

Inhalt:

- 1 - Beschreibung des Aufbaus
- 2 - Aufbau abnehmen und aufsetzen
- 3 - Kotflügel und Einsteigverkleidung
- 4 - Deckel
- 5 - Stoßfänger
- 6 - Türen und Fenster
- 7 - Beschläge
- 8 - Sitze
- 9 - Innenausstattung
- 10 - Schiebedach
- 11 - Cabriolet-Verdeck
- 12 - Besondere Hinweise
 - A) Pflege der Karosserie
 - B) Pflege der Polsterung
- 13 - Werkstatt-Ausrüstung



Allgemeines

Der zweitürige Ganzstahlaufbau ist auf die Rahmenplattform des Fahrgestells aufgesetzt und mit dieser verschraubt. Mit seiner stark gerundeten Vorderhaube, der geneigten ebenen Windschutzscheibe, dem gewölbten Dach und dem stufenlos abfallenden Heck bietet der Aufbau nur geringen Luftwiderstand. Alle Kotflügel sind leicht auswechselbar. Den unteren Abschluß des Aufbaus zwischen den Kotflügeln bildet die trittbrettartige Einsteigverkleidung.

Türen

Die 950 mm breiten Türen sind mit außenliegenden Scharnieren an den vorderen Türpfosten angeschlagen. Die Schlösser werden von außen mit einem Zuggriff und von innen mit einem Drehgriff betätigt. Das linke Schloß ist von außen verschließbar, das rechte von innen zu verriegeln. Die Führung der Tür im Aufbau ist durch verstellbare Keilpuffer und Schließkeile regulierbar. Der Öffnungswinkel der Tür, der ungefähr 70° beträgt, wird durch eine Haltestange mit Gummipuffer begrenzt. Die Tür ist auf dem ganzen Umfang gegen den Türrahmen durch eine Lippendichtung aus Gummi abgedichtet.

Deckel

Zum Öffnen der Verriegelung für den vorderen Deckel, unter dem sich Kraftstoffbehälter, Reserverad und Raum für Gepäck befinden, ist unter dem Instrumentenbrett neben der Lenksäule ein Zugknopf angebracht. Der hintere Deckel (Motorraum) ist mit einem Knebelgriff nach hinten zu öffnen. In geöffneter Stellung ist der Deckel durch eine Feder selbsthaltend.

Fenster

Die ungeteilte Windschutzscheibe ist um 30° geneigt. Die größte Sichtbreite beträgt 1020 mm, die größte Sichthöhe 300 mm. In den unteren Ecken der Windschutzscheibe sind Entfrosterdüsen angebracht.

Zum Öffnen bzw. Schließen der Kurbelfenster benötigt man $3\frac{1}{4}$ Umdrehungen für einen vollen Hub. In den Türen sind außerdem ausstellbare Drehfenster mit einer Haltebremse untergebracht. Sie sind durch einen Riegel mit Druckknopfauslösung gesichert.

Die hinteren Seitenfenster haben festeingebaute Scheiben. Das ovale Rückfenster ist um 53° geneigt.

Alle Fensterscheiben bestehen aus Sicherheitsglas.

Anmerkung:

Rückfenster bis Fahrgestell-Nr. 1—454950 geteilt durch einen Mittelsteg am Aufbau. Bei dieser Ausführung waren die Scheiben für das Rückfenster ab Juni 1949 aus Spiegelglas.

Vordersitze

Die verstellbaren Einzelsitze mit Klapplehnen werden beim Exportmodell am Wagenboden in Gleitschienen gehalten und sind beim Standardmodell mit Haltestücken und Flügelmuttern befestigt. Das Sitzgestell ist aus Stahlrohr, der Sitzfederkern aus ineinandergeschlungenen Schraubenfedern. Die Lehne wird gefedert durch querliegende Schlangenfedern mit Kantenrahmen auf Keilfedern. Beim Exportmodell haben die Polster Gummiharaauflagen mit Randwülsten.

Rücksitze

Die Lehne der Sitzbank ist nach vorn klappbar. Beim Exportmodell besteht der Federkern aus ineinandergeschlungenen Schraubenfedern, beim Standardmodell aus gewölbten Schlangenfedern.

Innenausstattung

Der Fußboden ist mit Gummimatten ausgelegt. Die Vorderwand, die vorderen Seitenwände, die Unterholme des Aufbaus und beim Exportmodell auch der Mitteltunnel sowie der Kofferraum hinter dem Rücksitz sind mit Noppenteppich verkleidet.

Die Türen und die hinteren Seitenverkleidungen sind mit Polsterstoff bezogen, oben mit längslaufenden Steppnähten. Beim Exportmodell tragen sie blanke, schmale Zierleisten und an der Unterseite einen Kunstleder-Schutzstreifen.

Der Handbremshebel ist am Rahmen durch eine Gummistulpe abgedichtet. Das Dach, sowie die Dachholme und die Innenbleche um das Rückfenster sind beim Exportmodell mit Stoff verkleidet. Außerdem ist beim Exportmodell auf der Fahrerseite eine Türtasche mit Gummizug und auf der Beifahrerseite eine Armlehne an der Tür angebracht. Ein großer, verchromter Kipp-Aschenbecher befindet sich in der rechten Seitenverkleidung.

Der kugelig angelenkte Rückblickspegel — beim Exportmodell zusammen mit der Sonnenblende für den Fahrer — ist in Wagenmitte am oberen Windschutzscheibenrahmen befestigt.

Beim Exportmodell sind an den hinteren Türpfosten zusätzlich Kleiderhaken und Halteschlaufen angebracht.

Geräuschdämpfung und Isolierung

Die freien Querschnitte in der Fahrgastraum-Rückwand sind zum Motorraum durch Wattestopfen verschlossen. Die Rückwand ist vom Motorraum her durch eine Dämpfungsplatte mit aufgespritztem Schallschluckstoff abgeschirmt und auf der Innenseite mit Korkfilz belegt. Ein Dämpfungsbelag befindet sich auch auf der Rahmengabel und auf dem Wagenboden unter den Hintersitzen. Die Abschlußwand gegen den vorderen Gepäckraum ist mit Korkfilz belegt. Türaußenhaut, hintere Seitenwände und beim Exportmodell auch das Dach sind mit Dämpfungsfilz beklebt.

Heizung

Die Heizung erfolgt durch Warmluft, die vom Motor durch Metallschläuche, unter den Rücksitzen liegende Geräuschdämpfer und die Unterholme des Aufbaus zu den Austrittsdüsen im vorderen Fußraum und zu den Entfrosterdüsen an der Windschutzscheibe geleitet wird.

Gepäckräume

Ein Kofferraum von ca. 0,13 cbm Inhalt hinter der nach vorn klappbaren Rücksitzlehne ist vom Fahrgastraum zugänglich. Ein weiterer Gepäckraum unter dem vorderen Deckel hat etwa 0,07 cbm nutzbaren Inhalt.

Außenausstattung

a - Standard- und Export-Modell

Die Einstiegverkleidungen sind mit einem Gummibelag überzogen. Vorderer und hinterer Stoßfänger haben eine Profilhöhe von 90 mm und tragen je zwei Pufferhörner von 190 mm Höhe.

Die Scheinwerfer-Einfassungen sind verchromt.

b - Standard-Modell

Stoßfänger und Pufferhörner, Radzierkappen, Drehfensterrahmen, Tür- und Deckelgriffe und das ovale Ziergitter vor dem Signalhorn am linken vorderen Kotflügel sind lackiert.

c - Export-Modell

Der vordere Deckel, die Seiten des Aufbaus einschließlich der Türen und die Einstiegverkleidung sind mit Zierleisten aus hochglanzpoliertem Leichtmetall ausgestattet. Alle Fensterscheiben sind mit Zierrahmen, ebenfalls aus hochglanzpoliertem Leichtmetall, eingefasst.

Der vordere Deckel trägt ein VW-Zeichen und eine Plakette, das Wappen der Stadt Wolfsburg.

Stoßfänger und Pufferhörner, Radzierkappen, Drehfensterrahmen sowie Tür- und Deckelgriffe sind verchromt. Die beiden ovalen Ziergitter auf den vorderen Kotflügeln bestehen aus poliertem Leichtmetall.



Beschreibung des Aufbaus

(Ausführung ab August 1955)



Allgemeines

Der zweitürige Ganzstahlaufbau ist auf die Rahmenplattform des Fahrgestells aufgesetzt, mit dieser verschraubt und mittels Gummidichtungen abgedichtet. Mit dem leicht gerundeten, abfallenden Vorderteil, der geneigten, ebenen Windschutzscheibe, dem gewölbten Dach und stufenlosen Heck bietet der Aufbau nur geringen Luftwiderstand. Die Kotflügel sind angeschraubt und leicht auswechselbar. Den unteren Abschluß des Aufbaus zwischen den Kotflügeln bilden angeschraubte, trittbrettartige Einsteigverkleidungen.

Türen

Die 950 mm breiten Türen sind mit außenliegenden Scharnieren an den vorderen Türpfosten angeschlagen. Die Schlösser werden von außen mit einem Zugriff, von innen mit einem Drehgriff betätigt. Das Schloß an der Fahrerseite ist von außen verschließbar, das andere von innen zu verriegeln. Der Öffnungswinkel der Tür — ungefähr 70° — wird durch eine Haltestange mit Gummipuffer begrenzt. Die Führung der Tür im Aufbau erfolgt durch eine Schließplatte mit gefedertem Kunststoffkeil. Eine Türdichtung aus Moosgummi mit kurzer Lippe dichtet auf dem ganzen Umfang gegen den Türrahmen ab.

Deckel

Der vordere Deckel, unter dem sich Kraftstoffbehälter, Reserverad, Werkzeug und der vordere Gepäckraum befinden, ist verriegelt und wird mittels eines Zugknopfes geöffnet, der unter dem Instrumentenbrett an der linken Außenwand angeordnet ist. Der Deckel wird durch eine selbsttätig ein- und ausrastende Klappstütze offengehalten. Der hintere Deckel verschließt den Motorraum und ist nach hinten mit einem Knebelgriff zu öffnen. In geöffneter Stellung wird er durch eine starke Feder gehalten.

Fenster

Die ungeteilte Windschutzscheibe ist um 30° geneigt. Die größte Sichtbreite beträgt 1020 mm, die größte Sichthöhe 300 mm. In den unteren Ecken der Windschutzscheibe sind Entfrosterdüsen angebracht.

Zum Öffnen bzw. Schließen der Kurbelfenster benötigt man 3¼ Umdrehungen für einen vollen Hub. In den Türen sind außerdem ausstellbare Drehfenster mit einer Haltebremse untergebracht. Sie sind durch einen Riegel mit Druckknopfauslösung gesichert.

Die hinteren Seitenfenster haben festeingebaute Scheiben. Das ovale Rückfenster ist um 53° geneigt.

Alle Fensterscheiben bestehen aus Sicherheitshartglas. Die Windschutzscheibe besitzt eine Sichtinsel.

Vordersitze

Die verstellbaren Einzelsitze sind beim Exportmodell am Wagenboden in Gleitschienen geführt, die nach vorn ansteigen, und sind beim Standard-Modell mit Haltestücken und Flügelmuttern befestigt. Die Lehnenneigung ist beim Exportmodell in 3 Stellungen einstellbar. Das Sitzgestell ist aus Stahlrohr, der Sitzfederkern aus ineinandergeschlungenen Schraubenfedern gebildet, und für die Lehnenfederung sind Schlangenfedernde verwendet. Die Polster beim Exportmodell haben Gummihaarauflagen mit Lehnenrandwülsten.

Rücksitze

Die Lehne der Sitzbank ist nach vorn klappbar und wird durch eine ausknöpfbare Gummischlaufe gehalten. Der Sitz- und Lehnenfederkern besteht aus Schlangenfedernde.

Innenausstattung

Der Fußboden ist mit Gummimatten ausgelegt. Der untere Teil der Vorderwand und der Rahmentunnel sind gummiverkleidet. Beim Standardmodell ist die Gummiverkleidung des Rahmentunnels vom Schalthebel bis Hinterkante Vordersitze unterbrochen.

Vorderwand, vordere Seitenwände und untere Aufbau-Längsträger, beim Exportmodell außerdem der hintere Gepäckraum besitzen eine Noppenteppichverkleidung. Das Dach, beim Exportmodell außerdem die Dachholme und die Innenbleche um das Rückfenster sind mit Tuch verkleidet.

Die Tür- und hintere Seitenverkleidungen sind mit Polsterstoff bezogen. Beim Exportmodell sind an den Seitenverkleidungen oben und an den Türverkleidungen oben und unten Kunstlederschutzstreifen eingearbeitet, von denen die oberen mit einer blanken Zierleiste abgesetzt sind. Die Türverkleidungen besitzen auf der Fahrerseite eine Tasche mit Gummizug, an der Beifahrerseite eine Armlehne mit aufgesetzter Zierleiste. An der rechten Seitenverkleidung ist ein Kippaschenbecher angebracht.

Der Handbremshebel ist am Rahmentunnel mittels einer Gummistulpe abgedichtet, die beim Standardmodell angeklebt, beim Exportmodell mit Druckknöpfen an der Tunnelverkleidung befestigt ist.

Der kugelig angelenkte Rückblickspiegel — beim Exportmodell zusammen mit der Sonnenblende für den Fahrer — ist in Wagenmitte am oberen Windschutzscheibenrahmen befestigt.

Beim Exportmodell sind an den hinteren Türpfosten zusätzlich Kleiderhaken und Halteschlaufen angebracht.

Geräuschdämpfung und Isolierung

Die freien Querschnitte in der Fahrgastraum-Rückwand zum Motorraum sind durch Wattestopfen verschlossen. Rückwand und Radgehäuse sind gegen den Motorraum durch vorgelegte Dämpfungsplatten abgeschirmt, Rückwand und Kofferboden auf der Innenseite mit Korkfilz belegt. Rahmengabel und Wagenboden unter den Hintersitzen sowie beim Exportmodell der Rahmentunnel bis zur Vorderwand sind mit einem Dämpfungsbilag versehen. Die Abschlußwand gegen den vorderen Gepäckraum ist mit Korkfilz belegt, und Dach, Türaußenhaut und hintere Seitenwände innen mit Dämpfungsfilz beklebt.

Heizung

Die Heizung erfolgt durch Warmluft, die vom Motor durch Metallschläuche, durch die Unterholme des Aufbaus und unter den Rücksitzen liegende Geräuschdämpfer zu den Austrittsöffnungen im vorderen Fußraum und an der Windschutzscheibe geleitet wird.

Gepäckräume

Staubsichere Kofferräume von ca. 0,12 cbm, bzw. 0,085 cbm nutzbaren Inhalts liegen hinter der nach vorn klappbaren Rückenlehne und unter dem vorderen Deckel. Der hintere Gepäckraum ist vom Fahrgastraum zugänglich.

Außenausstattung

a - Standard- und Exportmodell

Die Einsteigverkleidungen sind mit einem Gummibelag versehen. Vorderer und hinterer Stoßfänger haben eine Profilhöhe von 90 mm und tragen je zwei 190 mm hohe Pufferhörner. Die Scheinwerfer-Einfassungen sind verchromt. In den Radzierkappen ist das VW-Zeichen eingepreßt.

b - Standardmodell

Stoßfänger und Pufferhörner, Radzierkappen, Drehfensterrahmen, Tür-, Fenster- und Deckelbeschläge und das Zierritter vor dem Signalthorn sind lackiert.

c - Exportmodell

Die Zierleisten am vorderen Deckel, längst der Aufbauseiten und an der Außenkante der Einsteigverkleidungen, die Zierrahmen um alle Fensterscheiben und die beiden Zierritter auf den vorderen Kofflügel bestehen aus hochglanzpoliertem Leichtmetall.

Stoßfänger und Pufferhörner, Radzierkappen, Drehfensterrahmen, Tür-, Fenster- und Deckelbeschläge sind verchromt.

Auf dem vorderen Deckel sind ein VW-Zeichen und eine Plakette mit dem Wappen der Stadt Wolfsburg befestigt.

Schiebedach

Das Schiebedach, Bauart Golde, hat im geöffneten Zustand eine lichte Dachöffnung von 690 mm Länge und 730 mm Breite und ist in jeder beliebigen Öffnungsstellung feststellbar.



Beschreibung des Aufbaues

(Karmann-Ghia-Coupé)



Allgemeines

Der zweitürige Ganzstahlaufbau in strömungsgünstiger Pontonform ist auf die verbreiterte Rahmenplattform aufgesetzt und mit ihr verschraubt. Unter den Türen durchlaufende kräftige Längsholme bilden zusammen mit dem Rahmentunnel und der Plattform einen biege- und verwindungssteifen Unterbau. Die Kotflügel sind mit der Außenhaut verschweißt.

Türen

Die Türen sind 1000 mm breit und als Halbtüren ohne Oberrahmen gebaut. Die in senkrechter Richtung gebogenen Türfensterscheiben legen sich im geschlossenen Zustand unmittelbar gegen Gummidichtungen im Aufbau.

Die Türen — mit vorn liegenden Scharnieren — haben ein Druckknopfschloß mit festem Außengriff und als Öffnungsbegrenzung eine Haltestange mit Rast zum Offenhalten. Von innen werden die Türen mittels weit nach vorn angeordneter Drehgriffe betätigt. Zum Zuziehen dient auf der Fahrerseite eine Schlaufe, auf der Beifahrerseite die als Griff ausgebildete Armlehne.

Deckel

Der vordere Raum, in dem Kraftstoffbehälter und Reserverad untergebracht sind, sowie der Motorraum sind durch Deckel abgeschlossen, deren Schlösser vom Wageninnern mittels Bowdenzügen entriegelt werden. Der Zugknopf für den vorderen Deckel liegt an der linken Seite unter der Instrumententafel. Nach Zurückdrehen eines Sicherungshakens durch den Deckelspalt neben dem Schloß kann der Deckel geöffnet werden. Der Motorraumdeckel wird mittels eines Zugknopfes am linken Rand des Fersensbrettes entriegelt und an der aufgebauten und als Griff ausgebildeten Kennzeichenleuchte angehoben. An den Scharnieren angeordnete Federn halten die Deckel in geöffneter Stellung.

Fenster

Die gewölbte, etwa 50° geneigte Windschutzscheibe hat eine größte lichte Breite von 1200 mm und eine größte lichte Höhe von 425 mm. Das noch stärker geneigte Rückfenster ist ebenfalls gewölbt und greift um die seitliche Dachrundung herum. Es ist 1100 mm breit und 430 mm hoch. Türkurbelfenster und die hinteren, fest eingebauten Seitenfenster sind durch eine schmale Dichtleiste getrennt. Die Dachsäulen zwischen den Seitenfenstern und der Windschutzscheibe beziehungsweise dem Rückfenster sind äußerst schlank gehalten.

Alle Fensterscheiben bestehen aus Sicherheits-Hartglas, die Windschutzscheibe besitzt eine Sichtinsel.

Sitze

Die breiten Einzelsessel mit Klapplehnen, deren Neigung verstellbar ist, sind mittels nach vorn ansteigender Führungsschienen in der Längsrichtung und zugleich in der Höhe verstellbar. Das Sitzgestell ist aus Stahlrohr, der Sitzfederkern und die Rückenlehne aus Schraubenfedern gebildet. Sitz und Rückenlehne sind mit Gummihaarmatten gepolstert. Die hufeisenförmige Randwulst des Sitzes und die seitlichen Randwülste der Lehne gewähren im Sitzen festen Halt.

Die hintere Bank dient als Notsitz. Sitzbank und Rückenlehne sind ebenfalls mit Gummihaarmatten gepolstert. Die Lehne läßt sich in die Waagerechte umlegen und bildet dann eine Zusatzladefläche für Gepäck.

Instrumententafel

Vor dem Fahrer sind links von der Steuersäule das Tachometer mit einem Anzeigebereich bis 140 km/h und im Zifferblatt eingesetzten Kontroll-Leuchten, rechts eine Zeituhr angeordnet. Das Mittelteil der Instrumententafel ist für den Einbau eines Radiogerätes und Lautsprechers vorgesehen. Auf der rechten Tafelseite befinden sich ein Ascher und ein Handschuhkasten mit Klappe. Zünd-Anlaßschloß und Zugknopf zum Betätigen der Vergaser-Luftklappe liegen links neben dem Tachometer, Licht- und Scheibenwischerschalter rechts neben der Uhr.

Innenausstattung

Sitze und Türverkleidungen werden wahlweise mit Kunstleder oder Polsterstoff bezogen. Der Boden ist mit Gummimatten, das Fersenbrett, die Aufbauholme, die Gepäckladefläche und der Kofferraum im Fond mit Noppenteppich belegt. Beide Türen besitzen Türtaschen. Zwei Sonnenblenden sind zusammen mit dem Rückblickspegel über der Windschutzscheibe angeordnet. Vor dem Beifahrersitz ist auf der Instrumententafel ein Haltegriff angebracht.

Heizung und Lüftung

Die Heizung erfolgt durch Warmluft, die vom Motor durch Metallschläuche und die Unterholme des Aufbaues zu den Austrittsöffnungen im vorderen Fußraum und an der Windschutzscheibe geleitet wird. Die Regelung erfolgt durch einen Drehknopf auf dem Rahmentunnel.

Durch Öffnungen in der Frontverkleidung wird Frischluft zur Belüftung durch Schächte, die auf beiden Seiten angeordnet sind, zu den Entfrosterdüsen geleitet. Mittels Klappen in den Schächten, welche durch Drehknöpfe am unteren Rand der Instrumententafel getrennt für jede Seite betätigt werden, kann die Frischluftzufuhr geregelt und abgesperrt werden. Damit kann Warmluft und Kaltluft getrennt für sich oder gemischt und auf die gewünschte Menge reguliert einströmen.

Gepäckräume

Die Gepäckräume von ca. 0,18 cbm beziehungsweise 0,08 cbm nutzbaren Inhaltes liegen hinter der nach vorn klappbaren Rückenlehne und unter dem vorderen Deckel. Bei nach vorn umgelegter Rückenlehne vergrößert sich der hintere Gepäckraum um 0,2 cbm.

Außenausstattung

Verchromte, die Kotflüglecken umfassende Stoßfänger mit Hörnern.

Verchromte Einfassungen von Scheinwerfern, Blinkleuchten, Rück- und Kennzeichenleuchten.

Blanke Zierstäbe am unteren Teil der Seitenwände, um die Fenster und an den Frischlufteintrittsöffnungen der Frontverkleidung.

Verchromte Türgriffe, Auspuffendrohre, Felgenringe und Radzierkappen.

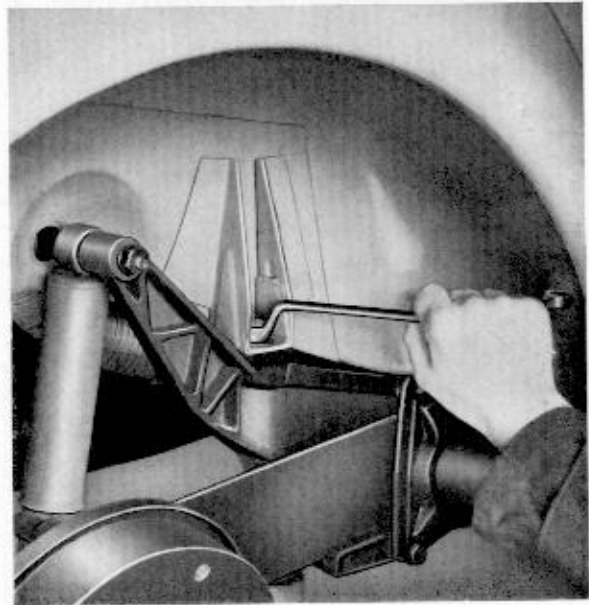
Aufbau abnehmen und aufsetzen

Abnehmen

Zur Erleichterung des Abnehmens und Aufsetzens der Karosserie wird nachstehende Reihenfolge für die Durchführung der einzelnen Arbeiten empfohlen:

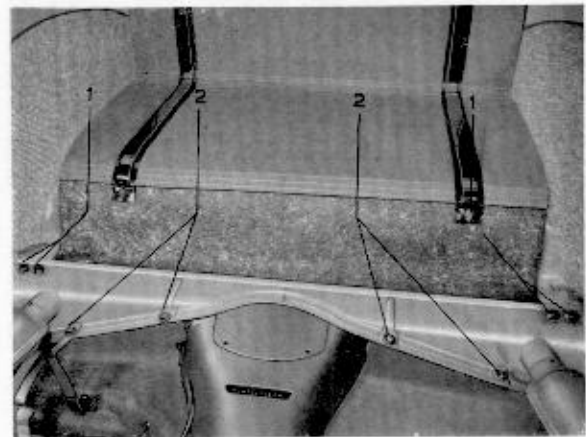
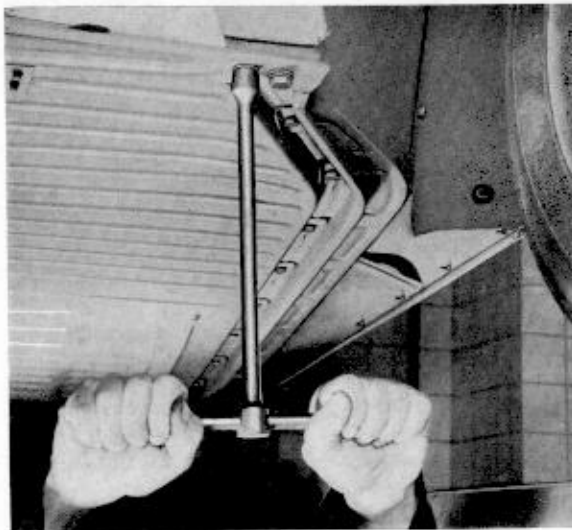
- 1 - Wagen anheben und aufbocken.
- 2 - Räder abnehmen.
- 3 - Vordere und hintere Sitze herausnehmen.
- 4 - Batterie abklemmen und Kraftstoffhahn schließen.
- 5 - Antriebswelle für Geschwindigkeitsmesser am linken Vorderrad lösen.
- 6 - Kraftstoffschlauch vom Kraftstoffhahn abstreifen.
- 7 - Splint zwischen Betätigungsstange und Kraftstoffhahn entfernen und Betätigungsstange abnehmen.
- 8 - Kraftstoffbehälter ausbauen.
- 9 - Luftklappenzug am Instrumentenbrett lösen und aus dem Aufbauvorderteil herausziehen.
- 10 - Lenkrohr von der Lenkung lösen und mit Lenkrad herausziehen.
- 11 - Leitung am Bremslichtschalter lösen und in den Reserveradkasten ziehen. Beim Standard-Modell ist dazu das Abschrauben des Deckels am Rahmenkopf erforderlich.
- 12 - Heizschläuche nach Lösen der Schlauchbinder abziehen.
- 13 - Anlasserleitung sowie Kabel 30 und 50 vom Anlasser abklemmen.
- 14 - Kabel 51 und 61 an der Lichtmaschine, Kabel 15 an der Zündspule und Leitung am Öldruck-Kontrollschalter abklemmen.
- 15 - 18 Sechskantschrauben M 8 herausschrauben.
- 16 - Vier Sechskantschrauben M 10 am vorderen Querträger herausschrauben.

- 17 - Je eine Sechskantschraube an der rechten und linken hinteren Seitenteilstütze herausschrauben.



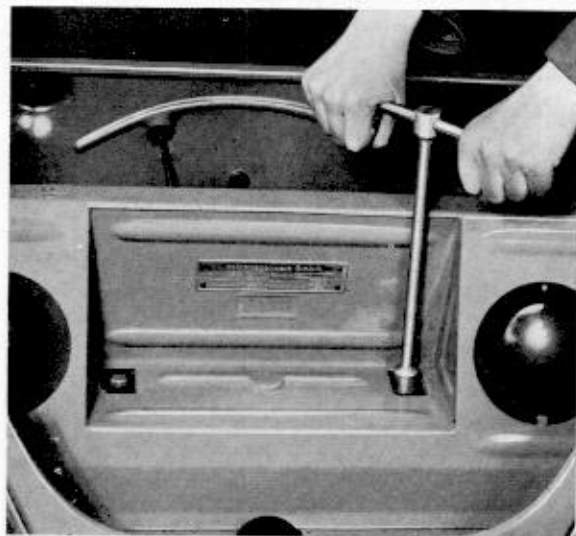
- 18 - Vier Sechskantschrauben M 10 für die Befestigung des Aufbaus an den Lagerkörpern des hinteren Querrohres herausschrauben.

- 19 - Vier Sechskantschrauben M 8 am hinteren Querträger abschrauben.



- 1 - Befestigung am hinteren Querrohr
- 2 - Befestigung am hinteren Querträger

20 - Zwei Sechskantschrauben M 10 für die Befestigung des Aufbaus an der Vorderachse heraus-schrauben.



Anmerkung:

Soll der Aufbau unter Verwendung des Portalkrans VW 605 abgehoben werden, so sind die Räder anzuschrauben und der Wagen ist abzubocken.

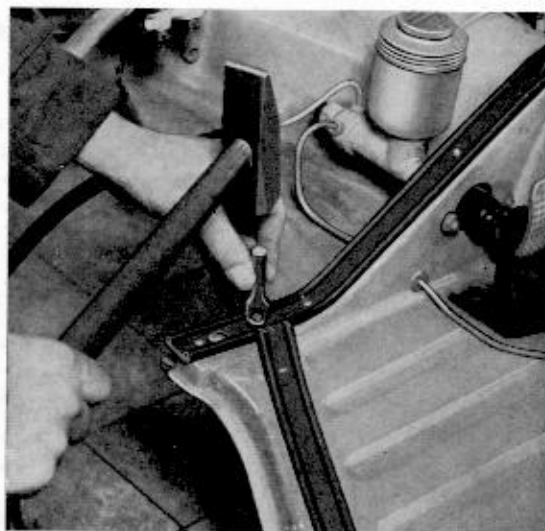
21 - Aufbau vom Fahrgestell abheben und Fahrgestell nach hinten unter dem Aufbau weg-ziehen.



Aufsetzen:

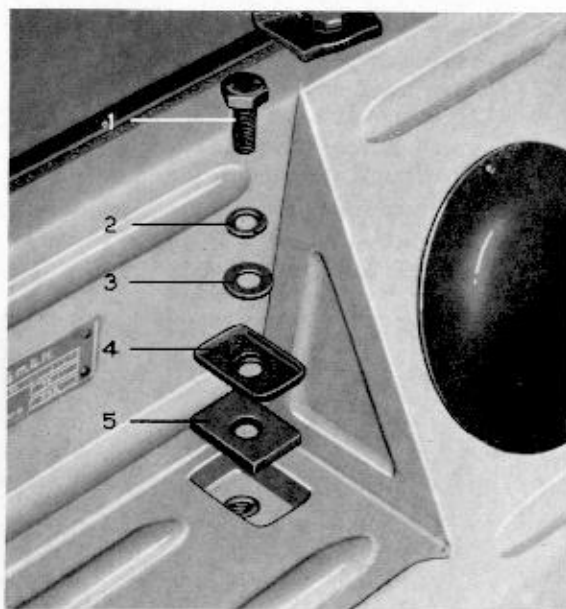
Das Aufsetzen des Aufbaus erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Gummidichtung zwischen Rahmen und Aufbau erneuern. Dichtung mit 36 Schraubnägeln auf dem Rahmen befestigen und an den Ecken zusammenheften.
- 2 - Dichtung über den vier Langlöchern im vorderen Querträger mit einem 10 mm-Locheisen lochen.



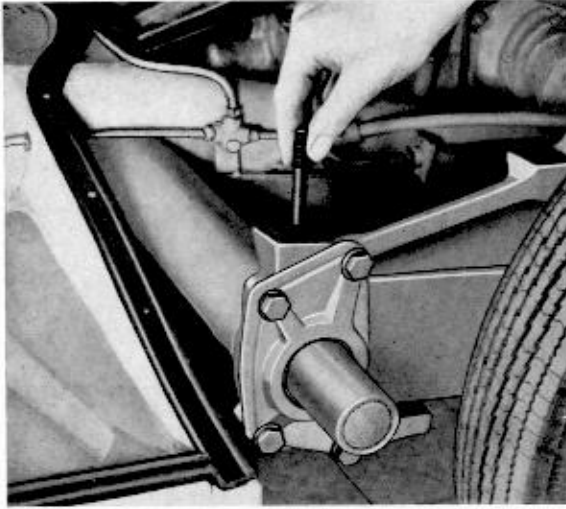
3 - Stoßstellen der Dichtung an den vier Ecken und Profilmut des Gummis auf dem ganzen Umfang mit Original-VW-Dichtungsmasse D 8 ausfüllen. Seitliches Verschieben der Gummidichtung beim Aufsetzen der Karosserie und beim Einführen der Befestigungsschrauben unter allen Umständen vermeiden. Nötigenfalls Dichtung aufkleben.

4 - Gummiunterlage für die Befestigung des Aufbaus auf die Vorderachse und auf die hinteren Lagerkörper auflegen.

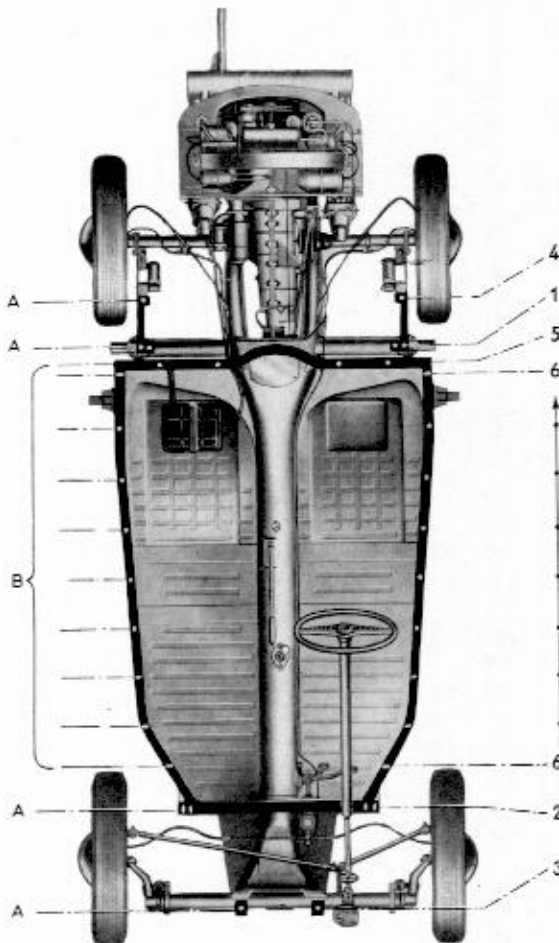


- | | |
|-----------------------|---------------------|
| 1 - Sechskantschraube | 3 - Unterlegscheibe |
| 2 - Sprengring | 4 - Unterlegplatte |
| | 5 - Gummiunterlage |

5 - Zur besseren Führung der Karosserie beim Aufsetzen auf den Rahmen ist zweckmäßigerweise je eine Stiftschraube in den linken und rechten Lagerkörper des hinteren Querrohres einzuschrauben. Diese sind nach dem Aufsetzen wieder zu entfernen.



6 - Nach dem Aufsetzen der Karosserie zunächst alle M 10-, dann alle M 8-Schrauben in der aus der Abbildung ersichtlichen Reihenfolge wechselseitig leicht anziehen.



A - M 10-Schrauben
B - M 8-Schrauben

Batterie-Masseband beachten. Die durch den vorderen Querträger einzuführenden Schrauben M 10 fassen rechts und links in je eine Gewindeplatte mit zwei Gewindelöchern. Diese Platten sind beweglich in Blechführungen gelagert, welche mit dem Aufbau verschweißt sind.

Anmerkung:

Zeigte sich, daß die vorderen M 8-Schrauben die Langlöcher im Rahmen nicht ausreichend überdecken, so empfiehlt es sich, selbst angefertigte Gummischeiben zwischen Aufbau und Rahmen einzubauen, um ausreichende Abdichtungen zu erreichen.

7 - Ein etwa vorhandener Zwischenraum an den M 10-Schrauben der Vorderachse ist durch zwei Gummiunterlagen auf max. 3 mm auszugleichen.

8 - Alle Aufbau-Befestigungsschrauben mit einem Drehmomentschlüssel wie folgt anziehen:

M 10-Schrauben 3 mkg

M 8-Schrauben 2 mkg

9 - Lenkrohr einbauen und Verschraubung mit neuem Sicherungsblech sichern.

10 - Obere Gummilippe der Motorabdichtung über das Abdeckblech heben.

11 - Batterie anklemmen, Kraftstoffhahn öffnen.



Reparatur-Hinweise

Einzelteile und Austauschbarkeit der Teile zwecks Reparaturen an der Außenhaut des Aufbaus sind aus der Zeichnung zu ersehen. Die mit großen Buchstaben (A, B, C) gekennzeichneten Teile bilden die Außenhaut des Aufbaus und sind nach ihrer ersatzteilmäßigen Lieferbarkeit zusammengefaßt. Die stark ausgezeichneten Schweißnähte entsprechen den Trennlinien der Ersatzteile, die dünn ausgezogenen Schweißnähte zeigen darüber hinaus alle Verbindungsstellen weiterer Einzelteile, aus denen die Außenhaut zusammengesetzt ist.

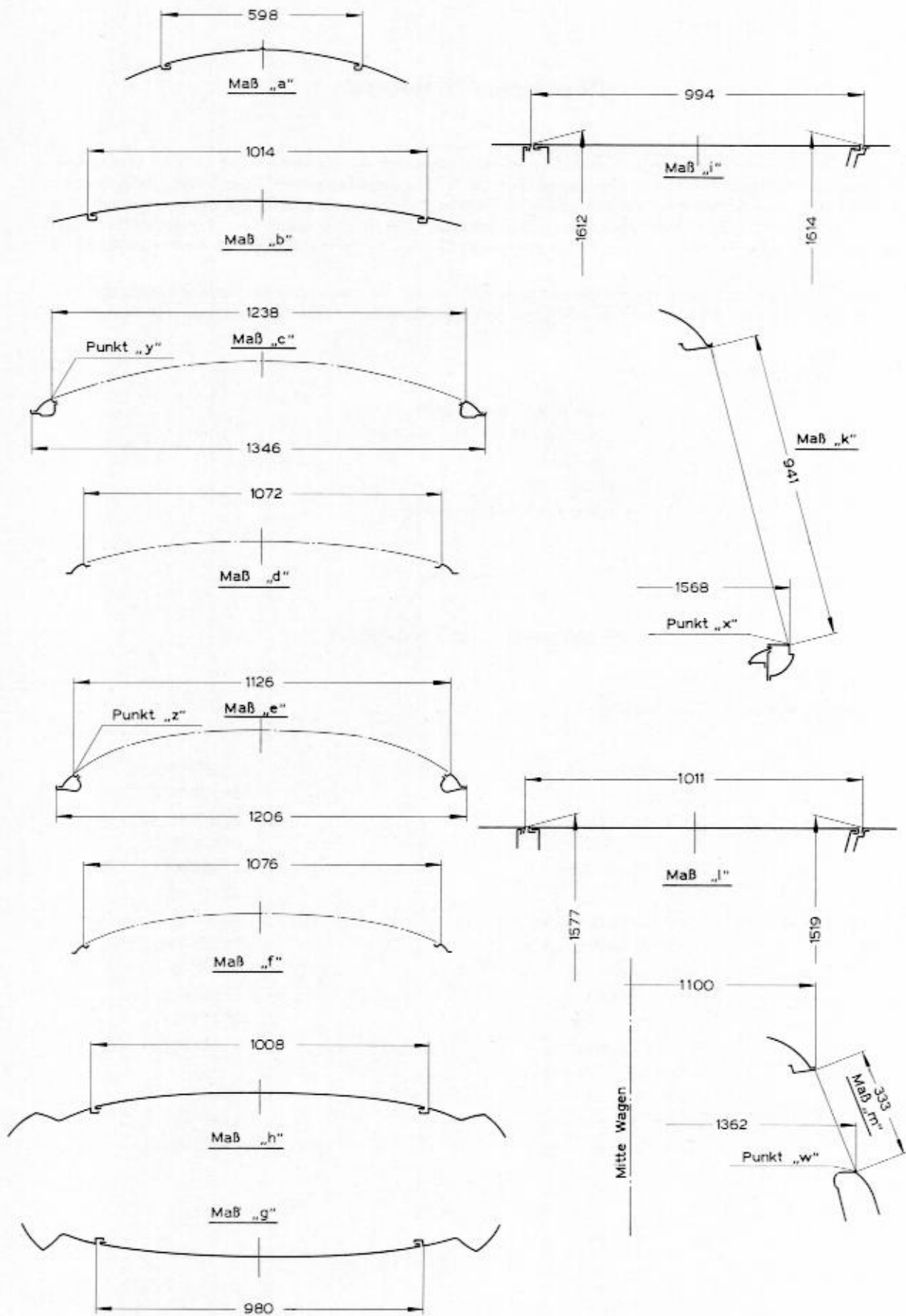
An Hand der Zeichnung sind Schablonen anzufertigen, wobei die angegebenen Maße als Anhaltspunkte dienen. Zwecks ausreichender Formgerechtigkeit sind die Schablonen einem Neufahrzeug anzupassen.

Aus der Zeichnung sind zu ersehen:

- Einzelteile des Aufbaues
- Ersatzteilmäßig lieferbare Teile
- Schweißnähte
- Maße
- Meßlinien und Meßpunkte

Verzeichnis der Ersatzteile

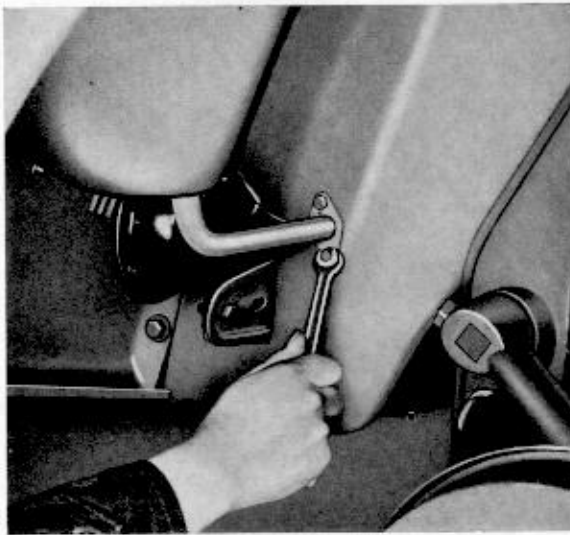
Kennbuchstabe	Teile-Bezeichnung	Ersatzteil-Nr.
A	Abschlußblech, vorn	141 805 065
B	Deckel, vorn	141 823 031
C	Seitenteil, vorn links	143 809 021
	Seitenteil, vorn rechts	143 809 022
D	Windschutz-Oberteil	143 805 095
E	Dach	143 817 021
F	Seitenteil, hinten links	143 809 085
	Seitenteil, hinten rechts	143 809 086
G	Heckoberteil	143 813 131
H	Deckel, hinten	141 827 025
I	Türrohbau, links	141 831 051
	Türrohbau, rechts	141 831 052
K	Abschlußblech unten am	
	Unterholm, links	143 801 025 A
	Unterholm, rechts	143 801 026 A
L	Abschlußblech, hinten	141 813 301



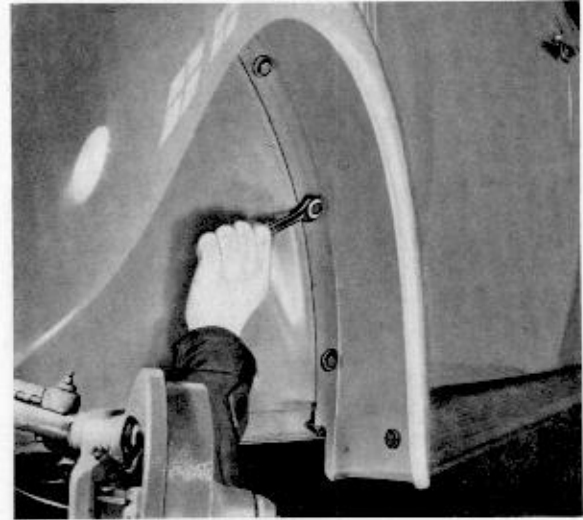
Vorderen Kotflügel aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Wagen vorn aufbocken und Vorderrad abnehmen.
- 2 - Scheinwerfer ausbauen.
- 3 - Befestigungsschrauben vom Halter für die Scheinwerfermulde entfernen.



- 4 - Neun Sechskantschrauben für Kotflügel und eine Sechskantschraube zwischen Kotflügel und Einsteigverkleidung abschrauben.



- 5 - Kotflügel und Köder abnehmen.

Einbau

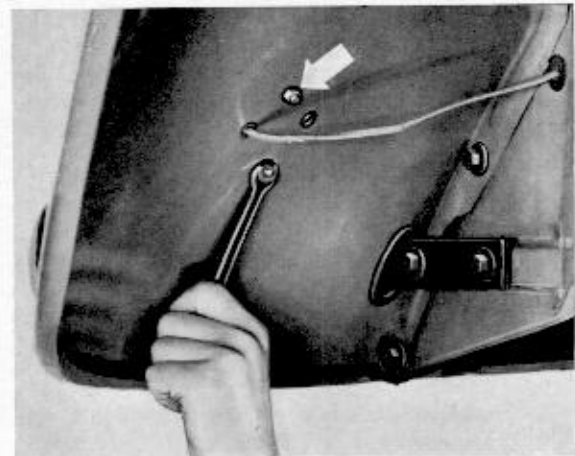
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Köder für Kotflügel auf Brauchbarkeit prüfen, nötigenfalls erneuern. Auf seine richtige Lage beim Anschrauben des Kotflügels achten.
- 2 - Gewindelöcher für die Befestigungsschrauben des Kotflügels nötigenfalls nachschneiden, Schrauben einfetten.
- 3 - Gummischeibe zwischen Kotflügel und Einsteigverkleidung gegebenenfalls erneuern.
- 4 - Scheinwerfer nach Einbau einstellen.
- 5 - Radbefestigungsschrauben mit 9—11 mkg anziehen.

Hinteren Kotflügel aus- und einbauen

Ausbau

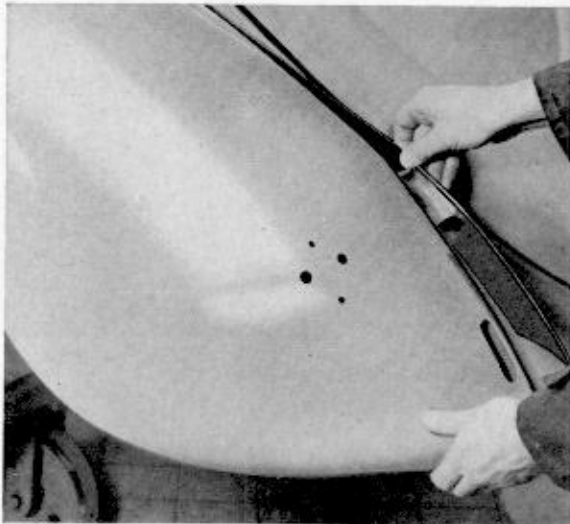
- 1 - Wagen hinten aufbocken und Hinterrad abnehmen.
- 2 - Brems- und Schlußlichtgehäuse mit Gumdichtung und Lampenträger vom Kotflügel abschrauben und Leitung für Brems- und Schlußlicht abklemmen. Leitung nach unten herausziehen.
- 3 - Stoßfängerträger unter dem Kotflügel und am Stoßfänger abschrauben und herausziehen. Gummistulpe für Stoßfängerträger abnehmen.
- 4 - Zehn Sechskantschrauben für Kotflügel und eine Sechskantschraube zwischen Kotflügel und Einsteigverkleidung herauschrauben.
- 5 - Kotflügel und Köder abnehmen.



Einbau

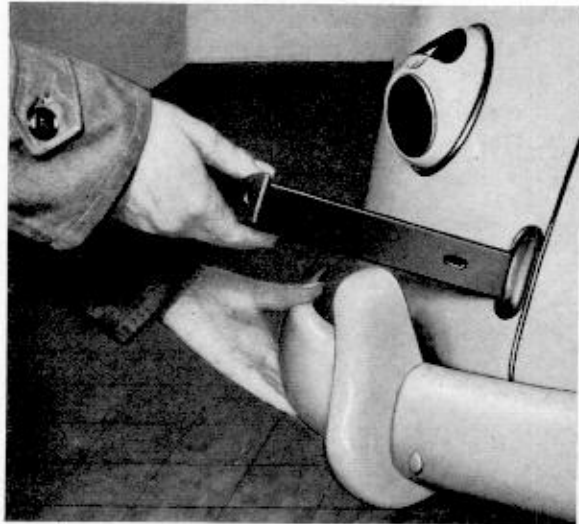
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Köder für Kotflügel auf Brauchbarkeit prüfen, nötigenfalls erneuern. Auf seine richtige Lage beim Anschrauben des Kotflügels achten.



- 2 - Gewindelöcher für die Befestigungsschrauben des Kotflügels nötigenfalls nachschneiden, Schrauben einfetten.

