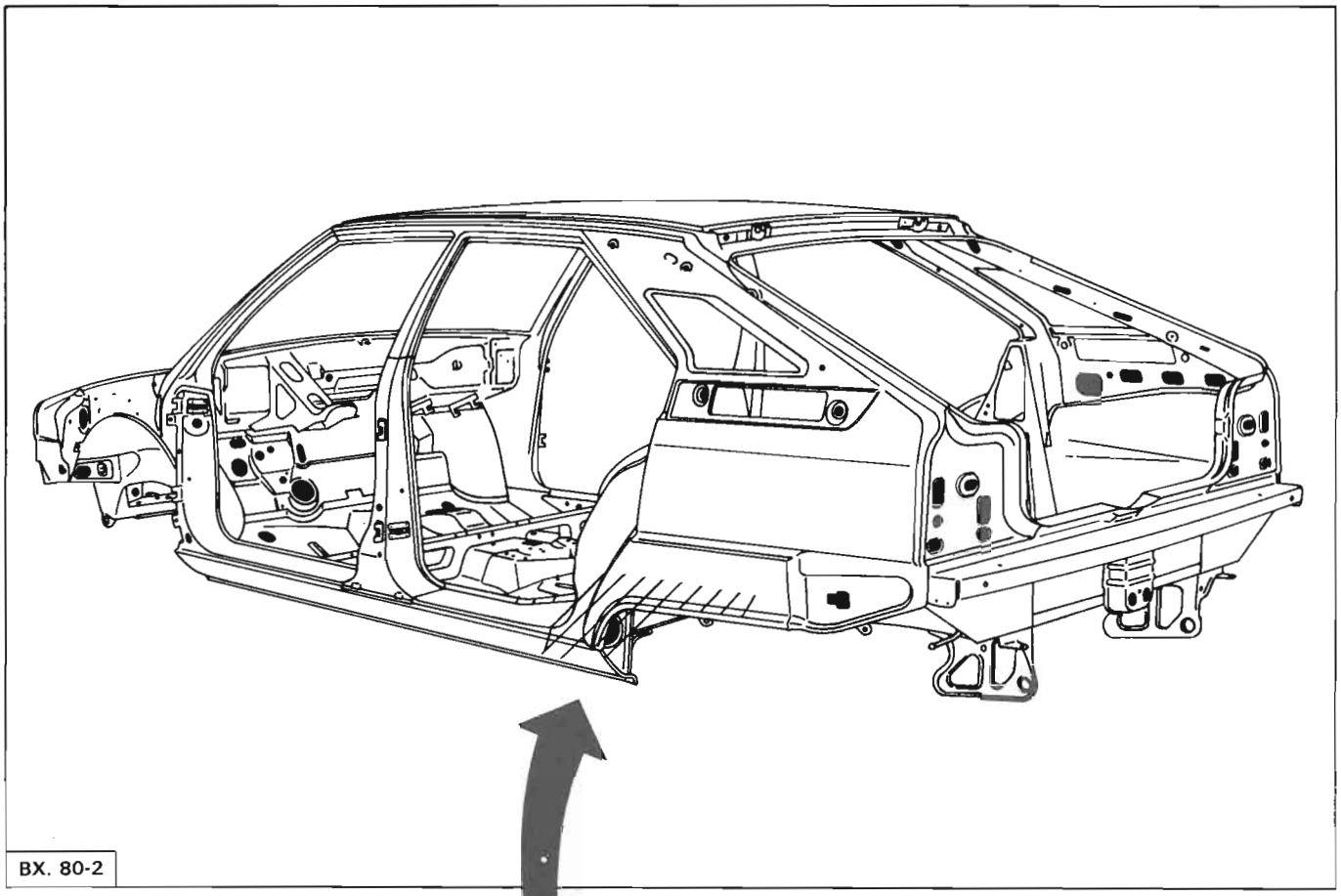

82-1997


Ø=6mm
82-1922

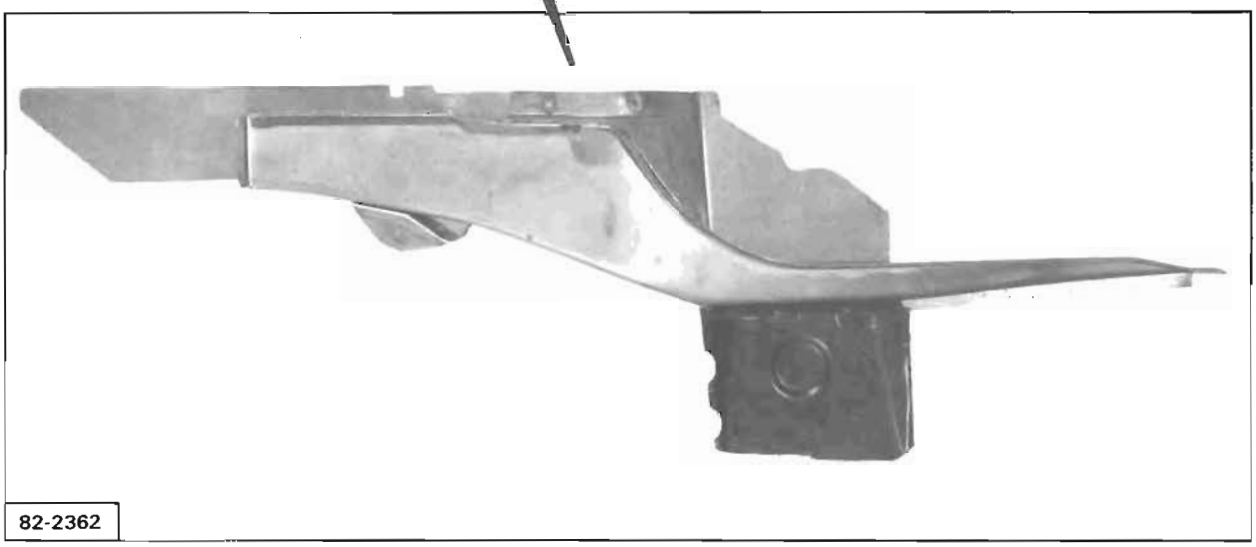

82-646


82-560

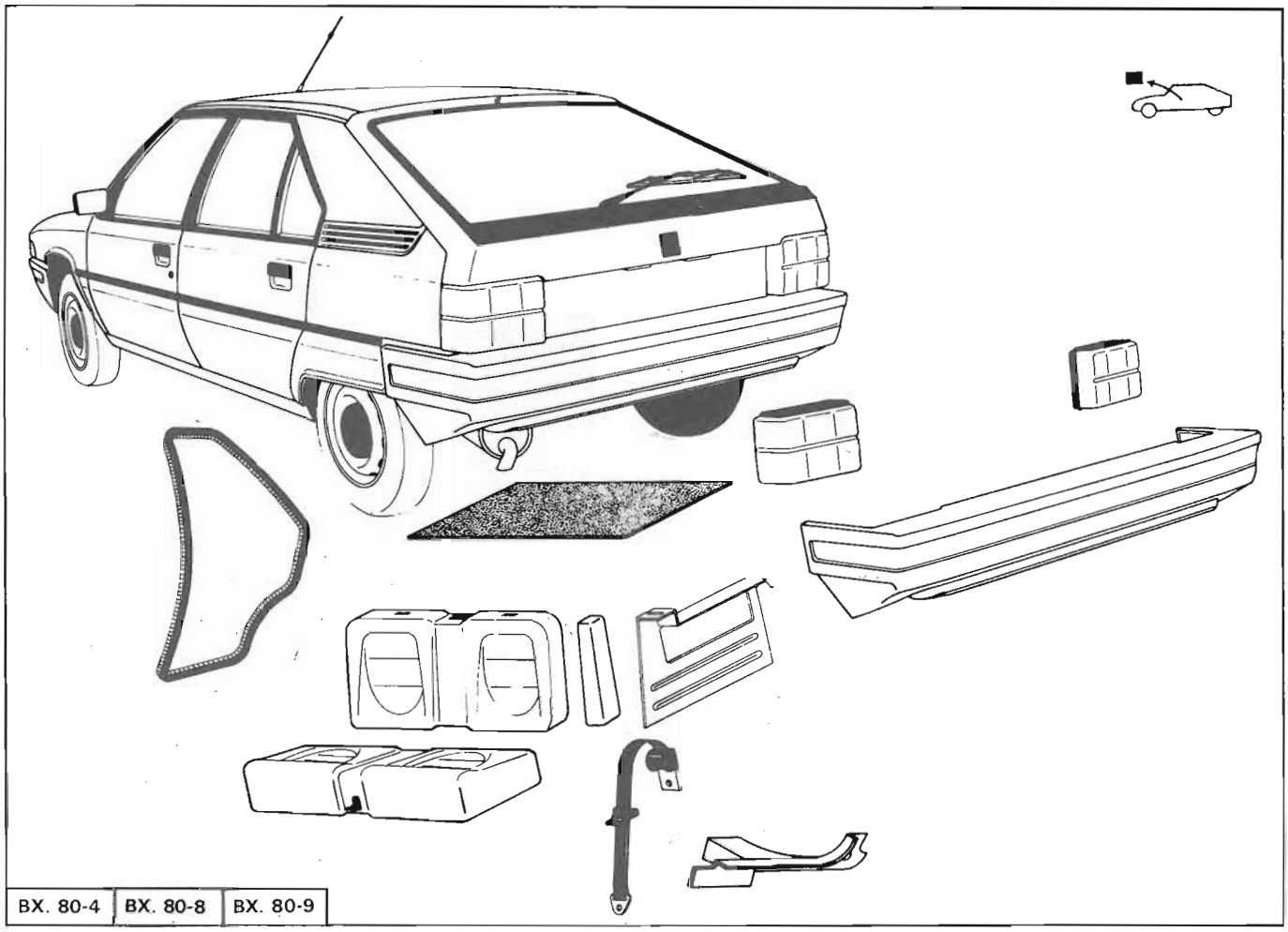

C1
82-646



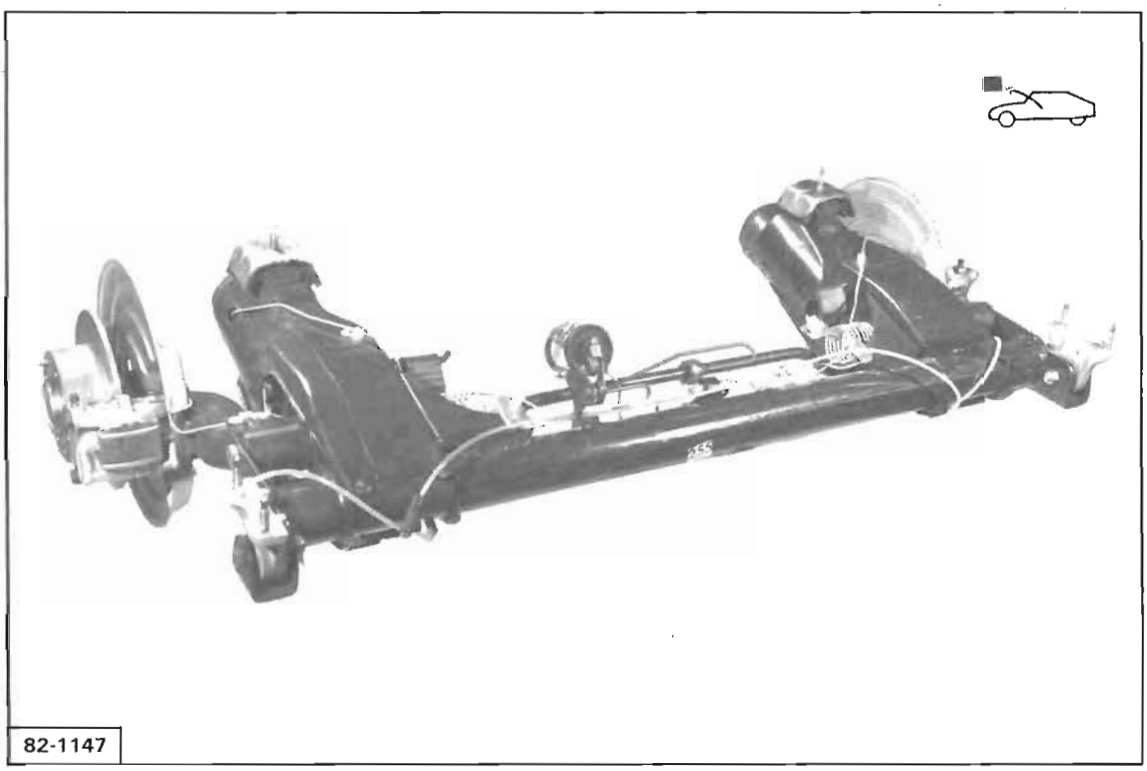
BX. 80-2



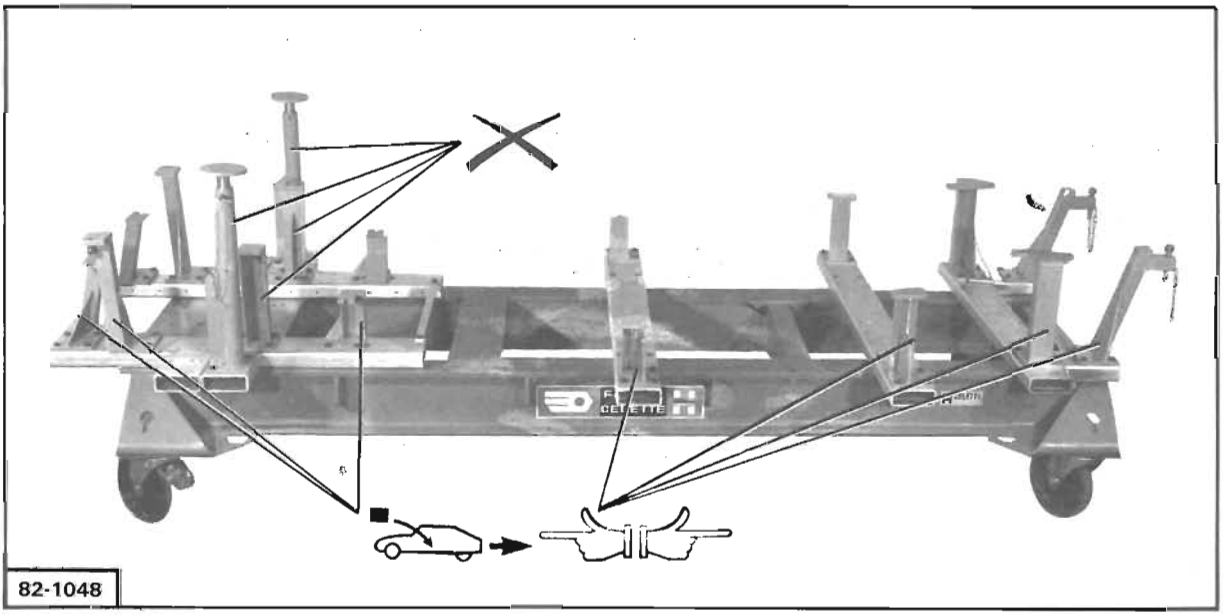
82-2362

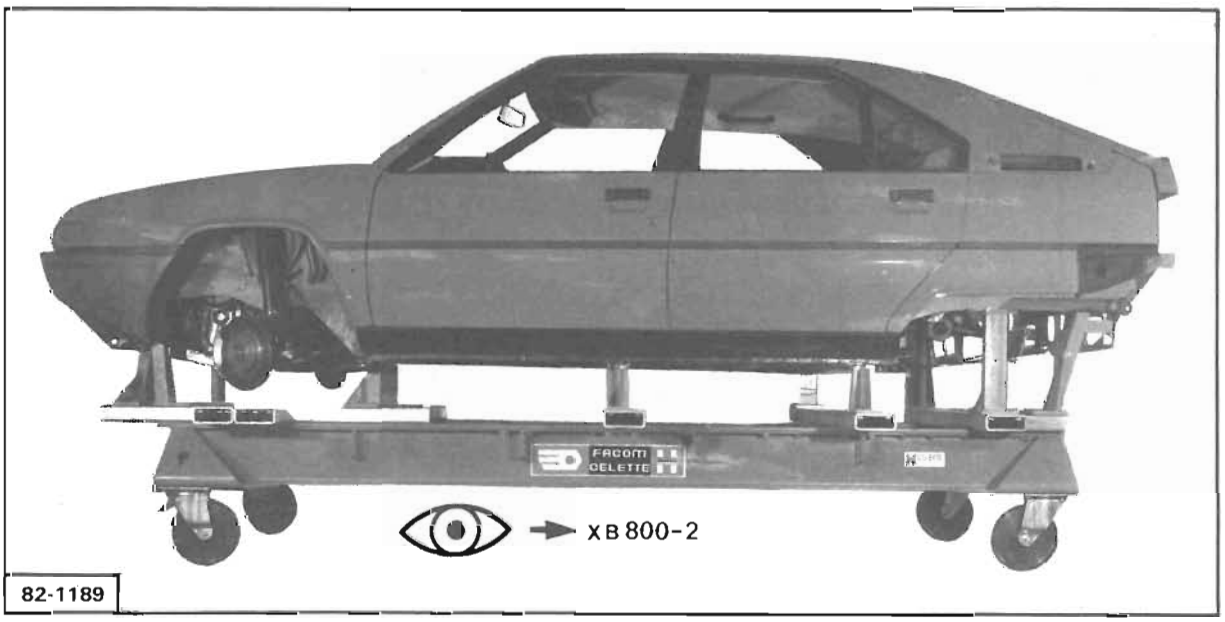


BX. 80-4 | BX. 80-8 | BX. 80-9

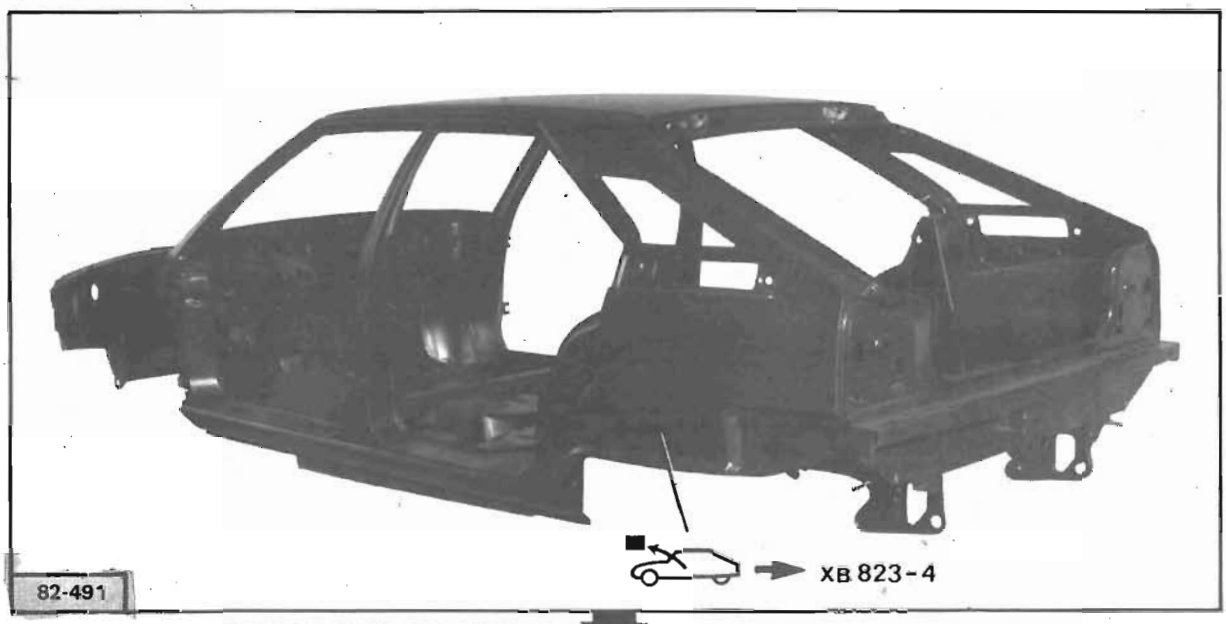


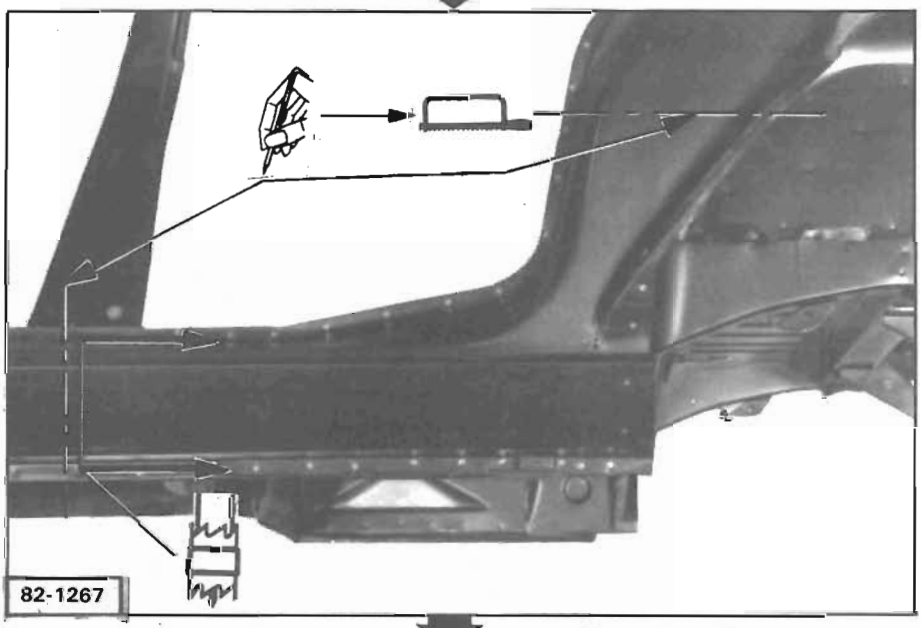
82-1147

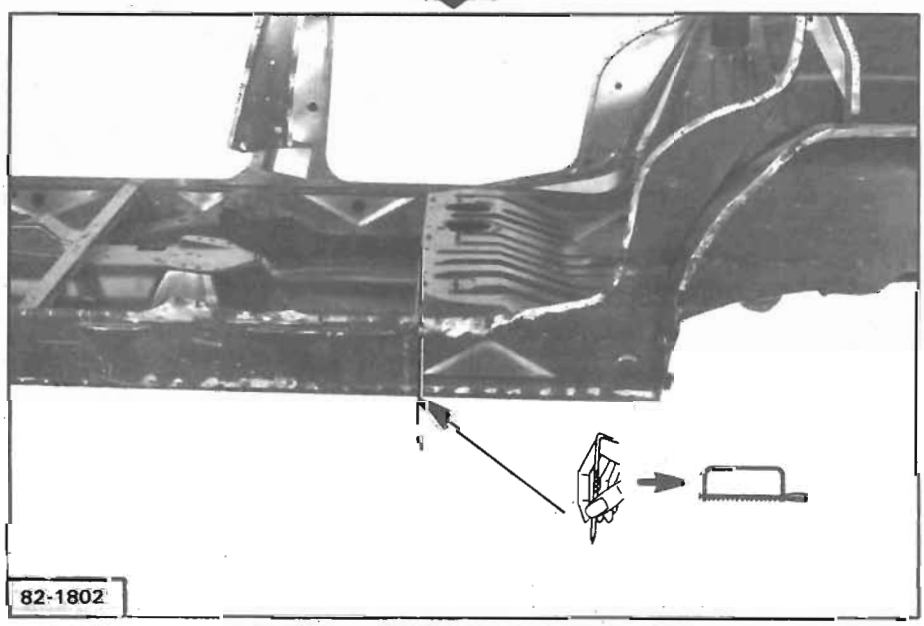

82-1048

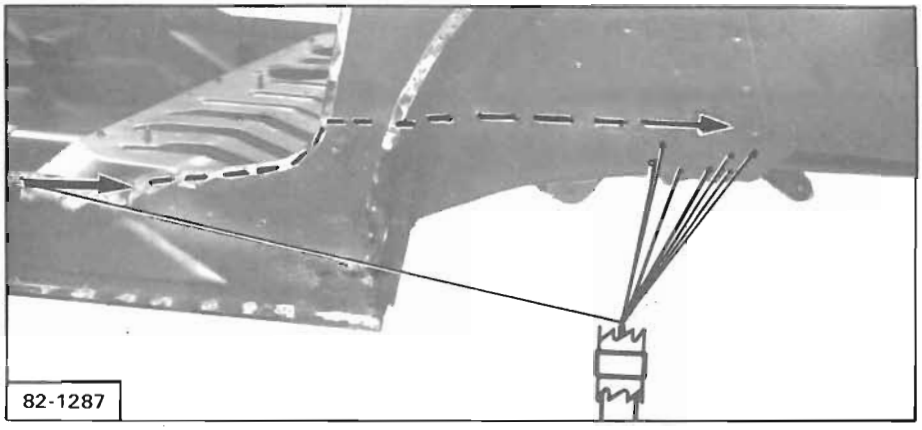

XB 800-2
82-1189

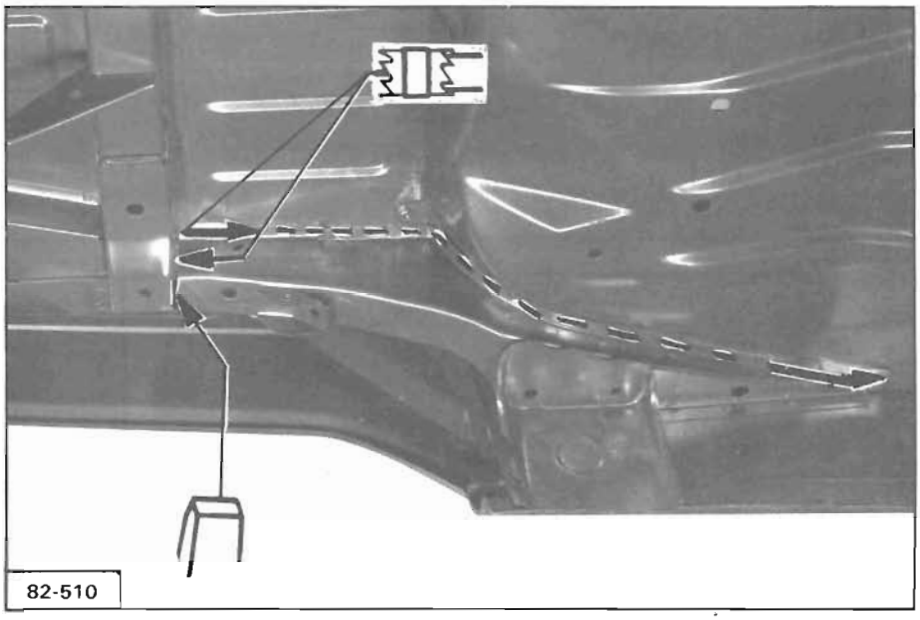
158

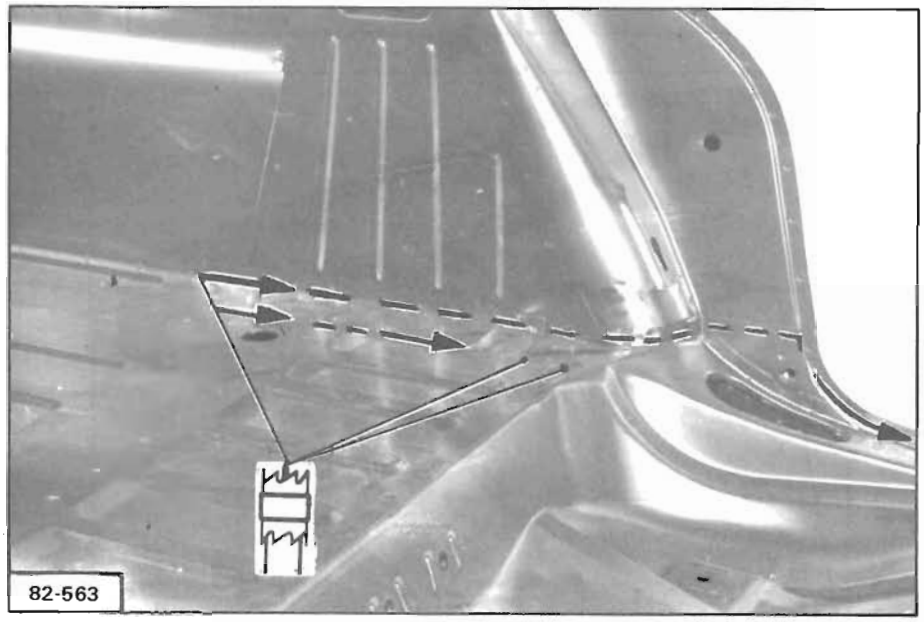


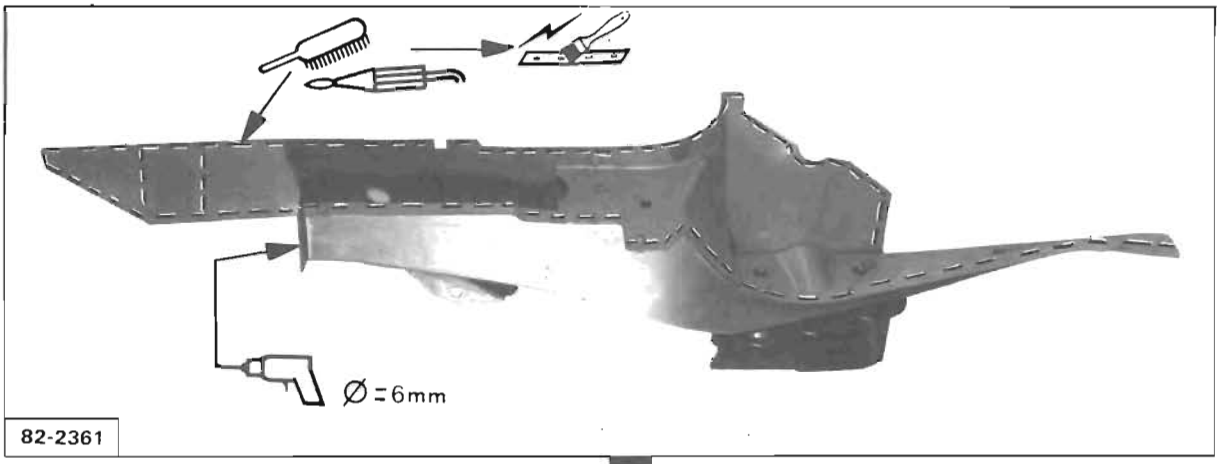


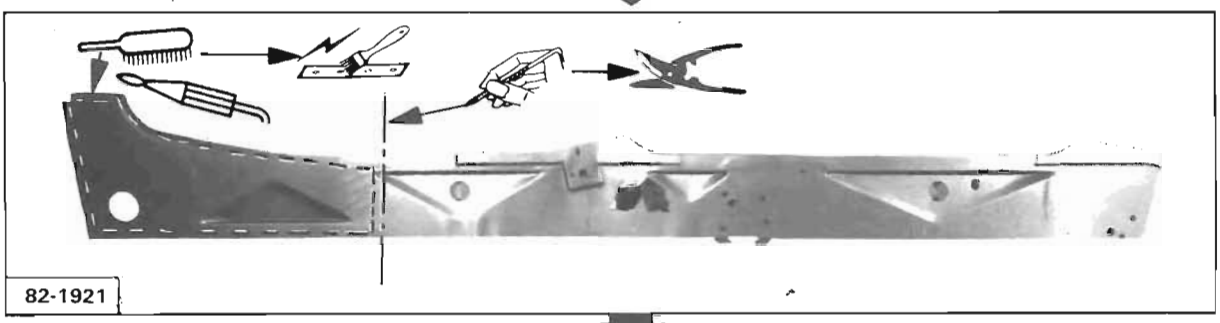


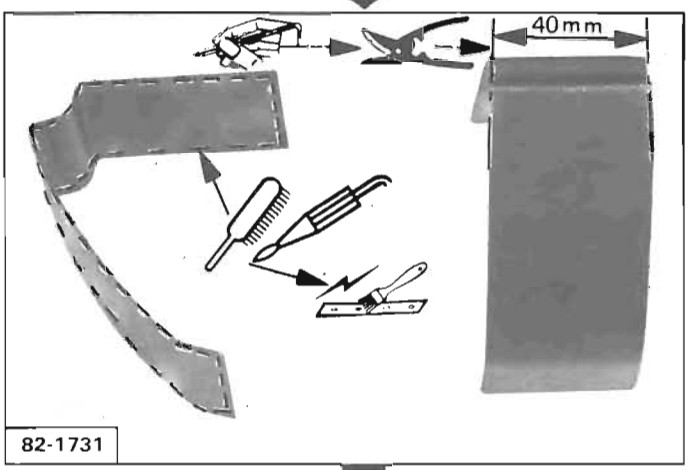

82-1287

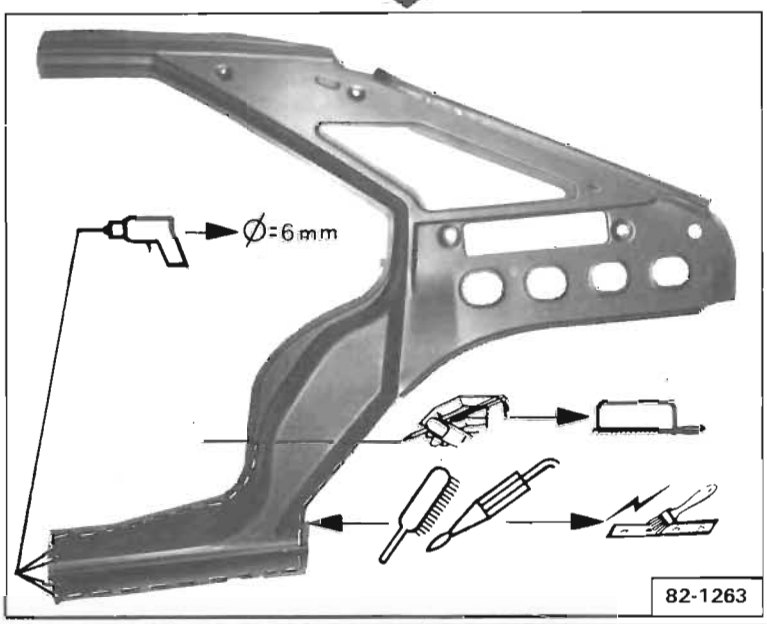

82-510

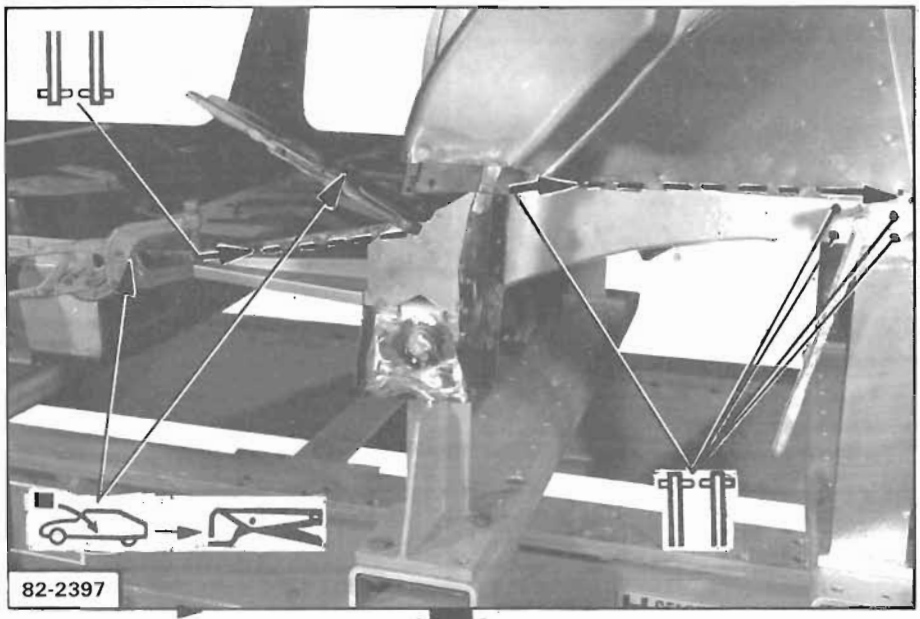

82-563

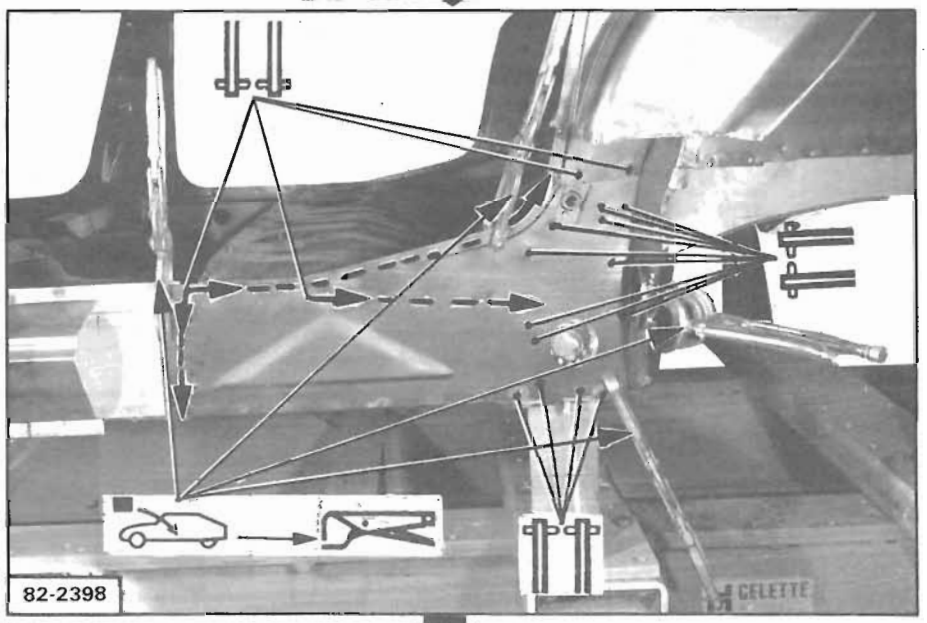

Ø=6mm
82-2361

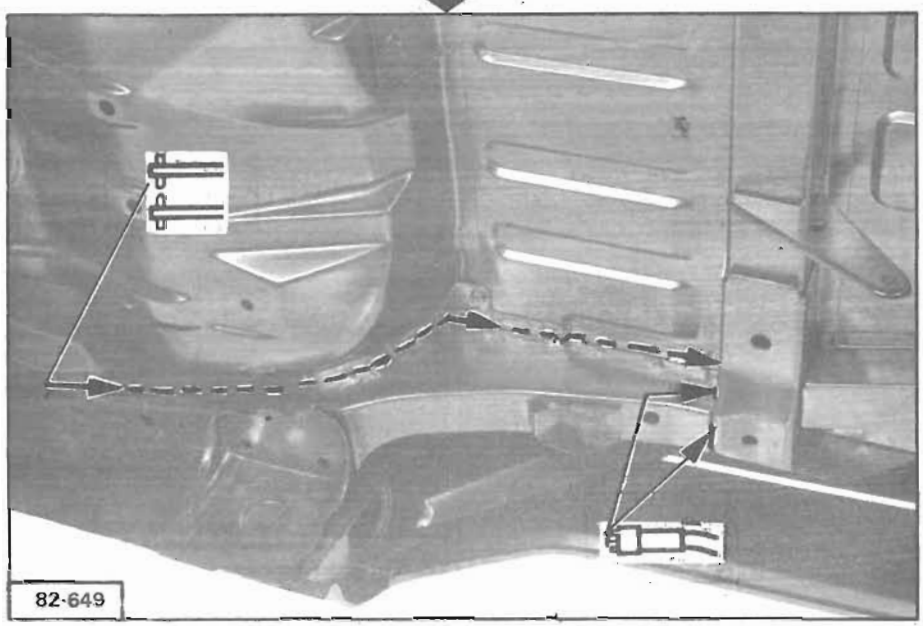

82-1921

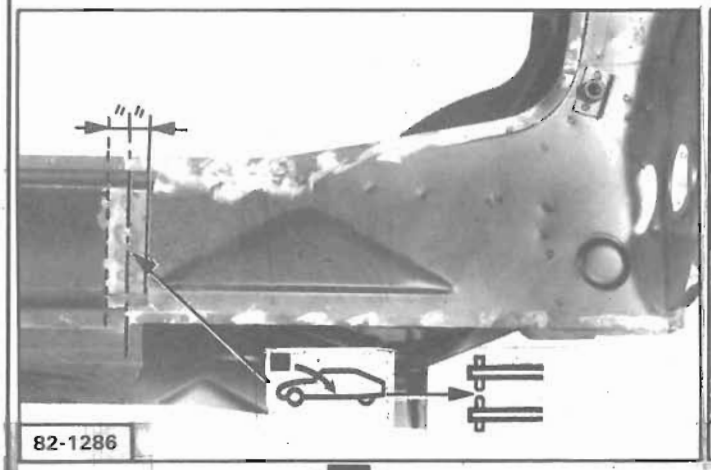

40mm
82-1731

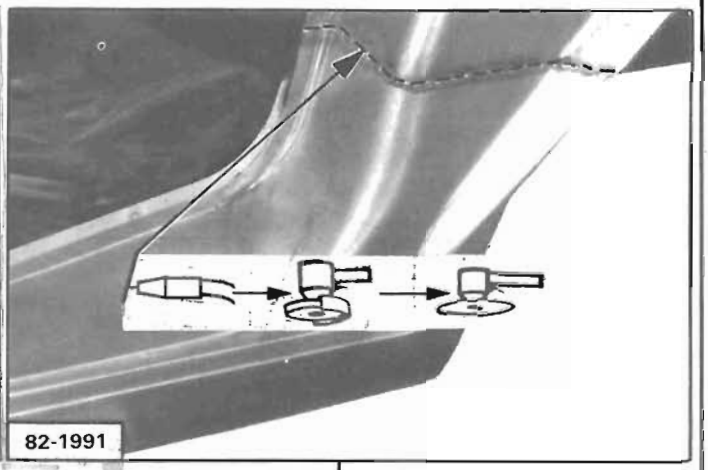

Ø=6mm
82-1263

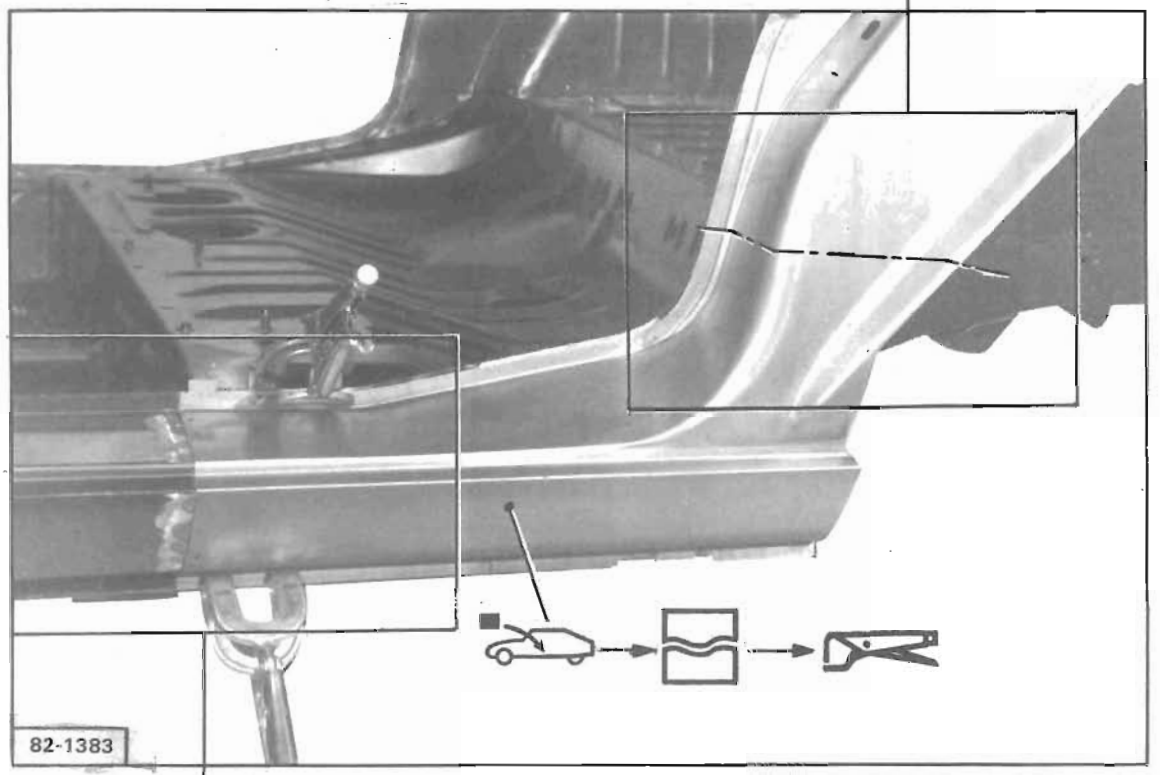

82-2397

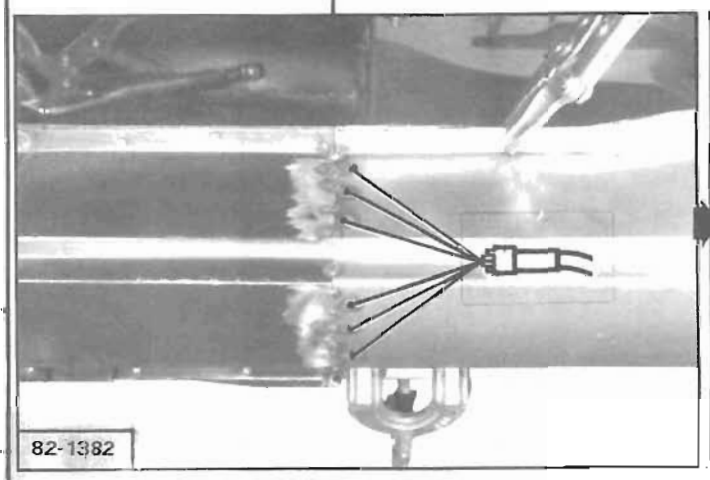

82-2398

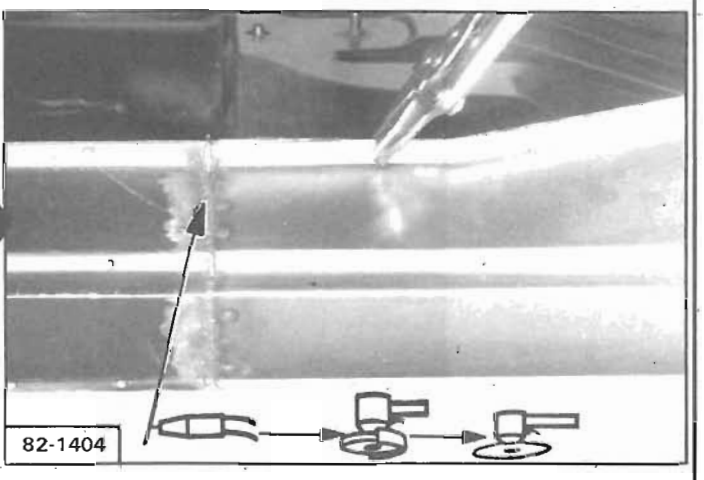

82-649

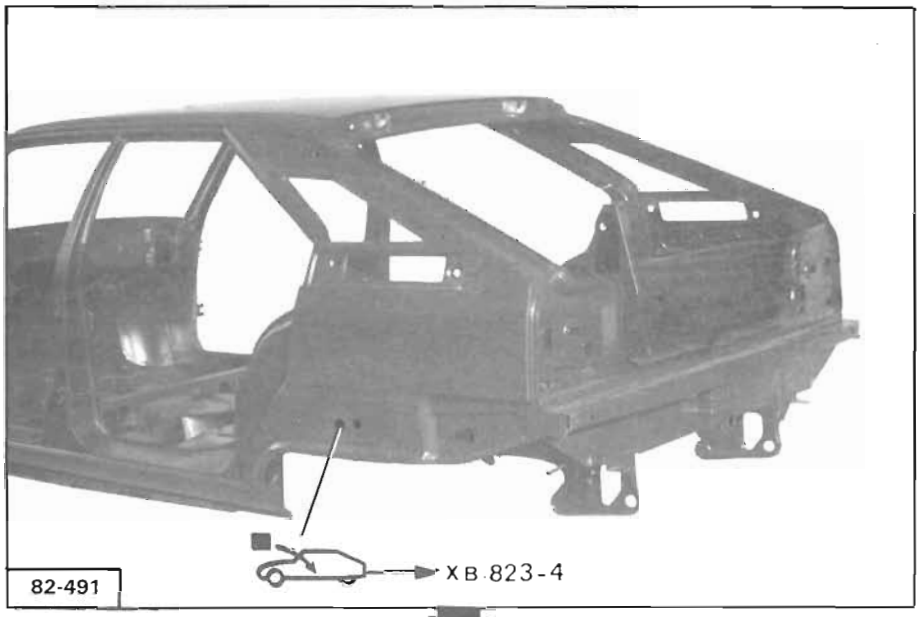

82-1286

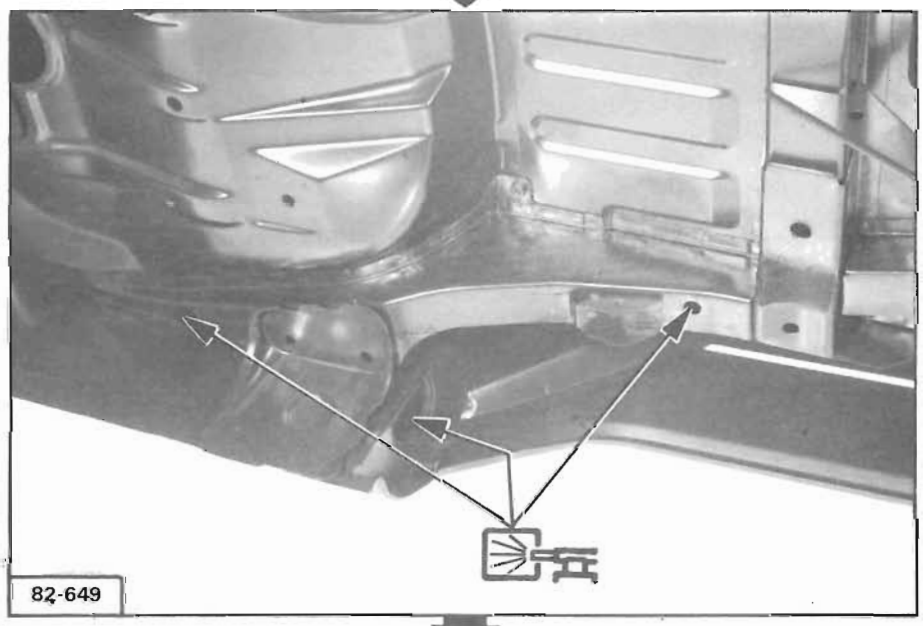

82-1991

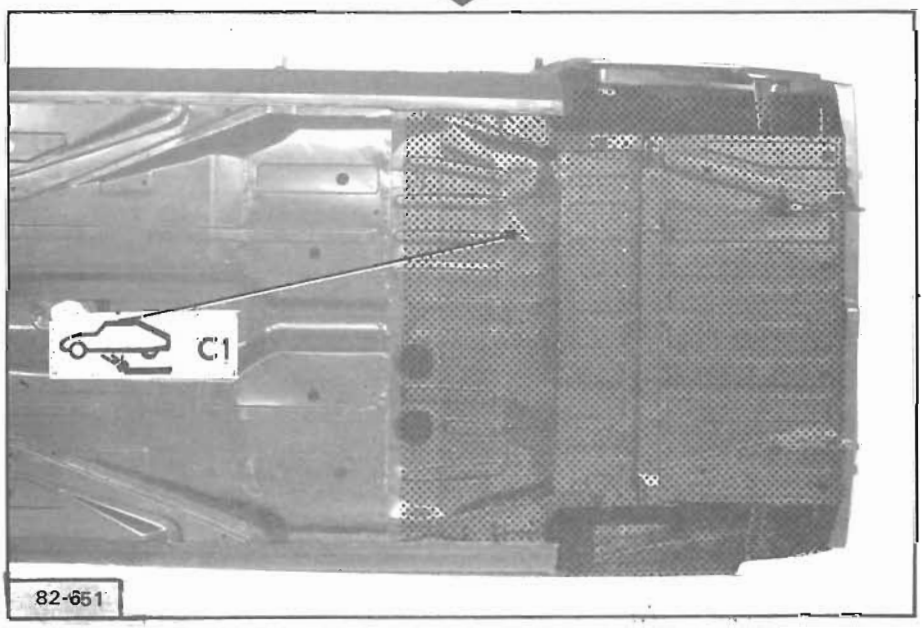

82-1383


82-1382


82-1404

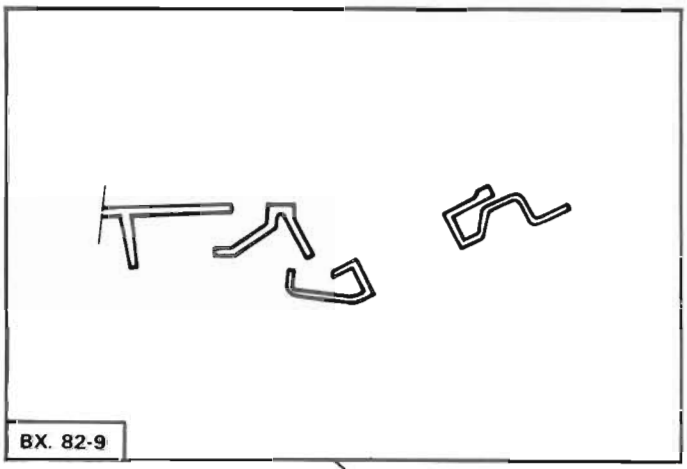

XB 823-4
82-491


82-649

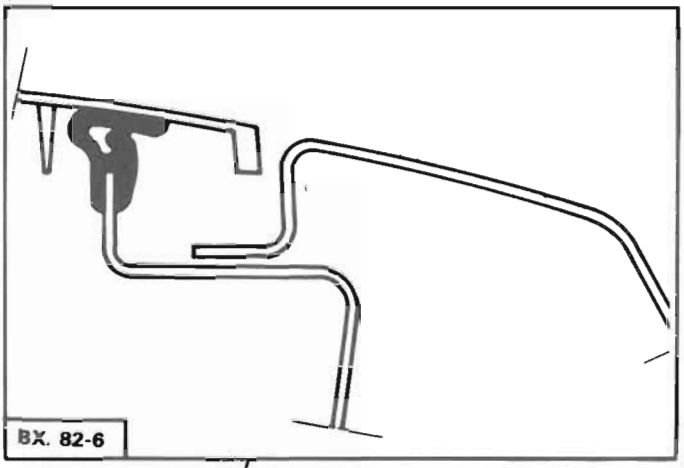

C1
82-651

Arbeitsvorgang-Nr.	
XB. 840-0	Einstellen der Karosserieteile
XB. 840-1	Karosserieteile aus Verbundwerkstoff
XB. 840-2	Reparatur glasfaserverstärkter Verbundwerkstoffe **I.** Allgemeines – Reparaturhinweise – Produkte – Werkzeug **II.** Reparatur eines eingedrückten oder abgebrochenen Karosserieteils **III.** Reparatur einer Bruchstelle oder eines Risses **IV.** Reparatur einer gebrochenen Innenverstärkung **V.** Erneuern oder Einbau eines Metallschraubeinsatzes an Kofferraumklappe oder Motorhaube
	SEITENTÜREN
XB. 841-0	Einstellen der vorderen Seitentüren
XB. 841-1	Zerlegen und Zusammenbau einer vorderen Seitentür
XB. 841-2	Aus- und Einbau einer vorderen Seitentür
XB. 841-3	Aus- und Einbau eines vorderen Seitentürschlosses
XB. 841-4	Aus- und Einbau einer vorderen Türscheibe
XB. 841-5	Erneuern eines vorderen Türaußenblechs
XB. 841-6	Außenspiegelglas erneuern
XB. 842-0	Einstellen der hinteren Seitentüren
XB. 842-1	Zerlegen und Zusammenbau einer hinteren Seitentür
XB. 842-2	Aus- und Einbau einer hinteren Seitentür
XB. 842-3	Aus- und Einbau eines hinteren Seitentürschlosses
XB. 842-4	Aus- und Einbau einer hinteren Türscheibe
XB. 842-5	Aus- und Einbau einer festen Scheibe der hinteren Seitentüren
XB. 843-1	Einbau der Seitentüren an einer Rohkarosserie
	KOFFERRAUMKLAPPE
XB. 844-1	Aus- und Einbau der Kofferraumklappe
XB.B 844-1	Aus- und Einbau der Heckklappe
XB. 844-2	Erneuern der Heckscheibe (Zierleisten aus Polyamid)
XB. 844-3	Erneuern der Heckscheibe (Zierleisten aus Gummi)
XB.B 844-3	Erneuern der Heckscheibe
XB. 844-4	Ab- und Anbau eines Heckspoilers
	VORDERE KAROSSERIEAUSSENVERKLEIDUNG
XB. 851-1	Erneuern eines vorderen Kotflügels
XB. 852-2	Öffnen der Motorhaube bei beschädigtem Öffnungsmechanismus
XB. 853-1	Erneuern der vorderen Stoßstange

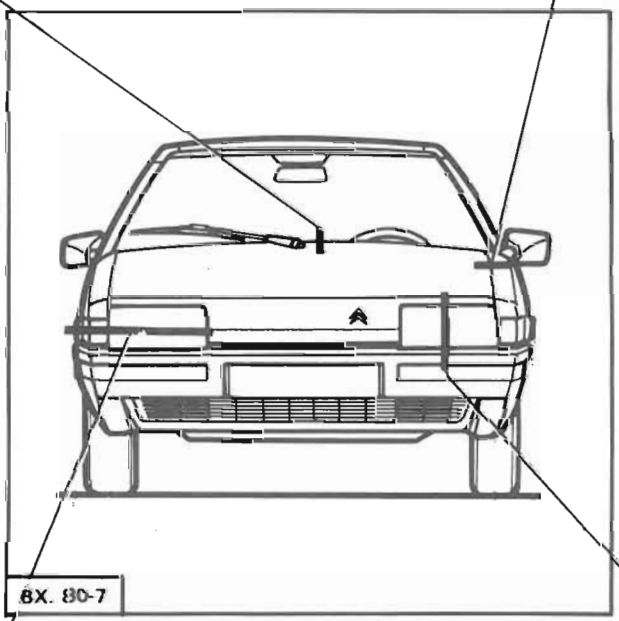
Arbeitsvorgang-Nr.	
	HINTERE KAROSSERIEAUSSENVERKLEIDUNG
XB. 853-2	Erneuern der hinteren Stoßstange
XB. 853-3	Aus- und Einbau der seitlichen Kunststoffabdeckung
XB.B 853-3	Erneuern des hinteren Seitenfensters
	ARMATURENBRETT
XB. 856-1	Aus- und Einbau des Armaturenbretts
	FRONTSCHEIBE
XB. 961-1	Aus- und Einbau der Frontscheibe (Zierleisten aus Polyamid)
XB. 961-2	Aus- und Einbau der Frontscheibe (Zierleisten aus Gummi)
	SCHIEBEDACH
XB. 971-0	Einstellen des Schiebedachs
XB. 971-1	Aus- und Einbau des Schiebedachs
XB. 971-2	Aus- und Einbau des Seilzugs für Schiebedachbetätigung
XB. 971-3	Aus- und Einbau der kompletten Schiebedachmechanik
	DACH
XB. 988-1	Erneuern der Dachinnenverkleidung
XB. 988-2	Erneuern einer Dachaußenkante
XB.B 988-2	Erneuern einer Dachaußenkante
	WERKZEUG
	Anleitungen zur Herstellung der MR-Werkzeuge
MR. 630-84/23a	Werkzeug zum Ausbau der Türverkleidung
MR. 630-84/41	Haken zum Öffnen der Motorhaube (XB. 852-2)
MR. 630-84/43	Schabmesser zur Beseitigung von Dichtungsresten



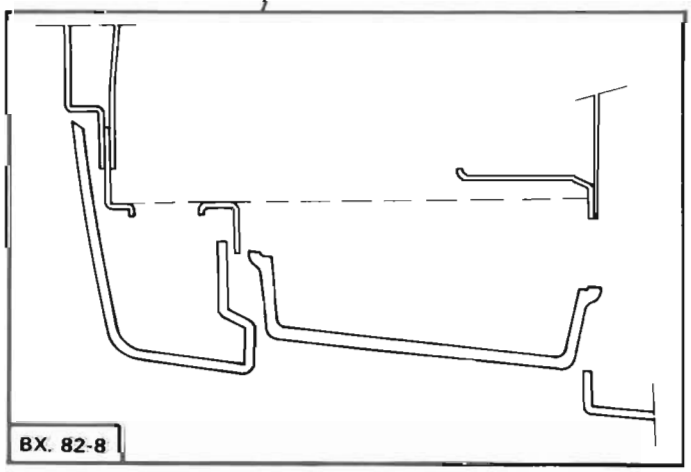
BX. 82-9



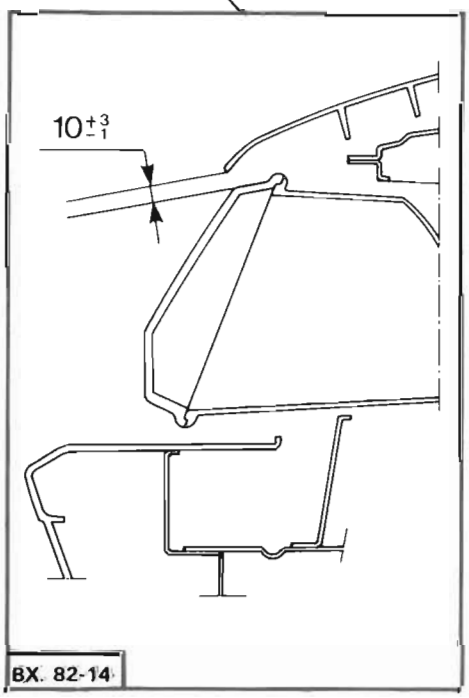
BX. 82-6



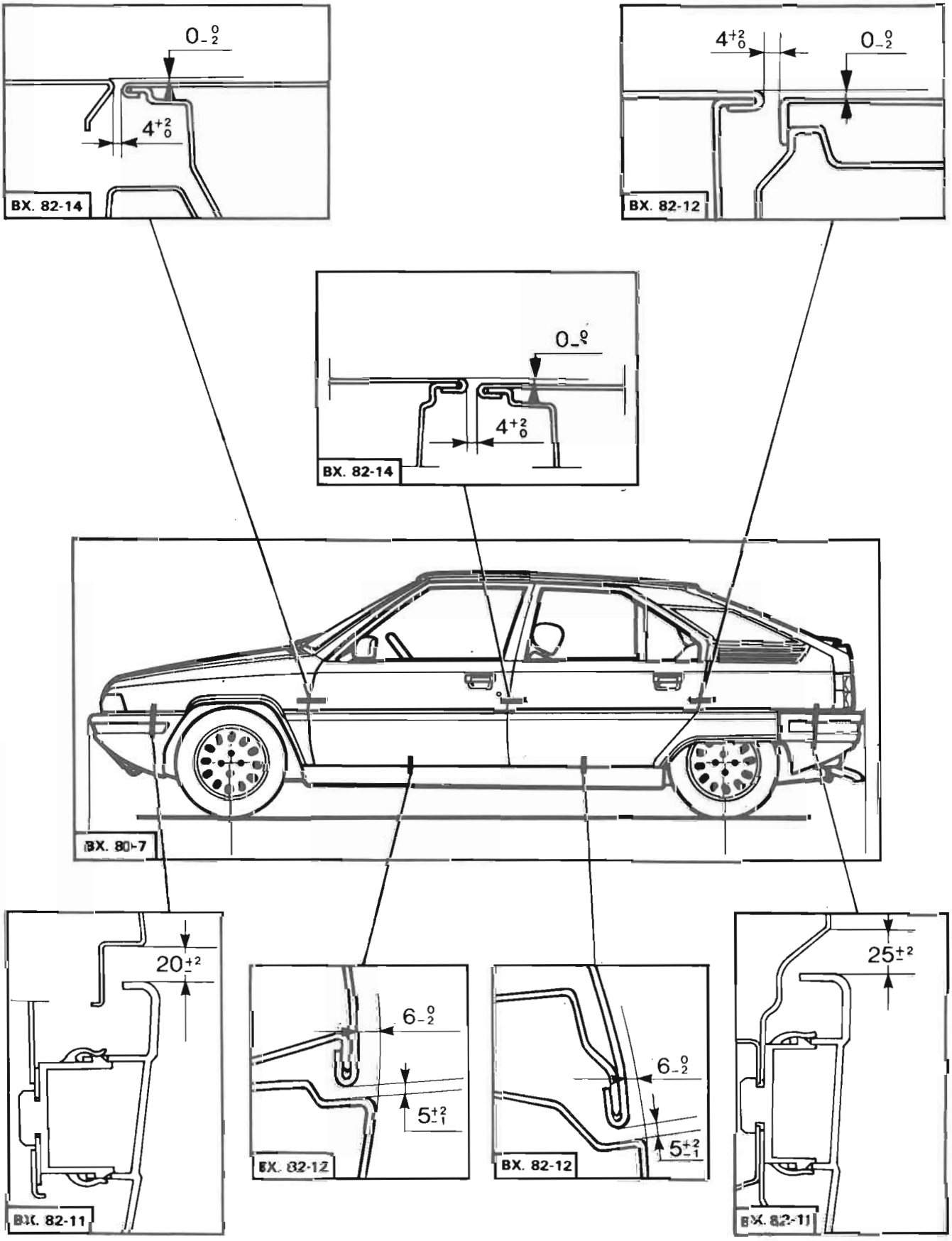
BX. 80-7

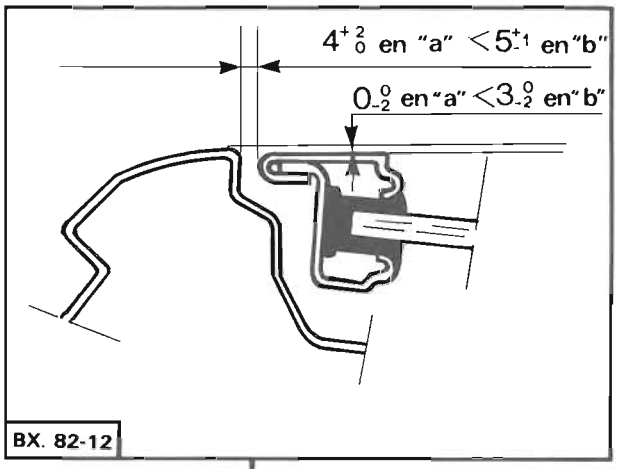


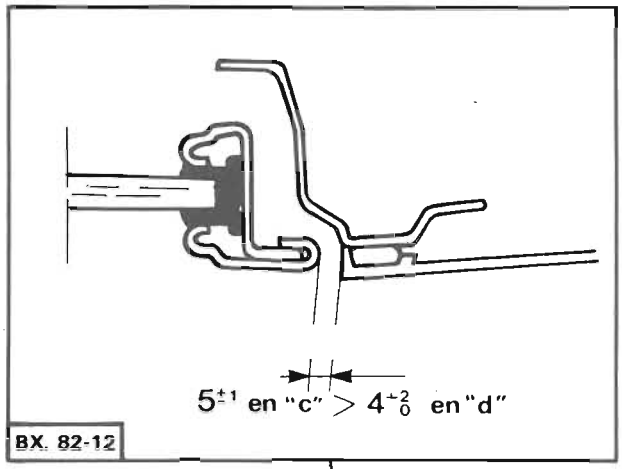
BX. 82-8

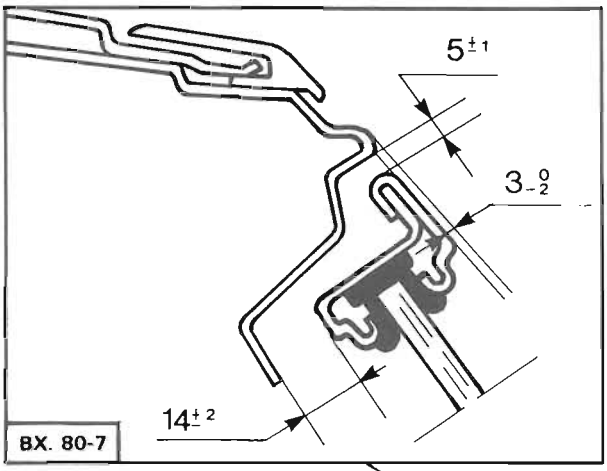


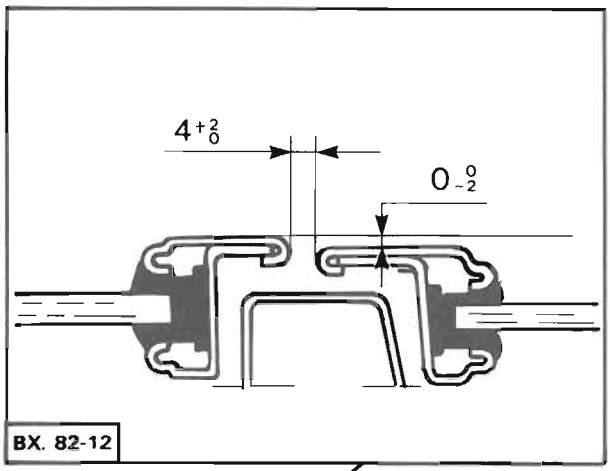
BX. 82-14

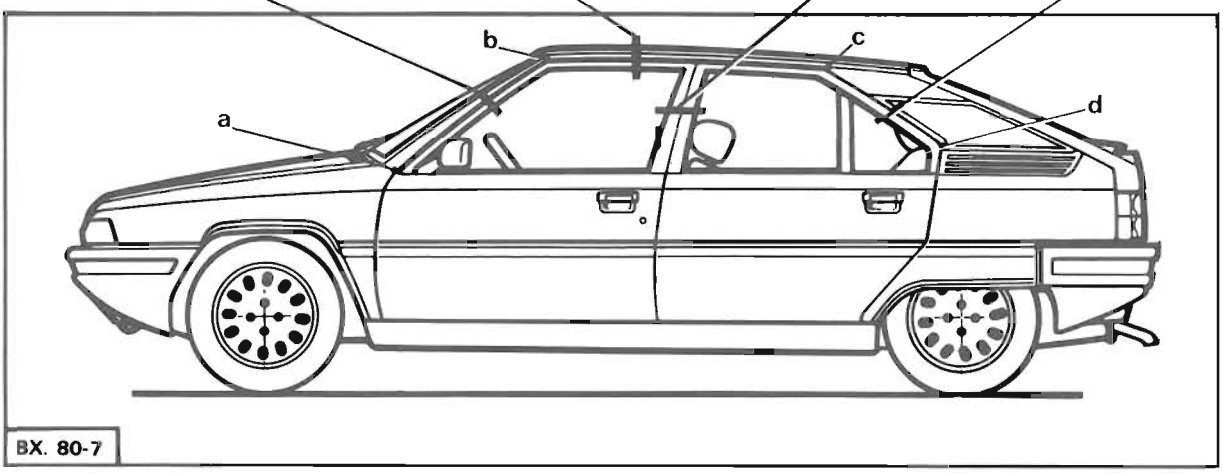

0 -2
4 +2 0
BX. 82-14
4 +2 0
0 -2
BX. 82-12
0 -2
4 +2 0
BX. 82-14
BX. 80-7
20 +2
BX. 82-11
6 -2 0
5 +2 -1
BX. 82-12
6 -2 0
5 +2 -1
BX. 82-12
25 +2
BX. 82-11

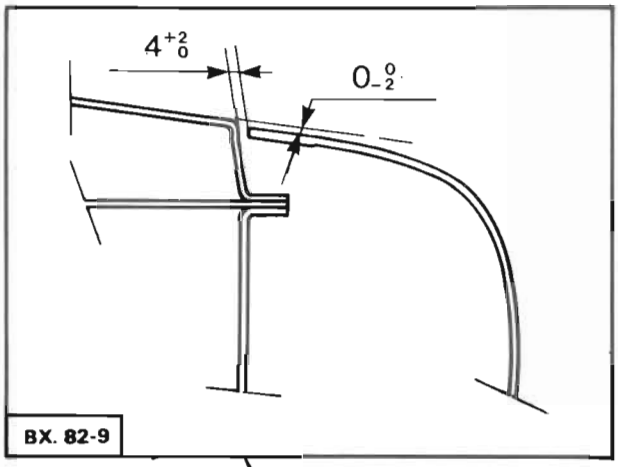

4^{+2}_{0} en "a" $< 5^{+1}$ en "b"
0^{0}_{-2} en "a" $< 3^{0}_{-2}$ en "b"
BX. 82-12

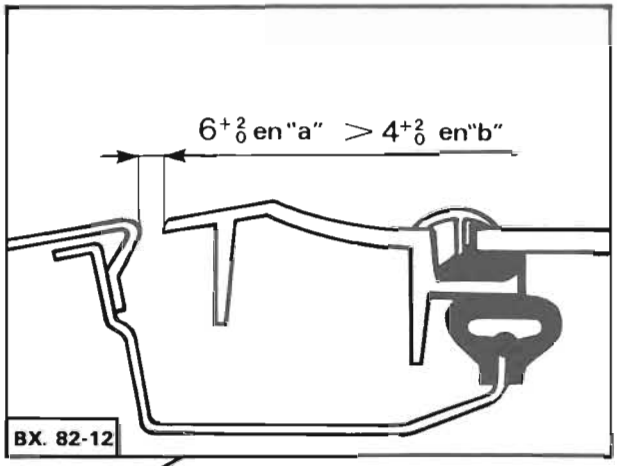

5^{+1} en "c" $> 4^{+2}_{0}$ en "d"
BX. 82-12

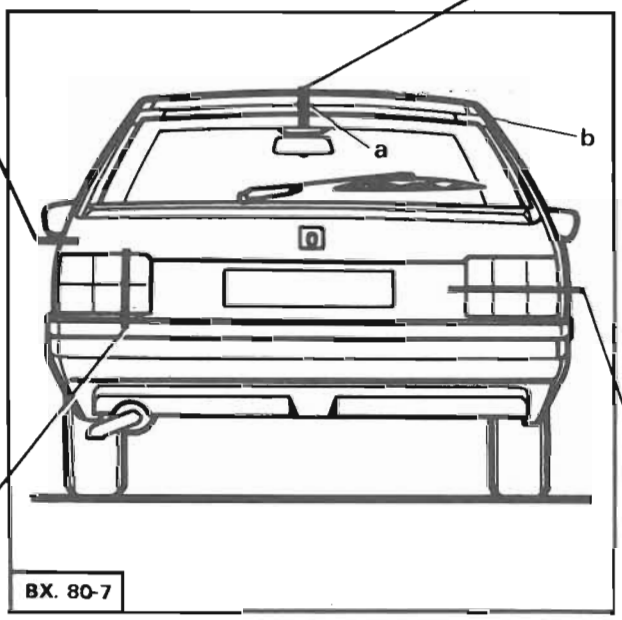

$5^{\pm 1}$
3^{0}_{-2}
$14^{\pm 2}$
BX. 80-7

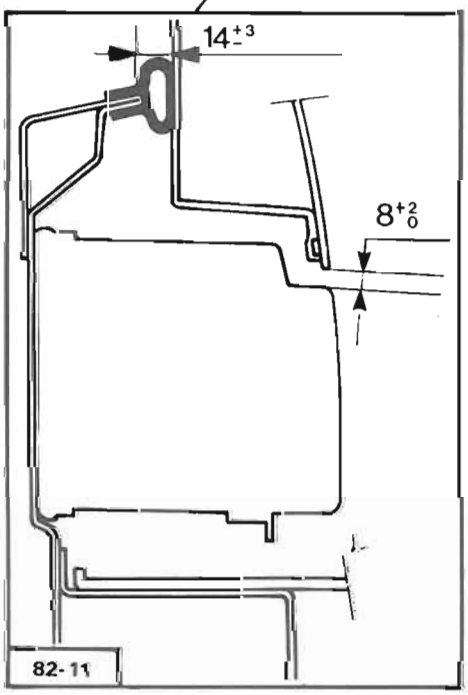

4^{+2}_{0}
0^{0}_{-2}
BX. 82-12

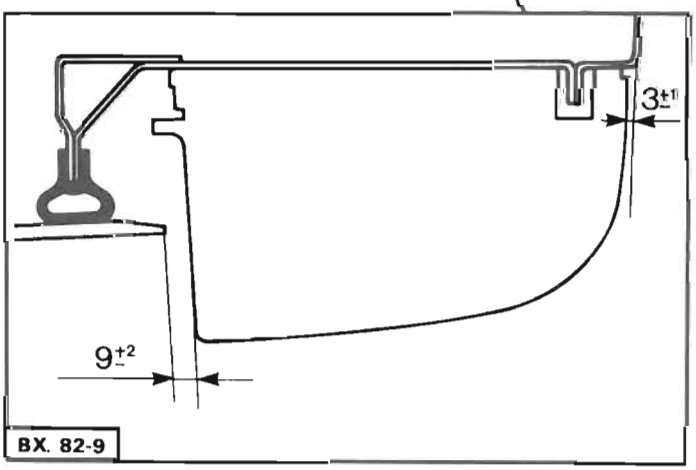

a
b
c
d
BX. 80-7

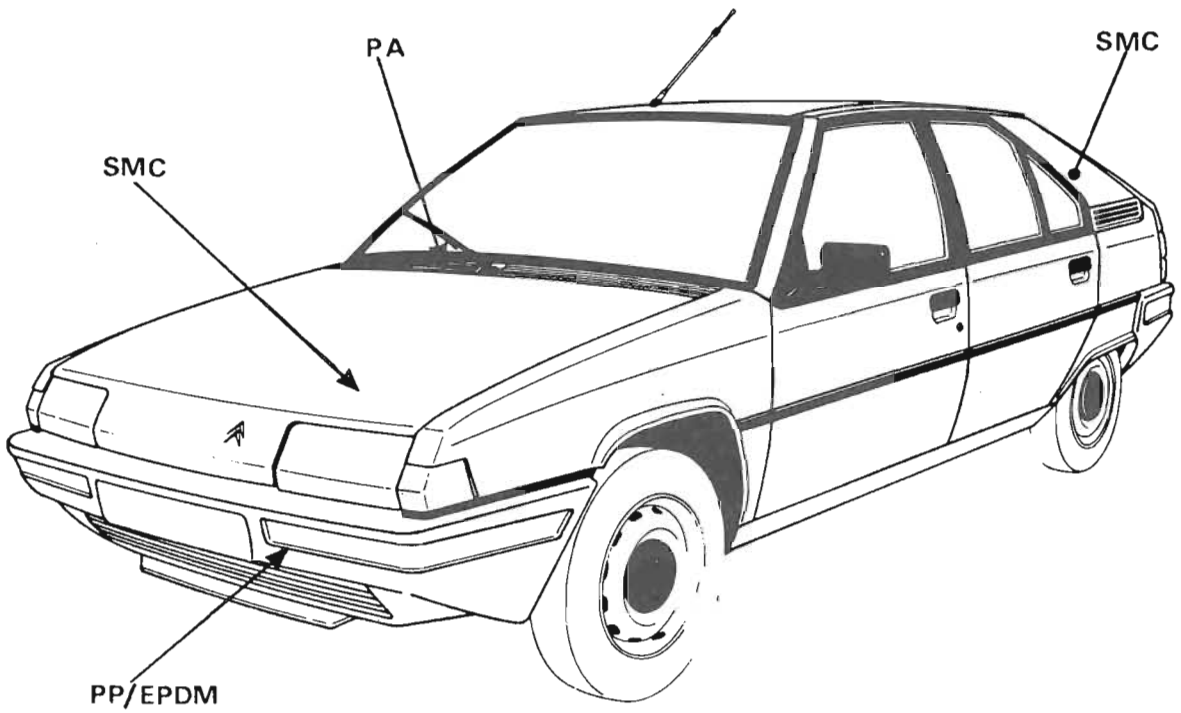

4^{+2}_{0}
0^{0}_{-2}
BX. 82-9


6^{+2}_{0} en "a" > 4^{+2}_{0} en "b"
BX. 82-12

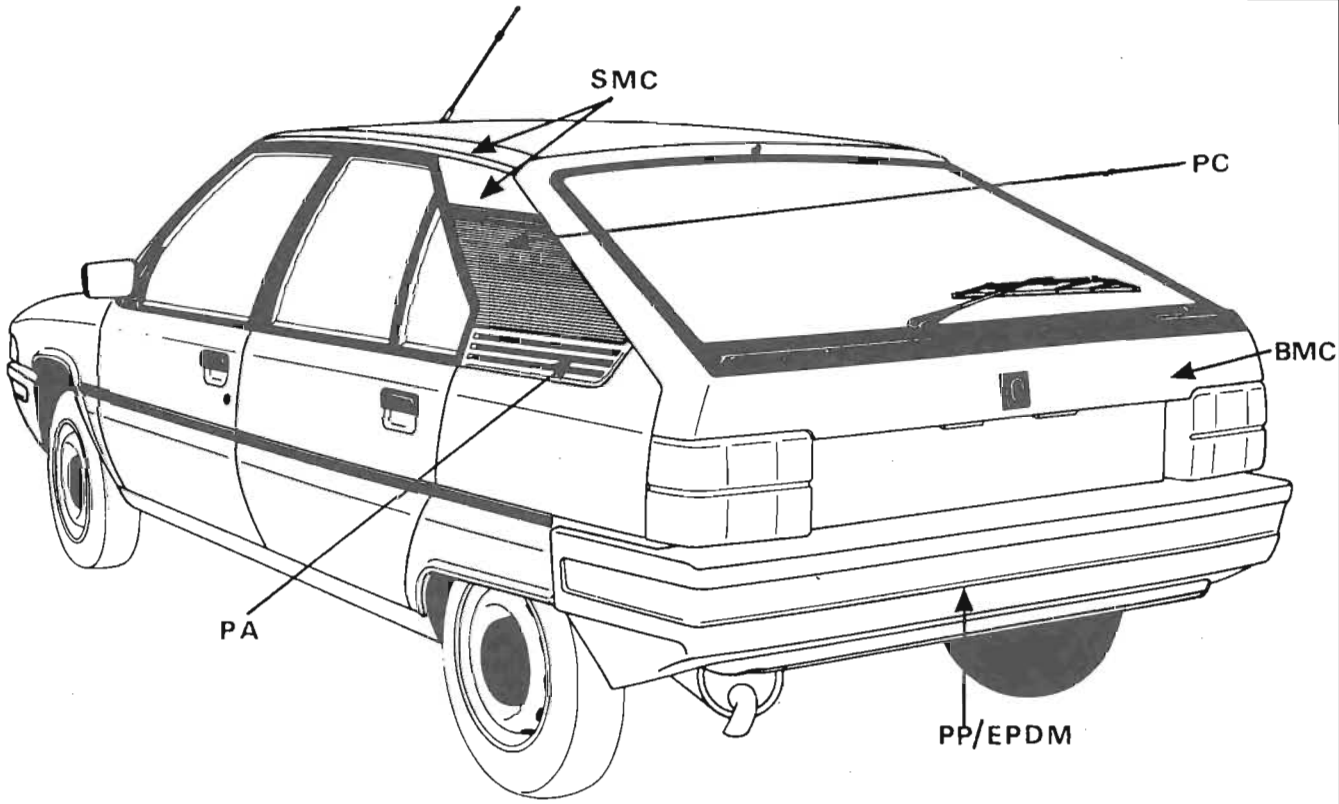

a
b
BX. 80-7


14^{+3}_{-}
8^{+2}_{0}
82-11

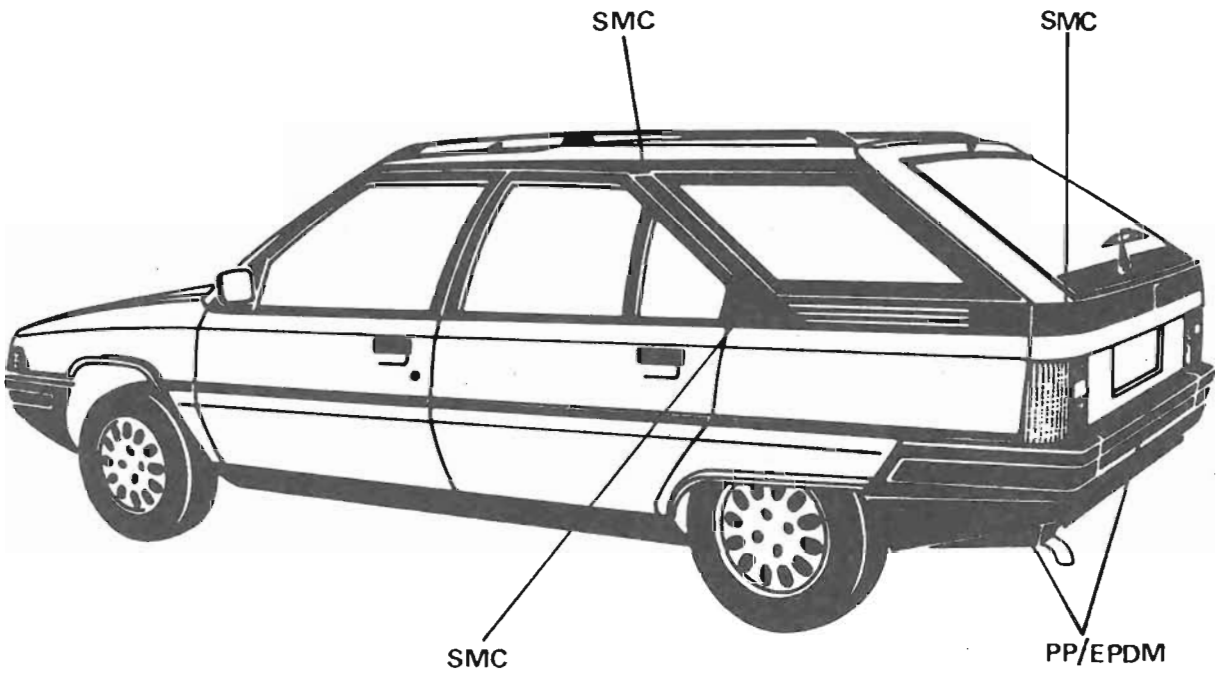

$3^{\pm 1}$
$9^{\pm 2}$
BX. 82-9



BX. 80-8



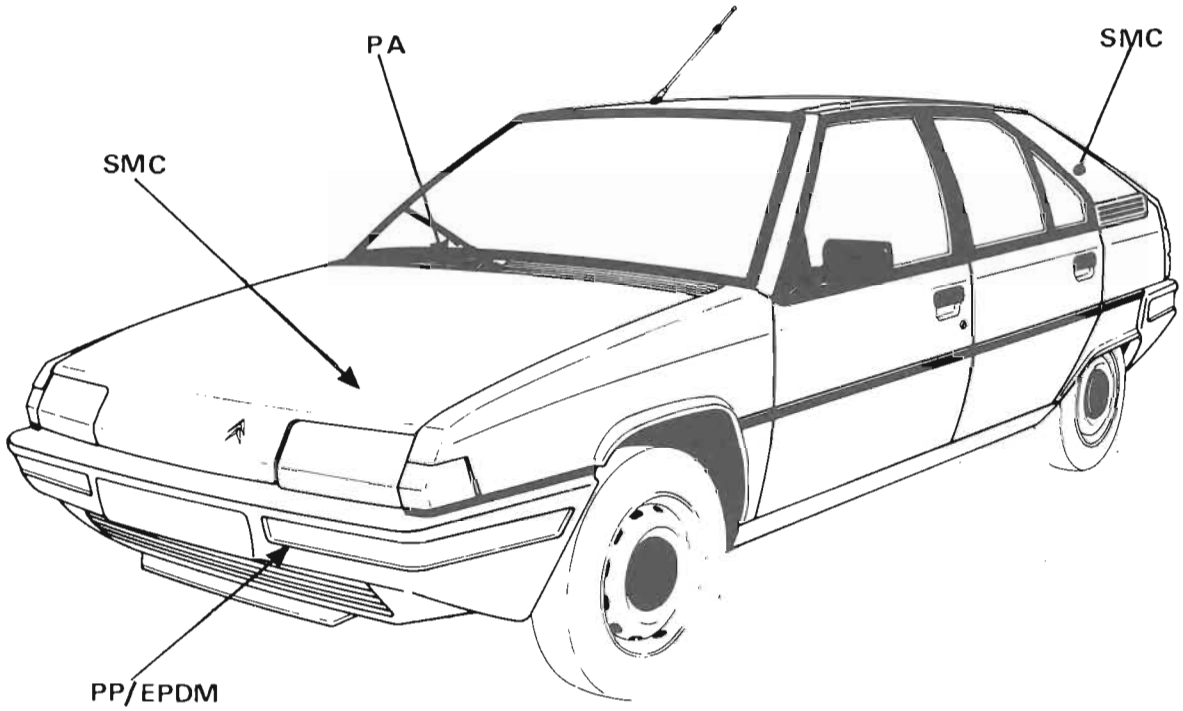
BX. 80-12



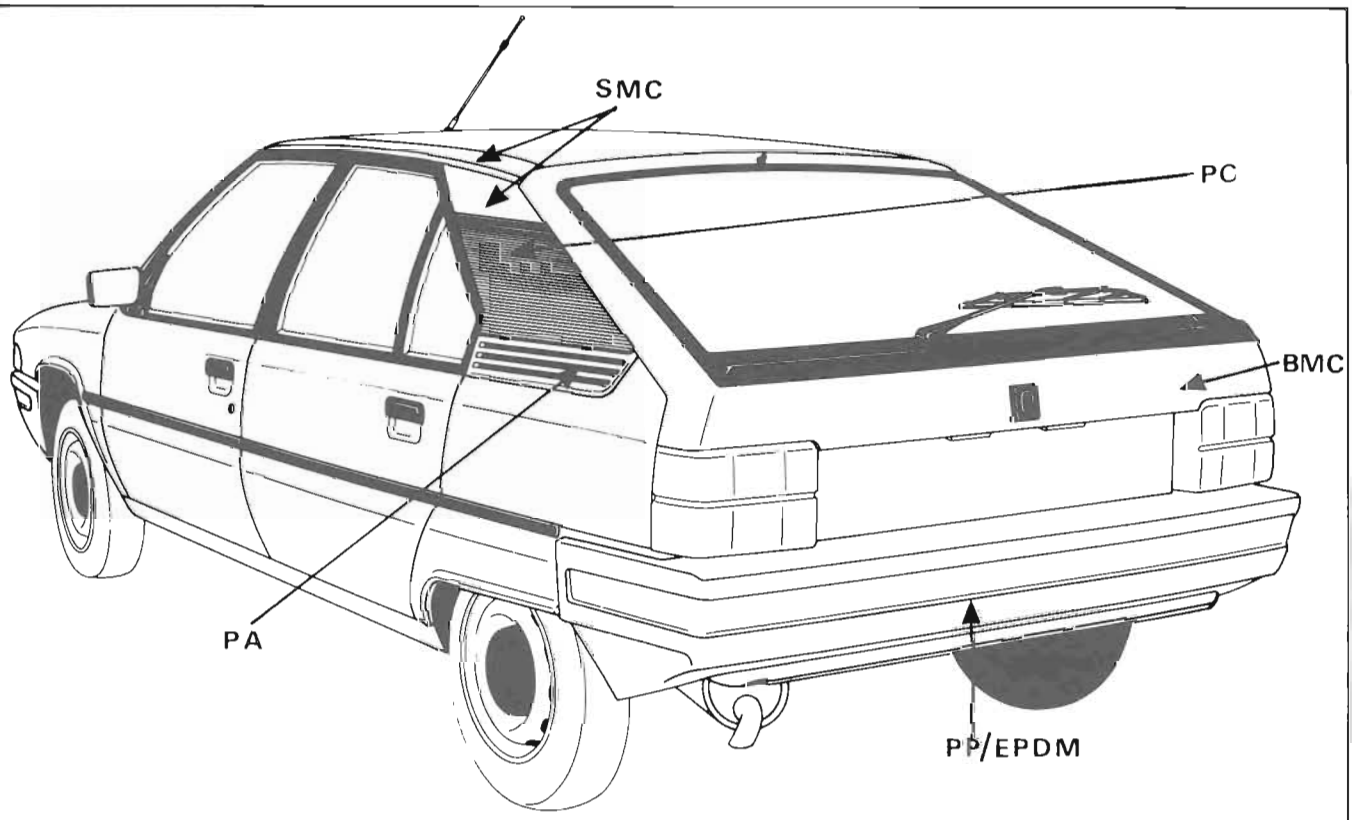
BX. 80-99

Abkürzung	Material	Karosserieteil
PA	Polyamid	Lüftungsgitter vorn und hinten
PC	Polycarbonat	Mittelstück der Seitenfenster hinten
PP/EPDM	Polypropylen	Stoßstangen
SMC	Sheet Moulding Compound	Motorhaube, Dachaußenkanten, hintere Seitenwandverkleidungen. BX 14, Oberteil der Seitenwandverkleidung hinten. BX 16, Zierleiste des hinteren Seitenfensters (Break). Heckklappe (Break)
BMC	Bulk Moulding Compound	Heckklappe

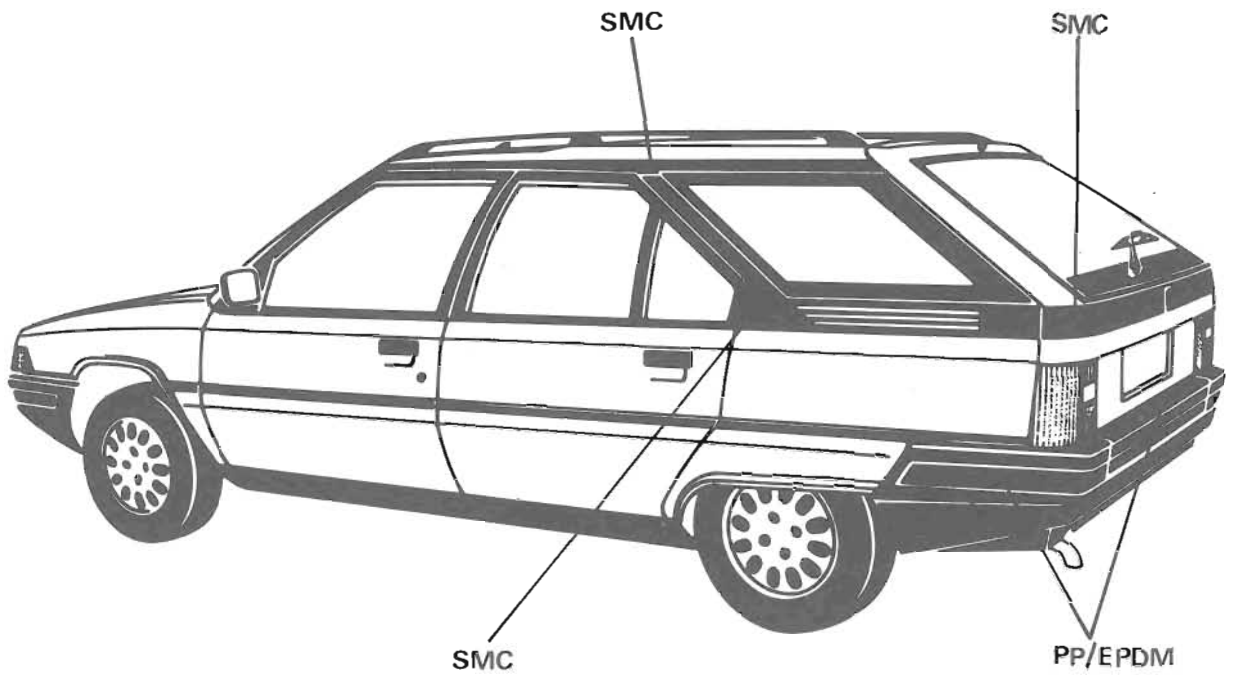
Hinweis: Die Verwendung vorgenannter Verbundwerkstoffe erfolgte im Hinblick auf eine Reduzierung des Fahrzeuggewichts. Karosserieteile wie Motorhaube und Kofferraumklappe, die ein hohes Maß an mechanischen Qualitäten aufweisen müssen, sind glasfaserverstärkt.



BX. 80-8



BX. 80-12



BX. 80-99

I. ALLGEMEINES

1. Definition der Werkstoffe
2. Reparaturhinweise
3. Reparaturprodukte
4. Erforderliche Werkzeuge

II. REPARATUR EINES EINGEDRÜCKTEN ODER ABGEBROCHENEN KAROSSERIETEILS.

III. REPARATUR EINER BRUCHSTELLE ODER EINES RISSES.

IV. REPARATUR EINER GEBROCHENEN INNENVERSTÄRKUNG.

V. ERNEUERN ODER EINBAU EINES METALLSCHRAUBEINSATZES.

I. ALLGEMEINES

1. DEFINITION DER WERKSTOFFE

Ein Teil der verwendeten Verbundwerkstoffe wurde zur Verbesserung der mechanischen Eigenschaften, vor allem Bruch- und Formfestigkeit, glasfaserverstärkt. Dies gilt vor allem für wichtige Teile wie Motorhaube und Kofferraumklappe. Die verwendeten Materialien sind für die Motorhaube (SMC) und die Kofferraumklappe (BMC) zwar unterschiedlich, im Hinblick auf ihre Komponenten sind sie aber nahezu identisch. Die Abkürzungen BMC und SMC sind aus dem Amerikanischen abgeleitet und beziehen sich auf den Herstellungsprozeß.

SMC (Sheet Molding Compound) → formbarer Werkstoff in Blattform

Zusammensetzung:
Das SMC-Blatt besteht aus vier Produktfamilien:
- Harzgrundstoff und Katalysator (in Styren gelöster Polyester).
- Füllstoffe. Verstärken das Polyesterharz, stabilisieren die Viskosität und senken die Kosten.
- Verstärkungsstäbe aus Glasfaser. 25 bis 50 mm.
- Zusätze zur Verdickung und besseren Lösung aus der Form.

Karosserieteile aus SMC:
Motorhaube, Dachaußenkanten, einteilige Seitenwandverkleidung (BX, BX 14, BX 16 RS, BX 19 D), obere Seitenwandverkleidung (BX 16 TRS und BX 19 TRD).

BMC (Bulk Molding Compound) → formbarer Werkstoff in Blockform

Die Zusammensetzung des BMC ist sehr ähnlich dem zuvor beschriebenen SMC; lediglich die Länge der Glasfaserstäbe beträgt maximal 25 mm.

Herstellungsprozeß:

SMC: *Preßverfahren mit vorimprägnierter Formmasse.*
Die Masse wird in Spezialgeräten hergestellt, welche das Zusetzen der Bestandteile ermöglichen. Anschließend verstreicht man sie auf zwei Filme, zwischen die man die Glasfaser gibt.
Die Imprägnierung wird zwischen Walzen und einem Verdichtungsband vorgenommen.
Das entstehende Blatt wird dann folgendermaßen verarbeitet:
- Zerschneiden in Stücke, die kleiner bemessen sind als das herzustellende Stück.
- Einführen in die Form.
- Pressen.

BMC: *Spritzgußverfahren*
Die Masse wird auf 60 °C erhitzt, in einer Art Knetmaschine vermischt und dann mit großer Geschwindigkeit durch eine „Kolbenschraube" in die Form gespritzt.
Die Temperatur in der Form beträgt 150 °C, das Material ist einem Druck von 80 bis 150 kg/cm^2 ausgesetzt.

GRUNDBESTANDTEILE:

Jeder Hersteller benutzt eigene Bezeichnungen mit seinem Firmenzeichen.
Motorhaube: PPG (hellgrau) – OCF (crèmefarben)
Heckklappe bei Limousine und Break: CDF (weiß)

2. REPARATURHINWEISE

Reparaturen wie das Ausbessern von Löchern, Rissen, Bruchstellen und Kratzern können mit geeigneten Produkten ausgeführt werden.
Am besten eignen sich für solche Reparaturen glasfaserverstärkte Polyesterharze, die weitgehend die Zusammensetzung der Basiswerkstoffe haben, d.h.: Polyesterharz, Glasfaser, Mineralfüllstoffe. Dabei wird zur Beschleunigung des Verhärtungsprozesses bei niedrigen Temperaturen ein Härter hinzugefügt.

HINWEIS: Als Härter dürfen auf keinen Fall flüssige Härtemittel verwendet werden, da sie zu einem Schwund führen können, der erst einige Wochen nach der Reparatur auftritt.

HAFTFESTIGKEIT DER ZUR REPARATUR VERWENDETEN PRODUKTE

Bei dieser Art von Reparaturen ist es außerordentlich wichtig, daß die Haftung auf dem Basismaterial gewährleistet ist, vor allem, wenn es darum geht, stark beanspruchte Bereiche der Karosserie instandzusetzen.
Für eine optimale Haftung ist die peinlich genaue Vorbereitung der Oberflächen unbedingt erforderlich, d.h.:
- Abschleifen mit grobkörniger Schleifscheibe (40 bis 60)
- Entstauben mit einem sehr sauberen Lappen oder einem Staubbindetuch.

ACHTUNG: Zum Entfetten und Reinigen der Flächen Silikonentferner oder Azeton verwenden, die keine Rückstände hinterlassen.
Sollte das zu reparierende Teil (Motorhaube) mit Fett bespritzt sein, sollte man diese Spritzer vor dem Schleifen und Schneiden entfernen. In diesem Fall ist es unbedeutend, welches Lösungsmittel verwendet wird.

VORBEREITUNG DER OBERFLÄCHE ZUR LACKIERUNG

Da auch nach der Oberflächenbehandlung poröse Stellen im Material zurückbleiben, muß auf jeden Fall die reparierte Stelle zweimal dünn mit Polyesterspachtel bedeckt werden. Die erste Schicht muß mit einem Metallspachtel aufgetragen werden, damit alle porösen Stellen verschwinden/verstopft werden.
Nach Abschluß der Oberflächenvorbereitung zwei Schichten eines gut haftenden und schützenden Grundierungsmittels auftragen.

HINWEIS:
Folgende Grundierungsmittel werden empfohlen:
PERMACOLOR → PERMACRON HIGH SOLID SCHNELLFÜLLER (1 Schicht + 1 gekreuzte Schicht)
1 l = KN 4155

3. REPARATURPRODUKTE

Für die Reparatur von Verbundwerkstoffen braucht man mehrere Produkte. Wir führen hier die Produkte auf, die sowohl Haftfestigkeit als auch Form- und Bruchfestigkeit garantieren. Für die Kofferraumklappe CDF, für die Motorhaube PPG hellgrau oder OCF crèmefarben.

Glasfaserspachtel „V. 11": Abb. I und III
Eigenschaften:
Sehr gute Haftfestigkeit auf den meisten Verbundwerkstoffen (CDF und OCF) und auf Blech. Form- und Bruchfestigkeit wie bei den Basismaterialien, aus denen Motorhaube und Kofferraumdeckel gefertigt sind.

Verpackungsgrößen:
1 kg-Dose oder 1,6 kg-Dose mit Härter. **Abb. I**
15 kg-Patrone mit Härter (verwendbar mit dem automatischen Verteiler A 20 C) **Abb. III**

Glasfaserspachtel „FERRO-GLASS" Abb. II
Eigenschaften:
Sehr gute Haftfestigkeit auf allen bei BX-Modellen verwendeten Verbundstoffen.
Dieser Spachtel wird erwähnt, weil die Haftfestigkeit des „V. 11" auf Motorhauben aus PPG nicht ausreichend ist. Er soll als Haftschicht auf allen Teilen aus dem Basismaterial „PPG" (Hellgraue Masse) verwendet werden. Er kann problemlos auf CDF und OCF verwendet werden. Man sollte allerdings beachten, daß seine mechanischen Eigenschaften nicht so gut wie die des „V. 11" sind und ihn deshalb nie allein für die Reparatur einer Fläche verwenden.

Verpackungsgröße: 500 g-Dosen mit Härtertube.

Wachs zum besseren Lösen aus der Form: 0,5 l-Flasche.
Soll auf die Stützen am Ort der Reparatur aufgetragen werden, um ein Festkleben zu verhindern.

Reparatur-Set Abb. IV
Enthält:
- 1 Behälter KR Polyesterharz
- 1 Tube Harzhärter (im Verhältnis 3:100 zum Harz mischen)
- 2 m^2 Glasfasergewebe, 225 g/m^2 (für die Reparatur einer Fläche)
- 1 m^2 Glasfasergewebe, 25 g/m^2 (für Haarrisse in der Motorhaube)
- 1 Pinsel zum Auftragen des Harzes
- 2 Schalen zum Anrühren des Harzes
- 1 Spachtelmesser
- 1 l Lösungsmittel (zum Reinigen)
- Wachs zum besseren Lösen aus der Form: 0,25 l Flasche

Anwendung:
Werden Teile repariert, bei denen eine große Widerstandsfähigkeit erforderlich ist (z.B. Vorderkante der Motorhaube, Unterkante der Kofferraumklappe, Heckscheibenholme), muß die reparierte Stelle unbedingt mit Glasfasergewebe und KR Flüssigharz stabilisiert werden.

Empfehlung:
Vor der Verwendung von KR-Flüssigharz muß unbedingt eine Schicht glasfaserverstärkter Polyesterspachtel aufgetragen werden (V. 11 oder Ferro-Glass, je nach Beschaffenheit des Basismaterials), damit die Haftfestigkeit gewährleistet ist. Das Flüssigharz kann zehn Minuten nach dem Polyesterspachtel ohne vorheriges Schleifen aufgetragen werden. Wegen Oberflächenunebenheiten sollte man jedoch eine leichte Oberflächenbehandlung mit einer grobkörnigen Schleifscheibe vornehmen.
Wenn das Harz nach 30 Minuten bei 20 °C trocken ist (Fingerprobe) muß eine Schicht „V. 11" aufgetragen werden.

ACHTUNG: Ist das Flüssigharz noch nicht trocken, wenn das nächste Produkt aufgetragen wird, wird die chemische Reaktion unterbrochen, das Harz trocknet nicht mehr. In diesem Fall ist die Reparatur schlecht ausgeführt, die Schichten tragen sich gegenseitig ab.

Polyesterspachtel zur Vollendung Abb. V

Nach allen mit den oben beschriebenen Produkten durchgeführten Reparaturen muß immer noch zusätzlich ein Polyesterspachtel zur Vollendung aufgetragen werden wegen der porösen Stellen, die bei diesem Reparaturverfahren immer noch vorhanden sein können.

HINWEIS:
Glasfaserverstärkte Spachtel werden mit dem Metallspachtelmesser auf Flächen aufgetragen, die man zuvor mit großkörnigem Papier oder großkörnigen Schleifscheiben geschmirgelt und sorgfältig entstaubt hat.
Der Härter wird im Mischungsverhältnis 3 % gründlich mit den oben beschriebenen Polyesterprodukten verrührt. Bei niedrigen Temperaturen kann das Verhältnis bis zu 5 % betragen.
Die angegebene Dosierung des Härters sollte niemals überschritten werden, weil die Qualität des Endproduktes extrem herabgesetzt würde.



83-148 I



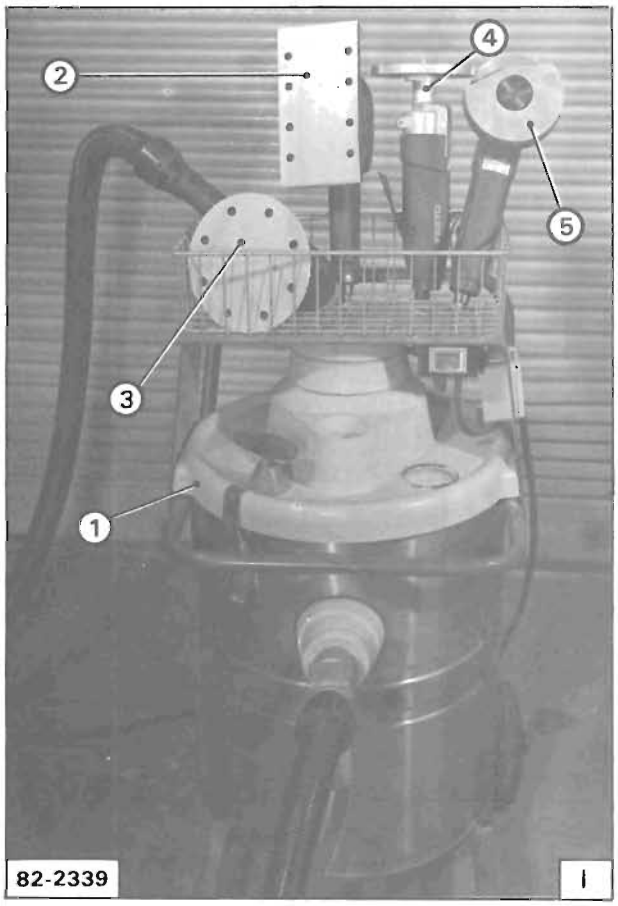
83-147 III



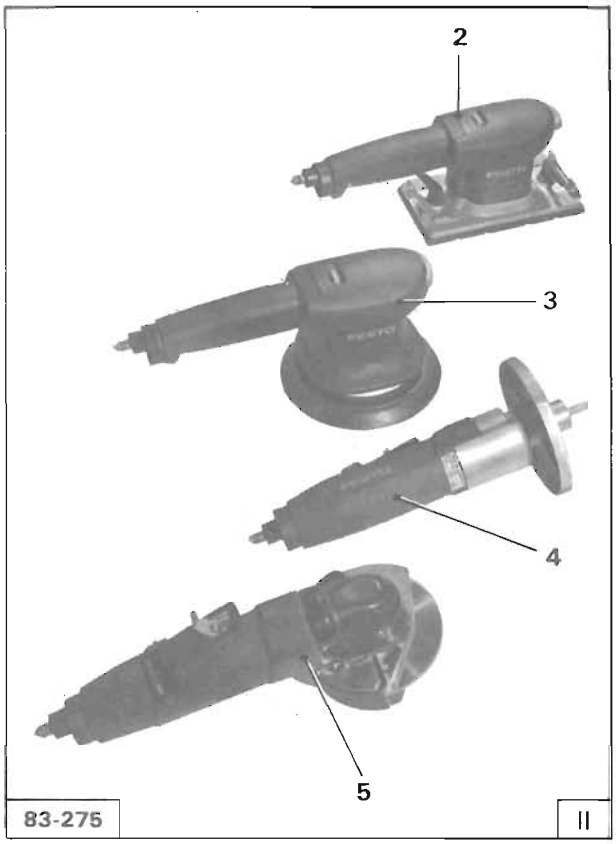
84-408 II



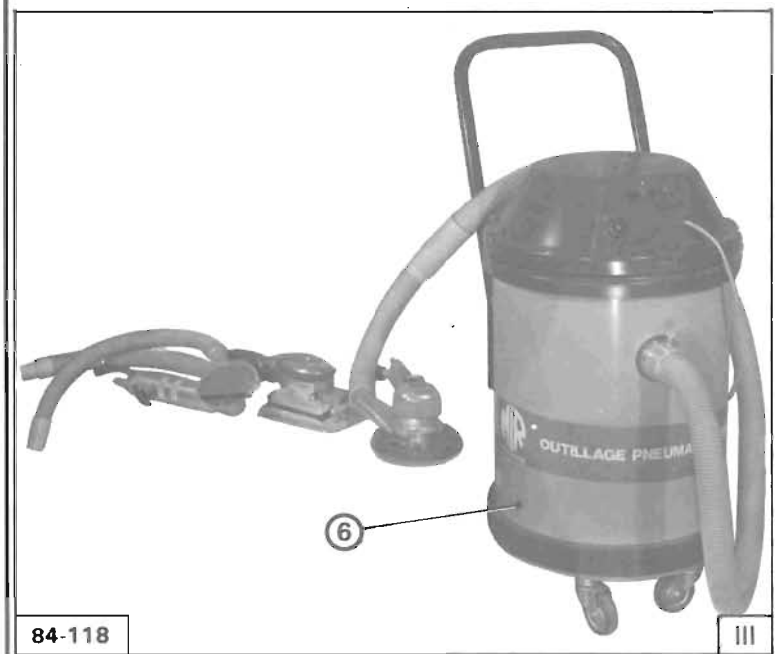
83-146 IV



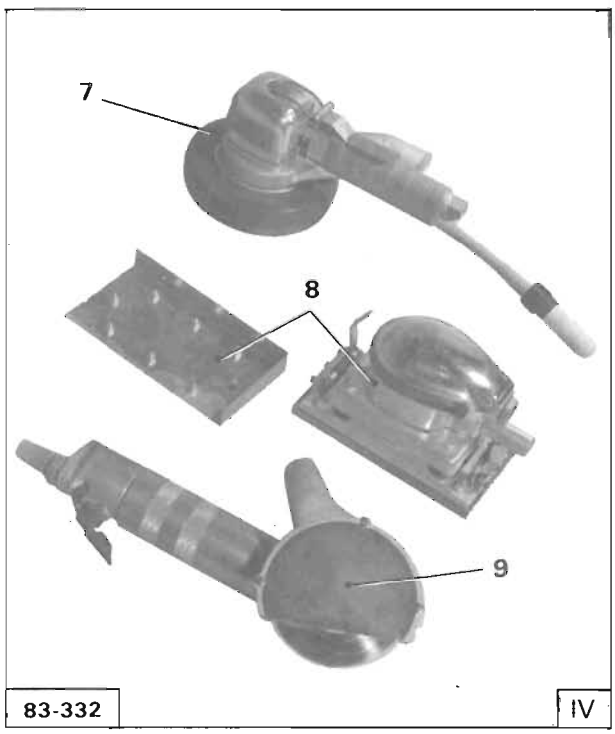
82-2339 I



83-275 II



84-118 III



83-332 IV

4. ERFORDERLICHE WERKZEUGE

Bei sämtlichen Schneide-, Schleif- und Polierarbeiten müssen die zum Einsatz kommenden Geräte wegen des in großen Mengen anfallenden Glasfaserstaubs unbedingt mit einer Staubsaugervorrichtung ausgerüstet sein. Darüber hinaus wird das Tragen einer Schutzmaske empfohlen, wie sie auch bei Lackierarbeiten verwendet wird.

EMPFOHLENE ARBEITSPLATZAUSRÜSTUNGEN

Festo, Abb. I und II

Umfaßt:

1 – Staubsaugervorrichtung WAP-Turbo M 1 S (750 W)
2 – Schwingschleifer LRM-GA (Schleiffläche 93 x 175; 1/3 Standardblatt; für Oberflächenbearbeitung und abschließendes Fertigschleifen).
3 – Scheibenschleifer, exzentrischer Schleifer LET-A (Scheibendurchmesser 150; für Oberflächenbehandlung nach dem Anschrägen).
4 – Zylinderfräse LGS 0615 AS (Diamantfräse mit Durchmesser 10; für das Schleifen von Rippen, Winkeln, Verstärkungen).
5 – Winkelschneider LWS 0610 AS (Diamantscheibe, Durchmesser 100; für Abstumpfen, Anschrägen).

MIR, Abb. III und IV

6 – Staubsaugervorrichtung (750 W)
7 – Exzenterschleifer LEN 82 AP (Durchmesser der Scheibe 170; für Anschrägen, Vorbereitung der Oberflächen und erste Oberflächenbehandlung).
– Scheibenschleifer, exzentrischer Schleifer AS 306 P 150 (Durchmesser der Scheibe 150, selbstklebend; für Oberflächenbehandlung und Vorbereitung der Oberflächen).
8 – Schwingschleifer und Bohrschablone für die Schleifmittel AS 190 BC (Schleiffläche 170 x 95; zum Polieren und für abschließende Oberflächenbehandlung).
9 – (Schneidemaschine) ENF 4/TAZ (Diamantenscheibe mit Durchmesser 100; zum Abschneiden der beschädigten Karosserieteile).

HINWEIS: Die genannten Schleifgeräte können mit handelsüblichen Schleifmitteln ohne besondere Perforierung verwendet werden.

ANMERKUNG: Die genannten Werkzeuge sind für die Oberflächenbehandlung und das Polieren von Spachtelmasse und Polyestergrundierungen auf Metallflächen verwendbar.

II. REPARATUR EINES EINGEDRÜCKTEN ODER ABGEBROCHENEN KAROSSERIETEILS

Vorbemerkung:
Wir behandeln hier als Beispiel die Reparatur der Motorhaubenvorderkante, die nach einem Stoß abgebrochen ist. Davon ausgehend erläutern wir, welcher Reparaturprozeß bei Verbundwerkstoffen anzuwenden ist, wenn ein beschädigtes Karosserieteil zu rekonstruieren ist. Dabei wird besonders berücksichtigt, daß die Kanten der Karosserieteile viel größeren Belastungen und Stößen ausgesetzt sind als die Mittelstücke. Es geht also darum, bei der Reparatur die bestmöglichen mechanischen Eigenschaften für das reparierte Teil zu erreichen.

VORGEHENSWEISE:

Abb. I und A
Der Bruch im ursprünglichen Zustand.

Abb. II und B
Durch Schneiden oder Schleifen wird die gebrochene oder eingedrückte Stelle entfernt. Mit dem Winkelschleifer werden großzügige (60 bis 80 mm) Anschrägungen hergestellt. Dann wird das Karosserieteil großzügig um die Anschrägungen herum bis auf das Basismaterial geschliffen, weil die Reparaturwerkstoffe nicht auf lackierte Flächen aufgetragen werden dürfen.

Abb. III und C
Je nach Erforderlichkeit wird aus Karton, Blech oder Holz eine Halteplatte hergestellt, die der Form der Reparaturstelle angepaßt ist. Die Halteplatte wird mit Polyäthylfolie oder Gußwachs versehen, um zu vermeiden, daß das Polyesterharz auf der Platte klebt. Die Halteplatte wird im Bereich der Reparaturstelle mit Schraubzwingen befestigt.

Abb. IV und D
Die Menge an Glasfaserspachtel vorbereiten **(bei grauem „PPG" Ferro-Glass, bei weißem OCF „V. 11" verwenden),** die für die erste Schicht erforderlich ist. Spachtel und Katalysator (Härter) im Vergleich 3–4% sorgfältig mischen.
Die Stelle, an der die Masse aufgetragen wird, muß sorgfältig entstaubt werden (einen sauberen Lappen oder saugfähiges Staubbindetuch verwenden). Die erste Schicht mit dem Spachtelmesser auftragen und bei 20 °C 10 Minuten trocknen lassen.

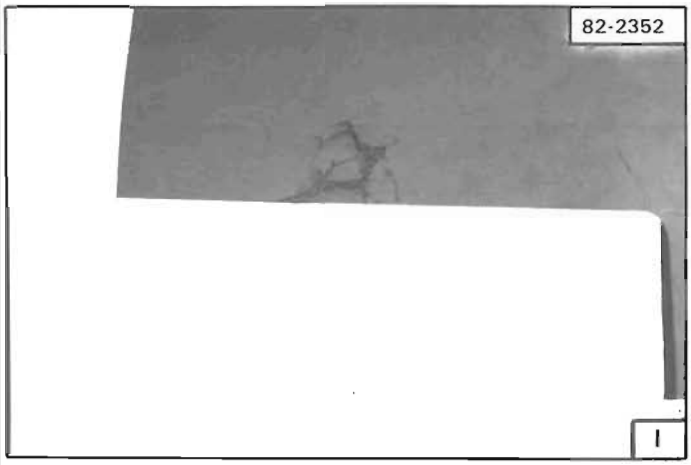
HINWEIS: Bei allen Motorhauben aus grauem „PPG" muß als Haftschicht unbedingt „Ferro-Glass" Spachtelmasse benutzt werden. Aus Gründen der Widerstandsfähigkeit sollte die Reparatur aber, wie im folgenden beschrieben, mit KR Flüssigharz und „V. 11" Spachtelmasse fortgesetzt werden. Bei Teilen aus weißem OCF können für die Haftschicht unterschiedslos „Ferro-Glass" oder „V. 11" verwendet werden.

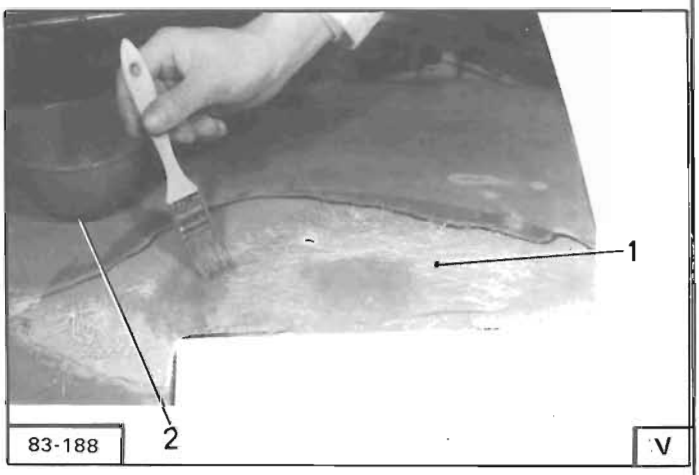
Abb. V und E
Ein der Reparaturfläche entsprechendes Stück Glasfasergewebe zurechtschneiden, wobei die Abschrägungen gut abgedeckt sein müssen. Zur Vermeidung von Kantenbildung die Ränder des Gewebes ausfransen. In einer Schale das KR Polyesterharzgemisch mit dem Härter anrühren (3 bis 4%). Mit dem Pinsel wird das Glasfasergewebe mit Polyesterharz durchgesetzt. Etwa 30 Minuten bei 20 °C trocknen lassen.

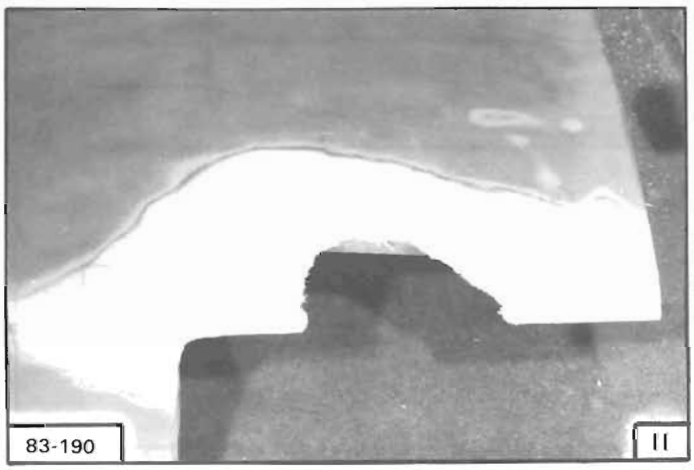
HINWEIS: Es ist möglich und wird sogar empfohlen zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit des reparierten Teils mehrere Schichten Glasfasergewebe aufzutragen.

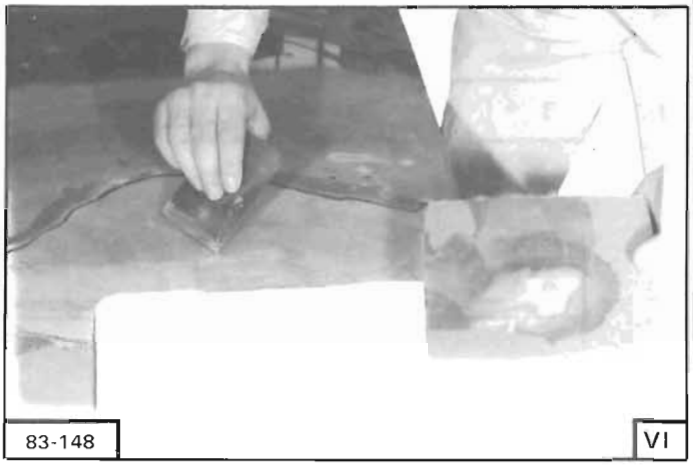
Abb. VI und F
Die für die abschließende Schicht erforderliche Menge an „V. 11"-Spachtel anrühren und mit dem Spachtelmesser auftragen. Die Halteplatte abnehmen und, soweit erforderlich, an Innenseite korrigieren. Trocknen lassen.

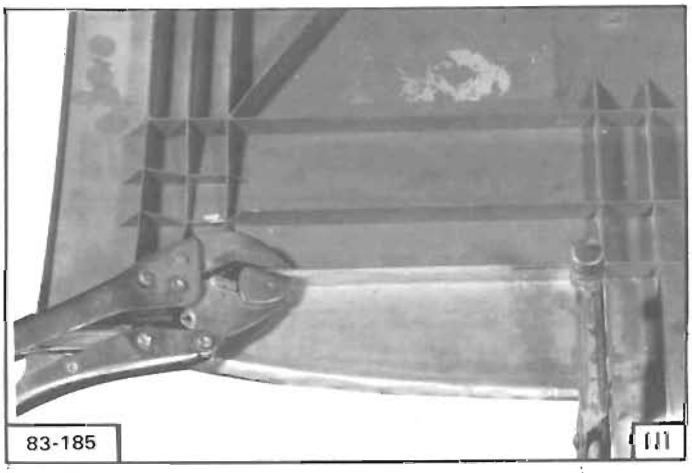
Abb. G
Die Reparaturstelle mit den entsprechenden Werkzeugen (s.S. 4 und 5: Schleifwerkzeug) nachschleifen.
Abschließend vor dem Lackieren eine Schicht Polyesterspachtel ohne Glasfaserverstärkung auftragen, um damit letzte poröse Stellen zu beseitigen.
(Diese Arbeiten sind notwendig, um Schwierigkeiten beim Lackieren zu vermeiden).

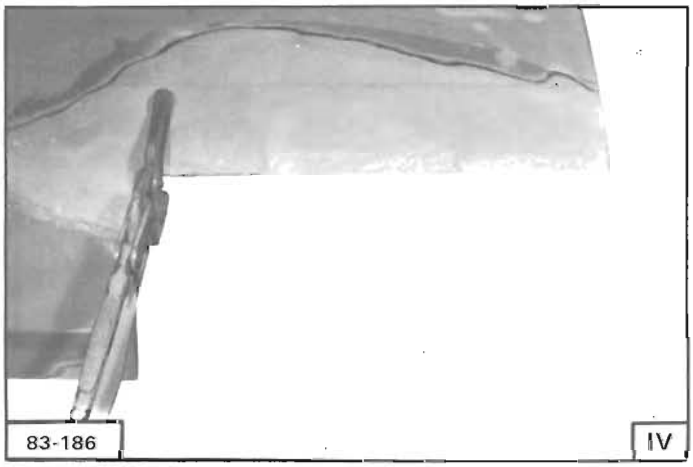

82-2352
I

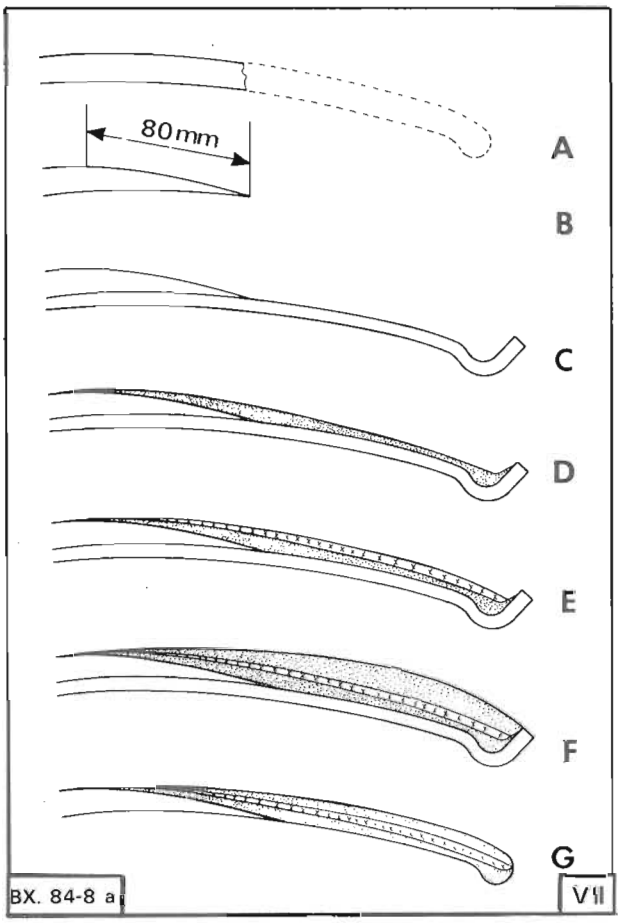

1
2
83-188
V

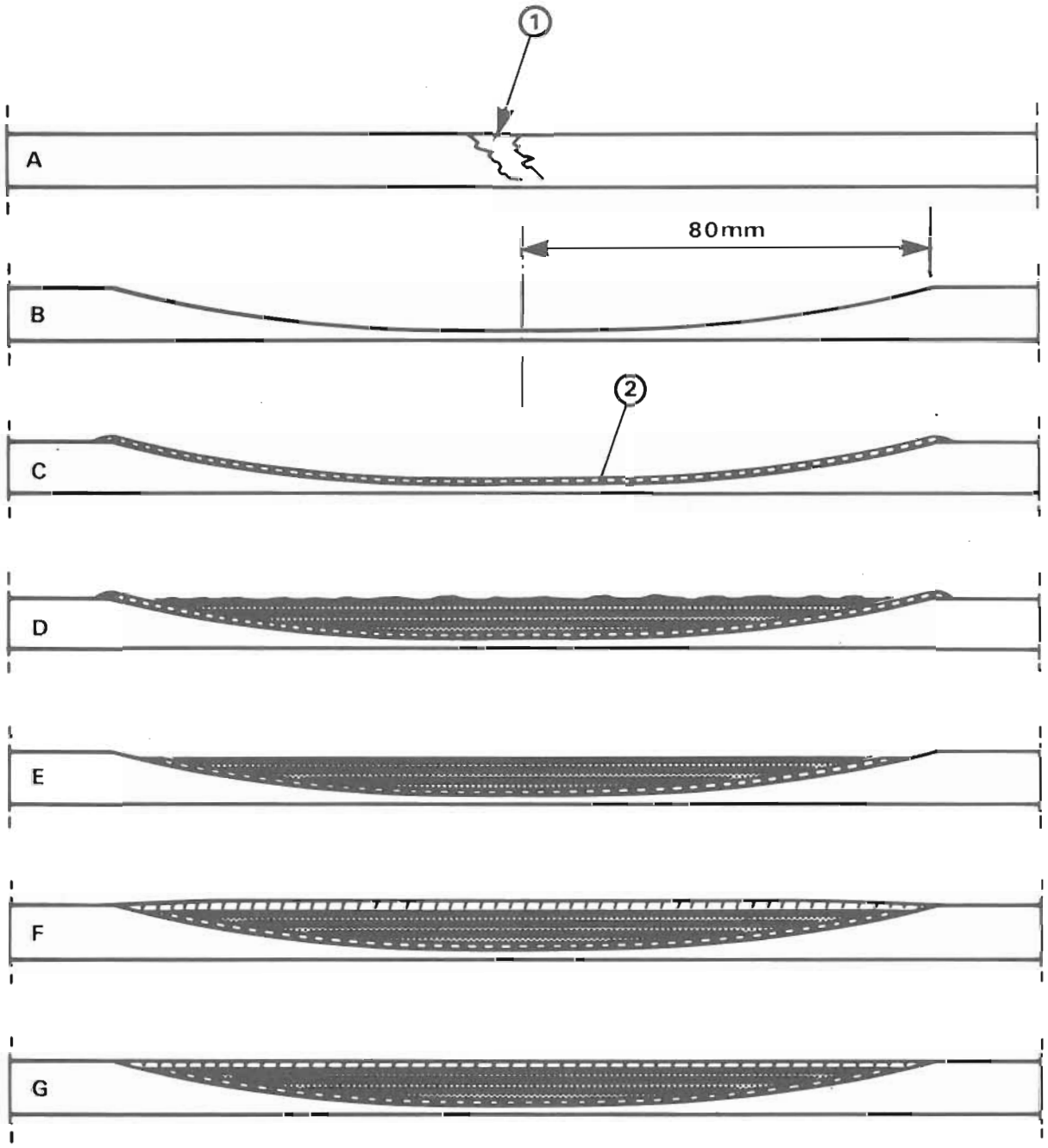

83-190
II


83-148
VI


83-185
III


83-186
IV


80mm
A
B
C
D
E
F
G
BX. 84-8 a
VII



BX. 84-19

III. REPARATUR EINER BRUCHSTELLE ODER EINES RISSES

Bei Bruchstellen oder einem Riß muß auch dann, wenn der Schaden geringfügig erscheint, eine Reparatur durchgeführt werden, bei der eine größtmögliche Widerstandskraft wiederhergestellt wird. Dies gilt vor allem, wenn eine Stelle betroffen ist, die großen Belastungen ausgesetzt ist (vgl. die folgenden Beispiele).

Ganz allgemein sind folgende für eine Reparatur in Frage kommenden Stellen den größten Belastungen ausgesetzt:
- *Kofferraumklappe:* Verstärkungen auf der Innenseite, Heckscheibenpfosten, untere Ecken und Seitenverstärkungen.
- *Motorhaube:* Verstärkungen, Vorderkante, Scheinwerferumgebung (besonders die Ecken auf der Innenseite).

ACHTUNG: Für den Fall, daß eine Reparatur nur äußerst schwer durchführbar ist und die Sicherheit des Fahrers beeinträchtigen könnte, muß das Karosserieteil ausgetauscht werden.

Die wichtigsten Fälle, in denen ein Austausch aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich ist, sind:
- **Bruchstelle an den Aufnahmewülsten für die Scharniere der Kofferraumklappe.**
- **Ausreißen einer Aufnahmewulst für die Schloßmechanik von Motorhaube oder Kofferraumklappe oder die Scharniere der Motorhaube.**

REPARATURVORGANG

Abb. A: Bruchstelle (1) im ursprünglichen Zustand. Achtung: Ein Riß kann harmlos aussehen obwohl er sehr tief geht. Das Glasfasergewebe ist also gerissen, dann ist es notwendig eine Reparatur durchzuführen, die die größtmögliche Widerstandsfähigkeit erreicht.

Abb. B: Mit Hilfe einer Schleifscheibe mit Absaugvorrichtung sehr breit (mindestens 80 mm von beiden Seiten des Risses) und sehr tief anschrägen. Dazu eine Scheibe mit grober Körnung benutzen (40 oder 60). Mit einem trockenen Lappen staubfrei machen.

Abb. C: Eine dünne Schicht (2) glasfaserverstärkten Polyesterspachtel als Haftgrund auftragen
- auf einer Motorhaube aus PPG (Grundmaterial hellgrau) FERRO-GLASS verwenden;
- auf Teilen aus OCF (Motorhauben ab 1/84) oder CDF (Heckklappe des Break und der Limousine), wo die Farbe des Grundmaterials weiß ist, „V 11"-Spachtel verwenden. Trocknen lassen (ungefähr 10 Minuten) und anschließend falls notwendig etwas beischleifen.

Abb. D: Eine benötigte Anzahl Glasfasermatten um die Abschrägung auszufüllen, zurechtschneiden.
Die zur Anwendung der Matten benötigte Menge Polyesterharz anrühren (Polyesterharz KR und 3 bis 4 % Härter). Die verschiedenen Lagen der Glasfasermatten auflegen und mit Harz tränken. (Den Harz mit dem Pinsel auftragen und darauf achten, daß keine Luftblasen entstehen).

Abb. E: Trocknen lassen (20 bis 30 Minuten bei 20 °C).
Glattschleifen (mit grobkörnigem Schleifpapier) und staubfrei machen.

Abb. F: Im Falle von kleinen Unebenheiten noch eine Schicht des glasfaserverstärkten Polyesterspachtels „V 11" auftragen. Glattschleifen.

Abb. G: Eine oder mehrere dünne Schichten Polyesterspachtel auftragen, um die porösen Stellen im Material zu beseitigen.
Anschließend immer wieder glattschleifen.

SONDERFALL: Glatter Bruch eines Halters für die Kofferraumabdeckung an der Heckklappe
Bei einem glatten Bruch kann der Halter mit SUPERGLUE 3 (ZC 9 865 111 U) wieder angeklebt werden. Der Kleber verträgt aber keine UV-Strahlung. Die Reparaturstelle muß deshalb nach dem Trocknen lackiert werden.

WICHTIGER HINWEIS:
Wenn die Reparatur in erster Linie eine ästhetische Frage ist (z.B. Löcher oder Bruchstellen in der Mitte des Karosserieteils), muß die Reparaturstelle nicht mit Glasfasergewebe und Flüssigharz verstärkt werden, da der Glasfaserspachtel („V. 11") genügt, und viel Zeit gewonnen wird.

IV. REPARATUR EINER GEBROCHENEN INNENVERSTÄRKUNG

Bei Bruchstellen an den Innenverstärkungen (besonders an der Motorhaube), muß erst mit Kleber gearbeitet werden. Danach muß die betroffene Stelle verstärkt werden.

ERFORDERLICHE REPARATURPRODUKTE

TEROKAL-Leim, ET-Nr. ZC 9 867 448 U.
Glasfasergewebe 25 g/m^2.
Cyanacrylat-Leim „SUPERGLUE 3", ET-Nr. ZC 9 865 111 U.

VORGEHENSWEISE:

Mit einem Azeton- oder supercleangetränkten Lappen die Reparaturstelle entfetten.

Reparaturstelle abfeilen und aufrauhen **(Abb. III).** Mit einem sauberen und trockenen Lappen sorgfältig den Staub entfernen.

Die Bruchstelle mit „SUPERGLUE 3" kleben.

Halteplatte **A** herstellen, die das Stück beim Auftragen und Trocknen des Leims TERUNAL 6022 stützt, **Abb. IV.** Die Halteplatte mit einem Antihaft-Mittel versehen (Fettmasse oder Polyäthylen-Folie).

Die Halteplatte gegen die gebrochene Verstärkung drücken.

Ein der Reparatur entsprechendes Stück Glasfasergewebe zurechtschneiden, **Abb. V.**

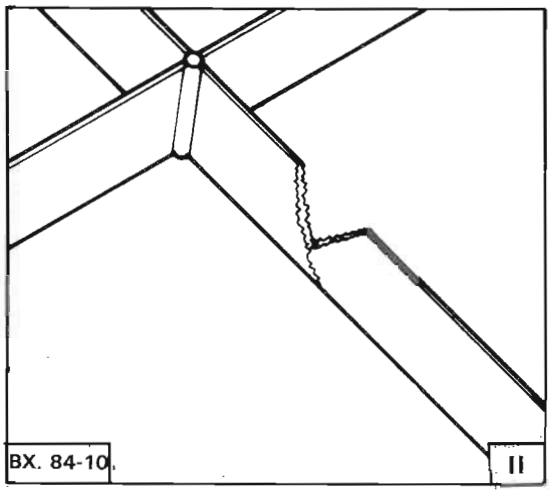
Die erforderliche Menge Leim anrühren (TEROKAL 6022 oder 6222; Teile **A** und **B** im Volumenverhältnis 1:1).

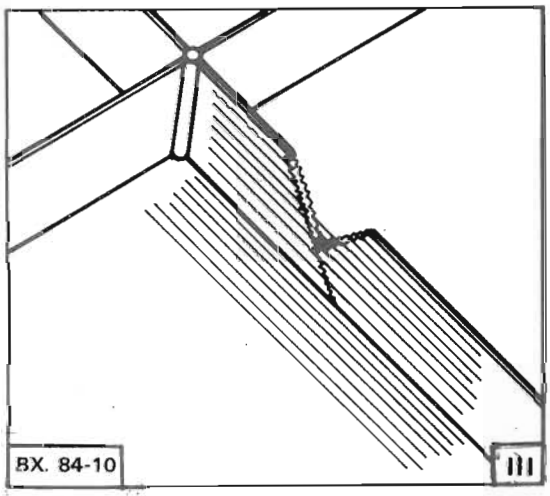
Mit dem Metallspachtel eine dünne Schicht auf die Reparaturstelle **B** auftragen.

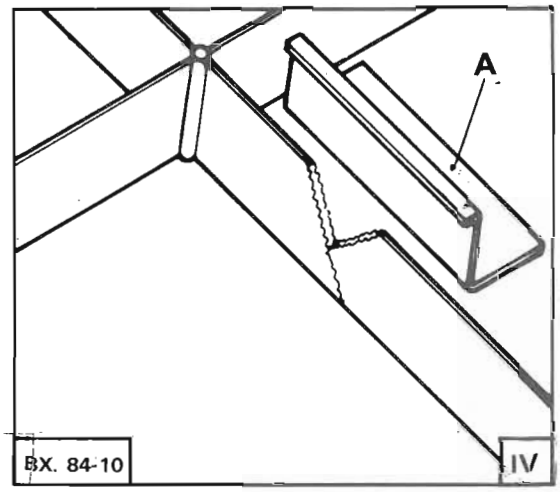
Das zurechtgeschnittene Glasfasergewebe auf diese Leimschicht aufdrücken.
Mit einer neuen Leimschicht das Gewebe gut durchtränken und darauf achten, daß keine Blasen entstehen.
Trocknen lassen, die Halteplatte entfernen und auf der anderen Seite der Bruchstelle entsprechend verfahren.

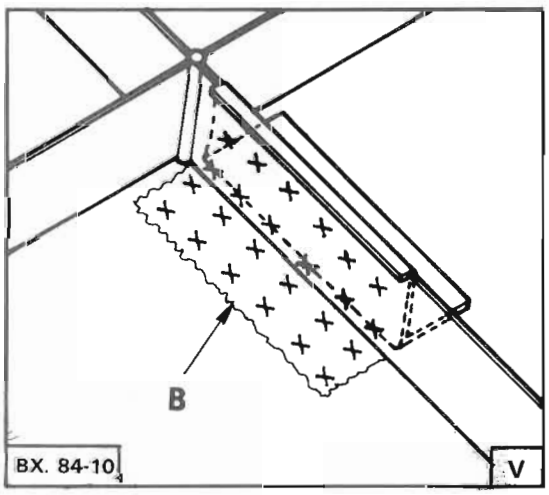
HINWEIS: Um komplizierte Schleifarbeiten zu vermeiden, ist es empfehlenswert, dünne und regelmäßige Schichten aufzutragen. Nach dem Trocknen die Reparaturstelle mit der Farbe des reparierten Karosserieteils lackieren. Die Verstärkungen können auch wie unter **Kapitel II und III** beschrieben repariert werden.

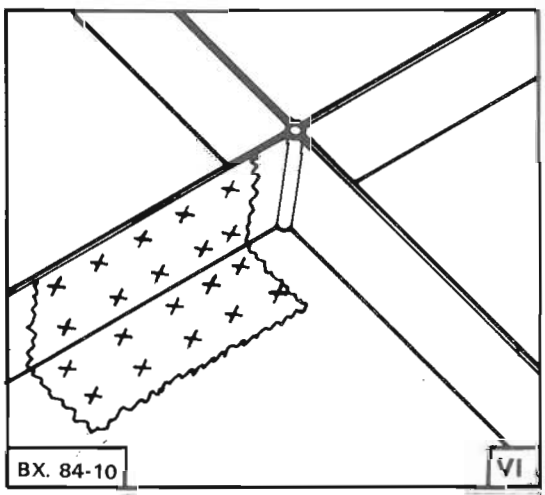

Teroson
Teroson
82-2287
I

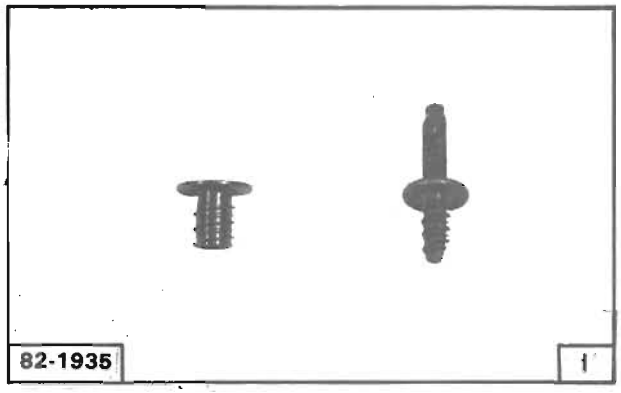

BX. 84-10.
II

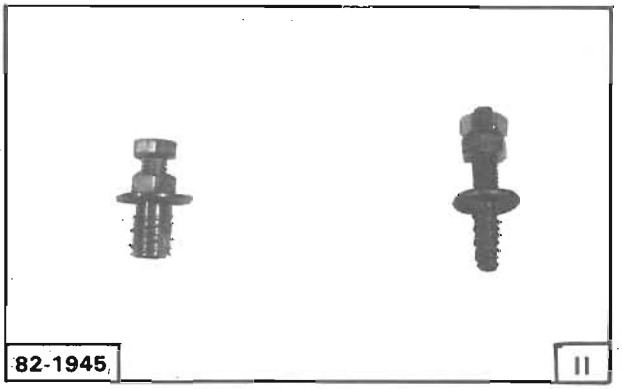

BX. 84-10
III

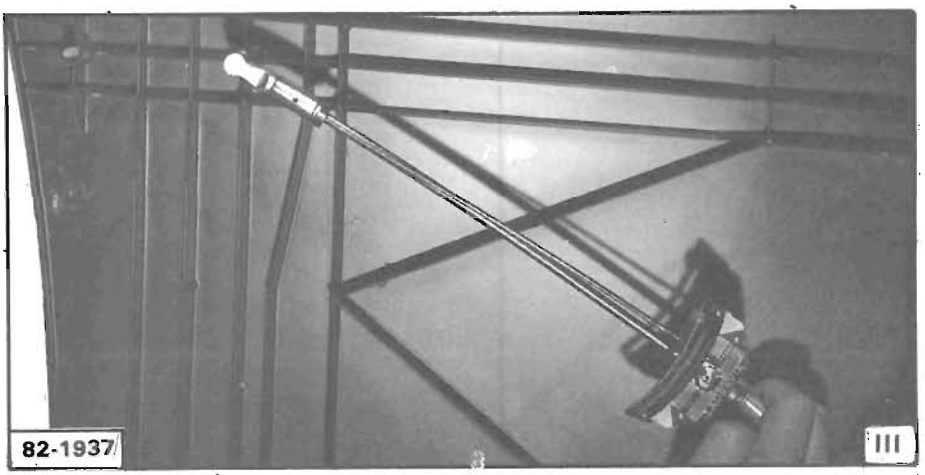

A
BX. 84-10
IV

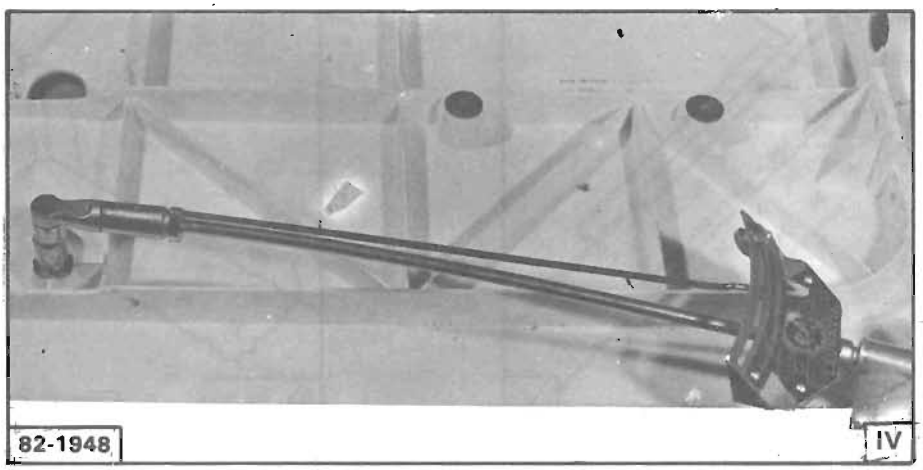

B
BX. 84-10
V


BX. 84-10
VI


82-1935
I


82-1945
II


82-1937
III


82-1948
IV

V. ERNEUERN UND EINBAU EINES METALLSCHRAUBEINSATZES AN DER KOFFERRAUMKLAPPE ODER DER MOTORHAUBE

EMPFEHLUNG

Niemals bereits verwendete Metallschraubeinsätze benutzen, weil meist das Gewinde beschädigt ist. Der Metalleinsatz hätte einen schlechten Halt oder könnte ausreißen.

