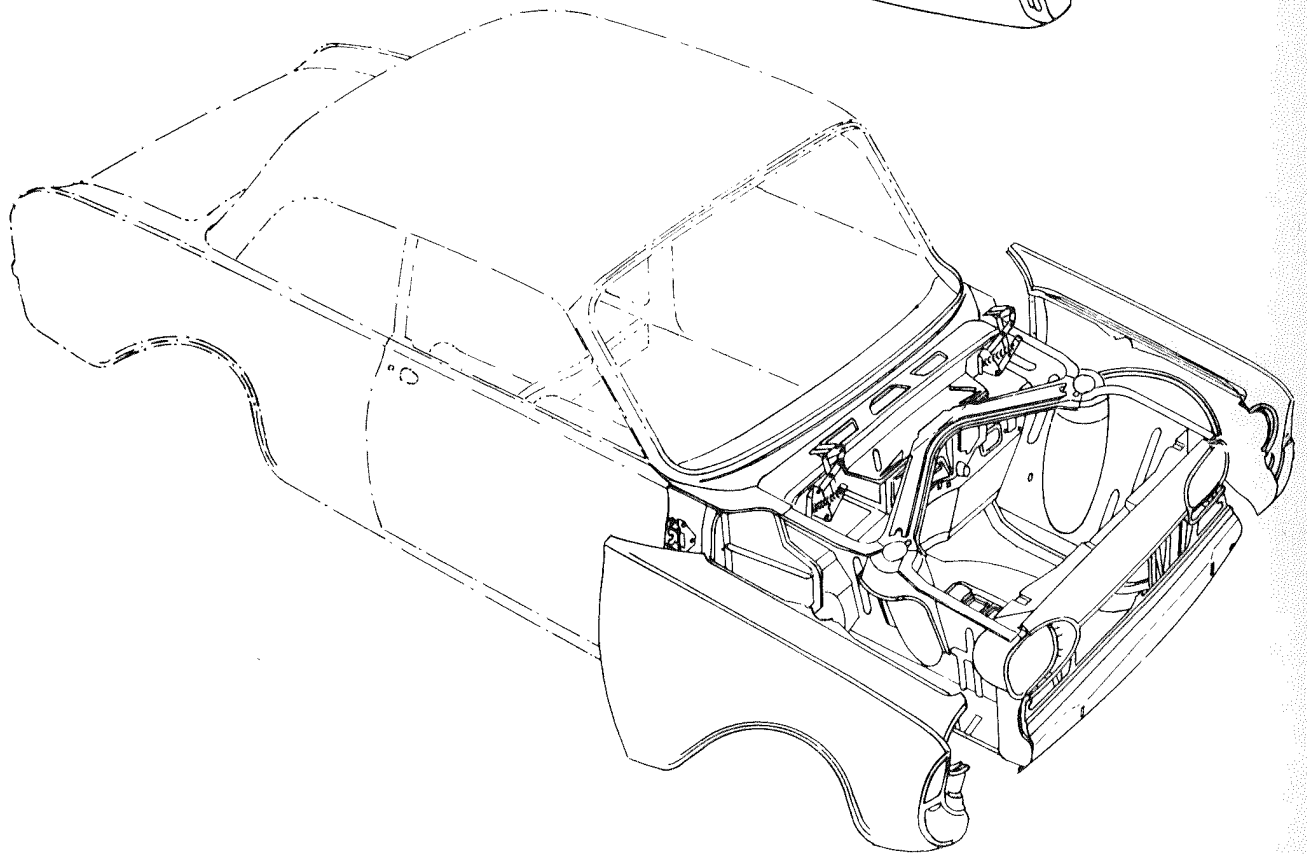
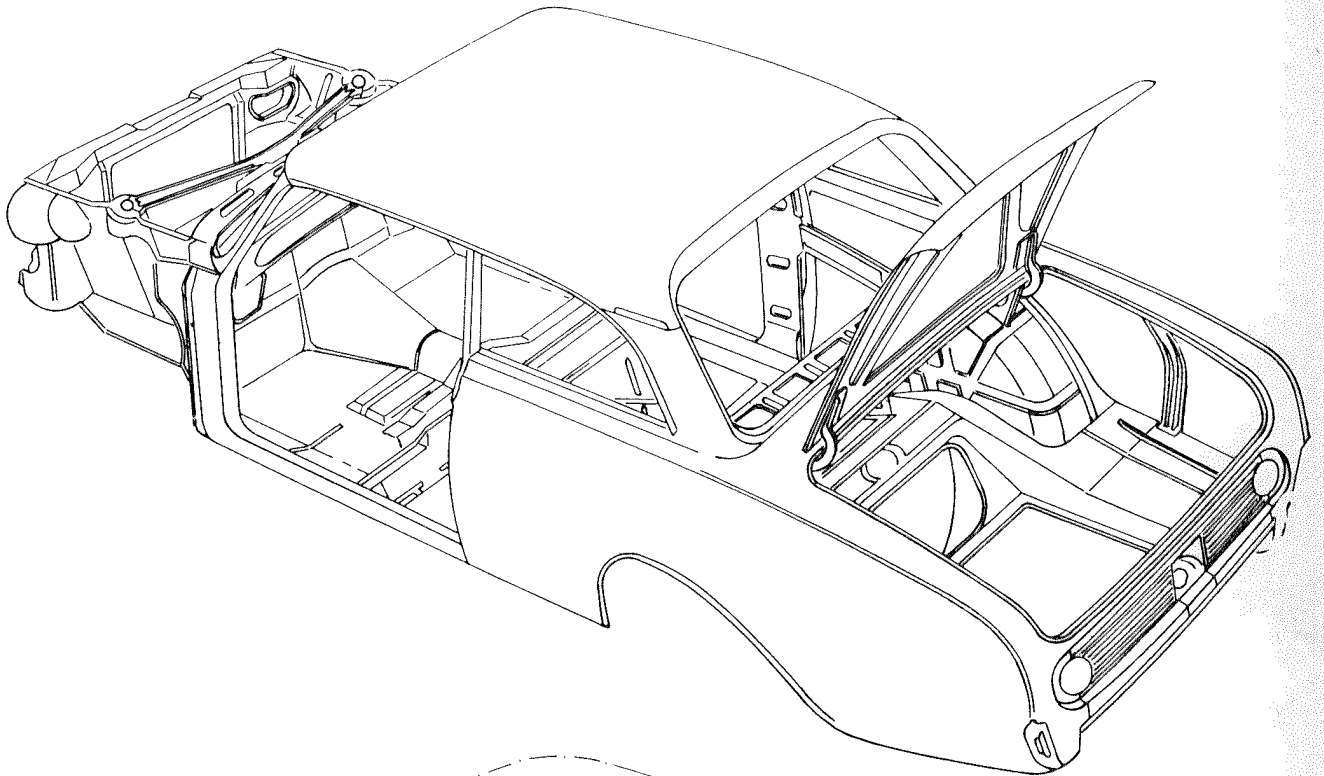
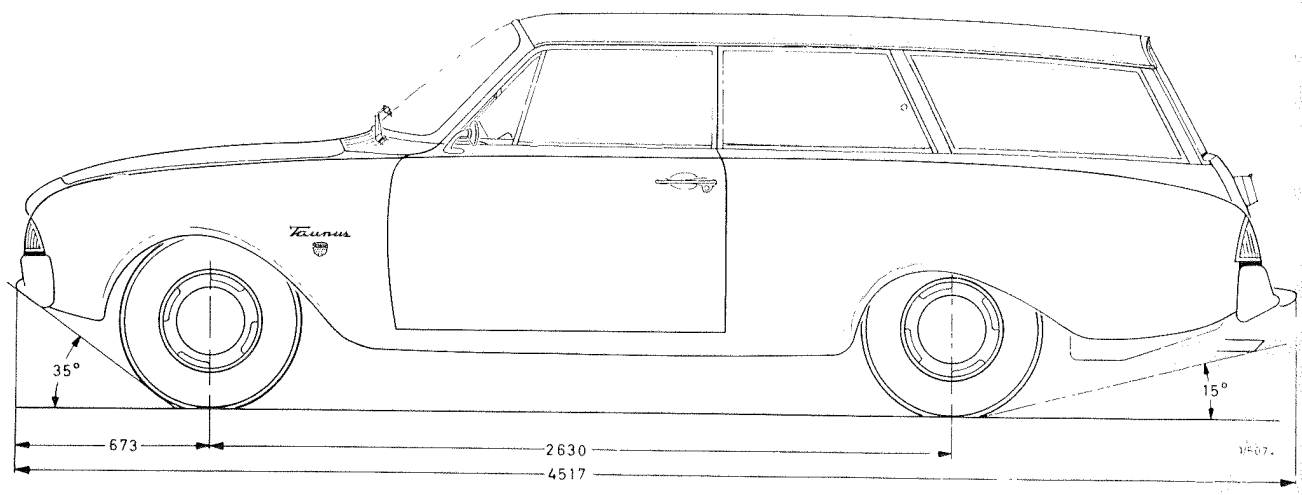
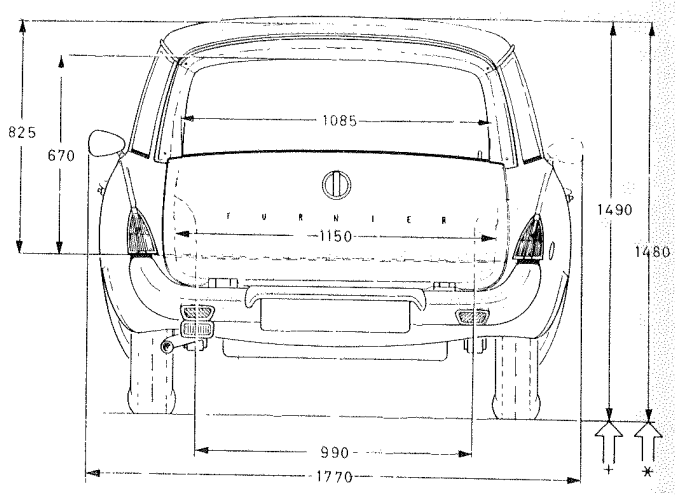
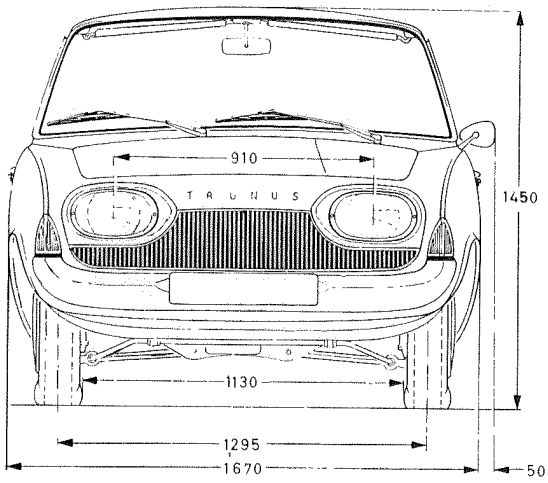
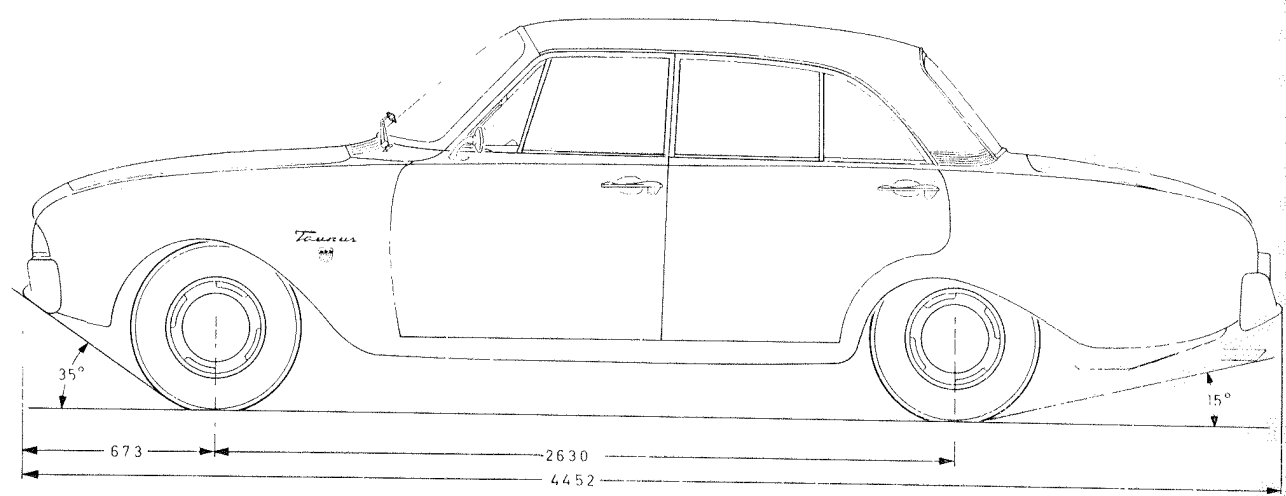