- 3 - Gummischeibe zwischen Kotflügel und Einsteigverkleidung gegebenenfalls erneuern.
- 4 - Gummistulpe für Stoßfängerträger in den Ausschnitt des Kotflügels hineindrücken. Träger von hinten einführen und anschrauben.



- 5 - Auf guten Zustand und Sitz der Gummidichtung zwischen Lampengehäuse und Kotflügel achten, nötigenfalls Dichtung erneuern.
- 6 - Radbefestigungsschrauben mit 9—11 m/kg anziehen.

Einsteigverkleidung aus- und einbauen

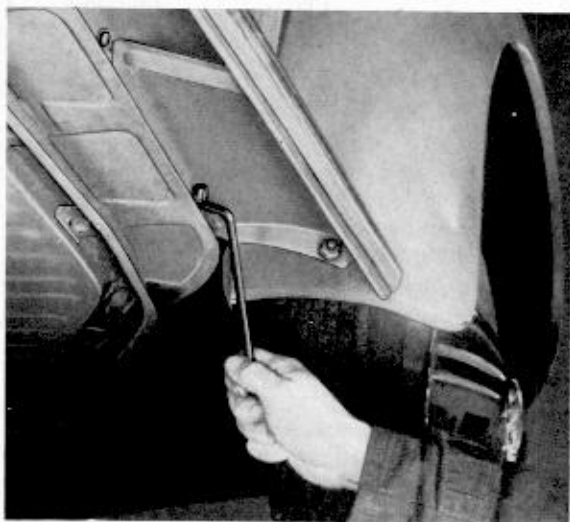
Ausbau

- 1 - Befestigungsschrauben für Einsteigverkleidung am vorderen und hinteren Kotflügel entfernen.
- 2 - Vier Sechskantschrauben M6 für die Befestigung der Einsteigverkleidung am Aufbau lockern.
- 3 - Einsteigverkleidung nach oben abziehen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

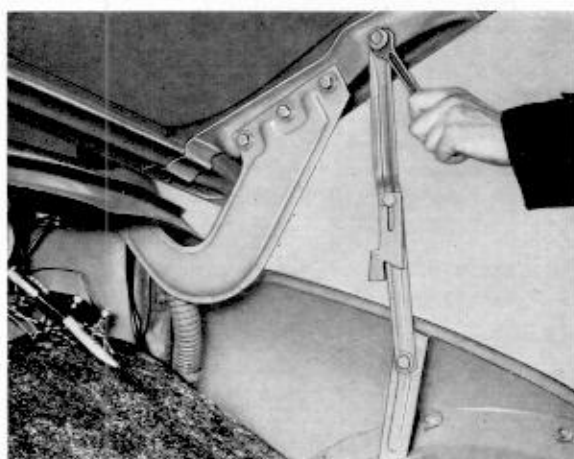
- 1 - Einsteigverkleidung so einhängen, daß die Schlitze über die Befestigungsschrauben fassen.
- 2 - Vier Sechskantschrauben festziehen.
- 3 - Einsteigverkleidung an den Kotflügeln anschrauben.



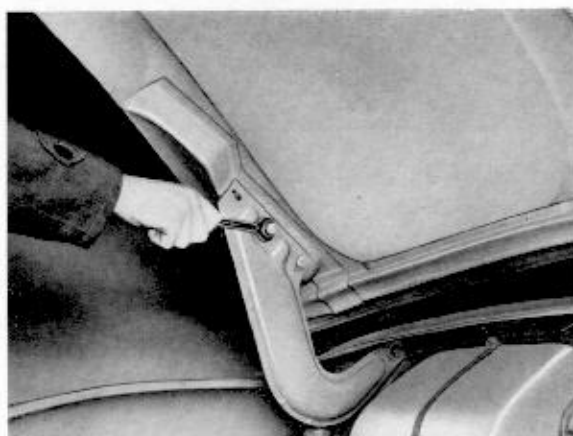
Vorderen Deckel aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Deckel öffnen und Deckelstütze einrasten lassen.
- 2 - Je zwei Sechskantschrauben M8 für das Deckelscharnier links und rechts am Deckel herausschrauben.
- 3 - Sechskantschrauben für die Deckelstütze vom Deckel abschrauben und Deckel mit einer Hand stützen.



- 1 - Gummidichtung für vorderen Deckel überprüfen, nötigenfalls neue Dichtung einlegen und Falz umbördeln.
- 2 - Deckel an den Scharnieren lose anschrauben und in den Langlöchern so verschieben, daß ringsherum eine gleichmäßige Auflage und Abdichtung gewährleistet ist. Schrauben festziehen.



- 4 - Restliche Sechskantschrauben an den Deckelscharnieren entfernen.
- 5 - Deckel abnehmen.
- 6 - Falls erforderlich, Befestigungsschrauben für Deckelscharniere herausschrauben und Scharniere ausbauen. Vorderen Deckel mit Schloßträger und Zapfen ausbauen. Zierleiste, Wappenplakette und VW-Zeichen abnehmen.

- 3 - Funktion des Deckelschlusses durch mehrmaliges Öffnen und Schließen prüfen. Deckelschloß nötigenfalls in den Langlöchern nachstellen.

Anmerkung:

Ab Fahrgestell-Nr. 1-0929 746 wurde der vordere Deckel und die vordere Deckelstütze geändert. Die Schweißmutter zur Befestigung der Stütze am Deckel ist entfallen. Die Deckelstütze ist jetzt an der vorderen Deckel-Scharnierschraube befestigt.

Beim Einbau eines neuen Deckels muß auch die Deckelstütze ausgetauscht werden. Es werden nur noch Deckel und Deckelstützen neuester Ausführung geliefert.

Einbau

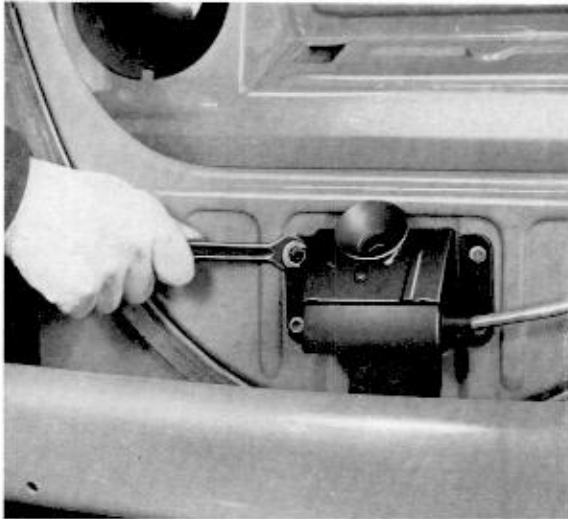
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

Vorderes Deckelschloß aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Vorderen Deckel öffnen.
- 2 - Zwei Halteschrauben für Schloßträger lösen, Griff und Schloßträger mit Zapfen abnehmen.

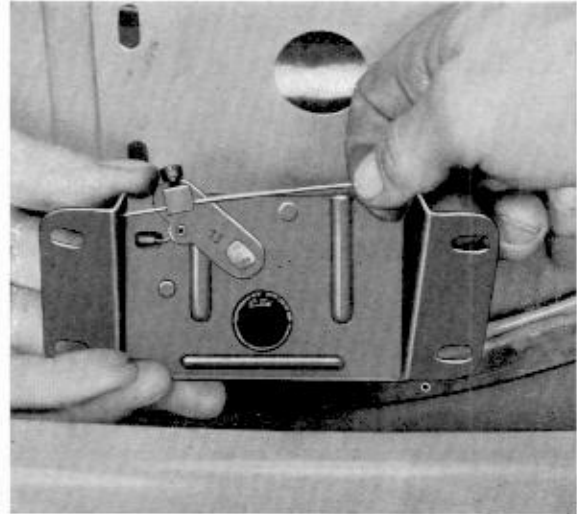
- 3 - Vier Befestigungsschrauben vom Schloß am vorderen Abschlußblech lösen und Schloß abnehmen.



4 - Deckblech vom Deckelschloß abziehen.

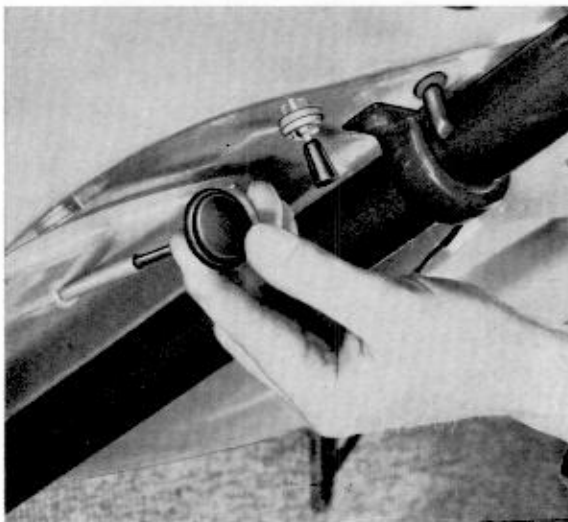
5 - Deckelschloßzug nach Lösen der Klemmschraube aus der Sperre herausziehen.

6 - Deckelschloßzug aus dem Führungsrohr herausziehen.



3 - Deckelschloßzug mit Deckblech am vorderen Abschlußblech leicht anheften.

4 - Deckelgriff und Schloßträger mit Zapfen an den vorderen Deckel schrauben.

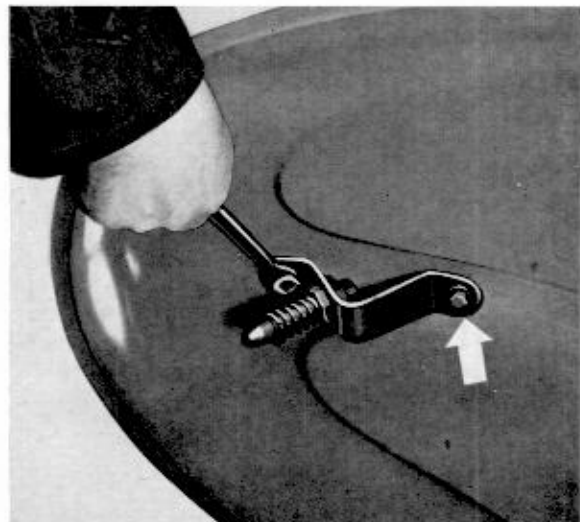


Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

1 - Deckelschloßzug einfetten und in das Führungsrohr einschieben.

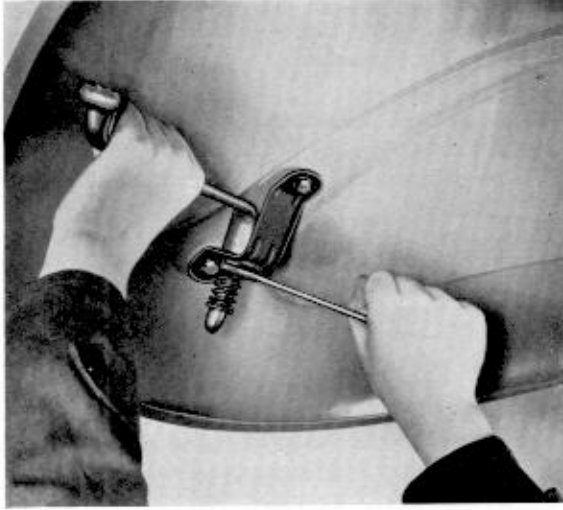
2 - Zug in das Deckelschloß einführen und mit Klemmschraube befestigen. Überstehendes Drahtende umbiegen.



5 - Durch mehrmaliges Öffnen und Schließen des Deckels sind die Länge des Schloßzapfens und der richtige Sitz des Schloßes zu prüfen.

Nötigenfalls Zapfenlänge durch Verstellen der Einstellmutter und Sitz des Schloßes durch Verschieben in den Langlöchern berichtigen.

6 - Einstellung des Deckelschloßzuges überprüfen; falls erforderlich, Zug nach Entfernen des Deckbleches nachstellen.



7 - Schloß am vorderen Abschlußblech fest anschrauben.

8 - Schloßzapfen schmieren.

Anmerkung:

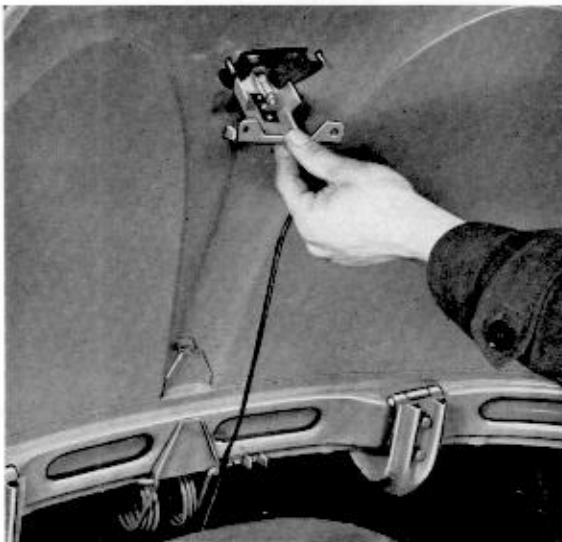
Schließ Schwierigkeiten infolge Verklemmens der Schloßfalle lassen sich meistens durch einen leichten Schlag auf die untere Führung der Falle beseitigen. Die Schloßfalle ist dazu nach vorn zu schieben.

Hinteren Deckel aus- und einbauen

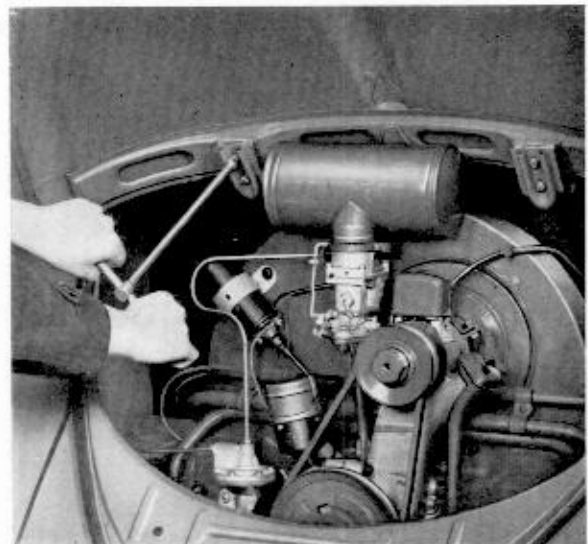
Ausbau

1 - Deckel öffnen.

2 - Kabel der Kennzeichenleuchte aus den Klemmblechen lösen und Lampengehäuse mit Dichtung ausbauen.

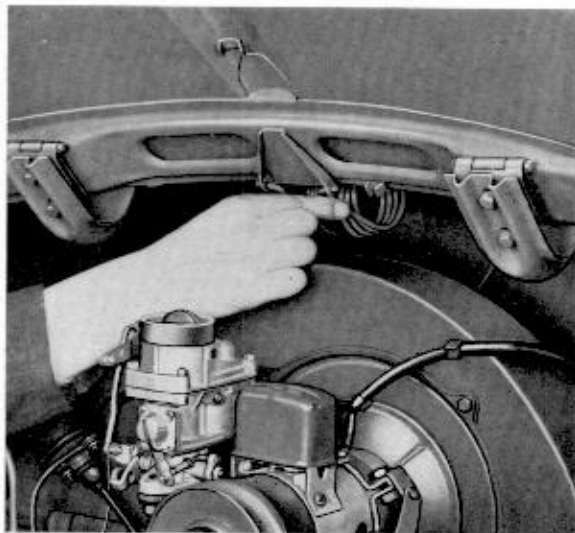


3 - Je zwei Befestigungsschrauben am Deckelscharnier lösen. Falls erforderlich, Scharnierträger links und rechts lösen.



4 - Feder für den hinteren Deckel durch Zusammendrücken der Federenden aus den Aufnahmen im Deckel aushängen. Deckel mit

einer Hand abstützen und Feder aus dem Gegenlager am Aufbau aushängen.



5 - Schrauben am Deckelscharnier oder Scharnierträger entfernen und Deckel abnehmen.

6 - Falls erforderlich, Deckelschloß ausbauen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

1 - Gummiabdichtung auf Brauchbarkeit überprüfen, nötigenfalls neue Dichtung einlegen und Falz umbördeln.

2 - Deckel mit Scharnieren locker anschrauben und Deckelfeder in die mittlere Raste des Gegenlagers am Aufbau einhängen.

Anmerkung:

Das Nachspannen erschlaffter Deckelfedern ist durch Einhängen in die untere Raste möglich.

3 - Deckel in den Langlöchern der Scharniere so verschieben, daß ringsum eine gleichmäßige Auflage und Abdichtung erreicht wird. Scharnierschrauben festziehen.

4 - Auf einwandfreien Sitz der Dichtung für die Kennzeichenleuchte achten.

Anmerkung:

Ab Fahrgestell-Nr. 1-0869851 wurden der hintere Deckel und die zugehörige Feder geändert. Die Feder ist verstärkt und ihre Windungen sind weiter auseinandergezogen.

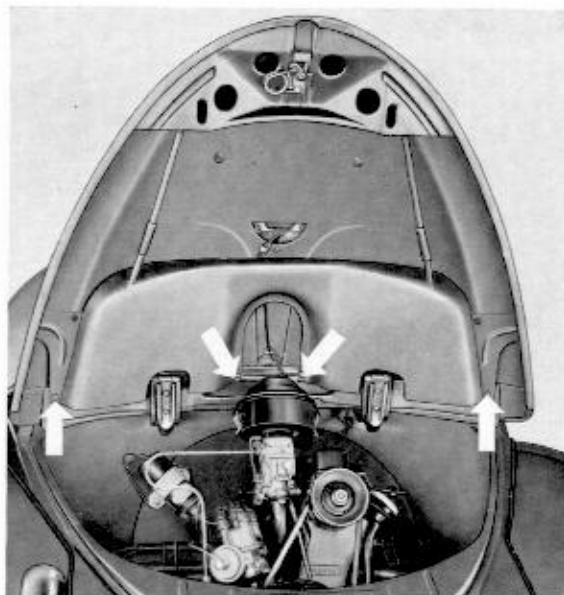
Deckel und Feder alter und neuer Ausführung sind nicht gegeneinander austauschbar. Die bisherigen Teile bleiben daher weiterhin als Ersatzteil lieferbar.

Hinterer Deckel (Ausführung ab August 1957)

Der hintere Deckel wurde im Zusammenhang mit der verbesserten Abdichtung des Motorraumes gegen Wassereintritt sowie zur günstigeren Anbringung und Ausleuchtung des neuen Kennzeichenschildes geändert.

Die Lufteintrittsschlitze im hinteren Deckel des Cabriolets verlaufen jetzt waagrecht. Durch die Schlitze eintretendes Wasser läuft über das auf der Innenseite des Deckels angebrachte Wasserfangblech und die beiden Ablaufrohre zum unteren Deckelrand, wo es außerhalb der Dichtung abfließt.

Falls es erforderlich ist, das Wasserfangblech auszubauen, müssen nach Abnehmen des Luftfilters die vier Blechschrauben entfernt werden.





Beim Abnehmen des Fangbleches sind die Ablaufrohre aus den beiden Gummischläuchen herauszuziehen.

Beim Einbau des Fangbleches ist auf einwandfreien Sitz der Gummipuffer zu achten, da andernfalls Geräusche auftreten können. Beschädigte Gummipuffer sind zu erneuern.

Der Aus- und Einbau des hinteren Deckels bei der Limousine und beim Cabriolet ist unverändert geblieben.

Deckel neuer und alter Ausführung sind nicht gegeneinander austauschbar. Die bisherigen Teile bleiben daher weiterhin als Ersatzteil lieferbar.

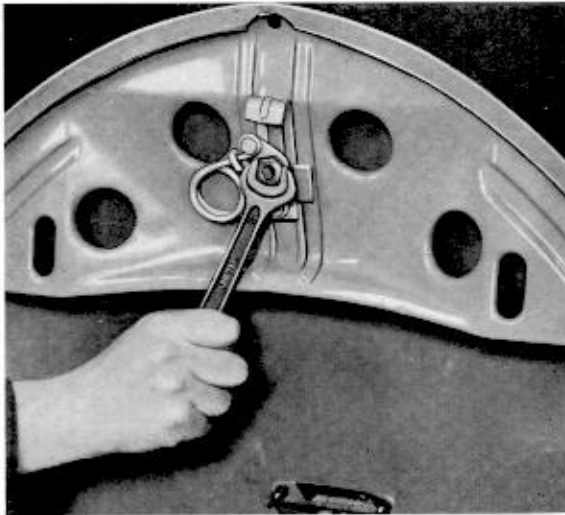
Hinteres Deckelschloß aus- und einbauen

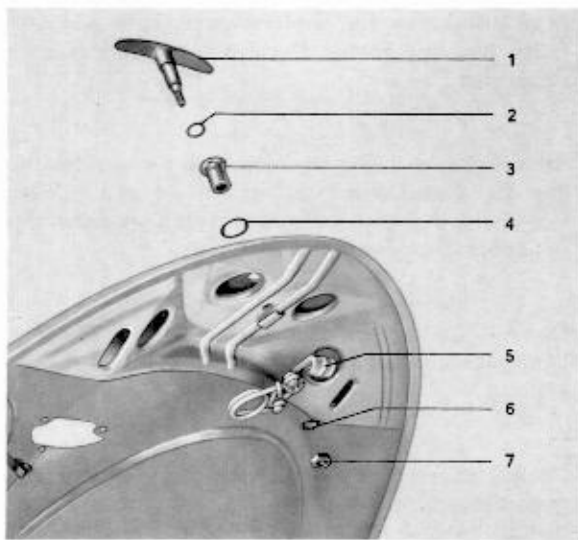
Ausbau

1 - Hinteren Deckel öffnen.

2 - Sechskantmutter M 10 auf der Innenseite des Deckels abschrauben.

3 - Deckelschloß mit einer Hand festhalten und Deckelgriff mit Rosette herausziehen.





- | | |
|---------------------|-----------------------|
| 1 - Deckelgriff | 4 - Unterlage |
| 2 - Dichtung | 5 - Deckelschloß |
| 3 - Rosette | 6 - Sicherungsscheibe |
| 7 - Sechskantmutter | |

Einbau

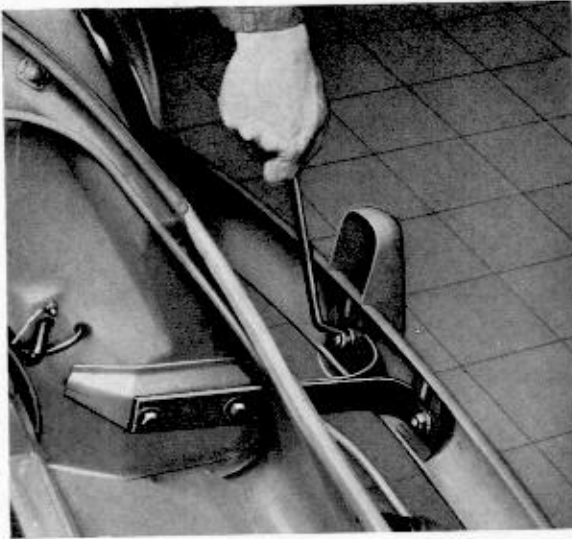
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Dichtung für Deckelgriff und Gummiunterlage auf Brauchbarkeit prüfen, nötigenfalls erneuern.
- 2 - Deckelschloß in die Führung auf der Unterseite einsetzen und kompletten Deckelgriff von oben einführen.
- 3 - Sechskantmutter nur so fest anziehen, daß das Deckelschloß leicht betätigt werden kann.

Vorderen Stoßfänger aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Vier Befestigungsschrauben am Stoßfänger abschrauben und Stoßfänger mit vier Verstärkungen und linkem und rechtem Stoßfängerhorn abnehmen.



- 2 - Vorderen Deckel öffnen und Reserverad herausnehmen.
- 3 - Linken und rechten Stoßfängerträger abschrauben und aus dem vorderen Abschlußblech herausziehen.
- 4 - Gummidichtungen für Stoßfängerträger abnehmen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Gummidichtungen für Stoßfängerträger auf Beschaffenheit prüfen, nötigenfalls erneuern. Dichtungen in das vordere Abdeckblech einsetzen.
- 2 - Stoßfängerträger seitenrichtig einführen und anschrauben.



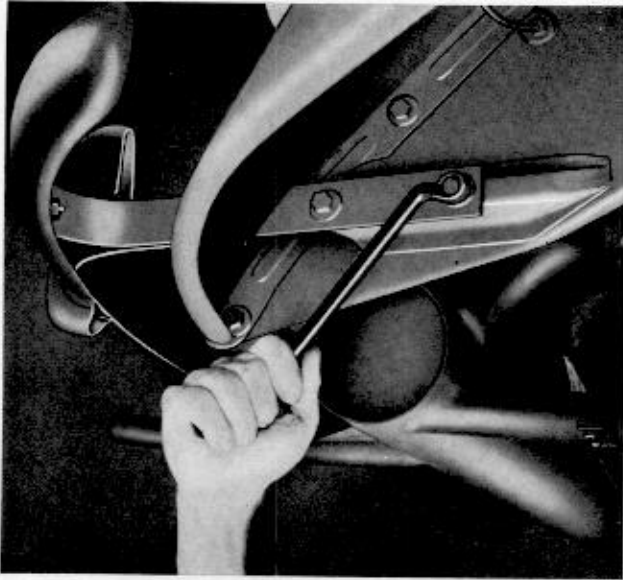
- 3 - Stoßfänger anschrauben. Die Stoßfängerhörner werden an den äußeren Befestigungsschrauben angebracht.

Hinteren Stoßfänger aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Vier Befestigungsschrauben am Stoßfänger abschrauben und Stoßfänger mit vier Verstärkungen abnehmen.
- 2 - Linkes und rechtes Stoßfängerhorn abschrauben.
- 3 - Linken und rechten Stoßfängerträger abschrauben und aus den Kotflügeln nach hinten herausziehen.
- 4 - Gummidichtungen für Stoßfängerträger abnehmen.





Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Gummidichtungen für Stoßfängerträger auf Beschaffenheit prüfen, nötigenfalls erneuern. Dichtungen in den hinteren Kotflügel einsetzen.
- 2 - Stoßfängerträger seitenrichtig einführen und anschrauben.
- 3 - Stoßfängerhörner anschrauben und Stoßfänger an den Stoßfängerträgern befestigen.

Tür aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Zwei Befestigungsschrauben vom Lager der Tür-Haltestange am Scharnierträger mit einem Kreuzschraubenzieher abschrauben.
- 2 - Je zwei Gummipfropfen am oberen und unteren Scharnier abnehmen.
- 3 - Je vier Linsensenkschrauben für die Befestigung der Türscharniere an den Scharnierholmen oben und unten mit einem Kreuzschraubenzieher abschrauben.

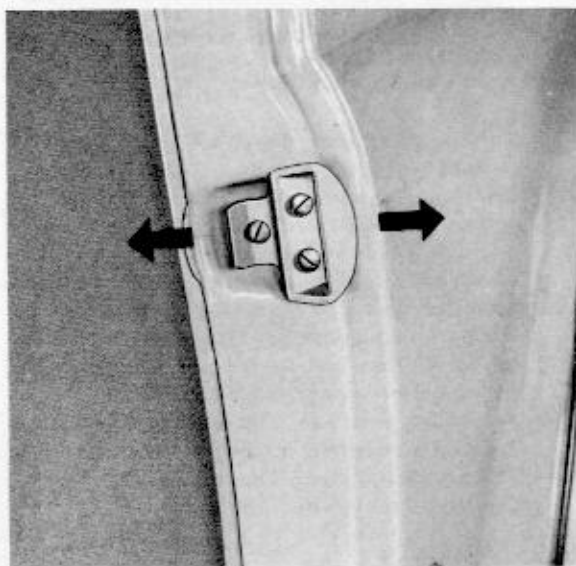


- 4 - Tür abnehmen.

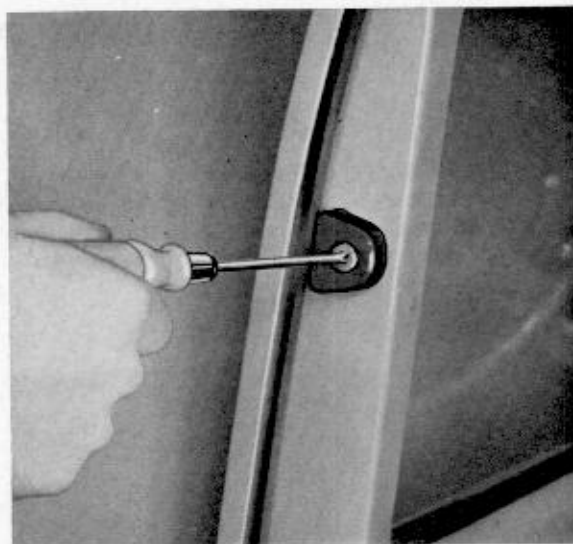
Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Türdichtungen überprüfen, nötigenfalls erneuern. Neue Dichtungen mit Original-VW-Universalkleber D 12 einkleben.
- 2 - Tür anschrauben und in Türausschnitt des Aufbaus so einpassen, daß verklemmfreies Öffnen und Schließen und ringsum eine gleichmäßige Anlage der Gummidichtung gewährleistet sind.
- 3 - Schließkeil am Aufbau so einstellen, daß Tür und hintere Seitenwand fluchten.



- 4 - Keilpuffer auf Verschleiß prüfen, nötigenfalls erneuern.



Anmerkung:

Verstellbare Keilpuffer werden eingebaut ab:

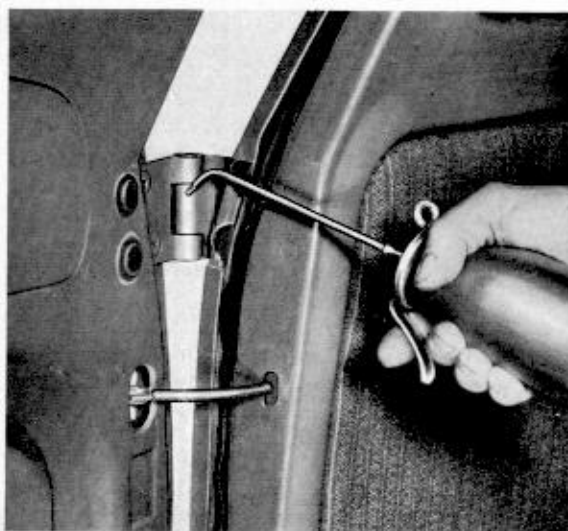
	VW-Limousine	VW-Cabriolet
Fahrgestell-Nr.:	1-441708	1-448117
Aufbau-Nr.:	380257	12410

Nach Lösen der Senkschraube sind die Keilpuffer an der Tür in seitlicher Richtung verstellbar. Bei angezogener Schraube verhindert die Verzahnung an der Gewindeplatte und am Halter ein unbeabsichtigtes Verschieben der Keilpuffer. Ein nach-

träglicher Einbau in Wagen älterer Ausführung ist nicht möglich.

Reicht die Anlage der normalen Keilpuffer in den entsprechenden Ausschnitten des Aufbaus nicht aus, um ein Klappern der Tür zu verhindern, so können Keilpuffer in Übergröße eingebaut werden, die ersatzteilmäßig erhältlich sind.

- 5 - Türscharniere ölen, dabei auf Sauberkeit der Öllöcher achten. Schließkeil leicht einfetten. Der Schließzylinder des abschließbaren Türschlosses darf nur mit Staubgraphit, keinesfalls mit Öl oder Fett geschmiert werden. Es empfiehlt sich, etwas Staubgraphit in die Schlüsselöffnung zu blasen und den vorher in Staubgraphit getauchten Schlüssel mehrmals im Schloß hin- und herzubewegen. Die Keilpuffer dürfen weder mit Fett noch mit Öl in Berührung kommen. Bei etwa auftretenden Quietschgeräuschen sind die Keilpuffer mit Talkum einzupudern. Das gleiche gilt für die Gummidichtungen der Tür.



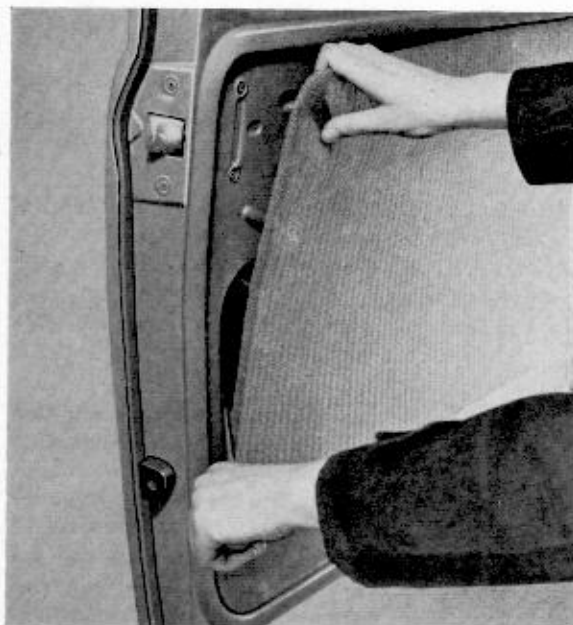
Türhaltestange aus- und einbauen

Ausbau

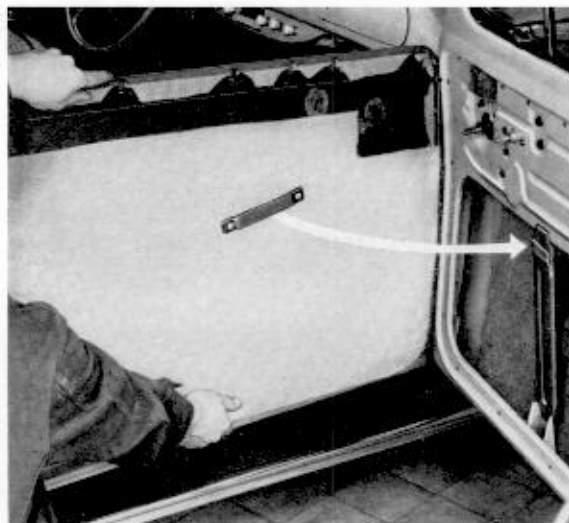
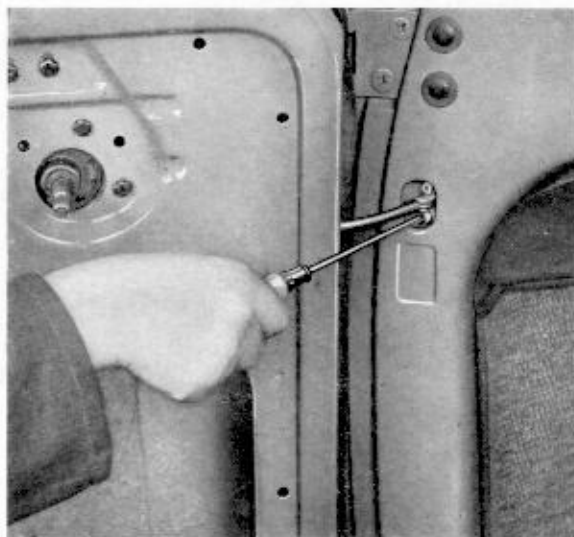
- 1 - Rosetten für Fensterheberkurbel und inneren Türgriff gegen die Türverkleidung drücken und sichtbar werdende Zylinderkerbstifte mit einem Dorn aus den Griffen herausschlagen. - Kurbel und Griff abnehmen.



- 2 - Türverkleidung durch Herausheben der Pappklammern von der Tür abnehmen. Dabei ist sorgfältig auf die Vermeidung von Beschädigungen der Lackierung zu achten.



- 3 - Kegelfedern und Gummipuffer für Fensterheberkurbel und inneren Türgriff abnehmen.
- 4 - Zwei Befestigungsschrauben der Türhaltestange am Scharnierträger des Aufbaus mit Kreuzschraubenzieher abschrauben.



- 5 - Splint von der Türhaltestange entfernen, Gummipuffer und Dämpfungsscheibe von der Türhaltestange abziehen.

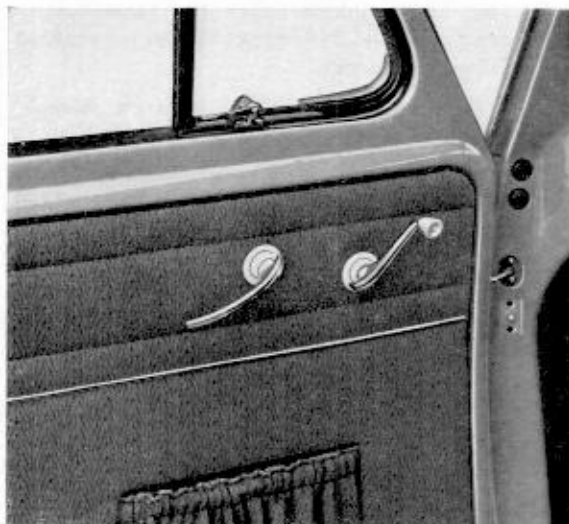
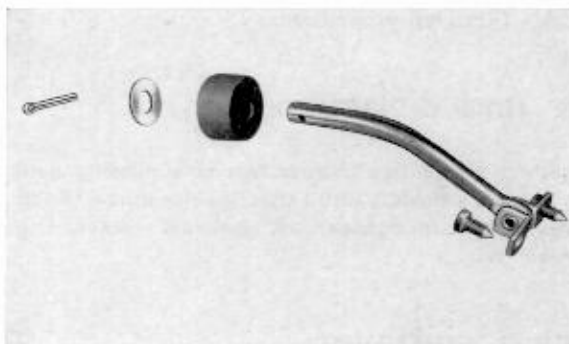
- 3 - Beim Anbau der Türverkleidung beachten, daß das Ölpapier unten über die Innenhaut der Tür faßt, um das Abfließen von eingedrungenem Wasser zu gewährleisten.

- 4 - Fensterkurbel und Türgriff in der vorgeschriebenen Stellung einbauen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Türhaltestange durch den dazugehörigen Schlitz in der Tür einführen und Teile in der richtigen Reihenfolge aufschieben.



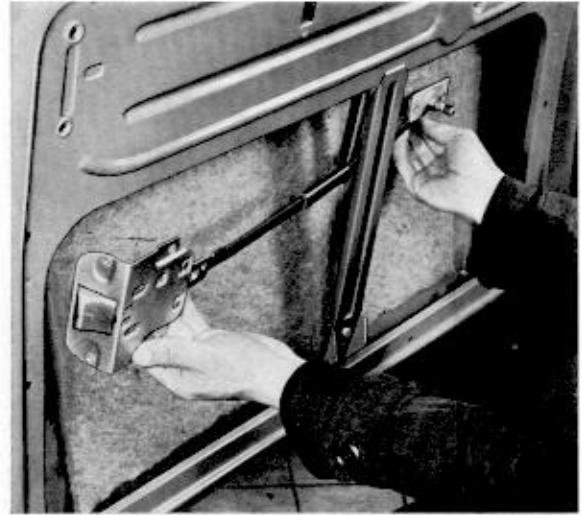
- 2 - Halteblech für die Armlehne an der Rückseite der Türverkleidung in den Armlehnenträger am Verbindungssteg auf der Innenseite der Tür einhängen.

- 5 - Gelenk der Türhaltestange leicht einölen. Durch einen Tropfen Öl auf der Türhaltestange läßt sich etwaiges Quietschen in der Leder-scheibe verhindern.

Türschloß aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Inneren Türgriff und Fensterkurbel ausbauen.
- 2 - Türverkleidung entfernen.
- 3 - Fensterheber ausbauen.
- 4 - Zwei Linsensenkschrauben unter der Türdichtung entfernen.



Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Teile prüfen, beschädigte Teile erneuern.

Anmerkung:

Bei einem Bruch der Blattfeder für die Verriegelung ist es nicht mehr erforderlich, das komplette Türschloß auszutauschen. Die Blattfeder ist jetzt einzeln für die beiden Türschlösser erhältlich.

- 5 - Äußeren Türgriff mit Gummidichtung abziehen.
- 6 - Vier Linsensenkschrauben für Schloßbefestigung und zwei Zylinderschrauben am inneren Türgriff entfernen.
- 7 - Zylinderschraube an der hinteren Fensterführungsschiene abschrauben.
- 8 - Kurbelfenster nach oben schieben und Türschloß mit Zugstange und Fernbetätigung herausnehmen.

- 2 - Schloß reinigen, bewegliche Teile mit Universalfett VW - A 052 einfetten.

- 3 - Beim Einbau ist darauf zu achten, daß die Gummimanschette auf der Zugstange in Höhe der Blechführung sitzt und daß die Stange mit leichter Vorspannung in der zugehörigen Führung an der Innenhaut der Tür liegt.

- 4 - Türschloß graphitieren.

Fensterscheiben aus- und einbauen

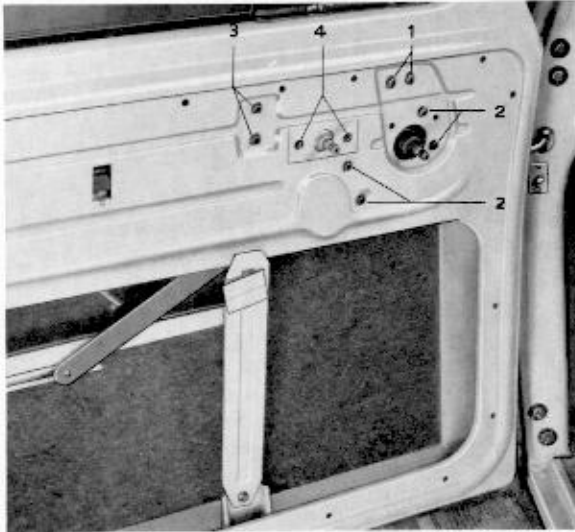
Sämtliche Fensterscheiben sind aus Sicherheitsglas hergestellt und auswechselbar. Um eine allseitig gute Abdichtung zu erreichen, ist beim Einbau neuer Scheiben darauf zu achten, daß beispielsweise durch Unfall verbogene oder beschädigte Fensterrahmen vorher einwandfrei instandgesetzt und gerichtet werden. Die Sitzfläche für die Gummidichtungen müssen glatt und sauber sein.

Drehfenster aus- und einbauen

Ausbau

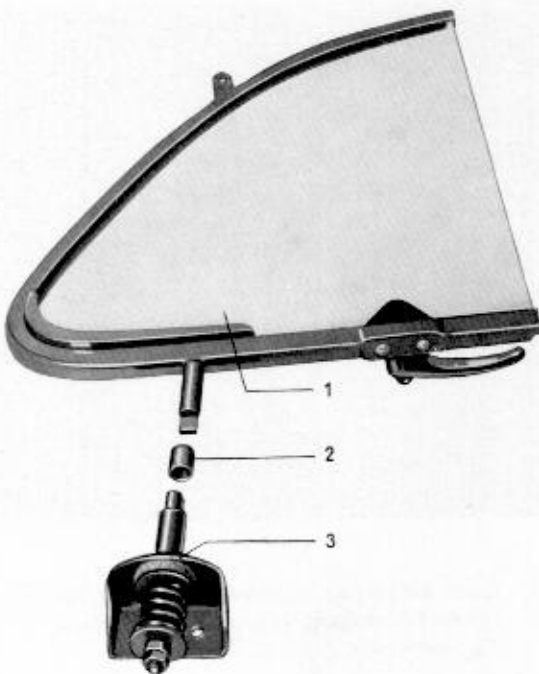
- 1 - Fensterkurbel und inneren Türgriff abnehmen.
- 2 - Türverkleidung, Kegelfedern und Gummipuffer abnehmen.

- 3 - Zwei Befestigungsschrauben vom Halter der Bremse für das Drehfenster lösen.



- 1 - Befestigungsschrauben f. Drehfensterbremse
- 2 - Befestigungsschrauben f. Fensterheber
- 3 - Befestigungsschrauben f. Fensterführungsschiene
- 4 - Befestigungsschrauben f. Fernbetätigungschloß

4 - Bremse mit Kupplungsring nach unten abziehen.



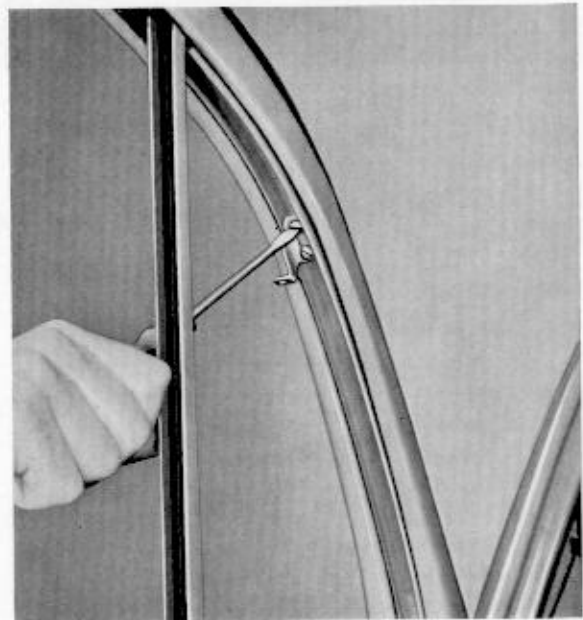
- 1 - Drehfenster
- 2 - Kupplungsring
- 3 - Drehfensterbremse

5 - Hohlriet am oberen Lager des Drehfensters abnieten.

6 - Drehgriff nach oben stellen und Drehfenster aus der Tür herausheben.

7 - Dichtungen für Drehfenster herausziehen.

8 - Oberen Lagerbock und Haltewinkel für Drehfenster abschrauben.



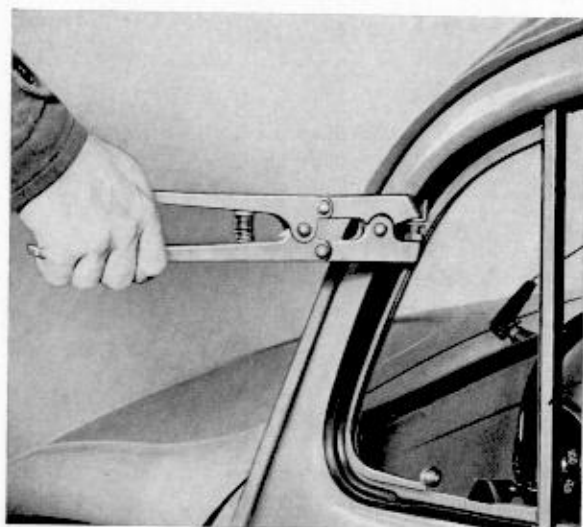
Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

1 - Lagerbock und Haltewinkel für Drehfenster anschrauben.

2 - Gummidichtungen prüfen, nötigenfalls erneuern und einbauen.

3 - Fenster in die Tür einführen und mit einer Nietzange am oberen Lager annieten.



- 4 - Bremse mit Kupplungsring aufschieben und Halter für die Bremse mit zwei Sechskantschrauben an der Innenhaut der Tür befestigen.

Anmerkung:

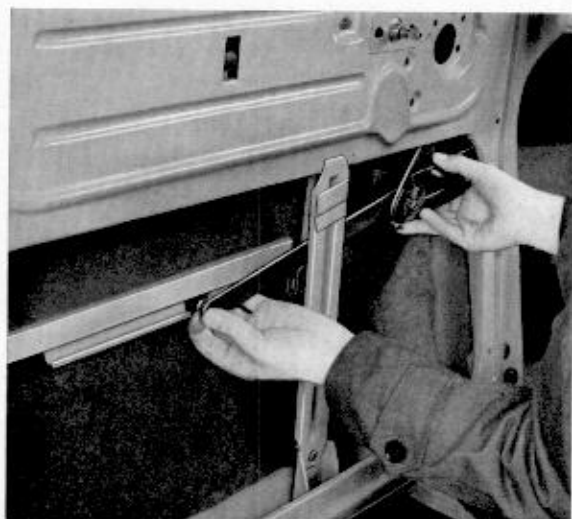
Die Bremswirkung der Drehfensterbremse kann durch Verstellen der Einstellmutter und damit der Federspannung verändert werden.

- 5 - Gummipuffer, Kegelfedern und Türverkleidung sowie Fensterkurbel und inneren Türgriff anbauen. Einwandfreie Funktion aller Teile durch mehrfache Betätigung überprüfen.

Kurbelfenster aus- und einbauen

Ausbau

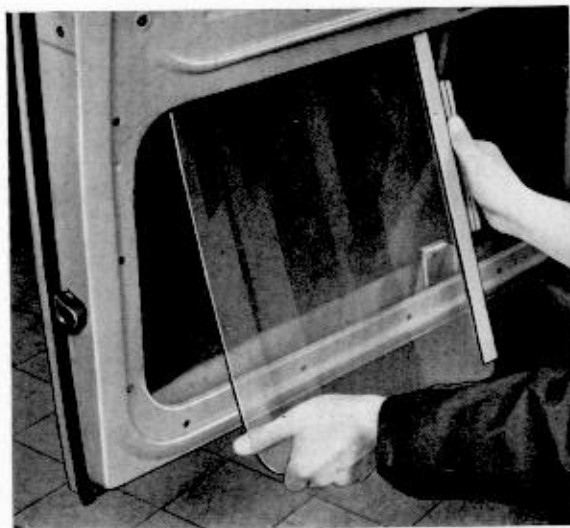
- 1 - Tür öffnen und Scheibe nach unten kurbeln.
- 2 - Fensterkurbel und inneren Türgriff abnehmen.
- 3 - Türverkleidung, Kegelfedern und Gummipuffer abnehmen.
- 4 - Vier Befestigungsschrauben für den Fensterheber lösen.
- 5 - Fensterheber in Richtung Türaußenhaut drücken und nach unten aus der Türinnenhaut herausziehen. Fensterhebergestänge mit Kugelpopf aus der Fensterheberschiene des Kurbelfensters herausziehen und Heber herausnehmen.