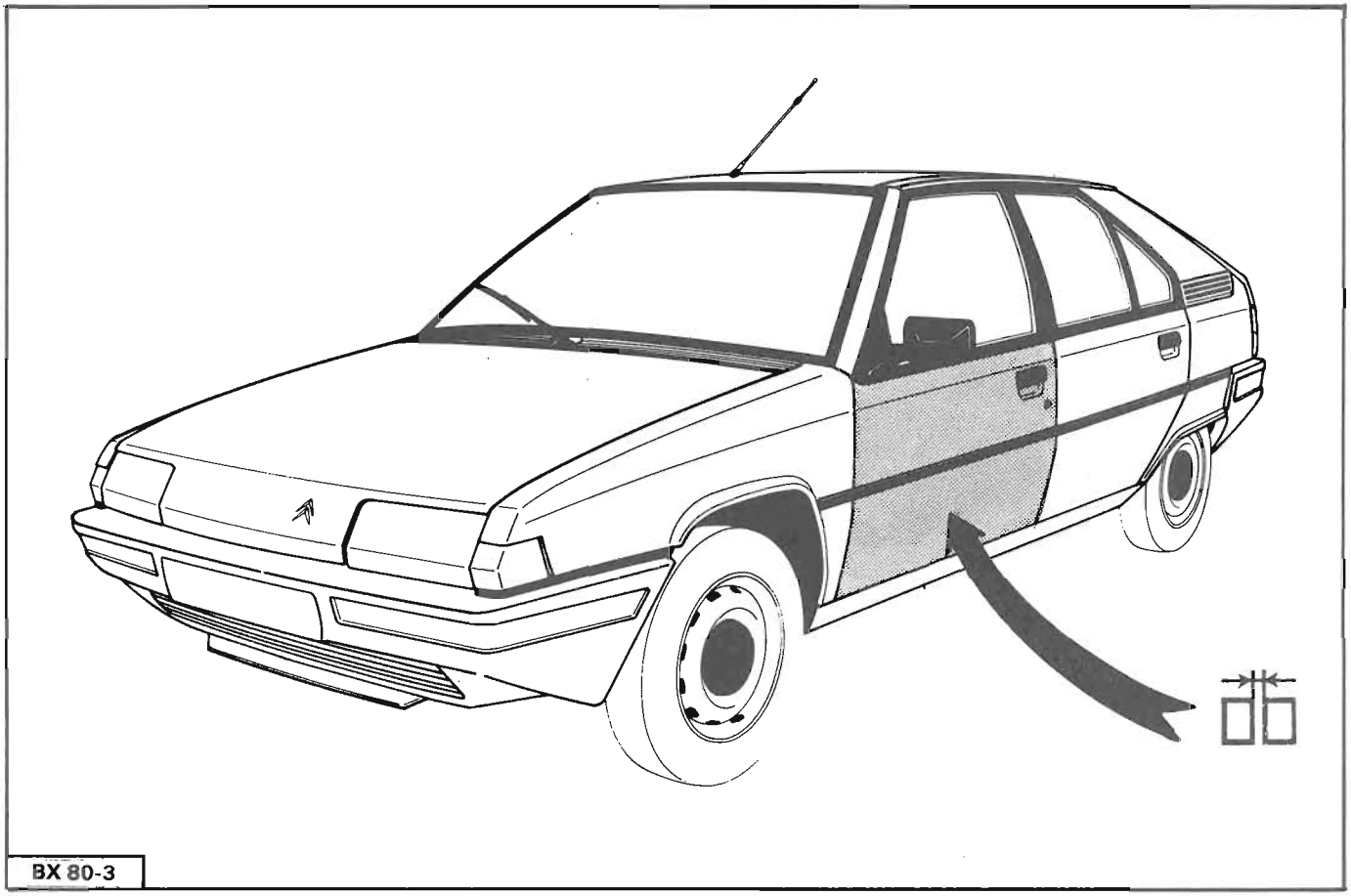
EINBAU EINES NEUEN METALLSCHRAUBEINSATZES: Abb. I, II, III und IV

Für die Kofferraumklappe blockierte Schraube mit Mutter, für die Motorhaube zwei gegeneinander blockierte Muttern anbringen und neuen Metalleinsatz in das entsprechende Element einschrauben.
Mit einem Drehmomentschlüssel anziehen.
- Gewindestift an der Motorhaube: **0,7 daNm**
- Gewindebuchse an der Kofferraumklappe: **1,4 daNm.**

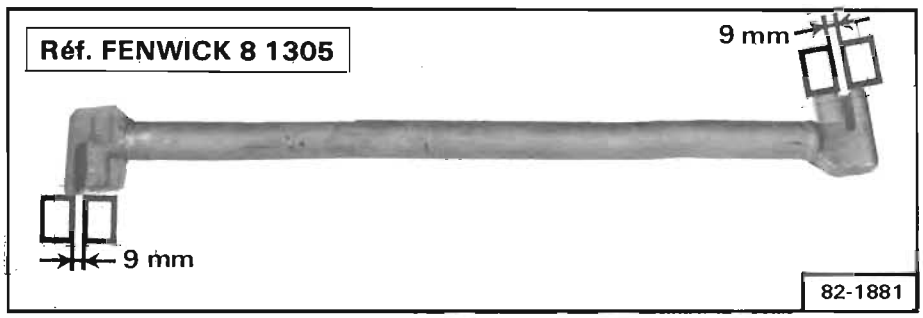
ÜBERDREHTES METALLEINSATZGEWINDE

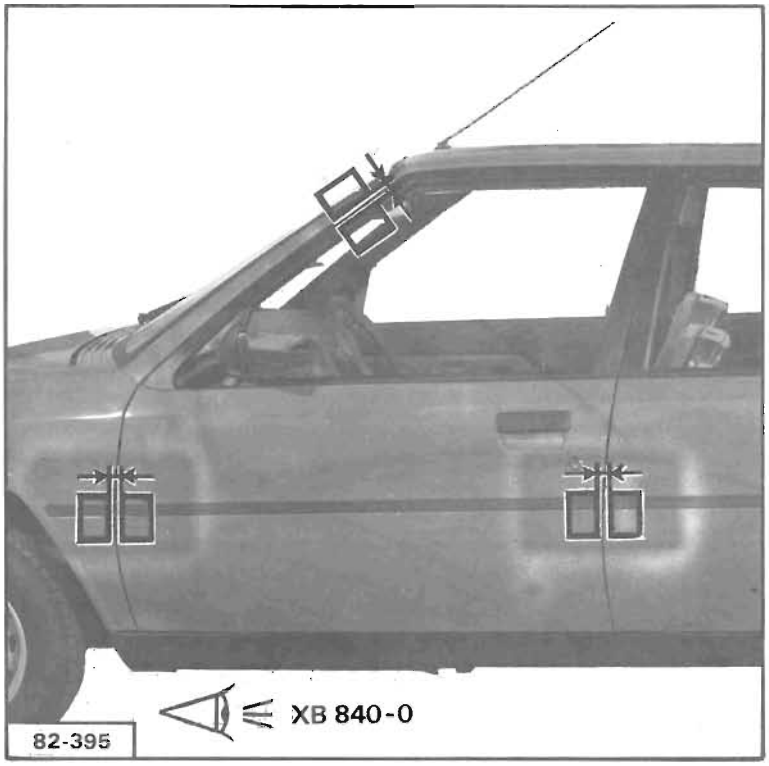
Bei einem überdrehten Gewinde des Metalleinsatzes im Aufnahmewulst oder einem Sprung im Aufnahmewulst:
- **Das Innere des Aufnahmewulstes gründlich reinigen** (es dürfen keinerlei Fett-, Staub- oder Abriebpartikel zurückbleiben).
- Den neuen Metallschraubeinsatz entfetten.
- Das Innere des Aufnahmewulstes und den Auflagebund des Metalleinsatzes mit einem der folgenden Blockiermittel versehen:
  - Glasfaserspachtel („V. 11" oder „Ferro-Glass", s.S. „Produkte")
  - Epoxykleber „Poxymatic Rapide" (ET-Nr. ZC 9 865 105 U).
  - Vor dem Trocknenlassen soweit anziehen, bis der Auflagebund des Metalleinsatzes die Aufnahmewulst am Karosserieteil berührt; dabei jedoch nicht das Anziehdrehmoment verwenden.
  - Eine Stunde trocknen lassen bevor man die nur zur Montage erforderlichen Schrauben und Muttern entfernt.

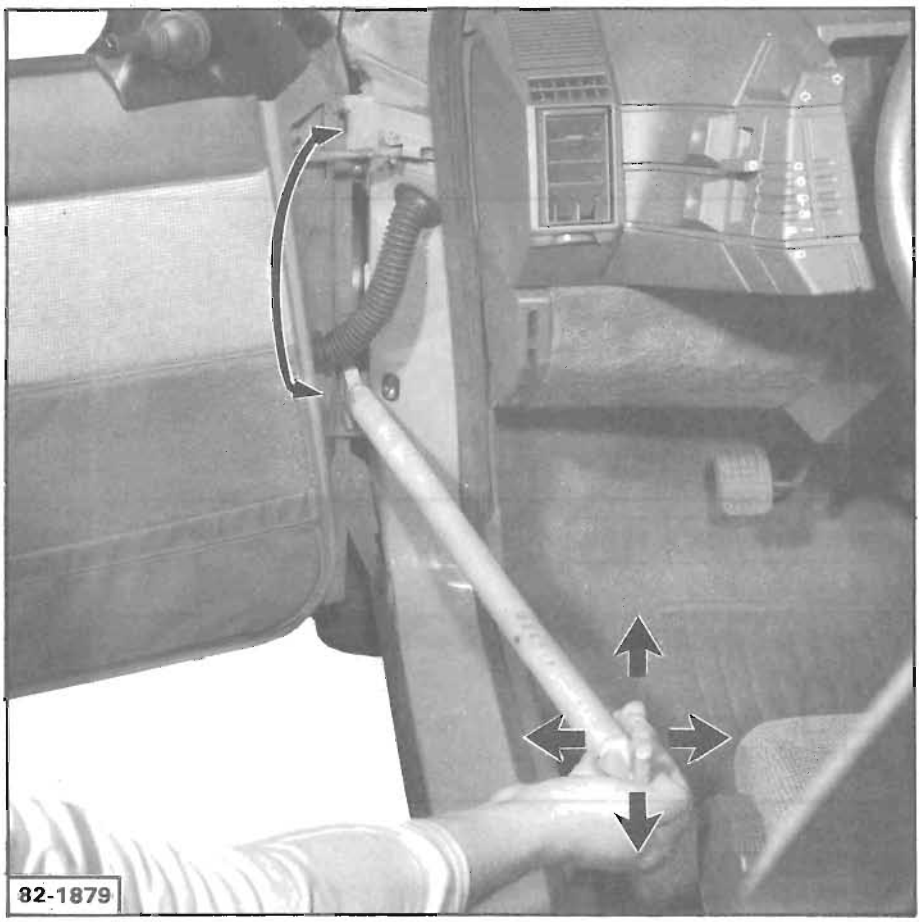
MERKE: Um ein Eindringen des Blockiermittels in die Buchsen (Kofferraumdeckel) des Metalleinsatzes zu verhindern, die Montierschraube bis zum Ende des Gewindes festschrauben.