AUFBAU

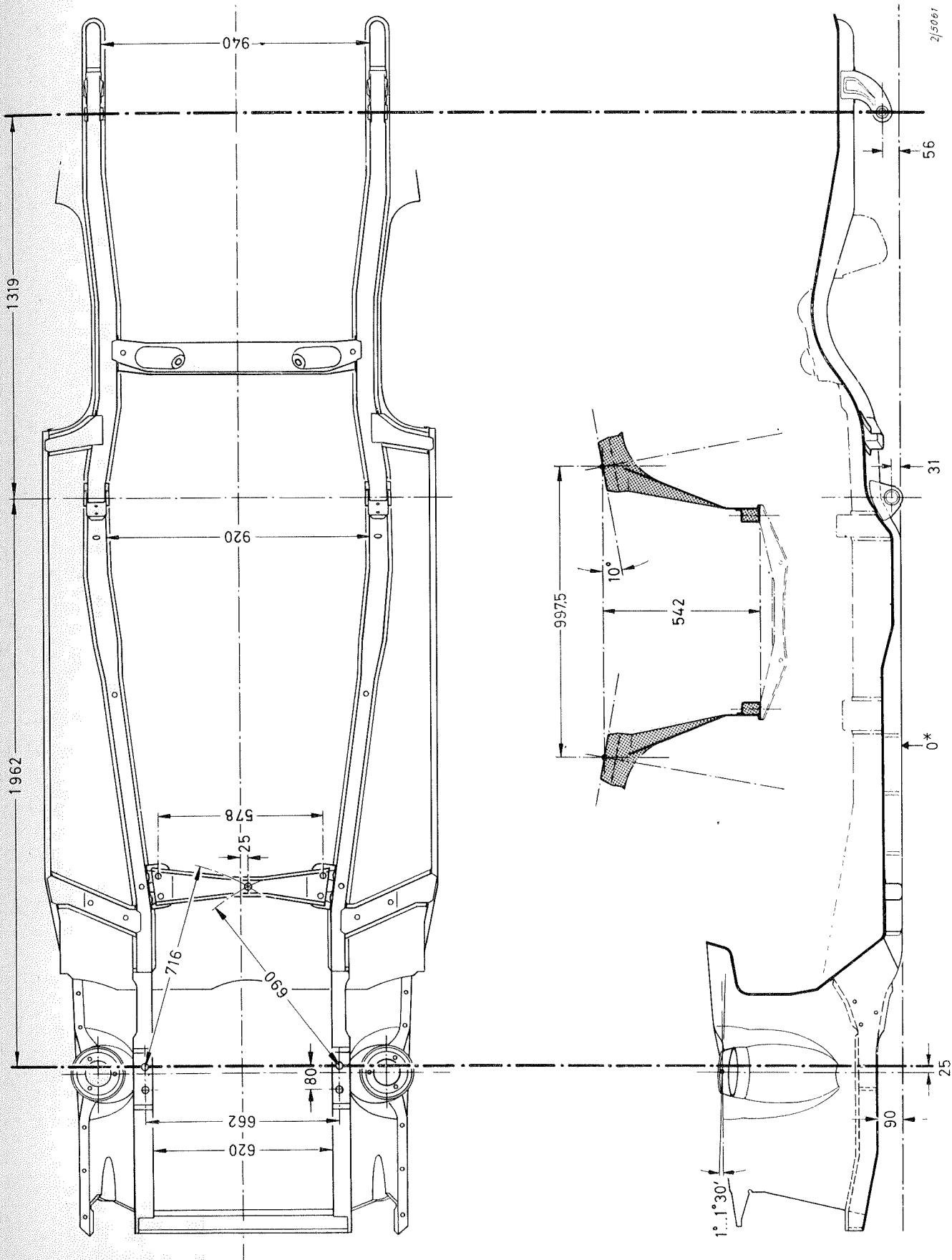


AUFBAU-KONTROLLMASSE



+ P3KO / KOS
* P3KOP / KOPS

BODENGRUPPE-KONTROLLMASSE



* Die untere Rahmenfläche gilt als Null-Basis für die Höhenmaße.

AUFBAU

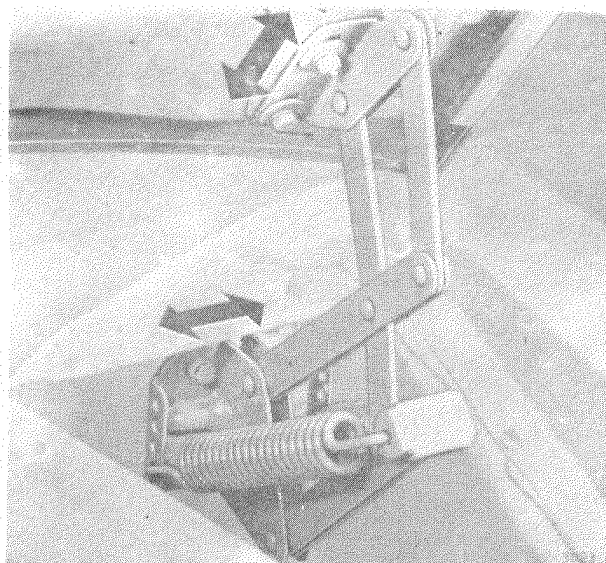
Der Aufbau ist eine selbsttragende Ganzstahlkonstruktion. Zur Feststellung eines Schadensumfanges an einem Unfall-Fahrzeug wird die Lage der Vorder- und Hinterachse zur Längsachse durch diagonale Vergleichsmessungen geprüft (siehe Aufbaumaße).

VORDERKOTFLÜGEL

Bei der Montage läßt sich der Kotflügel in größeren gestanzten Löchern bewegen, um diesen mit dem Türschweller auszurichten. Die Hinterkanten der vorderen Kotflügel sollen einen Abstand von ca. 2 mm zur Türkante haben.

MOTORHAUBE

Die Haubenscharniere sind mit zwei Federn und einem Anschlag versehen. Die Federn halten die Motorhaube in geöffnetem Zustand. Die Einstellmöglichkeiten sind in der Abb. gezeigt.



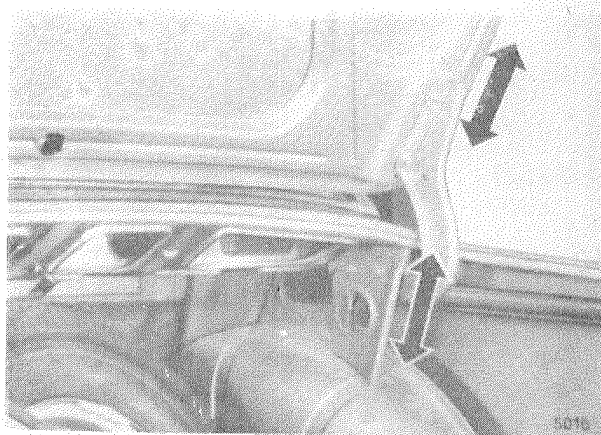
Verstellung Motorhaubenscharnier

Links unter dem Instrumentenblech befindet sich der Griff zur Haubenschloß-Betätigung. Ein Zugkabel verbindet den Griff mit dem Schloßhebel auf der Kühlerzwischenwand. An der vorderen Motorhaubenverstärkung befindet sich der konische Schloßstift mit Feder und der Sicherungshaken. Nach Reparaturen an Haken oder Motorhaube stets darauf achten, daß der Sicherungshaken auch wirklich in die Kühlerzwischenwand eingreift.

Bei der Einstellung des Schloß-Stiftes darauf achten, daß bei geschlossener Haube der Schloßhebel einwandfrei hinter dem Schloßstift-Konus einrastet. Kontermutter für den Schloß-Stift gut festziehen.

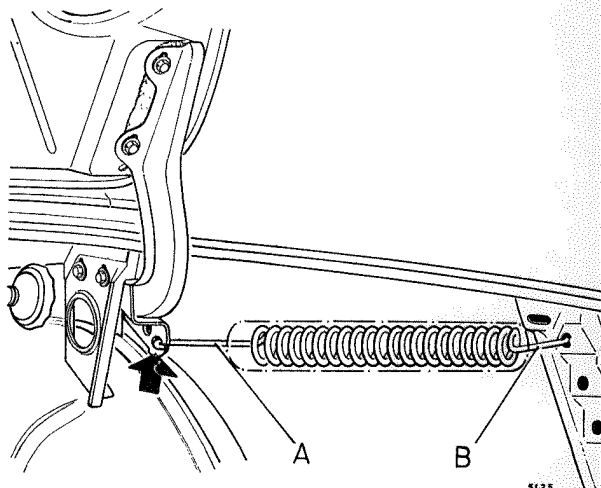
KOFFERRAUMDECKEL

Der Kofferraumdeckel kann, wie in Abb. gezeigt, eingestellt werden. Die Scharniere stehen unter Federdruck, der das Öffnen des Kofferraumdeckels erleichtert sowie den Deckel in jeder Stellung in geöffnetem Zustand hält.



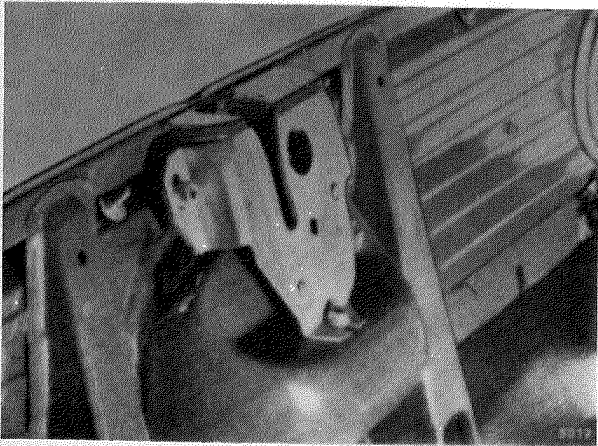
Verstellung Kofferdeckelscharnier

Beachte: Die beiden Rückzugfedern an den Scharnieren müssen richtig (wie in Skizze gezeigt) eingehängt werden, da sonst der Kofferdeckel beim Aufschließen nicht aufspringt. In der Skizze ist das längere Federende mit A, das kürzere mit B bezeichnet.



KOFFERRAUMSCHLOSS

Das Kofferraumschloß ist in einem verstellbaren Blechgehäuse untergebracht. Es verriegelt den Kofferdeckel und den Nummernschildhalter. Kofferdeckel und Nummernschildhalter können mit dem gleichen Schlüssel geöffnet werden. Durch Rechtsdrehung wird der Nummernschildhalter frei, bei Linksdrehung wird der Kofferdeckel geöffnet.



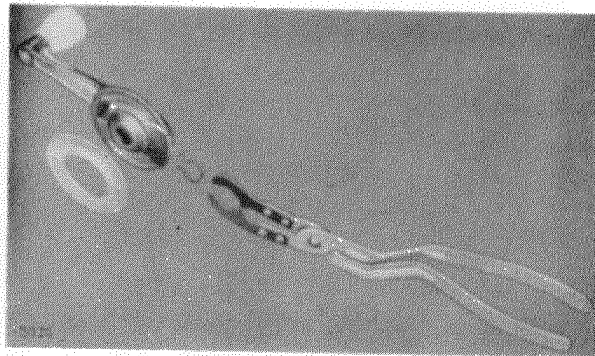
Schloß für Kofferdeckel und Nummernschildhalter

TÜREN

Zerlegen der Tür

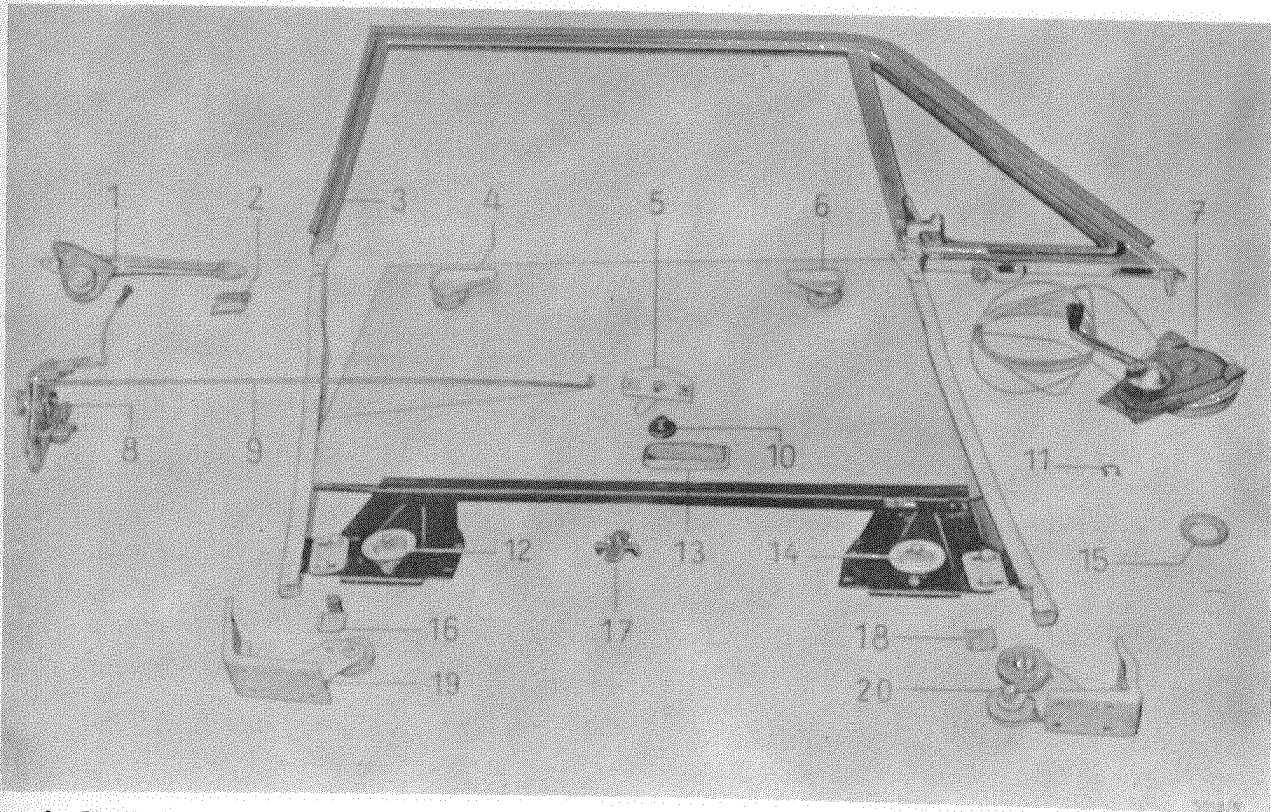
Die Seitentüren werden wie nachfolgend beschrieben zerlegt:

1. Verriegelungsknopf abschrauben.
2. Blende oben innen abnehmen.
3. Spange für Fensterkurbel mit Spezialzange entfernen, Kurbel und Anlaufscheibe abnehmen.



