



BETREFF

## Instandsetzung der Karosserie-Baugruppen

O R D N E R

PKW 2

ABLAGENGRUPPE

50-64

RUNDSCHREIBEN

6

N U M M E R

Bremen, den 28. Juni 1961

Für die ordnungsgemäße Durchführung größerer Karosserie-Instandsetzungsarbeiten, wie sie z. B. bei der Beseitigung von Unfallschäden anfallen, wird die

### Vorrichtung zur Montage der Karosserie - Bodengruppe

BW 41

benötigt. Sie besteht aus den Aufsatz-Meßstücken:

- BW 41 A Meßrahmen für Bodengruppe-Vorderteil,
- BW 41 B Meßbrücke für Bodengruppe-Hinterteil und
- BW 41 C Meßbrücke für hintere Motoraufhängung.

In den Abb. 114 - 117, Seite 49 - 52, sind die wichtigsten Maße ersichtlich, die bei Eigenfertigung der dreiteiligen Vorrichtung unbedingt eingehalten werden müssen. Voraussetzung für die Anwendung dieser Zusatzvorrichtungen zur Montage der Karosserie-Bodengruppe BW 41 ist das Vorhandensein der gleichnamigen Vorrichtung BW 18 für das Isabella-Baumuster.

Abb. 117 gibt die für die Diagonalvermessung der Vorrichtung BW 41 erforderlichen Kontrollmaße in Verbindung mit der Isabella-Vorrichtung BW 18 an.

Die zur Durchführung von Karosseriearbeiten allgemein benötigten Werkzeuge und Hilfsmittel sind auf Seite 48 gesondert aufgeführt.

Bei Instandsetzung einer unfallgeschädigten Karosserie können, unabhängig von dem Bezug fertiger Aufbauteile, wie u. a.:

- Rohkarosserie mit Türen und Klappen,
- Rohkarosserie, ohne Türen und Klappen,
- Motorhaube und Kofferklappe,
- Vorderer Kotflügel, links und rechts,
- Türen vorn und hinten,
- Armaturentafel mit Handschuhkasten und
- weitere Aufbauteile;

die umstehend aufgeführten Karosserieteile unter Verwendung der Montage-Vorrichtung BW 41 eingeschweißt werden.

<u>A. Karosserie - Vorderteil</u>	Seite
1. Querblech vorn mit Verriegelungsbügel .....	3
2. Vorderes Seitenblech, links und rechts, mit oder ohne Seitenblechträger .....	5
3. Stirnwand-Seitenteil, links und rechts .....	9
4. Windlaufrahmen .....	11
<u>B. Karosserie-Mittelteil und Dachpartie</u>	
1. Türmittelsäule, links und rechts .....	14
2. Dachholm, links und rechts, mit Dachversteifungsprofil .....	16
3. Dachmittelholm, hinten .....	19
4. Dachaußenhaut .....	20
<u>C. Karosserie-Hinterteil</u>	
1. Hinterer Kotflügel, links und rechts .....	23
2. Heckpartie, bestehend aus:	
a) Hinteres Querblech und Versteifung dazu .....	26
b) Hutablage .....	29
c) Rückfenster-Innenblech, links und rechts .....	34
d) Rückenlehne .....	36
e) Lagerbock für Kofferklappe, links und rechts .....	37
3. Bodengruppe-Hinterteil, davon:	
a) Verbindungsblech, links und rechts .....	39
b) Radkasten mit Radkastenverstärkung, links und rechts .....	40
4. Hintere Türsäule, links und rechts .....	43
<u>D. Vorderer Kotflügel, links und rechts</u> .....	45
<u>Anhang:</u>	
1. Werkzeuge und Hilfsmittel für Karosseriearbeiten .....	48
2. Vorrichtung zur Montage der Karosserie-Bodengruppe BW 41 .....	49
3. Meßrahmen für Bodengruppe-Vorderteil BW 41 A .....	50
4. Meßbrücke für Bodengruppe-Hinterteil BW 41 B .....	51
5. Meßbrücke für hintere Motoraufhängung BW 41 C .....	51
6. Kontrollmaße der Vorrichtung zur Montage der Karosserie-Bodengruppe BW 41 .....	52