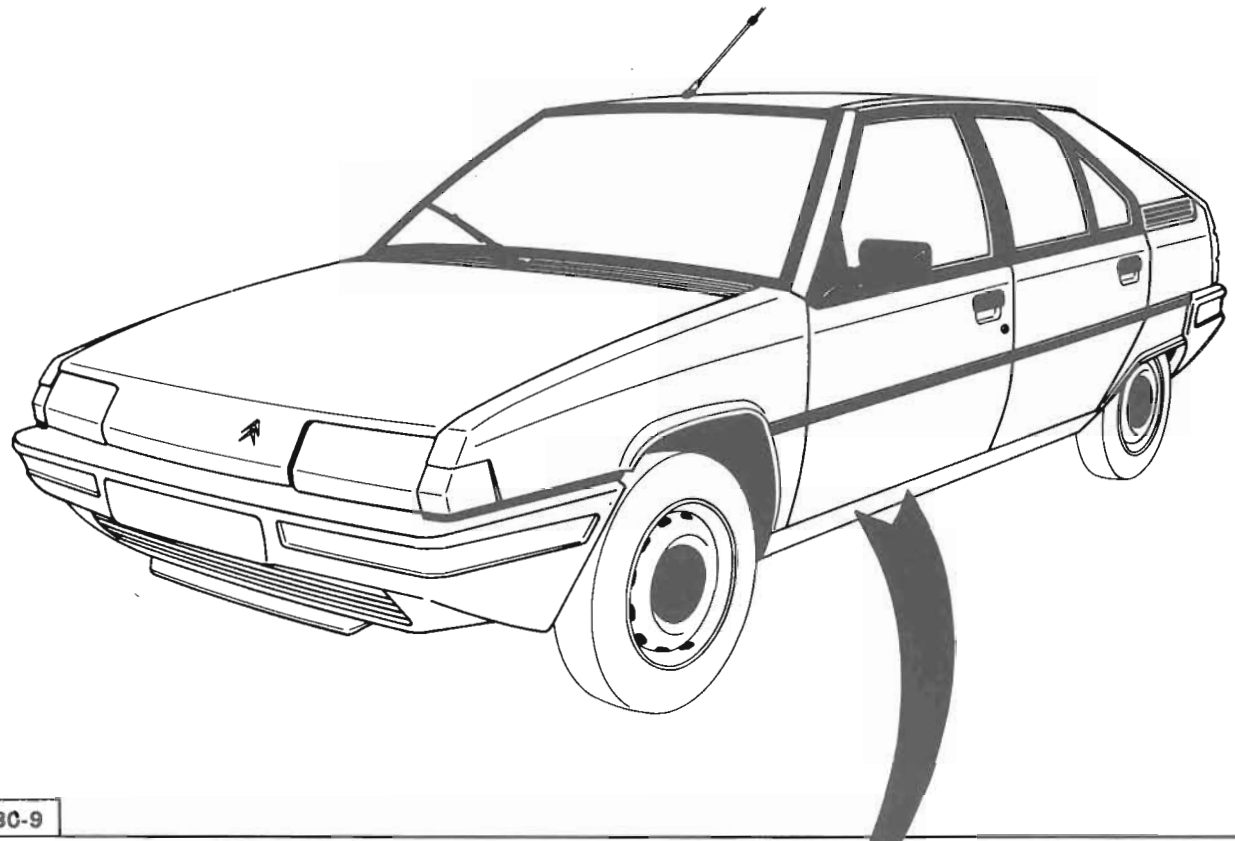


BX 80-3

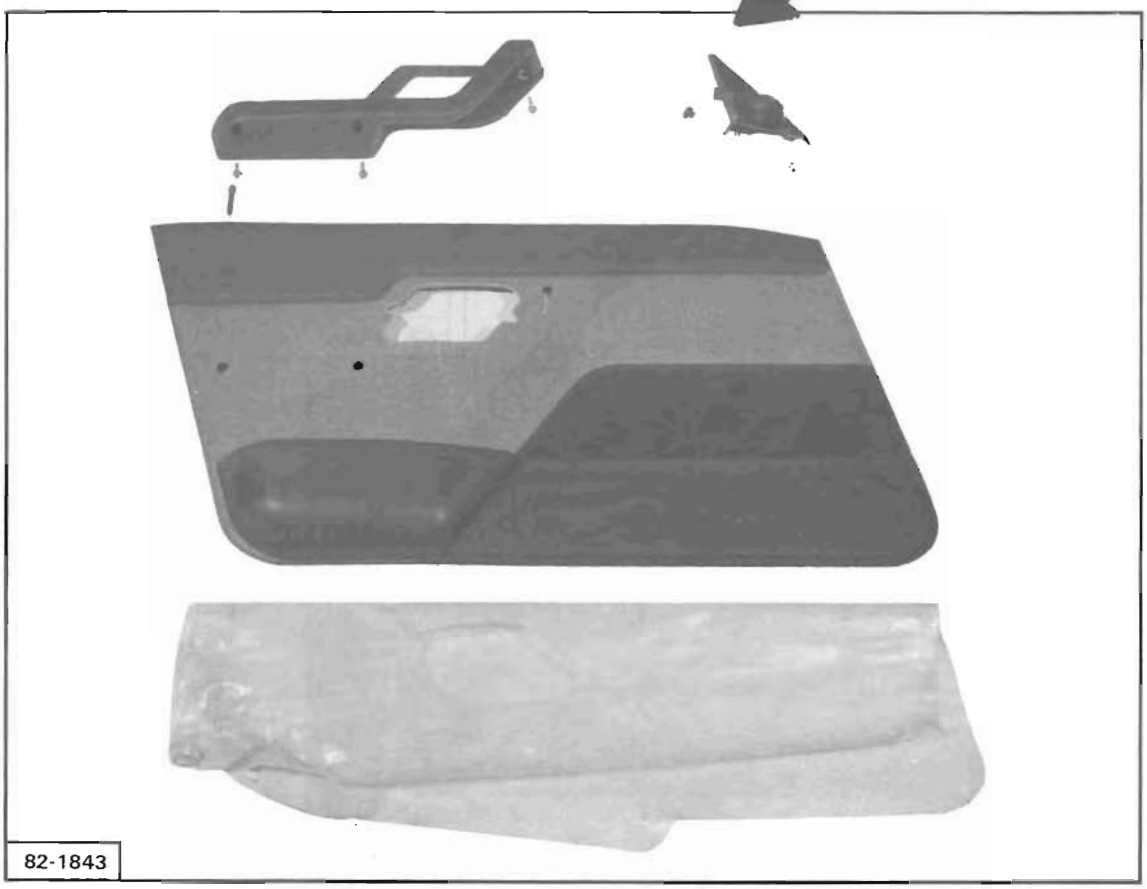



XB 840-0
82-395

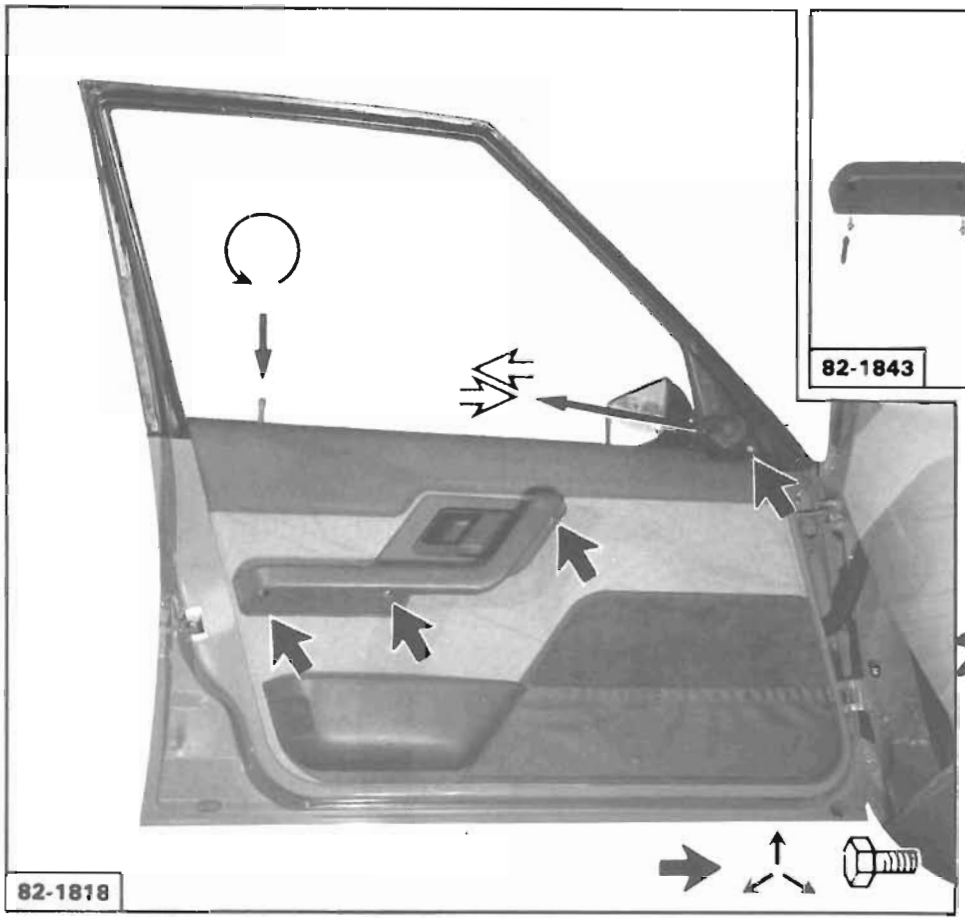

82-1879

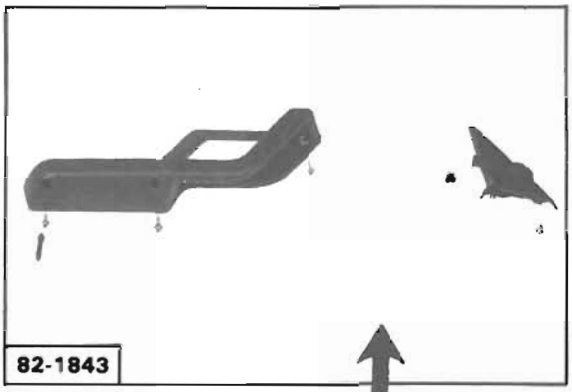


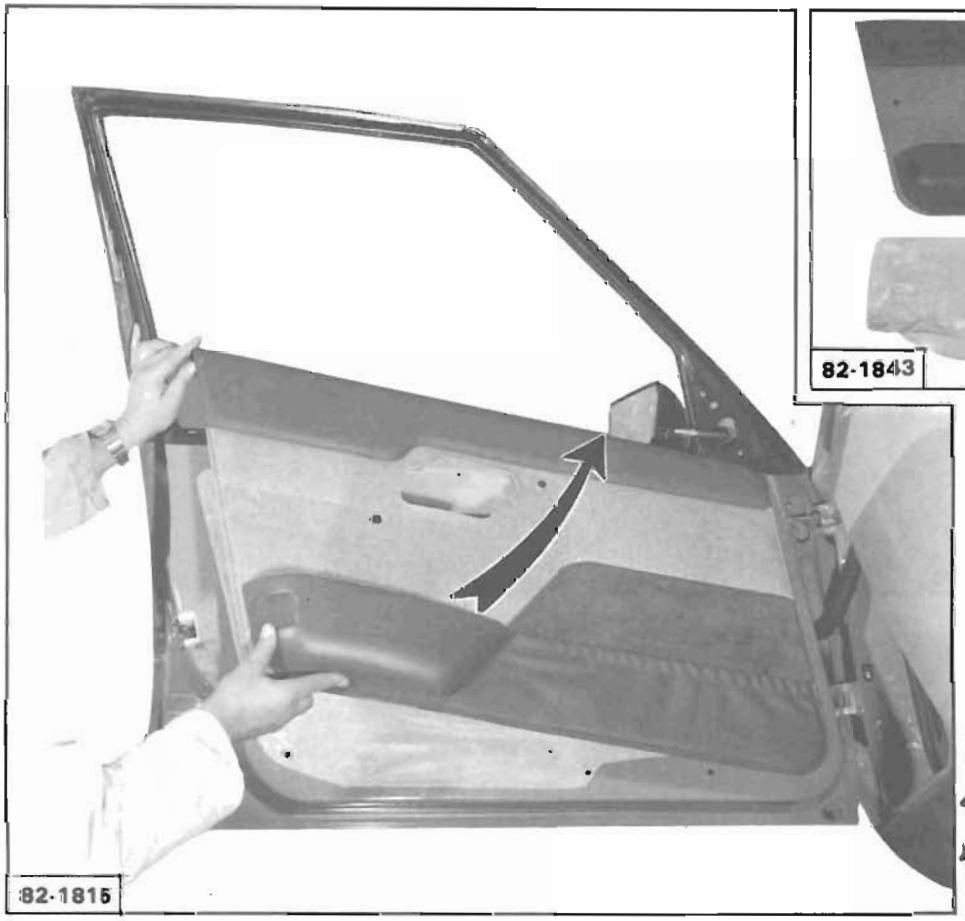
BX 80-9

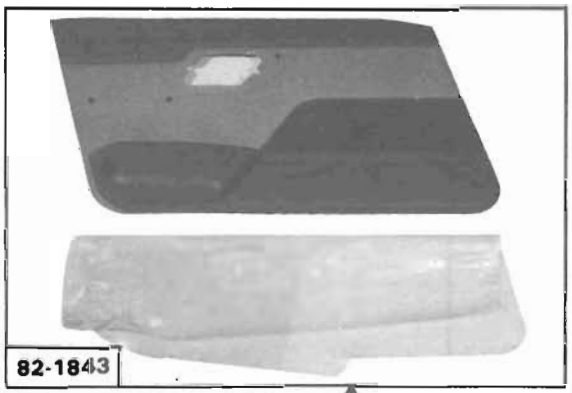


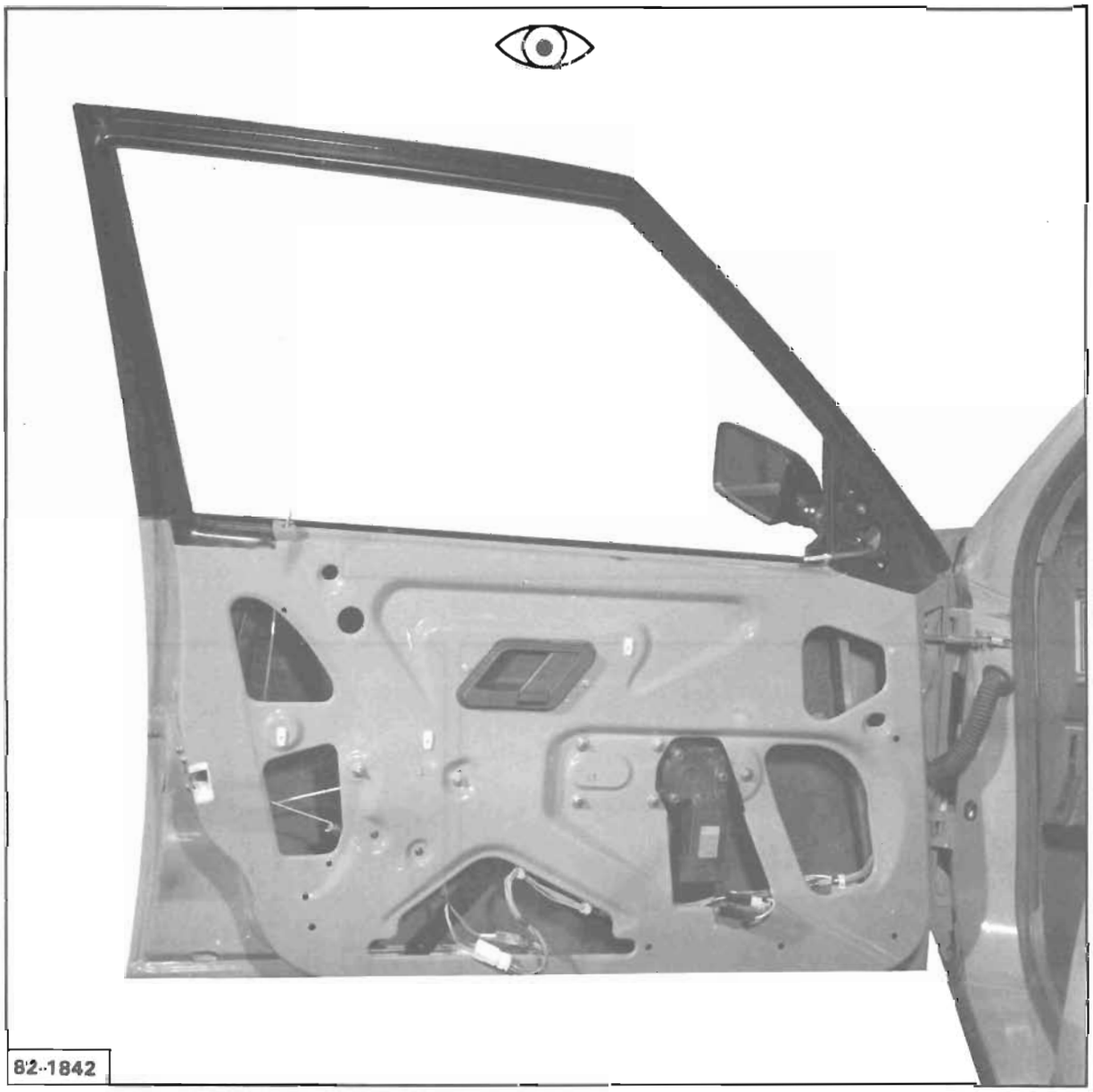
82-1843

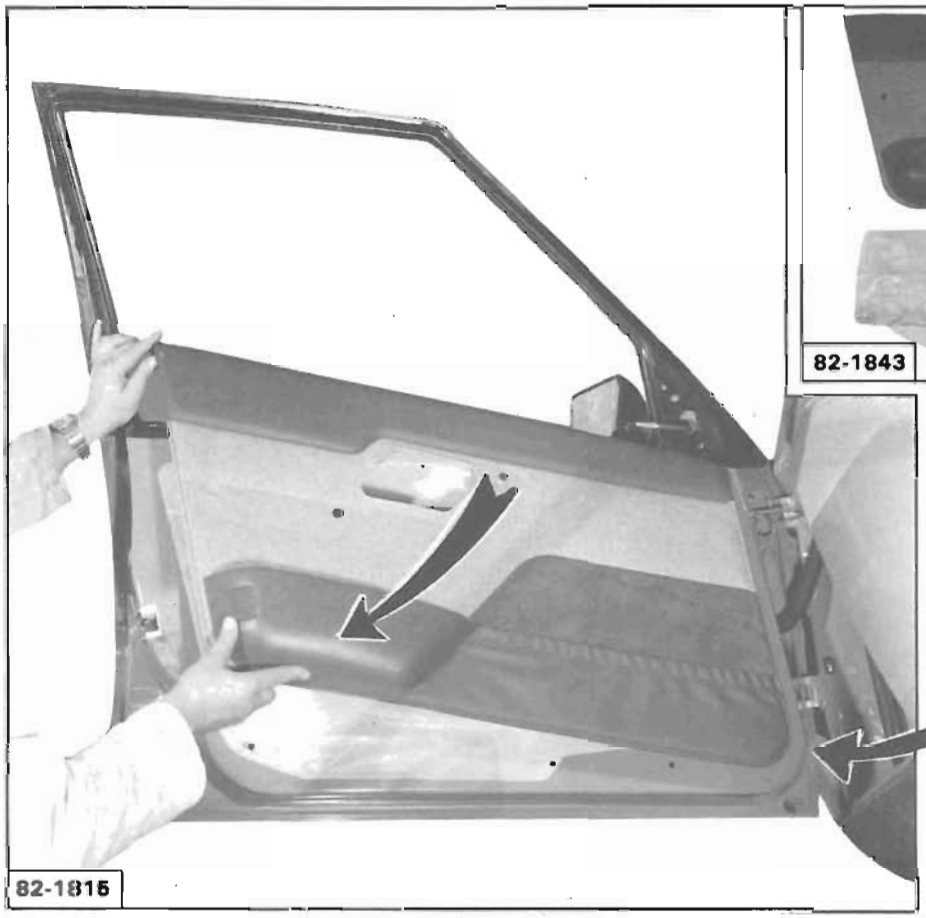

82-1818

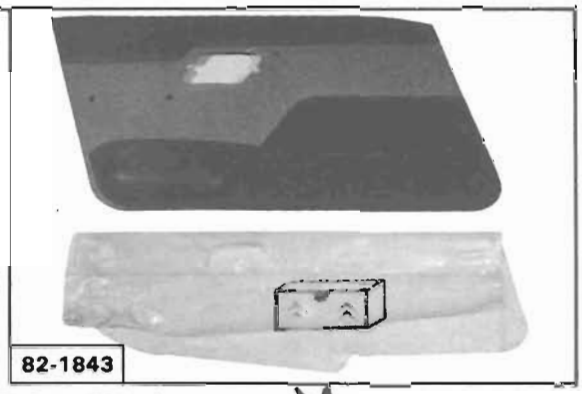

82-1843

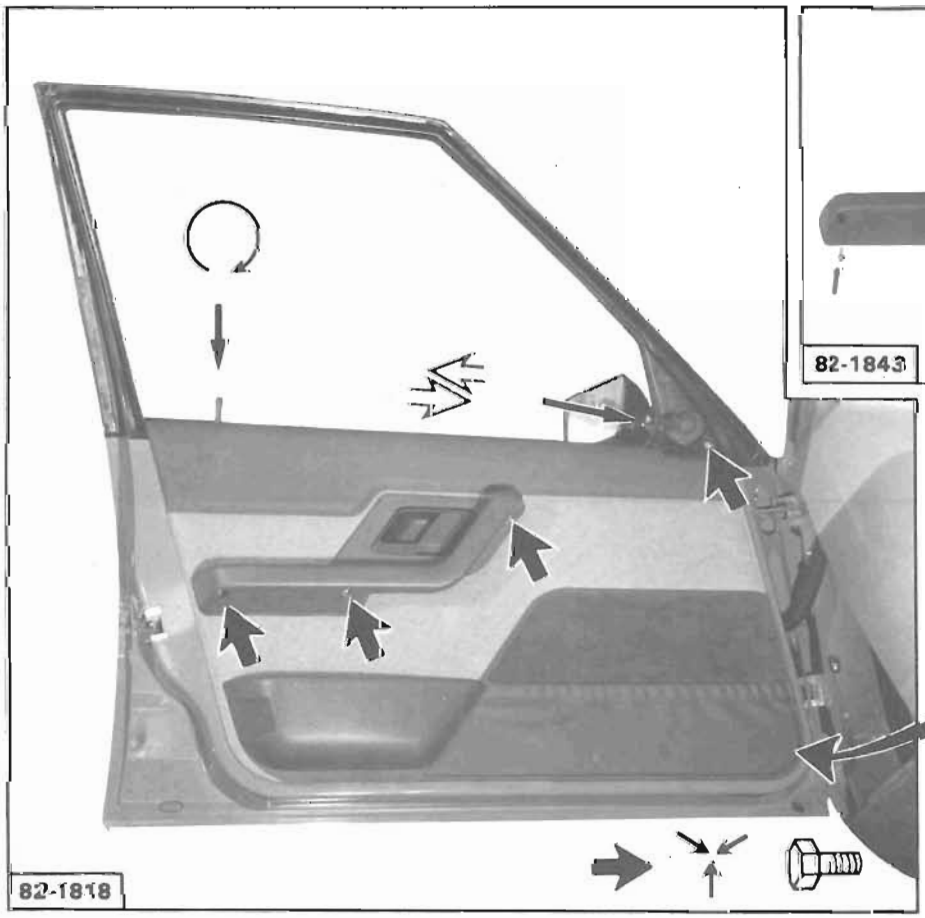

82-1815

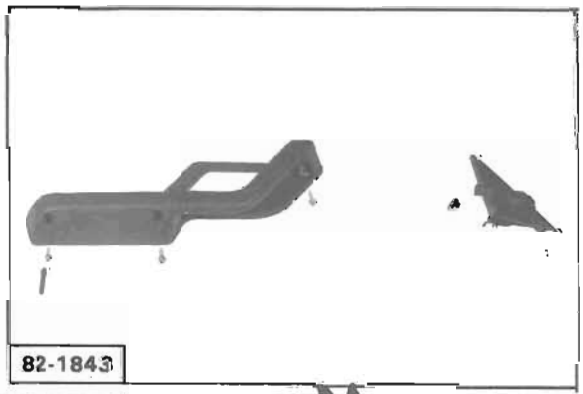

82-1843

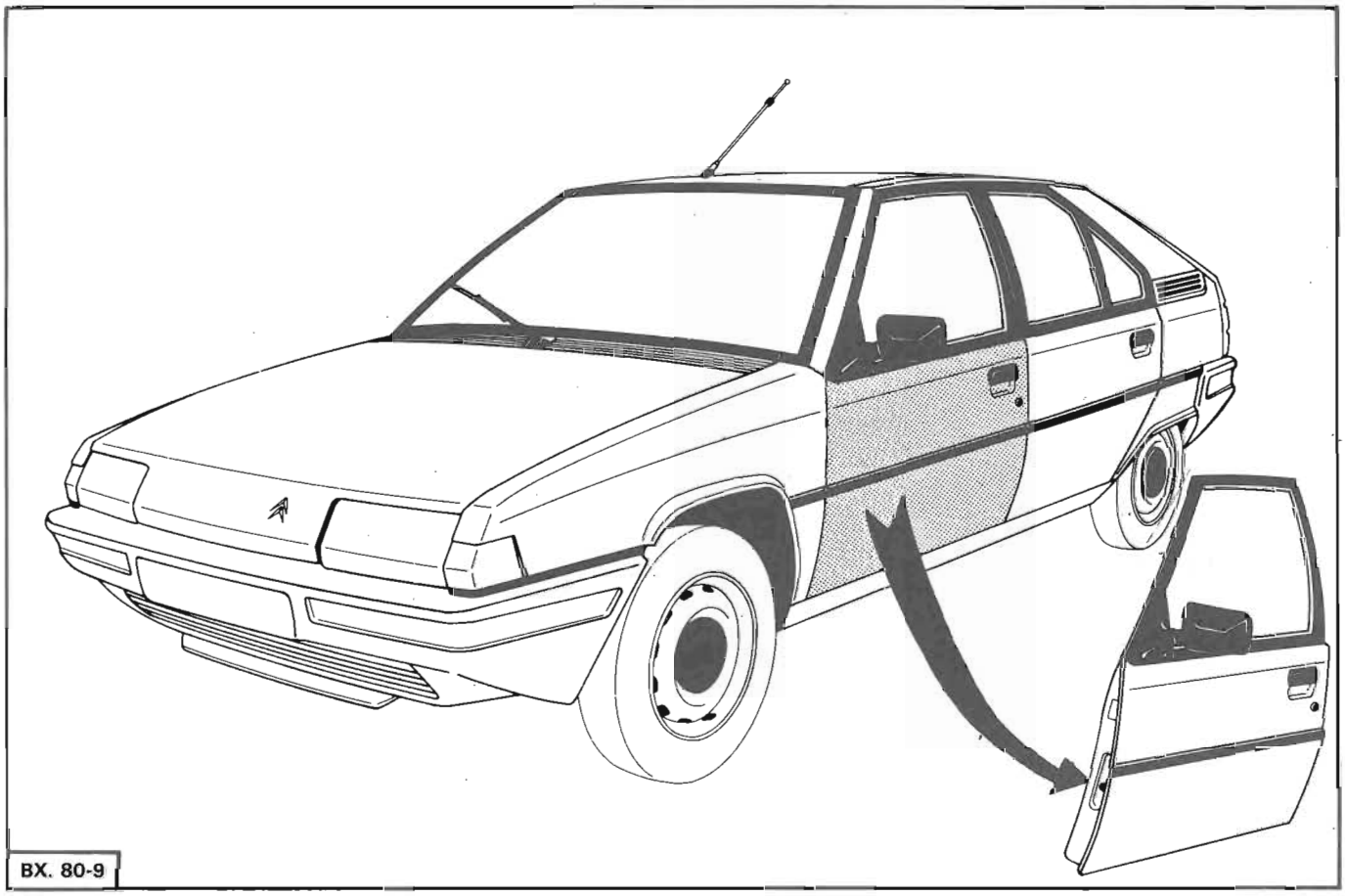

82-1842


82-1815


82-1843


82-1818


82-1843



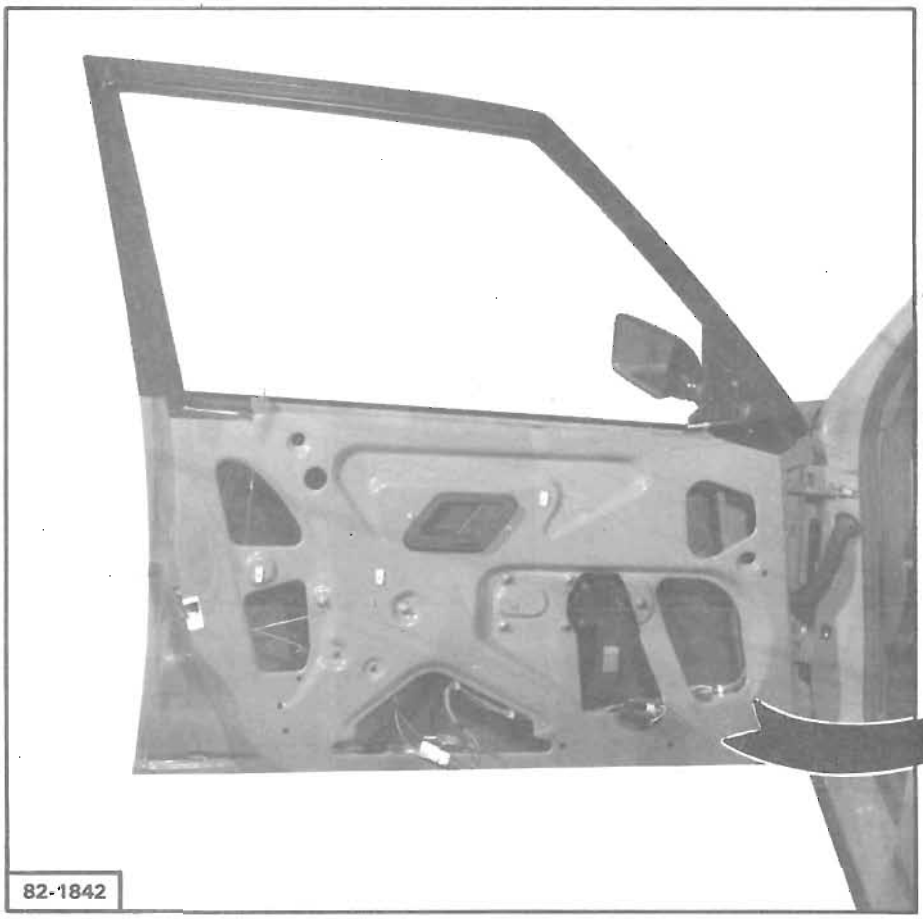
BX. 80-9

8-1303 AZ

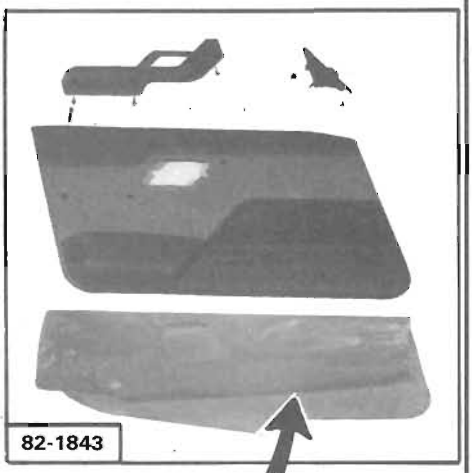


8-1303
- D
- C
- M

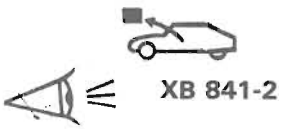
79-468



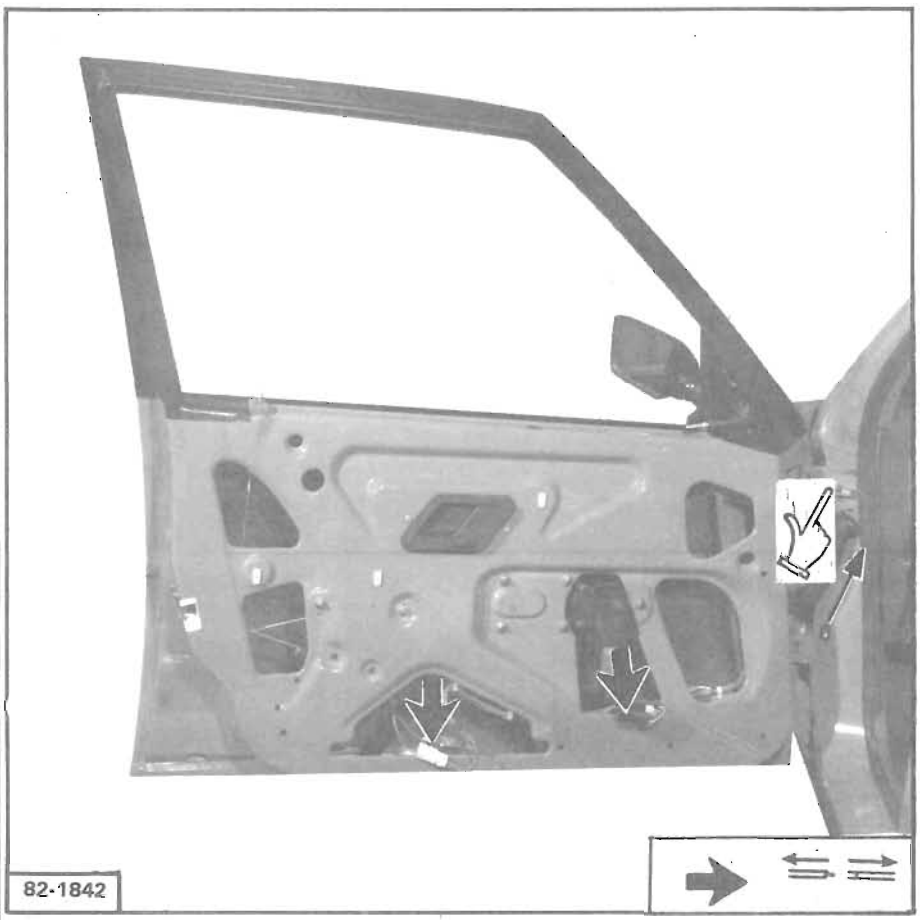
82-1842



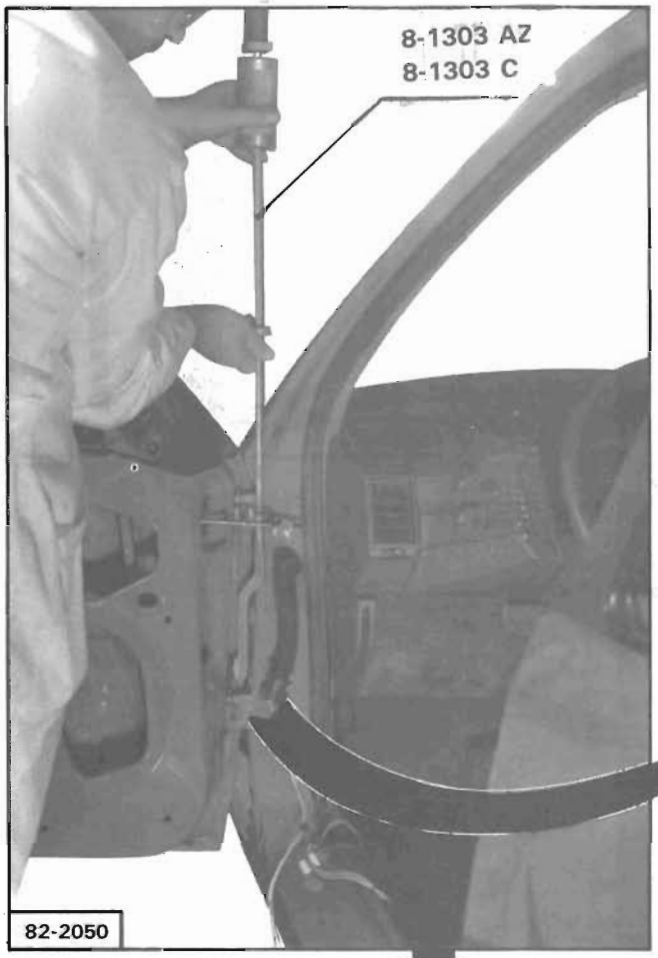
82-1843

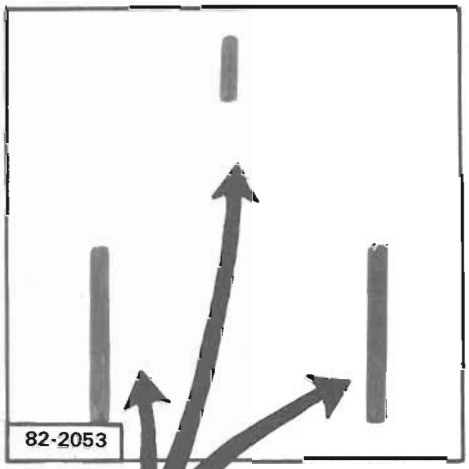


XB 841-2



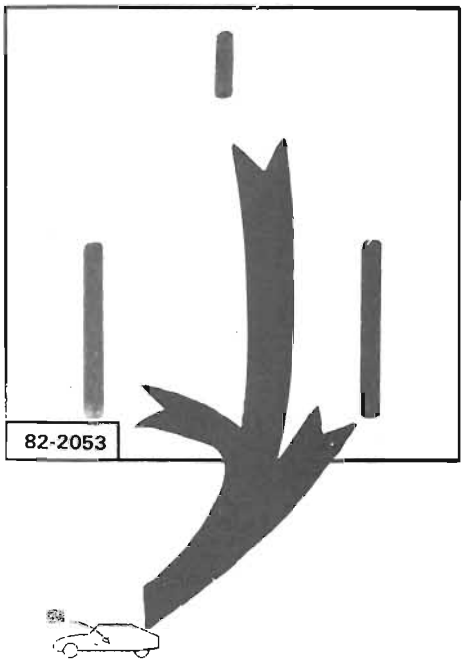
82-1842

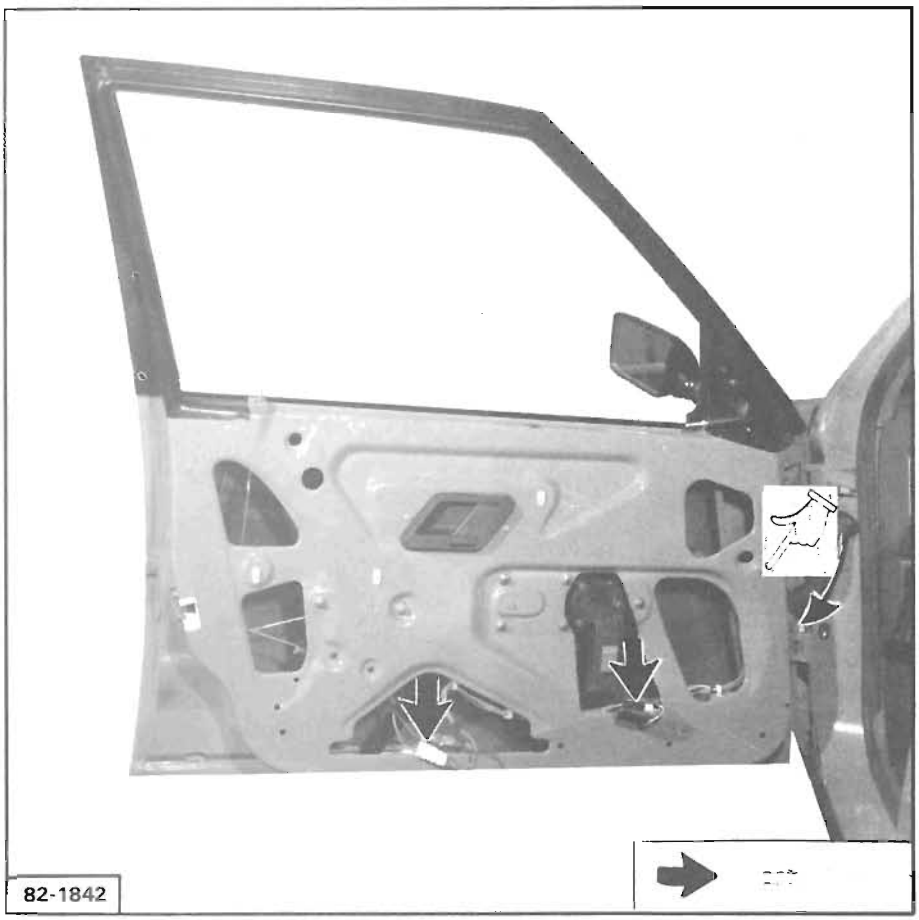

8-1303 AZ
8-1303 C
82-2050

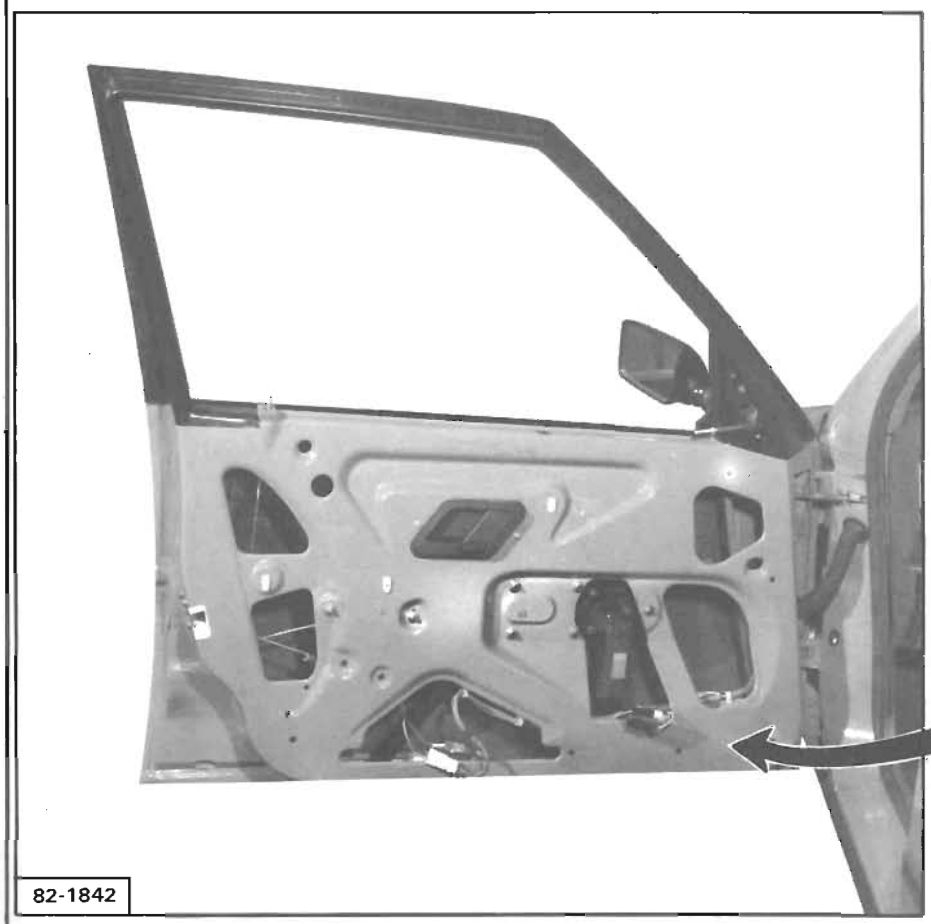

82-2053


82-1854

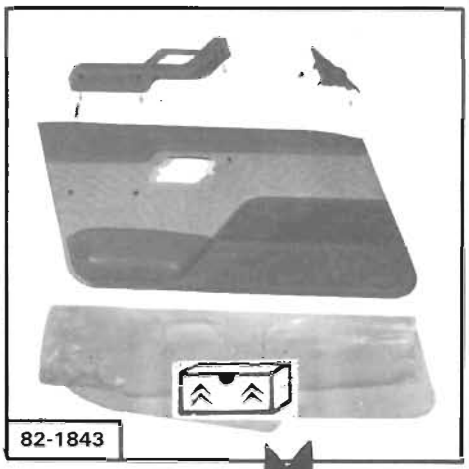

8-1303 AZ
8-1303 C
82-2049


82-2053


82-1842



82-1842

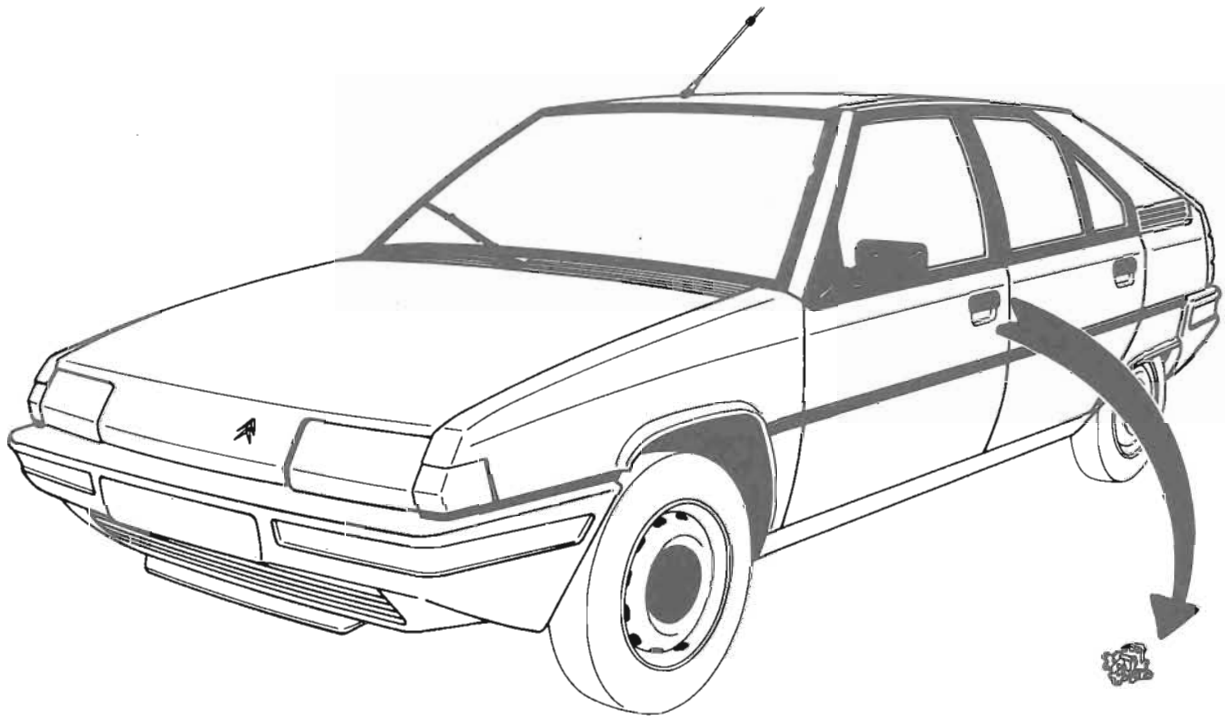


82-1843

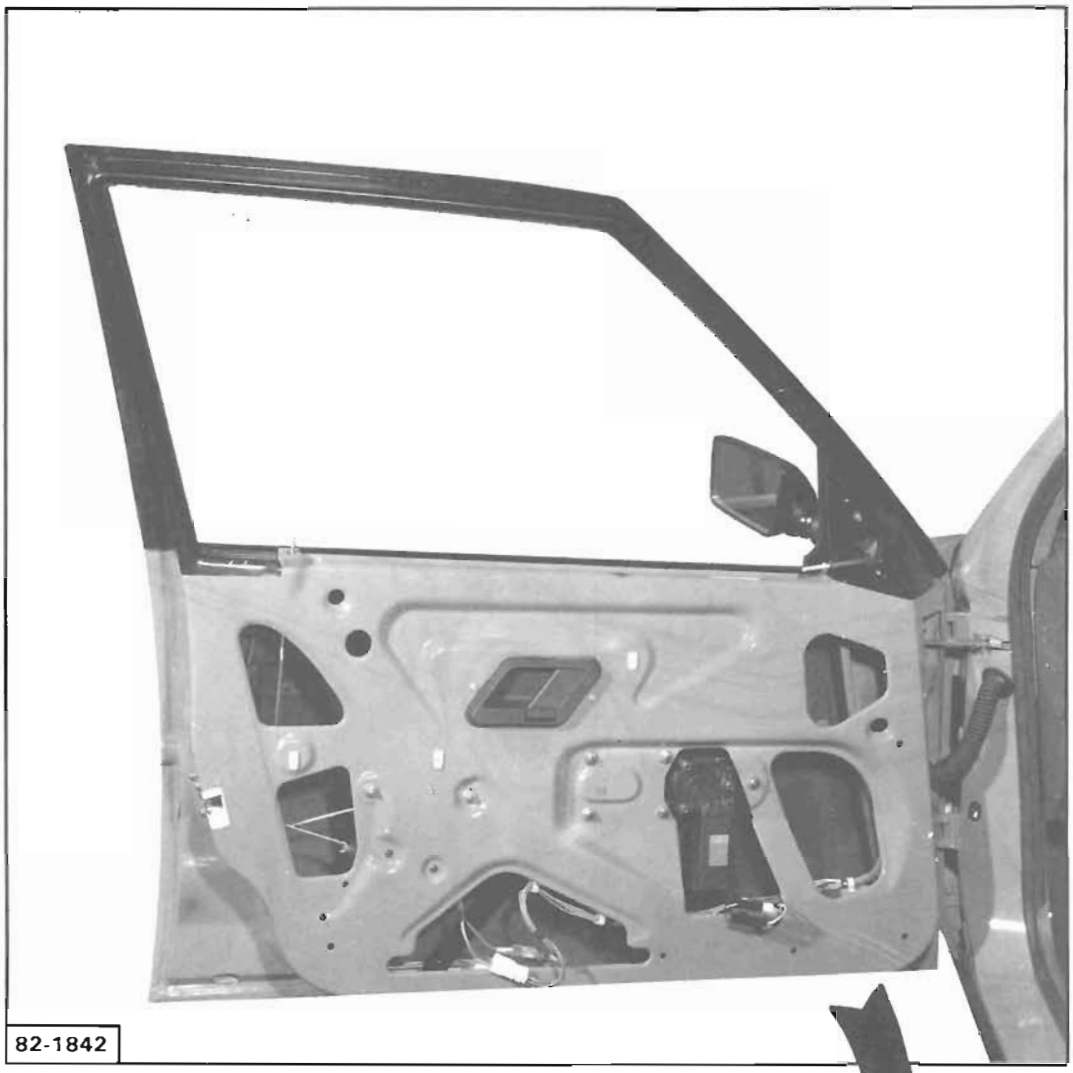


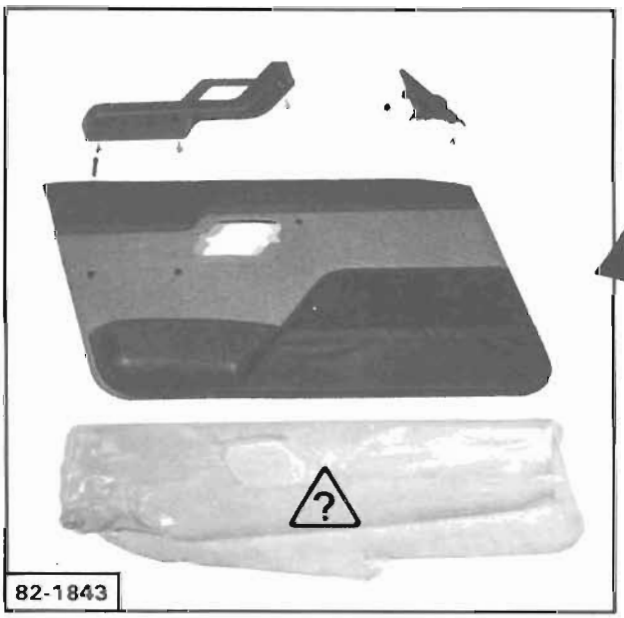


XB 841-1

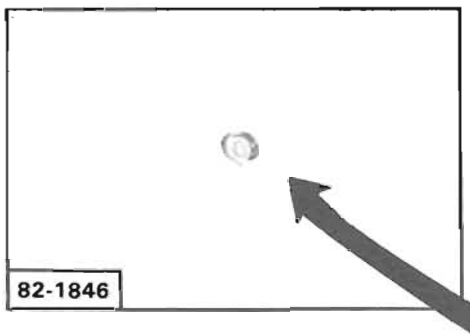


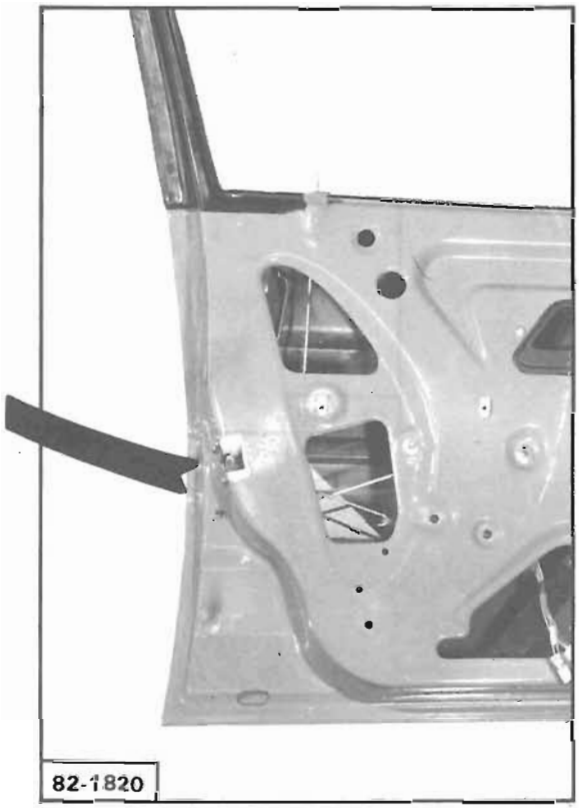
BX 80-9

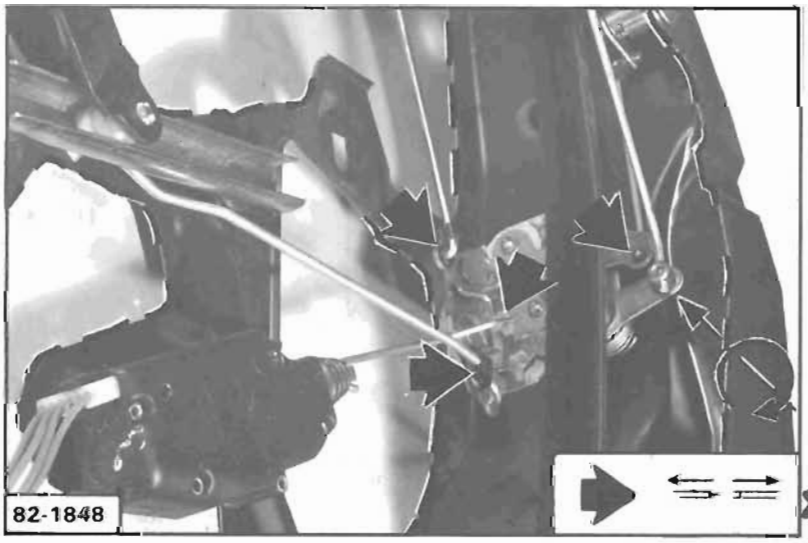


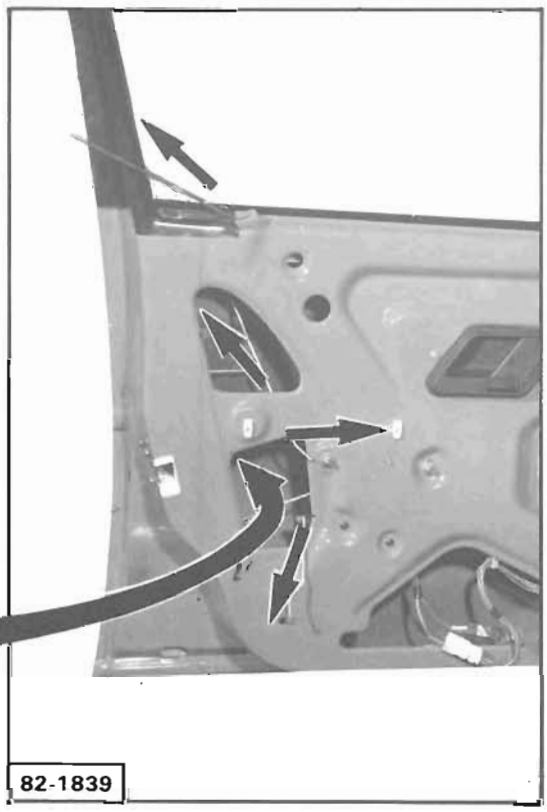


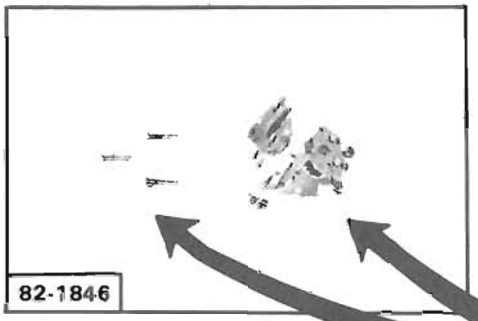
XB 841-1

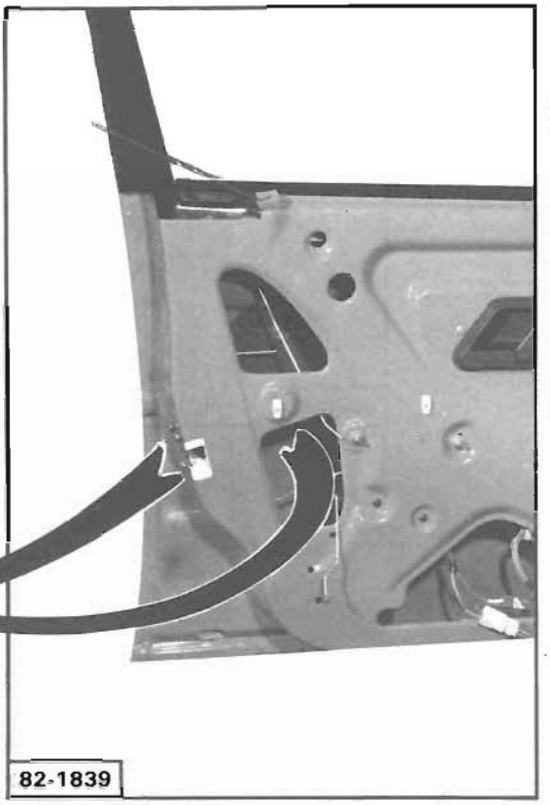

82-1846

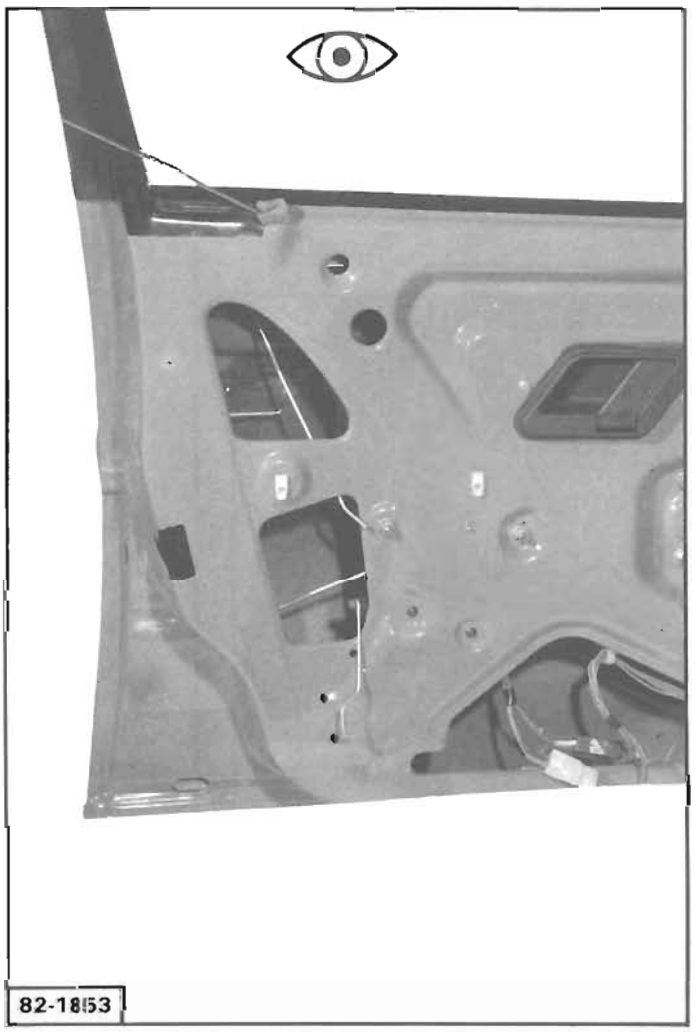

82-1820

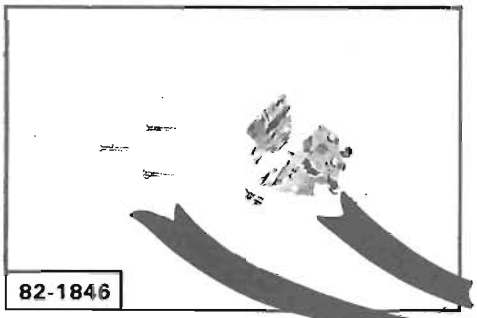

82-1848

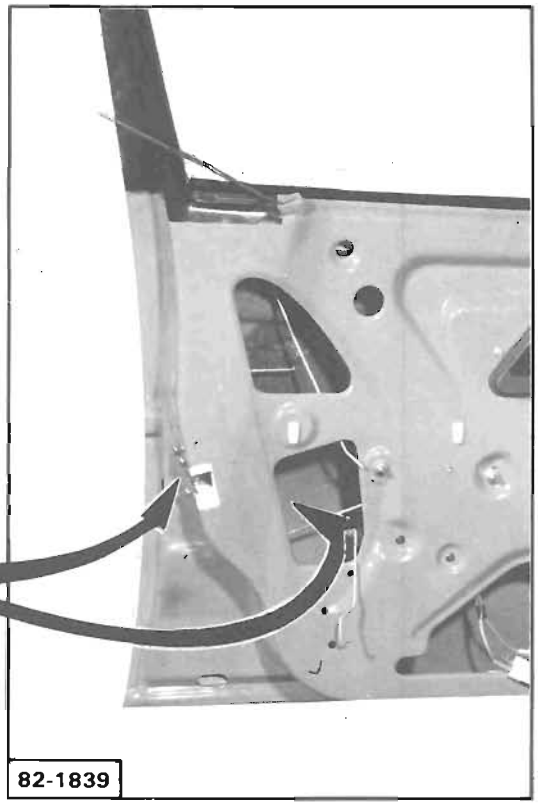

82-1839

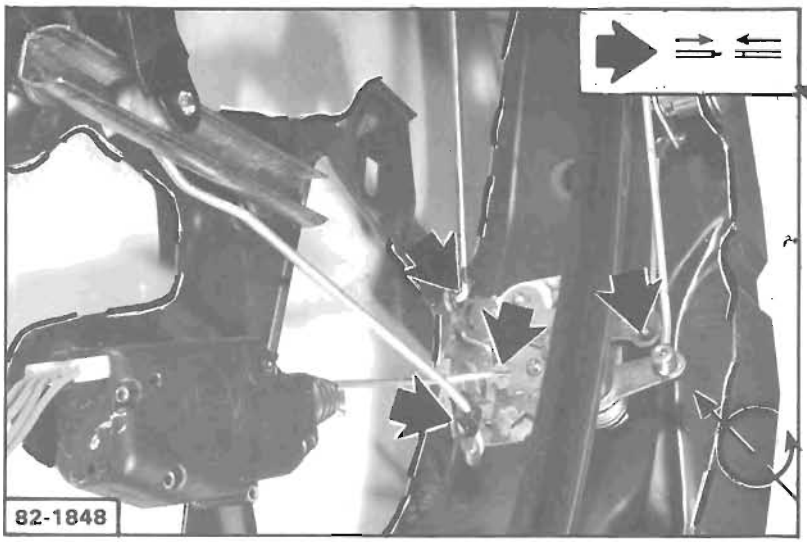

82-1846

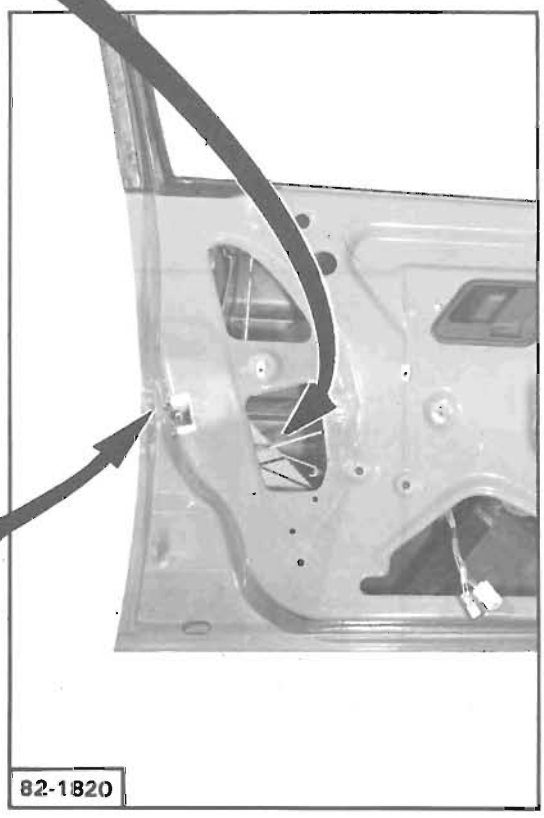

82-1839

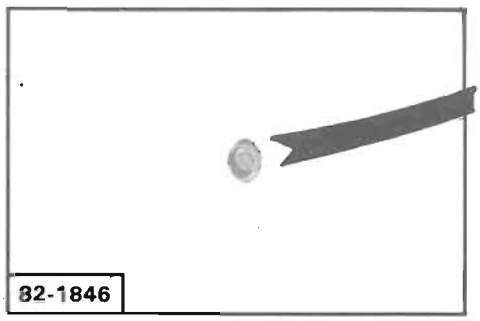

82-1853

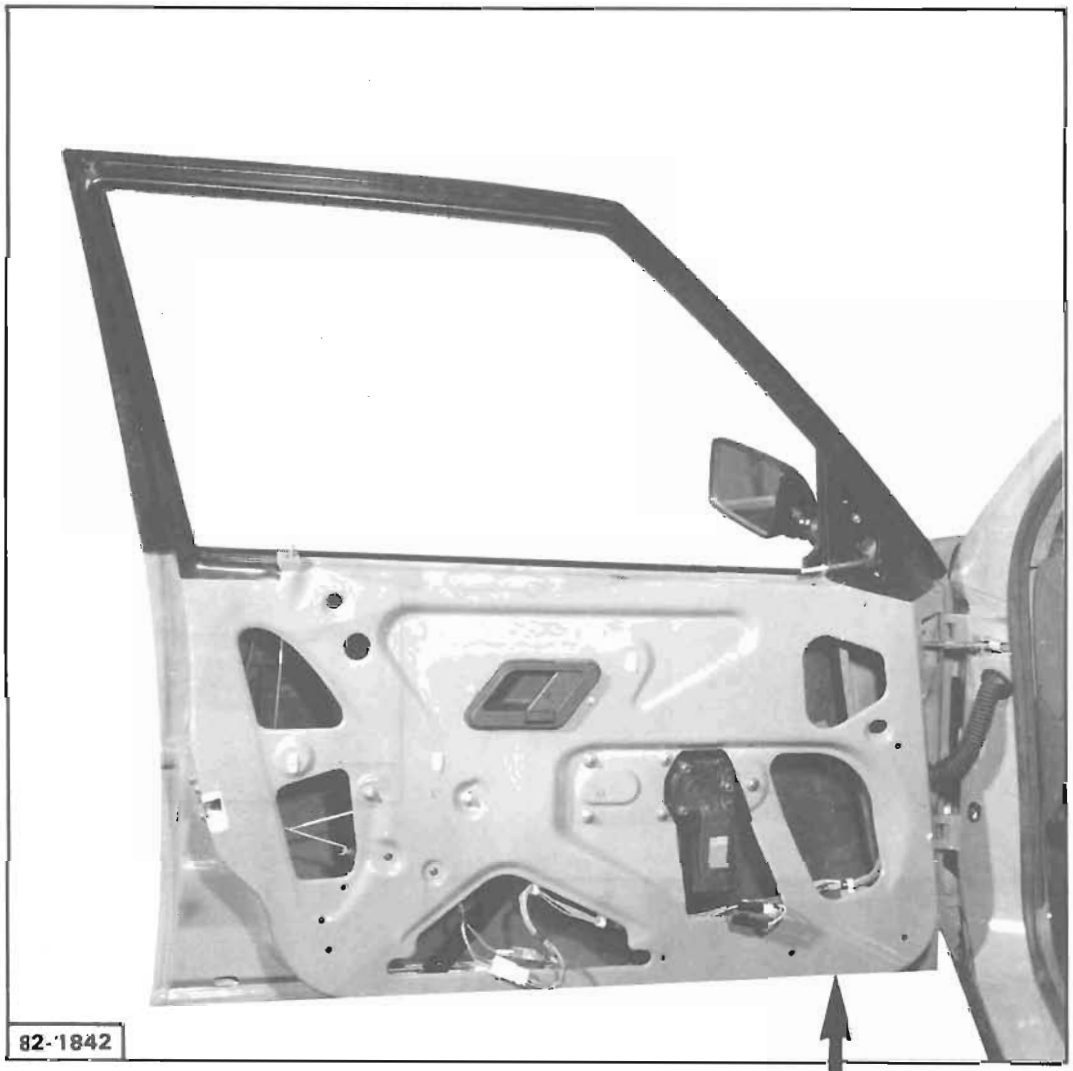

82-1846


82-1839


82-1848

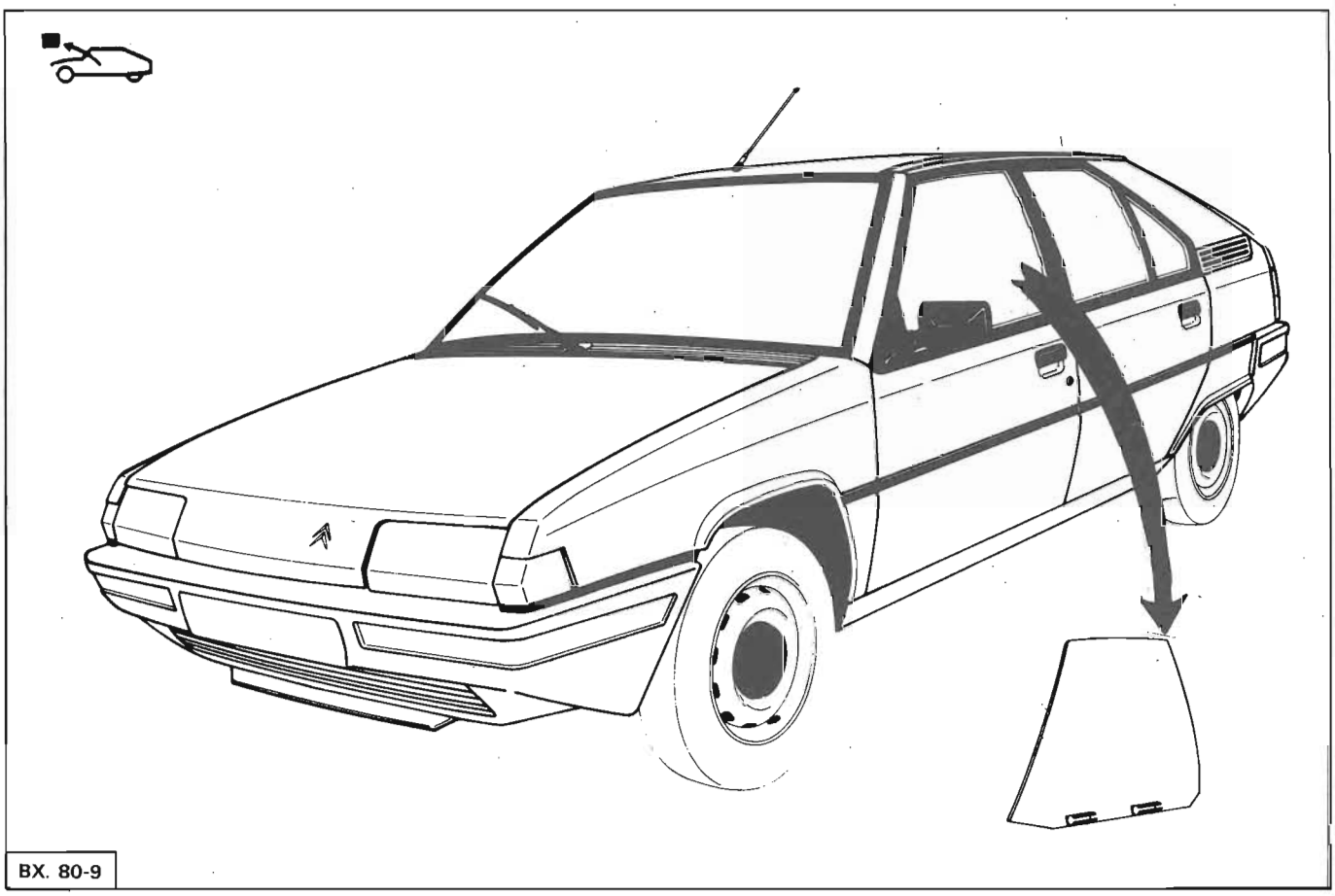

82-1820


82-1846

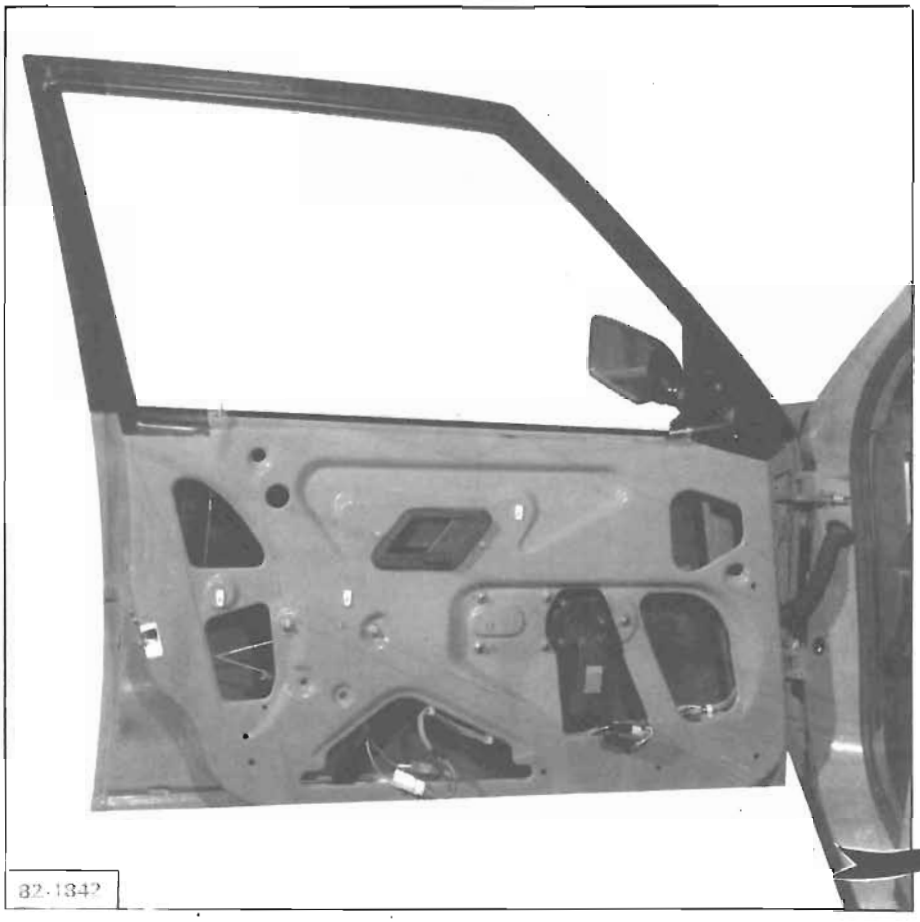


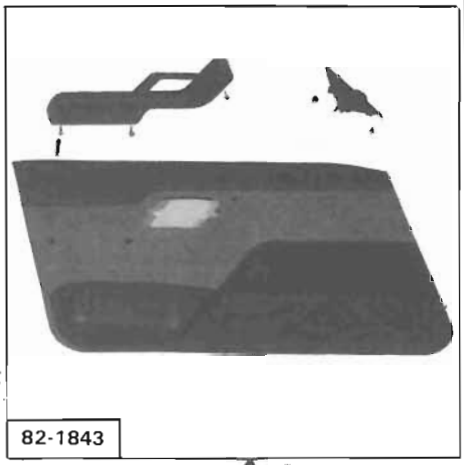
XB 841 1



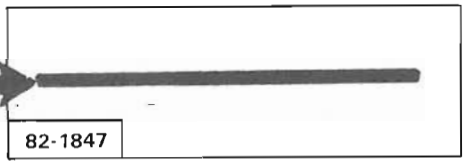


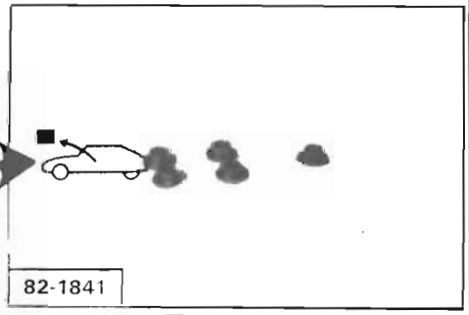
BX. 80-9

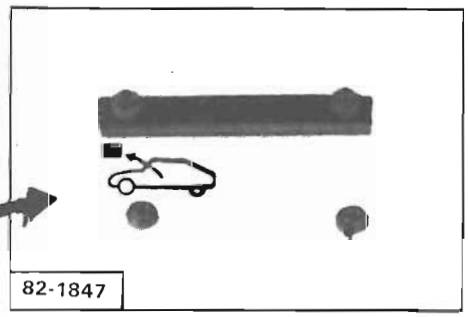


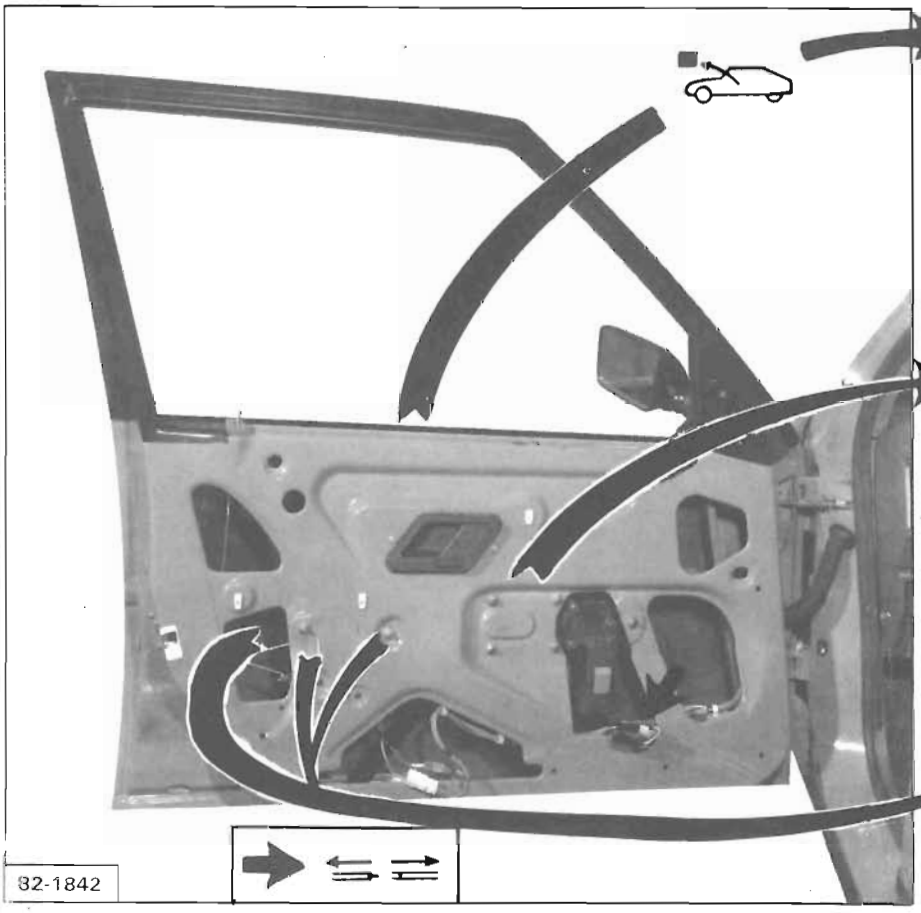


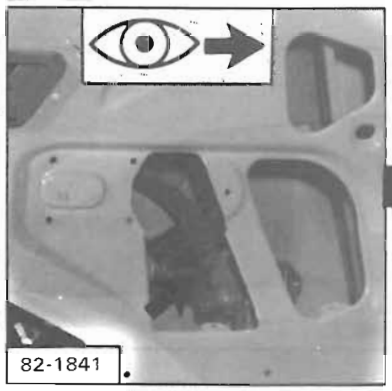
XB 841-1

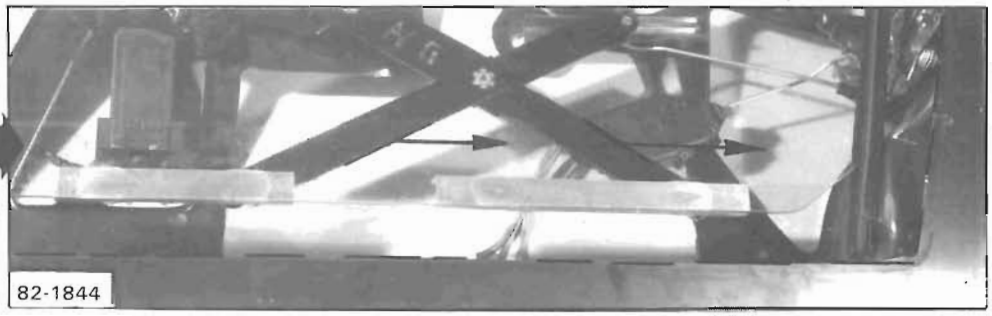


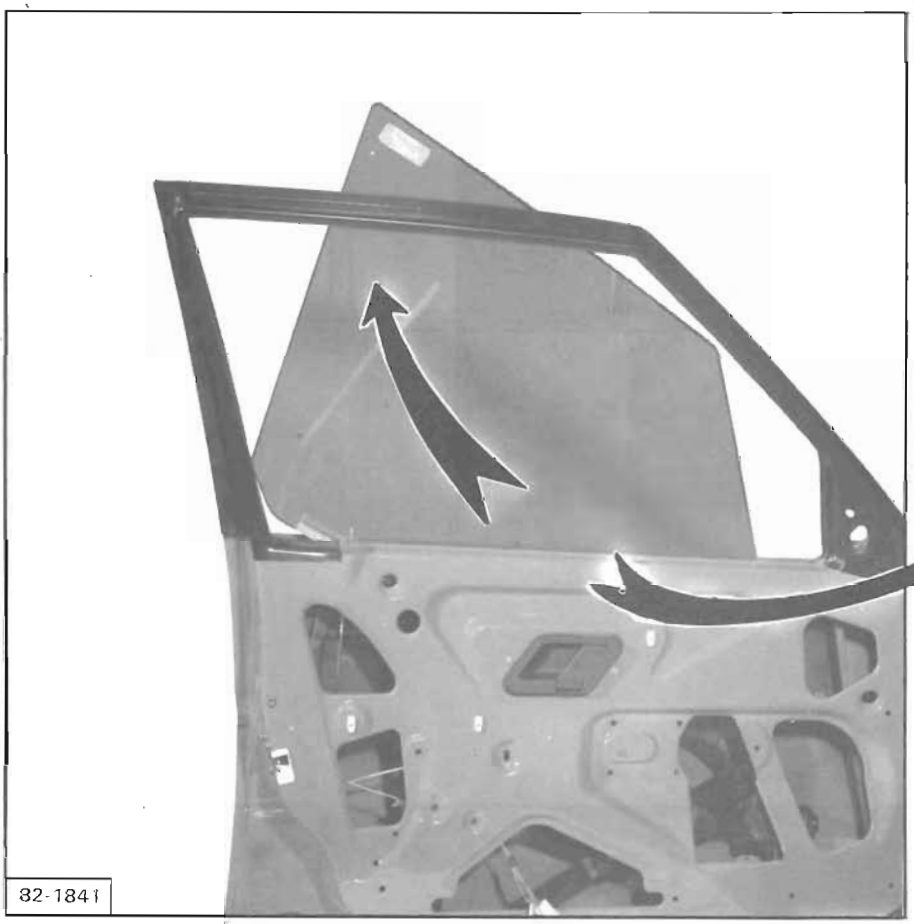


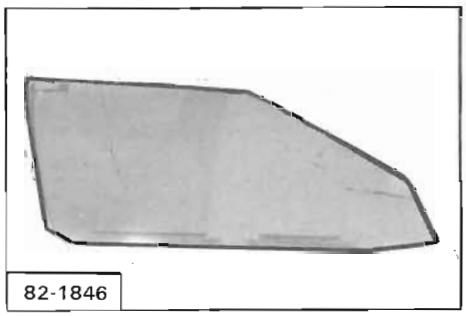


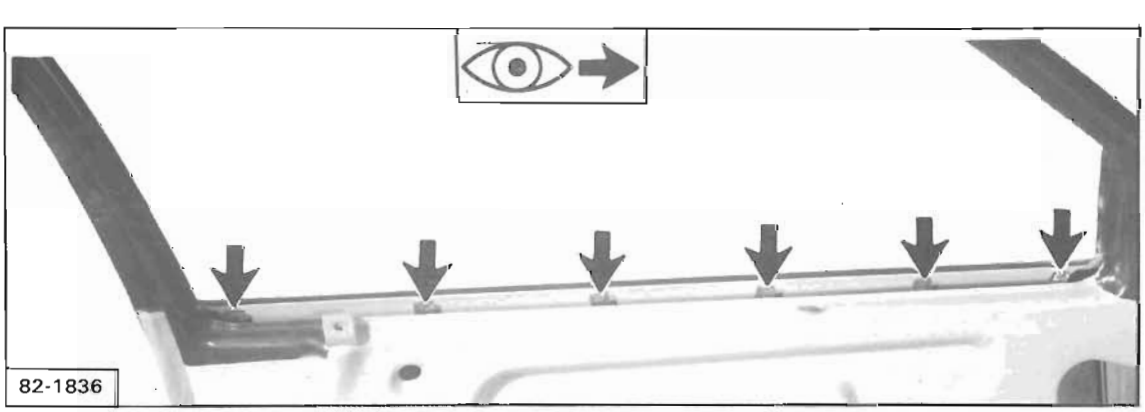


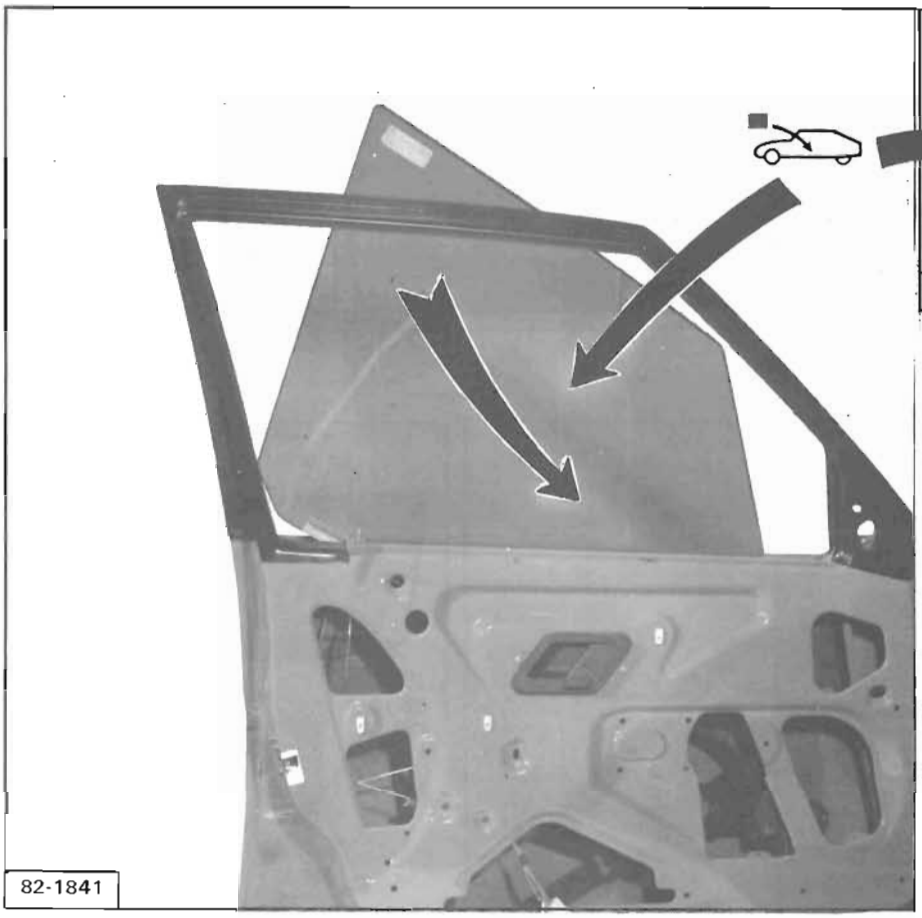

82-1841

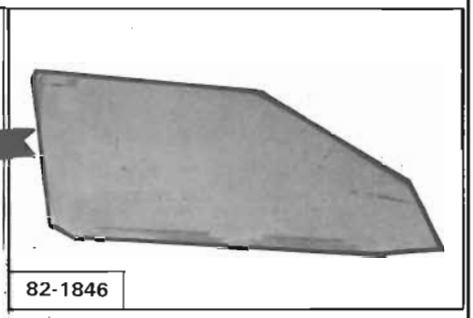

82-1844

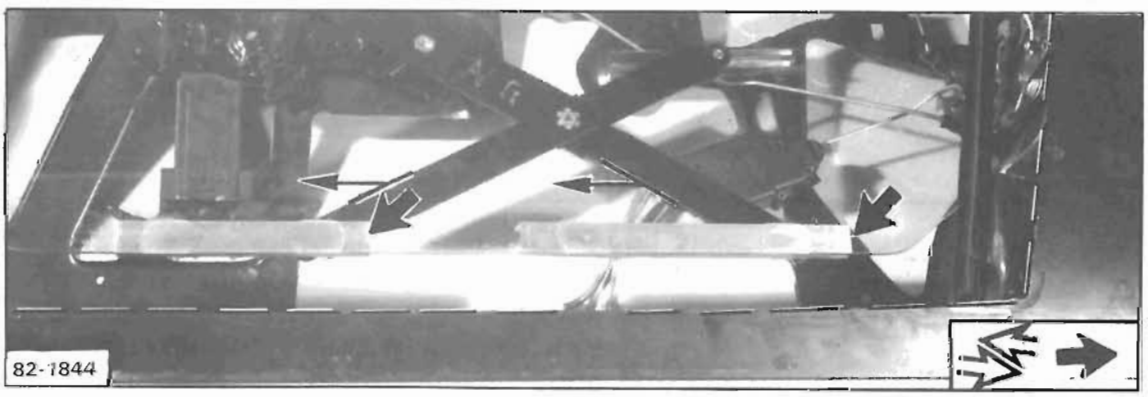

82-1841

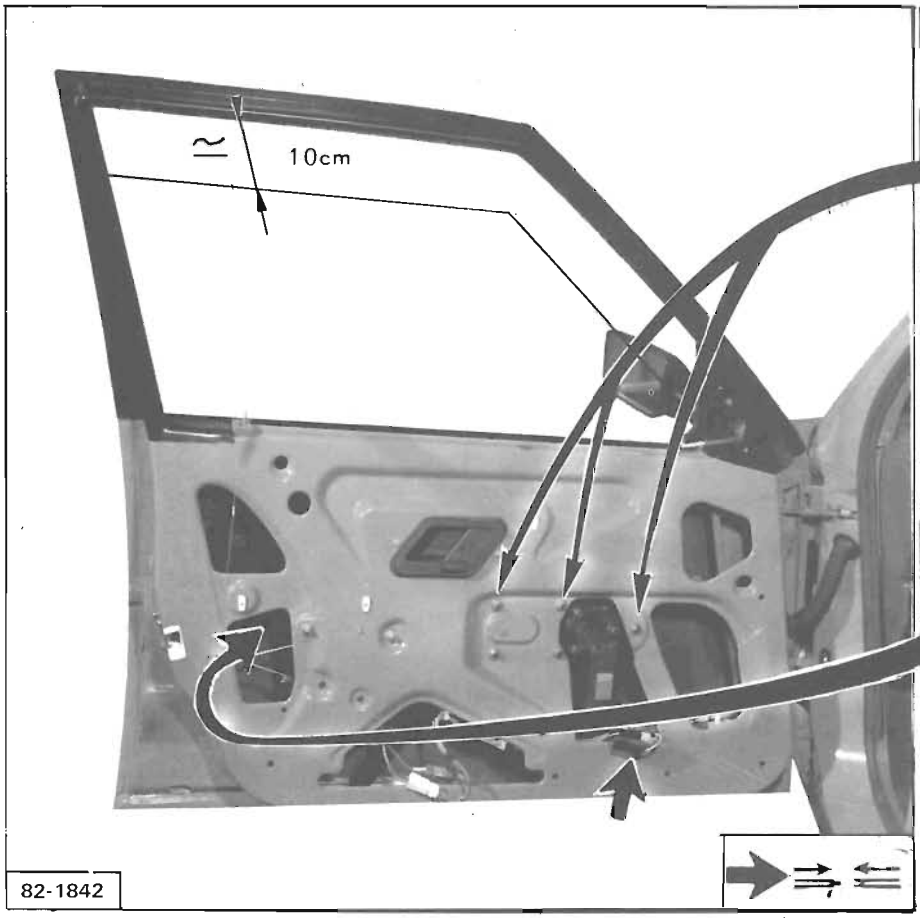

82-1846

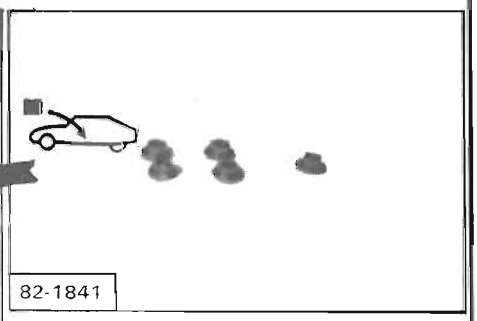

82-1836

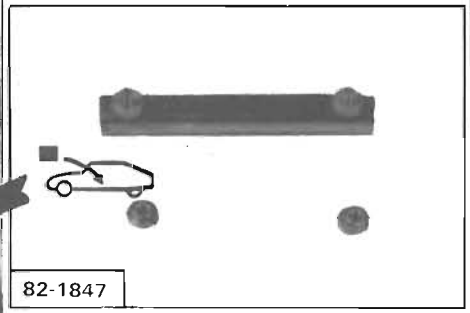

82-1841

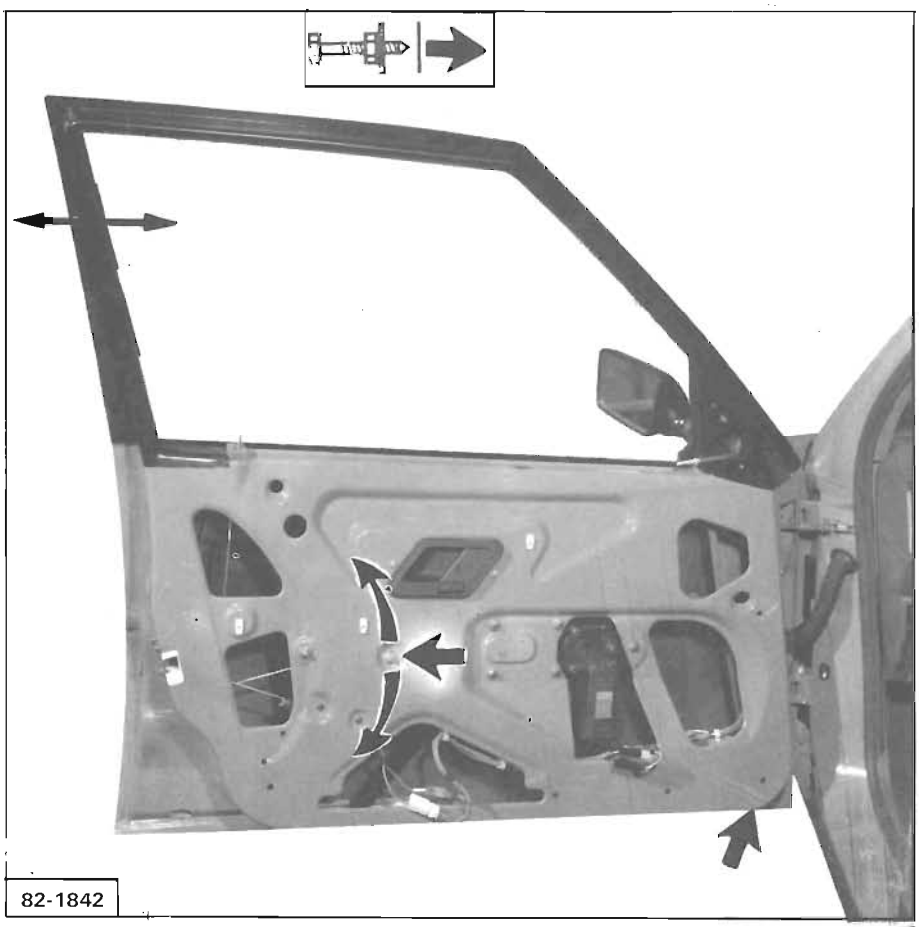

82-1846

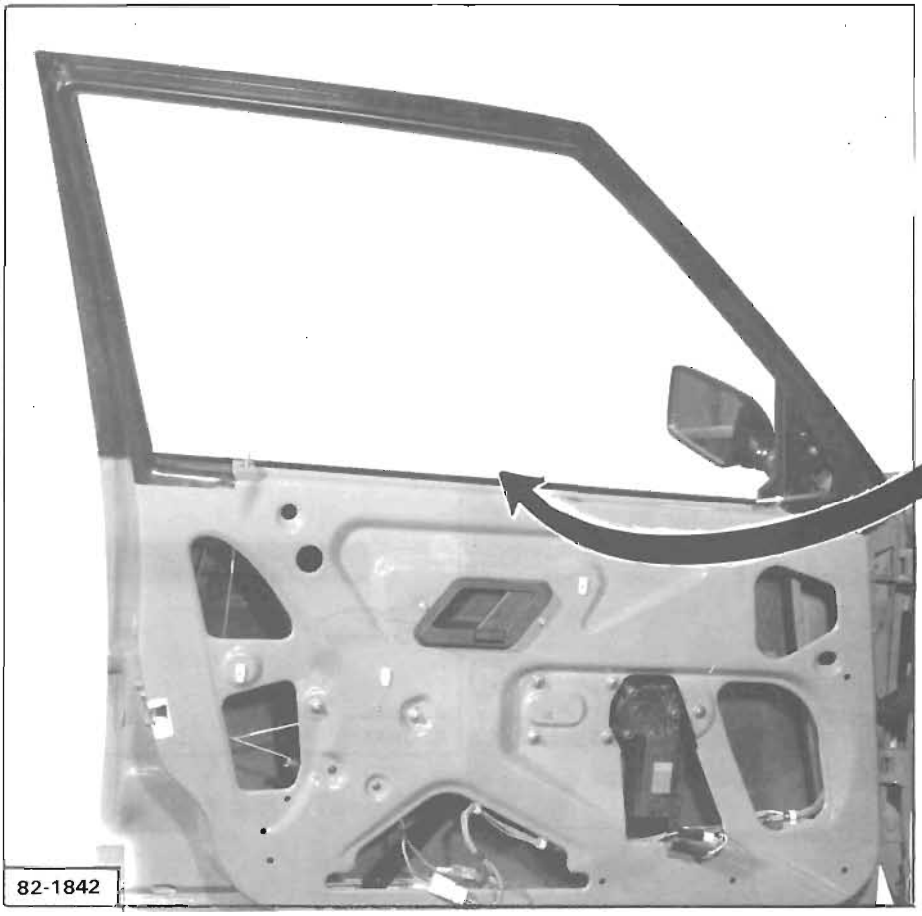

82-1844

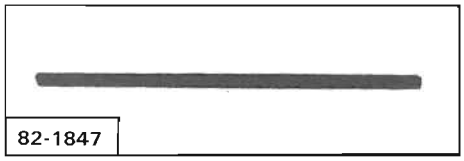

≃ 10cm
82-1842

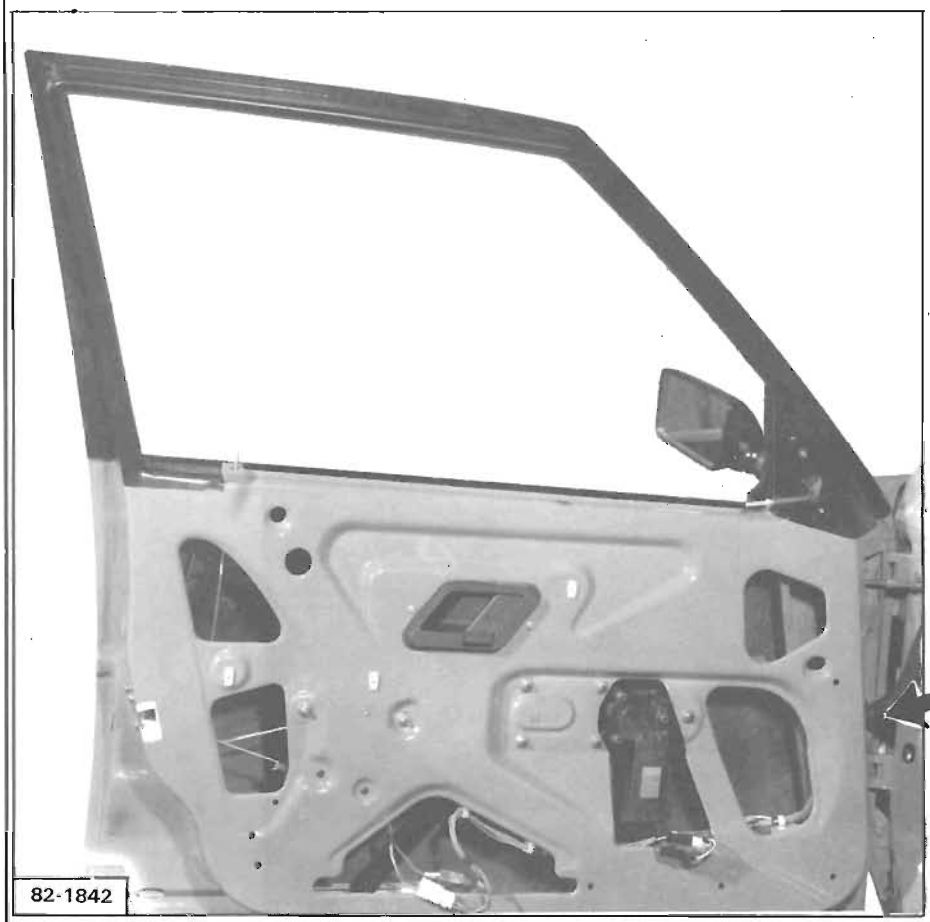

82-1841

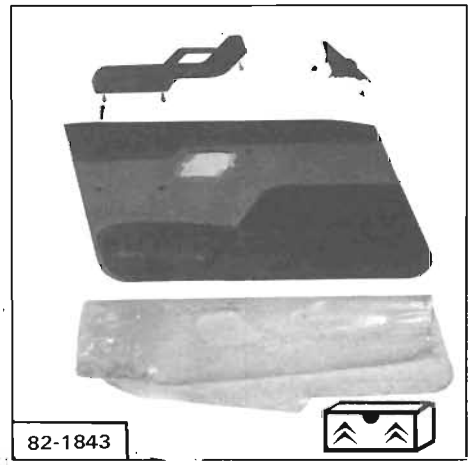

82-1847

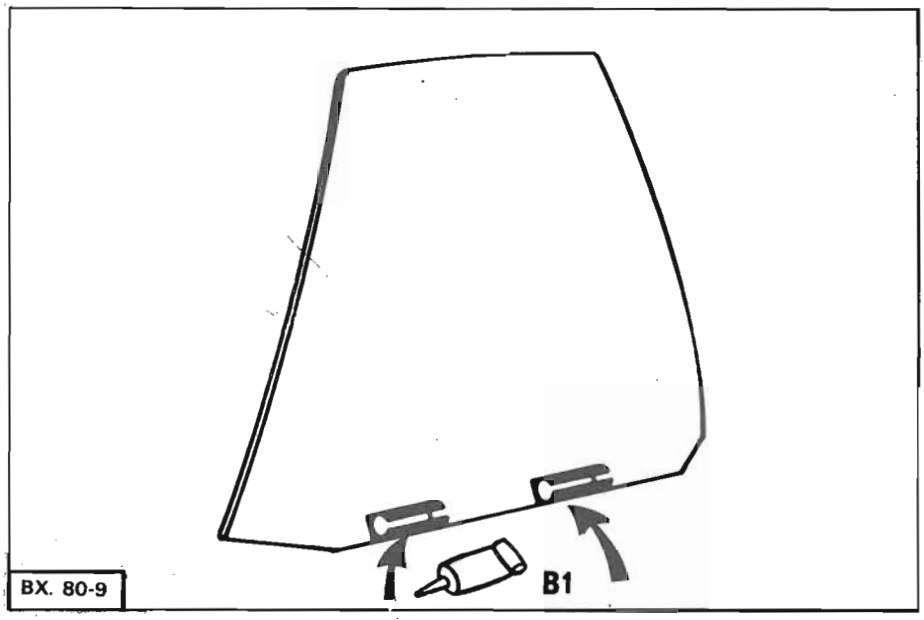

82-1842

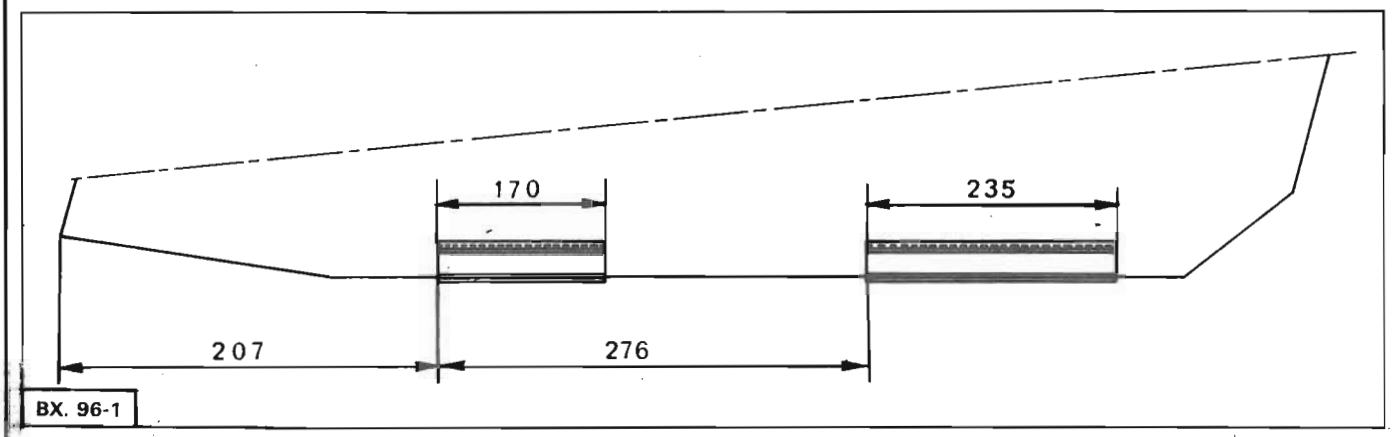

82-1842

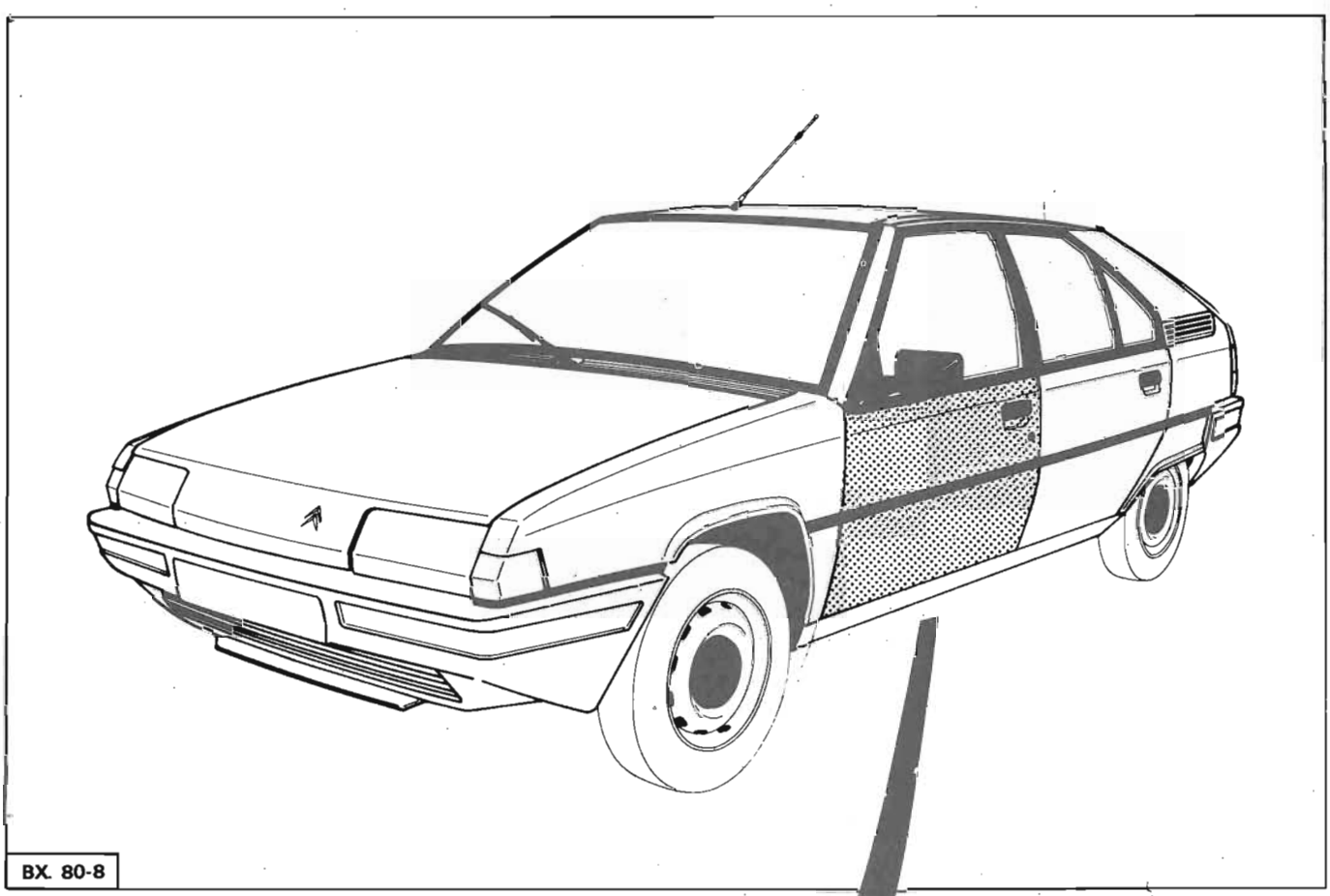

82-1847


82-1842

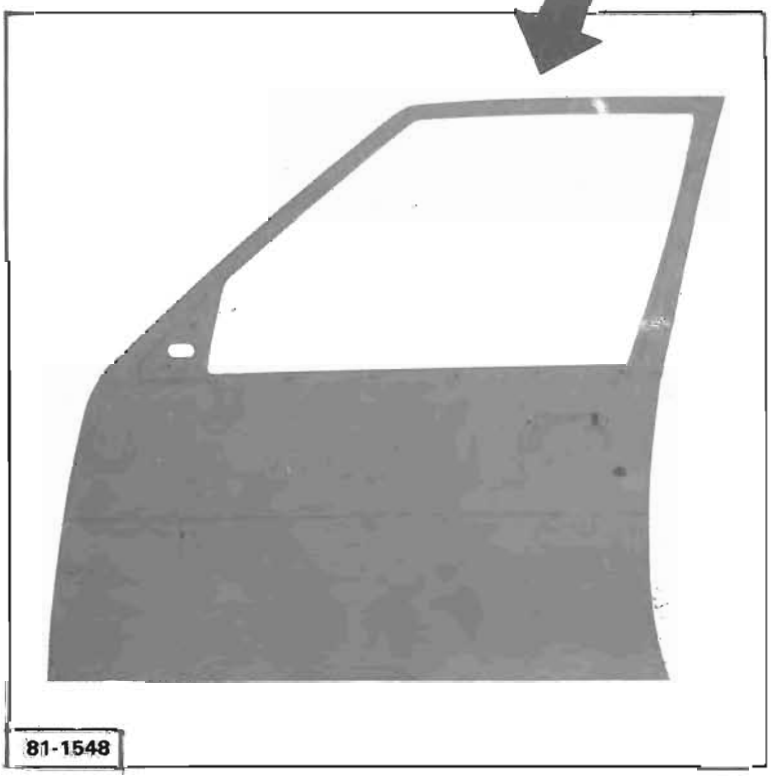

82-1843


B1
BX. 80-9

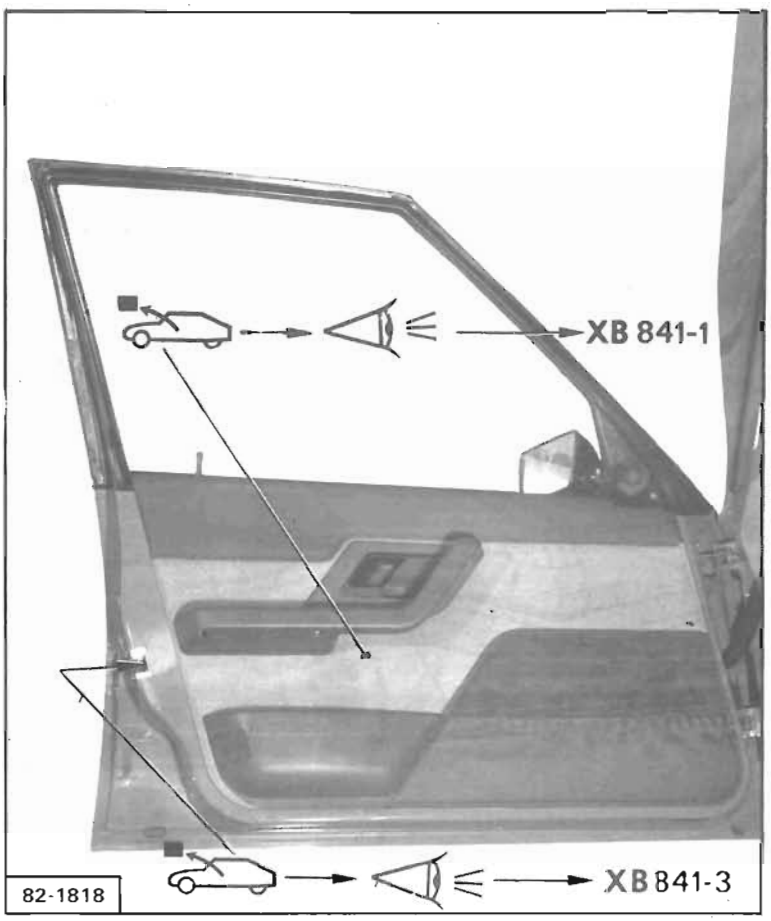

170
235
207
276
BX. 96-1

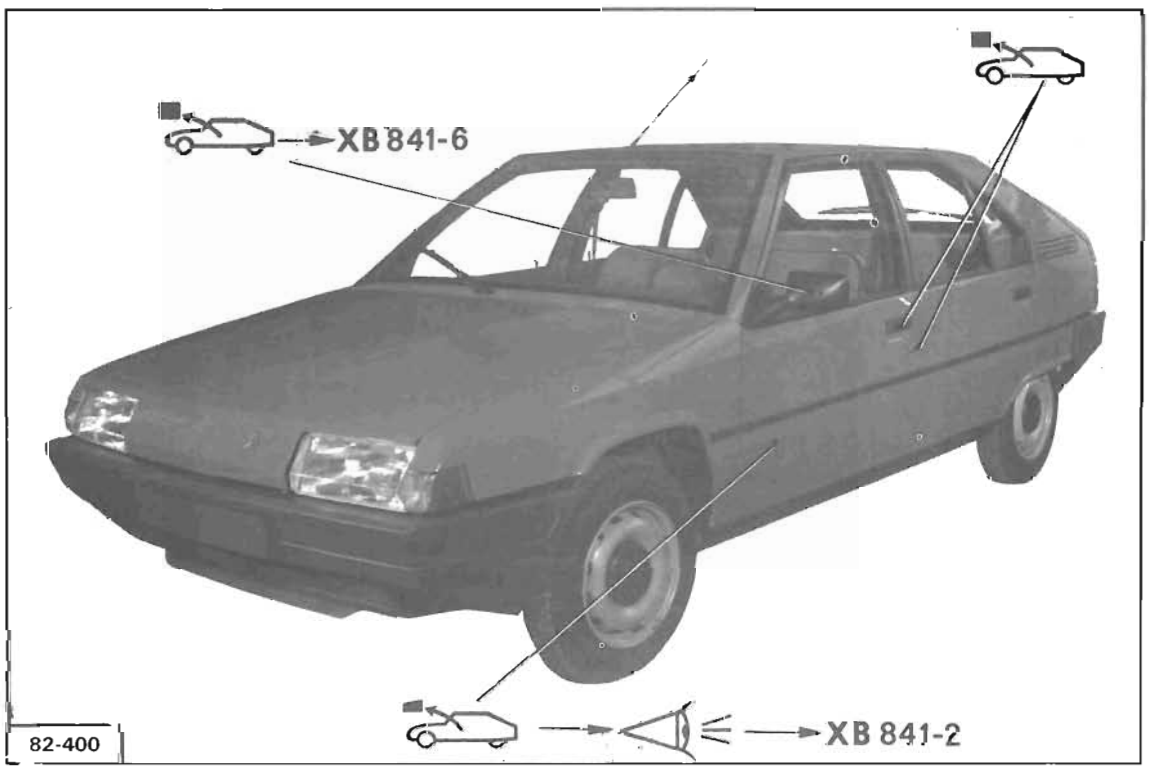


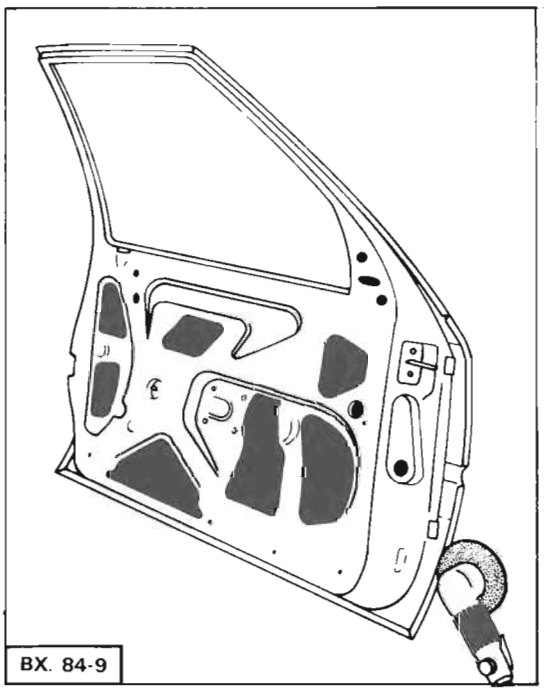
BX. 80-8

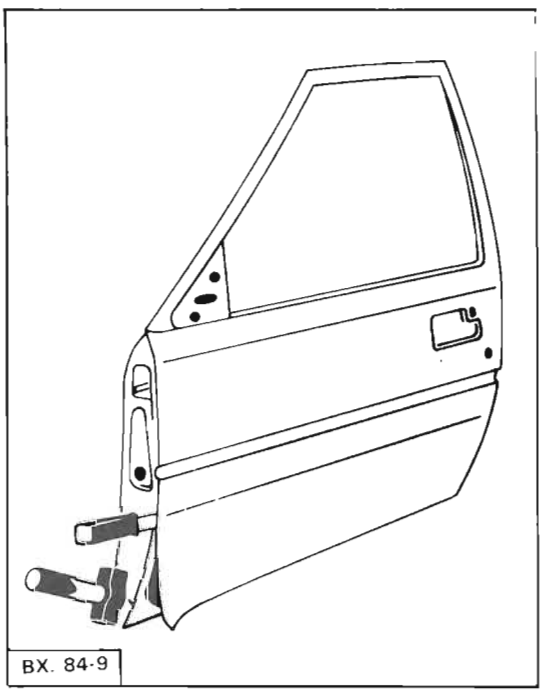


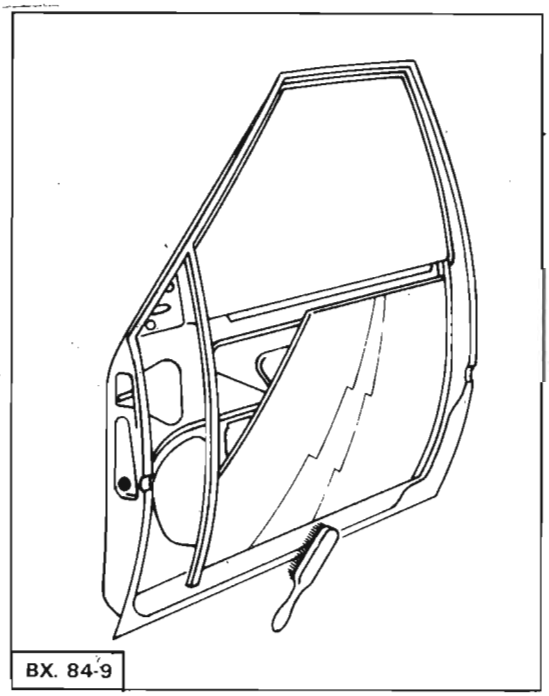
81-1548

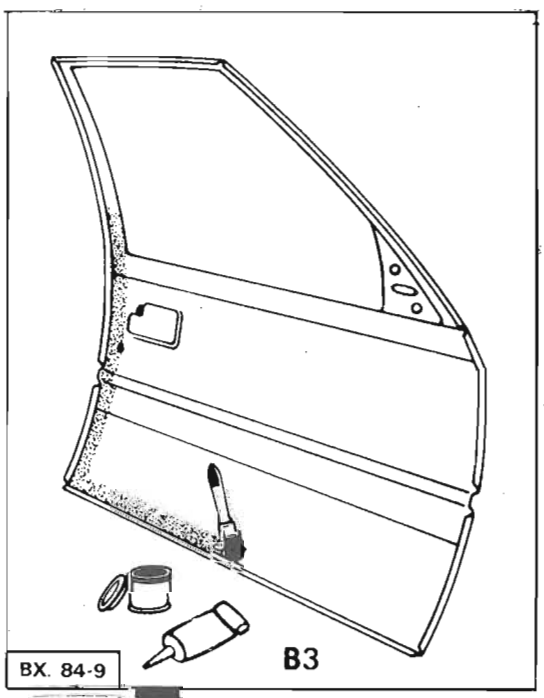

XB 841-1
XB 841-3
82-1818

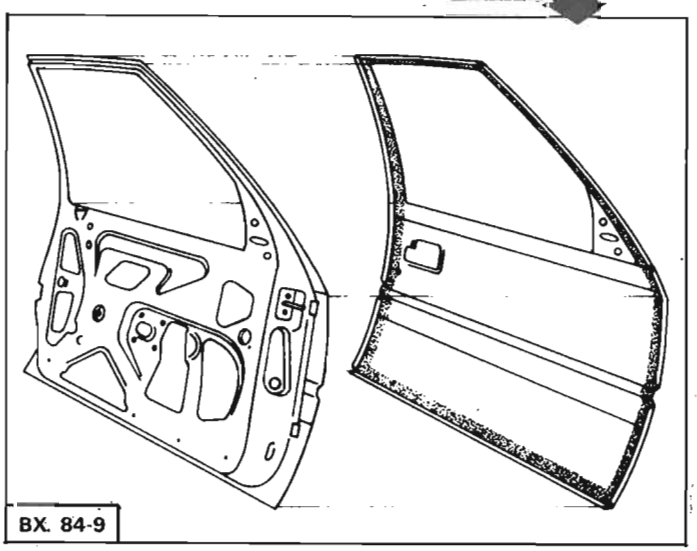

XB 841-6
XB 841-2
82-400

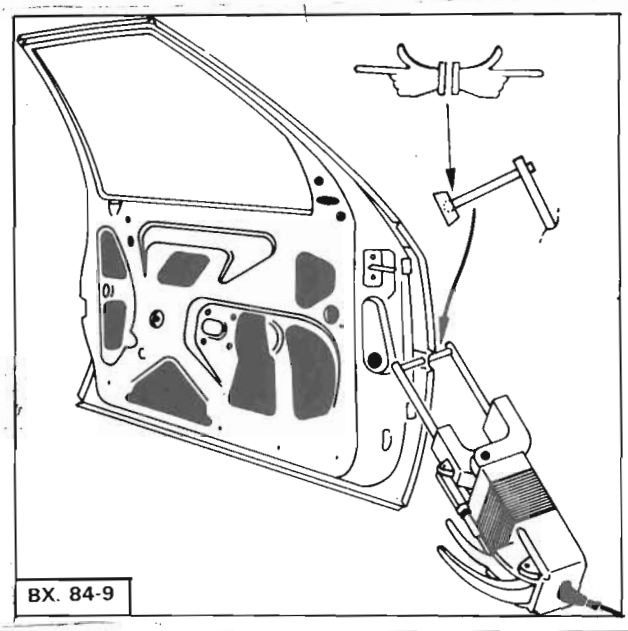

BX. 84-9

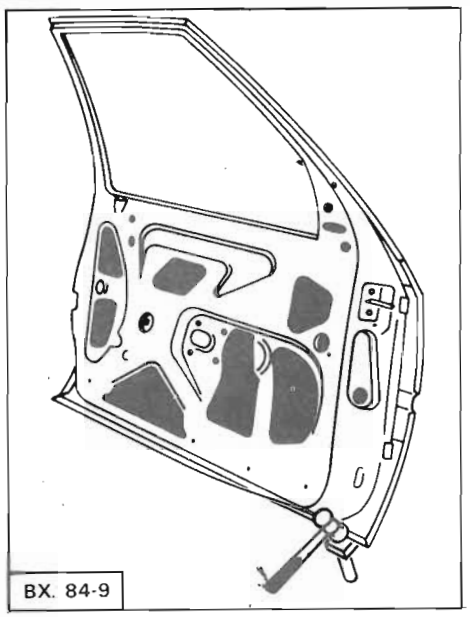

BX. 84-9

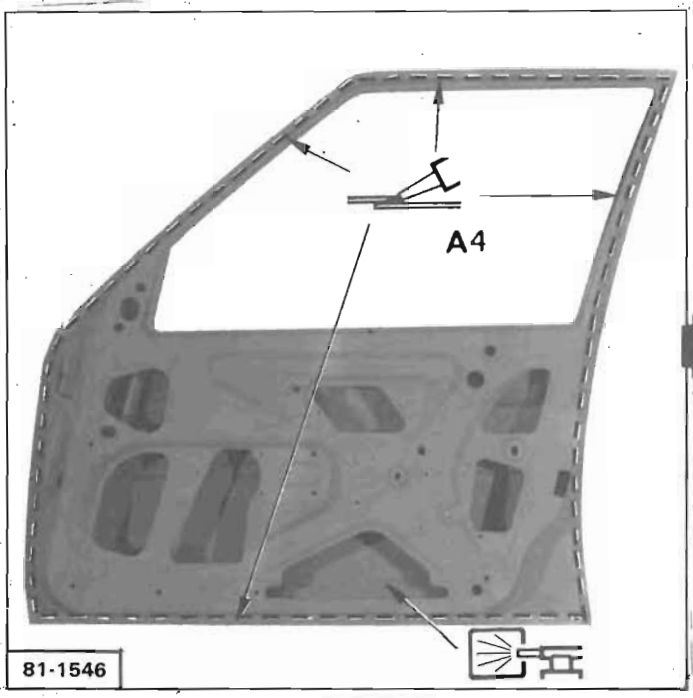

BX. 84-9

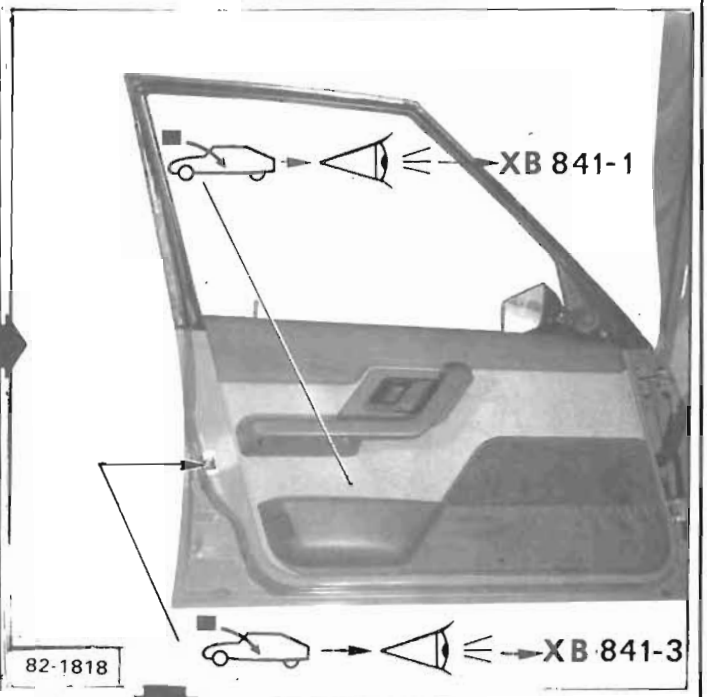

BX. 84-9
B3

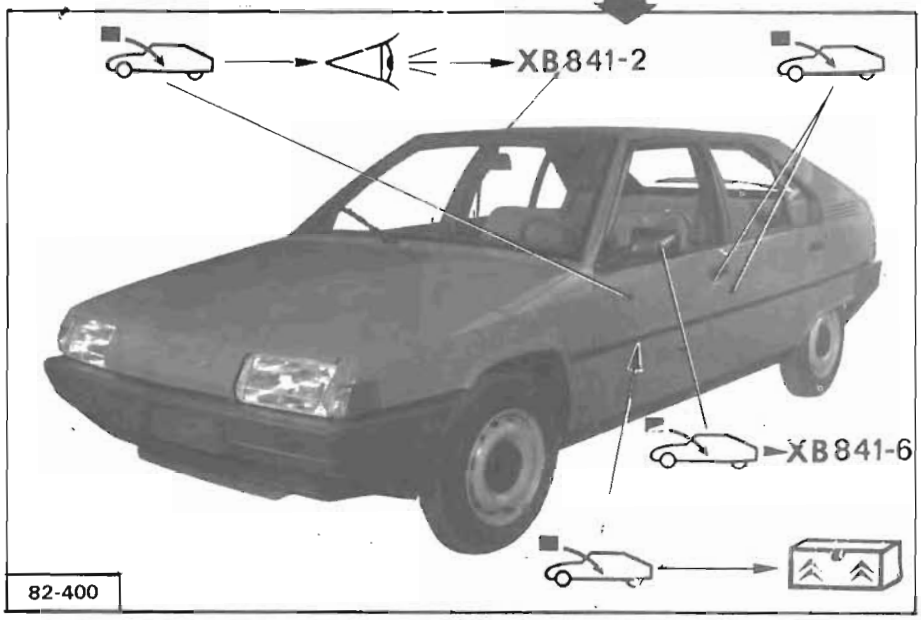

BX. 84-9

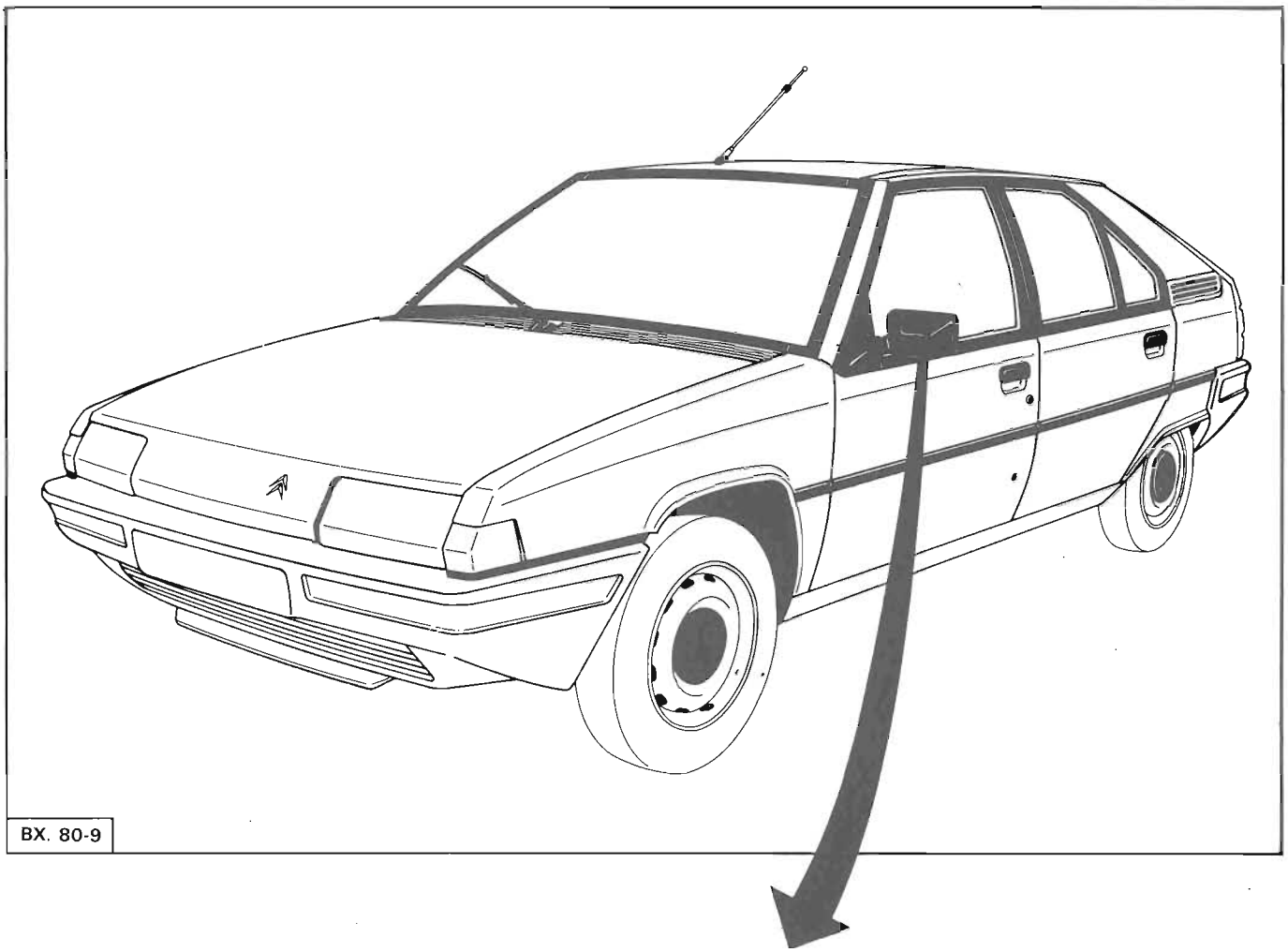

BX. 84-9


BX. 84-9

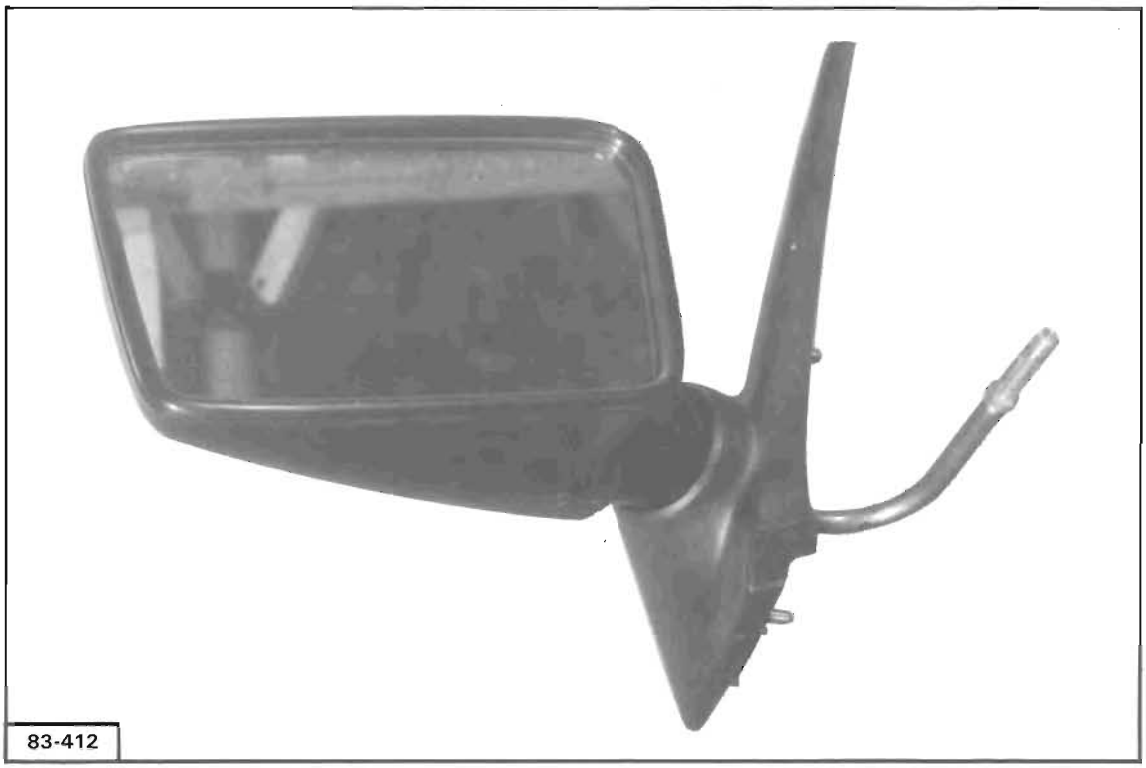

A4
81-1546


XB 841-1
XB 841-3
82-1818

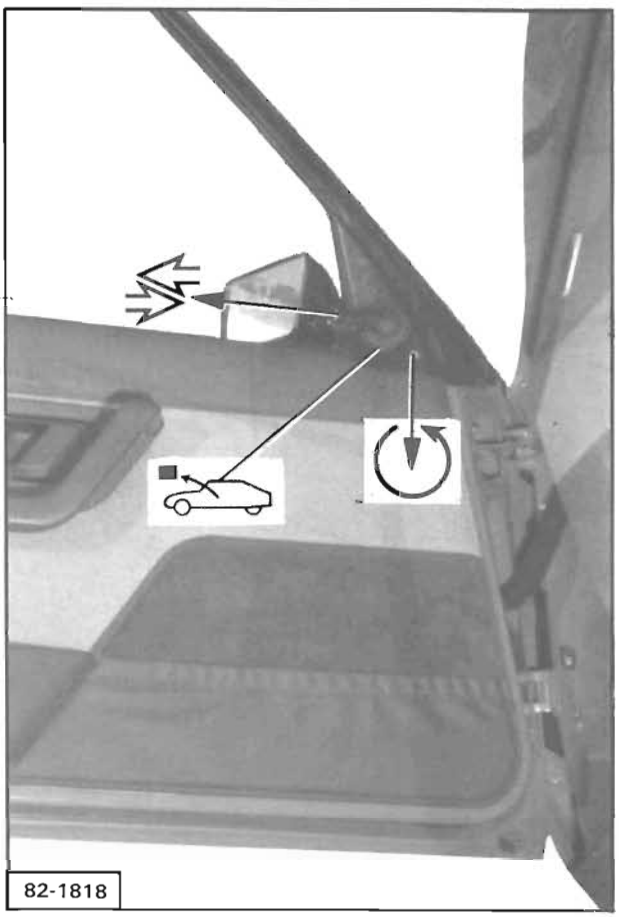

XB 841-2
XB 841-6
82-400

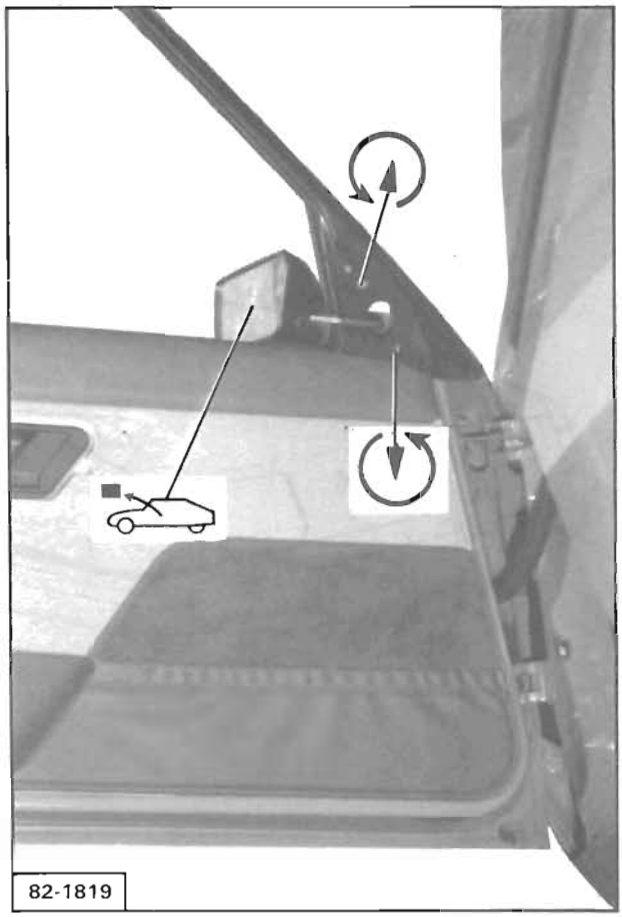


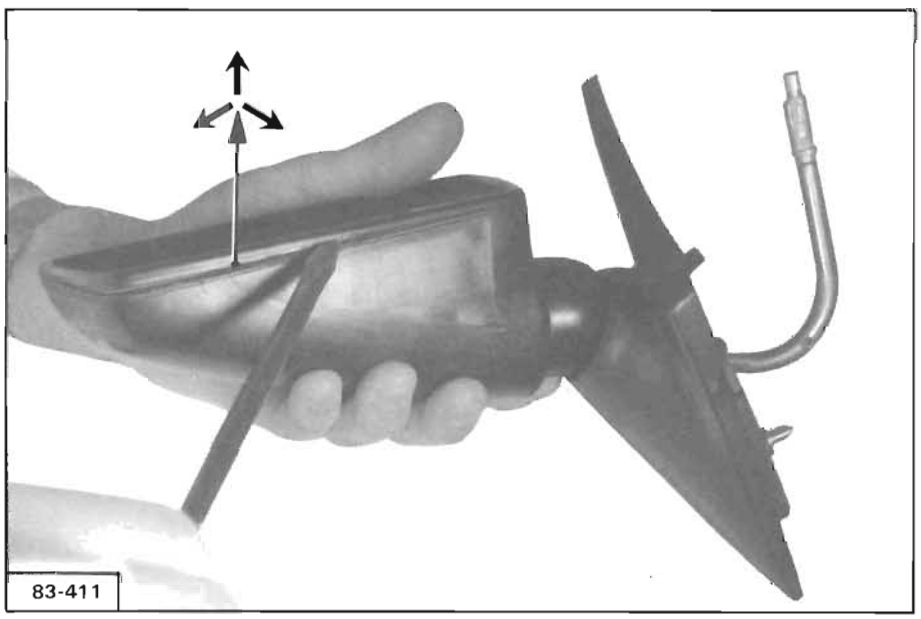
BX. 80-9

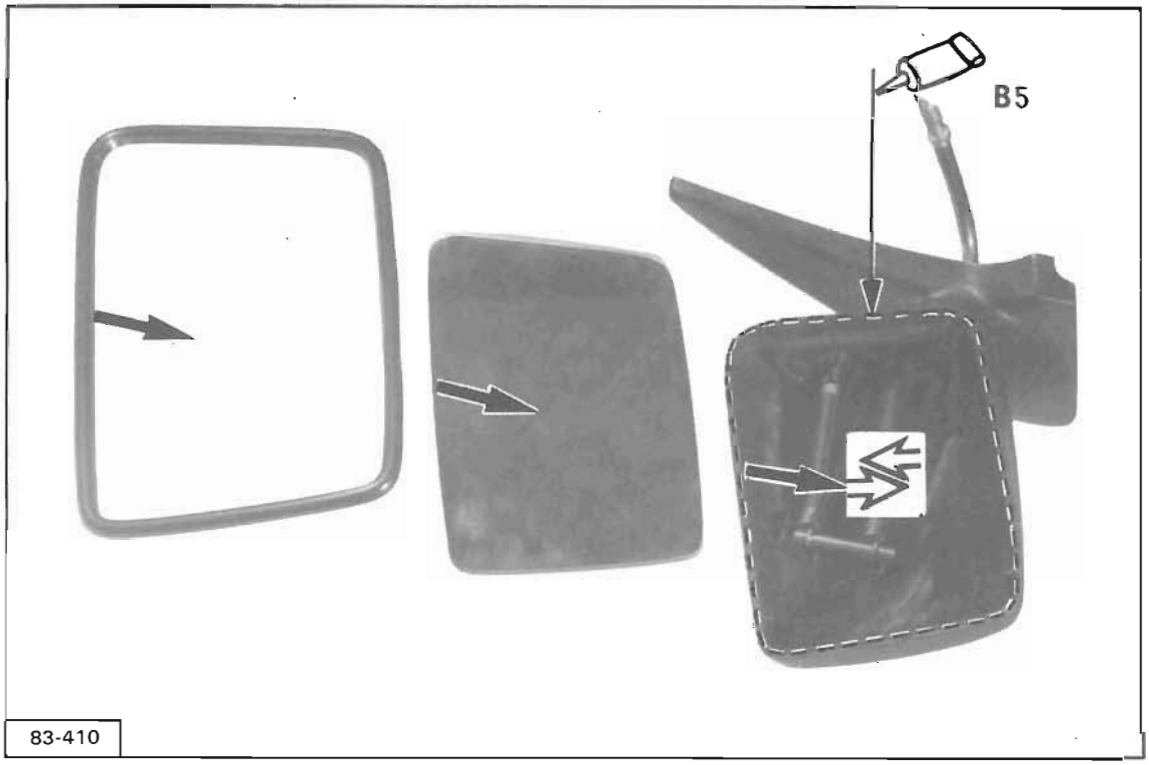


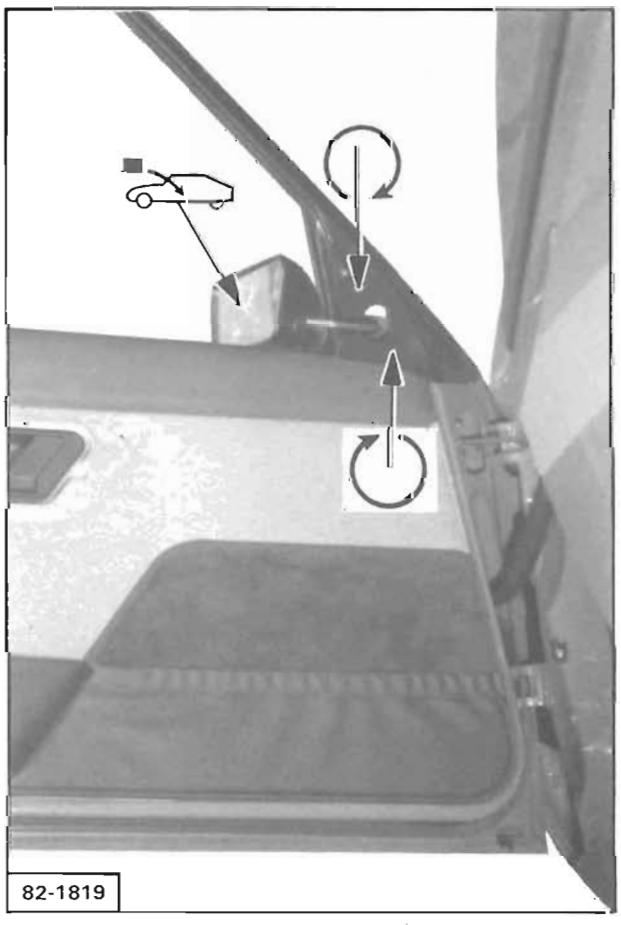
83-412

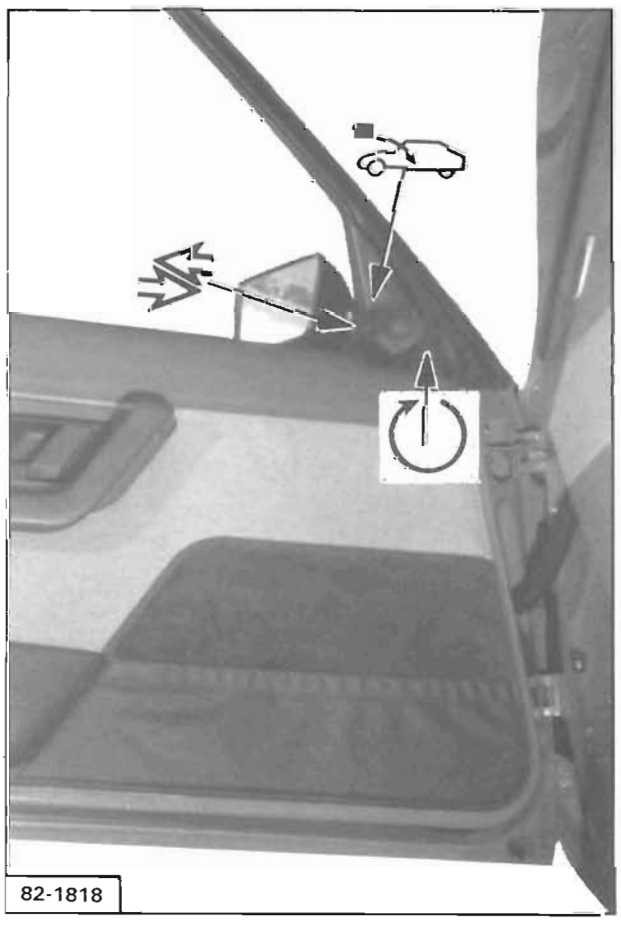

82-1818

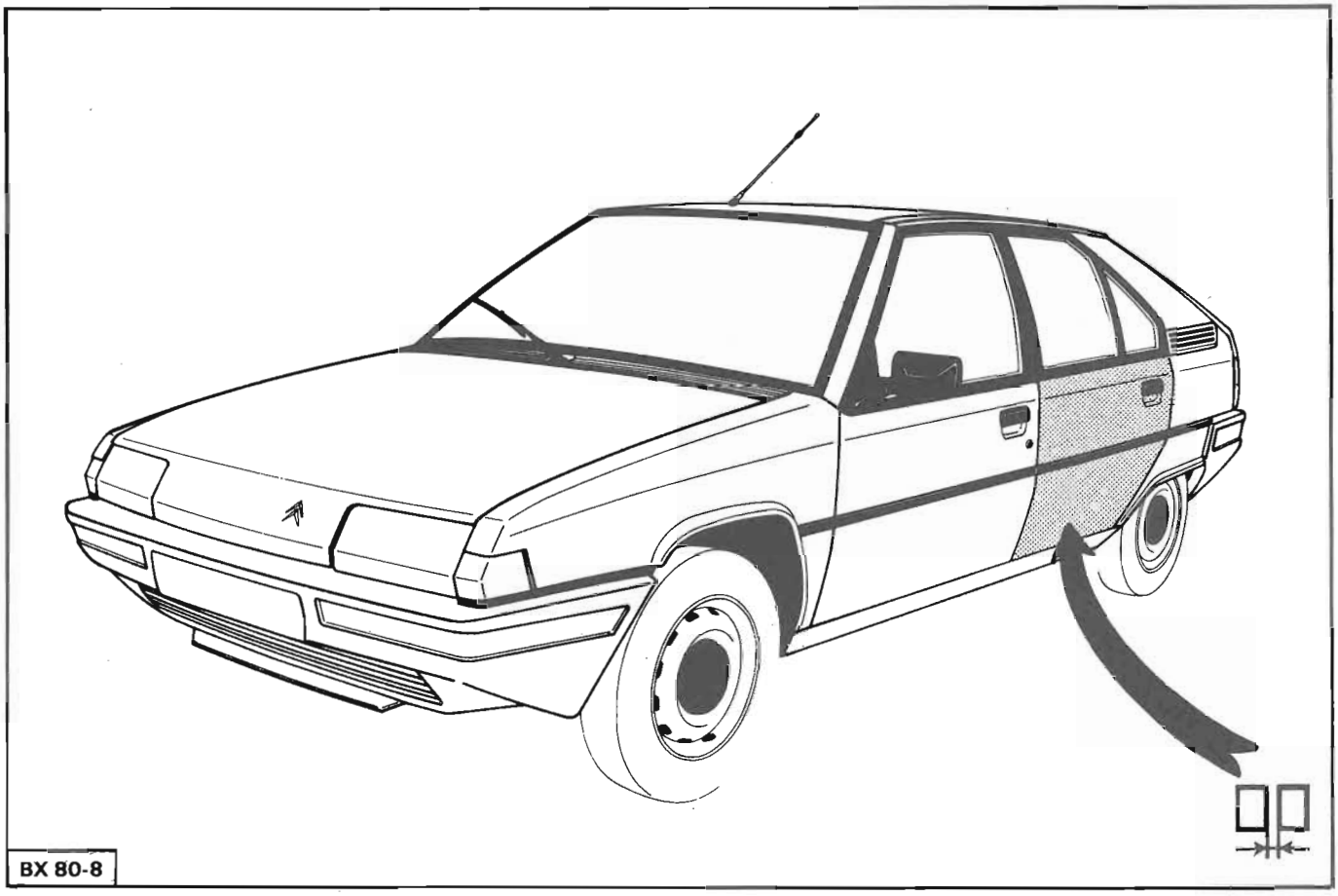

82-1819

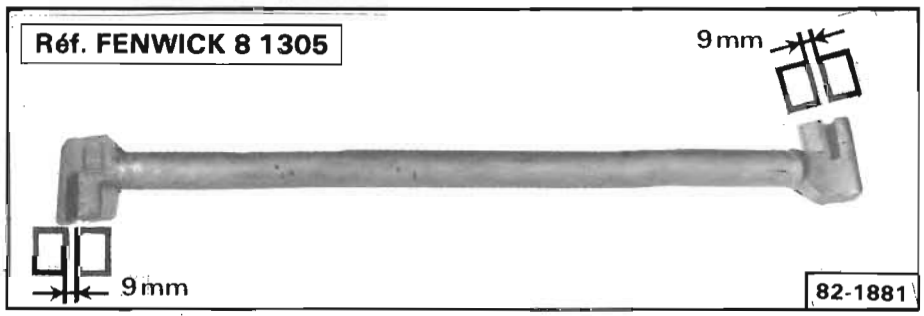

83-411

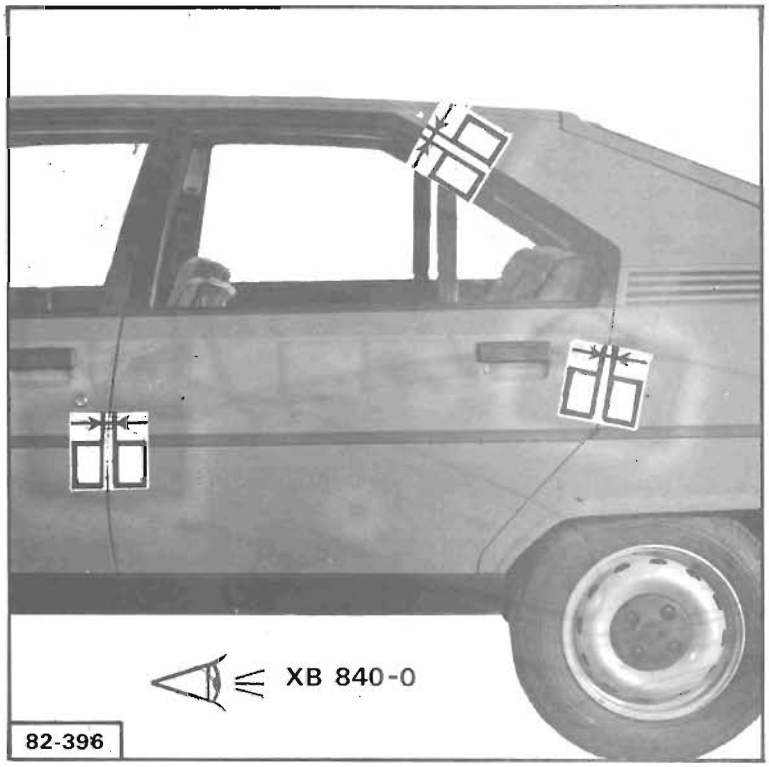

B5
83-410

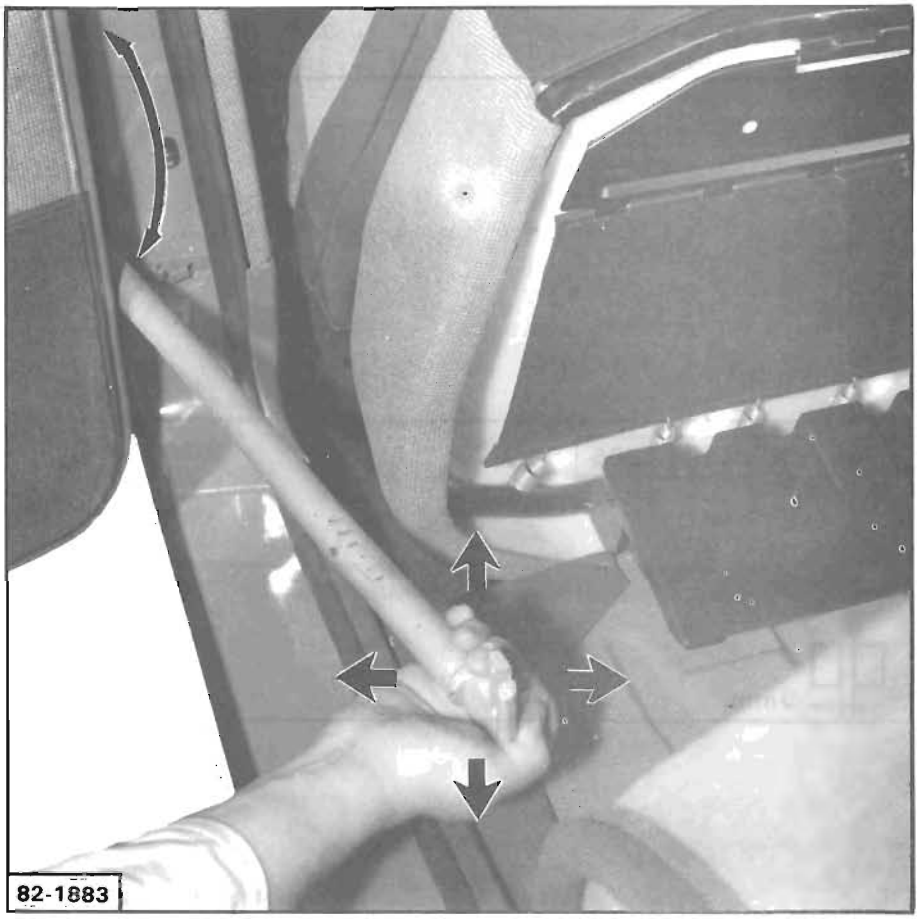

82-1819

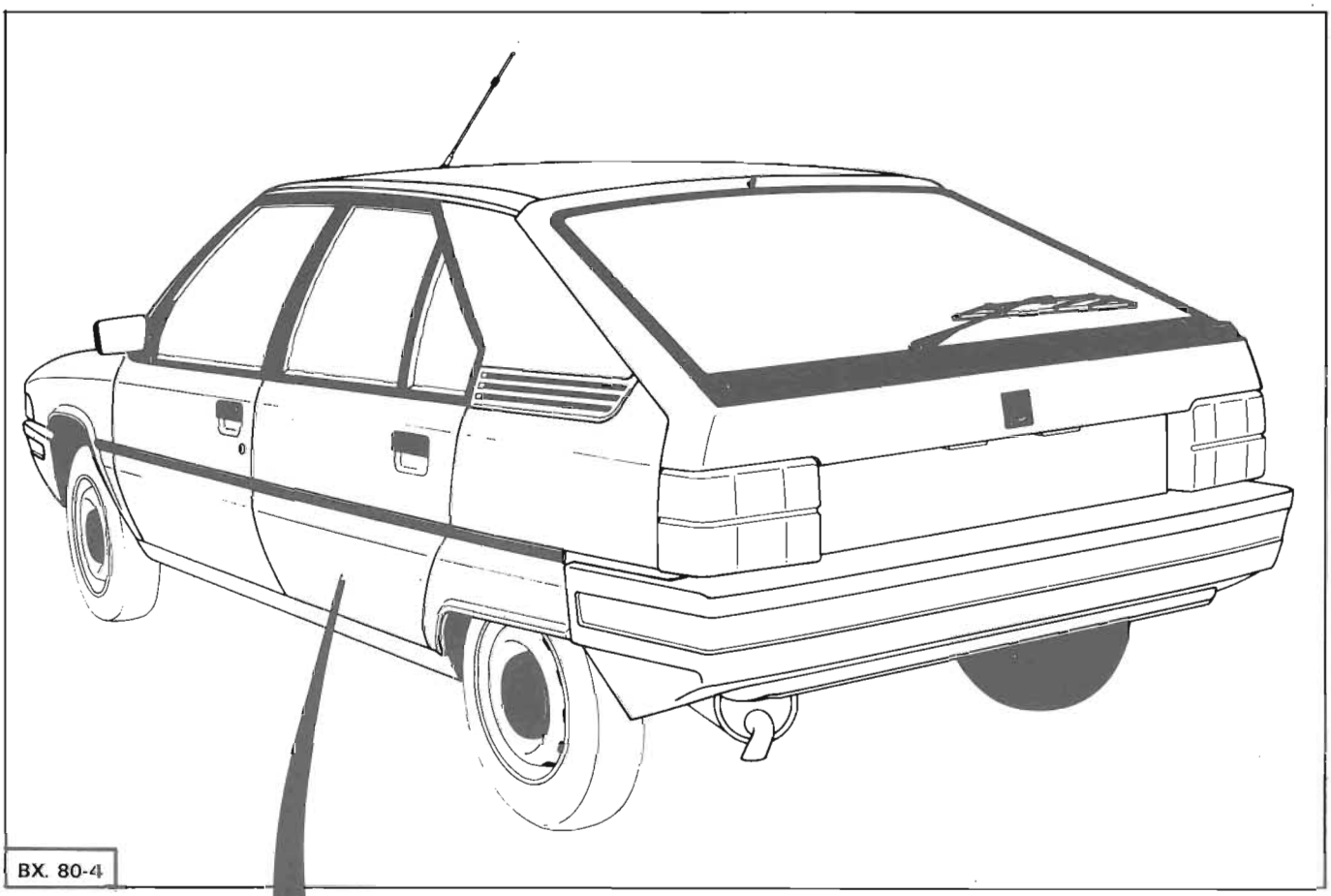

82-1818


BX 80-8

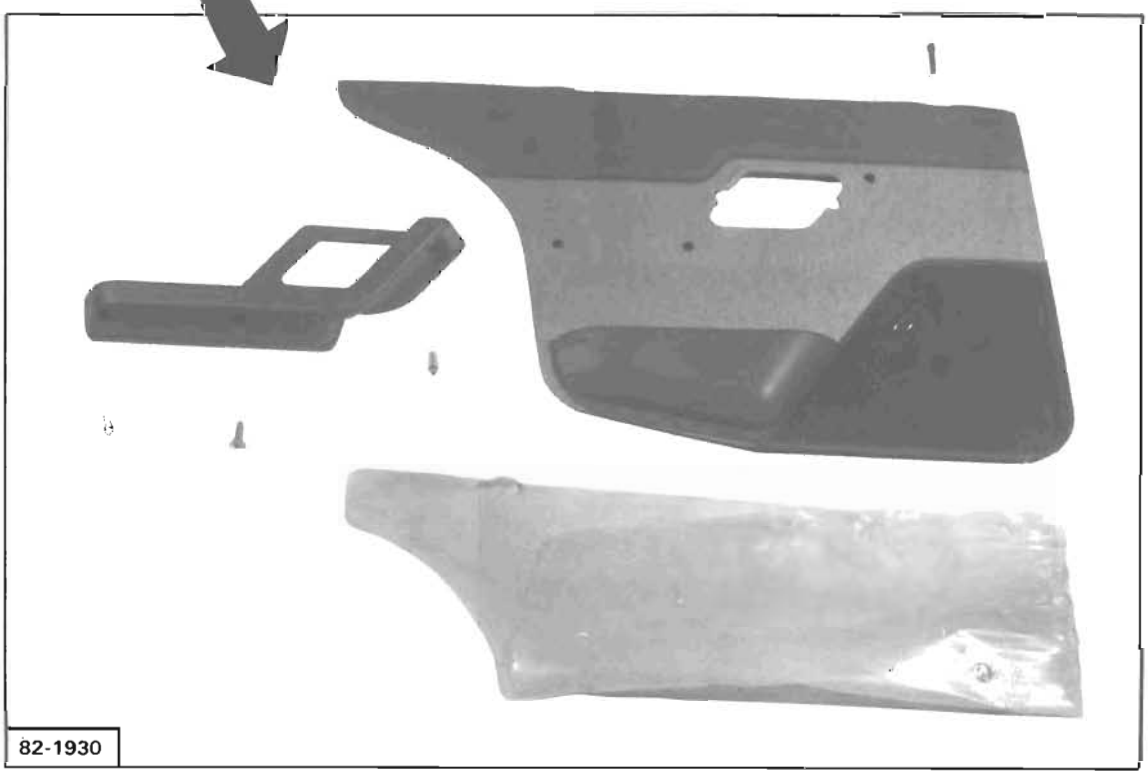

Réf. FENWICK 8 1305
9 mm
9 mm
82-1881


XB 840-0
82-396

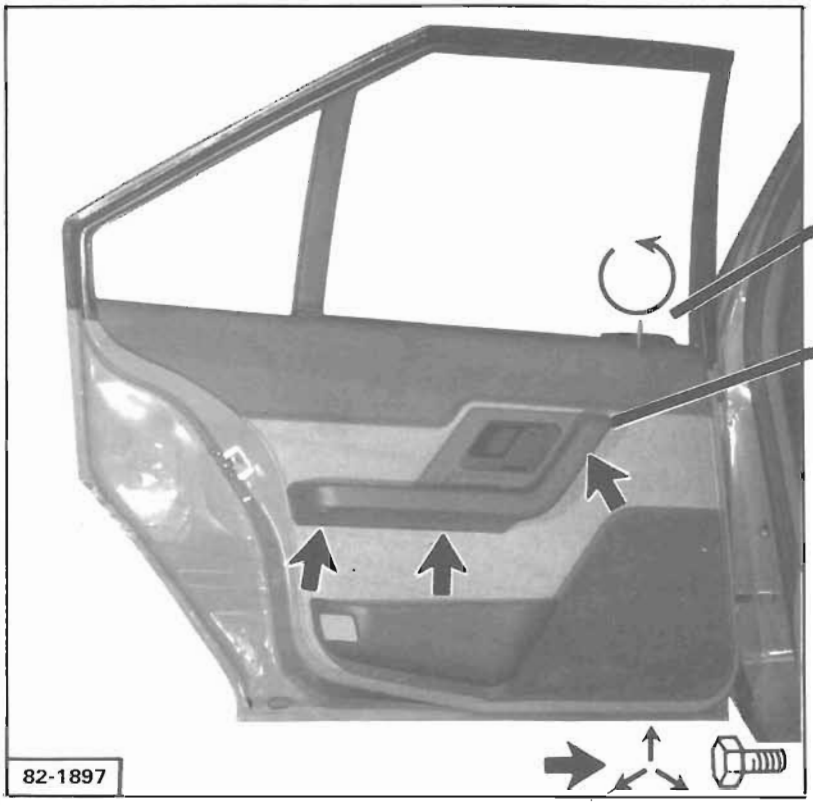

82-1883

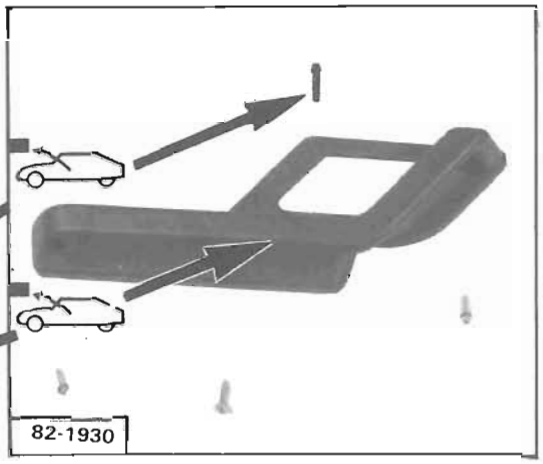


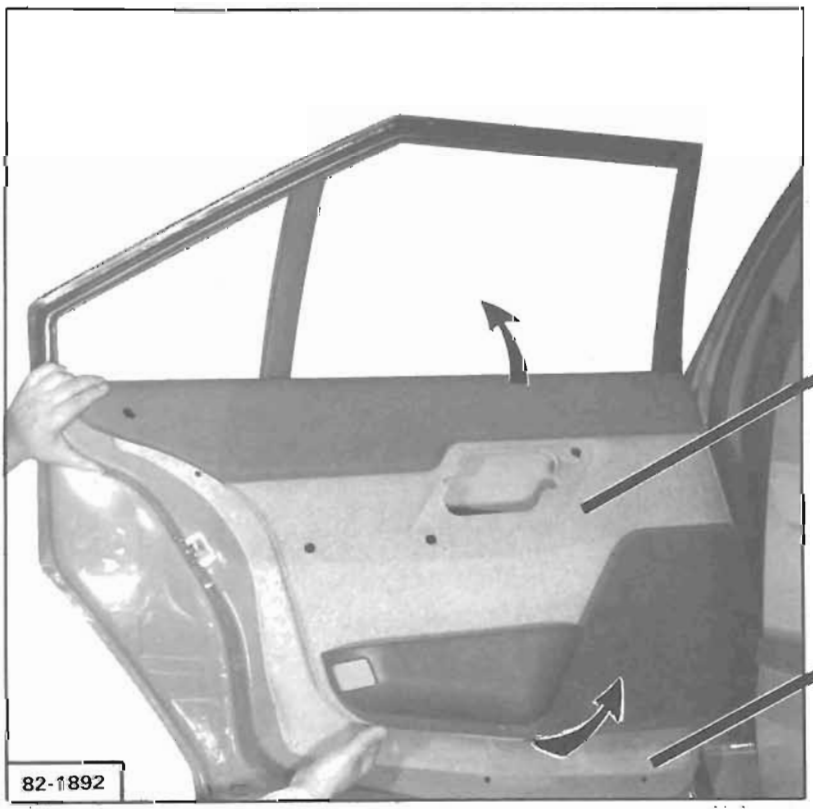
BX. 80-4

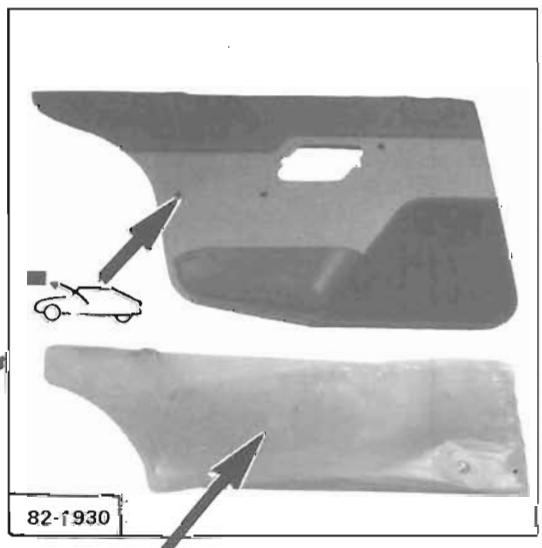


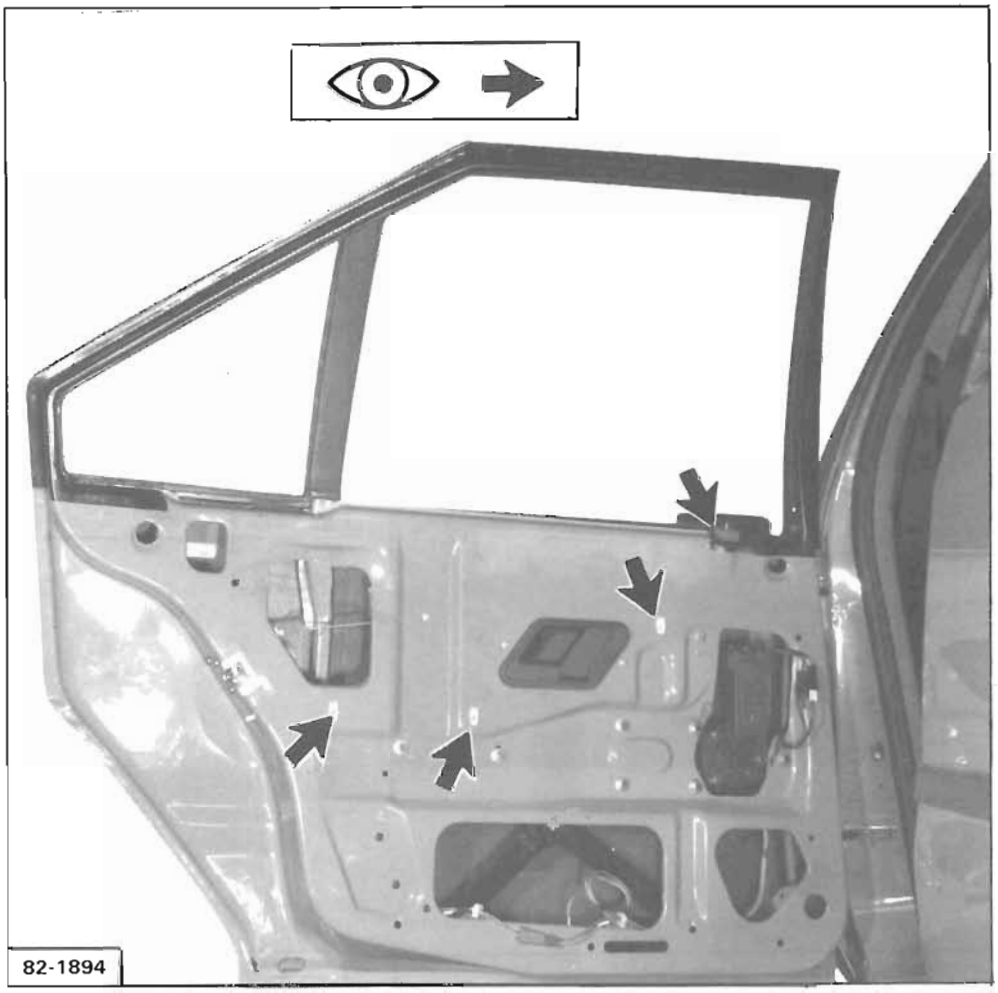
82-1930

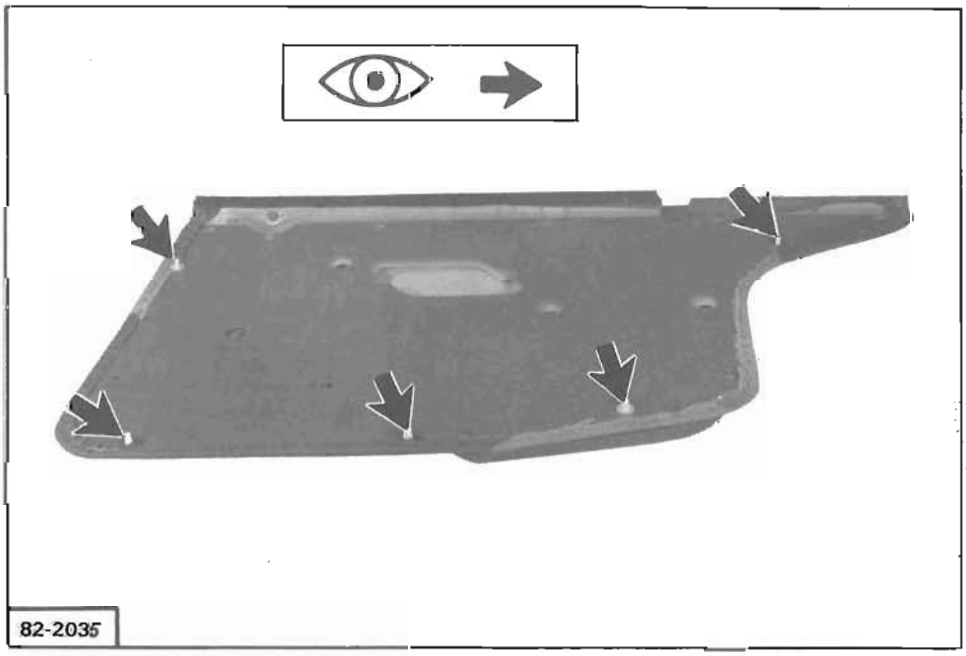

82-1897

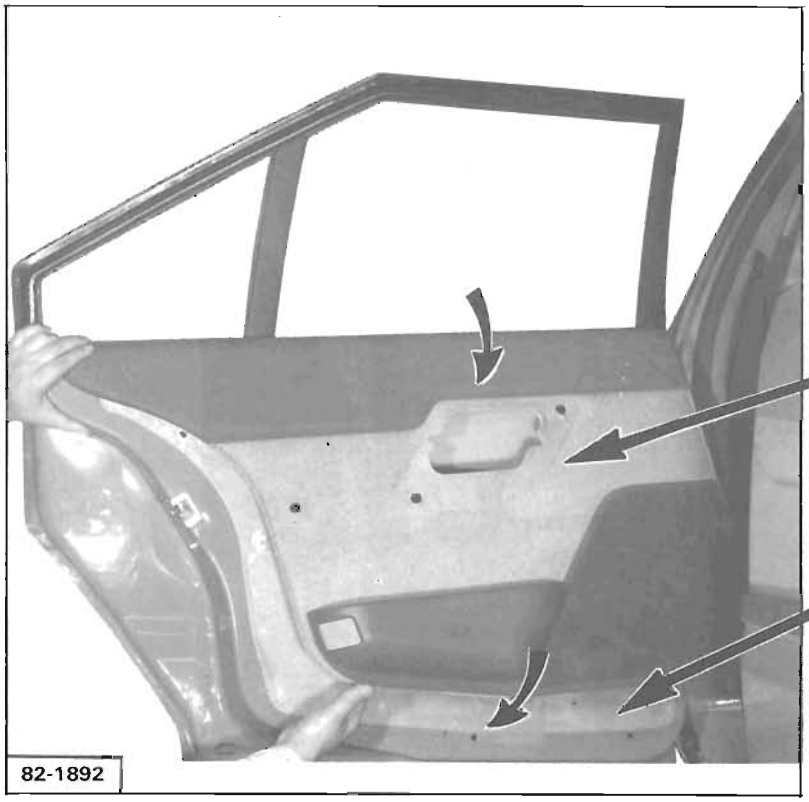

82-1930

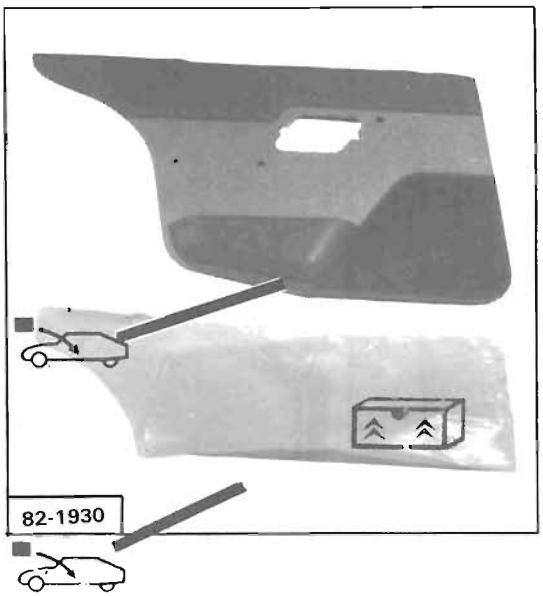

82-1892

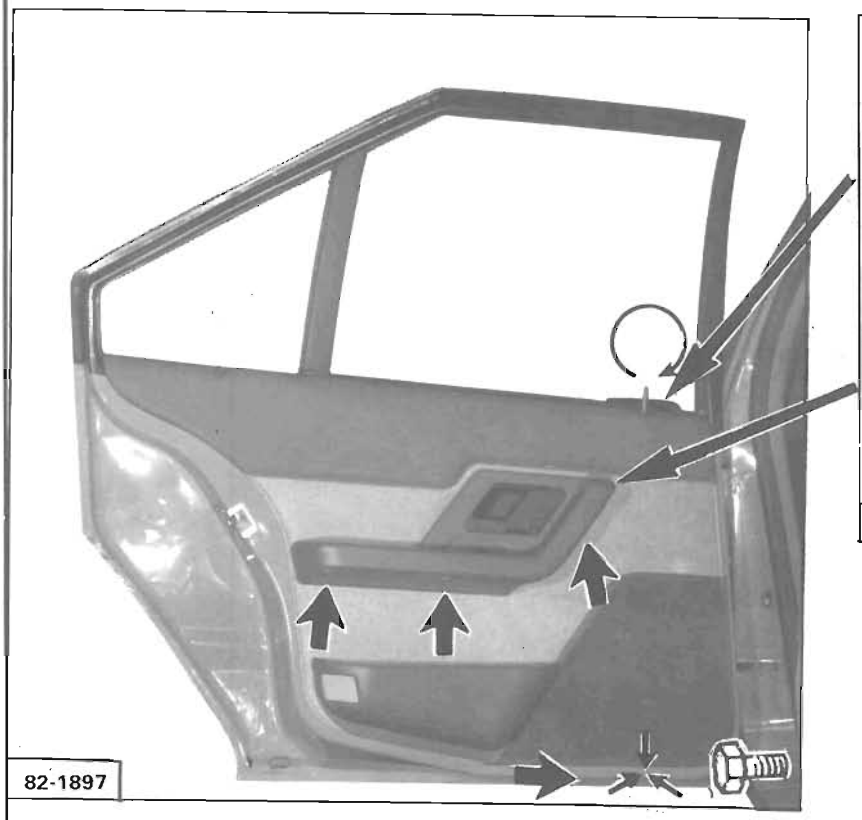

82-1930

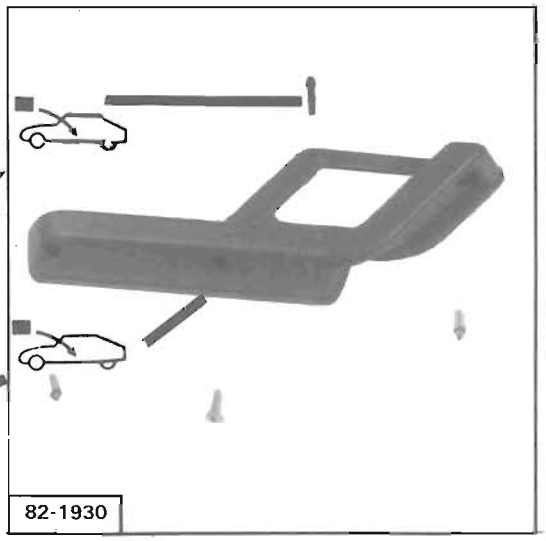

82-1894

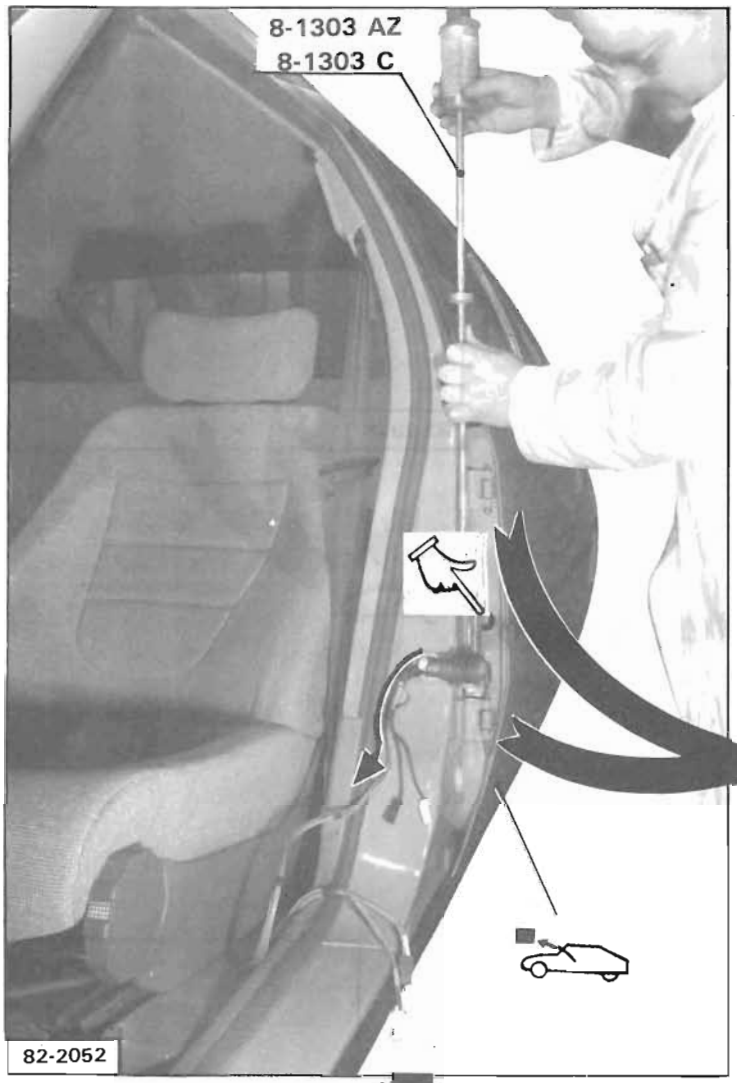

82-2035

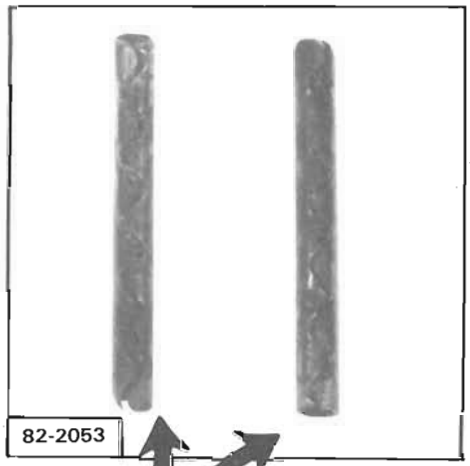

82-1892

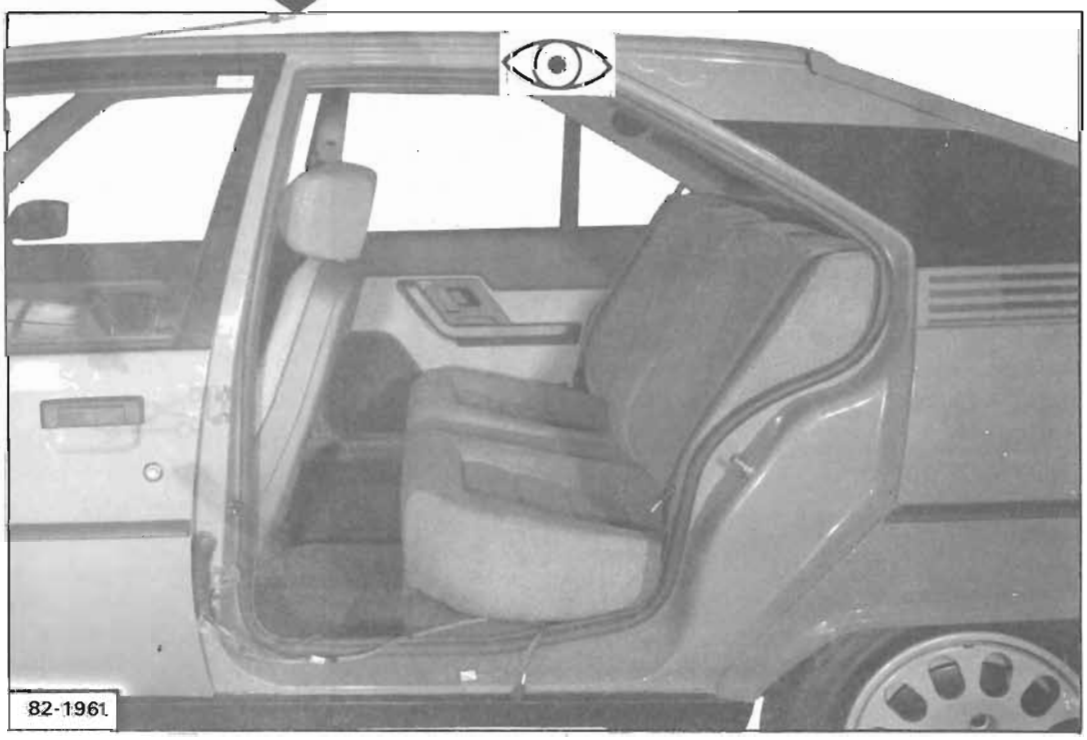

82-1930

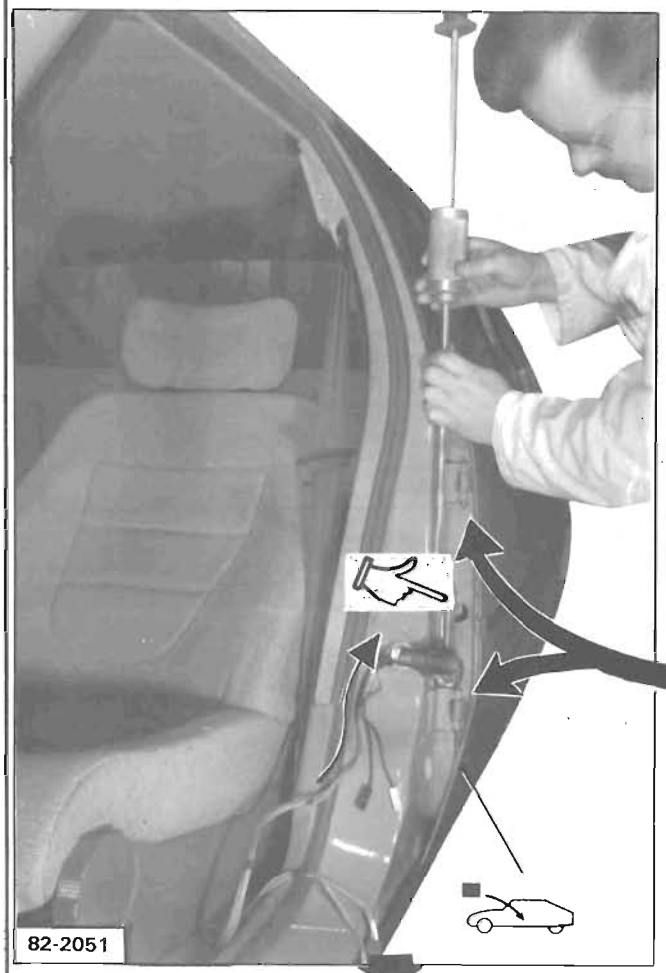

82-1897

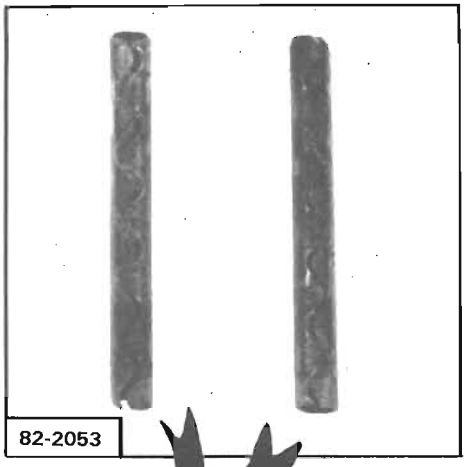

82-1930


8-1303 AZ
8-1303 C
82-2052

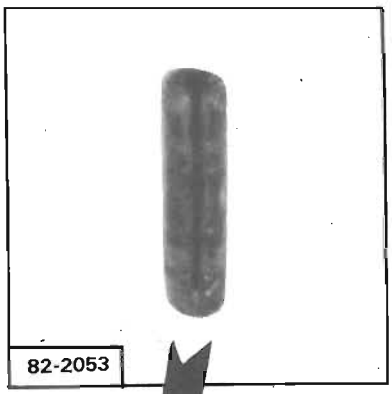

82-2053

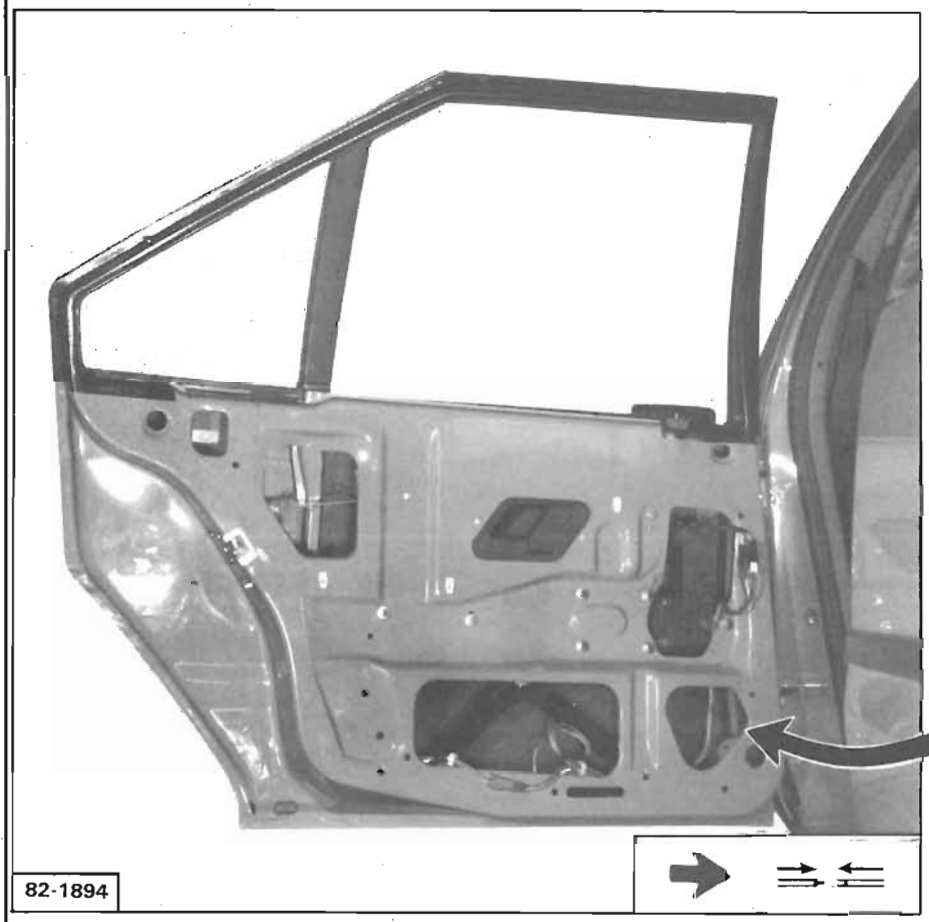

82-1961


82-2051

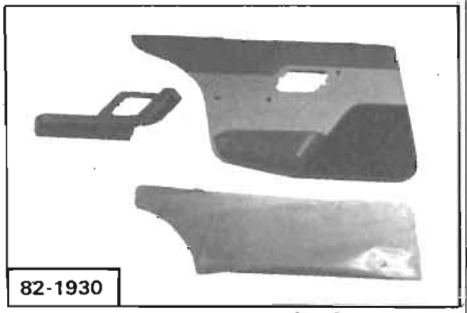

82-2053


82-1890


82-2053

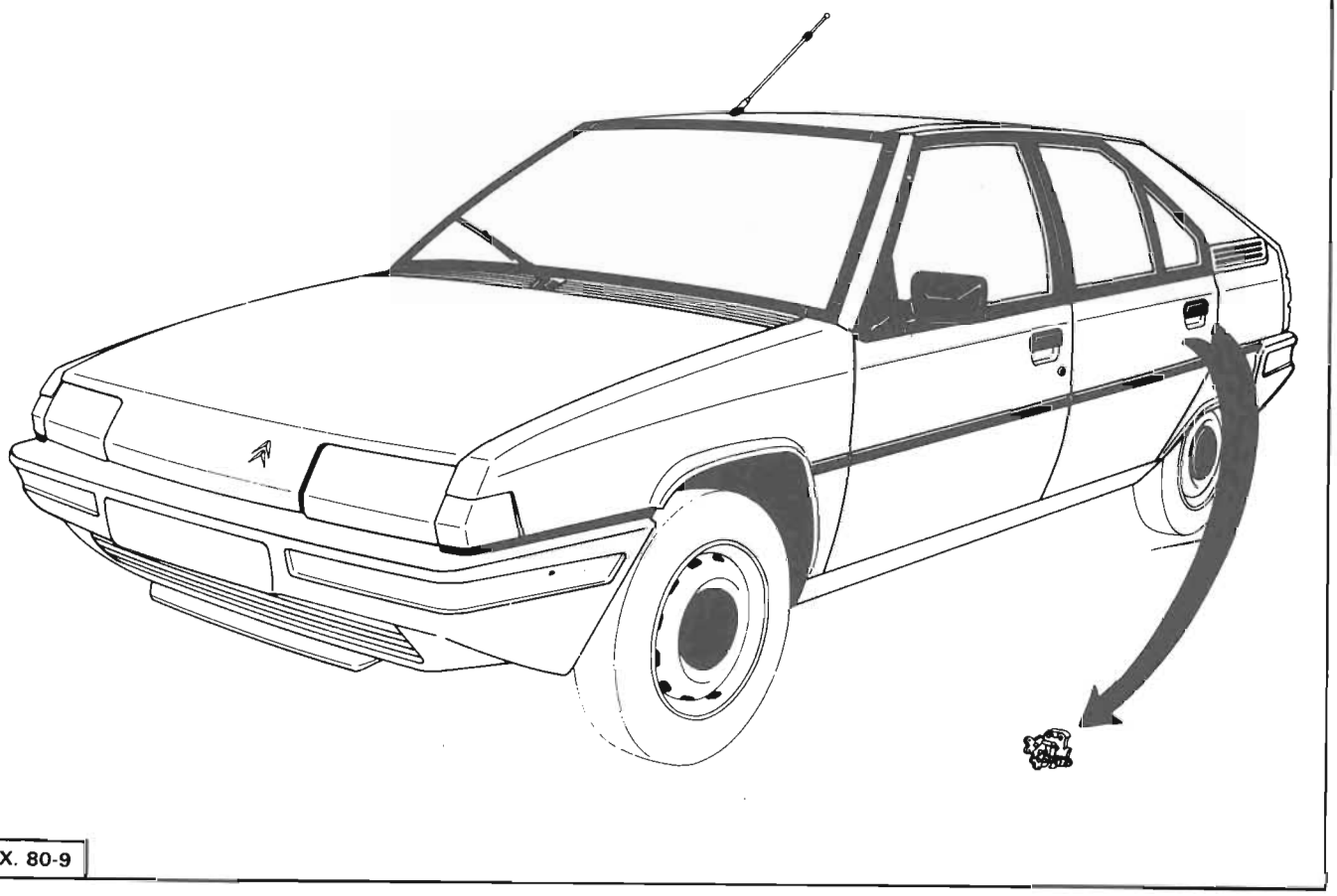


82-1894



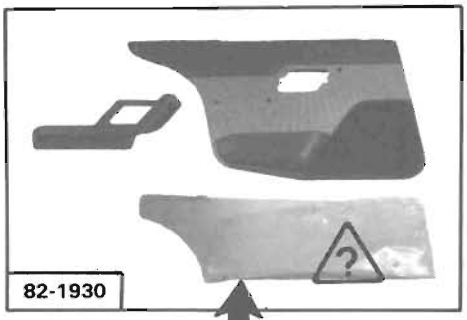
82-1930

XB 842-1

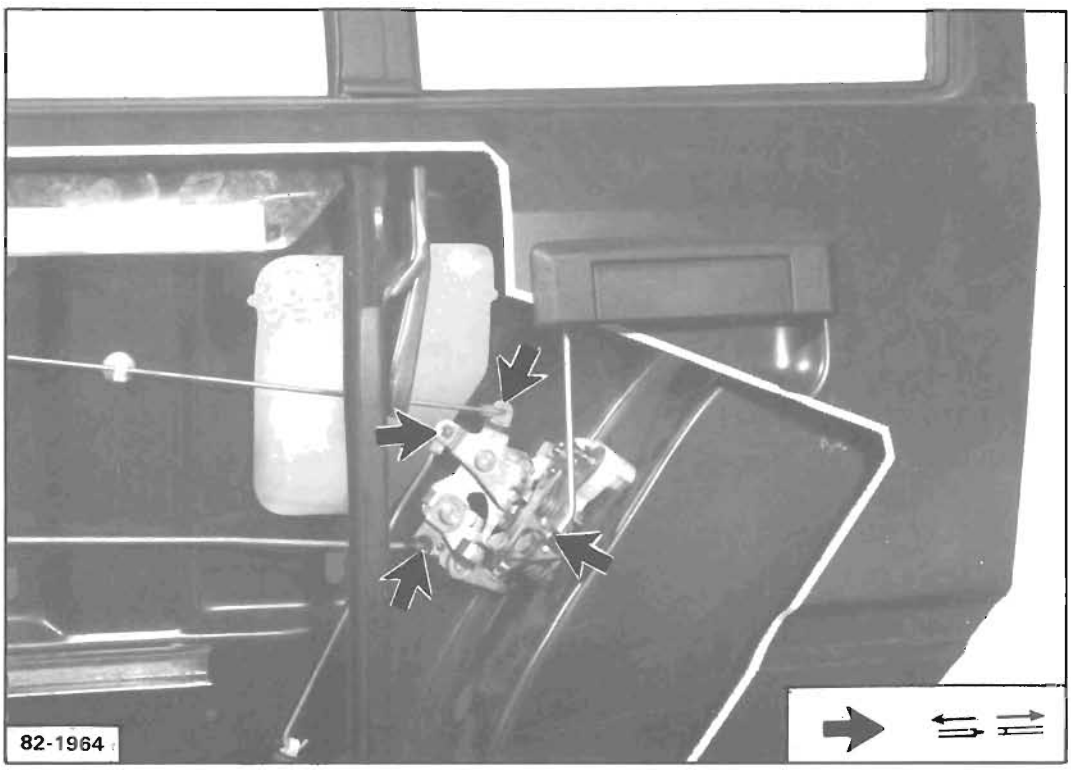


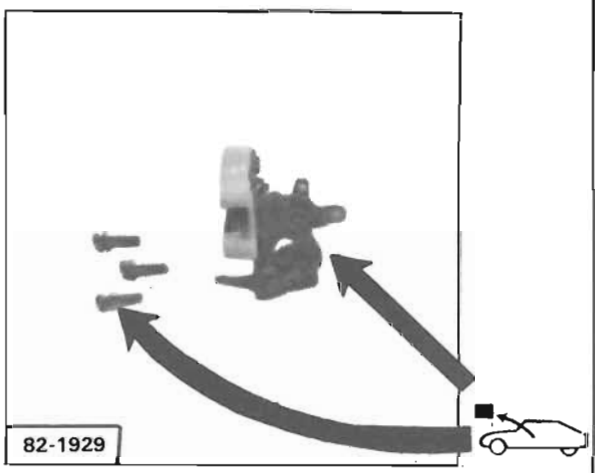
BX. 80-9

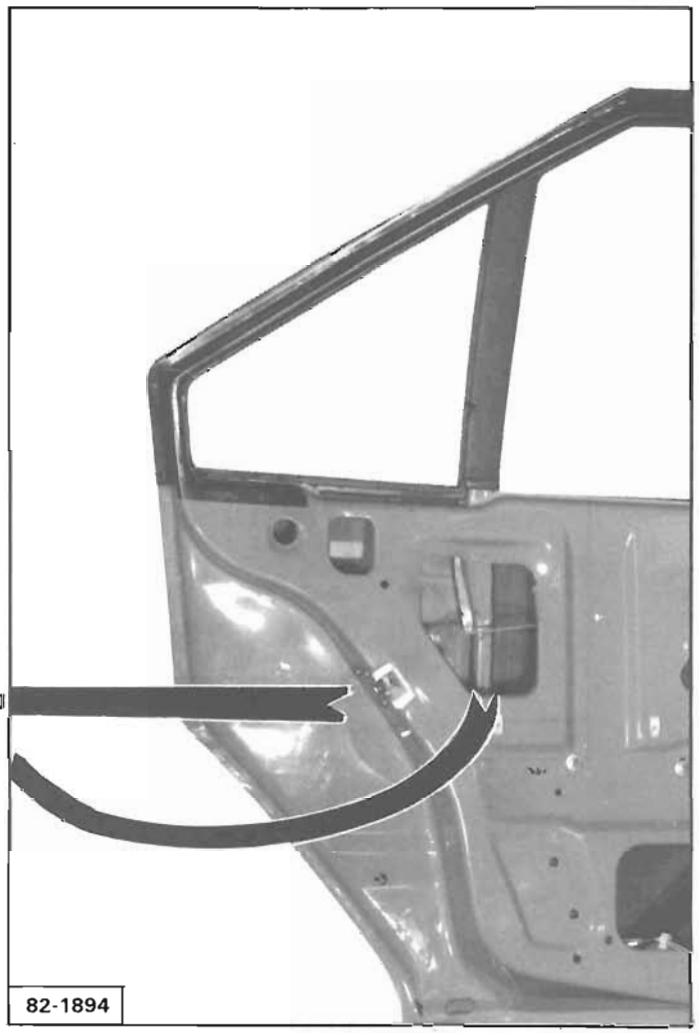

82-1894

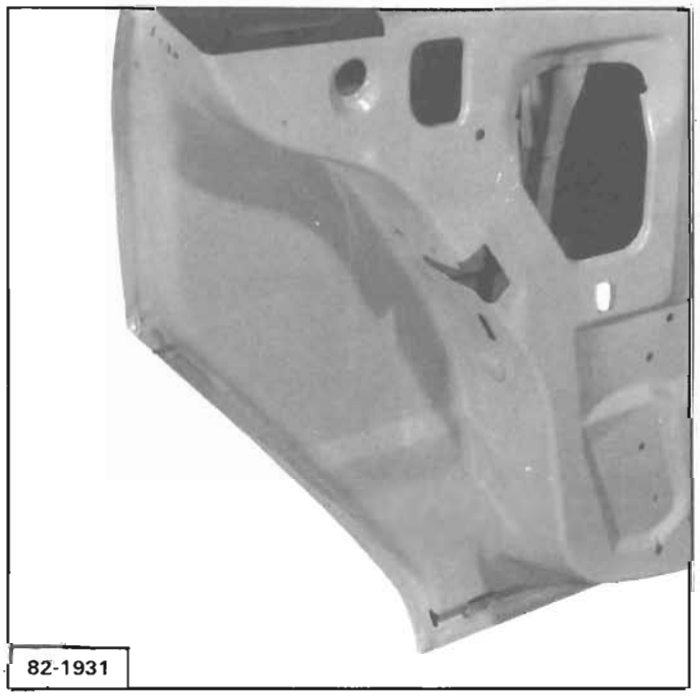

82-1930

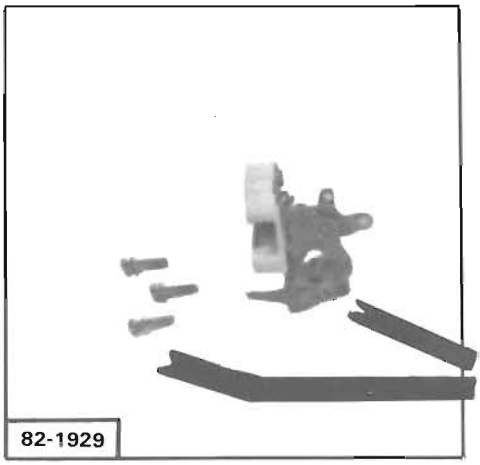

XB 842-1

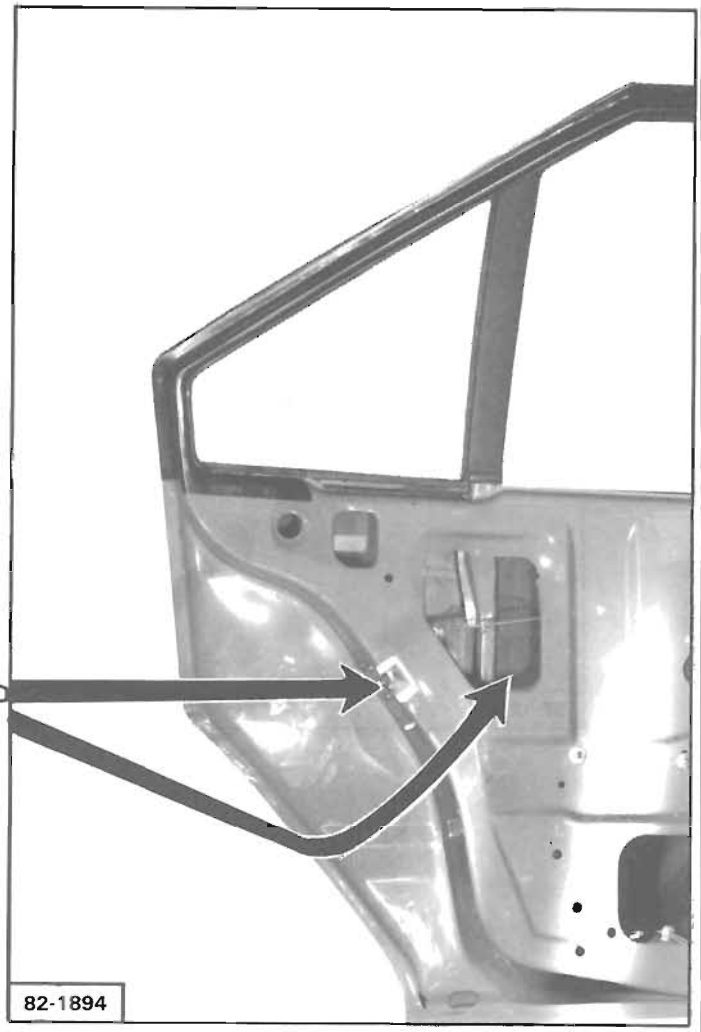

82-1964

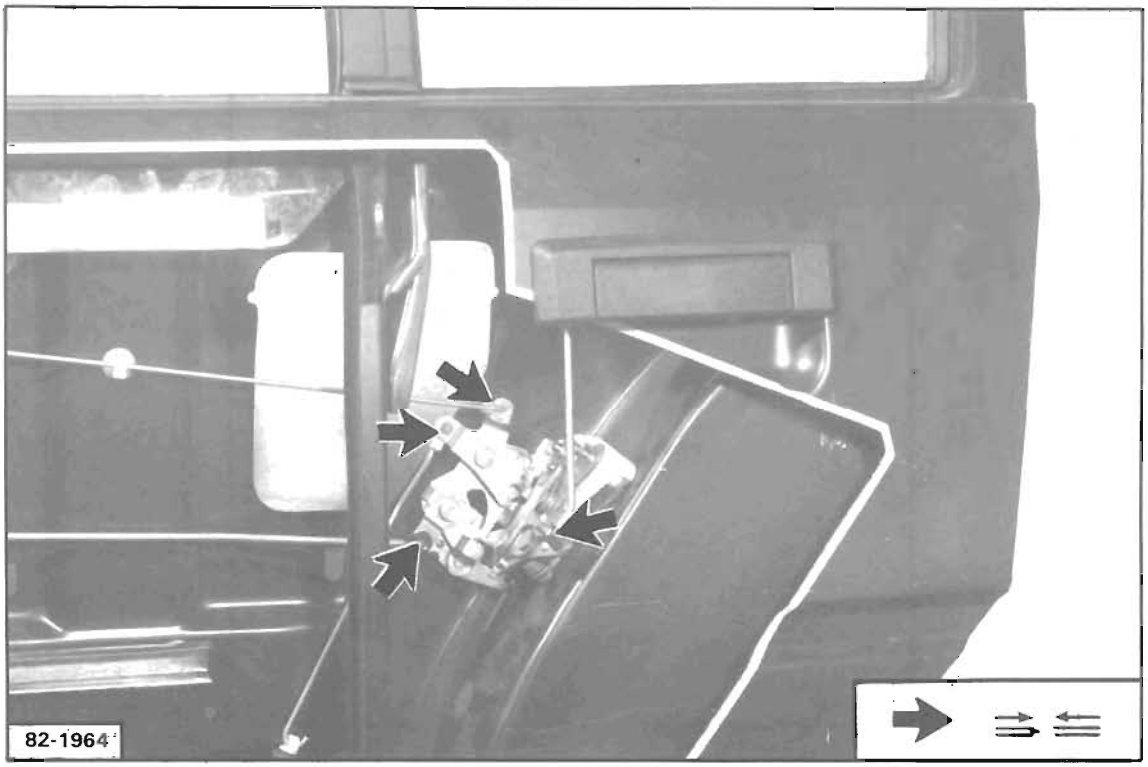

82-1929

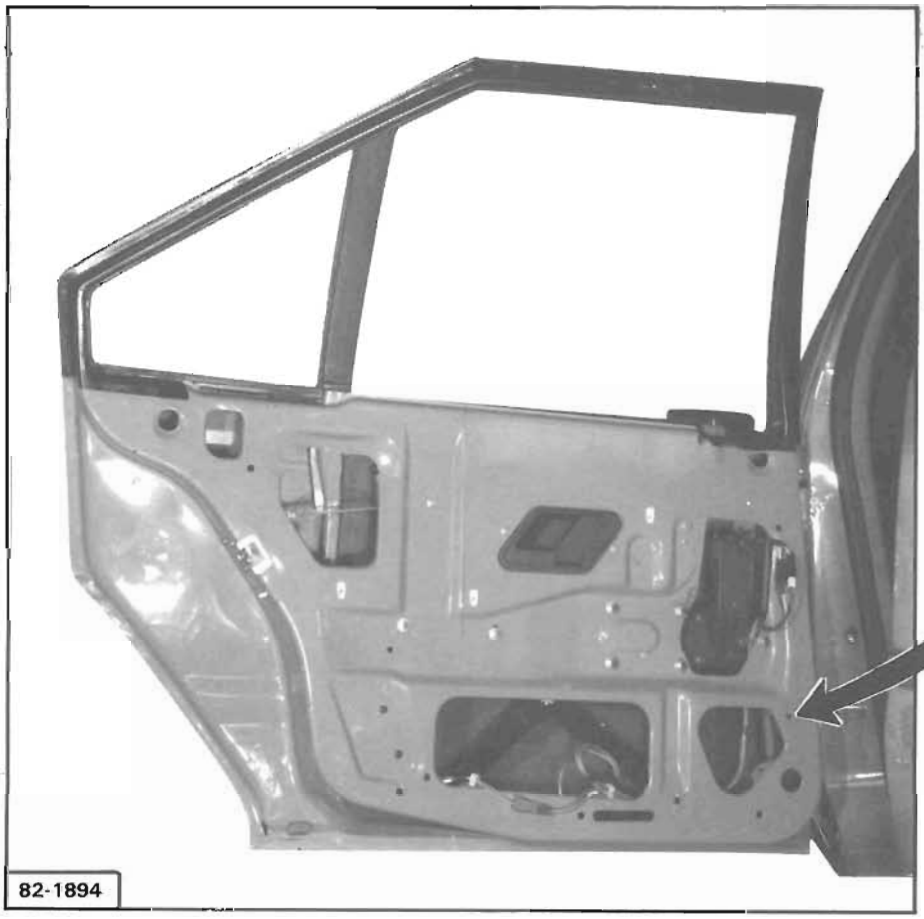

82-1894

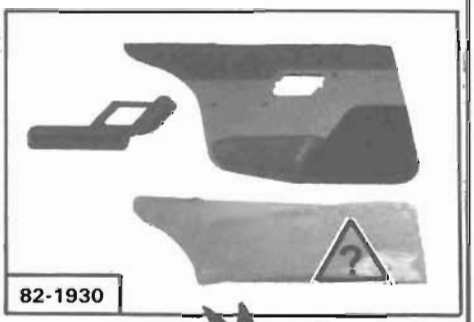

82-1931

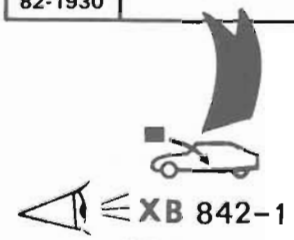

82-1929


82-1894

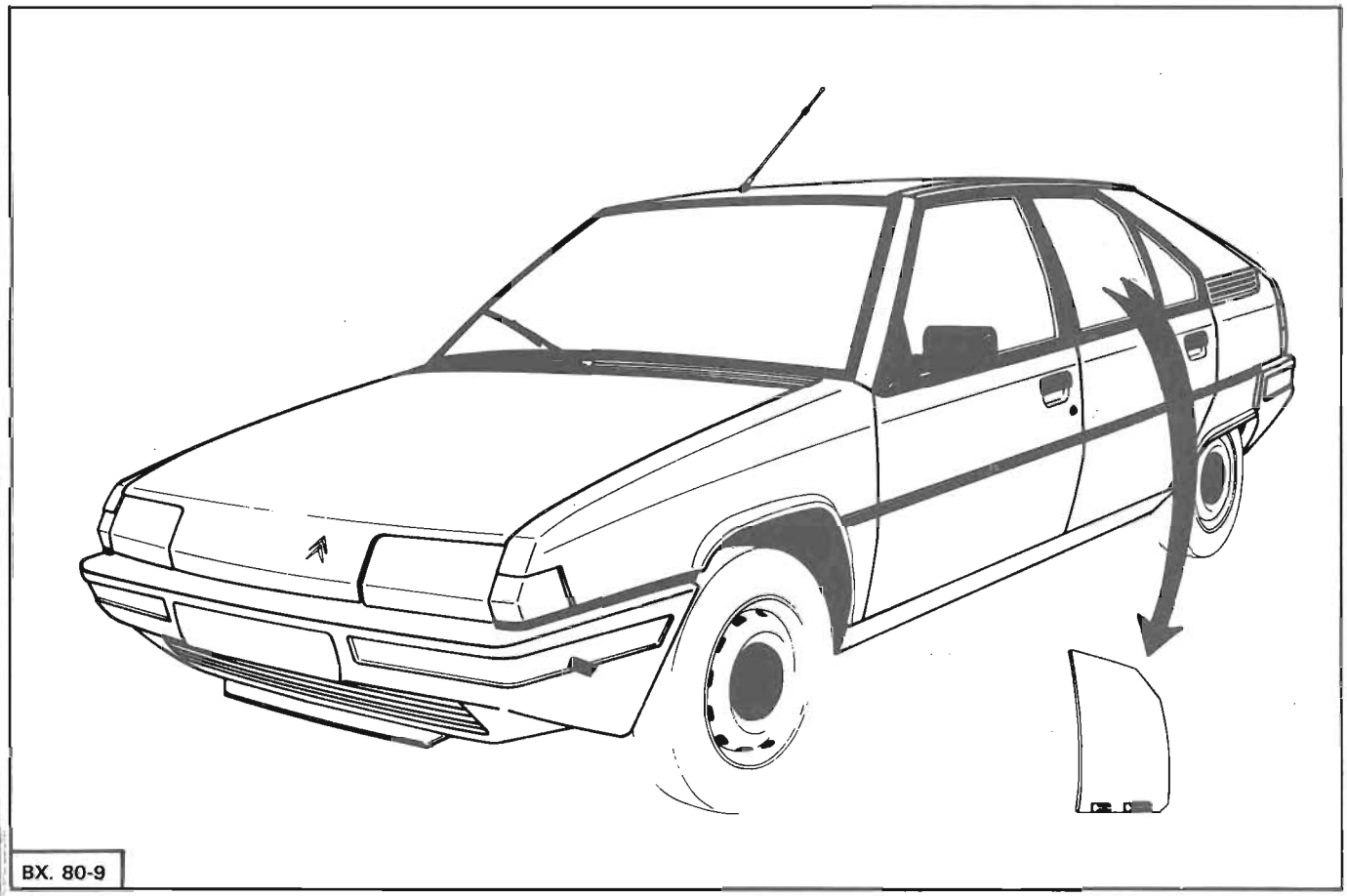

82-1964



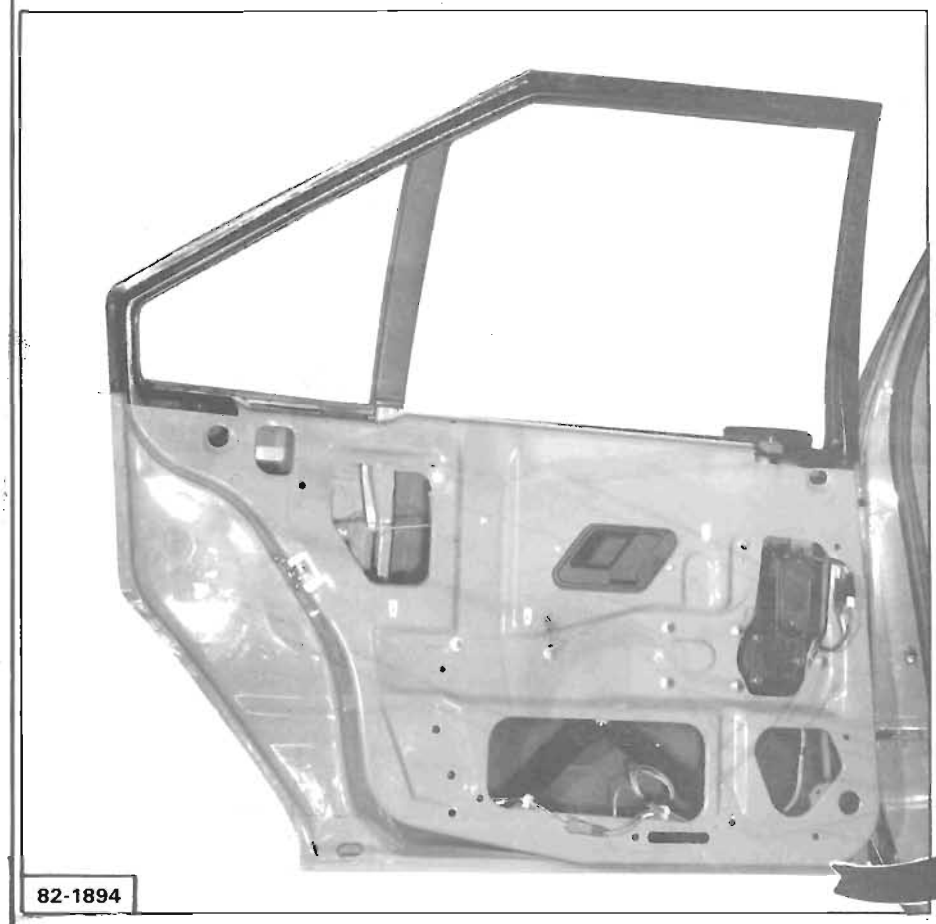


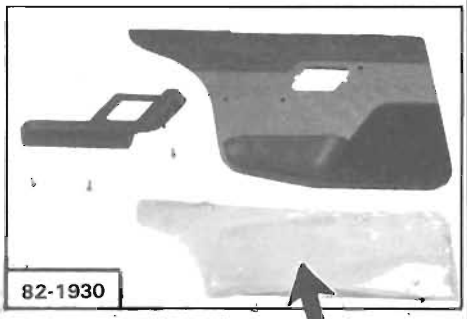


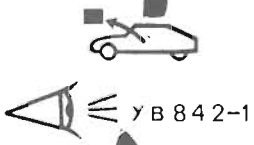
XB 842-1

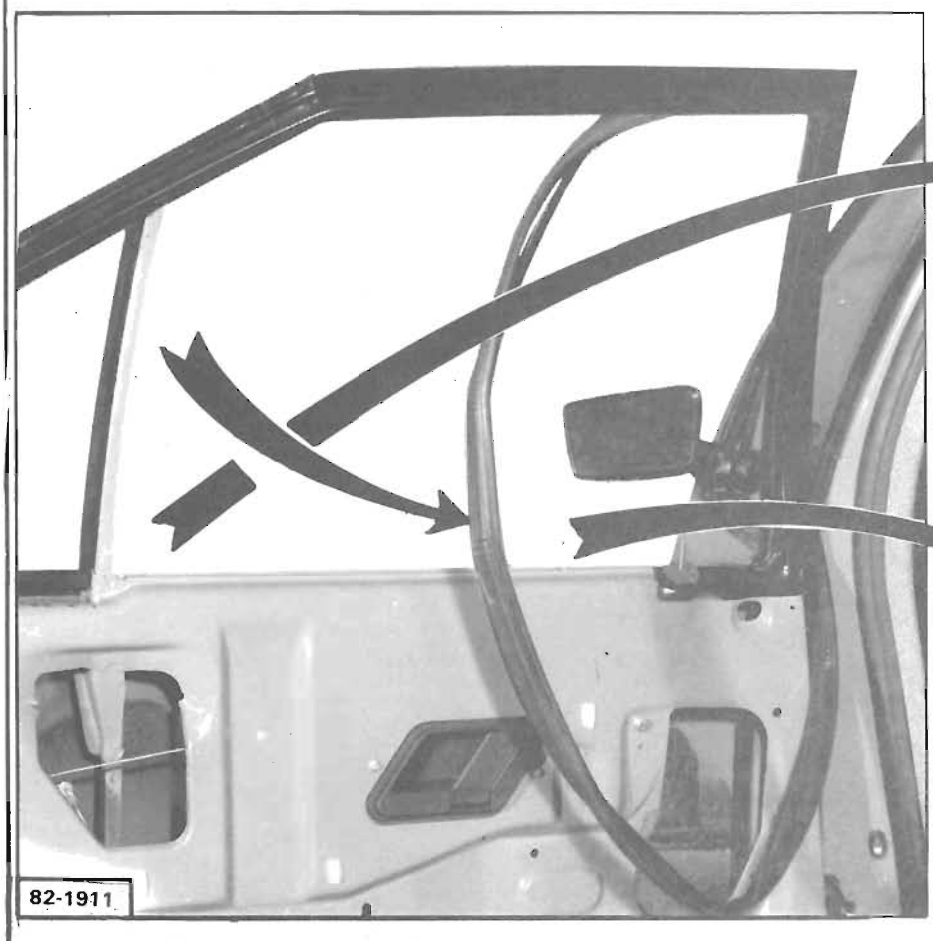


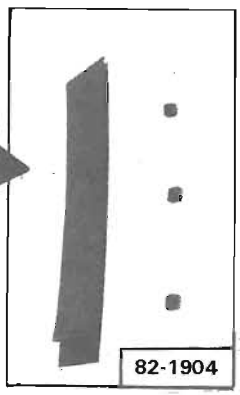
BX. 80-9

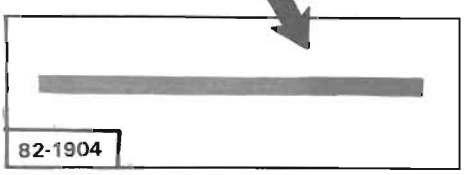

82-1894

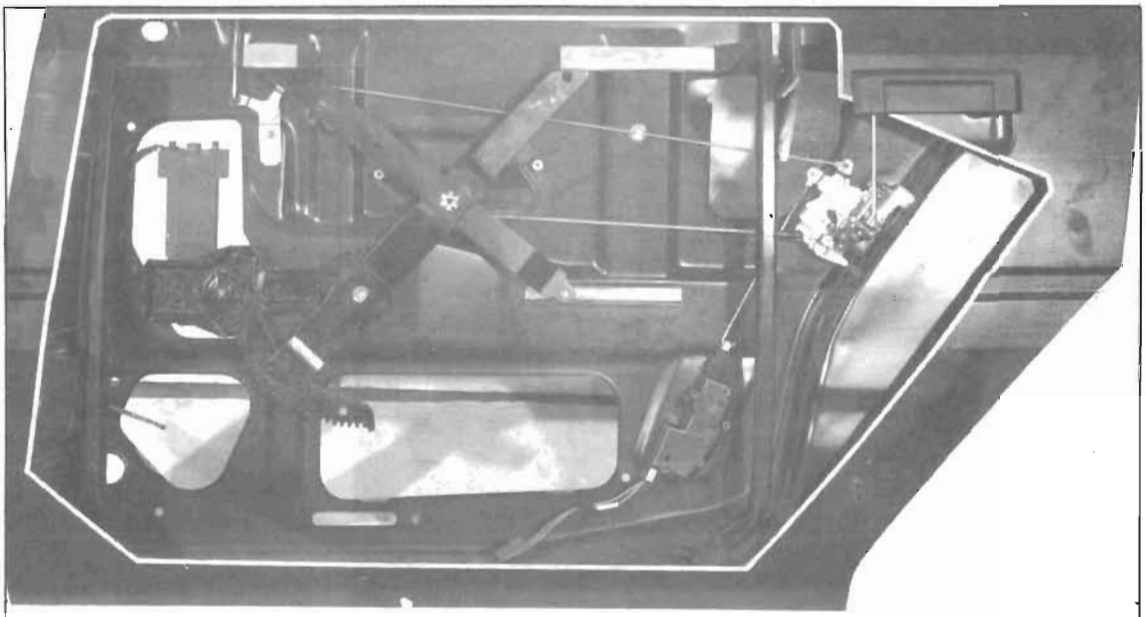

82-1930


YB 842-1

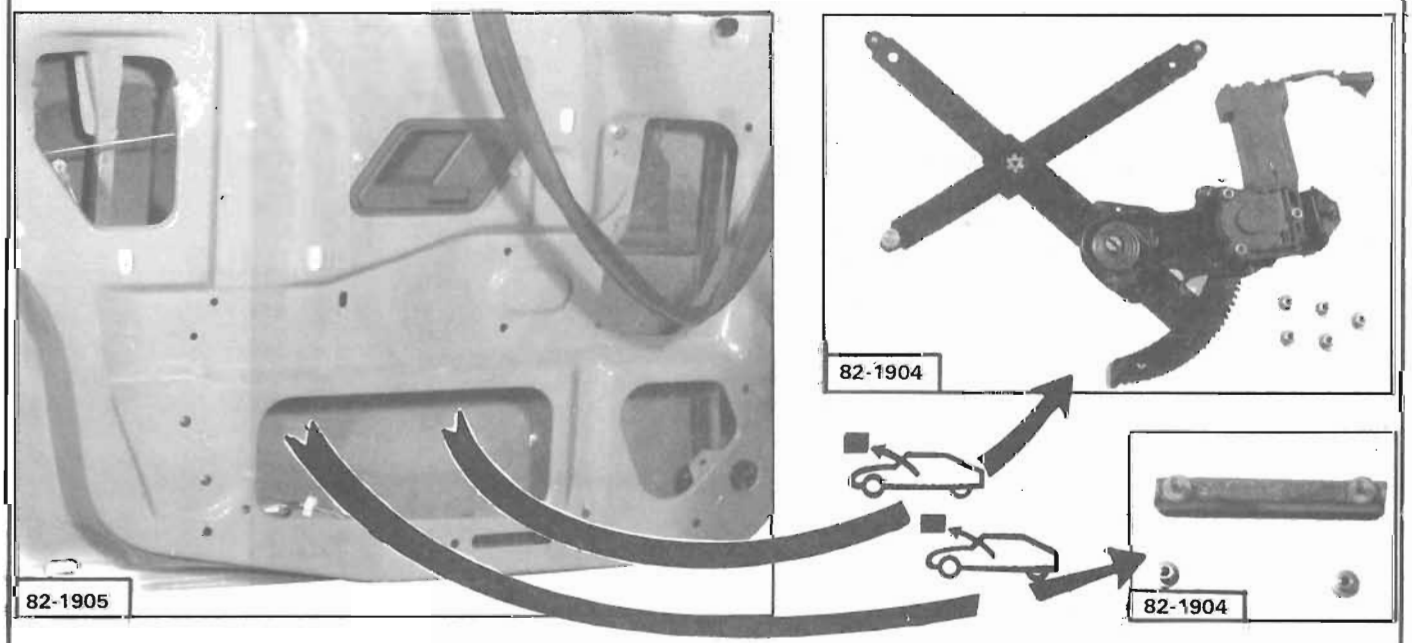

82-1911


82-1904


82-1904



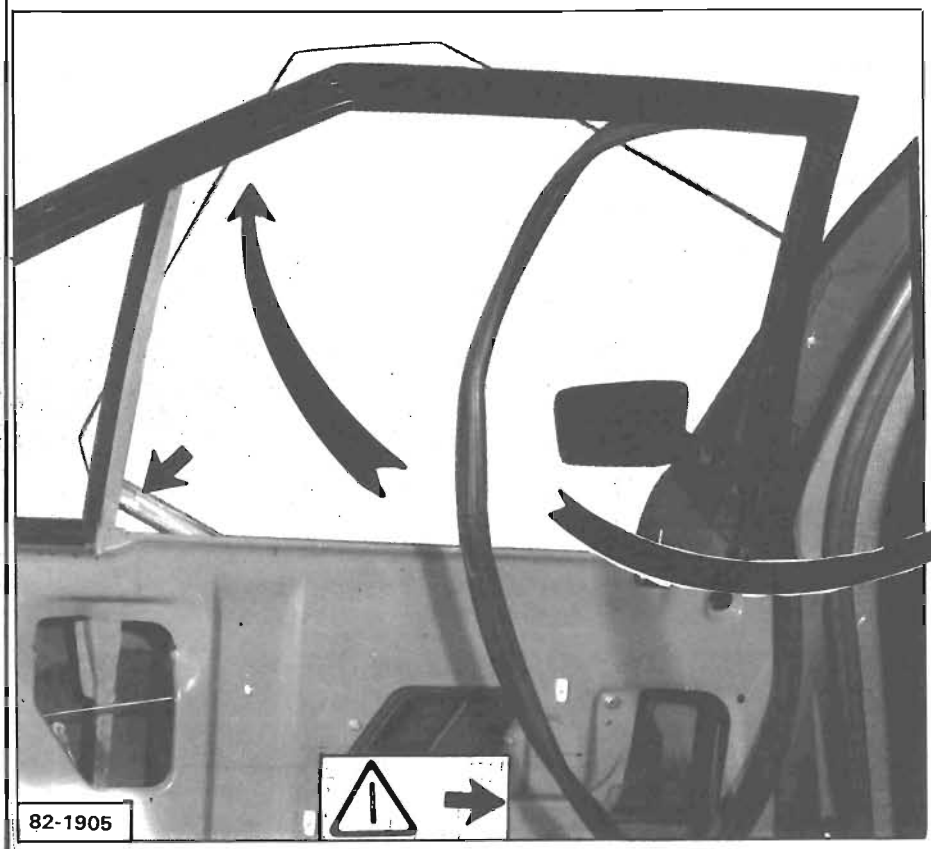
82-1958

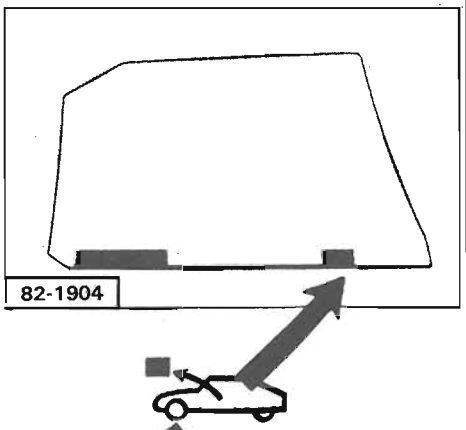


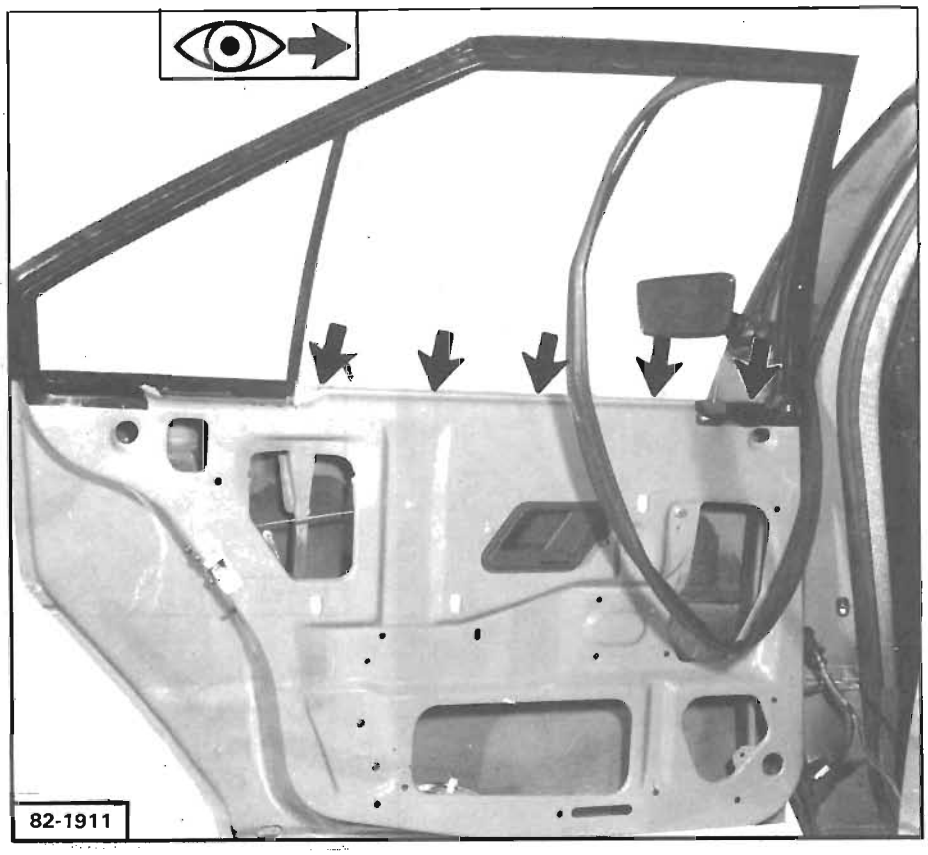
82-1905

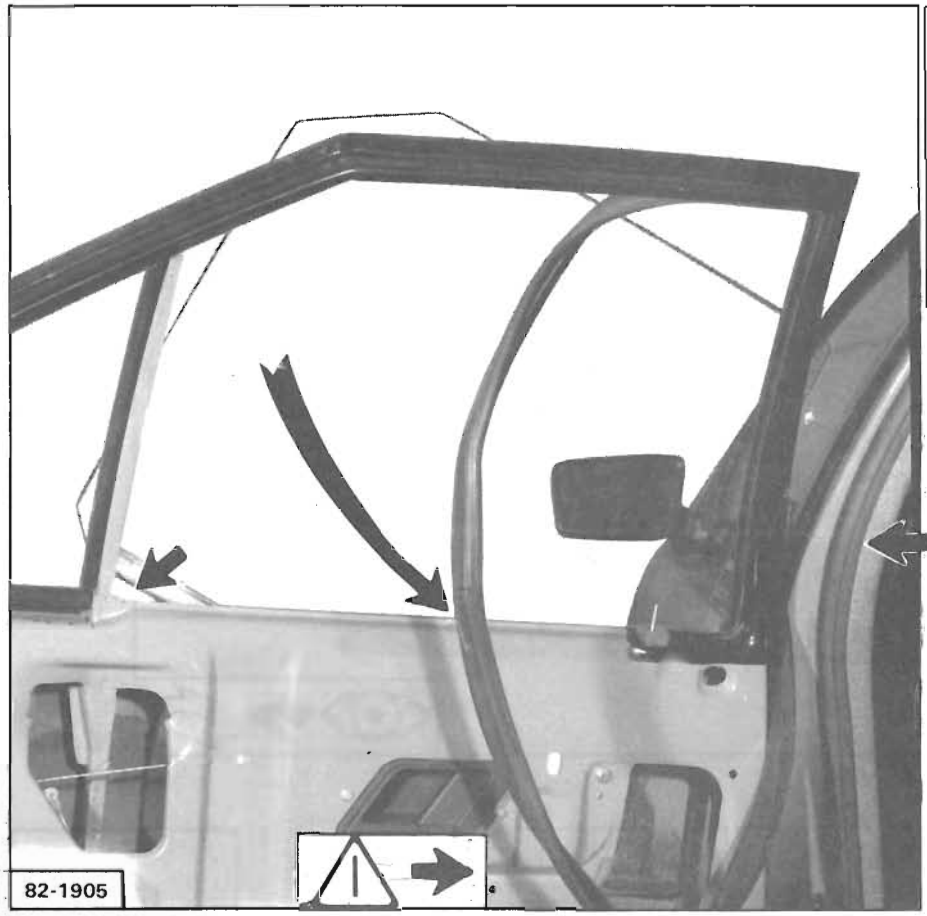
82-1904

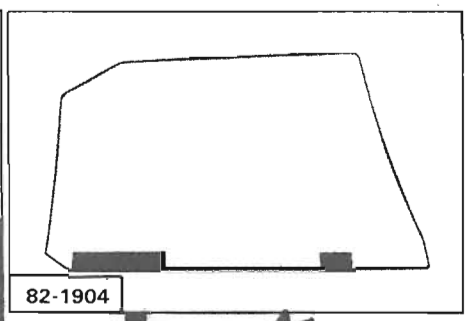
82-1904

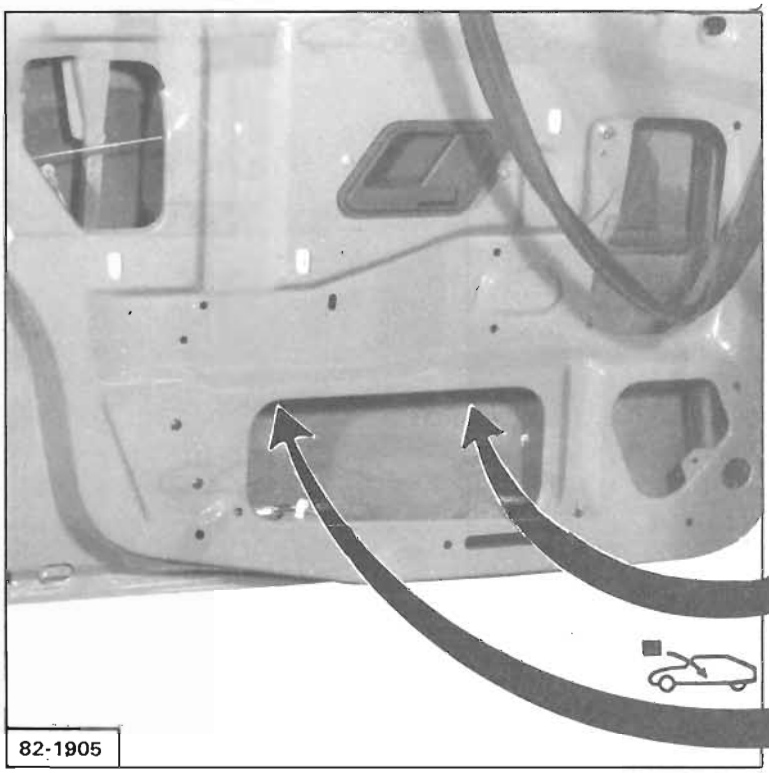

82-1905