- 6 - Sechskantschraube zur Befestigung der Fensterführung am Verbindungssteg und untere Befestigungsschraube des Verbindungsstegs lösen. Steg abnehmen.



- 7 - Zwei Befestigungsschrauben für die vordere Fensterführungsschiene an der Innenhaut der Tür entfernen.
- 8 - Fensterscheibe nach unten aus den Führungsschienen herausziehen. Fensterscheibe hochkant stellen und aus der Tür herausheben.



Einbau

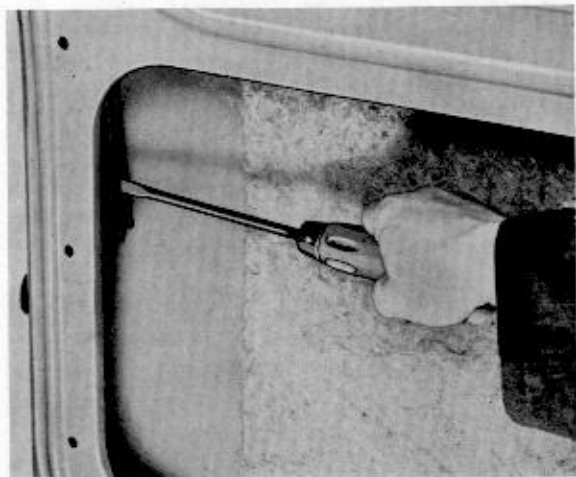
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Fensterscheibe zunächst hochkant einführen, drehen und in den Führungen nach oben schieben.
- 2 - Verbindungssteg und vordere Fensterführungsschiene anschrauben.
- 3 - Bewegliche Teile des Fensterhebers vor dem Einbau mit Universalfett VW — A 052 einfetten.
- 4 - Fenster ungefähr zwei Drittel öffnen und Fensterhebergestänge mit Kugelkopf in die Fensterheberschiene einführen.
- 5 - Fensterheber einsetzen und anschrauben.

Fensterführungsschiene aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Kurbelfenster ausbauen.
- 2 - Eine Zylinderschraube und fünf Linsenschrauben aus der hinteren Fensterführungsschiene entfernen und Schiene mit Führung ausbauen.

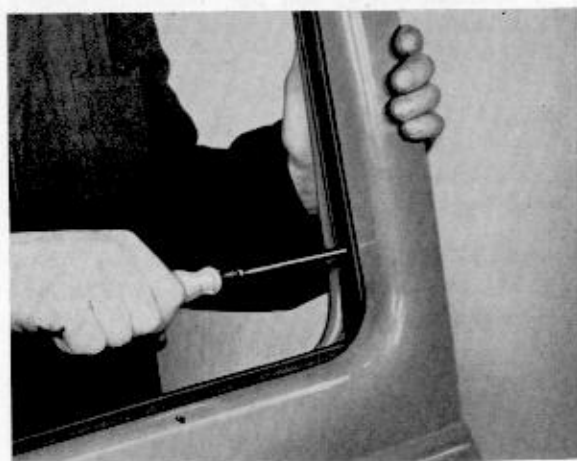


- 3 - Zwei sichtbar werdende Schrauben von der vorderen Fensterführungsschiene entfernen und Fensterführungsschiene mit Fensterführung nach unten aus der Tür herausziehen.
- 4 - Drahtklammer für die Gummidichtungen des Türfensterschachts mit einem Schraubenzieher aus den Öffnungen in der Innenhaut der Tür herausheben und Dichtungen mit den Drahtklammern — beim Exportmodell einschließlich des Zierrahmens — abnehmen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Gummidichtungen für Türfensterschacht und Fensterführungen überprüfen, nötigenfalls erneuern.
- 2 - Vordere Fensterführungsschiene mit zwei Befestigungsschrauben am Türrahmen befestigen.
- 3 - Gummidichtungen für Türfensterschacht — beim Exportmodell einschließlich Zierrahmen — mittels Drahtklammer am Türfensterschacht befestigen.
- 4 - Hintere Fensterführungsschiene an der Tür befestigen.



- 5 - Kurbelfenster einbauen.

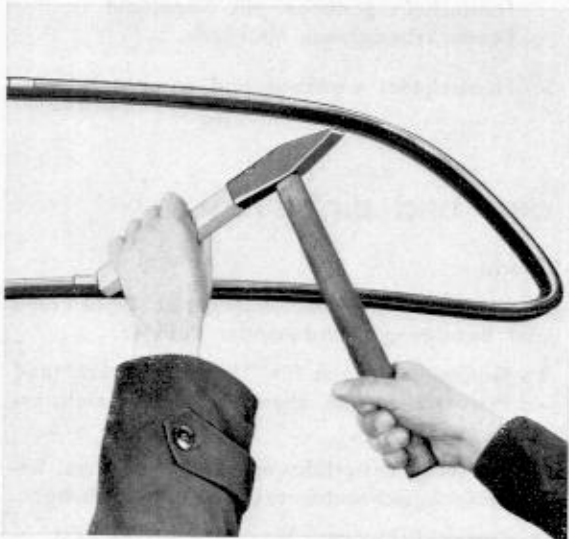
Windschutzscheibe aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Scheibenwischerarme nach vorn klappen.
- 2 - Windschutzscheibe mit Gummidichtung, in der oberen linken oder rechten Ecke beginnend, von innen nach außen herausdrücken.

Nur Export-Modell

- 3 - Obere und untere Muffe am Zierrahmen zur Seite treiben, damit die Stöße des Zierrahmens frei werden.



- 4 - Zierrahmenhälften von der Gummidichtung abziehen.

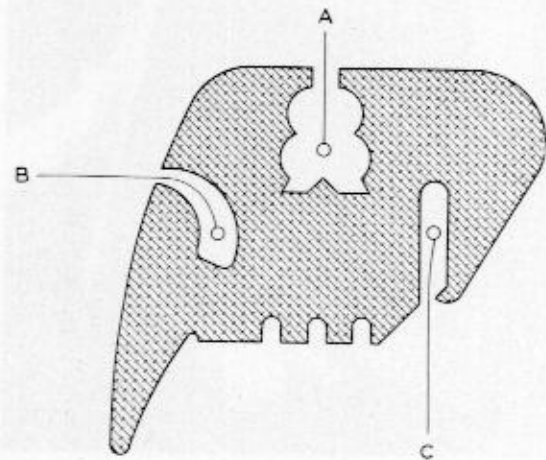
Standard- und Export-Modell

- 5 - Gummidichtung von der Windschutzscheibe abnehmen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Reste des alten, verhärteten Dichtungsmittels mit Waschbenzin vom Karosserie-Fensterahmen entfernen.
- 2 - Gummidichtung auf Brauchbarkeit prüfen, nötigenfalls ersetzen.
- 3 - Gummidichtung über den Scheibenrand ziehen. Die Trennfuge der Dichtung soll oben etwa in der Mitte der Scheibe liegen.



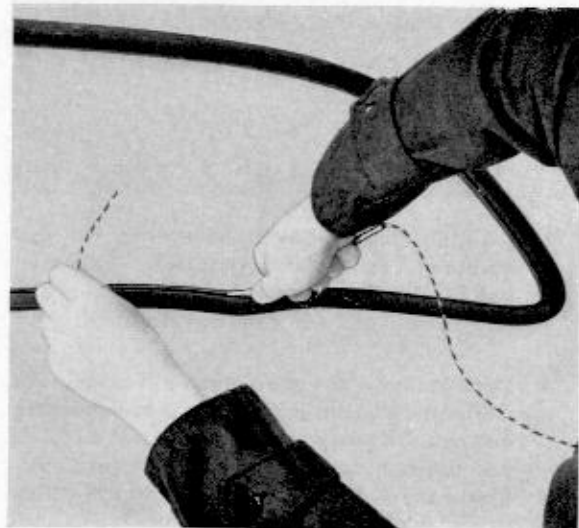
Profil der Windschutzscheibendichtung

- A - Profillute für die Scheibe
- B - Schlitz für Zierrahmen
- C - Schlitz für Karosserierahmen

Zierrahmen einsetzen (Export-Modell)

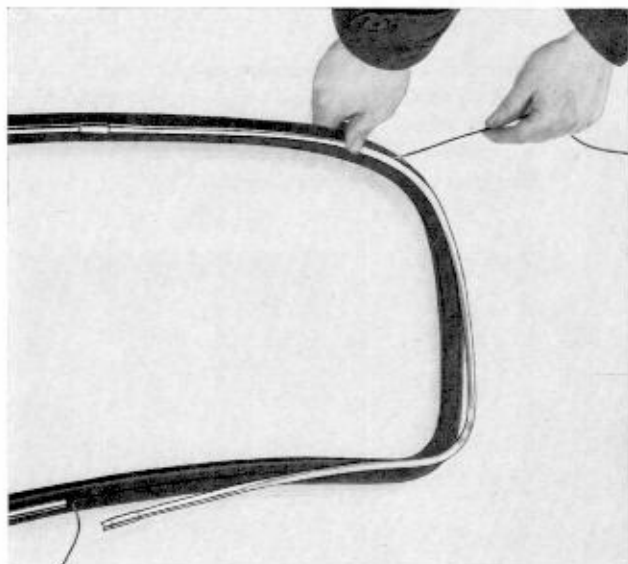
- 4 - Kabel (z. B. alte, elektrische Leitung mit Isolierung, etwa 2—3 mm Außendurchmesser) rundherum in den Schlitz der Gummidichtung einlegen.

Das Kabel wird dabei durch ein am vorderen Ende flachgedrücktes Rohrstück gezogen. Dieses flachgedrückte Ende wird in den Schlitz der Gummidichtung eingeführt und über den



ganzen Umfang der Scheibe gezogen. Das durch das Rohr gleitende Kabel legt sich dabei in den Schlitz der Dichtung. Die beiden Kabelenden sollen in der Mitte des unteren oder oberen Scheibenrandes zusammenkommen.

- 5 - Zierrahmenhälften nacheinander in die Gummidichtung einklemmen, wobei von der Stelle auszugehen ist, an welcher die Kabelenden zusammentreffen. Kabellangsam herausziehen und Zierrahmen nachfolgend in den Schlitz der Dichtung hineindrücken.



- 6 - Beide Muffen auf den Zierrahmen aufsetzen.

Scheibe einsetzen

- 7 - Kabel rundum in den äußeren Schlitz der Gummidichtung einlegen. Die beiden Kabelenden sollen in der Mitte der Scheibe unten zusammentreffen.
- 8 - Gummidichtung außen ringsum mit Original-VW-Fensterscheibenzement D 10 bestreichen.
- 9 - Fensterrahmen im Aufbau in den unteren Ecken auf etwa 30 cm Länge mit Original-

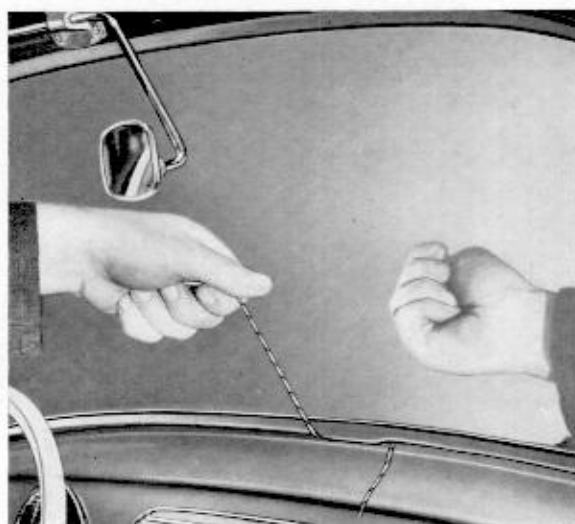
VW-Fensterscheibenzement D 10 bestreichen.

- 10 - Scheibe von außen in den Fensterrahmen einlegen; die Kabelenden müssen dabei nach innen hängen.

- 11 - Zum Einsetzen der Scheibe sind zwei Personen erforderlich.

Ein Monteur zieht — an einem Kabelende beginnend — die Lippe der Gummidichtung über die Kante des Fensterrahmens. Dabei ist das Kabel parallel zur Scheibeninnenseite zu ziehen.

Ein zweiter Monteur schlägt gleichzeitig — dem Zug des Kabels folgend — mit der Faust von außen auf die Scheibe und bringt diese damit zur gleichmäßigen Anlage.



- 12 - Überschüssige Dichtungsmasse mit Waschbenzin von der Scheibe entfernen. Scheibe auf Dichtigkeit prüfen und mit Spiritus reinigen.

Anmerkung:

Ab August 1957 erfolgte der Einbau einer nach oben und zu den beiden Seiten hin vergrößerten Windschutzscheibe. Gleichzeitig sind auch die vorderen Türsäulen schmaler geworden. Die Montage der neuen Windschutzscheibe ist gegenüber der bisherigen Ausführung unverändert geblieben.

Seiten- und Rückfenster aus- und einbauen

Der Aus- und Einbau erfolgt entsprechend den Hinweisen über die Montage der Windschutzscheibe. Die Zierrahmen der Seiten- und Rückblickfenster sind einteilig.

Ab Fahrgestell Nr. 1-454951 wurde anstelle der geteilten Rückblickscheibe aus Fensterglas ein durchgehendes, gewölbtes Rückblickfenster aus Sicherheitsglas eingebaut.

Anmerkung:

Werden anstelle der Scheiben aus Einschichtenglas solche aus Mehrschichtenglas eingebaut, so dürfen diese Scheiben nur hineingedrückt werden. Wegen der Gefahr des Zerspringens keinen Gummihammer beim Einsetzen der Mehrschichtenglasscheiben verwenden!

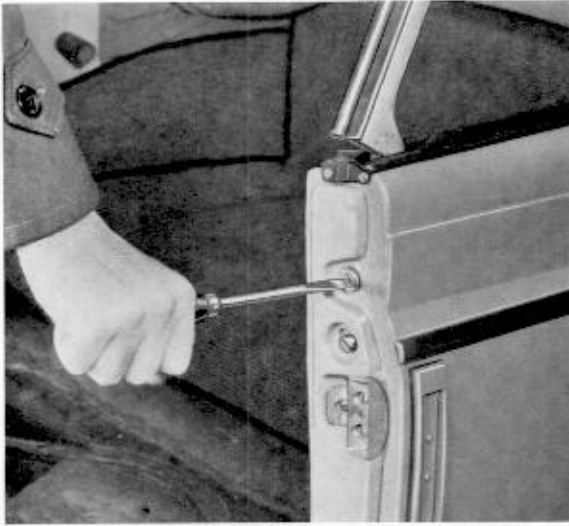
Anmerkung:

Ab August 1957 wurde ein in der Breite und in der Höhe vergrößertes Rückfenster eingebaut. Die Montage des neuen Rückfensters ist gegenüber der bisherigen Ausführung unverändert geblieben.

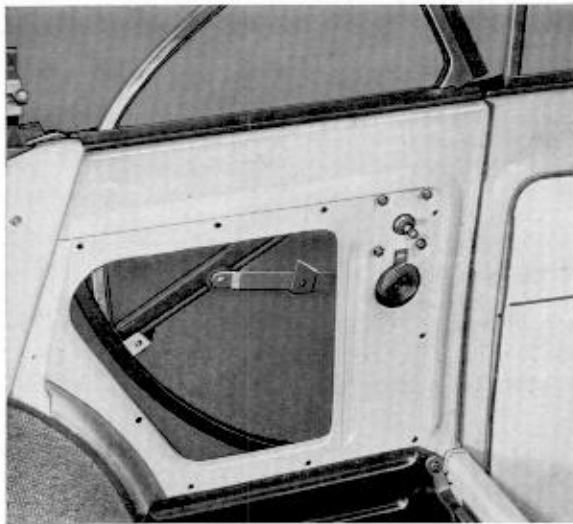
Schwenkfenster am Cabriolet

Ausbau

- 1 - Verdeck öffnen.
- 2 - Hinteren Sitz und Rückenlehne herausnehmen.
- 3 - Einen Gummipropfen und zwei Schrauben für das Lager des Schwenkfensters entfernen.



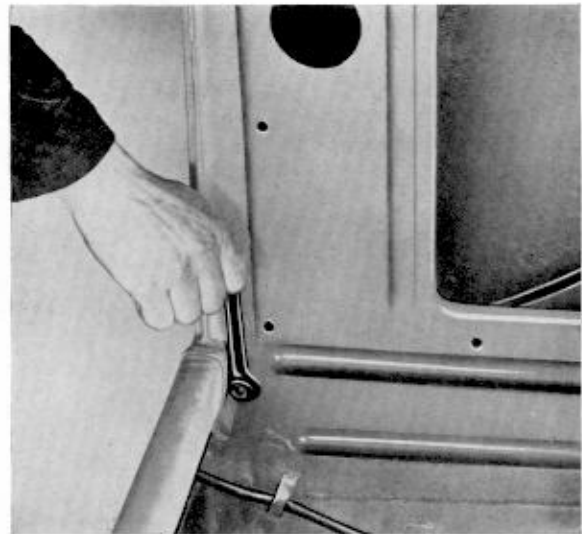
- 4 - Fenster zwei bis drei Kurbelumdrehungen abwärts schwenken.
- 5 - Fensterkurbel und Innenverkleidung abnehmen.



- 6 - Vier Befestigungsschrauben für den Fensterheber abschrauben und Fensterheber in

Richtung Außenhaut drücken. Kugelkopf des Hebergestänges aus der Fensterheberschiene ziehen und Kurbelapparat ausbauen.

- 7 - Schwenkfenster nach oben aus dem Fensterschacht herausziehen.
- 8 - Abdichtung für Türfensterschacht mit beiden Gummiendstücken nach Lösen von drei Befestigungsschrauben abbauen.
- 9 - Zwei Befestigungsschrauben für die Führungsschiene des Schwenkfensters im Fensterschacht und eine Sechskantschraube an der Innenhaut des hinteren Seitenteils entfernen und Fensterführungsschiene herausziehen.



Einbau

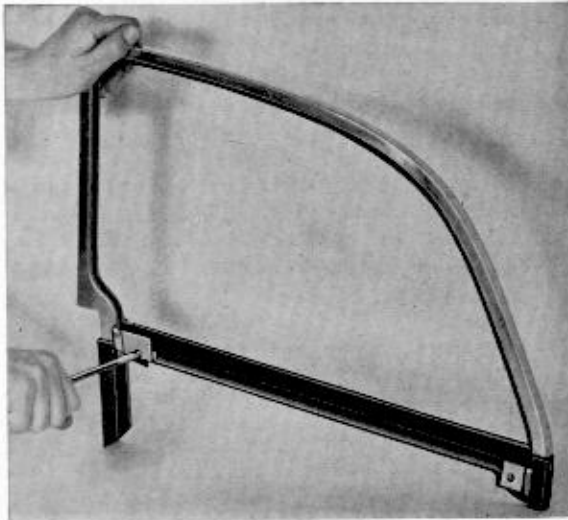
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Gummidichtungen prüfen, nötigenfalls erneuern.
- 2 - Fensterheber reinigen und bewegliche Teile mit Universalfett VW - A 052 einfetten.
- 3 - Einwandfreies Öffnen und Schließen des Fensters, sowie richtigen Sitz der Dichtungen überprüfen.
- 4 - Gummidichtungen mit Talkum einpudern.



Schwenkfenster zerlegen

- 1 - Gummidichtung an der vorderen Kante des Schwenkfensters abziehen.
- 2 - Lager für Schwenkfenster abschrauben, Fensterheberschiene abnehmen und Fensterscheibe herausziehen.



- 3 - Gummidichtung für Schwenkfensterrahmen abnehmen.

Schwenkfenster zusammenbauen

Der Zusammenbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge des Zerlegens. Die Gummidichtungen sind zu prüfen, nötigenfalls zu ersetzen.

Anmerkung:

A - Läßt sich das Schwenkfenster nicht hoch genug kurbeln so daß zwischen Türfenster und Schwenkfenster ein Abstand bleibt, so ist folgendermaßen zu verfahren:

- 1 - Fensterkurbel und hintere Seitenverkleidung abnehmen.
- 2 - Schwenkfenster halb herunterkurbeln.
- 3 - Der Anschlaglappen am Kurbelapparat ist soweit zu verkürzen (abzufellen), bis die Gummidichtung des Schwenkfensters bei wiederholtem Schließen am Türfenster voll anliegt und abdichtet.
- 4 - Seitenverkleidung und Fensterkurbel anbauen.

B - Läßt sich das Seitenfenster zu weit nach vorn kurbeln so ist folgendermaßen zu verfahren:

- 1 - Fensterkurbel und hintere Seitenverkleidung abnehmen.
- 2 - Schwenkfenster halb herunterkurbeln.
- 3 - Eine Sechskantmutter M6 auf die hintere obere Befestigungsschraube des Kurbelapparates fest aufschrauben. Schließt danach das Fenster nicht mehr ausreichend, so ist nach Punkt A zu verfahren.
- 4 - Seitenverkleidung und Kurbelgriff anbauen.

Windschutzscheibe aus- und einbauen

(Verbundglas)

Ausbau

- 1 - Scheibenwischerarme nach vorn klappen.
- 2 - Gummidichtung mit Hilfe eines entsprechenden Hartholzstückes innen vom Fensterrahmen lösen und gleichzeitig zwischen Dichtung und Fensterrahmen Glycerin sprühen. Windschutzscheibe mit Dichtung auf einer Seite beginnend vorsichtig herausdrücken.

Nur Export-Modell

- 3 - Obere und untere Muffe am Zierrahmen zur Seite treiben, damit die Stöße des Zierrahmens frei werden.
- 4 - Zierrahmenhälften von der Gummidichtung abziehen.
- 5 - Gummidichtung von der Windschutzscheibe abnehmen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Reste des alten, verhärteten Dichtungsmittels mit Waschbenzin oder Spiritus vom Fensterrahmen entfernen.
- 2 - Gummidichtung auf Beschaffenheit prüfen, nötigenfalls ersetzen.
- 3 - Gummidichtung über den Scheibenrand ziehen. Die Verbindungsnaht soll oben, etwa in der Mitte der Scheibe liegen.

Anmerkung:

Verbundglas trägt die Bezeichnung Sigla, Kinon oder Delag. Die Scheibe muß so eingesetzt werden, daß die Bezeichnung von außen lesbar ist.

Zierrahmen einsetzen (Export-Modell)

- 4 - Kabel (z. B. alte, elektrische Leitung mit Isolierung, etwa 2—3 mm Außendurchmesser) rundherum in den Schlitz der Gummidichtung einlegen.

Das Kabel wird dabei durch ein am vorderen Ende flachgedrücktes Rohrstück gezogen. Dieses flachgedrückte Ende wird in den Schlitz der Gummidichtung eingeführt und über den

ganzen Umfang der Scheibe gezogen. Das durch das Rohr gleitende Kabel legt sich dabei in den Schlitz der Dichtung. Die beiden Kabelenden sollen in der Mitte des unteren oder oberen Scheibenrandes zusammenkommen.

- 5 - Zierrahmenhälften nacheinander in die Gummidichtung einklemmen, wobei von der Stelle auszugehen ist, an welcher die Kabelenden zusammentreffen. Kabel langsam herausziehen und Zierrahmen nachfolgend in den Schlitz der Dichtung hineindrücken.
- 6 - Beide Muffen auf den Zierrahmen aufsetzen.

Scheibe einsetzen

- 7 - Kabel rundum in den äußeren Schlitz der Gummidichtung einlegen. Die beiden Kabelenden sollen in der Mitte der Scheibe unten zusammentreffen.
- 8 - Gummidichtung außen ringsum mit Original-VW-Fensterscheibenzement D 10 bestreichen.

9 - Fensterrahmen im Aufbau in den unteren Ecken auf etwa 30 cm Länge mit Original-VW-Fensterscheibenzement D 10 bestreichen.

- 10 - Lippe der Gummidichtung innen und außen und Fensterrahmen mit Glyzerin einreiben.
- 11 - Scheibe zunächst mit dem unteren Rand von außen in den Fensterrahmen einsetzen und unter gleichmäßigem Druck mit beiden Händen in den Fensterrahmen des Aufbaues einpressen. Es ist darauf zu achten, daß der Druck nicht einseitig erfolgt, sondern gleichmäßig auf die ganze Scheibenfläche verteilt wird.

Ein zweiter Monteur zieht — an einem Kabelende beginnend — die Lippe der Gummidichtung über die Kante des Fensterrahmens. Dabei ist das Kabel parallel zur Scheibeninnenseite zu ziehen.

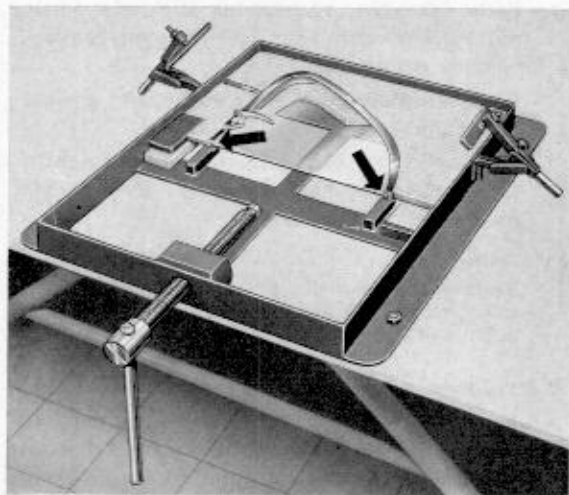
- 12 - Herausgequollene Dichtungsmasse mit Waschbenzin oder Spiritus entfernen. Scheibe auf Dichtigkeit prüfen.

Drehfensterscheibe aus- und einbauen

(Drehfenster ausgebaut)

Ausbau

- 1 - Drehfenster in Vorrichtung VW 737 so einlegen, daß die äußeren Rahmenkanten in den Aussparungen der Widerlager voll zur Anlage kommen (Pfeil).



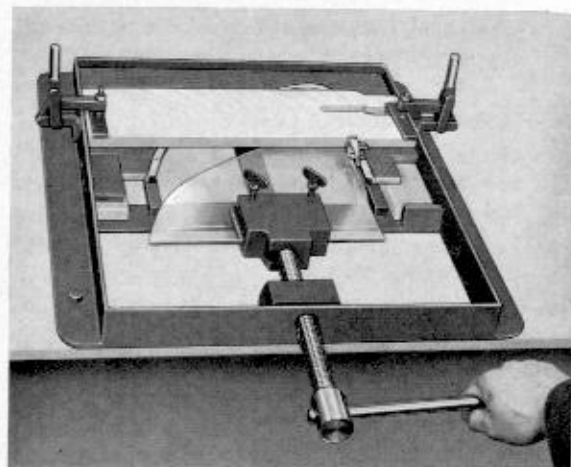
- 2 - Scheibenaufnahme auf das Endstück der Spindel aufschieben und Spindel mit Aufnahmestück so weit wie möglich vorwärtsdrehen.

- 3 - Gummibeilage auf und unter die Scheibe legen. Spannplatte so auf die obere Gummibeilage legen, daß die Enden der beiden Flügelschrauben in die Ansenkungen der Spannplatte fassen.

- 4 - Zwei Flügelschrauben in der Aufnahme handfest anziehen.

- 5 - Druckplatte auf das Drehfenster auflegen und mit den Klemmen befestigen.

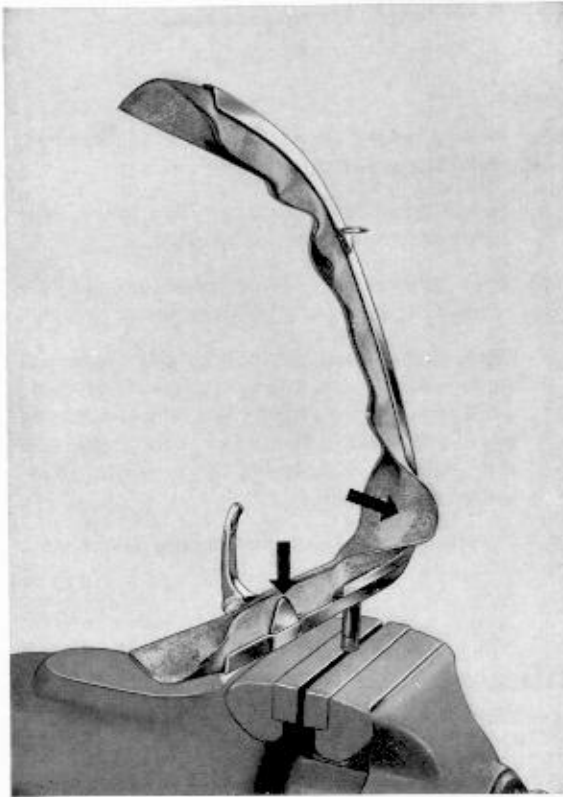
- 6 - Spindel zurückdrehen und Scheibe aus dem Drehfensterrahmen herausziehen.



- 7 - Flügelschrauben lösen und Scheibe aus der Aufnahme herausnehmen.
- 8 - Klemmen lösen, Druckplatte abnehmen und Fensterrahmen aus der Vorrichtung herausnehmen.

Einbau

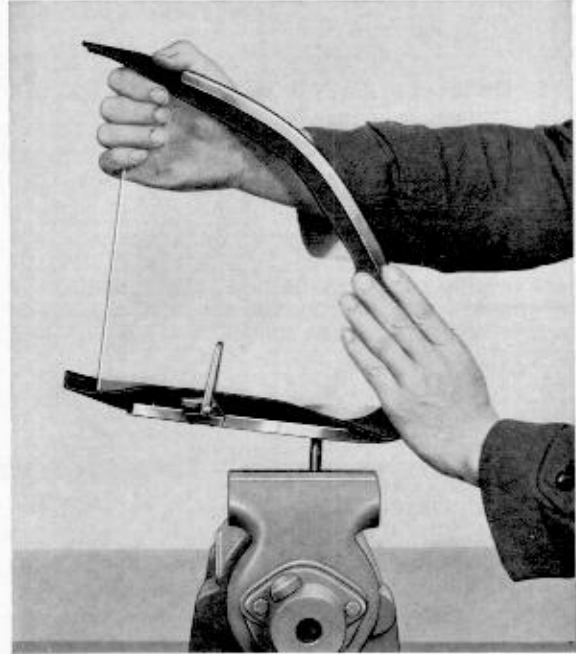
- 1 - Reste des alten, verhärteten Fensterscheibenzements am Vorreiber aus dem Fensterrahmen entfernen.
- 2 - Fensterrahmen innen am Vorreiber mit Original-VW-Fensterscheibenzement D 10 bestreichen.
- 3 - Beide Seiten des neuen Fassungsstreifens mit Talkum bestreuen und kräftig verreiben.
- 4 - Fensterrahmen an der Achse in einen Schraubstock einspannen und Fassungsstreifen wie aus nachstehender Abbildung ersichtlich in den Fensterrahmen einlegen.



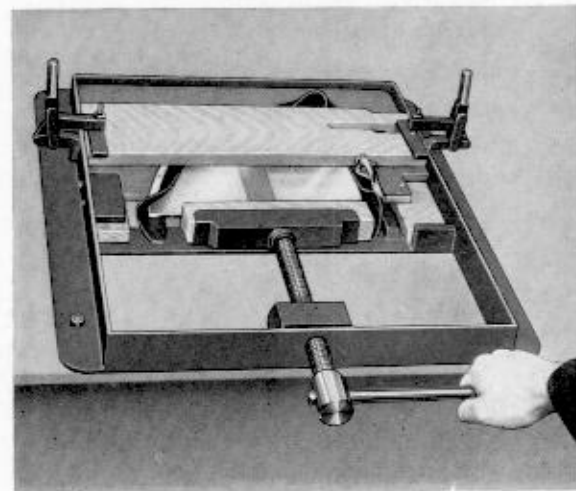
Anmerkung:

Dabei ist besonders zu beachten, daß der Fassungsstreifen an den mit Pfeil gekennzeichneten Stellen nicht in das Fensterrahmenprofil eingelegt wird, sondern wie in der Abbildung ersichtlich, flach zur Anlage kommt, um auf jeden Fall eine Faltenbildung beim Einpressen der Scheibe zu vermeiden. Außerdem ist auf gute Abdeckung der beiden Vorreiberlappen durch den Fassungsstreifen zu achten!

- 5 - Fensterscheibe mit einer Hand in den Rahmen so weit eindrücken, daß der Fassungsstreifen die Fensterscheibe auf beiden Seiten etwas überlappt. Um ein Verziehen zu vermeiden, drückt beim Einpressen der Scheibe die andere Hand gegen den Fensterrahmen.



- 6 - Drehfenster und Formstück in die Vorrichtung VW 737 einlegen.
- 7 - Druckplatte auflegen und mit beiden Klemmen befestigen.



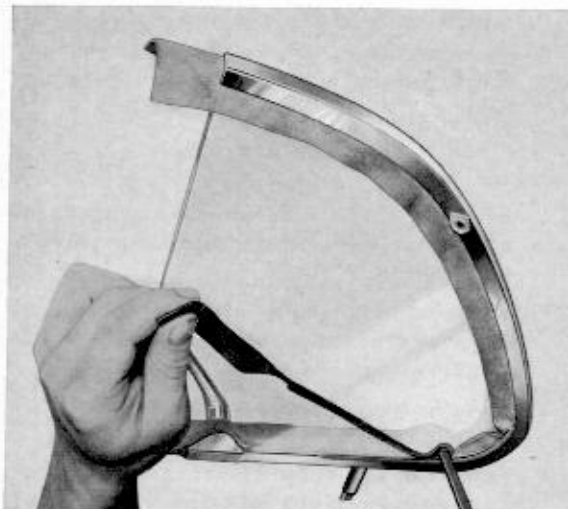
- 8 - Druckstück auf die Fensterscheibe aufsetzen und durch Vorwärtsdrehen der Spindel Scheibe fest in den Drehfensterrahmen einpressen.
- 9 - Spindel etwas zurückdrehen, Druckstück abnehmen, Klemmen lösen, Druckplatte und Drehfenster abnehmen.

10 - Überstehenden Fassungsstreifen mit einem abgewinkelten Messer abschneiden. Dabei ist zu beachten, daß die Schnittkante des Fassungsstreifens unter einem Winkel $< 90^\circ$ verläuft, damit Wasser über die abgeschrägte Kante des Fassungsstreifens nach außen ablaufen kann.

11 - Drehfenster durch Abspritzen mit Wasser auf Dichtigkeit prüfen.

Anmerkung:

Für den Aus- und Einbau der linken bzw. rechten Drehfensterscheibe sind die beiden Formstücke sinngemäß in die Vorrichtung einzulegen (um 180° drehen!).



Türschlösser umwechseln

Vor allem bei Wagen mit Rechtslenkung wird gelegentlich die Anordnung des abschließbaren Türschlosses auf der rechten Seite des Fahrzeugs bevorzugt. Der Umbau läßt sich nur bei Fahrzeugen bis zur Fahrgestell-Nr. 1 - 0 929 745 durchführen.

Ausbau (an beiden Türen)

- 1 - Kurbel für Fensterheber und inneren Türgriff abnehmen.
- 2 - Türverkleidung abnehmen.
- 3 - Fensterheber ausbauen.
- 4 - Äußeren Türgriff ausbauen.
- 5 - Türschloß mit Zugstange und Fernbetätigung ausbauen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Türschlösser und äußere Türgriffe beider Türen untereinander austauschen.
- 2 - Beim Einbau der Türschlösser müssen die Fernbetätigungen um 180° geschwenkt werden.
- 3 - Die Gummimanschette muß auf der Zugstange so angeordnet sein, daß sie auch bei Betätigung der Zugstange stets hinter dem Führungswinkel der Türinnenhaut liegt. Der Führungswinkel soll auf die Zugstange eine leichte Vorspannung ausüben.
- 4 - Türschloß und Fensterbetätigung leicht ölen.

Türhalter einbauen

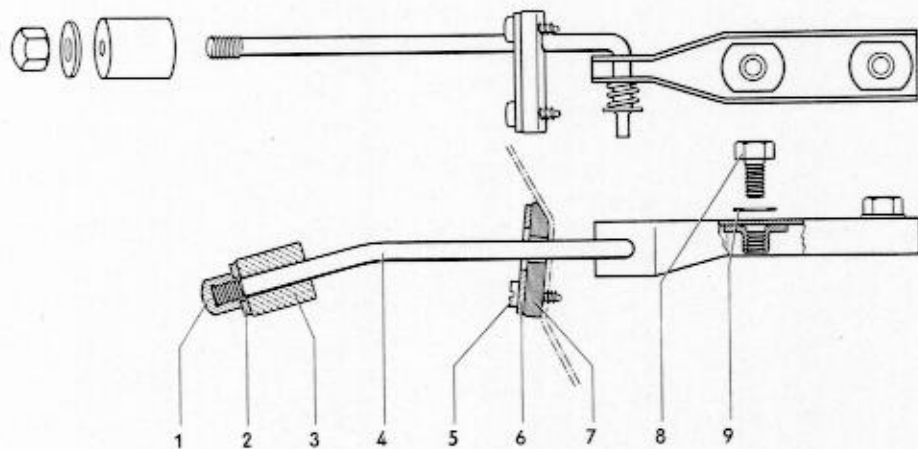
(bis Fahrgestell-Nr. 1-0 397 022)

Das Türhalteband bisheriger Ausführung wird nicht mehr geliefert. Als Ersatz hierfür ist der Türhalter — SP 62 für die linke und der Türhalter — SP 63 für die rechte Tür einzubauen.

Einbau

- 1 - Kurbel für Fensterheber und inneren Türgriff abnehmen.
- 2 - Türverkleidung abnehmen.

- 3 - Altes Türhalteband abschrauben und herausnehmen.
- 4 - Durchbruch in der Scharniersäule der Tür zur Verbesserung der Freigängigkeit der Türhalte-stange nacharbeiten.
- 5 - Türhaltestange von der Innenseite der Tür her durch den Durchbruch der Tür und des Aufbaues einführen. Türhalter mit zwei Sechskantschrauben an der Türinnenhaut befestigen.



- | | |
|---------------------------|-----------------------|
| 1 - Hutmutter | 6 - Halteplatte |
| 2 - Unterlegscheibe | 7 - Dämpfungsscheibe |
| 3 - Türhaltepuffer | 8 - Sechskantschraube |
| 4 - Türhaltestange | 9 - Federscheibe |
| 5 - Zylinder-Blechschaube | |

6 - Dämpfungsscheibe für Türhalter und Halteplatte vom vorderen Gepäckraum aus an der Scharniersäule des Aufbaues so anlegen, daß die Öffnung für das ausgebaute Türhalteband verdeckt wird und die beiden Löcher für die Befestigungsschrauben nach außen zeigen. Löcher zur Aufnahme der Befestigungsschrauben an der Scharniersäule anzeichnen und auf 2,5 mm aufbohren. Dämpfungsscheibe und Halteplatte mit zwei Zylinder-Blechschauben befestigen.

7 - Türhaltepuffer und Unterlegscheibe auf die Türhaltestange schieben und Hutmutter aufschrauben.

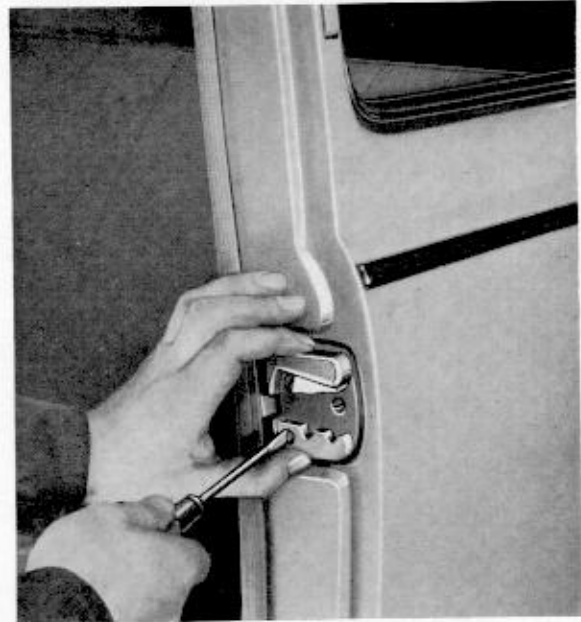
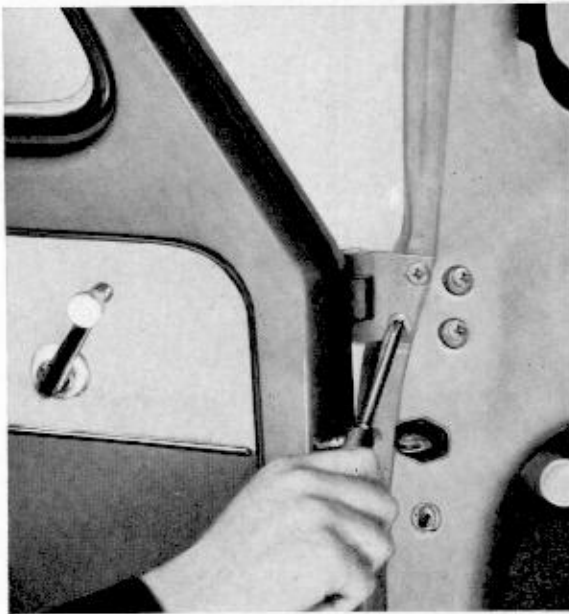
8 - Gelenk am Türhalter leicht ölen. Etwaige Geräusche des Türhalters beim Öffnen und Schließen der Tür lassen sich durch leichtes Einölen der Türhaltestange beseitigen.

9 - Türverkleidung, Kurbel für Fensterheber und inneren Türgriff einbauen.

Tür aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Türhaltestange nach Ausbau des Lagerbolzens vom Lager am Aufbau lösen.
- 2 - Je 2 Gummipropfen am oberen und unteren Türscharnier herausnehmen.
- 3 - Je 4 Linsensenschrauben an den Türscharnieren mit Kreuzschraubenzieher heraus-schrauben.



Anmerkung:

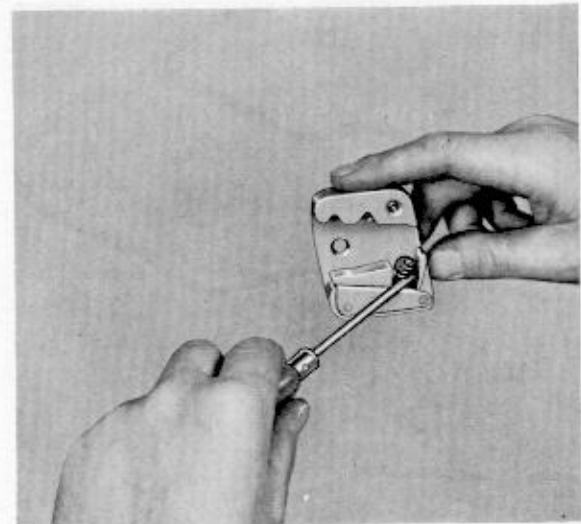
Der Kunststoff-Keil ist verschleißfest und bedarf keiner Wartung. Die Rückholfeder für den Kunststoff-Keil ist auswechselbar und gut einzufetten.

- 4 - Tür abnehmen.

Einbau

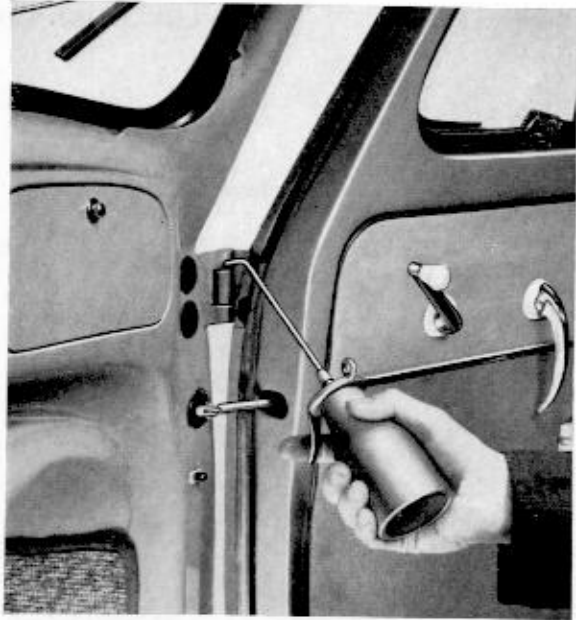
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Türdichtungen überprüfen, nötigenfalls erneuern. Neue Dichtungen mit Original-VW-Universalkleber D 12 einkleben.
- 2 - Tür anschrauben und im Türausschnitt des Aufbaus so einpassen, daß klemmfreies Öffnen und Schließen und ringsum eine gleichmäßige Anlage der Gummidichtung gewährleistet sind.
- 3 - Schließplatte am Aufbau so einstellen, daß Tür und hintere Seitenwand fluchten und sich die Tür leicht schließen läßt.



- 4 - Türscharniere ölen, dabei auf Sauberkeit der Öllöcher achten. Schließplatte leicht einfetten. Der Schließzylinder des abschließbaren Tür-

schlosses darf nur mit Staubgraphit, keinesfalls mit Öl oder Fett geschmiert werden. Es empfiehlt sich, etwas Staubgraphit in die Schlüsselöffnung zu blasen und den vorher in Staubgraphit getauchten Schlüssel mehrmals im Schloß hin- und herzubewegen.



Türhaltestange aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Rosetten für Fensterheberkurbel und inneren Türgriff gegen die Türverkleidung drücken und sichtbar werdende Zylinderkerbstifte mit einem Dorn heraus schlagen. Kurbel, Griff und Rosetten abnehmen.



- 2 - Türverkleidung durch Herausheben der Pappklammern von der Tür abnehmen. Dabei sind

Beschädigungen der Lackierung sorgfältig zu vermeiden.



- 3 - Kegelfedern und Gummipuffer für Fensterheberkurbel und inneren Türgriff abnehmen.
- 4 - Haltering vom Lagerbolzen der Türhaltestange abstreifen und Bolzen herausnehmen.

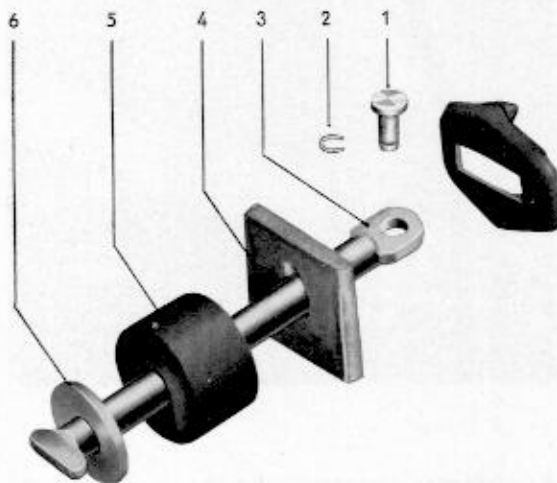


- 5 - Türhaltestange um 90° drehen und mit Gummipuffer zwischen Innen- und Außentürhaut durch den Längsschlitz der Leder-Führungsplatte nach innen herausziehen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

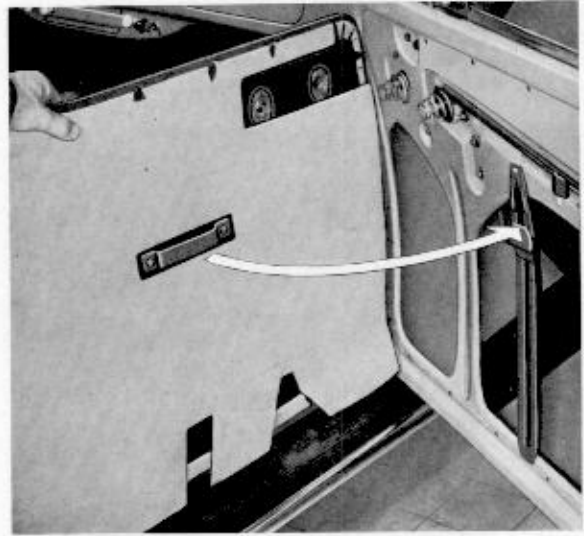
- 1 - Lederplatte von innen in die Tür einsetzen, Gummipuffer mit Scheibe am Ende der Türhaltestange zur Anlage bringen und Türhaltestange durch die Lederplatte nach außen schieben.