## Einleitung

Die in den nachstehenden Ausführungen beschriebenen Aus- und Einbauten einzelner Karosserie-Blechteile setzen voraus, daß alle erforderlichen Vorarbeiten, z. B. Ausbau von Motor, Getriebe, Achsaufhängungen, Dach- oder Seitenwand-Verkleidungen, Türen, Scheiben, Fenster, Instrumente oder Zubehör, bereits durchgeführt und das auszuwechselnde Karosserieteil freigelegt sind. Einzelheiten hierüber sind bereits mit dem KD-Rundschreiben PKW 2, Gruppe 50 - 64, Nr. 1, bekanntgegeben.

Die in den Text-Abbildungen zur Unterscheidung der verschiedenen Schweißarten eingezeichneten Sinnbilder haben folgende Bedeutung:

- = Punktschweißung in Reihe
- = Punktschweißung in Kette
- = Punktschweißung in Zickzack
- ))) = Lichtbogen-Schweißung
- <sup>H</sup> = Hartlötung
- = Trennstelle

## INSTANDSETZUNGSARBEITEN

### A. KAROSSERIE-VORDERTEIL

#### 1. Querblech vorn mit Verriegelungsbügel aus- und einbauen (Abb. 1 - 4):

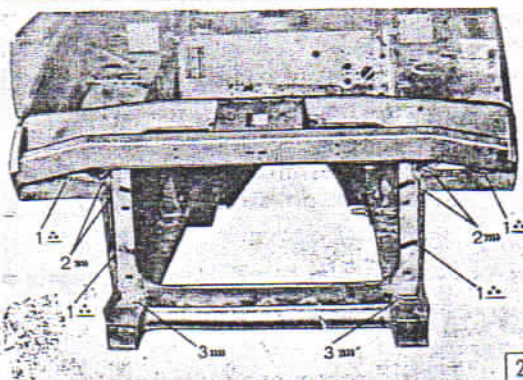
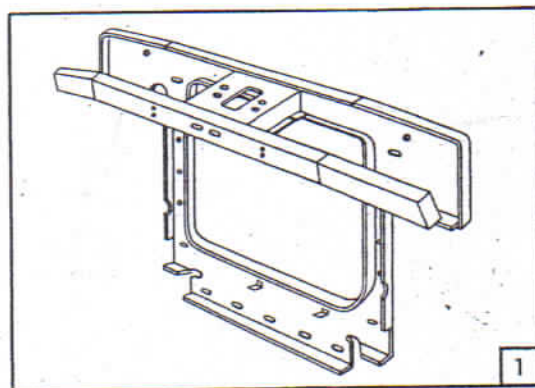
Ersatzteil:

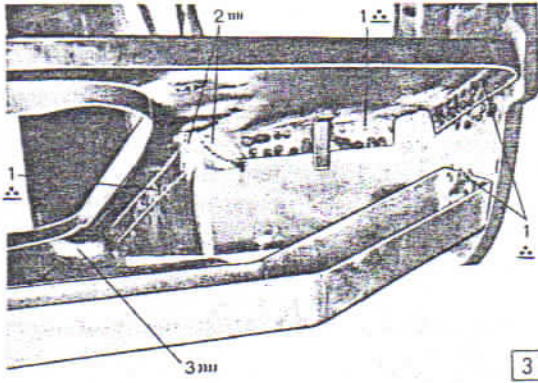
Zsb. Querblech vorn mit Verriegelungsbügel

Teile-Nr. 100 550 25 00

#### Ausbau (Abb. 2 - 4)

1. Vor dem Ausbau des alten Querblechs mit Verriegelungsbügel Lage der Anschlußstellen auf dem Seitenblechträger links und rechts an Motorraumseite anreißen (siehe auch Pos. 2 unter Einbau des neuen Bügels).