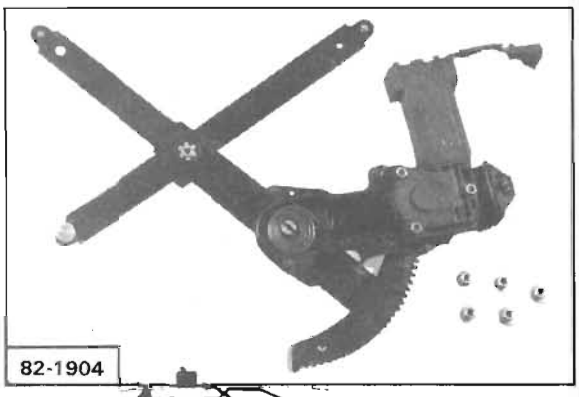

82-1904


82-1911

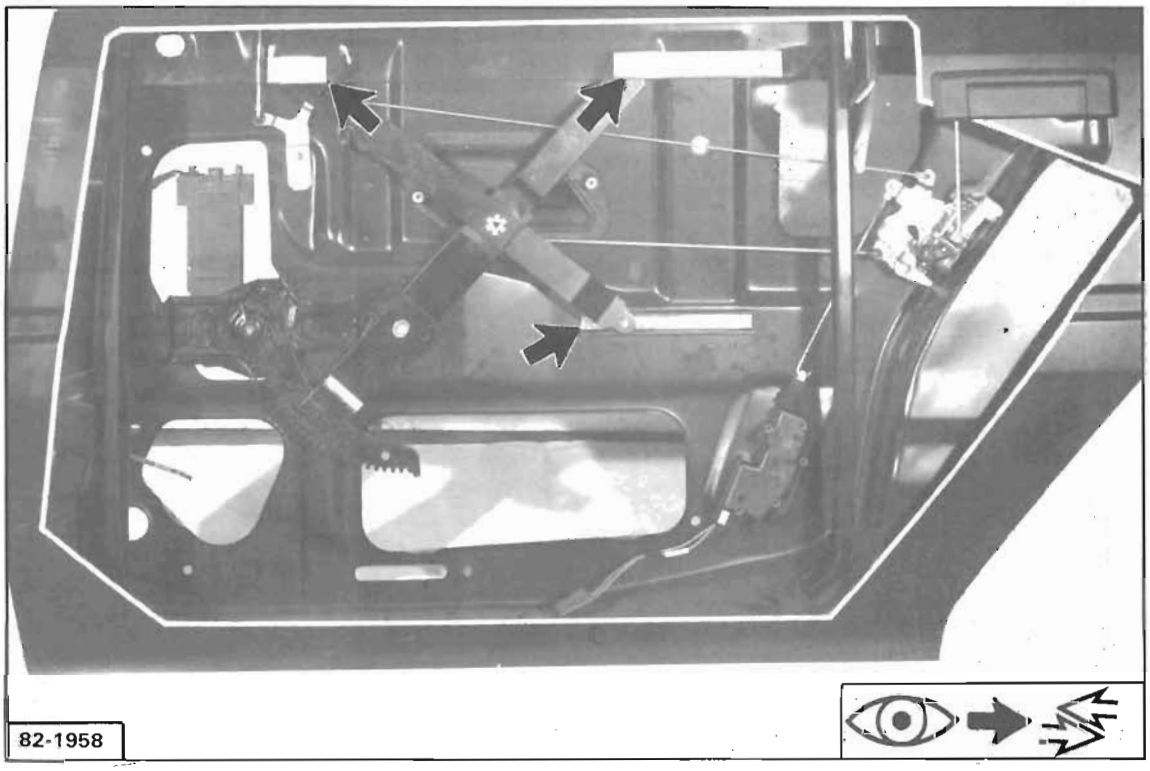

82-1905


82-1904

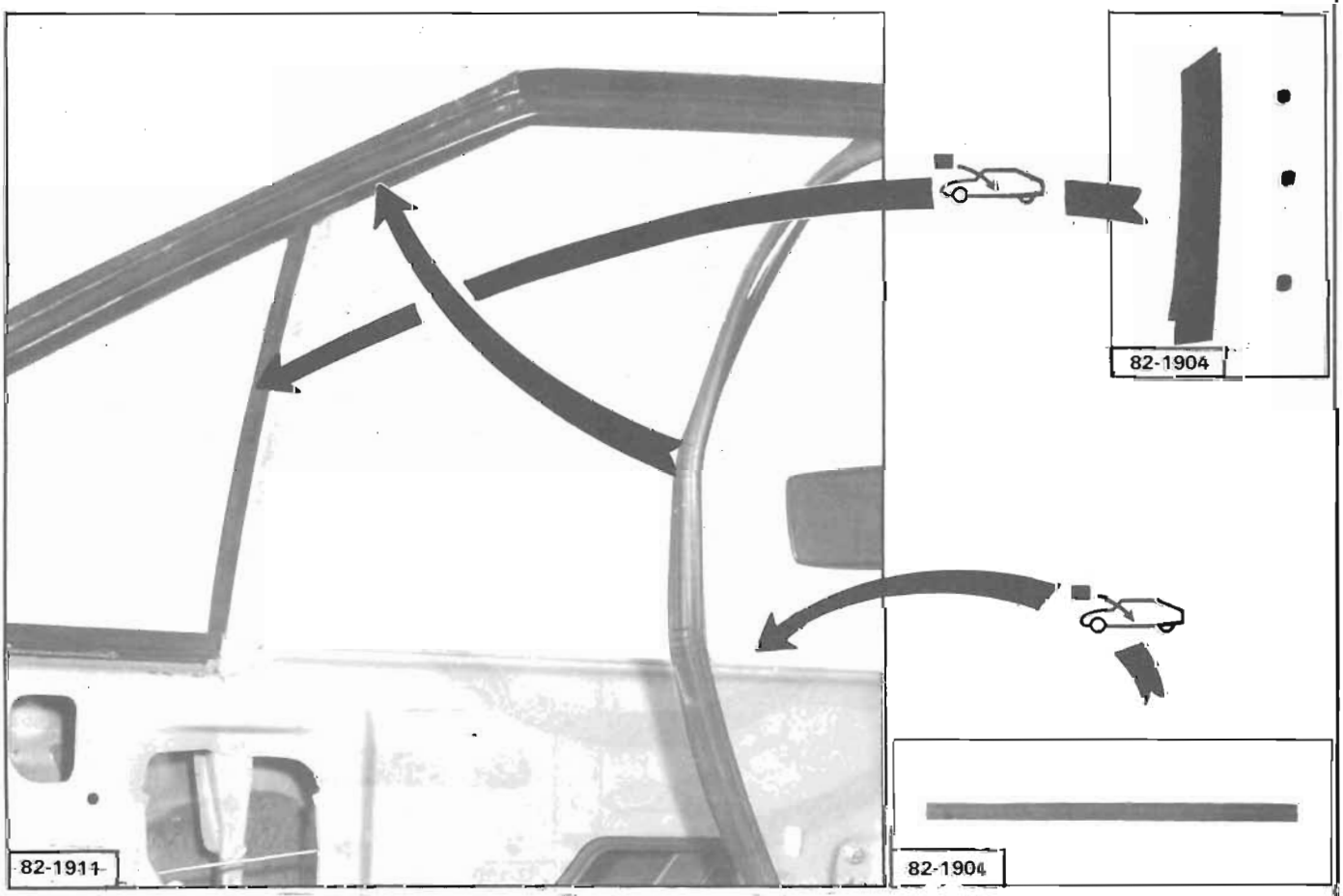

82-1905


82-1904


82-1904



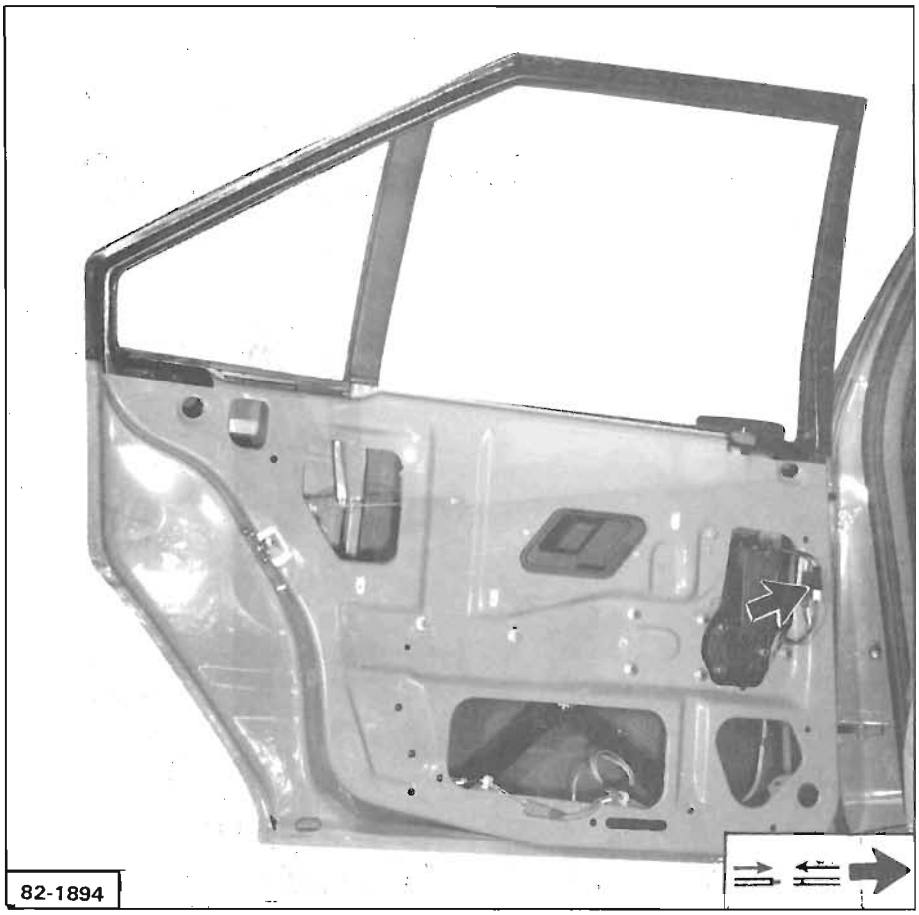
82-1958

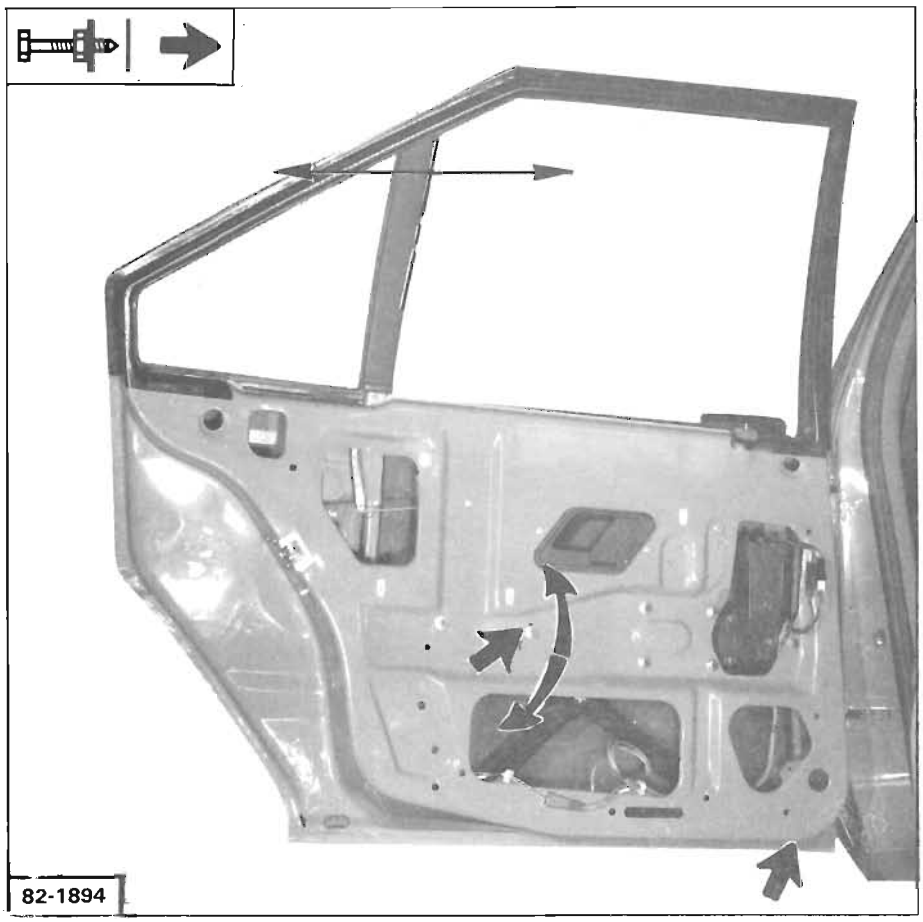


82-1911

82-1904

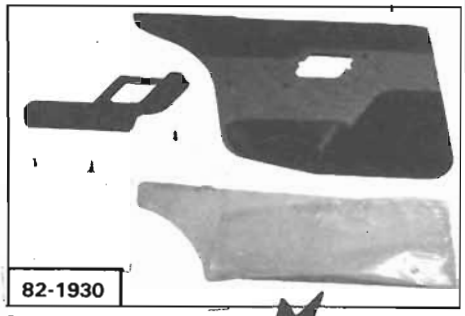
82-1904


82-1894


82-1894

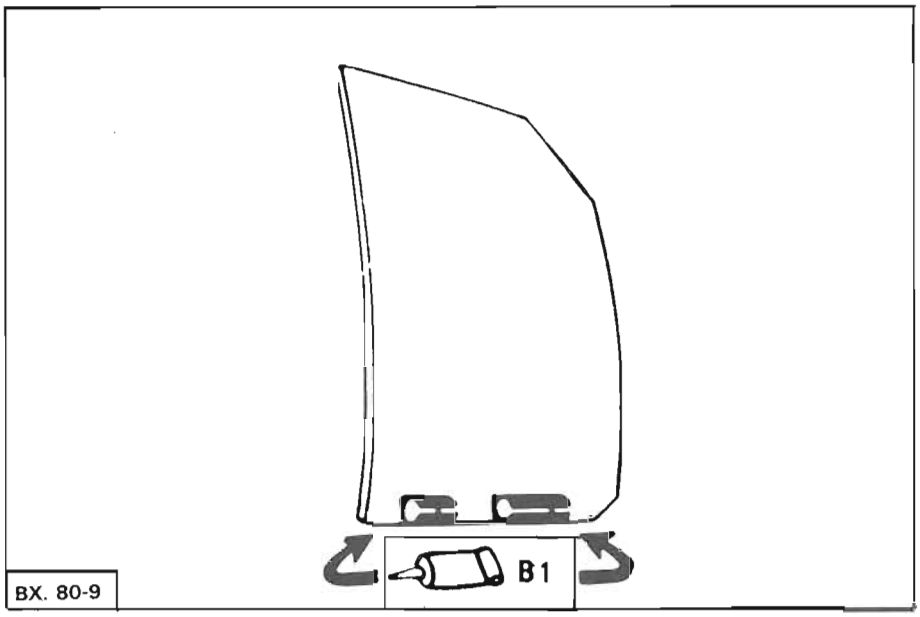


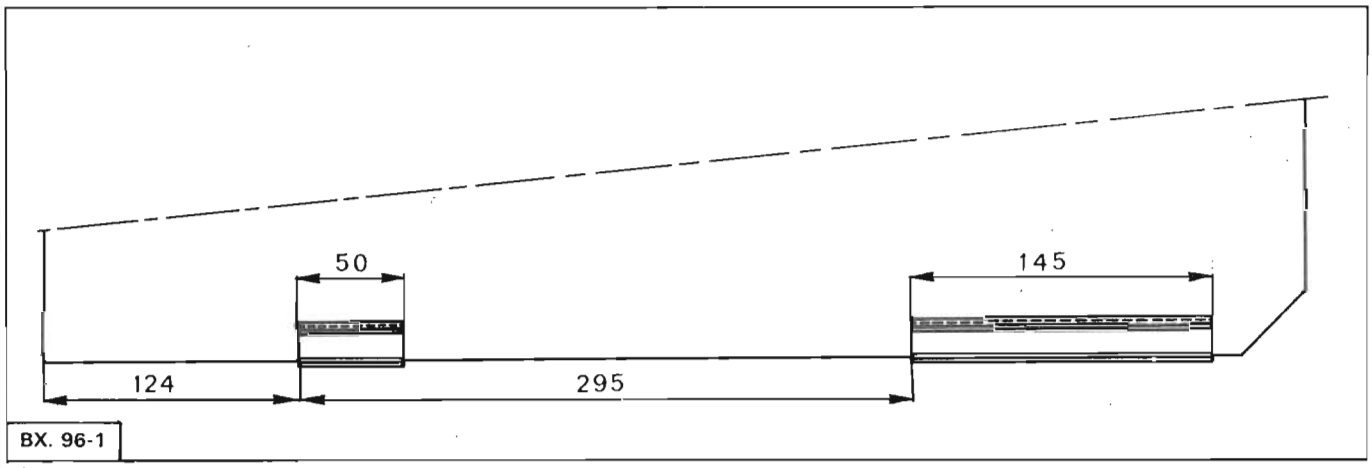
82-1894

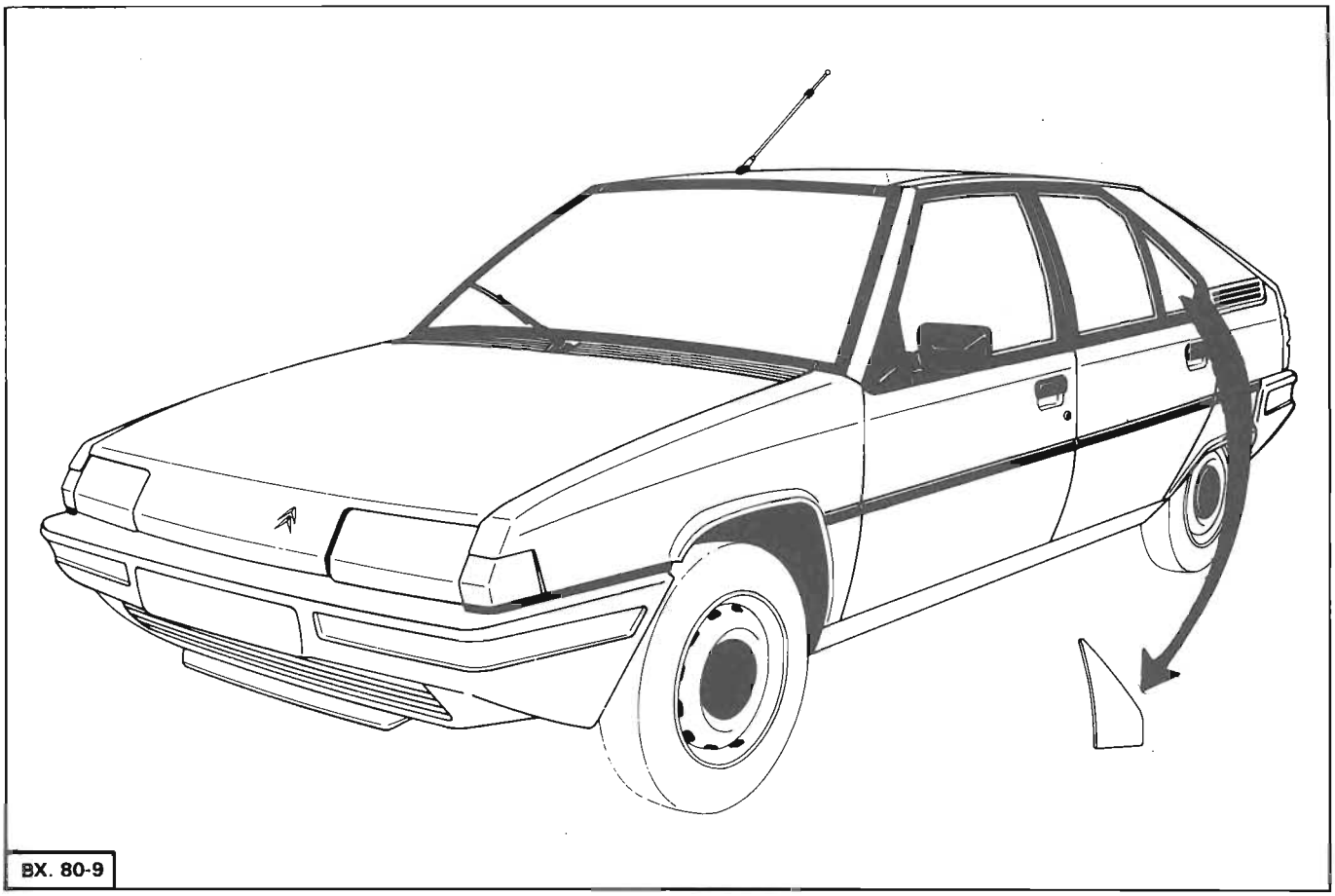


82-1930

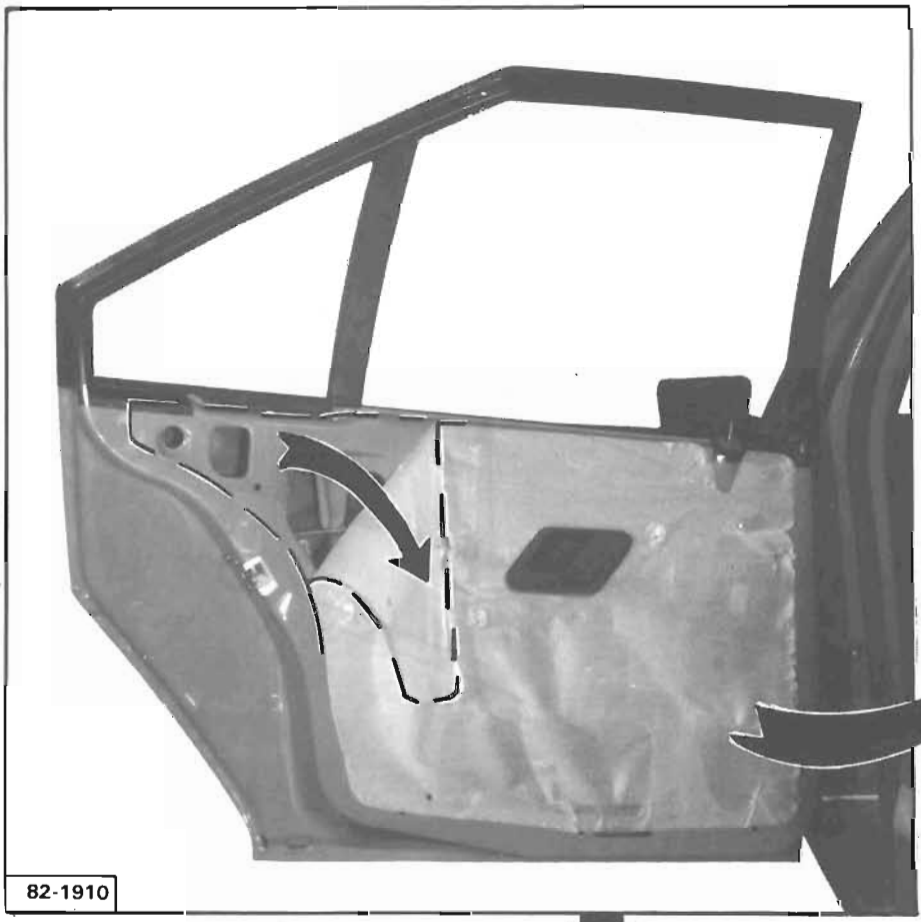


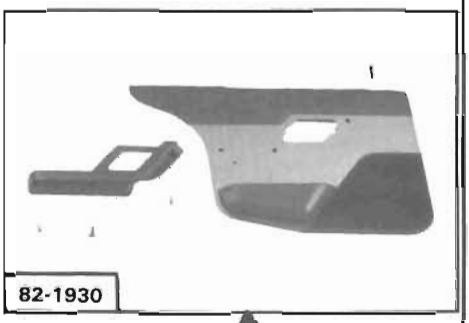

B1
BX. 80-9

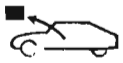

50
145
124
295
BX. 96-1



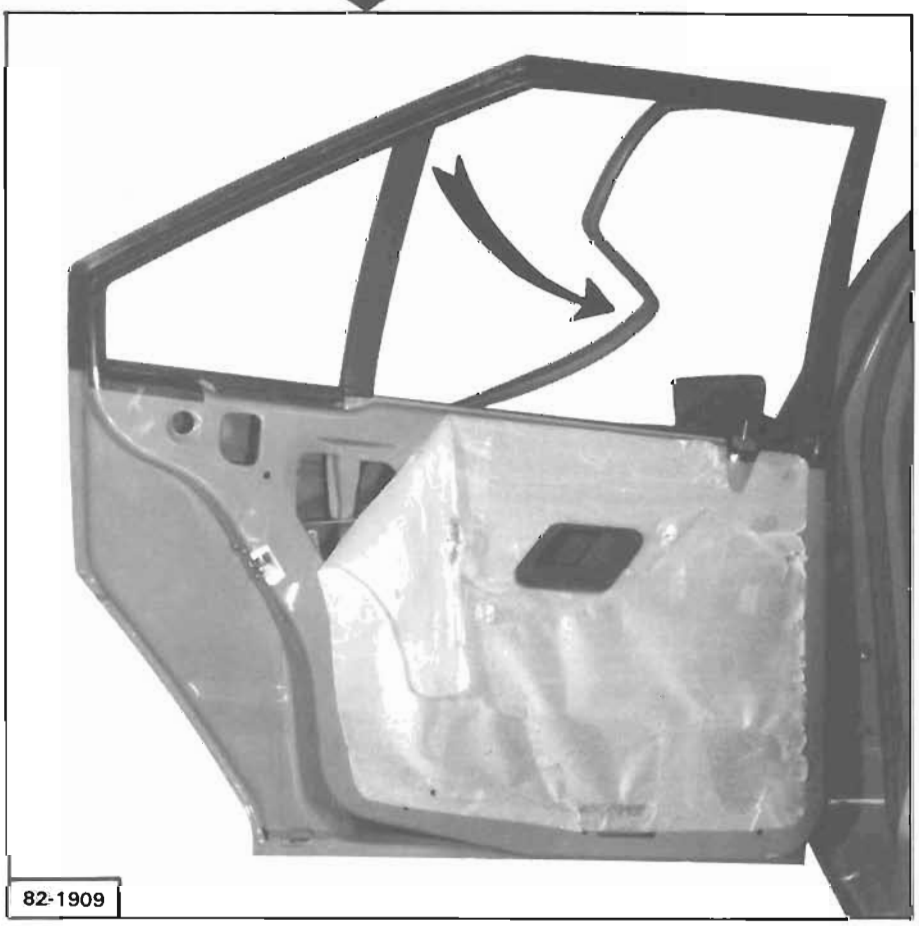
BX. 80-9

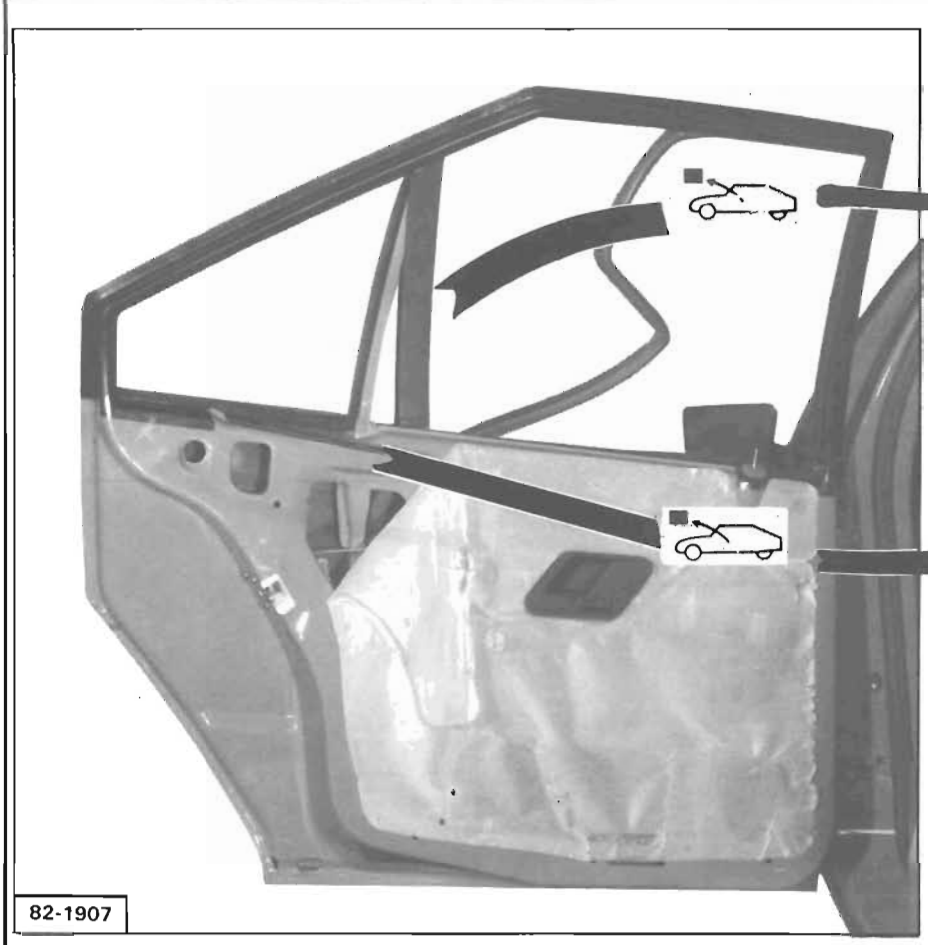

82-1910


82-1930

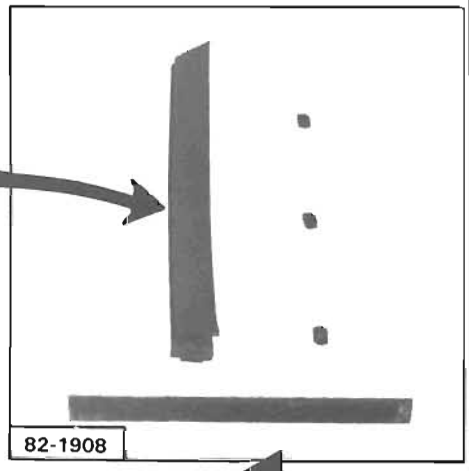



XB 842-1

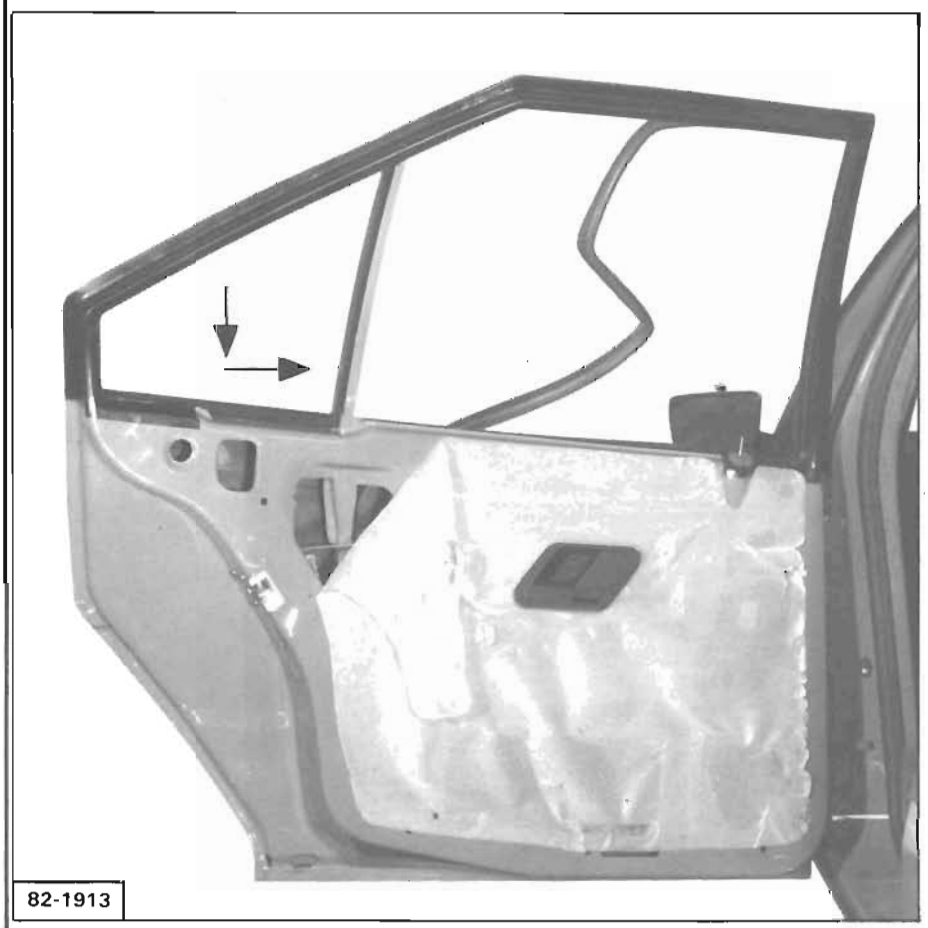

82-1909



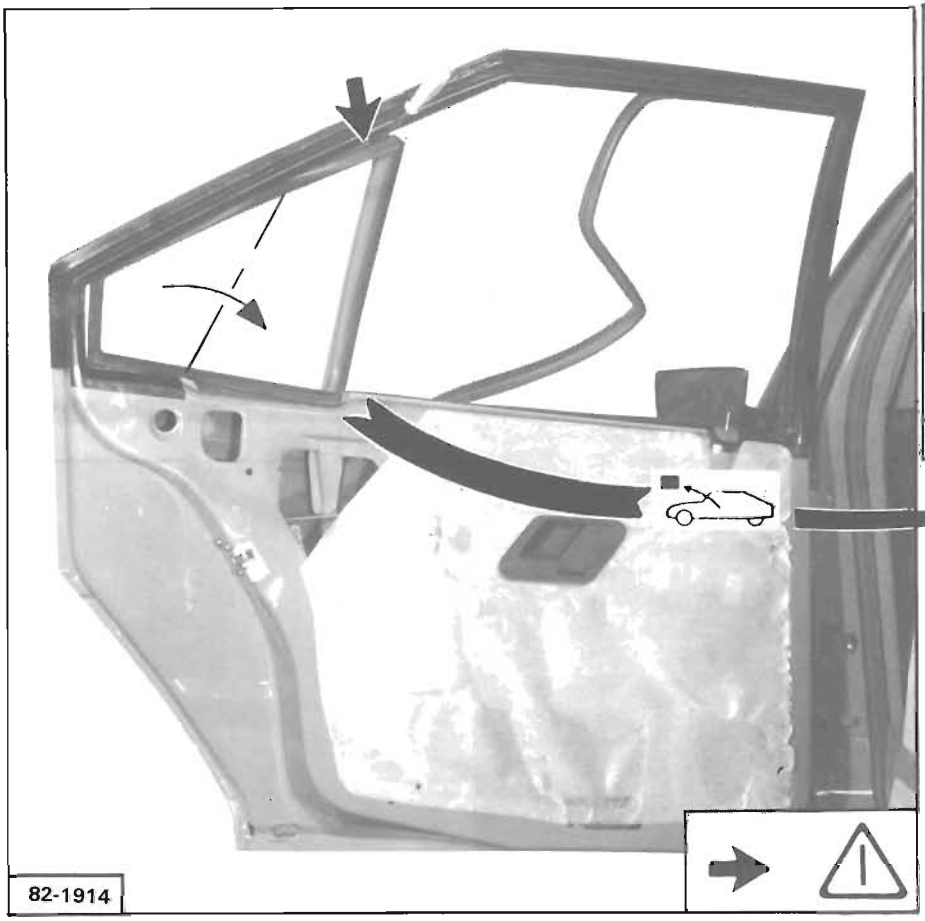
82-1907

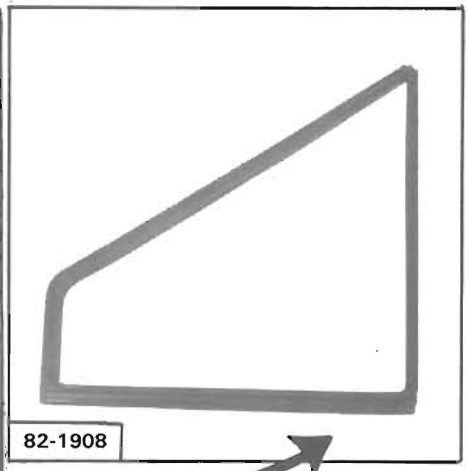


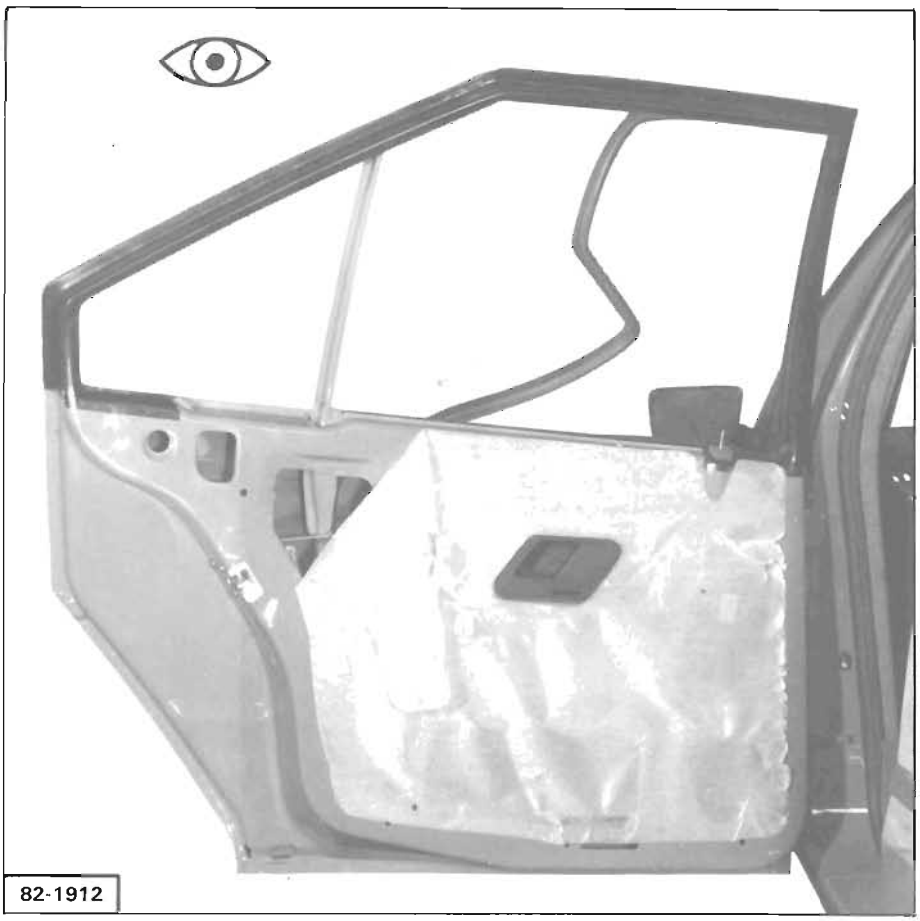
82-1908

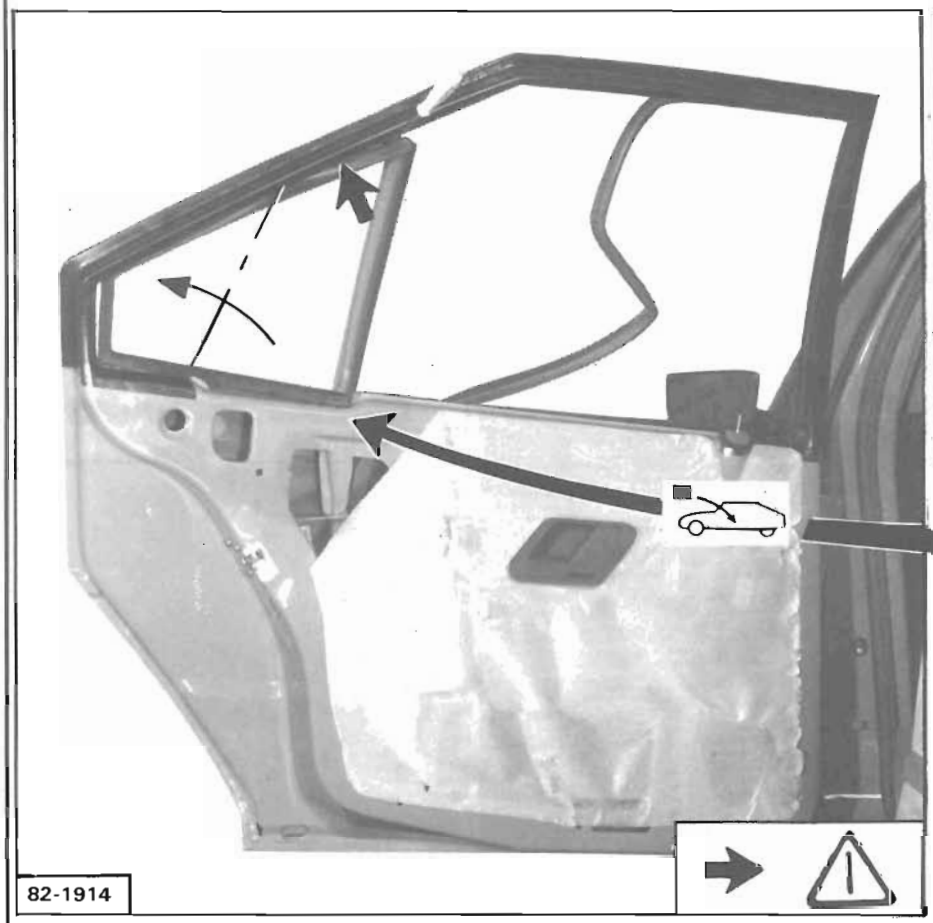


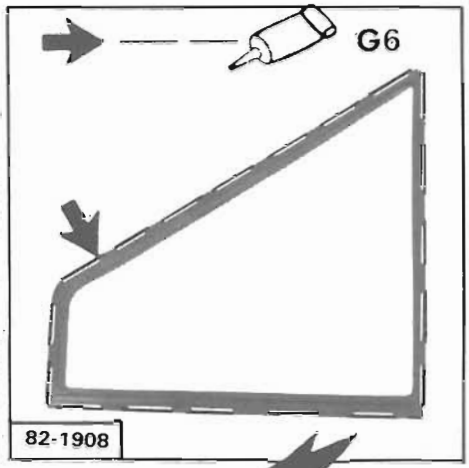
82-1913

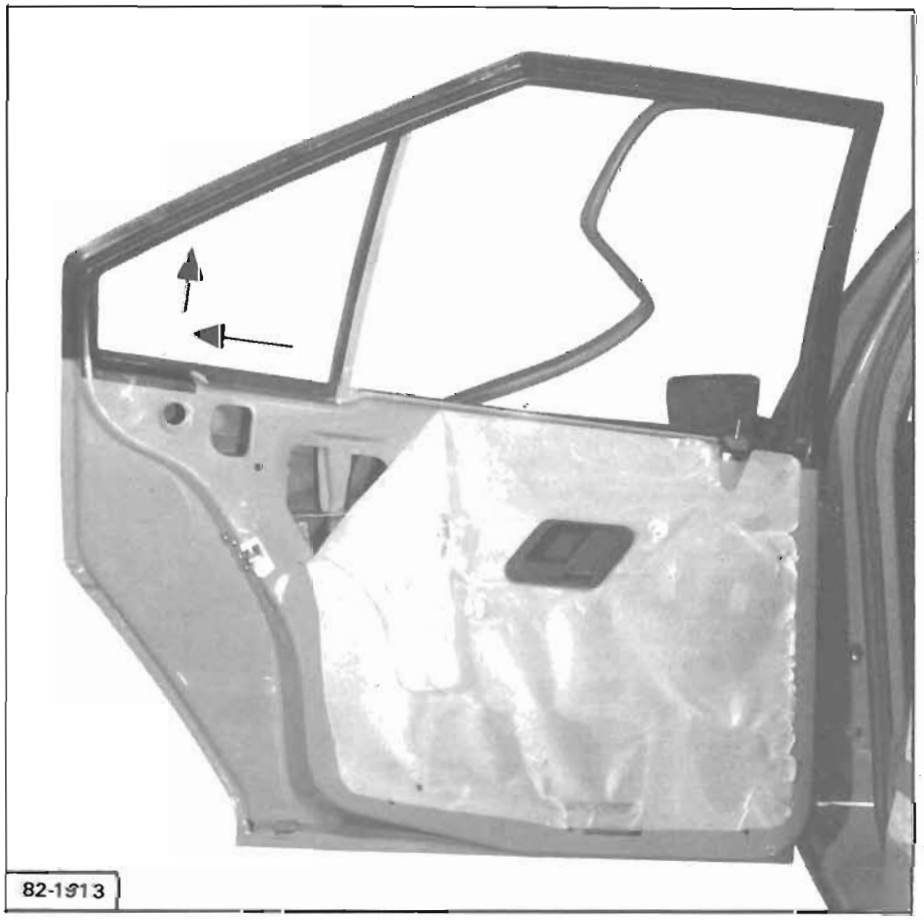

82-1914

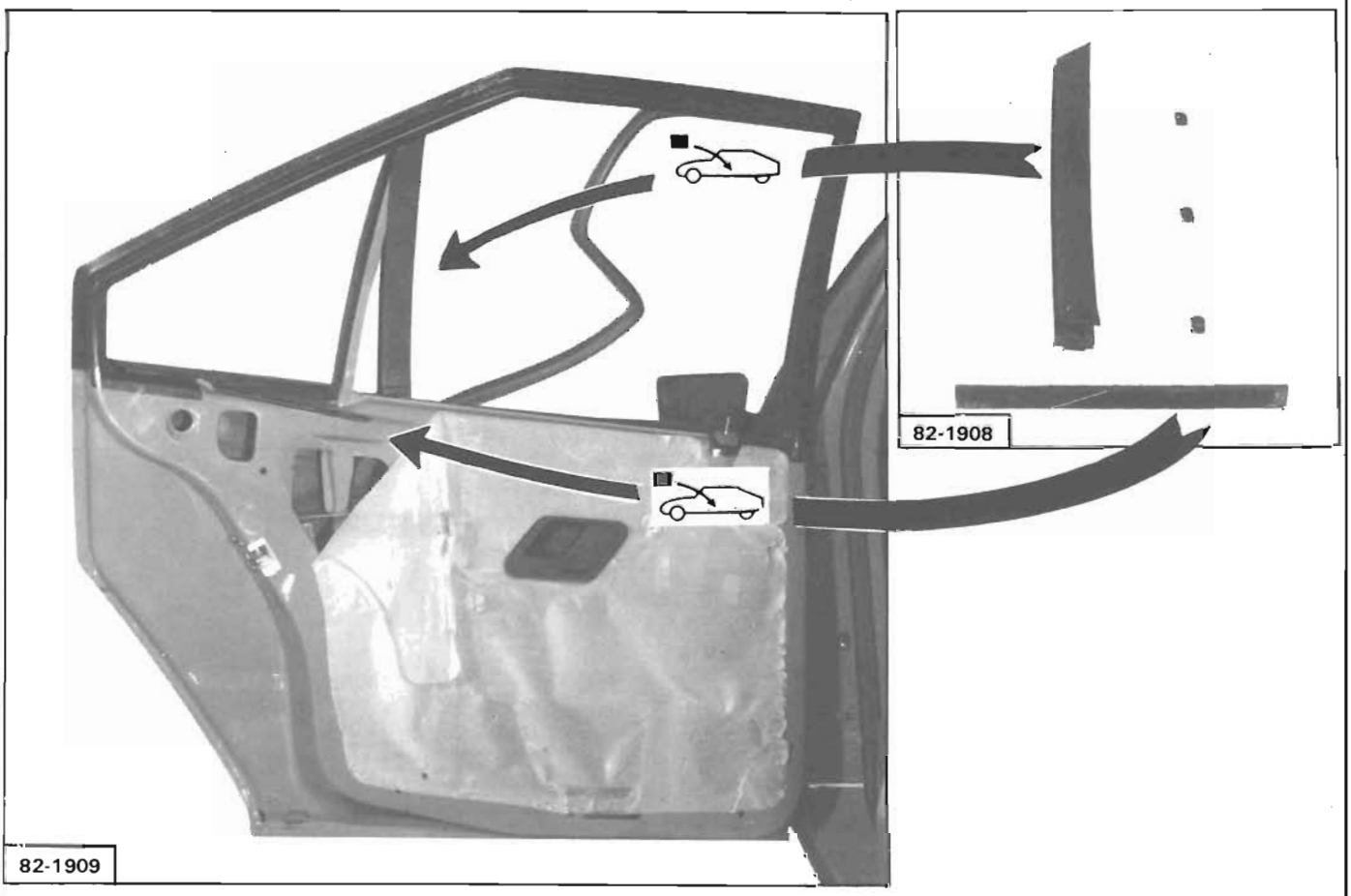

82-1908


82-1912


82-1914

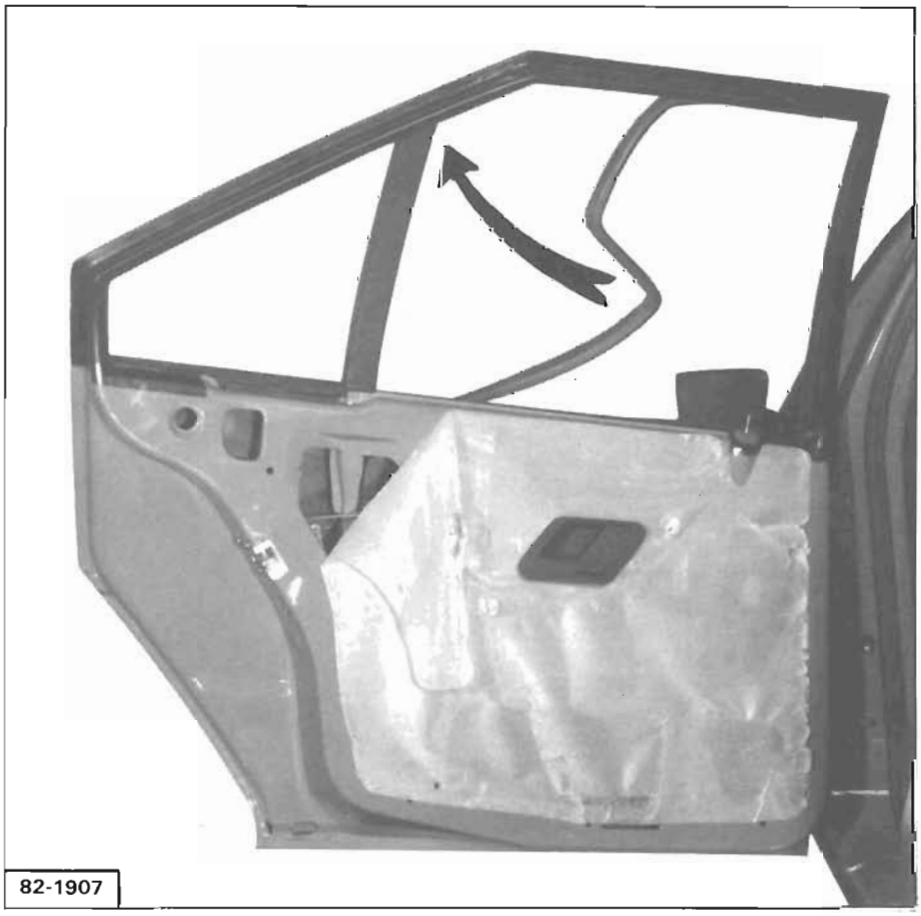

G6
82-1908


82-1913

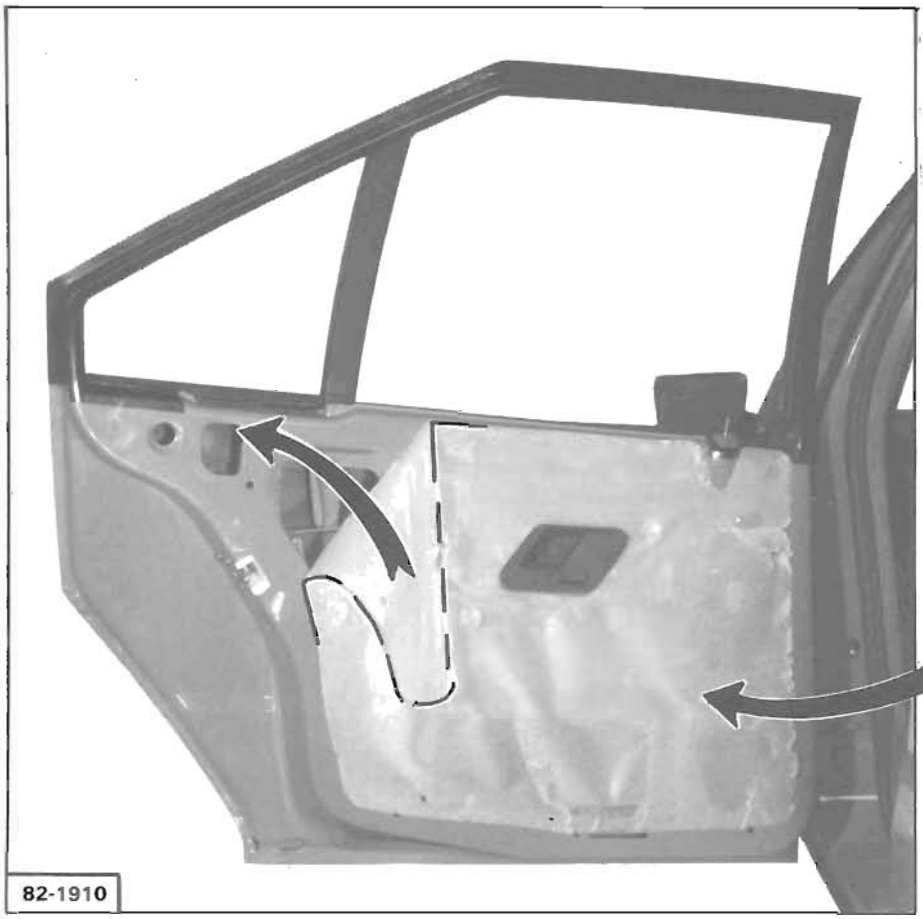


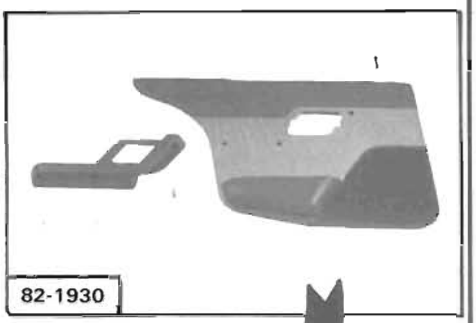
82-1908

82-1909



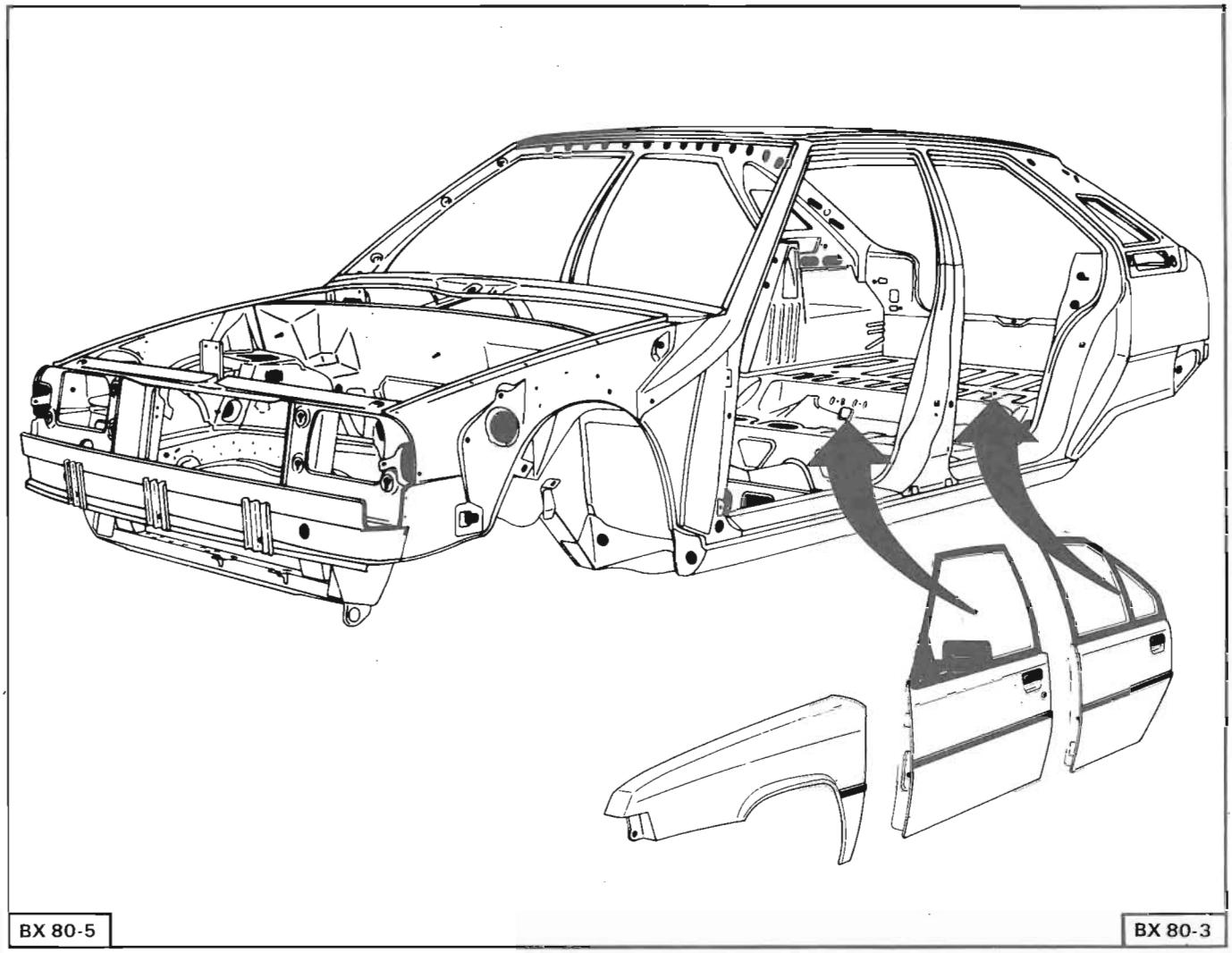
82-1907


82-1910


82-1930



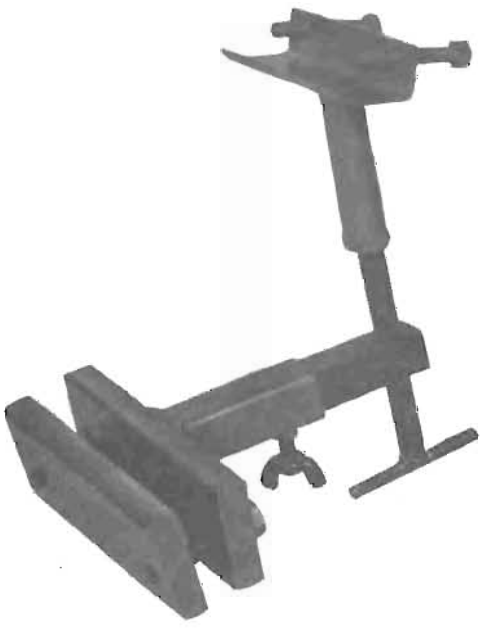

XB 842-1



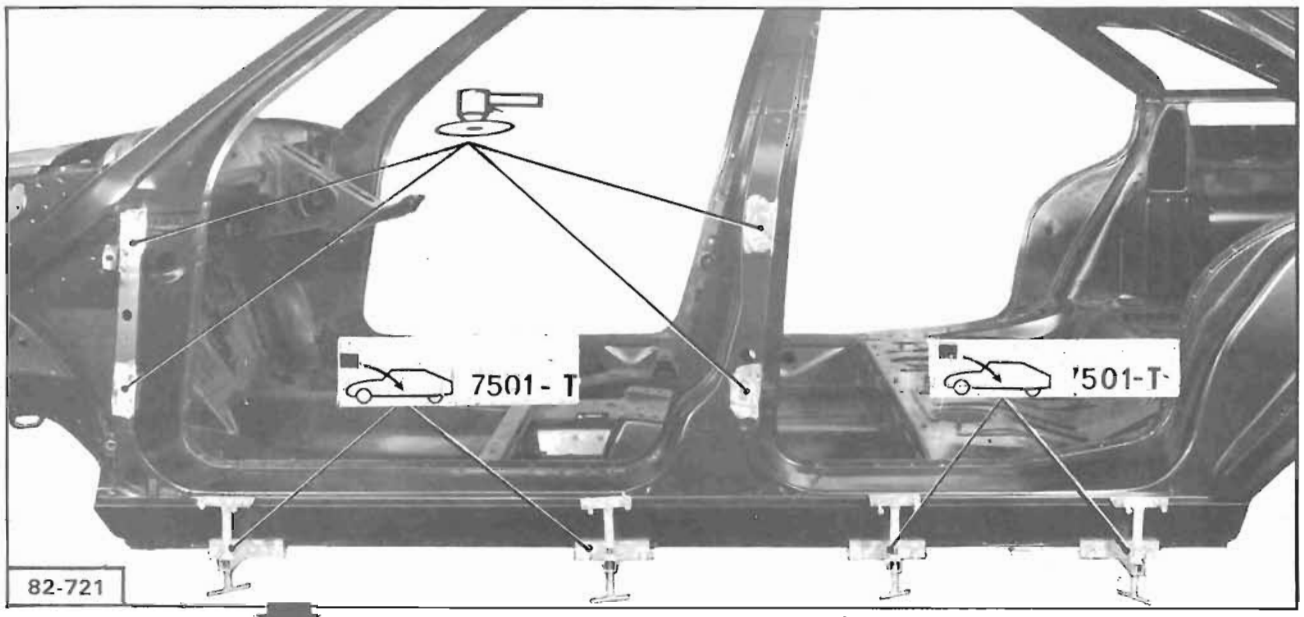
BX 80-5

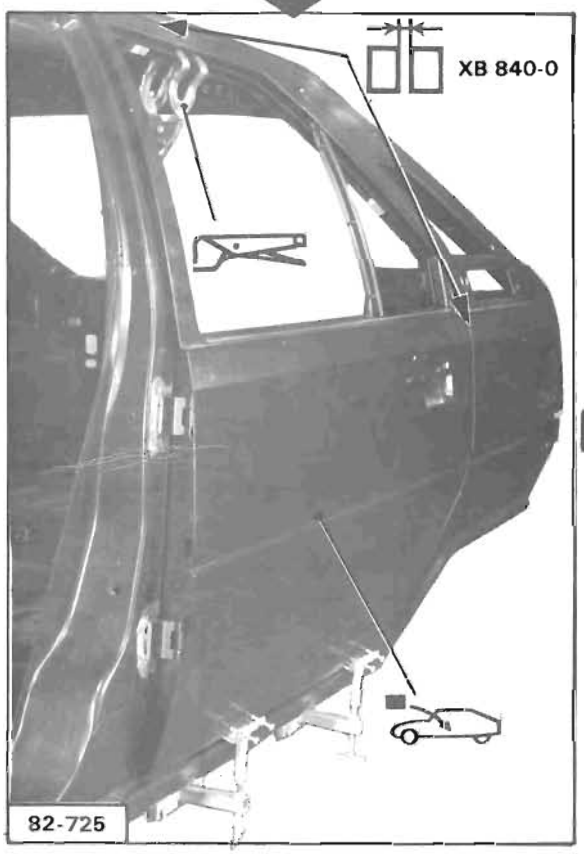
BX 80-3

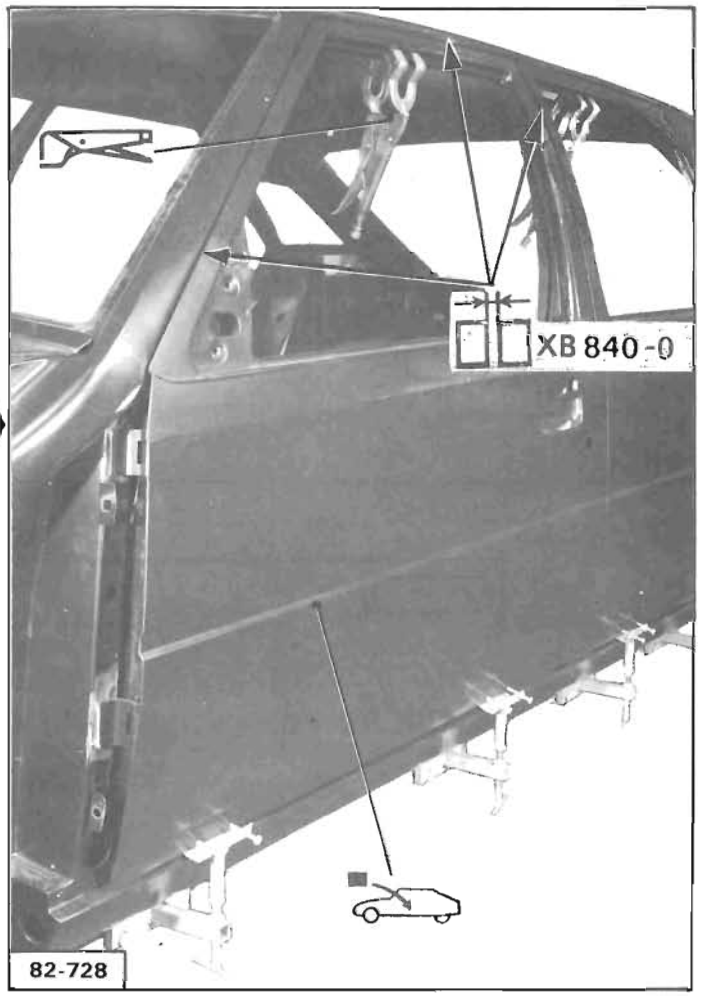
7501 - T

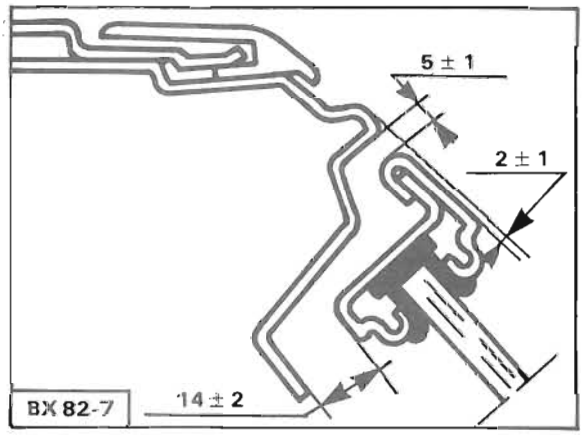


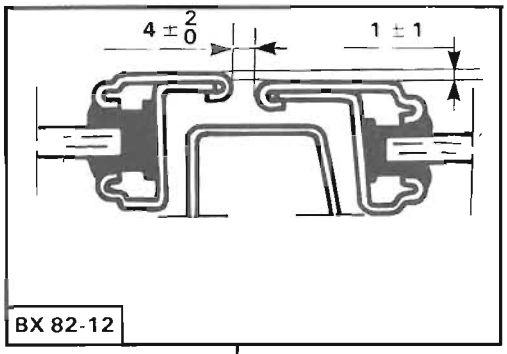
82-1353

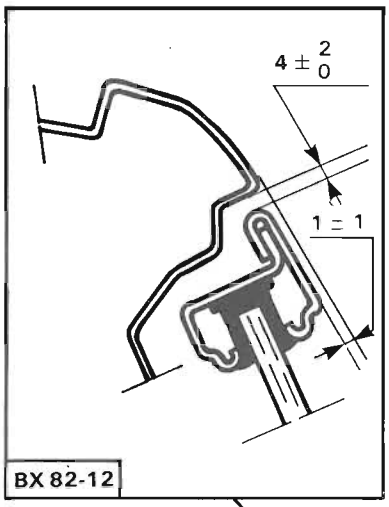

7501 - T
'501-T
82-721

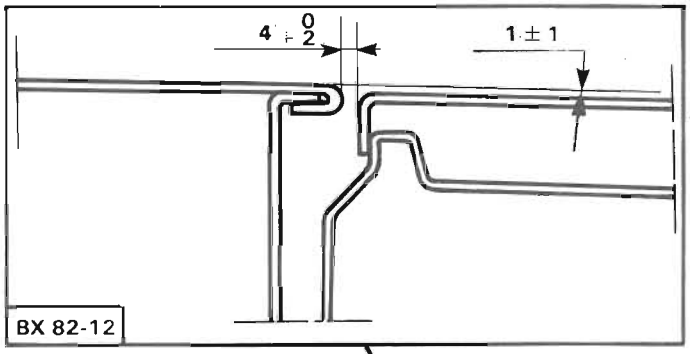

XB 840-0
82-725

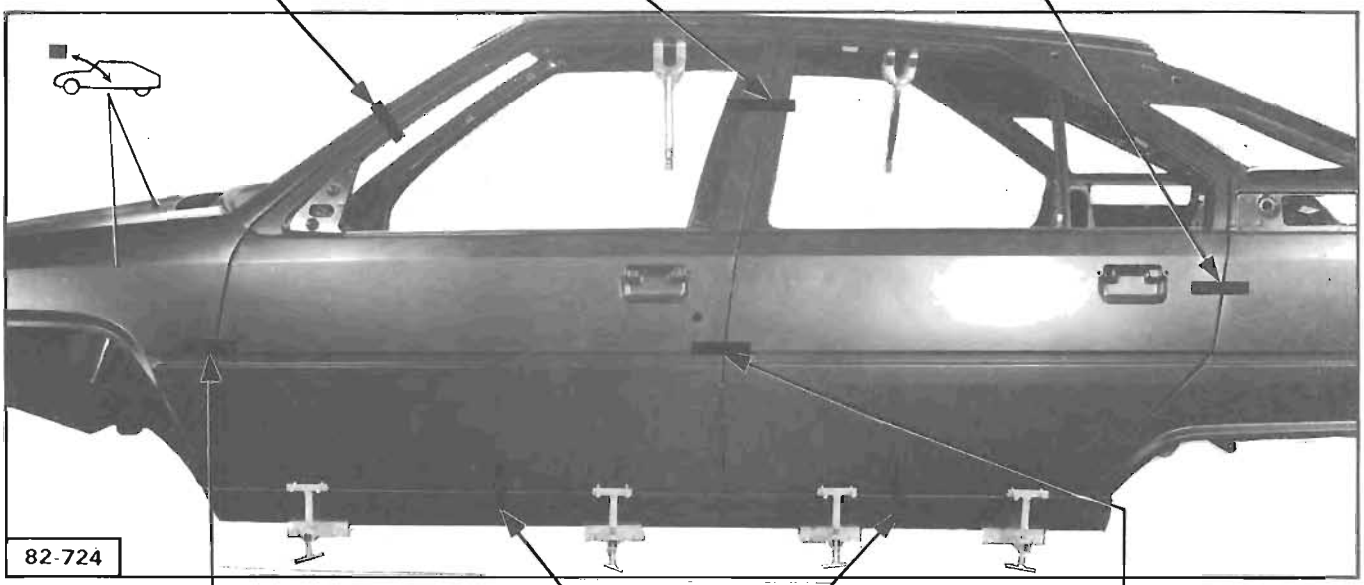

XB 840-0
82-728

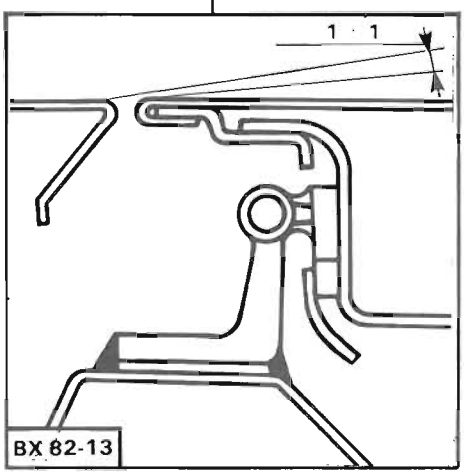

5 ± 1
2 ± 1
14 ± 2
BX 82-7

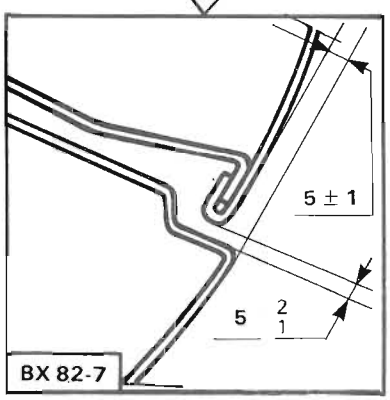

4 ± 2 0
1 ± 1
BX 82-12

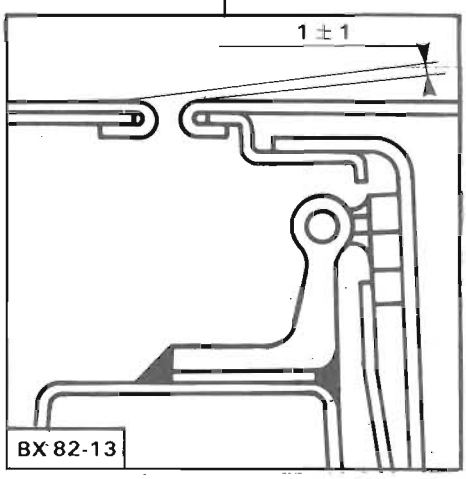

4 ± 2 0
1 ± 1
BX 82-12

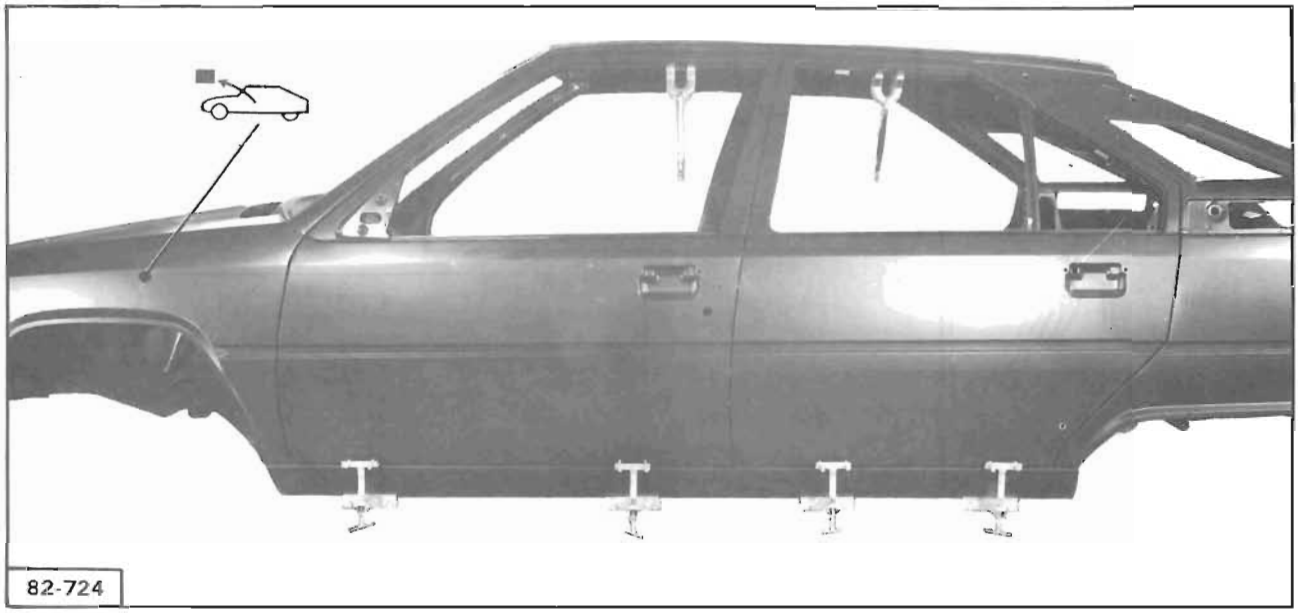

4 0 ± 2
1 ± 1
BX 82-12

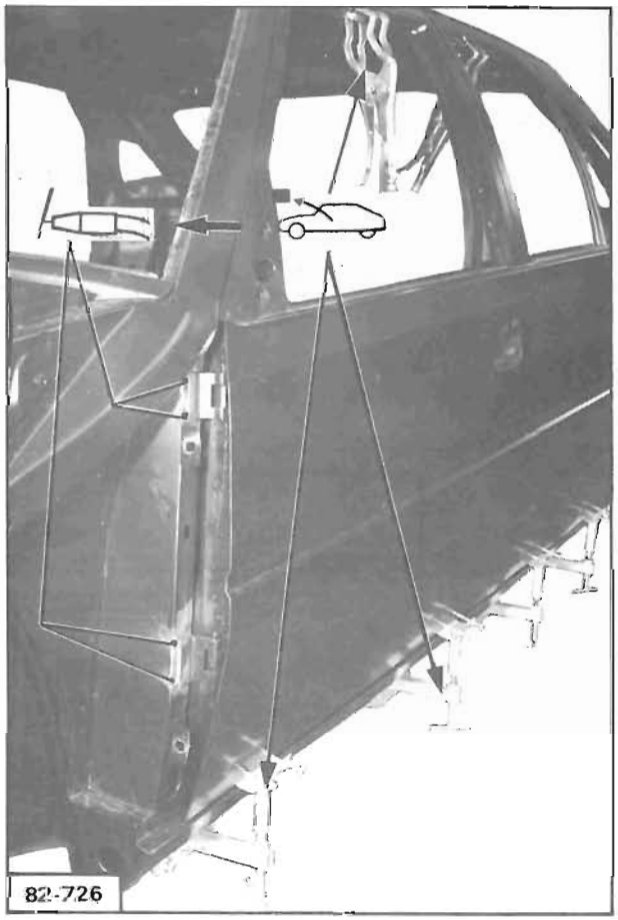

82-724

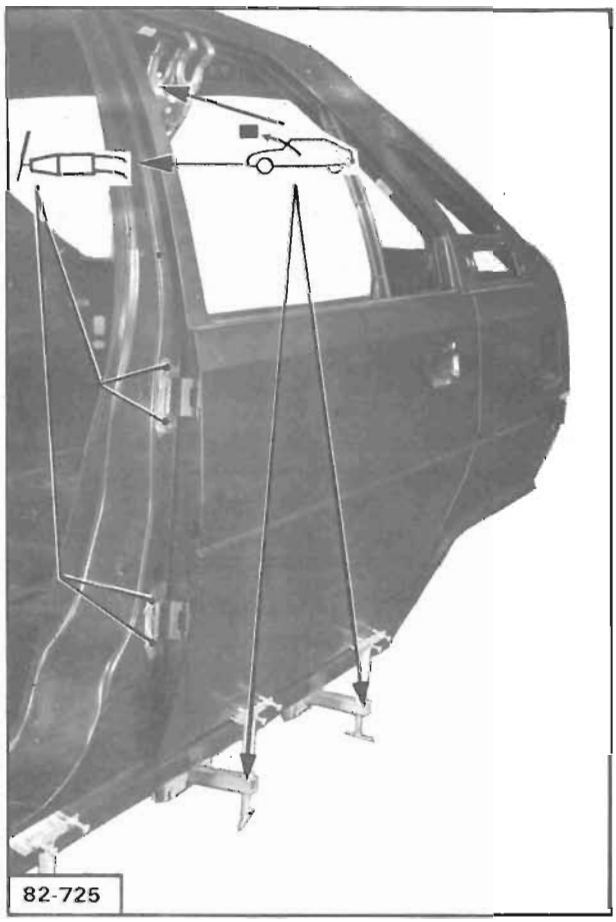

1 ± 1
BX 82-13

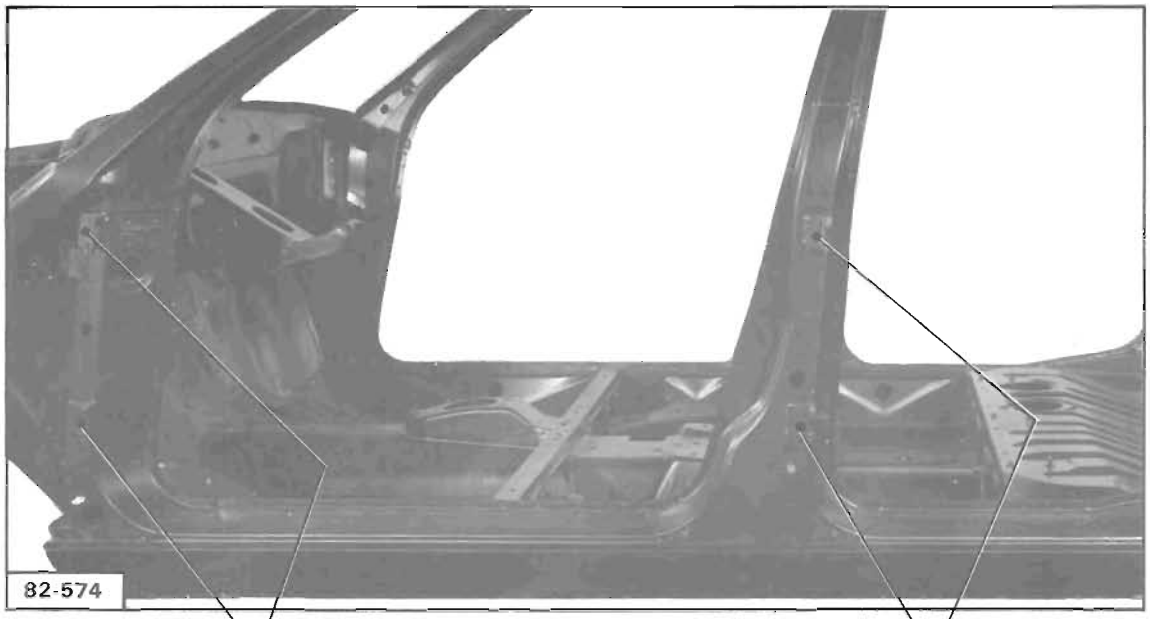

5 ± 1
5 2 1
BX 82-7

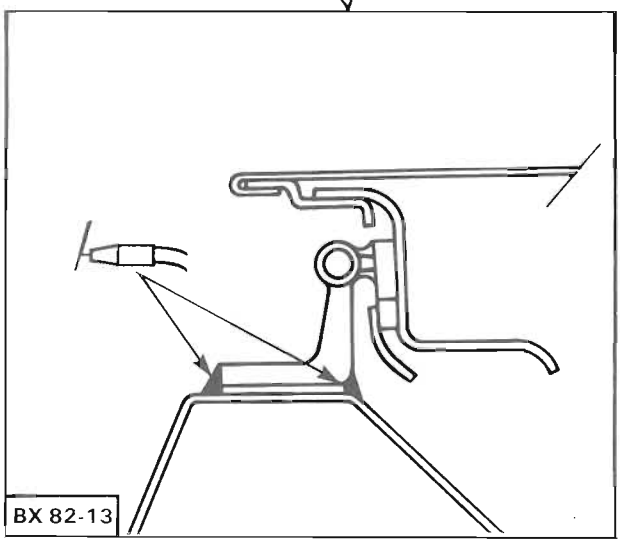

1 ± 1
BX 82-13

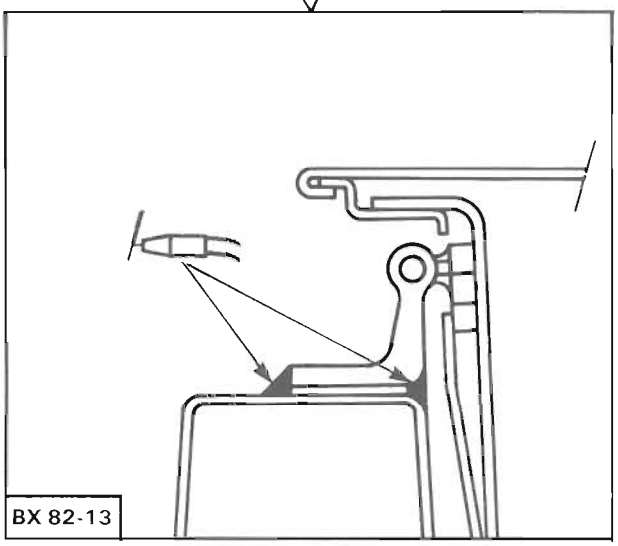

82-724

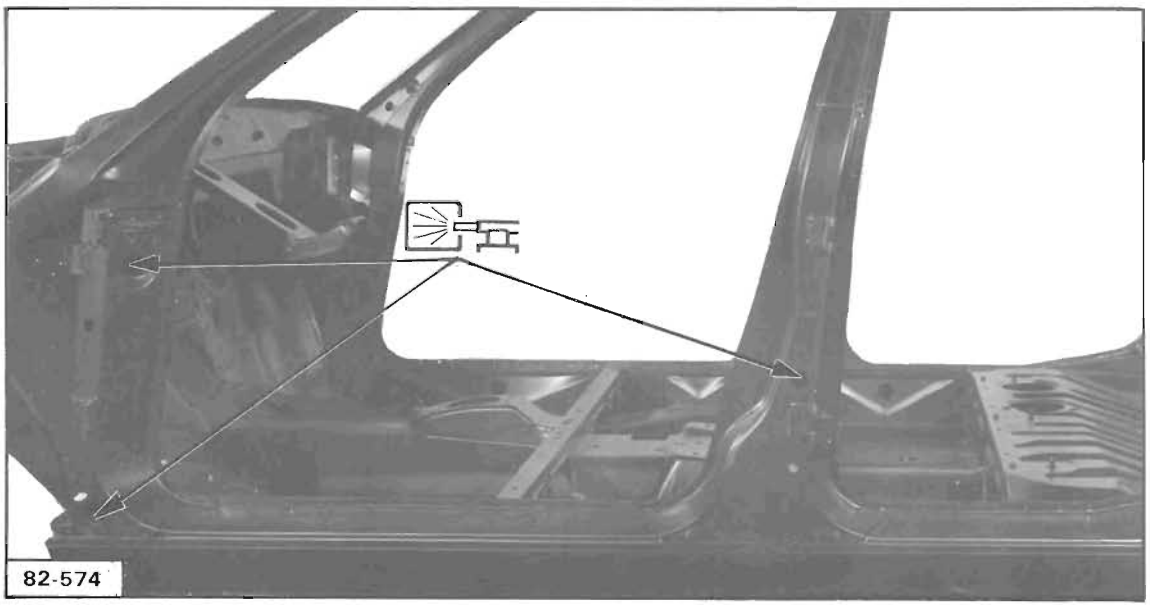

82-726

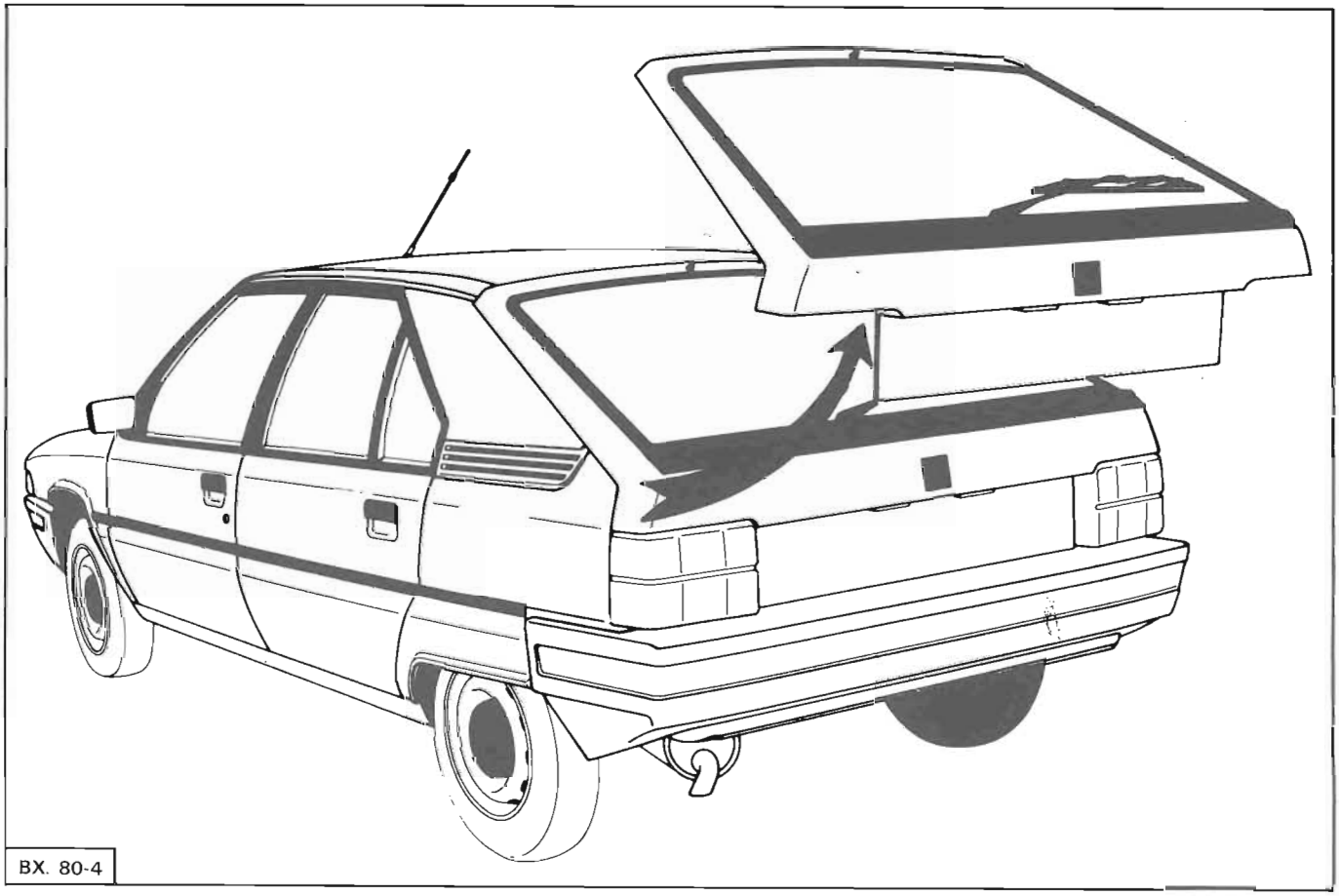

82-725


82-574


BX 82-13


BX 82-13


82-574

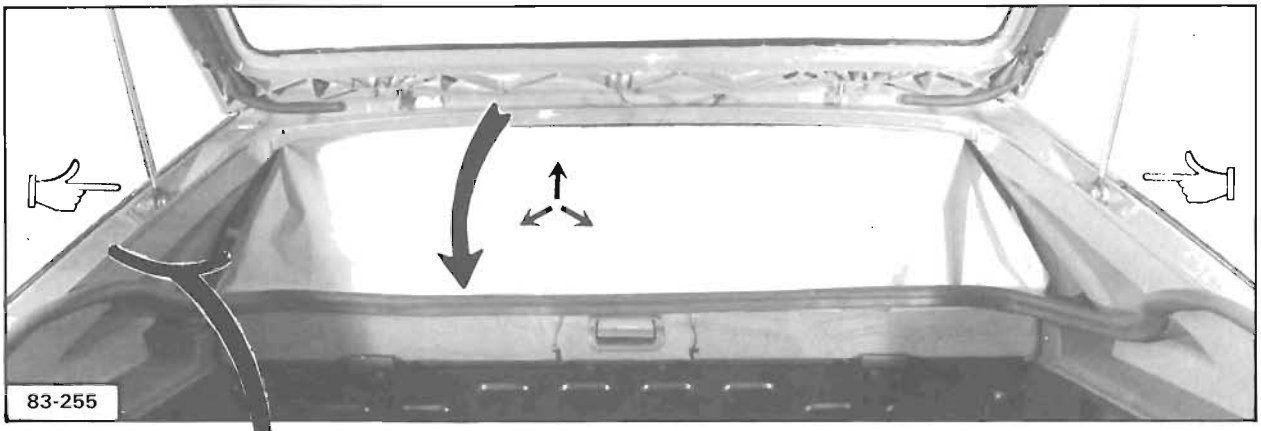


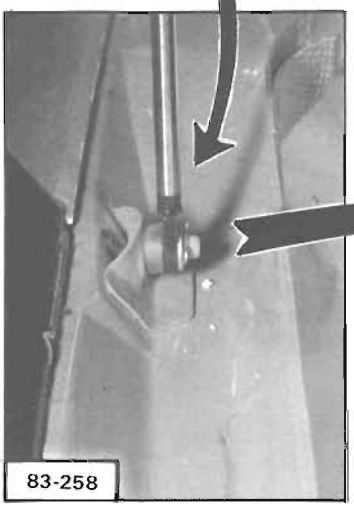
BX. 80-4

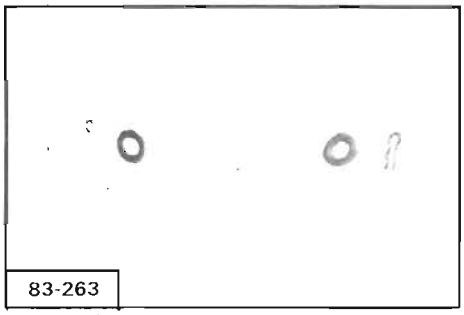
MR. 630-84/23 a

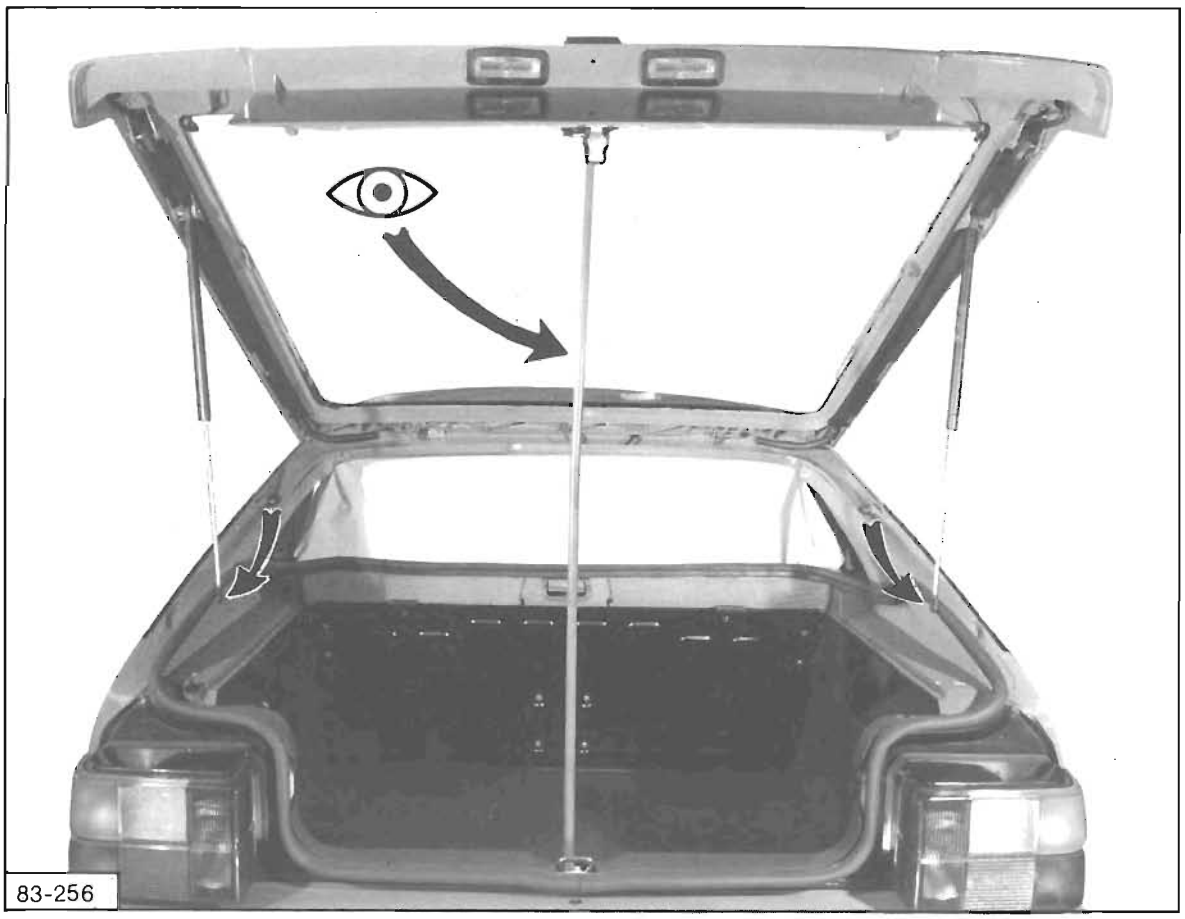


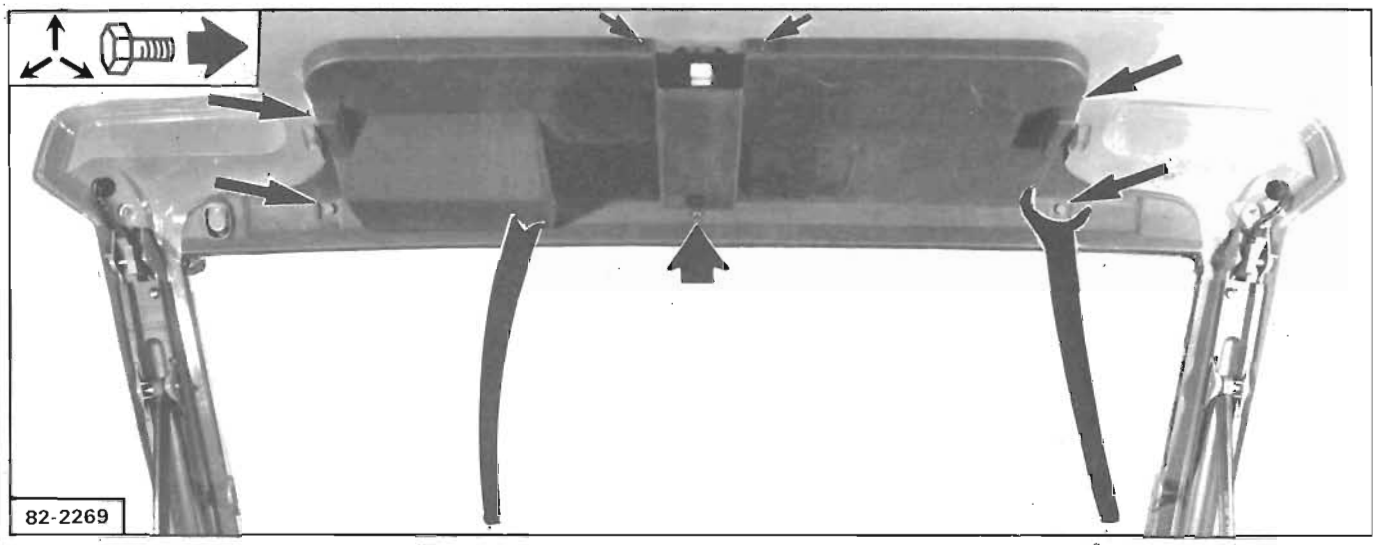
83-265

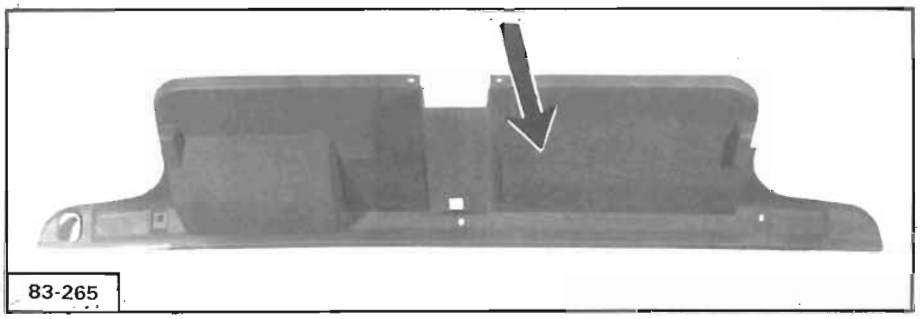

83-255

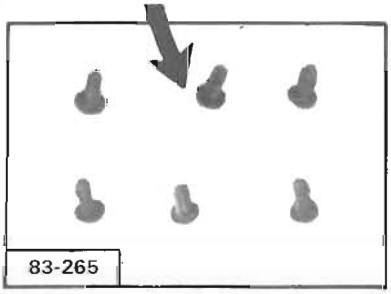

83-258

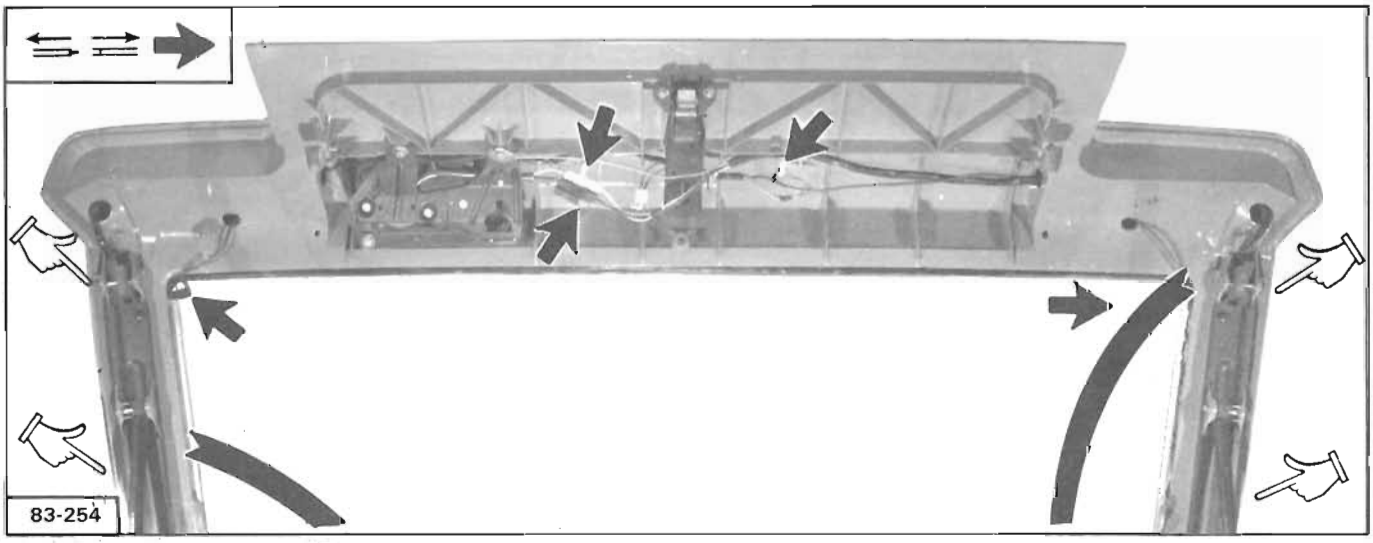

83-263

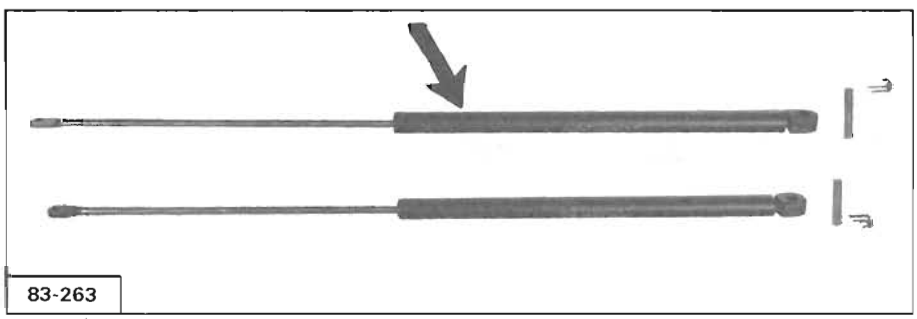

83-256

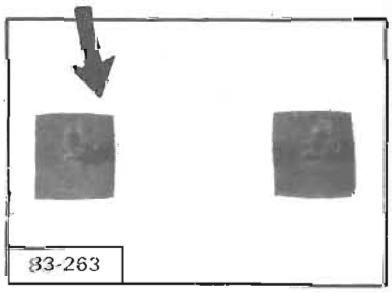

82-2269

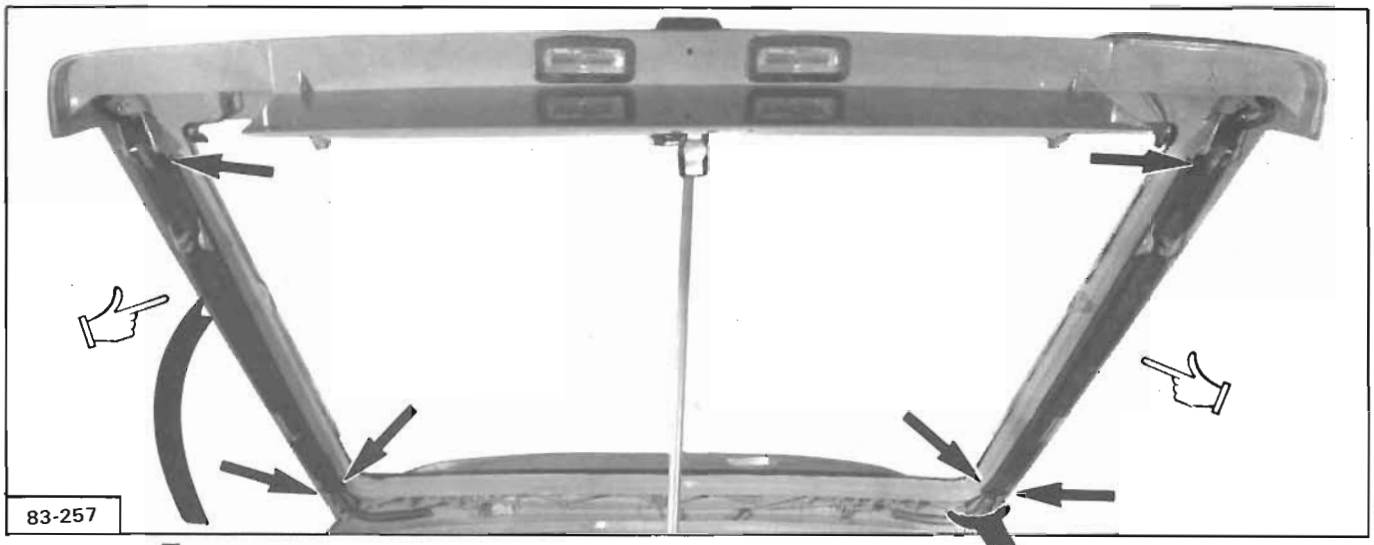

83-265

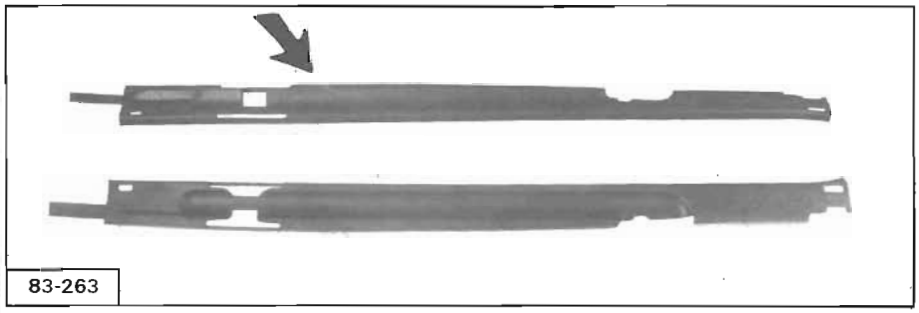

83-265

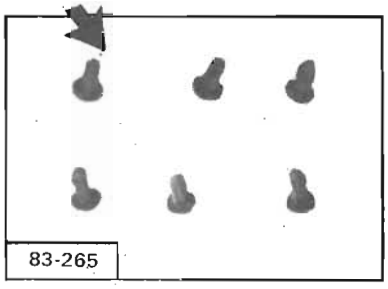

83-254

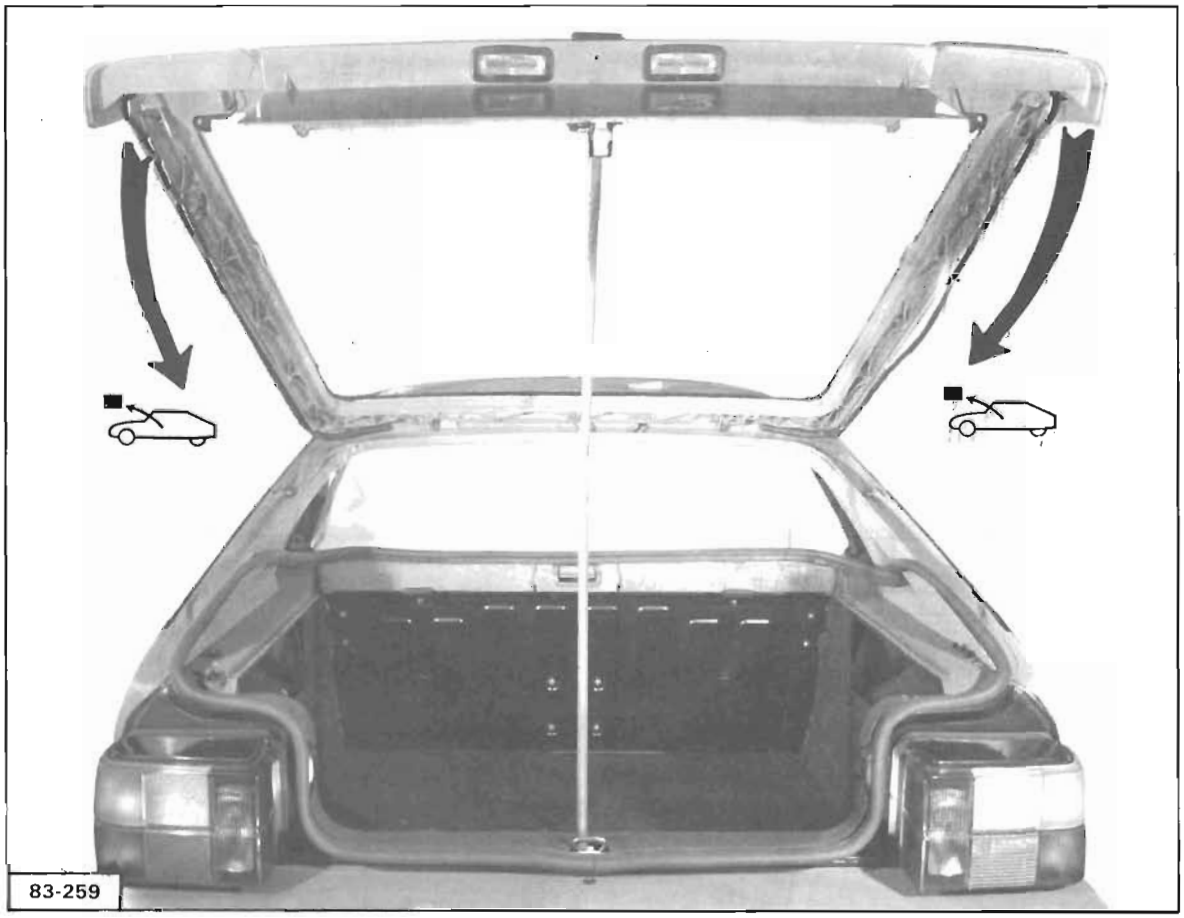

83-263

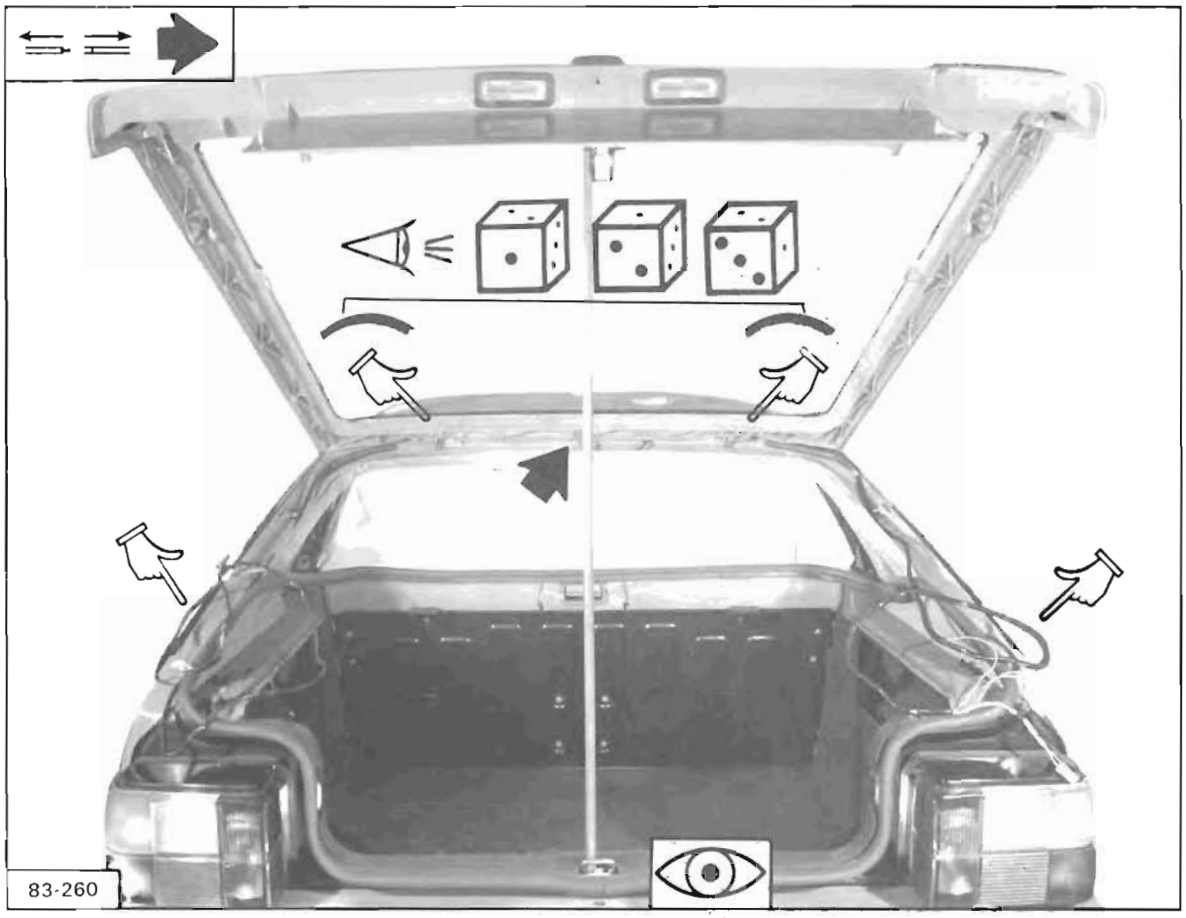

83-263

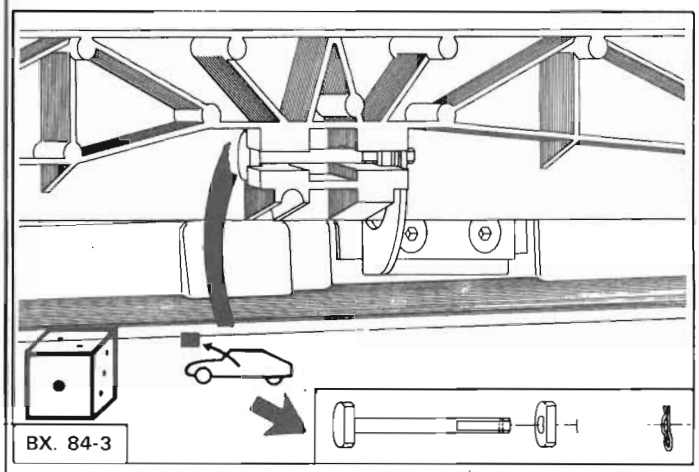

83-257

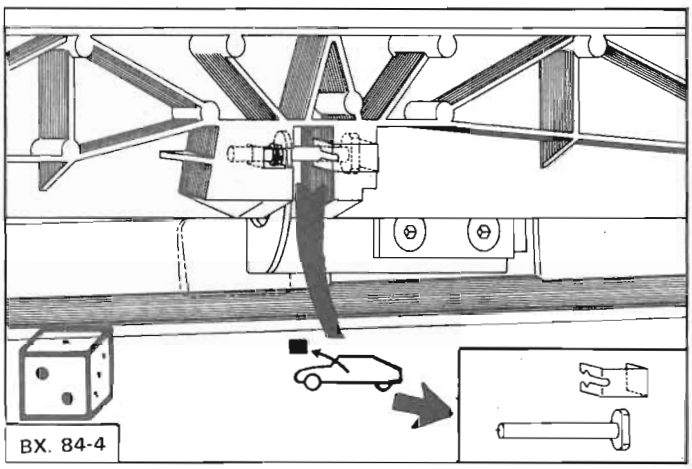

83-263

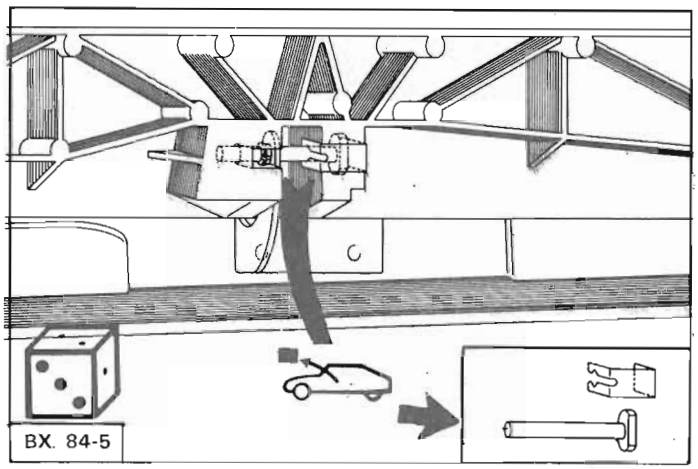

83-265

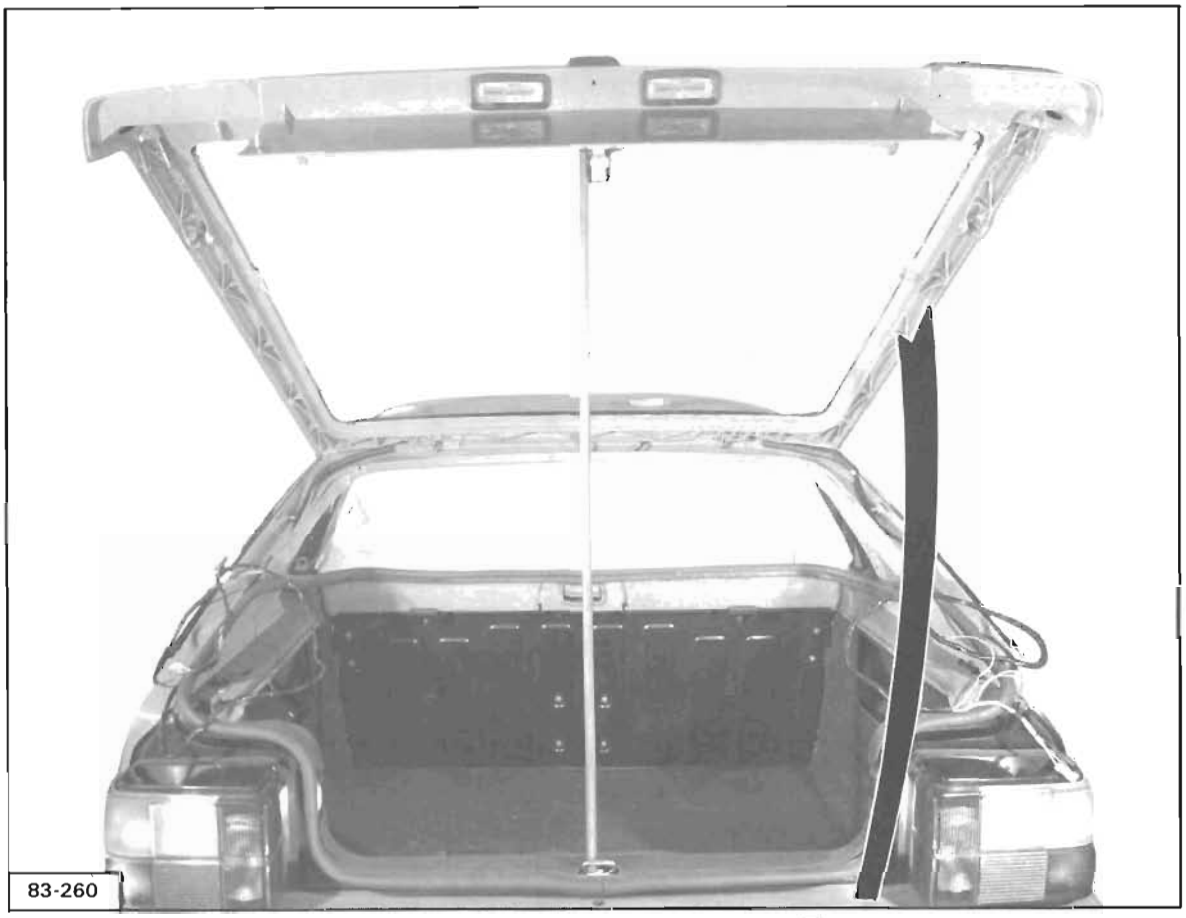

83-259

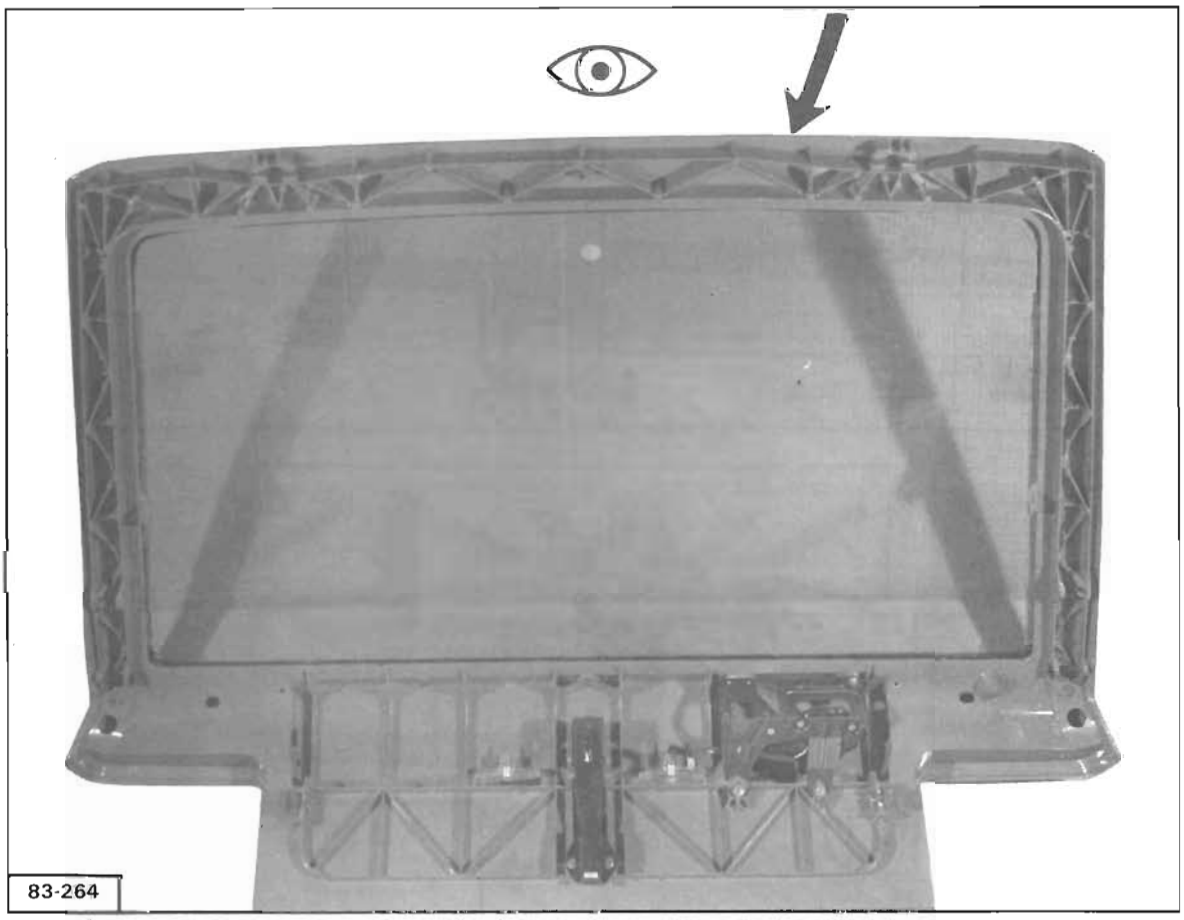

83-260

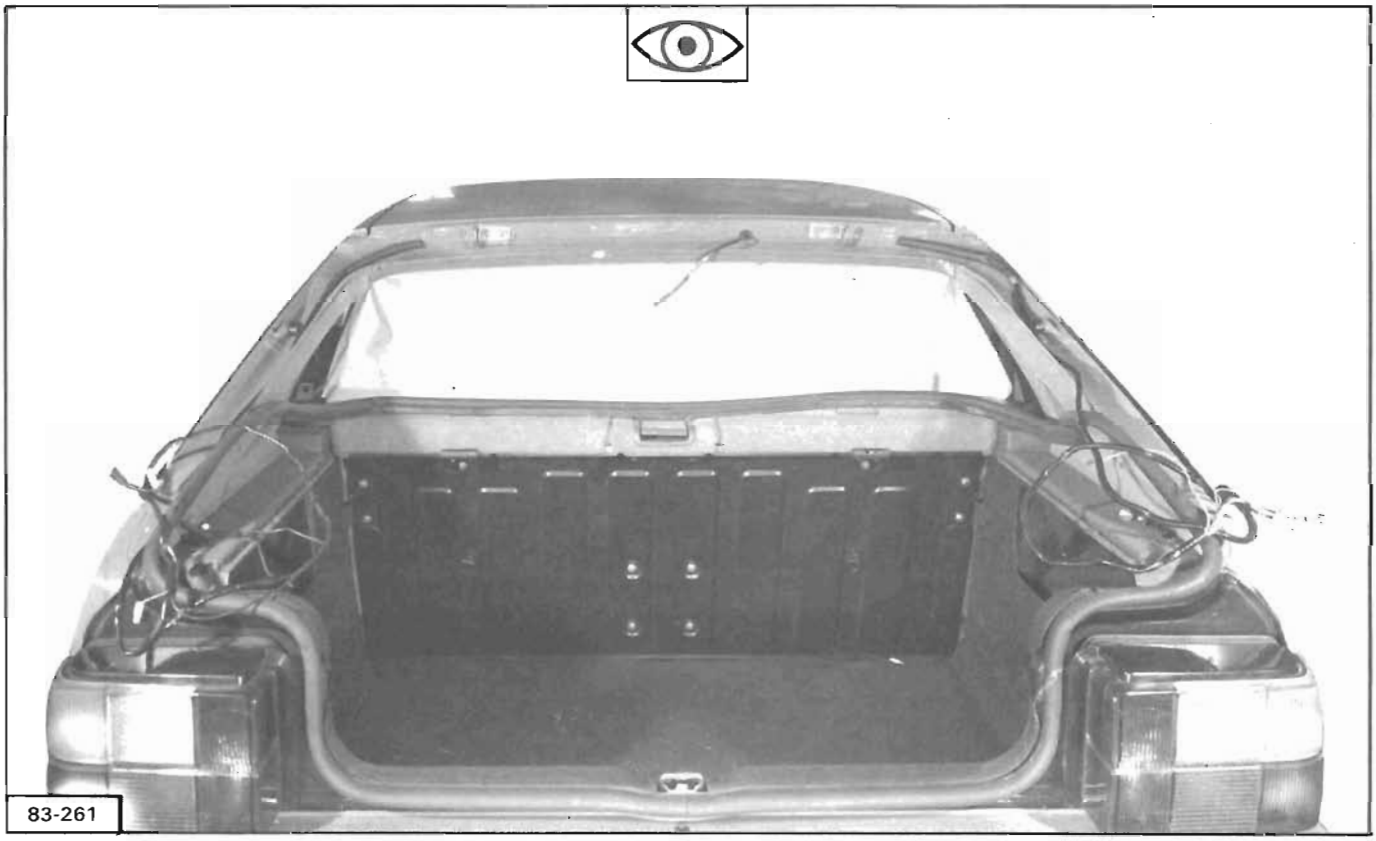

BX. 84-3


BX. 84-4

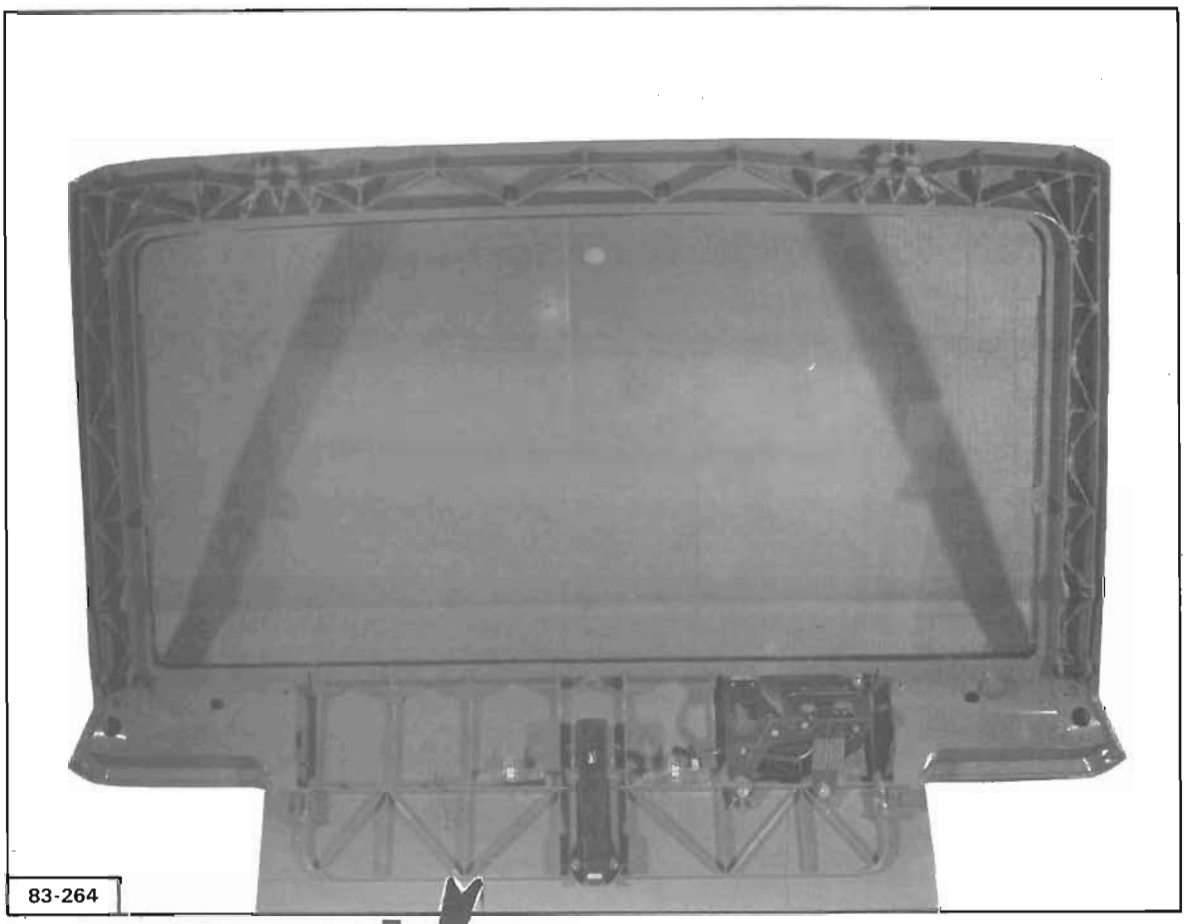

BX. 84-5

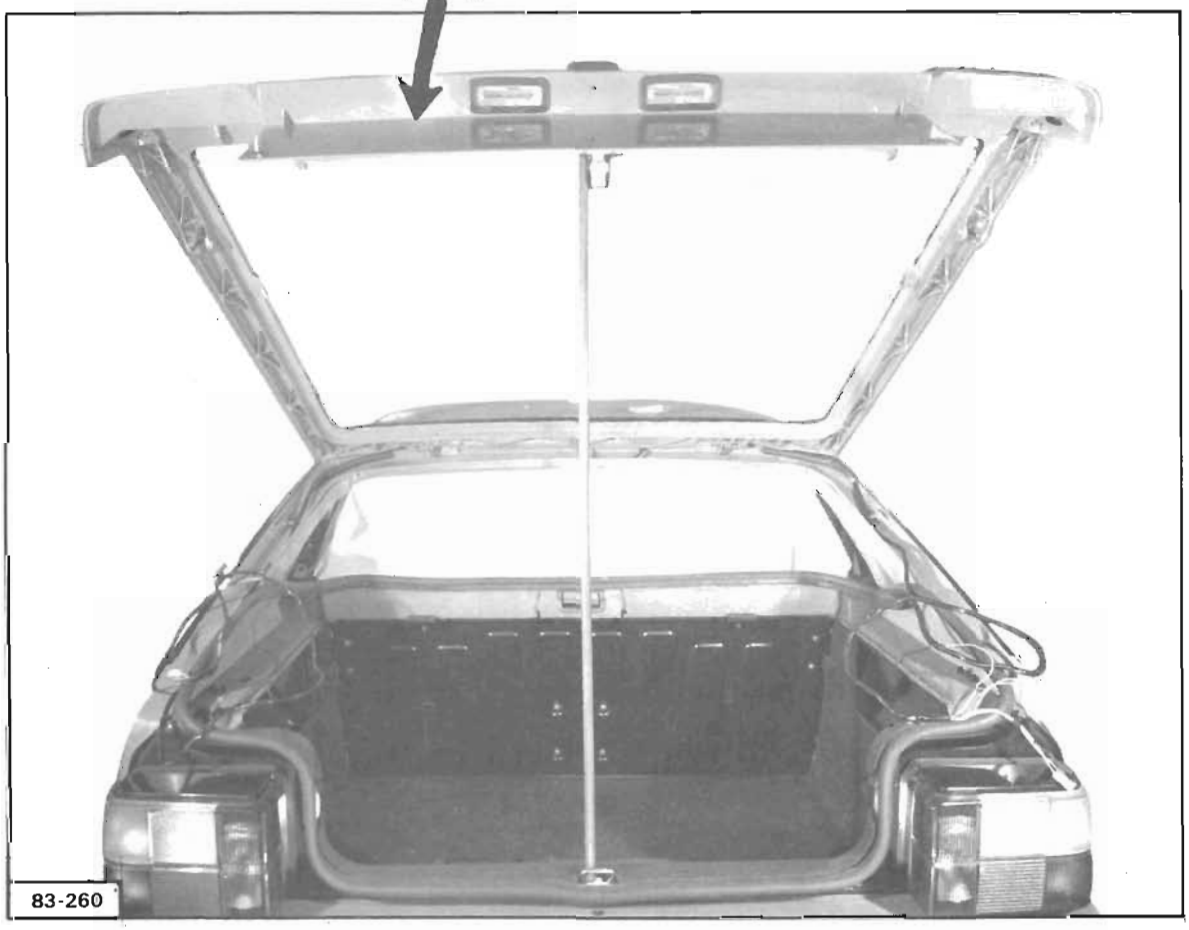

83-260

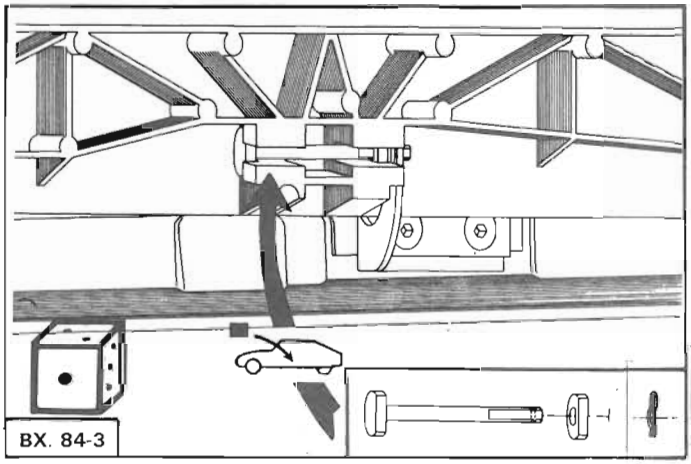

83-264

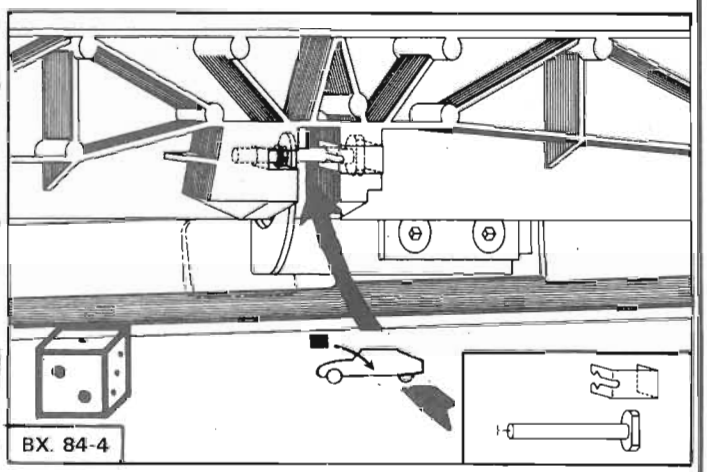


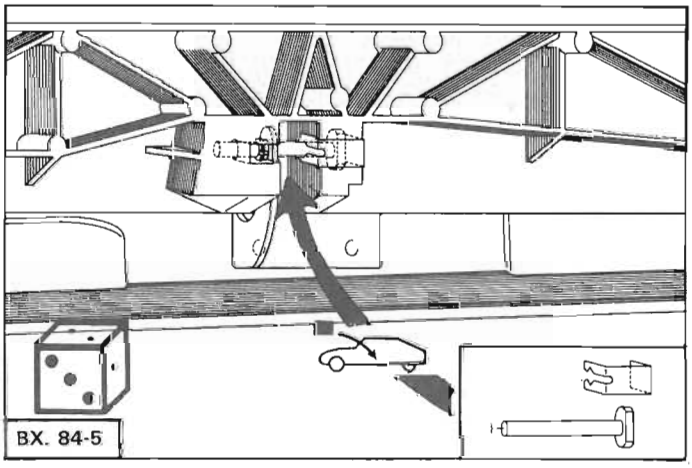
83-261

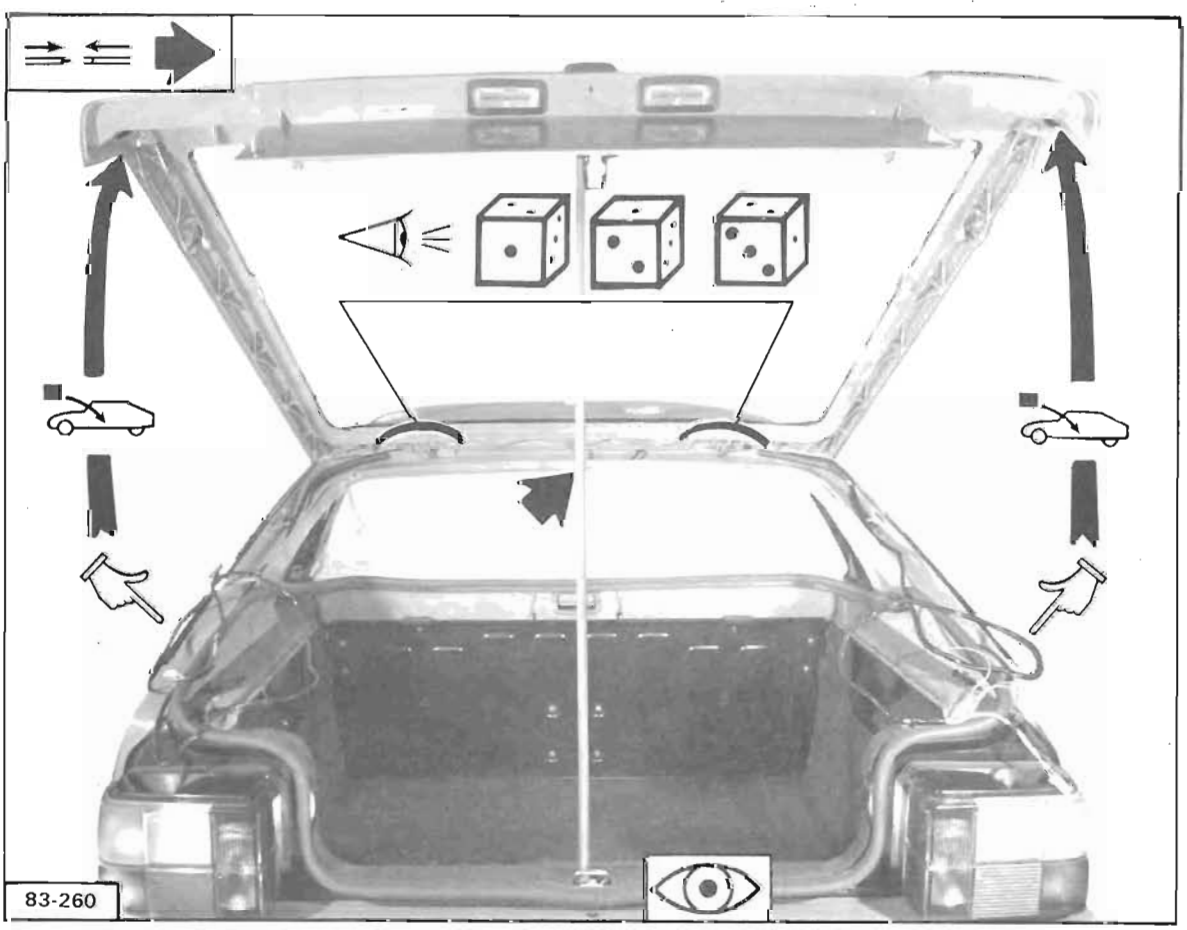

83-264


83-260

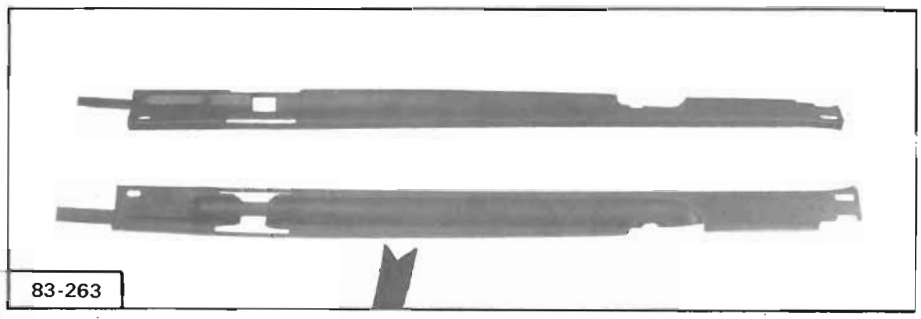

BX. 84-3

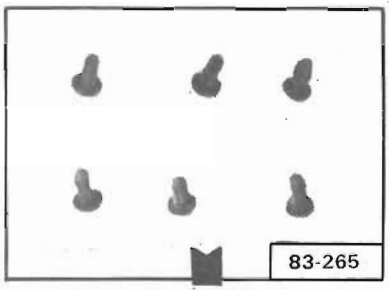

BX. 84-4

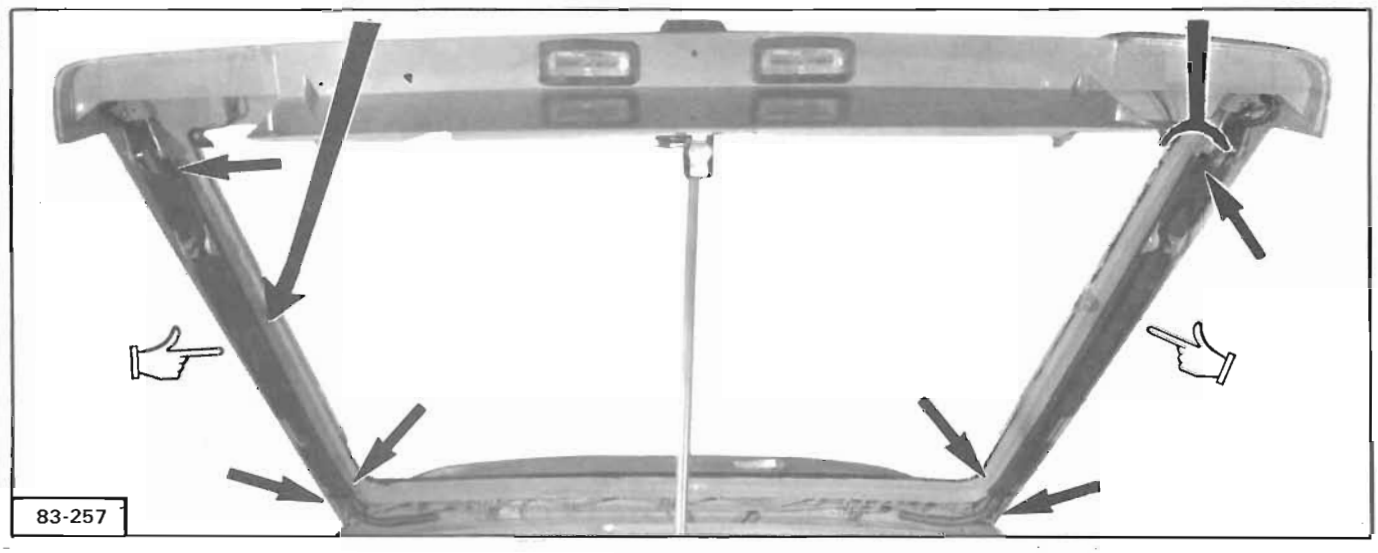

BX. 84-5

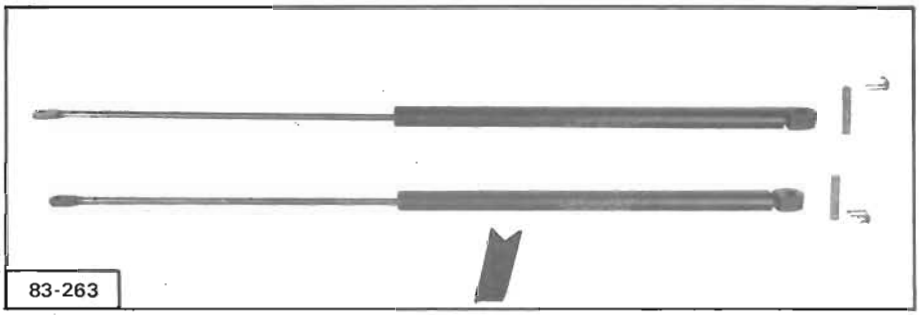

83-260

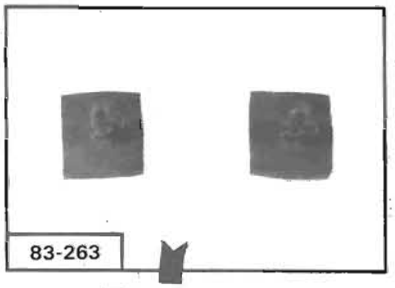

83-259

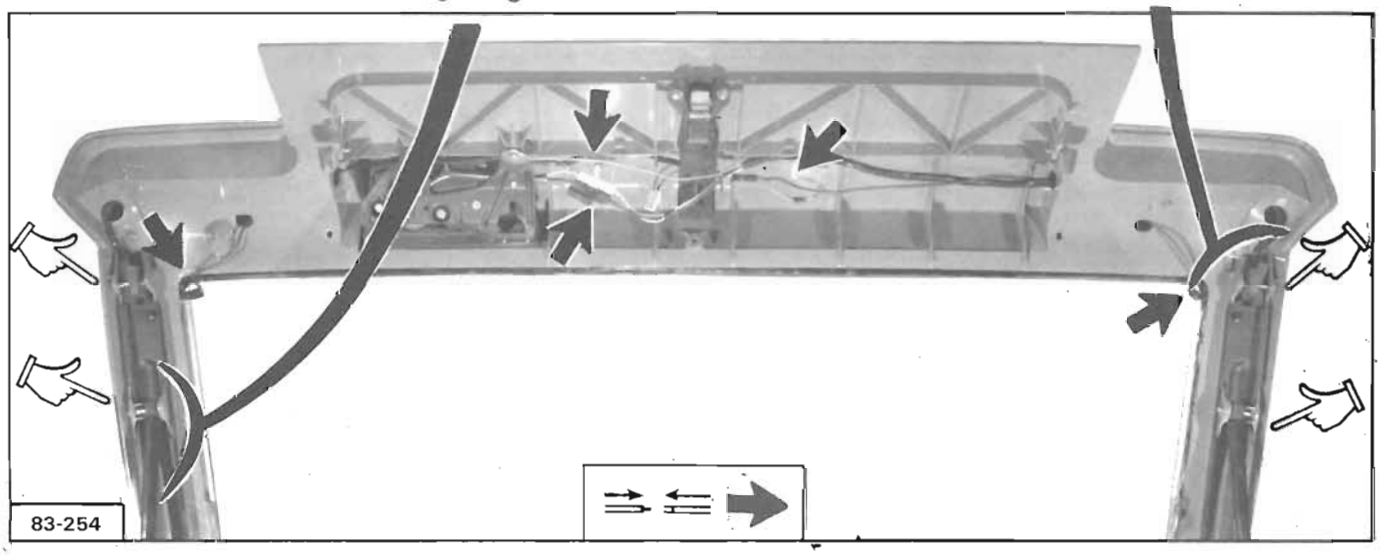

83-263

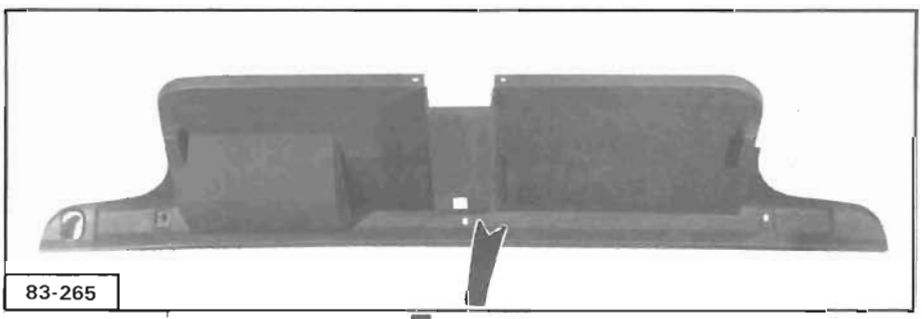

83-265

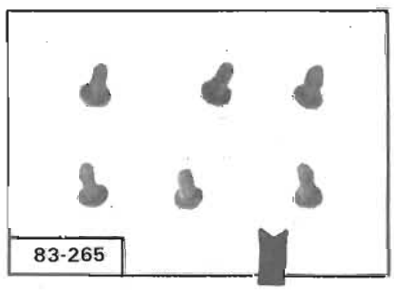

83-257

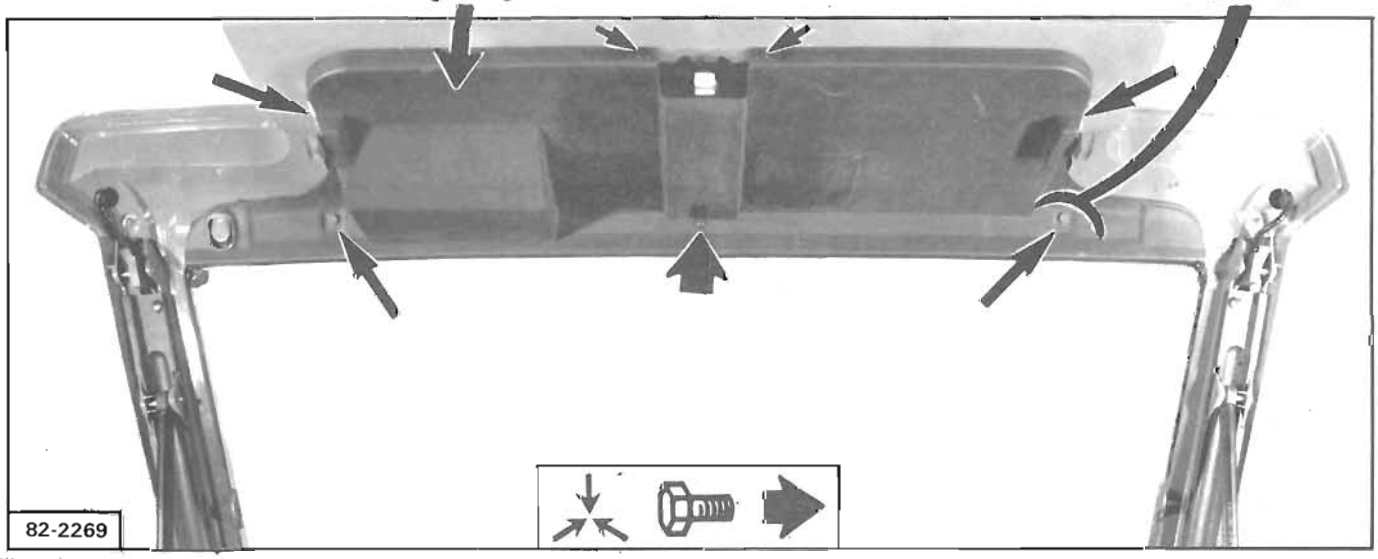

83-263

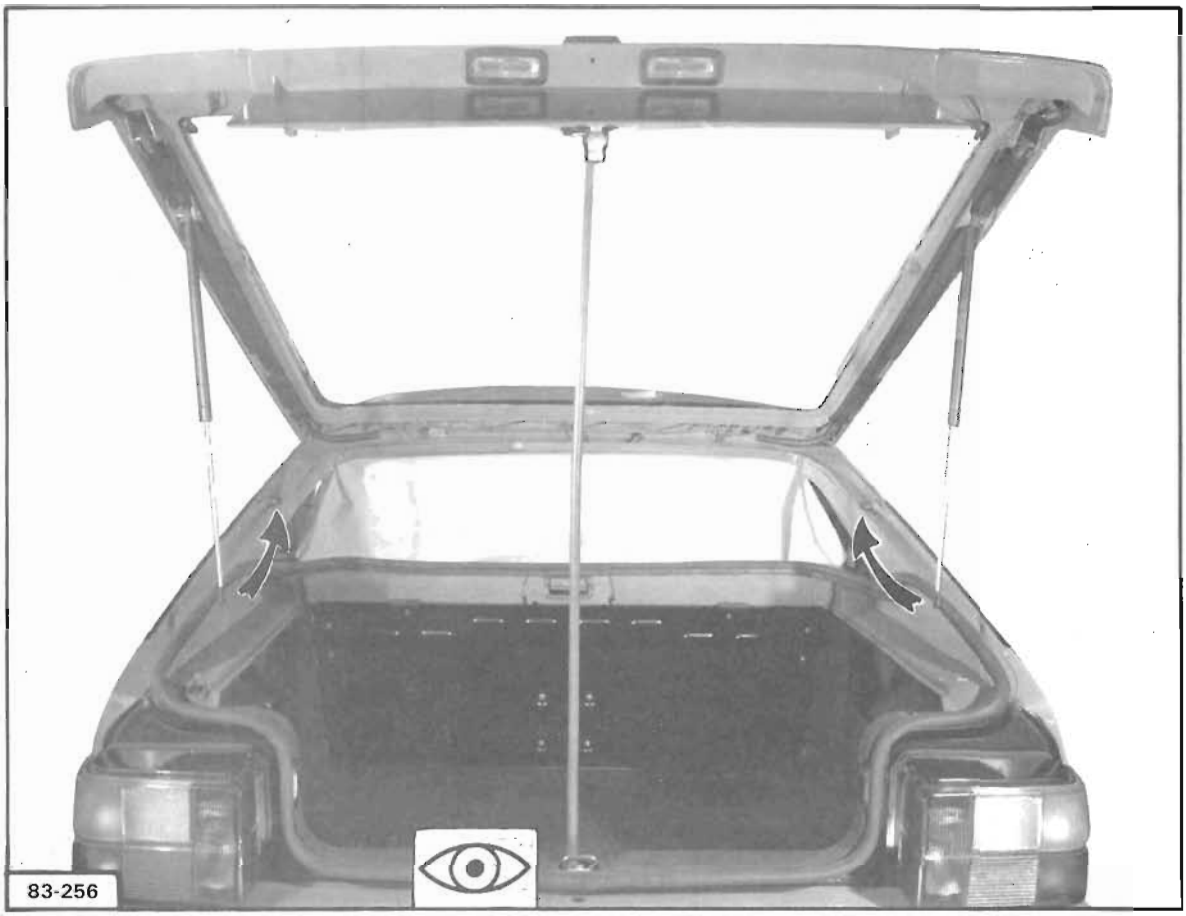

83-263

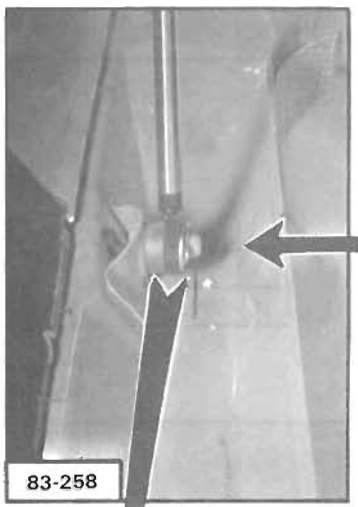

83-254

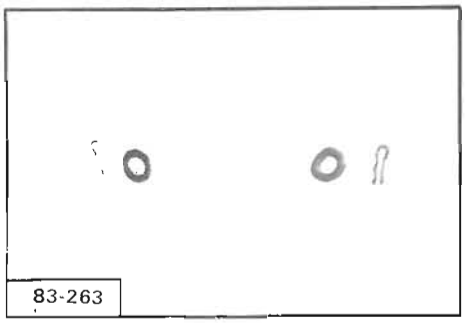

83-265

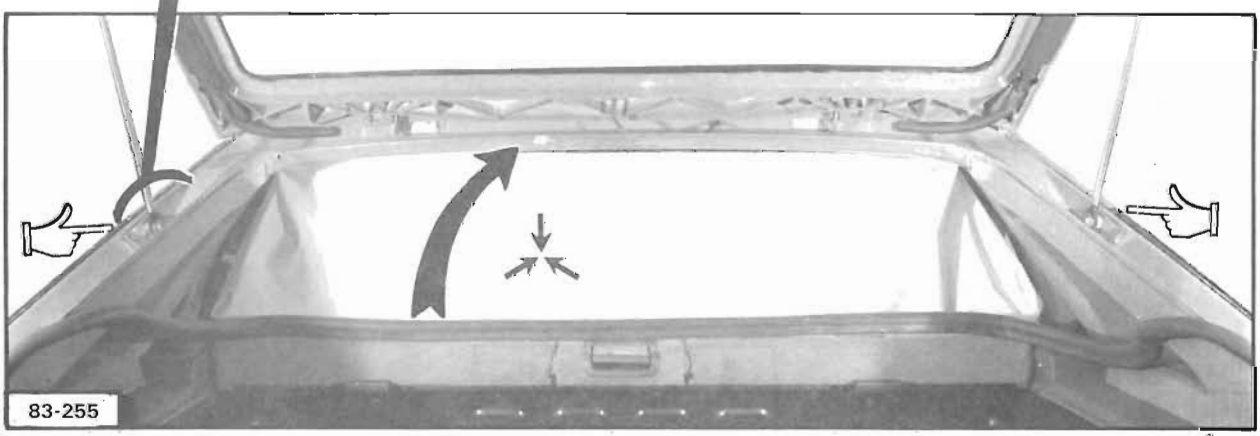

83-265

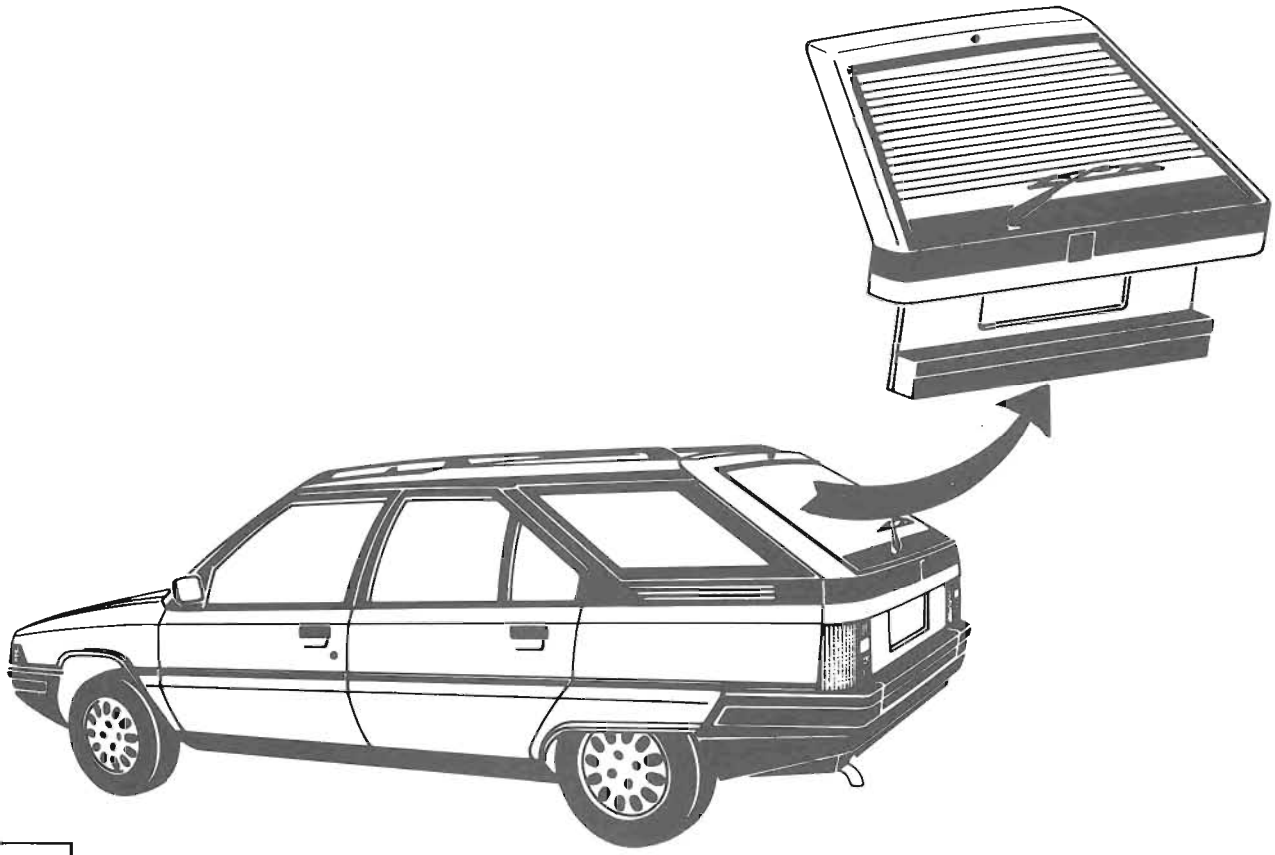

82-2269


83-256


83-258


83-263


83-255

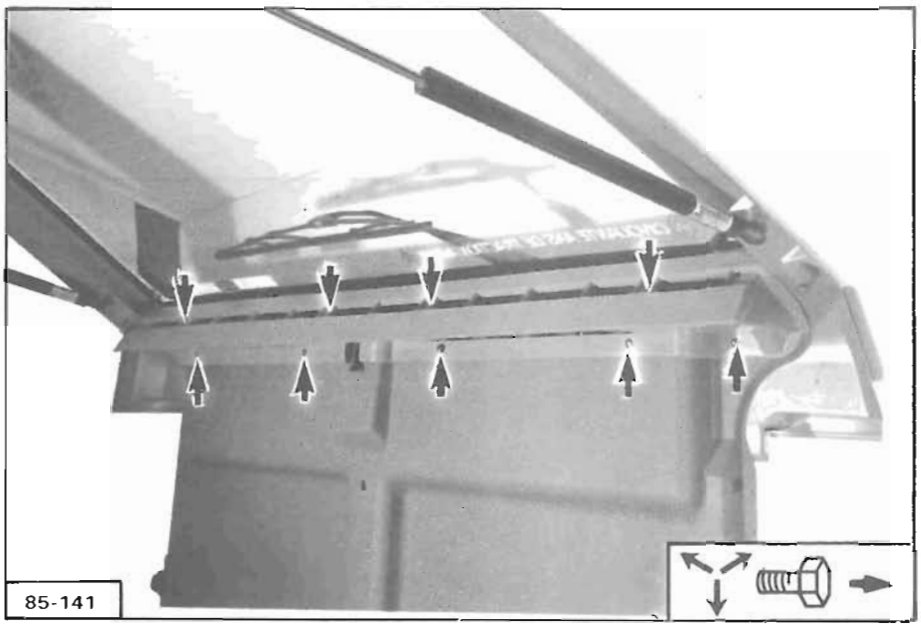


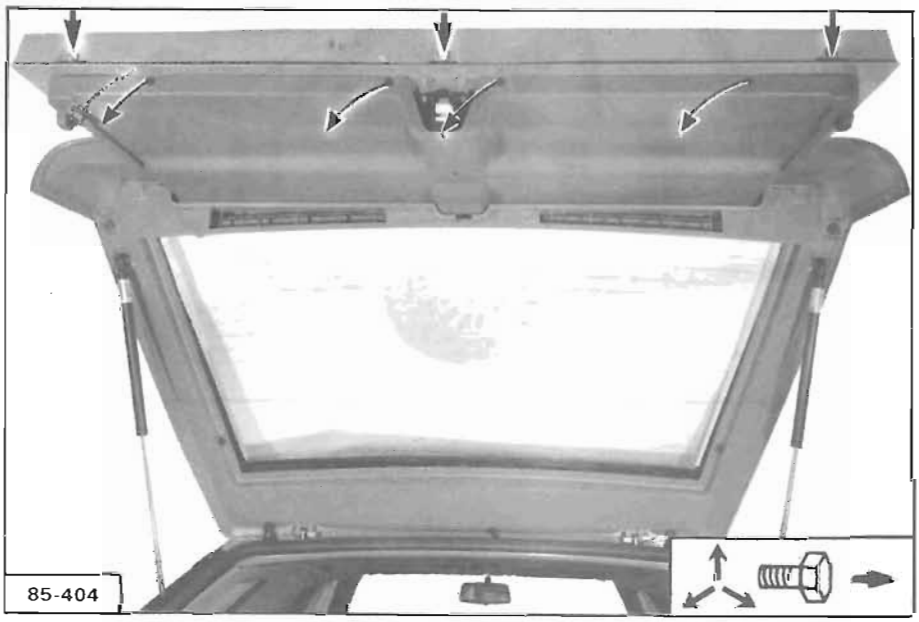
BX. 80-39

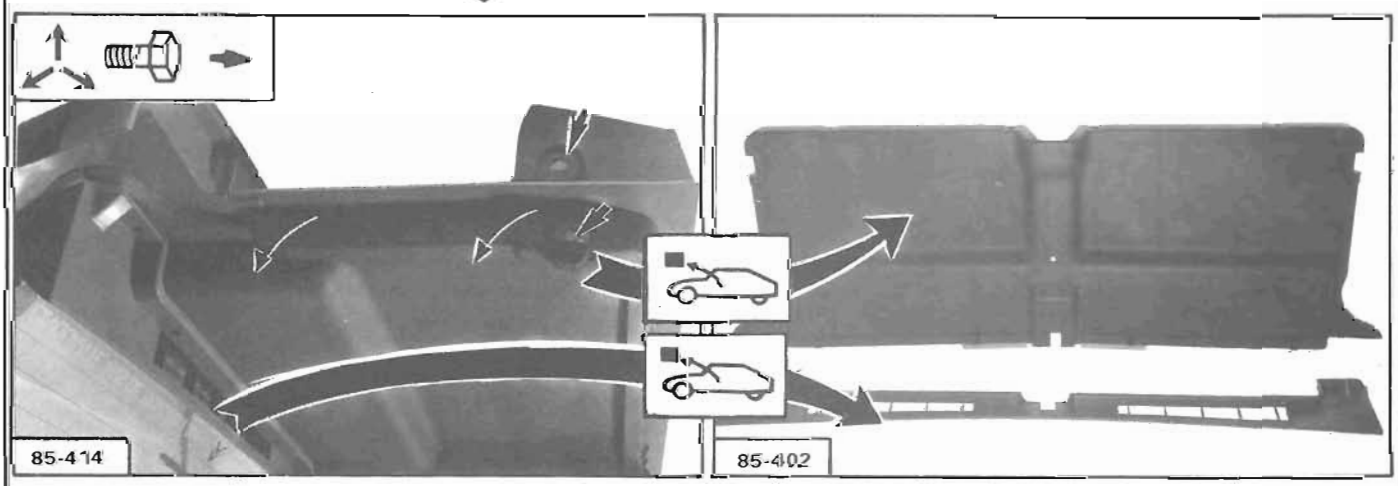
M.R. 630-84/23 a



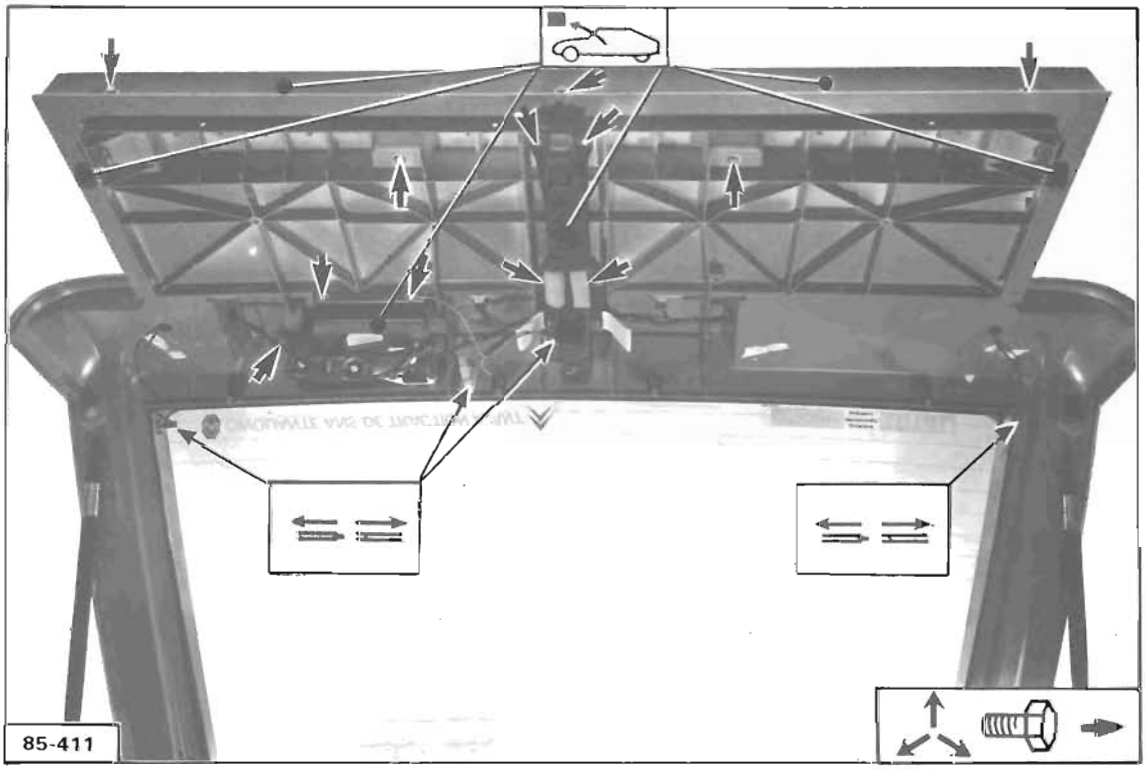
83-265

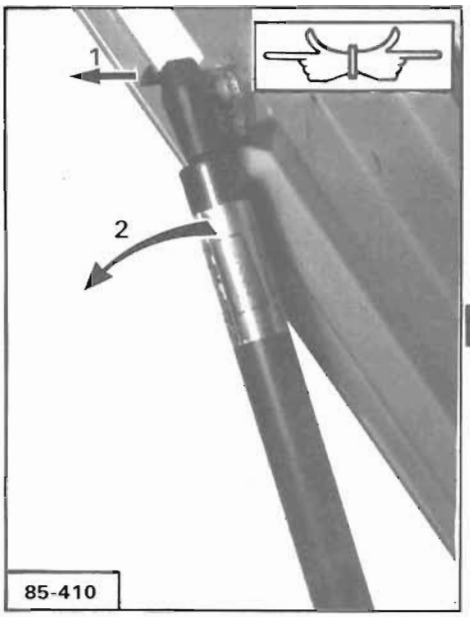

85-141

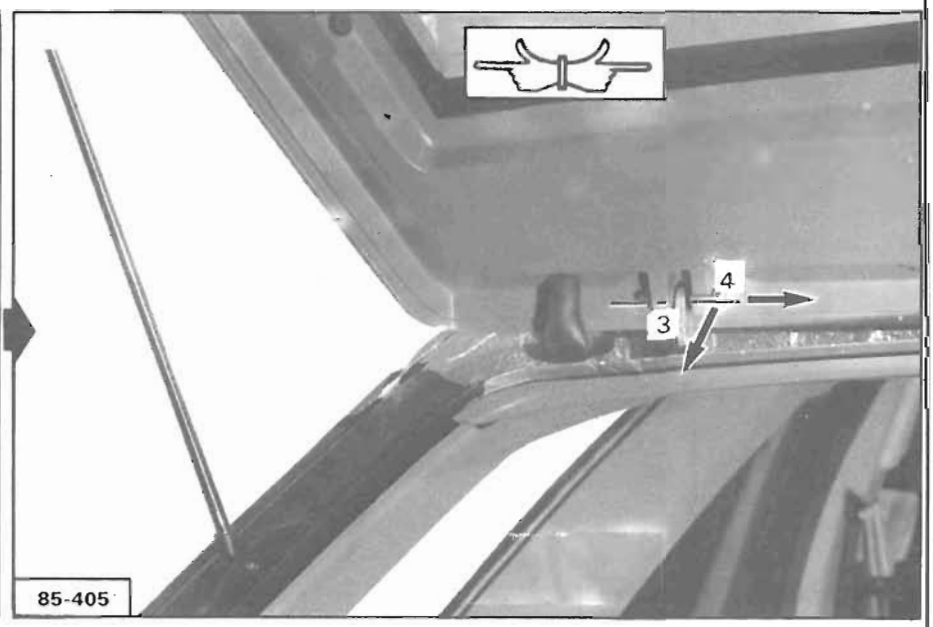

85-404

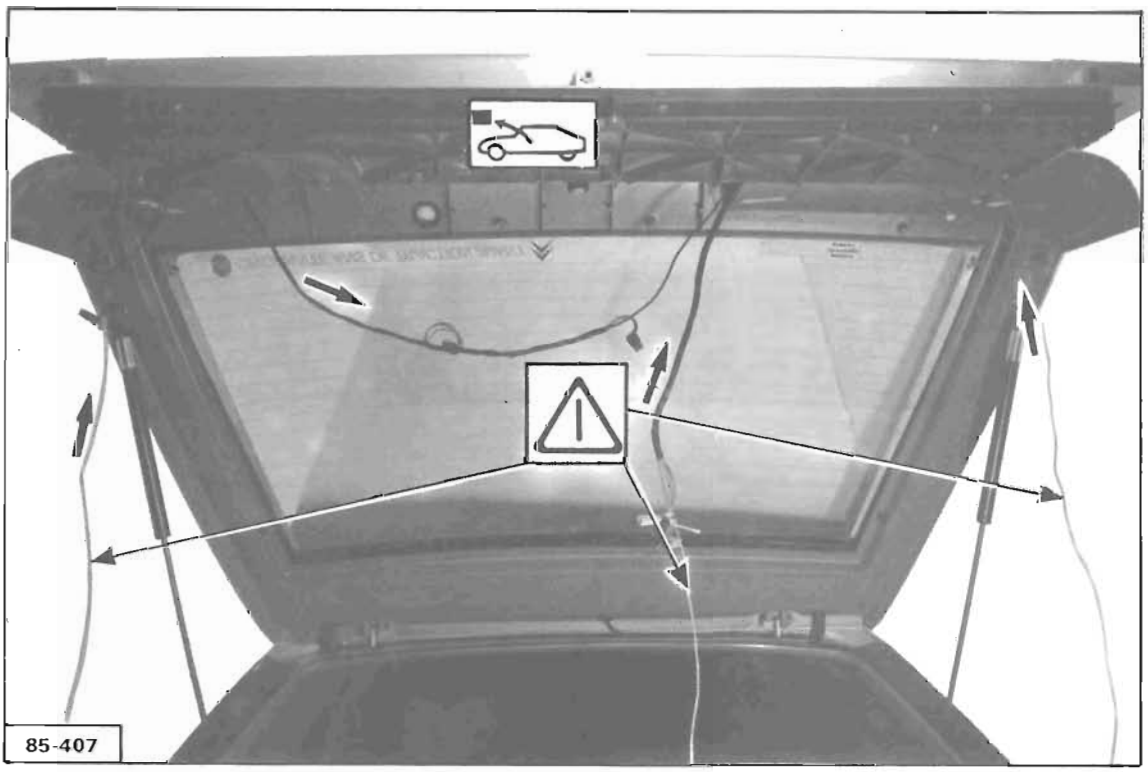

85-414
85-402

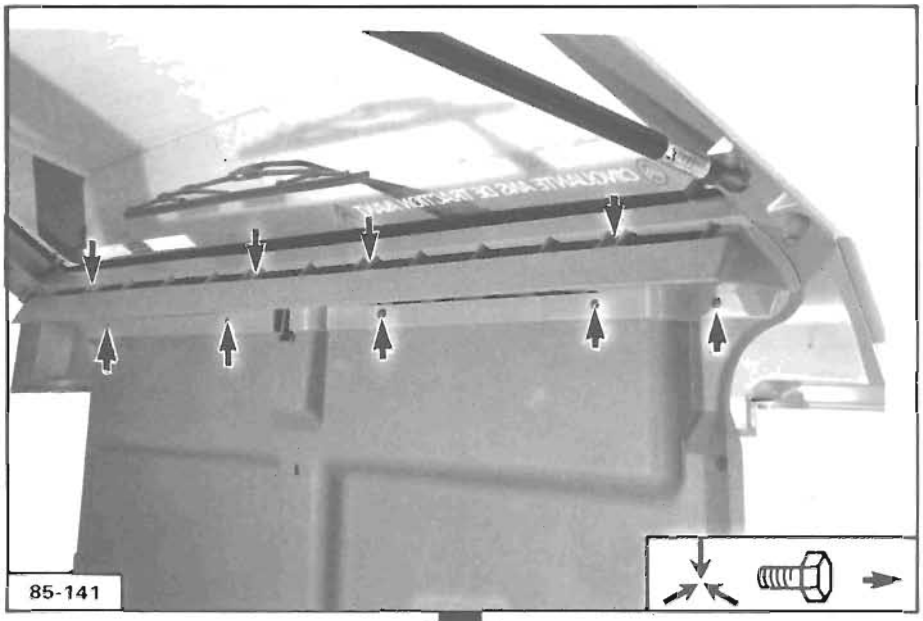

85-137

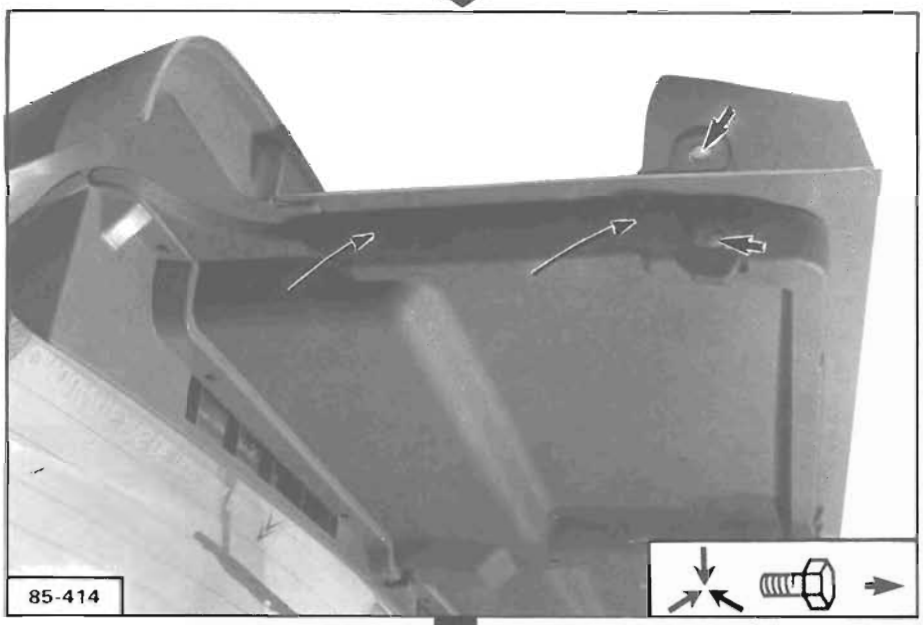

85-411


1
2
85-410


4
3
85-405


85-407


85-141


85-414


85-137

HECKSCHEIBE MIT ZIERLEISTE AUS POLYAMID

EIN- UND AUSBAU EINER HECKSCHEIBE MIT ZIERLEISTE AUS POLYAMID

WERKZEUG: Abb. I

1 - Werkzeug zum Durchtrennen der Scheibendichtung mit einer Drahtsaite: **(ET-Nr. 7503-T).**

2 - Pistole zum Auftragen der Scheibendichtung.

3 - Satz = 2 Saugnäpfe

4 - Werkzeug zum Entfernen von Dichtungsresten nach Ausbau der Scheibe **MR. 630-84/43**, oder einem, wie auf der Vergrößerung abgebildeten, angeschliffenen Stechbeitel.

PRODUKT: Abb. II

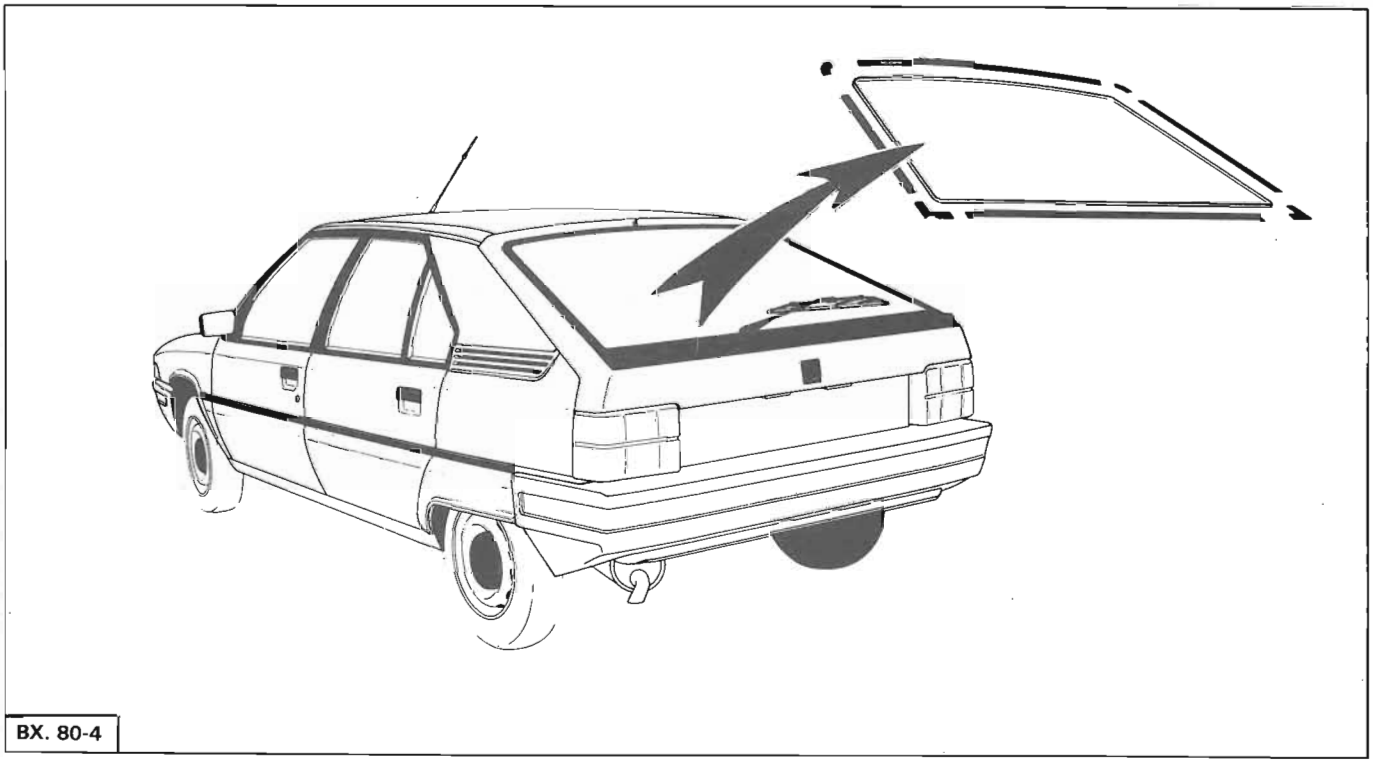
Klebeset: ET-Nr. ZC 9 867 511 U.

SICHERHEITSMASSNAHMEN

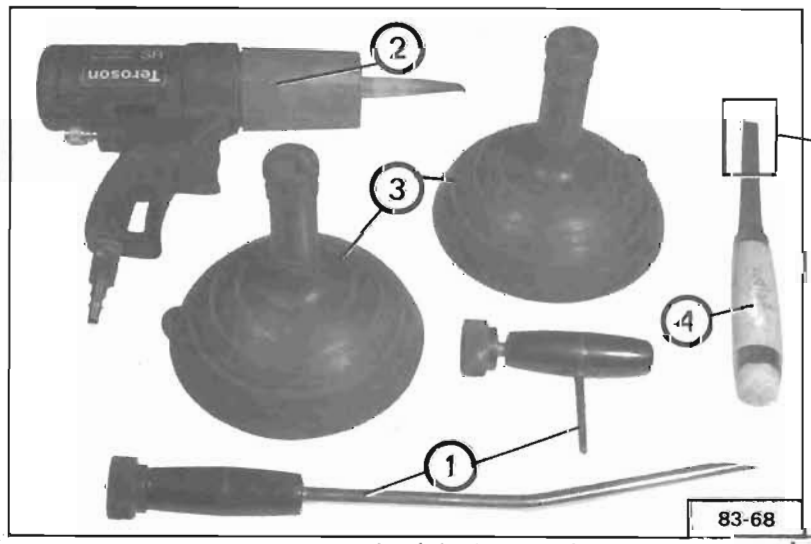
Beim Durchtrennen der Scheibendichtung eine Schutzbrille tragen, falls die Scheibe springt.

ACHTUNG: Die Verwendung anderer Klebeprodukte als des oben genannten Klebesets ist nicht zulässig.
Die Heckscheibe trägt zur Steifigkeit des aufnehmenden Karosseriebereiches bei. Deshalb muß die Klebeverbindung erster Qualität sein.

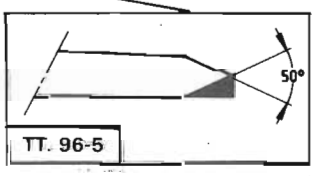
HINWEIS:
Die Zierleisten aus Polyamid können nach dem Ausbau der Heckscheibe nicht wieder verwendet werden. Wir schlagen vor, sie durch den seit Dezember 1982 serienmäßig hergestellten Kautschuk (vgl. Rep.-HB XB 844-3) zu ersetzen. Die Kautschukzierleiste kann nicht ohne vorherigen Ausbau der Heckscheibe angebracht werden.



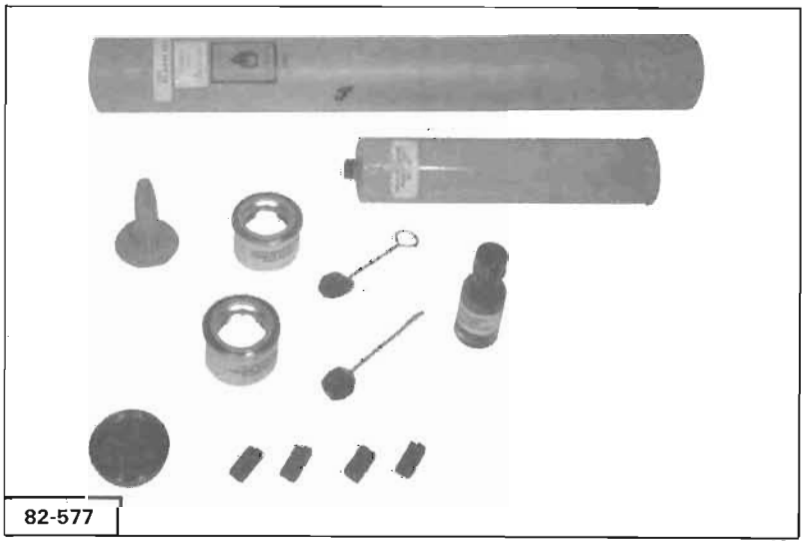
BX. 80-4



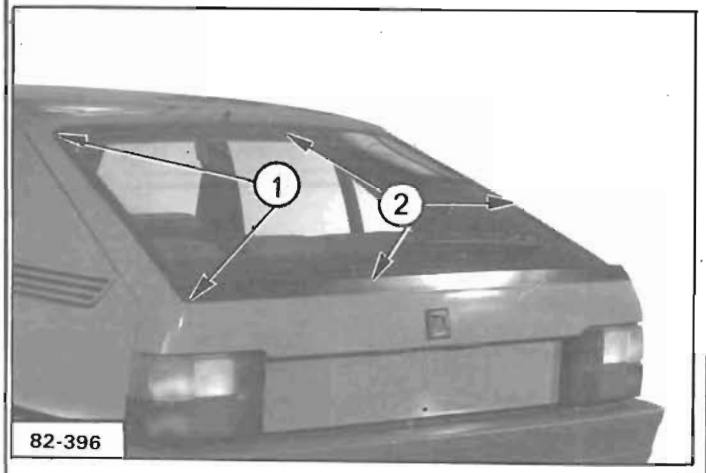
83-68



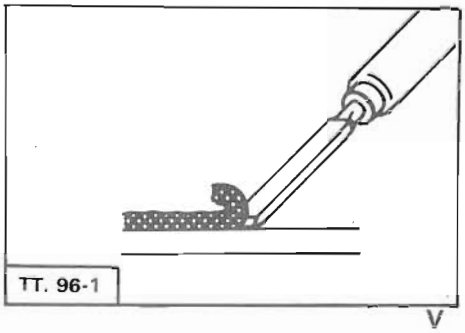
TT. 96-5



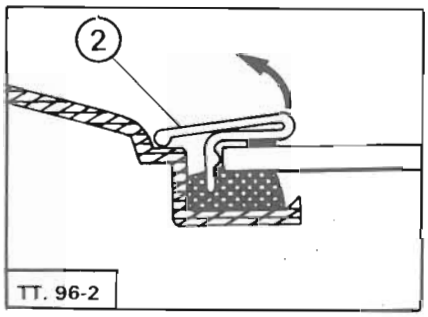
82-577



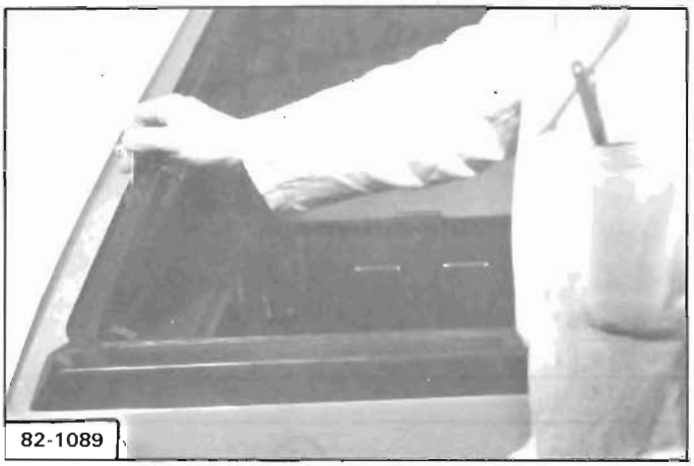
I



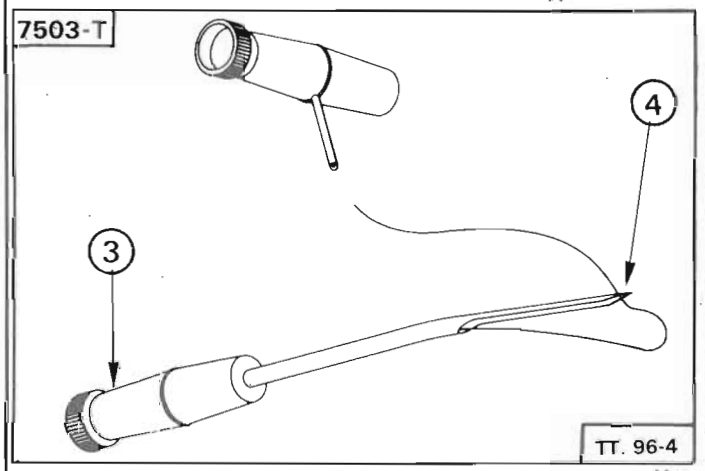
V



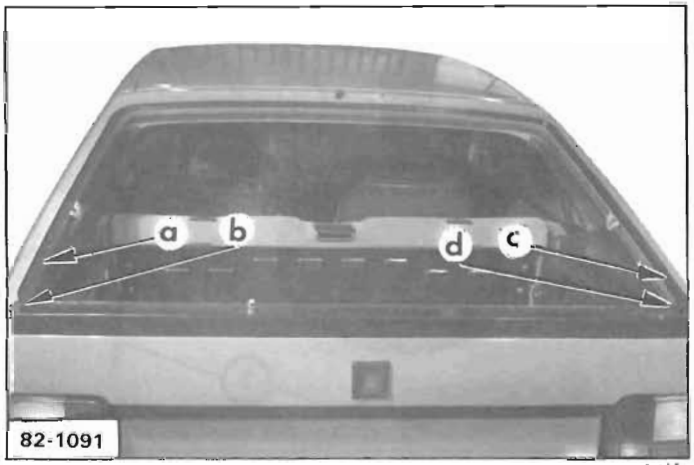
II



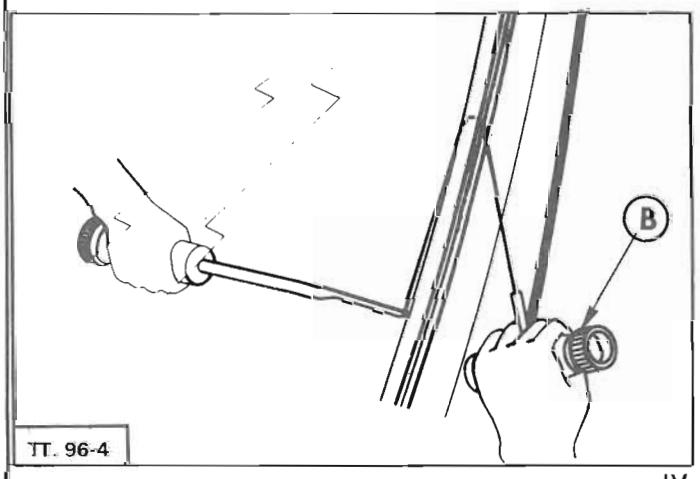
VI



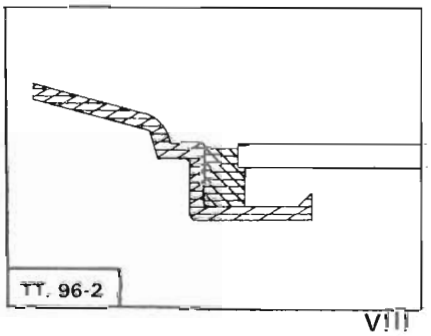
III



VII



IV



VIII

Ausbauen (Abb. I und II):

– die Zierleistenecken (1)

– die oben, unten und seitlich angebrachten Zierleisten (2)

Zufuhrkabel der Heckscheibenheizung abziehen.