4. Griff für Türschloß-Fernbetätigung abziehen, Kunststoffülle abnehmen.

Tür zerlegt



- 1 = Türgriff mit Zylinderschloß
- 2 = Federklammer
- 3 = Fensterrahmen
- 4 = Leitrolle links
- 5 = Lagerbock Fernbetätigung

- 6 = Leitrolle rechts
- 7 = Seiltrommel
- 8 = Türschloß
- 9 = Fernbetätigungsstange
- 10 = Manschette
- 11 = Spange

- 12 = Klemmteller
- 13 = Griff, Fernbetätigung
- 14 = Klemmteller
- 15 = Anlaufscheibe
- 16 = Klemmblech mit Anschlag Nase

- 17 = Seilführungskreuz
- 18 = Klemmblech
- 19 = Rahmenhaltebock mit Leitrolle
- 20 = Rahmenhaltebock mit Seilspanner

5. Armlehne abnehmen.
6. Türinnenverkleidung abnehmen.
7. Türfensterrahmen abnehmen, hierzu eine Schraube stirnseitlich, zwei Schrauben oben außen und zwei Schrauben unten innen entfernen, Türfensterrahmen-Gummi an den Vulkanisierstößen vorn und hinten trennen.
8. Äußeren Abdichtgummi und inneren Filzstreifen abnehmen.
9. Seilklemmschrauben mit Klemmtellern entfernen, Türscheibe herausheben.
10. Türgriff abnehmen.
11. Türschloß und Schloßbetätigungsseile ausbauen.
12. Seiltrommel mit Seil komplett abnehmen.
13. Leitrollen und Rückblickspiegel abnehmen.

Zusammenbau der Tür

Der Zusammenbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge wie das Zerlegen.

Beachte: Vor dem Einsetzen der Türinnenverkleidung Plastikfolie sauber ankleben, um das Eindringen von Wasser zu verhindern.

Ausbau der Seiltrommel

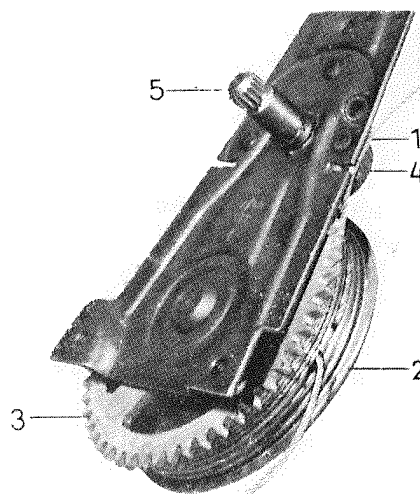
Pos. 1—6 wie unter „Zerlegen der Tür“

7. Türscheibe nach oben führen und mit Klebeband festhalten.
8. Rahmenklemmblech am Seilspanner entfernen.
9. Seilklemmschrauben mit Klemmteller abnehmen.
10. Vorderes senkrecht laufendes Seil nach hinten ziehen und Stift von 5 mm Ø in Seilspanner einführen.
11. Seiltrommel mit Seil komplett abnehmen.

Einbau der Seiltrommel

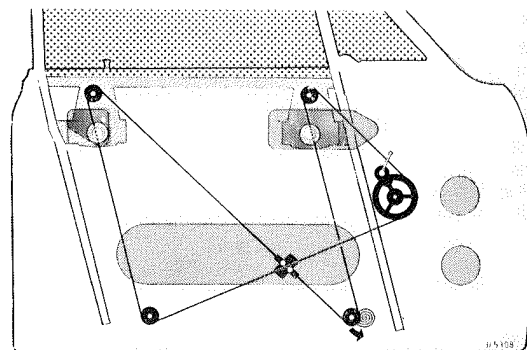
Beachte: Linke Seiltrommel hat rechten, rechte Seiltrommel hat linken Schneckengang.

1. Seiltrommel in Einbaustellung halten.
2. Seilbefestigungen an Trommel mit der Kurbel nach vorne drehen und das nach innen aufzuwickelnde Seil ca. 2 1/2 mal auf die Trommel wickeln und in den Haken hängen.
3. Seiltrommel in die Tür schrauben.

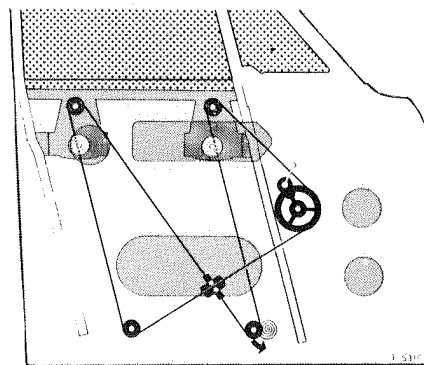


1 = Inneres Seil
 2 = Äußeres Seil
 3 = Seiltrommel der linken Tür
 4 = Klemmhaken
 5 = Kurbelachse

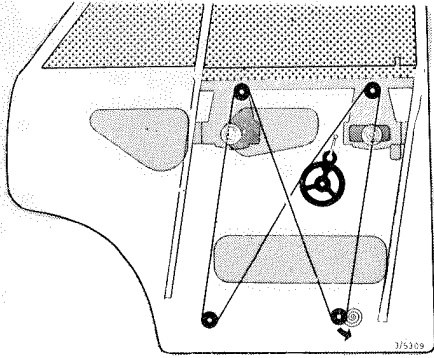
4. Seil, wie Bild zeigt, auf die Leitrollen legen, hierbei muß das diagonal laufende Seil zur Seiltrommel hin die anderen Seile, wie Abb. zeigt, überkreuzen. Stift aus dem Seilspanner herausziehen. Seiltrommel, Leitrollen und Halteböckchen sind in Langlöchern verschiebbar.



Tür am 2-türigen Modell



Vordere Tür am 4-türigen Modell



Hintere Tür am 4-türigen Modell

5. Fensterkurbel aufschieben und **2 Umdrehungen** bei der **linken Tür** nach **rechts**, bei der **rechten Tür** nach **links** drehen.
6. Tür-Fensterscheibe nach oben führen (Scheibe geschlossen) und Klemmschrauben rechts und links festziehen.

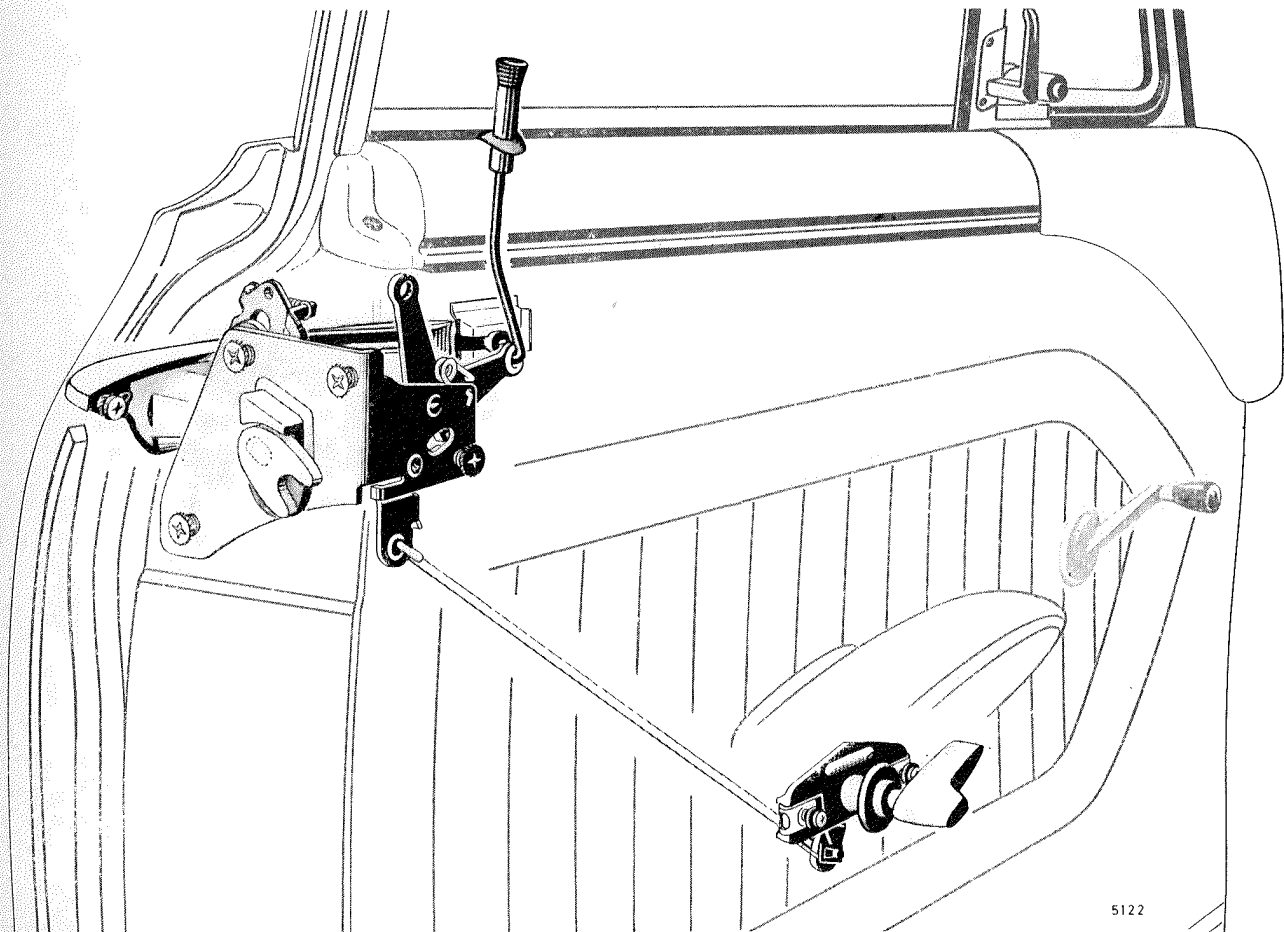
Weiterer Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge wie Ausbau.

TÜRSCHLÖSSER

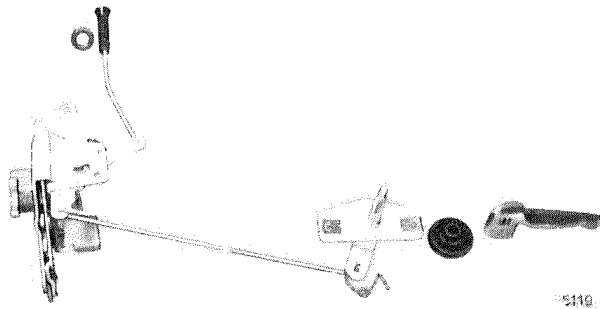
Allgemein: Im Taunus 17 M P3 werden drei Arten von Seitentüren eingebaut: 1. die Tür beim 2-türigen Modell (auch Kombi), 2. die vordere und 3. die hintere Tür beim 4-türigen Modell. An allen drei Türen wird das gleiche Drehfallen-Schloß verwendet,

jedoch mit unterschiedlichen Betätigungsteilen. Nachstehend ist der Ausbau der Schösser aus den einzelnen Türen beschrieben. Die beschriebenen Beispiele beziehen sich auf linke Türen. Die rechten Türen sind spiegelbildlich dazu aufgebaut.

Tür am 2-türigen Modell

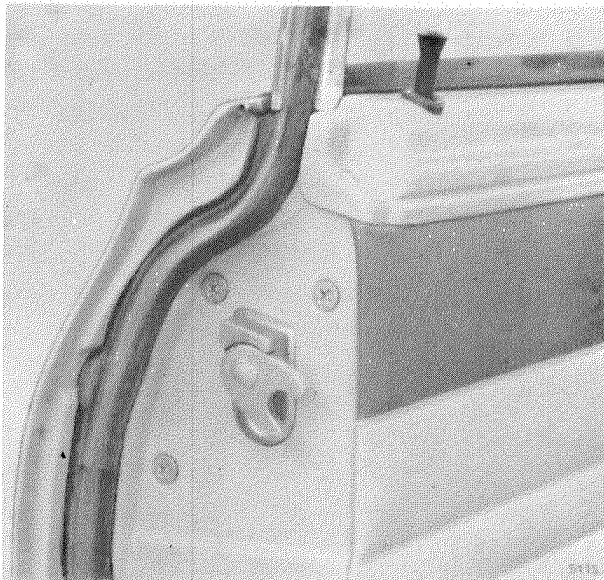


Ausbau des Türschlosses



Pos. 1—6 wie unter „Zerlegen der Tür“.

7. Am Hebel der Türschloß-Fernbetätigung Federklammer entfernen, Gestänge aushaken.
8. 4 Kreuzschlitzschrauben zur Schloßbefestigung lösen (3 Stirnseite, 1 Innenseite).



9. Türfensterrahmen lösen (1 Schraube stirnseitlich, 2 oben und 2 unten entfernen), Fensterrahmen-Gummi an den Vulkanisierstößen vorn und hinten trennen, Rahmen nach oben herausheben. Schloß mit Gestänge herausnehmen.

Gestänge am Schloß aushaken, Schloß reinigen, alle Teile auf einwandfreie Funktion prüfen, Schloß einfetten (weiches Natriumseifenfett).

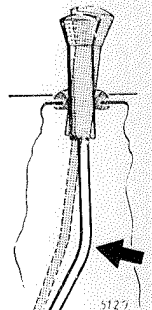
Einbau des Türschlosses

1. Gestänge für Türschloß-Fernbetätigung und Verriegelung richtig (wie im Bild gezeigt) am Schloß einhängen. Schloß mit Gestänge in die Tür einsetzen und mit 4 Kreuzschlitzschrauben befestigen.