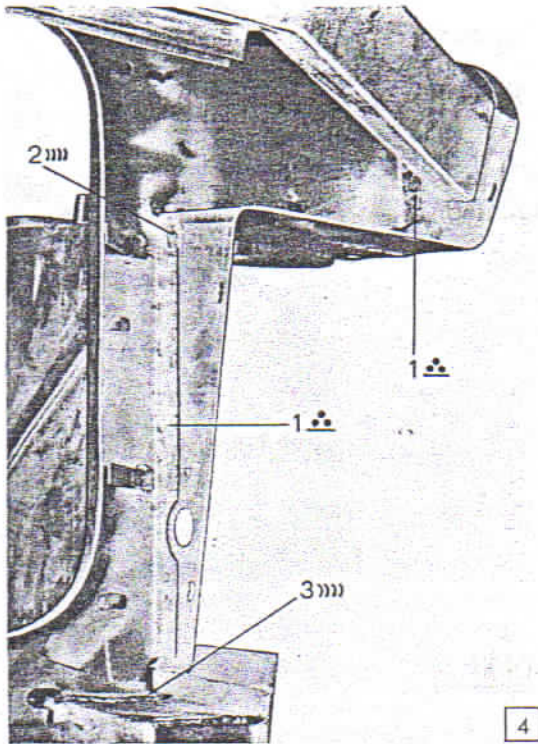




2. Altes Querblech mit Verriegelungsbügel abschneiden und an den Anschlußstellen der vorderen Seitenbleche (Punktschweißung 1 und Schweißraupen 2) sowie an den vorderen Seitenblechträgern (Schweißraupen 3) sauber abstemmen.

3. Anschlußstellen nachfeilen und glätten.

4. Evtl. ausgerissene Schweißpunkte in den vorderen Seitenblechen zuschweißen und glätten.



#### Einbau des neuen Querblechs mit Verriegelungsbügel

1. Abkantungen des neuen Querblechs auf etwaige Transport- oder Lagerschäden prüfen, wenn erforderlich, nachrichten.

2. Beim Einsetzen des neuen Querblechs auf angezeichnete Lage und sattes Anliegen an den Seitenblechen und vorderen Seitenblechträgern achten, wenn erforderlich, Seitenbleche zur Senkrechten auswinkeln und nachrichten.

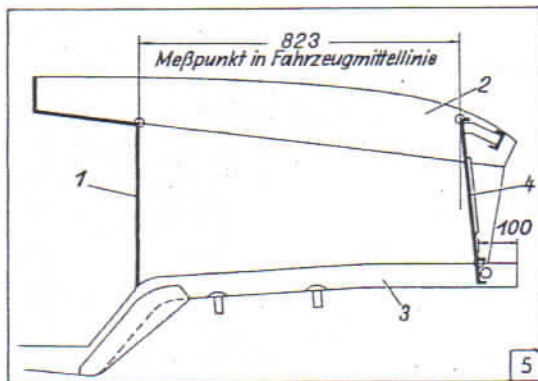
Ist für den Einbau des vorderen Querblechs mit Bügel für Haubenschloß ein vorheriges Anreißen der genauen Querblechlage wegen gleichzeitigen Auswechslens der vorderen Seitenbleche nicht möglich, dann wird die Lage des Querblechs durch die in Abb. 5 angegebenen Stichmaße bestimmt. Es bedeuten:

1 = Stirnwand-Vorderteil

2 = vorderes Seitenblech

3 = Seitenblechträger

4 = Querblech mit Verriegelungsbügel



3. Querblech mit je 2 Blechschrauben an den senkrechten und waagerechten Flächen der beiden vorderen Seitenbleche anheften.

4. Beim Punktschweißen des Querblechs darauf achten, daß die neuen Schweißpunkte jeweils zwischen den früheren Schweißpunkten der vorderen Seitenbleche angebracht werden.