Heckscheibendichtung austrennen (Abb. III und IV):

Die Drahtsaite in zwei gleiche Teile schneiden.

Drahtsaite in Öffnung (3) des Griffs einsetzen und am Ende mit dem Rändelknopf befestigen. Das andere Ende in Öffnung (4) an der Spitze des Werkzeugs einfädeln.

Vom Fahrzeuginnern aus das Ende der Drahtsaite mit einer Nadel durch die Dichtung hindurchstechen und am Griff „B" befestigen.

Während ein Helfer vom Fahrzeuginnern aus die Spitze des Werkzeugs in einem Abstand von ca. 30 cm von der Durchgangsstelle der Drahtsaite in die Heckscheibendichtung einsticht, von außen am Griff „B" ziehen und die Dichtung durchtrennen. Dies ist solange zu wiederholen, bis die Dichtung ganz durchtrennt ist.

Heckscheibenrahmen vorbereiten (Abb. V und VI):

Dichtungsreste mit einem Schaber entfernen.

Achtung! Wurde die Heckscheibe bereits einmal mit Polyurethan eingeklebt, dürfen die Reste der Klebedichtung an den Falzen nicht vollständig entfernt werden. Lediglich die Überdicken beseitigen.

Da die Fläche schmutzig sein kann, darf nur mit einem trockenen Lappen nachgewischt werden.

Der Karosserieprimer darf nur in Bereichen aufgetragen werden, die frei von Dichtmittelresten sind.

Hinweis: Bei neuen Heckscheibenrahmen (bei Erneuern der Kofferraumklappe) zunächst ein Fettentfernungsmittel auftragen. Dann die Falz auf gesamter Fläche mit einem Karosserieprimer versehen. Vor Anbringen des Dichtmittelauftrags 8 – 10 Minuten trocknen lassen.

Heckscheibe am Heckscheibenrahmen ansetzen und die zu ihrer Zentrierung erforderlichen Abstandsstücke festlegen (Abb. VII und VIII).

Abstandsstücke entsprechender Stärke zuschneiden und bei „a", „b", „c" und „d" anbringen.

Heckscheibe abnehmen.

Heckscheibe vorbereiten (Abb. I, II, III):

Klebebereiche der Heckscheibe mit einem Fettentfernungsmittel reinigen.

Glasprimer auftragen.

Heckscheibe einsetzen (Abb. IV, V, VI):

Den Boden von der Dichtmittel-Patrone abziehen und das Entwässerungsmittel entfernen.

Die Düse auf die Patrone setzen und den Verschluß durchstoßen.

Patrone an der Pistole ansetzen.

Ohne abzusetzen die Dichtungsmasse in Form einer Dichtschnur auf die Falz des Heckscheibenrahmens auftragen (Abb. IV und V).

Die Saugnäpfe an der Außenseite der Heckscheibe anbringen.

Heckscheibe parallel zur Falz ansetzen und sich dabei an den Anschlägen orientieren.

Heckscheibe auf die Dichtungsmasse aufdrükken.

Dichtungsmasse bei (1) mit einem Spachtel glattstreichen (Abb. VII).

Bei ungenügendem Dichtmittelauftrag noch entsprechend Dichtungsmasse nachtragen.

Zierleisten vorbereiten:

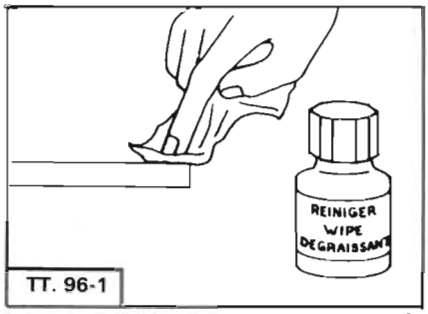
Hinweis: Die Zierleisten müssen grundsätzlich erneuert werden.

Auftragsbereiche des Karosserieprimers an den Zierleisten von Fettspuren befreien.

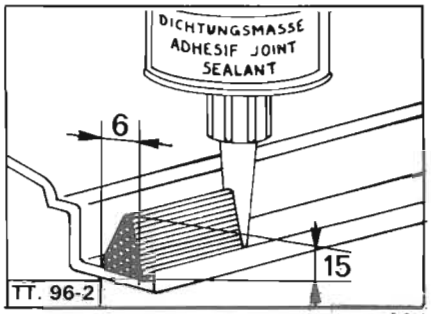
Karosserieprimer auftragen (Abb. VIII).

Bei (2) in die Zierleiste eine Dichtschnur einspritzen (Abb. IX).

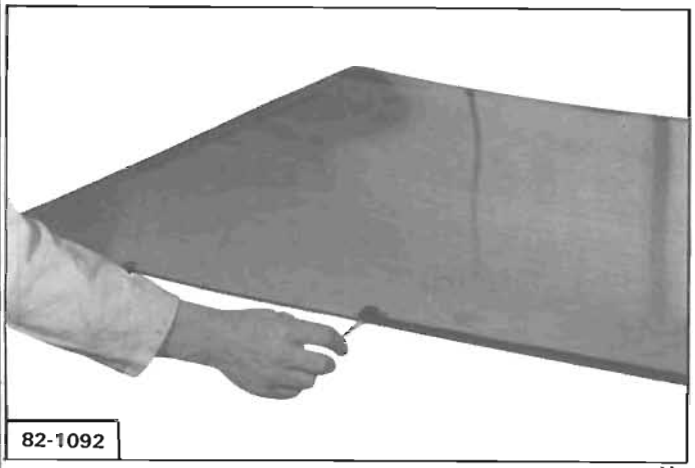
Achtung! Dieser Arbeitsvorgang ist unbedingt erforderlich, um später auftretende Verformungen zu vermeiden.



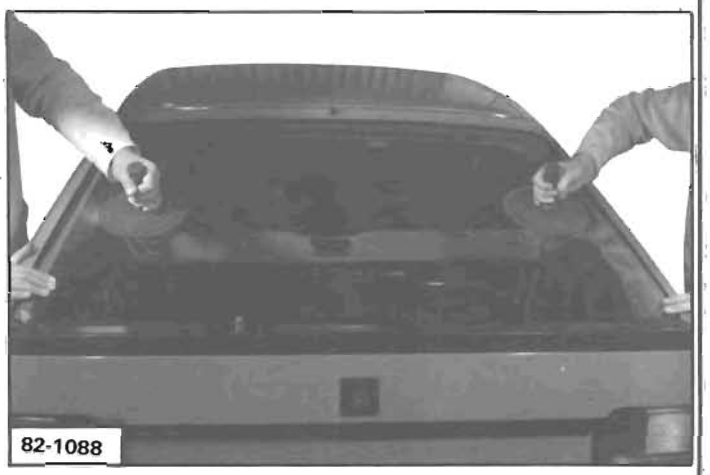
I



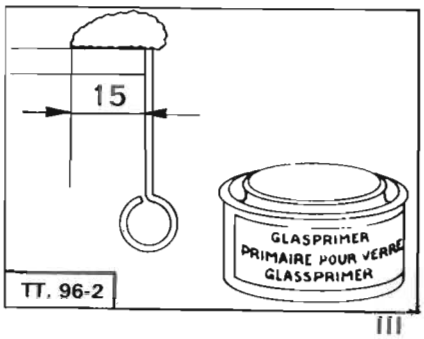
V



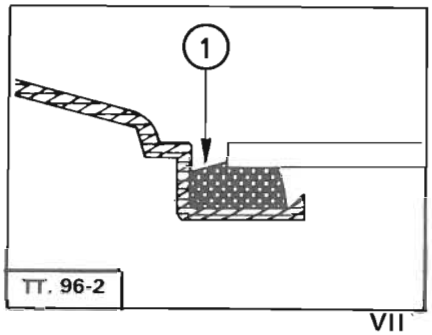
II



VI



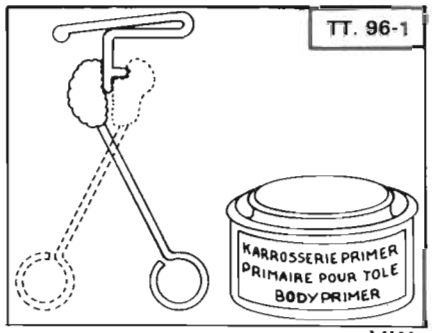
III



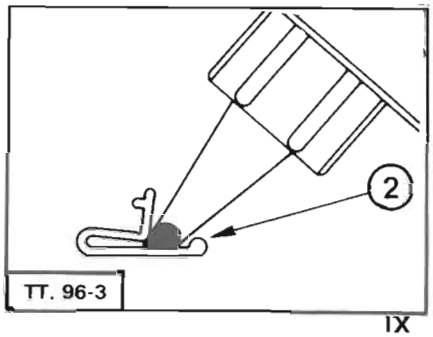
VII



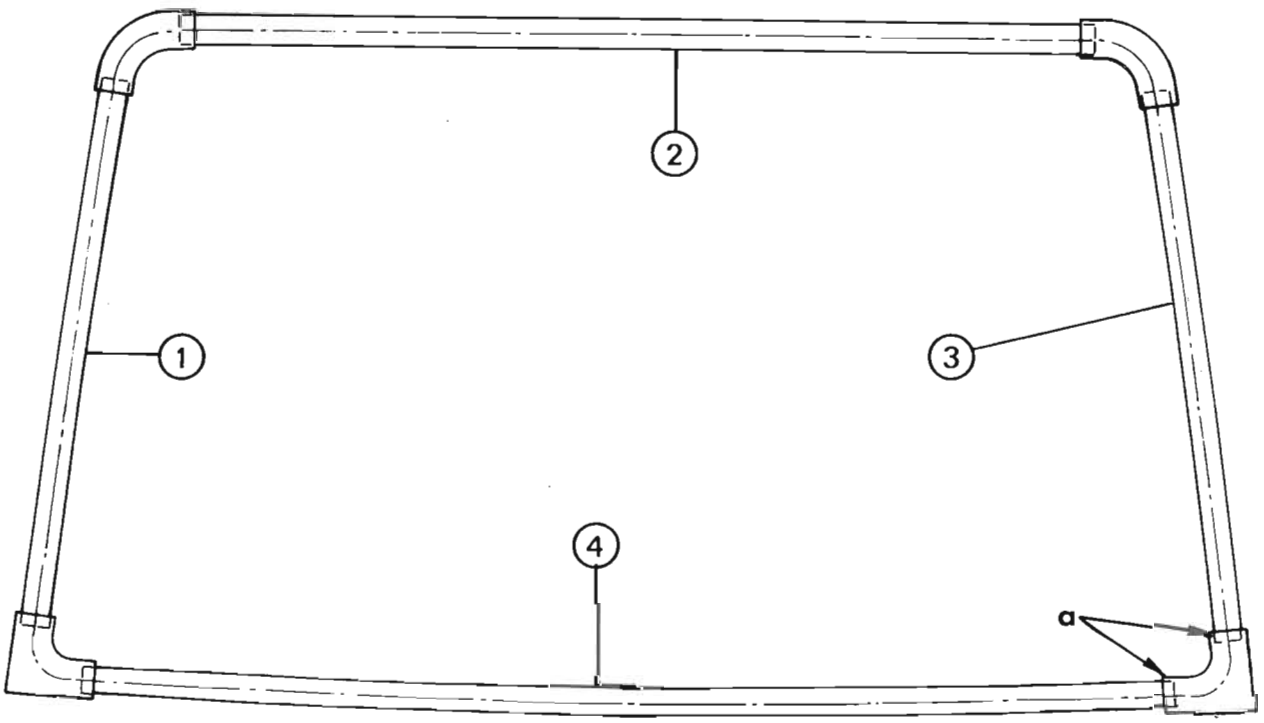
IV



VIII

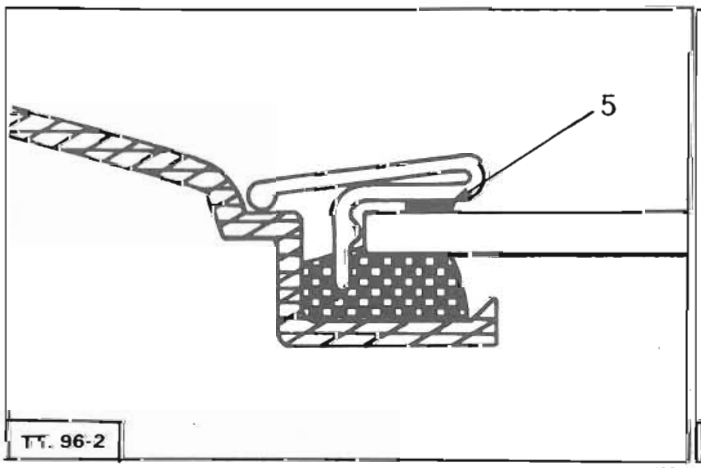


IX



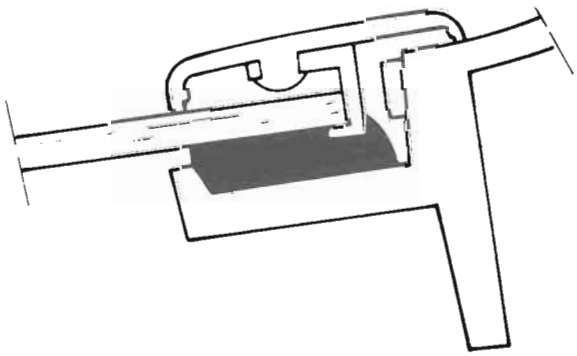
BX. 82-1

I



TT. 96-2

II



BX. 82-1

III

Zierleisten anbringen (Abb. I und II):

Schutzfolie des beidseitigen Klebebandes (5) abziehen.

Zierleisten (1), (2), (3) und (4) anbringen (mit Hilfe der Zierleistenecken prüfen, ob ihre Einbaulage korrekt ist).

Zierleistenecken anbringen (Abb. I und III):

Schutzfolie des beidseitigen Klebebandes bei „a" abziehen.

Zierleistenecken einklemmen und andrücken.

EIN- UND AUSBAU EINER HECKSCHEIBE MIT ZIERLEISTE AUS GUMMI

WERKZEUG: Abb. I

1 - Werkzeug zum Durchtrennen der Scheibendichtung mit einer Drahtsaite: (ET-Nr. 7503-T).

2 - Pistole zum Auftragen der Scheibendichtung.

3 - Satz = 2 Saugnäpfe

4 - Werkzeug zum Entfernen von Dichtungsresten nach Ausbau der Scheibe MR. 630-84/43, oder einem, wie auf der Vergrößerung abgebildeten, angeschliffenen Stechbeitel.

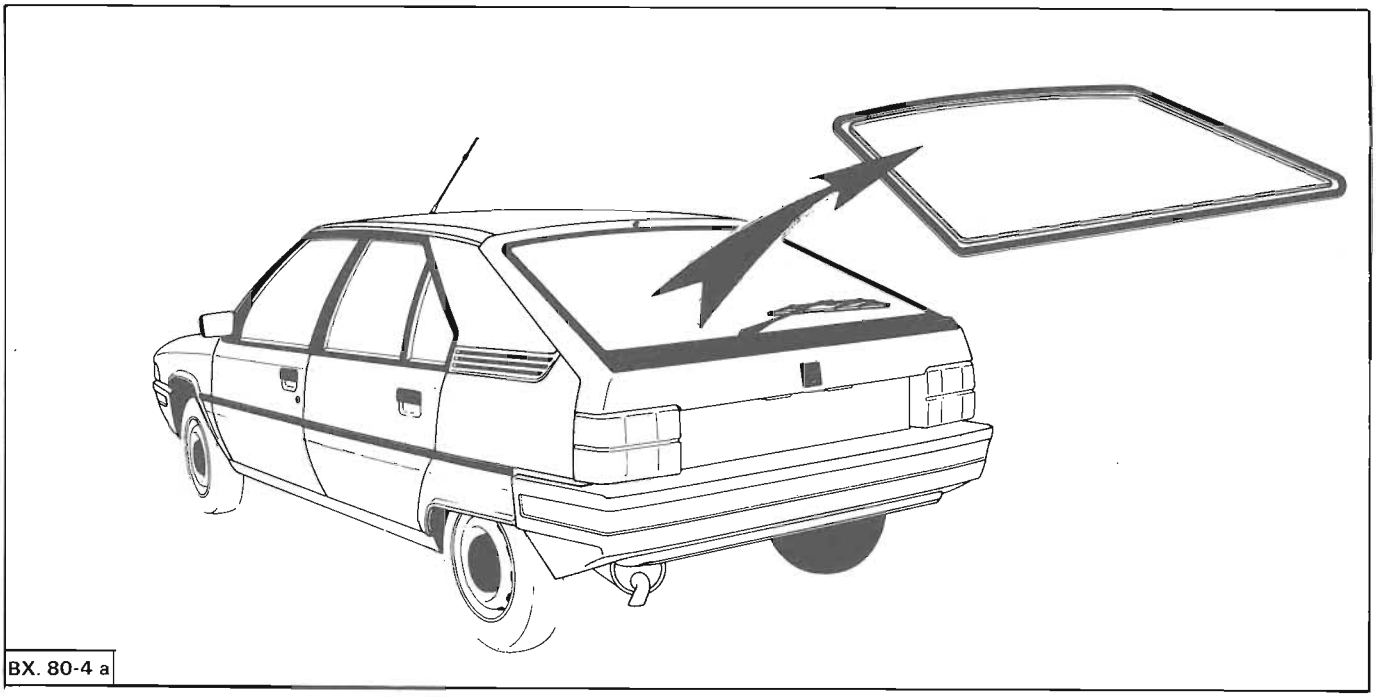
PRODUKT: Abb. II

Klebeset: ET-Nr. ZC 9 867 511 U.

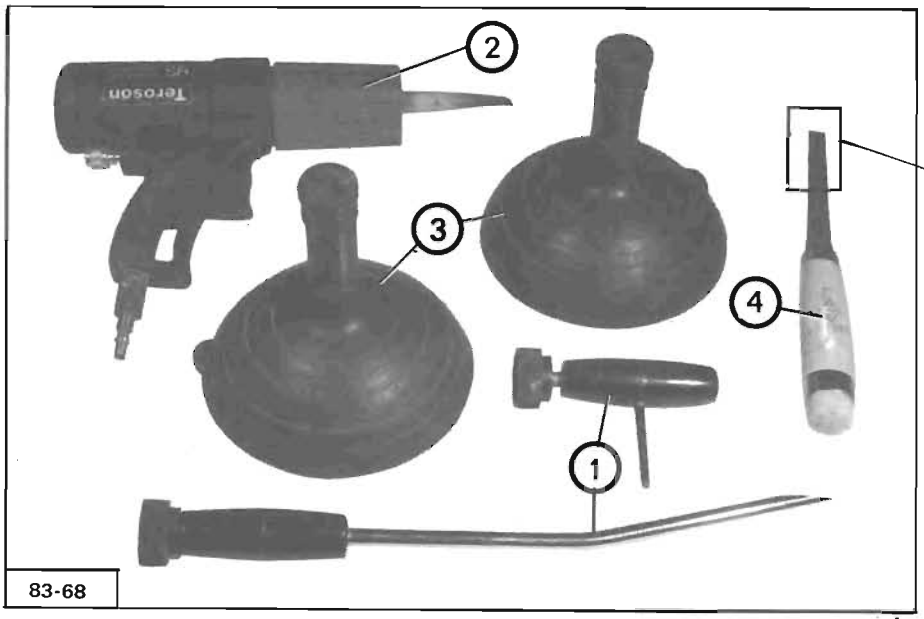
SICHERHEITSMASSNAHMEN

Beim Durchtrennen der Scheibendichtung eine Schutzbrille tragen, falls die Scheibe springt.

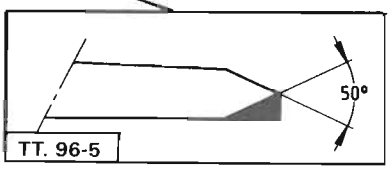
ACHTUNG: Die Verwendung anderer Klebeprodukte als des oben genannten Klebesets ist nicht zulässig.
Die Heckscheibe trägt zur Steifigkeit des aufnehmenden Karosseriebereiches bei. Deshalb muß die Klebeverbindung erster Qualität sein.



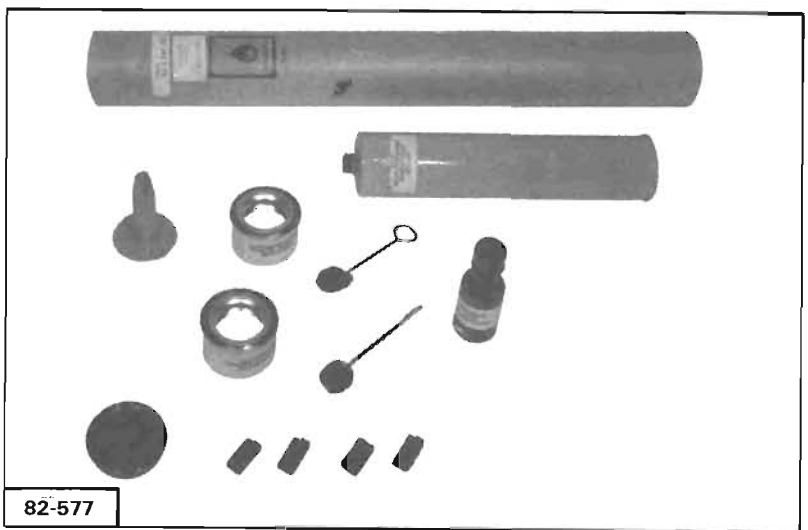
BX. 80-4 a



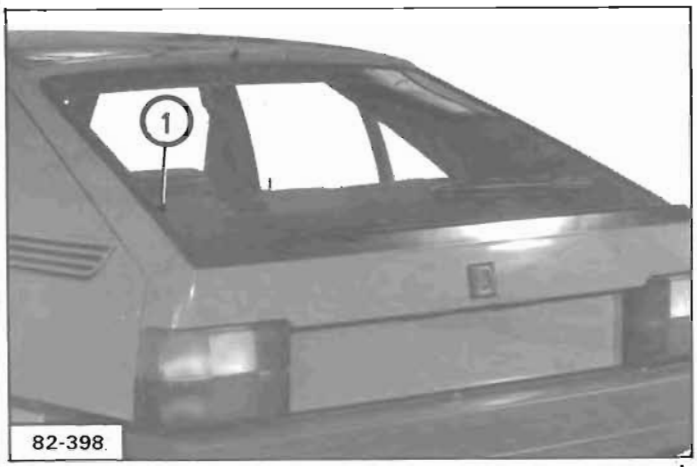
83-68



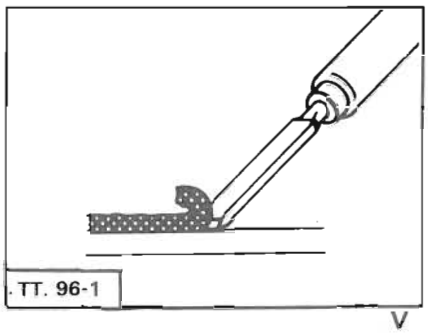
TT. 96-5



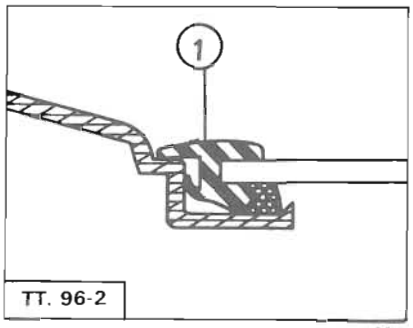
82-577



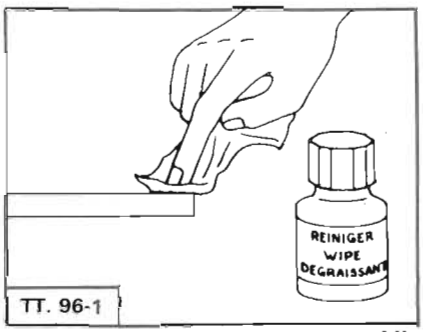
I



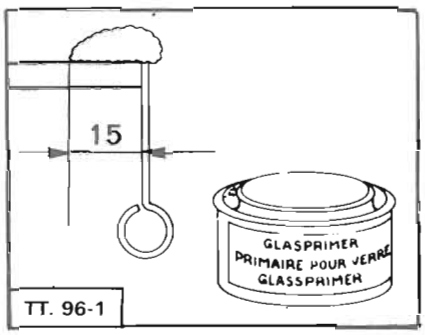
V



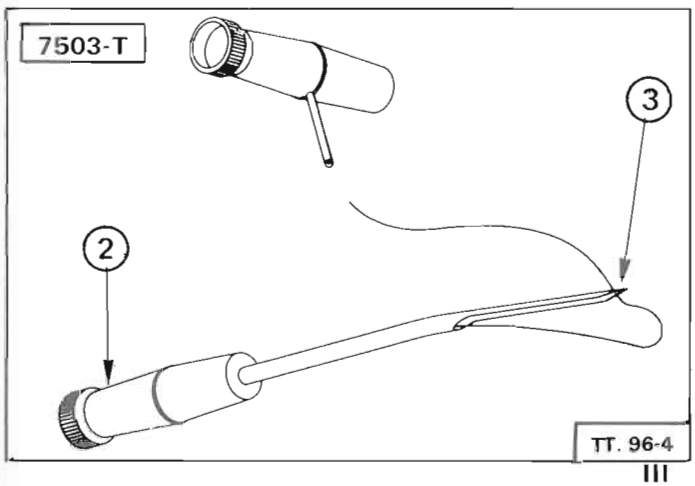
II



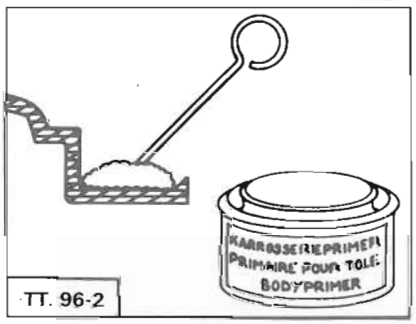
VI



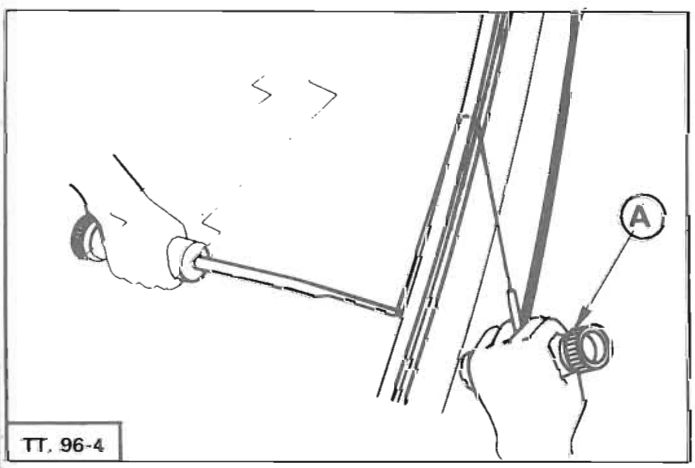
VII



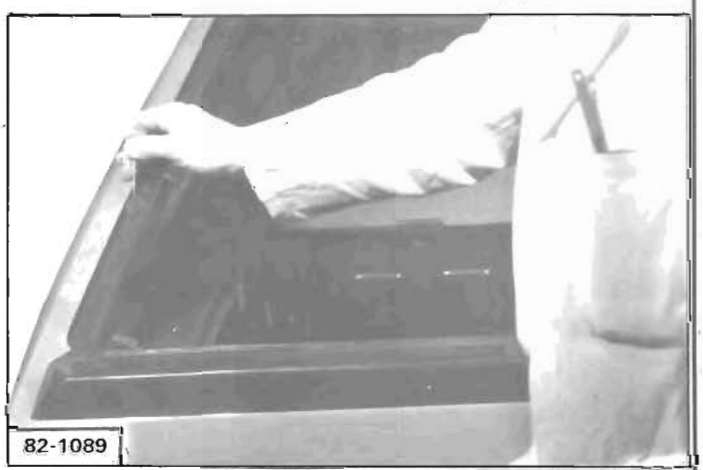
III



VIII



IV



IX

Die Gummizierleisten (1) entfernen, **Abb. I und II.**

Beim Entfernen in einer Ecke mit dem Schraubenzieher beginnen und ziehen.

Das Versorgungskabel für die Heckscheibe lösen.

Heckscheibendichtung austrennen, Abb. III und IV.

Die Drahtsaite in zwei gleiche Teile schneiden.

Drahtsaite in die Öffnung (2) des Griffes einführen und am Ende mit dem Rändelkopf befestigen. Das andere Ende in die Öffnung an der Spitze des Werkzeugs (3) einfädeln. Vom Fahrzeuginnern aus das Ende der Saite mit einer Kombizange fassen, durch die Dichtung stechen und an dem Griff A befestigen. Im Wageninnern sticht ein Mitarbeiter die Spitze des Werkzeugs etwa 30 cm unterhalb des Durchstichs in die Dichtung ein, während ein anderer außen den Griff A zieht und die Dichtung durchtrennt. Dies ist solange zu wiederholen, bis die Dichtung ganz durchtrennt ist.

VORBEREITUNG

Abb. V

Mit einem Schaber die Dichtungsreste aus der Falz und von der Scheibe (falls sie nicht erneuert wurde) entfernen.

ACHTUNG: Wurde die Heckscheibe schon einmal mit Polyurethan eingeklebt (nur dieses Mittel kommt in Frage, ein anderes ist nicht zugelassen), sollen die Dichtungsreste auf keinen Fall vollständig entfernt werden. Lediglich die Überdicken sollen beseitigt werden. Der Karosserieprimer darf nur in Bereichen aufgetragen werden, die frei von Dichtmittelresten sind.

Vorbereitung von Neuteilen, Abb. VI, VII und VIII.

Die Klebestellen entfernen, **(Abb. VI).**

Den Glasprimer auf den Rand der Scheibe auftragen **(Abb. VII).**
Fünf Minuten trocknen lassen.

Den Karosserieprimer auf die Falz auftragen, **(Abb. VIII und IX).**
Acht Minuten trocknen lassen.

EINBAU

Untere Lippe (1) der Gummidichtung mit dem Reiniger aus dem Klebeset entfetten, **Abb. I.**

Die Gummidichtung auf das Glas setzen, wobei die Nahtstelle sich auf der Unterkante in der Mitte befindet.

Einbau der Scheibe, Abb. II, III, IV und V.

Die Kappe vom Boden der Dichtungsmittelpatrone abnehmen und das Härtungsmittel entfernen. Die Spritzdüse auf die Patrone setzen und den Verschluß durchstoßen. Die Patrone in die Spritzpistole einlegen. Eine ununterbrochene Dichtschnur auf die Falz des Heckscheibenrahmens auftragen: **Abb. II und III.**

Die Saugnäpfe auf der Außenseite der Scheibe festmachen. Heckscheibe parallel zur Falz ansetzen und auf den Rahmen zentrieren: **Abb. IV und V.**

Die Scheibe auf den Rahmen drücken.

Die Versorgungsdrähte der Heckscheibenheizung anschließen.

Vor Wiederinbetriebnahme des Fahrzeugs zwei Stunden trocknen lassen.

HINWEIS: Nach dem Einbau der Scheibe empfiehlt sich eine Überprüfung auf Dichtheit.

Eine soeben eingebaute Heckscheibe ist nicht dicht:

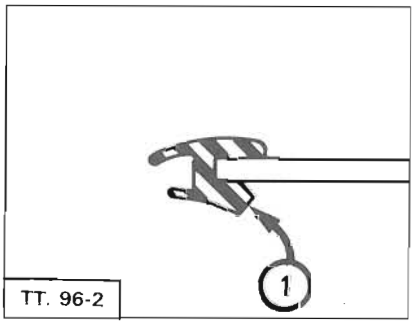
Eine nicht abgeschnittene Spritzdüse auf die Dichtmittel-Patrone schrauben.

Von der Innenseite der Heckscheibe die nötige Menge Dichtungsmasse bei (2) auftragen, **Abb. V.**

Eine Scheibe ist undicht, weil die Dichtmasse ausgetrocknet ist:

Von der Innenseite her mit einer Handpumpe und einer dünnen Spritzdüse die erforderliche Spachtelmenge auftragen, **Abb. V und VI.**

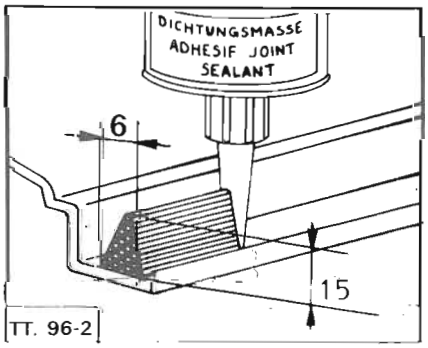
BUTYL-Spachtel benutzen, der an der Luft trocknet.



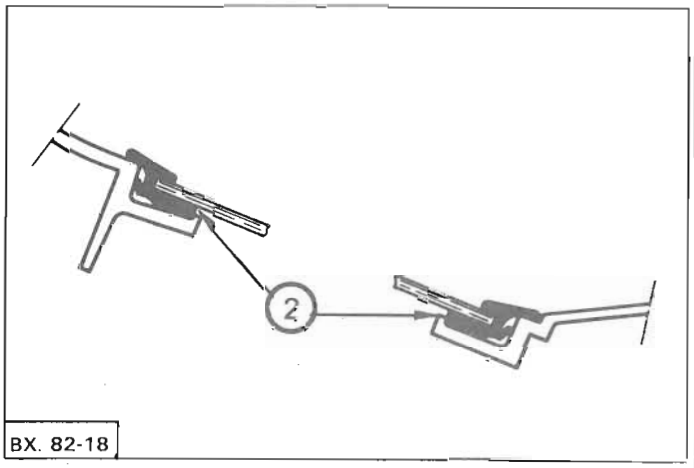
I



IV



II



V



III



VI

ERNEUERN DER HECKSCHEIBE

WERKZEUG: Abb. I

1 - Werkzeug zum Durchtrennen der Scheibendichtung mit einer Drahtsaite: **(ET-Nr. 7503-T).**

2 - Pistole zum Auftragen der Scheibendichtung.

3 - Satz = 2 Saugnäpfe

4 - Werkzeug zum Entfernen von Dichtungsresten nach Ausbau der Scheibe **MR. 630-84/43,** oder einem, wie auf der Vergrößerung abgebildeten, angeschliffenen Stechbeitel.

PRODUKT: Abb. II

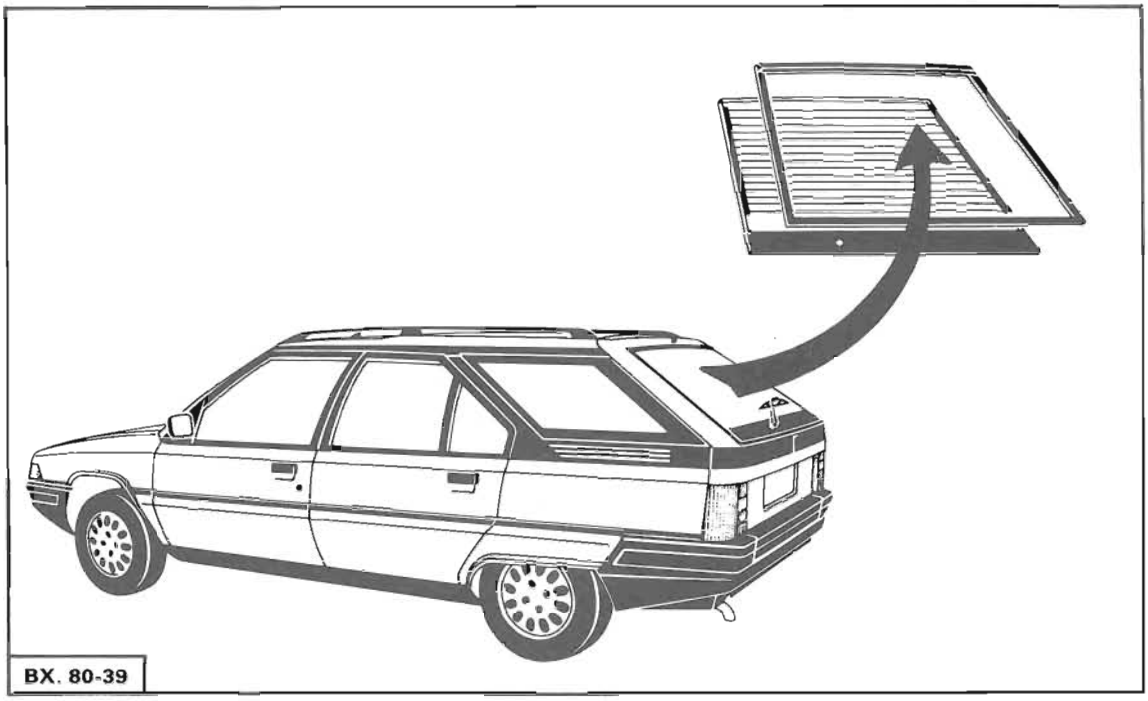
„GURIT"
Klebeset: ET-Nr. **ZC 9 867 511 U.**
Kartusche: ET-Nr. **ZC 9 867 447 U.**

„SIKAFLEX"
Klebeset: **KN 1140**
Kartusche: **KN 1140 A**

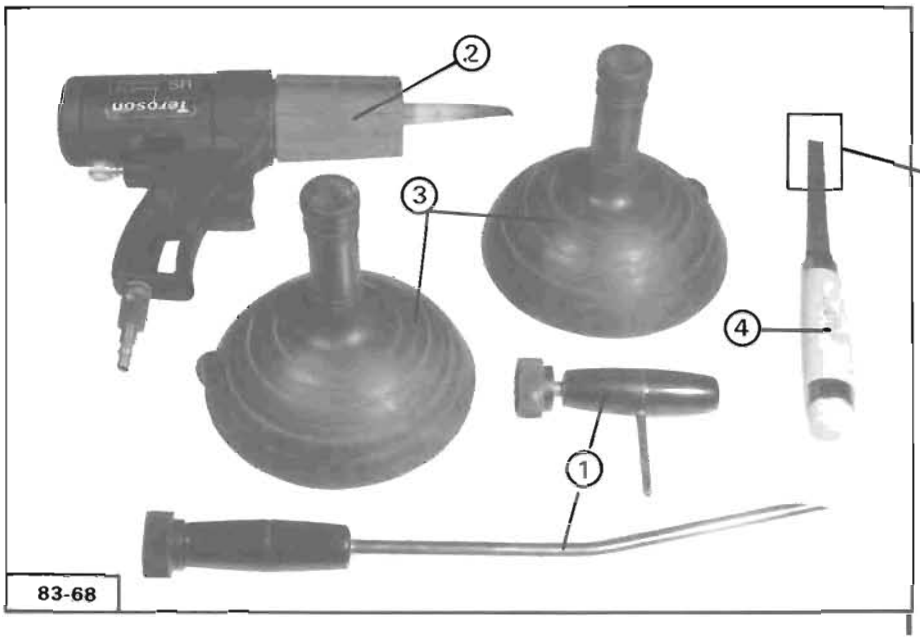
SICHERHEITSMASSNAHMEN

Beim Durchtrennen der Scheibendichtung eine Schutzbrille tragen, falls die Scheibe springt.

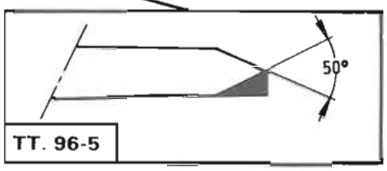
ACHTUNG: Die Verwendung anderer Klebeprodukte als des oben genannten Klebesets ist nicht zulässig.
Die Heckscheibe trägt zur Steifigkeit des aufnehmenden Karosseriebereiches bei. Deshalb muß die Klebeverbindung erster Qualität sein.