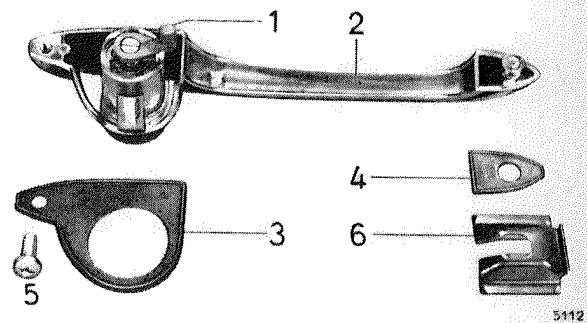
Achtung: Beim Einsetzen des Schloßes prüfen ob das Schloß gleichmäßig an allen 4 Befestigungspunkten auf dem Türblech aufliegt, da sich sonst das Schloß beim Festschrauben verzieht und die beweglichen Teile verklemmen (Schloß sperrt, Schloßzylinder läßt sich nur schwer eindrücken, Schwergängigkeit beim Schließvorgang). Türfensterrahmen einbauen.

2. Gestänge am Hebel der Türschloß-Fernbetätigung einhaken, Federklammer montieren.
3. Türinnenverkleidung einsetzen (Plastikfolie sauber einkleben).
4. Blende oben innen anschrauben.
5. Armlehne anschrauben.
6. Kunststoffülle und Griff für Türschloß-Fernbetätigung auf die Welle drücken.
7. Fensterkurbel montieren.
8. Verriegelungsknopf auf Gestänge schrauben.
9. Einwandfreie Funktion des Schloßes prüfen.

Beachte: Nachstehender Fehler kann Ursache für die Schwergängigkeit des Schließvorganges sein: Der Türverriegelungsknopf klemmt in der Gummitülle der Türinnenblende. Abhilfe durch Winkeln des Verriegelungsgestänges entsprechend der Blende oder durch Vergrößerung des Innendurchmessers der Gummitülle.



Ausbau des Türaußengriffes

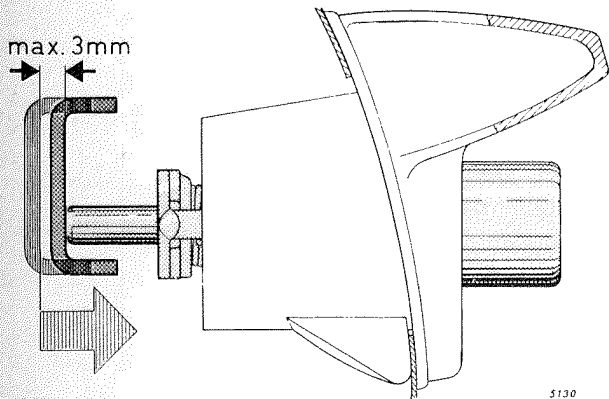


- | | |
|--------------------|--------------------|
| 1 = Exzentrerlift | 4 = Gummiunterlage |
| 2 = Türgriff | 5 = Schraube |
| 3 = Gummiunterlage | 6 = Federklammer |

Türinnenverkleidung wie unter „Zerlegen der Tür“ beschrieben, entfernen. Im Türinneren Federklammer von dem durch das Türaußenblech nach innen führenden Bolzenfortsatz des Türaußengriffes abziehen. Abdichtgummi an der Tür in Höhe des Türgriffes etwas lösen, Kreuzschlitzschraube zur Befestigung des Türgriffes lösen. Türaußengriff abnehmen (zwei Gummiunterlagen beachten). Türaußengriff auf Funktion prüfen.

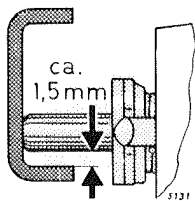
Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Achtung: Löst das Schloß bei vollaufgedrücktem Schloßzylinder nicht oder verzögernd aus, so ist zwischen dem Exzenterstift und der Klaue des Sicherungsschiebers ein zu großes Spiel vorhanden. Dieses kann durch Verbiegen der Klaue in Richtung Exzenterstift beseitigt werden. Die Verbiegung soll nicht mehr als 3 mm betragen.

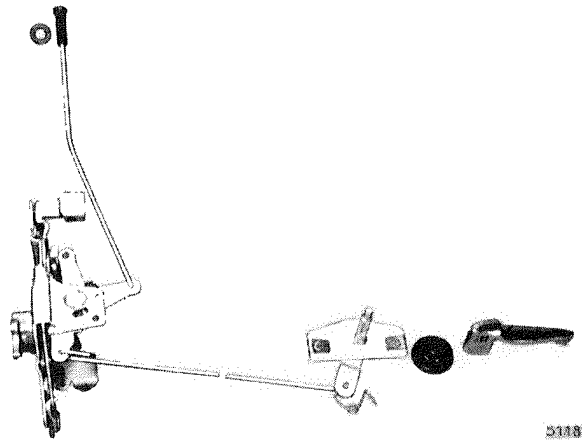


Weiterhin muß die Stellung des Exzenterstiftes zur Klaue des Verriegelungsschiebers in der Senkrechten beachtet werden. Der Exzenterstift soll, wie in Skizze gezeigt, zur Klaue des Verriegelungsschiebers stehen.

Steht der Exzenterstift in der Klaue zu hoch, so läßt sich das Schloß nicht bis in die Endstellung verriegeln. Der durch Federspannung in Mittelstellung gehaltene Exzenterstift drückt den Verriegelungsschieber wieder nach oben und das Schloß läßt sich trotz Verriegelung durch mehrmaliges Eindringen des Schloßzylinders öffnen. Der Fehler läßt sich durch Versetzen des Türgriffes nach unten oder durch Abschleifen des Exzenterstiftes an der Oberseite beheben. Steht der Exzenterstift in der Klaue zu tief, so läßt sich das Schloß durch den Schließvorgang nicht voll entriegeln. Abhilfe durch Versetzen des Türgriffes nach oben. Reicht der Hub des Exzenterstiftes zur vollen Entriegelung nicht aus, dann Exzenter gegen einen neuen mit größerem Hub (Serienteil) auswechseln.



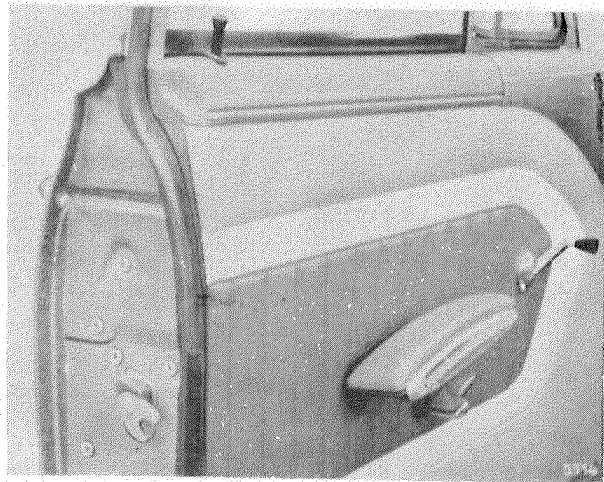
Vordere Tür beim 4-türigen Modell



Ausbau des Türschlosses

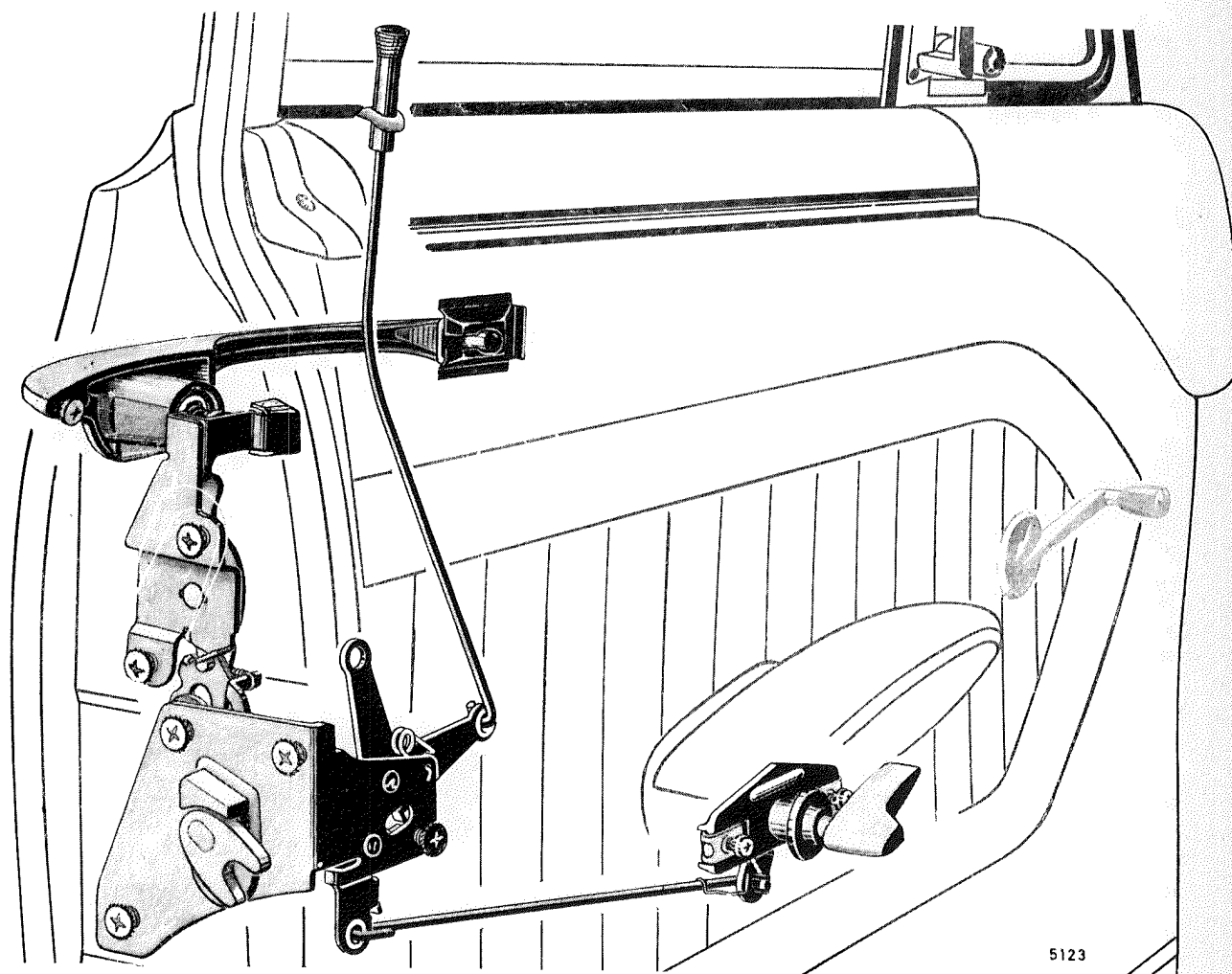
Pos. 1—6 wie unter „Zerlegen der Tür“.

7. Am Hebel der Türschloß-Fernbetätigung Federklammer entfernen, Gestänge aushaken.
8. 2 Kreuzschlitzschrauben in der Türstirnseite zur Befestigung der Außendrücker-Fernbetätigung (Vorschloß) lösen, Außendrücker-Fernbetätigung am Drehfallenschloß aushängen und herausnehmen.
9. 4 Kreuzschlitzschrauben zur Schloßbefestigung lösen (3 Stirnseite, 1 Innenseite).



10. Türfensterrahmen unten hinten lösen und nach außen drücken, Schloß mit Gestänge herausnehmen.

Gestänge am Schloß aushaken, Schloß und Außendrücker-Fernbetätigung reinigen, alle Teile auf einwandfreie Funktion prüfen, Schloß- und Außendrücker-Fernbetätigung einfetten (weiches Natriumseifenfett).



5123

Einbau des Türschlosses

Pos. 1 wie bei der Tür des 2-türigen Modells.

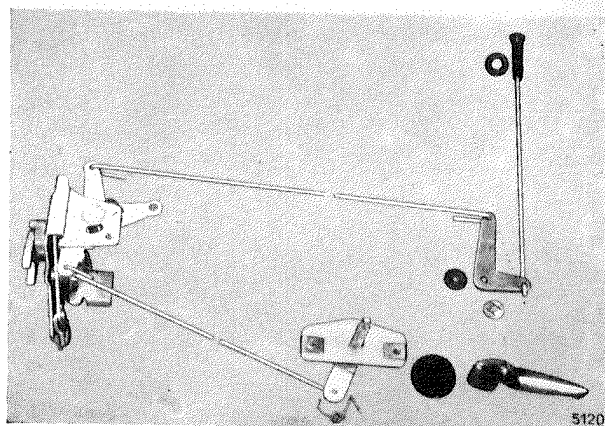
2. Außendrücker-Fernbetätigung am Drehfallenschloß einhängen und mit 2 Kreuzschlitzschrauben festziehen.

Beachte: Die Außendrücker-Fernbetätigung darf zum Drehfallenschloß nicht verspannt eingebaut werden, da das Schloß sonst verklemmt. Ausgleich bei Verspannung durch Unterlegen von Scheiben.

Pos. 3—10 entsprechen Pos. 2—9 bei der Tür des 2-türigen Modells.

Beachte: Wenn das Schloß beim Eindrücken des Schloßzylinders nicht auslöst, dann dem Schloßhebel durch Versetzen der Befestigungsplatte der Außendrücker-Fernbetätigung oder durch Verbiegen der Klaue in Richtung Exzenterstift Vorspannung geben.