- | | |
|--------------------|-----------------|
| 1 - Lagerbolzen | 4 - Lederplatte |
| 2 - Haltering | 5 - Gummipuffer |
| 3 - Türhaltestange | 6 - Scheibe |

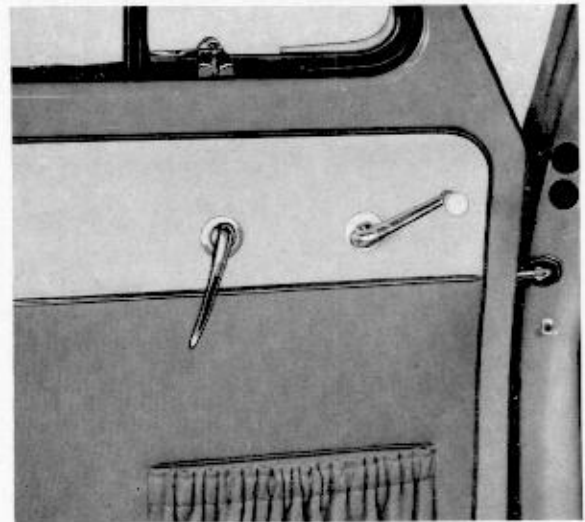
- 2 - Beim Anbau der Türverkleidung muß das Ölpapier unten über die Innenhaut der Tür fassen, um das Abfließen eingedrungenen Wassers zu gewährleisten.

- 3 - Auf der Beifahrerseite ist die Türverkleidung mit dem Halteblech der Armlehne in die Lasche des Verbindungssteiges an der Innentür einzuhängen.



- 4 - Gummipuffer, Kegelfedern und Türverkleidung einbauen.

- 5 - Türgriff — unverriegelt 16° nach hinten — und Fensterkurbel in der vorgeschriebenen Stellung einbauen. Einwandfreie Funktion aller Teile durch mehrfaches Betätigen prüfen.

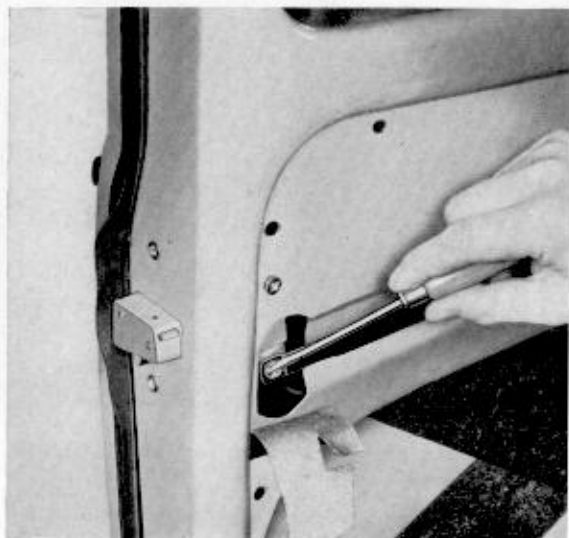


- 6 - Gelenk der Türhaltestange leicht einölen. Durch einen Tropfen Öl auf der Türhaltestange läßt sich etwaiges Quietschen in der Lederscheibe verhindern.

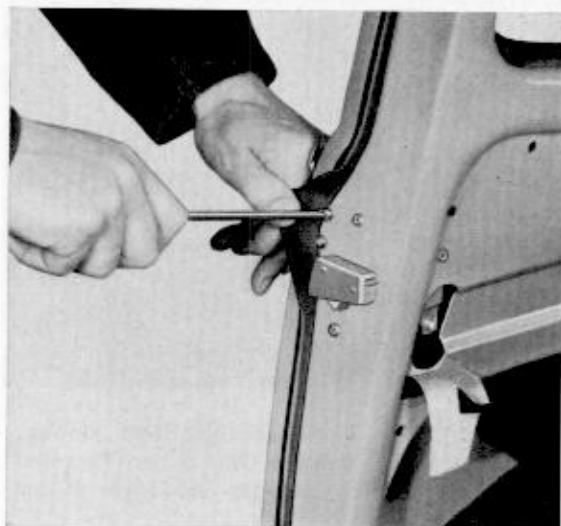
Türschloß aus- und einbauen

Ausbau

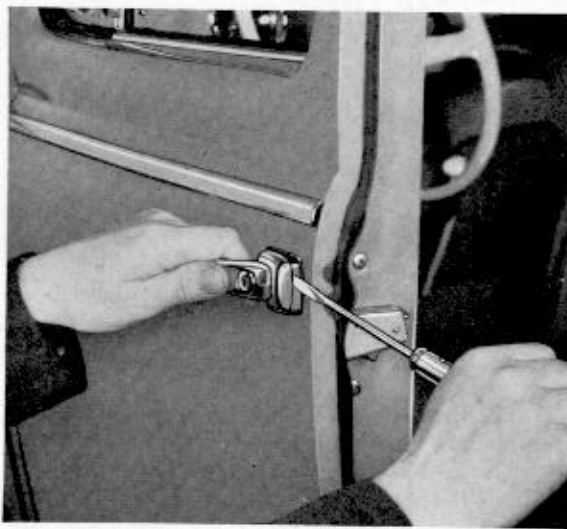
- 1 - Inneren Türgriff und Fensterkurbel ausbauen.
- 2 - Türverkleidung entfernen.
- 3 - Fensterheber ausbauen und Kurbelfenster herausnehmen.
- 4 - Nach Entfernen der Benzingsicherung Zugstange für Fernbetätigung vom Türschloß abnehmen. Federscheibe abnehmen.



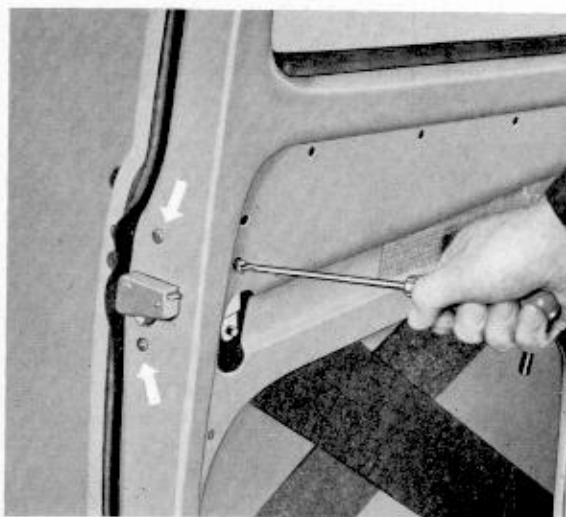
- 5 - Nach Herausdrehen der 2 Sechskantschrauben Fernbetätigungsschloß mit Zugstange herausnehmen.
- 6 - 2 Linsensenkschrauben für den äußeren Türgriff entfernen.



- 7 - Äußeren Türgriff mit Gummidichtung abziehen.

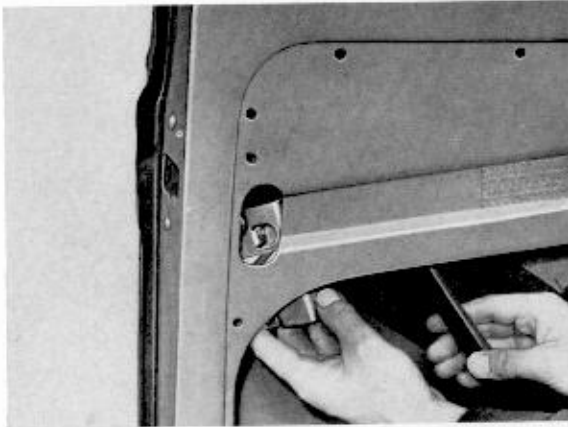


- 8 - 3 Linsensenkschrauben der Schloßbefestigung herausdrehen.



- 9 - Unterste Linsensenkschraube der hinteren Fensterführungsschiene herausdrehen.

- 10 - Türschloß herausnehmen.

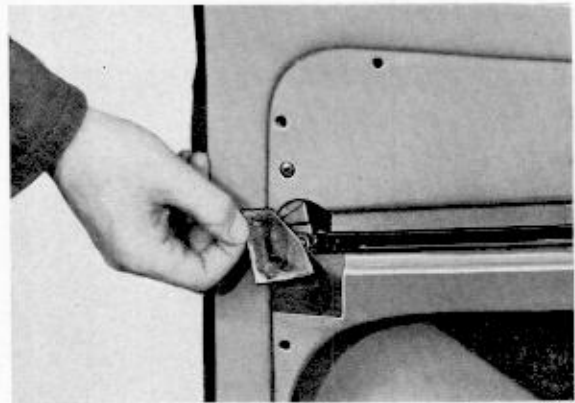


Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Teile auf Gängigkeit und Verschleiß prüfen, gegebenenfalls ersetzen.
- 2 - Türschloß und Fernbetätigungsschloß reinigen und bewegliche Teile mit Universalfett VW - A 052 einfetten.

- 3 - Zugstange in die gummiüberzogene Führungslasche einlegen.
- 4 - Vor dem Anbau der Zugstange am Türschloß Federscheibe zwischenlegen.
- 5 - Einkleben des Schutzleders vor der Öffnung des Türschlosses nicht vergessen.



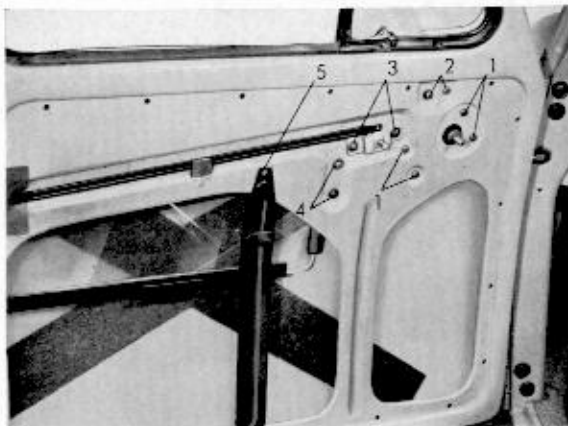
- 6 - Schließzylinder des Türschlosses graphitieren.

Kurbelfenster aus- und einbauen

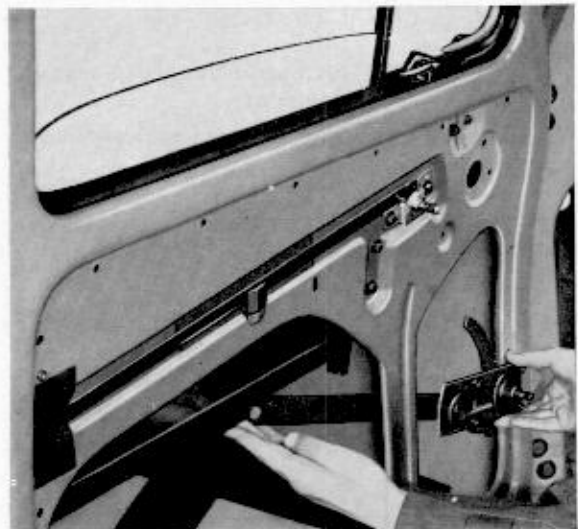
Ausbau

- 1 - Fensterscheibe etwa zwei Drittel öffnen.
- 2 - Fensterkurbel und inneren Türgriff abnehmen.
- 3 - Türverkleidung, Kegelfedern und Gummipuffer abnehmen.

- 4 - Verbindungssteg nach Lösen der Linsenschraube mit Kreuzschraubenzieher herausnehmen.
- 5 - Vier Befestigungsschrauben für den Fensterheber lösen.
- 6 - Fensterheber nach innen drücken und nach unten aus der Türinnenhaut herausziehen. Fensterhebergestänge mit Kugelkopf aus der Fensterheberschiene des Kurbelfensters herausziehen und Heber herausnehmen.



- 1 - Befestigungsschrauben für Fensterheber
- 2 - Befestigungsschrauben für Drehfensterbremse
- 3 - Befestigungsschrauben für Fernbetätigungsschloß
- 4 - Befestigungsschrauben für vordere Fensterführungsschiene
- 5 - Linsenschraube für Verbindungssteg

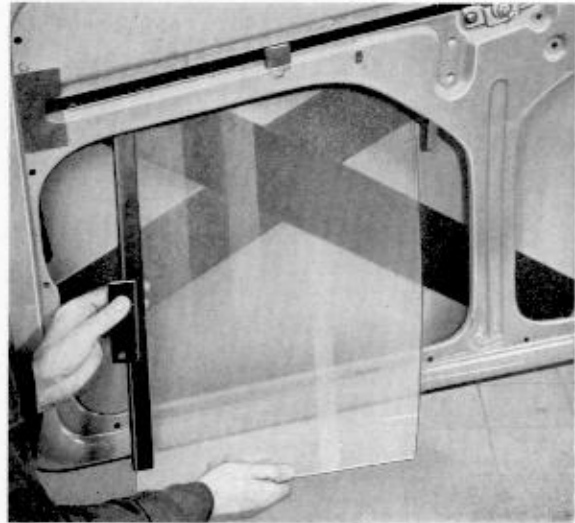


7 - 2 Befestigungsschrauben für die vordere Fensterführungsschiene herauserschrauben.

8 - Untere Linsensensschraube der hinteren Fensterführung mit Kreuzschraubenzieher lösen und entfernen.



9 - Fensterscheibe nach unten aus den Führungsschienen herausziehen. Fensterscheibe hochkant stellen und aus der Tür herausheben.



Einbau

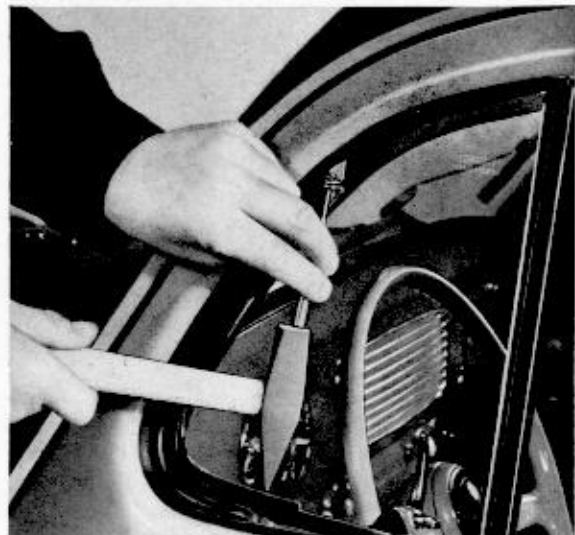
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Fensterscheibe zunächst hochkant einführen, drehen und in den Führungen nach oben schieben.
- 2 - Bewegliche Teile des Fensterhebers vor dem Einbau mit Universalfett VW - A 052 einfetten.
- 3 - Fenster ungefähr zwei Drittel öffnen und Fensterhebergestänge mit Kugelkopf in die Fensterheberschiene einführen.
- 4 - Fensterheber einsetzen und anschrauben.
- 5 - Vordere und hintere Fensterführungsschiene festschrauben und Verbindungssteg einbauen.

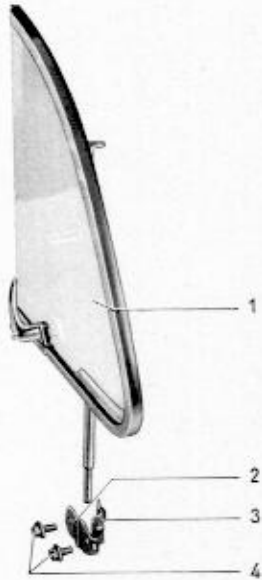
Drehfenster aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Fensterkurbel und inneren Türgriff abnehmen.
- 2 - Türverkleidung, Kegelfedern und Gummipuffer abnehmen.
- 3 - Zwei Befestigungsschrauben für Drehfensterbremse lösen.
- 4 - Hohniet am oberen Lager des Drehfensters abnieten.



- 5 - Drehfenster etwas öffnen und nach oben aus der Tür herausziehen.
- 6 - Bremse aus der Innentür herausnehmen.



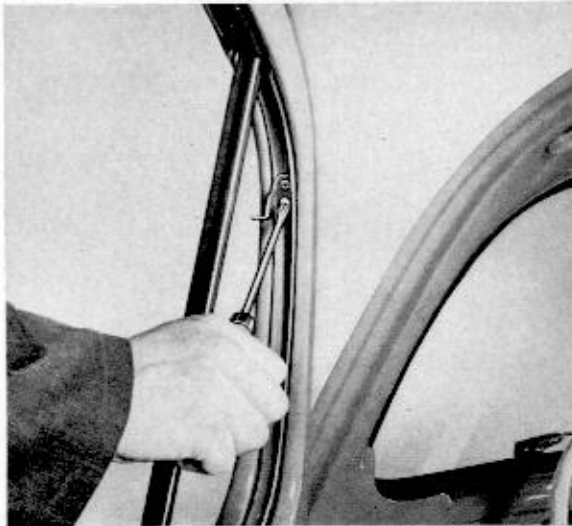
- 1 - Drehfenster
- 2 - Drehfensterbremse, Oberteil
- 3 - Drehfensterbremse, Unterteil
- 4 - Befestigungsschrauben

- 2 - Gummidichtung prüfen, nötigenfalls erneuern und einbauen.
- 3 - Ober- und Unterteil der Drehfensterbremse einhaken und an der Innentür einbauen — das Gelenk liegt in Richtung der Türscharniere —, Befestigungsschrauben um einige Gänge hinein drehen.
- 4 - Fenster in die Tür einbauen und dabei Drehachse in die Bremse einführen.
- 5 - Drehfenster am oberen Lagerbock vernieten.



- 7 - Dichtung für Drehfenster herausziehen.
- 8 - Oberen Lagerbock und Haltewinkel für Drehfenster abschrauben.

- 6 - Bremse durch Lösen oder Anziehen der linken Befestigungsschraube einstellen.



Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

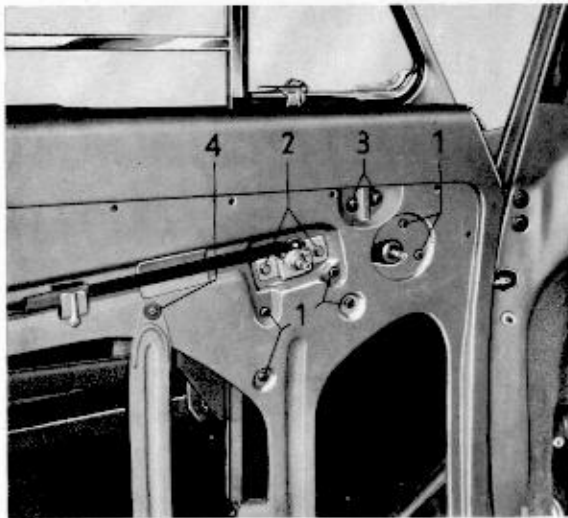
- 1 - Lagerbock und Haltewinkel für Drehfenster anschrauben.

- 7 - Gummipuffer, Kegelfedern und Türverkleidung sowie Fensterkurbel und inneren Türgriff anbauen. Einwandfreie Funktion aller Teile durch mehrfaches Betätigen prüfen.

Kurbelfenster am Cabriolet aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Kurbelfenster etwa drei Viertel öffnen.
- 2 - Fensterkurbel und inneren Türgriff abbauen.
- 3 - Türverkleidung, Gummipuffer und Kegelfedern abnehmen.

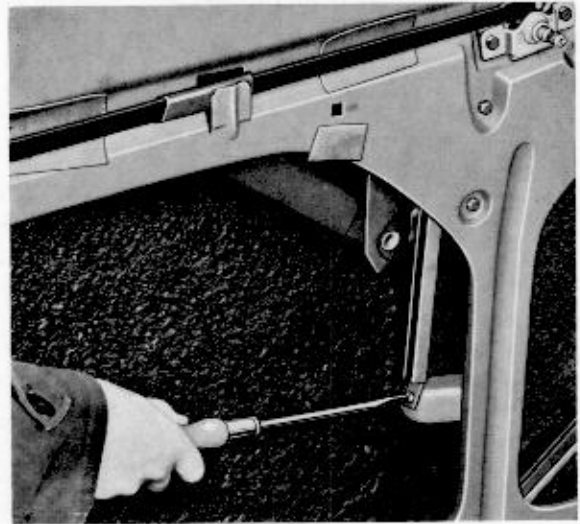


- 1 - Befestigungsschrauben für Fensterheber
- 2 - Befestigungsschrauben für Fernbetätigungsschloß
- 3 - Befestigungsschrauben für Drehfensterbremse
- 4 - Schraube für Verbindungssteg

4 - Verbindungssteg nach Lösen der Schraube herausnehmen.



- 5 - Untere Schraube der vorderen Fensterführungsschiene entfernen.

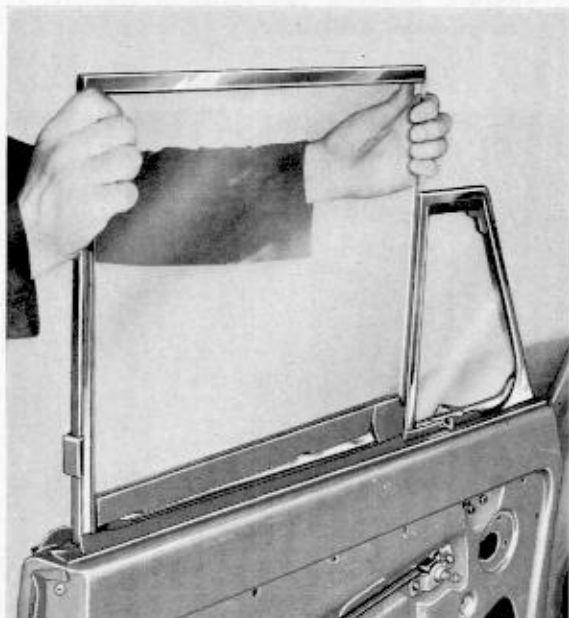


- 6 - Sechs Befestigungsschrauben für den Fensterheber lösen.

7 - Fensterheber nach innen drücken und Fensterhebergestänge zum Türschloß hin schieben, bis beide Kugelhöpfe aus der Fensterheberschiene frei werden. Fensterheber nach unten aus der Türinnenhaut herausziehen und herausnehmen.



- 8 - Obere Schraube der hinteren Fensterführungsschiene lösen und Fensterscheibe nach oben herausziehen.

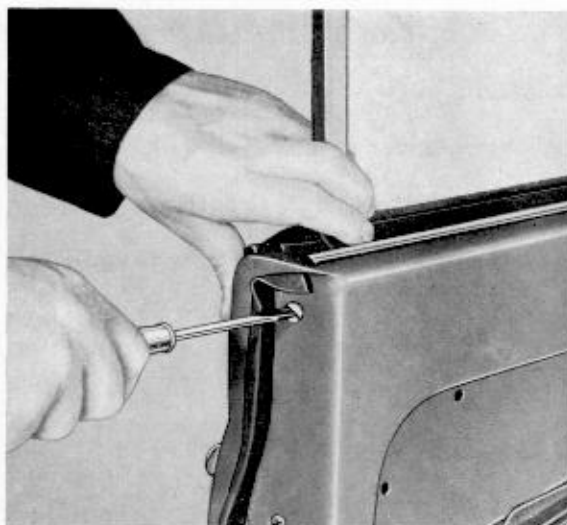


Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

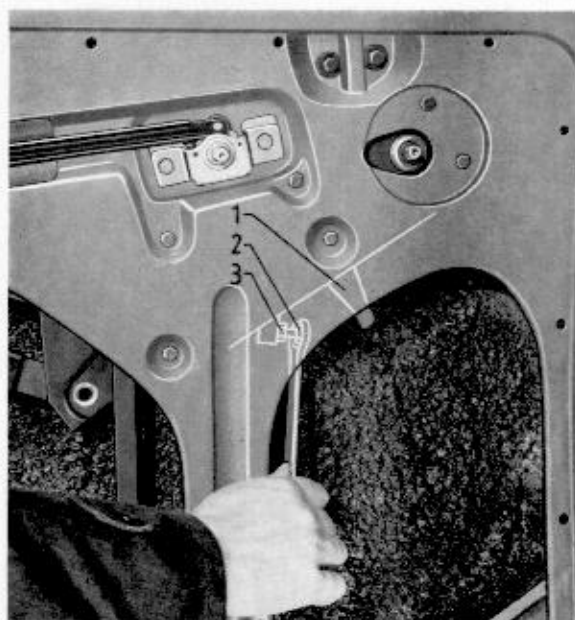
- 1 - Beim Einsetzen der Fensterscheibe in die Fensterführungen Gummidichtungen für Türfensterschacht nicht beschädigen.
- 2 - Bewegliche Teile des Fensterhebers und -gestänges vor dem Einbau mit Universalfett VW-A 052 einfetten.
- 3 - Fensterheber einsetzen und anschrauben.
- 4 - Leichtgängigkeit des Kurbelfensters prüfen. Bei Schwergängigkeit untere Schrauben der Fensterführungsschienen lösen und Fensterführungen seitlich verschieben. Schrauben festdrehen.
- 5 - Das Kurbelfenster ist seitlich so einzustellen, daß es mit dem hinteren Schwenkfenster fluchtet, und daß eine gleichmäßige Anlage an der Gummidichtung für den Türfensterrahmen gewährleistet ist.

Die Seiteneinstellung ist nach Lösen der oberen Schraube für die hintere Fensterführungsschiene möglich.



- 6 - Die Höhenstellung des Kurbelfensters ist durch einen Anschlag (1) begrenzt, der sich am Fensterheber befindet und an einer Stellschraube (2) hinter der Türinnenhaut zur Anlage kommt. Nach Lösen der Kontermutter (3) läßt sich durch Drehen der Stellschraube die Höheneinstellung verändern.

Bei richtiger Höheneinstellung soll das Kurbelfenster mit der Rahmenoberkante des Drehfensters fluchten.

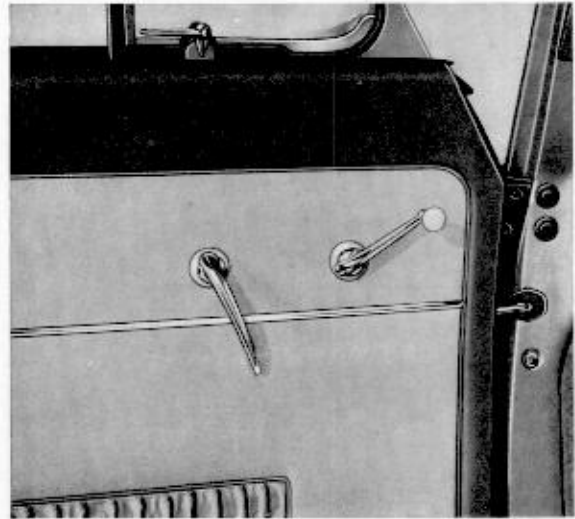


- 7 - Vordere und hintere Fensterführungsschiene festschrauben und Verbindungssteg einbauen.

8 - Kegelfedern, Gummipuffer und Türverkleidung einbauen.

9 - Inneren Türgriff und Fensterkurbel in der vorgeschriebenen Stellung einbauen.

Türgriff steht $6^\circ \pm 3^\circ$, verriegelt $10^\circ \pm 3^\circ$ nach vorn. Einwandfreie Funktion aller Teile durch mehrfaches Betätigen prüfen.



Fensterführungsschiene und Rahmen für Drehfenster am Cabriolet aus- und einbauen

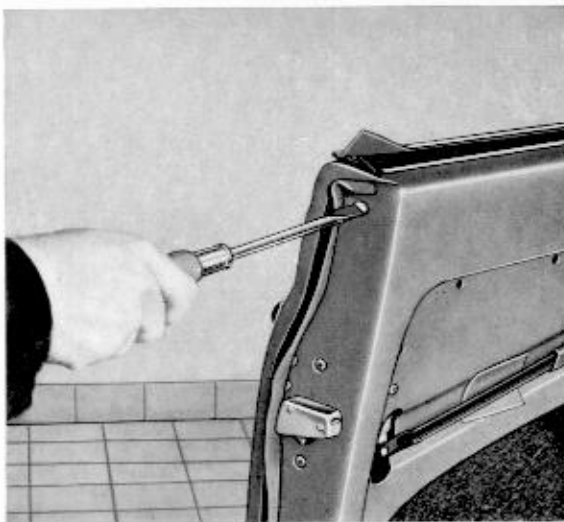
Ausbau

- 1 - Fensterkurbel und inneren Türgriff abbauen.
- 2 - Türverkleidung, Gummipuffer und Kegelfedern abnehmen.
- 3 - Kurbelfenster und Drehfenster ausbauen.
- 4 - Obere und untere Schraube der hinteren Fensterführungsschiene herausschrauben.

6 - Untere Schraube der vorderen Fensterführungsschiene lösen.

7 - Beide Zierleisten auf dem Türfensterschacht mit einem Schraubenzieher vorsichtig herausheben und Gummidichtung des Drehfensters ausbauen.

8 - Zwei Senkschrauben über dem oberen Türscharnier herausschrauben.



5 - Hintere Fensterführungsschiene nach unten herausziehen.



9 - 1 Linsensenkschraube lösen und Rahmen nach oben herausziehen.



Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Gummidichtungen für Türfensterschacht und Fensterführungen überprüfen, nötigenfalls erneuern.
- 2 - Nach Festschrauben des Rahmens für Drehfenster oberen Lappen der Türdichtung über dem oberen Türscharnier mit Original-VW-Kleber D 12 festkleben.
- 3 - Gummidichtung für Drehfenster einwandfrei einbauen und Befestigungsklammern der Zierleisten auf dem Türfensterschacht eindrücken.
- 4 - Drehfenster vorschriftsmäßig einbauen und Drehfensterbremse einstellen.
- 5 - Kurbelfenster der Seite und Höhe nach einstellen.
- 6 - Vordere und hintere Fensterführungsschiene festschrauben und Verbindungssteg einbauen.
- 7 - Kegelfedern, Gummipuffer und Türverkleidung einbauen.
- 8 - Fensterkurbel und inneren Türgriff anbringen. Einwandfreie Funktion aller Teile durch mehrfaches Betätigen prüfen.

Zur einwandfreien Einstellung der Schließplatte für das Türschloß des VW-Personenwagens, Ausführung ab August 1955, bedarf es einiger besonderer Hinweise. Erste Voraussetzung ist, daß die Tür im Türausschnitt des Aufbaus vorschriftsmäßig eingepaßt ist.

Tür einpassen



Die Tür ist richtig eingepaßt, wenn

- 1 - der Spalt zwischen Türoberkante und Dachrand und zwischen Türseitenkante und Türsäule annähernd gleichmäßig groß ist,
- 2 - Tür und Seitenteil des Aufbaus miteinander fluchten,
- 3 - die Gürtellinie von Tür und Aufbau fluchtet,
- 4 - die Tür weder unten noch oben schleift,

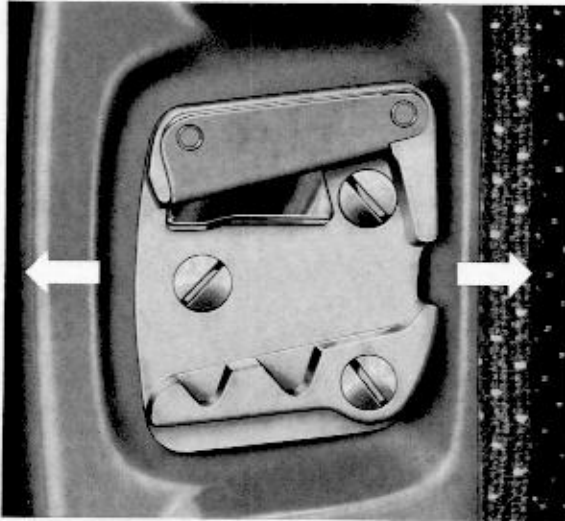


- 5 - die Türdichtung über den ganzen Umfang ausreichend gleichmäßige Anlage und Vorspannung besitzt.

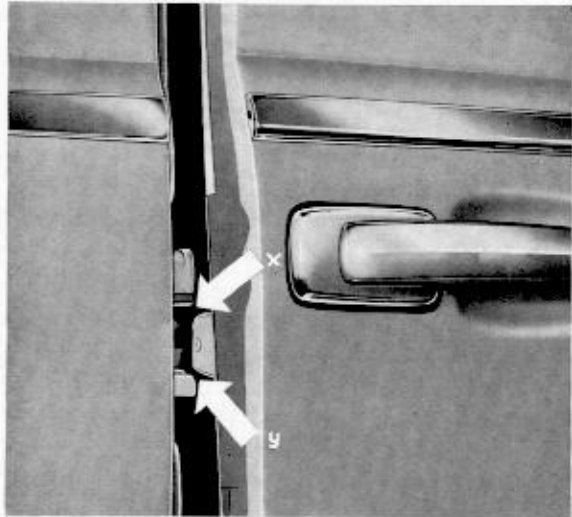
Klemmungsfreies Öffnen und Schließen der Tür muß gewährleistet sein. Unter Berücksichtigung der Punkte 1, 2, 3 und 5 ist die bestmögliche Einpassung der Tür anzustreben. Lassen sich dabei die Punkte 1 und 3 nicht miteinander in Einklang bringen, so ist die Herstellung des gleichmäßigen Türspaltes wichtiger als das genaue Fluchten der Gürtellinie. Jede Änderung der Tür Lage im Türausschnitt infolge der Fahreinflüsse macht eine Überprüfung der Einstellung und gegebenenfalls ein Nachstellen der Schließplatte erforderlich.

Einstellung der Schließplatte

- 1 - Schließplatte der Seite nach so einstellen, daß Tür und Seitenteil des Aufbaus miteinander fluchten.



Die Höhenstellung der Schließplatte wird sichtbar, wenn bei angelehnter Tür die Gummidichtung beiseite gedrückt wird.

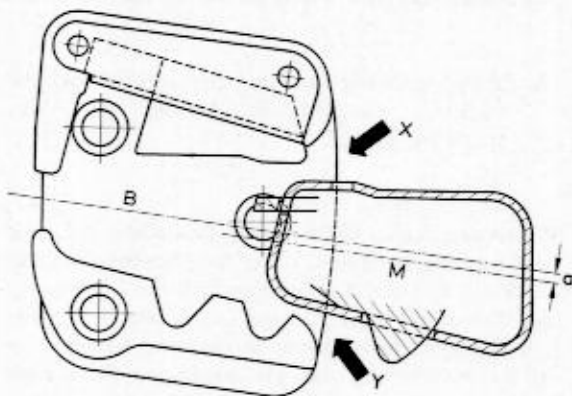


Zeigt sich dabei im Ausnahmefall, daß der Schließdruck und die Anlage der Türdichtung zu gering werden, so können an Türober- und Türschloßkante hinter der Gummidichtung am Türrahmen Pappstreifen entsprechender Stärke und Breite eingeklebt werden.

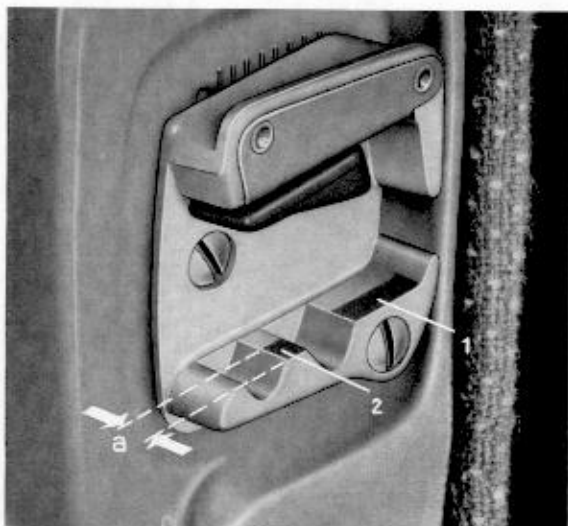
x soll geringfügig größer als y sein.

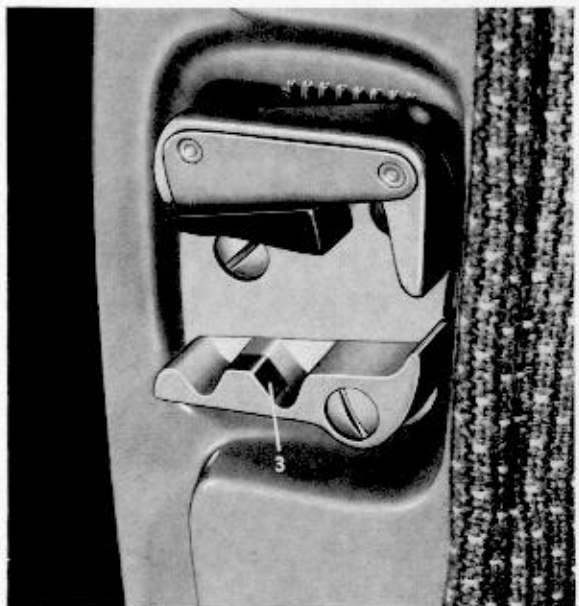
- 2 - Schließplatte in der Höhe gemäß Skizze einstellen.

- 3 - Bei richtiger Einstellung soll die Unterseite des Schloßgehäuses auf den mit 1 und 2 bezeichneten Stellen und die Schloßfalle auf der mit 3 bezeichneten Stelle anliegen und tragen. Die Breite des Tragbildes (a) soll etwa 8 mm betragen, darf aber 5 mm nicht unterschreiten.



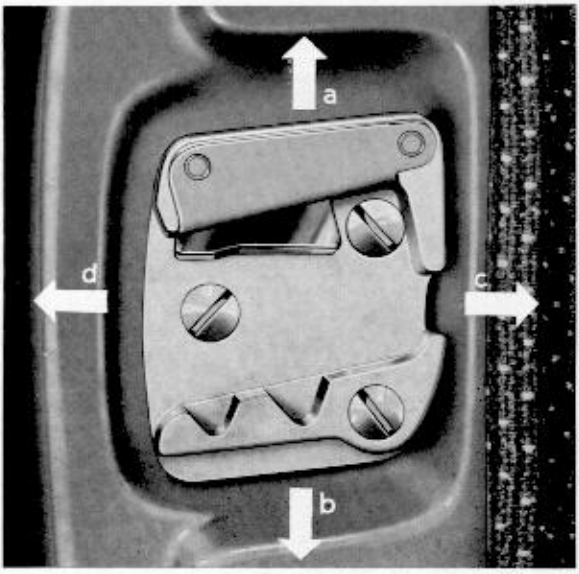
B = Bewegungslinie
M = Mittellinie
a = 1,5 mm





4 - Je nach Aussehen des Tragbildes ist die Stellung der Schließplatte zu korrigieren.

- a - Oberseite des Schloßgehäuses drückt bei Beginn der Schließbewegung gegen die Vorderkante des Kunststoffkeils:
Starker Verschleiß des Kunststoffkeils.
Schließplatte höher setzen.
- b - Unterseite des Schloßgehäuses drückt bei Schließbeginn zu stark auf die Riegelleiste der Schließplatte:
Schließplatte senken.



c - Schloßgehäuse trägt auch auf der gekrümmten Fläche über dem Anlafradius:
Schließplatte nach innen versetzen, nötigenfalls sinngemäß leicht verdrehen.

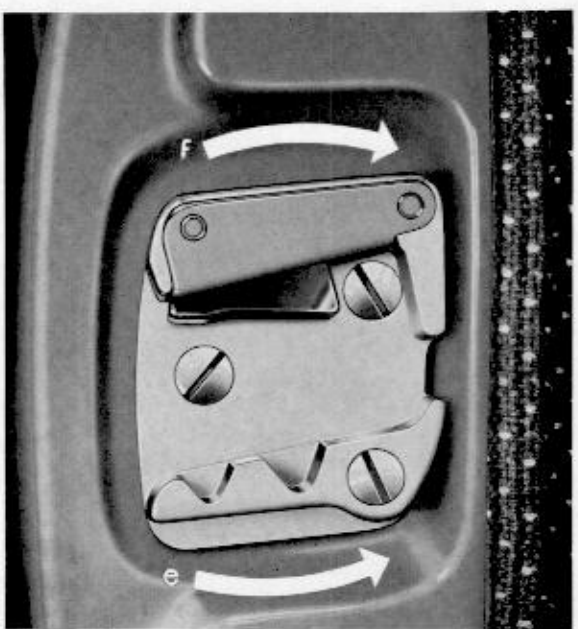
Die Vorderseite des Schloßgehäuses soll die Schließplatte über dem Anlafradius, der lediglich als Anschlag beim Schließen der Tür dient, nicht berühren.

d - Schloßgehäuse trägt nicht im Anlafradius:
Schließplatte nach außen versetzen, nötigenfalls sinngemäß leicht verdrehen.

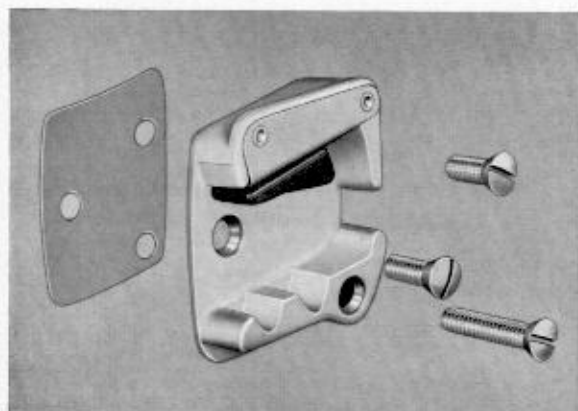
e - Schloßgehäuse trägt auf der Fläche vor dem Anlafradius nicht oder zu wenig:
Schließplatte sinngemäß leicht verdrehen.

f - Schloßgehäuse trägt auf der Fläche zwischen den beiden Ausnehmungen der Schließplatte für die Schloßfalle nicht oder zu wenig:
Schließplatte sinngemäß leicht verdrehen.

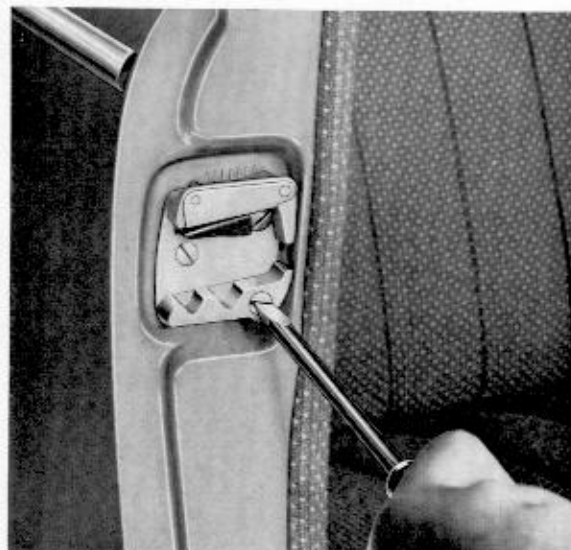
Schließplatte sinngemäß leicht verdrehen.



5 - Ist die Breite des Tragbildes kleiner als 5 mm, so ist zwischen Türsäule und Schließplatte eine Scheibe aus Kunststoff (Ersatzteil-Nr. 111 837 293) zwischenzulegen. Zu geringe Tragbildbreite verursacht Absatz- und Gratbildung an der Schloßfalle und hat Geräusche zur Folge.



6 - Nach beendeter Einstellung sind die drei Linsensenschrauben für die Schließplatte festzuziehen (0,6—0,7 mkg).



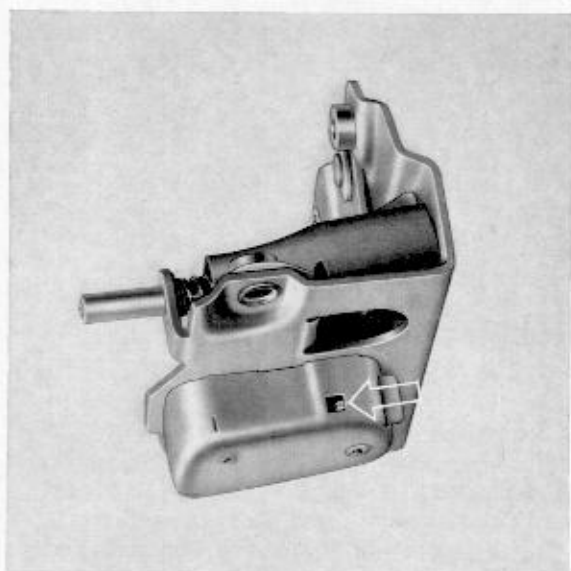
Nachstellen der Schließplatte

Vor jedem Nachstellen ist eine sorgfältige Überprüfung des Türschlosses und der Schließplatte erforderlich. Dabei ist folgendes zu beachten:

1 - Die Oberfläche der Unter- und Oberseite des Schloßgehäuses muß einwandfrei eben sein. Die ausgestanzten Ausnehmungen — oben über dem Sicherungsschieber, unten für die

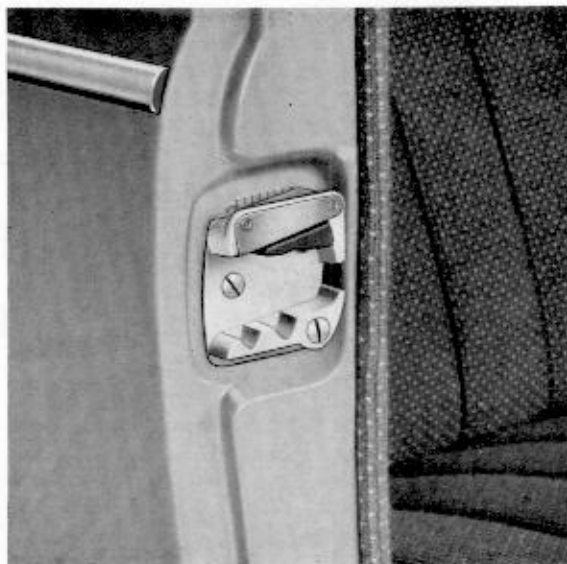
Schloßfalle — dürfen keine aufgeworfenen Ränder aufweisen.

2 - Gestänge und Hebel des Bewegungsmechanismus ist auf einwandfreie Funktion zu überprüfen. Die Schloßfalle muß sich beim Betätigen der Türgriffe völlig in das Schloßgehäuse hineinziehen lassen; andernfalls kann das Öffnen der Tür Schwierigkeiten machen.



- 3 - Die Schloßfalle darf keinen Grat an den Seitenrändern besitzen. Scharfe Kanten sind zu brechen.
- 4 - Schließplatten, deren Anlageflächen für das Schloßgehäuse und Ausnehmungen für die Schloßfalle starke Verschleißerscheinungen aufweisen, sind nicht verwendbar.
- 5 - Bleibt der Kunststoffkeil nach dem Öffnen der Tür in seiner Endstellung stehen und läuft nicht wieder vor, so ist zu prüfen, ob nicht der Kopf der oberen Befestigungsschraube für die Schließplatte heraussteht, und dadurch das Hängen des Kunststoffkeils verursacht wird. Ist das nicht der Fall, so ist die Schließplatte auszuwechseln.
- 6 - Der unter Federspannung stehende Kunststoffkeil soll auf das Schloß einen bestimmten Druck ausüben. Daher ist gegebenenfalls auch die Spannung der Feder zu prüfen; sie beträgt bei ganz zurückgeschobenem Keil:

$2,8 \pm 0,5 \text{ kg.}$



Schließplatte mit einstellbarem Schiebekeil

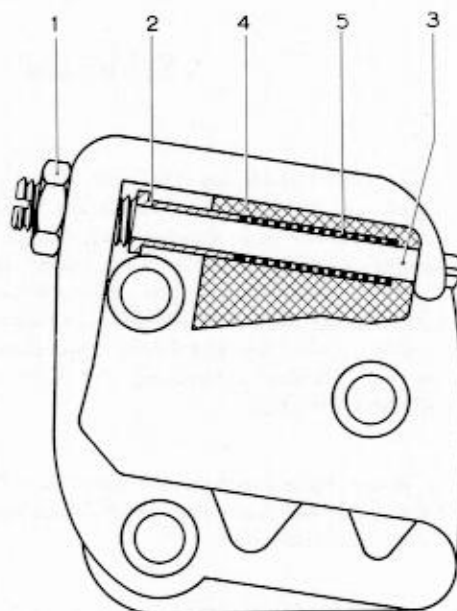
Ab Fahrgestell-Nr. 1 371 328 wurden serienmäßig geänderte Schließplatten eingebaut. Bei dieser neuen Ausführung der Schließplatten wird das Ausweichen des Schiebekeiles bei Verwindungen und Erschütterungen des Wagens durch einen einstellbaren Anschlag verhindert. Eine Schraube mit Anschlagbüchse wird dabei so eingestellt, daß der Schiebekeil bei geschlossener Tür praktisch feststeht. Schließplatten neuer und alter Ausführung sind gegeneinander austauschbar.

Beim Einbau sind folgende Punkte zu beachten:

- 1 - Schließplatte einbauen. Die Einstellung hinsichtlich Höhe und Seite erfolgt wie bisher. Die Schließplatte muß fest in der Riffelung der Türsäule liegen.
- 2 - Befestigungsschrauben für die Schließplatten fest anziehen.
- 3 - Kontermutter (1) an der Stellschraube (3) lösen. Dabei Stellschraube mit einem Schraubenzieher festhalten.
- 4 - Anschlagbüchse (2) durch Linksdrehen der Stellschraube so weit an den Schiebekeil (4) heranbringen, bis der Widerstand (Schließdruck) beim Öffnen der geschlossenen Tür fühlbar zunimmt.

Wenn der Widerstand beim Öffnen zu stark ist oder die Tür beim Zuschlagen wieder

zurückspringt, muß die Stellschraube so weit nach innen gedreht werden, bis der Schließdruck ausreichend leicht ist.