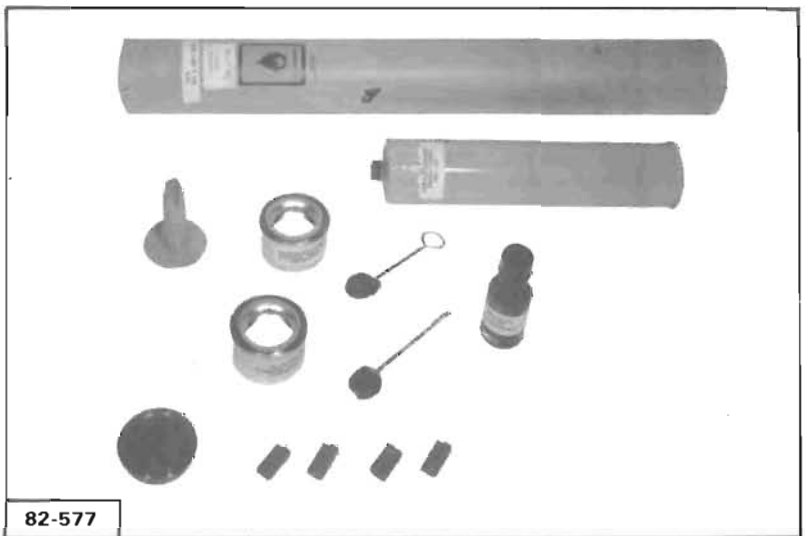
BX. 80-39



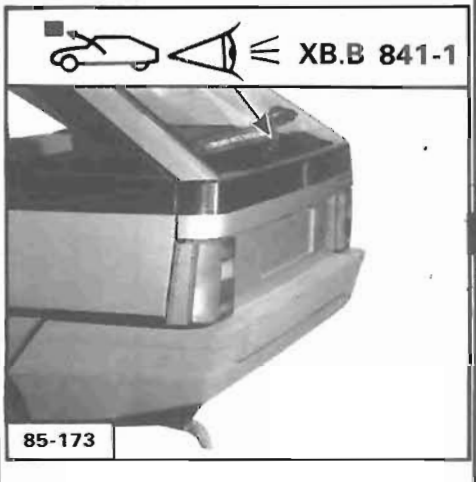
83-68

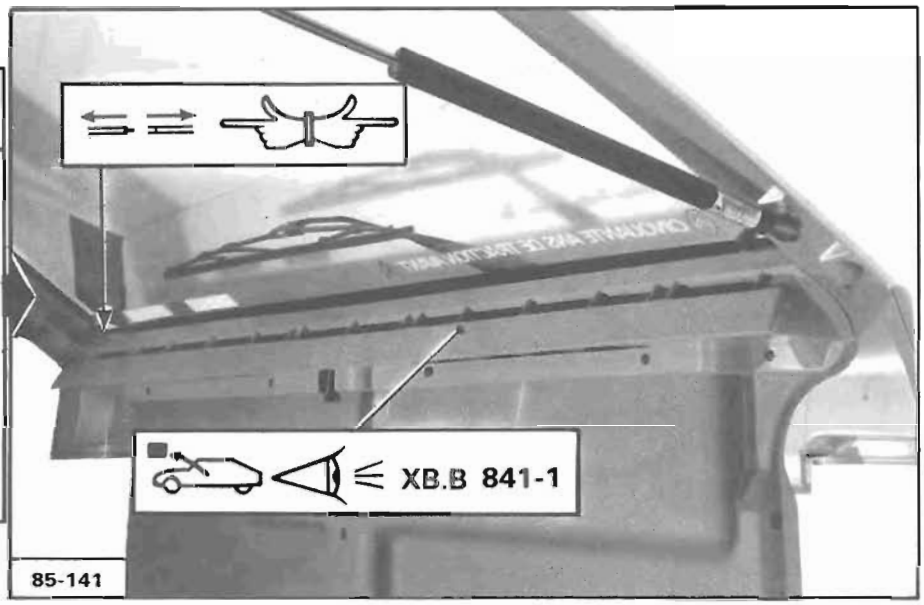


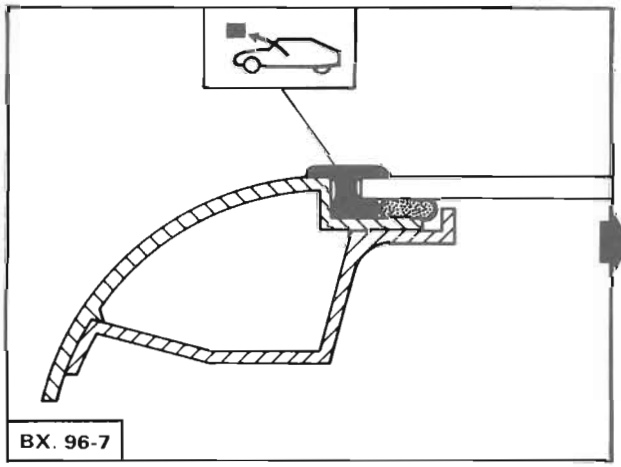
TT. 96-5

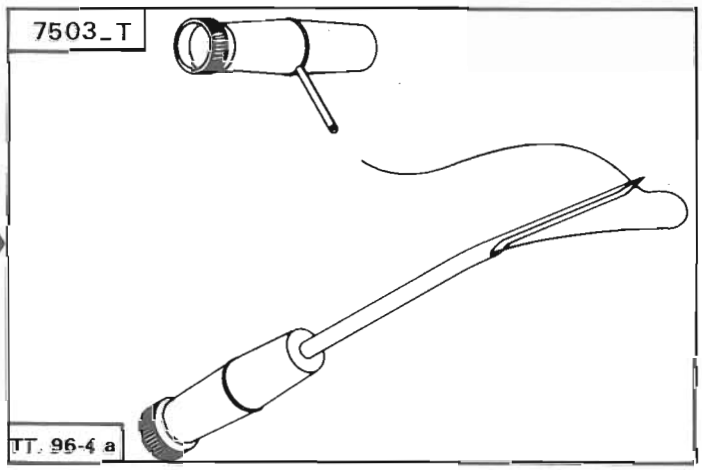


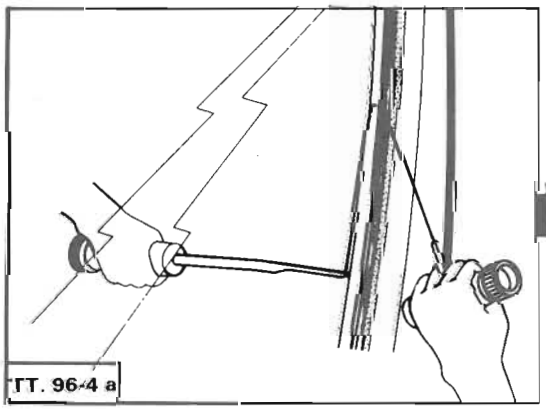
82-577

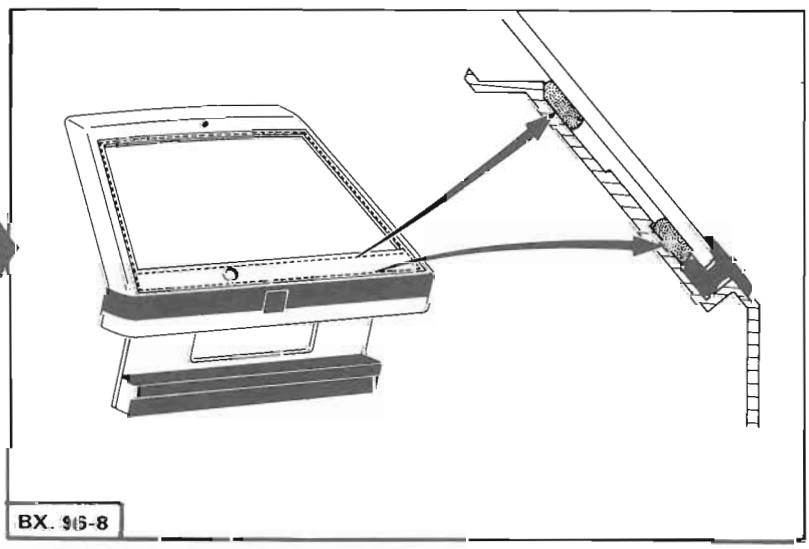

XB.B 841-1
85-173

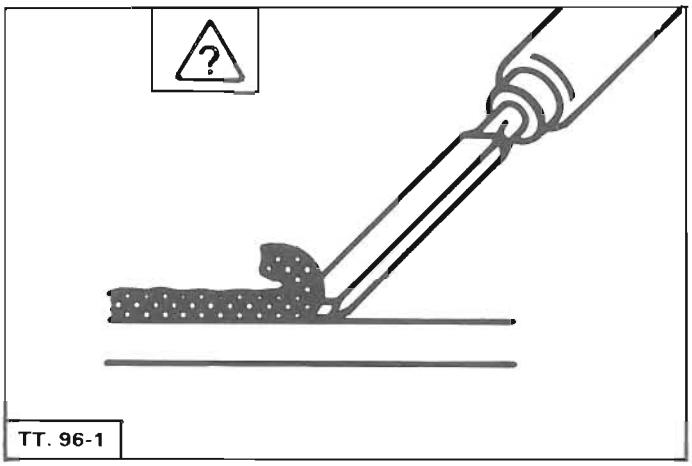

XB.B 841-1
85-141

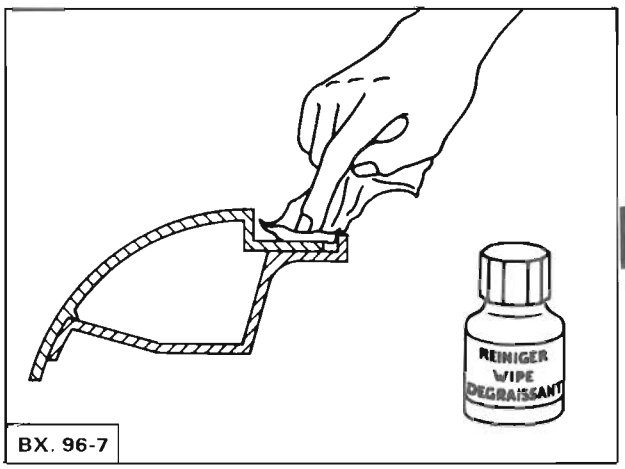

BX. 96-7

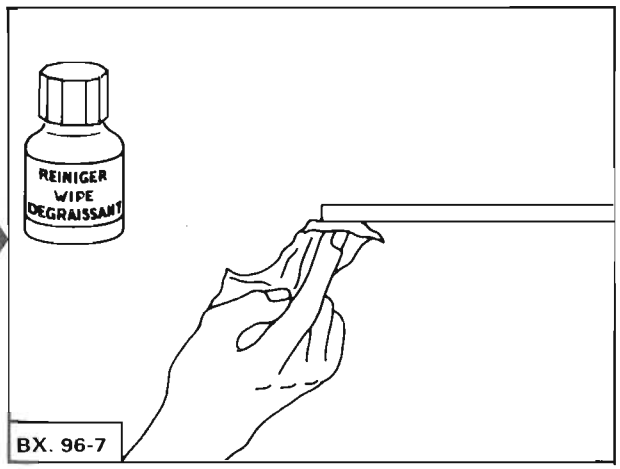

7503_T
TT. 96-4 a

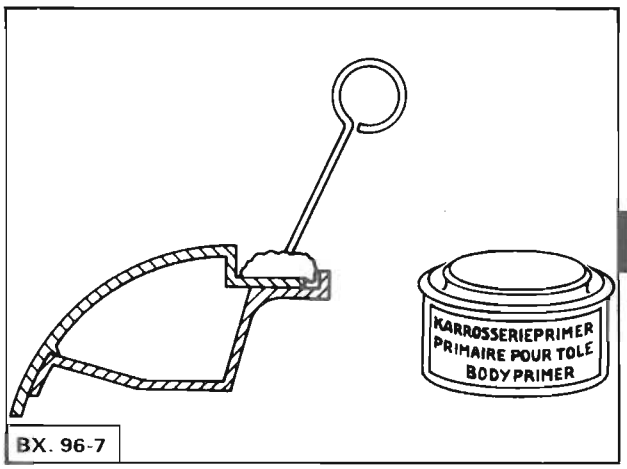

TT. 96-4 a

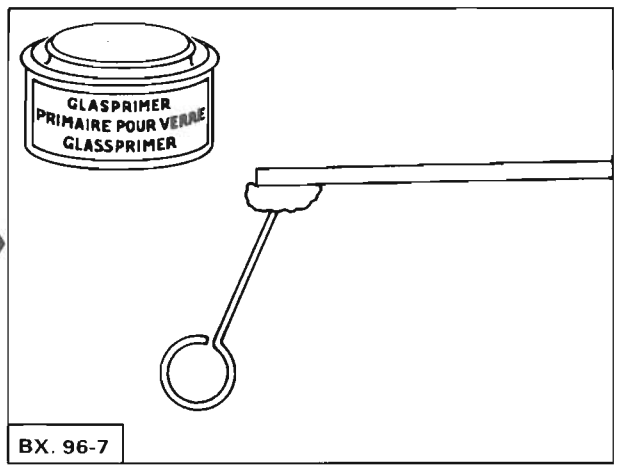

BX. 96-8

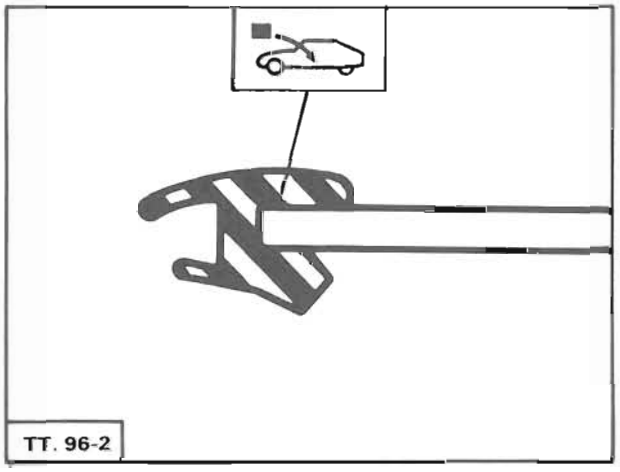

TT. 96-1

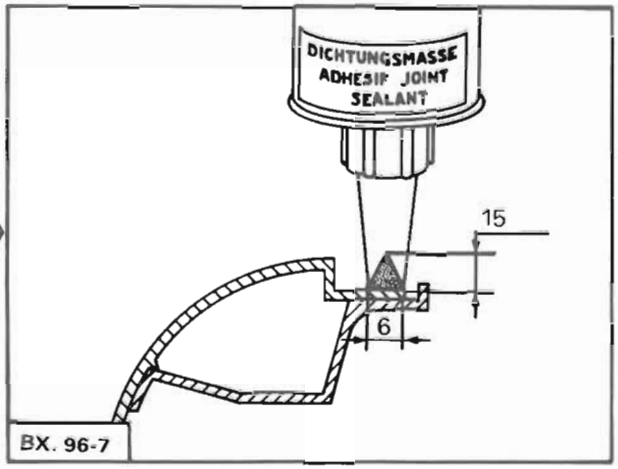

REINIGER
WIPE
DEGRAISSANT
BX. 96-7


REINIGER
WIPE
DEGRAISSANT
BX. 96-7

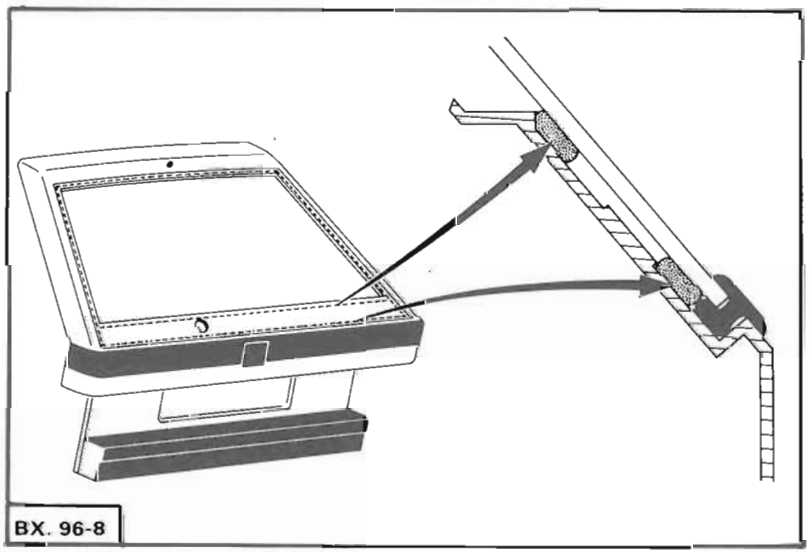

KARROSSERIEPRIMER
PRIMAIRE POUR TOLE
BODY PRIMER
BX. 96-7

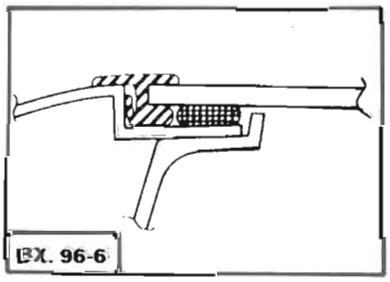

GLASPRIMER
PRIMAIRE POUR VERRE
GLASSPRIMER
BX. 96-7

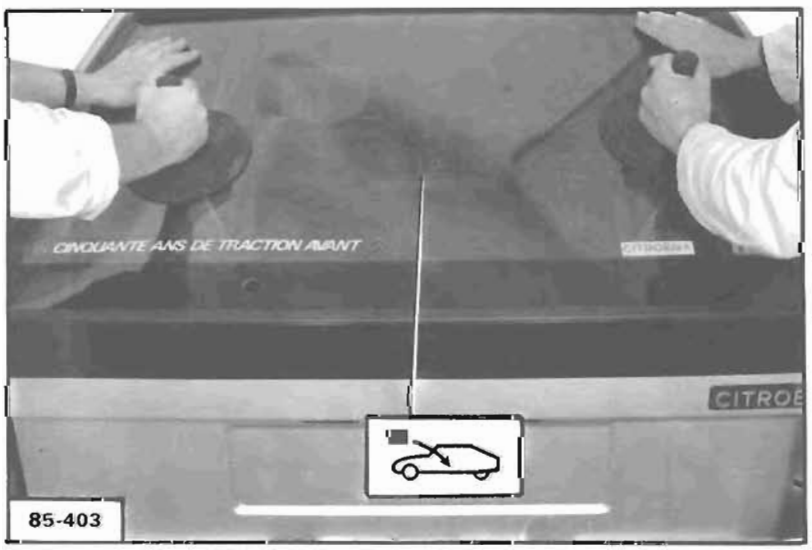

TT. 96-2



BX. 96-7


BX. 96-8

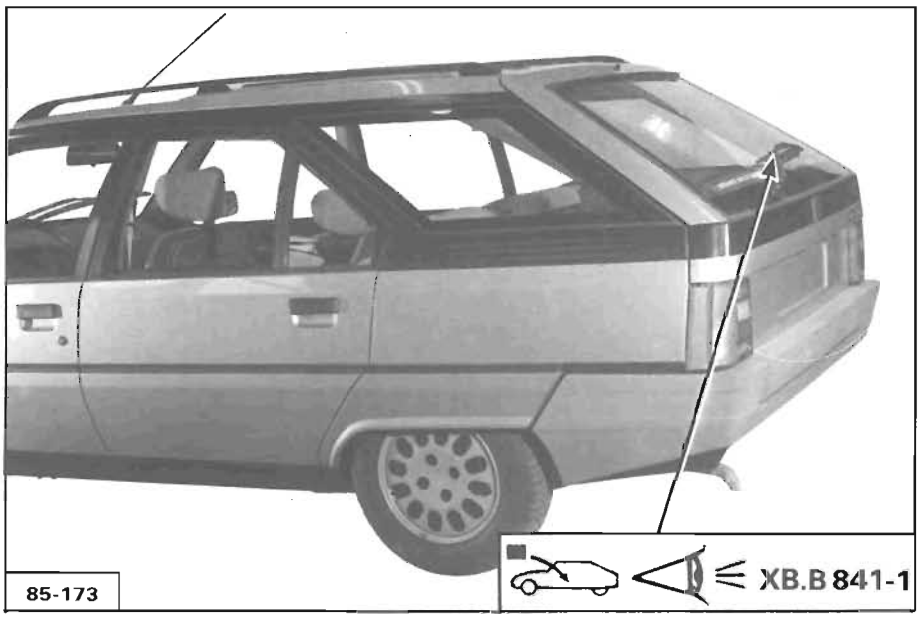

BX. 96-6

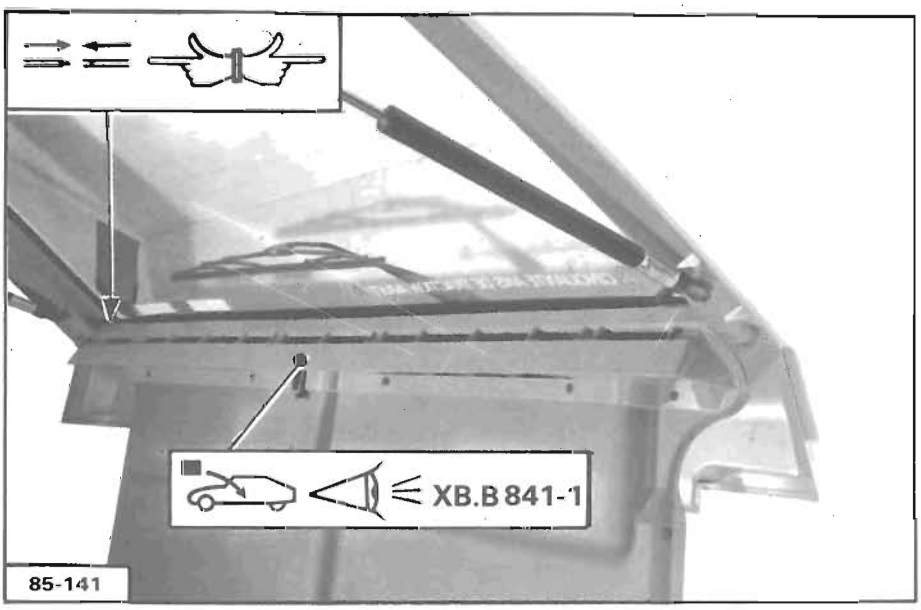


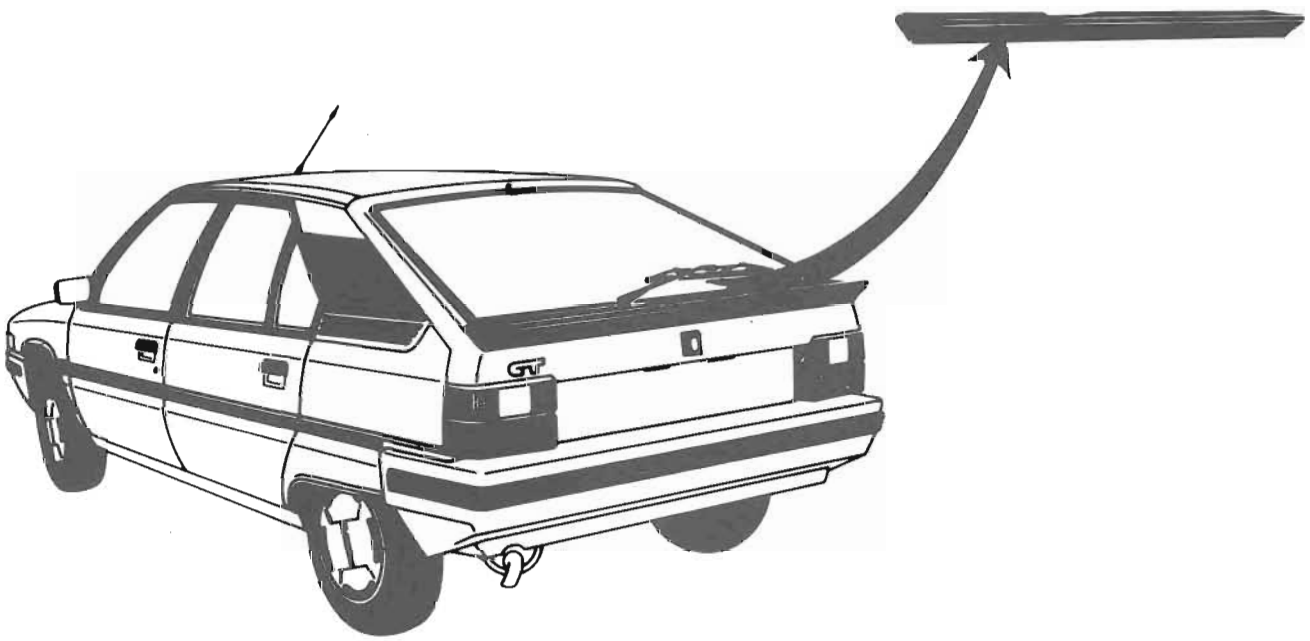
85-403



85-406


85-173
XB.B 841-1


XB.B 841-1
85-141

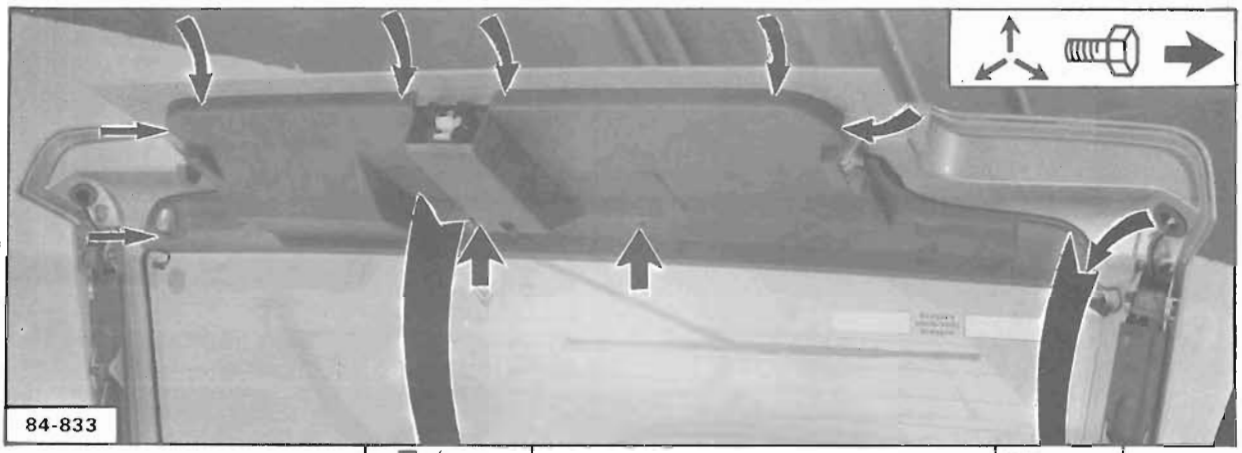


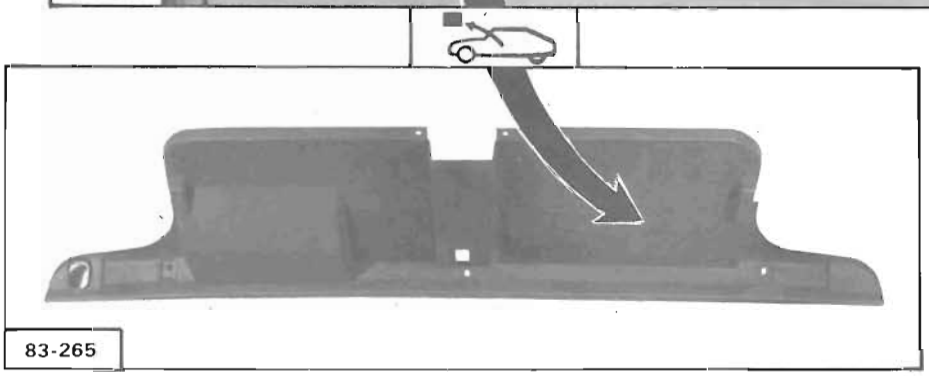
BX. 85-1

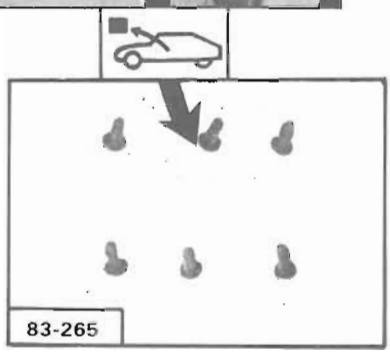
MR. 630-84/23 a

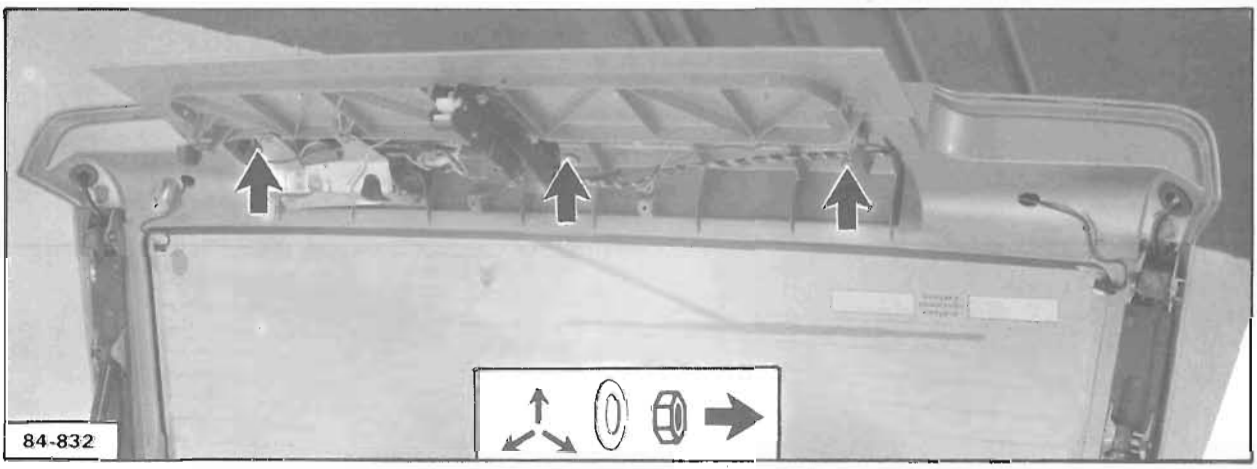


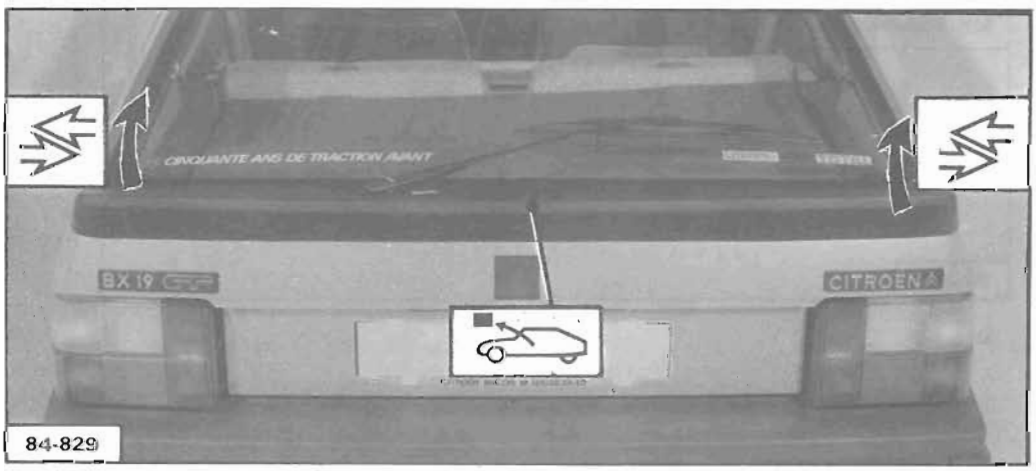
83-265

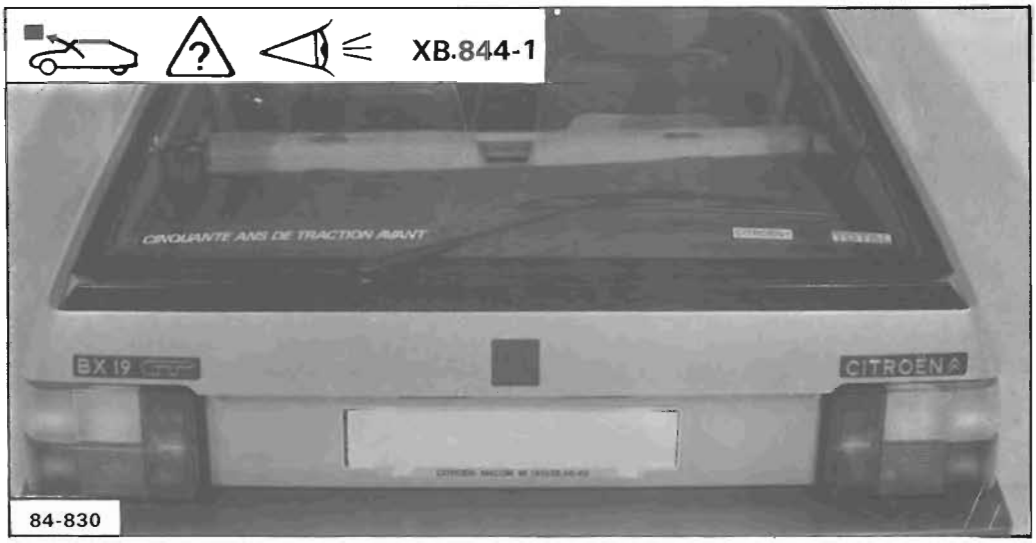

84-833


83-265

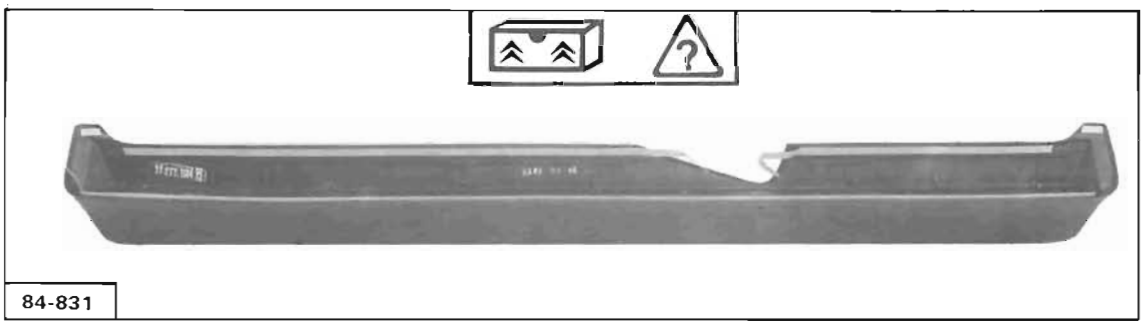

83-265


84-832

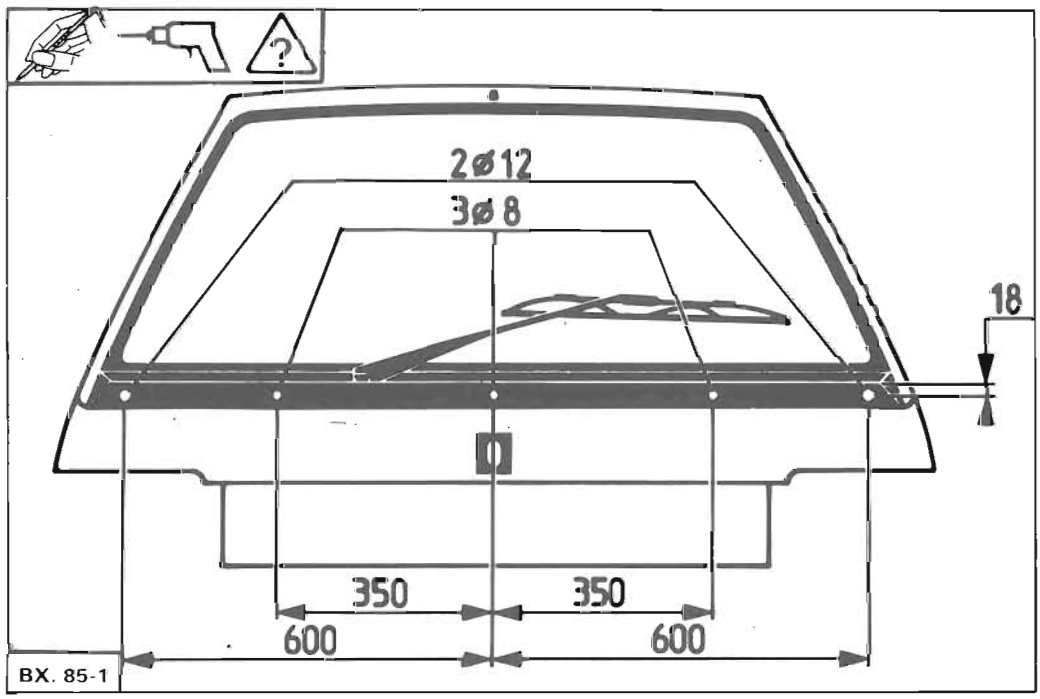

CINQUANTE ANS DE TRACTION AVANT
BX 19
CITROEN
84-829



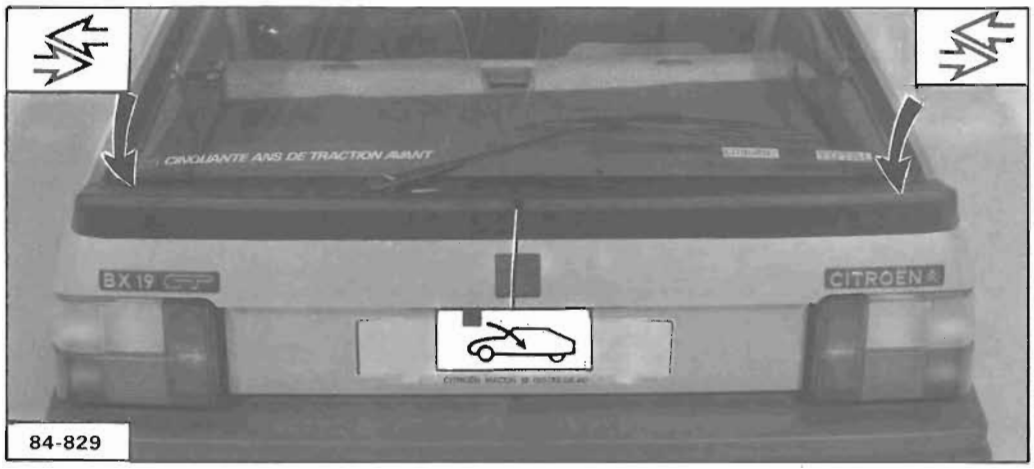
84-830

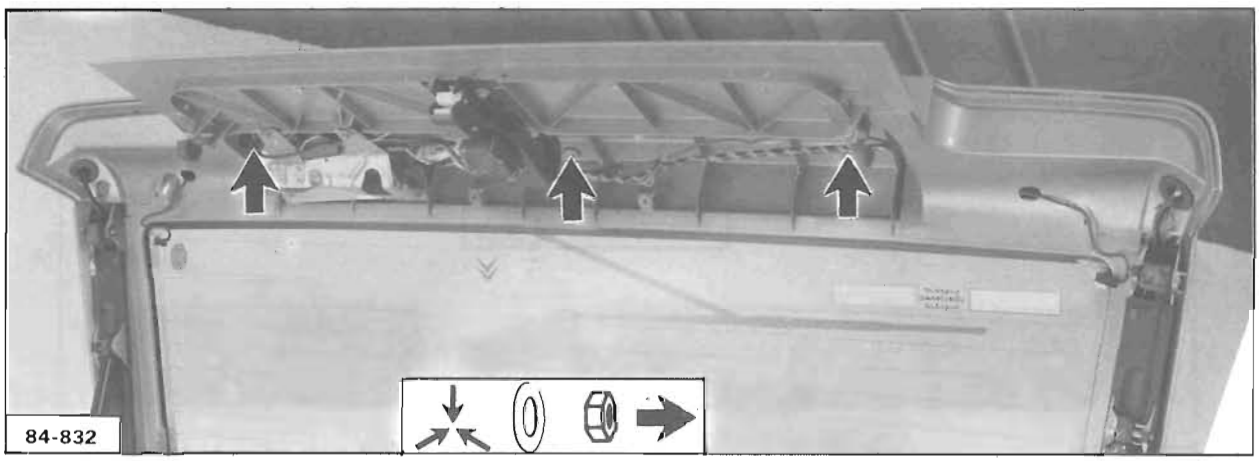


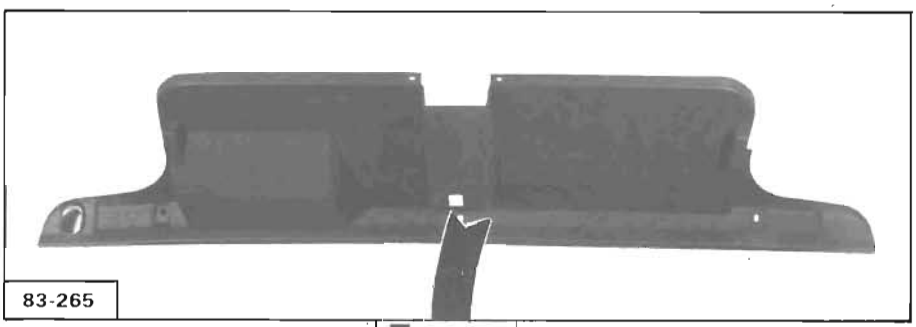
84-831

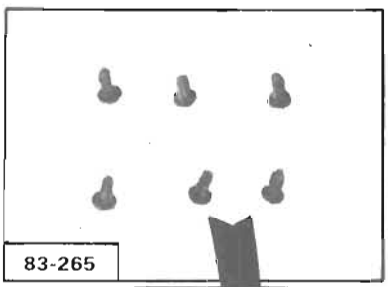


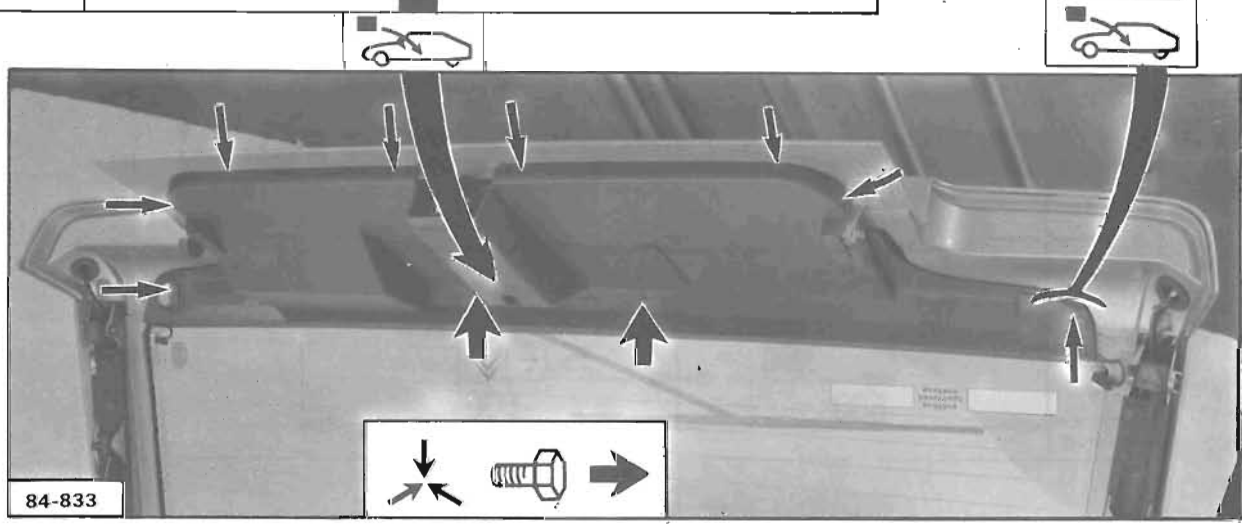
BX. 85-1


CINQUANTE ANS DE TRACTION AVANT
BX 19
CITROEN
84-829

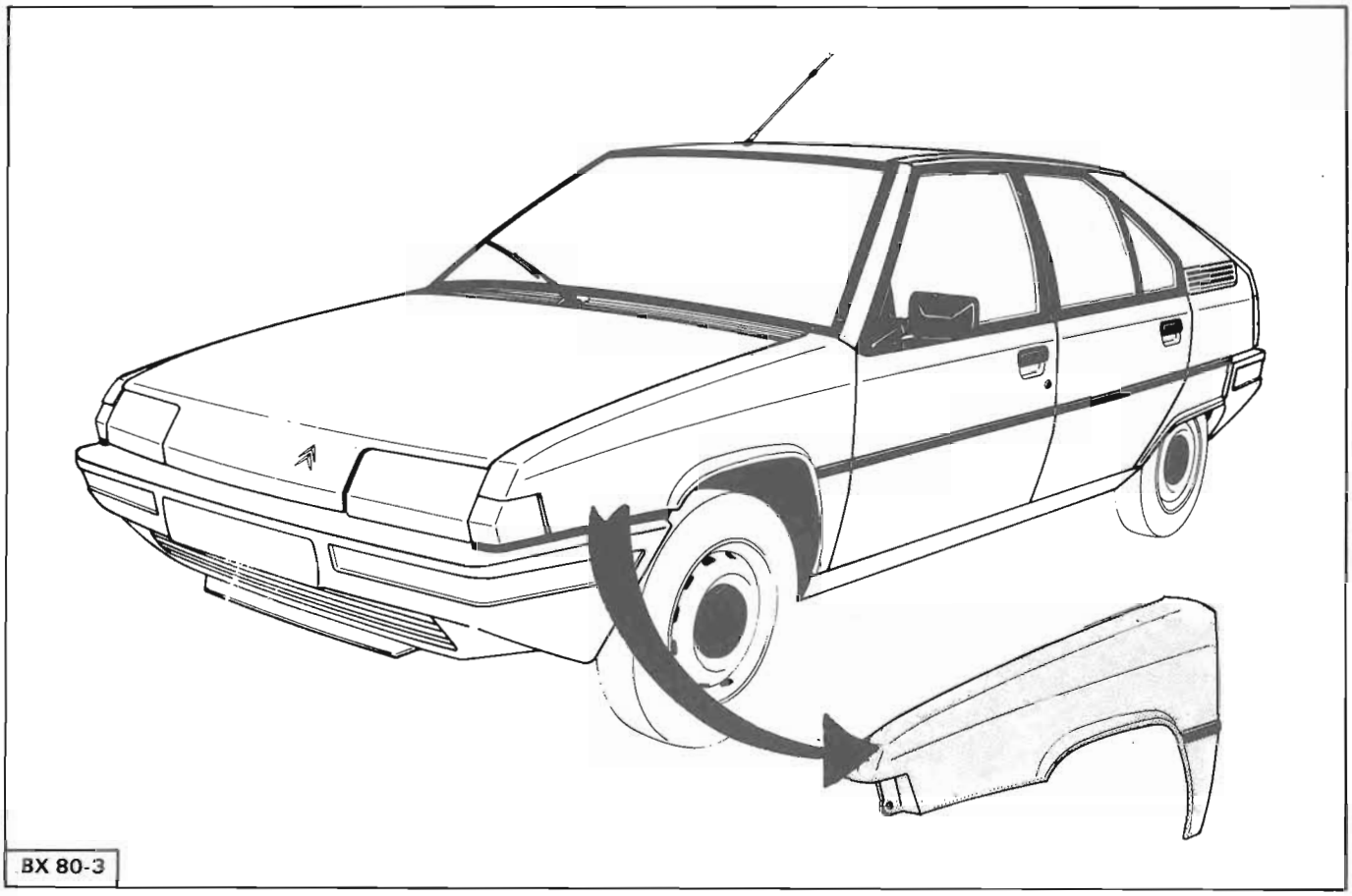

84-832


83-265

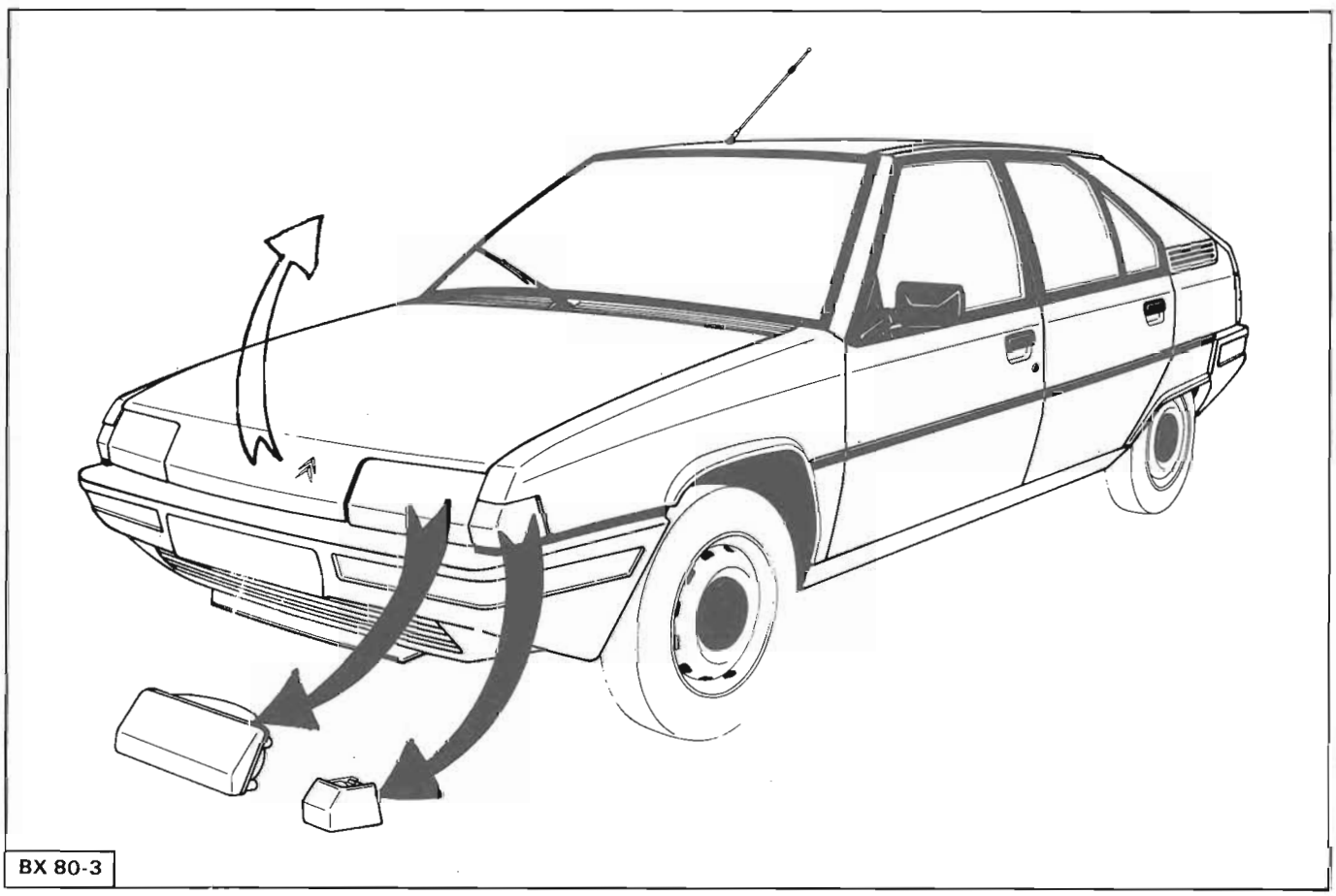

83-265


84-833

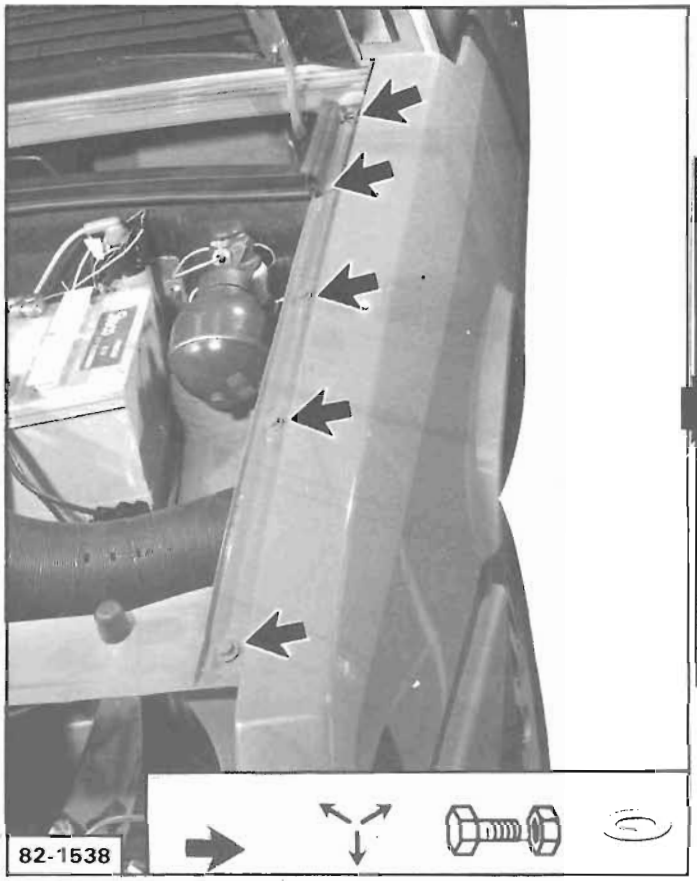

CINQUANTE ANS DE TRACTION AVANT
BX 19 GT
CITROËN
84-829

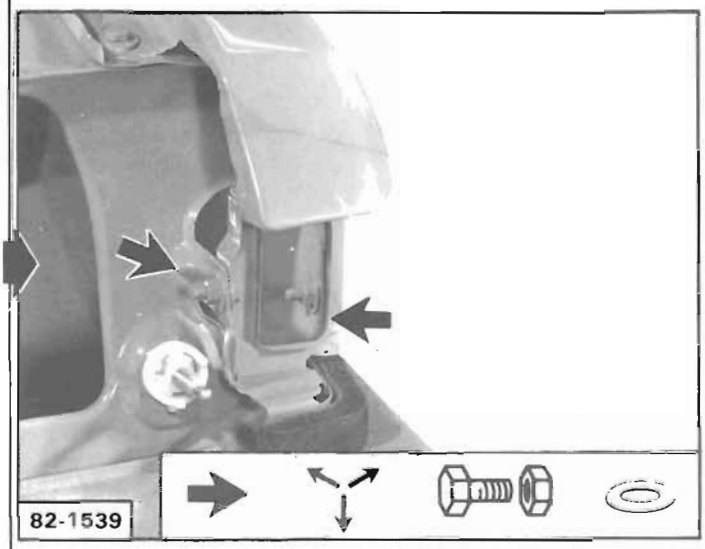


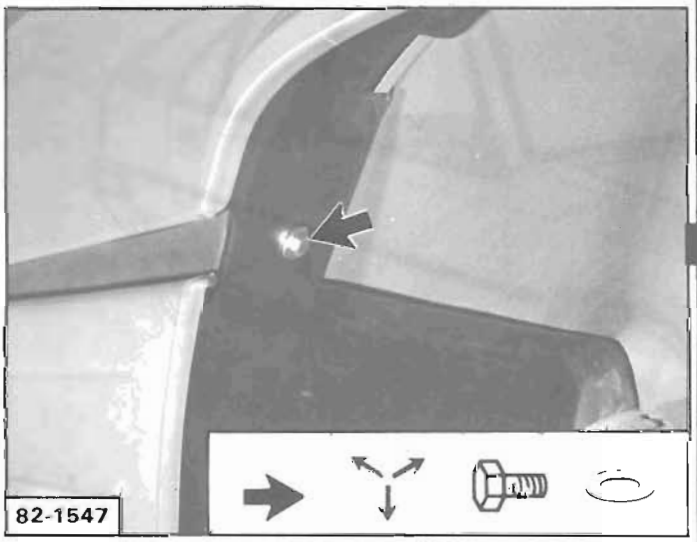
BX 80-3

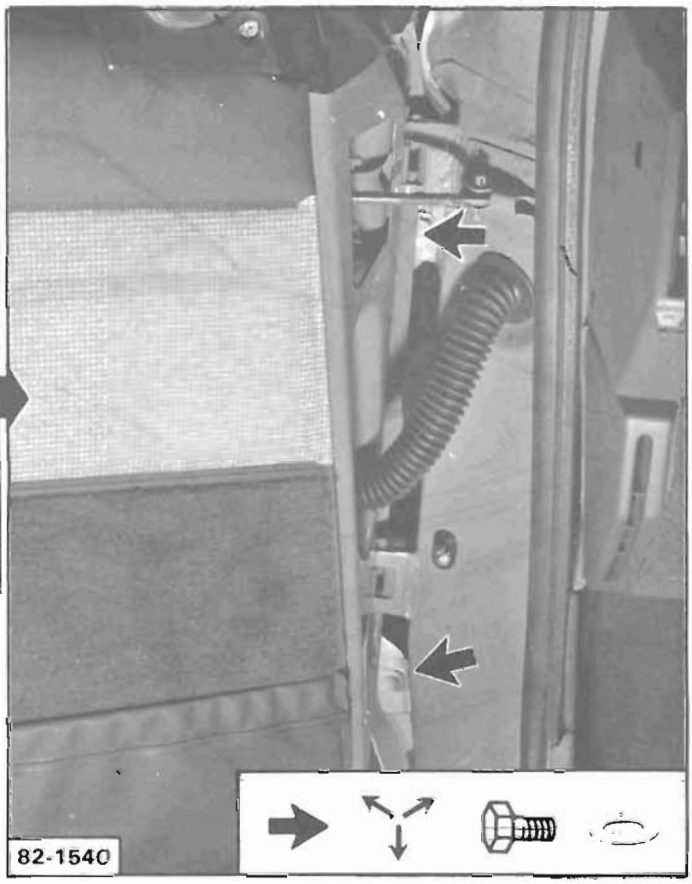


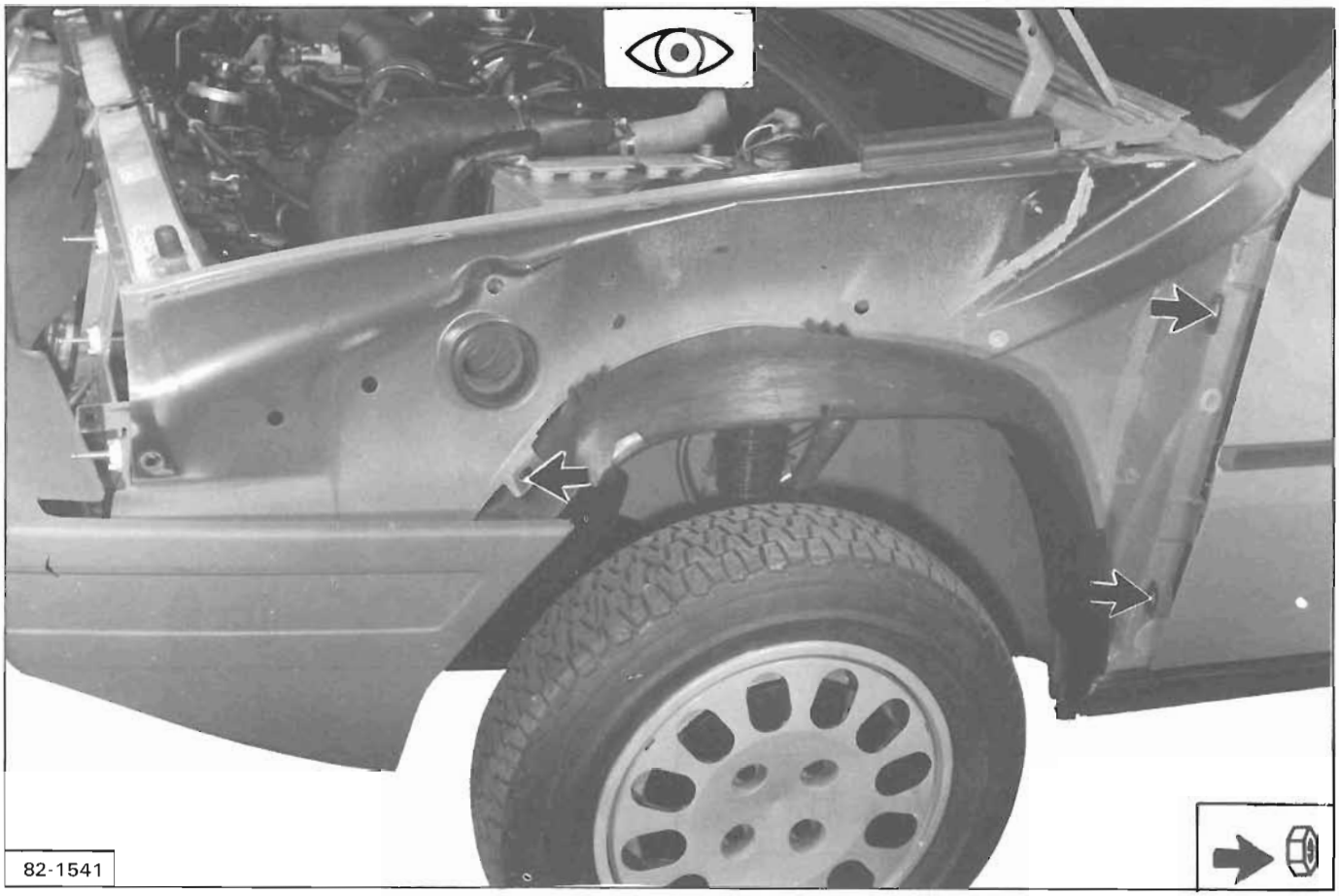
BX 80-3

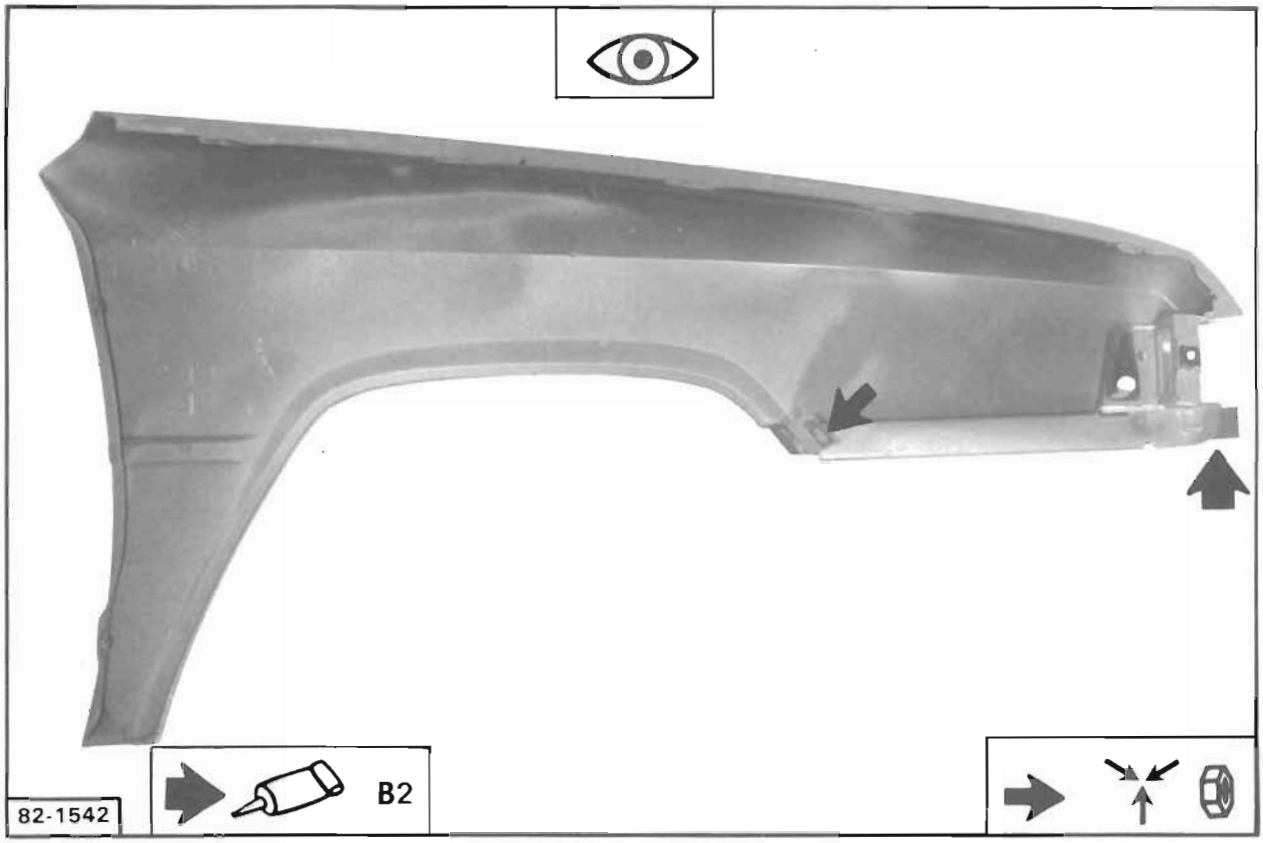

82-1538

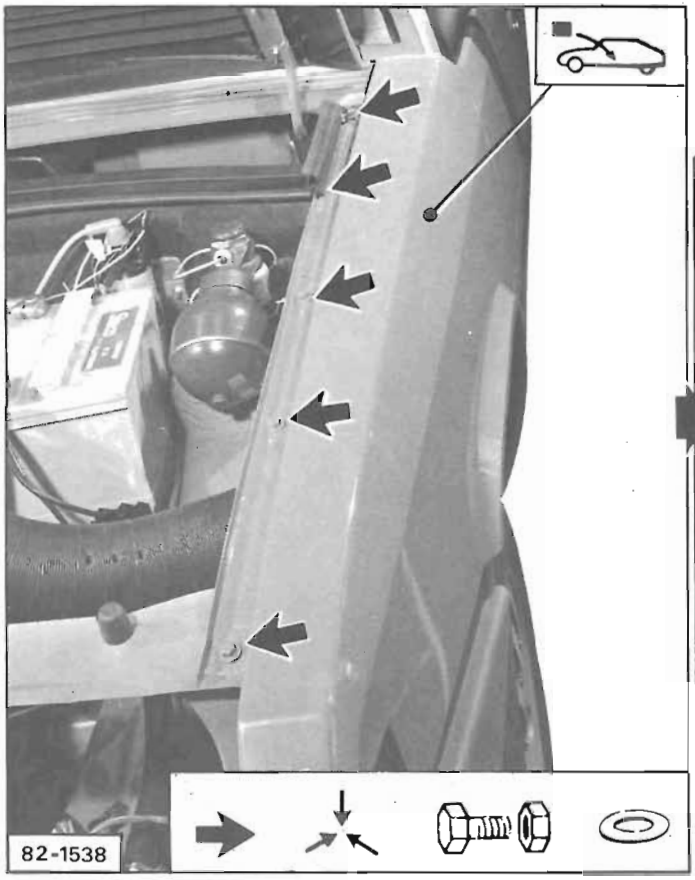

82-1539

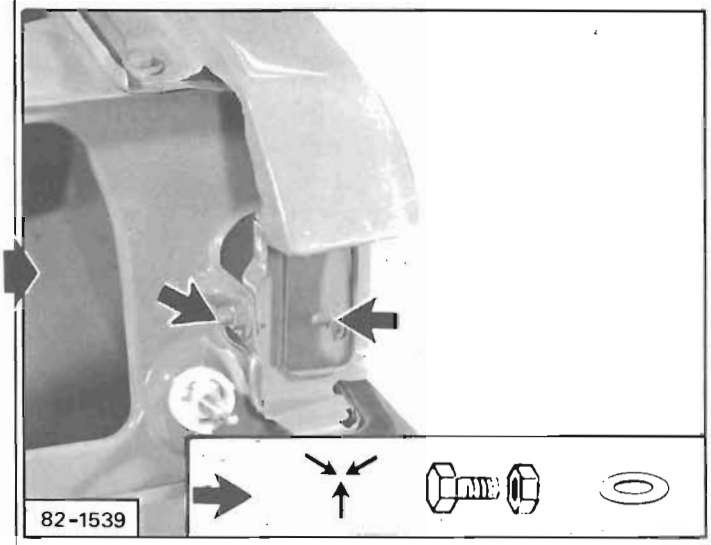

82-1547

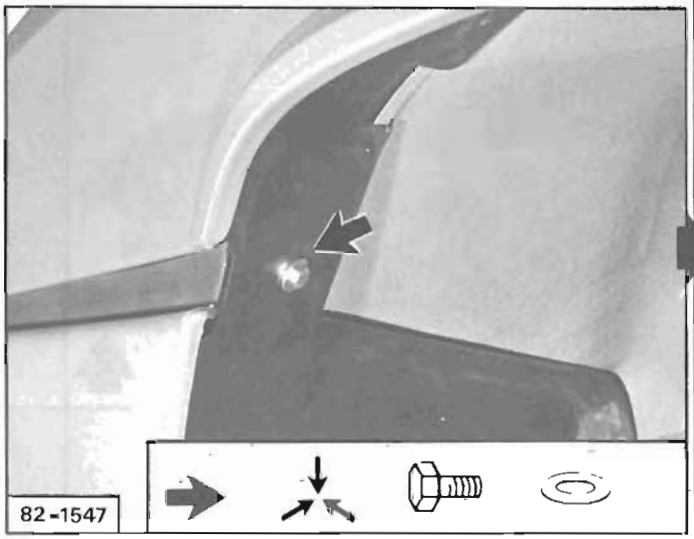

82-1540

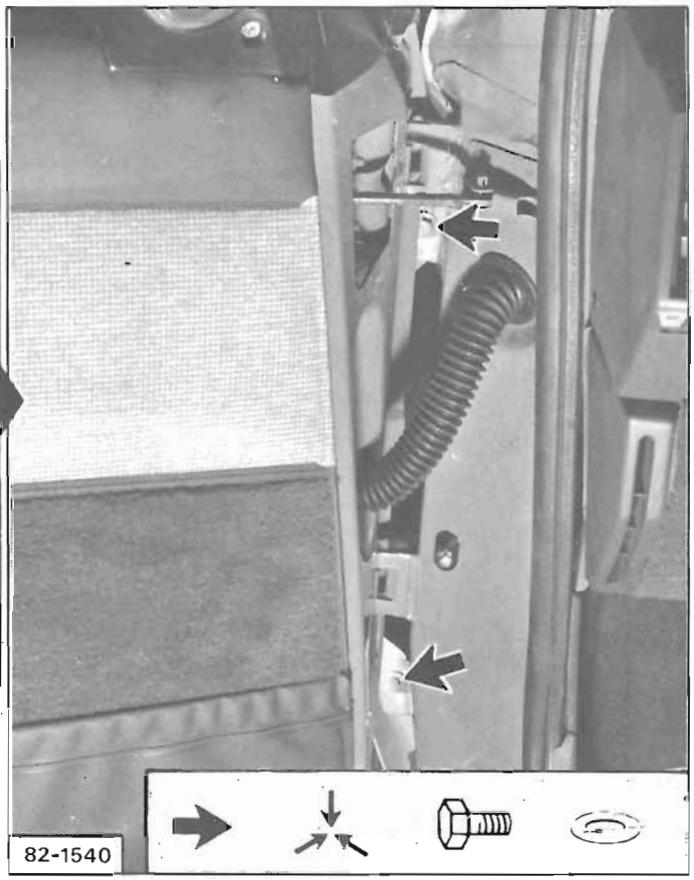

82-1541

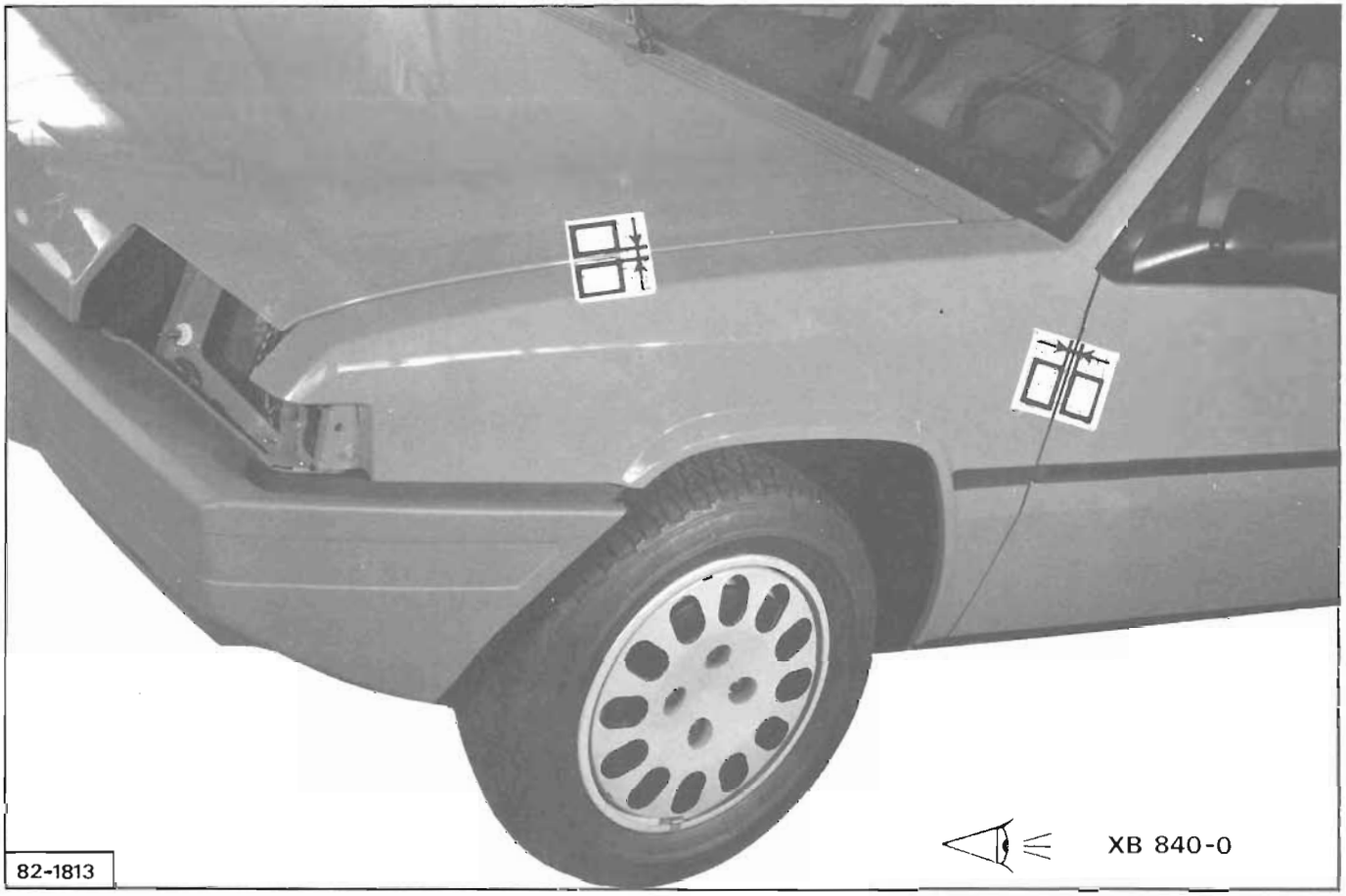

82-1542
B2


82-1538


82-1539

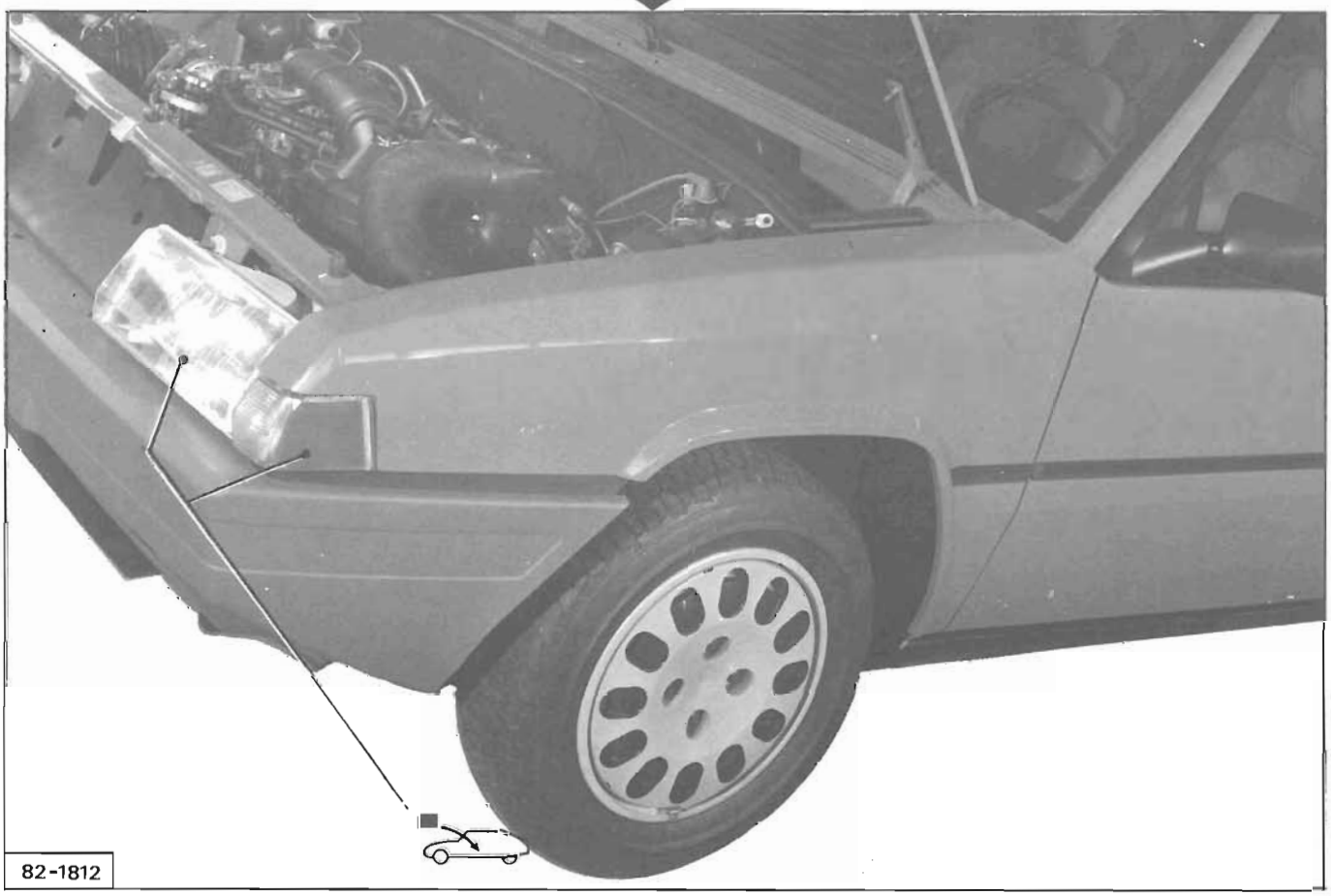

82-1547


82-1540

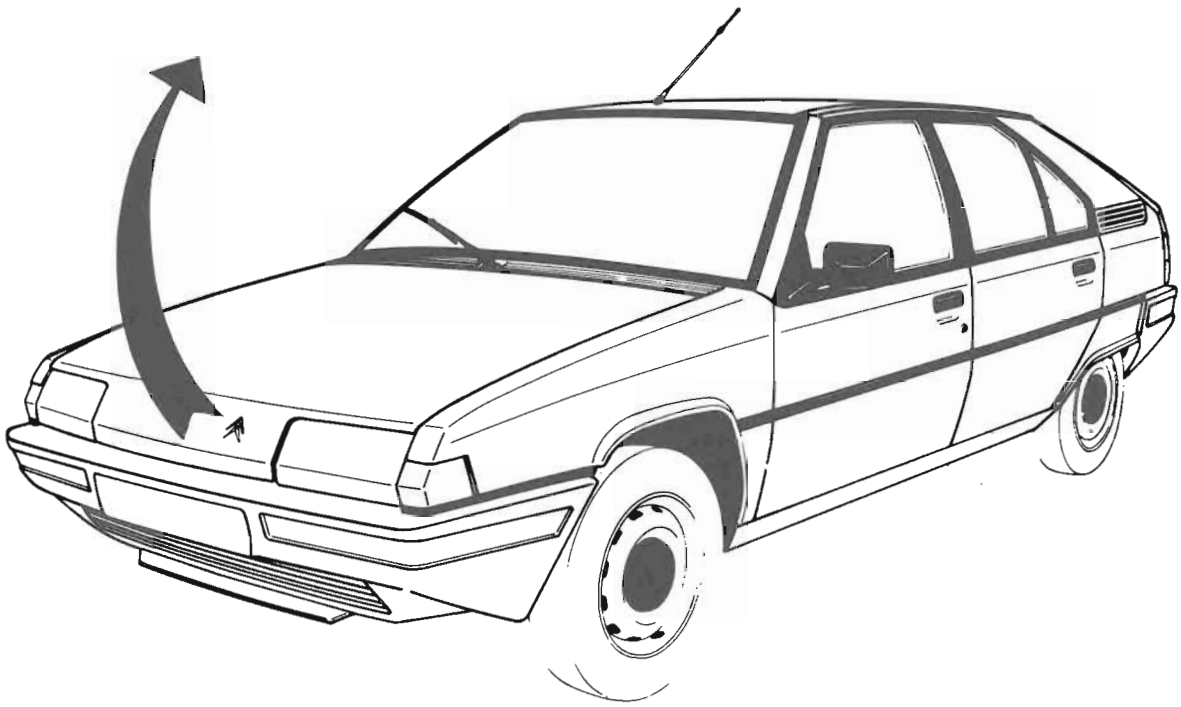


82-1813

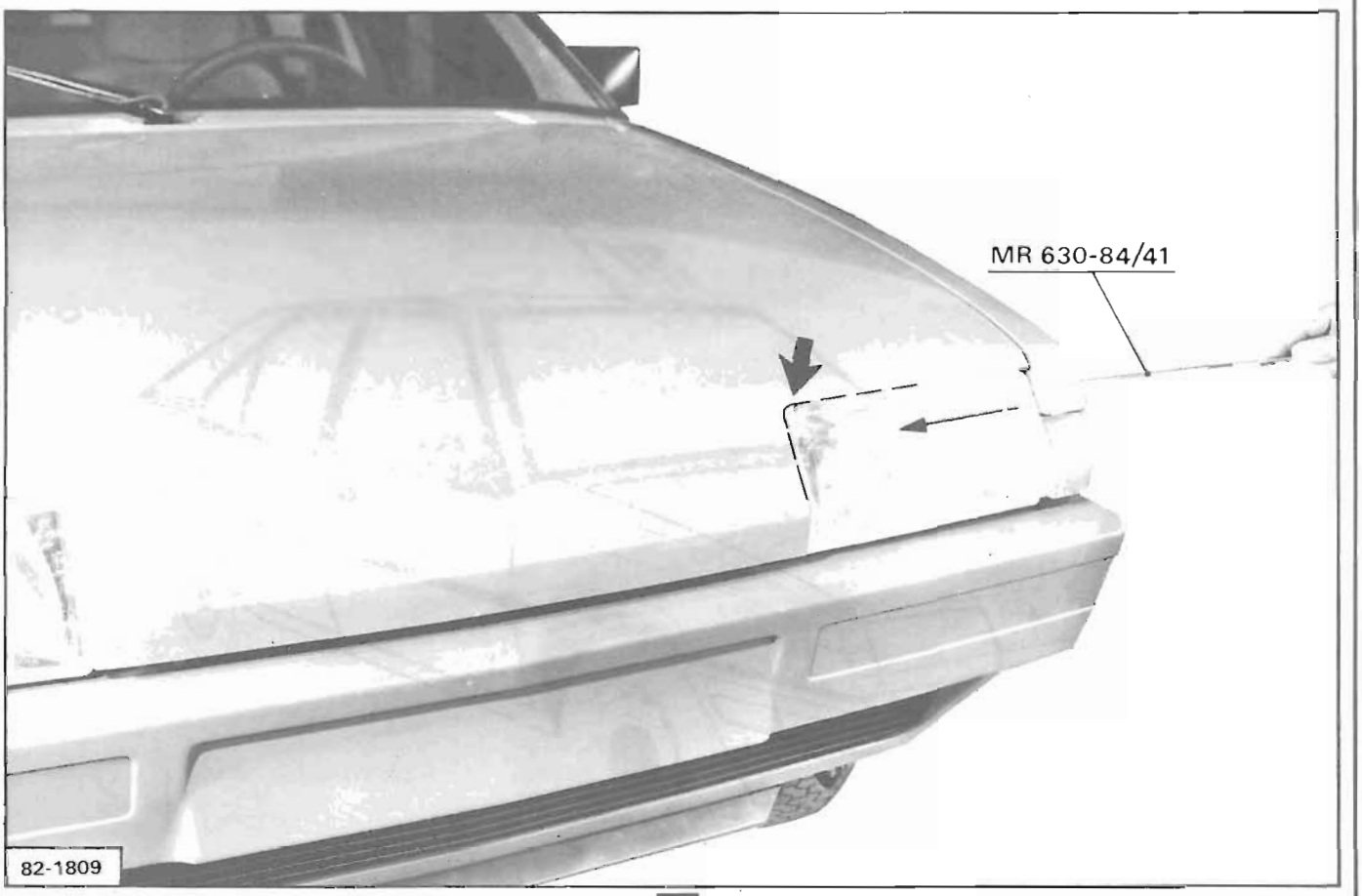
XB 840-0



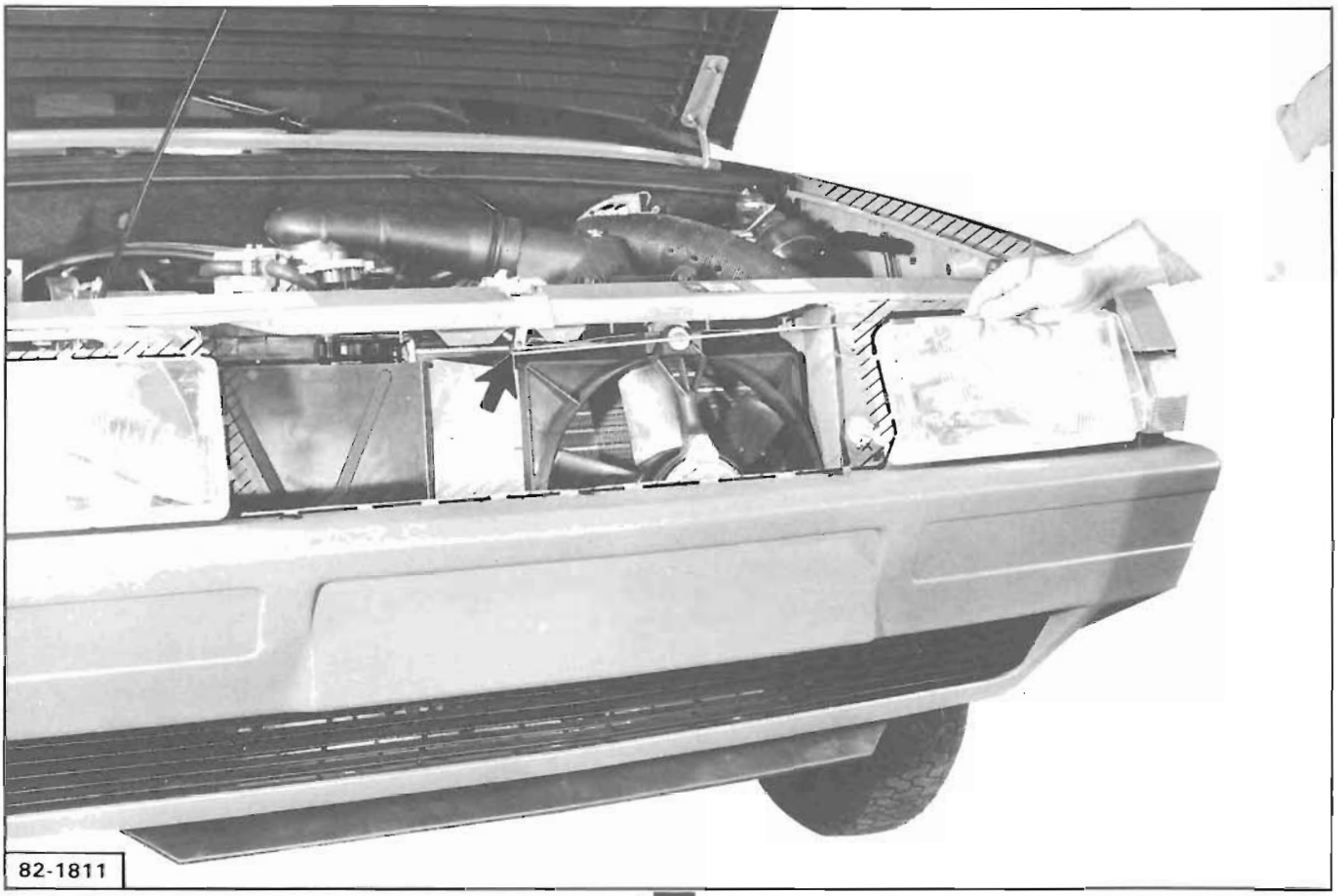
82-1812



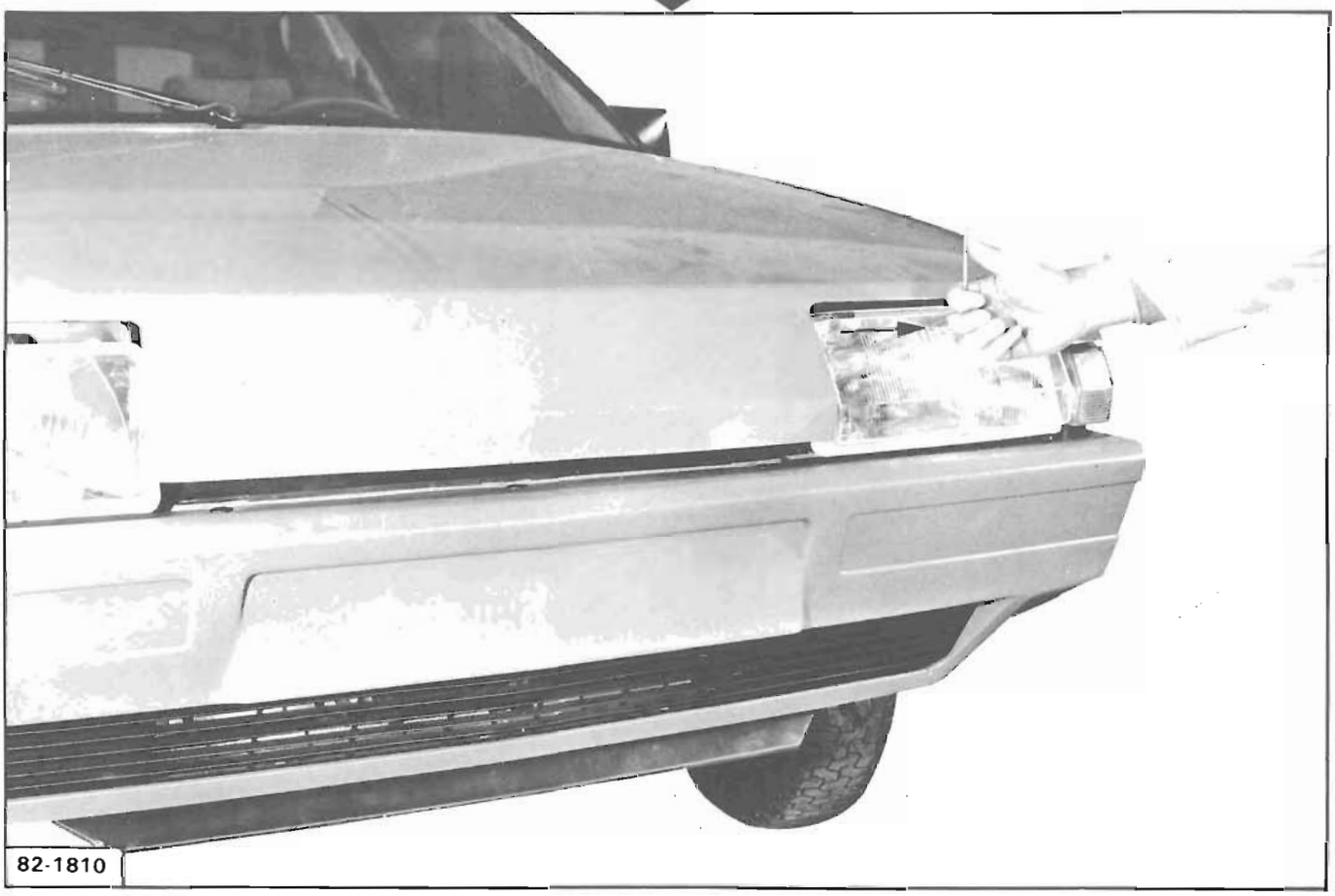
BX. 80-3


MR 630-84/41
82-1809

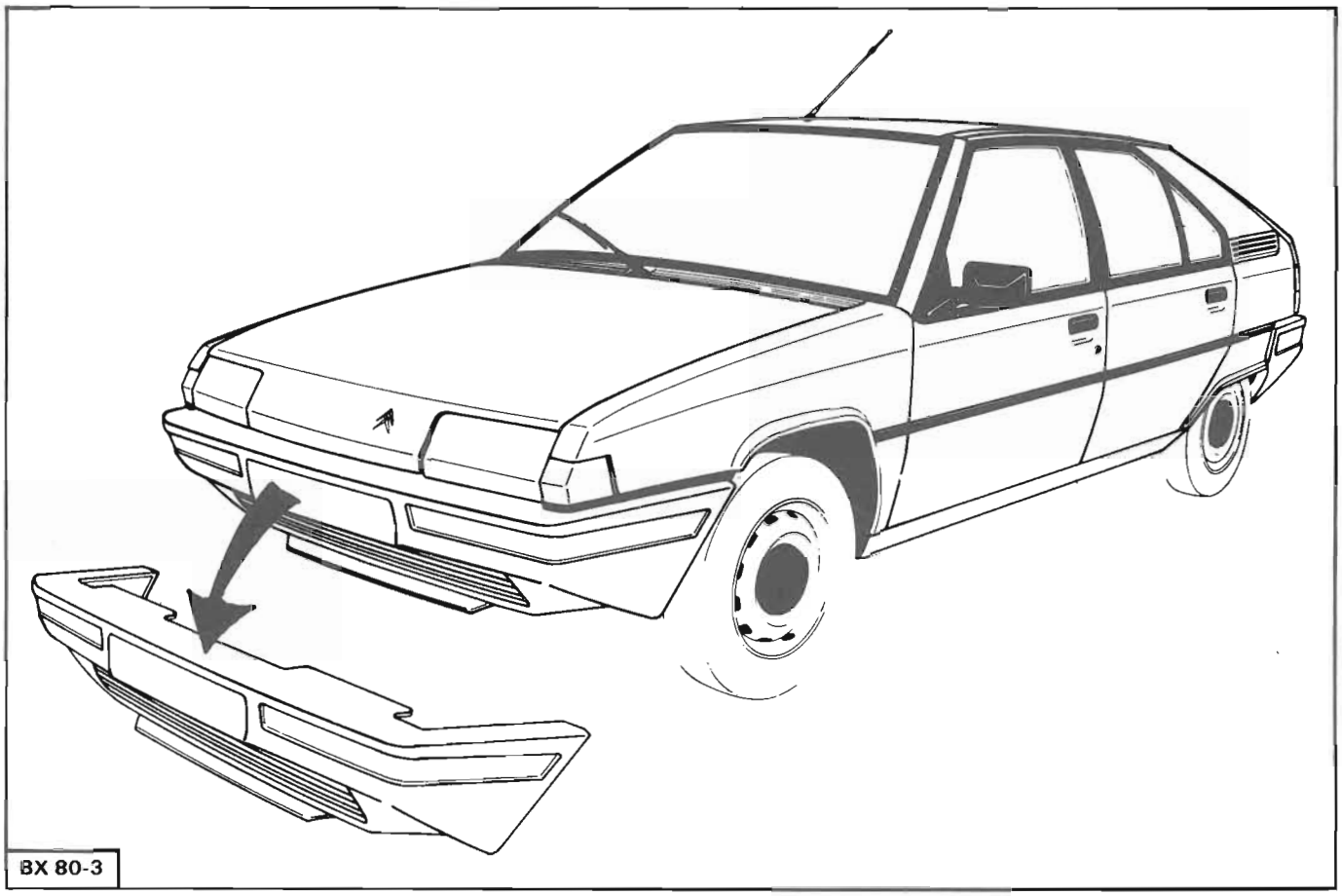

82-1808



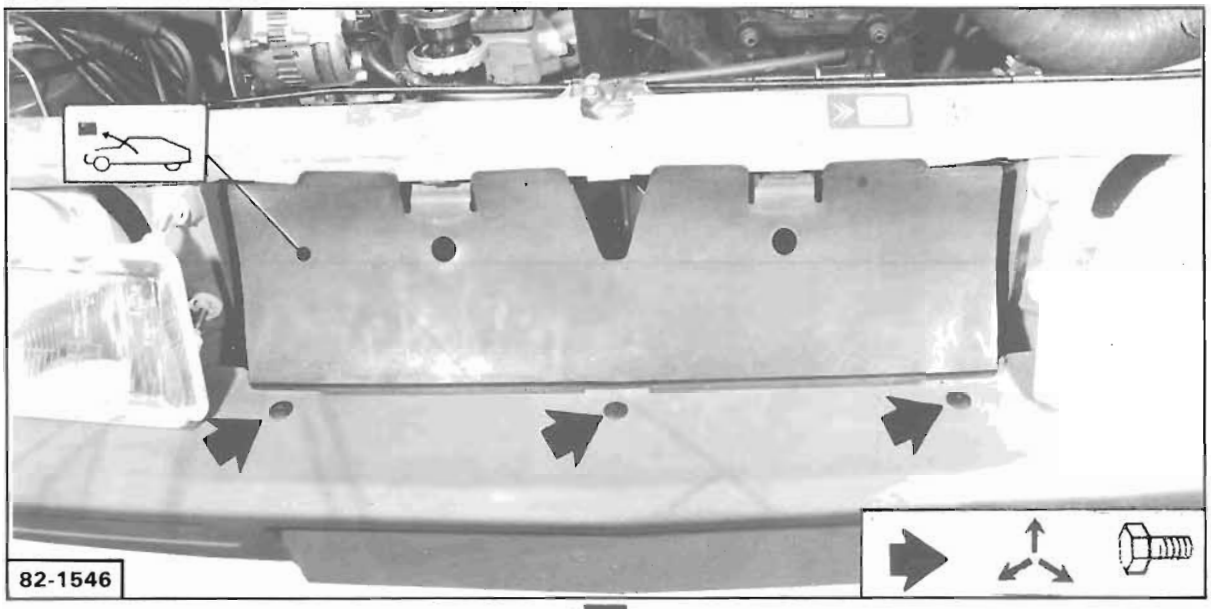
82-1811

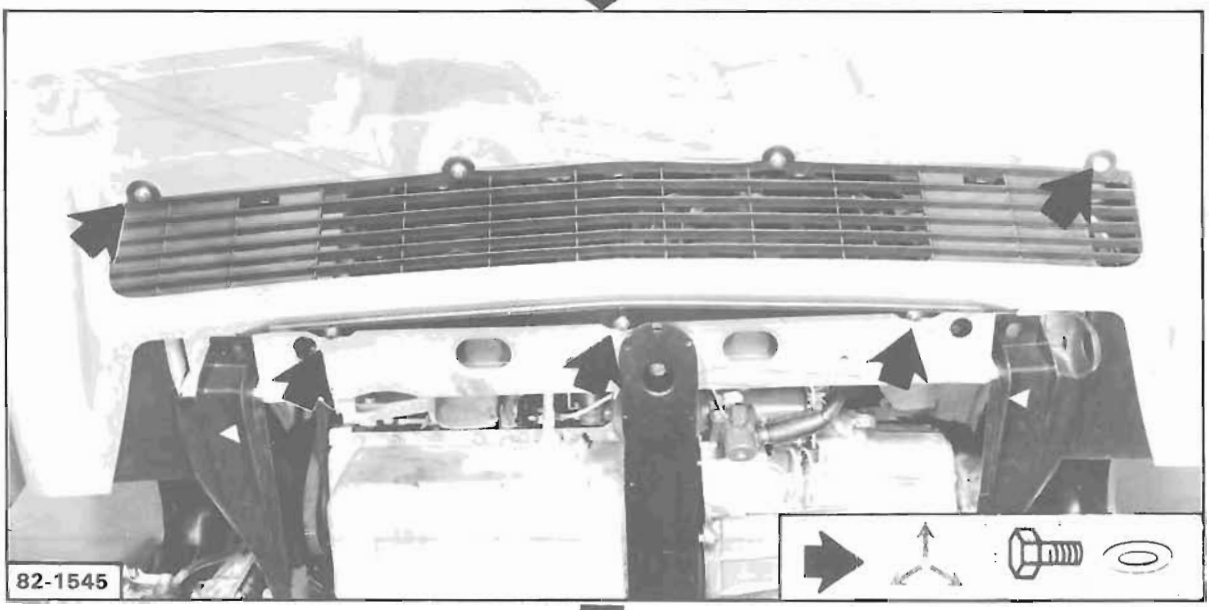


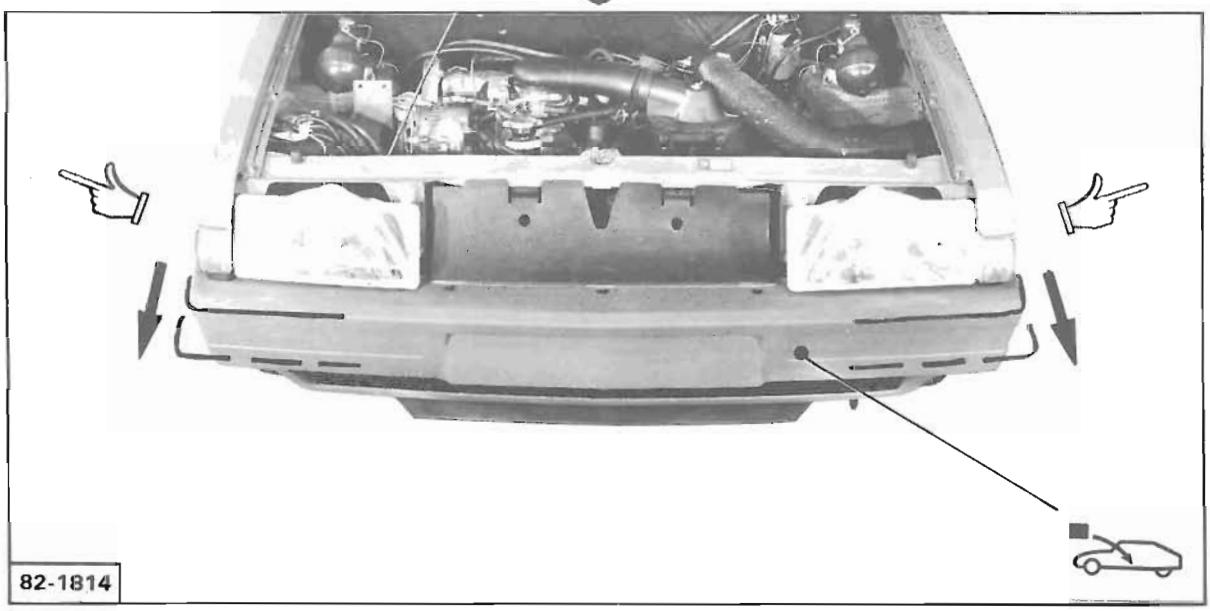
82-1810

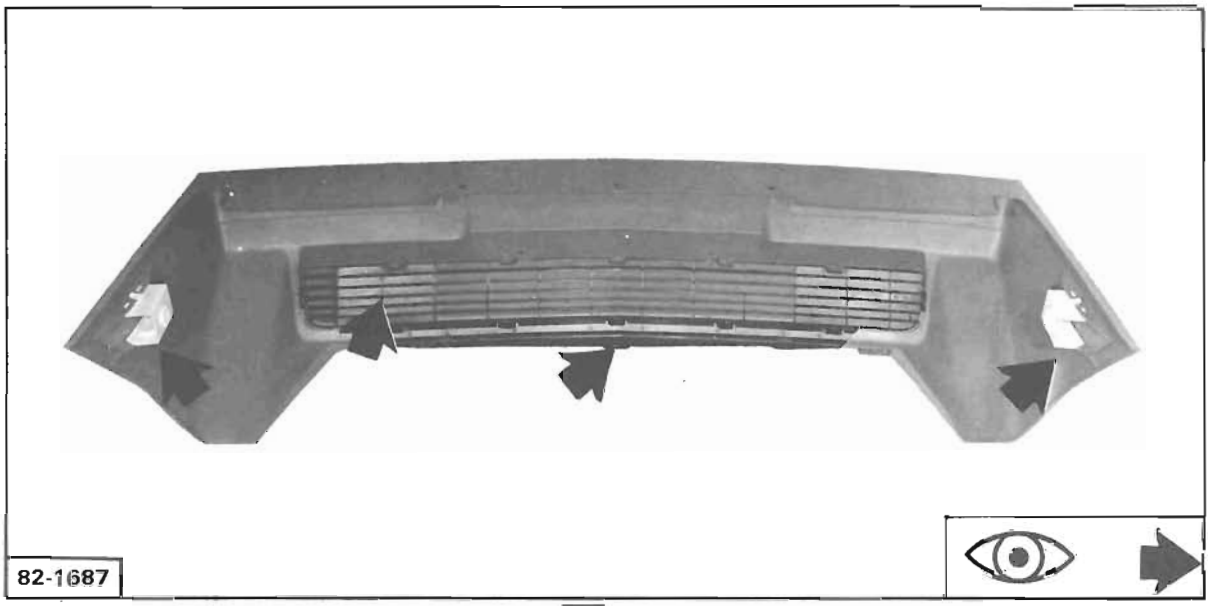


BX 80-3

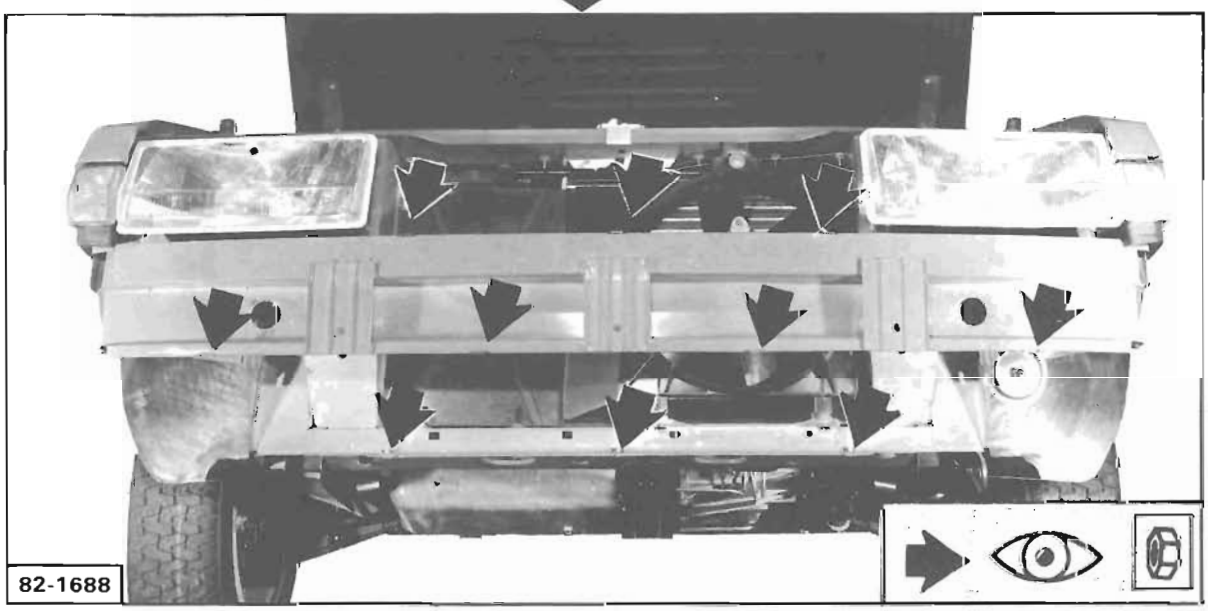

82-1546


82-1545

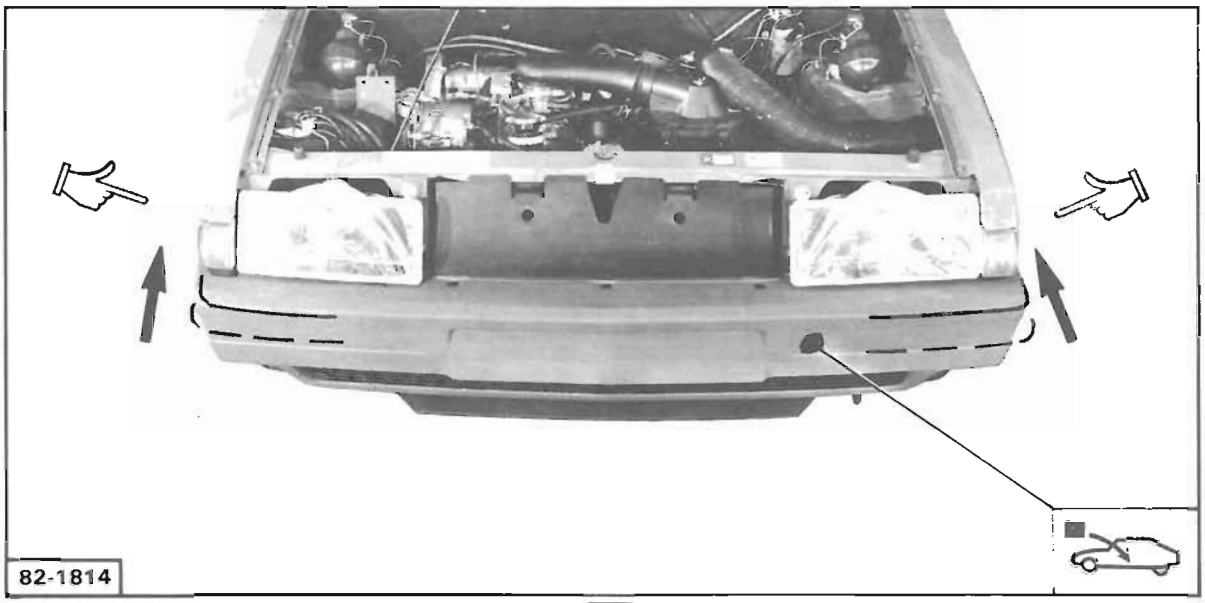

82-1814

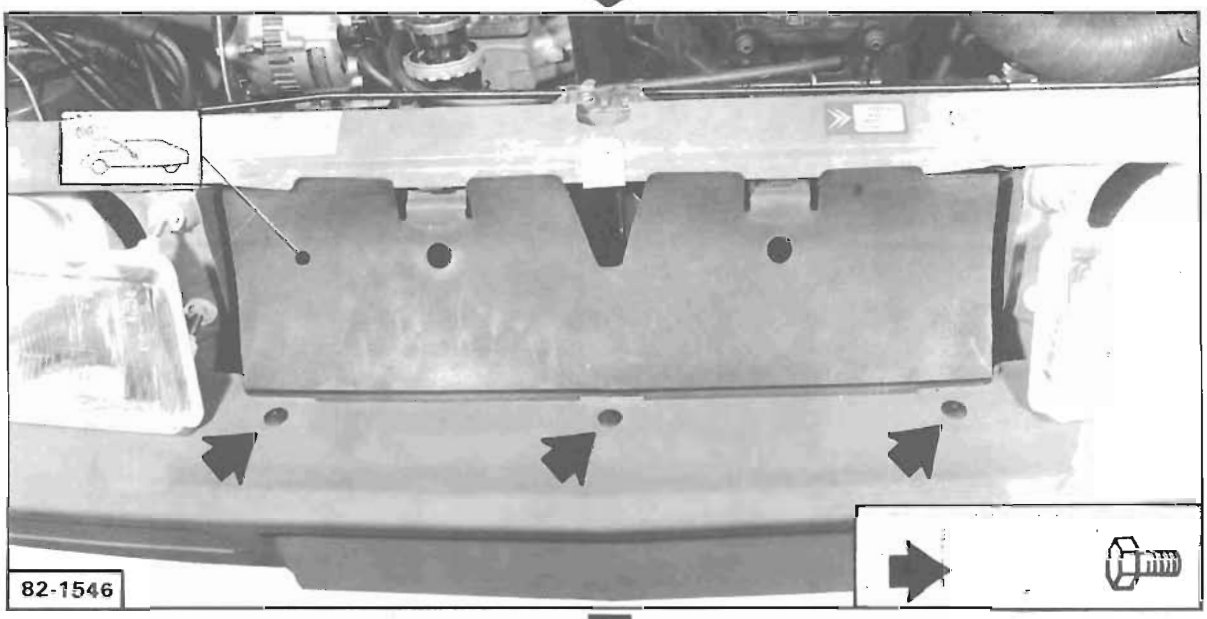


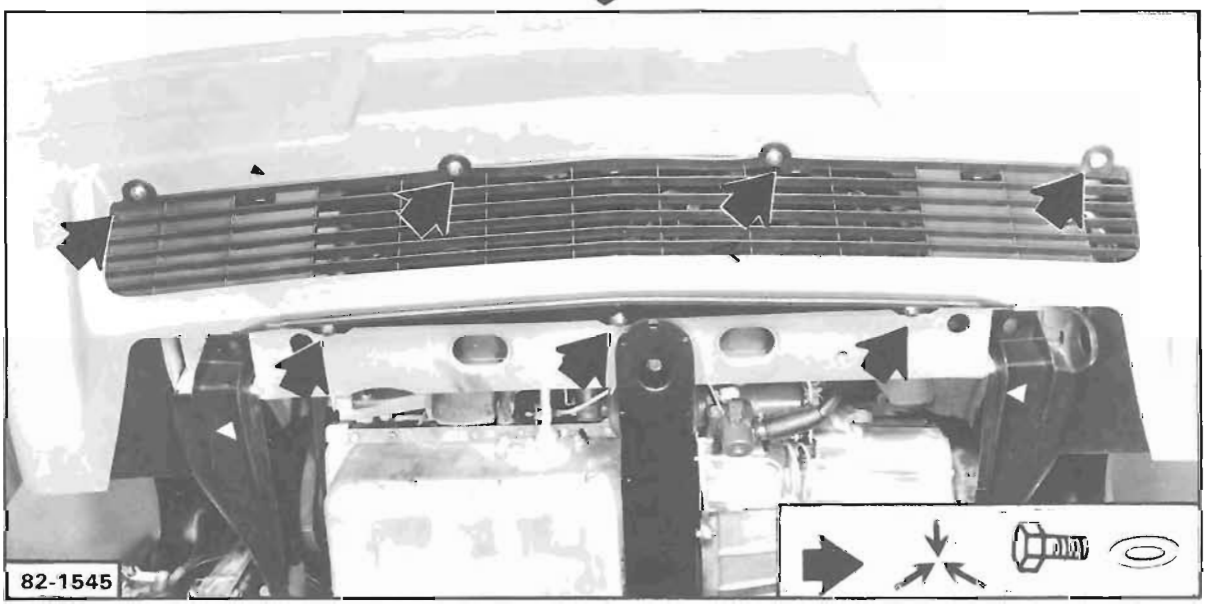
82-1687

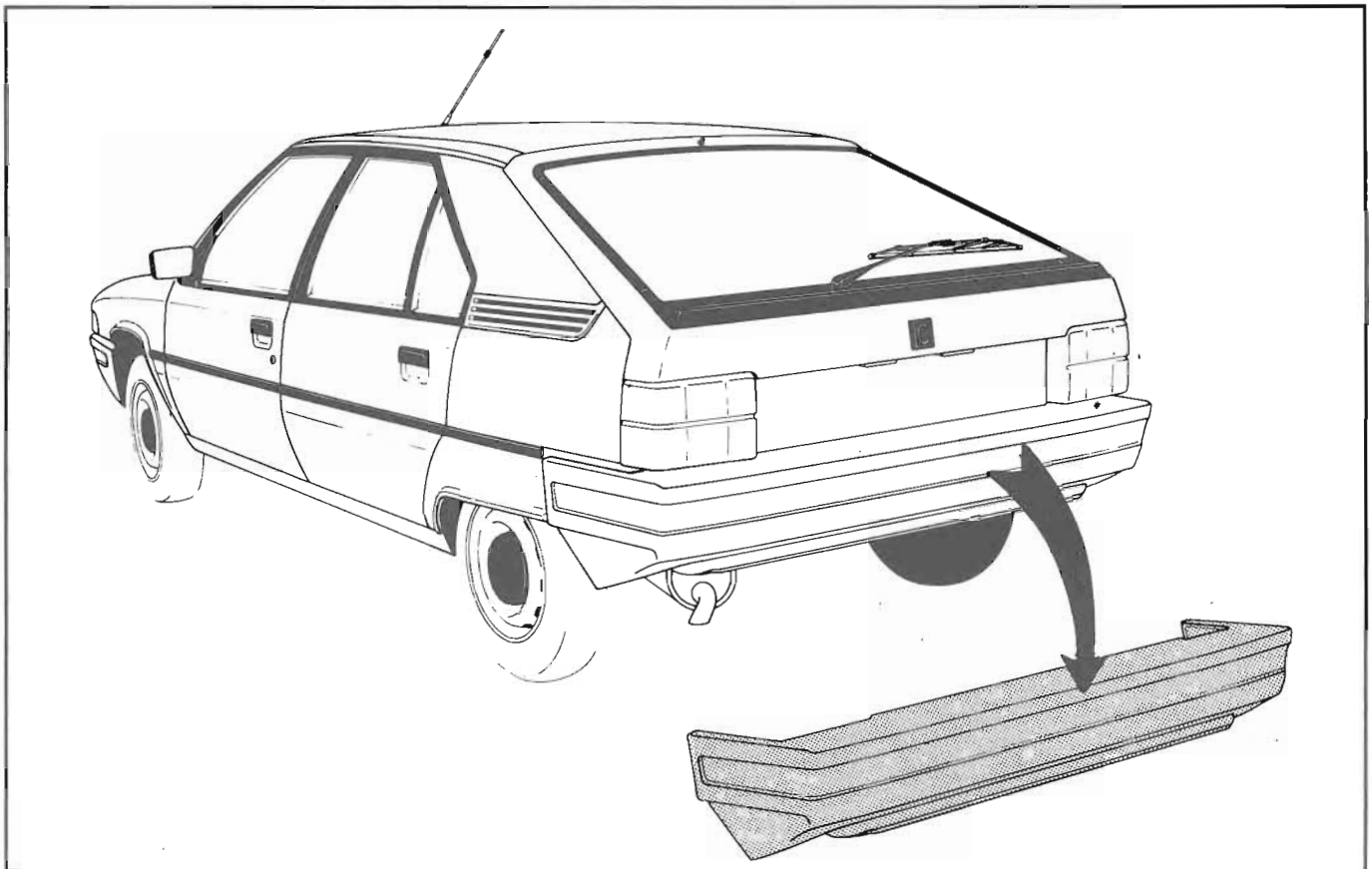


82-1688

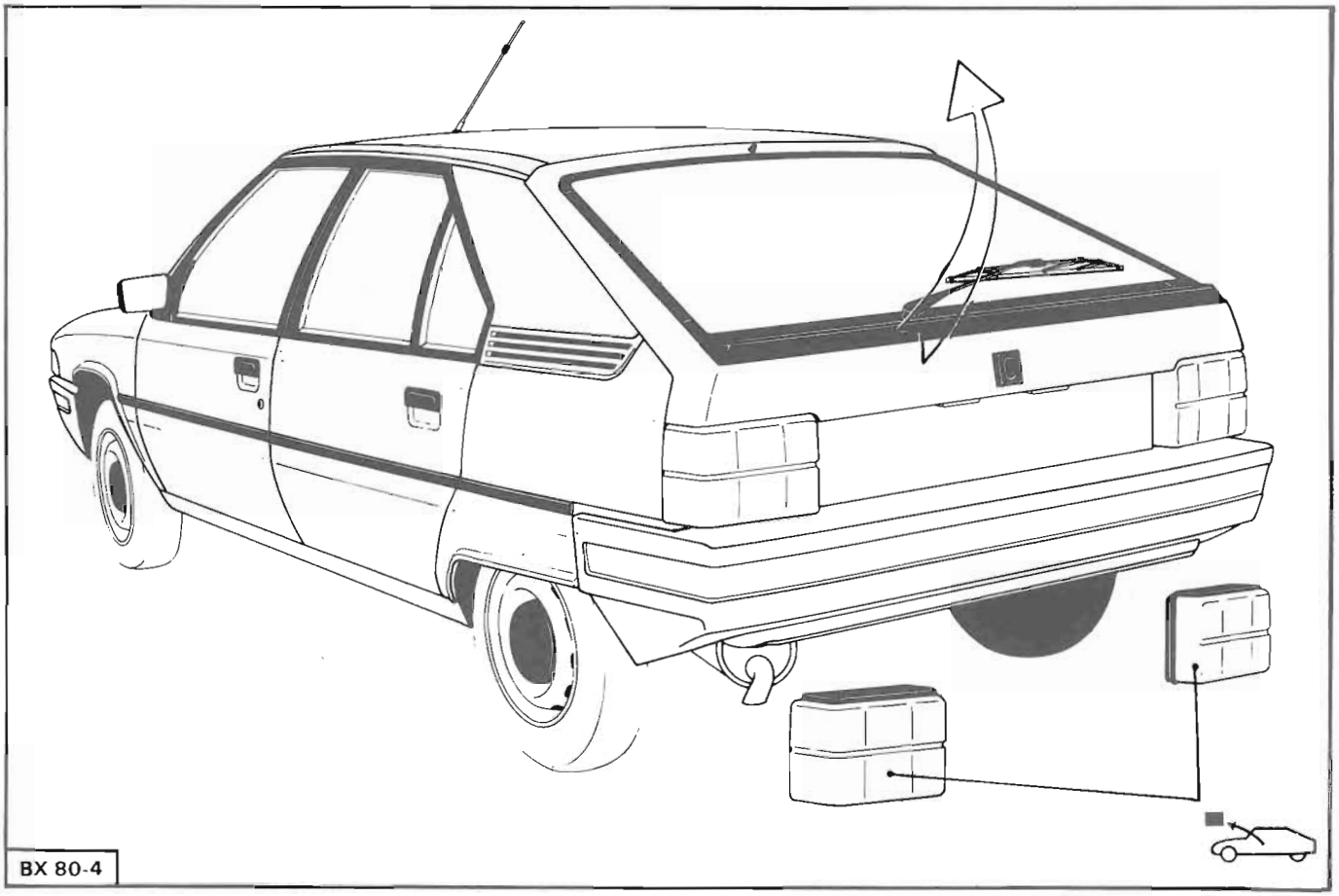

82-1814


82-1546

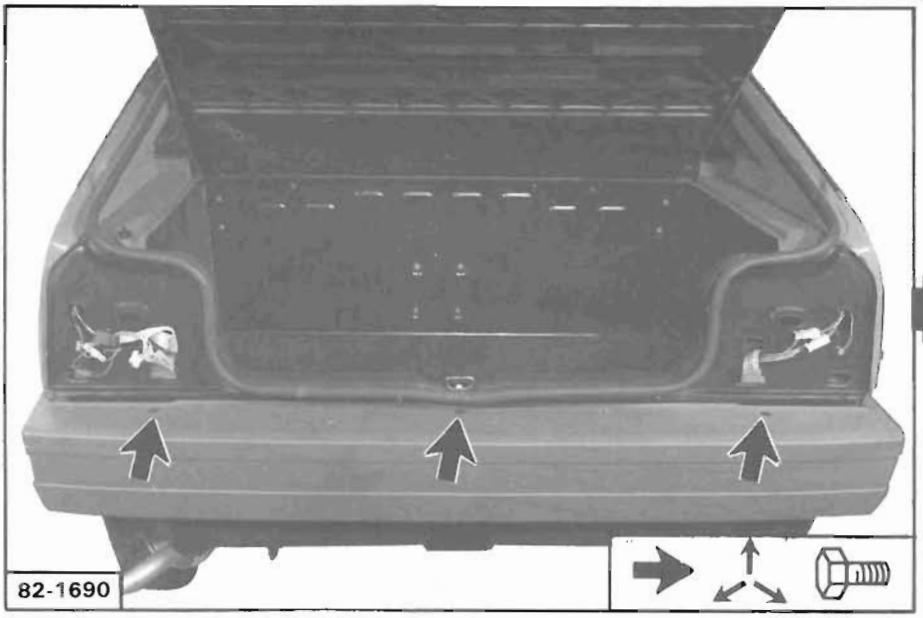

82-1545

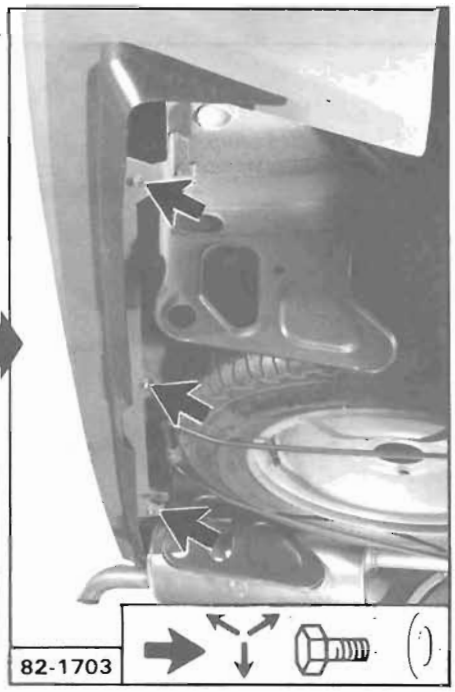


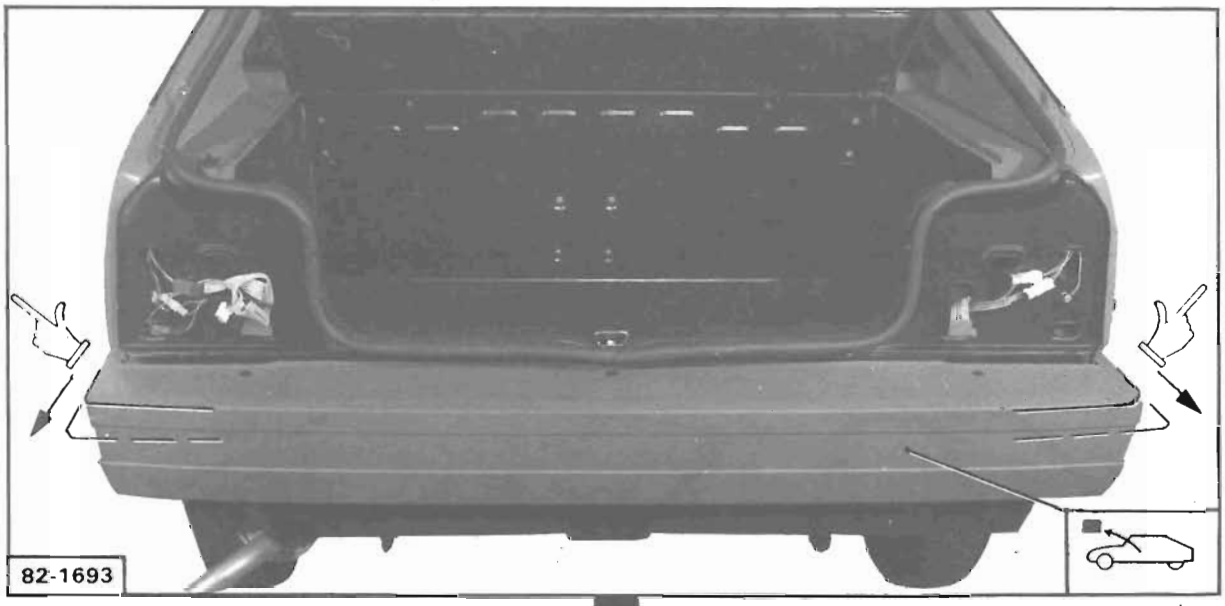
BX 80-4

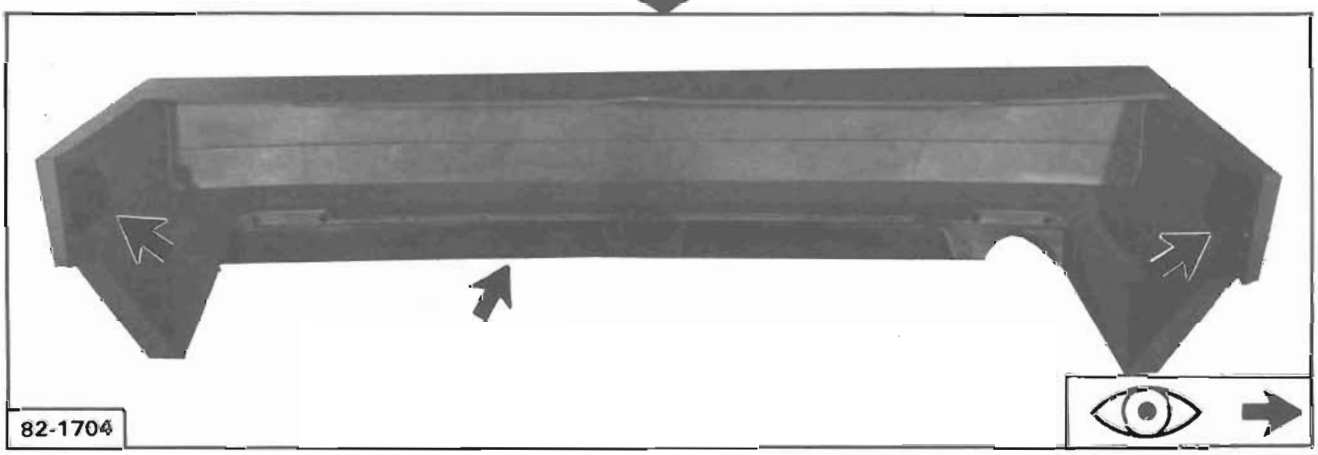


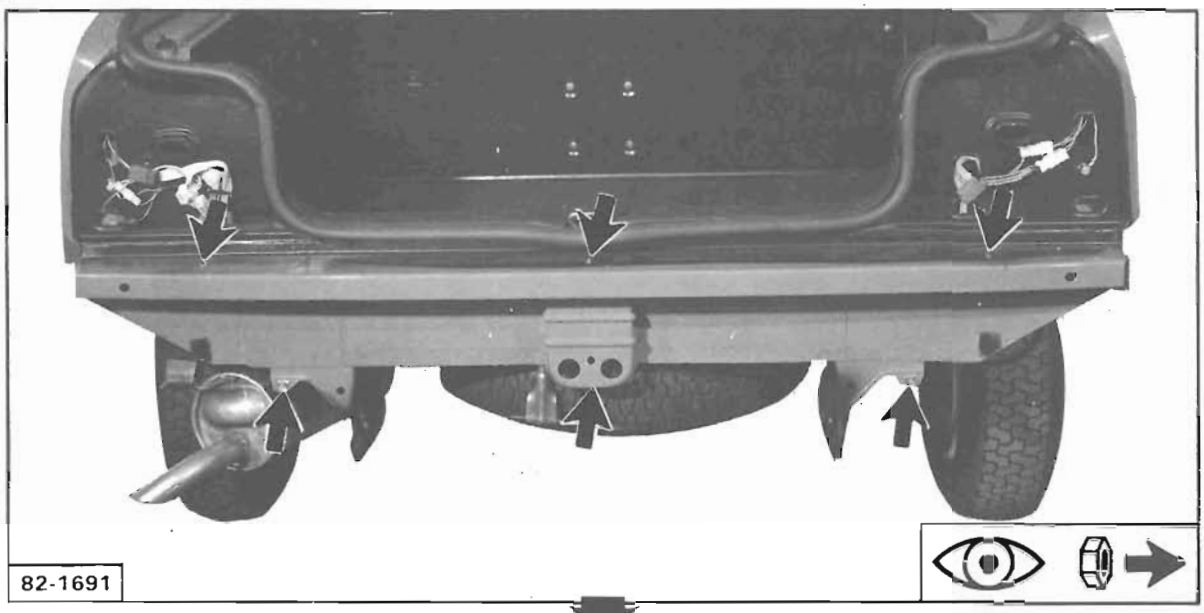
BX 80-4


82-1690

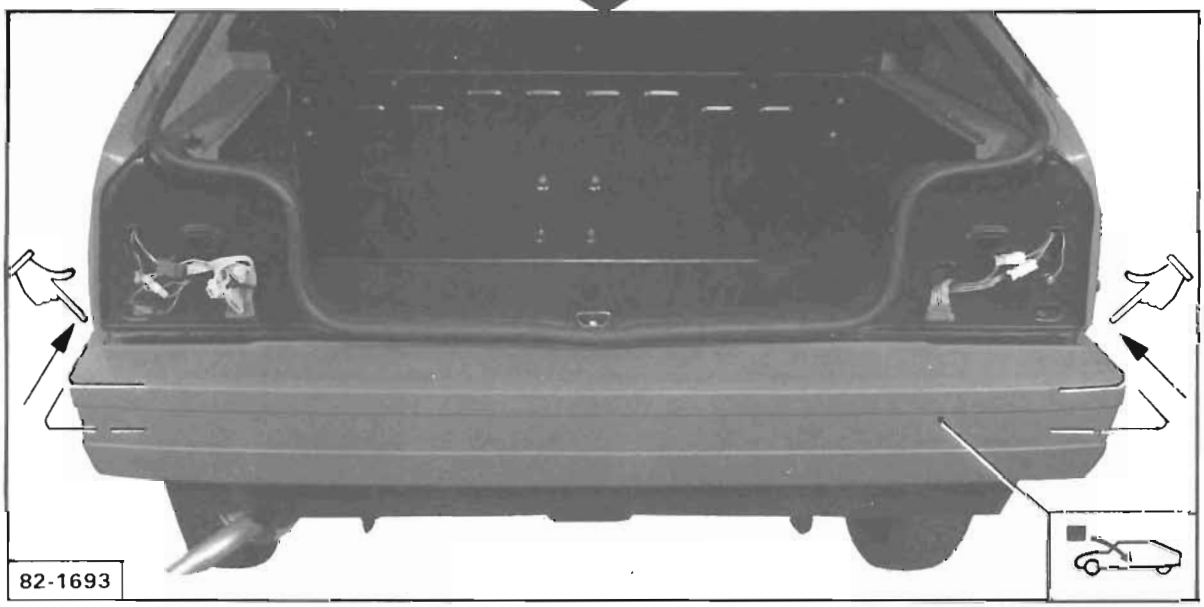

82-1703


82-1693

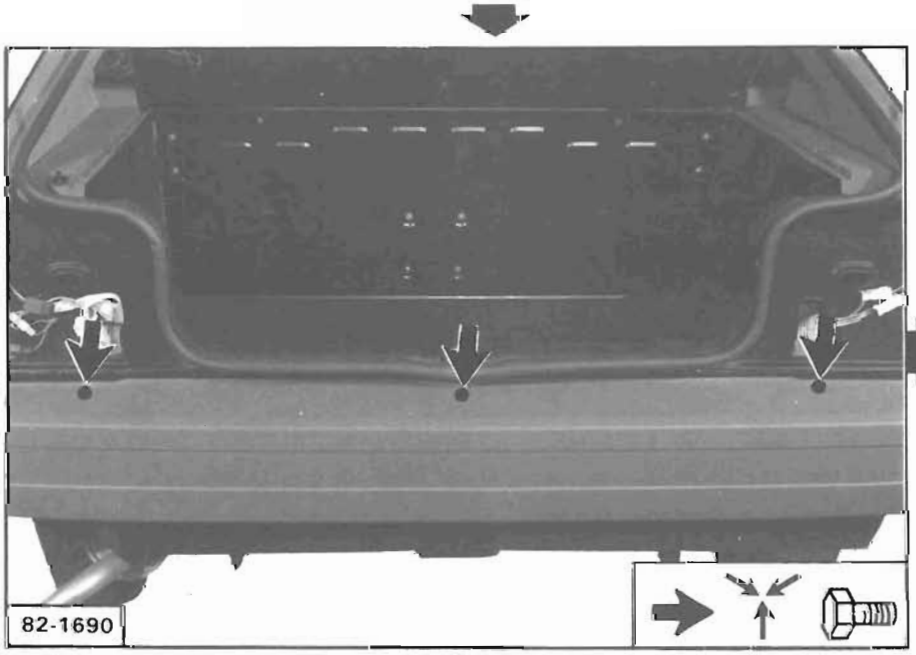

82-1704



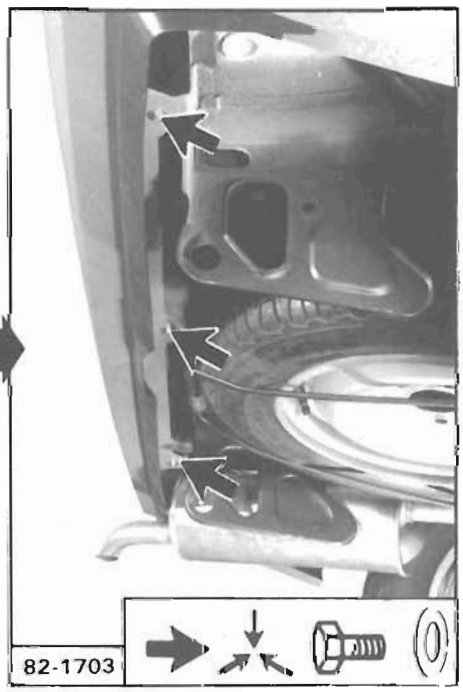
82-1691



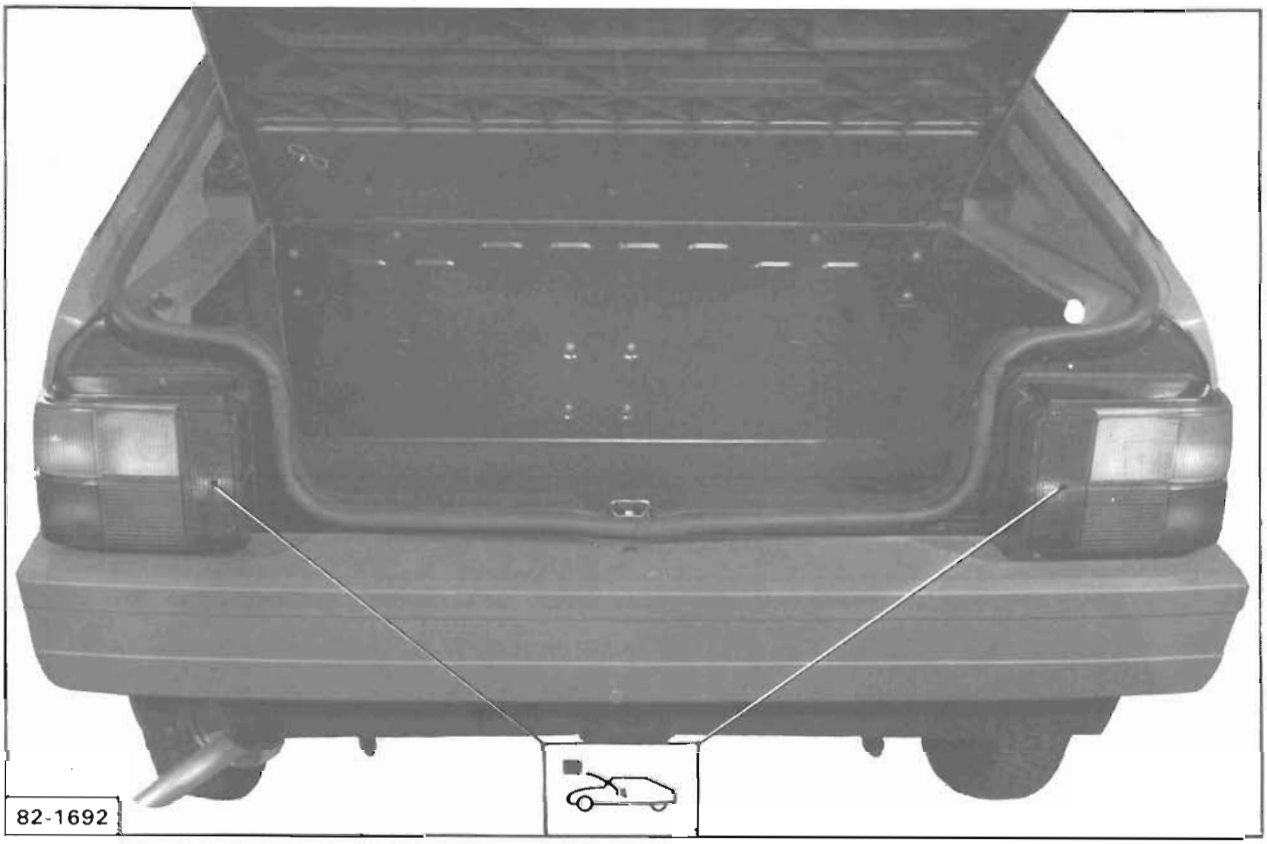
82-1693



82-1690



82-1703


82-1692

AUS- UND EINBAU DER KUNSTSTOFFABDECKUNG

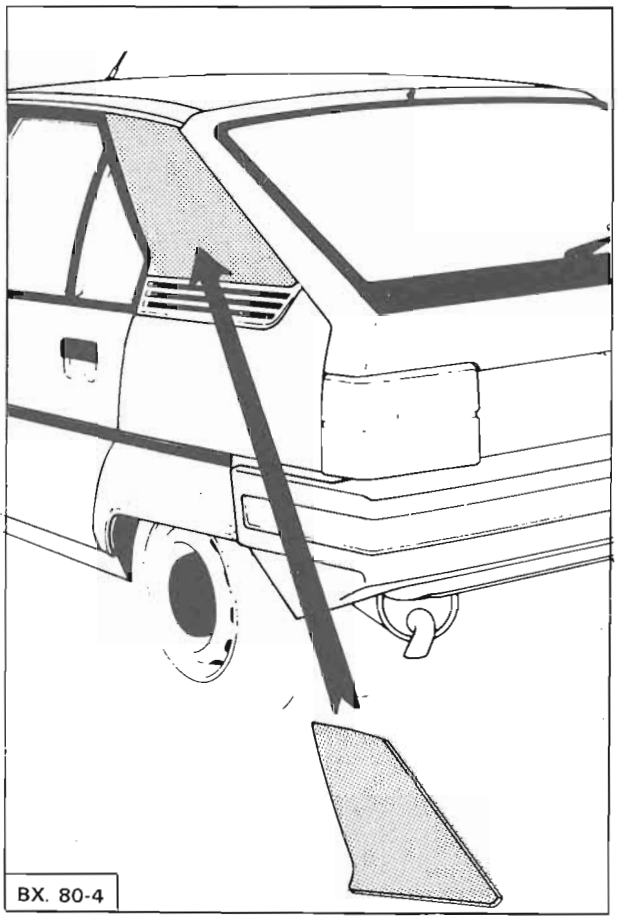
WERKZEUG: Abb. I

1. Werkzeug zum Durchtrennen der Scheibendichtung mit einer Stahlsaite: **ET-Nr. 3905-T.**
2. Spritzpistole zum Auftragen der Dichtungsmasse.
3. Messer zum Abschneiden der überstehenden Klebedichtmasse.

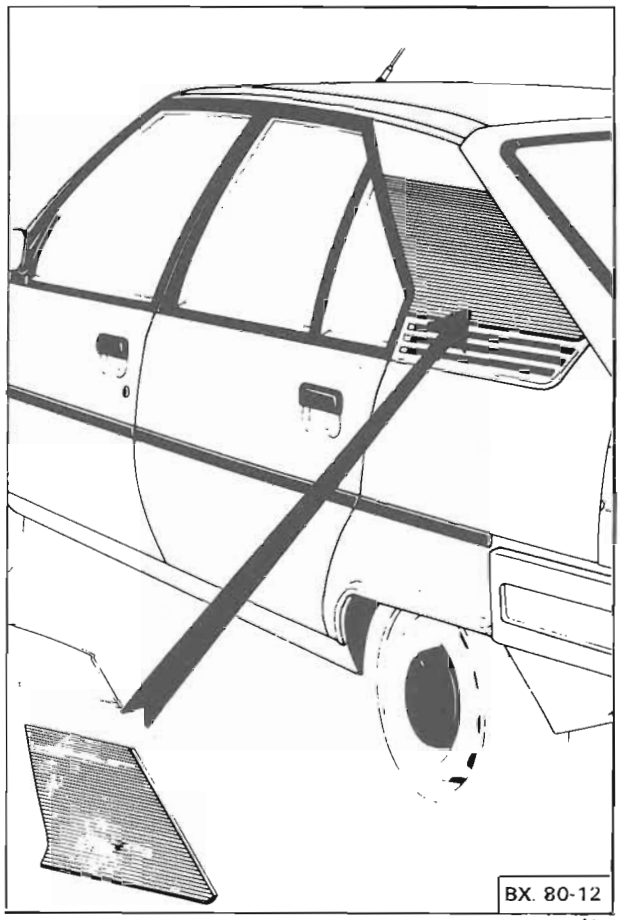
PRODUKT: Abb. II

„GURIT"
Klebeset: ET-Nr. **ZC 9 867 511 U.**
Kartusche: ET-Nr. **ZC 9 867 447 U.**

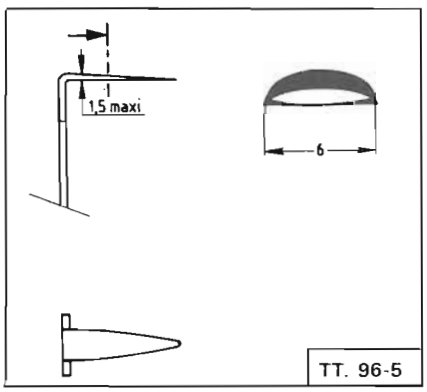
„SIKAFLEX"
Klebeset: **KN 1140**
Kartusche: **KN 1140 A**



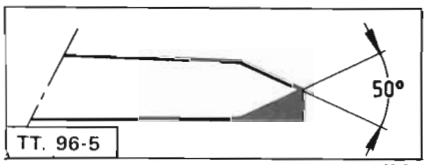
I



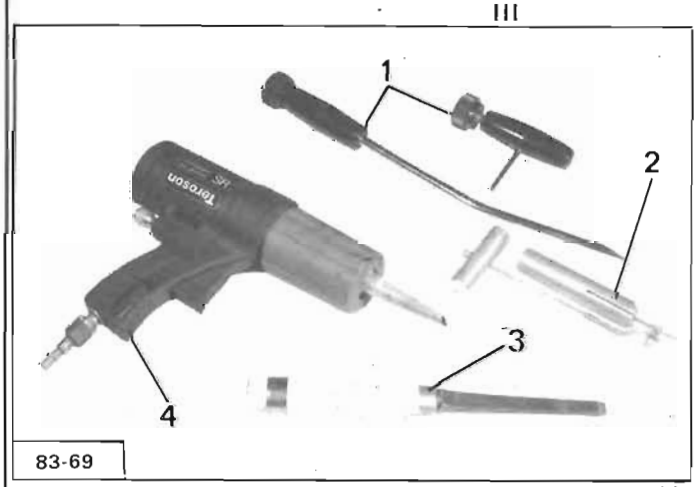
II



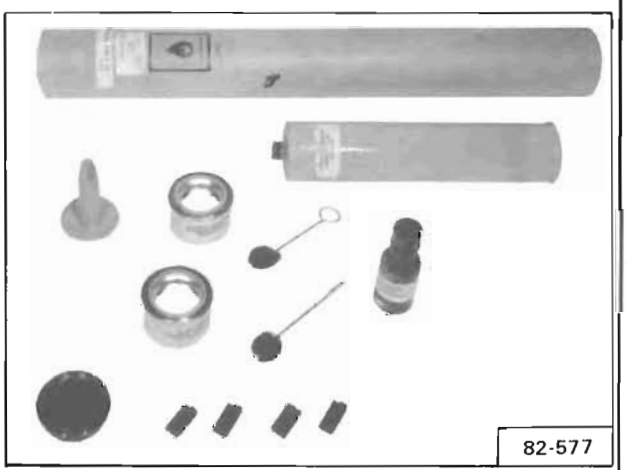
III



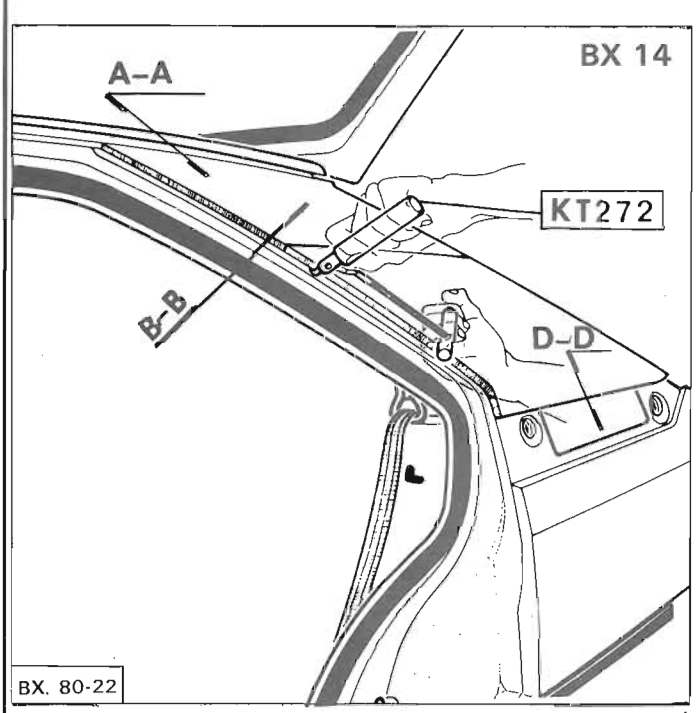
IV



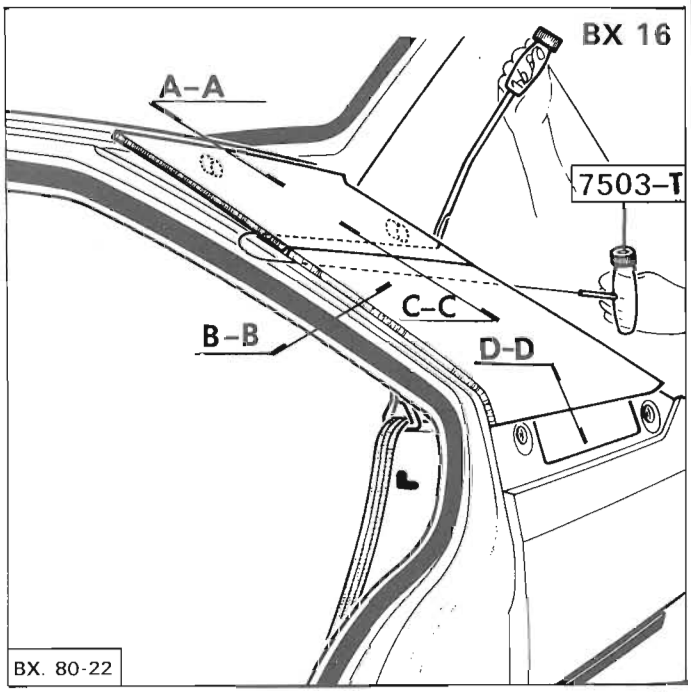
V



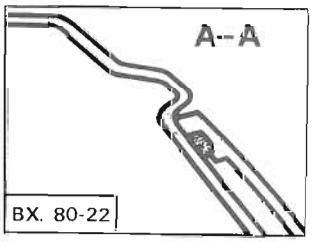
VI

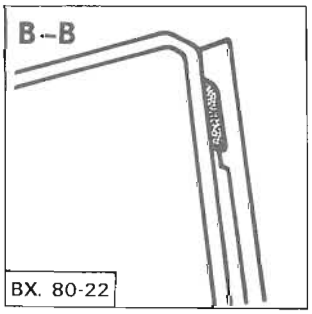

BX 14
A–A
KT272
B–B
D–D
BX. 80-22

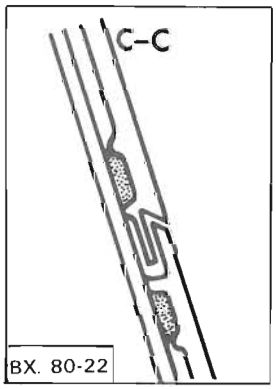
I

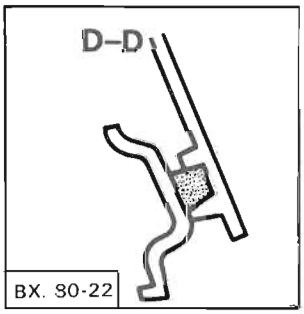

BX 16
A–A
7503–T
C–C
B–B
D–D
BX. 80-22

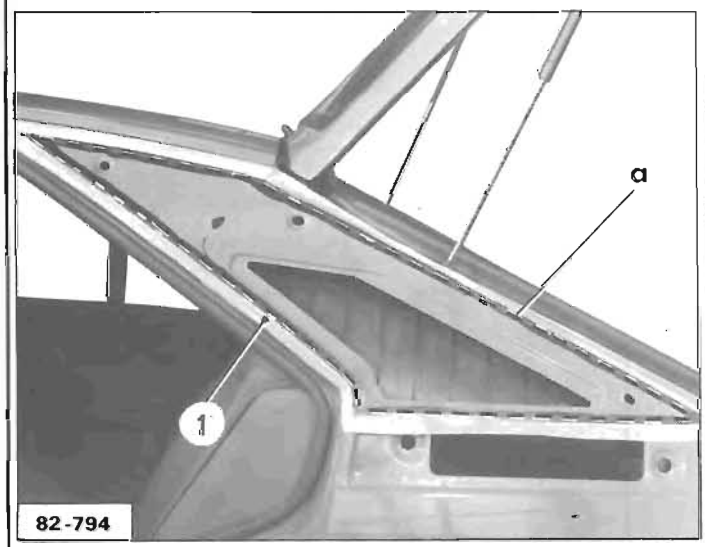
II

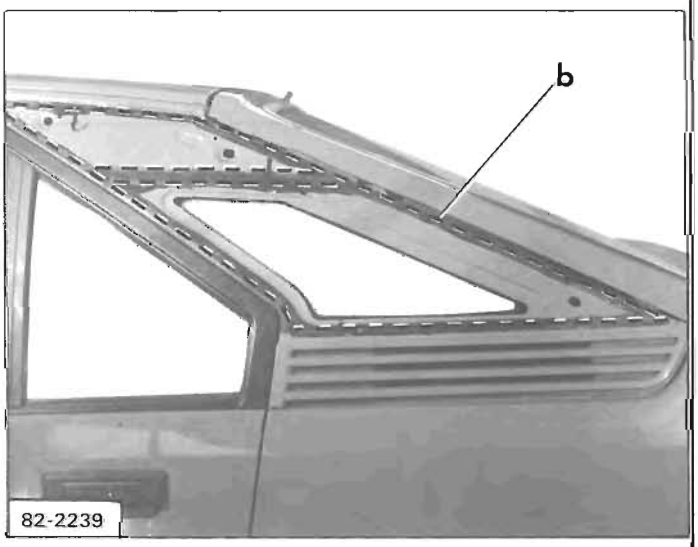

A–A
BX. 80-22


B–B
BX. 80-22


C–C
BX. 80-22


D–D
BX. 80-22


a
1
82-794


b
82-2239

AUSBAU

Die Kunststoffabdeckung ausbauen:

BX 14: Abb. I

Mit Hilfe des Durchtrennwerkzeugs **KT 272** die Dichtung um die Kunststoffabdeckung herum aufschneiden und die Abdeckung abnehmen.

BX 16: Abb. I und II

Mit Hilfe des Durchtrennwerkzeugs **KT 272** die Dichtung um die beiden Stücke herum durchschneiden: **Abb. I.**
Mit dem Werkzeug **7503-T** und einer Drahtsaite die beiden Teile der Verkleidung voneinander trennen **(Abb. II)** und abnehmen.

HINWEIS:

Es empfiehlt sich zur Vermeidung von Lackschäden, vor dem Durchtrennen der äußeren Dichtschnur direkt um die Verkleidung herum einen Streifen Klebeband aufzukleben.

VORBEREITUNG:

Die Überdicken der Dichtschnur auf der Karosserie und den Verkleidungsteilen entfernen (soweit sie nicht wieder verwendet werden sollen).

Mit einem Streifen Klebeband die Stelle eingrenzen, auf die Primer aufgetragen werden soll, **Abb. III.**

Die Klebestellen mit dem Reiniger aus dem Reparatur-Set entfetten. Den Karosserieprimer auftragen.

BX 14 wie **„a“: Abb. III**

BX 16 wie **„b“: Abb. IV**

Den Primer acht Minuten trocknen lassen und dann das Verkleidungsteil aufkleben.

Das Klebeband (1) entfernen.

VORBEREITUNG

Vorbereitung der Kunststoffabdeckung

Die Klebestellen mit dem Reiniger aus dem Reparatur-Set entfetten. Den Glasprimer auf die Klebestellen auftragen, nach fünfminütigem Trocknen die Klebedichtung auftragen: **Abb. I.**

EINBAU

Mit der Spritzpistole und der Spritzdüse eine Dichtschnur von 5–6 mm Durchmesser wie unter „a" auf die Teile der Abdeckung auftragen **(Abb. I).**

Einbau des oberen Abdeckungsteils (1): Abb. II.
Bei zweiteiliger Abdeckung an den Punkten „b" und „c", bei einteiliger an „b" und „d" ausrichten und fest an die Karosserie drücken.

Einbau des unteren Abdeckungsteils (2): Abb. III.
Das Teil in die richtige Position bringen, dabei das Spiel an den Rändern berücksichtigen und fest an die Karosserie drücken.

HINWEIS:

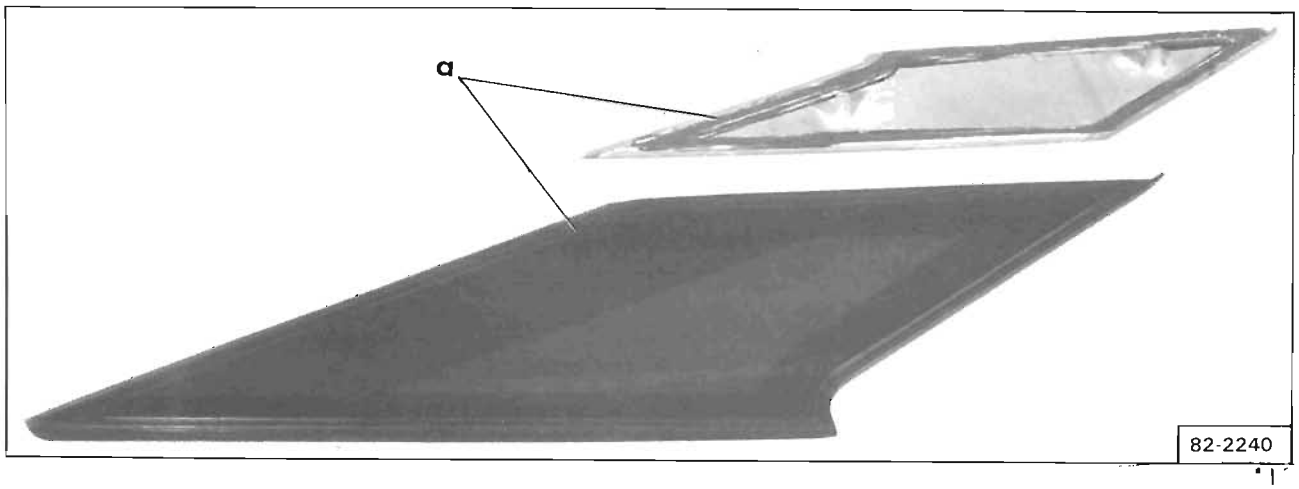
Dichtheitsprobleme:

Zweiteilige Abdeckung **(BX 16)**

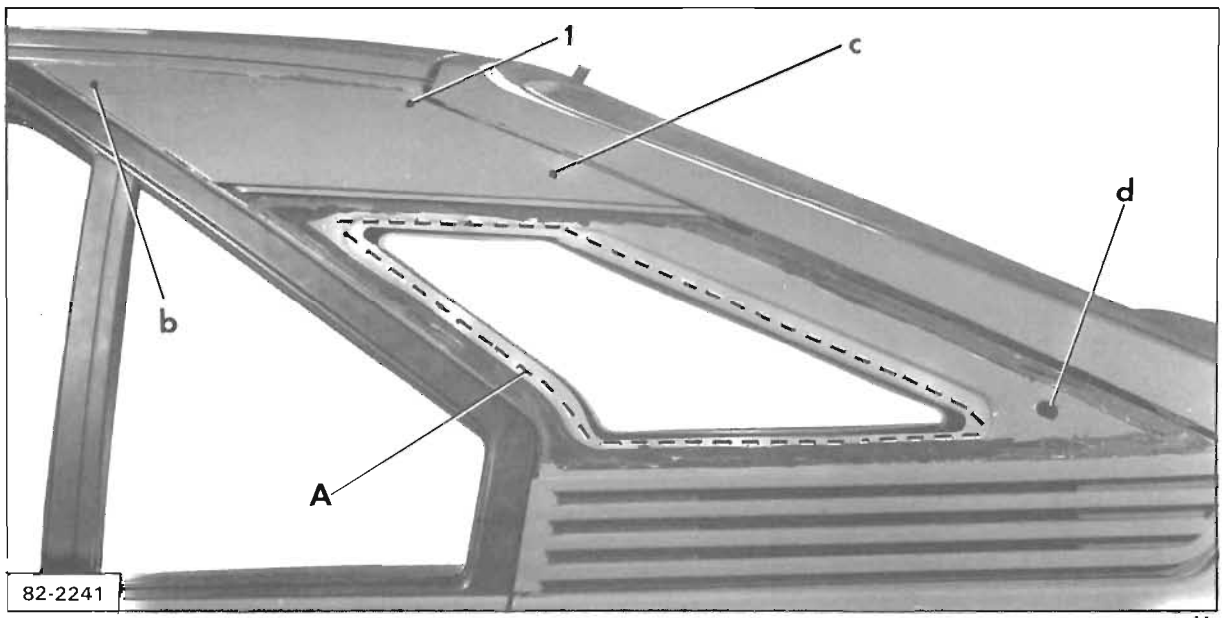
Es empfiehlt sich, die beiden Teile der Abdeckung noch einmal abzunehmen und die Klebedichtung erneut aufzutragen.

Einteilige Abdeckung **(BX 14)**

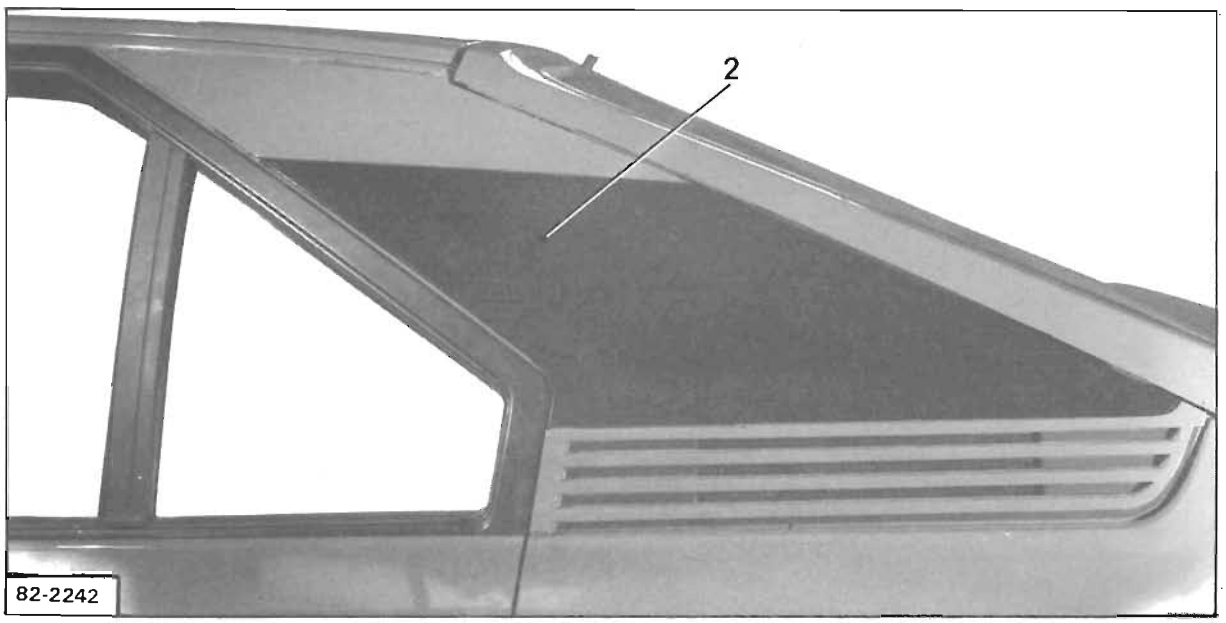
Um ein erneutes Abnehmen der Abdeckung zu vermeiden, kann man von innen arbeiten:
- die Holmverkleidung entfernen.
- eine Schnur Dichtungsspachtel zwischen Blech und Abdeckung und in die Umgebung der Ausrichtungspunkte **„b", „c" und „d"** spritzen.



I



II



III

ERNEUERN DES HINTEREN SEITENFENSTERS

WERKZEUG: Abb. V

1. Werkzeug zum Durchtrennen der Scheibendichtung mit einer Stahlsaite: **ET-Nr. 7503-T.** (Nur bei zweiteiliger Verkleidung verwenden; BX 16 **Abb. II).**

2. Werkzeug zum Durchtrennen der Scheibendichtung, **KF 20 256.**

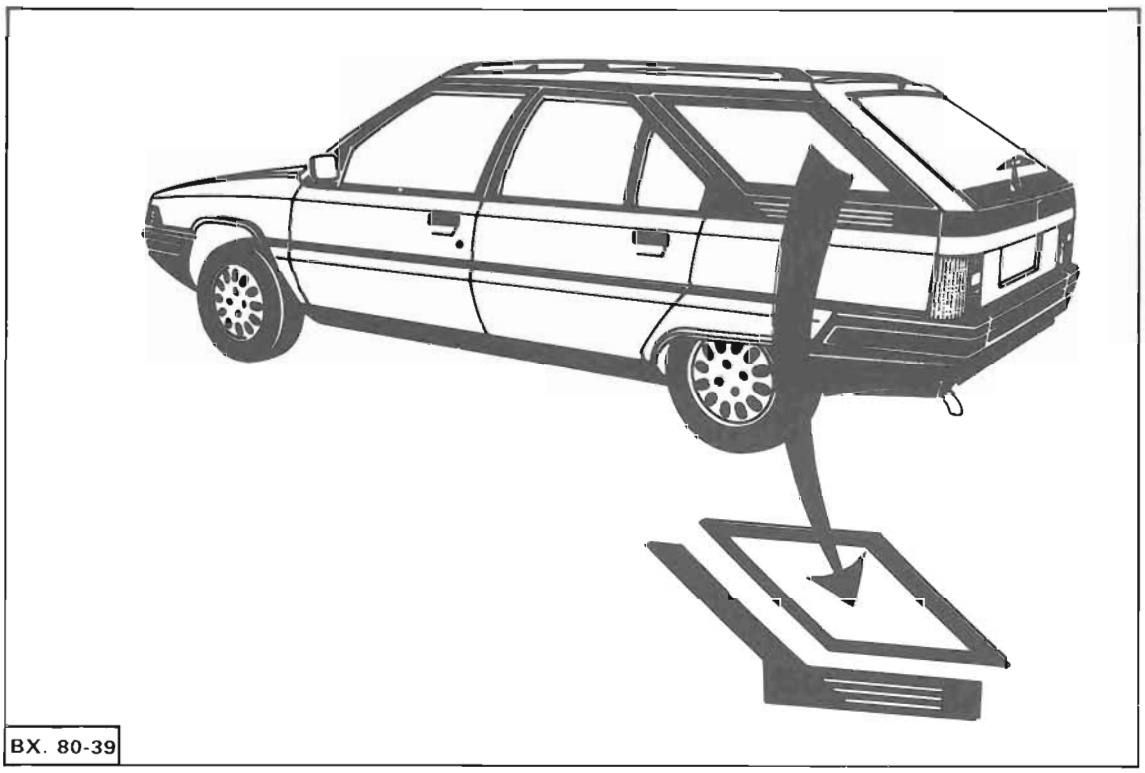
   HINWEIS: Um ein einwandfreies Funktionieren dieses Werkzeugs zu garantieren, muß es wie auf **Abb. III** gezeigt, abgeschrägt werden. Die schwarzen Stellen wegschleifen.

3. Werkzeug zum Entfernen von Klebedichtungsresten (15 mm breiter Stechbeitel mit Abschrägung wie auf **Abb. IV).**

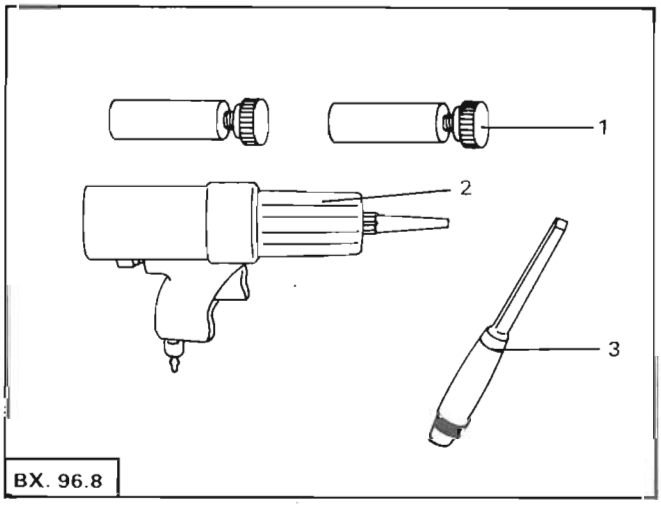
4. Spritzpistole zum Auftragen der Dichtungsmasse.

PRODUKT: Abb. VI

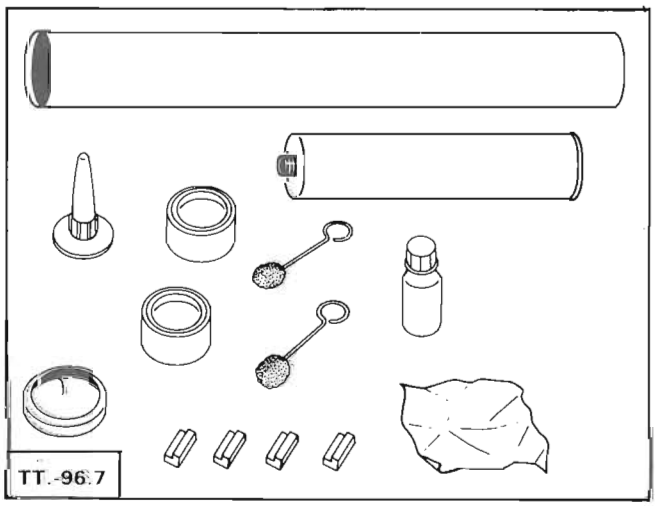
„GURIT“	
Klebeset:	ET-Nr. **ZC 9 867 511 U.**
Kartusche:	ET-Nr. **ZC 9 867 447 U.**
„SIKAFLEX“	
Klebeset:	**KN 1140**
Kartusche:	**KN 1140 A**



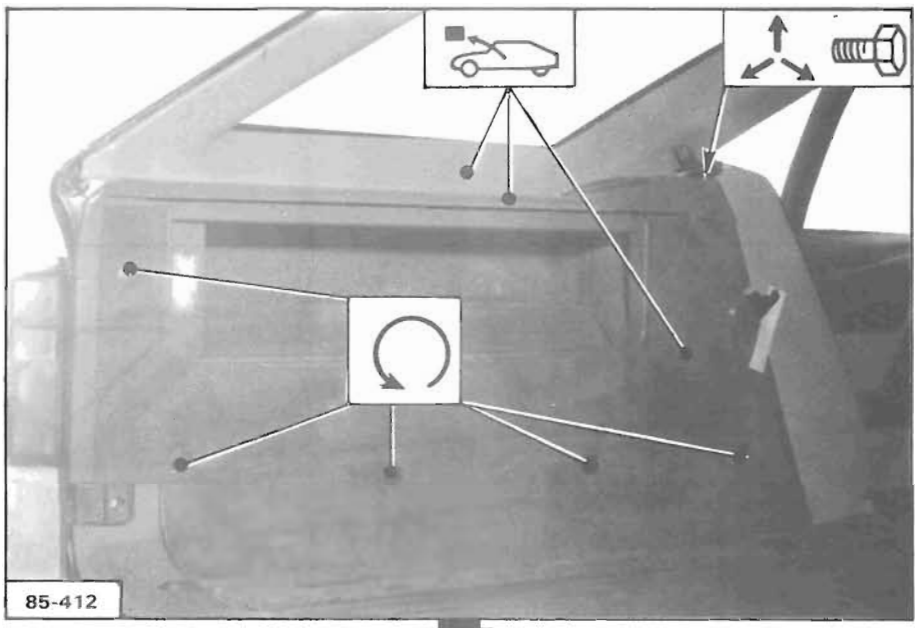
BX. 80-39

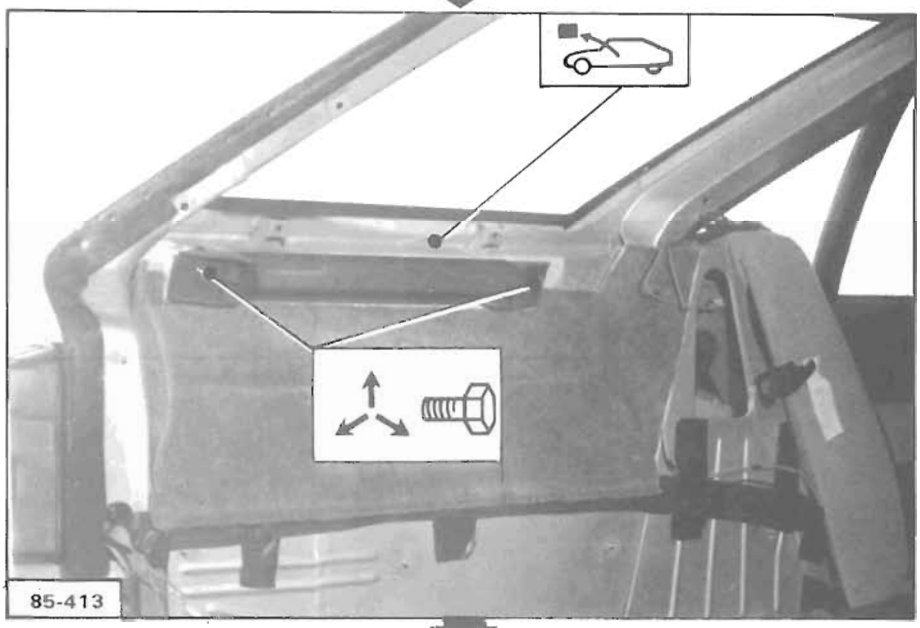


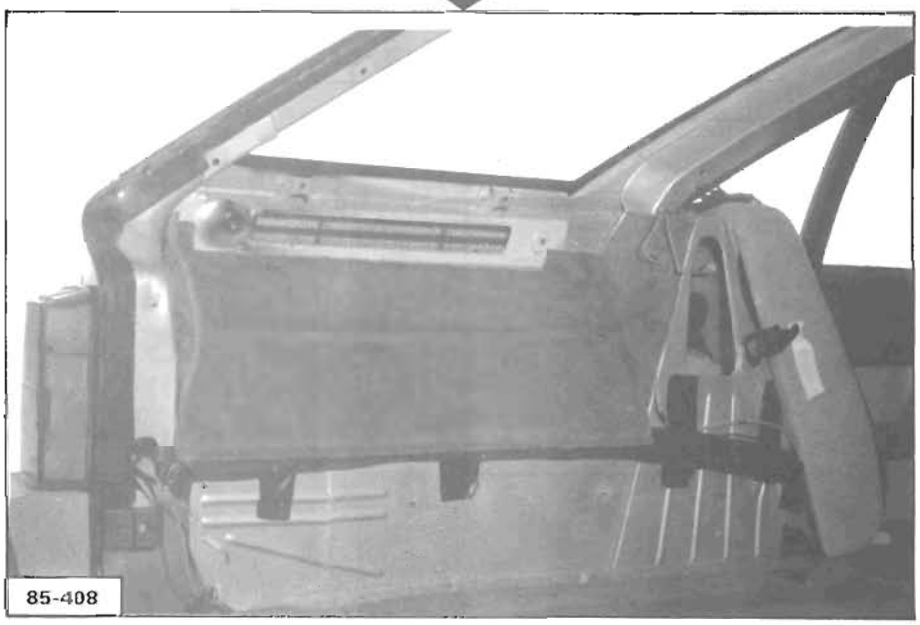
BX. 96.8

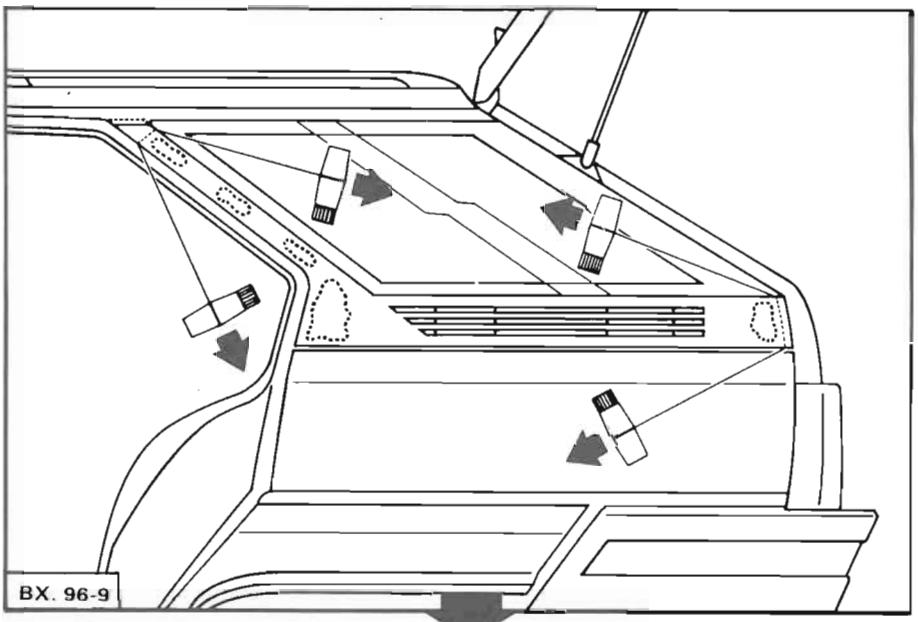


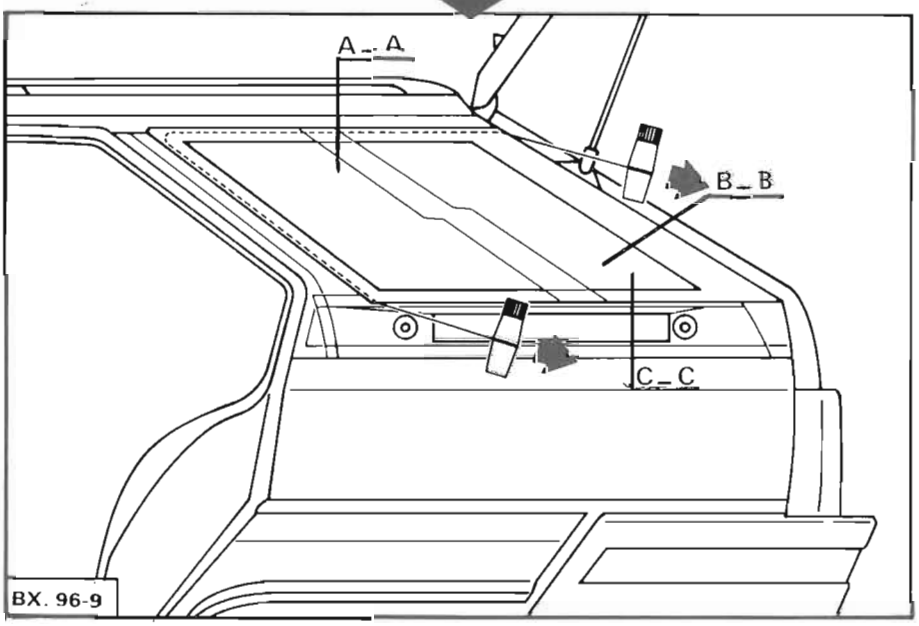
TT.-96.7

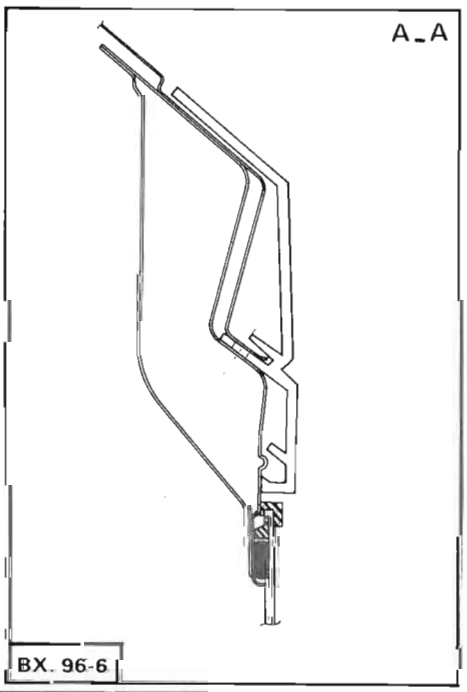

85-412

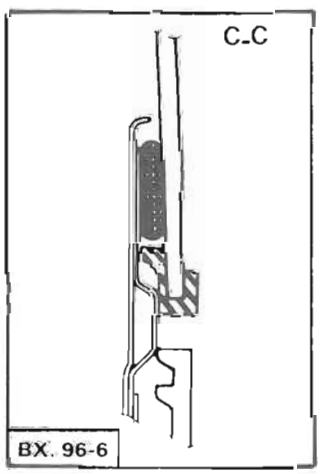

85-413

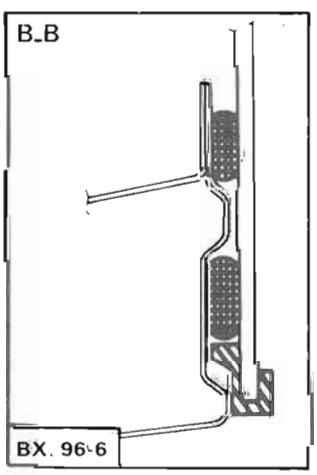

85-408

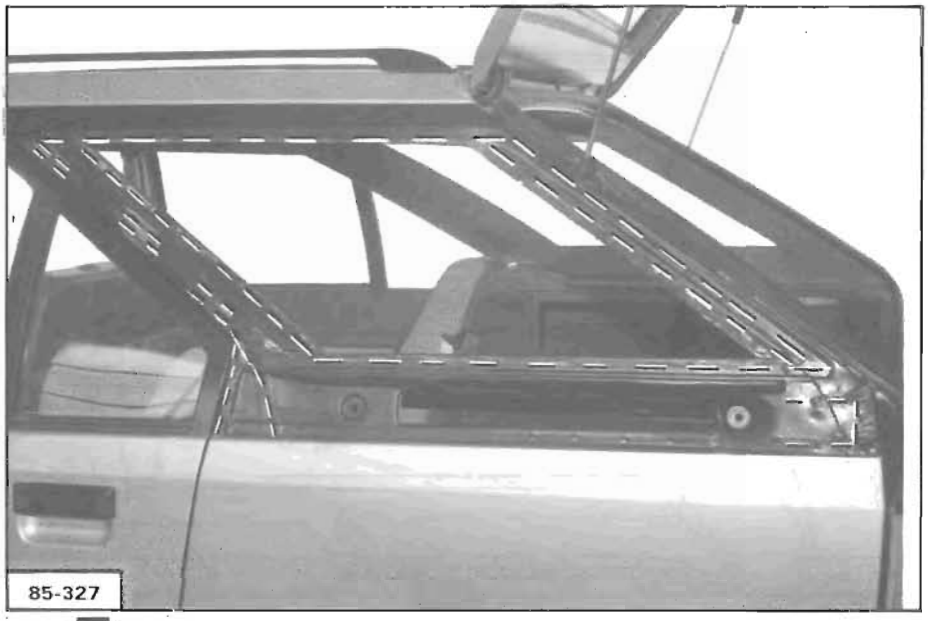

BX. 96-9

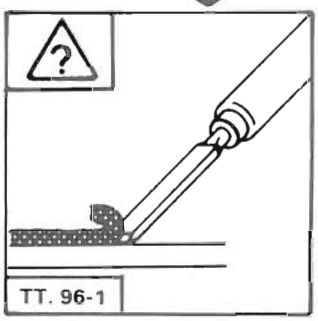

A_A
B_B
C_C
BX. 96-9


A_A
BX. 96-6

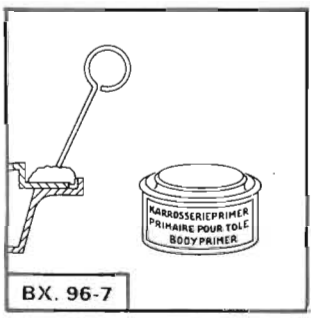

C_C
BX. 96-6

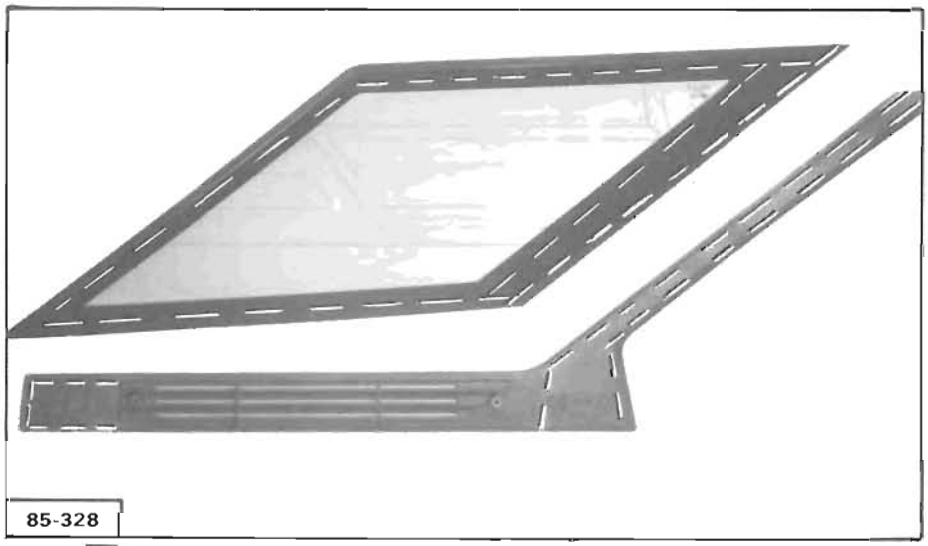

B_B
BX. 96-6

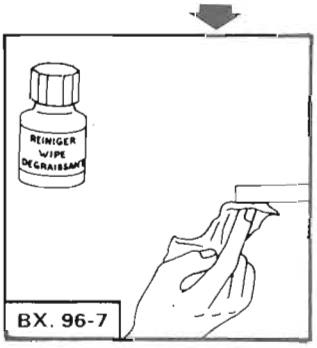

85-327

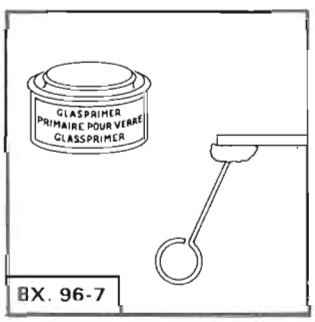

TT. 96-1

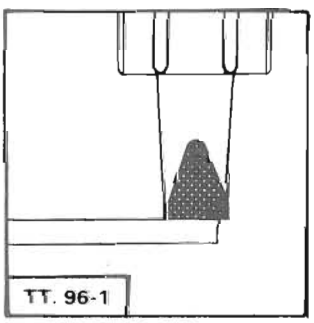

REINIGER
WIPE
DEGRAISSANT
BX. 96-7

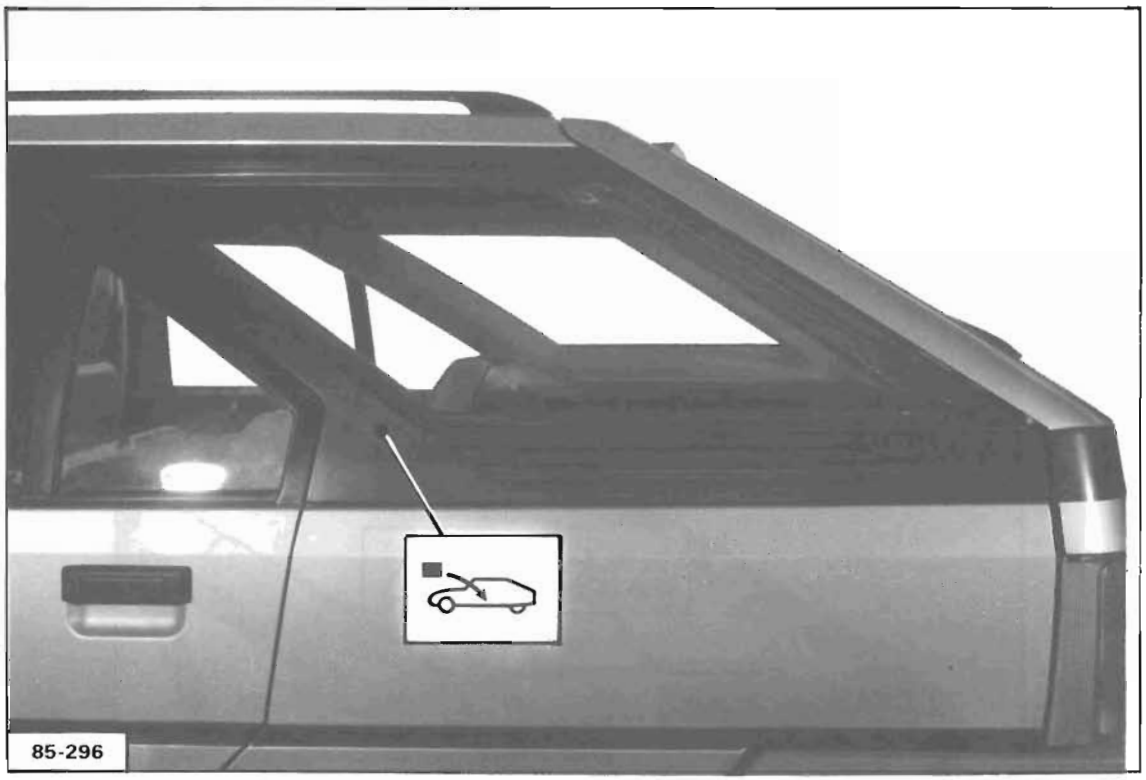

KARROSSERIEPRIMER
PRIMAIRE POUR TOLE
BODY PRIMER
BX. 96-7

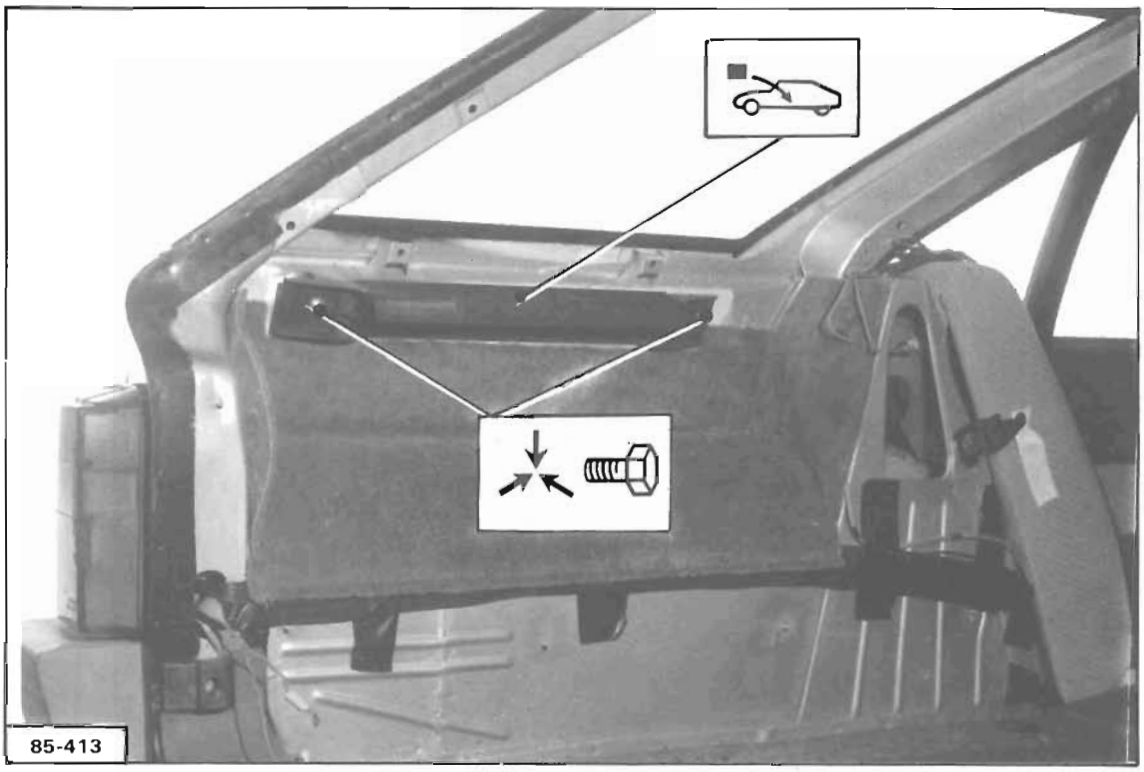

85-328

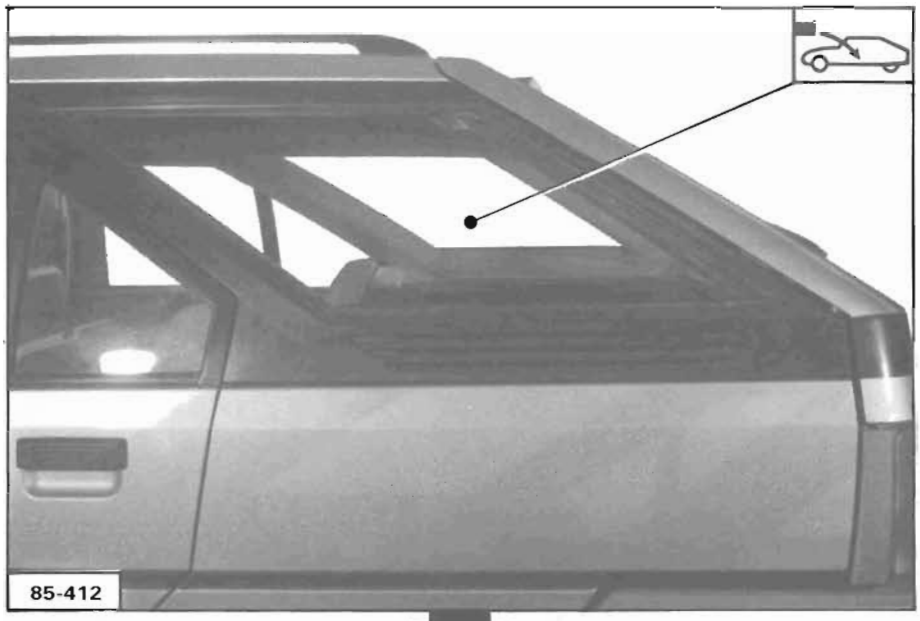

REINIGER
WIPE
DEGRAISSANT
BX. 96-7

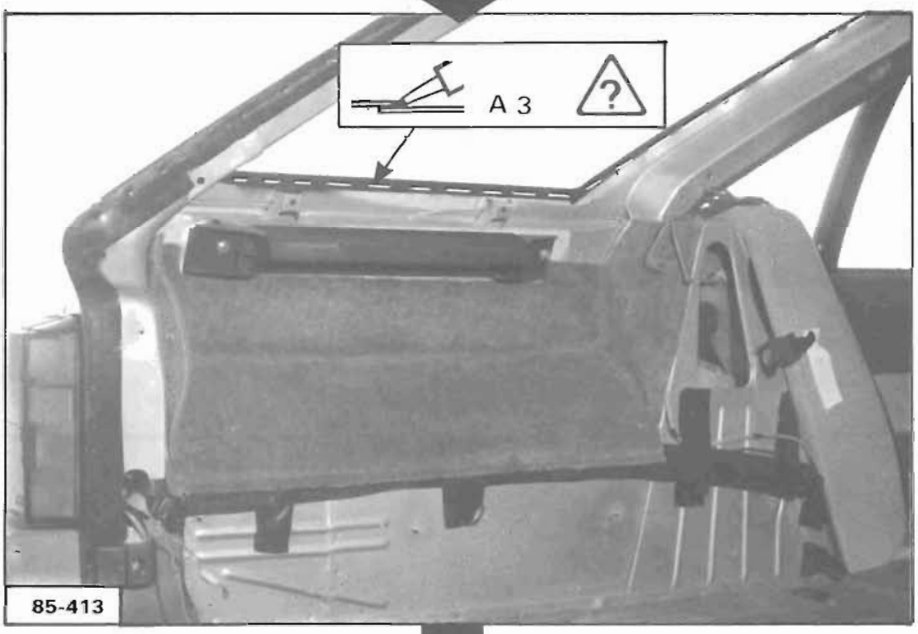

GLASPRIMER
PRIMAIRE POUR VERRE
GLASSPRIMER
BX. 96-7

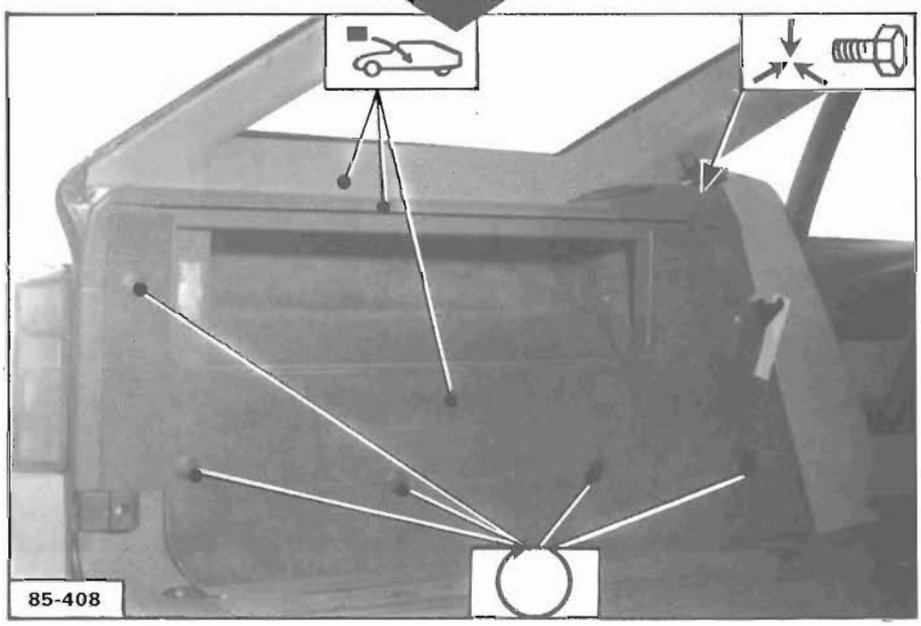

TT. 96-1

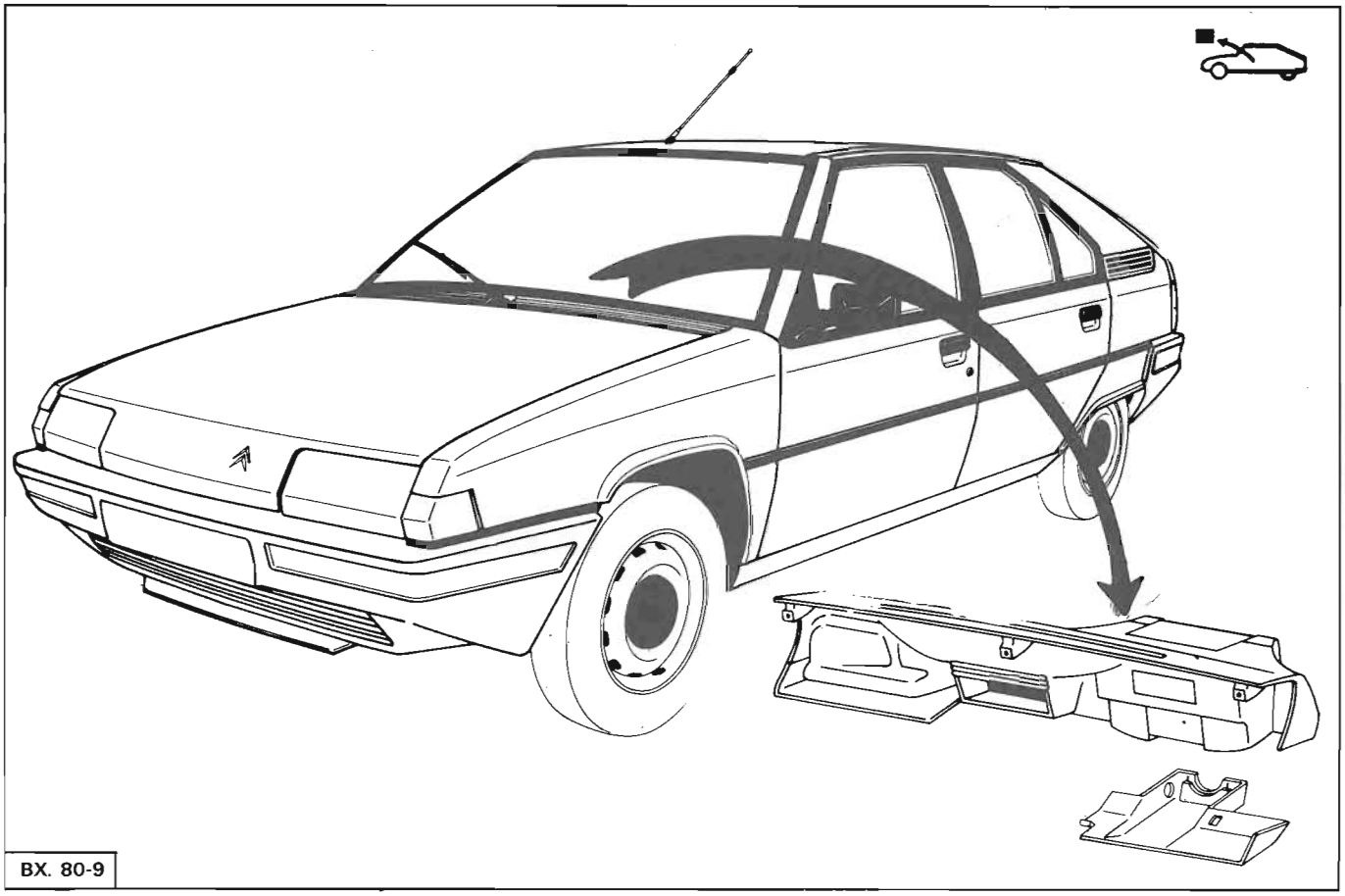

85-296


85-413

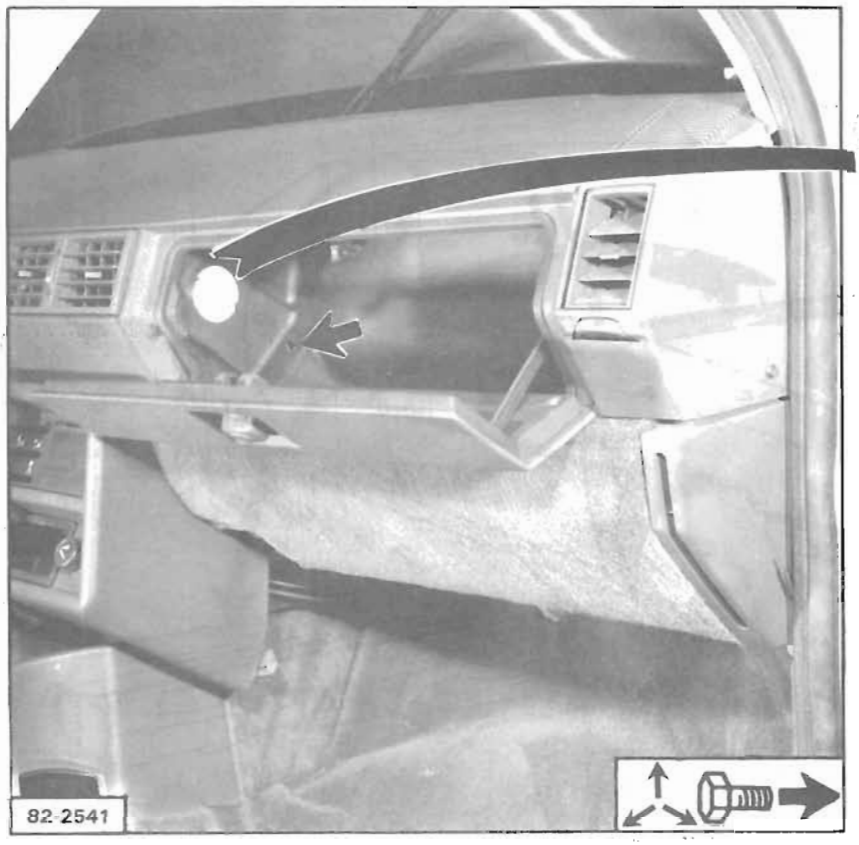

85-412

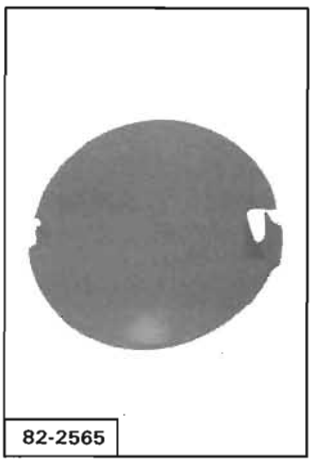

A 3
?
85-413


85-408

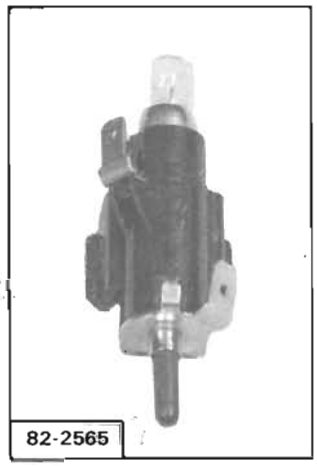


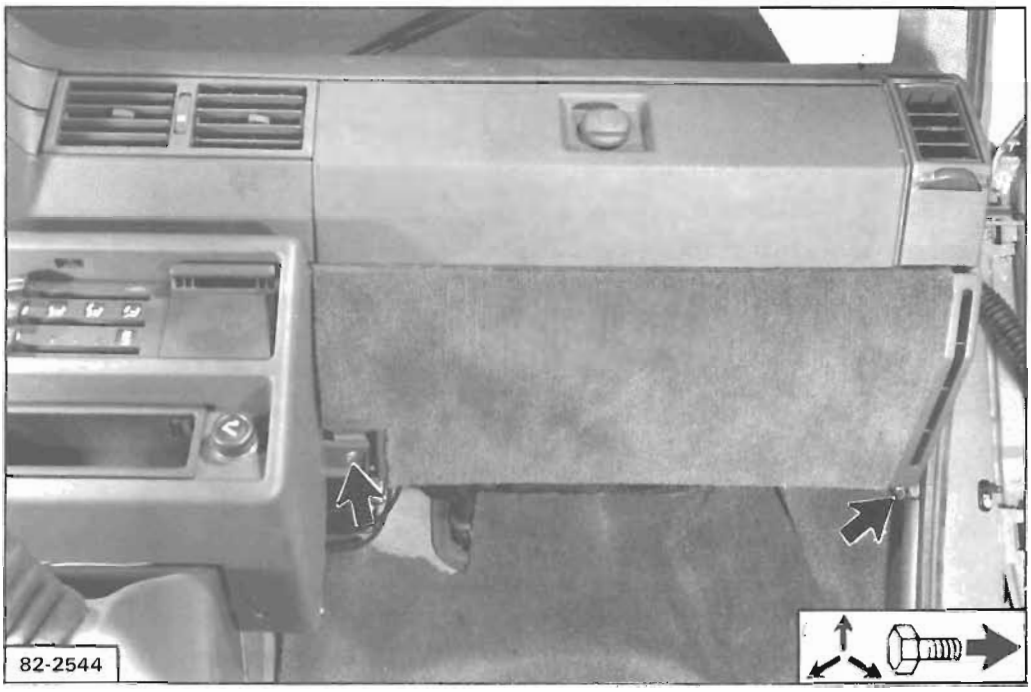
BX. 80-9


82-2541

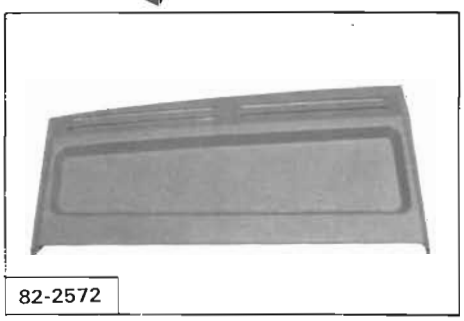

82-2565

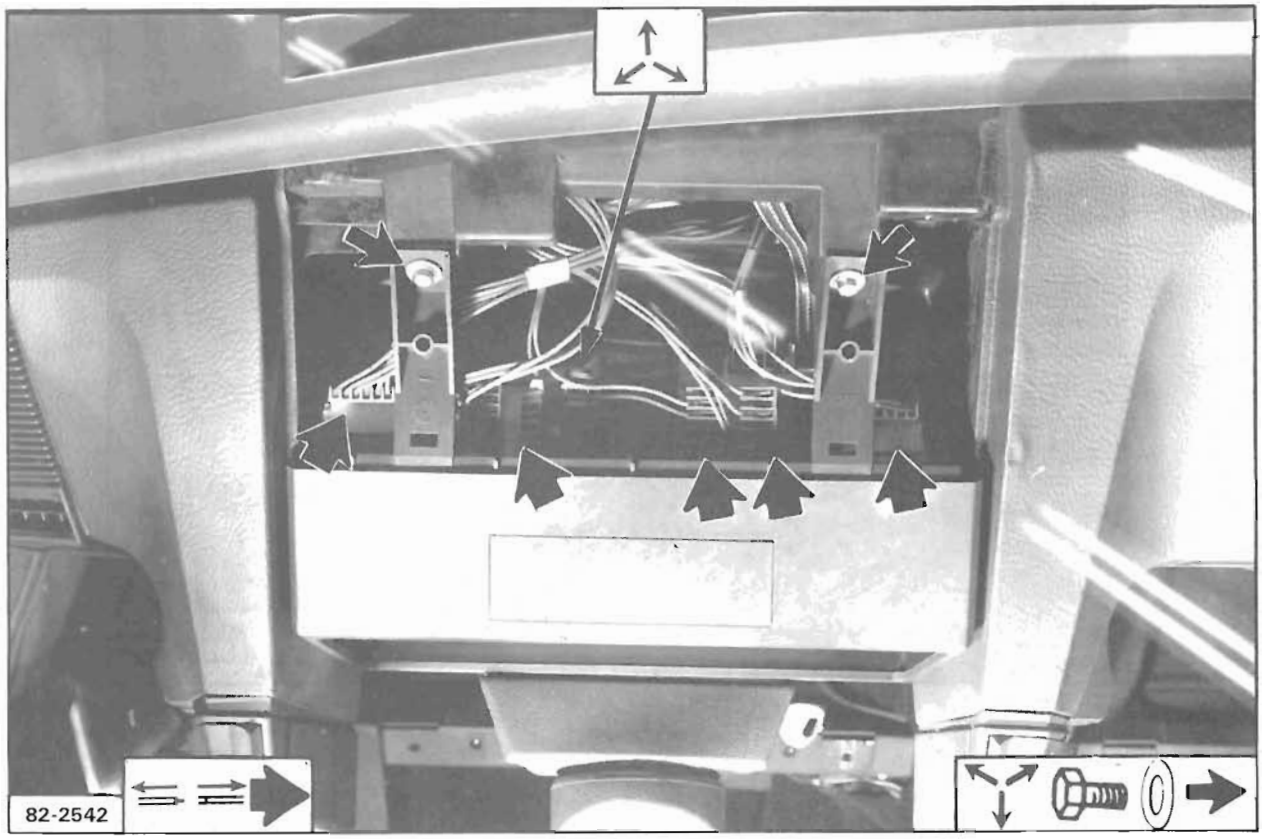

82-2545

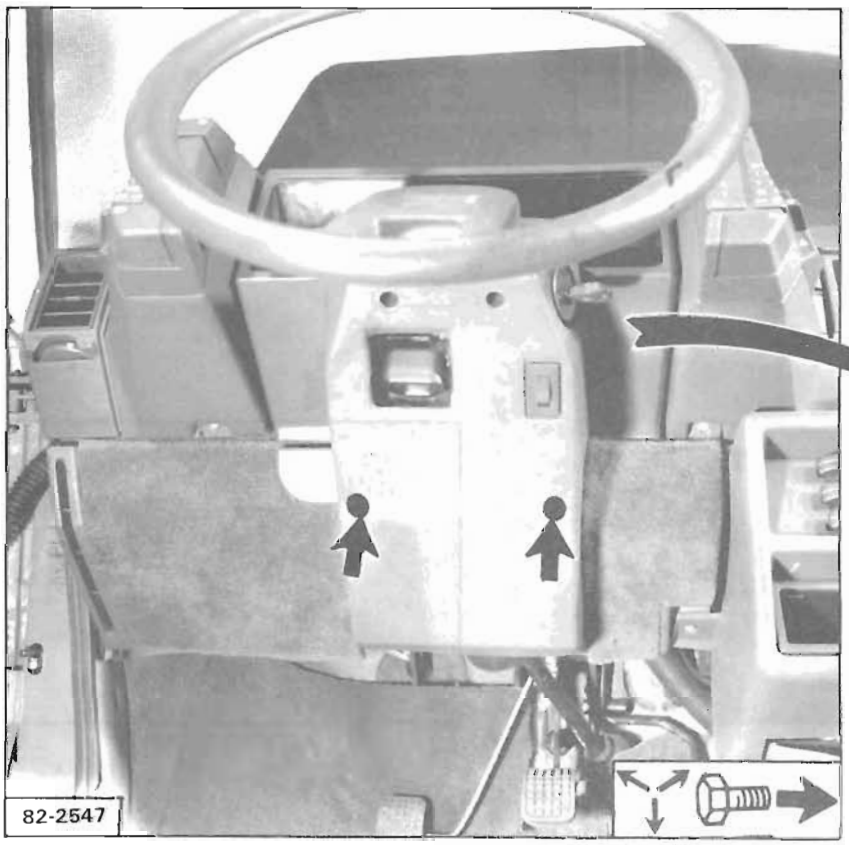

82-2565

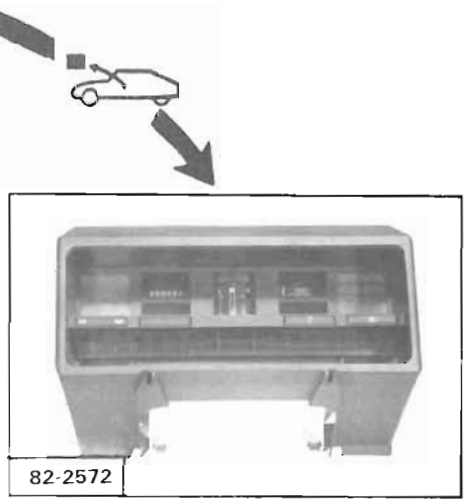

82-2544

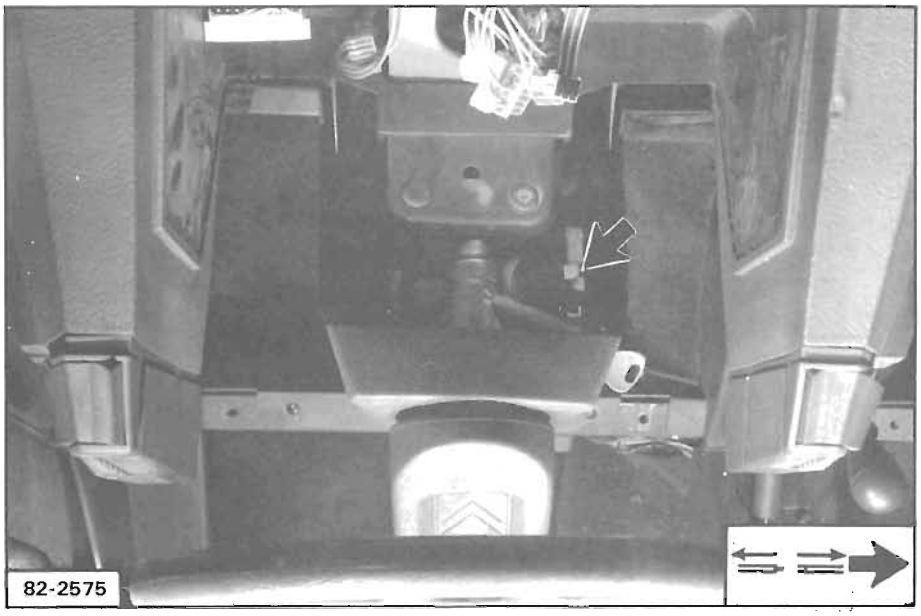

82-528

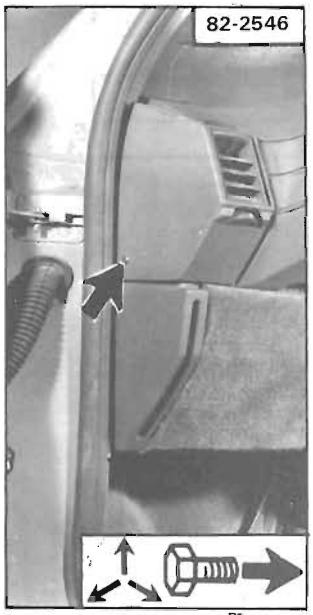

82-2572

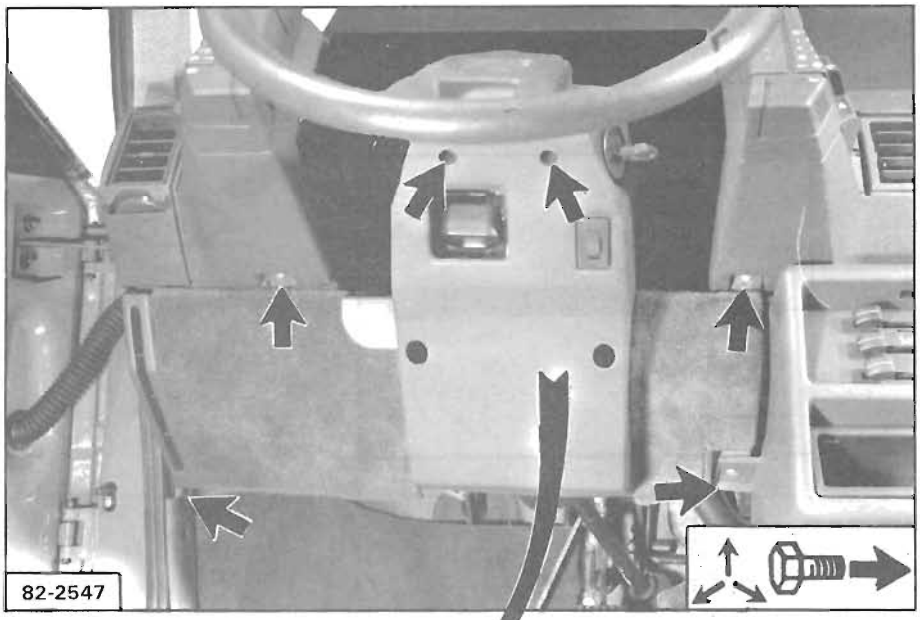

82-2542

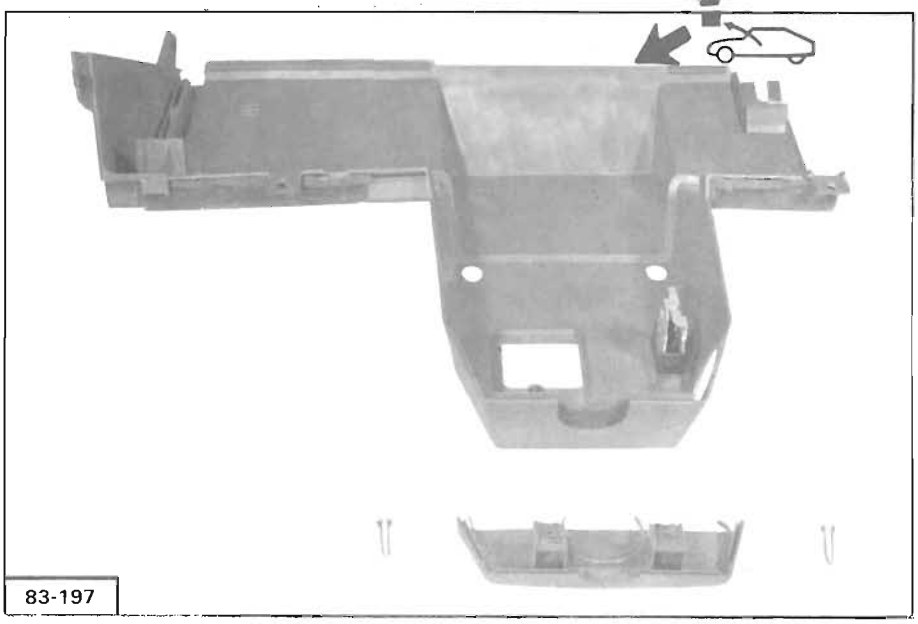

82-2547

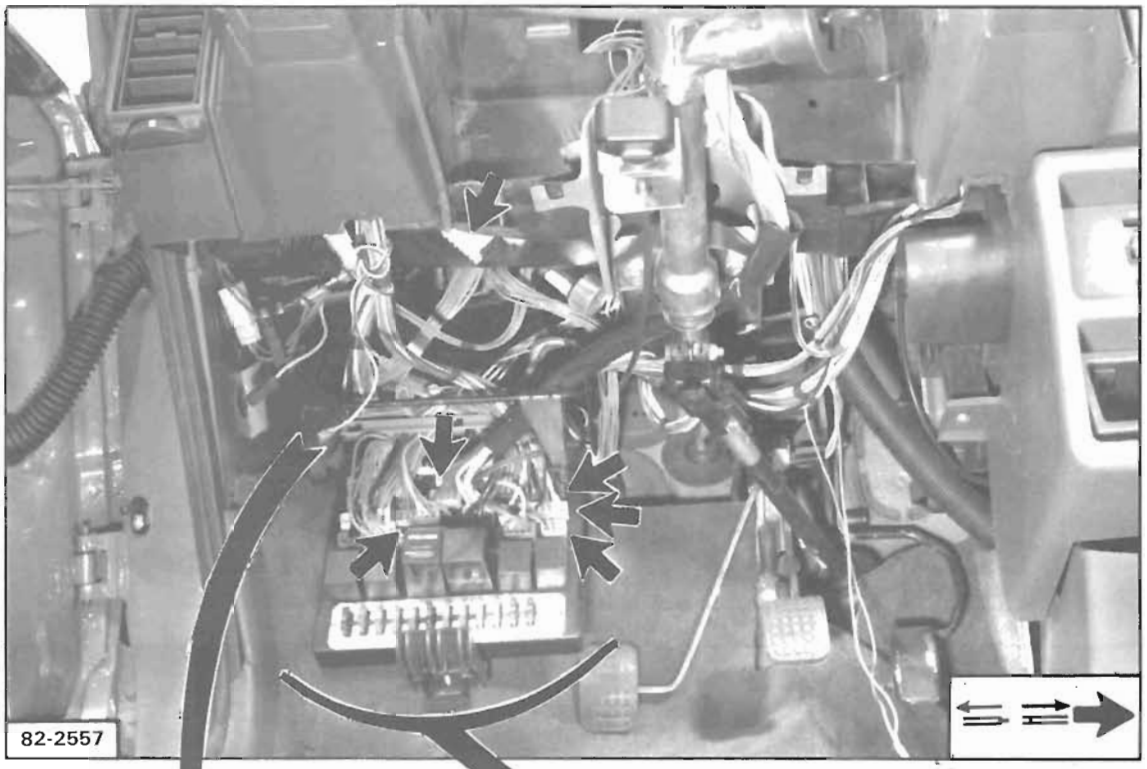

82-2572

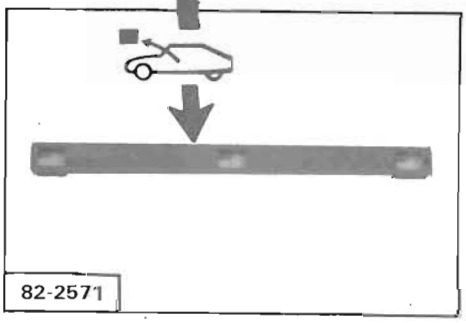

82-2575


82-2546

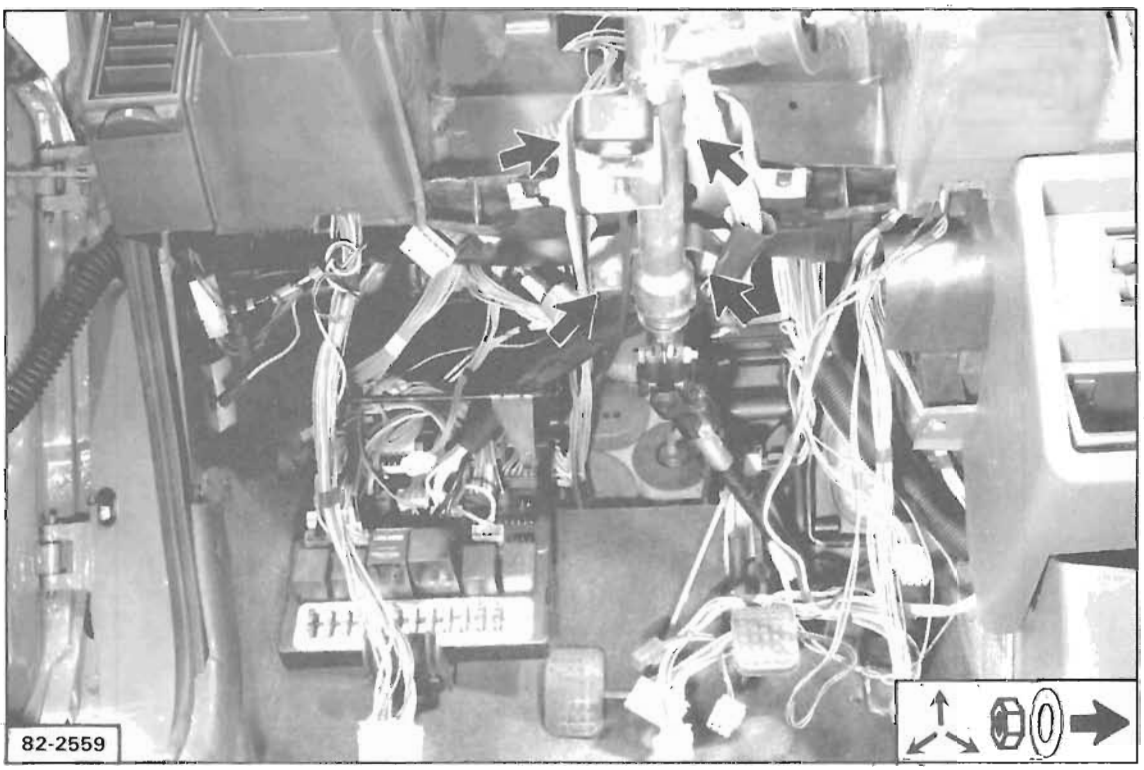

82-2547


83-197

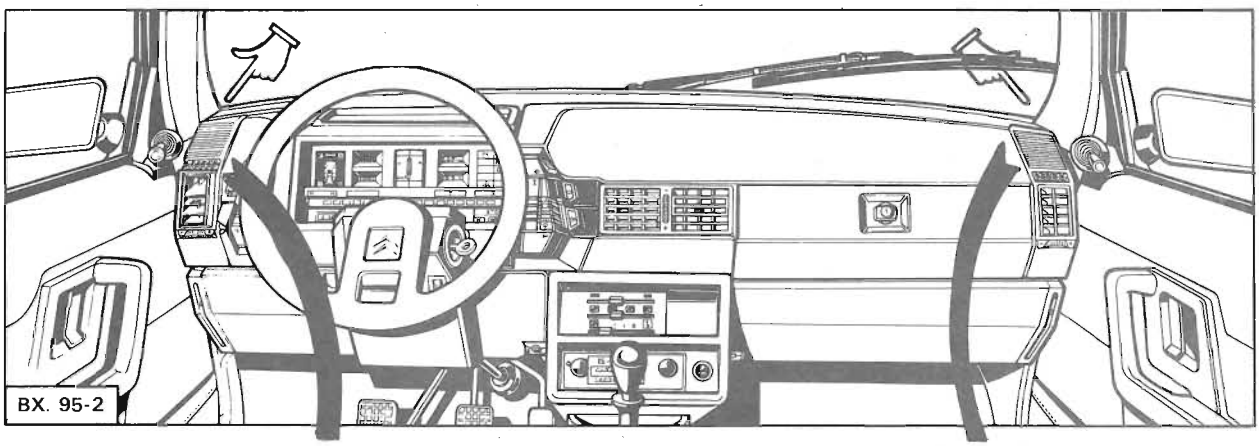

82-2557

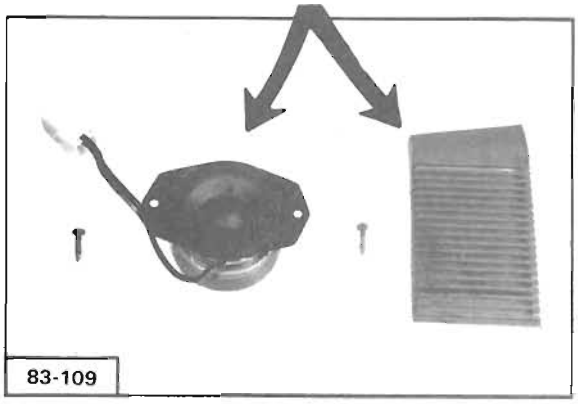

82-2571

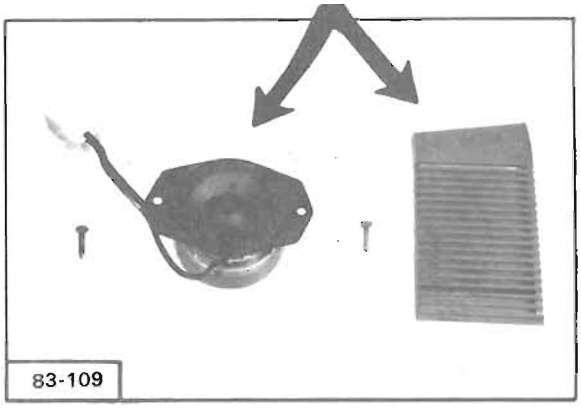

82-1278

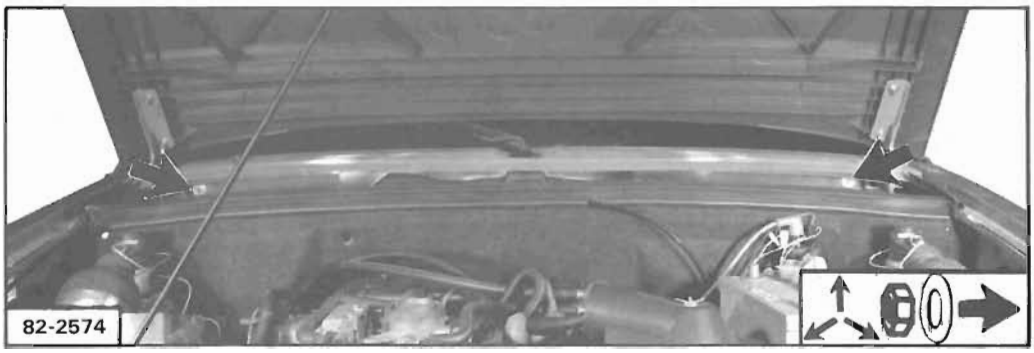

82-2559

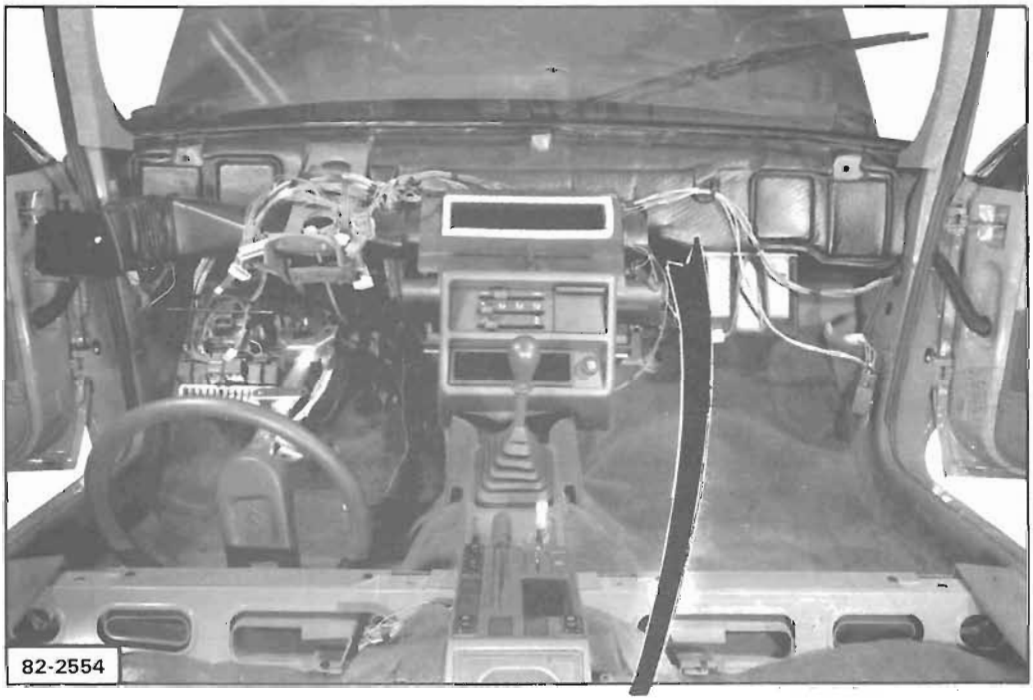

82-2553

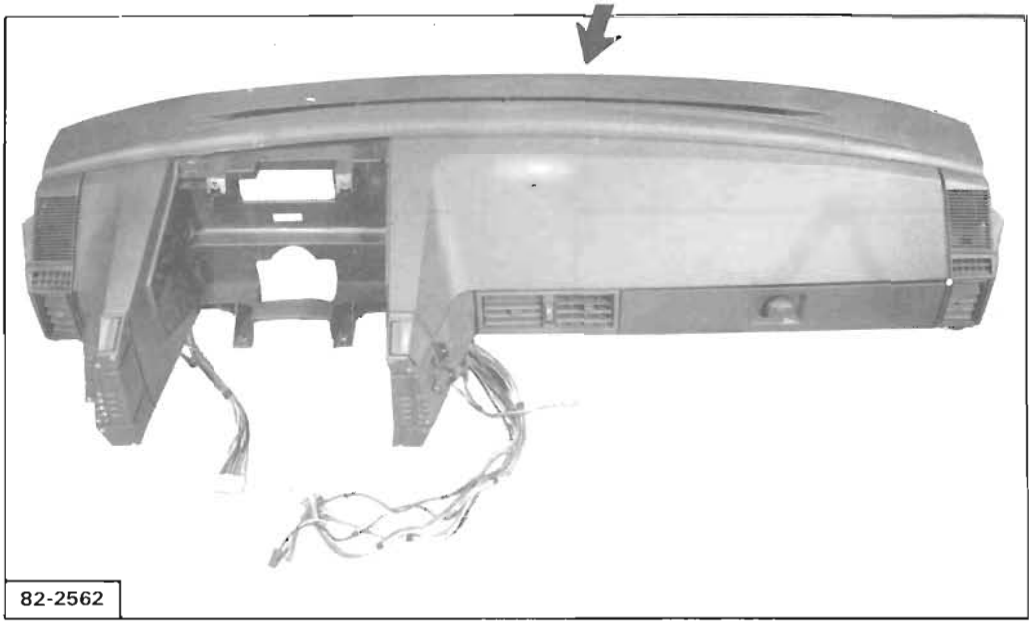

BX. 95-2

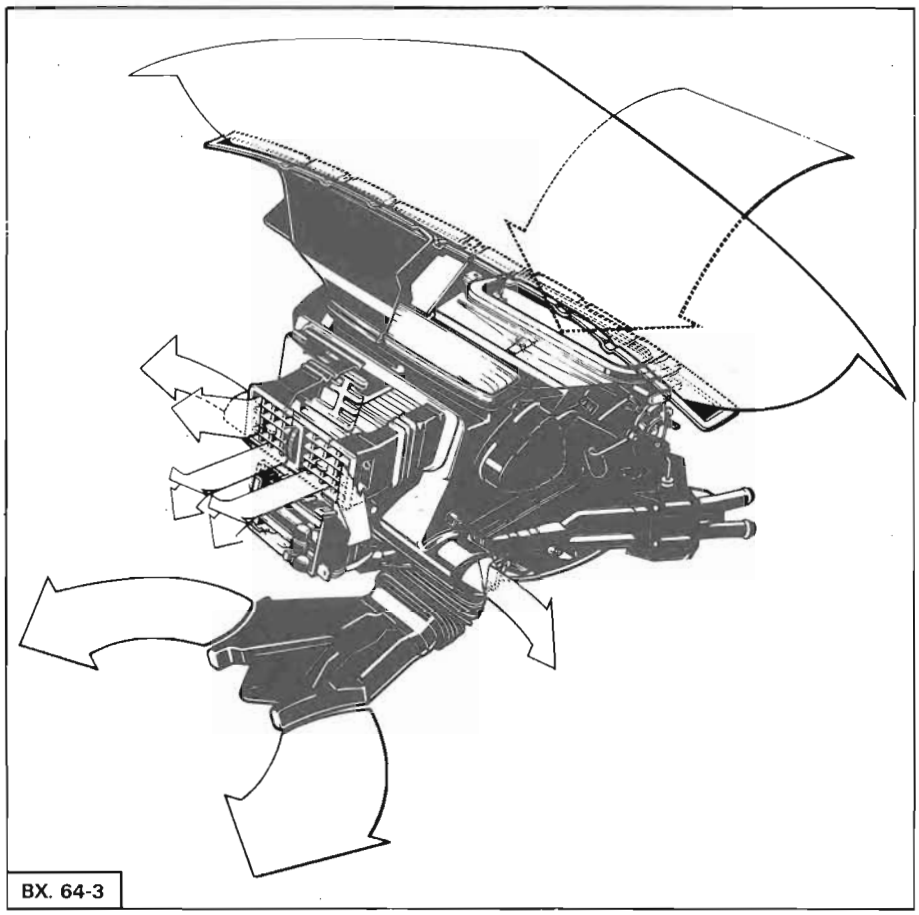

83-109


83-109

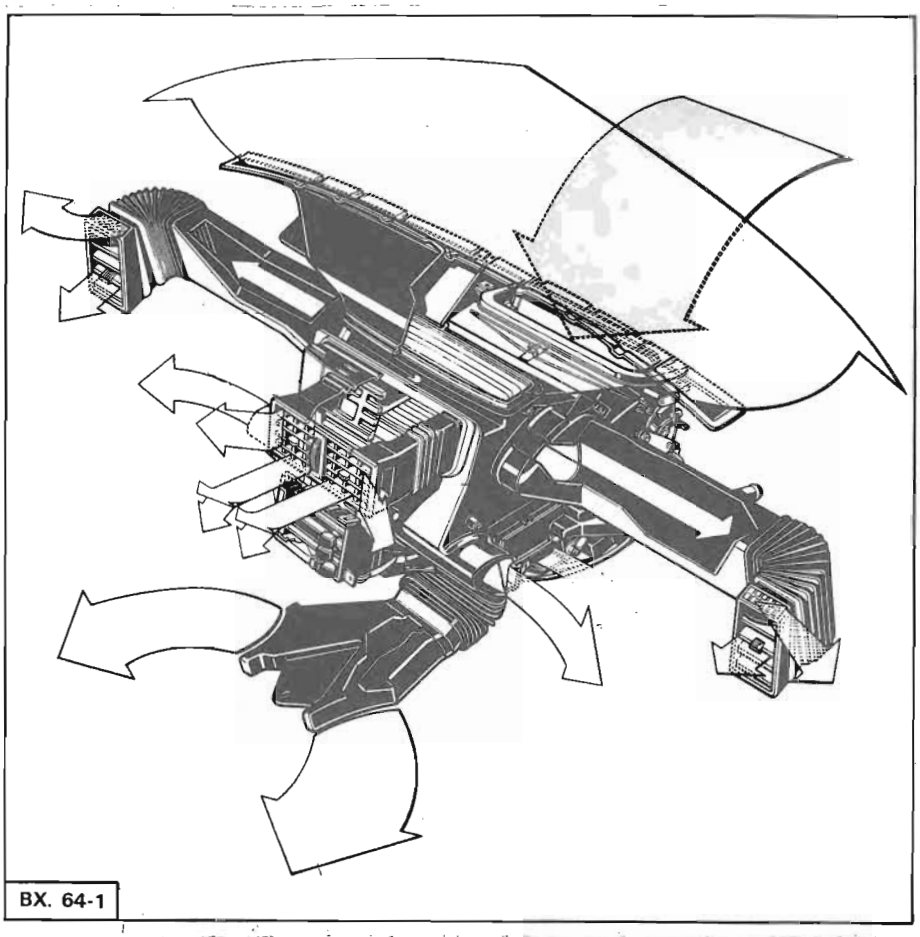

82-2574


82-2554

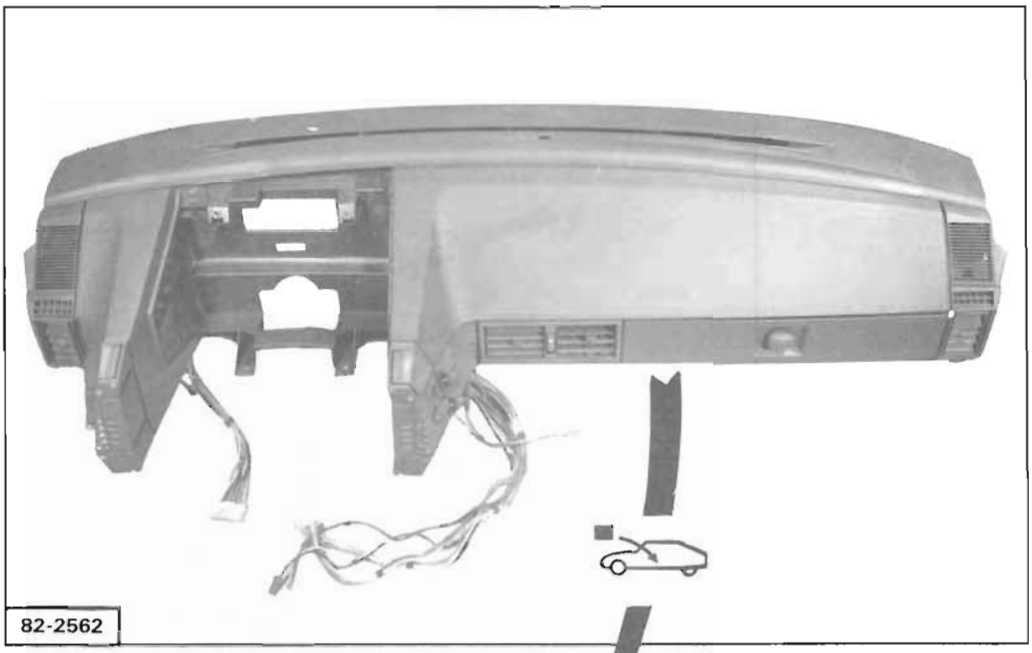

82-2562

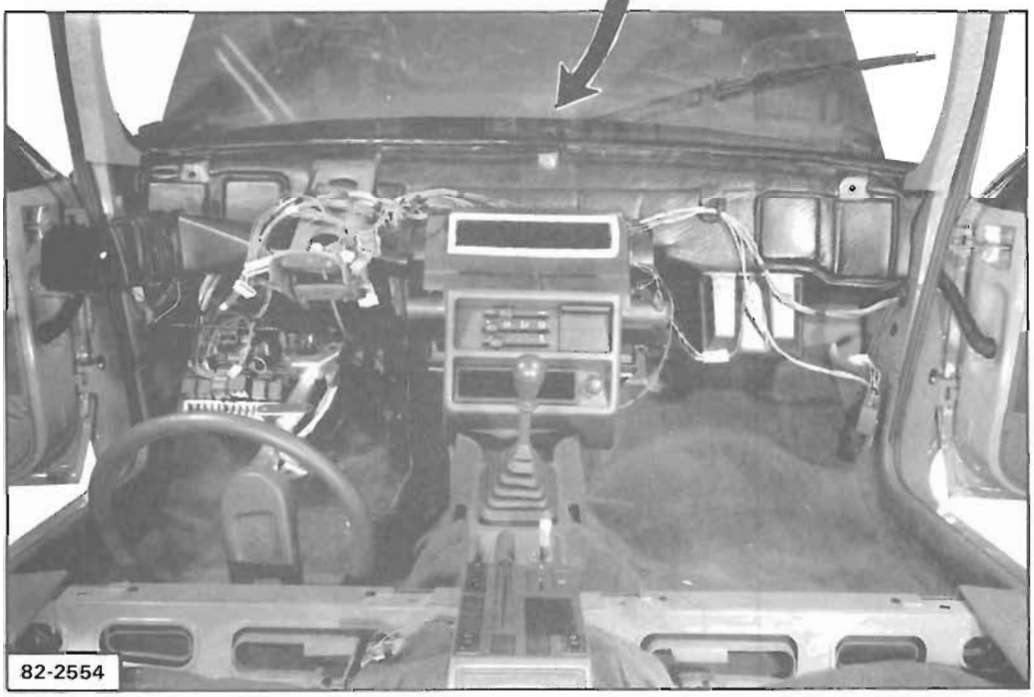


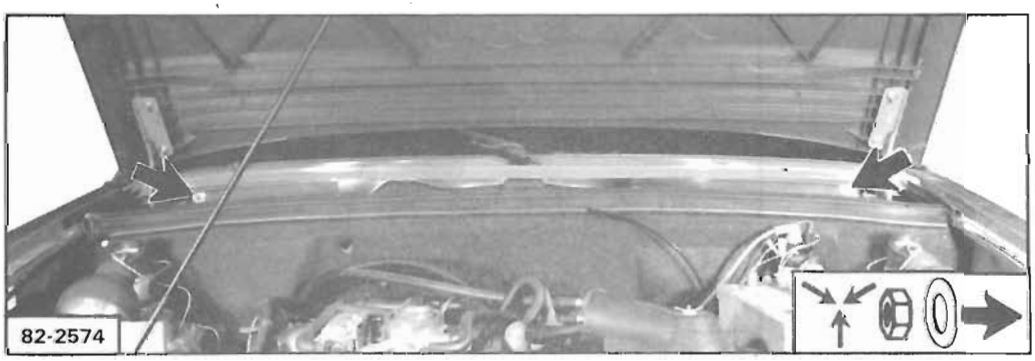
BX. 64-3

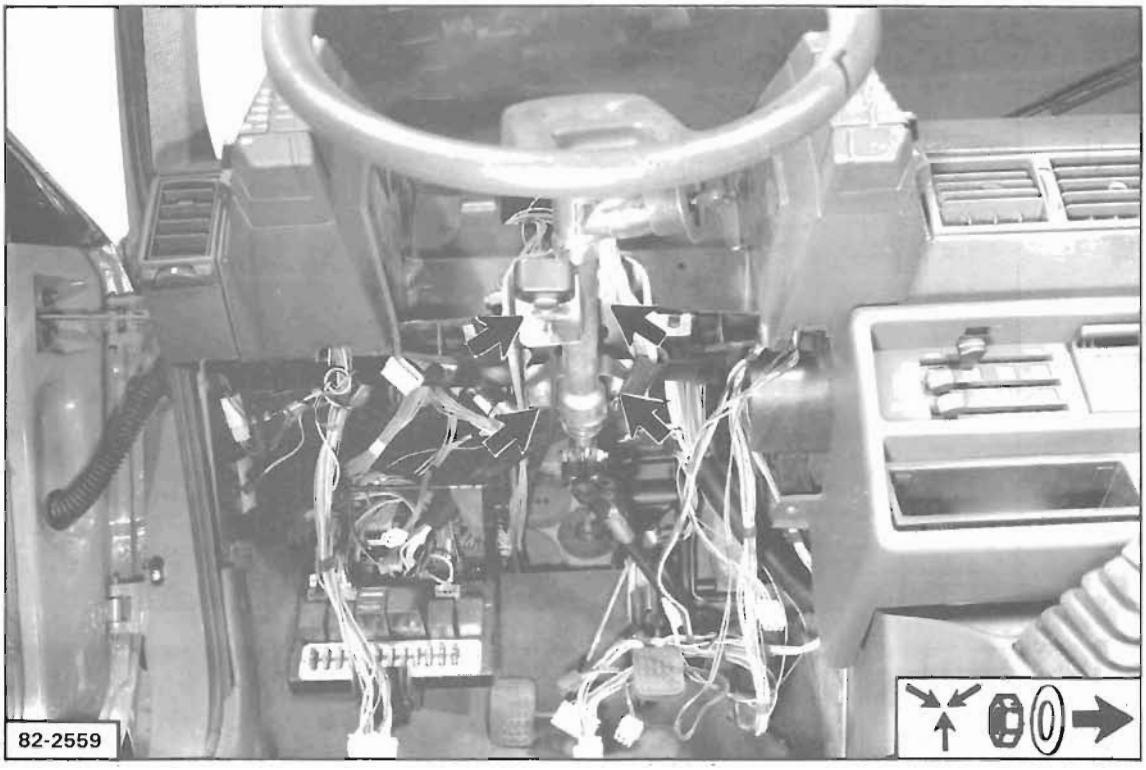


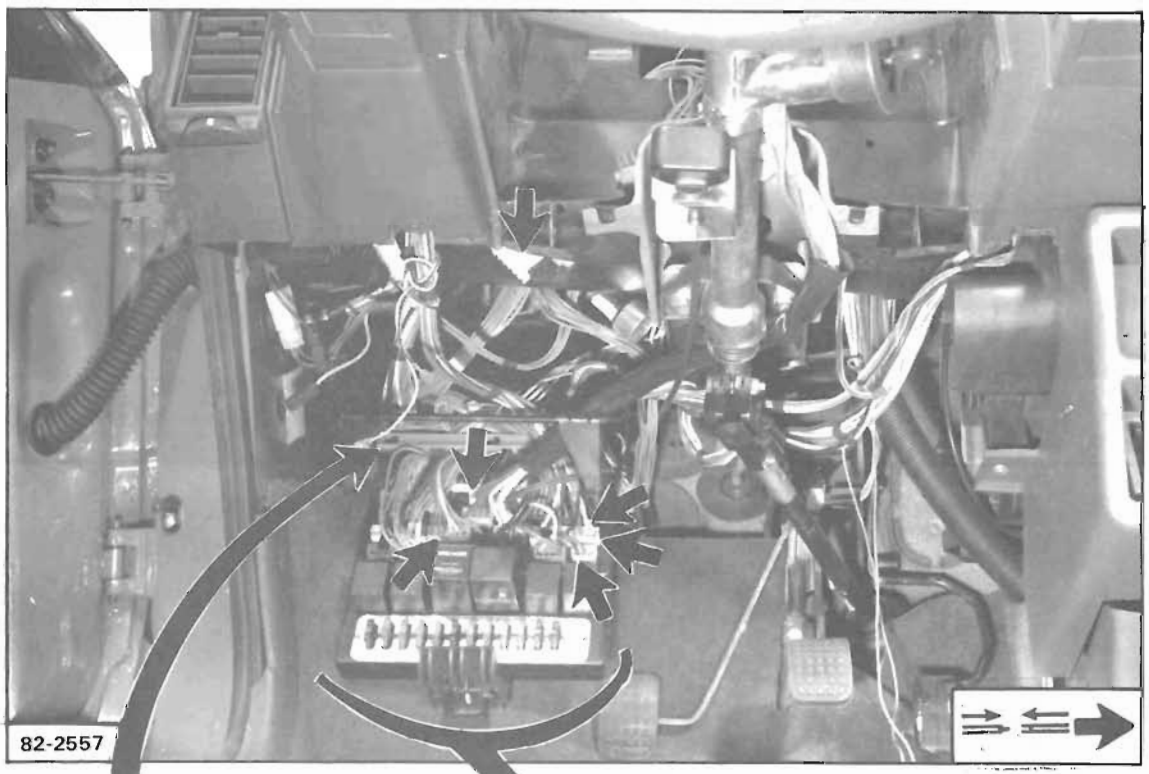
BX. 64-1

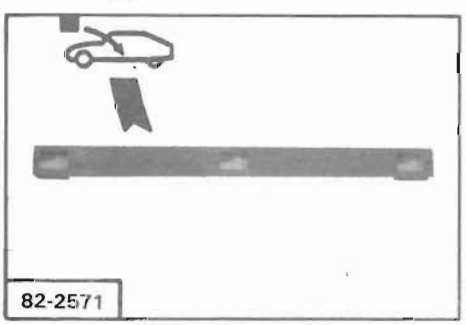

82-2562


82-2554

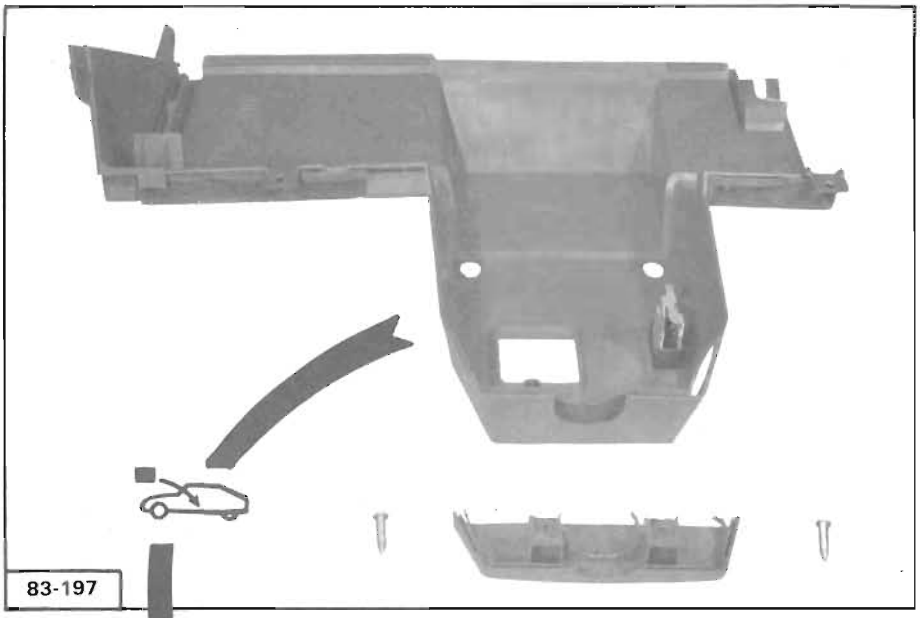

82-2574

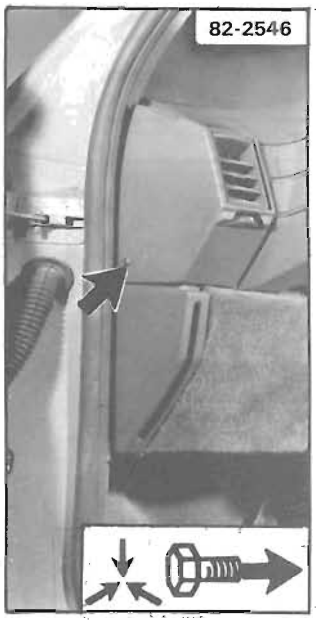

82-2559

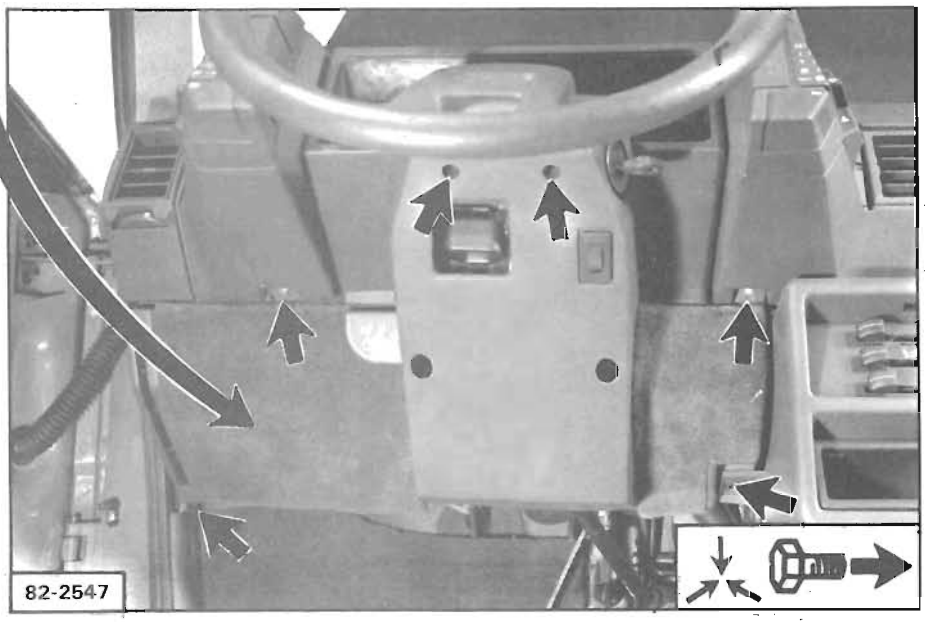

82-2557


82-2571

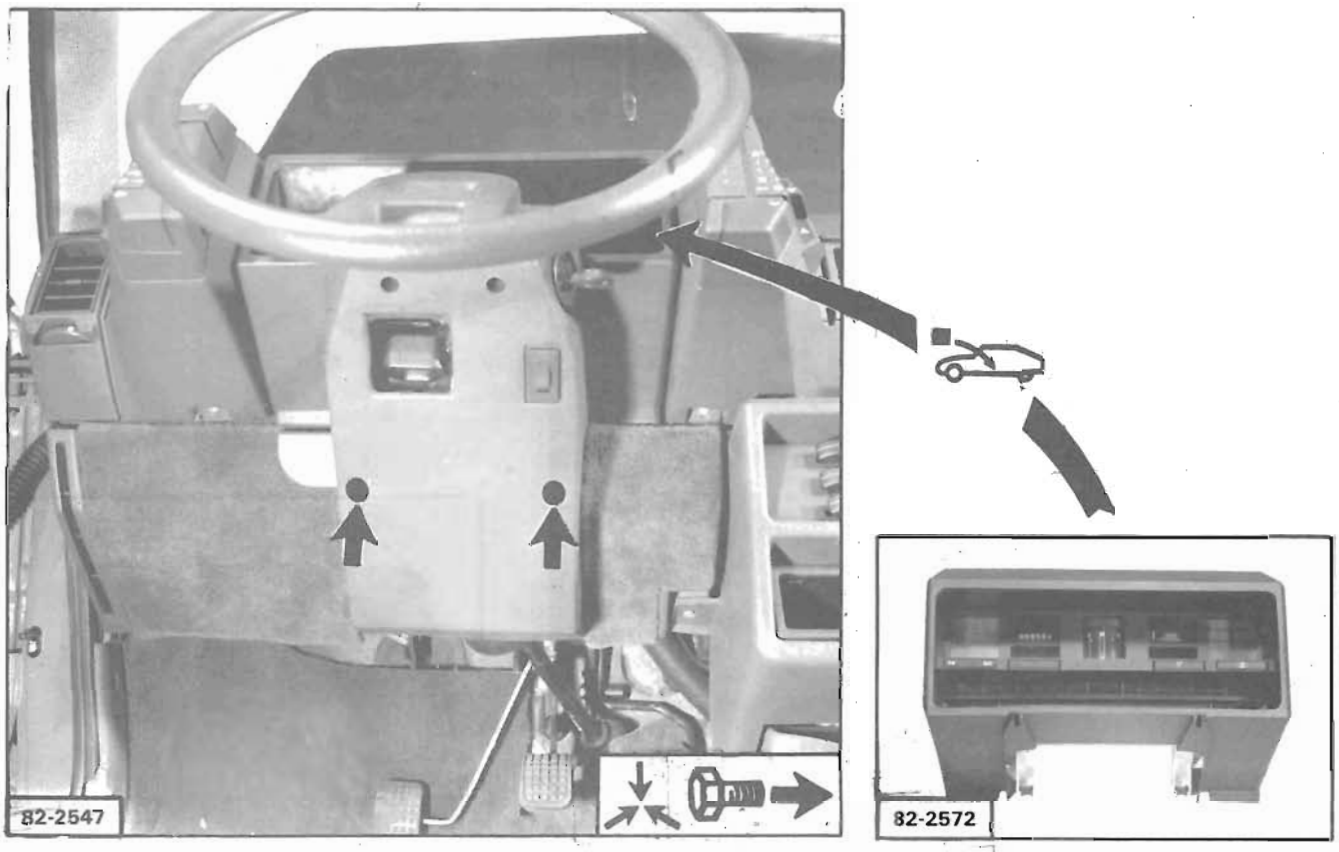

82-1278

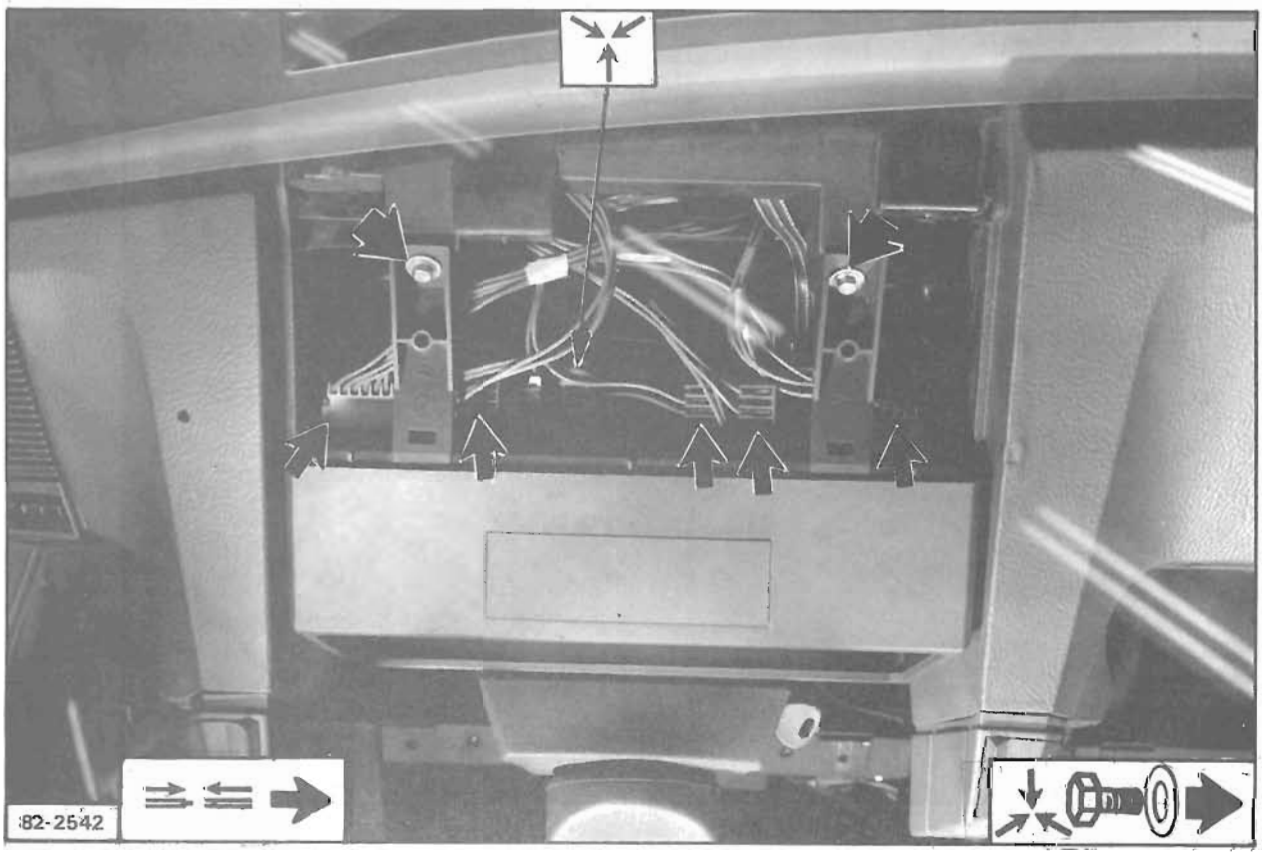

83-197


82-2546

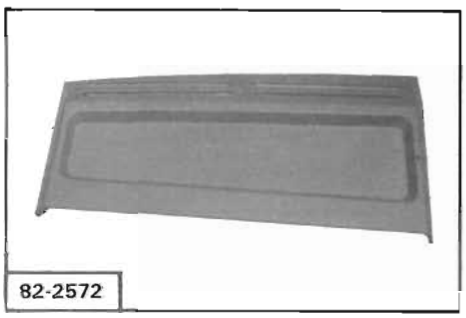

82-2547

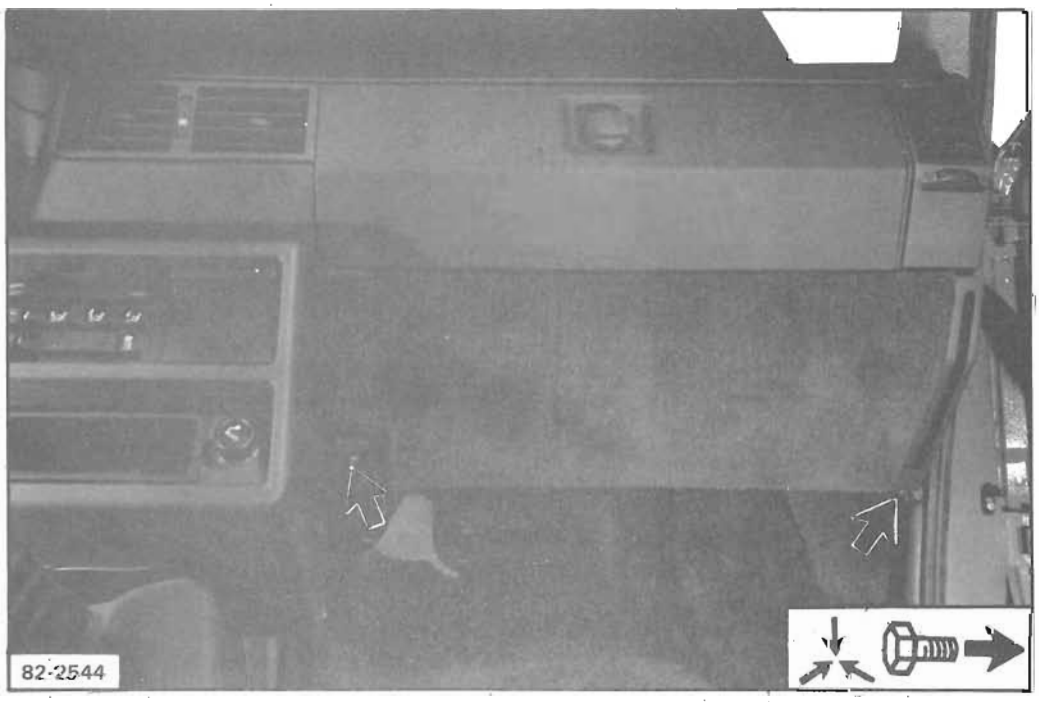

82-2575


82-2547
82-2572


82-2542


82-528

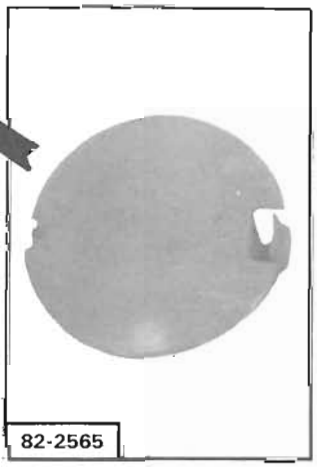

82-2572

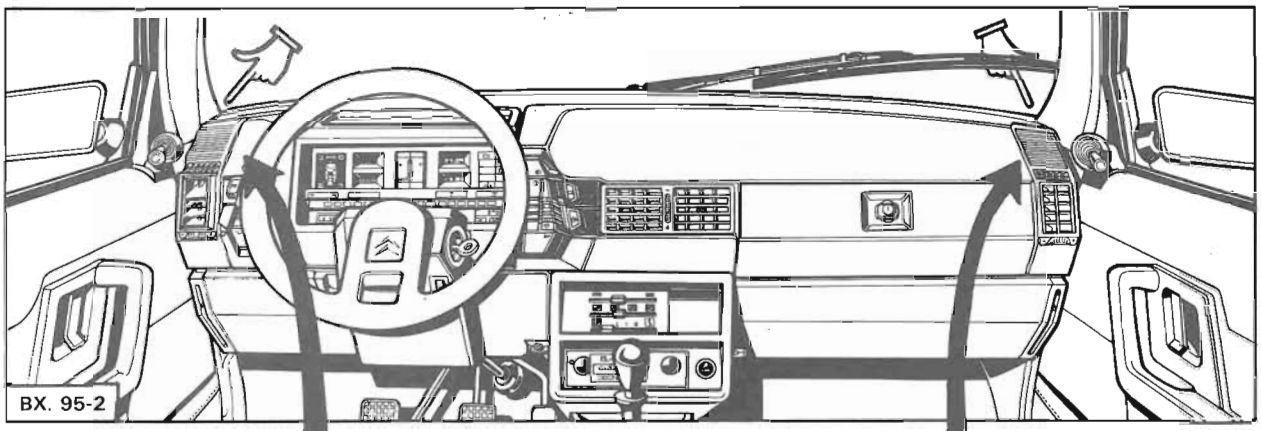

82-2544

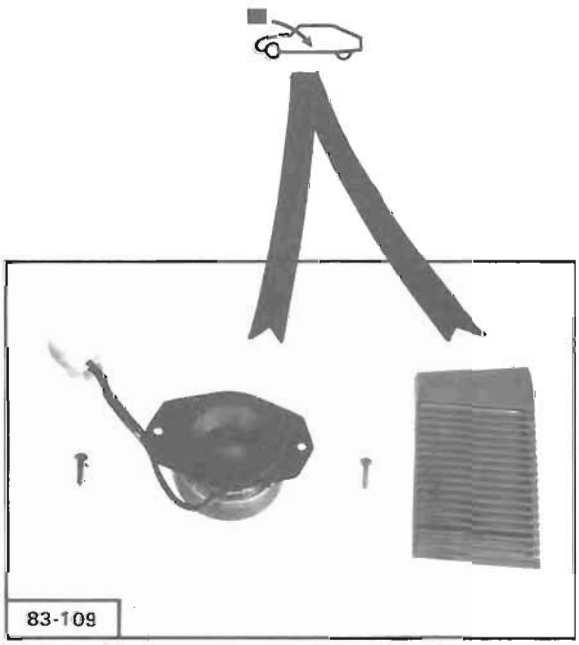

82-2545

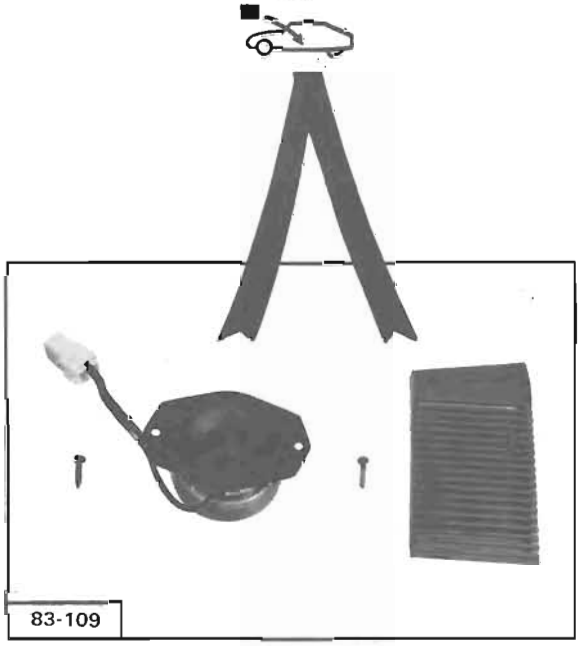

82-2565


82-2541


82-2565


BX. 95-2


83-109


83-109

AUS- UND EINBAU EINER FRONTSCHEIBE MIT ZIERLEISTE AUS POLYAMID

WERKZEUG: Abb. I

1. Werkzeug zum Durchtrennen der Dichtschnur mit einer Drahtsaite: **ET-Nr. 7503-T.**
2. Spritzpistole zum Auftragen des Dichtmittels.
3. Zwei Saugnäpfe
4. Werkzeug zum Entfernen der Dichtmittelreste nach Ausbau der Scheibe: **MR. 630-84/43** oder einen entsprechend der Ergänzungszeichnung abgeschrägten Stechbeitel.