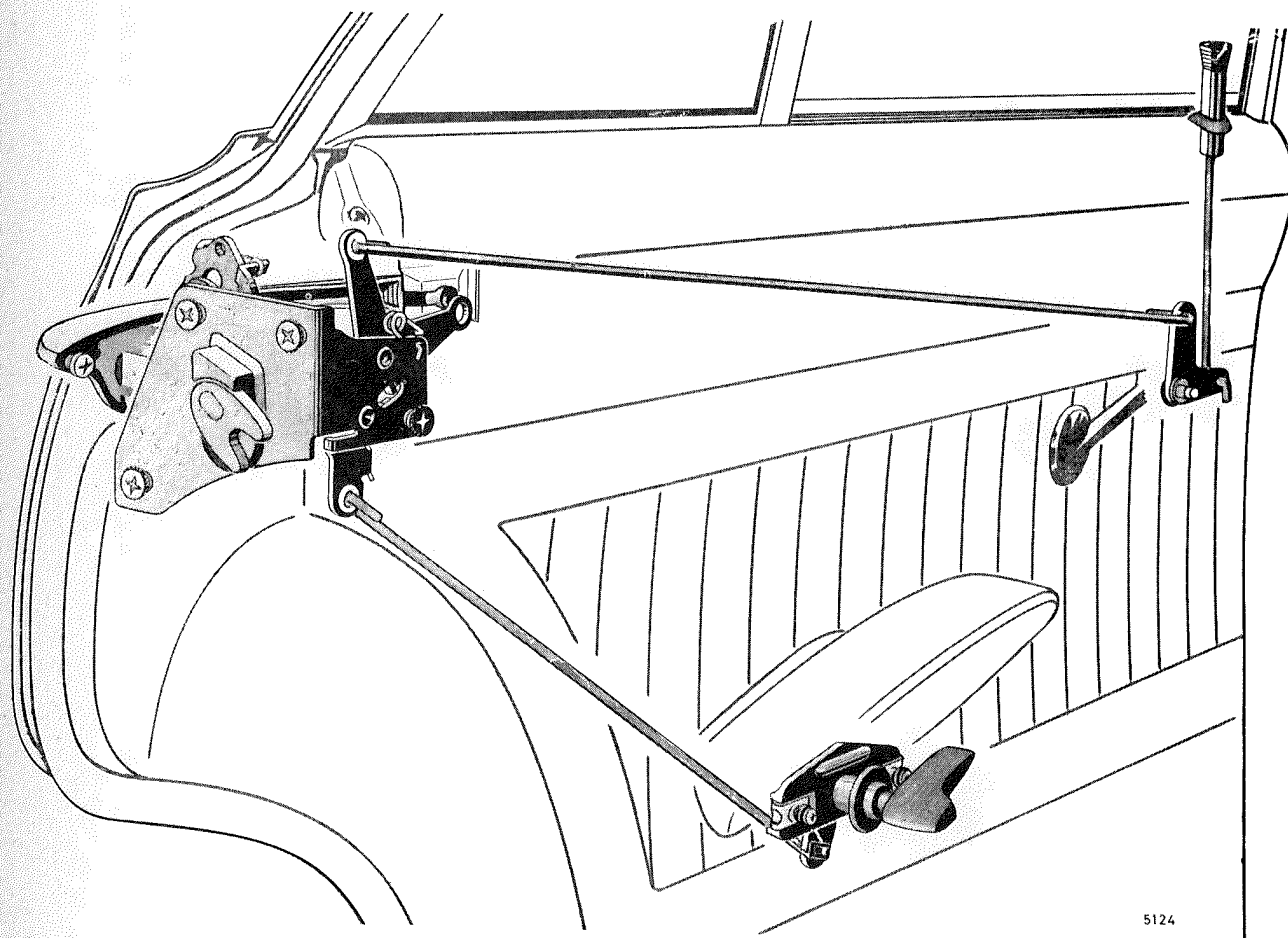
Hintere Tür beim 4-türigen Modell



5120

Ausbau des Türschlosses

Pos. 1—6 wie unter „Zerlegen der Tür“.



7. Am Hebel der Türschloß-Fernbetätigung Federklammer entfernen, Gestänge aushaken.
8. Klemmscheibe vor dem Winkelhebel des Verriegelungsgestänges abziehen. Winkelhebel

abnehmen, Gestänge am Winkelhebel aushaken.

9. Vier Kreuzschlitzschrauben (3 Stirnseite, 1 Innenseite) zur Befestigung des Drehfallenschlosses lösen, Schloß mit Gestänge herausnehmen.

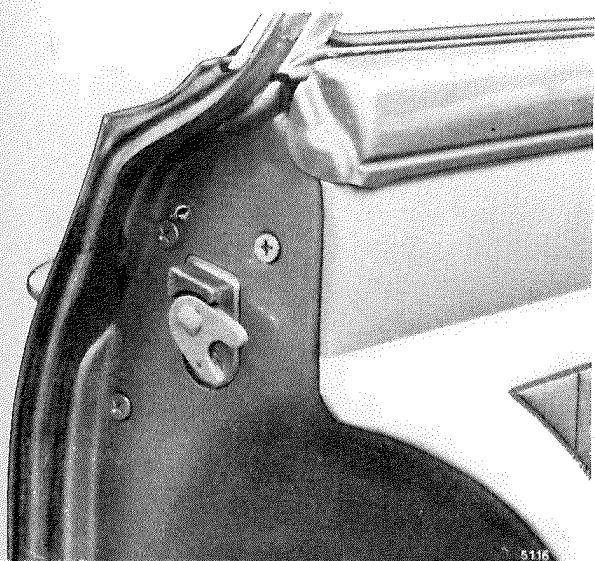
Gestänge am Schloß aushaken, Schloß reinigen, alle Teile auf einwandfreie Funktion prüfen, Schloß einfetten (weiches Natriumseifenfett).

Einbau des Türschlosses

Pos. 1 und 2 wie bei der Tür des 2-türigen Modells.

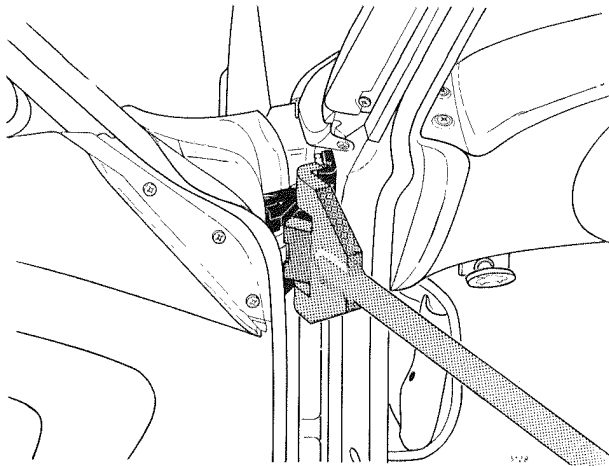
3. Gestänge für Verriegelung in den Winkelhebel einhaken, Winkelhebel auf die Welle schieben und mit Klammer befestigen (Geräuschdämpfung beachten).

Pos. 4—10 entsprechen Pos. 3—9 bei der Tür des 2-türigen Modells.



Richten der Türen

Steht die Tür zu weit nach hinten, so werden mit Hilfe des im Bild gezeigten Richtwerkzeuges GE 446 beide Scharniere bei geöffneter Tür nach vorn gebogen und damit die Tür nach vorn versetzt.



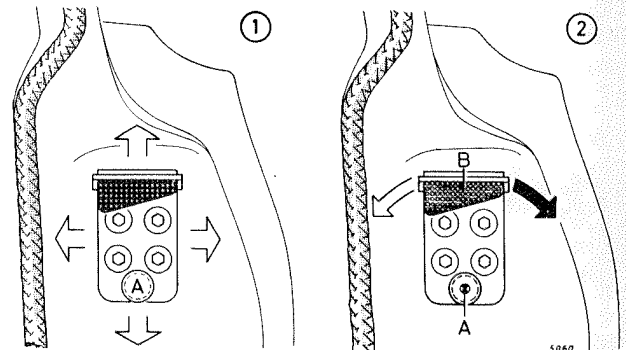
Steht die Tür zu weit nach vorn, so muß sie nach hinten versetzt werden. Hierzu nacheinander zwischen das obere und untere Scharnier einen Hammerstiel oder ähnliches klemmen und die Tür vorsichtig zudrücken (laufend Ergebnis überprüfen).

Hängt die Tür hinten, so je nach Erfordernis entweder mit dem Richtwerkzeug das obere Scharnier nach vorn oder durch Zwischenklemmen eines Hammerstiels das untere Scharnier nach hinten ausrichten.

Zum Bündigstellen der Tür mit der Scharniersäule die Scharnierschrauben an der Tür bis auf je eine lösen. Diese eine Schraube nur wenig lösen, damit unkontrolliertes Verrutschen verhindert wird. Soll die Tür nach innen versetzt werden, leichte Schläge auf das Scharnier, nach außen, leichte Schläge auf die Türinnenseite führen. Alle Schrauben wieder fest anziehen.

Bündigstellen der Tür mit der Schloßsäule durch Verstellen der Türschloßraste. Die Verstellung der Türschloßraste ist in allen Richtungen möglich und kann nach Lösen der 4 Inbusschrauben erfolgen. Der Spezialschlüssel hierzu ist unter Nr. 11 566155 bei der Ersatzteil- und Zubehörabteilung der Ford-Werke erhältlich. Ungewollte Verschiebung der Raste wird zusätzlich durch eine Schmirgelunterlage verhindert. Soll die Tür mit dem Fondteil bündig gestellt werden, Raste nach innen oder nach außen verschieben. Die Türschloßraste ist auch nach oben oder unten verschiebbar (siehe Bild „1“). Etwaiges Türschloßspiel

kann durch Verdrehung der Raste, Gummikeil „B“ oben nach außen, beseitigt werden (siehe schwarzen Pfeil). Hierbei darauf achten, daß der Lagerbolzen



„A“ bei bündiggestellter Tür aus der vorhandenen Stellung nicht verschoben wird. Bei schlecht schließender Tür Türschloßraste oben nach innen verdrehen (siehe weißen Pfeil).

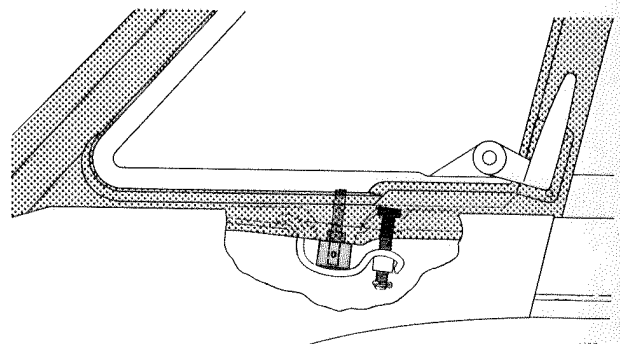
Ist die Tür verkantet, d.h. sie steht unten an der Schloßsäule nicht bündig, so entsprechend der Verkantung einen Gummihammer zwischen Tür und Schloßsäule halten und die Tür mit kurzen Schlägen gegen den Gummihammer schlagen.

Beachte: Bei der hinteren Tür des 4-türigen Modells darf der Dichtgummi an der vorderen Fensterrahmenkante nicht an die Abdichtung der Scharniersäule anstoßen, da der Gummi sonst zerstört wird. Zur Abhilfe Tür durch Lösen der Scharnierschrauben nach außen herausnehmen.

Bei schlechtschließendem Türfensterrahmen diesen unten in der Tür lösen und entsprechend ausrichten.

Türdrehfenster

Das Türdrehfenster kann bei ausgebautem Türfensterrahmen herausgenommen werden. Hierzu Madschraube am oberen Lagerzapfen lösen und Lagerzapfen abnehmen. Spannstift im unteren Lager



entfernen. Unteres Lager durch Drehen der Stellschraube entspannen, Drehfenster abnehmen.

Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Beachte: Die Schwergängigkeit des Drehfensters wird mit der Einstellschraube, die bei geöffnetem Drehfenster im Dichtgummi des Türfensterrahmens sichtbar wird, vorgenommen (siehe Bild).

RÜCKWANDKLAPPE DES KOMBI

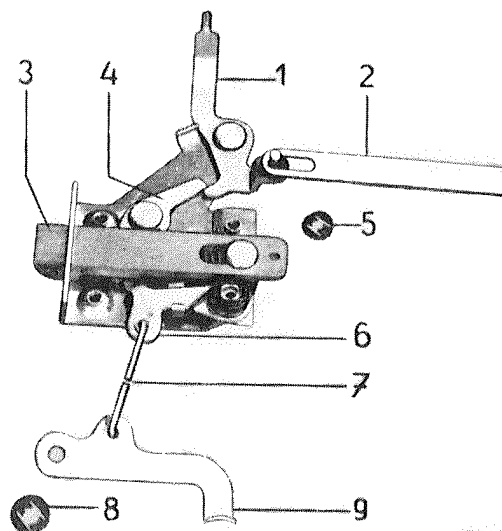
(unten angeschlagen)

Zerlegen der Rückwandklappe

1. Abdeckung der Montageöffnung abnehmen (Gummidichtung beachten).
2. Fensterscheibe hochdrehen bis die Kugelköpfe der Schere aus den Fensterhebeschienen an der Unterkante der Scheibe herausragen, Scheibe dabei festhalten und abnehmen.
3. Halteplatte des Kurbelmechanismus lösen, Kurbelmechanismus herausnehmen.
4. Haltemutter für Fensterkurbel im Klappeninnern lösen, Fensterkurbel abnehmen.
5. Fensterführungsschienen ausbauen.
6. Klemmscheibe auf dem Bolzen des Ausrückhebels der Schloßsperre abnehmen. Hebel von dem Bolzen abziehen.
7. Klemmscheiben vor der Verbindungsstange abnehmen, Verbindungsstange an den Schließern aushängen.
8. Betätigungsknopf am linken Schloß abschrauben, beide Schließern ausbauen.

Schließern und Kurbelmechanismus reinigen, auf Funktion prüfen und einfetten. Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge.

Beachte: Um zu verhindern, daß die Rückwandklappe bei nur teilweise heruntergedrehtem Fenster geöffnet wird, lassen sich die Schließern nur bei voll heruntergedrehter Fensterscheibe öffnen. Die Fensterscheibenunterkante drückt auf einen Hebel, der über eine Verbindungsstange die Schloßsperre öffnet. Beim Einbau auf die Funktion der Schloßsperre achten.