- | | |
|--------------------|-------------------|
| 1 - Kontermutter | 3 - Stellschraube |
| 2 - Anschlagbüchse | 4 - Schiebekeil |
| | 5 - Feder |

- 5 - Kontermutter anziehen und Stellschraube dabei mit Schraubenzieher festhalten.

6 - Bei neuer Schließplatte kann sich der Anschlag anfänglich noch etwas setzen. Daher ist unter Umständen nach einiger Laufzeit eine nochmalige Nachstellung erforderlich. Das Nachstellen erfolgt entsprechend den Hinweisen unter Ziffer 3, 4 und 5.

7 - Die Auflageflächen für die Schloßfalle an der Schließplatte und für den Schließkeil sind nur dünn mit Vaseline oder handelsüblicher Molybdändisulfid-Paste zu schmieren.

Türschlösser für Rechtslenker

Ab Fahrgestell-Nr. 1 222 269 wurden Limousinen und Cabriolets mit Rechtslenkung serienmäßig mit einem rechtsseitig abschließbaren Türschloß ausgerüstet. Der nachträgliche Einbau eines rechts abschließbaren Türschlosses bedingt nunmehr, daß die beiden im Wagen befindlichen Türschlösser gegen zwei neue Schlösser ausgewechselt werden.

Beim Umbau sind folgende Punkte zu beachten:

1 - Beide Türschlösser einschließlich Zugstangen, Fernbetätigungsschlösser und äußere Türgriffe ausbauen.

2 - Nieten für Zugstangen an den Fernbetätigungsschlössern entfernen und Zugstangen abnehmen.

3 - Neue Fernbetätigungsschlösser mit alten Zugstangen vernieten. Zwischen Zugstange und Fernbetätigungsschloß alten Federring unterlegen.

4 - Neue Schlösser mit Fernbetätigungsschlössern und Zugstangen einbauen.

5 - Beide äußeren Türgriffe austauschen. Abschließbaren Türgriff auf der rechten Seite einbauen.

Schlüssel und Schließungen

Seit Januar 1954 haben das Tür- und das Zündanlaßschloß am VW-Personenwagen die gleiche Schließung. Dadurch ist es möglich, den Wagen mit nur einem Schlüssel zu öffnen und den Motor anzulassen. Wird nachträglich ein abschließbarer Deckelgriff für die Motorraum-Haube angebracht, so kann auch dieser Schließzylinder ohne Schwierigkeiten die gleiche Schließung des Tür- und Zündschlüssels erhalten.

Es ist in jedem Falle möglich, die Schlüsseleinheit für ein Fahrzeug bei Austausch eines Schließzylinders wieder herzustellen.

Da die Lagerhaltung sämtlicher Schließungen der Tür- und Zündanlaßschlösser zu umfangreich wäre, liefert unser Ersatzteile-Dienst nunmehr die Schließzylinder im zerlegten Zustand als SP-Sätze.

Falls ein Türgriff oder ein Schließzylinder ausge-

wechselt werden muß, so kann anhand der bei unserem Ersatzteile-Dienst erhältlichen Schließungstabelle die jeweils gewünschte Schließung in einfacher Weise zusammengestellt werden. Muß das Zündanlaßschloß ersetzt werden, so sind die Schließungsplatten des Türgriffes und des eventuell vorhandenen Deckelgriffes so umzuordnen, daß sie der Schließungsnummer des neuen Zündanlaßschlosses entsprechen. Es ist nicht möglich, den Schließzylinder des Zündanlaßschlosses auszubauen.

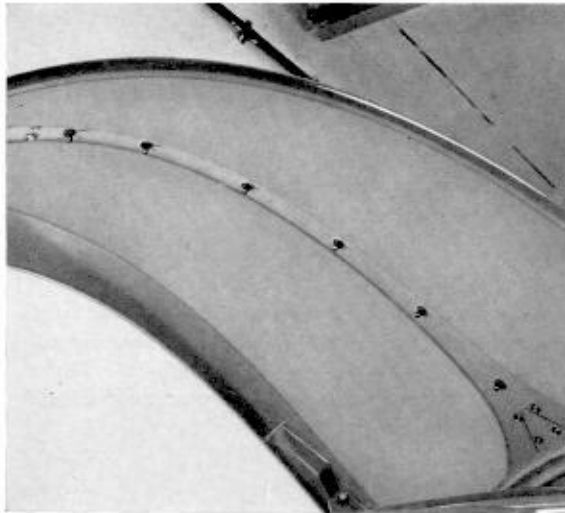
Unser Ersatzteile-Dienst liefert keine Schließungen mehr nach Bestellung. Die gewünschte Einstellung eines Schließzylinders soll in Zukunft von den VW-Großhändlern oder VW-General-Importeuren vorgenommen werden.

Auf Anfrage können bei unserem Ersatzteile-Dienst jederzeit Bestellungen für Schließtabellen und die entsprechenden SP-Sätze aufgegeben werden.

Zierleiste für vorderen Deckel, Wappenplakette und VW-Zeichen aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Dichtungen für Zierleistenklammern abnehmen.
- 2 - Klammern von innen aus den Öffnungen im Deckel drücken und Zierleiste abnehmen.



- 3 - Zwei Haltezungen für die Wappenplakette aufbiegen, Gummidichtungen und Wappenplakette mit Grundplatte abnehmen.
- 4 - Drei Haltezungen für VW-Zeichen aufbiegen, Gummidichtungen abziehen und VW-Zeichen abnehmen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Verbogene oder beschädigte Klammern für die Zierleisten ersetzen, abgebrochene Haltezungen, bzw. VW-Zeichen oder Wappenplakette ersetzen.
- 2 - Gummidichtungen für VW-Zeichen und Wappenplakette an der Innenseite des Deckels mit Original-VW-Universalkleber D 12 ankleben und Haltezungen umbiegen.
- 3 - Gummidichtungen über die Zierleistenklammern schieben und an der Innenseite des Deckels mit Original-VW-Universalkleber D12 ankleben.

Zierleiste am vorderen Seitenteil

Ausbau

- 1 - Vorderen Deckel öffnen und Gummidichtungen von den Klammern für die Zierleisten abziehen.
- 2 - Klammern von innen aus den Öffnungen des vorderen Seitenteils herausdrücken und Zierleiste abnehmen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Verbogene oder beschädigte Klammern für die Zierleisten ersetzen.
- 2 - Gummidichtungen über die Zierleistenklammern schieben und an der Innenseite des vorderen Seitenteils mit Original-VW-Universalkleber D 12 ankleben.

Zierleisten an den Türen

Ausbau

- 1 - Fensterheberkurbel und inneren Türgriff abnehmen.
- 2 - Türverkleidung abnehmen.
- 3 - Gummidichtungen von den Klammern der Zierleiste abziehen.
- 4 - Klammern von innen aus den Öffnungen der Tür herausdrücken und Zierleiste abnehmen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Verbogene oder beschädigte Klammern für die Zierleisten ersetzen.
- 2 - Gummidichtungen über die Zierleistenklammern schieben und mit Original-VW-Universalkleber D12 auf der Innenseite der Tür ankleben.

Zierleiste am hinteren Seitenteil

Ausbau

- 1 - Hintere Seitenverkleidung abnehmen.
- 2 - Gummidichtungen von den Klammern der Zierleiste abziehen.
- 3 - Klammern von innen aus den Öffnungen des hinteren Seitenteils herausdrücken und Zierleiste abnehmen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Verbogene oder beschädigte Klammern für die Zierleiste ersetzen.
- 2 - Gummidichtungen über die Zierleistenklammern schieben und mit Original-VW-Universalkleber D 12 auf die Innenseite des hinteren Seitenteils kleben.

Außenrückspiegel

Ab Fahrgestell-Nr. 1 329 017 erhielt jeder VW-Personenwagen, der im Inland angeliefert wird, einen Außenspiegel. Um Beschädigungen während des Transportes zu vermeiden, wird der Spiegel im Handschuhkasten beigelegt.

Vor der Übergabe des Wagens ist der Spiegel so am Bolzen des linken Türscharniers anzubringen, daß sein Arm etwa im Winkel von 90° zur Fahrzeuglängsachse steht. Die Hutmutter soll handfest, höchstens aber mit 1 mkg angezogen werden.

Für den nachträglichen Einbau sind folgende SP-Sätze lieferbar:

VW-Limousine SP 96; VW-Cabriolet SP 97.

Es ist zu empfehlen, den Scharnierbolzen für den Außenspiegel mit einem entsprechenden Hohlhorn oder einem Stück Rohr in das obere linke Scharnier einzusetzen, um eine Beschädigung des Gewindes zu vermeiden.

Fahrzeuge mit Linkslenker, die in das Ausland geliefert werden, haben serienmäßig keinen Außen-

spiegel. Im oberen linken Scharnier wird jedoch ein Scharnierbolzen für Außenspiegel mit Hutmutter angebracht, so daß auf Wunsch der nachträgliche Einbau eines Außenspiegels ohne Schwierigkeiten möglich ist. In Fahrzeuge mit Rechtslenkung werden weiterhin die normalen Scharnierbolzen eingebaut.



Vorderen Sitz aus- und einbauen

Ausbau

Exportmodell

- 1 - Sperrmechanismus an rechter Sitzseite anheben und Sitz so weit nach vorn schieben, bis Sitzführungen von den Führungsschienen am Rahmen freikommen.



- 2 - Sitz herausnehmen.

Standardmodell

- 1 - Zwei Flügelmuttern für Vordersitzbefestigung abschrauben und Haltestücke abnehmen.



- 2 - Sitz herausnehmen.

Einbau

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge.

Beim Exportmodell sind die Führungsschienen vor dem Einschleiben des Sitzes mit Original-VW-Universalfett A - 052 zu schmieren.

Hinteren Sitz aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Hinteres Sitzpolster vorn unterfassen und hochkant stellen.
- 2 - Sitzpolster in diagonaler Richtung herausheben.



- 3 - Vier Befestigungsschrauben für Rückenlehnen-scharniere abschrauben und Lehne nach vorn herausziehen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Gummiüberzug auf den Anschlägen für Rückenlehne links und rechts auf Brauchbarkeit prüfen, nötigenfalls auswechseln.
- 2 - Gummibelag auf den Stützwinkeln am Aufbau auf Brauchbarkeit prüfen, nötigenfalls auswechseln.
- 3 - Das hintere Sitzpolster muß beim Einsetzen so weit nach hinten geschoben werden, daß die Füße hinter die Stützwinkel fassen. Sitzpolster bis zur Anlage herunterdrücken.

Vorderen Sitz aus- und einbauen

(Ausführung ab August 1955)

Ausbau

Exportmodell

- 1 - Sperrmechanismus an der rechten Sitzseite anheben und den Sitz so weit nach vorn schieben, bis sich die Zugfeder auf der linken Sitzseite am Sitzrahmen aushängen läßt. Anschließend ist der Sitz weiter nach vorn aus den Führungsschienen am Bodenblech herauszuschieben.



- 2 - Sitz herausnehmen.

Anmerkung:

Bei Austausch der Vordersitze untereinander sind die Verstellnocken auszubauen und auf der zugehörigen Seite wieder einzubauen. Die Verstellnocken mit Flügel müssen immer nach außen zeigen.

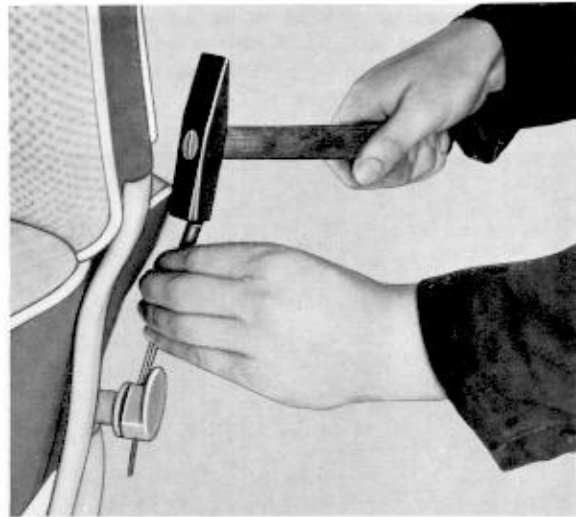
Vor dem Einschleiben des Sitzes sind die Führungsschienen mit Original-VW-Universalfett A-052 zu schmieren.

Standardmodell

- 1 - Zwei Flügelmuttern für die Vordersitzbefestigung abschrauben und Haltestücke abnehmen.
- 2 - Sitz herausnehmen.

Aus- und Einbau der Verstellnocken

- 1 - Sitz ausbauen.
- 2 - Spannstift mit einem Dorn aus dem linken oder rechten Verstellnocken herausschlagen.



- 3 - Nocken abnehmen.

- 4 - Gegenüberliegenden Nocken mit Verbindungsrohr aus dem Führungsrohr herausnehmen.

Anmerkung:

Die Verstellnocken dürfen nicht untereinander vertauscht werden.

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Vor dem Zusammenbau sind die Nocken an der Auflagefläche zum Führungsrohr leicht mit Original-VW-Universalfett A-052 zu schmieren.

Anmerkung:

Die Anschlagstücke für die Vorderlehnen beim Standardmodell sind ebenfalls mit einem Spannstift am hinteren Querrohr befestigt.

Achtung!

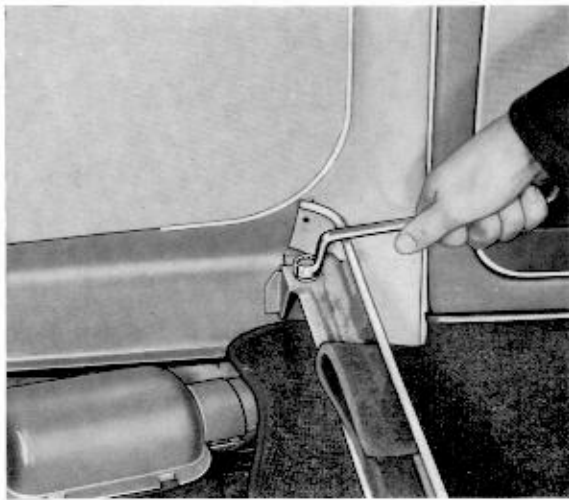
Sitze der Ausführung bis August 1955 sind gegen die neue Ausführung nicht austauschbar.

Hinteren Sitz aus- und einbauen

(Ausführung ab August 1955)

Ausbau

- 1 - Hinteres Sitzpolster etwas nach hinten drücken, anheben und aus der Auflageschiene herausnehmen.
- 2 - Sitzpolster in diagonaler Richtung herausheben.
- 3 - Falls die Auflageschiene herausgenommen werden soll, Filzbelag an den beiden Enden der Schiene hochklappen und die beiden Sechskantschrauben entfernen.



- 4 - Halteschleife auf der rechten Rückseite der hinteren Lehne aushaken.
- 5 - Zwei Sechskantschrauben für Rückenlehnenbefestigung abschrauben und Lehne nach vorn herausnehmen.



Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Gummiüberzug auf den Anschlägen für Rückenlehne links und rechts auf Beschädigungen prüfen, nötigenfalls auswechseln.
- 2 - Filzbelag und die drei Hartfilzstücke an der Innenseite der Auflageschiene auf Brauchbarkeit prüfen und nötigenfalls auswechseln. Die Hartfilzstücke vermeiden das Durchscheuern des Sitzbezuges am unteren Sitzrahmen an der Auflageschiene.
- 3 - Das hintere Sitzpolster muß beim Einsetzen so weit nach hinten geschoben werden, bis der untere Sitzrahmen hinter die Kante der Auflageschiene faßt. Sitzpolster bis zur Anlage herunterdrücken. Gewaltames Einsetzen des hinteren Sitzpolsters führt zu Beschädigungen des Bezuges.

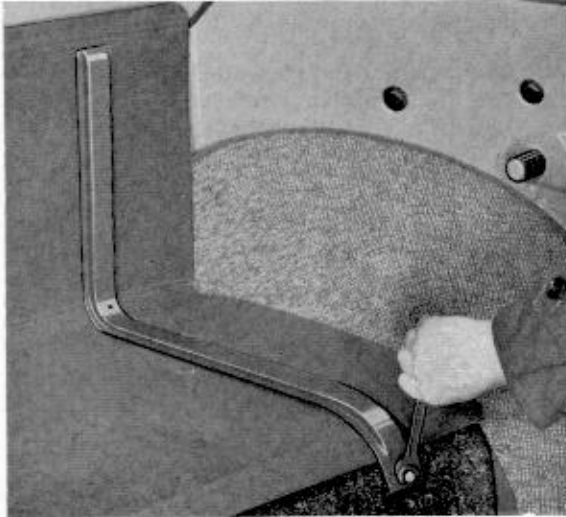
Achtung!

Hinterer Sitz mit Lehne der Ausführung bis August 1955 ist gegen die neue Ausführung nicht austauschbar.

Kofferbodenbelag und Dämpfungspappe aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Hinteres Sitzpolster und Rückenlehne herausnehmen.
- 2 - Zwei Befestigungsschrauben an den Befestigungsschienen für Kofferbodenbelag entfernen.

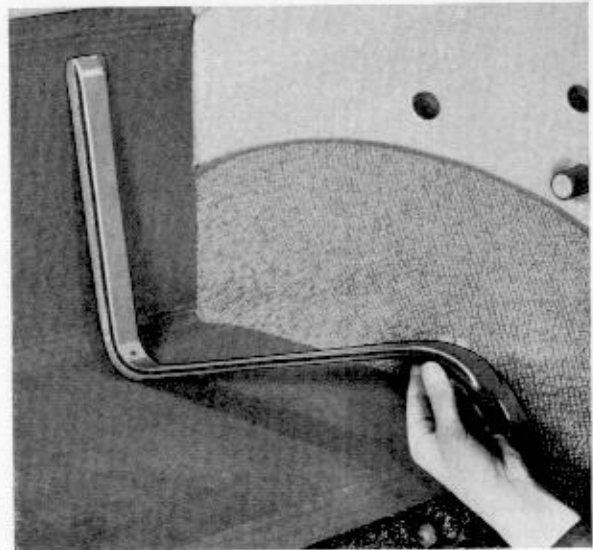


- 3 - Befestigungsschienen aus der Nase am Kofferboden aushaken.
- 4 - Nur Exportmodell: Noppenteppich abziehen. Nur Standardmodell: Kofferbodenbelag-Pappe herausnehmen.
- 5 - Dämpfungspappe abziehen. Die aufgeklebte Dämpfungspappe wird beim Abziehen in den meisten Fällen beschädigt werden. Mit Rücksicht auf die Brennbarkeit der Pappe soll diese jedoch in jedem Falle entfernt und der Aufbau von Pappresten und Kleber gesäubert werden, falls Schweißarbeiten durchgeführt werden müssen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Aufbau vor dem Aufkleben der Dämpfungspappe gründlich von den Resten der Dämpfungspappe und des Klebers säubern. Als Lösungsmittel eignet sich Waschbenzin.
- 2 - Dämpfungspappe mit Original-VW-Kleber D 12 aufkleben. Die volle Wirkung wird nur erreicht, wenn die Pappe allseitig satt am Aufbau anliegt.
- 3 - Kofferbodenbelag hinter die Dämpfungspappe an der Oberkante des Kofferbodens schieben.
- 4 - Befestigungsschienen so anschrauben, daß der rückwärtige Steg unter die Nase am Kofferboden faßt.



Verkleidung hinten rechts oder links aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Hinteren Sitz und Rückenlehne ausbauen.
- 2 - Noppenteppich vorsichtig abziehen, um Beschädigungen zu vermeiden.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Aufbau vor dem Aufkleben des Noppenteppichs gründlich von den Resten des Klebers säubern. Als Lösungsmittel eignet sich Waschbenzin.
- 2 - Noppenteppich mit Original-VW-Kleber D 12 aufkleben.

Exportmodell: Der Noppenteppich des Kofferbodenbelages muß über den Noppenteppich der hinteren Seitenverkleidung fassen.

Hintere linke oder rechte Seitenverkleidung aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Seitenverkleidung mit den Pappklammern aus den Öffnungen in der Innenhaut herausheben.
- 2 - Die Zierleiste beim Exportmodell läßt sich nach Aufbiegen der Haltezungen abnehmen.
- 3 - Im Bedarfsfalle Dämpfungsfilz abziehen.

Einbau

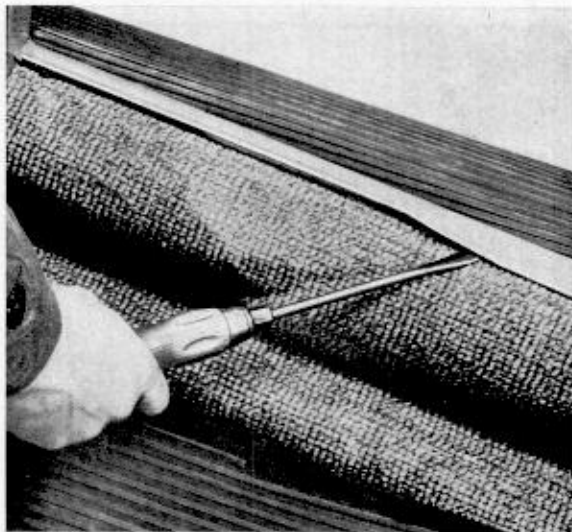
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Innenseite des Aufbaus vor dem Aufkleben des Dämpfungsfilzes gründlich von den Resten des

Klebers säubern. Als Lösungsmittel eignet sich Waschbenzin.

- 2 - Dämpfungsfilz mit Original-VW-Kleber D 12 aufkleben.
- 3 - Beim Exportmodell: Abgebrochene Haltezungen bzw. Zierleisten ersetzen. Zierleiste anbauen und Haltezungen umbiegen.
- 4 - Beim Anbau der Seitenverkleidung beachten, daß das Ölpapier über die Innenhaut des Aufbaus faßt, um das Abfließen von eingedrungenem Wasser zu gewährleisten.

Belag für Unterholm aus- und einbauen



Ausbau

- 1 - Falz am Unterholm aufbördeln.
- 2 - Schraubnagel entfernen und Noppenteppich abziehen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Unterholm vor dem Aufkleben des Noppenteppichs gründlich von den Resten des Klebers säubern. Als Lösungsmittel eignet sich Waschbenzin.
- 2 - Noppenteppich mit Original-VW-Kleber D 12 aufkleben.
- 3 - Falz am Unterholm umbördeln.
- 4 - Noppenteppich am vorderen Ende mit Schraubnagel festlegen.

Vorderwandverkleidung aus- und einbauen

Ausbau

Rechte, mittlere und linke Vorderwandverkleidung sind an den oberen Ecken mit Schraubnägeln befestigt. Nach Ausziehen dieser Nägel lassen sich die Verkleidungen abziehen. Zur Entfernung der rechten und linken Vorderwandverkleidung ist außerdem der Schraubnagel am vorderen Ende des Belages für den Unterholm herauszuziehen.

Einbau

Beim Einbau ist folgendes zu beachten:

- 1 - Innenseite des Aufbaus vor dem Aufkleben der Verkleidungen gründlich von den Resten des Klebers säubern. Als Lösungsmittel eignet sich Waschbenzin.
- 2 - Vorderwandverkleidungen mit Original-VW-Kleber D 12 aufkleben. Hierbei ist auf allseitige gute Anlage der Verkleidungen am Aufbau zu achten.
- 3 - Verkleidungen an den oberen Ecken mit je einem Schraubnagel festlegen.



Belag für Rahmenmittelstück aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Rücksitzpolster hochklappen.
- 2 - Gummimatten herausnehmen.
- 3 - Betätigungsknopf für Wagenheizung abnehmen.
- 4 - Belag für Rahmenmittelstück (Standard-Modell: Ein Gummibelag vorn, ein Noppenteppich hinten) abziehen.
- 5 - Exportmodell: Im Bedarfsfall Gummimanschette für Handbremshebel abnehmen.

Einbau

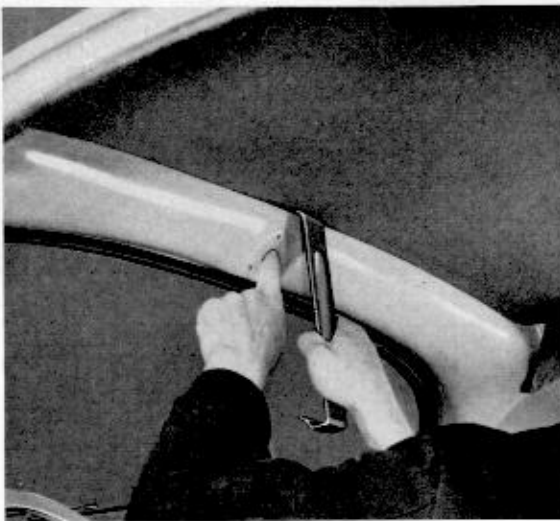
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Rahmentunnel vor dem Aufkleben der Beläge gründlich von den Resten des Klebers säubern. Als Lösungsmittel eignet sich Waschbenzin.
- 2 - Beläge mit Original-VW-Kleber D12 aufkleben.

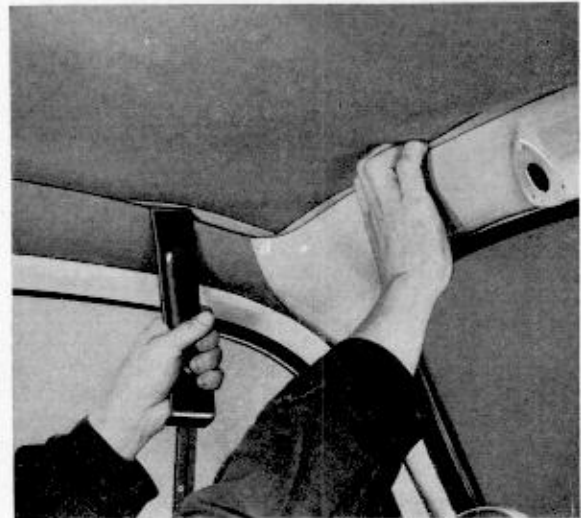
Dachverkleidung aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Spiegel abschrauben.
- 2 - Mit dem Zeigefinger der linken Hand durch die Öffnung des Dachholms fahren und den an der Dachverkleidung angenähten Pappstreifen nach vorn drücken, damit man das Werkzeug VW 736 zwischen Dachholm und Dachverkleidung schieben kann.



- 3 - Werkzeug VW 736 längs des vorderen Dachholms entlangführen und dabei Dachverkleidung vorn herausheben.
- 4 - Werkzeug hinter der Ecke der einen Türsäule neu ansetzen und bis zum ersten Spannbügel durchziehen. Spannbügel mit der linken Hand hochdrücken und dabei mit dem Werkzeug unter dem Spannbügel durchfahren. Nun führt man das Werkzeug weiter bis zur Hinterkante der Dachverkleidung.



- 5 - Nach Lösen der Dachverkleidung auf der einen Seite werden auf dieser Seite die Spannbügel herausgezogen und damit entspannt.
- 6 - Werkzeug VW 736 hinter der Ecke der anderen Türsäule ansetzen und den gleichen Vorgang wiederholen.
- 7 - In der gleichen Weise Werkzeug an der Rückwand ansetzen und Dachverkleidung ganz herausheben.
- 8 - Nötigenfalls Dämpfungsfilz vom Dach abziehen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Dach vor dem Aufkleben des Dämpfungsfilzes von den Resten des alten Filzes und Klebers säubern. Als Lösungsmittel eignet sich Waschbenzin.
- 2 - Dämpfungsfilz mit Original-VW-Kleber D 12 aufkleben.

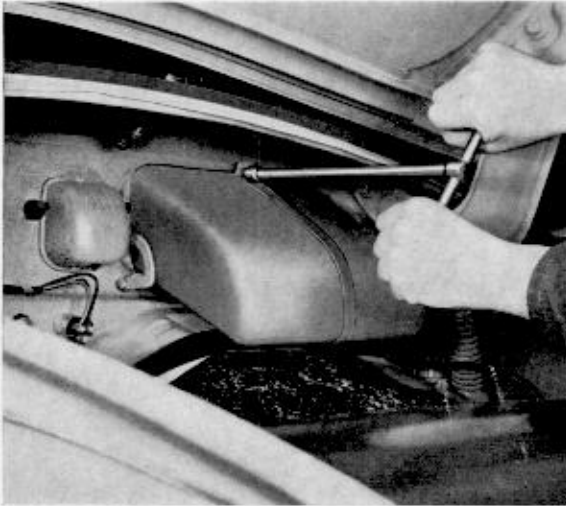
- 3 - Dachverkleidung an der Rückwand beginnend einsetzen. Werkzeug VW 736 zwischen Pappstreifen und Stoffbespannung ansetzen und

Dachverkleidung so weit nach unten drücken, bis der Pappstreifen hinter den umgebördelten Rand des Daches gefaßt hat.

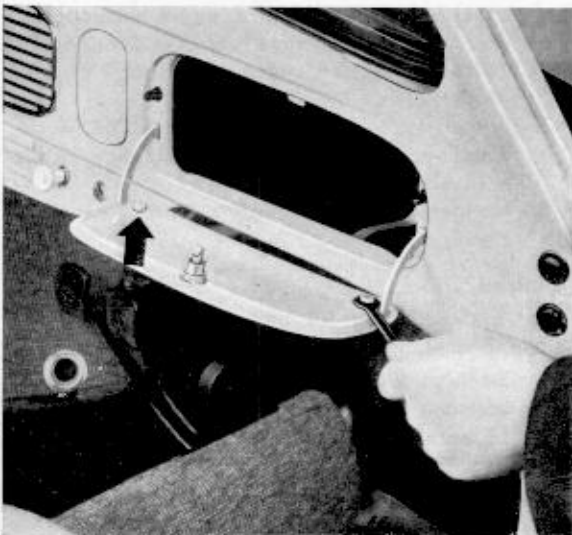
Handschuhkasten aus- und einbauen

Ausbau

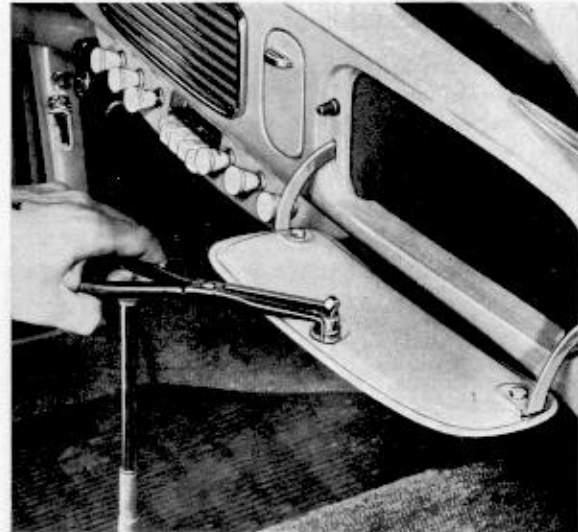
- 1 - Vorderen Deckel öffnen und Schraube für Spannband am Handschuhkasten entfernen. Handschuhkasten abnehmen.



- 2 - Zwei Schrauben an den Halteschenkeln für Handschuhkastendeckel entfernen und Deckel abnehmen.



- 3 - Zwei Nietschrauben am Armaturenbrett entfernen und Halteschenkel aus den Schlitzen im Instrumentenbrett zur Kofferraumseite herausziehen.
4 - Zwei Gummipropfen für Handschuhkastendeckel herausziehen.
5 - Deckelverschluß mit Sprengringzange VW-122 b vom Handschuhkastendeckel abschrauben.



Einbau

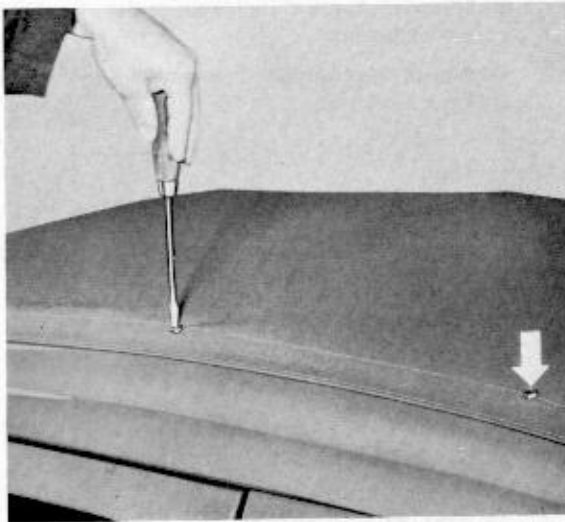
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Beim Festziehen des Spannbandes ist zu überprüfen, ob der Handschuhkasten fest in seiner Aufnahme am Schaltbrett sitzt und allseitig dicht anliegt. Undichtigkeiten zwischen Handschuhkasten und Schaltbrett nötigenfalls durch Aufkleben von Klebeband beseitigen.
2 - Gummipropfen für Handschuhkastendeckel auf Brauchbarkeit überprüfen, gegebenenfalls erneuern.
3 - Richtigen Sitz des Deckels durch mehrmaliges Öffnen und Schließen prüfen.
4 - Deckelverschluß ölen.
5 - Bei schlecht schließendem oder schwer öffnendem Handschuhkastendeckel Blechzunge im Handschuhkasten leicht nachbiegen.

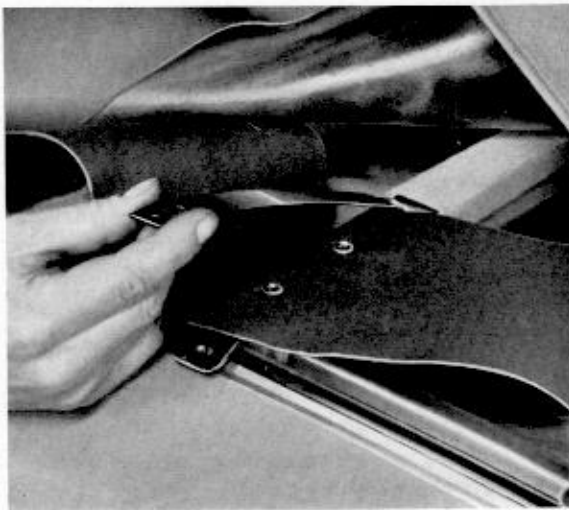
Verdeckbezug aus- und einbauen

Ausbau

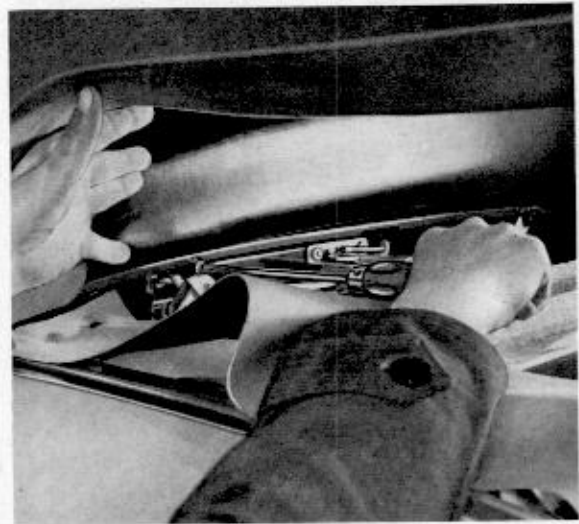
- 1 - Vier Senkschrauben mit Unterlegscheiben entfernen.



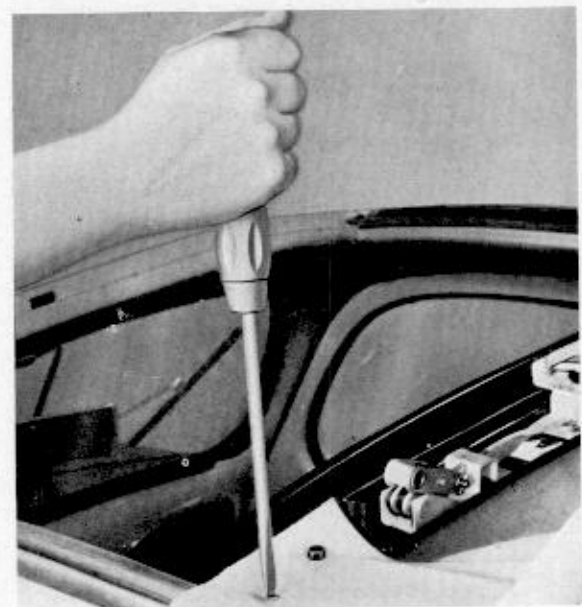
- 2 - Vier Deckblech-Federschielen an den Führungspriegeln entfernen.



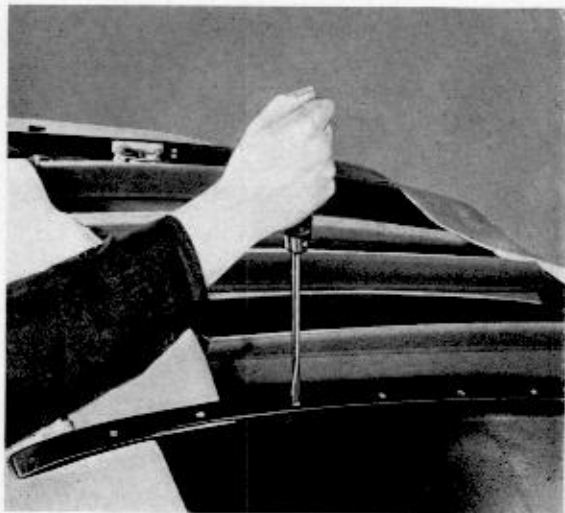
- 3 - Verdeck zur Hälfte öffnen und je einen Lagerbolzen links und rechts aus der Kappe des Verschlussriegels ausschrauben. Verdeckbezug nach hinten klappen.



- 4 - Rechtes und linkes Spannband nach Entfernung der Schrauben am Verschlussriegel und an den Führungspriegeln nach hinten klappen.



- 5 - 11 Senkschrauben für die Spannleiste am hinteren Ende des Dachausschnittes entfernen. Verdeckbezug mit Spannbändern und Spannleiste abnehmen.



Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Führungsschienen und Verdeckschloß dünn mit Vaseline einfetten.
- 2 - Spannbänder seitenrichtig an der Spannleiste anschrauben. Die schwarze Seite des Spannbandes muß zum Wageninnern zeigen.
- 3 - Bei Verwendung neuer Lagerbolzen diese vor dem Zusammenbau in den Kappen am Verschlussriegel auf Gängigkeit prüfen. Lagerbolzen einfetten!
- 4 - Deckblech-Federschienen seitenrichtig in die Spriegel einführen.

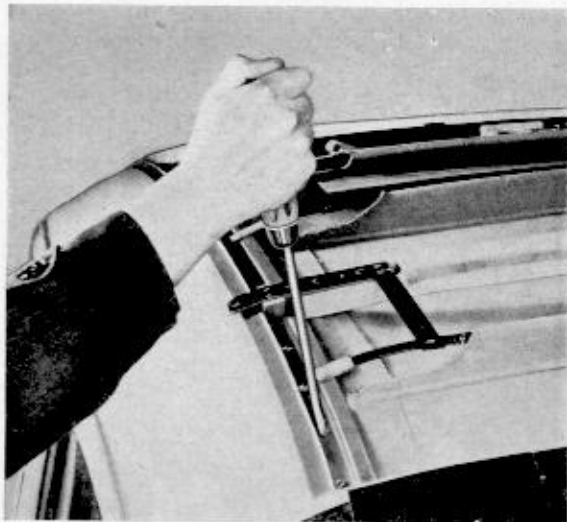
Anmerkung:

Zum Nachspannen des Verdeckbezuges wird das Verdeck etwas geöffnet. Nach Lockern der Senkschrauben an der Spannleiste Verdeckbezug um einige Millimeter nachziehen und Spannleiste wieder festschrauben. Durch mehrmaliges Öffnen und Schließen Spannung des Verdeckbezuges prüfen.

Führungsschiene aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Verdeck halb öffnen und 10 Linsenschrauben von der vorderen sowie 2 Linsenschrauben von der hinteren Führungsschiene entfernen.



- 2 - Hintere Führungsschiene abnehmen.

- 3 - Verdeck ganz öffnen, so daß die Führungsstücke, mit denen die Führungsriegel in den Führungsschienen gleiten, aus der vorderen Führungsschiene herausgleiten.
- 4 - Vordere Führungsschiene mit Schutzköder nach vorn ziehen.
- 5 - Nase an der vorderen Führungsschiene aufbiegen und Schutzköder herausziehen.
- 6 - Gummidichtung vom Dachausschnitt abziehen.

Einbau

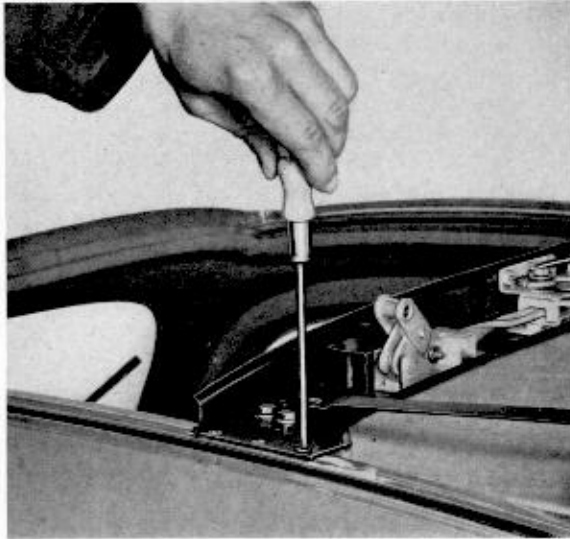
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Rand des Dachausschnittes mit Waschbenzin von den Resten des Klebers reinigen.
- 2 - Neue Dichtung mit VW-Originalkleber D 12 aufkleben.
- 3 - Schutzköder überprüfen, nötigenfalls erneuern und in die Führungsschiene einlegen. Vordere Nase umbiegen.
- 4 - Vordere Führungsschiene auf den Dachausschnitt schrauben und die Führungsstücke der Längsführungsplatte sowie der Führungsriegel in die Führungsschiene einführen.
- 5 - Hintere Führungsschiene anschrauben.
- 6 - Vordere und hintere Führungsschiene dünn mit Vaseline einfetten.

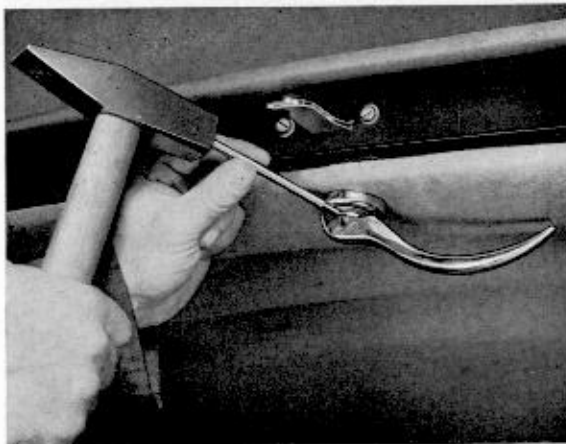
Verdeckschloß und Verdeckspanner aus- und einbauen

Ausbau

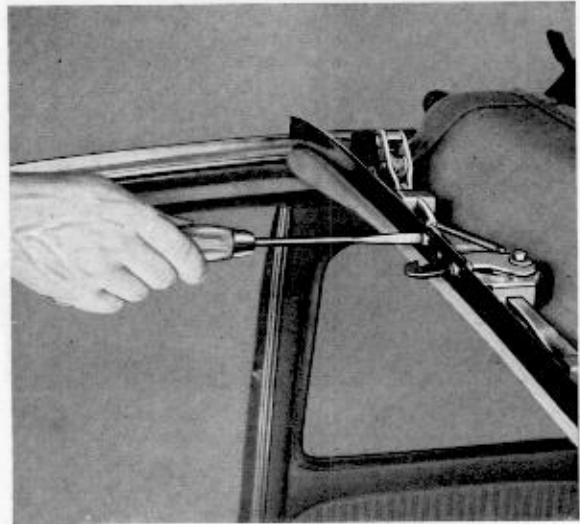
- 1 - Verdeckbezug und Spannbänder abschrauben und nach hinten klappen.
- 2 - Je drei Linsensenkschrauben an der linken und rechten Längsführungsplatte entfernen und vordere Führungsstücke abnehmen.



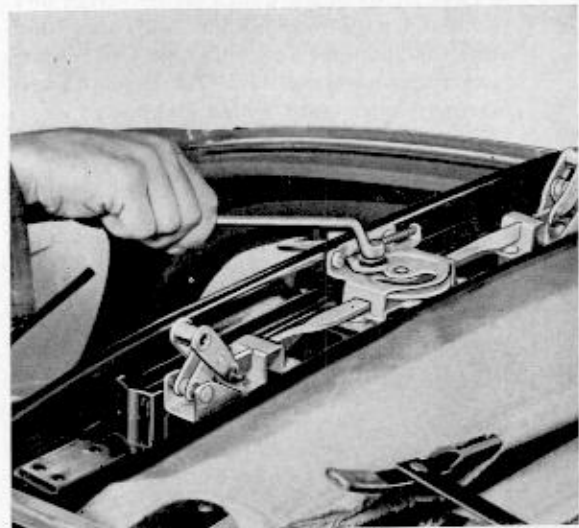
- 3 - Je zwei Sechskantschrauben an der linken und rechten Längsführungsplatte entfernen und vorderen Spannsriegel mit linker und rechter Federschiene und den daran befestigten Längsführungsplatten nach hinten klappen.
- 4 - Rosetten-Ober- und Unterteil gegen den Verschlussriegel drücken und sichtbar werdenden Zylinderkerbstift mit einem Dorn herausschlagen. Griff mit Rosetten-Ober- und Unterteil, Feder und Gummipuffer abnehmen.



- 5 - Zwei Zylinderschrauben am Verdeckschloß entfernen.



- 6 - Sechskantschraube am Sperrhaken entfernen, Sperrhaken vom Gewindezapfen abheben und in das Verdeckschloß hineinschieben.

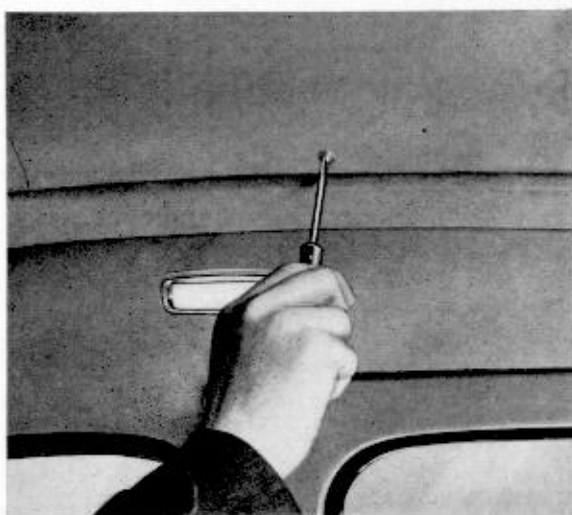


- 7 - Dachverkleidung über die Betätigungswelle für das Verdeckschloß ziehen. Verschlussriegel etwas diagonal verschieben und in seiner Querrichtung um 180° drehen, so daß die Linsensenkschrauben für den Verdeckspanner sichtbar werden.

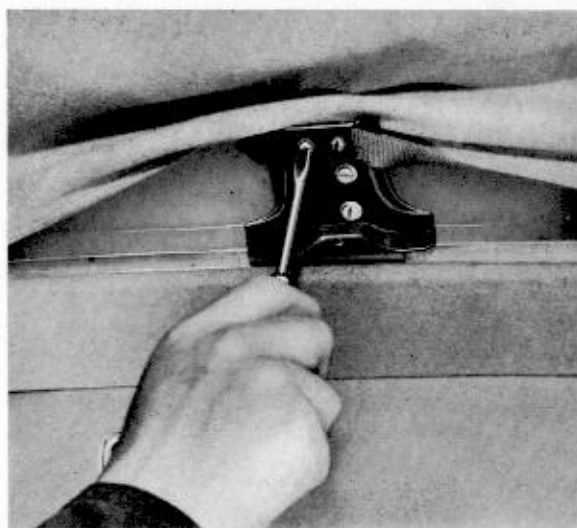
Verdeckbezug aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Verdeckschloß öffnen.
- 2 - Je 1 Linsensenkschraube rechts und links an der Dachverkleidung herauschrauben.



- 3 - Dachverkleidung vom Dachrand wegziehen und an dem darunter liegenden Gleitstück 2 Schrauben für die Faltschiene lösen.

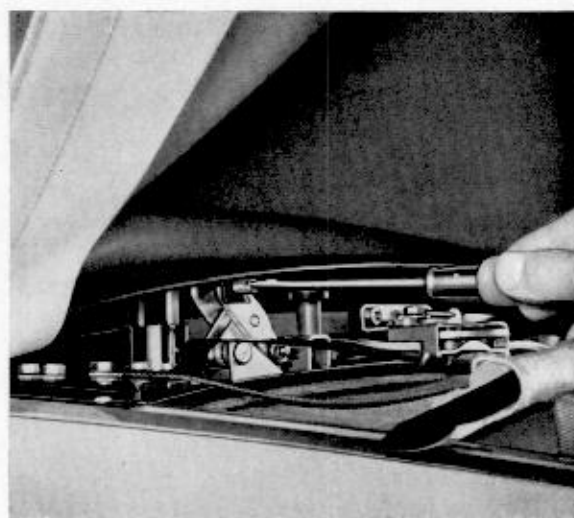


- 4 - Je 2 Schrauben an den Gleitstücken für Führungsspiegel herauschrauben und Gleitstücke abnehmen.
- 5 - Schiebedach zur Hälfte öffnen. Führungsrollen aus dem Verdeckbezug ziehen und Führungs-spiegel herausnehmen.