PRODUKT: Abb. II

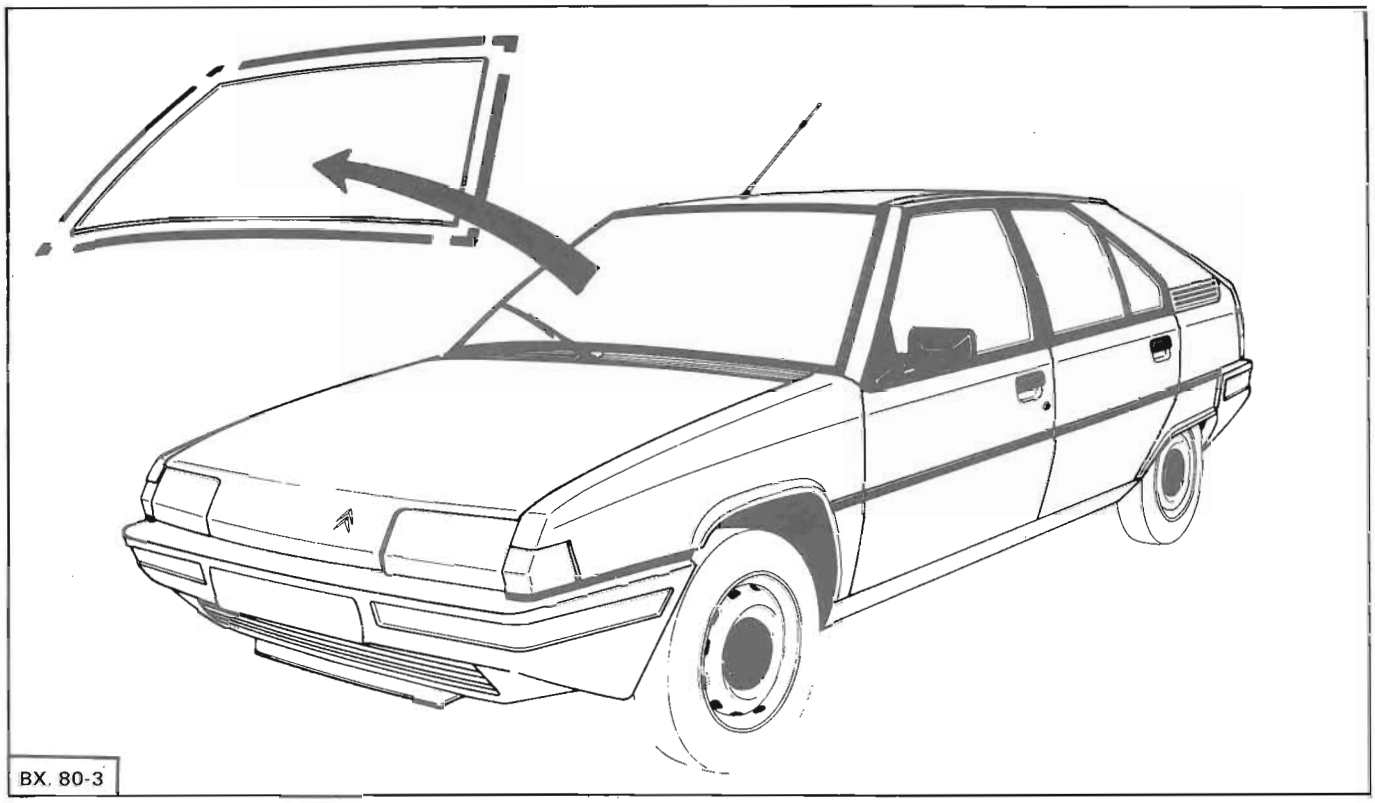
Klebeset ET-Nr. ZC 9 867 511 U.

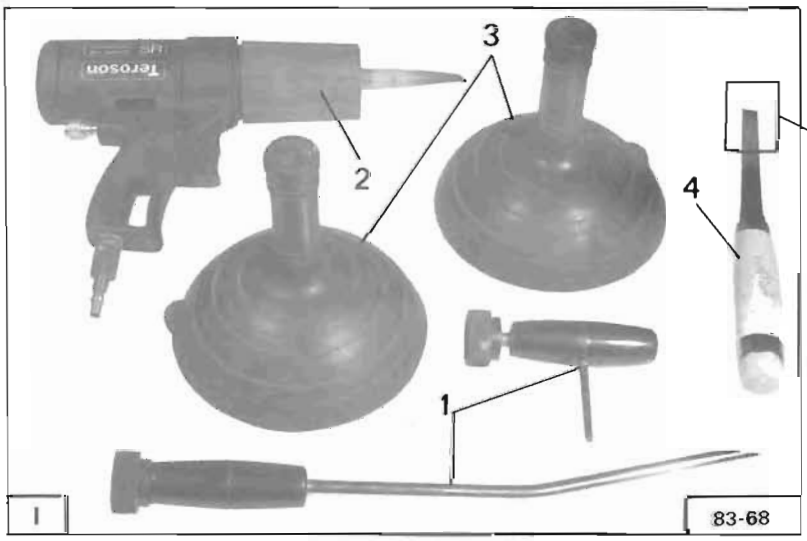
SICHERHEITSMASSNAHMEN:

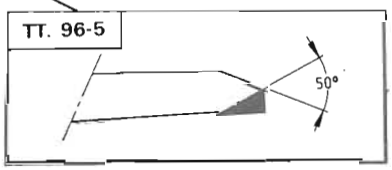
Bei Durchtrennen der Scheibendichtung sollte eine Schutzbrille getragen werden.

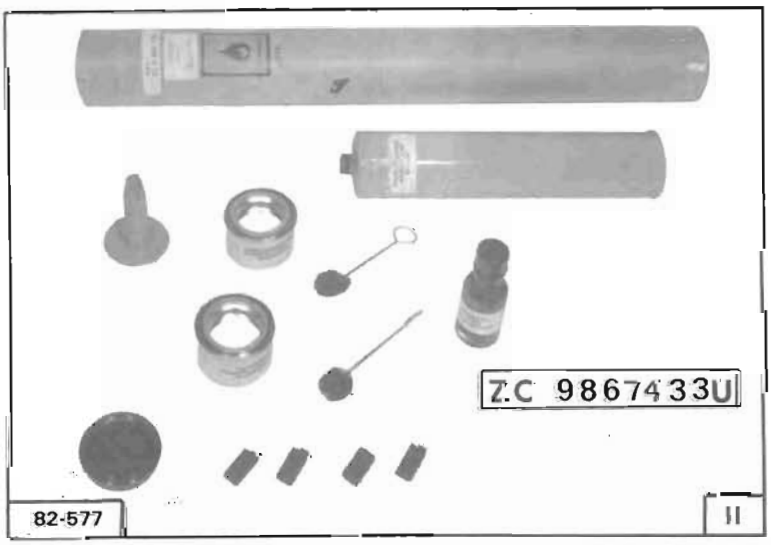
ACHTUNG: Die Verwendung anderer Klebeprodukte als des oben genannten Klebesets ist nicht zulässig.
Die Frontscheibe trägt zur Steifigkeit des aufnehmenden Karosseriebereiches bei. Deshalb muß die Klebeverbindung erster Qualität sein.

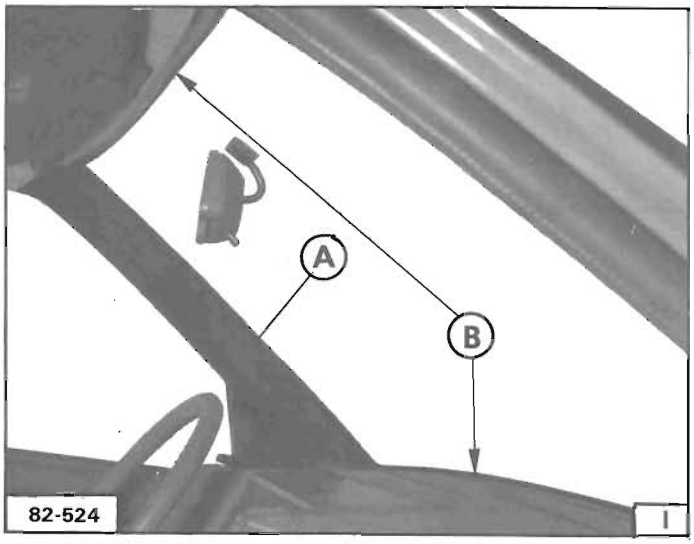
HINWEIS:
Die Zierleisten aus Polyamid können nach dem Ausbau der Frontscheibe nicht wieder verwendet werden.
Wir schlagen vor, sie durch die seit *Dezember 1982* serienmäßig hergestellten Gummileisten *(vgl. Rep.-HB XB 844-3)* zu ersetzen.
Die Gummizierleiste kann nicht ohne vorherigen Ausbau der Frontscheibe angebracht werden.

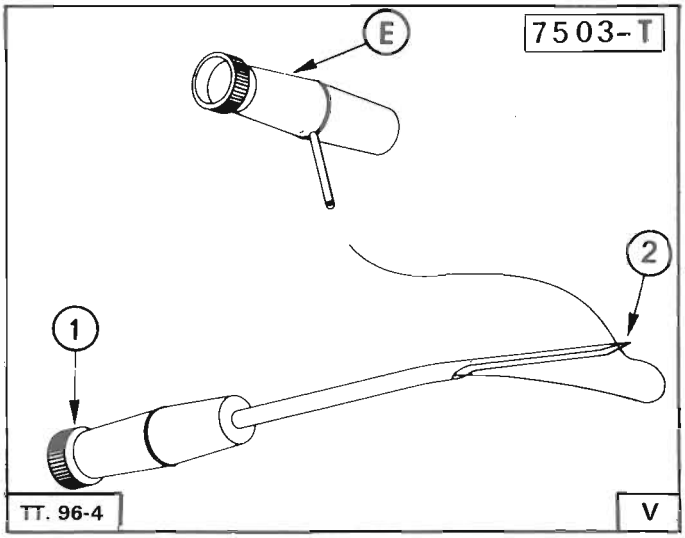

BX. 80-3

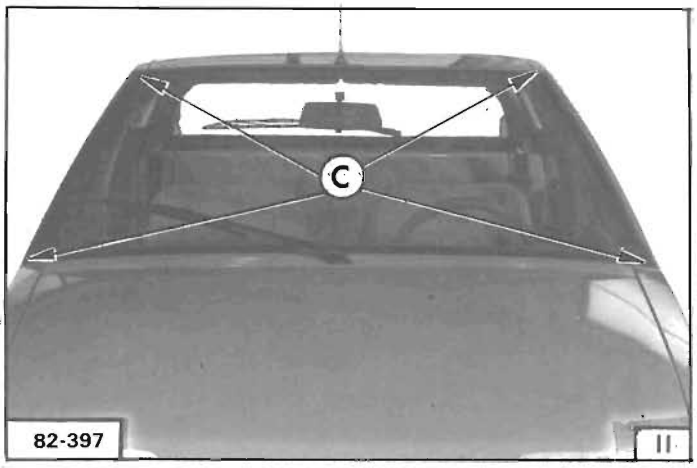

Tecrosom
1
2
3
4
I
83-68

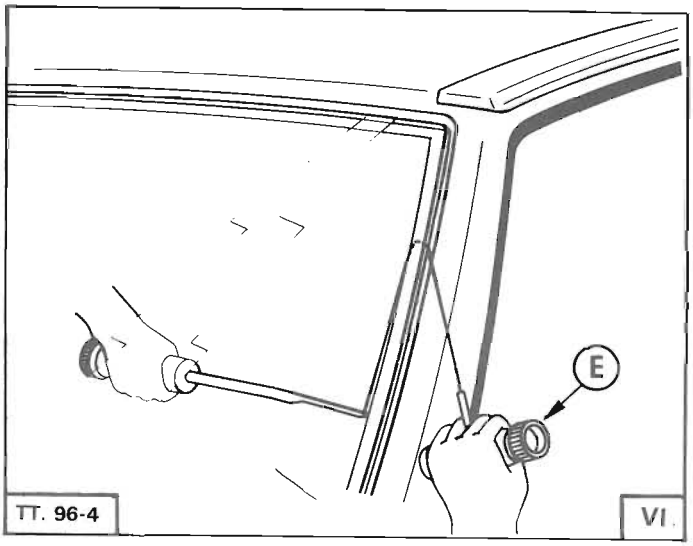

TT. 96-5
50°

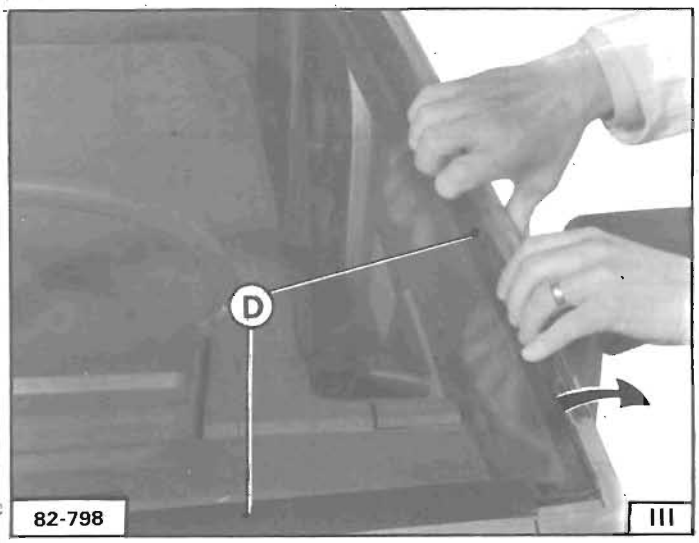

Z.C 9867433U
82-577
II

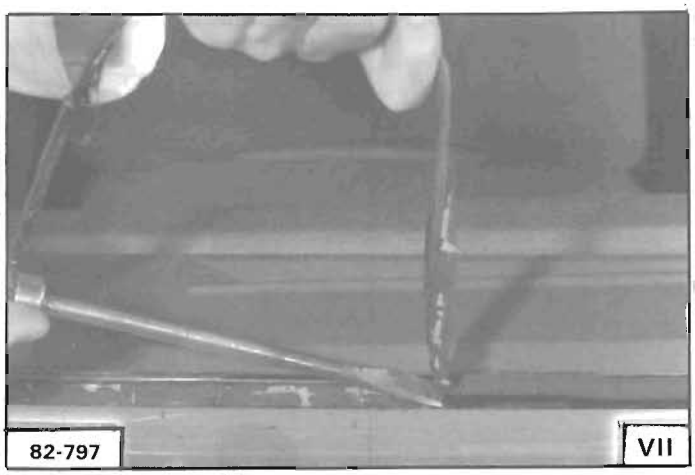

A
B
82-524
I

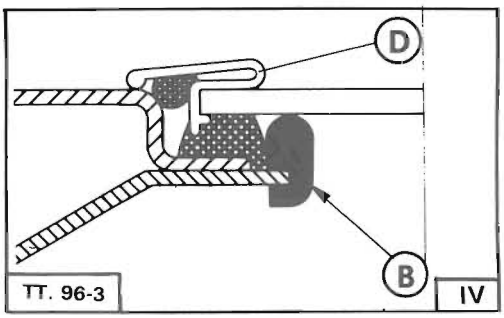

E
7503-T
2
1
TT. 96-4
V


C
82-397
II


E
TT. 96-4
VI


D
82-798
III


82-797
VII


D
B
TT. 96-3
IV

Ausbauen: Abb. I, II, III und IV:

- Die Verkleidungen **A** der Frontscheibenrahmenseitenholme,
- die inneren Profilleisten **B** am oberen und unteren Falz,
- den Innenrückspiegel,
- die vier Zierleistenecken **C** und
- die Frontscheiben-Zierleisten **D**.

HINWEIS: Da die äußeren Zierleistenteile sich nur relativ schwer abmontieren lassen, sollten sie nach jedem Ausbau der Windschutzscheibe erneuert werden.

Frontscheibendichtung austrennen: Abb. V und VI:

- Die Drahtsaite in zwei gleiche Teile schneiden.
- Drahtsaite in die Öffnung (1) des Griffes einsetzen und am Ende mit dem Rändelknopf befestigen. Das andere Ende in die Öffnung an der Spitze des Werkzeugs (2)einfädeln.
- Vom Fahrzeuginnern aus das Ende der Saite mit einer Kombizange fassen, durch die Dichtung stechen und an dem Griff **E** befestigen.

HINWEIS: Man sollte mit dem Austrennen in einer Ecke beginnen.

- Im Wageninnern sticht ein Mitarbeiter die Spritze des Werkzeugs etwa **30 cm** unterhalb des Durchstichs in die Dichtung ein, während ein anderer außen den Griff **E** zieht und die Dichtung durchtrennt. Dies ist solange zu wiederholen, bis die Dichtung ganz durchtrennt ist.

Frontscheibenrahmen vorbereiten: Abb. VII:

Dichtungsreste mit einem Schaber entfernen.

ACHTUNG: Wurde die Frontscheibe bereits einmal mit Polyurethan eingeklebt, dürfen die Reste der Klebedichtung auf keinen Fall vollständig entfernt werden.

Lediglich Überdicken beseitigen.

Verschmutzte Bereiche nur **trocken** reinigen.

HINWEIS: Sollte die Falz eine V-förmige Kante haben, sollte die kleine Kante um 2,5 mm umgeschlagen werden, so daß eine glatte Falz entsteht (diese Veränderung betrifft lediglich die zuerst vom Band gegangenen Fahrzeuge).

Den Karosserieprimer nur an Stellen auftragen, die frei sind von Kleberesten: Abb. I und IV.

HINWEIS: Bei neuen Frontscheibenrahmen (Erneuern von Teilen oder der Gesamtkarosserie) müssen die betreffenden Bereiche mit Reiniger entfettet werden. Den Karosserieprimer auf die Gesamtfläche der Falz auftragen.

Innere Profilleisten (1) am oberen und unteren Frontscheibenrahmenfalz anbringen: **Abb. II.**

Neue Frontscheibe am Rahmen ansetzen und die zur Zentrierung der Frontscheibe erforderlichen Abstandstücke festgelegen: **Abb. V.**

Abstandstücke bei **„a“, „b“, „c“** und **„d“** anbringen: **Abb. II.**

Frontscheibe vorbereiten:

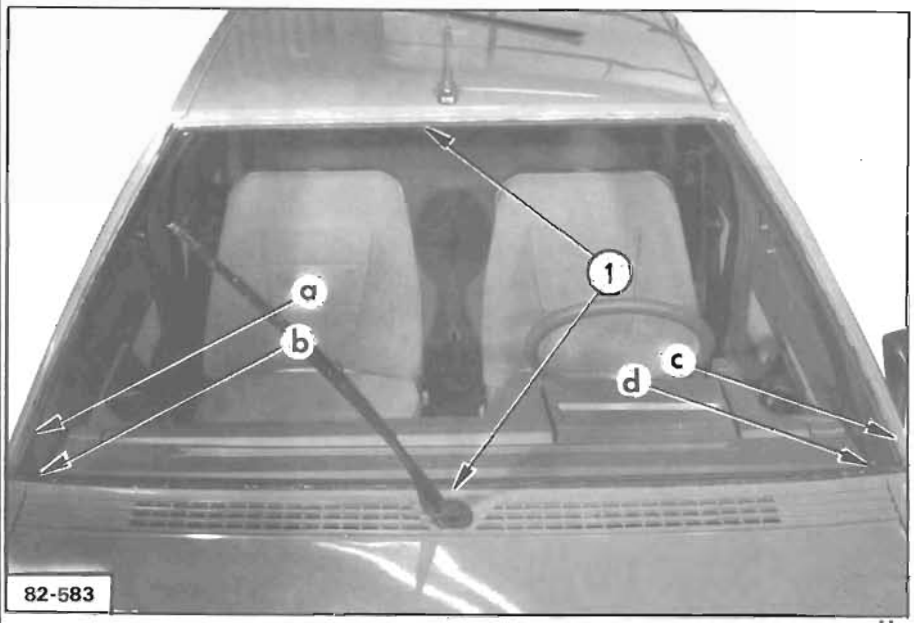
Frontscheibe an ihrem Umfang auf Innen- und Außenseite entfetten: **Abb. VI.**

Glasprimer auftragen: **Abb. VII.**

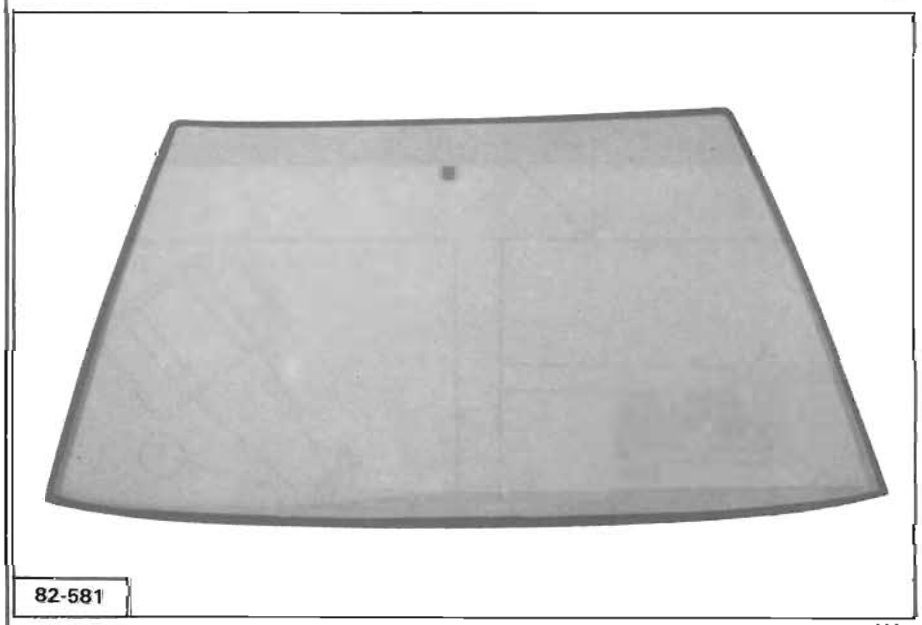
Fünf Minuten trocknen lassen.



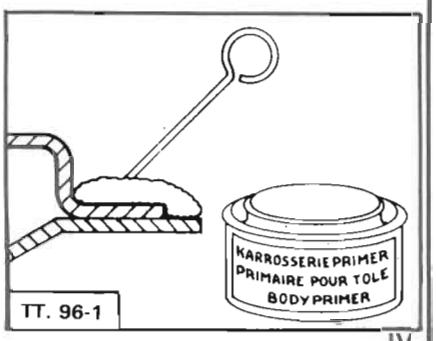
I



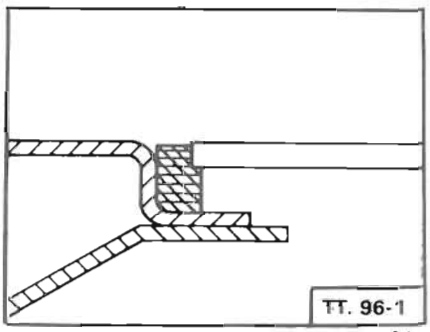
II



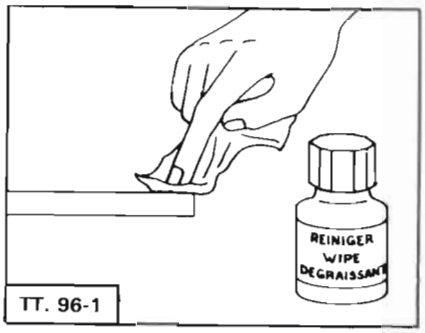
III



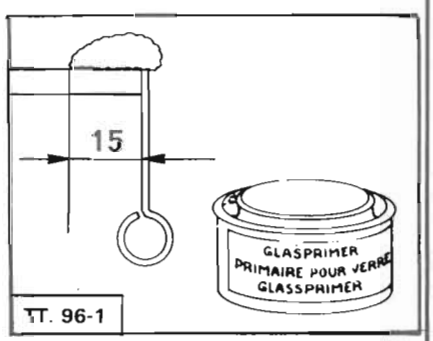
IV



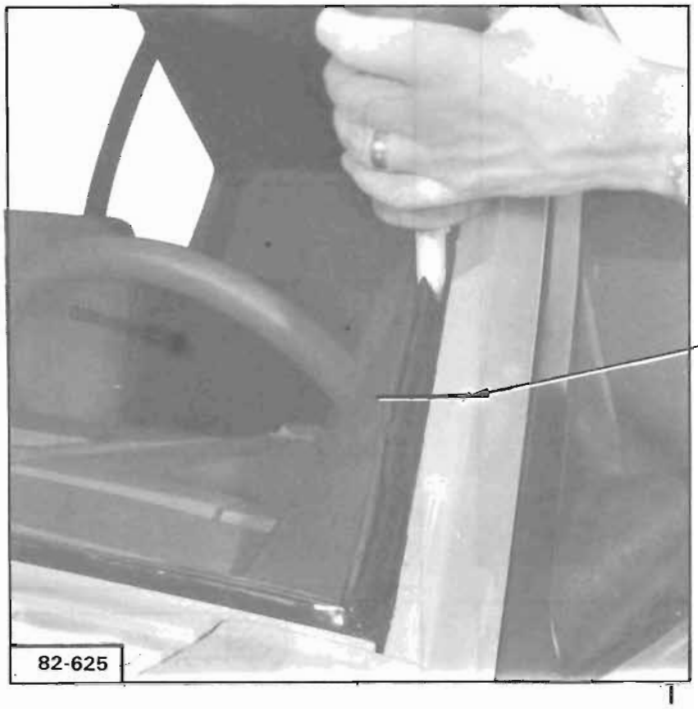
V



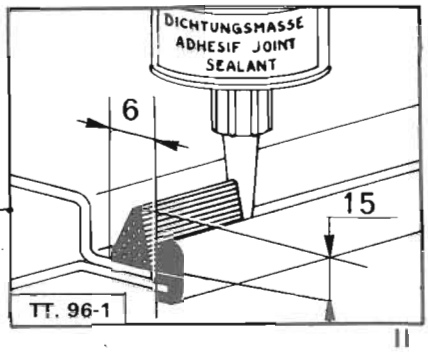
VI



VII


82-625

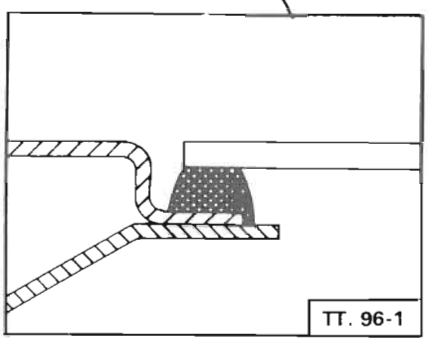
I

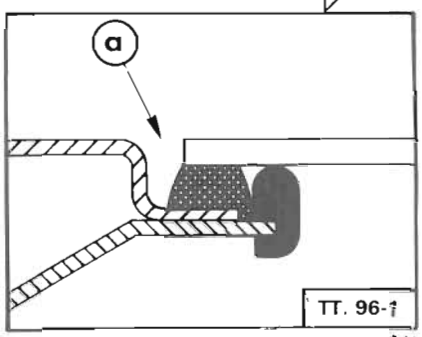

DICHTUNGSMASSE
ADHESIF JOINT
SEALANT
6
15
TT. 96-1

II

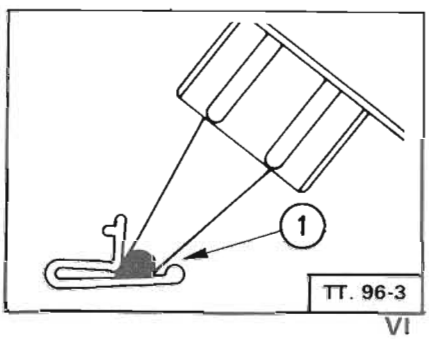

82-626

III


TT. 96-1


a
TT. 96-1

V


1
TT. 96-3

VI

Frontscheibe einsetzen:

Den Verschluß an der Dichtmittel-Patrone durchstoßen.

Den Boden der Patrone abnehmen und das Entwässerungsmittel entfernen.

Die entsprechende Düse auf die Patrone aufschrauben.

Die Patrone an der Pistole ansetzen.

Dichtungsmasse in Form einer Dichtschnur ohne abzusetzen auf die Falz des Frontscheibenrahmens auftragen **(Abb. I und II).**

Falls erforderlich, Lage der Abstandsstücke der Frontscheibe korrigieren.

Saugnäpfe auf der Frontscheibe anbringen **(Abb. III).**

Frontscheibe parallel zum Rahmen ansetzen und auf die Dichtungsmasse drücken **(Abb. III, IV und V)** (Einbaulage prüfen).

Falls erforderlich, die Dichtungsmasse bei **„a"** mit einem Spachtel glattstreichen **(Abb. V).**

Bei ungenügendem Dichtmittelauftrag noch entsprechend Dichtungsmasse nachtragen.

Zierleisten vorbereiten:

Zierleistenkante, die in die Frontscheibendichtung eingepreßt wird, entfetten und mit Karosserieprimer versehen.

Eine schmale Dichtschnur (Durchmesser 3 mm) auf ganzer Länge an den Zierleisten anbringen **(Abb. VI).** *(Dies ist erforderlich, um später auftretende Verformungen zu vermeiden).*

Zierleisten anbringen (Abb. I, II und III):

Zierleisten in der Reihenfolge (1), (2), (3) und (4) anbringen.

Bei Zierleisten des Typs „A" die Schutzfolie des beidseitigen Klebebands vor Anbringen der Zierleiste entfernen **(Abb. III).**

HINWEIS: Zierleistenecken ansetzen, um die Einbaulage der übrigen Zierleisten festzulegen.

Zierleistenecken anbringen (Abb. I und IV):

Abstandsstücke zum Zentrieren der Frontscheibe abnehmen.

Die Schutzfolie des beidseitigen Klebebands bei **„a"** an allen Zierleistenecken abziehen.

Zierleistenecken einklemmen und an die Frontscheibe drücken.

Verkleidung der Frontscheibenrahmen-Seitenholme und Innenrückspiegel anbringen.

Bei gelöstem Innenspiegelsockel:

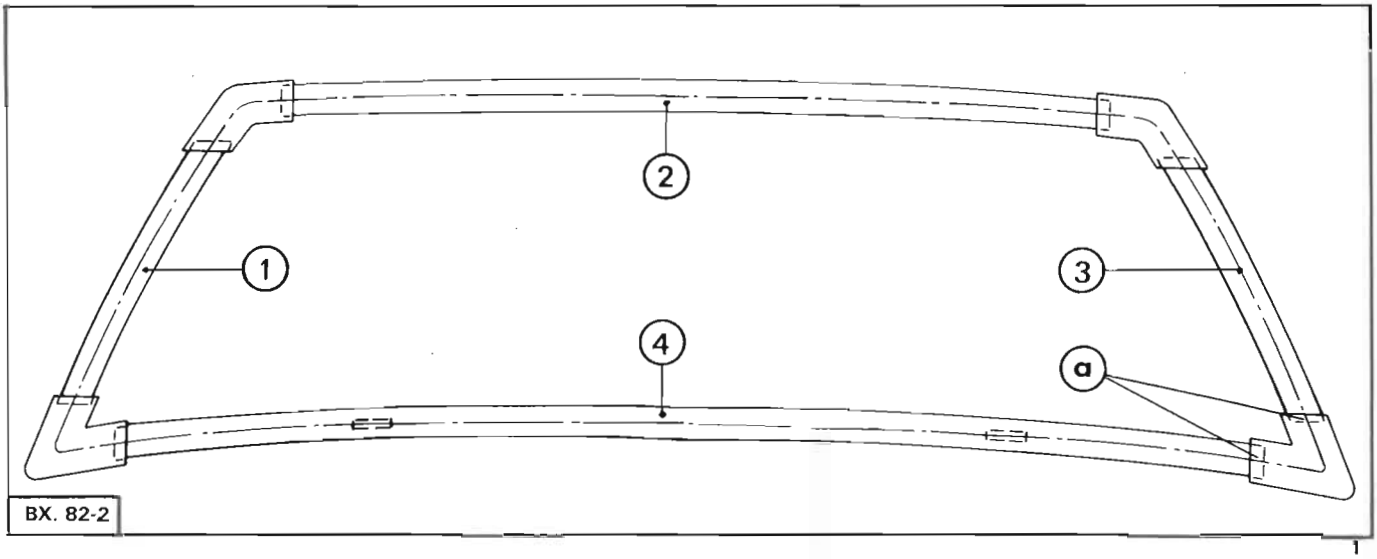
Hat sich der Sockel des Innenrückspiegels gelöst, muß grundsätzlich ein neuer Sockel verwendet werden.

Das Ankleben darf ausschließlich mit Glas-/Metall-Kleber LOCTITE (Bestell-Nr. ZC 9 856 689 U) durchgeführt werden (Herstellerhinweise beachten).

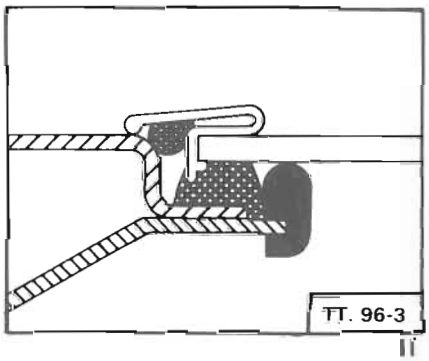
Bei Undichtigkeiten im Frontscheibenbereich:

Bei Eindringen von Wasser im Frontscheibenbereich müssen die Verkleidungen der Frontscheibenrahmen-Seitenholme sowie die inneren oberen und unteren Profilleisten abgenommen werden. Vom Fahrzeuginneren aus schwarze Dichtmasse (Polyurethan oder Butyl flüssig) zwischen Falz und Frontscheibe auftragen.

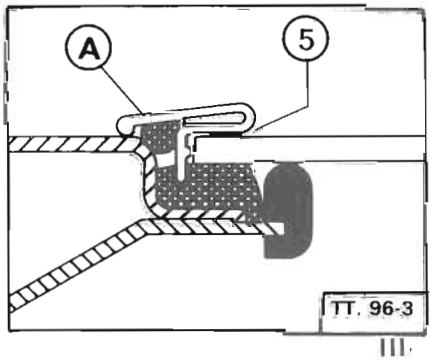
HINWEIS: Zum Auftragen eine dünne Spritzdüse verwenden und Dichtmittelüberdicken vermeiden.



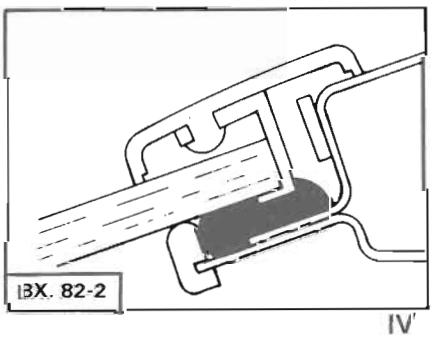
I



II



III



IV

FRONTSCHEIBE MIT ZIERLEISTE AUS GUMMI

AUS- UND EINBAU DER FRONTSCHEIBE
(mit Zierleiste aus Gummi)

WERKZEUG: Abb. I

1 - Werkzeug zum Durchtrennen der Scheibendichtung mit einer Drahtsaite: **(ET-Nr. 7503-T)**.

2 - Pistole zum Auftragen der Scheibendichtung.

3 - Satz = 2 Saugnäpfe.

4 - Werkzeug zum Entfernen von Dichtungsresten nach Einbau der Scheibe **MR. 630-84/43** oder einem, wie auf dem Bild I, angeschliffenen Stechbeitel.

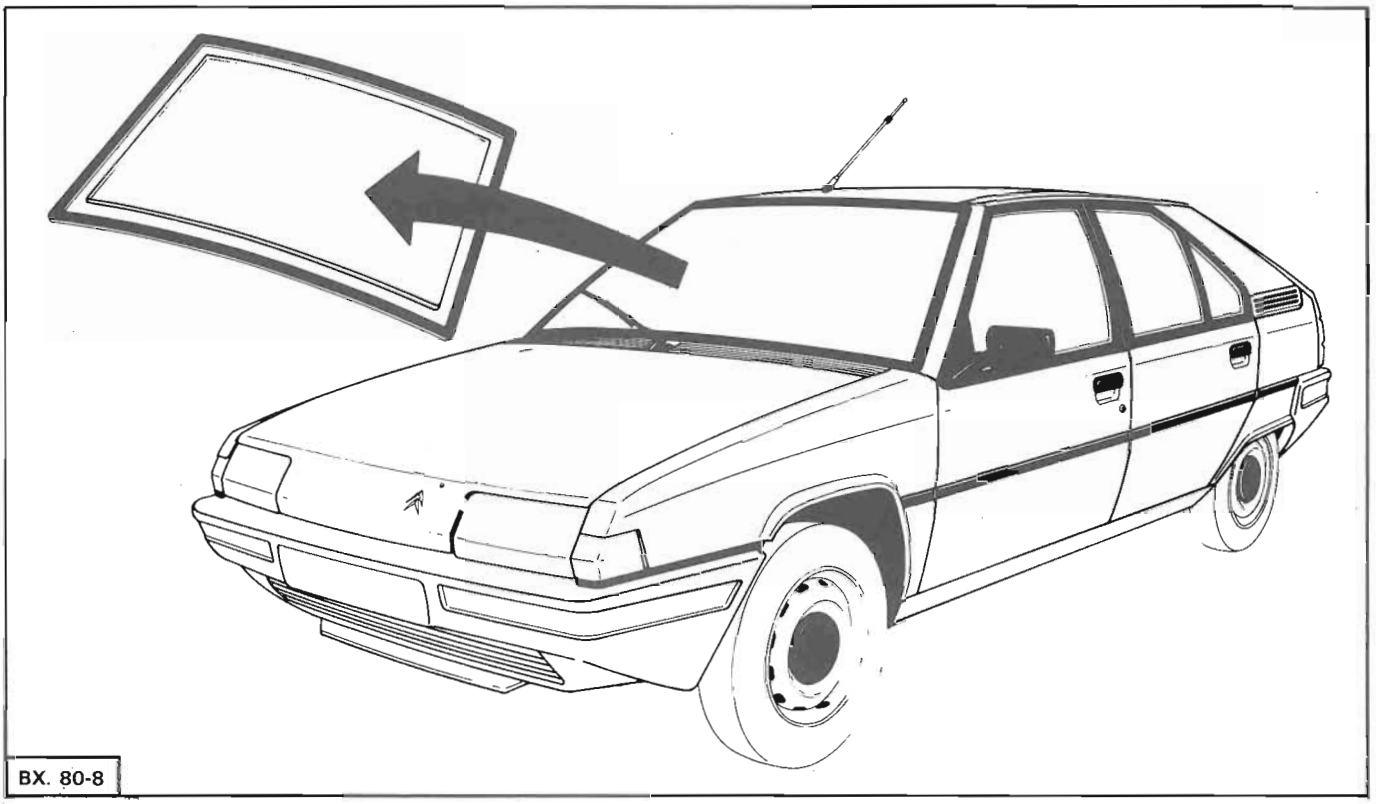
PRODUKT: Abb. II

Klebeset: ET-Nr. ZC 9 867 511 U.

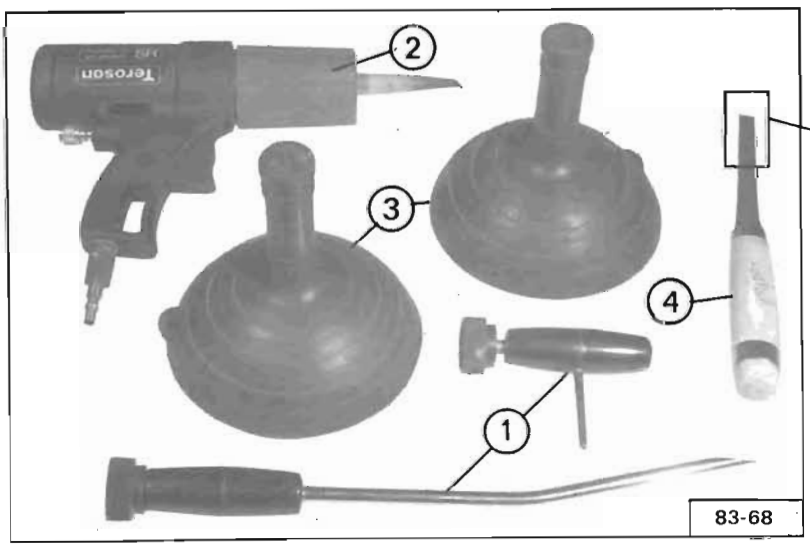
SICHERHEITSMASSNAHMEN:

Beim Durchtrennen der Scheibendichtung eine Schutzbrille tragen, falls die Scheibe springt.

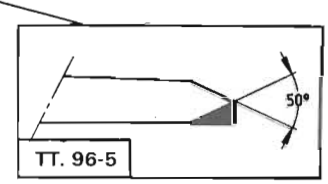
ACHTUNG: Die Verwendung anderer Klebeprodukte als des oben genannten Klebesets ist nicht zulässig.
Die Frontscheibe trägt zur Steifigkeit des aufnehmenden Karosseriebereiches bei. Deshalb muß die Klebeverbindung erster Qualität sein.



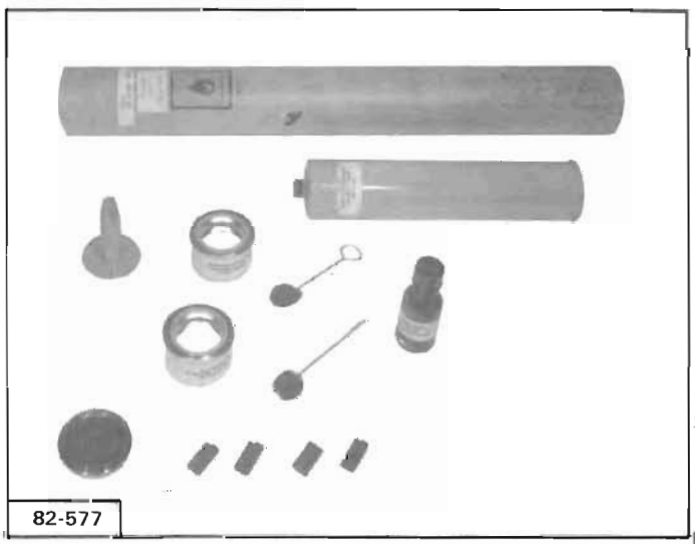
BX. 80-8



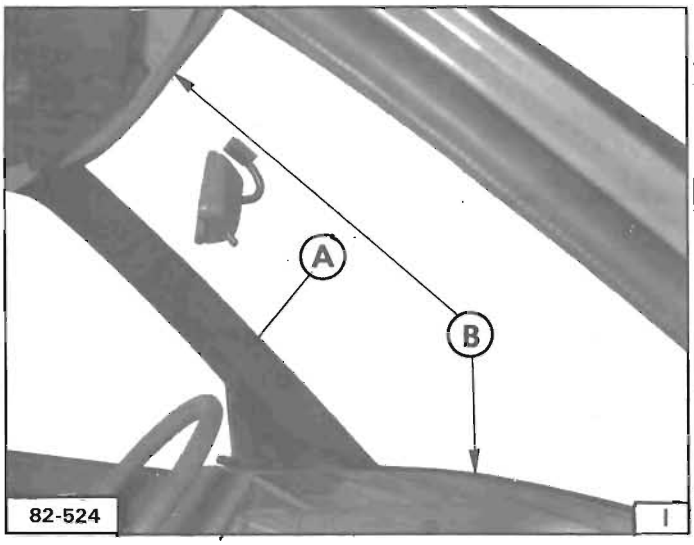
83-68



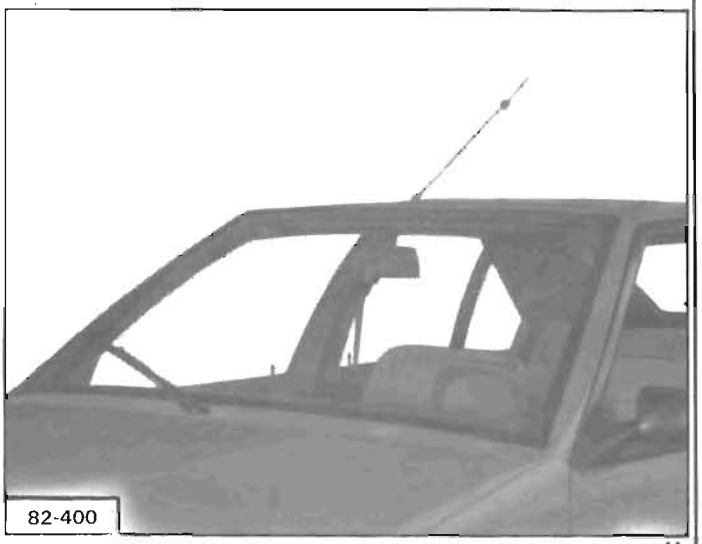
TT. 96-5



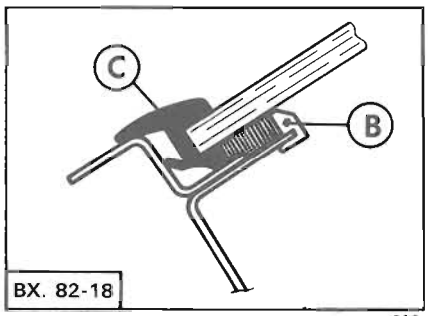
82-577



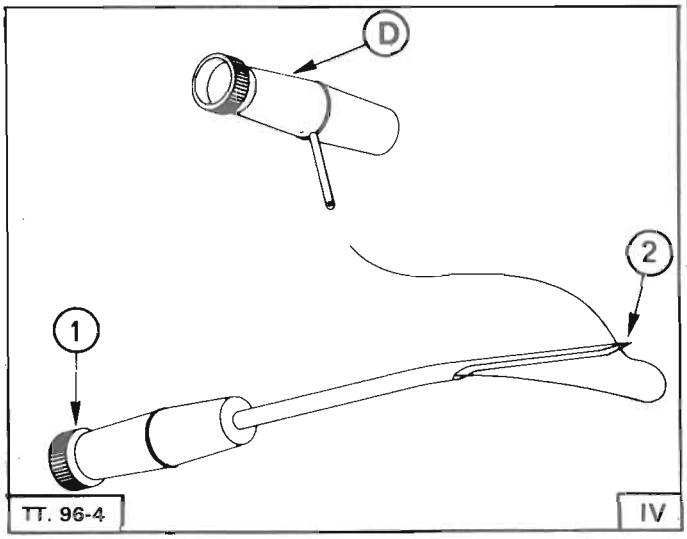
I



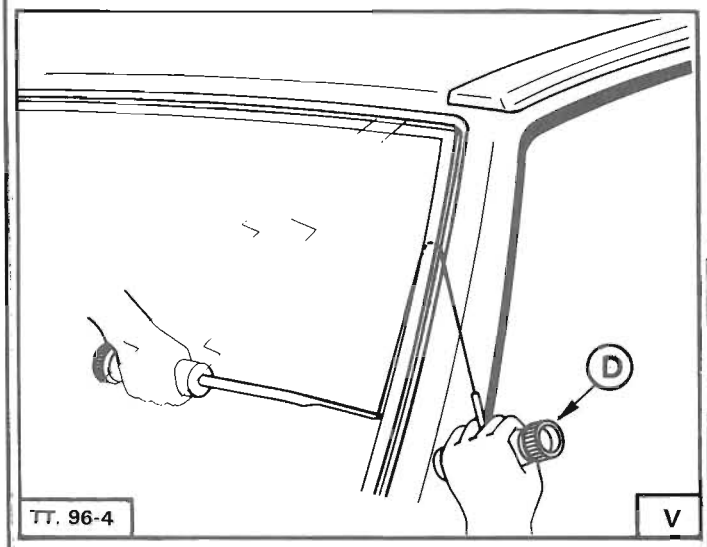
II



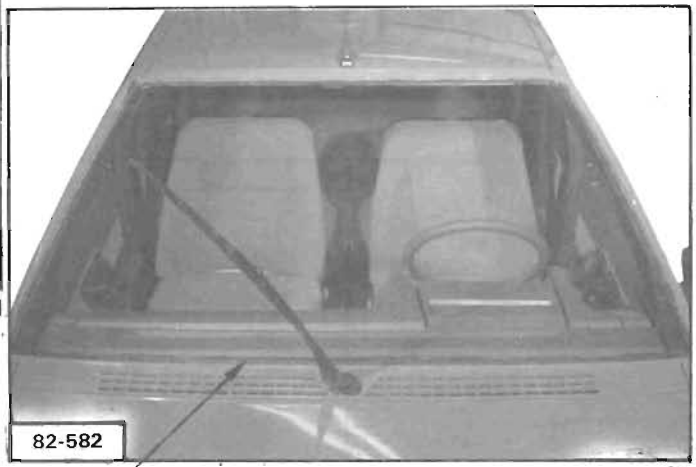
III



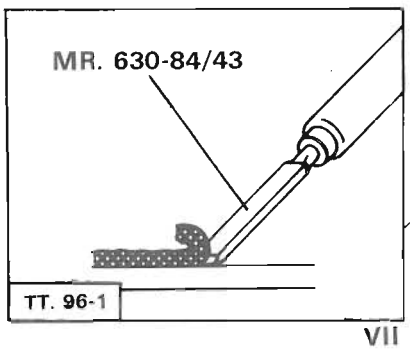
IV



V



VI



VII

Ausbauen: Abb. I, II und III

- Innenrückspiegel

  Verkleidungen **A** der Frontscheibenrahmen-Seitenholme

- Innere Profilleisten **B** am oberen und unteren Frontscheibenrahmenfalz

Den Scheibenwischer vorklappen.

Ausbau der Profilleiste C: Abb. III

Mit einem Schraubenzieher die Gummileiste **C** in einer Ecke lösen und herausziehen.

HINWEIS: Bei jedem Ausbau der Frontscheibe die Gummileiste erneuern.

Frontscheibendichtung austrennen: Abb. IV und V

- Die Drahtsaite in zwei gleiche Teile schneiden.
- Drahtsaite in die Öffnung (1) des Griffes einführen und am Ende mit dem Rändelknopf befestigen. Das andere Ende in die Öffnung an der Spitze des Werkzeugs (2) einfädeln. Vom Fahrzeuginnern aus das Ende der Saite mit einer Kombizange fassen, durch die Dichtung stechen und an dem Griff **D** befestigen.

HINWEIS: Es ist angebracht, mit dem Austrennen in einer Ecke zu beginnen.

Im Wageninnern sticht ein Mitarbeiter die Spitze des Werkzeugs etwa **30 cm unterhalb des Durchstichs in die Dichtung ein, während ein anderer außen den Griff D** zieht und die Dichtung durchtrennt. Dies ist solange zu wiederholen, bis die Dichtung ganz durchtrennt ist.

VORBEREITUNG

Vorbereitung des Frontscheibenrahmens: Abb. VI und VII

Dichtungsreste mit einem Schaber entfernen und darauf achten, daß die Farbschicht am Rahmen nicht beschädigt wird.

Vorbereitung der Frontscheibe, falls keine neue eingesetzt wird: Abb. VII.

Dichtungsreste mit einem Schaber entfernen.

ACHTUNG: Wurde die Frontscheibe schon einmal mit Polyurethan eingeklebt, sollen die Dichtungsreste auf keinen Fall vollständig entfernt werden. Lediglich die Überdicken sollen beseitigt werden. Verschmutzte Stellen nur **trocken** reinigen.

SEHR WICHTIG:
Eventuelle Lackschäden müssen unbedingt wieder beseitigt werden. Besonders die, die sich unter der Klebedichtung befinden. Der Haftgrundanstrich gewährleistet keinen Schutz gegen Korrosion und um seiner Aufgabe gerecht zu werden, muß er auf der Farbschicht und nicht auf nacktem Blech aufgetragen werden.

VORBEREITUNG (Fortsetzung)

Entfetten der Klebeflächen: Abb. I, II und IV

Mit einem Lappen und dem Reiniger aus dem Klebe-Set die Klebeflächen auf der Frontscheibe und der Falz reinigen.

Glasprimer auf der Frontscheibe auftragen: Abb. I und V

Mit dem Auftragestab (1) einen Randstreifen Glasprimer von 15 mm Breite auftragen. Fünf Minuten trocknen lassen.

Karosserieprimer auf die Falz auftragen: Abb. II und VI

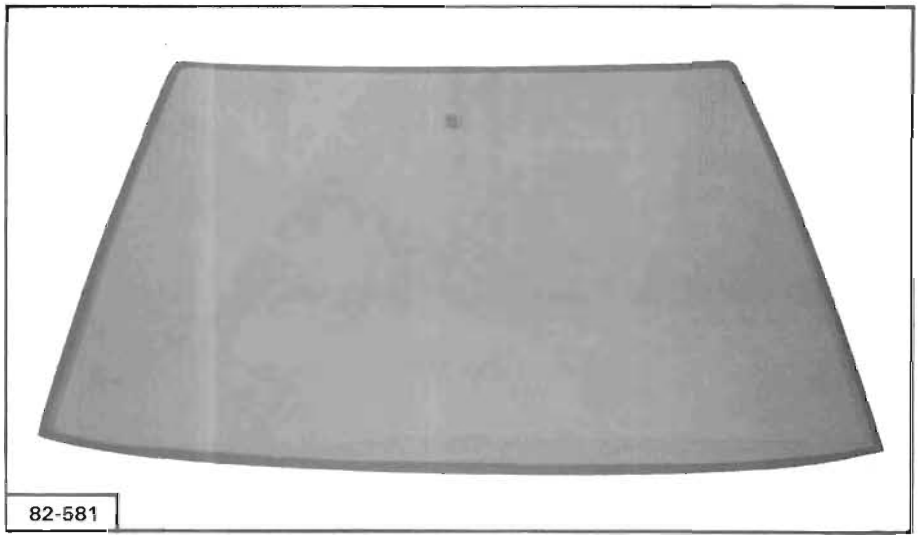
Mit dem Auftragestab (2) die Falz mit Primer bestreichen. 8–10 Minuten trocknen lassen.

ACHTUNG: Auf Dichtungsreste weder Reiniger noch Primer auftragen, sondern nur evtl. vorhandenen Staub mit einem trockenen und sauberen Lappen entfernen.

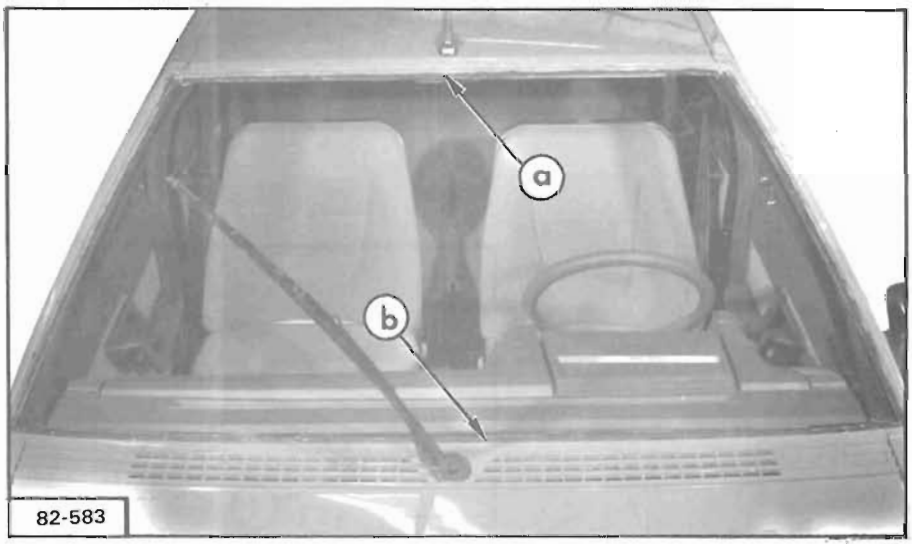
Die Lippe (3) des Profilgummis mit einem sauberen reinigergetränkten Lappen putzen: **Abb. VII.**
Danach das Gummi auf die Scheibe setzen.
Die Innenzierleisten (4) auf die obere **(a)** und untere **(b)** Falz setzen.

Dichtmittel auf den Frontscheibenrahmen auftragen: Abb. III und VIII

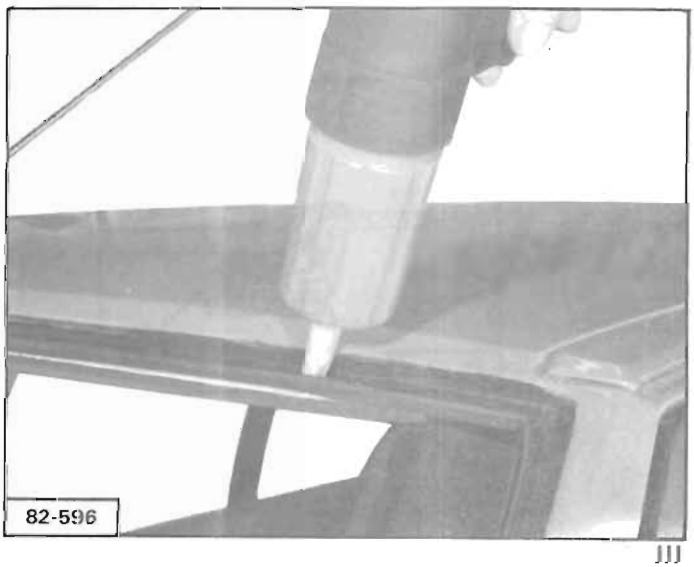
Den Boden von der Patrone durchstoßen und abziehen.
Das Entwässerungsmittel entfernen.
Entsprechende Spritzdüse auf die Patrone setzen.
Patrone an der Pistole ansetzen.
Ohne abzusetzen die Dichtungsmasse in Form einer Dichtschnur auf die Falz des Frontscheibenrahmens auftragen.



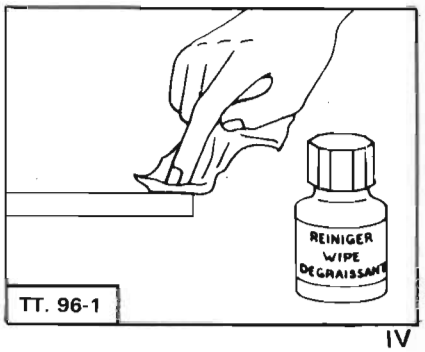
I



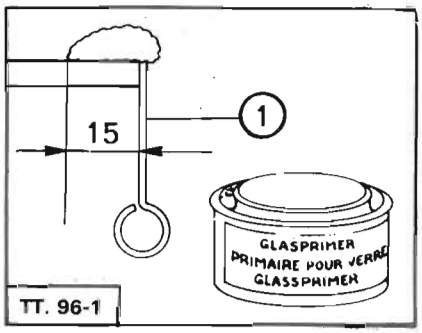
II



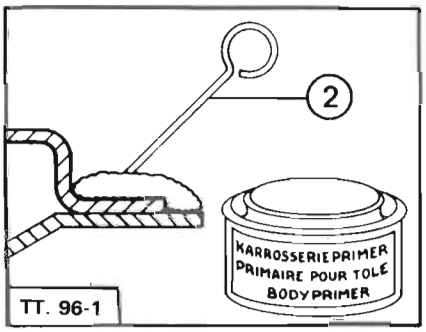
III



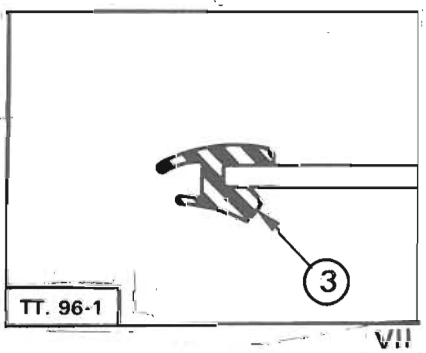
IV



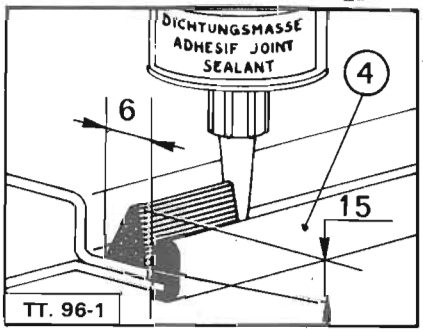
V



VI



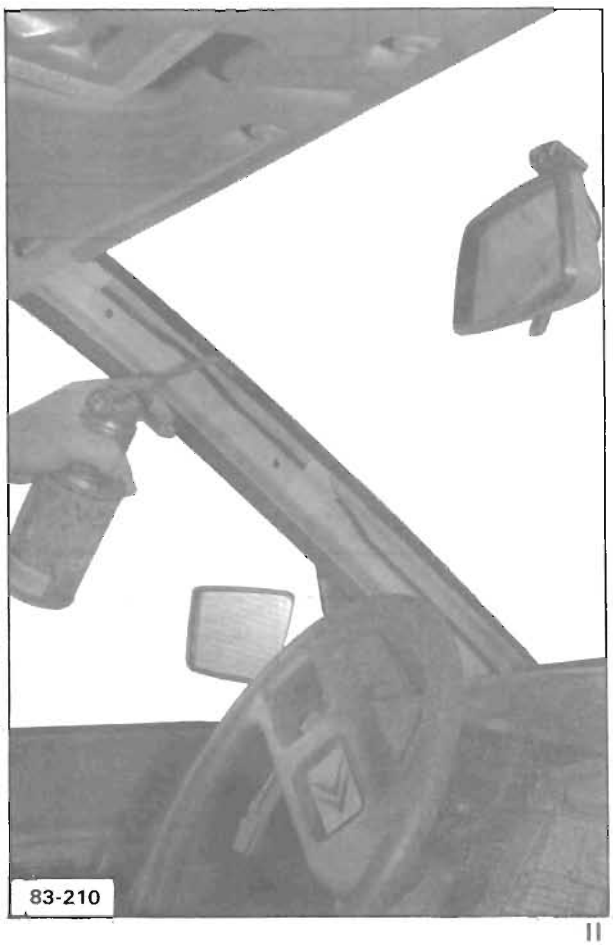
VII



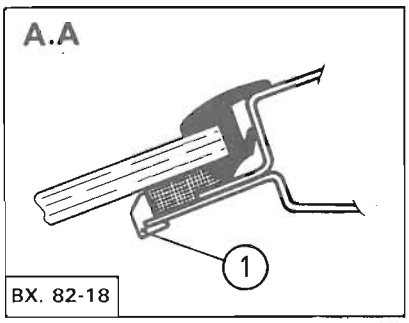
VIII



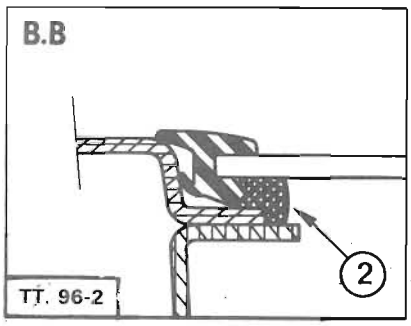
I



II



III



IV

Frontscheibe einsetzen: Abb. I

Saugnäpfe auf die Scheibe setzen.
Scheibe am Rahmen ansetzen, zentrieren und auf die Karosserie drücken.
Evtl. erforderliche Reinigung durchführen.
Profilleisten auf den Frontscheibenrahmen-Seitenholmen und Innenrückspiegel wieder anbringen.

DICHTIGKEIT: Abb. II, III und IV

Bei schlechter Frontscheibendichtigkeit:

- Profilleisten von den Frontscheibenrahmen-Seitenholmen und der oberen und unteren Falz (1) abnehmen.
- mit einer Handpumpe und feiner Spritzdüse, vorzugsweise BUTYL-Spachtel, zwischen Scheibe und Falz spritzen (2).

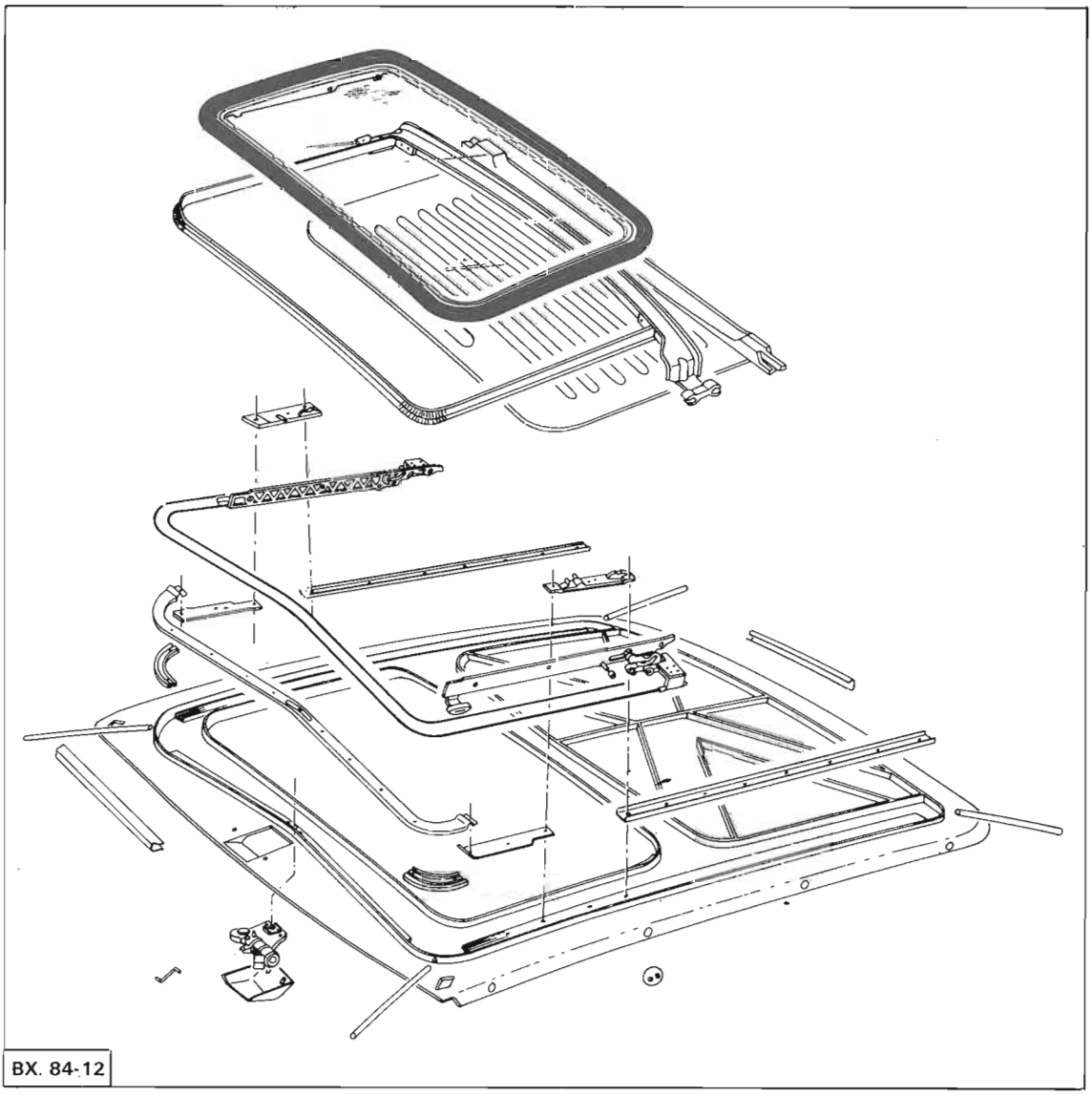
HINWEIS: Wenn die Dichtschnur noch nicht trocken ist, den Klebedichtrest aus der Patrone verwenden. Aufkleben des Rückspiegelsockels: Ist der Sockel gelöst worden, muß er durch einen neuen ersetzt werden.
Klebefläche säubern und mit LOCTITE-Set kleben (ET-Nr. ZC 9 856 689 U).

Den Herstellerhinweis beachten.

ACHTUNG: Diese Klebearbeiten müssen durchgeführt werden, wenn die Temperatur beider Teile identisch und höher als 18 °C ist.

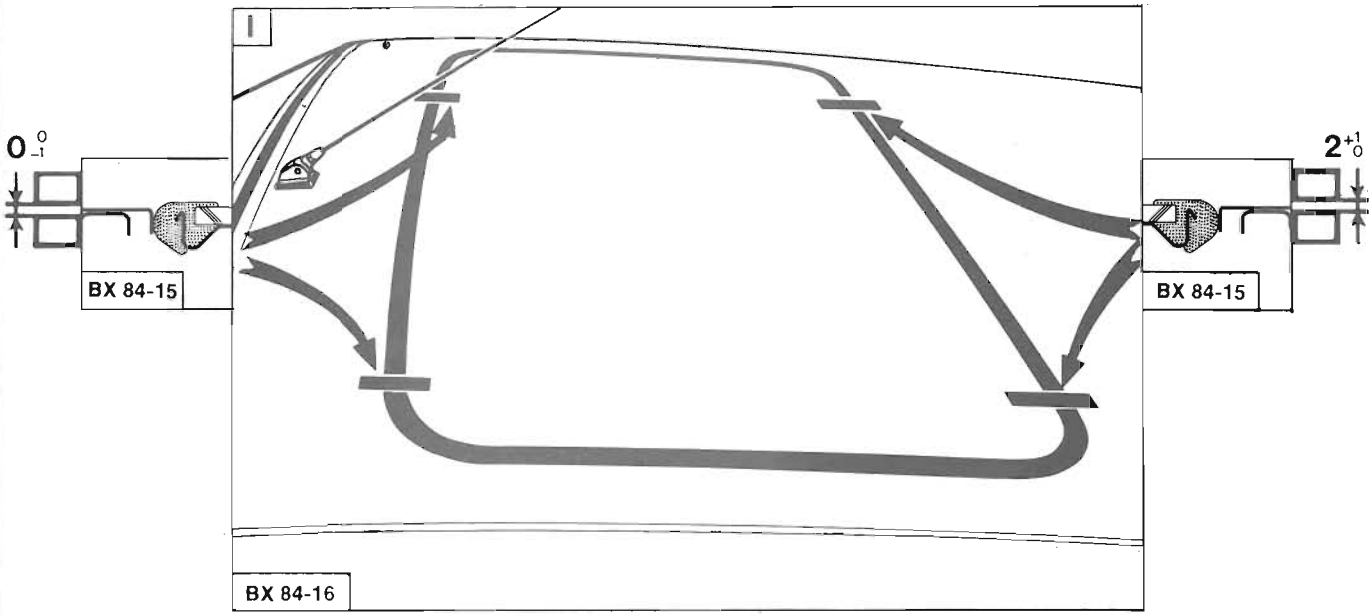


84-102

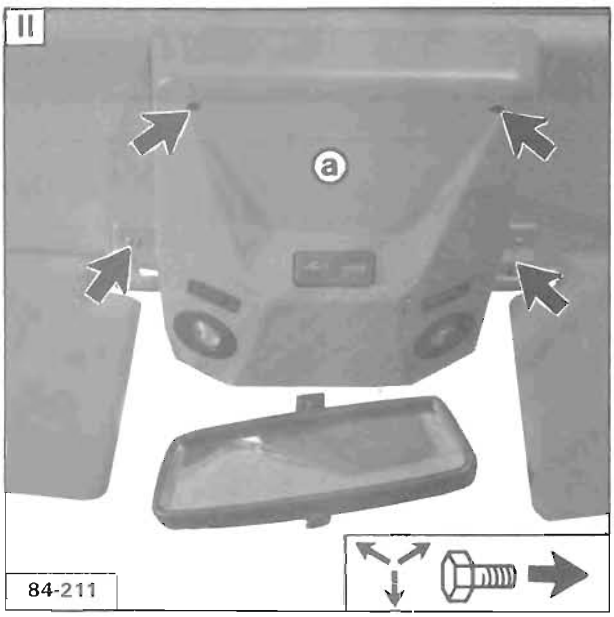


BX. 84-12

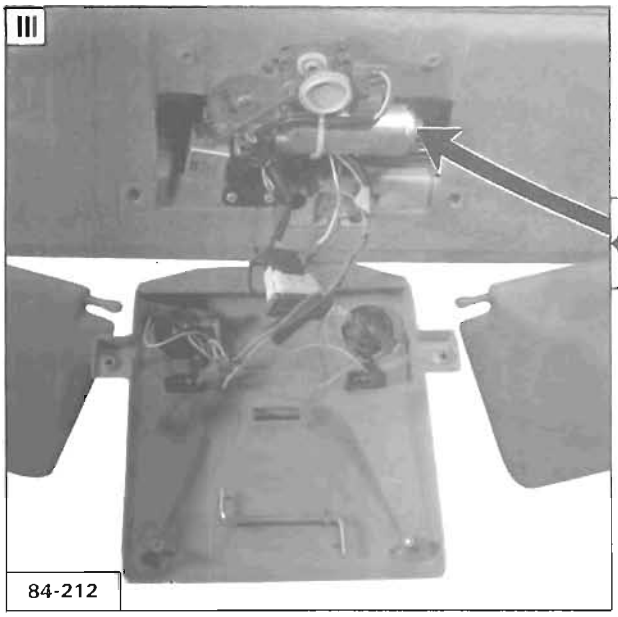
I



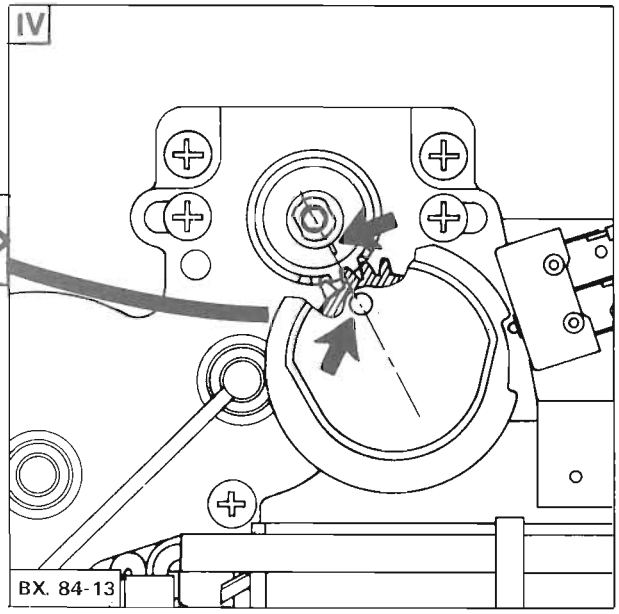
II



III



IV



Grundregeln

Zwei Bedingungen müssen gleichzeitig erfüllt sein:

a) Spiel des Schiebedachs (**Abb. I,** S. 2),

b) Die Markierungen (◗) auf den Zahnrädern des Schiebedachantriebs müssen auf einer Linie liegen (**Abb. IV,** S. 2).

Um die Bedingung b) überprüfen zu können, muß die Verkleidung des Schiebedachantriebs (a) ausgebaut werden (**Abb. II,** S. 2).

Mechanische Mängel	Gründe	Reparatur
Verkantung des Schiebedachs a) < 3 mm	Einstellvorrichtung in den seitlichen Führungen nicht in Ordnung	s. S. 971-0 S. 4 971-0 S. 7
b) > 3 mm	Einstellvorrichtung der Übertragungskabel nicht in Ordnung	s. S. 687
– Blockierung des Schiebedachs in beliebiger Stellung	Einstellvorrichtung des Schiebedachantriebs nicht in Ordnung	s. S. 889
– Pfeifgeräusche am Schiebedach bei hoher Geschwindigkeit	Einstellvorrichtung in den seitlichen Führungen nicht in Ordnung	s. S. 485

VERKANTUNG DES SCHIEBEDACHS

a) < 3 mm

AUSBAU

1. Vier Schrauben (1) lösen und Verkleidung des Schiebedachantriebs (a) abnehmen, **Abb. V.**

2. Drei Befestigungsschrauben (2) lösen und den beweglichen Rahmen (b) nach hinten drücken, **Abb. VI.**

3. Sechs Schrauben (4) lösen, **Abb. VII.**

EINSTELLEN

4. Das Schiebedach wie auf Seite 3, § a und b, beschrieben, einstellen.

EINBAU

5. Sechs Schrauben (4) befestigen, **Abb. VII.**

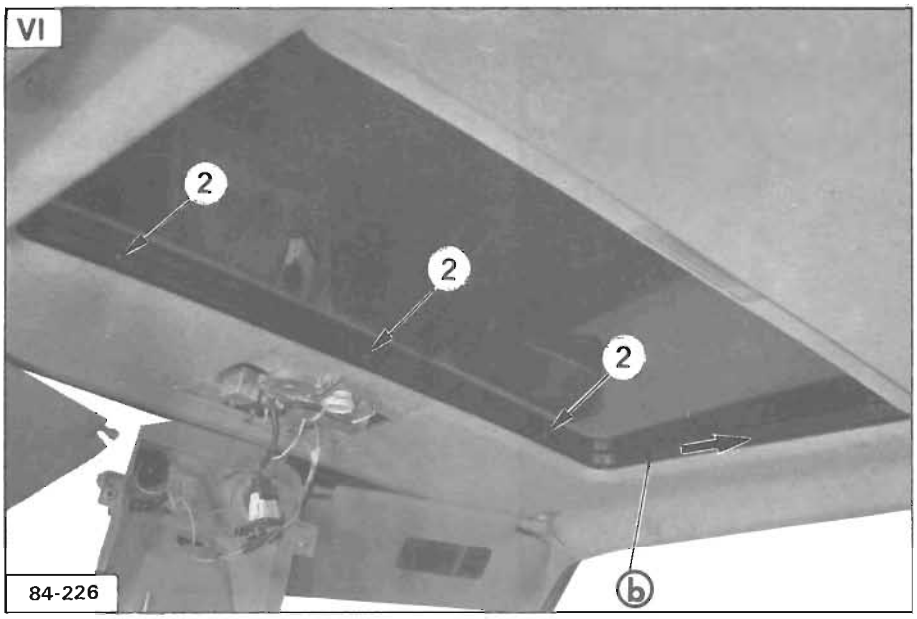
6. Den beweglichen Rahmen ausrichten und die drei Befestigungsschrauben (2) einbauen, **Abb. VI.**

7. Verkleidung des Schiebedachantriebs aufsetzen (a) und die vier Schrauben (1) festdrehen.

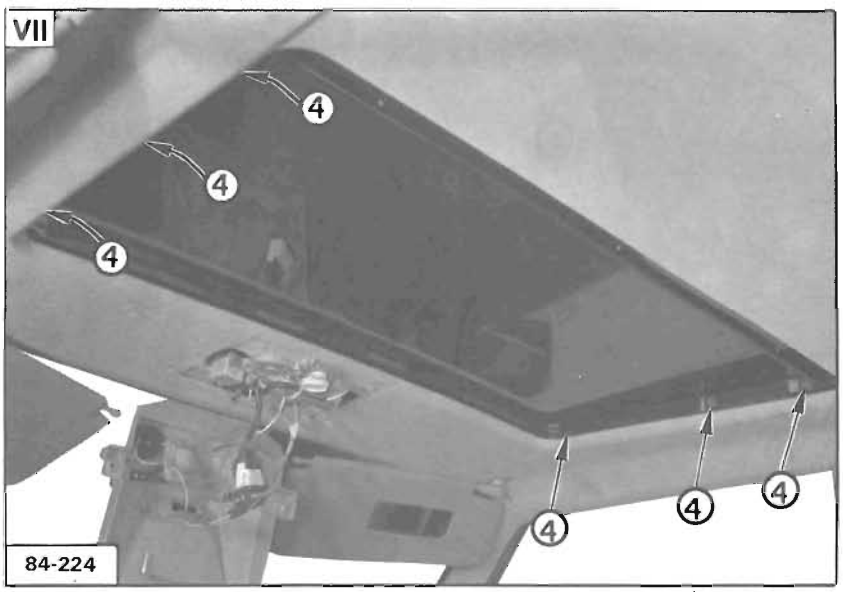
V



VI



VII

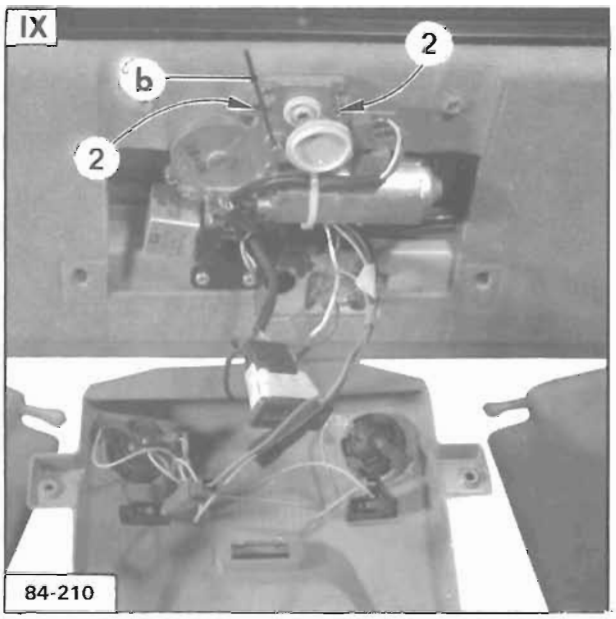


VIII



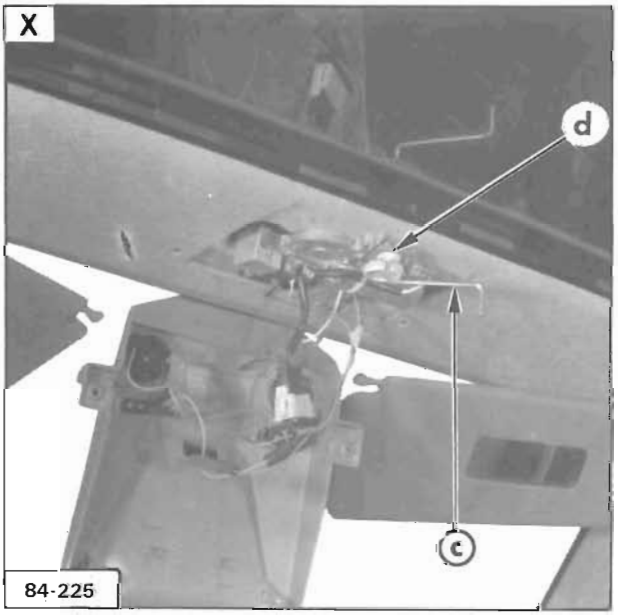
84-211

IX



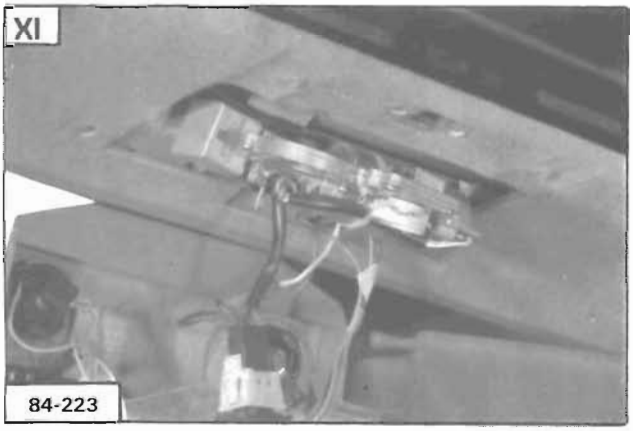
84-210

X



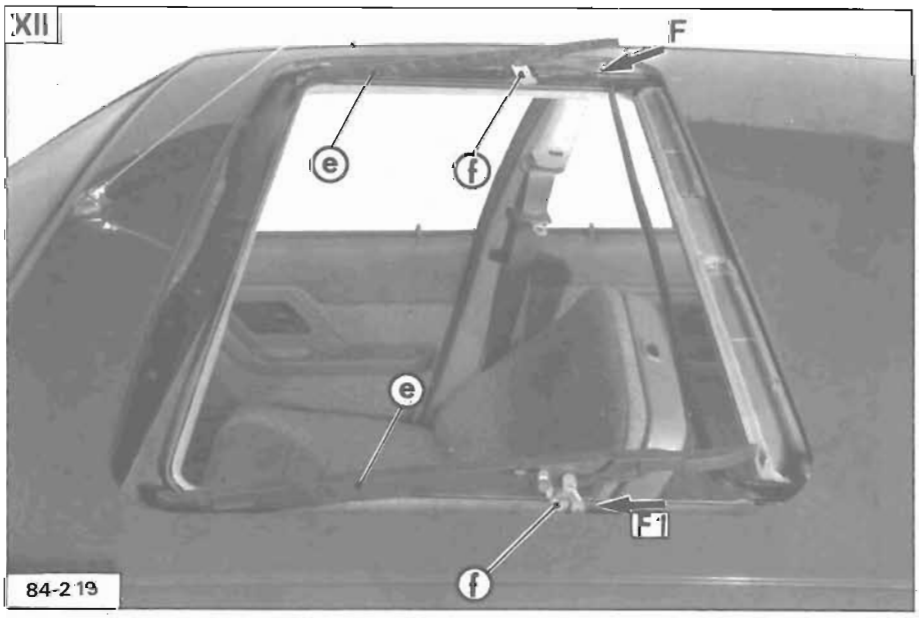
84-225

XI



84-223

XII



84-219

VERKANTUNG DES SCHIEBEDACHS

> 3 mm

AUSBAU

1. Vier Schrauben (1) lösen und Verkleidung des Schiebedachantriebs (a) abnehmen, **Abb. VIII.**

2. Getriebe auskuppeln.
Hebel (b) in Richtung des Pfeils auf dem Gehäuse bis in die auf **Abb. IX** gezeigte Position bewegen.

EINSTELLEN

3. Die Ersatz-Kurbel (c) bei (d) ansetzen, **Abb. X.**

4. Mit der Ersatz-Kurbel (c) das Dach hinten ganz öffnen, **Abb. XII.** *(Auf Abb. XII ist das Schiebedachglas absichtlich entfernt worden, um die seitlichen Gleitschienen (e) und die Aufsteller (f) sichtbar zu machen).*

5. Die Schrauben (2) lösen, **Abb. IX.**

6. Halteplatte der Aufsteller (f) lösen und in Richtung F und F1 drücken, befestigen.

7. Die zwei Schrauben (2) befestigen.

8. Die Kurbel (c) solange drehen, bis das Schiebedach die reguläre Geschlossenstellung erreicht hat. Danach muß die in a der Grundeinstellregel genannte Position eingestellt werden (s. S. 2, 3, Dachspiel). Schrauben (2) herausdrehen.

9. Der Schiebedachantrieb ist nicht mit dem Betätigungskabel verbunden. Danach muß die in b der Grundeinstellregel genannte Position eingestellt werrden (s. S. 2 und 3, Die Fluchtung der Zahnradmarkierungen).

HINWEIS: *Diese Position muß bei eingekuppeltem Getriebe eingestellt werden.*

EINBAU

10. Schrauben (2) festdrehen, nachdem festgestellt wurde, ob das Getriebe eingekuppelt ist.

11. Verkleidung des Schiebedachantriebs (a) aufsetzen und die vier Schrauben (1) festdrehen, **Abb. VIII.**

BLOCKIERUNG DES SCHIEBEDACHS IN EINER BELIEBIGEN STELLUNG

AUSBAU

1. Vier Schrauben (1) lösen und Verkleidung des Schiebedachantriebs (a) abnehmen, **Abb. XIII.**

2. Getriebe auskuppeln.
Hebel (b) in Richtung des Pfeils auf dem Gehäuse bis in die auf **Abb. XIV** gezeigte Position bewegen.

EINSTELLEN

3. Die Ersatzkurbel (c) bei (d) ansetzen, **Abb. XV.**

4. Mit der Kurbel (c) das Dach ganz schließen.
Die in a der Grundeinstellregeln genannte Position einstellen (s. S. 2 und 3, Dachspiel).

5. Schrauben (2) losdrehen, **Abb. XIV.**
Den Schiebedachantrieb von den Betätigungskabeln lösen und die in b der Grundeinstellregeln genannte Position einstellen (s. S. 2 und 3, Fluchtung der Zahnradmarkierung).

a) Bei ausgekuppeltem Getriebe den Nocken (d) in Pfeilrichtung drehen, bis er nicht mehr mit der Kontaktscheibe (e) verzahnt ist. Die Kontaktscheibe (e) muß dabei die in Abb. XVII gezeigte Position haben (Mikroschalter eingedrückt, nicht auf der Aussparung des Nockens).

b) Kontaktscheibe (e) fest in der in a beschriebenen Position halten.

c) Nocken (d) gegen Pfeilrichtung drehen, bis er sich wieder mit der Kontaktscheibe verzahnt.

d) Mit Hebel (b) das Getriebe einkuppeln. Dadurch werden die Kontaktscheibe (e) und der Nocken (d) etwas gedreht und die Markierungspunkte genau in eine Linie gebracht, **Abb. XVIII.**

EINBAU

6. Schrauben (2) andrehen, **Abb. XIV.**

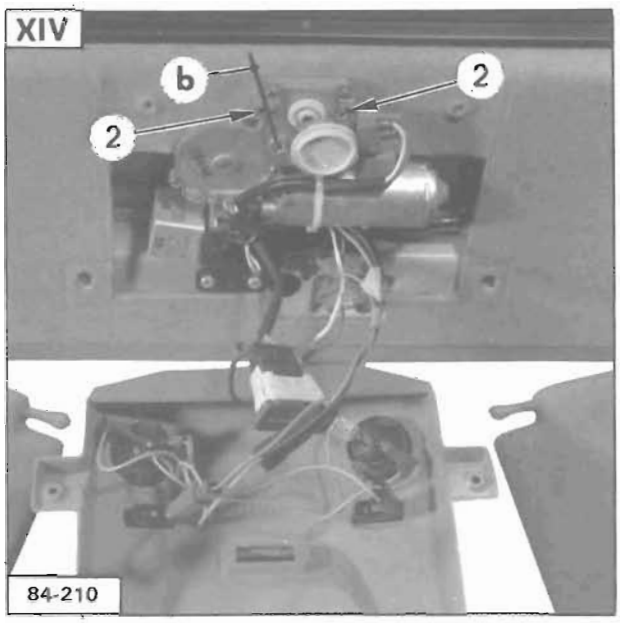
7. Verkleidung des Schiebedachantriebs (a) ausrichten und die vier Schrauben (1) festdrehen.