- | | |
|-----------------------|-----------------------------------|
| 1 = Betätigungshebel | 6 = Sperrhebel |
| 2 = Verbindungsstange | 7 = Verbindungsstange |
| 3 = Schloßfalle | 8 = Klemmscheibe |
| 4 = Zwischenhebel | 9 = Ausrückhebel für Schloßsperre |
| 5 = Klemmscheibe | |

5117

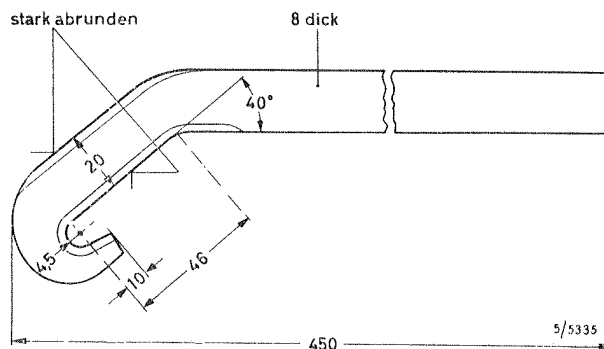
RÜCKWANDKLAPPE DES KOMBI

(oben angeschlagen)

Die oben angeschlagene Rückwandklappe wird in geöffnetem Zustand durch 2 Federstäbe gehalten.

Ausbau eines Federstabes

1. Abdeckplatte abnehmen.
2. Das nach Skizze anzufertigende Werkzeug wie im Bild gezeigt am U-förmig gekröpften Ende des Federstabes einsetzen, Hebel nach oben drücken und Federstab mit einem Schraubenzieher aus dem Widerlager an der Scharniergrundplatte herausdrücken. Federstab vorsichtig entspannen, Werkzeug abnehmen.
3. Abgewinkeltes Ende des Federstabes aus dem Widerlager an der Scharniergrundplatte herausdrücken und nach vorne herausziehen. U-förmig gekröpftes Ende am Scharnier-Verbindungsstück aushängen.

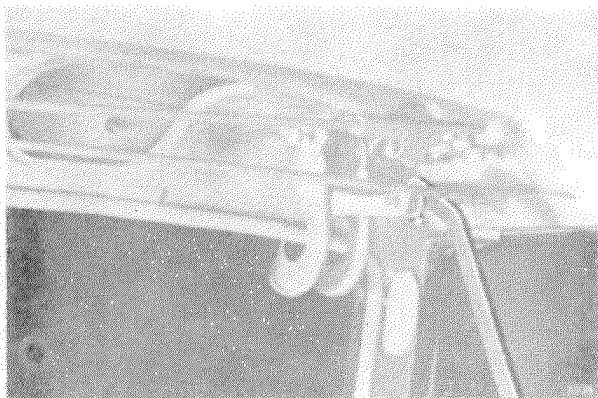


5/5335



Einbau des Federstabes

1. U-förmig gekröpftes Federende am Scharnier-Verbindungsstück einhängen. Abgewinkeltes Federende unter die angeschweißte Halteplatte schieben und hinter das Widerlager an der Scharniergrundplatte drücken.
2. Werkzeug wie im Bild gezeigt am U-förmig gekröpften Federende einsetzen, Federende durch Hochdrücken des Hebels hinter das Widerlager an der Scharniergrundplatte drücken. Werkzeug abnehmen.
3. Abdeckplatte anschrauben.



WINDSCHUTZSCHEIBE UND RÜCKWANDSCHEIBE

Ausbau der Windschutzscheibe und Rückwandscheibe

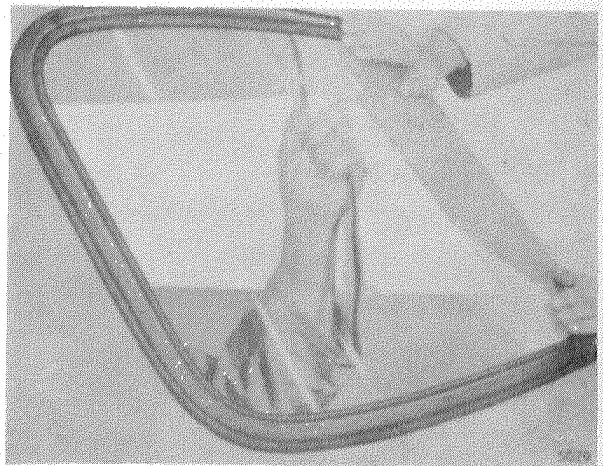
Nach Entfernen der Zierblenden ist der Aus- und Einbau von Windschutzscheibe und Rückwandscheibe gleich. Beim Ausbau der Windschutzscheibe Scheibenwischer und Rückblickspiegel entfernen. Zierleisten und Profilmgummi abziehen.

Einbau der Windschutzscheibe und Rückwandscheibe

1. Profilmgummi um die Scheibe legen, Zierleisten bei der Windschutzscheibe oben und unten, bei der Rückwandscheibe nur unten aufschieben und zur Anlage bringen.

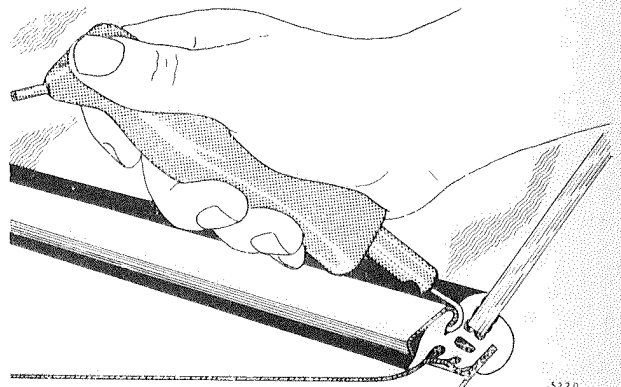
Beachte: Die Abstände zwischen Zierleistenenden und Scheibenecken müssen rechts wie links gleich sein.

2. In die Innenrinne des Profilmgummis eine glatte Schnur von etwa 5 mm \varnothing so einlegen, daß die Enden oben in Scheibenmitte zusammentreffen.
3. Scheibe auf die Fensteröffnung legen und unter Druck halten. Innere Lippe mit Schnur langsam einziehen.



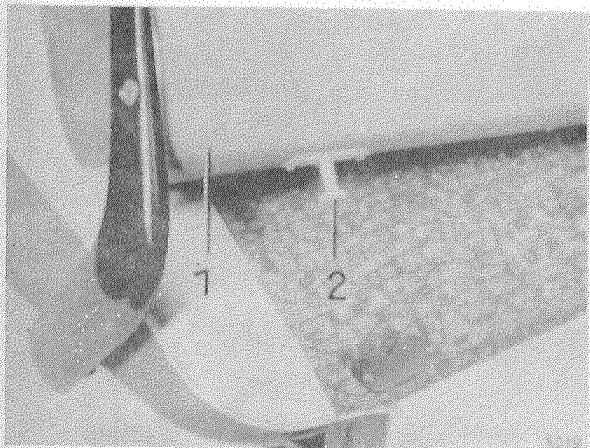
Einbau der Scheibe mittels Schnur

4. Dichtmasse zwischen Außenlippe und Blech und Außenlippe und Scheibe drücken.
5. Rechte und linke Zierleisten aufschieben, Gummilippen mit Glycerin bestreichen und mit dem Werkzeug GE 455 wie Abb. zeigt einziehen.



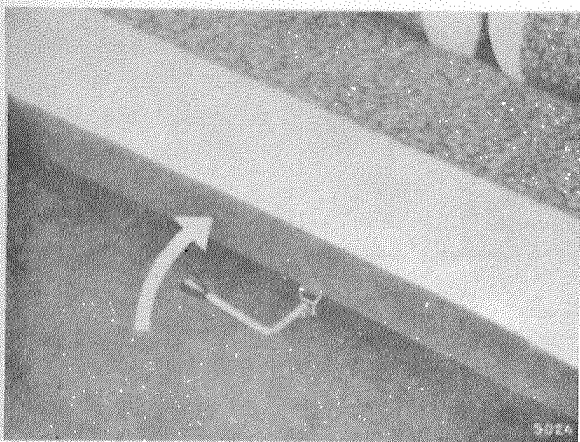
VORDERSITZ

Die vordere Sitzbank hat 2 Einstellmöglichkeiten. Durch eine Rändelschraube kann die Rückenlehne



1 = Rückenlehne 2 = Rändelschraube

nach Bedarf geneigt werden. Bei Betätigung eines Handgriffes in der Mitte unter dem Sitzrahmen läßt sich die Sitzbank vor- oder zurückschieben. Zwei



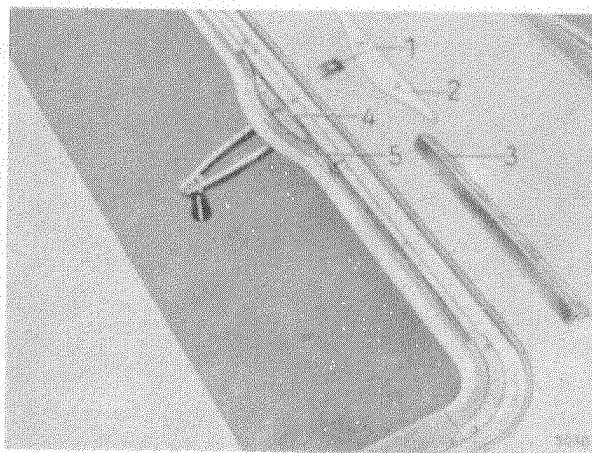
einstellbare Drahtzüge verbinden die beiden außen an den Sitzschienen liegenden Raster. Rasterplatten mit Sitzschienen bilden eine Einheit, sind aber für linke oder rechte Seiten unterschiedlich. Die Sitzverstärker sind an Sitzrahmen und Bodenblechverstärkung angeschraubt.

STAHLKURBELDACH

Allgemein:

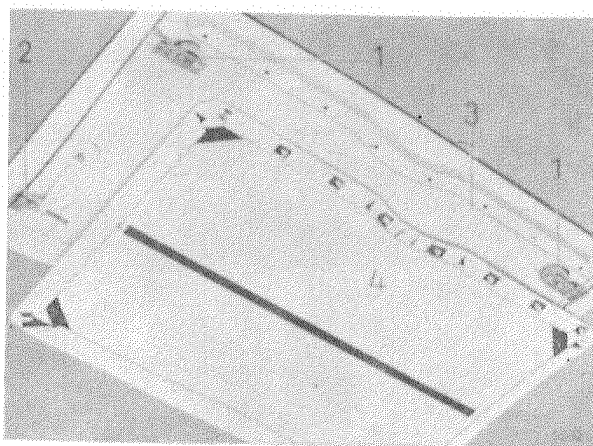
Der Transport des Stahlkurbeldaches erfolgt durch ein, in zwei Stahlspiralen greifendes, kleines Zahnrad.

Stahlspiralen und Führungsschienen werden jedoch beim Ausbau und Einstellen des Kurbeldaches nicht entfernt.



1 = Federklammer für Stahlspiralen 4 = Weiche für Stahlspiralen
2 = Abdeckblech 5 = Stahlspiralen
3 = Führungsleiste

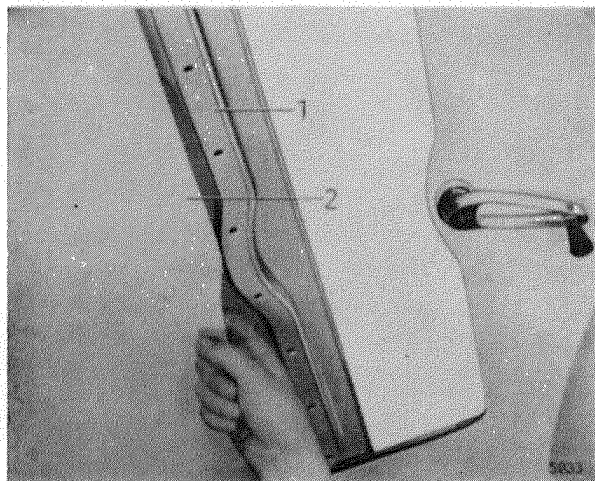
Das Kurbeldach selbst setzt sich aus dem bezogenen Himmelrahmen mit Verstärkung und dem Blechdeckel mit den vorderen und hinteren Aufnahmeböckchen zusammen. Der Himmelrahmen ist nur vorne durch mehrere Klips mit dem Blechdeckel verbunden.



1 = Lagerböckchen vorne mit Rändelmutter 3 = Kurbeldach
2 = Lagerböckchen hinten mit Stahlspirale 4 = Himmelrahmen

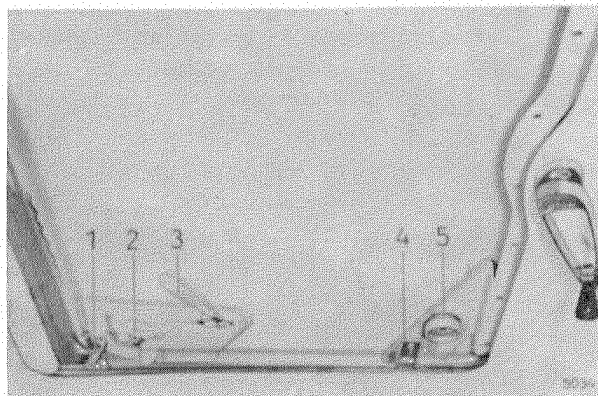
Ausbau des Stahlkurbeldaches

1. Himmelrahmen bei wenig geöffnetem Kurbeldach vom Blechdeckel trennen und nach hinten schieben.



1 = Kurbeldach 2 = Himmelrahmen

2. Blattfedern an den hinteren Lagerböckchen seitlich drehen und Lagerböckchen aus den Lageraugen am Blechdeckel ziehen.



1 = Lagerböckchen hinten 4 = Lagerböckchen vorne
2 = Lagerauge 5 = Rändelmutter
3 = Blattfeder

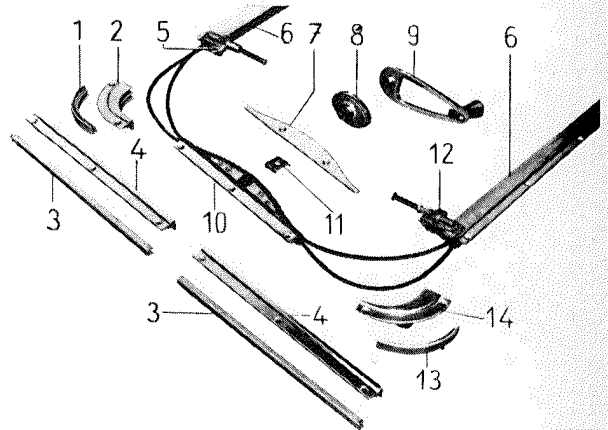
3. Vordere Lagerböckchen durch Abschrauben von 4 Linsenschrauben an den Rändelmuttern lösen. Blechdeckel abnehmen.