5. Die Abkantenden des Querblechs an der rechtwinkligen Abbiegung der beiden vorderen Seitenbleche an den in Abb. 2, 3 und 4 mit "2" gekennzeichneten Stellen elektrisch verschweißen.

6. Querblech mit den beiden vorderen Seitenblechträgern elektrisch verschweißen (Schweißstellen "3" der Abb. 2, 3 und 4).

7. Heftschrauben entfernen und Bohrlöcher zuschweißen.

2. Vorderes Seitenblech, links und rechts, mit oder ohne  
Seitenblechträger aus- und einbauen (Abb. 6 - 11):

Ersatzteil:

Zsb. Vorderes Seitenblech, links und rechts (Abb. 6  
rechts).

Teile-Nr. links 100 550 14 00  
rechts 100 550 14 50

Ersatzteil:

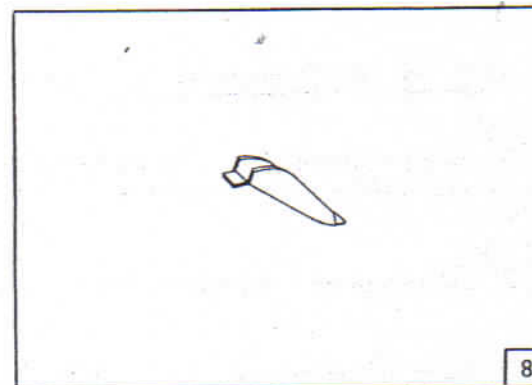
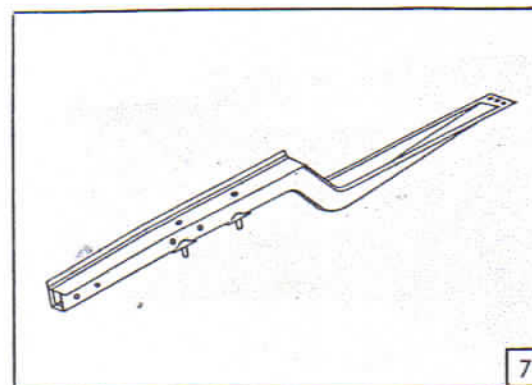
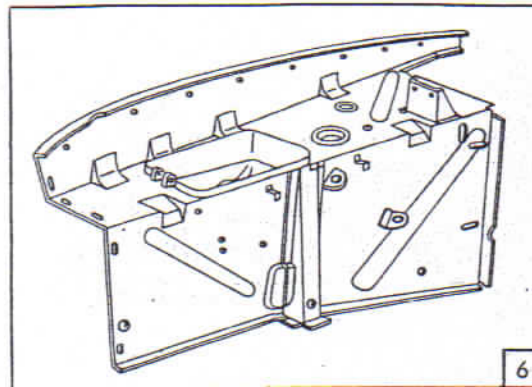
Zsb. Seitenblechträger, links und rechts (Abb. 7  
rechts)

Teile-Nr.  
für Luftfederung, links 100 550 20 01  
für Schraubenfederung, links 100 550 20 00  
für beide Ausführungen, rechts 100 550 20 50

Ersatzteil (nur bei Einbau eines neuen Seitenblech-  
trägers):

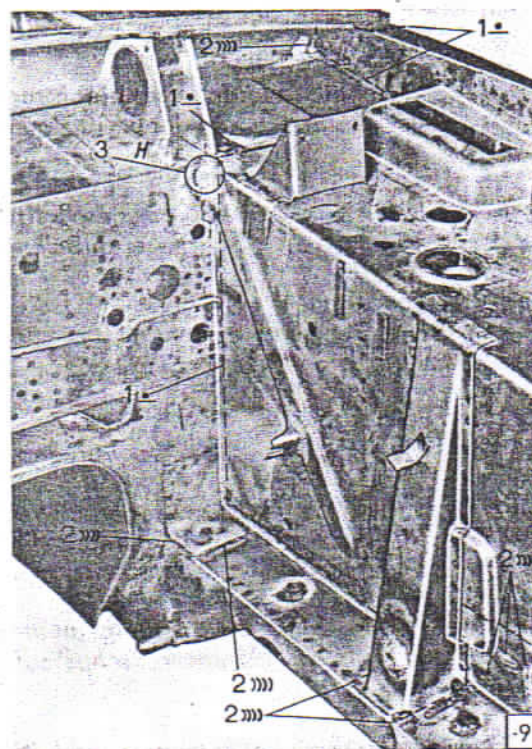
U-Profil für vorderen Seitenblechträger (Abb.8 rechts)