XIII



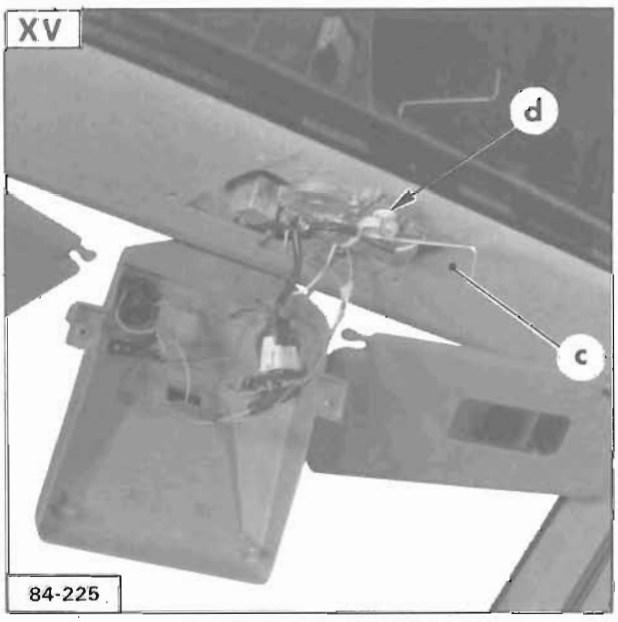
84-211

XIV



84-210

XV



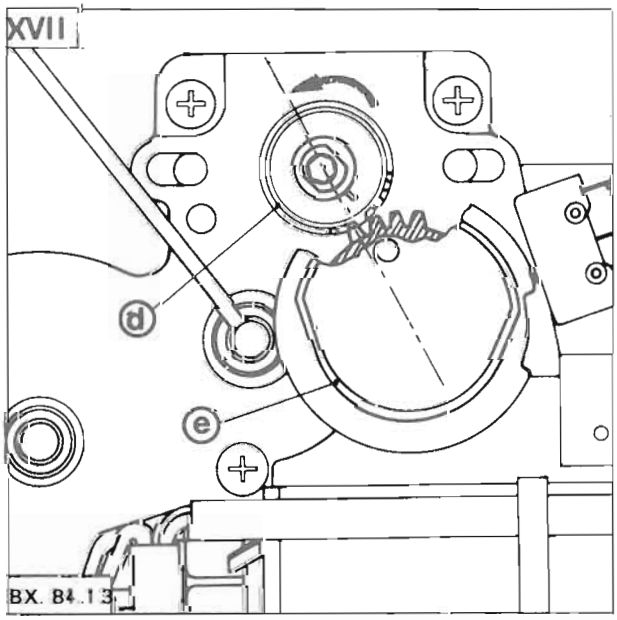
84-225

XVI



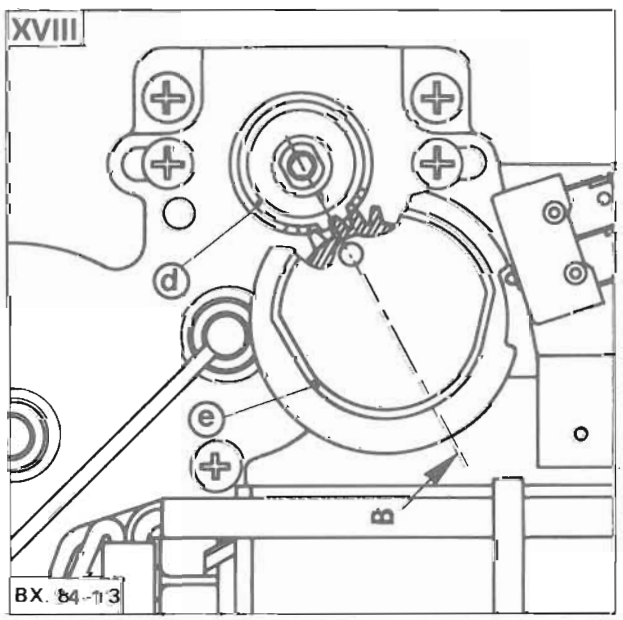
84-223

XVII

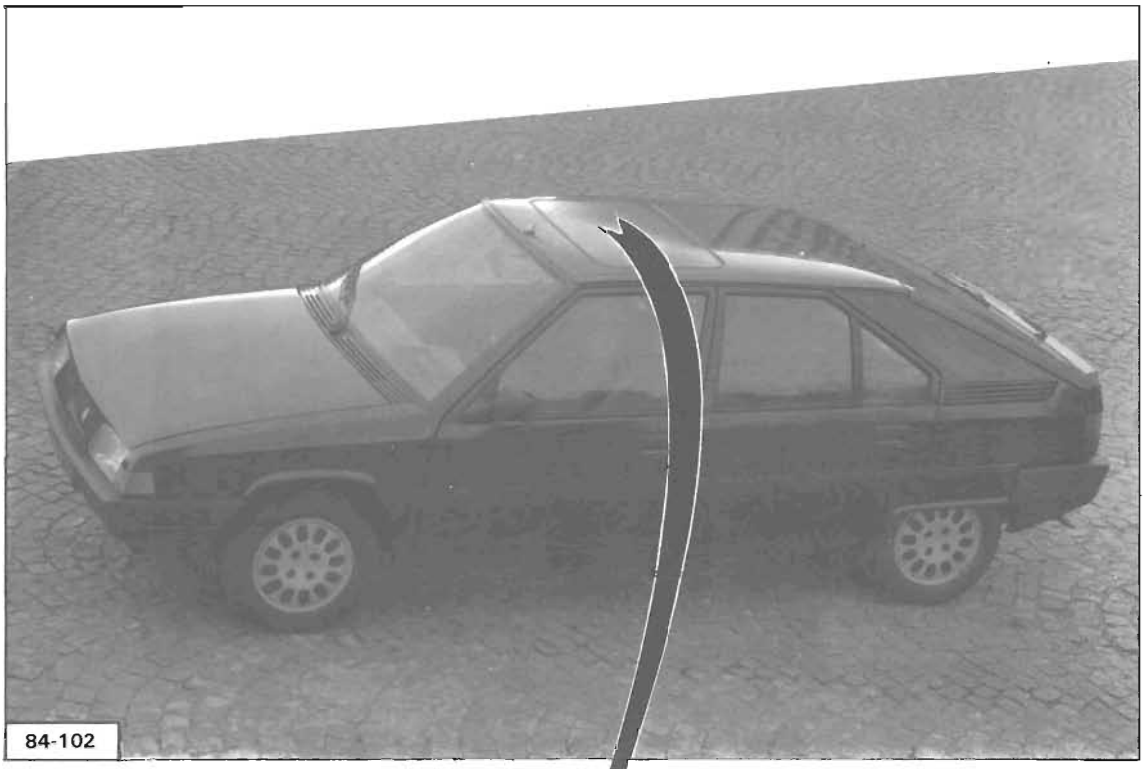


BX. 84-13

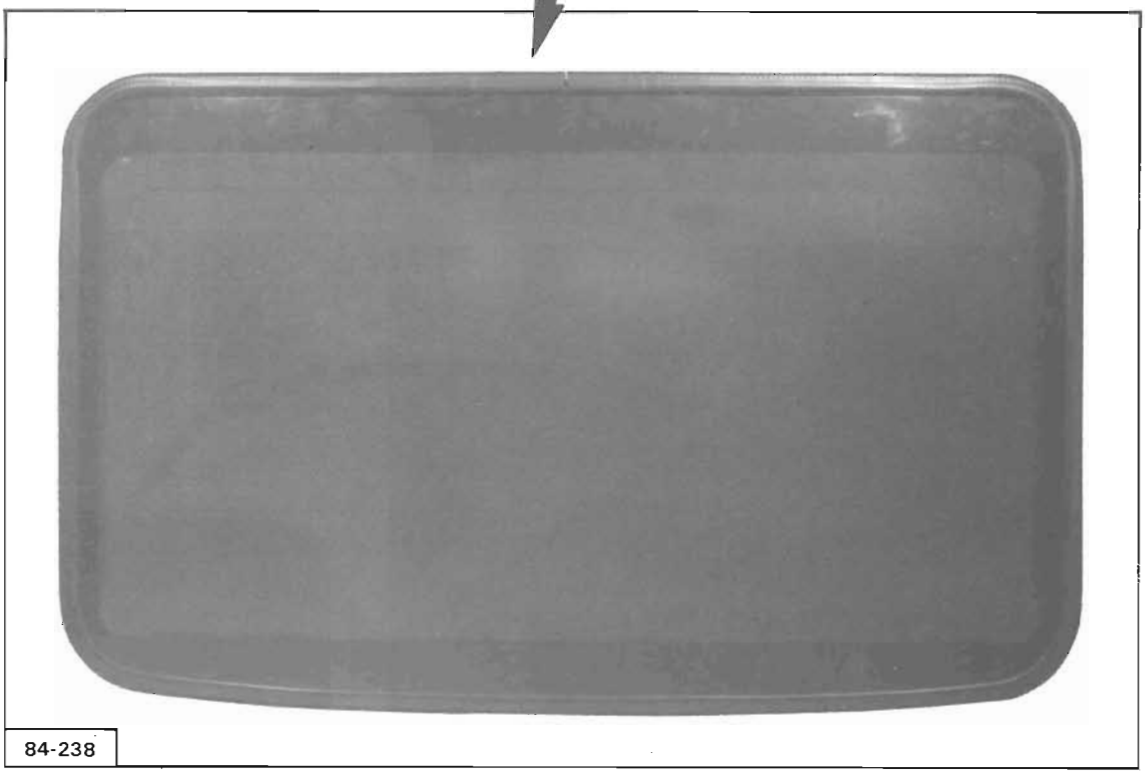
XVIII



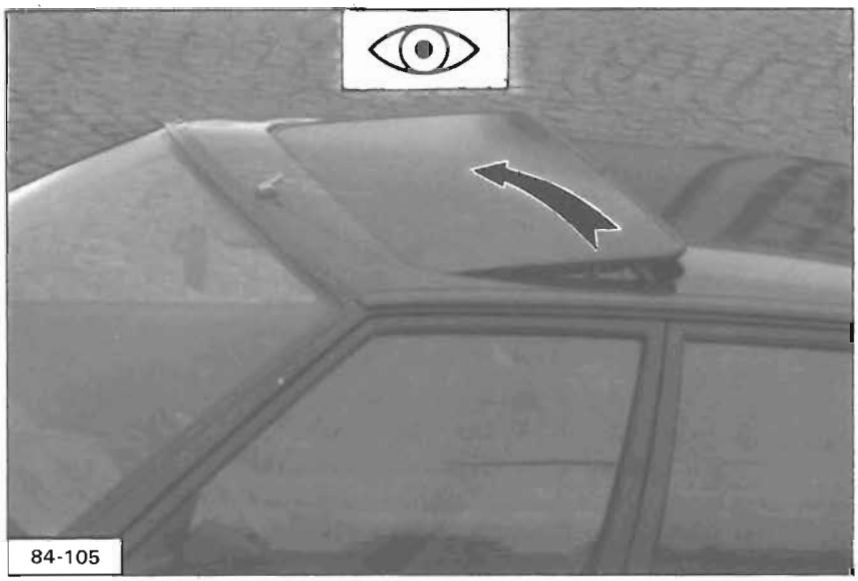
BX. 84-13

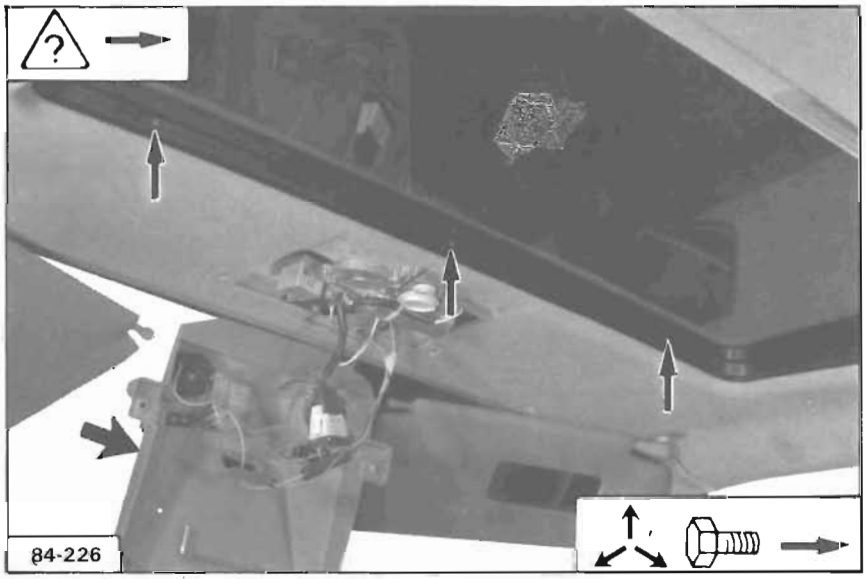


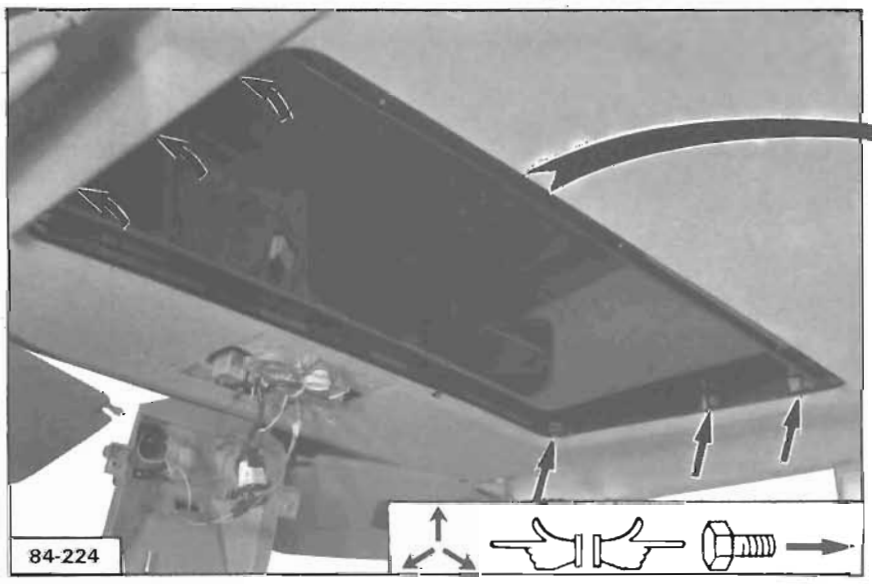
84-102

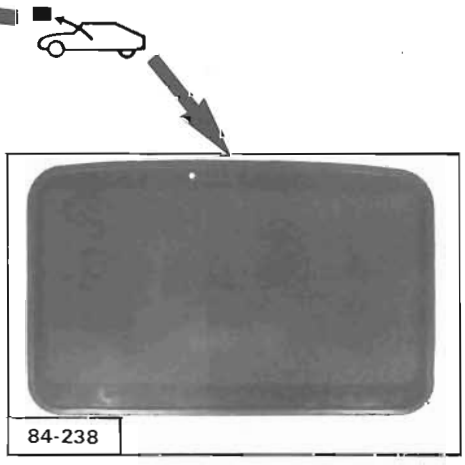


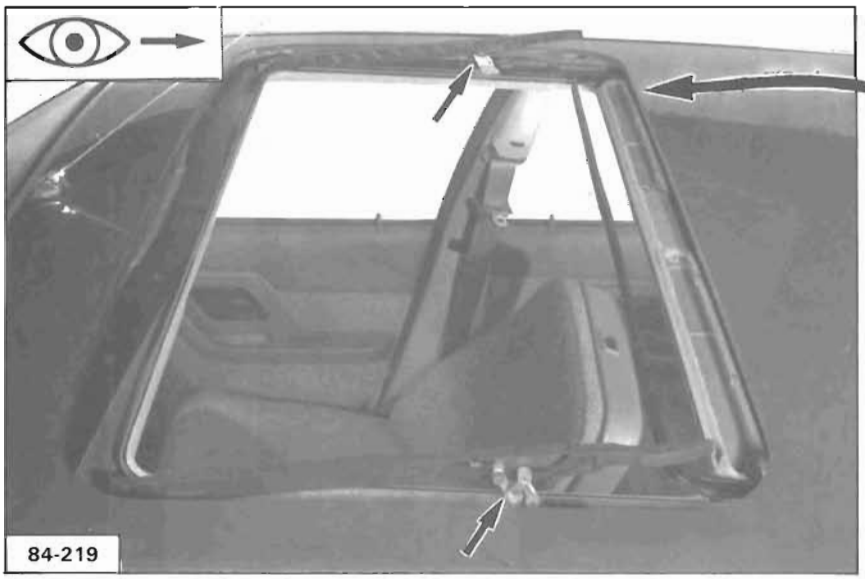
84-238

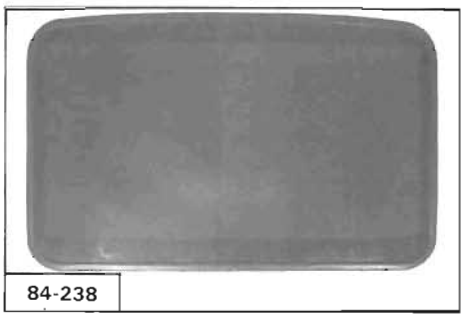

84-105

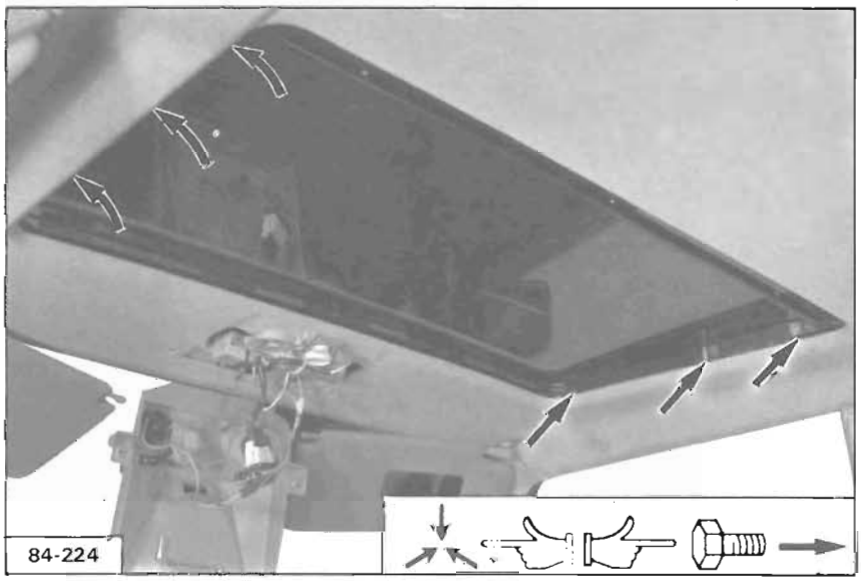

84-226


84-224

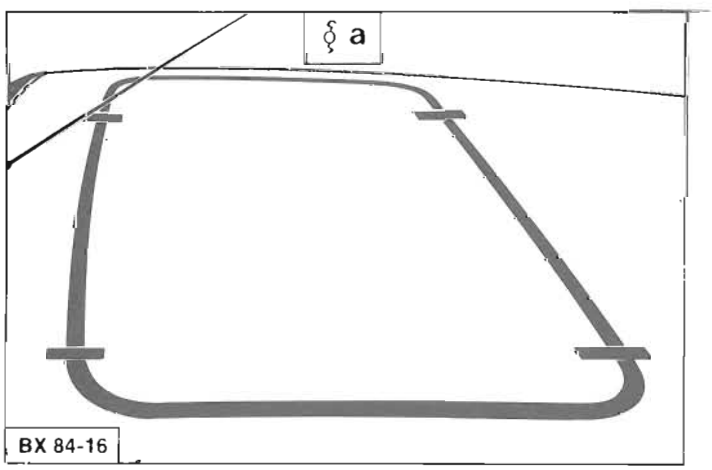

84-238

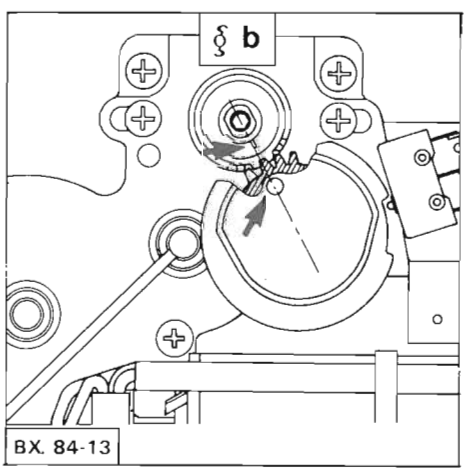


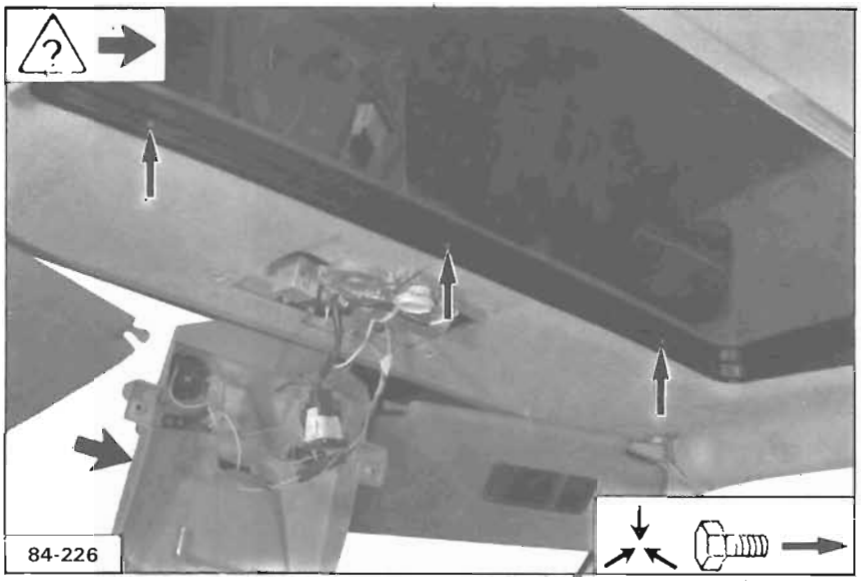




XB. 971-0

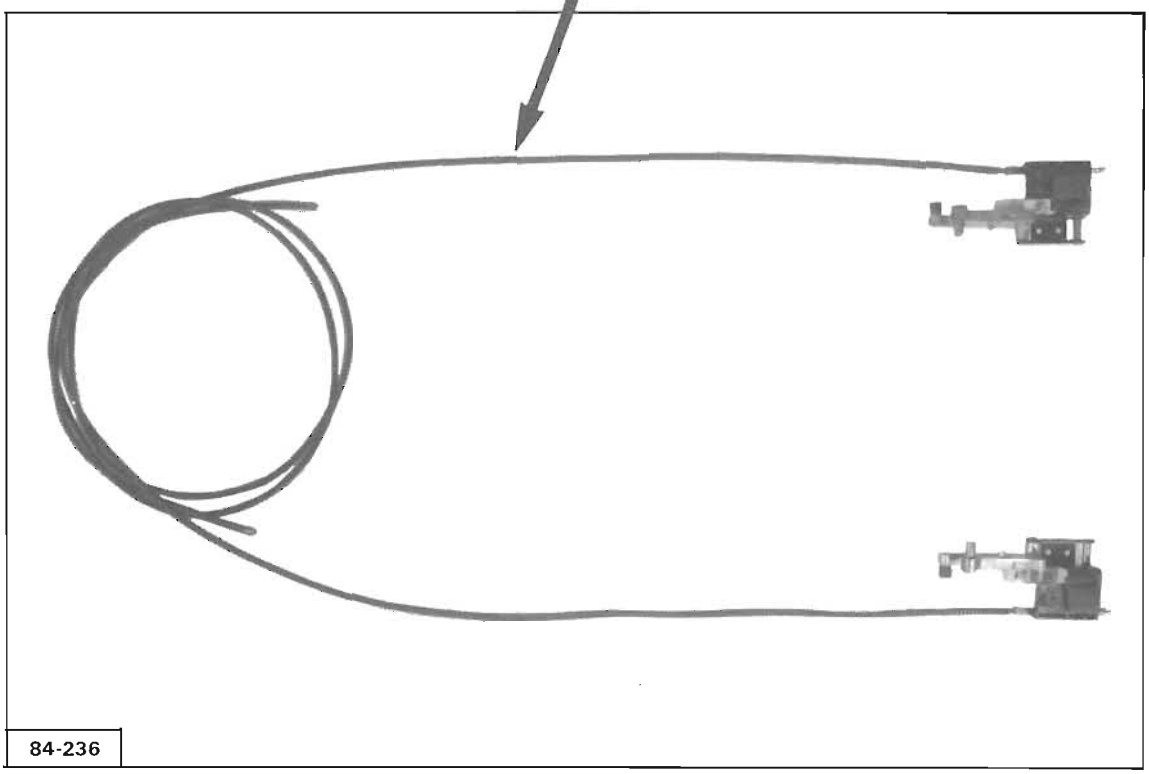





84-226

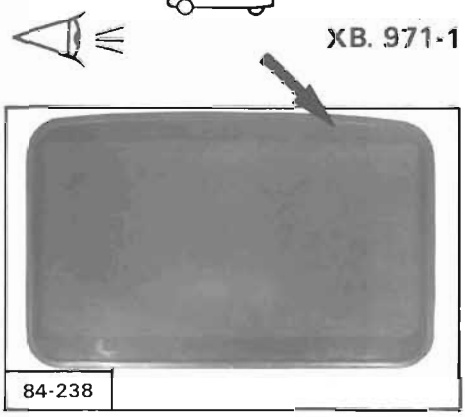


84-102

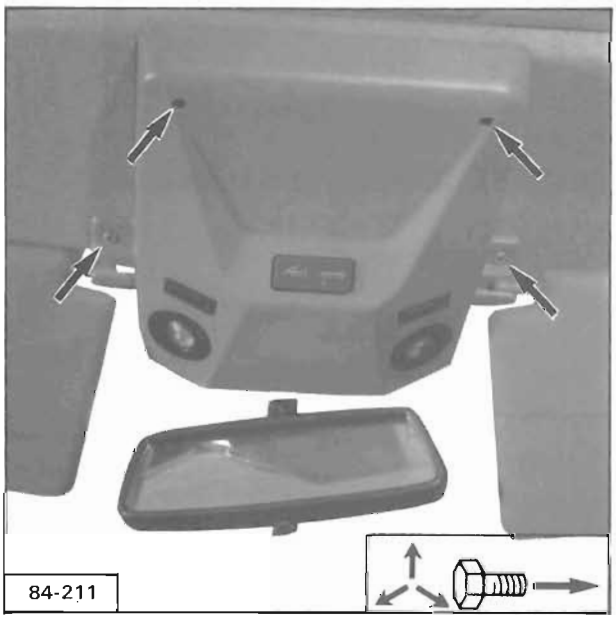


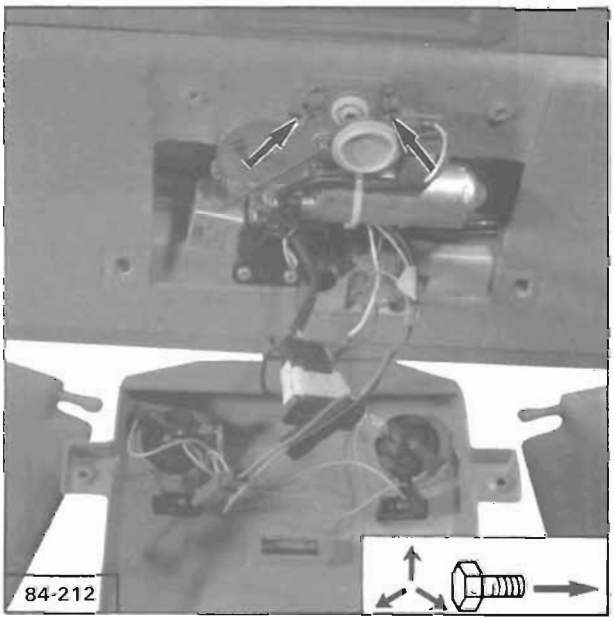
84-236

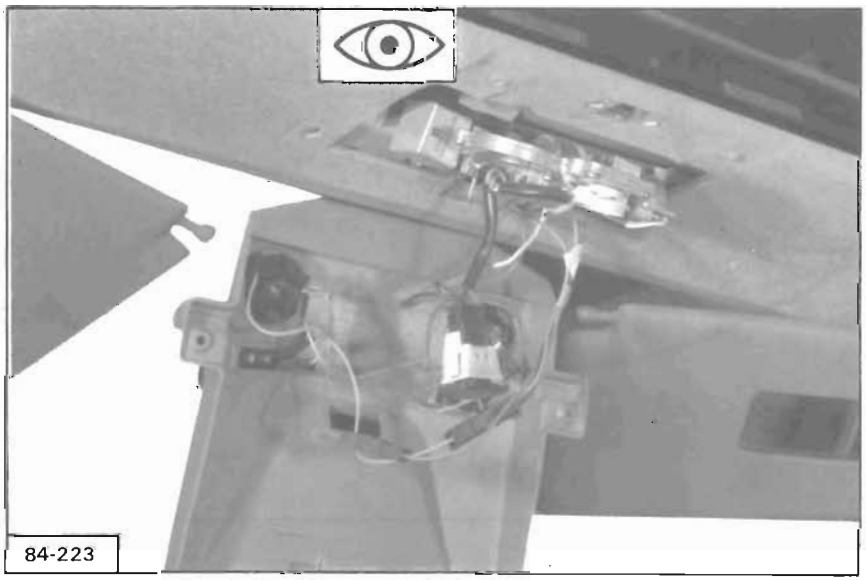

84-102



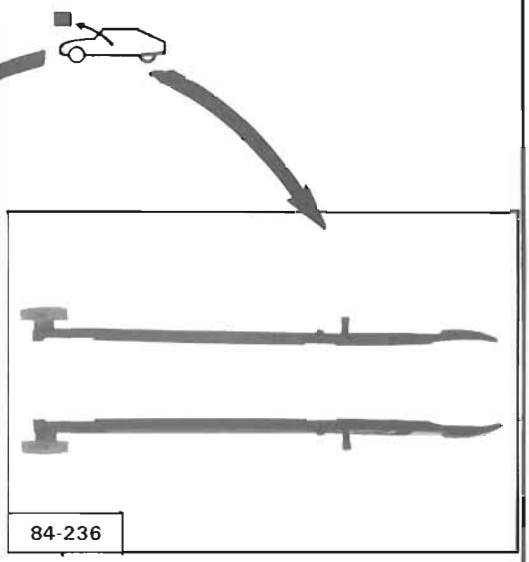
84-238

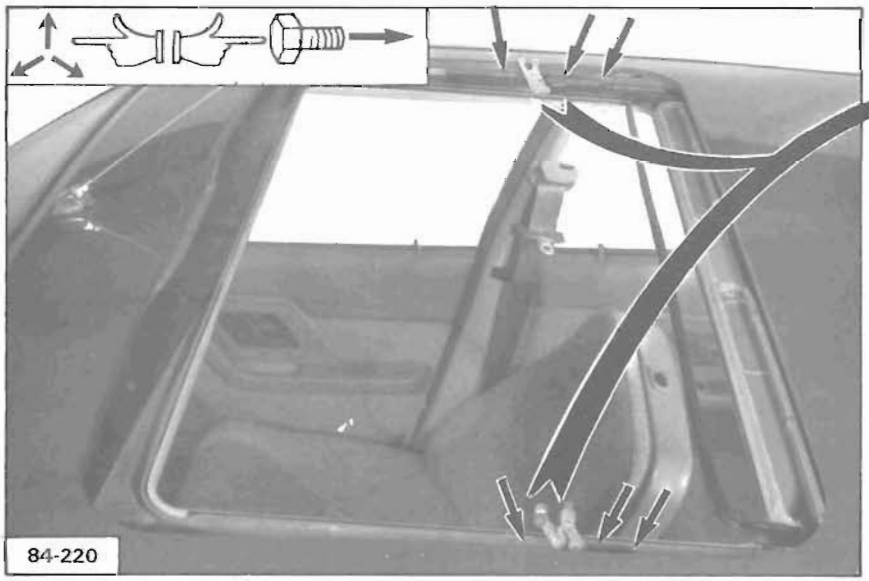

84-211

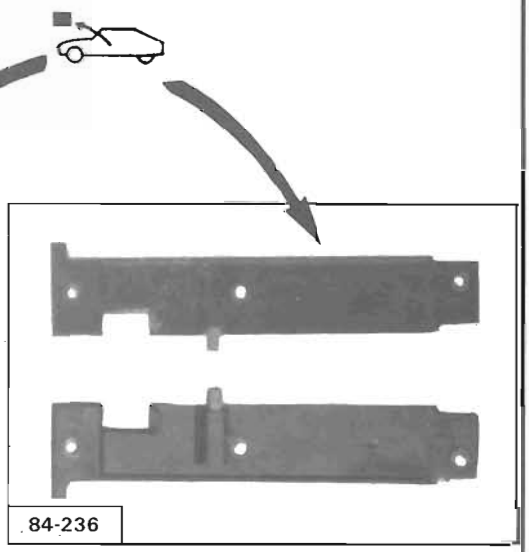

84-212


84-223

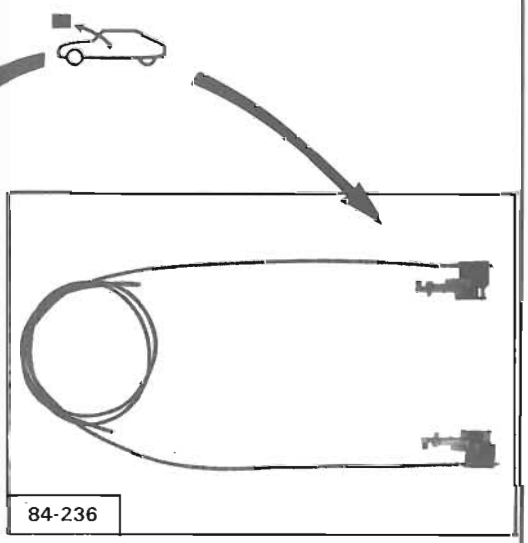

84-219

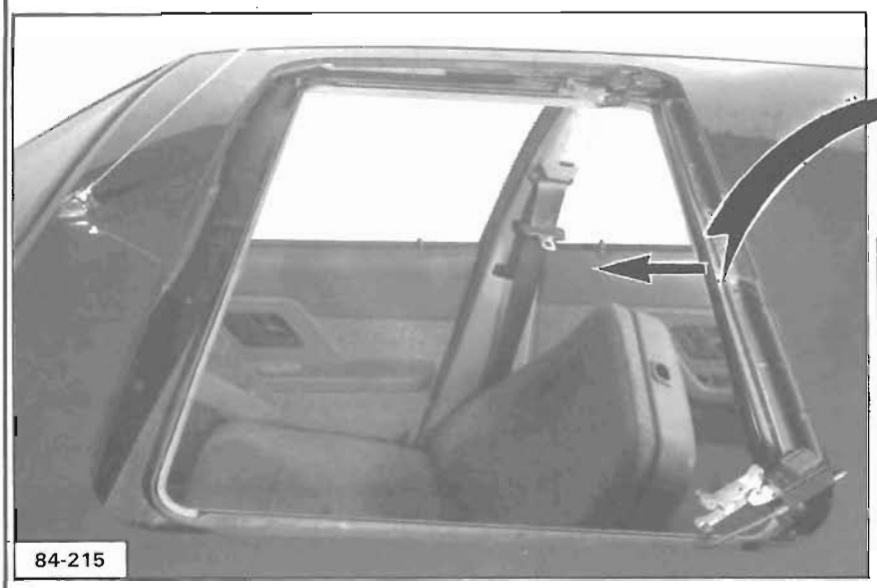

84-236

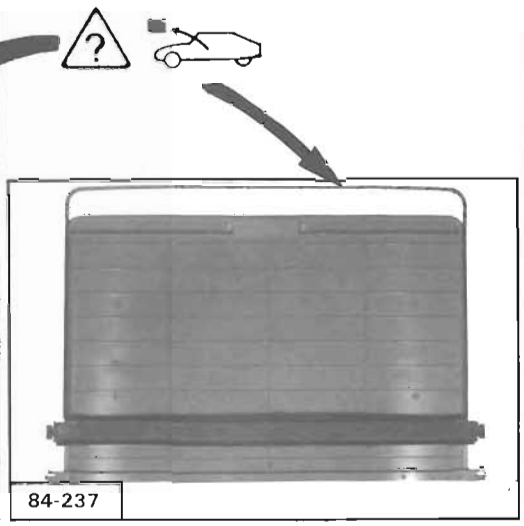

84-220


84-236

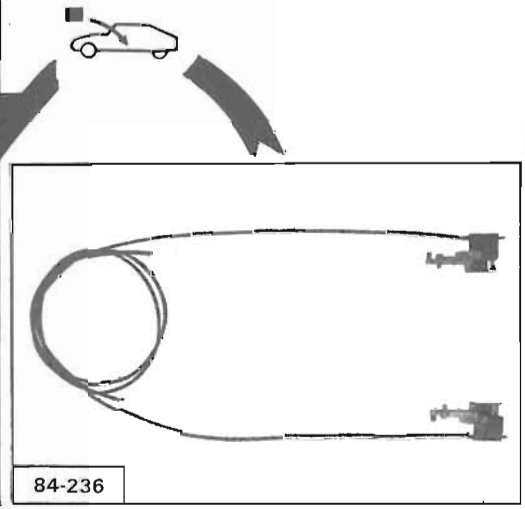

84-218

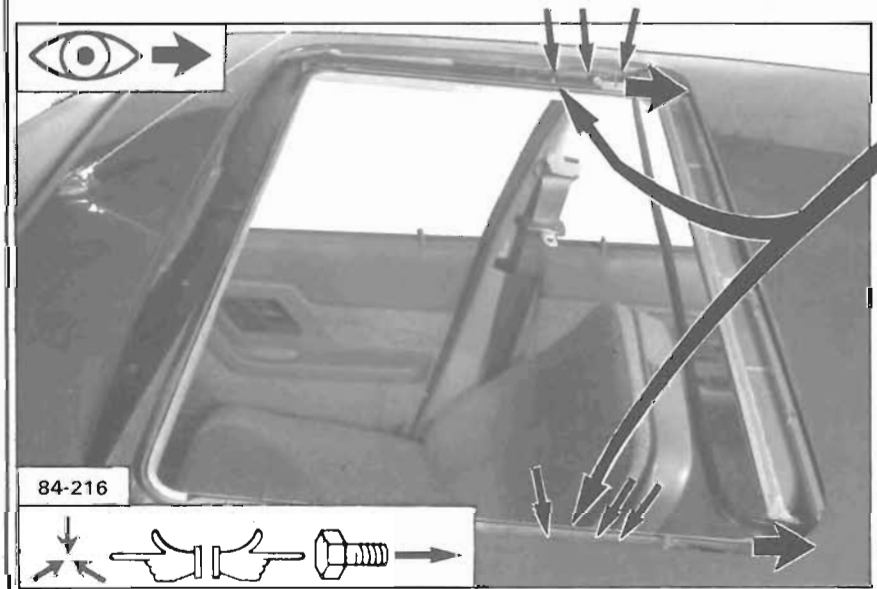

84-236

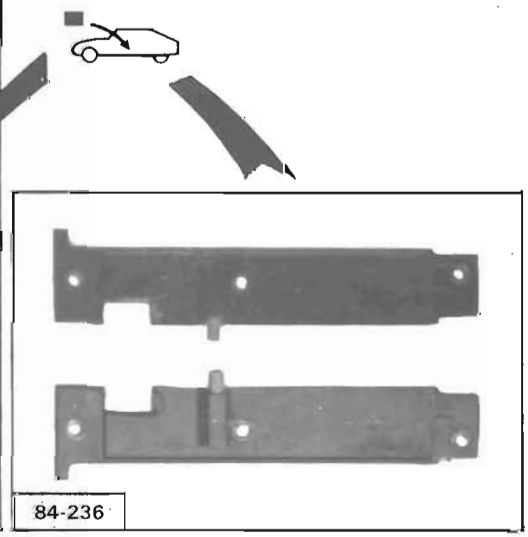

84-215


84-237

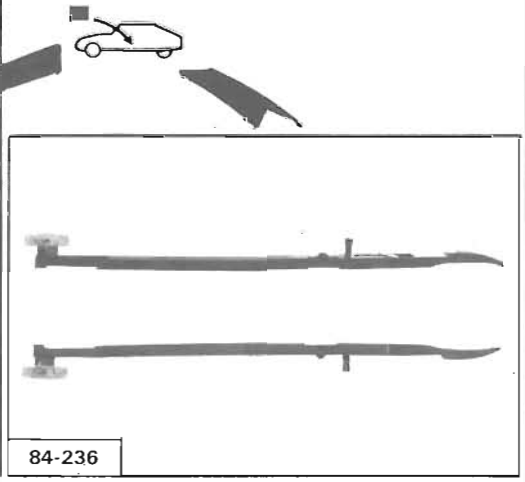

84-215

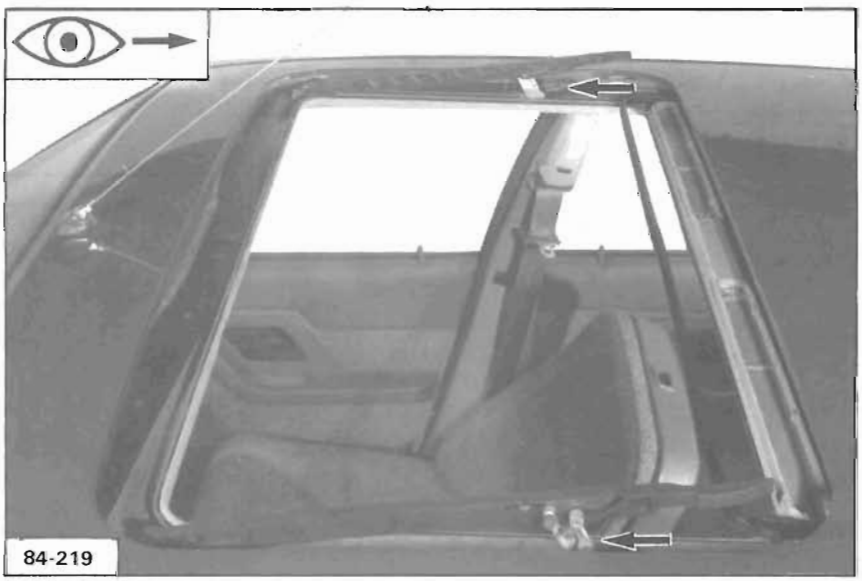

84-236

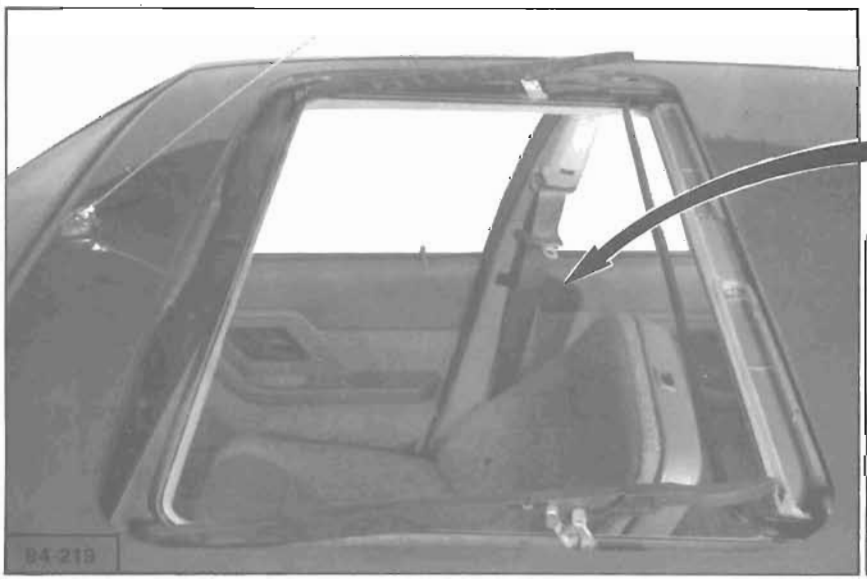

84-216

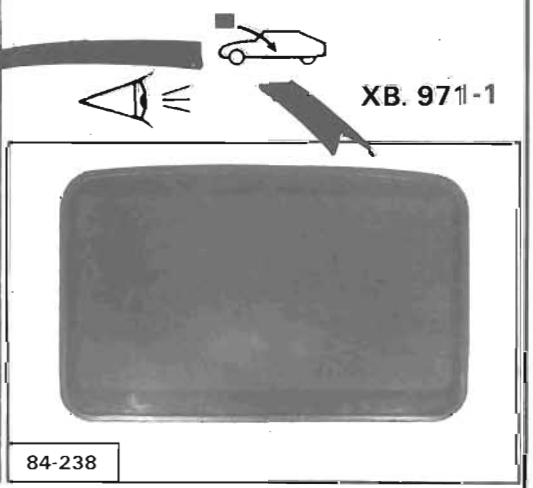

84-236

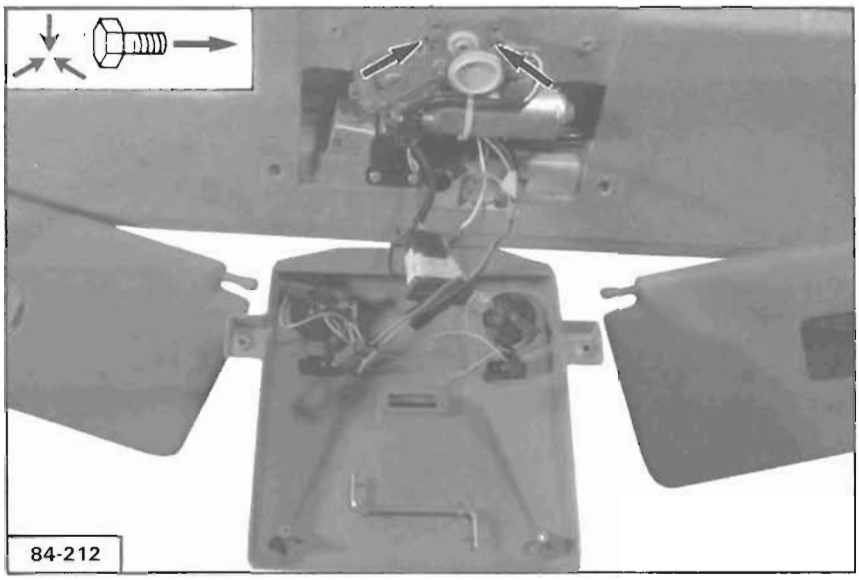

84-220


84-236

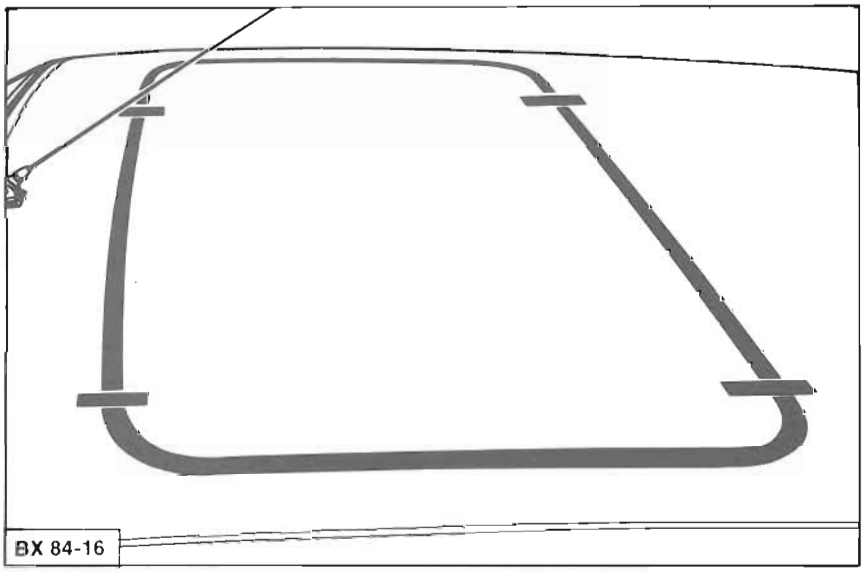

84-219

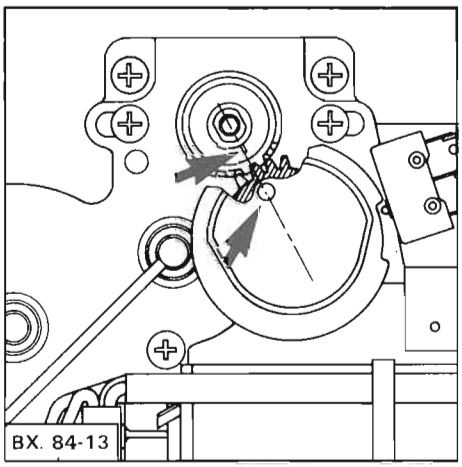

84-219

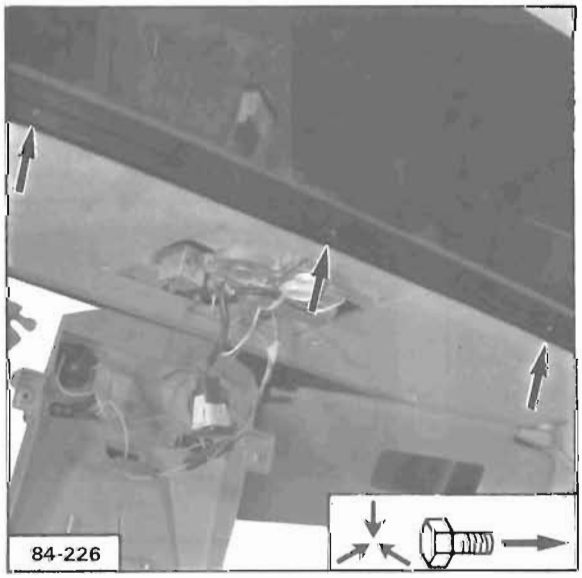

XB. 971-1
84-238

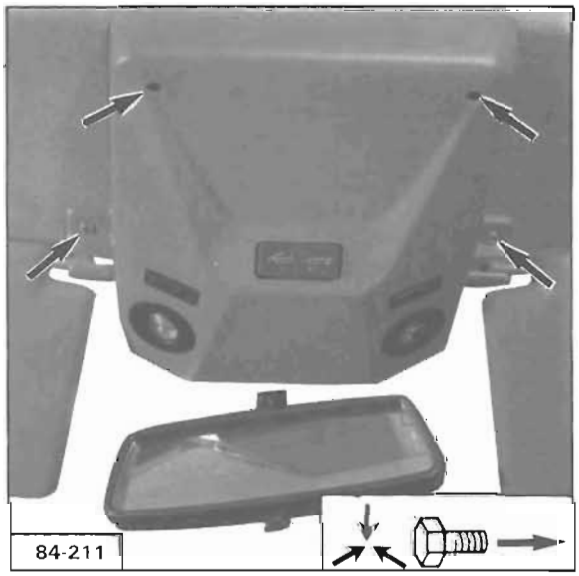


XB. 971-0





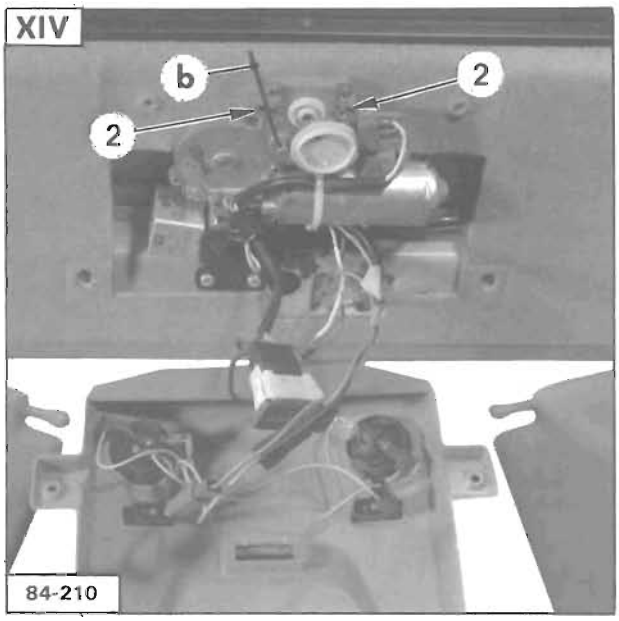




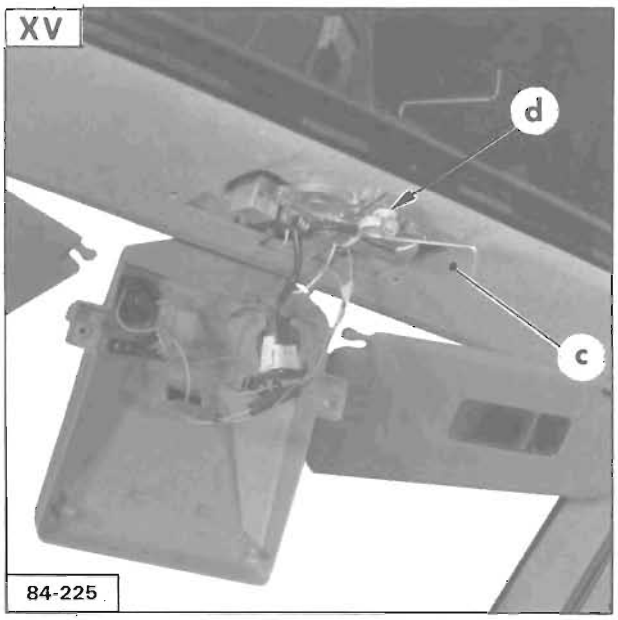
XIII



XIV



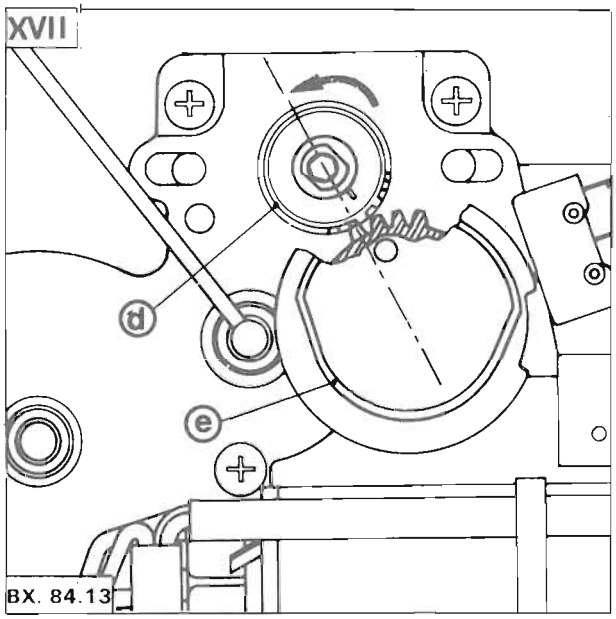
XV



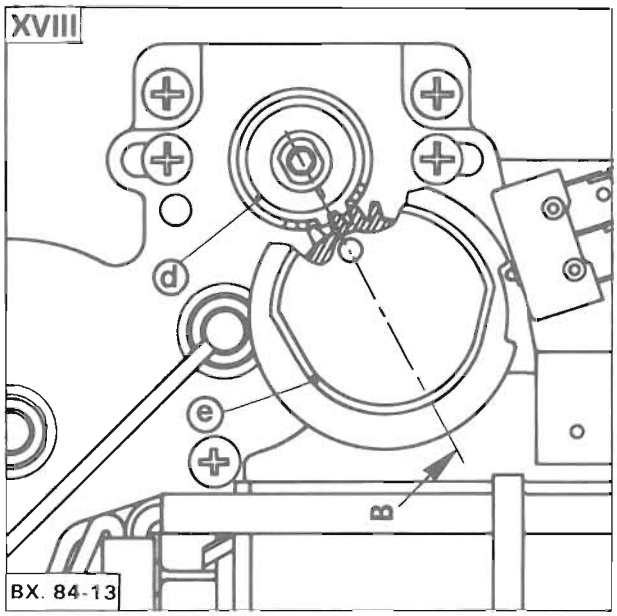
XVI

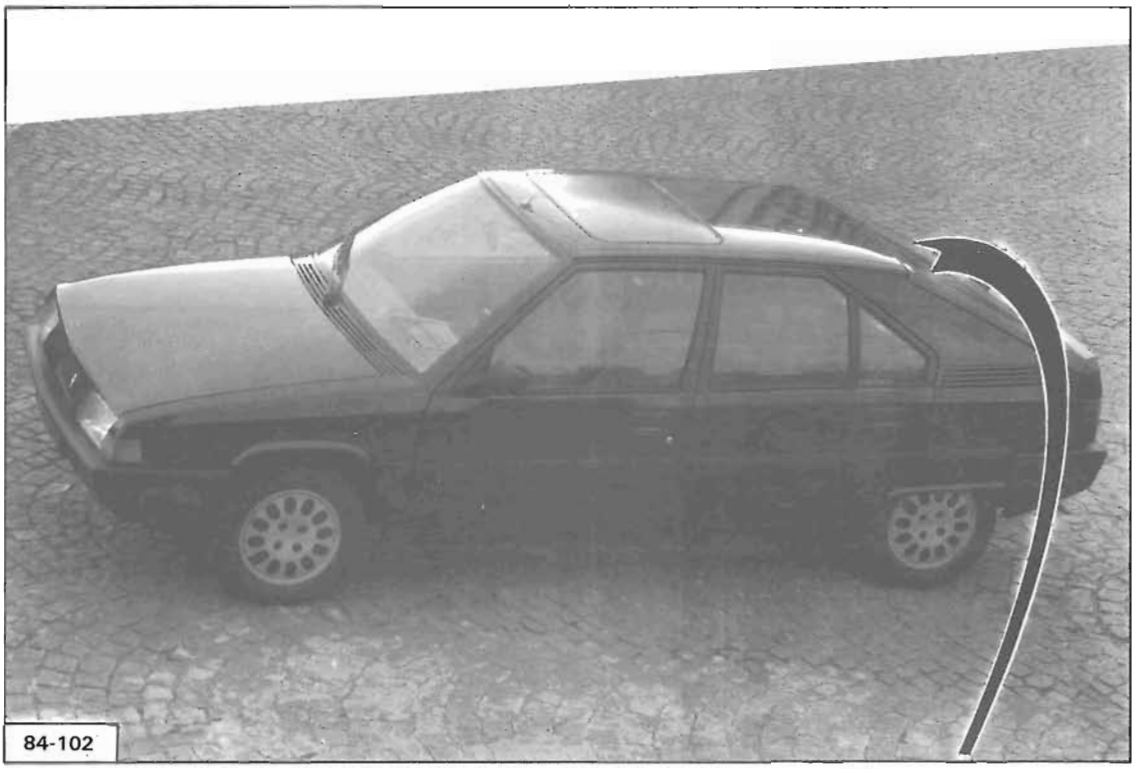


XVII



XVIII

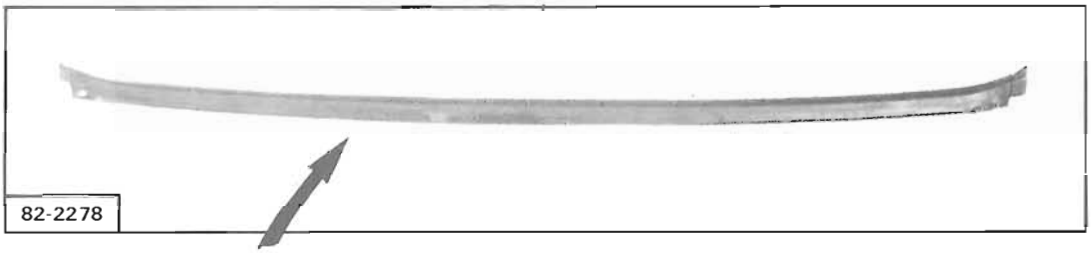


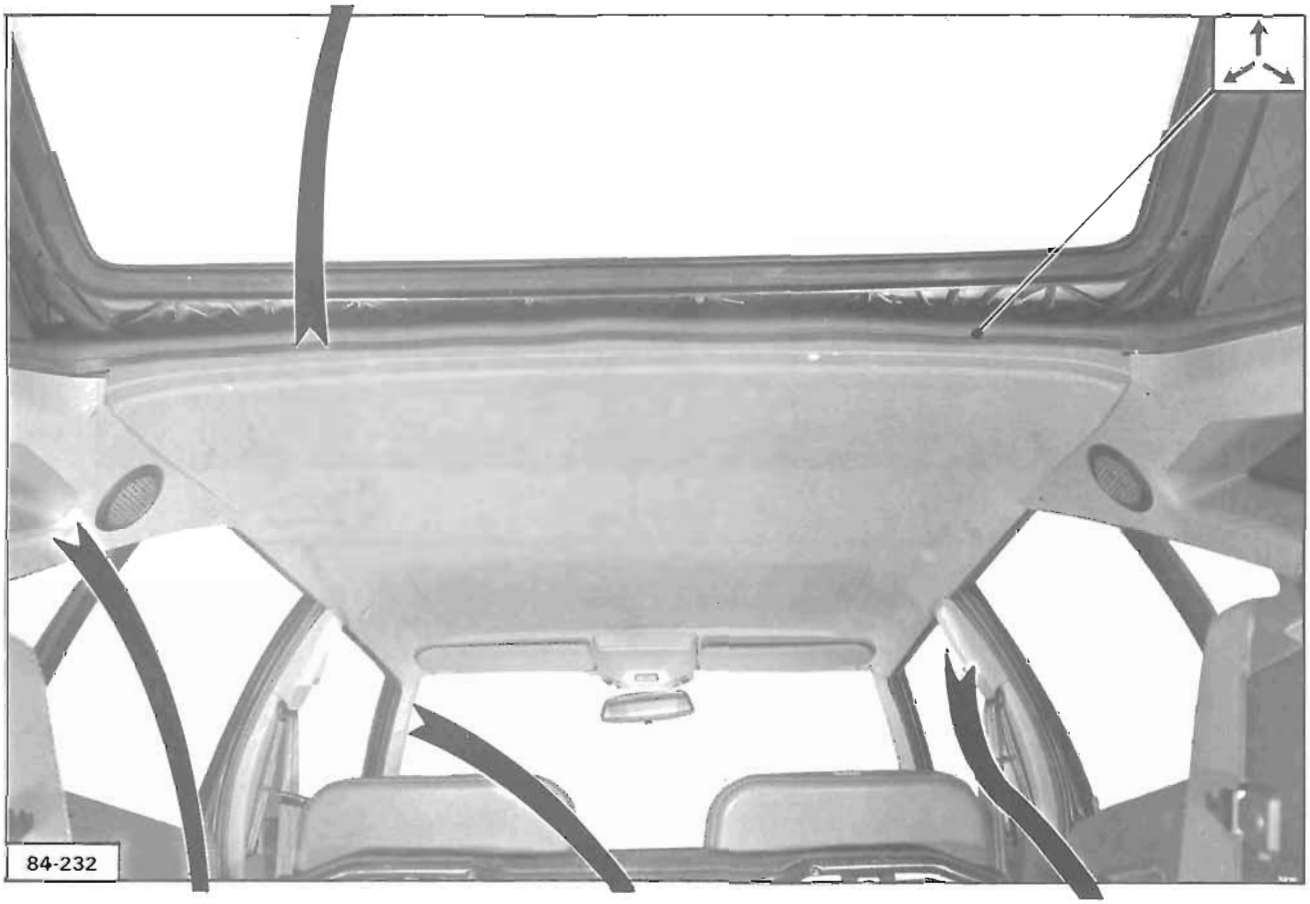


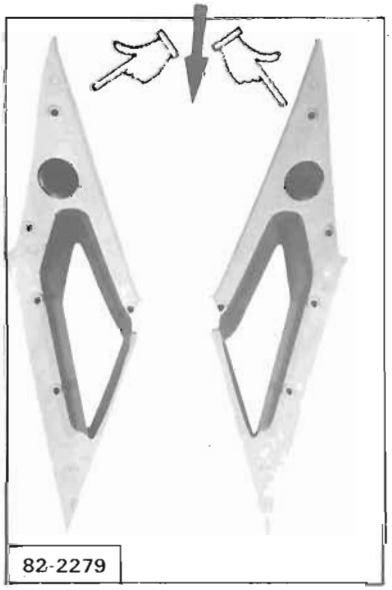
84-102



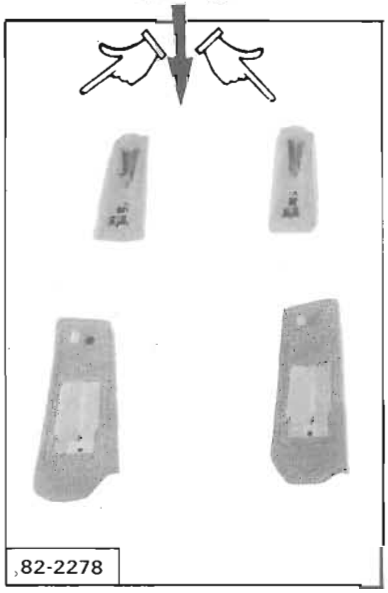
84-243

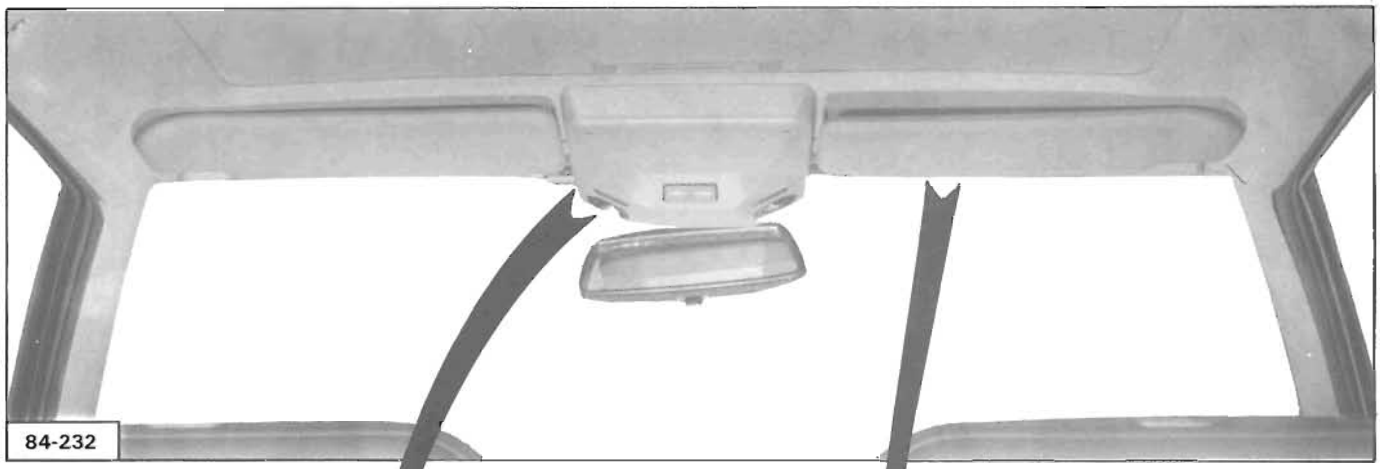

82-2278

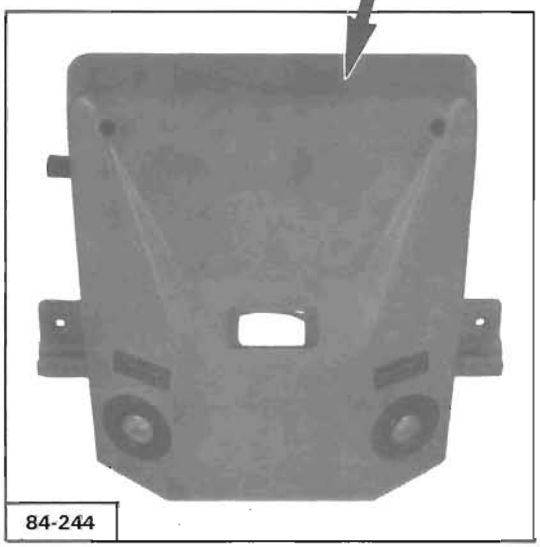

84-232

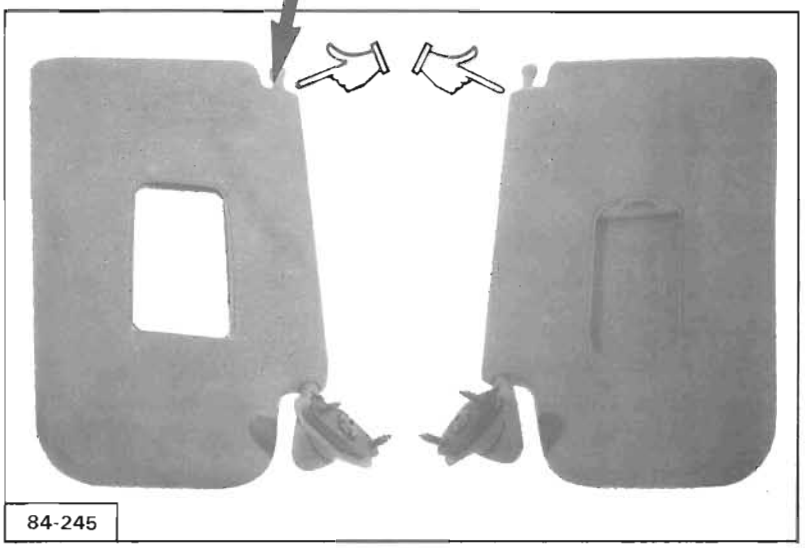

82-2279

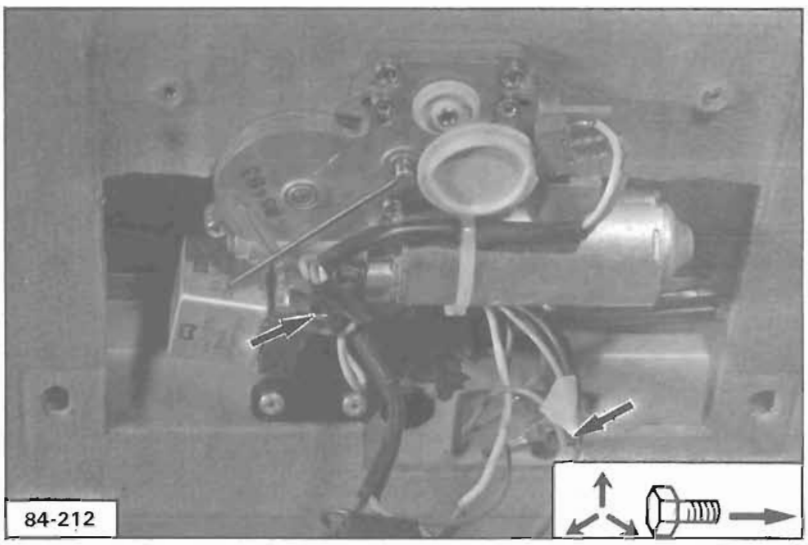

82-2277


82-2278

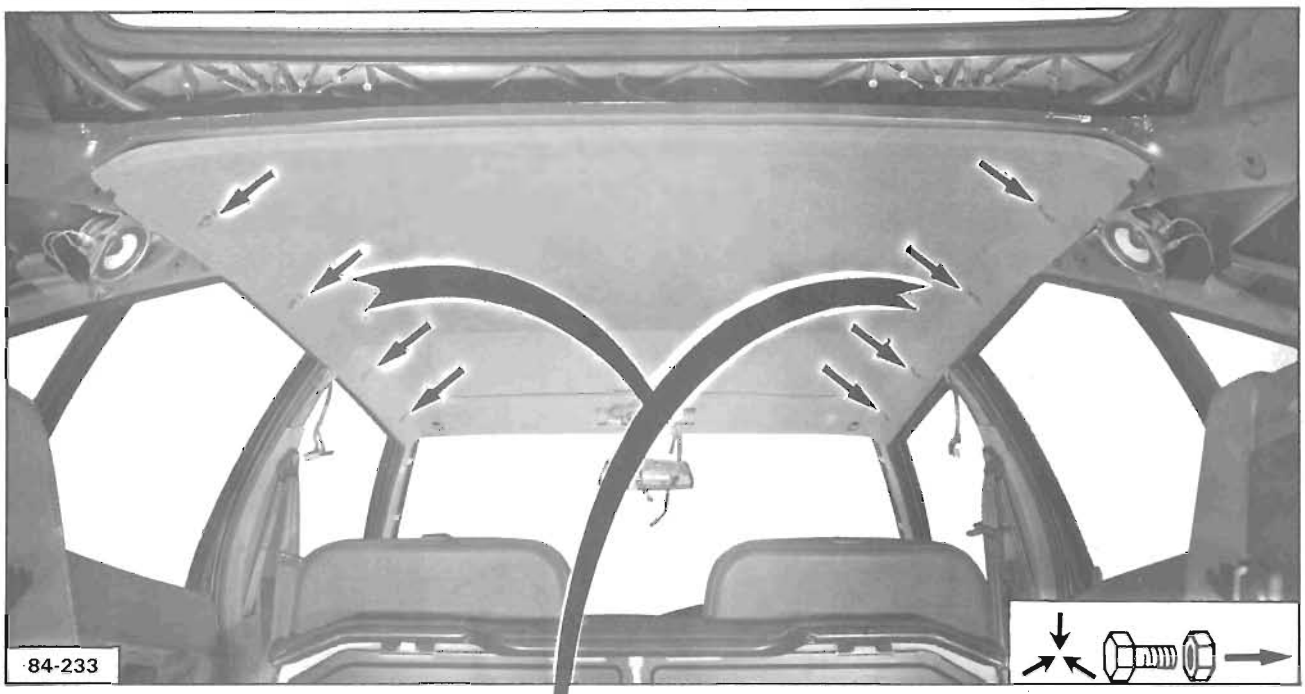

84-232

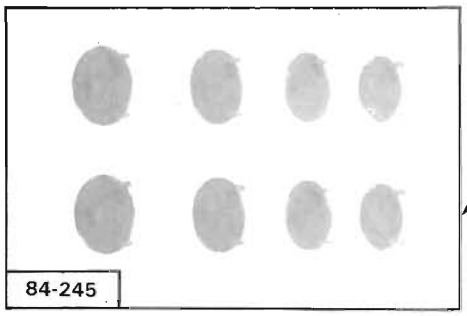

84-244


84-245

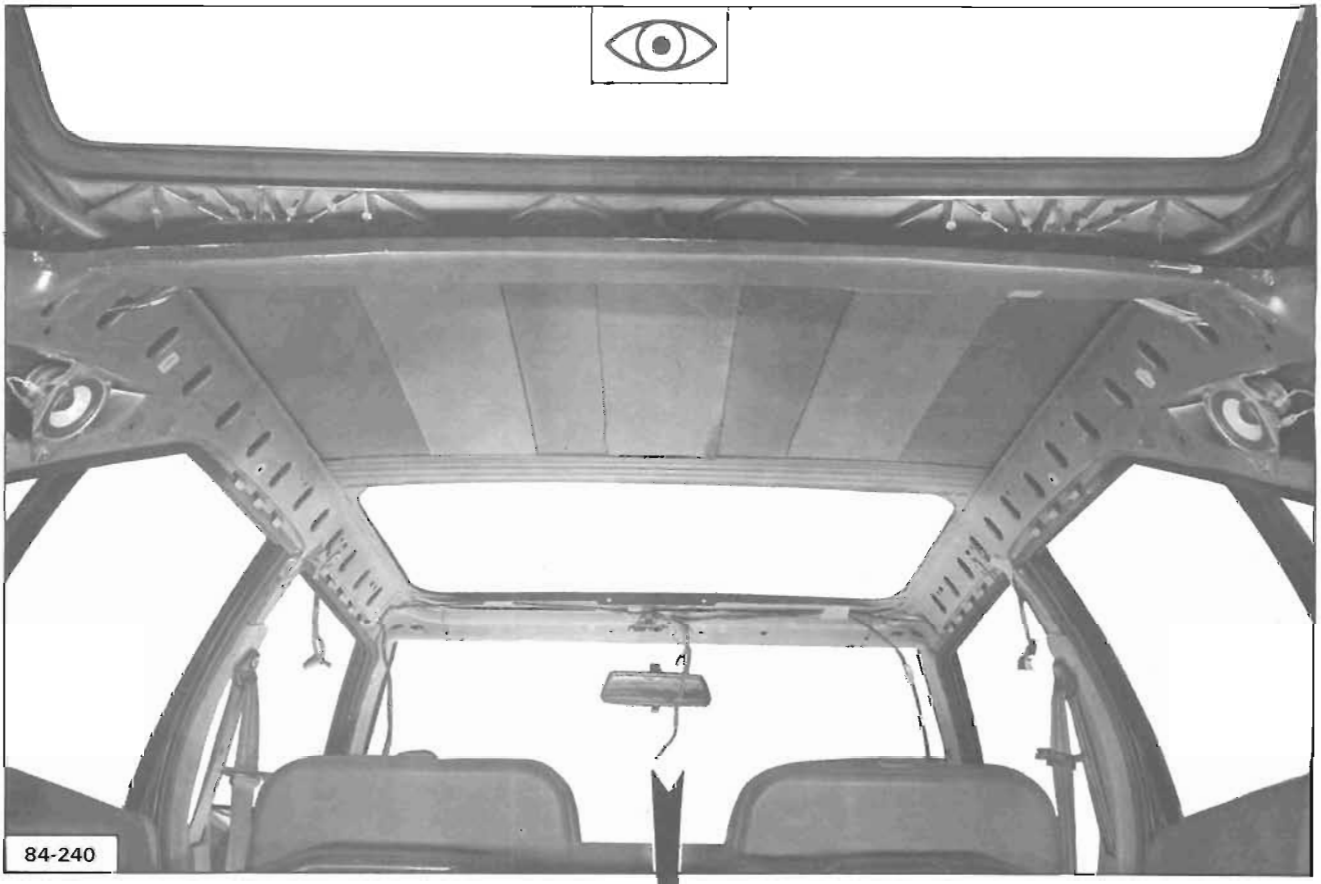

84-212


84-217


84-233

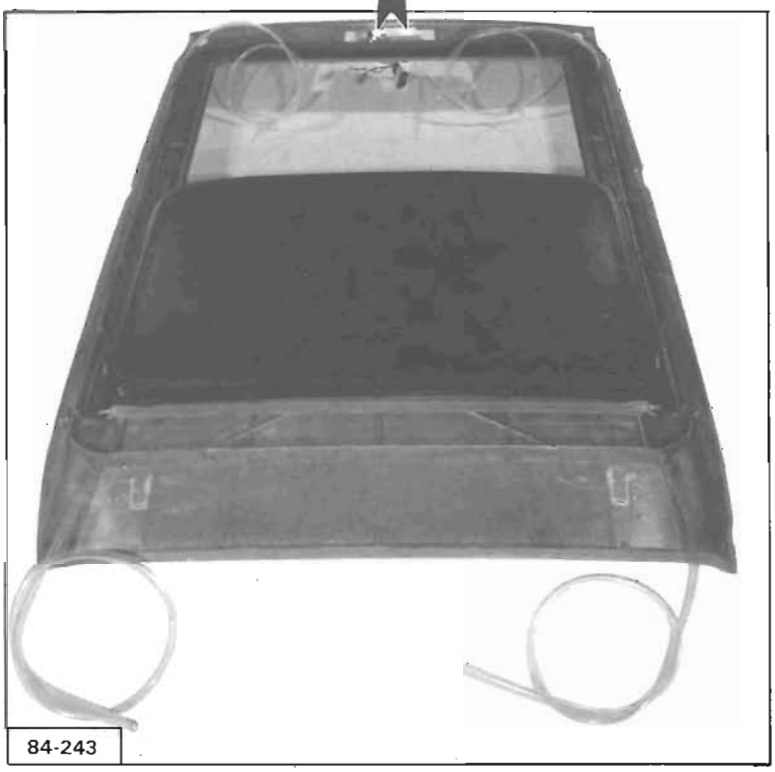

84-245


84-234

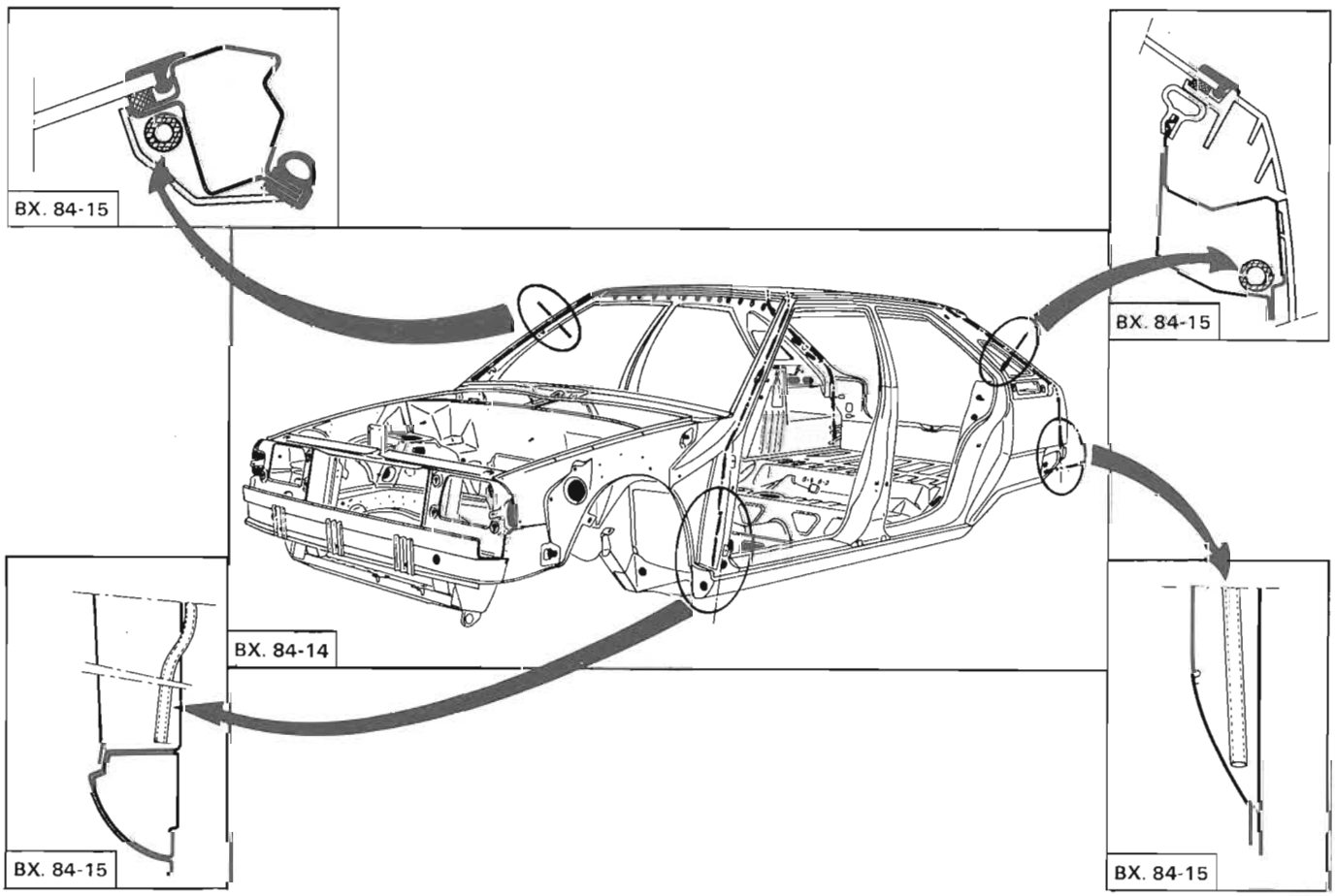

84-240

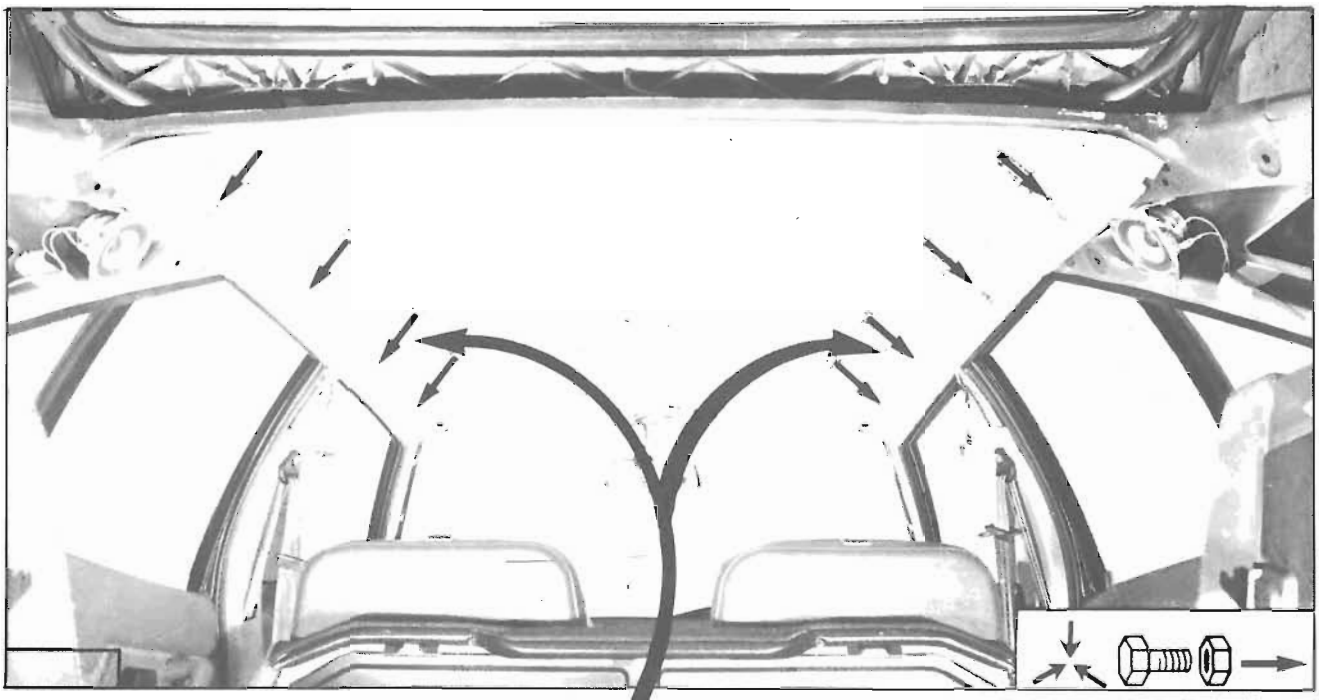

84-243

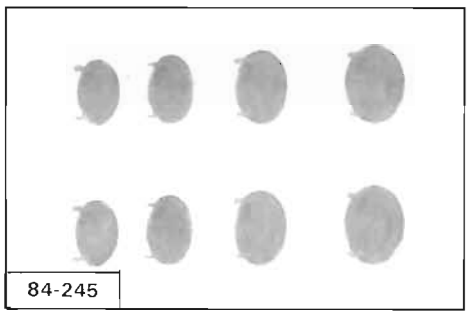

Ref : MINESOTA 4504
84-240

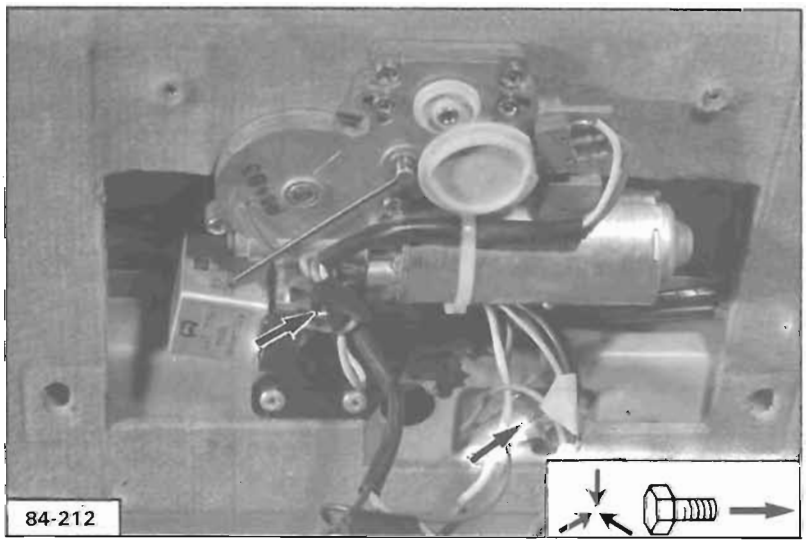

84-243


84-234


BX. 84-15
BX. 84-15
BX. 84-14
BX. 84-15
BX. 84-15

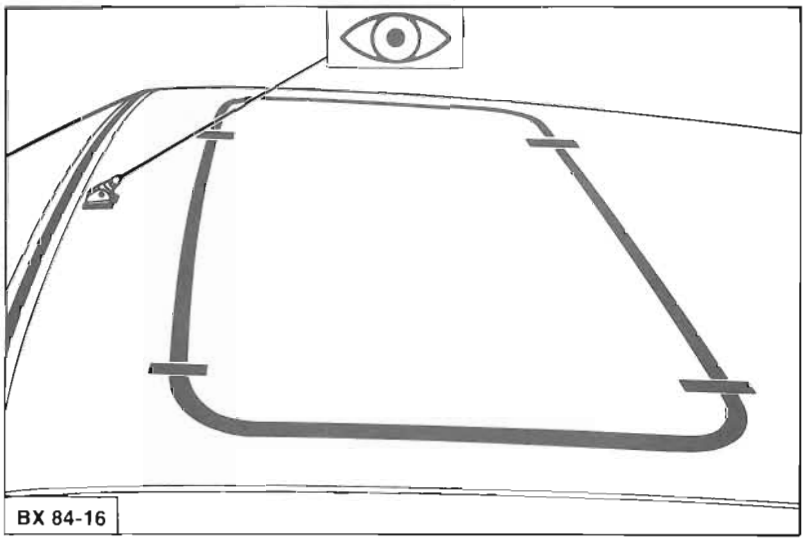


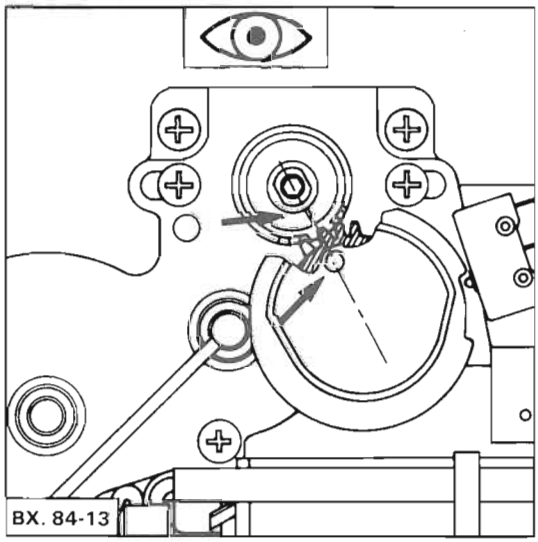

84-245

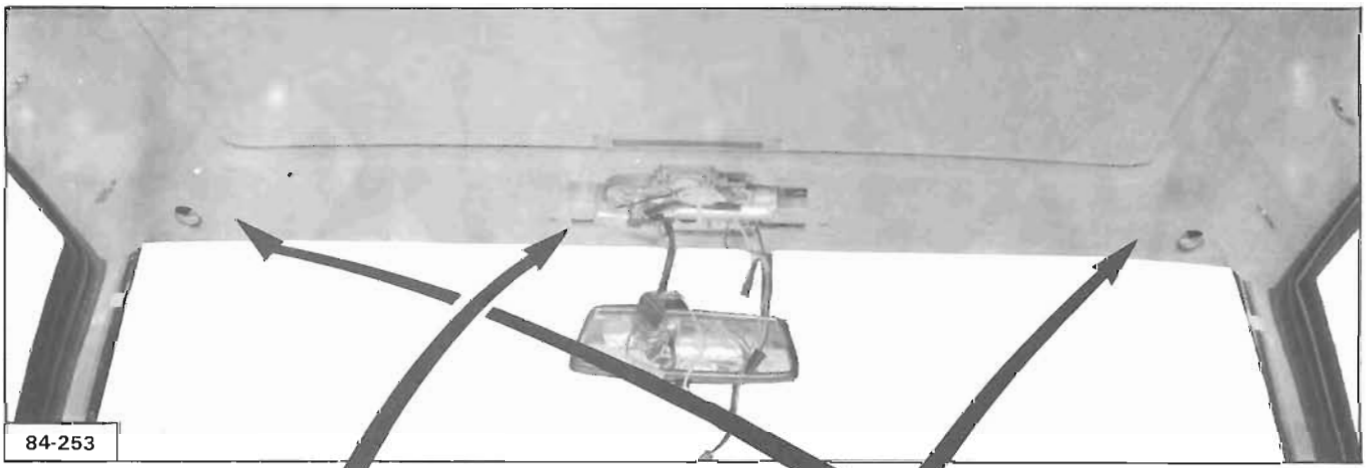

84-212

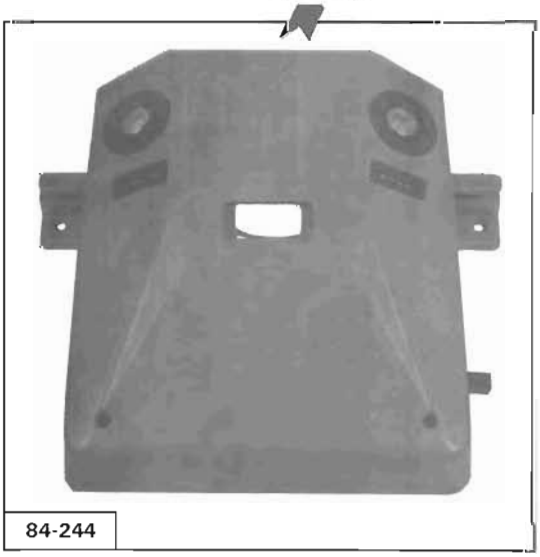

84-217

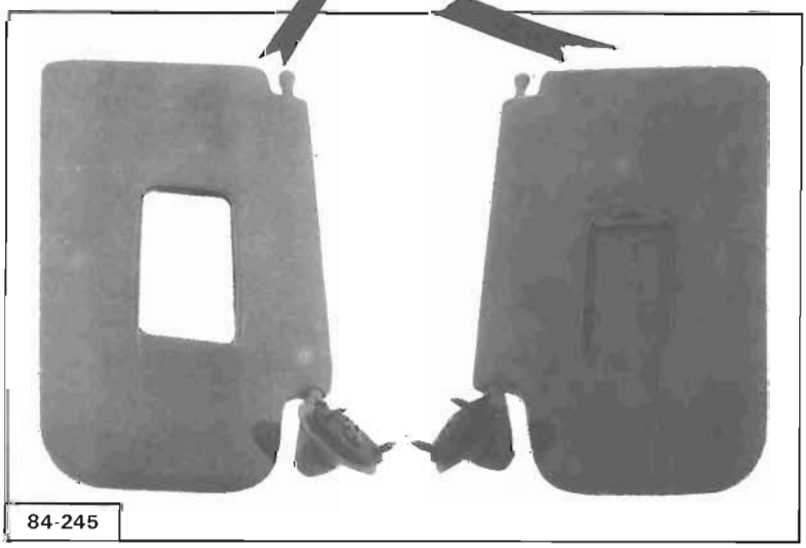
XB 971-0

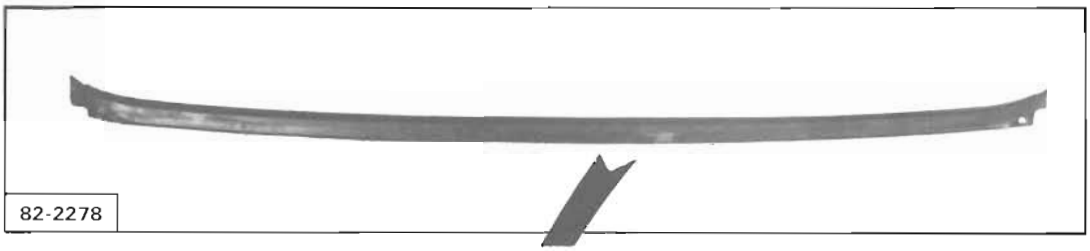

BX 84-16


BX. 84-13

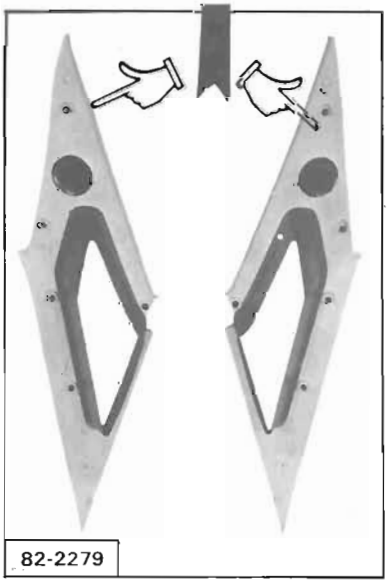

84-253

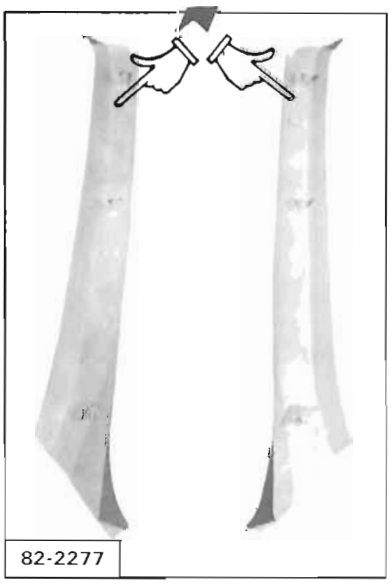

84-244

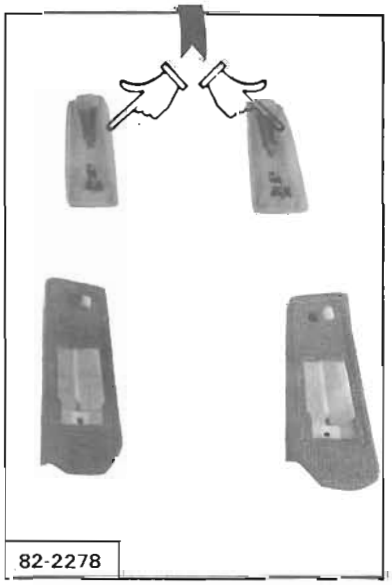

84-245

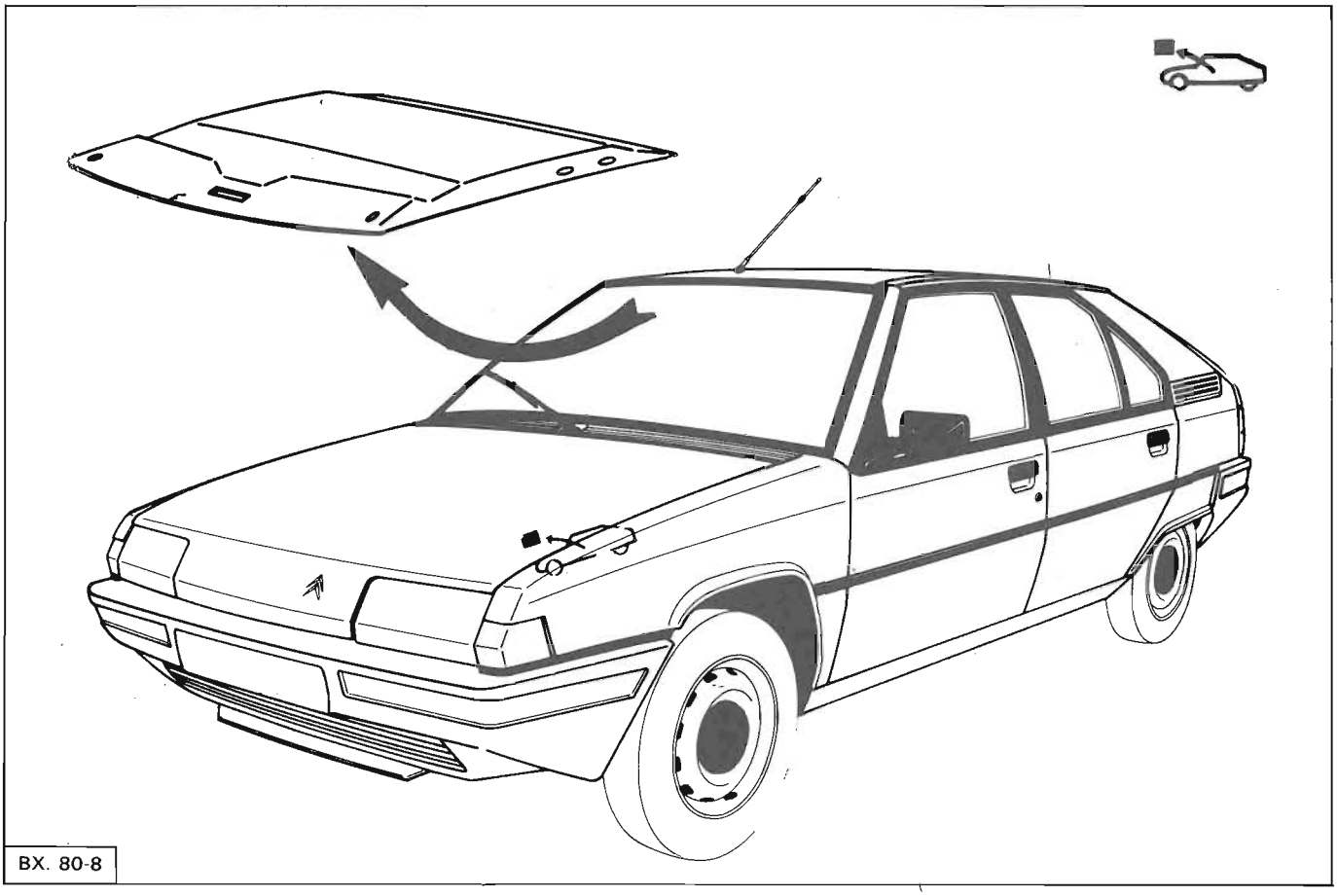

82-2278


84-232

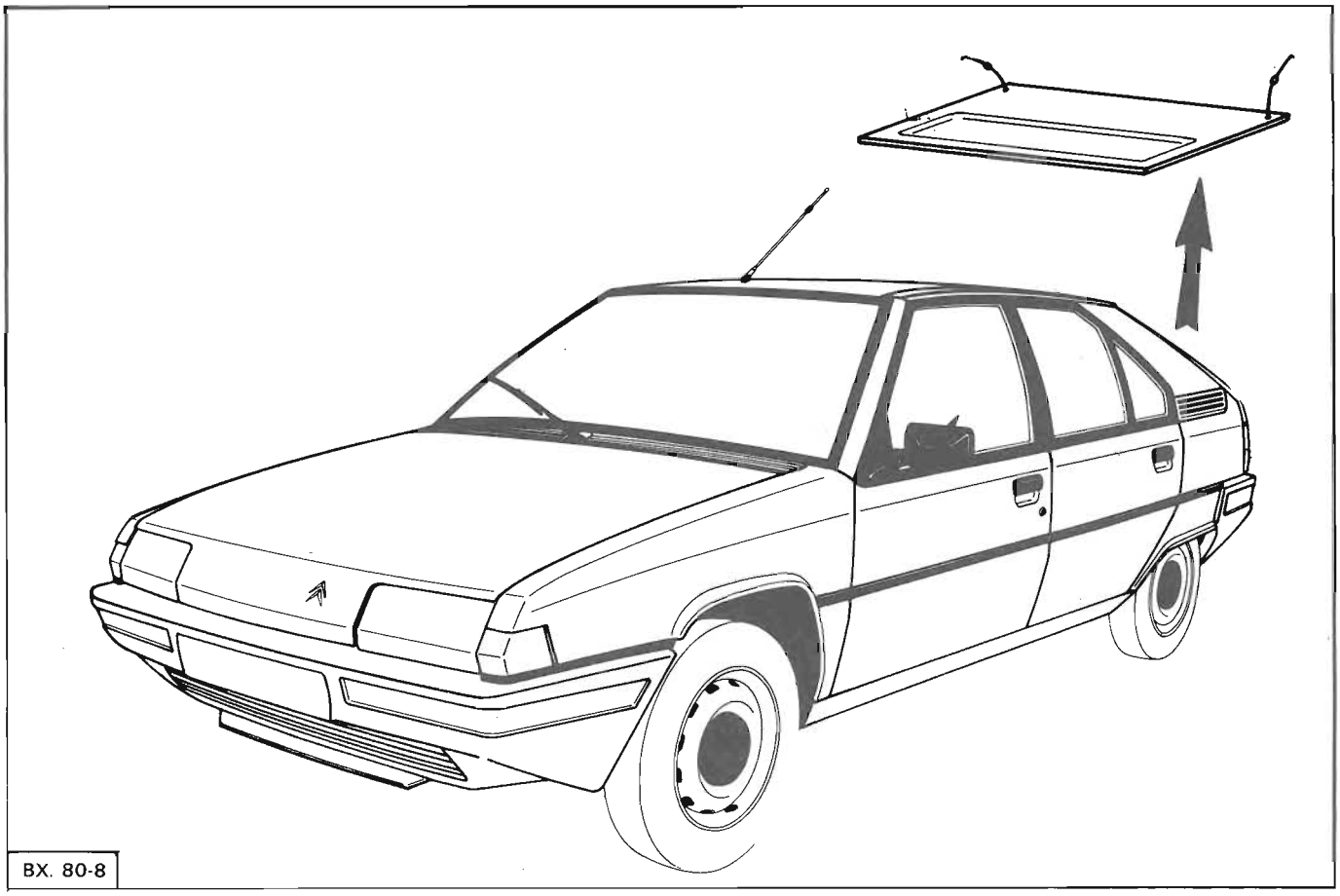

82-2279


82-2277


82-2278

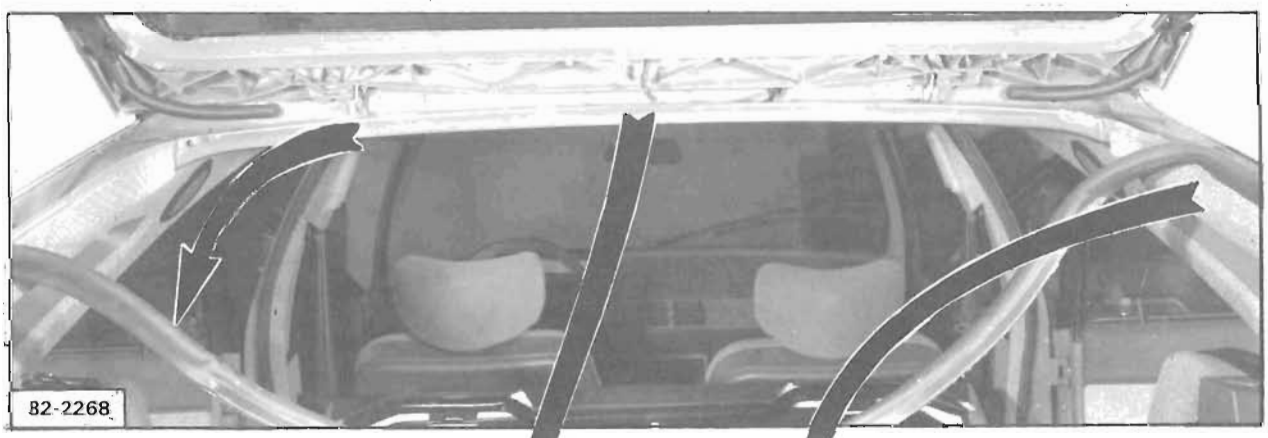


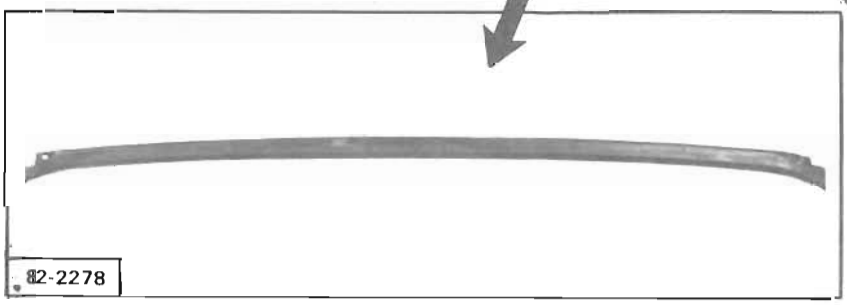
BX. 80-8

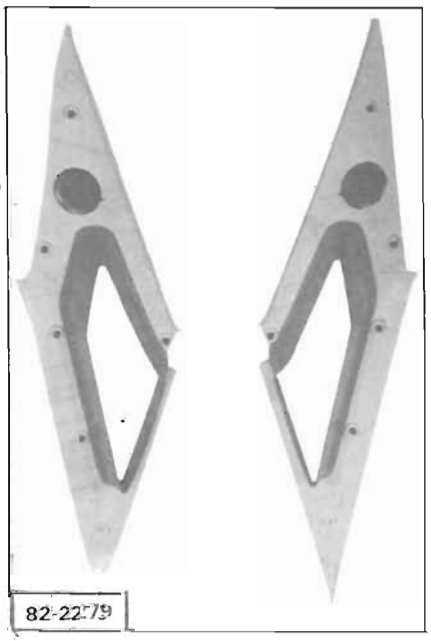


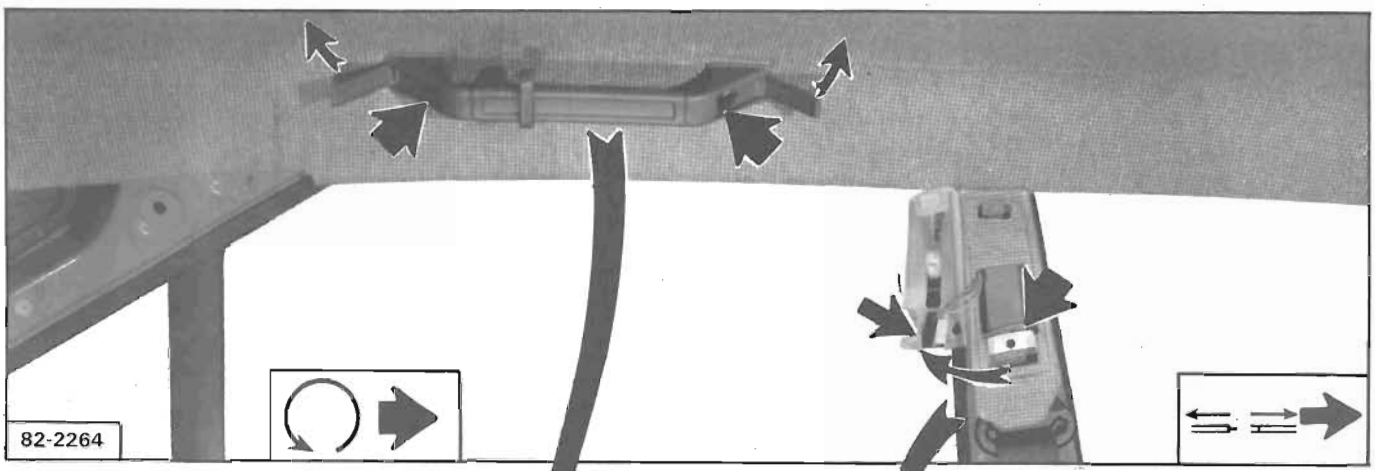
BX. 80-8

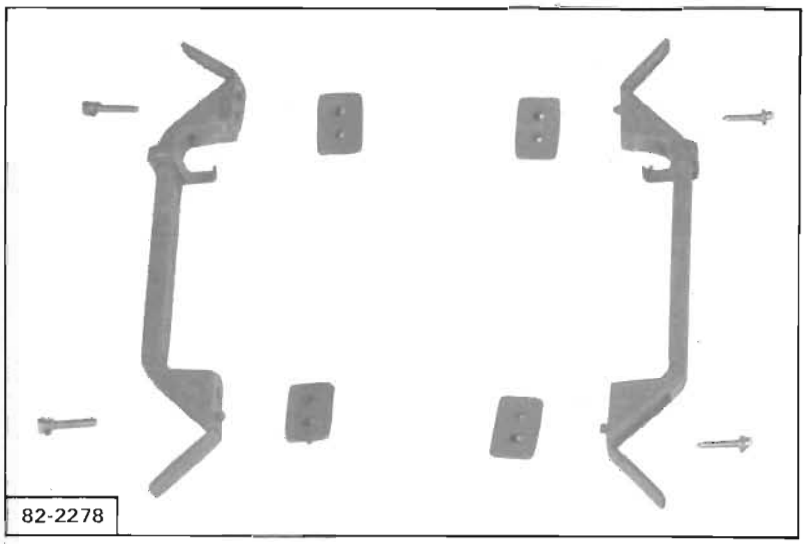

82-2271

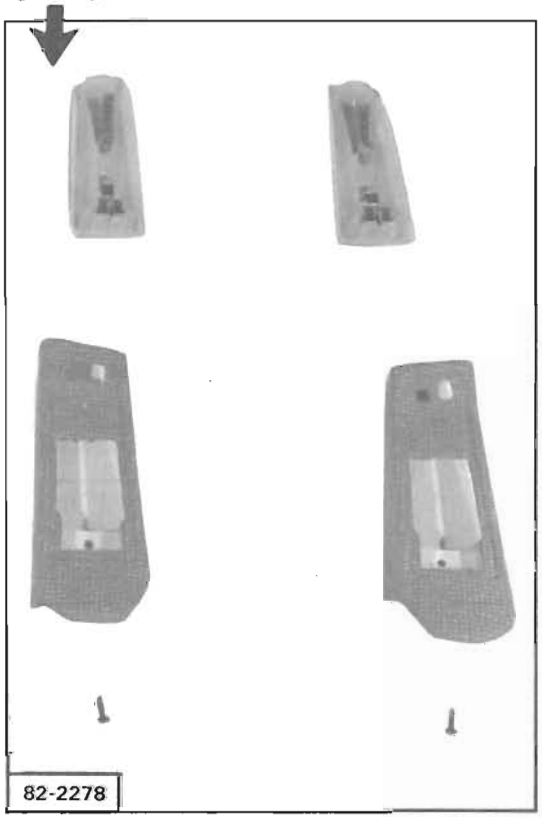

82-2268

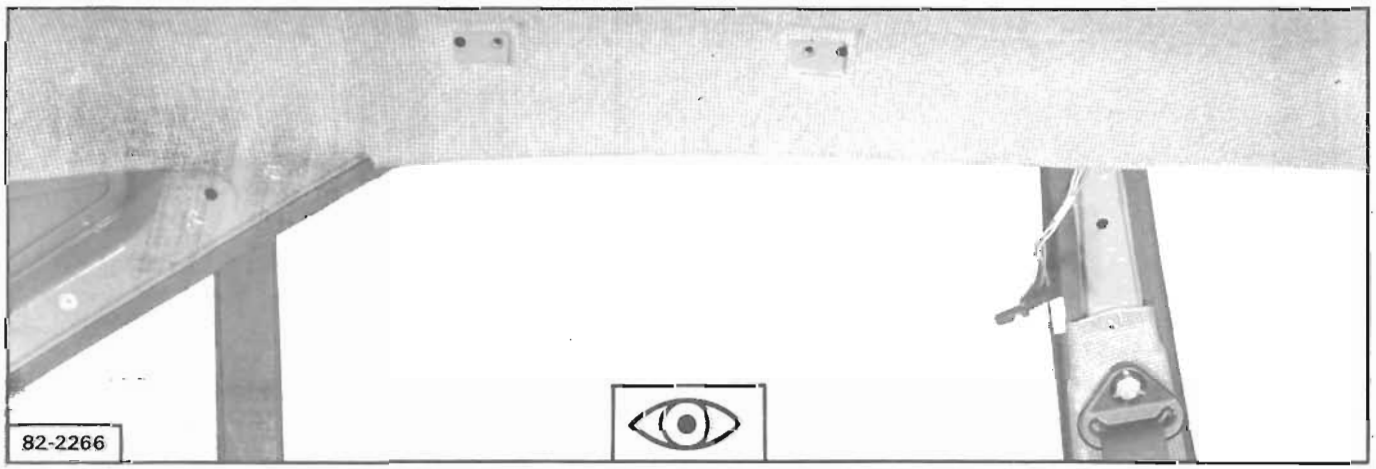

82-2278


82-2279

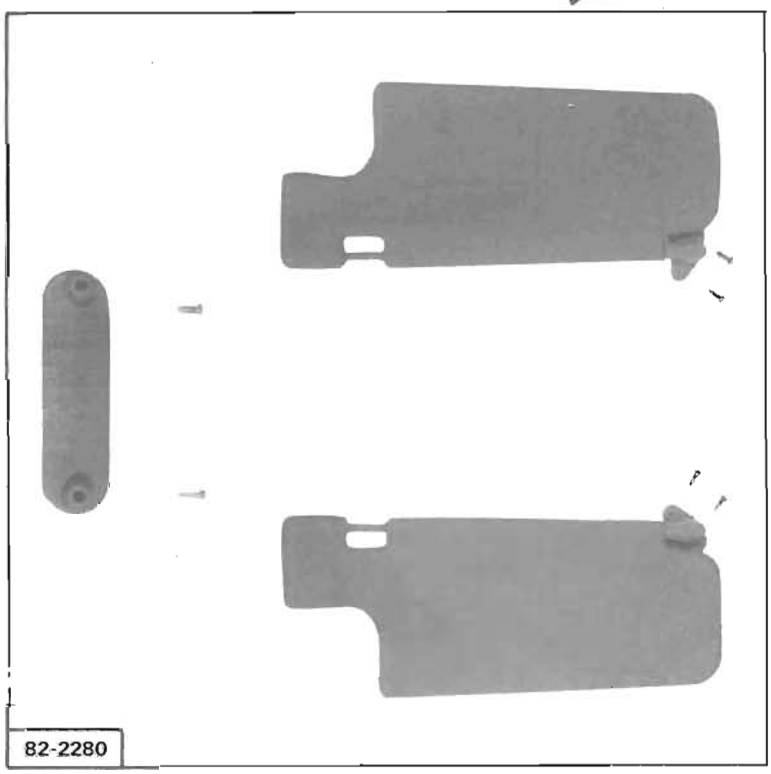

82-2264

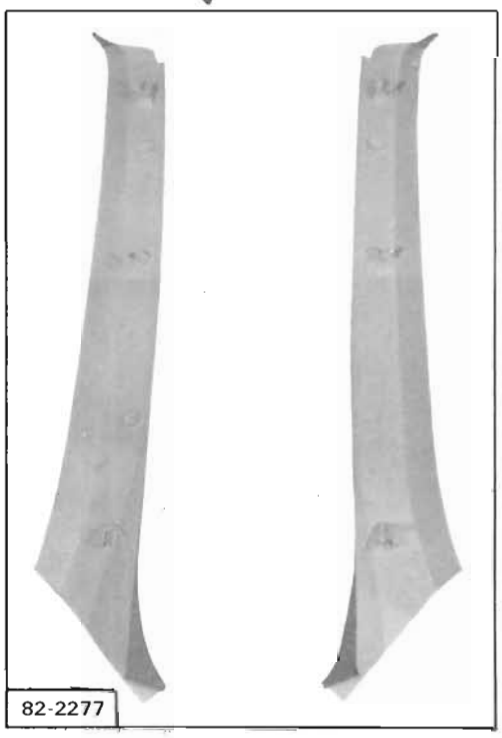

82-2278

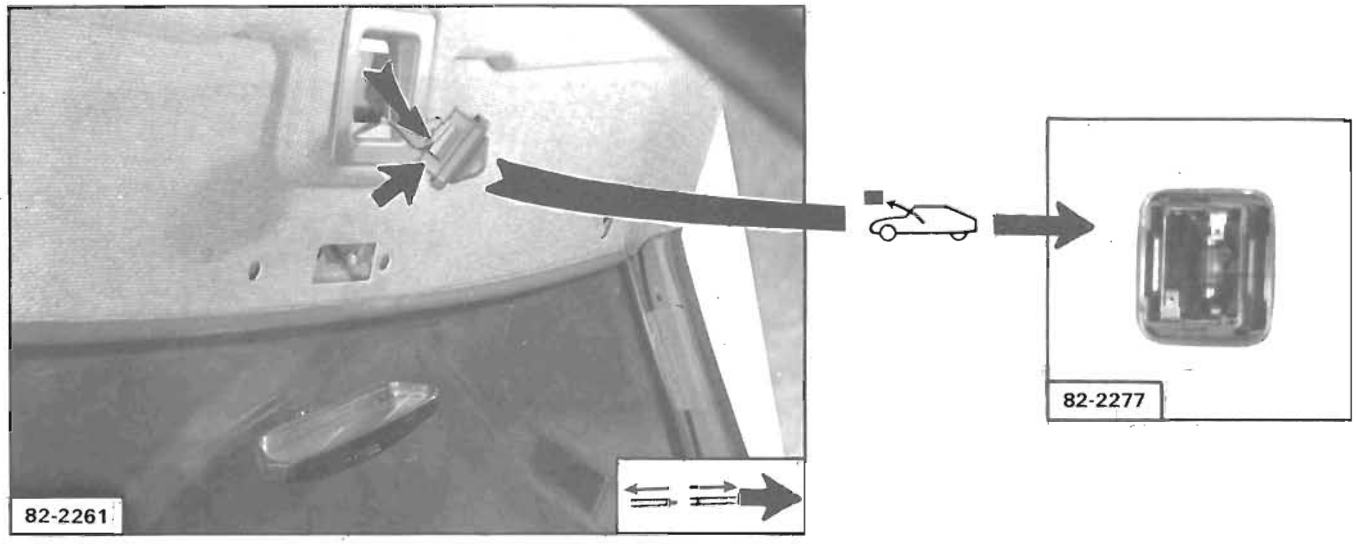

82-2278


82-2266

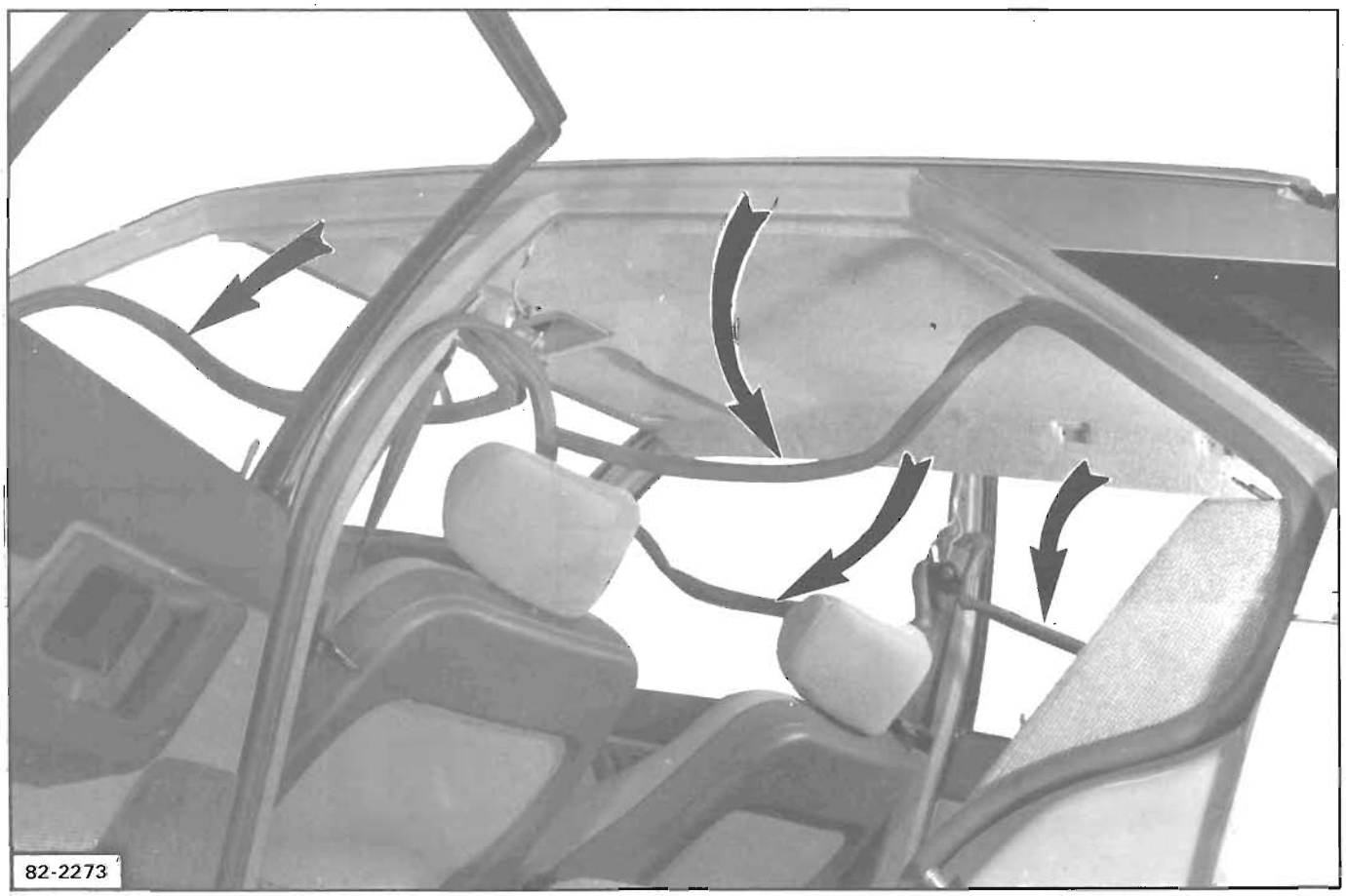

82-2259

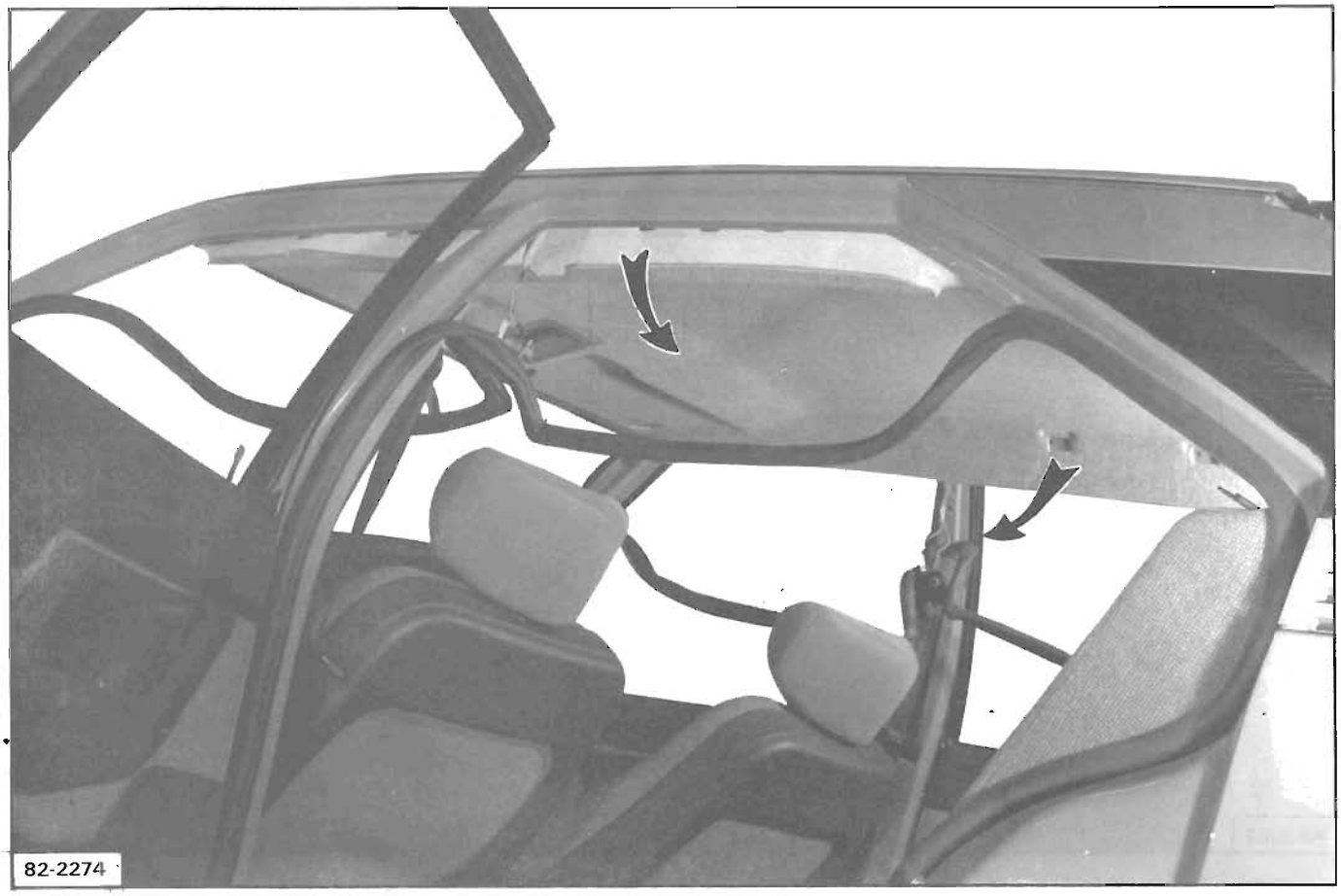

82-2280


82-2277


82-2261
82-2277


82-2262


82-2273


82-2274

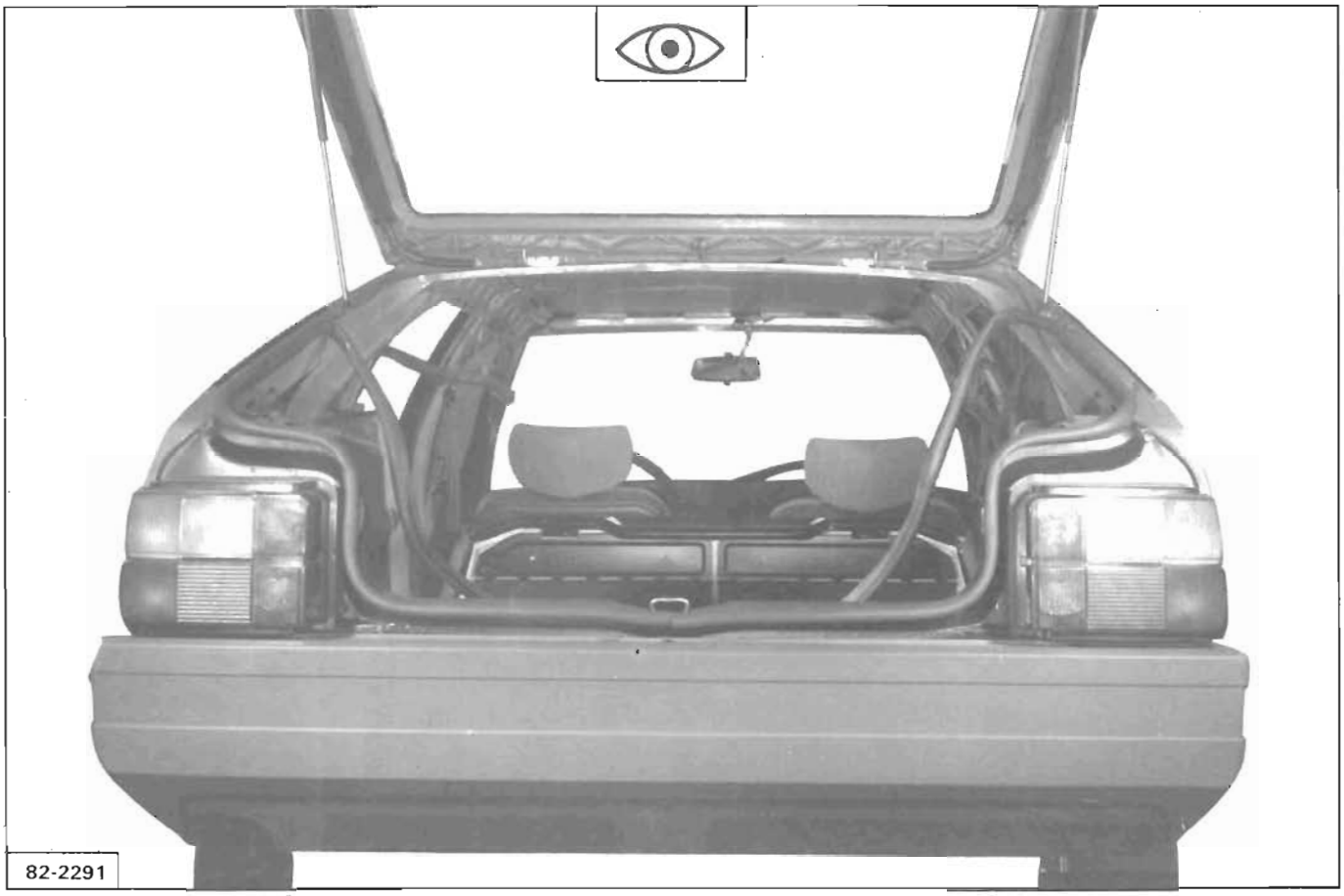
MAN 001983
P-417,418

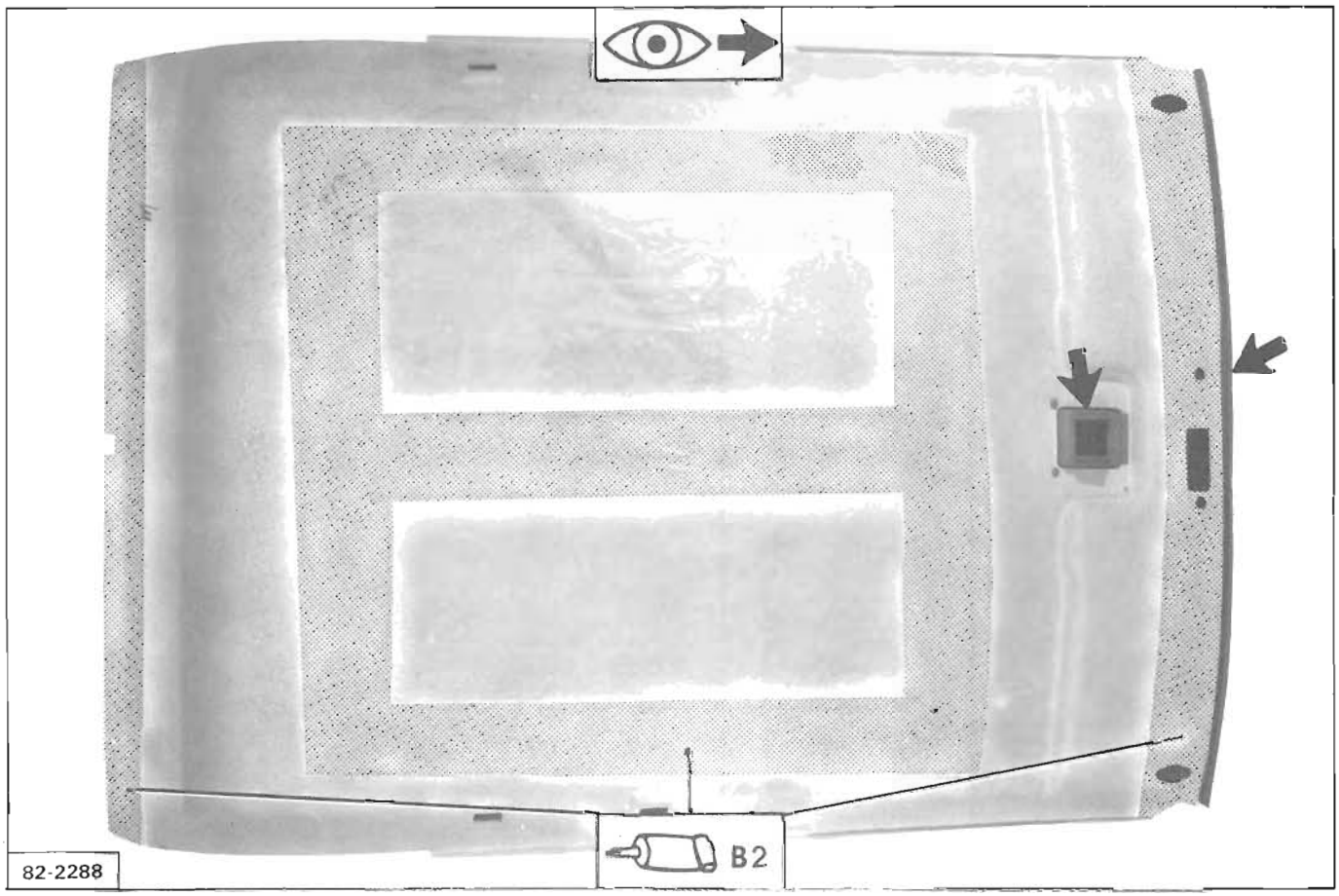


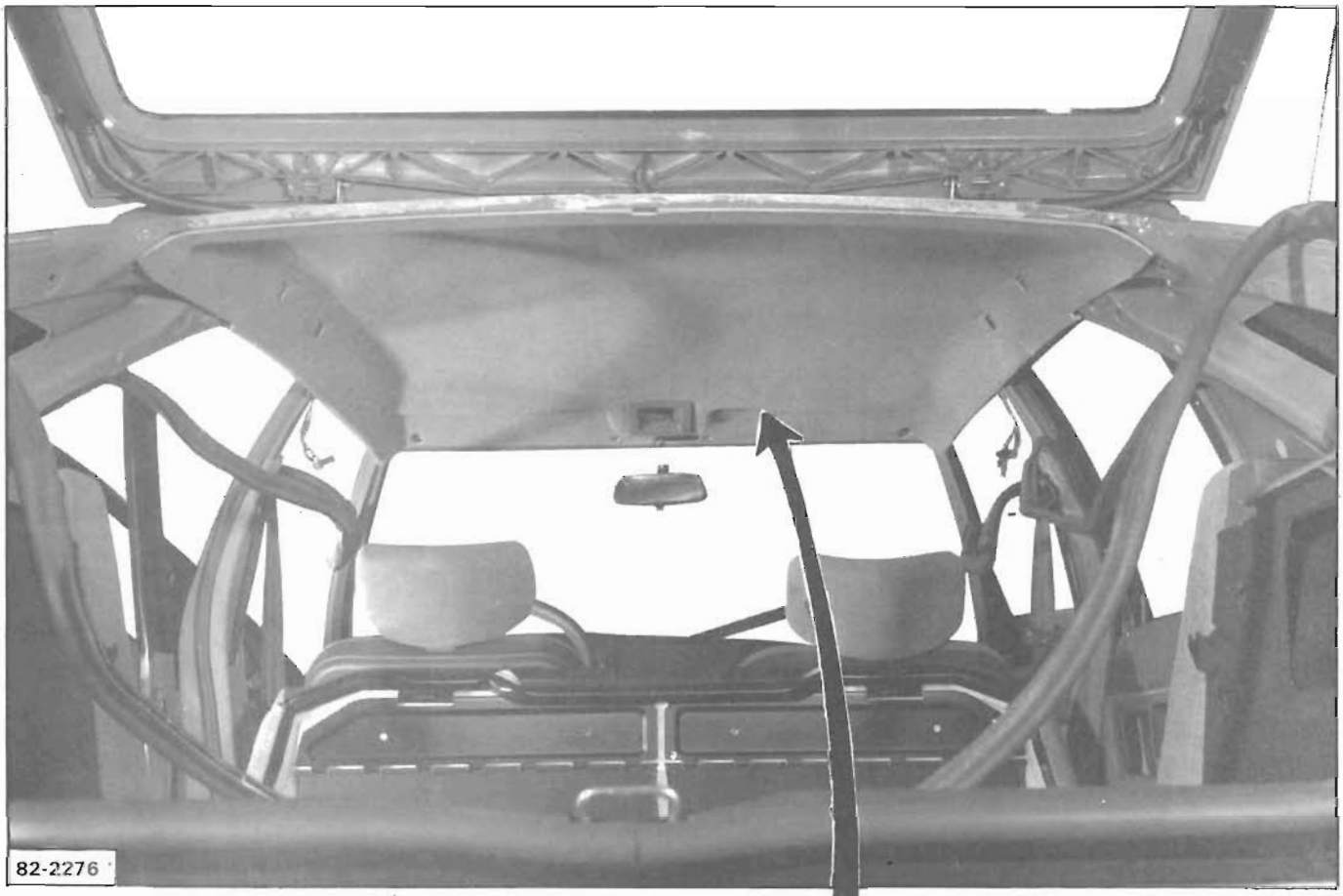
82-2289

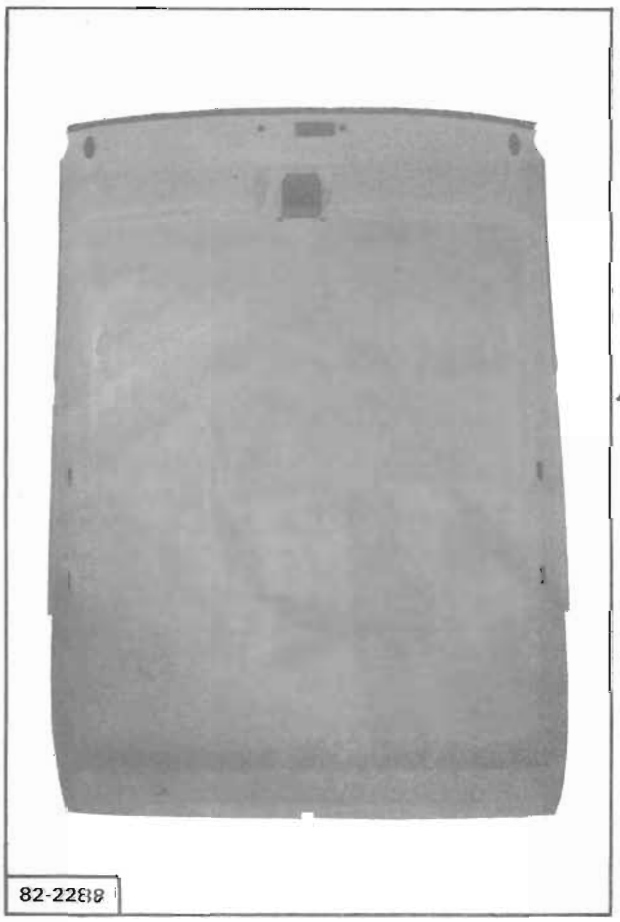


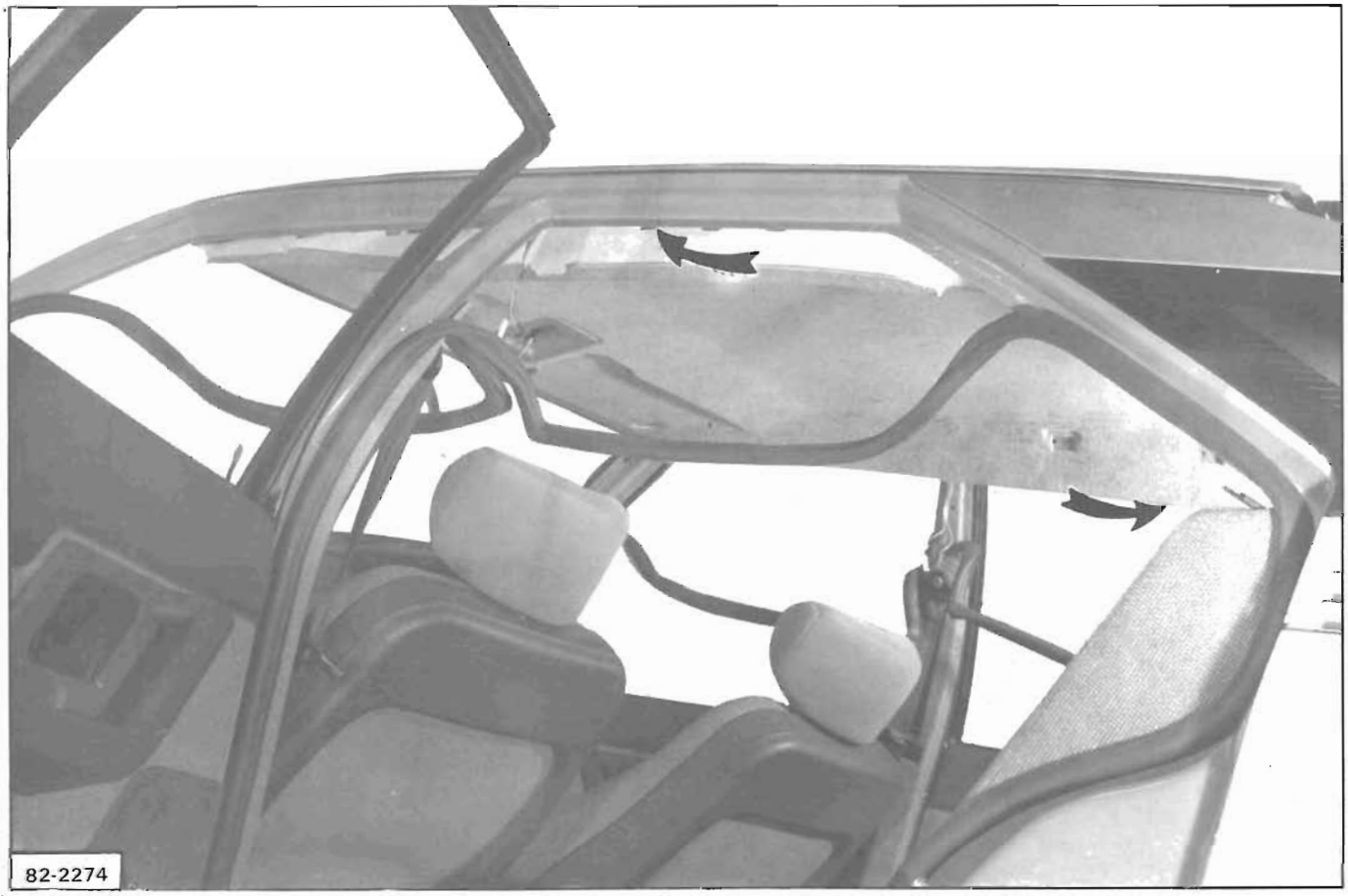
82-2288

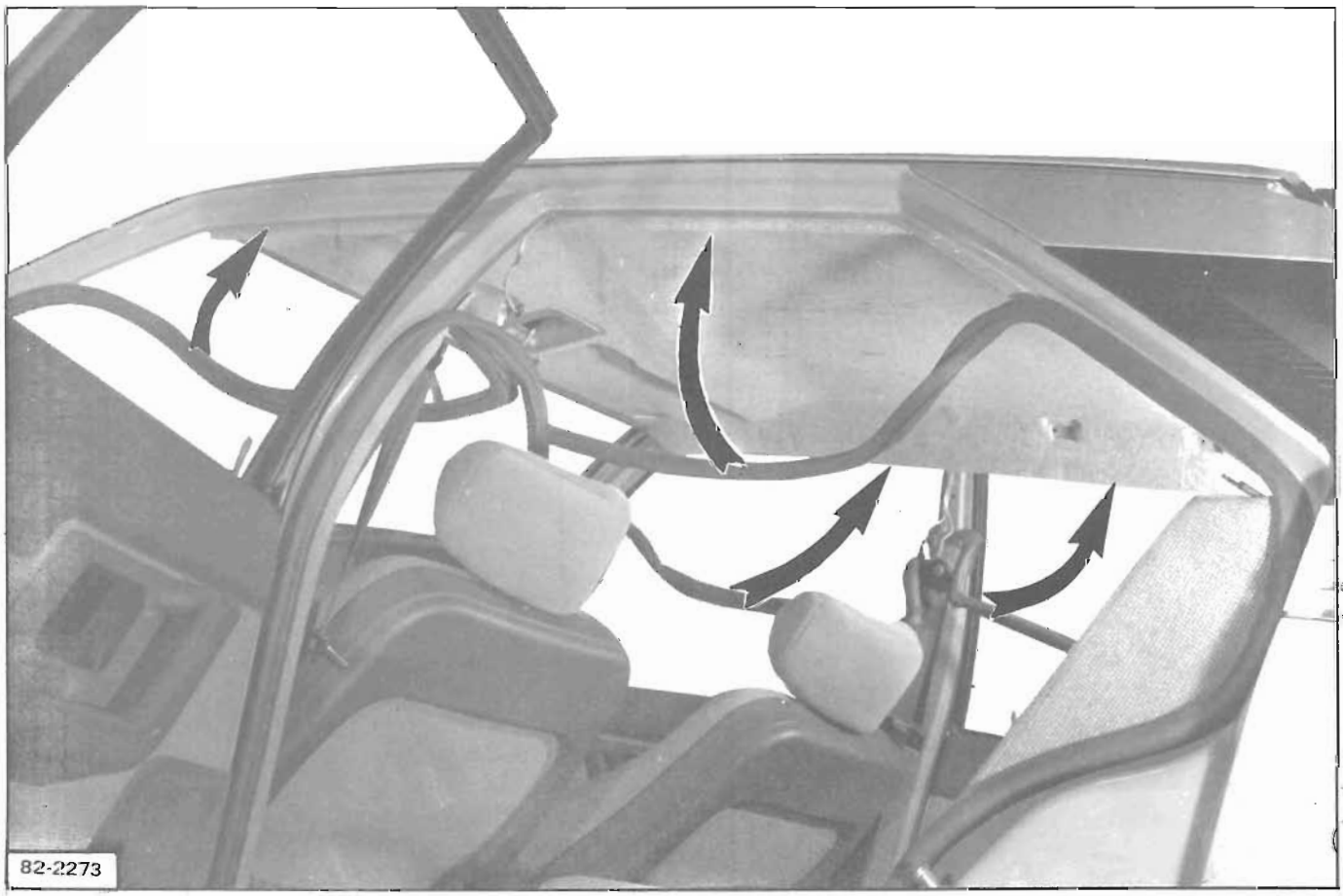

82-2291

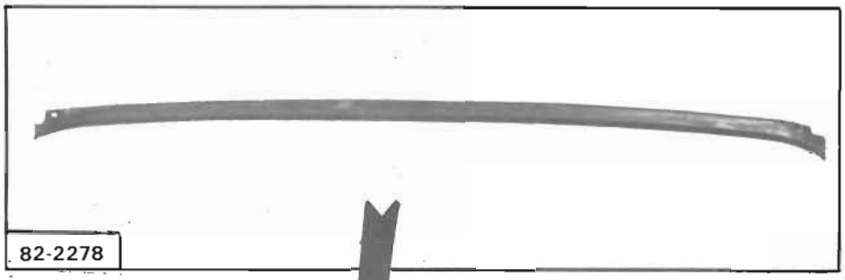

B2
82-2288

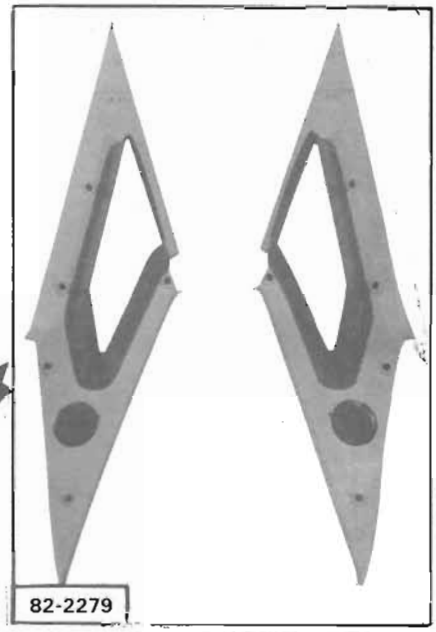

82-2276


82-2288

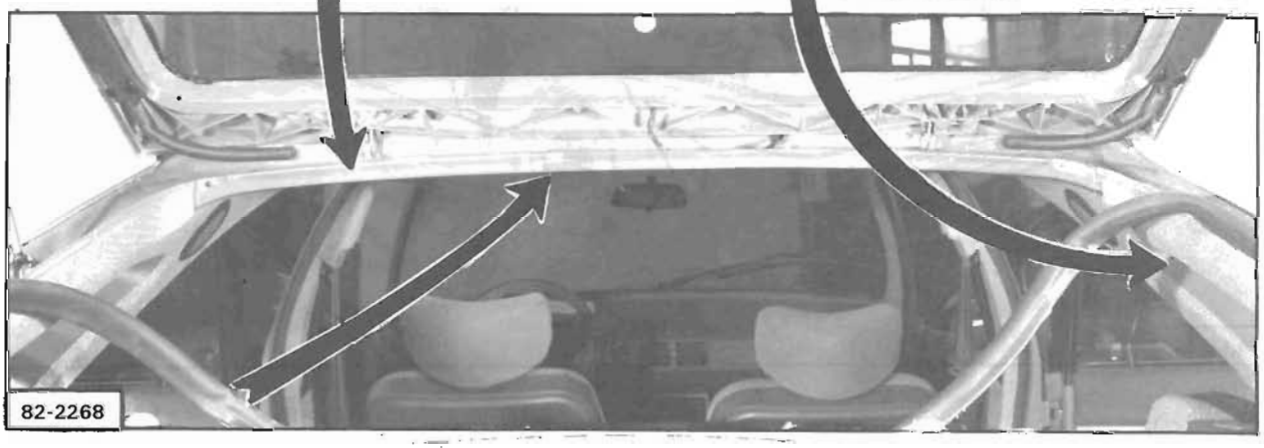

82-2274

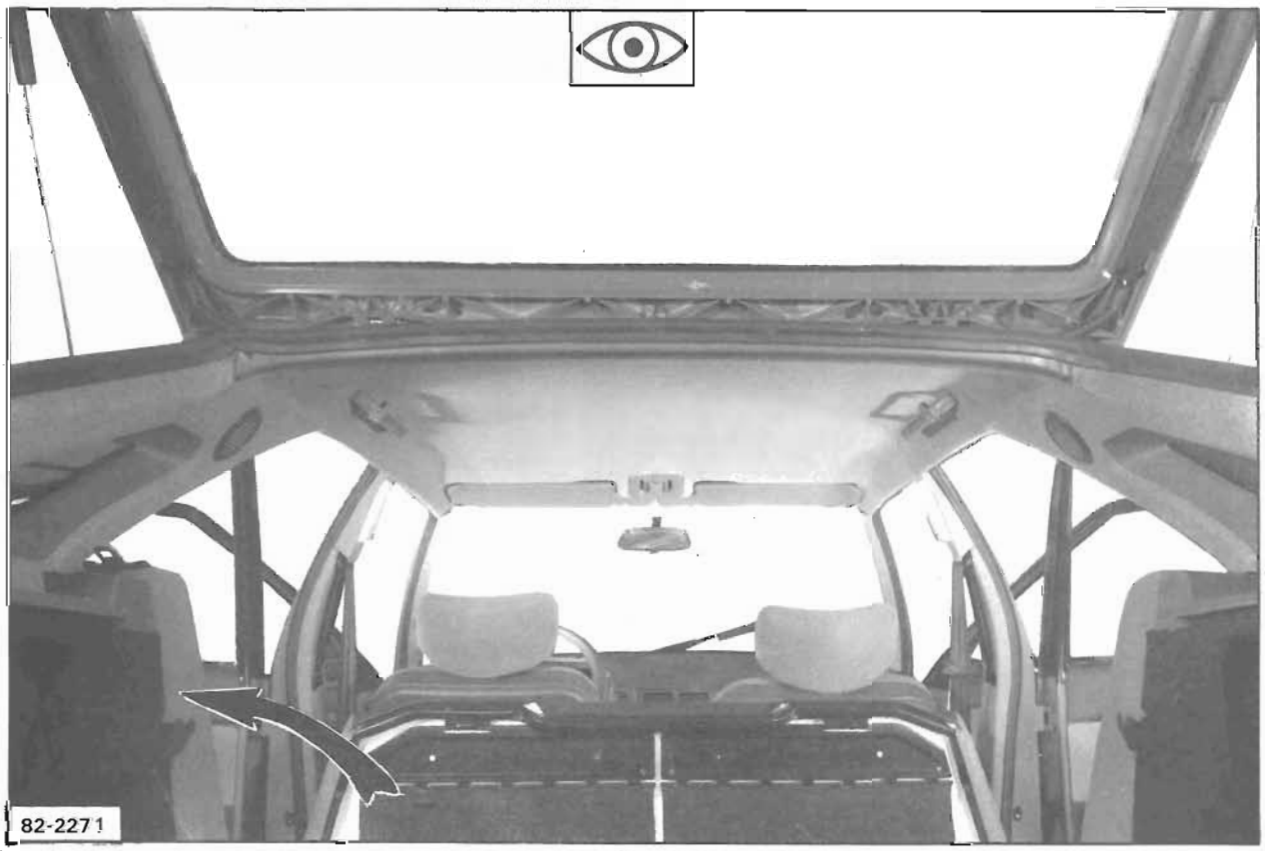

82-2273

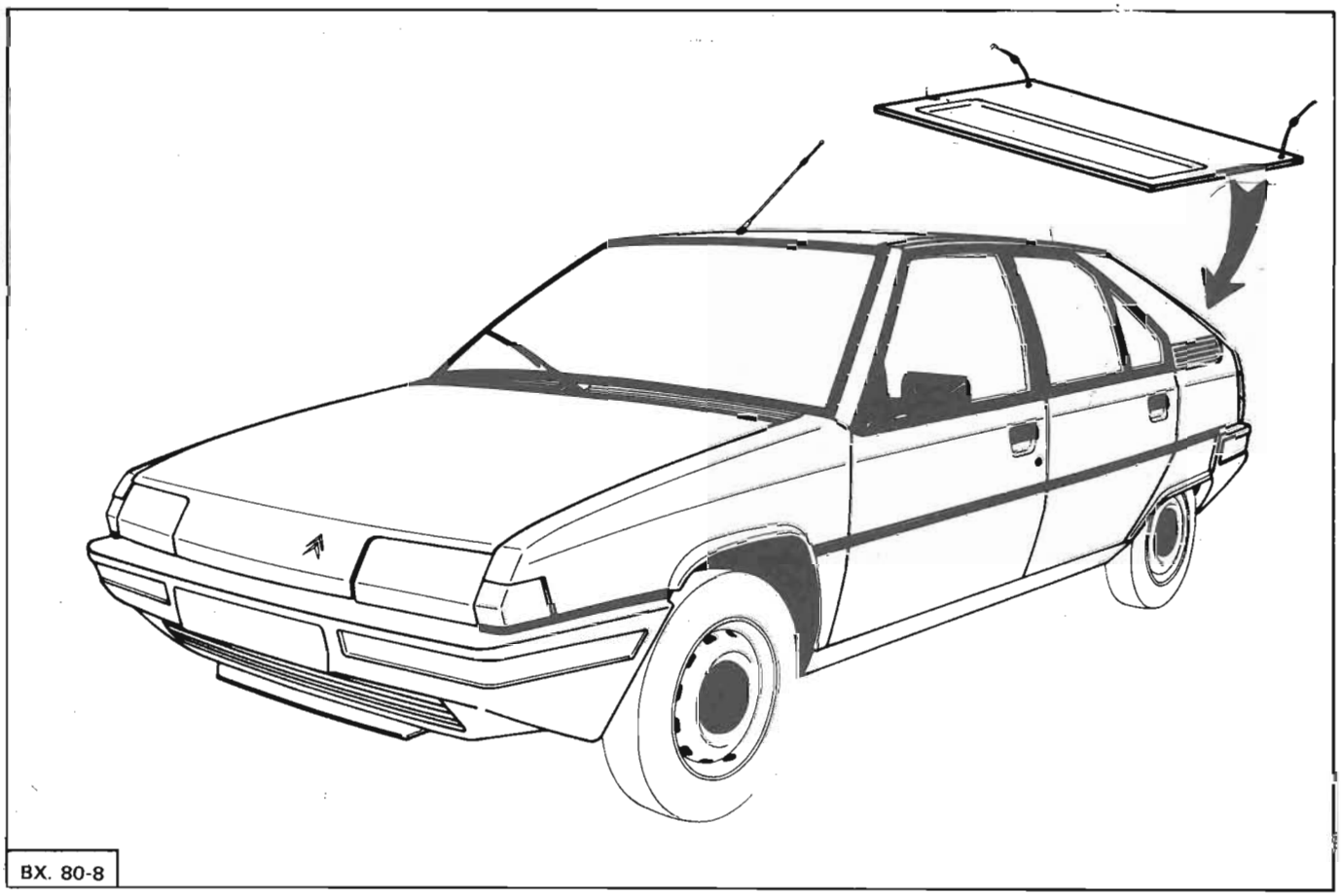




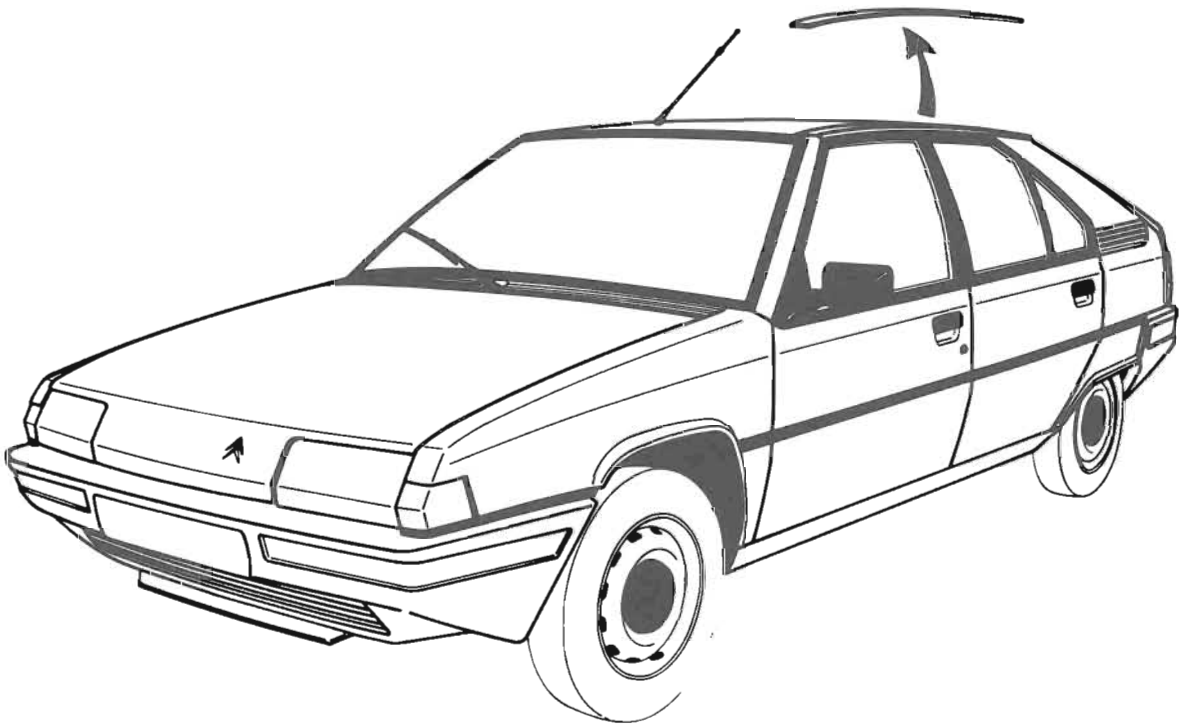
A1



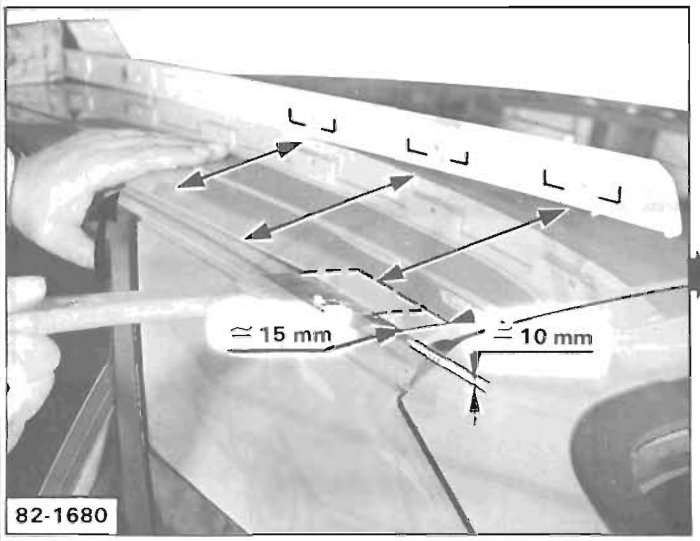


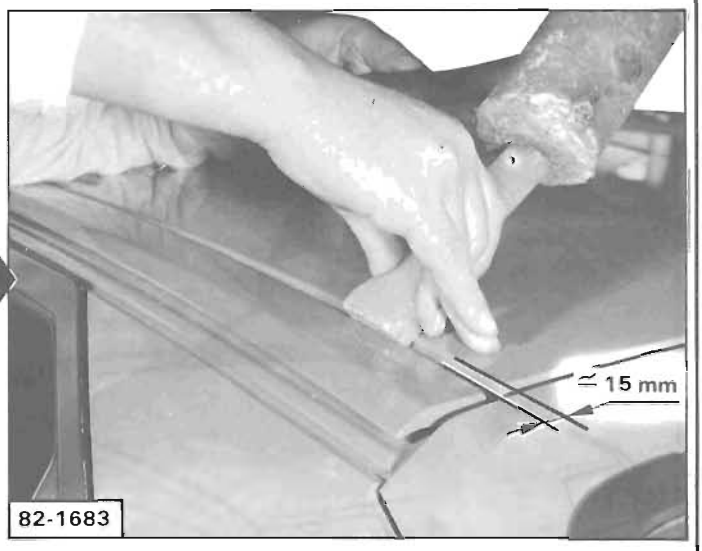


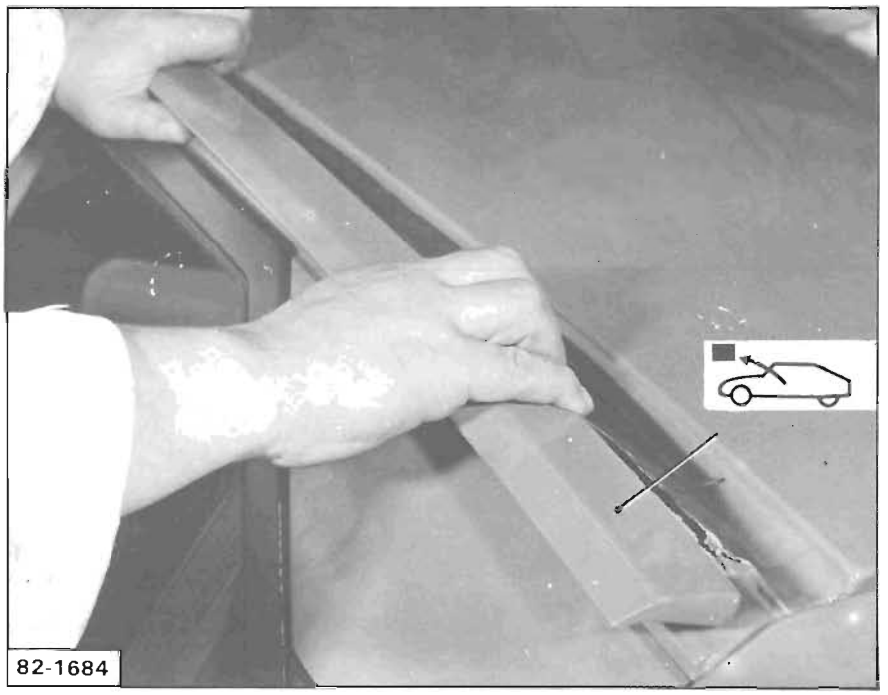
BX. 80-8

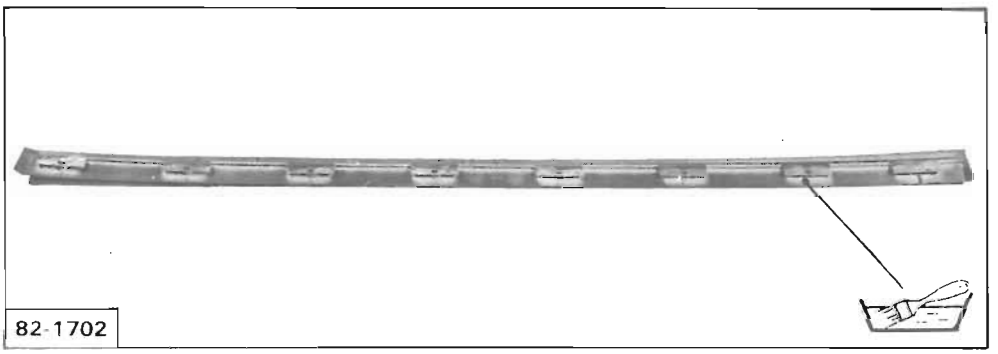


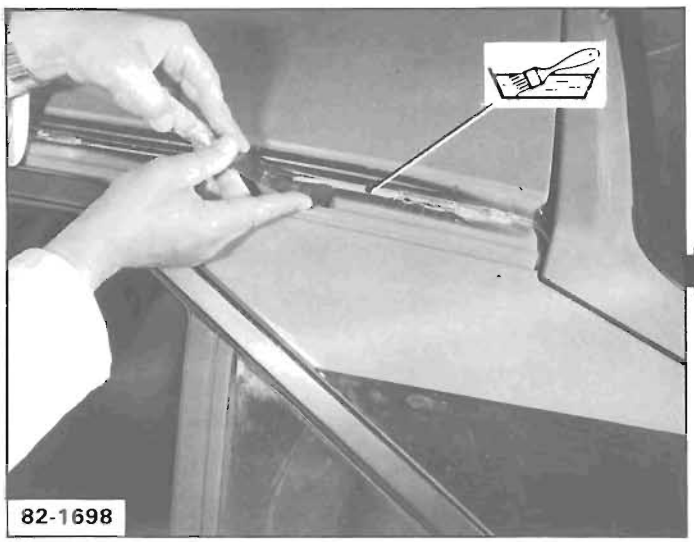
BX 80-3


≃ 15 mm
≃ 10 mm
82-1680

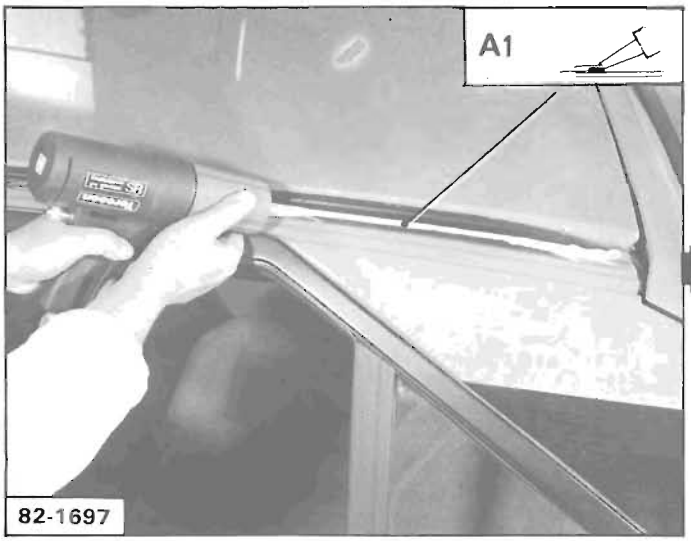

≃ 15 mm
82-1683

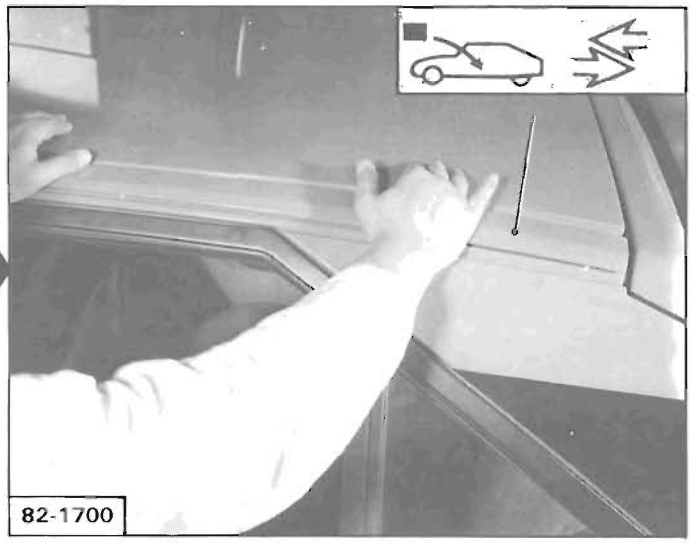

82-1684

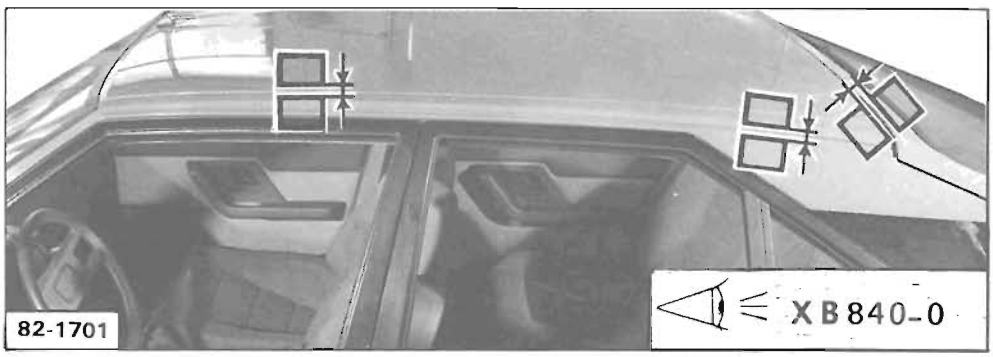

82-1702

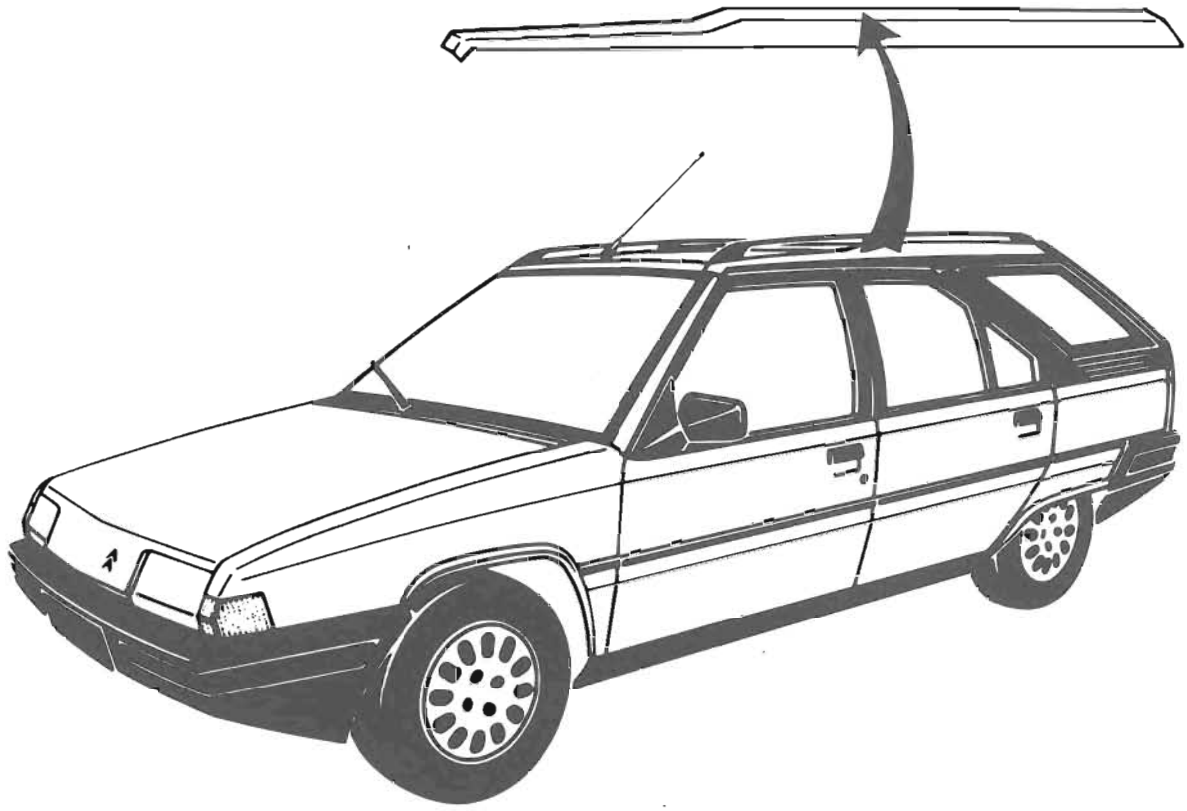

82-1698


82-1699


A1
82-1697

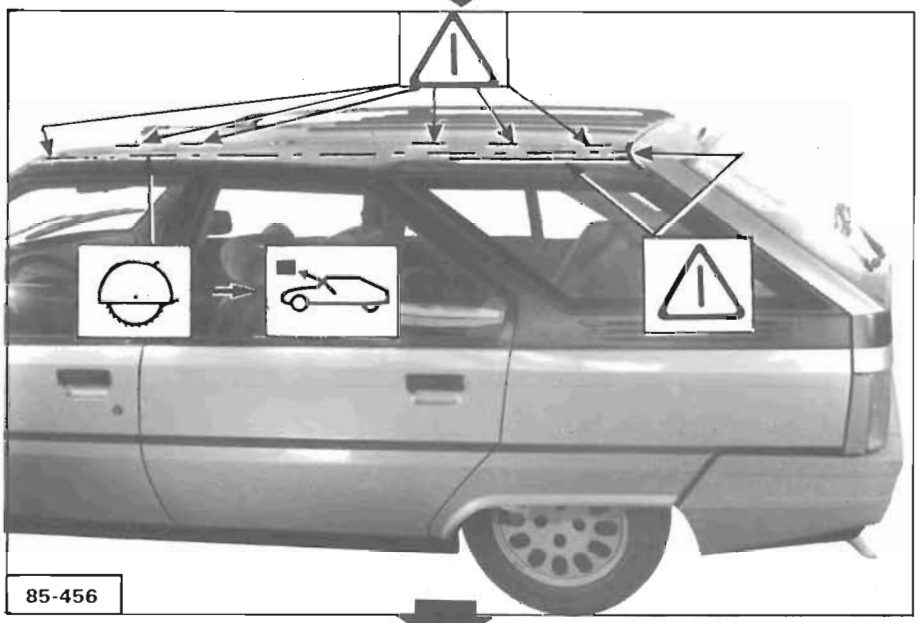

82-1700

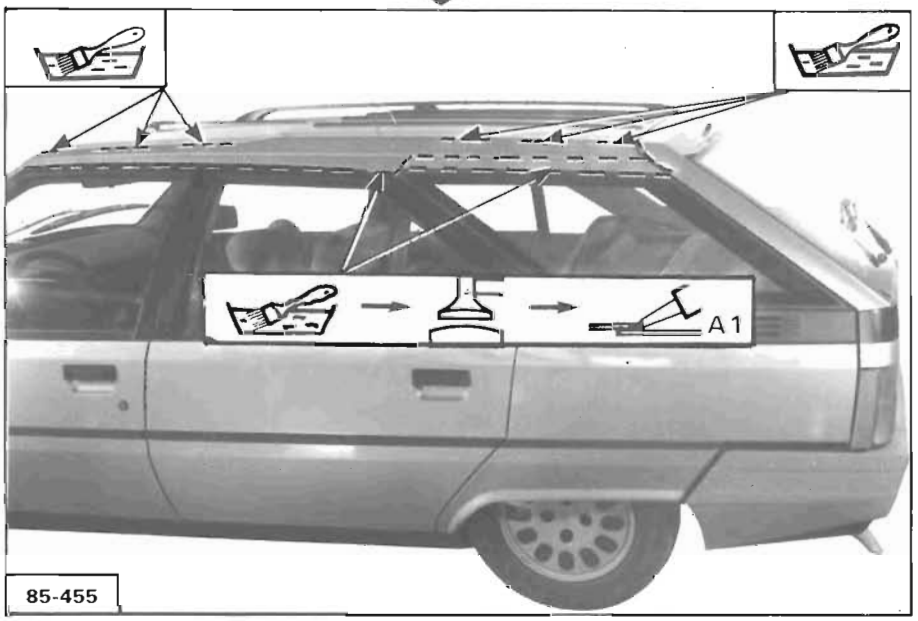

82-1701
XB840-0

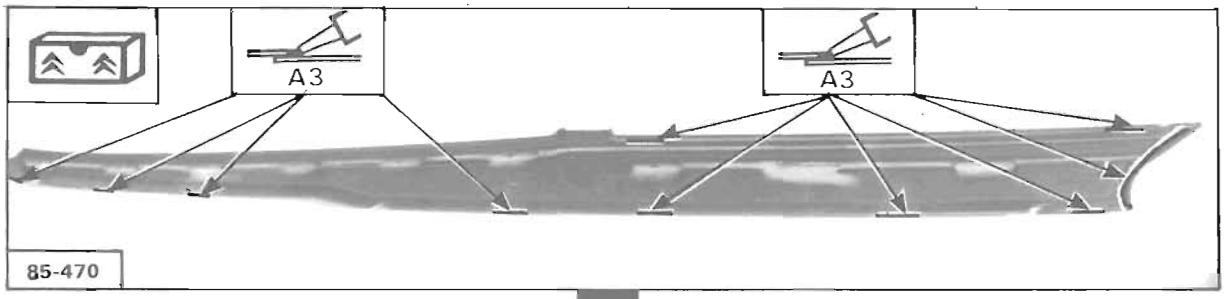


BX. 80-38


85-137

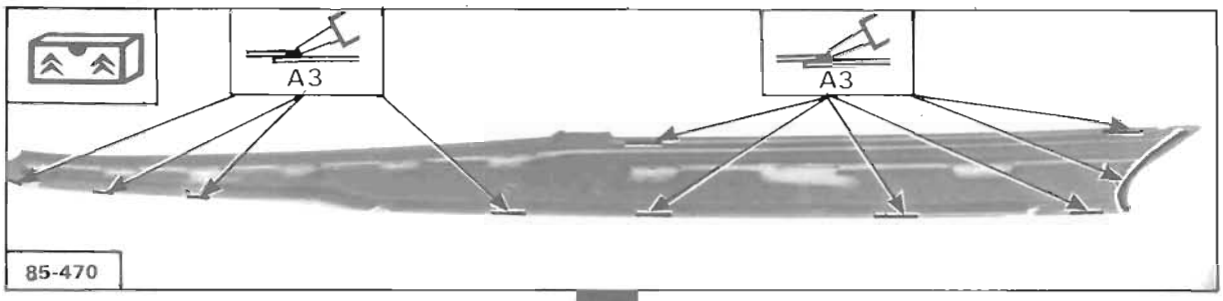

85-456


A1
85-455


A3
A3
85-470


85-456


85-137


A3
A3
85-470


85-456


85-137

ÜBERSICHT ÜBER DIE ANFERTIGUNG DER MR-WERKZEUGE, DIE IM FOLGENDEN KAPITEL AUFGEFÜHRT SIND

WERKZEUGE, DIE SELBST HERZUSTELLEN SIND

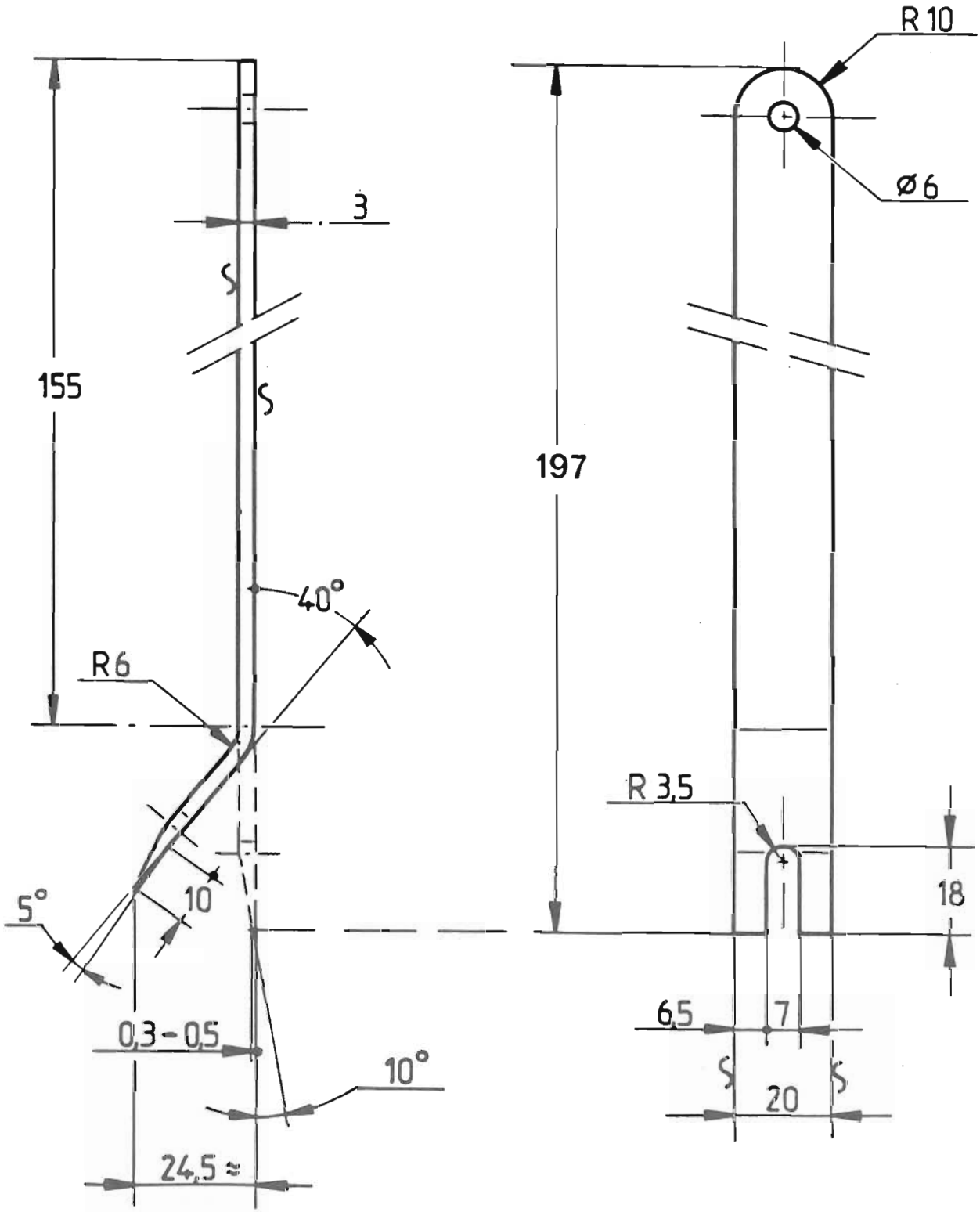
MR. 630-84/23 a: Werkzeug zum Lösen der Plastikklammern (S. 3)
Gesamtlänge: 197 mm
Material: A 33-1 – Breite: 20 mm – Dicke: 3 mm

MR. 630-84/43: Werkzeug zum Entfernen von Dichtungsresten auf Falzen und Scheiben (S. 4)
A – Material AU 4 G
B – Material XC 68 t

MR. 630-84/41: Werkzeug zum Öffnen der Motorhaube, wenn das Schloß nicht funktioniert (S. 5).
Gesamtlänge: 632 mm (etwa)
Material: gezogener Stahl CC 35 – Durchmesser: 4 mm
a: Markierung auf dem Stab (farbige Klebefolie oder Lack).

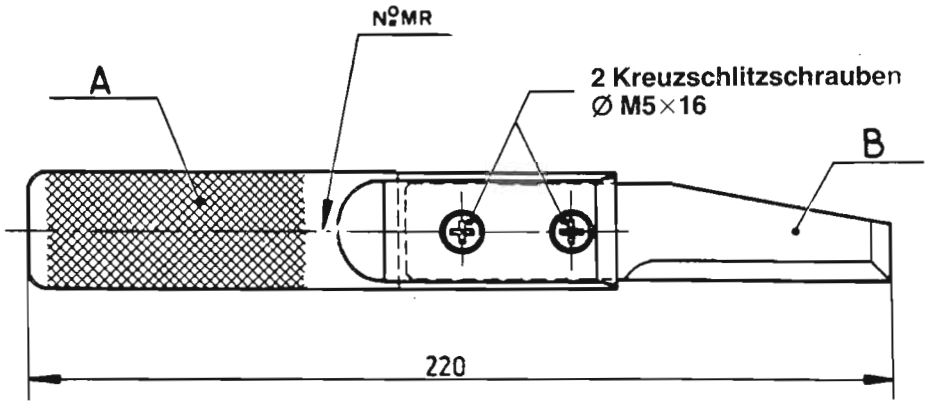
MR 630-84/23 a

UG. R50 √ (∽)

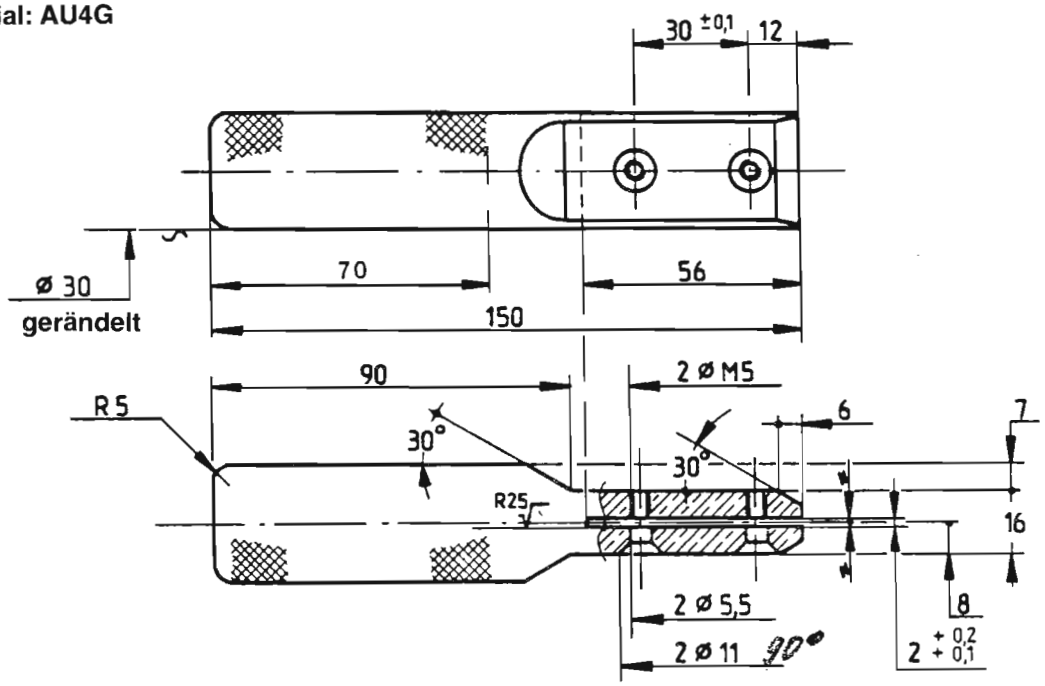


MR 630-84/43

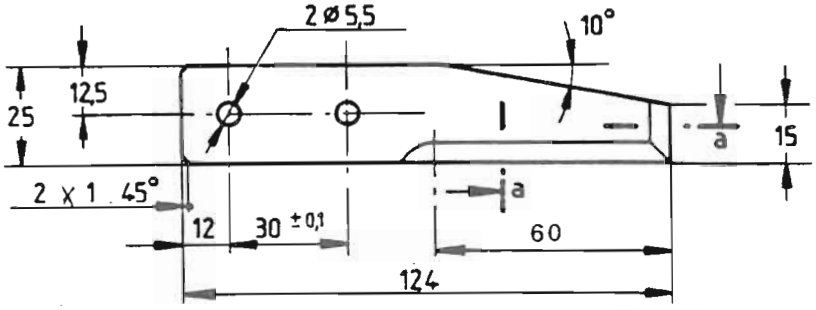
UG. R50 (, R25)

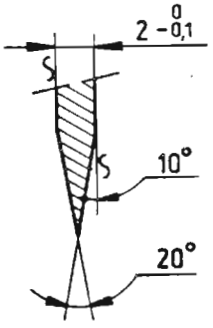


Schnitt! A
Material: AU4G

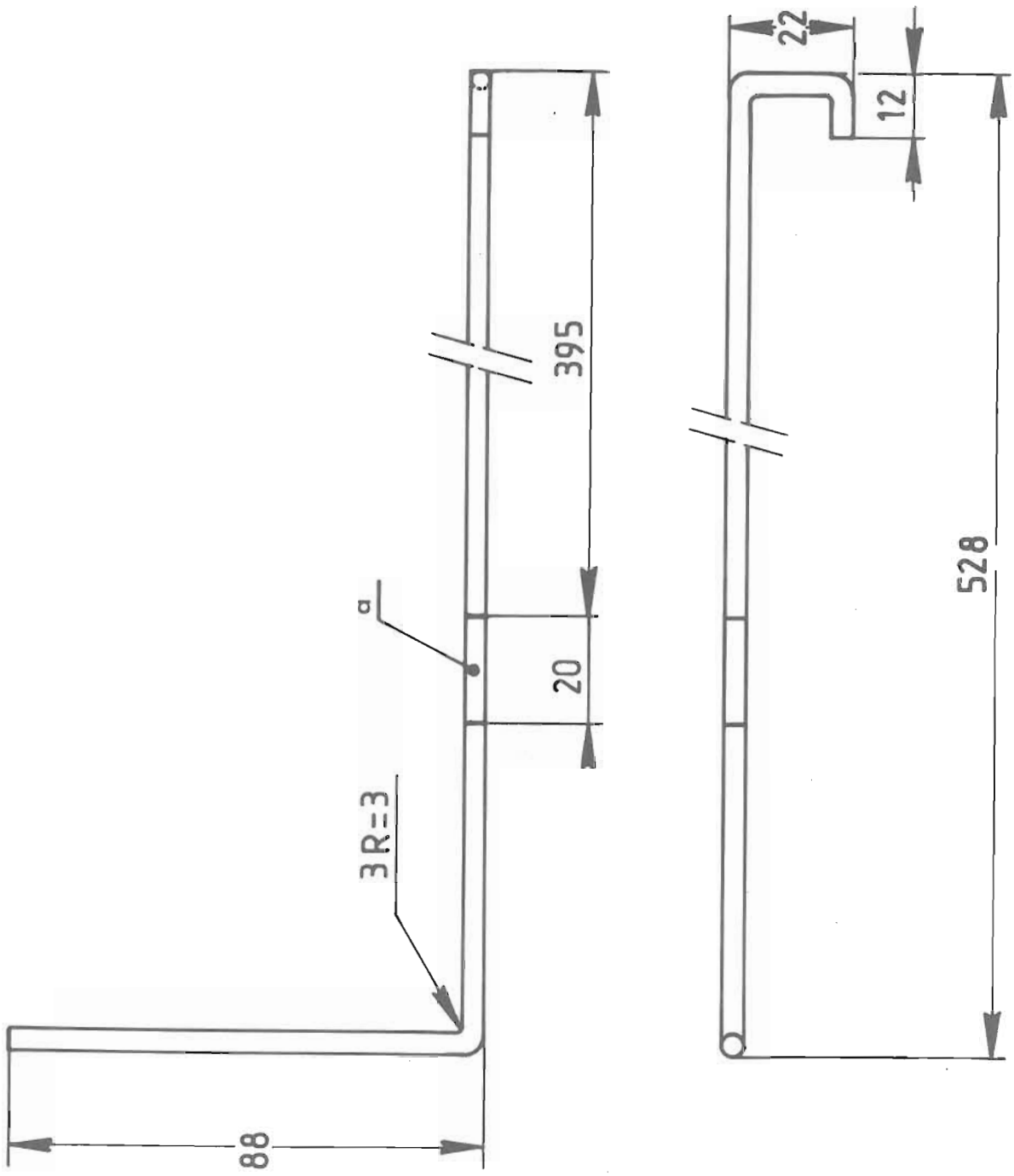


Schnitt! B
Material: XC 68t (blau angelassen)





– Schnitt a –


22
12
395
528
a
20
3R=3
88