Einbau des Stahlkurbeldaches

Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau.

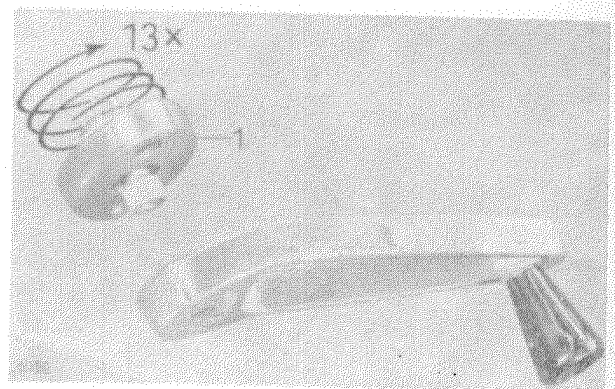
Wurden aus besonderen Gründen Führungsschienen und Stahlspiralen des Kurbeldaches entfernt, so ist beim Einbau auf folgendes zu achten:

Die feste Anlage der Stirnseite am Fahrzeugdach beim Schließvorgang muß mit einem mechanischen Anschlag im Kurbelmechanismus zusammenfallen.



1 = Führungsschiene rechts
2 = Führungseckleiste rechts
3 = Führungsschiene
4 = Führungsleiste
5 = Lagerböckchen hinten rechts mit Stahlspirale
6 = Führungsleiste
7 = Abdeckblech
8 = Zahnrad mit Umdrehungsbegrenzer
9 = Kurbel
10 = Weiche
11 = Federklammer für Stahlspiralen
12 = Lagerböckchen hinten links mit Stahlspirale
13 = Führungsschiene links
14 = Führungseckleiste links

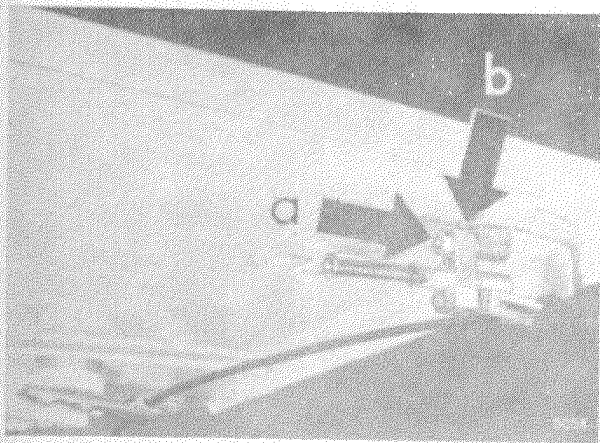
(Der Kurbelmechanismus erlaubt etwa 13 Umdrehungen.) Sobald das Kurbeldach also montiert und dicht geschlossen ist, Kurbelmechanismus abschrauben und im Rechtsdreh Sinn bis zum festen Anschlag drehen. Anschließend Kurbelmechanismus wieder montieren, Handkurbel genau in Fahrtrichtung zeigend auf die Kerbverzahnung schieben und befestigen.



1 = Zahnrad mit Umdrehungsbegrenzer

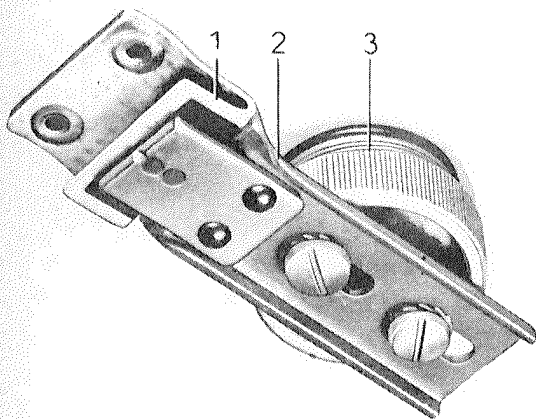
Einstellen des Stahlkurbeldaches

1. Himmelrahmen bei wenig geöffnetem Kurbeldach von Blechdeckel trennen und nach hinten schieben.
2. Höheneinstellung am hinteren Lagerböckchen nach Lösen der Mutter „a“ mit der Madenschraube „b“ vornehmen und Mutter wieder festziehen.



a = Mutter für Höhenverstellung
b = Verstellschraube im Lagerbolzen

3. Höheneinstellung am vorderen Lagerböckchen nach Lösen der Linsenkopfschrauben an der Rändelmutter vornehmen und Schrauben wieder festziehen. Durch die Langlöcher in den vorderen Lagerböckchen ist das Seitenspiel des Daches einstellbar.



1 = Gleitgabel
2 = Lagerböckchen vorne
3 = Rändelmutter

VORDERFEDER

Die rechtsgängige Schraubenfeder sitzt zwischen zwei Federtellern am Federbein. Aus- und Einbau ist im Kapitel „Vorderradaufhängung“ beschrieben. Die Federn werden durch 1 bis 3 Farbstriche in ihren Härtegraden gekennzeichnet und sind immer so zu montieren, daß die Feder der Fahrerseite einen Farbpunkt mehr hat als die der anderen Seite, z. B. **Fahrerseite zwei Farbpunkte, andere Seite ein Punkt, Fahrerseite drei Farbpunkte, andere Seite zwei Punkte.**

Hierauf besonders beim Austausch achten.

HINTERFEDER

Die Halbelliptik-Längsfeder ist vorne und hinten in Gummilagern aufgehängt. Blattzwischenlagen machen die Federn in der Regel wartungsfrei. Die Federpakete, 3 Blatt für PKW- und 4 Blatt für KOMBI-MODELLE, werden in der Mitte von der Feder-schraube gehalten. Beim Zusammenbau darf die Feder nicht mit Fett montiert werden. Vor Einbau der Feder scharfe Kanten oder Grate um das Feder-auge herum entfernen, und vor Einsetzen der Gum-mibüchsen sollen die Federaugen fettfrei sein. Das vordere Federauge ist im Durchmesser größer.

STOSSDÄMPFER

Die Anlieferung der vorderen Stoßdämpfer-Einzel-teile ist nur für den Export-Bedarf vorgesehen.

Wartung

Die vorderen und die hinteren Stoßdämpfer sind wartungsfrei und können in der Werkstatt nicht eingestellt werden. Die richtige Funktion läßt sich nicht von Hand überprüfen. Zeigt sich starkes Öl-nässen am Mantelrohr, oder läßt sich der Stoß-dämpfer in einer Richtung ohne Widerstand be-wegen, dann muß er ausgewechselt werden. Beim Einbau der hinteren Stoßdämpfer ist darauf zu achten, daß Gummiringe und Scheiben richtig mon-tiert werden.

LACKIERUNG

Allgemein

Der Taunus 17 M hat eine Kunstharz-Lackierung, die im Ofen bei 120° C eingebrannt wird. Die Lackierung ist druckfest und dauerhaft, sie ist widerstandsfähig gegen Benzine, Öle und Witterungseinflüsse und hat den Vorteil, daß sie bei vernünftiger Pflege selbst nach Jahren ihren vollen Glanz behält.

Pflege der Lackierung

Die Kunstharz-Einbrenn-Lackierung ist nach dem heutigen Stand der Technik der bestmögliche Schutz des Fahrzeuges vor Witterungseinflüssen. Um diesen Schutz lange zu erhalten, muß eine gewisse Pflege, die vor allem im Waschen, seltener dagegen im Polieren des Lackes besteht, durchgeführt werden.

Der Staub und Schmutzgehalt der Luft, vor allen Dingen in Industriegegenden, bringt häufig Ruß- oder Metallpartikelchen mit sich. Diese Partikelchen wirken in Verbindung mit geringen Flüssigkeitsmengen, wie z. B. Nachttau, aggressiv auf die Lackierung. Solange ein Fahrzeug wöchentlich gewaschen wird, können alle diese Ablagerungen nicht wirksam werden. Auch Lindenblüten- und Teerflecken können mit Seifenlauge bzw. einem Teerentferner innerhalb von Stunden oder wenigen Tagen noch ohne Spuren im Lack zu hinterlassen, entfernt werden.

Steht ein Fahrzeug, vor allem in der Winterzeit, dauernd im Freien, so sollte die Lackierung durch das Aufbringen einer Wachspolitur entsprechend geschützt werden. Hierzu wird am besten Ford-Auto-Politur, Bestell-Nr. 556825 verwendet. Wird ein nicht benutztes Fahrzeug längere Zeit im Freien abgestellt, dann ist es zweckmäßig zu konservieren. Als Konservierungsmittel ist eine Wachs-Benzin-Mischung zu empfehlen. Für eine solche Konservierung sind pro Fahrzeug etwa 2 kg erforderlich. Zur Entfernung der Konservierungsschicht müssen entsprechende Reinigungsmittel verwendet werden. Nachstehend nennen wir einige Entkonservierungsmittel:

Waschbenzin oder Petroleum

Bepetan der Fa. Benzin und Petroleumgesellschaft (BP)

Pega EM 349 der Fa. AGEP, Horrem Bez. Köln

Pega EM 1 der Fa. AGEP, Horrem Bez. Köln

Hinweise für den Reparaturfall

Da das Fahrzeug eine Kunstharz-Einbrenn-Lackierung besitzt, sollten auch Reparaturen nur mit Kunstharzlack vorgenommen werden, denn Nitro-Lack verändert sich im Laufe der Zeit unter dem Einfluß der Witterung im Farbton anders und stärker als Kunstharzlack. Vor dem Spritzen ist ein Farbtonvergleich durch Aufspritzmuster durchzuführen, gegebenenfalls muß der Reparaturlack nachgetönt werden.

Im Gegensatz zum Nitrolack ist bei Kunstharzlacken eine Ausbesserung inmitten einer Fläche sehr schwierig. Es empfiehlt sich daher, in solchen Fällen ein ganzes Karosserieteil, z. B. Kotflügel, Motorhaube oder Dach zu spritzen.

Das Fahrzeug mit seinen vielen Kunststoff- und Gummiteilen verträgt jedoch eine Einbrenn-Temperatur von 120° C nicht. Bei Reparaturen wird daher die Lackierung mit „80° — Lack“ oder mit lufttrocknendem Kunstharzlack vorgenommen. Der Kunstharz „80° — Lack“ wird 60 Minuten lang einer Temperatur von 80 C° ausgesetzt und ist dann druckfest. 24 Stunden später ist der Lack völlig hart. Eventuell demontierte Zierleisten können dann ohne Beschädigung des Lackes wieder angebracht werden.

Wird Kunstharzlack im Ofen mit 80° C eingebrannt, so müssen Rück- und Blinkleuchten abgenommen oder durch eine besondere Asbestumhüllung vor der Temperatur geschützt werden.

Bei einem Fahrzeug mit Radio muß sichergestellt werden, daß die Temperatur im Wageninnern nicht über 78° C ansteigt, da sonst das Gerät beschädigt werden kann. Bei Innenlackierung muß das Radio in jedem Fall ausgebaut werden.

Lufttrocknender Kunstharzlack ist erst nach 24 Stunden druckfest. Allerdings kann er in einer Trockenkammer mit Temperaturen von 50—70° C beschleunigt getrocknet werden. Bei Raumtemperaturen unter 18° C verzögert sich die Trockenzeit eines lufttrocknenden Kunstharzlackes dagegen beträchtlich.

Beim Spritzen soll die Spritzpistole etwa 20—25 cm von der Fläche entfernt möglichst parallel und nicht winklig zur Fläche geführt werden. Die Spritzpistole

soll nicht geneigt sein oder als „Windflügel“ wirken. Es werden $1\frac{1}{2}$ — 2 Kreuzgänge gespritzt.

Reparaturverfahren

1) Neulackierung von ganzen Flächen, wenn aufgrund des Schadens die Altlackierung bis auf das Blech weggearbeitet werden muß.

Zunächst alten Lackaufbau bis auf das Blech abbeizen. Abbeizmittel-Rückstände mit einer geeigneten Nachwaschverdünnung abwaschen und die gesamte Blechfläche dann nochmals anschleifen. Schleifstaub mit Preßluft abblasen, danach die Blechfläche nochmals mit einem in Verdünnung getränkten Lappen abreiben. Das blanke Metall darf nicht mehr mit den Händen berührt werden, da Handschweiß später Unterrostungen verursachen würde. Sofort nach der Vorbehandlung wird ein Zwei-Topf-Wash-Primer dünn über die gesamte Fläche gespritzt. Hierbei ist das Mischungsverhältnis nach Angabe des Herstellers einzuhalten.

Erst wenn der Wash-Primer ausgehärtet ist — im allgemeinen genügen 30 Min. Lufttrocknung — wird die Grundierung aufgespritzt und getrocknet. Die Grundierung wird anschließend mit 360er bis 400er Schleifpapier naß geschliffen.