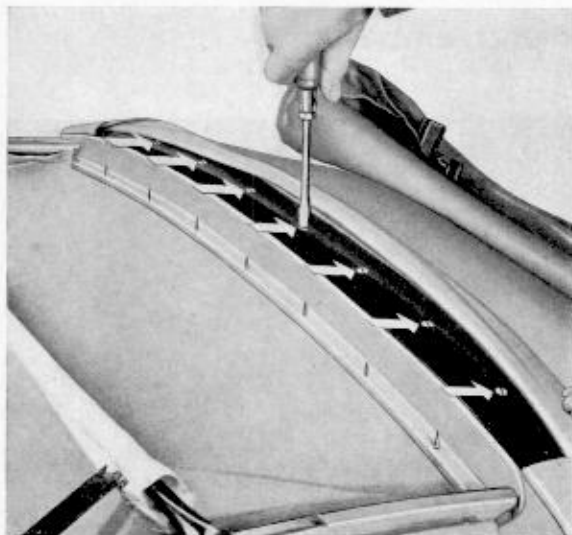


- 6 - Beide Spannspiegel aus den Seitenkanten des Verdeckbezuges lösen.

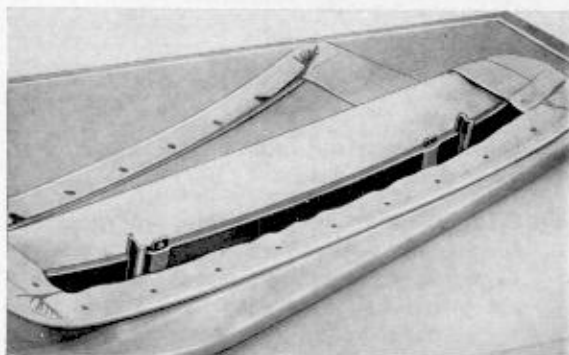
- 7 - 2 Lagerbolzen für Spannkappe am Verdeckspanner herauschrauben. Spannkappe aus der Lagerung nach oben herausheben und Verdeckbezug nach hinten umlegen.



- 8 - 9 Senkschrauben - 2 befinden sich an den Enden unter dem Bezug - aus der Spannleiste am hinteren Dachausschnitt lösen und Verdeckbezug mit Spannkappe abnehmen.



9 - Verdeckbezug von der Spannkappe abnieten.



Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Bewegliche Teile des Verdeckschlosses und -spanners mit Vaseline einfetten.
- 2 - Neue Lagerbolzen vor dem Einbau in der Lagerung der Spannkappe und des Verdeckspanners auf Gängigkeit prüfen und einfetten.
- 3 - Spannspriegel und Führungsrollen des Führungsspriegels einwandfrei in die Laschen und Seitenkanten des Verdeckbezuges einziehen.
- 4 - Gleitstücke am Führungsspriegel mit einer geringen Vorspannung befestigen, so daß Führungs- und Sperrollen ohne merkliches Spiel leicht in den Führungsschienen laufen.

Anmerkung:

- 1 - Der für den Verdeckbezug verwendete Kunststoff macht ein Nachspannen nicht erforderlich.
- 2 - Das Schiebedach der Ausführung ab August 1955 ist wartungsfrei. Vor jedem Einbau ist lediglich zu empfehlen, die Zapfen aller Rollen mit einem Tropfen Öl zu versehen. Die Führungsschienen dürfen **nicht** eingefettet werden.

Verdeckschloß und Verdeckspanner aus- und einbauen

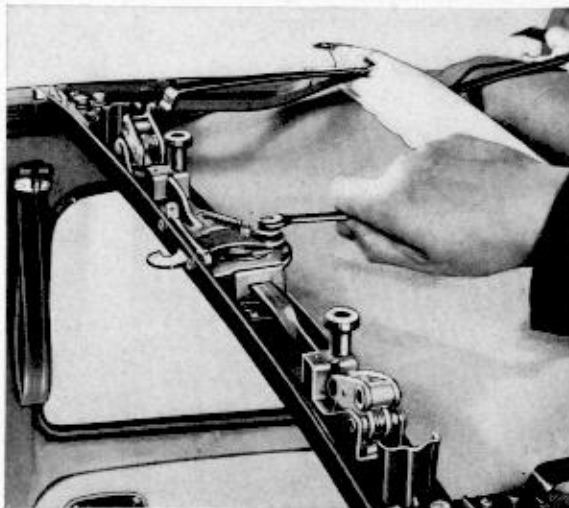
Ausbau

- 1 - Schiebedach etwas öffnen.
- 2 - Rosette gegen den Verschlussspriegel drücken und sichtbar werdenden Zylinderkerbstift mit einem Dorn heraus schlagen. Griff mit Rosette, Gummipuffer und Kegelfeder abnehmen.

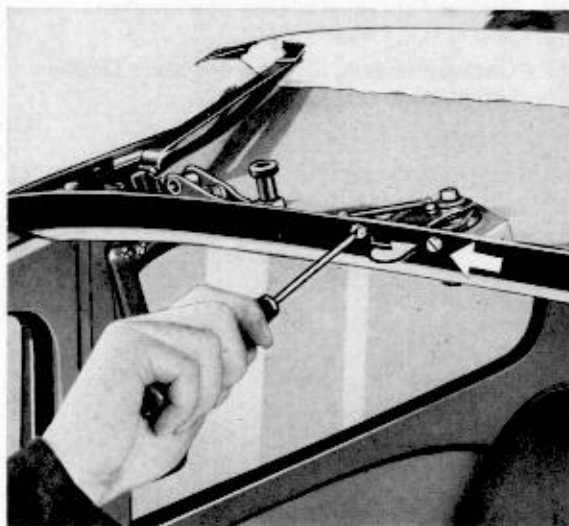




- 3 - Führungs- und Spannsriegel ausbauen.
- 4 - Verdeckbezug mit Spannkappe vom Verdeckspanner lösen und nach hinten umlegen.
- 5 - Verdeckschloßfeder aushaken.
- 6 - Sechskantschraube für Sperrhaken abschrauben, Sperrhaken vom Gewindezapfen abheben und zum Verdeckschloß hineinschieben.



- 7 - 2 Zylinderschrauben am Verdeckschloß abschrauben.



- 8 - Verschlussriegel an beiden Seiten von den Längsführungsplatten lösen, aus den seitlichen Führungen herausnehmen und um 180° um seine Längsachse drehen.

- 9 - 8 Linsensenkschrauben herausschrauben und Verdeckschloß mit Verdeckspanner abnehmen.



Einbau

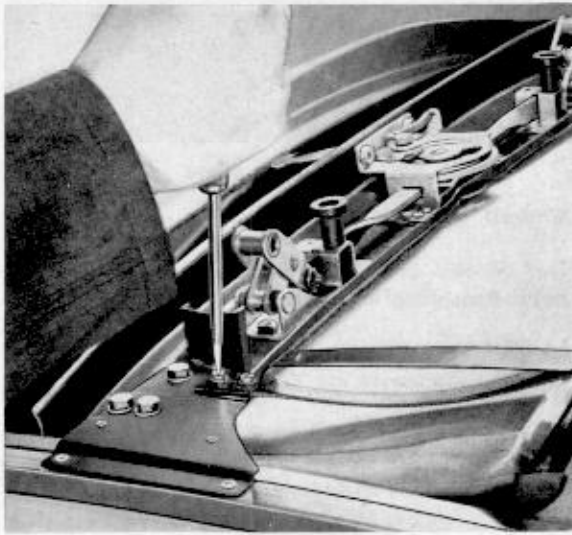
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Alle beweglichen Teile des Verdeckschlosses und -Spanners mit Vaseline einfetten.
- 2 - Sechskantschraube zur Befestigung des Sperrhakens nur so weit festziehen, daß sich der Sperrhaken leichtgängig bewegen läßt.
- 3 - Falls der Sperrhaken beim Schließen des Schiebedaches in der Öffnung im Aufbau seitlich klemmt, sind die Sechskantschrauben der Längsführungsplatten zu lockern. Der Verschlussriegel ist in den Langlöchern der Längsführungsplatten seitlich so zu verschieben, daß einwandfreies Öffnen und Schließen des Schiebedaches gewährleistet sind.
- 4 - Neue Lagerbolzen für die Spannkappe sind vor dem Einbau auf Gängigkeit in der Lagerung zu prüfen und leicht einzufetten.
- 5 - Spannsriegel und Führungsriegel mit Führungsrollen und Gleitstücken einwandfrei einbauen.
- 6 - Griff für Verdeckschloß mit Rosette und Gummipuffer so einbauen, daß er bei geschlossenem Dach rechtwinklig zur rechten Tür steht.
- 7 - Leichtgängigkeit des Verdeckschlosses durch mehrmaliges Öffnen und Schließen prüfen.

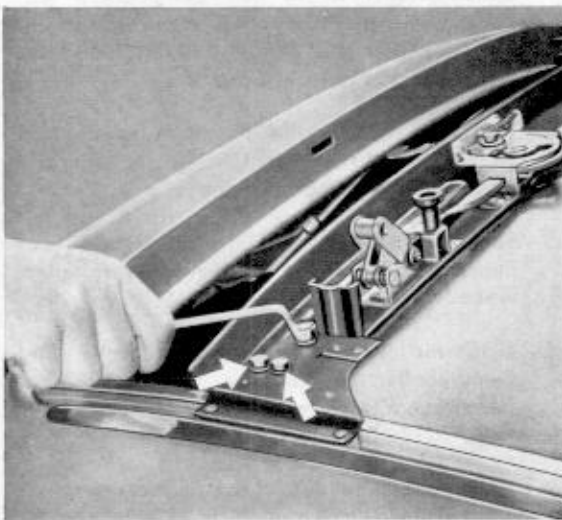
Dachverkleidung aus- und einbauen

Ausbau

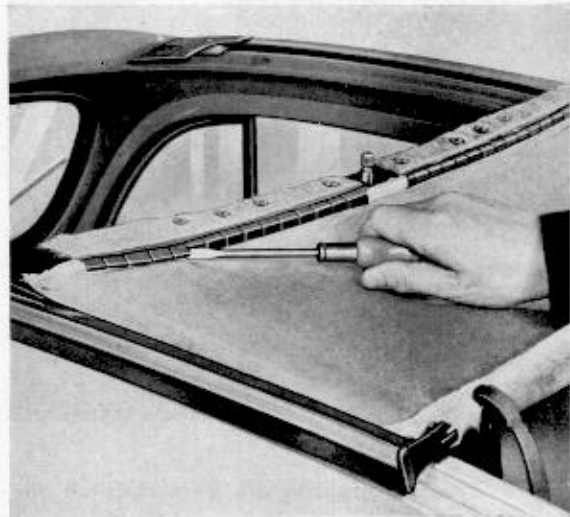
- 1 - Schiebedach etwas öffnen.
- 2 - Griff für Verdeckschloß mit Rosette, Gummipuffer und Kegelfeder ausbauen.
- 3 - Führungspriegel ausbauen.
- 4 - Seitenkanten des Verdeckbezuges aus den Spannsriegeln lösen, Lagerbolzen für Spannkappe aus der Lagerung im Verdeckspanner herausdrehen und Verdeckbezug nach hinten umlegen.
- 5 - Je 2 Schrauben für vordere Faltschienen an den Längsführungsplatten herausdrehen.



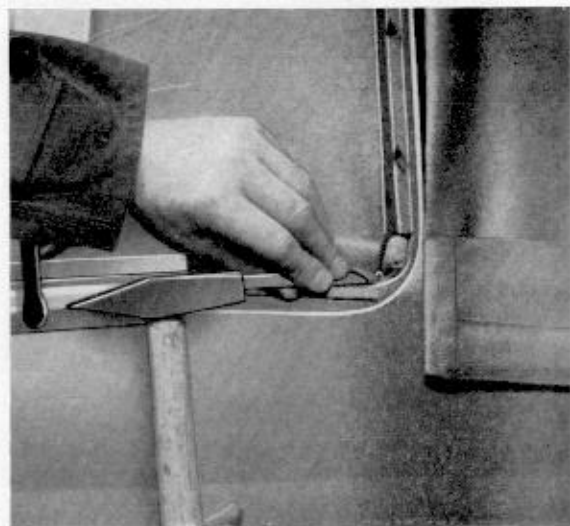
- 6 - Je 3 Sechskantschrauben für Längsführungsplatten und Verschlussriegel herausdrehen.



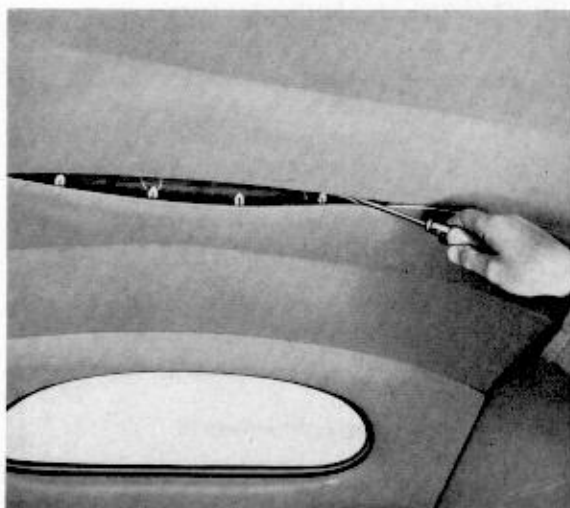
- 7 - Verschlussriegel aus den seitlichen Führungen herausnehmen und um 180° um seine Längsachse drehen.
- 8 - Dachverkleidung rechts und links vom Verschlussriegel abbiegen.
- 9 - Klemmleiste für Dachverkleidung am Verschlussriegel aufbiegen und Dachverkleidung vom Verschlussriegel lösen.



- 10 - Hintere Führungsschienen abschrauben.
- 11 - Dachverkleidung in den hinteren Dachaus-schnittecken abbiegen.



- 12 - Hintere Dachverkleidung mit Pappklammern abziehen und Dachverkleidung für Schiebedach an der Hinterkante des Dachausschnittes abreißen.



- 13 - Dachverkleidung aus dem Wagen nehmen und Faltschienen von den Spannsriegeln abnieten. Spannriegel herausziehen.

Einbau

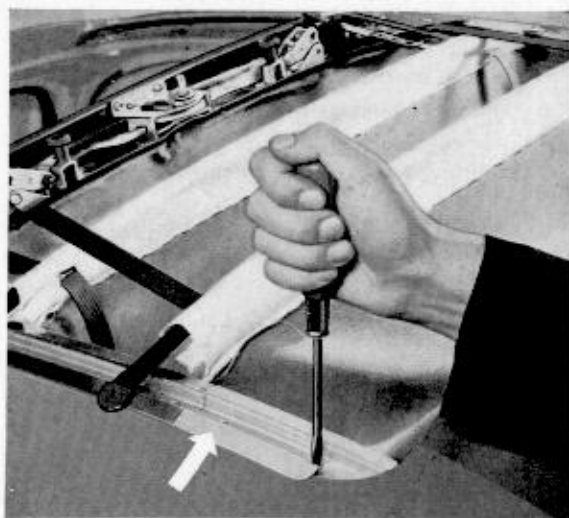
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Rückkante des Dachausschnittes und Stirnfläche des Verschlussriegels mit Waschbenzin von den Kleberresten reinigen.
- 2 - Dachverkleidung mit VW-Originalkleber D 12 an der Rückkante des Dachausschnittes ankleben.
- 3 - Dachverkleidung vorn zunächst nur in der Klemmleiste befestigen und prüfen, ob die Dachverkleidung beim Schließen die erforderliche Spannung besitzt. Dachverkleidung gegebenenfalls kürzer oder länger einspannen.
- 4 - Dachverkleidung am Verschlussriegel mit VW-Originalkleber D 12 festkleben, Klemmleiste umbördeln und Dachverkleidung an den Seiten am Verschlussriegel vernieten.
- 5 - Bewegliche Teile des Verdeckschlosses und -Spanners mit Vaseline einfetten.
- 6 - Neue Lagerbolzen für die Spannkappe vor dem Einbau auf Gängigkeit in der Lagerung prüfen und leicht einfetten.
- 7 - Spannsriegel und Führungsriegel mit Führungsrollen und Gleitstücken einwandfrei einbauen.
- 8 - Einwandfreie Funktion des Schiebedaches durch mehrfaches Öffnen und Schließen prüfen.

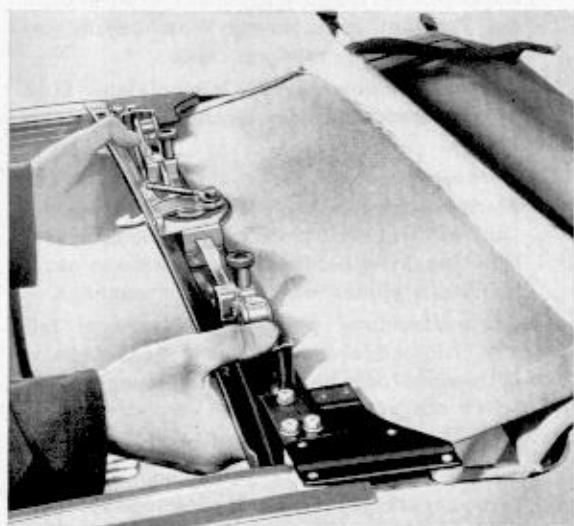
Führungsschienen aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Schiebedach öffnen.
- 2 - Griff für Verdeckschloß mit Rosette, Gummipuffer und Kegelfeder ausbauen.
- 3 - Führungsriegel ausbauen.
- 4 - Seitenkanten des Verdeckbezuges aus den Spannsriegeln lösen, Lagerbolzen für Spannkappe aus der Lagerung im Verdeckspanner herausrauben und Verdeckbezug nach hinten umlegen.
- 5 - Vordere Faltschienen von den Längsführungsplatten lösen.
- 6 - Je 2 Senkschrauben der hinteren Führungsschienen herausrauben und Schienen herausnehmen.



- 7 - Verschlussriegel mit Dachverkleidung nach hinten schieben und herausnehmen.



- 8 - Je 5 Senkschrauben der vorderen Führungsschienen herausschrauben, Schienen und Köder herausnehmen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

- 1 - Köder einwandfrei einlegen.
- 2 - Nach dem Einbau der vorderen Führungsschienen Verschlussriegel einführen.
- 3 - Beim Einbau der hinteren Führungsschienen auf glatte Übergänge zu den vorderen Führungsschienen achten.
- 4 - Spannsriegel und Führungsriegel mit Führungsrollen und Gleitstücken einwandfrei einbauen.
- 5 - Einwandfreie Funktion des Schiebedaches durch mehrfaches Öffnen und Schließen prüfen.

Achtung!

Führungsschienen nicht einfetten!

Verschlussriegel aus- und einbauen

Ausbau

- 1 - Schiebedach öffnen.
- 2 - Griff für Verdeckschloß mit Rosette, Gummipuffer und Kegelfeder ausbauen.
- 3 - Führungsriegel ausbauen.
- 4 - Seitenkanten des Verdeckbezuges aus den Spannsriegeln lösen, Lagerbolzen für Spannkappe aus der Lagerung im Verdeckspanner herausschrauben und Verdeckbezug nach hinten umlegen.
- 5 - Vordere Faltschienen von den Längsführungsplatten abschrauben.
- 6 - Hintere Führungsschienen ausbauen.
- 7 - Verschlussriegel nach hinten aus den Führungsschienen herausschieben und um 180° drehen.
- 8 - Dachverkleidung vom Verschlussriegel lösen.

Einbau

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge unter Beachtung nachstehender Punkte:

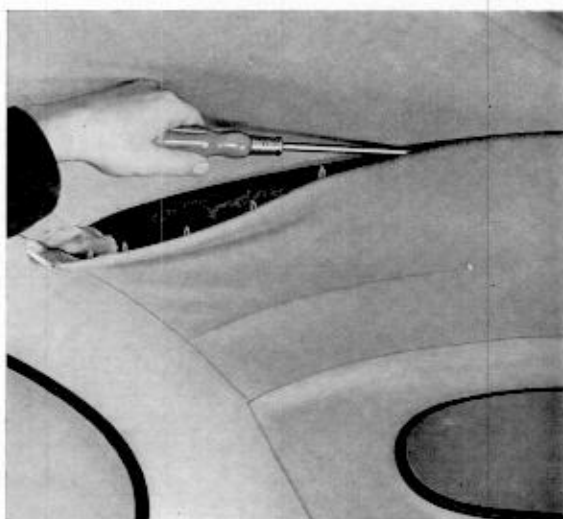
- 1 - Beim Befestigen der Dachverkleidung am Verschlussriegel darauf achten, daß die Dachverkleidung beim Schließen die erforderliche Spannung besitzt.
- 2 - Auf glatte Übergänge der Führungsschienen achten.
- 3 - Bewegliche Teile des Verdeckschlosses und -spanners mit Vaseline einfetten.
- 4 - Verschlussriegel an den Führungsplatten so befestigen, daß der Sperrhaken des Schlosses ohne seitliches Klemmen in die Öffnung des Aufbaues eingreift.
- 5 - Neue Lagerbolzen für die Spannkappe sind vor dem Einbau auf Gängigkeit in der Lagerung zu prüfen und leicht einzufetten.
- 6 - Spannsriegel und Führungsriegel mit Führungsrollen und Gleitstücken einwandfrei einbauen.
- 7 - Einwandfreie Funktion des Schiebedaches durch mehrfaches Öffnen und Schließen prüfen.

Verdeckbezug einstellen

Ab Fahrgestell-Nr. 1 181 041 wurden auch die hinteren Ecken des Schiebedaches abgerundet. Gleichzeitig ist die Befestigung der hinteren Spannleiste geändert worden. Die bisherige Verschraubung durch Senkschrauben — die von oben in die Spannleiste geführt wurden — und Muttern — die in einer Muttertasche auf der Unterseite des Daches angepunktet waren — ist entfallen. Die jetzige Spannleiste ist mit Stehbolzen versehen. Im Dach sind Langlöcher, um die Spannleiste und damit auch den Verdeckbezug nach vorn oder hinten verschieben zu können. Die Spannleiste wird nach Unterlegen einer Schiene mit Federscheiben und Muttern befestigt.

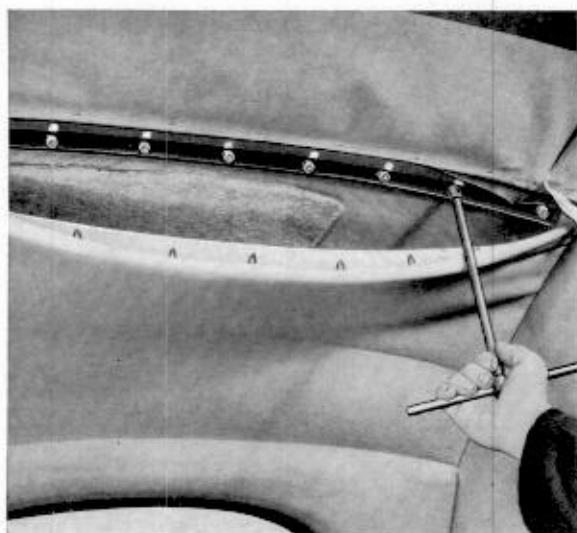
Arbeitsfolge:

1 - Hintere Dachverkleidung lösen.

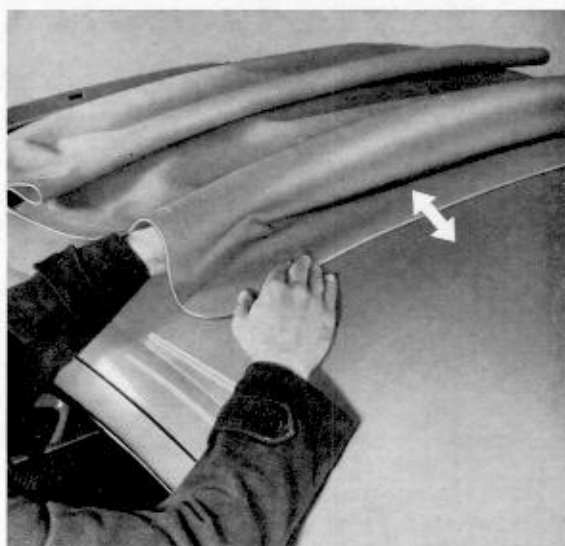


2 - Schiebedach öffnen.

3 - Sechskantmuttern zur Befestigung der Spannleiste lösen.



4 - Spannleiste mit Verdeckbezug so verschieben, daß der Verdeckbezug ausreichend und gleichmäßig gespannt ist.



5 - Sechskantschrauben leicht anziehen.

6 - Schiebedach schließen und Spannung des Verdeckbezuges kontrollieren.

7 - Nach richtiger Einstellung des Verdeckbezuges Sechskantschrauben festziehen.

8 - Hintere Dachverkleidung befestigen.

Anmerkung:

Bei Austausch eines Aufbaues oder bei Erneuerung eines Karosseriedaches der bisherigen Ausführung gegen die Ausführung ab Fahrgestell-Nr. 1 181 041, können der bisher verwendete Verdeckbezug und die dazugehörige Spannleiste in der alten Bauweise weiter verwendet werden. Es sind lediglich die Bohrungen in der Spannleiste und im Dach in Übereinstimmung zu bringen. Die Spannleiste wird in diesem Fall mit den bisherigen Senkschrauben sowie mit Unterlegscheiben und Muttern befestigt.

Störungen am Schiebedach und ihre Beseitigung

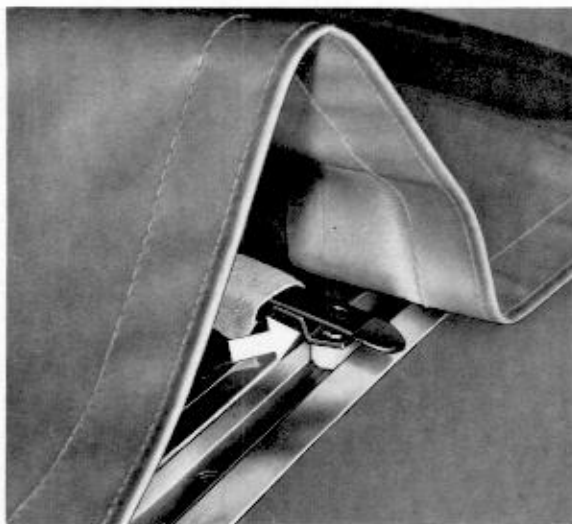
(Ausführung ab August 1955)

Klappern

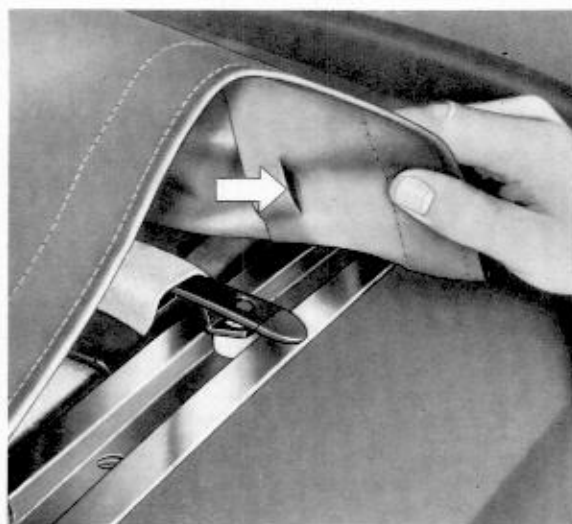
- a - Höhenspiel durch Nachbiegen der Haltewinkel für die große Rolle am Mittelspiegel beseitigen, so daß die Führungsrollen an der Unterkante der Führungsschienen zur Anlage kommen und kein fühlbares Spiel mehr festzustellen ist.

Anmerkung:

Ab Fahrgestell-Nr. 1 084 942 wurden zur Verringerung des Spieles an den Führungsrollen serienmäßig Welleisichen zwischen Führungsrolle und Nietkopf gelegt.

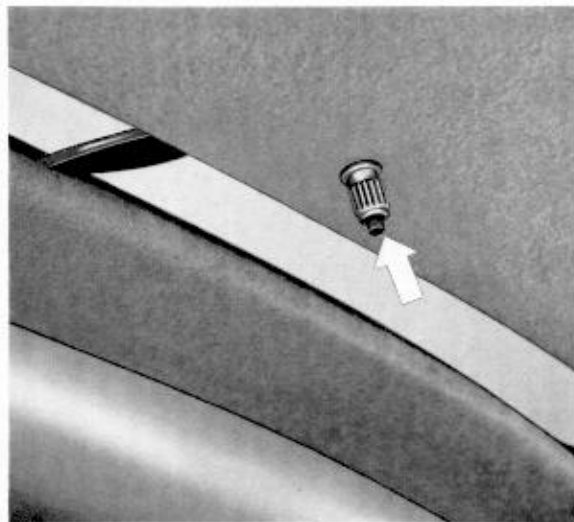


- b - Der Verdeckbezug wird jetzt nicht mehr durch Schlaufen am Mittelspiegel und den beiden Hilfsspiegeln gehalten, sondern die Spiegel werden in den neuerdings geklebten (D 12) Umschlag des Verdeckbezuges eingeführt.



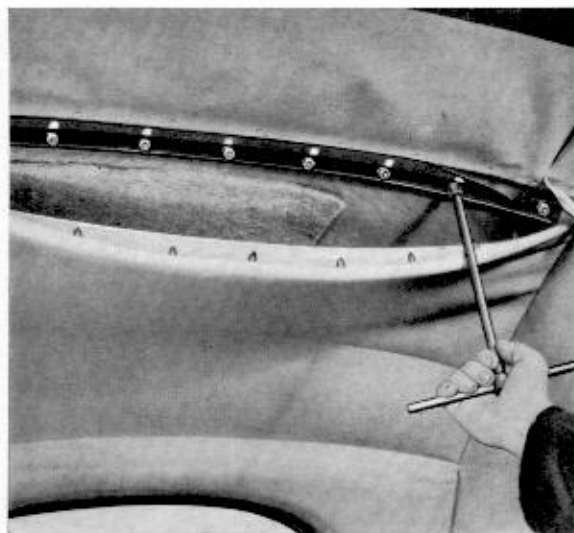
Dadurch ist ein Klappern der Spiegel an den Führungsschienen nicht mehr möglich und der Bezug legt sich beim Öffnen des Daches einwandfrei in Falten.

- c - Beim Klappern des Griffes prüfen, ob der Gummipuffer in der Achse des Verdeckspanners vorhanden ist. Griff nötigenfalls durch Beilegen einer Filzscheibe zwischen Spiegel und Feder entklappern.



Schwergängigkeit

Schwergängigkeit beim Schließen des Daches durch Umlegen des Griffes ist dadurch zu beheben, daß der Bezugstoff an der Spannleiste hinten etwas nachgelassen wird.

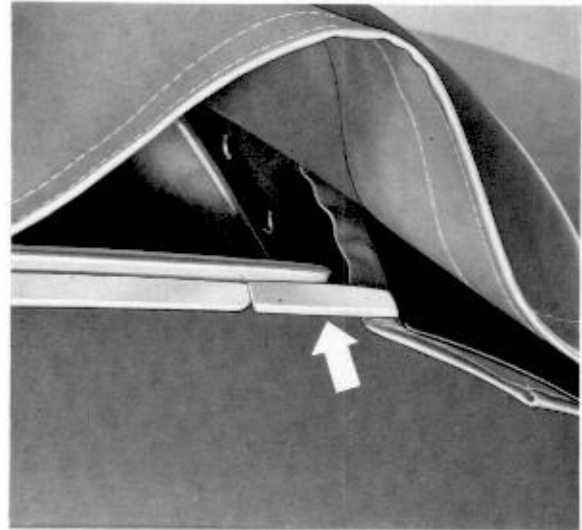


Undichtigkeit

- a - Undichtigkeiten an der Vorderkante des Sonnendaches sind ebenfalls auf zu straffe Spannung des Bezugstoffes oder auf Verschieben der Gummidichtung unter der Spannkappe zurückzuführen. Durch zu große Spannung beim Schließen des Daches hebt sich die Spannkappe an und das Dach ist nicht mehr dicht. Durch Nachlassen des Verdeckbezuges an der Spannleiste oder Neueinkleben der Gummidichtung unter der Spannkappe ist auch dieser Mangel zu beseitigen. In Einzelfällen kann es sogar notwendig sein, den Verschlußspiegel, der durch Gewaltanwendung beim Schließen verbogen wurde, zunächst zu richten.

- b - Zwischen den hinteren Enden der Führungsschienen und der Spannleiste wird je ein Stück Schaumgummi eingeklebt, welches das Eindringen von Wasser verhindert. Fehlen

diese Gummistücke, dann empfiehlt es sich, sie nachträglich anzubringen.



Allgemeines

Tragendes Element des Cabriolet-Verdeckes ist das Verdeckgestänge, das sich aus zwei seitlichen Metalldachrahmen und einem angelenkten Gestänge zusammensetzt. Die Querverbindungen erfolgen durch Holz- und Rohrspriegel. Mit zwei Scharnieren ist das Gestänge an den beiden Kastensäulen der Karosserie verschraubt.

Als äußerer Bezug wird ein wasserdichter Spezial-Verdeckstoff mit gummierter Unterseite verwendet. Zur Aufpolsterung, Formgebung und gleichzeitig zur Isolierung gegen Wärme und Kälte ist unter dem Verdeckstoff eine auf Leinen genähte Gummihaarmatte am Verdeckgestänge befestigt. Sämtliche Rundungen des Verdeckes sind durch zusätzliche Polsterungen ausgeglichen. Die Unterseite des Verdeckgestänges ist durch einen gespannten Himmel aus Trikot Tuch verkleidet.

Im zurückgeklappten Zustand ist das Verdeck durch zwei Schnapper zu arretieren.

Schmierung

Die regelmäßige Durchführung der vorgeschriebenen Schmierdienste ist für die Leichtgängigkeit des Verdeckgestänges entscheidend. Vor dem Ölen müssen die einzelnen Drehpunkte des Dachrahmens von Staub und Schmutz gereinigt werden.

Pflege des Verdecks

Das Aussehen und die Lebensdauer des Verdecks hängen weitgehend von der richtigen Behandlung und der sachgemäßen Pflege ab.

Ein nasses Verdeck muß auf jeden Fall in gespanntem Zustand trocknen und darf nicht zurückgelegt werden. Ein verstaubtes Verdeck ist leicht auszuklopfen und mit einer weichen Bürste in Richtung der Bindungslinien gut auszubürsten, da die scharfkantigen Staubteilchen den Oberstoff verletzen und Ursache von Scheuerstellen und sonstigen Verdeckstoffschäden werden können.

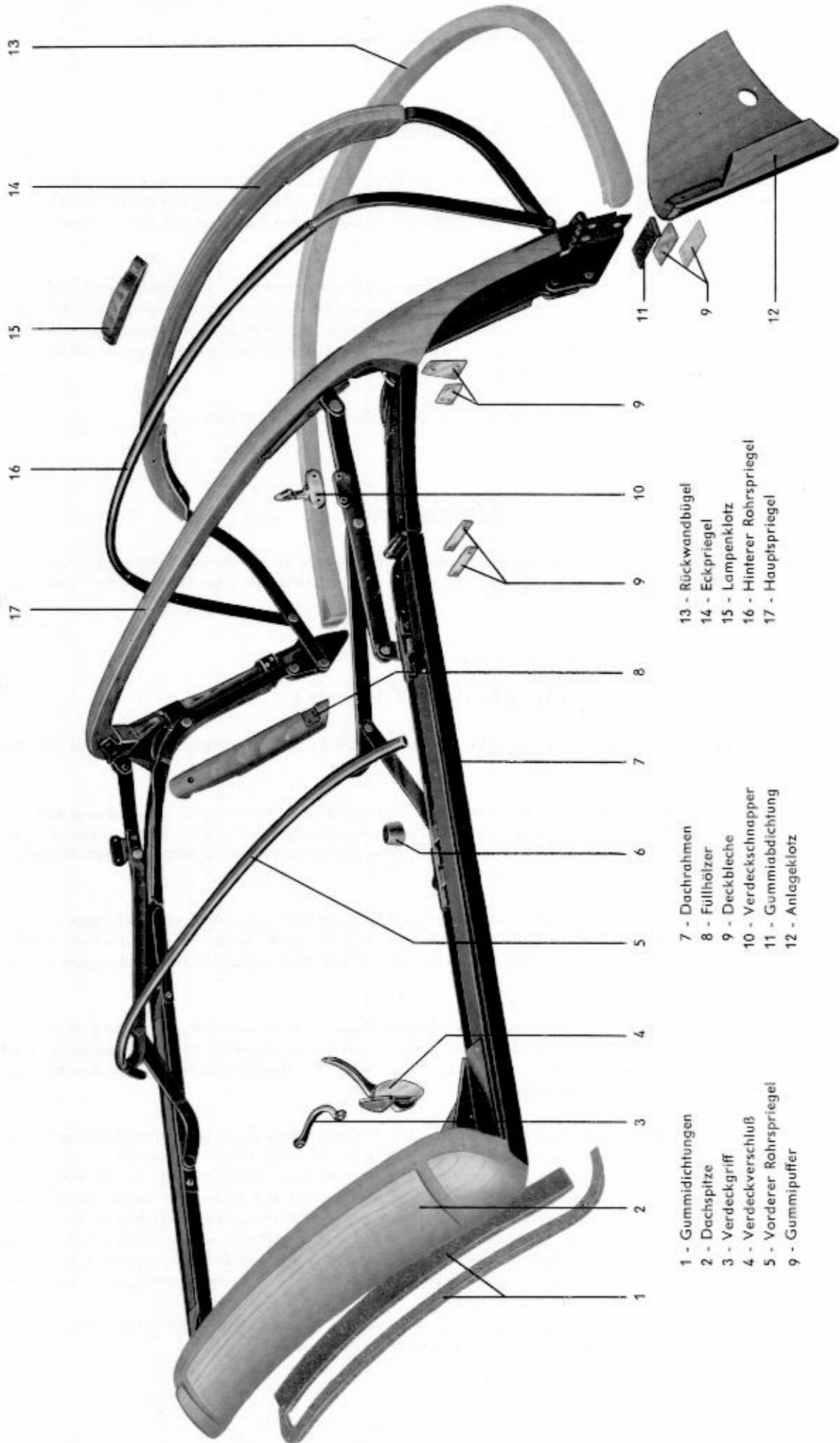
Scheuerstellen können auch dann auftreten, wenn das geöffnete Verdeck von den Verdeckschnappern nicht genügend festgehalten wird. In diesem Falle müssen die Verdeckschnapper weiter in die Halterung hineingedreht werden. Hierzu sind die Gegenmuttern zu lösen und nach Einstellung der Verdeckschnapper wieder festzuziehen.

Zum Entfernen von Flecken dürfen niemals Benzin, Benzol, Fleckenwasser oder andere Lösungsmittel verwendet werden, da diese Mittel die Gummischicht zwischen den Geweben angreifen und die Wasserdichtigkeit und Lebensdauer des Stoffes gefährden. Durch vorsichtiges Reiben mit Weißbrotrinde lassen sich unter Umständen leichte Verschmutzungen beseitigen.

Nur bei starker Verschmutzung soll das Verdeck gewaschen werden. Hierzu ist nur reines Leitungswasser zu verwenden, dem keinerlei chemische Mittel oder sonstige Zusätze beigelegt werden dürfen. Vor dem Waschen ist das Verdeck zunächst auszuklopfen und auszubürsten. In lauwarmem Wasser werden alkalifreie Seifenflocken zu Schaum geschlagen. Der dicke Seifenschaum wird auf das vorher mit klarem Wasser angefeuchtete Verdeck aufgetragen und mit einer weichen Bürste in einer Strichrichtung verrieben. Anschließend wird das Verdeck mit klarem Wasser abgespült. Nötigenfalls ist das Abseifen zu wiederholen. Das Abspülen nach dem Waschen muß so lange wiederholt werden, bis die letzten Seifenreste aus dem Verdeckstoff entfernt sind und das Wasser klar herunterläuft. Das frisch gewaschene Verdeck soll in gespanntem Zustand trocknen.

Nach dem Waschen des Verdecks ist die Lackierung des Wagens durch Abspülen mit klarem Wasser von Seifenwasserrückständen zu säubern und anschließend trockenzureiben.

Verdeckgestänge



- 1 - Gummidichtungen
- 2 - Dachspitze
- 3 - Verdeckgriff
- 4 - Verdeckverschluß
- 5 - Vorderer Rohrsriegel
- 9 - Gummipuffer

- 7 - Dachrahmen
- 8 - Füllhölzer
- 9 - Deckbleche
- 10 - Verdeckschnapper
- 11 - Gummiabdichtung
- 12 - Anlegeklötz

- 13 - Rückwandbügel
- 14 - Eckpriegel
- 15 - Lampenklötz
- 16 - Hinterer Rohrsriegel
- 17 - Hauptspriegel

- 9
- 11
- 12

- 9
- 10
- 9

- 8
- 7
- 6

- 4
- 3
- 2

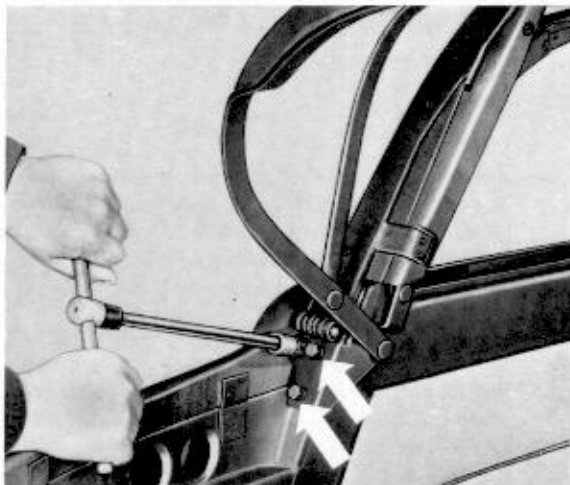
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17

Verdeckmontage

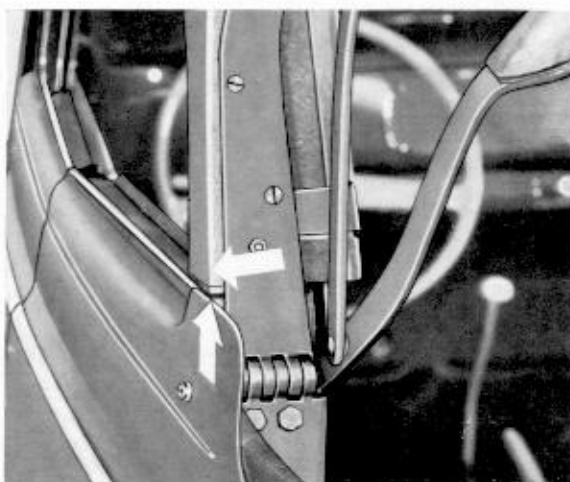
Die Beschreibung der Montage des gesamten Cabriolet-Verdeckes dient als Anleitung für den Arbeitsablauf. Die Arbeiten sind in jedem Fall von einem Fachmann, der mit der Verdeckmontage vertraut ist, durchzuführen. Der Einsatz von zwei Arbeitskräften erleichtert den Zusammenbau wesentlich. Selbstverständlich kann die in den Abschnitten beschriebene Montage einzelner Verdeckteile auch getrennt durchgeführt werden.

Einbau des Verdeckgestänges

- 1 - Vor der Montage des Verdeckes müssen die Teppiche für den Kofferraum und die beiden hinteren Radkästen sowie sämtliche Sitze ausgebaut werden. Die Seitenfenster sind herunterzukurbeln.
- 2 - Verdeckgestänge aufsetzen und die Hauptscharniere mit je drei Sechskantschrauben an den Gewindeplatten der Kastensäulen links und rechts locker anschrauben.



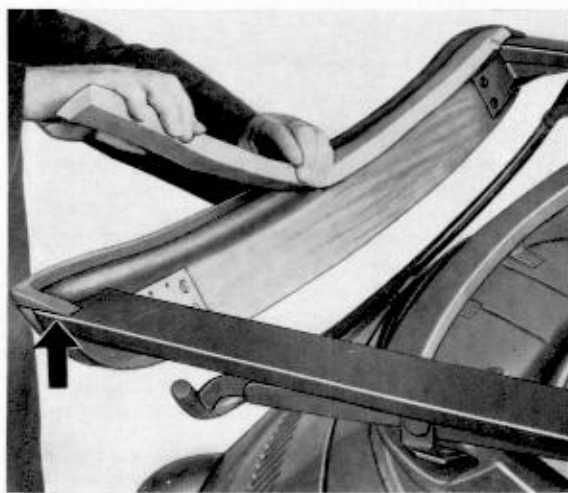
- 3 - Verdeckgestänge seitlich soweit verschieben, bis der Holzbügel des Hauptspiegels links und



rechts mit der Karosserieoberkante fluchtet, andernfalls können Undichtigkeiten in diesem Bereich auftreten. Fluchtet der Hauptspiegel

trotz sorgfältiger Einstellung nicht mit der Karosserie, ist eine entsprechende Nacharbeit des Holzbügels erforderlich.

- 4 - Einwandfreie Anlage der Dachspitze auf dem Dachholm der Windschutzscheibe prüfen. Die hintere Fläche der Dachspitze muß etwa 4 mm über die Innenkante des Dachholmes nach vorn hinausstehen, da sich nach dem Aufziehen und Spannen des Verdeckbezuges das Gestell mehr wölbt und die Dachspitze dadurch zurückgezogen wird.
- 5 - Lampenklötz für Innenleuchte und beide Füllhölzer von dem Hauptspiegel abschrauben.
- 6 - Verdeckgestänge nach hinten zurücklegen.
- 7 - Dachspitze auf der Unterseite mit Kleber bestreichen. Vierkant-Moosgummi (10 x 14 x 1350 mm) an der Vorderkante und einen Schaumgummistreifen (20 x 40 x 1250 mm) auf die Unterseite der Dachspitze in die vorgesehene Vertiefung kleben. Das Vierkant-Moosgummi ist an den beiden Ecken etwas zuzuspitzen.



- 8 - Auf die Innenseite der mit Schaumgummi beklebten Dachspitze je einen etwa 1250 x 150 mm großen Verdeck- und Himmelstoffstreifen entsprechend der Verdeck- und Himmelfarbe des Wagens unter seitlicher Spannung etwa 60 mm von Dachspitzen-Oberkante annageln. Dabei ist zu beachten, daß beim Umschlagen der Stoffstreifen die Außenseiten der Stoffe auch nach außen zeigen.

- 9 - Pappstreifen von etwa 15 bis 20 mm Breite im Abstand von 80 mm auf die bereits genagelten Stoffstreifen nageln. Dachspitze mit Kleber bestreichen. Himmelstoff nach innen und Verdeckstoff nach außen umschlagen.



$a = 80 \text{ mm}$

- 10 - Verdeck- und Himmelstoffstreifen unter Spannung ankleben und festnageln. Dabei ist der Himmelstoff an den Ecken links und rechts zur besseren Anlage und Montage etwas einzuschneiden. Überstehende Stoffstreifen abschneiden.

Achtung!

Die einzelnen Bezüge und Gurte sind zur Vermeidung von Rostbildung nur mit Gurtnägeln oder Stiften aus Messing anzunageln.

Anmerkung:

Ab Fahrgestell-Nr. 1 283 328 wurden serienmäßig

14 mm Gurtnägeln, Ersatzteile-Nr. 151 871 473
und 12 mm Stifte, Ersatzteile-Nr. 151 871 471

aus Messing für die Verdeckmontage des Cabriolets verwendet. Hierdurch wird die Bildung von Rostflecken, die gelegentlich bei hellfarbigen Verdeckstoffen störend in Erscheinung traten, verhindert.

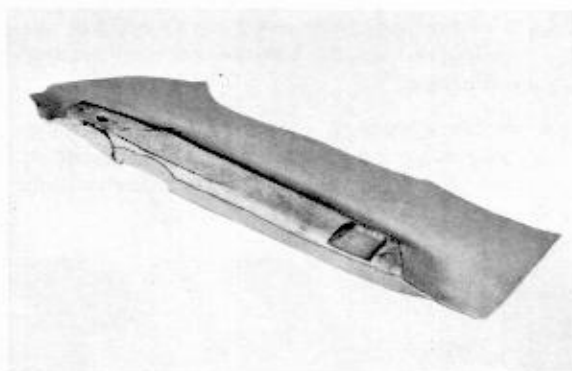
Im Bedarfsfall empfiehlt es sich, die bisher üblichen Stifte durch Messingtäcke zu ersetzen.

Vorhandene Rostflecken lassen sich wie folgt entfernen:

Oxalsäure mit 70° C warmem Wasser 1:100 verdünnen. Anschließend muß reichlich mit klarem Wasser nachgespült werden, damit keine Säurerückstände im Gewebe verbleiben.

- 11 - Verdeckverschlüsse und Verdeckgriffe links und rechts an den durch Bohrungen gekennzeichneten Stellen an der Dachspitze anschrauben.

- 12 - Abgeschraubte Füllhölzer auf der Außenseite mit je einem größeren Stück Himmelstoff (etwa 500 x 200 mm) bekleben.



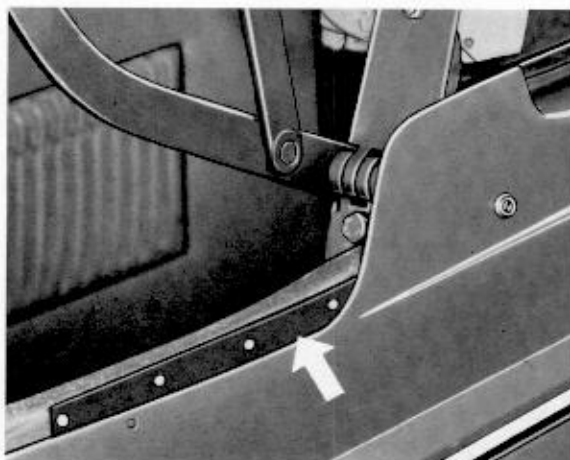
- 13 - Holzbügel des Hauptspriegels seitlich an den Rundungen auf der Innenseite mit je einem Stück Himmelstoff (etwa 600 x 300 mm) umkleben. Dabei sind die Öffnungen für die Haltewinkel der Füllhölzer auszuschneiden.

- 14 - Füllhölzer am Hauptspriegel anschrauben. Überstehenden Bezugstoff um den unteren Teil des Hauptspriegels innen herumlegen und mit leichter Spannung ankleben und annageln. Überstehende Stoffstreifen abschneiden.

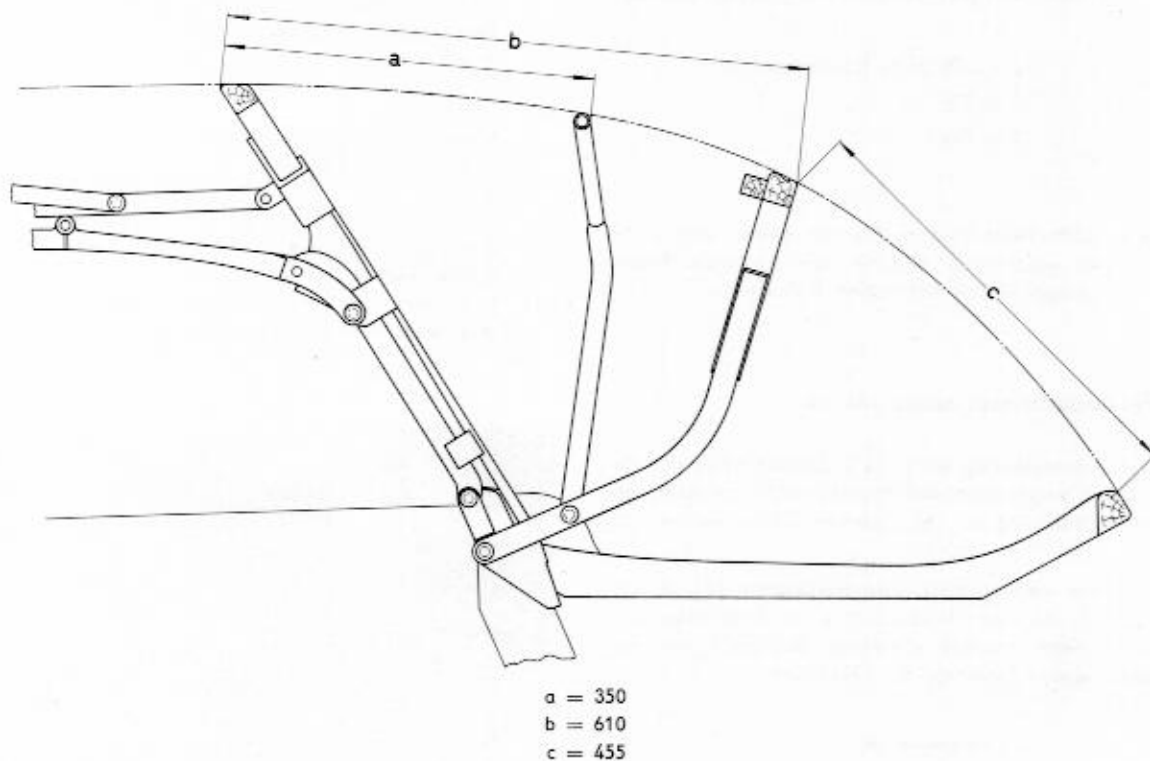
- 15 - Je einen Kunstlederfleck auf die Unterseite der beiden Hauptspriegerlecken kleben und annageln. Durch die Kunstlederflecken wird vermieden, daß die Stoffbespannung Feuchtigkeit aufnimmt.



- 16 - Um einen besseren Übergang im vorderen Bereich des Rückwandbügels zur Karosserie hin zu erreichen, sind zwei kleine Lederstreifen links und rechts am Rückwandbügel anzunageln.



- 17 - Verdeckgestänge mit den Verdeckverschlüssen verriegeln. Eckspriegel und hinteren Rohrspriegel nach Maß einstellen.



Achtung!

Der vorgeschriebene Abstand ist genau einzuhalten, da hiervon die einwandfreie Eingarnierung des Himmelbezuges und die Faltenlegung des Verdeckes abhängt.

- 18 - Gurte links und rechts nach Maß mit leichter Spannung auf der Oberkante des Rückwandbügels, am Eckspriegel und am Hauptspriegel annageln.

Am Eckspriegel sind die beiden Gurte seitlich anzunageln, da andernfalls bei der späteren

Montage die Zierleiste auf dem Verdeckbezug an den Enden zu hoch liegt und absteht.

Kabel für Innenleuchte auf dem rechten unteren Gurt annähen und durch die vorhandene Bohrung im Eckspriegel ziehen.



- a = 390 (Mitte Rückwandbügel)
- b = 120
- c = 250

19 - Gurte links und rechts mit einer aus Gurten gefertigten Lasche am hinteren Rohrspiegel durch Umnähen befestigen.

Verdeckhimmel eingarnieren

Der Himmelbezug wird als Ersatzteil fertig genäht mit den entsprechenden Anzugstreifen geliefert, die zur Befestigung an den einzelnen Spiegeln dienen.

Um eine einwandfreie Himmelbespannung zu erreichen, ist der Himmelbezug in nachstehender Reihenfolge an den einzelnen Spiegeln bei geschlossenem Verdeck zu befestigen:

- a - Hauptspiegel
- b - Eckspiegel
- c - Rückwandbügel
- d - Dachspitze
- e - Füllhölzer
- f - Hinteren Rohrspiegel
- g - Vorderen Rohrspiegel

Im einzelnen sind die Arbeiten wie folgt vorzunehmen:

1 - Hauptspiegel auf der Vorder- und Oberseite mit Kleber bestreichen.

2 - Himmelbezug an dem entsprechenden Anzugstreifen soweit hochziehen, bis die Naht des Bezuges die Unterseite des Hauptspiegels berührt. Anzugstreifen ankleben und auf der Oberseite des Hauptspiegels annageln. Überstehenden Stoffstreifen abschneiden.

3 - Anzugstreifen des Himmelbezuges am Eckspiegel in gleicher Weise befestigen.

4 - Anzugstreifen hinten auf der Oberkante des Rückwandbügels annageln. Öffnungen für die Gurte links und rechts ausschneiden.

5 - Himmelbezug unter gleichmäßiger Spannung in der abgesetzten Fläche auf der Oberseite der Dachspitze annageln. Überstehenden Stoffstreifen abschneiden.

6 - Himmelbezug innen an den Füllhölzern links und rechts anheften.

7 - Hinteren Rohrspiegel mit Kleber bestreichen. Anzugstreifen bis zur Nahtstelle hochziehen und um den Rohrspiegel kleben. Überstehenden Stoffstreifen abschneiden.



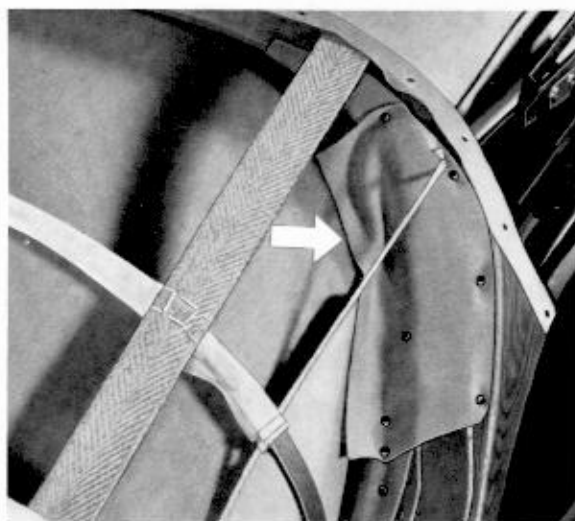
8 - In gleicher Weise ist der entsprechende Anzugstreifen am vorderen Rohrspiegel anzukleben und an den Außenseiten zu vernähen. Dabei ist zu beachten, daß der seitliche Himmelbehang auf der Innenseite etwa 10 mm unterhalb der beiden Dachrahmen hängt.



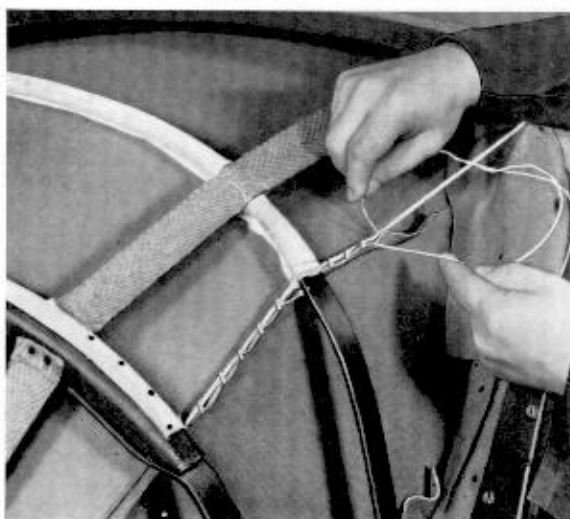
Nach Abschluß dieser Arbeiten ist von innen zu prüfen, ob der Himmel faltenlos straff gespannt ist und die Nähte der Anzugstreifen gerade liegen. Nötigenfalls sind Korrekturen an den entsprechenden Spriegeln vorzunehmen.

- 9 - Zwei 4 mm starke Kordeln am Hauptspriegel links und rechts in Höhe der seitlichen Himmelnähte annageln, einmal um den hinteren Rohrspriegel wickeln und am Eckspriegel seitlich unter Spannung annageln.

- 10 - Je 1 Stück Himmelstoff links und rechts in den Rundungen des Hauptspriegels annageln.



- 11 - Seitliche Nähte des Himmelbezuges an der Kordel unter Spannung annähen.



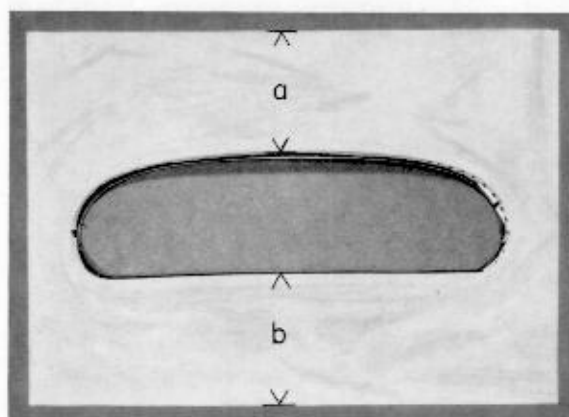
Anschließend ist von innen zu prüfen, ob auch die seitlichen Verdecknähte gerade verlaufen. Bei Faltenbildung ist ein Nachspannen des Himmelbezuges unbedingt erforderlich.

- 12 - Lampenklotz am Eckspriegel in den vorhandenen Bohrungen wieder verschrauben. Kabel für die Innenleuchte durch die Bohrung im Lampenklotz und durch eine im Himmelbezug einzuschneidende Öffnung ziehen.

Rahmen für Rückblickfenster einbauen

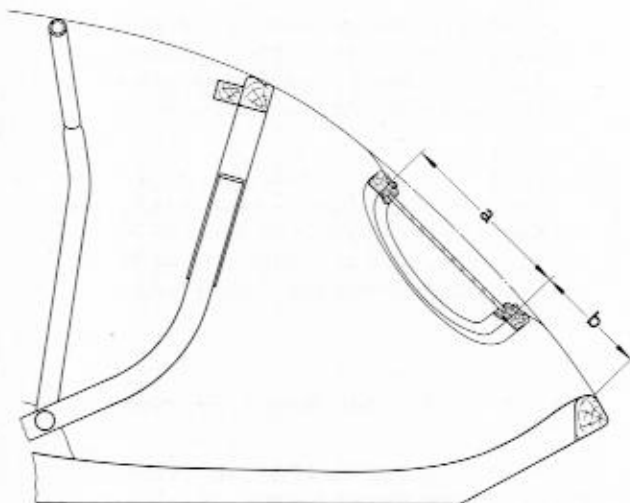
Bei der Montage des Rückblickfensterrahmens muß das Verdeck geschlossen bleiben.

- 1 - Ein Stück Nesselstoff (650 x 850 mm) so auf den Holzrahmen kleben, daß unterhalb etwa 200 mm und oberhalb etwa 250 mm überstehen.
- 2 - Nesselstoff mit einem etwa 15 mm breiten Rand in der Größe des Fensterrahmens innen ausschneiden. Überstehenden Rand auf der Innenseite des Holzrahmens ankleben und festnageln.



a = 250 mm
b = 200 mm

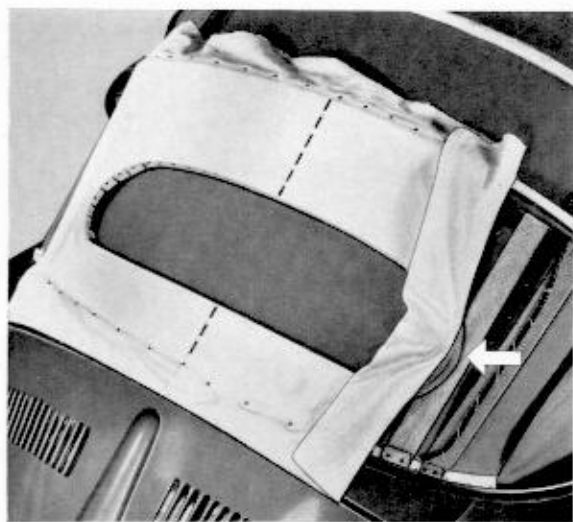
- 3 - Mitte auf dem Rückwandbügel und Eckspriegel sowie Mitte des Fensterrahmens auf dem Nesselstoff anzeichnen.
- 4 - Nesselstoff mit Fensterrahmen entsprechend der Mittenmarkierungen nach Maß unter Spannung am Eckspriegel und auf dem Rückwandbügel annageln.



$$a = 192 \pm 2 \text{ mm}$$

$$b = 98 \text{ mm}$$

- 5 - Zwei Zusatzgurte links und rechts seitlich am Ecksprigel und auf dem Rückwandbügel unter Spannung so annageln, daß der Holzrahmen des Rückblickfensters an den Rundungen zur Auflage kommt, aber die Größe des Fensterauschnittes nicht beeinträchtigt wird.



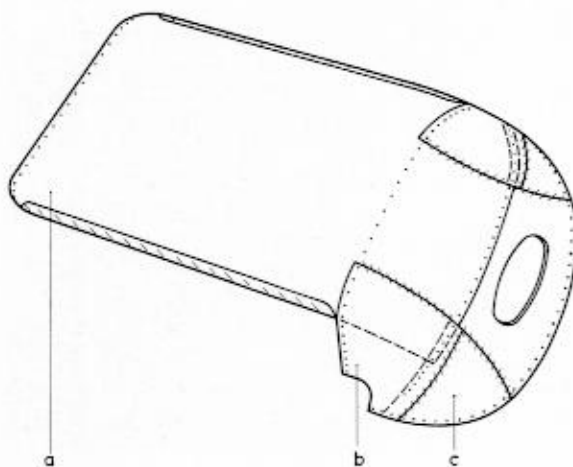
Achtung!

Durch Nachmessen prüfen, ob der Fensterahmen waagrecht in der Mitte angebracht ist. Nötigenfalls ist eine Korrektur vorzunehmen.

- 6 - Überstehende Nesselstoffstreifen sauber abschneiden.
- 7 - Holzrahmen auf der Innenseite mit Kleber bestreichen.
- 8 - Himmelbezug mit einem etwa 15 mm breiten Rand in der Größe des Holzrahmens ausschneiden, faltenfrei ankleben und annageln.

Leinendecke eingarnieren

Vor der Eingarnierung der Leinendecke sind 5 Stücke Leinentuch wie folgt zuzuschneiden:



$$a = 1370 \times 1700 \text{ mm,}$$

$$b = 450 \times 650 \text{ mm (2 mal),}$$

$$c = 450 \times 480 \text{ mm (2 mal)}$$

..... = genagelt

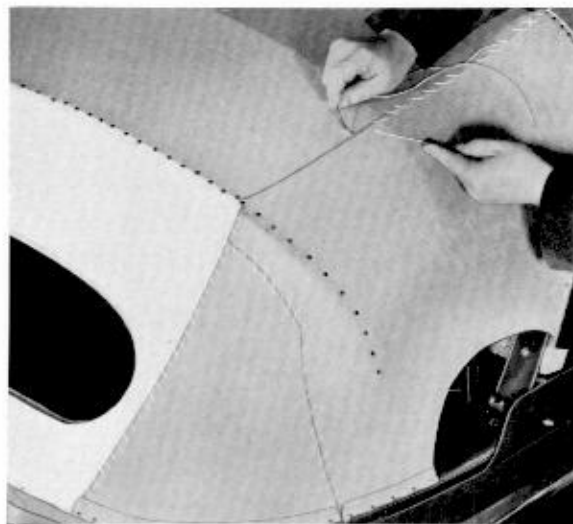
----- = handgenäht

- 1 - Seitenteile c links und rechts unter Spannung am Rückwandbügel und Ecksprigel annageln. Überstehende Stoffstreifen abschneiden.
- 2 - Dachteil a am Ecksprigel annageln.
- 3 - Dachteil an der Dachspitze faltenlos mit Spannung anheften.

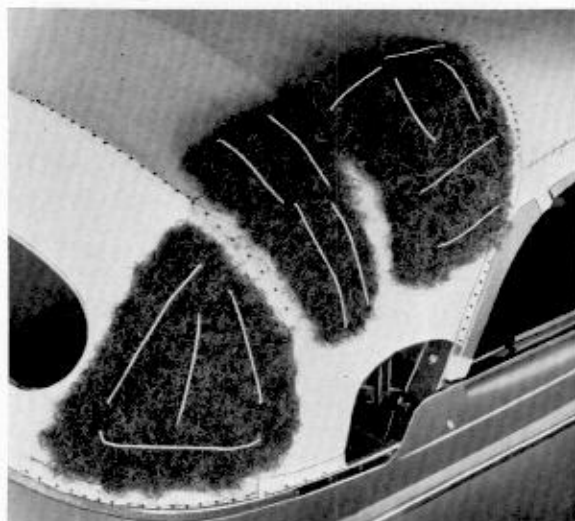
- 4 - Dachteil am Hauptspiegel faltenlos mit Spannung annägen.
- 5 - Vom Dachteil seitlich überhängendes Leinen bis zum Dachrahmen umschlagen und später mit der Gummihaarmatte vernähen.
- 6 - Seitenteile b links und rechts am Haupt- und Eckspiegel sowie auf dem Rückwandbügel unter Spannung faltenlos annägen.
- 7 - Seitenteile b im Bereich der beiden Hauptscharniere mit Radius von etwa 150 mm halbkreisförmig ausschneiden.



- 8 - Seitenteile c am Nesselstoff für den Rückblickfensterrahmen und an den Seitenteilen b unter Spannung annähen. Seitenteile b am Dachteil a mit Spannung annähen.



- 9 - Leinendecke auf beiden Seiten an den Rundungen im Bereich zwischen Haupt- und hinterem Rohrspiegel, zwischen hinterem Rohr- und Eckspiegel sowie zwischen Eckspiegel und Rückwandbügel mit Lasierstichen versehen.
- 10 - Polstermaterial — möglichst Roßhaar — in gleichmäßiger Stärke zur Ausgleichung der Vertiefungen zwischen den hinteren Spiegeln unter die Lasierstiche schieben.



Achtung!

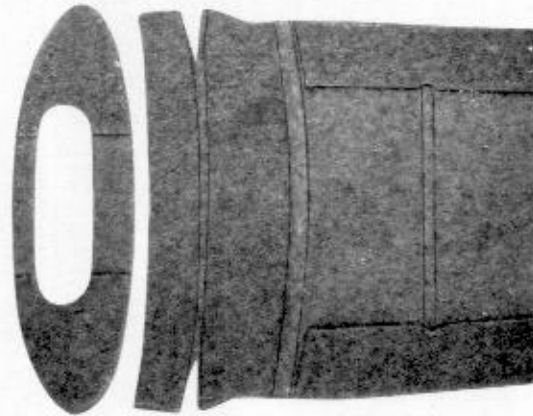
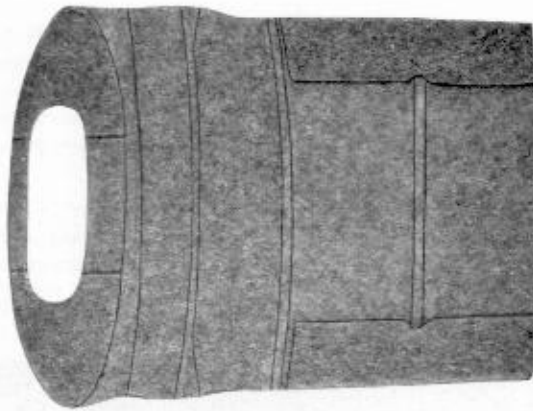
Die Polsterung bestimmt die Form und die Rundungen des Verdeckes im hinteren Bereich. Zu starke oder zu schwache Polsterung führt zu Unebenheiten auf dem Verdeck.

Gummihaarmatte aufnähen

Die Gummihaarmatte wird als Ersatzteil in einem Stück geliefert. Vor dem Aufnähen ist der durch seine besonders starke Einpreßtiefe erkennbare Streifen zwischen dem Teil für das Rückblickfenster und dem großen Dachteil herauszuschneiden. Anschließend sind links und rechts zwei Keile auszuscheiden, um eine größere Bewegungsfreiheit beim Zurückklappen des Verdeckes zu erzielen.

Falls es erforderlich ist, sind die äußeren Preßkanten der Gummihaarmatte sauber abzutrennen.

Die Abbildung zeigt oben die als Ersatzteil gelieferte und unten die für den Einbau zugeschnittene Gummihaarmatte von der Unterseite.



1 - Gummihaarmatten an sämtlichen Schnittkanten leicht auszupfen, um einen gleichmäßigen Übergang an den Dachkanten zu erreichen.

2 - Beide Teile der Gummihaarmatten auflegen.



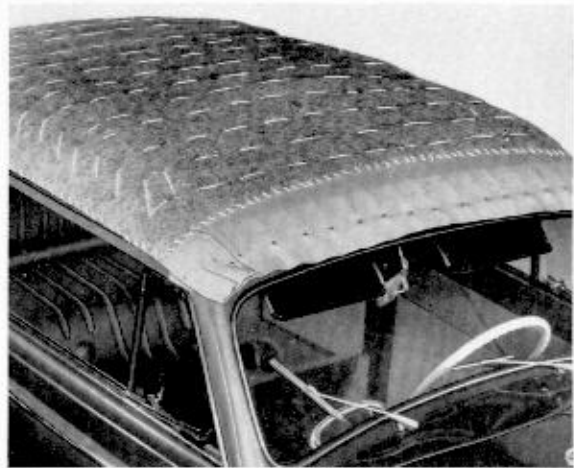
3 - Gummihaarmatte am Rückblickfenster vom Eckspiegel bis zum Rückwandbügel ziehen und

mit groben Stichen an der Leinendecke festnähen.

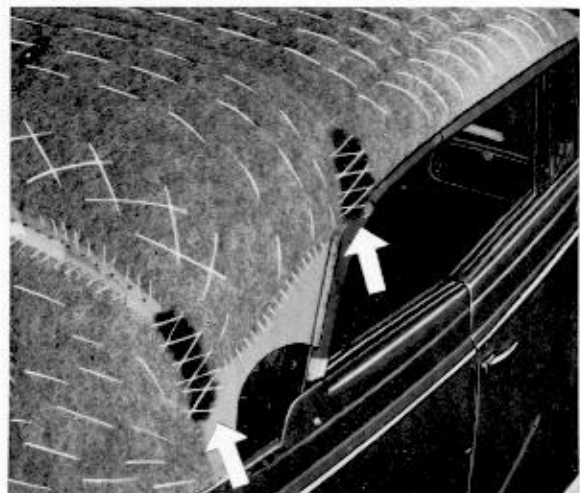
4 - Dachteil der Gummihaarmatte in einem geringen Abstand vom Eckspiegel mit groben Kreuzstichen fest auf der Leinendecke vernähen, bis etwa an die hintere Kante der Dachspitze ziehen und mit kleinen festen Stichen vorn an der Leinendecke annähen.

5 - Gummihaarmatte quer zur Fahrtrichtung mit Nahtreihen von etwa 100 mm Abstand mit großen Stichen an der Leinendecke vernähen.

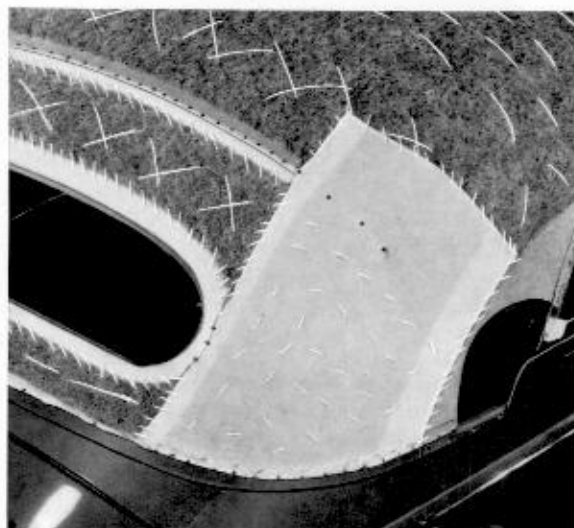
6 - Seitliche Außenkanten mit kleinen festen Stichen am Saum der Leinendecke festnähen.



7 - Die ausgeschnittenen Keile links und rechts in der Gummihaarmatte im Bereich des Hauptspiegels und die Vertiefung an den äußeren Kanten zwischen der Dach- und Rückwandmatte leicht mit Polstermaterial ausgleichen, das mit Lasierstichen anzunähen ist.



- 8 - Hintere Ecken links und rechts mit zwei Stück Nesselstoff (550×400) bespannen und mit kleinen Stichen an der seitlichen Leinendecke und an der Gummihaarmatte annähen. Am Eckspriegel und auf der Oberkante des Rückwandbügels ist der Nesselstoff anzunageln.

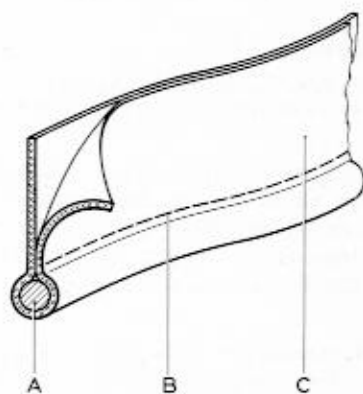


Verdeckbezug aufziehen

Bei der Montage des Verdeckbezuges muß das Verdeck zunächst geschlossen bleiben.

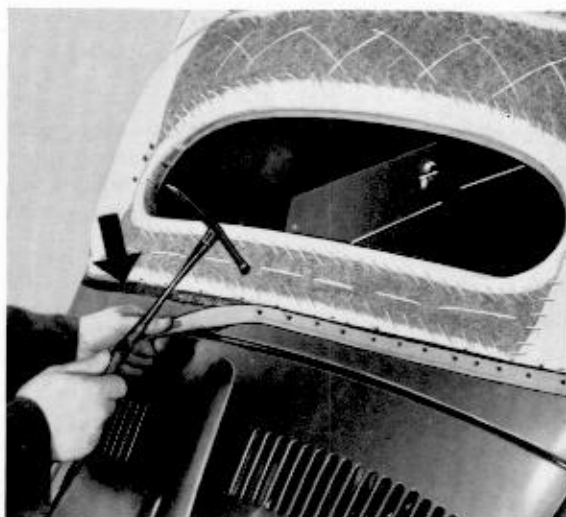
Unter dem vorderen Teil des Verdeckbezuges ist ein Futterstoff auf beiden Seiten angenäht. Zwischen dem Verdeckbezug und diesem Futterstoff ist die aufgenähte Gummihaarmatte — nach Lösen an der Dachspitze — durchzuziehen.

- 1 - Einen Leistenköder 50×1850 mm Länge in der Farbe des Verdeckbezuges wie aus nachstehender Zeichnung ersichtlich, anfertigen.



- A = Steife Textilschnur 4 mm Ø
B = Maschinennaht
C = Verdeckstoff

- 2 - Rückwandbügel mit Dichtungsmasse bestreichen und den Leistenköder so unter seitlicher Spannung annageln, daß der Köderwulst die Nägel zur Befestigung des Rückwandbügels überdeckt.



- 3 - Die an der Dachspitze angeheftete Leinendecke mit der aufgenähten Gummihaarmatte lösen und nach hinten zurückschlagen.

Achtung!

Die Vernagelung der Leinendecke am Hauptspriegel nicht lösen.

- 4 - Verdeckbezug auf das Verdeck legen.
5 - Der Verdeckbezug ist auf jeder Seite im Bereich des Hauptspriegels durch zwei weiße Striche markiert. Bezug zuerst auf die rechte Seite



ziehen, bis sich der untere weiße Strich mit der unteren Kante des Holzbügels für Hauptspiegel deckt.

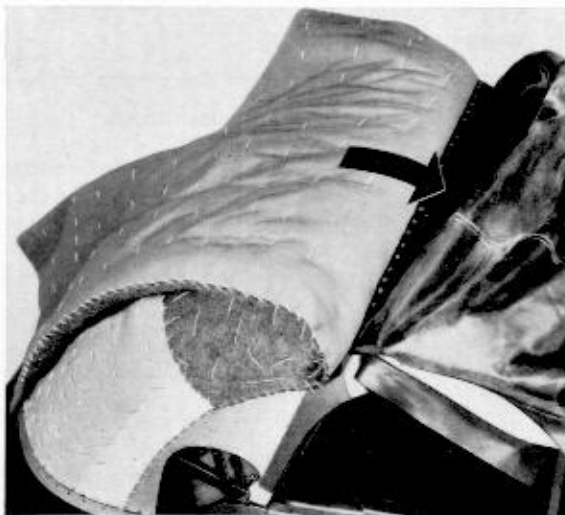
6 - Innen überstehenden Verdeckstoffstreifen auf der rechten Innenseite des Hauptspiegels mit vier Nägeln anheften.

7 - Den hinteren Teil des Verdeckbezuges nach vorne legen und den Futterstoff unter seitlicher Spannung von der rechten Seite her bis zur Mitte auf dem Holzbügel des Hauptspiegels annageln.

8 - Angehefteten Verdeckstoffstreifen auf der rechten Seite wieder lösen und gleichen Arbeitsgang auf der linken Seite wiederholen.

Markierungen auf dem Verdeckbezug und seitliche Spannung beachten!

9 - Angehefteten Verdeckstoffstreifen auf der linken Seite des Hauptspiegels lösen. Gummierte Unterseite des Verdeckbezuges leicht mit Talkum pudern und Gummihaarmatte in Pfeilrichtung nach vorne durchschieben.



10 - Umgeschlagenen Verdeckstoff zurücklegen und Stoffstreifen links und rechts wieder am Hauptspiegel unter Spannung anheften.

11 - Gummihaarmatte zur Dachspitze hin stramm durchziehen.



12 - Verdeckbezug nach hinten ziehen. Der Einschnitt im Verdeckbezug muß genau über dem Eckspiegel liegen.

13 - Verdeckbezug unter seitlicher Spannung links und rechts außen an den beiden Enden des Hauptspiegels mit je einem Nagel befestigen. Die beiden Nägel sind an den Stellen einzuschlagen, an denen später die Chromschrauben eingeschraubt werden.

Achtung!

Längsnähte des Verdeckbezuges müssen gerade liegen.

14 - Verdeckbezug nach hinten ziehen und mit je einem Nagel links und rechts am Rückwandbügel unter Spannung annageln.

Anmerkung:

Um ein Einreißen des Verdeckbezuges zu vermeiden, sind die beiden Nägel durch die Nähte zu schlagen.

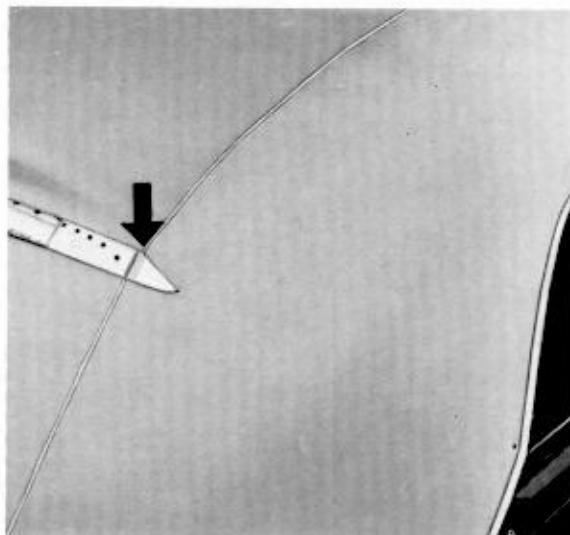
15 - Verdeckbezug seitlich von den beiden Längsnähten ab zu den Hauptscharnieren hin am Rückwandbügel unter Spannung anheften. In der Mitte ist der Bezug vorläufig noch nicht am Rückwandbügel anzunageln.

16 - Verdeckbezug stramm nach vorne ziehen und den untergenähten Futterstoff mit leichter Spannung von den beiden Ecken aus zur Mitte hin in der abgesetzten Fläche der Dachspitze annageln. Überstehenden Stoffstreifen sauber abtrennen.

- 17 - Leinendecke mit der aufgenähten Gummihaarmatte in der abgesetzten Fläche der Dachspitze unter Spannung faltenlos annageln. Überstehenden Stoffstreifen abschneiden.

Achtung!

Futterstoff und Leinendecke müssen in der abgesetzten Fläche der Dachspitze sauber befestigt werden. Andernfalls erhält die vordere Dachspitze eine Absatzkante.

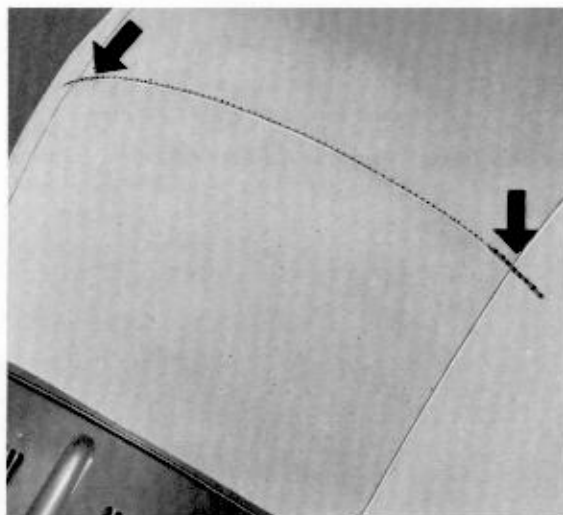


- 18 - Abgesetzte Fläche mit einem breiten Abdichtband bekleben und nageln. Hierdurch wird ein glatter Übergang zwischen Absatzkante und Dachspitzenrundung gewährleistet.



- 21 - Verdeckbezug am Eckspiegel unter gleichmäßiger Spannung faltenlos annageln. Zuerst ist das Unterteil und darüber das Oberteil zu nageln, damit ablaufendes Wasser nicht durch den Einschnitt eindringen kann.

- 22 - Die Ecken des genagelten Bezuges mit Gummilösung bestreichen.

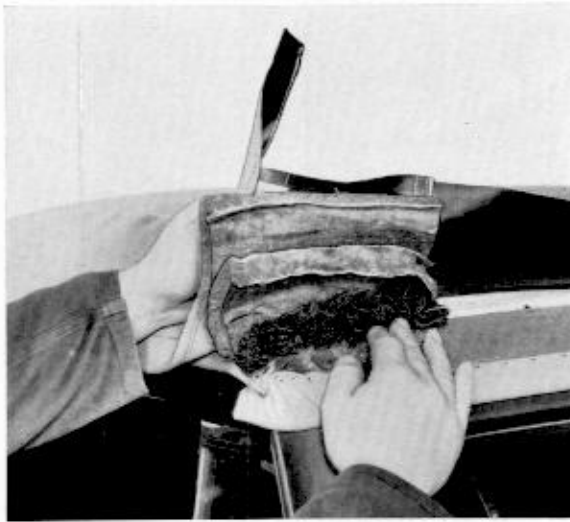


- 19 - Einschnitt im Verdeckbezug über dem Eckspiegel auf beiden Seiten etwa um 40 mm weiter nach außen vergrößern. Der Einschnitt ist notwendig, um eine Faltenbildung des Verdeckbezuges zu vermeiden.

- 20 - Eckspiegel im Bereich der beiden seitlichen Verdecknähte etwa 3 mm tief ausstemmen. Diese Maßnahme ist erforderlich, damit die stärkeren Nähte tiefer gelegt werden. Andernfalls steht die später aufzunagelnde Zierleiste durch die erhöht liegenden Nähte ab.

- 23 - Verdeckbezug am Rückwandbügel gleichmäßig und faltenlos unter Spannung annageln, wobei beachtet werden muß, daß der Köderwulst einen gleichmäßigen Abstand zu dem Verdeckbezug hat. Überstehenden Verdeckstoffstreifen sauber abtrennen.

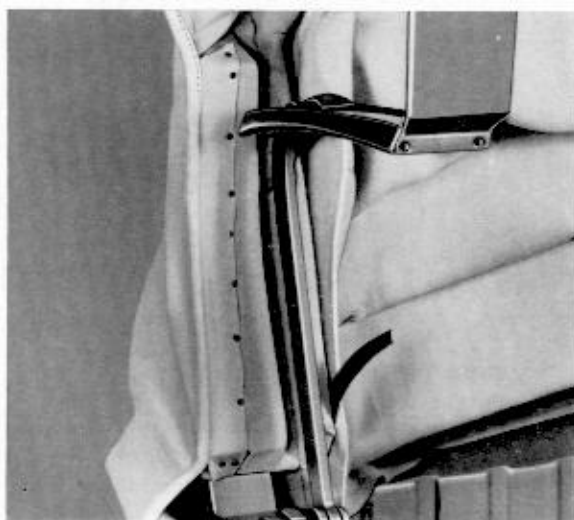
- 24 - Verdeckbezug hinter der Dachspitze an beiden Ecken mit einer kleinen Menge Roßhaar und je zwei Stück Polsterwatte (etwa 150 × 200 mm) auspolstern.



Achtung!

Das Ausgleichen bestimmt den Übergang und die Form an den Ecken der Dachspitze. Zu viel oder zu wenig Polsterung führt zu Beulen und Falten.

- 25 - Verdeck etwa 180 mm öffnen.
 26 - Verdeckbezug seitlich an der Dachspitze unter Spannung mit je drei Nägeln anheften.
 27 - Verdeck öffnen. Seitlich angehefteten Verdeckbezug am Hauptspriegel unter seitlicher Span-



nung links und rechts so annageln, daß der Verdeckstoff mit dem Himmelstoff zusammenstößt und die Naht über der vorderen Außenkante des Hauptspriegels liegt. Überstehenden Stoffstreifen abschneiden.

- 28 - Verdeckbezug an den beiden Nähten links und rechts mit je zwei Nägeln an der Dachspitze unter Spannung anheften.
 29 - Verdeck schließen, Fenster hochkurbeln und Freigängigkeit der Türfensterrahmen beim Öffnen der Türen prüfen.

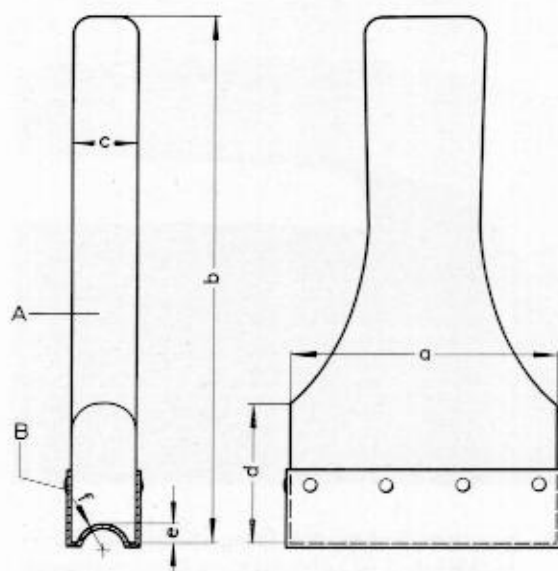
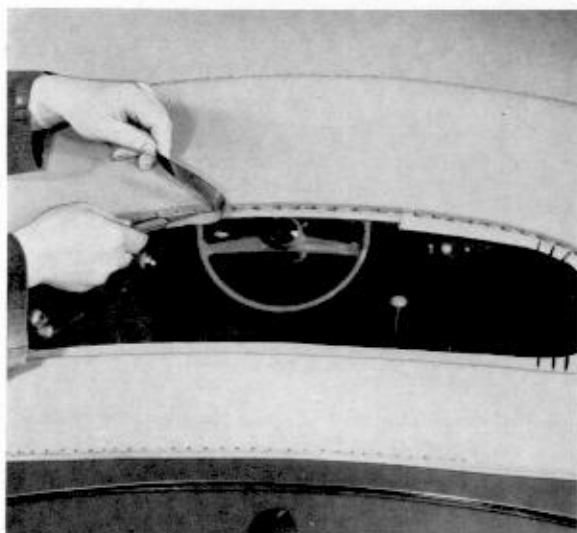
Die Türfensterrahmen dürfen den Verdeckstoff nicht berühren, die Seitenbahnen müssen jedoch an dieser Stelle so tief wie möglich gehalten werden. Seitliche Spannung des Verdeckbezuges prüfen. Ist sie zu gering, so können Flattergeräusche auftreten. Der Verdeckstoff muß in diesem Fall seitlich an der Dachspitze nochmals gelöst und bei geöffnetem Verdeck nachgespannt werden.

- 30 - Verdeck wieder schließen und den Verdeckbezug vorn seitlich links und rechts an den eingenähten Verdeckkädern etwas einschneiden.
 31 - Köderstreifen links und rechts um die vordere Dachspitze legen und unter Spannung annageln.
 32 - Bezugstoff von beiden Ecken aus gleichmäßig zur Mitte der Dachspitze hin unter Spannung in 20 mm Höhe von der bezogenen Unterkante der Dachspitze faltenlos annageln.



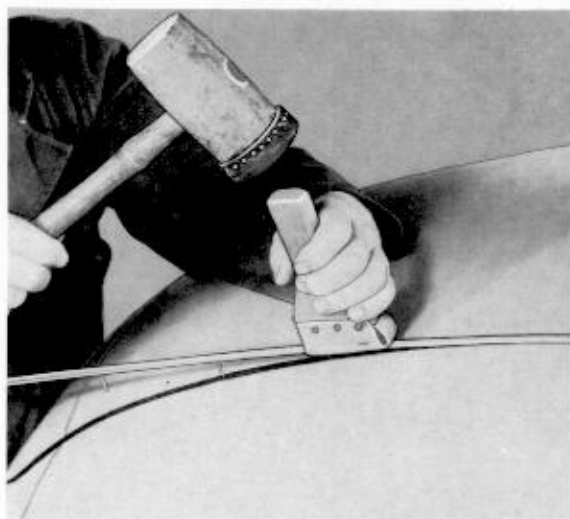
a = 20 mm

- 33 - Überstehenden Verdeckstoffstreifen sauber und gerade abtrennen.
- 34 - Verdeckbezug reichlich in Größe des Rückblickfensters ausschneiden und am Rückblickfensterrahmen ankleben und annageln.
- 35 - Überstehenden Verdeckstoffstreifen sauber in Größe des Fensterrahmens abtrennen.



- A = Richt- und Anschlagholz
 B = Lederbezug (etwa 1 mm stark)
- a = 70 mm d = 35 mm
 b = 140 mm e = 5 mm
 c = 17 mm f = 7 mm

- 36 - Nunmehr sind sämtliche Nagelstellen auf Faltenbildung und gleichmäßige Spannung zu prüfen. Nötigenfalls ist ein Nachspannen und erneutes Annageln erforderlich.
- 37 - Auf die Nagelreihen am Rückwandbügel, am Eckspriegel und an der Dachspitze ein Abdichtband von 8 mm Breite fest annageln.
- 38 - Zierleisten mit dem nachstehend abgebildeten Anschlagholz festnageln und nötigenfalls richten.

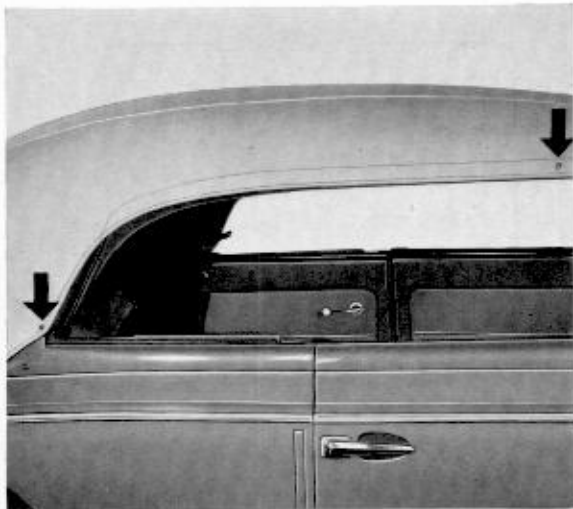


Die Zierleiste muß am Rückwandbügel genau mit dem Wulst des Köders abschließen.

Achtung!

Zur einwandfreien Montage und zur Vermeidung von Beschädigungen der Zierleisten ist unbedingt das Richt- und Anschlagholz zu verwenden.

- 39 - Chromschrauben mit Unterlegscheiben anschrauben. Anschließend sind die Schrauben zur Vermeidung von Rostbildung mit einer dem Verdeckstoff ähnlichen Farbe zu lackieren.

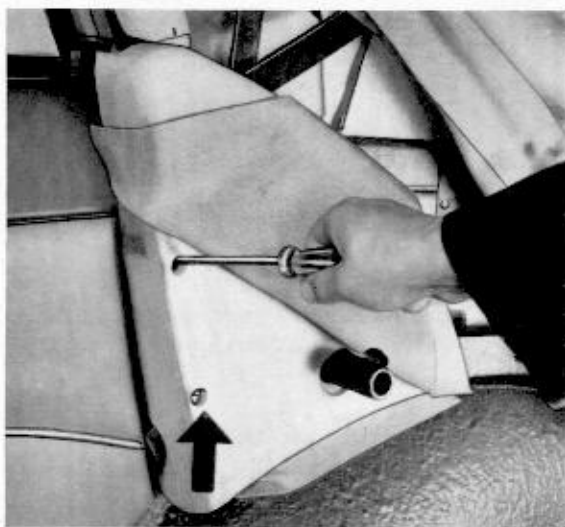


40 - Vor dem Einbau des fertig montierten Rückblickfensters ist zunächst ohne Dichtungsmasse der einwandfreie Sitz im Fensterausschnitt zu prüfen. Anschließend Nagelfläche im Holzrahmen leicht mit Dichtungsmasse bestreichen und Fenster einsetzen.

Beim Einbau muß ein Monteur im Wagen den Holzrahmen gegenhalten, da andernfalls durch den von der Außenseite ausgeübten Druck das Leinwandstück des Rückblickfensterrahmens einreißt.

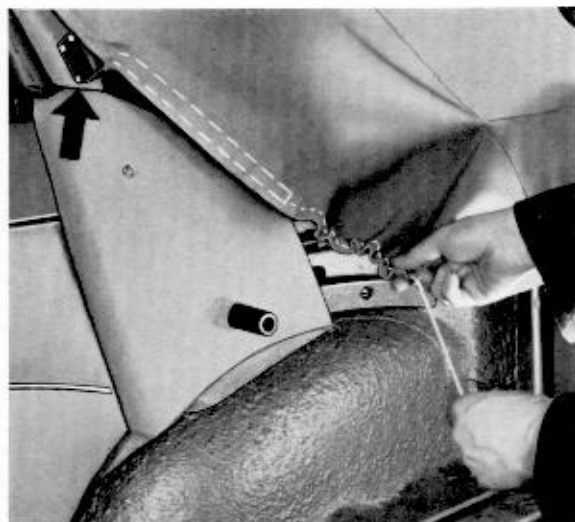
Himmelbezug innen befestigen

- 1 - Befestigungsschrauben für den Himmelbezug seitlich vorn links und rechts in die vorgeschriebenen Bohrungen der beiden Dachrahmen einschrauben.
- 2 - Mit Himmelstoff bespannte Anlageklötze für Verdeckkastensäulen links und rechts in den vorgesehenen Bohrungen befestigen.