Schleifstaub wieder abspülen und die Grundierung trockenledern. Als nächster Arbeitsgang wird der Füller nach den Richtlinien des Herstellers aufgespritzt, getrocknet und anschließend mit 400er Schleifpapier naß geschliffen. Nach dem Schleifen wiederum gut abspülen und das Wasser mit ölfreier Preßluft aus Rillen und Kanien entfernen. Die Fläche wird mit einem Leder getrocknet und mit einem sauberen Lacklappen abgewischt.

Die Lackierung wird nun dünn vorgespitzt und nach kurzem Abtrocknen mit $1\frac{1}{2}$ Kreuzgängen fertig gespritzt. Nach dem Trocknungsprozeß Klebestreifen entfernen und sorgfältig alle Stellen ausbessern, die vom Spritzstrahl nicht erreicht wurden.

2) Reparaturverfahren für kleinere Schadstellen, die bis auf das Blech durchgehen.

Die Ausbesserung kleiner Schadstellen hängt im wesentlichen von der Fertigkeit und der Erfahrung des Lackierers ab. In den meisten Fällen wird, wie bereits erwähnt, zweckmäßig das ganze Blechteil neu lackiert.

Die Schadstelle zunächst nicht mit Schleifpapier sondern mit einem guten Wachs- und Fettentferner, z. B. Waschbenzin, bearbeiten, damit alle Rückstände von Poliermitteln und Fett beseitigt sind. Anschließend mit einem sauberen Tuch nachreiben und dann erst die beschädigte Stelle trocken ausschleifen. Roststellen müssen dabei vollständig weggearbeitet werden. Auch den Rand der Schadstellen jetzt mit 360er Schleifpapier naß schleifen, wobei am besten ein Schleifklotz benutzt wird, um einen besseren Übergang zu erreichen. Die geschliffene Stelle abschließend mit einem in Waschbenzin getränkten Lappen reinigen, trocknen und dann mit Grundierung überspritzen. Wenn der Grundfilm getrocknet ist, werden Unebenheiten durch mehrmaliges Überziehen von Spachtel beseitigt. Nach dem Trocknen der gespachtelten Stellen diese mit 280er Schleifpapier und anschließend die gesamte Schadstelle mit 360er oder 400er Schleifpapier bearbeiten, säubern, trockenledern und mit Füller überspritzen. Die Weiterbehandlung der Füllerschicht sowie die eigentliche Lackierung wird wie unter 1 beschrieben durchgeführt.

3) Verfahren für kleinere Schadstellen, die nicht bis zum Blech durchgehen (Kratzer usw.)

Die beschädigte Stelle mit Benzin säubern und anschleifen. Dabei darf nicht bis aufs Blech durchgeschliffen werden! Die behandelnde Fläche mit Waschbenzin säubern und trockenreiben. Anschließend Schadstelle spachteln, nach dem Trocknen wiederum schleifen und mit Füller überspritzen. Die Weiterbehandlung der Füllerschicht sowie der Auftrag der Lackierung erfolgt wieder wie unter Punkt 1 beschrieben.

Entfernen von Silicon-Poliermitteln

Wachs- und Poliermittel auf Silicon-Basis müssen vor dem Lackieren sorgfältig entfernt werden. Liegt der Verdacht vor, daß Silicon-Poliermittel verwendet wurden, wird eine kleine vertikale Fläche mit Farbe probeweise gestrichen. Wenn sich „Fischaugen“ oder „Krater“ auf dieser Fläche bilden, liegt die Ursache

im Silicon-Untergrund. Silicon-Rückstände können wie folgt entfernt werden:

Silicon-Entferner „SE-56“ der Firma Eilfix-Werke, Fosswinkel und Bergmann, Velbert (Rheinland), mit einem Lappen oder Schwamm auf die geschliffene Fläche auftragen. Nach 20—30 Min. mit Wasser gründlich abspülen und anschließend trockenledern. Bitte, achten Sie auch auf schmale Spalte an Regenleisten, Türen usw., damit angesammelte Rückstände wieder entfernt werden.

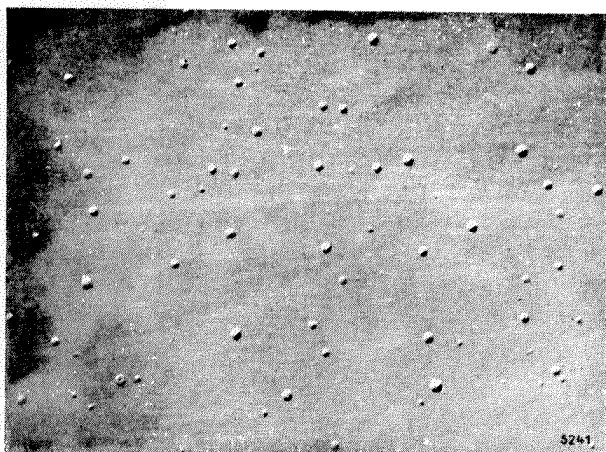
ACHTUNG! Die Sauberkeit des Lackierungsraumes ist von großer Wichtigkeit. Dieser Raum muß von Siliconmittel-Rückständen an Arbeitskleidung, Putzmitteln und der Spritzeinrichtung freigehalten werden. Auch sollten hier keine Polsterarbeiten durchgeführt werden.

Verschiedene Lackfehler

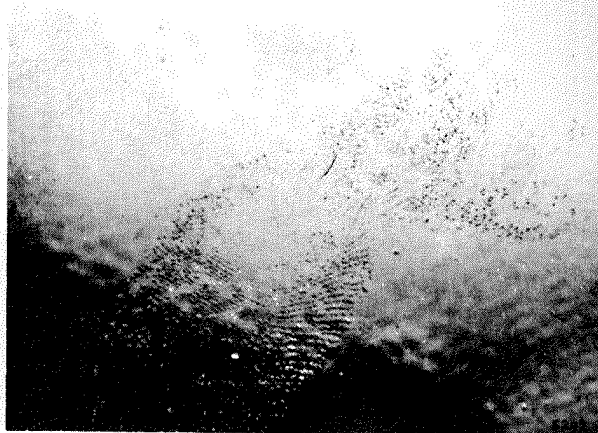
Soll ein Fahrzeug eine Reparatur- oder gar eine Neulackierung erhalten, so sind Mängel, die durch längere Benutzung oder eventuell durch Fehler einer früheren Reparaturlackierung entstanden sind, wie folgt zu behandeln:

Bläschen-Bildung

Um zu entscheiden, ob es sich um Bläschen im Lack oder um Schmutz in der Farbe handelt, müssen die Bläschen mit einer Nadel oder einer Messerspitze geöffnet werden. Bei einer Unterrostung, deren Ursache Salz, Säuren, Alkalien bzw. Handschweiß unter dem Lackfilm sein können, muß die alte Lackierung bis zum blanken Blech weggearbeitet werden und dann eine neue Behandlung des Blechs durchgeführt, d. h. Grundierung und Lackierung aufgebracht werden, (Verfahren 1)



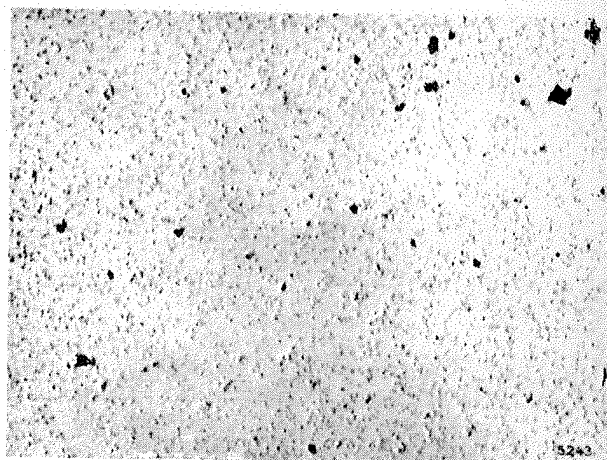
Bläschenbildung



Bläschenbildung durch Handschweiß

Abgeschabte oder abgeplatzte Stellen sowie Schäden durch Steinschlag

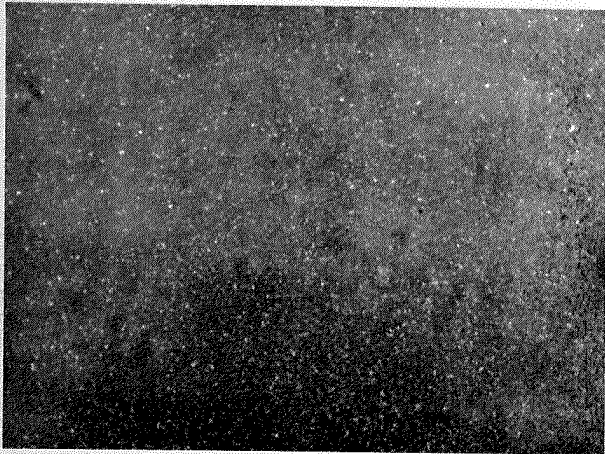
Dieser Zustand liegt vor, wenn die Oberfläche durch starken Schlag oder Stoß gebrochen ist und kleine Farbpartikel abgeschabt sind. (Verfahren 1 bzw. 2)



Steinschlag

Farbnebel

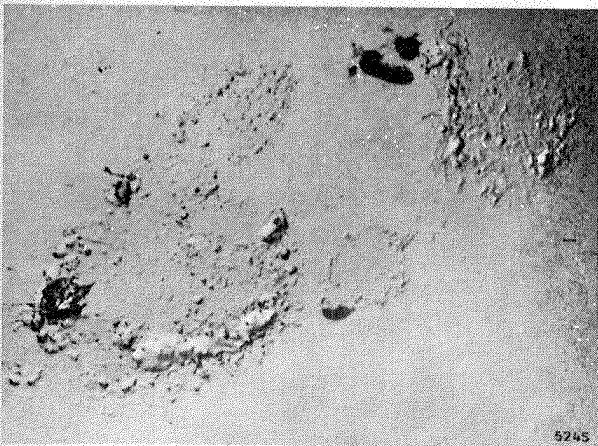
Farbnebel auf der Lackierung kann dadurch auftreten, daß beim Ausbessern Farbnebel infolge ungenügender Abdeckung auf nicht zu lackierende Teile oder auf benachbart stehende Wagen gelangt. Solange der Farbnebel nicht eingebrannt ist, läßt er sich bei Kunstharzlackierung leicht mittels Benzin entfernen. Ist er aber eingebrannt, dann müssen die betroffenen Teile der Karosserie angeschliffen und neu gespritzt werden. Bei geringfügiger Übernebelung kann ein Abschleifen mit 500er Schleifpapier und sorgfältiges Polieren auch Abhilfe schaffen.



Farbnebel

Ablättern und Unterrosten

Abblättern liegt vor, wenn größere Lackflächen sich von der Grundierung lösen. Verursacht durch Wachs, Fett oder Öl unter der Farbe. Unterrostung liegt vor, wenn sich Grund und Lack zusammen vom Blech abheben und das Blech korrodiert ist. Ursache hierfür ist zum Beispiel Säure, Lauge, Wasserrückstände oder Handschweiß auf dem Blech. (Verfahren 1)

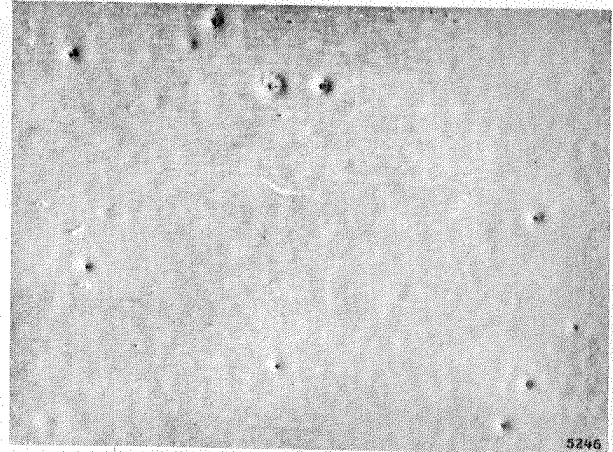


Unterrostung

Kraterbildung

Es entstehen kleine runde Vertiefungen in der Farbe. Meistens liegt die Ursache in Rückständen von Silicon-Poliermitteln. Zur Beseitigung wird Verfahren Nr. 2 bzw. 3 angewendet, unter besonderer Berücksichtigung

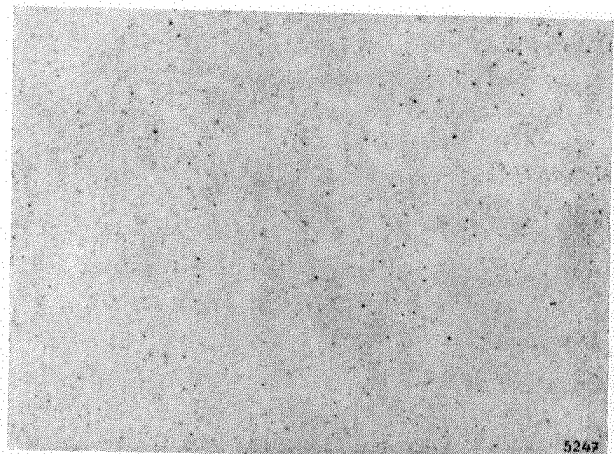
des Punktes „Entfernen von Silicon-Poliermitteln“. Die gleiche Erscheinung tritt auch auf, wenn zum Abblasen der zu lackierenden Flächen ölhaltige Preßluft benutzt wurde.



Kraterbildung

Flugrost

Winzige rauhe rötliche Partikel auf dem Lack rühren von Eisenstaubablagerungen in Industriegegenden her. Flugrost kann nach wenigen Tagen noch mit Wasser abgewaschen werden. Befindet er sich aber 8—14 Tage und länger auf der Lackierung, so ist ein Entfernen nur mit Spezialmitteln möglich. Ein solches Mittel wird beispielsweise von Fa. Spiess, Hecker & Co. unter der Nr. C 7672 angeboten. Hatte der Flugrost Zeit, mehrere Wochen auf die Lackierung einzuwirken, so hilft nur eine Neulackierung nach Verfahren 1.



Flugrost