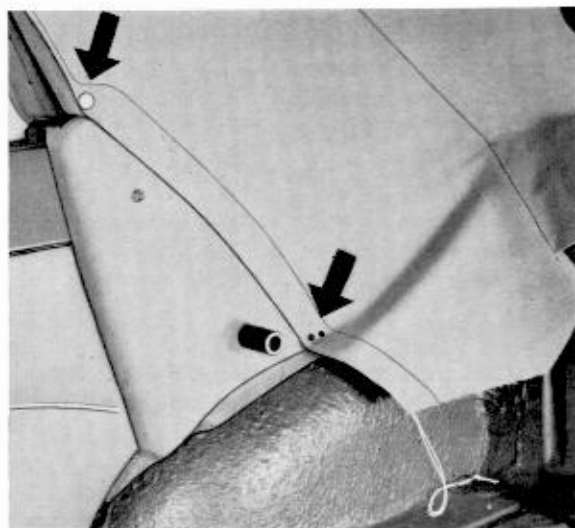


3 - Gelösten Bezugstoff auf den Anlageklötzen und unter den hinteren Seitenverkleidungen am Blech festkleben. Seitenverkleidungen wieder befestigen.

4 - Gummiband links und rechts an den Füllhölzern annageln und spannen.



5 - Himmelbezug mit je einem bezogenen Knopfnagel an den Füllhölzern befestigen und den Himmelbezug mit dem gespannten Gummiband an der Unterseite der Anlageklötze annageln.



6 - Deckenleuchte anschließen und am Lampenklötz befestigen.

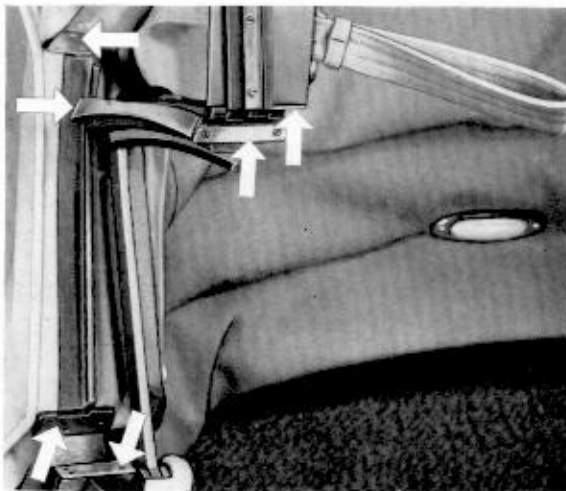
7 - Teppiche für Kofferraum und Radkästen einkleben.

- 8 - Halteschlaufen links und rechts mit je einem Bügel an den vorgesehenen Bohrungen in dem Dachrahmen anschrauben.
- 9 - Je drei Gummidichtungen links und rechts an den beiden Dachrahmen mit den zugehörigen Schienen so anschrauben, daß die Fenster im hochgekurbelten Zustand auf der Innenseite an den Gummilippen zur Anlage kommen.



Die Schienen liegen unter der Gummilippe. Bei einem neuen Verdeckgestänge müssen die Löcher entsprechend den Bohrungen in den Schienen erst angebracht werden.

- 10 - Je sechs verchromte Deckbleche an beiden



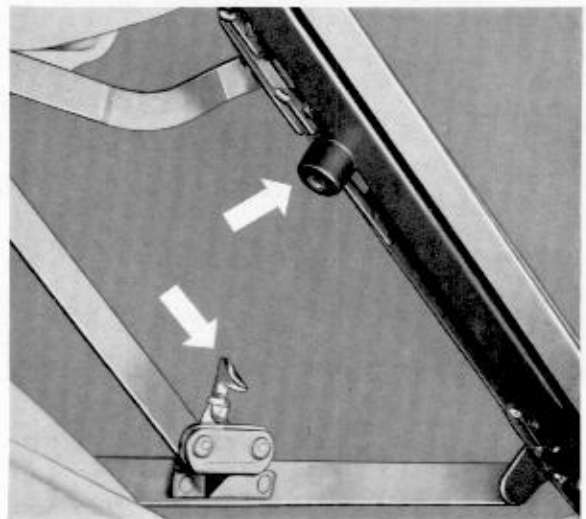
Seiten am Hauptspiegel und am Dachrahmen anschrauben. An den beiden Enden des Hauptspiegels ist je ein Abdichtgummi unter die Deckbleche zu legen.

Bei neuen Verdeckgestängen sind die Löcher teilweise erst zu bohren.

Anmerkung:

Da bei einem neu aufgezogenen Verdeckbezug das Verdeckgestänge zum übermäßigen Wölben neigt, kann seitlich ein zu großer Abstand zwischen Fenster und Dachrahmen entstehen. Wenn in diesem Fall die Deckbleche der vorderen Scharniere am Dachrahmen in der Nähe der Halteschlaufen etwas unterlegt werden, ist ein Tieferlegen der Dachrahmen möglich. Bei zu tief liegenden Dachrahmen (ältere Verdeckbezüge) kann das Verdeckgestell durch Abschleifen der Deckbleche höher gebracht werden.

- 11 - Schnapper und Gummipuffer in die vorgesehenen Bohrungen einschrauben.



Wenn die gesamte Montage beendet ist, muß geprüft werden, ob sich das Verdeck einwandfrei öffnen und schließen läßt.

- 12 - Sitze einbauen.

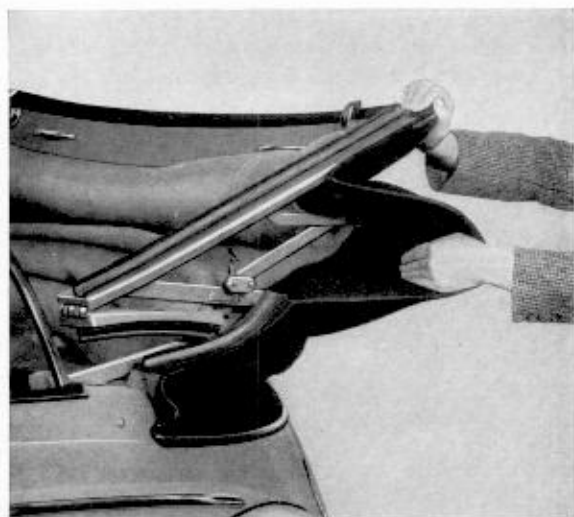
Verdeckbezug mit einer weichen Bürste sauber abbürsten und anschließend mit klarem Wasser absprühen. Das Verdeck ist im geschlossenen Zustand zu trocknen.

Eine gewisse Spannung ist immer bei einem neuen Verdeck vorhanden. Es ist nicht erforderlich, den Verdeckbezug in irgendeiner Form nachzulassen. Nach einer gewissen Laufzeit dehnt sich der Bezug so weit, daß ein bequemes Schließen möglich ist.

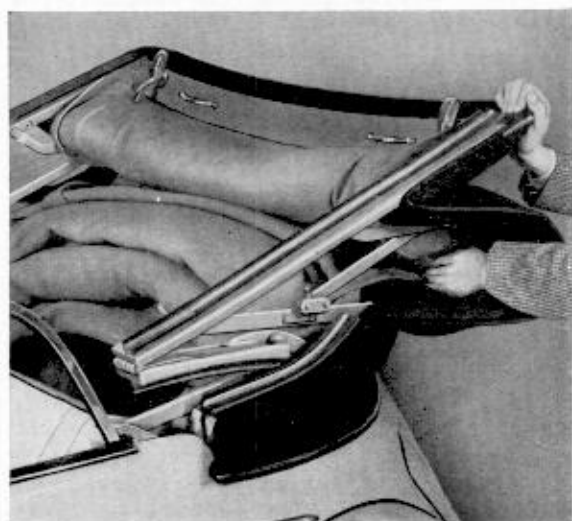
Öffnen und Schließen des Verdecks

Verdeck öffnen

- 1 - Vordere Verdeckverschlüsse lösen.
- 2 - Verdeck vorn anheben und nach hinten zurücklegen.
- 3 - Verdeckstoff aus den Scheren des Verdeckgestänges rechts und links herausziehen.

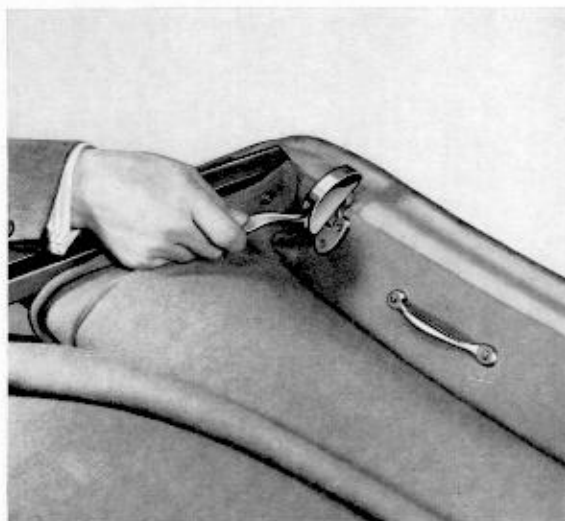


- 4 - Himmeltuch aus den Verdeckscheren heraus nach innen schieben.



- 5 - Verdeck leicht nach unten drücken, bis die federnden Verdeckschnapper rechts und links einrasten.

- 6 - Kappen der Verdeckverschlüsse an die Führungen legen und Hebel spannen.

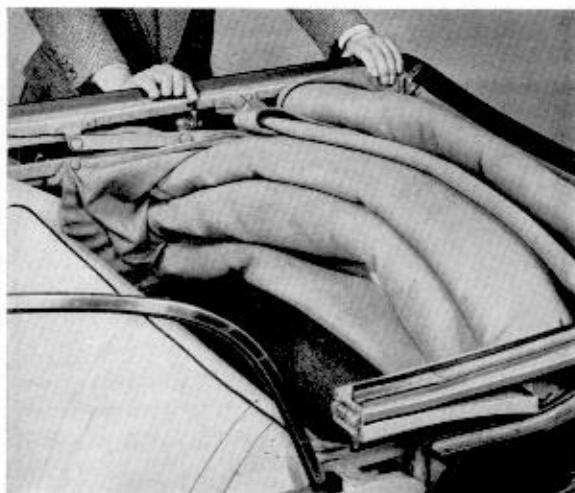


- 7 - Verdeckhülle von hinten überziehen und mit den vorgesehenen Druckknöpfen befestigen. Dabei ist darauf zu achten, daß der Verdeckstoff nicht aus der Verdeckhülle heraus nach unten durchhängt, sondern von der Unterseite der Verdeckhülle aufgenommen wird. Die Zierleiste an der unteren Verdeckkante muß freiliegen.



Verdeck schließen

- 1 - Druckknöpfe der Verdeckhülle lösen und Hülle nach hinten abziehen. Die Verdeckhülle kann zusammengelegt in einem der Gepäckräume untergebracht werden.
- 2 - Verdeckverschlüsse zurücklegen.
- 3 - Verdeck leicht nach unten drücken und Verdeckschnapper rechts und links auslösen.



- 4 - Verdeck nach vorn klappen.
- 5 - Verdeck mit Hilfe der Handgriffe auf die Rahmenkante der Windschutzscheibe herunterziehen, bis die Führungen in die Aufnahmen der Haltestücke fassen.
- 6 - Kappen der Verdeckverschlüsse über die Nasen der Haltestücke legen und Hebel spannen.



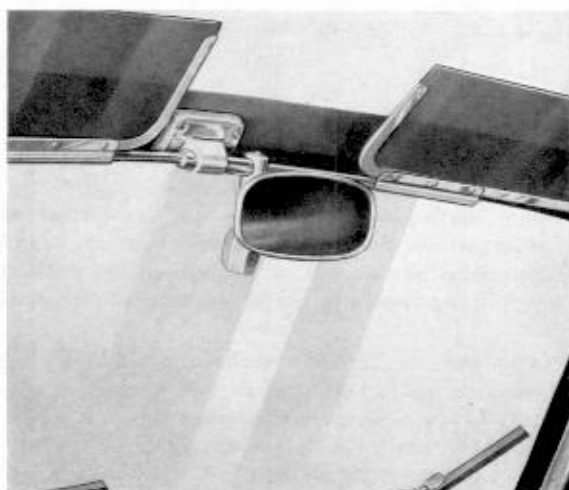
Rückblickspiegel

Der Rückblickspiegel ist so verstellbar, daß sowohl bei geschlossenem als auch bei geöffnetem Verdeck gute Sichtmöglichkeit nach hinten besteht. Bei geschlossenem Verdeck wird der Spiegelhalter heruntergeklappt und in Richtung Windschutzscheibe



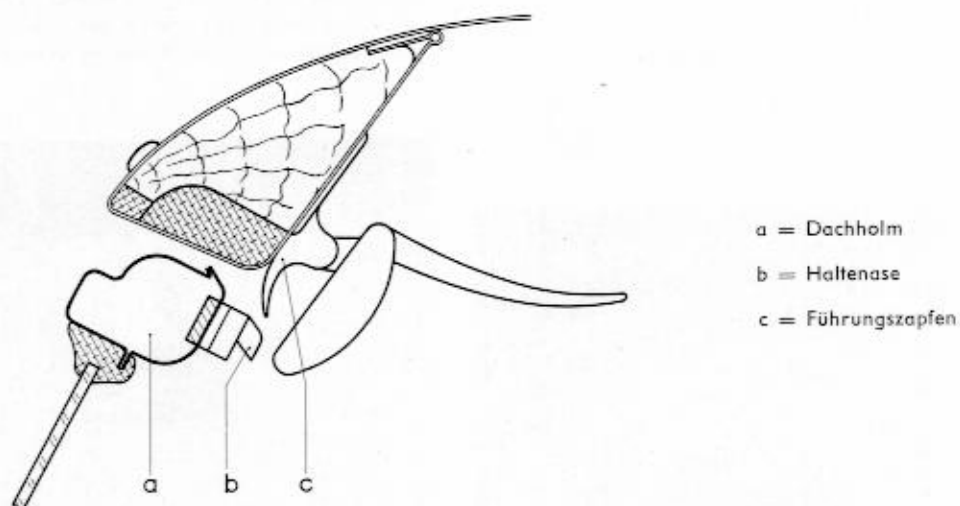
bis zum Anschlag nach vorn gelegt. Durch Verdrehen des Spiegels um 180° ist eine zusätzliche Höheneinstellung und damit eine weitgehende Anpassung an die Sitzgröße des Fahrers möglich.

Ist das Verdeck geöffnet, so wird der Spiegelhalter bis zum Anschlag zurückgezogen und nach oben umgelegt.

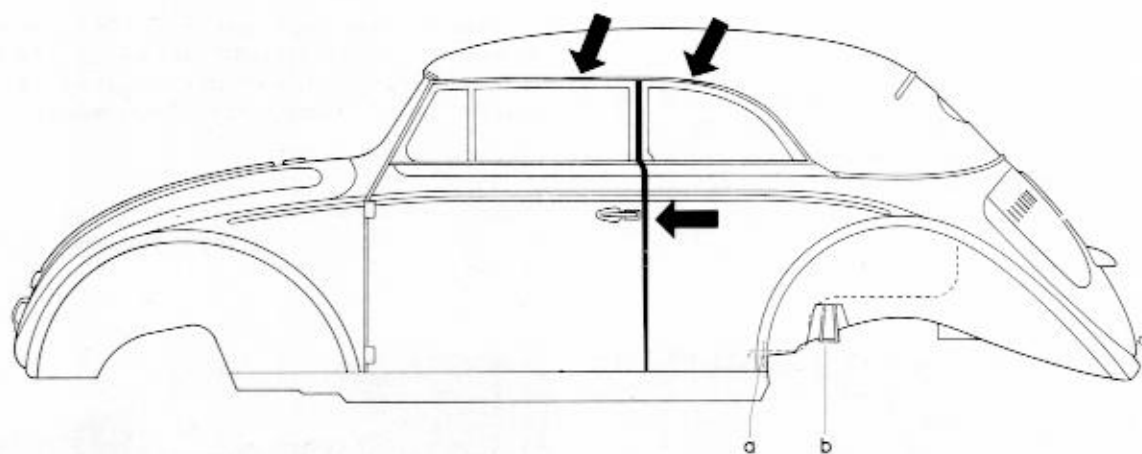


Nachstarbeiten am Cabriolet-Verdeck

A - Führungzapfen der beiden Verdeckverschlüsse schlagen auf die Unterteile der Haltenasen auf.



Wenn die Führungzapfen beim Schließen des Verdeckes auf die Haltenasen schlagen, muß geprüft werden, ob die beiden Dachrahmen links und rechts bei geschlossenem Verdeck auf den Fensterrahmen aufliegen und ob die Türfugen zwischen den Türen und den hinteren Seitenteilen sich nach oben hin keilförmig verbreitern.

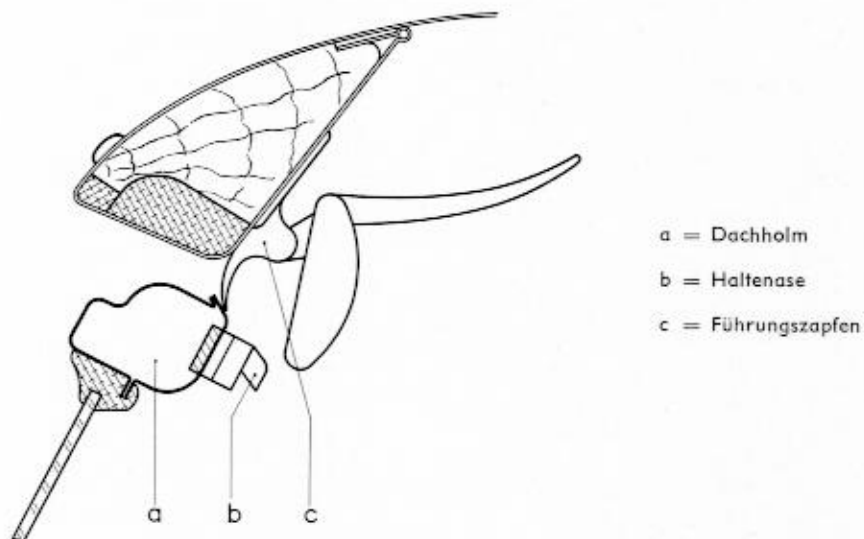


Liegen die beiden Dachrahmen auf den Fensterrahmen auf, so ist vermutlich das Verdeckgestänge durch unsachgemäße Behandlung beim Öffnen des Verdeckes verbogen worden. In diesem Falle sind die Dachrahmen bei geschlossenem Verdeck an den Auflagestellen durch Hebeldruck nach oben zu biegen, bis sich die Führungzapfen in die Haltenasen wieder einführen lassen.

Haben sich die Türfugen nach oben hin keilförmig verbreitert, so sind die Befestigungsschrauben für die Karosserie zu lockern und an den Punkten a und b zu entfernen. Unter die Karosseriestützen links und rechts (b) je ein Hartgummiplättchen zunächst etwa 3 mm stark unterlegen. Die gelösten Karosserieschrauben wieder fest anziehen. Sollten die Türfugen die normale Breite nicht wieder erreicht haben, so müssen die Unterlagen verstärkt werden.

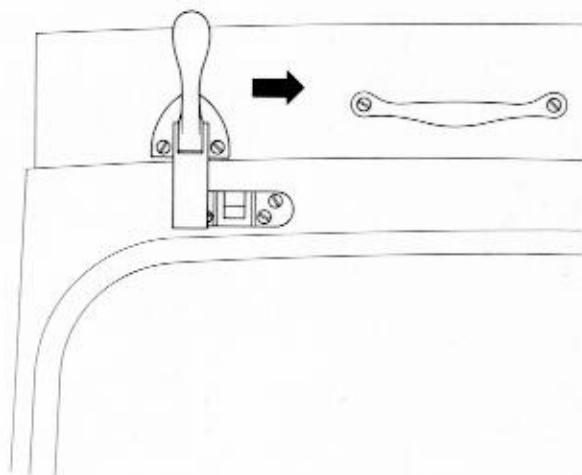
Werden weder Auflagestellen der Dachrahmen noch verbreiterte Türfugen festgestellt, so sind die Führungszapfen der Verdeckverschlüsse etwas nach vorne zu richten oder kleine Lederplättchen unter die Unterteile der Verdeckverschlüsse zu legen, bis die Führungszapfen sich einführen lassen.

B - Führungszapfen der beiden Verdeckverschlüsse schlagen auf den Dachholm der Windschutzscheibe auf.



Schlagen die Führungszapfen der beiden Verdeckverschlüsse auf den Dachholm der Windschutzscheibe auf, so sind kleine Lederplättchen unter die Oberteile der Verschlüsse zu legen, bis die Führungszapfen sich einführen lassen.

C - Führungszapfen der beiden Verdeckverschlüsse schieben sich seitlich neben die Unterteile.



Schieben sich die Führungszapfen links oder rechts neben die Unterteile, so muß das Verdeck zugeklappt und lose auf den Dachholm der Windschutzscheibe aufgelegt werden. Verdeck nicht schließen. Verdeckgestänge in die gewünschte Richtung ziehen, bis die normale Stellung erreicht ist und die Führungszapfen sich leicht in die Unterteile einführen lassen. Bei größeren Abweichungen ist das Verdeckgestänge nachzurichten.

Lackierung unter Verwendung von VW-Originallacken der Gruppen LKL und L

Allgemeines

Die Lackierung aller VW-Modelle wird ausschließlich unter Anwendung von ofentrocknenden VW-Original-Kunstharz-Grund- und -Decklacken ausgeführt. Die Normaltrocknung erfolgt innerhalb 45 Minuten bei 125° C Ofenwärme.

Die Vorzüge dieser Lackierungsart liegen in ihrer absoluten Glanz- und Witterungsbeständigkeit, Schlagfestigkeit und Lichtechtheit im Farbton, sowie Beständigkeit gegen die meist gebräuchlichen Lösungsmittel, wie Benzin, Nitro- und Kunstharzverdünner, Trichloräthylen u. a.

Um diese Eigenschaften auch bei einer Reparatur-Lackierung zu erhalten, ist der Einsatz spezieller Lackmaterialien erforderlich, deren Anwendung und Verarbeitung in den nachstehenden Kapiteln behandelt wird.

Einführung

Als Reparatur-Lacke sind

- a - lufttrocknende Kunstharzlacke der Gruppe LKL (im folgenden kurz LKL-Lacke genannt)
- b - Nitro-Kombinationslacke der Gruppe L (im folgenden kurz L-Lacke genannt)

zu verwenden.

- 1 - Die LKL-Lacke ergeben den gleichen Lackiereffekt und die gleiche Qualität wie die im Werk zur Anwendung kommenden ofentrocknenden Kunstharzlacke.

Der Unterschied besteht darin, daß die LKL-Lacke an der Luft innerhalb von 3—4 Stunden — je nach Lufttemperatur — staubtrocken und nach etwa 12 Stunden griffest aufzutrocknen. Beim Anwenden einer Wärmequelle, deren Temperatur 80—85° C nicht übersteigen soll, wird die Griffestigkeit bereits nach 45—60 Minuten erreicht.

- 2 - Eine einwandfreie Reparatur-Lackierung kann nur erzielt werden, wenn der Farbton der zur Anwendung kommenden Ausbesser-Lacke genauestens mit dem Farbton der vorhandenen Karosserie-Lackierung übereinstimmt.

Anmerkung:

Es wird immer unmöglich sein, eine absolute Übereinstimmung der Farbtöne der einzelnen Lieferungen sowie zwischen den einzelnen Farbqualitäten (ofentrocknend) zu erreichen. Es ist daher immer ein Nachönen der Ausbesser-Lacke erforderlich.

Die Erläuterung dieses Umstandes, wie Abhängigkeit von der Spritztechnik, natürliche Alterung, der Unmöglichkeit Mefzwerte zu erstellen usw. würde in diesem Rahmen zu weit führen.

Nachdem die bisherige Regelung, den VW-Original-Lacken zur Abstimmung des Farbtones entsprechende Mischemaillen in der Menge von 100 Gramm beizugeben, nicht zu einem vollen Erfolg führte, kommt zukünftig die Beigabe dieser Mischemaillen in Fortfall. Statt dessen werden „VW-Original-Kombinations-Lacke“ der Gruppen LKL und L in je 12 reinen Mischtönen geführt, die es ermöglichen, bei vorliegender Notwendigkeit die VW-Original-Lacke leicht und sicher nachzutönen.

- 3 - Um die Durchführung von Ganzlackierungen und Lack-Reparaturarbeiten zu erleichtern und die Lagerhaltung der Lacke zu vereinfachen, wurden die zur Anwendung kommenden Grundmaterialien vereinheitlicht.

Die Grundmaterialien der Gruppe LKL fallen fort und werden durch solche der Gruppe L, also durch Nitro-Materialien, ersetzt. Diese VW-Original-Kombinations-Lacke stellen eine Neuentwicklung dar, die bei gleichem Qualitätseffekt die Arbeit wesentlich erleichtern und beschleunigen.

- 4 - Die Entscheidung, mit welcher Materialgruppe — bezogen auf den Decklack — die Ganzlackierung oder Reparatur ausgeführt werden soll, wird zum Erzielen einer dem Originalzustand nahekommenden Ausführung immer zugunsten der LKL-Lacke ausfallen müssen.

Die Gruppe L umfaßt Nitro-Kombinations-Lacke, die wohl eine sehr kurze Lufttrockenzeit und eine gute Polierfähigkeit aufweisen, andererseits jedoch ganz anderen Alterungsgesetzen als die LKL-Lacke unterworfen sind und somit einer ständigen Farbton- und Glanz-Veränderung unterliegen. Bereits nach kurzer Zeit werden Ausbesserungsstellen an der Außenlackierung der Karosserie gut sichtbar werden und bedürfen dann einer ständigen Aufpolierung. Hieraus ergibt sich, daß die Lacke der Gruppe L nur an wenig sichtbaren Stellen oder im Innern der Karosserie verwendet werden sollten.

Grundsätzliches

- 1 - Für eine einwandfreie Lackierung müssen saubere und staubfreie Spritzkabinen sowie Trockenöfen zur Verfügung stehen. Es ist zumindest darauf zu achten, daß der Lackiererraum ohne große Luftbewegung, d. h. ohne Zugluft und Personenverkehr ist und eine wirksame Absaugvorrichtung hat. Der Fußboden des Raumes ist gut feucht zu halten. Ferner ist zu beachten, daß die Raumtemperatur bei 18—25° C liegt, die Spritzluft öl- und wasserfrei sowie konstant im Druck ist und die Düsenweite der Spritzpistole 1 mm beträgt. Neben den üblichen weiteren Ausrüstungsgegenständen dürfte keinesfalls ein Infrarot-Trockengerät in Form eines fahrbaren Schirmes, eventuell mit verstellbaren Lampenreihen, fehlen. Vom Kompressor wird eine Leistung von etwa 400 Litern pro Minute bei 6 atü gefordert.
- 2 - Nitro-Farbstaub neigt in Verbindung mit Kunstharz-Farbstaub zur Selbstentzündung. Da ein wechselweises Spritzen der beiden Materialien in der gleichen Spritzkabine nicht immer zu vermeiden sein wird, muß gefordert werden, daß die Spritzkabine einschließlich der Farbstaub-Filtersysteme und der Absaugkanäle und -rohre zumindest an jedem Wochenende gründlich gereinigt werden. Jede stärkere Schichtbildung von Farbstaub **muß** vermieden werden, sofern diese Teile der Lackieranlage nicht (systembedingt) ständig wasserfeucht gehalten werden.
- 3 - Die Polierfähigkeit der LKL-Lacke ist erst nach völliger Durchhärtung gegeben. Diese wird bei Anwendung einer Ofentrocknung in 1—1½ Stunden bei 70—75° C und einer 12—24stündigen Lufttrocknung bzw. bei reiner Lufttrocknung nach etwa 96 Stunden erreicht. Ist durch übermäßige Verstaubung oder einen Arbeitsfehler eine Fehllackierung entstanden, so ist jeder Versuch, den Fehler sofort auszupolieren, zwecklos. Steht die Zeit, die vollständige Durchhärtung des Lackes abzuwarten, nicht zur Verfügung, so muß die Lackreparatur nach leichtem Abziehen mit feinstem Naß-Schleifpapier ein zweites Mal durchgeführt werden. Hierbei darf jedoch nur eine dünne Schicht aufgespritzt werden.
- 4 - Um die Kratzfestigkeit des Lackes nach der regulären Ofen- bzw. Lufttrockenzeit sofort zu erhöhen, empfiehlt es sich, die lackierten Teile anschließend mit dem VW-Original-Konservierungsmittel L 190 zu behandeln. Das Konservierungsmittel wird mit weicher, knotenfreier Polierwatte dünn aufgetragen. Nach etwa 20 Minuten Antrocknen wird mit Polierwatte oder einem weichen Polierlappen so lange leicht nachgerieben, bis bei schräger Sicht über die polierte Fläche keine Regenbogenfarben mehr zu sehen sind.
- 5 - Das Gelingen einer Lackierung hängt weitgehend von der Reinigung der zum Lackieren vorbereiteten Karosserien bzw. Einzelteile ab. Die Reinigung erfolgt unter reichlicher Verwendung von Wasser. Zur Vermeidung von Wasserflecken ist das Wasser keinesfalls im Ofen aufzudampfen, sondern es muß eine Vortrocknung durch gutes Abletern mit nachträglichem Ausblasen aller Falze und Stoßkanten mit hohem Preßluftdruck vorgenommen werden. Dadurch wird die restlose Entfernung von Staub und Schmutz sowie Wasserrückständen erreicht und somit vermieden, daß aus den vorgenannten Stellen Staub und Wasser beim Lackiervorgang die Lackierung verderben.
- 6 - Eine Karosserien-Ganzlackierung sollte immer unter Verwendung eines Farbdruckgefäßes (5—8 Liter Inhalt) vorgenommen werden. Der Farbdruck beträgt dabei 1,2—1,4 atü für alle zu verspritzenden Materialien (Grund- und Decklacke). Hierdurch wird erreicht, daß der eigentliche Spritzvorgang in kürzester Zeit durchgeführt wird, was für die saubere Ausführung der Lackierung sehr ausschlaggebend ist. Bestimmend hierfür sind:
 - a - Der Spritzvorgang kann im Gegensatz zum Spritzen mit Becherpistolen, wo der Becher immer wieder aufgefüllt werden muß, ohne Unterbrechung durchgeführt werden.
 - b - Der Zufluß der Farbe zur Spritzdüse ist gleichmäßiger, dadurch wird eine bessere Zerstäubung der Farbmaterialien und somit ein strukturfreierer Ausfall der Lackierung erreicht.

- c - Ein zügigeres und gleichmäßigeres Spritzen ist durch die größere Handlichkeit der einfachen Spritzpistole möglich, da kein Farbbecher hindert.
 - d - Die Möglichkeit, die Karosserie durch den Einsatz von zwei Farbspritzern lackieren zu lassen, kann leichter erfüllt werden, da die Farbdruckgefäße für den Anschluß von zwei Spritzpistolen vorgesehen sind. Den Becher-Spritzpistolen sollte der Einsatz bei Teillackierungen und Ausbesserungsarbeiten vorbehalten bleiben.
- 7 - Zum Erreichen des erforderlichen Farbtones ist immer Voraussetzung, daß der VW-Originallack, ebenso wie die zur Anwendung kommende Abtönfarbe, vor ihrer Verwendung auf das gründlichste aufgerührt wird. Es müssen auch die geringsten Spuren eines Bodensatzes verschwunden sein. Eine Verdünnung des Lackes darf in jedem Fall nur mit dem hierfür vorgesehenen Verdünnern erfolgen.

Ausführung der Lackierung

- 1 - Die Verwendung der LKL-Lacke erfordert, daß die Ausbesserung lackbeschädigter Teile oder Flächen das gesamte Einzelteil bzw. die gesamte Fläche umfaßt. Bei Flächenreparaturen sind somit nur scharf umgrenzte Flächen, wie z. B. Türunterteil, vordere Seitenverkleidung, Dach komplett, zu wählen, wobei mittels Klebeband und Abdeckpapier die umliegenden Flächen abzudecken sind.
Diese Art der Ausbesserung ergibt keine Ausbesserflecken mit mehr oder weniger scharfen Übergängen. Der etwas größere Aufwand an Farb- und Abdeckmaterial wird durch die Einsparung von Polierzeiten und Poliermitteln reichlich ausgeglichen.
Sind Trockenöfen nicht vorhanden, kann die Trockenzeit der Lacke durch bewegliche Infrarot-Strahler wesentlich herabgesetzt werden. Hierbei ist wichtig, daß der Abstand des Strahlers von der Lackfläche so gewählt wird, daß die Temperatur des zu trocknenden Objektes nicht über 80—85° C ansteigt.
- 2 - Gutes fachliches Können und ausreichende Erfahrungen ermöglichen eine Ausbesserung in Form von Flecken. Diese Fleckenausbesserung wird vorzugsweise an großen Flächen, z. B. Dach, angewendet. Dabei wird die schadhafte Stelle gut mit Schleifpapier Nr. 360 beigeschliffen. Bis auf das Blech durchgeschliffene Stellen werden zuerst mit VW-Original-Einheits-Spritzgrund, rotbraun und nach 1—2 Stunden Lufttrocknung mit VW-Original-Einheits-Isolierfüller, grau, beigespritzt. Ist ein Spachteln erforderlich, wird dies nach dem Spritzen mit dem Einheits-Spritzgrund mit VW-Original-Kombinations-Fleckspachtel, graugrün durchgeführt. Nachdem der nachgespritzte Isolierfüller in 1 bis 2 Stunden getrocknet ist, wird die Fläche handbreit über die schadhafte Stelle, bzw. über die mit Isolierfüller beigespritzte Stelle hinaus, sorgfältig mit Schleifpapier Nr. 600 unter Verwendung von Seifenwasser geschliffen. Anschließend ist die Feuchtigkeit restlos zu entfernen und die Ausbesserungsstelle mit dem nachgetönten Ausbesserlack sorgfältig beizuspritzen. Die beigeschliffene Stelle darf jedoch keinesfalls restlos mit Lack bedeckt werden, sondern muß etwa zwei Finger breit im Umkreis sichtbar bleiben. Unmittelbar nach dem Spritzen des Lackes ist die ausgebesserte Stelle mit einem Gemisch von einem Teil Farbe und drei Teilen Verdünnern beizunebeln. Nachdem der Lack gut durchgetrocknet ist — die Trocknung **muß** bei dieser Art der Ausbesserung mit einem Infrarot-Strahler erfolgen —, ist eine Beipolierung mit VW-Original-Polierpaste L 180 bzw. eine anschließende Behandlung mit VW-Original-Polierwasser L 170 vorzunehmen.
- 3 - Die unter Punkt 2 geschilderte Lackiermethode ist bei einer Metalleffekt-Lackierung **nicht** anwendbar.
In solchen Fällen ist nur entsprechend Punkt 1 zu verfahren. Auf Grund der changierenden Eigenschaften der Metall-Lacke ist die Durchführung einer einwandfreien Ausbesserung schwieriger als bei den Normal-Lacken. Die Ursachen liegen darin, daß die Metall-Lacke bereits bei verschiedenen Auftragsstärken des Lackes oder bei verschiedenfarbigem Untergrund einen anderen Changiereffekt und somit auch einen abweichenden Farbton ergeben. Hier ist die ganze Geschicklichkeit des Lackierers erforderlich, um beim Nachtönen der Farbe, das vornehmlich mit dem VW-Original-Kombinations-Lack LM 90 bzw. LKM 90 erfolgen sollte, zum Spritzen der Musterplatte den Farbeffekt der ursprünglichen Lackierung zu erreichen. Um einen gleichen Untergrund zu erreichen, ist es von großem Vorteil, die Reparaturfläche bzw. vorher das Musterblech mit VW-Original-Einheits-Isolierfüller, grau L 141, vorzuspritzen. Der Auftrag des Lackes soll bei einer Lack-Viskosität von 21—22 Sekunden — in DIN-Becher 4 mm gemessen — erfolgen. Dabei

ist ein Schwimmen des Lackes zu vermeiden und eine verhältnismäßig trockene Spritzart zu wählen. Dies wird durch einen größeren Abstand der Spritzpistole vom Objekt erreicht und sollte mit zunehmender Schichtstärke des Lackes fast bis zum Übernebeln übergehen.

Arbeitsbeispiele

A - Lackierung einer kompletten Karosserie oder von grundiert vom Werk gelieferten Einzelteilen (Ersatzteile).

1 - Schleifen des Grundes mit Schleifpapier Nr. 360, wobei ein Durchschleifen zu vermeiden ist.

2 - Spritzen mit VW-Original-Einheits-Isolierfüller, grau L 141:

Verdünnung: VW-Original-Verdünnung L 160
Spritzviskosität: ca. 22 Sekunden bei 20° C im DIN-Becher 4 mm
Spritzdruck: 4—5 atü
Düsenweite: 1,0 mm
Auftrag: 1½ Kreuzgang
Trockenzeit: 1—2 Stunden an der Luft oder
30—40 Minuten bei 40—60° C im Ofen

3 - Nach erfolgter Trocknung mit Schleifpapier Nr. 400 und Wasser gut sauber auf Fläche schleifen. Nach restlosem Verdunsten des Schleifwassers und Entfernen des Schleifschmutzes erfolgt der Auftrag mit Lacken der Gruppen LKL oder L.

a - Bei Verwendung von Lacken der Gruppe LKL ist zu beachten:

Verdünnung: VW-Original-Verdünnung LKL 160
Spritzviskosität: ca. 20—22 Sekunden bei 20° C im DIN-Becher 4 mm
Spritzdruck: ca. 5 atü
Düsenweite: 1 mm
Auftrag: 1 Kreuzgang, sonst Kräuseln des Lackes
Trockenzeit: 10—12 Stunden an der Luft oder
1— 2 Stunden bei 60—75° C im Ofen

b - Bei Verwendung von Lacken der Gruppe L ist zu beachten:

Verdünnung: VW-Original-Verdünnung L 160
Spritzviskosität: ca. 22 Sekunden bei 20° C im DIN-Becher 4 mm
Spritzdruck: 4—5 atü
Düsenweite: 1 mm
Auftrag: 1½—2 Kreuzgänge

Nach restloser Trocknung des Decklackes komplette Polierung unter Verwendung von Polierpaste L 180 bzw. Nachpolierung mit Polierwasser L 170.

Anmerkung zu a und b:

Ließ sich ein Durchschleifen des Grundes bis auf das Blech nicht vermeiden, so sind diese Stellen mit VW-Original-Einheits-Spritzgrund, rotbraun, unter den gleichen Spritzbedingungen und unter Verwendung des gleichen Verdünners wie beim Spritzen des Isolierfüllers, beizuspritzen.

B - Komplett-Lackierung fahrfertiger Fahrzeuge ohne erforderliche Entfernung der ursprünglichen Lackierung.

Anmerkung:

Dies setzt voraus, daß Lackschäden größerer Art, wie Haarrisse, Spannungsrisse (Schildkrötenmuster), Bläschenbildung oder Unterrostungen, nicht vorhanden sind.

1 - Alte Lackierung genau auf Beschaffenheit und Erhaltungszustand prüfen. Beschädigte oder nicht mehr festhaftende Teile der Lackierung restlos entfernen und gut beischleifen.

2 - Um die durch die Wagenpflege zurückgebliebene Wachsschicht zu entfernen, die gesamte Karosserie, einschließlich Kotflügel, Deckel usw. kräftig mit Waschbenzin reinigen und mit Schleifpapier Nr. 360 oder 400 überschleifen, bis auch die geringste Glanzstelle der ursprünglichen Lackierung verschwunden ist.

- 3 - Konnte Reinigung und Schleifen ohne ein Durchschleifen bis auf das Blech durchgeführt werden, kann nach dem Wassertrocknen unmittelbar das Spritzen des Decklackes nach Absatz A Punkt 3 durchgeführt werden. Anderenfalls sind kleine durchgeschliffene Stellen — bis zur halben Handtellergröße — mit VW-Original-Einheits-Spritzgrund L 140, größere Stellen zusätzlich mit VW-Original-Einheits-Isolierfüller L 141, vorzuspritzen.

Unter Umständen ist es, um eine gleichmäßige Glanzbildung zu erreichen, erforderlich, das gesamte Fahrzeug leicht mit VW-Original-Einheits-Isolierfüller L 141 (ein Spritzgang bei 18 bis 20 Minuten Durchlaufzeit im DIN-Becher 4 mm) zu überspritzen. Nach dem Trocknen des Füllers wird bei der Anwendung des zuletzt genannten Verfahrens zweckmäßigerweise der Füller leicht mit trockenem Schleifpapier Nr. 360 a geköpft.

C - Komplett-Lackierung unter Entfernung der Alt-Lackierung.

- 1 - Hat sich die Entfernung der Alt-Lackierung durch Abbeizen oder Abbrennen als unumgänglich erwiesen, so ist darauf zu achten, daß alle Rückstände an Farbe, Abbeizmaterial, Rost, Säure und Wasser gründlich beseitigt werden, so daß ein metallisch reines Blech zum Lackieren bereitsteht.

- 2 - Der Lackaufbau erfolgt im System

VW-Original-Einheits-Spritzgrund
 VW-Original-Einheits-Isolierfüller
 VW-Original-Lack

Für diese Arbeiten gelten die gleichen Verarbeitungswerte, wie sie im Arbeitsbeispiel A genannt sind.

Sind stärkere Spachtelschichten erforderlich, so ist darauf zu achten, daß diese nur durch den Auftrag mehrerer dünnster Schichten erreicht werden, wobei zwischen den einzelnen Schichten liegende Trockenzeiten von 20—30 Minuten eine absolute Durchhärtung des Spachtels gewährleisten müssen.

Werkstatt und Ausrüstung

Zu dem bereits im Abschnitt „Grundsätzliches“ Gesagten ist folgendes hinzuzufügen:

Für die Einstellung der Lacke auf die notwendige Spritzviskosität, die wesentlich für das Gelingen der Lackierung, besonders bei der Verwendung der Lacke der Gruppe LKL, beiträgt, wird ein DIN-Becher mit einer 4-mm-Auslauföffnung und eine Stoppuhr benötigt.

Alle zur Ausbesserung notwendigen Materialien sind durch die Ersatzteile-Abteilung des Volkswagenwerkes zu beziehen:

Es stehen zur Verfügung:

a - Grundmaterialien.

VW-Original-Einheits-Spritzgrund, rotbraun L 140.

VW-Original-Einheits-Isolierfüller, grau L 141.

VW-Original-Kombinations-Fleckspachtel, graugrün L 142.

VW-Original-Verdünnung L 160 (Mischungsverhältnis etwa 1 : 1).

b - Lackmaterialien.

- 1 - VW-Original-Kunstharz-Lack der Gruppe LKL in allen Serienfarbtönen für Limousine, Cabriolet und Coupé sowie Transporter.

Hierzu die erforderlichen Abtönfarben, die zum Nachtönen notwendig sind. Sie müssen von der Ersatzteile-Abteilung besonders angefordert werden. Die Lieferung erfolgt in 1-kg-Dosen. Es sind folgende Farbtöne vorhanden:

weiß	LKM 80	gelb	LKM 60
schwarz	LKM 40	feuerrot	LKM 50
ocker	LKM 61	rubin	LKM 51
rotbraun	LKM 70	maroon	LKM 52
grün	LKM 10	dunkelgrün	LKM 11
aluminium	LKM 90	mittelblau	LKM 30

Als Verdünnungsmittel dient VW-Original-Verdünnung LKL 160 im etwaigen Mischungsverhältnis 2 : 1.

2 - VW-Original-Kombinations-Lacke der Gruppe L in allen Serienfarbtönen für Limousine, Cabriolet und Coupé sowie Transporter.

Hierzu die erforderlichen Abtönfarben, die zum Nachönen notwendig sind. Sie müssen von der Ersatzteile-Abteilung besonders angefordert werden. Die Lieferung erfolgt in 1-kg-Dosen.

Es sind folgende Farbtöne vorhanden:

weiß	LM 80	gelb	LM 60
schwarz	LM 40	feuerrot	LM 50
ocker	LM 61	rubin	LM 51
rotbraun	LM 70	maroon	LM 52
grün	LM 10	dunkelgrün	LM 11
aluminium	LM 90	mittelblau	LM 30

Als Verdünnungsmittel dient VW-Original-Verdünnung L 160 im etwaigen Mischungsverhältnis von 1 : 1.

c - Polier- und Pflegemittel.

VW-Original-Polierwasser L 170.

VW-Original-Polierpaste L 180.

VW-Original-Konservierungsmittel L 190.

Anmerkung:

Die Polier- und Pflegemittel L 170 und L 190 werden auch in halben Gewichtspackungen abgegeben und tragen dann die Bezeichnung L 170.5 bzw. L 190.5.

1 - VW-Sonderwerkzeuge

VW 122 b Sprengring-Zange

2 - VW-Werkstatt-Ausrüstung zum Selbstbau

VW 602	(früher VW 500)	Karosserien-Wagen
VW 603/1/2	(früher VW 603)	Transportwagen für Fahrzeuge
VW 605	(früher VW 301)	Portalkran
VW 700	(früher VW 504)	Lehre für Tankeinsatz
VW 701	(früher VW 505)	Lehre für Motorraum
VW 702	(früher VW 506)	Lehre für vordere Kotflügel
VW 703	(früher VW 507)	Lehre für hintere Kotflügel
VW 704	(früher VW 508)	Lehre für Aufbau, vorn
VW 705	(früher VW 510)	Lehre für Stoßfängerhalter, hinten
VW 706	(früher VW 511)	Lehre für Stütze am Seitenteil, hinten
VW 730	(früher VW 377)	Ausdrückvorrichtung für Türscharnierstifte
VW 730/1	(früher VW 378)	Treibdorn für Türscharnierstifte
VW 731	(früher VW 501)	Spannstück für Karosserie-Richtwerkzeug
VW 732	(früher VW 502 a)	Karosserie-Trennmeißel
VW 733	(früher VW 502 b)	Karosserie-Trennmeißel, pneumatisch
VW 734	(früher VW 509)	Karosserietrenner für Regenleiste
VW 735	(früher VW 503)	Hebelbock
VW 736	(früher VW 366)	Werkzeug für Dachverkleidung
VW 737		Ein- und Ausziehvorrichtung für Drehfenster

3 - Normalwerkzeug

Werkstatt-Schraubenzieher 6 mm
 Werkstatt-Schraubenzieher 8 mm
 Kombi-Zange
 Wasserpumpen-Zange
 Flachmeißel
 Kreuzmeißel
 Körner
 Durchschlag 2 mm
 Durchschlag 4 mm
 Schlosser-Hammer 300 g
 Schlosser-Hammer 500 g
 Gummi-Hammer 85 x 50 mm
 Leichtmetall-Hammer
 Dreikantschaber
 Flachscharber
 Flachfeile, 180 mm lang
 Rundfeile, 180 mm lang
 Halbgrundfeile, 180 mm lang
 Einsatz-Steckschlüssel 14 mm
 Einsatz-Steckschlüssel 17 mm
 Kreuzschlitz-Schraubenzieher 3 mm
 Kreuzschlitz-Schraubenzieher 5 mm
 Maulschlüssel 14 mm
 Ringschlüssel 14 mm
 Drahtbürste
 Kannchen für Öl
 Kannchen für Rostlösemittel
 Fettbüchse
 Reißnadel
 Schiebelehre 50er Nonius, 300 mm lang

Gewindebohrer M 6
Gewindebohrer M 8
Gewindebohrer M 10
Windeisen, verstellbar, Größe 1
Windeisen, verstellbar, Größe 2
Gewindeschneideisen M 6
Gewindeschneideisen M 8
Gewindeschneideisen M 10
Schneideisenhalter, Größe Nr. 1
Schneideisenhalter, Größe Nr. 2
Spiralbohrer 5,0 mm
Spiralbohrer 6,7 mm
Spiralbohrer 7,0 mm
Spiralbohrer 8,5 mm
Spiralbohrer 9,0 mm
Handlampe mit Kabel und Stecker
Elektrische Handbohrmaschine 0—12 mm
Drehmomentschlüssel 0—6 mkg
Ausbeulwerkzeug, 1 Satz
Karosseriefeile
Preßluftwerkzeug für Trennmeißel

4 - Sonstige Werkstatt-Ausrüstung

Punktschweißanlage
Punktschweißzange mit 120 mm Ausladung
Punktschweißzange mit 300 mm Ausladung
Punktschweißzange mit 550 mm Ausladung
Punktschweißzange mit 650 mm Ausladung
Stoßpunkter
Flächenschleifmaschine
Handschleif- und Trennmaschine
Azetylen- oder Sauerstoff-Anlage mit Schneidbrennern
verschiedener Größen