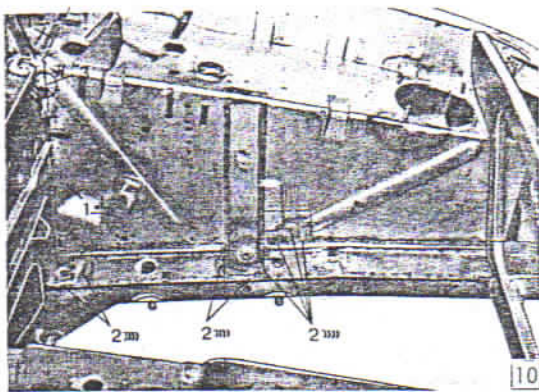
Teile-Nr. links 100 551 18 00  
rechts 100 551 18 50



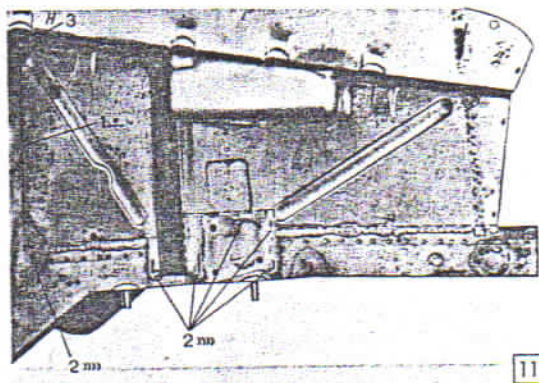
1. Ausbau des vorderen Seitenbleches bei unbeschädig-  
tem Seitenblechträger (Abb. 9 - 11):

1. Wagen auf Rahmenlehre BW 41 aufsetzen. Bei nichtbeschädigten Seitenblechträgern müssen sich die 4 Anschlußpunkte für Vorderachs- und Hinterachs-Aufhängung spannungsfrei auf die Meßlehre aufsetzen lassen.
2. Querblech vorn mit Verriegelungsbügel nach Abs. A, Pos. 1 (Seite 3) ausbauen.
3. Vorderes Seitenblech, links oder rechts, so an den in den Abb. 9 - 11 punktiert angedeuteten Trennstellen abschneiden, daß die verschweißten und gepunkteten Abkantungen des Seitenbleches mit dem Stirnwand-Vorderteil, Stirnwand-Seitenteil und dem Seitenblechträger verbunden bleiben.





Beim Abschneiden des Seitenbleches ist besonders zu beachten, daß die mit der Außenseite des Seitenblechträgers verschweißten Verstärkungsplatten (links zur Aufnahme des Lenkgetriebes, rechts zur Befestigung des Lenkhebelbockes) nicht beschädigt werden. Bei unbeschädigtem Seitenblechträger und Verstärkungsplatte verbleibt die Verstärkungsplatte beim Austausch des vorderen Seitenbleches an dem Seitenblechträger.



4. Die verbliebenen Abkantungen sauber abstemmen, Anschlußstellen nachfeilen und glätten.

5. Evtl. ausgerissene Schweißpunkte in dem Stirn- wand-Vorderteil und -Seitenteil zuschweißen und glätten.

#### Einbau des neuen vorderen Seitenblechs:

1. Abkantungen des neuen Seitenblechs auf etwaige Transport- oder Lagerschäden prüfen, wenn erforderlich, nachrichten.
2. Fahrzeug auf Meßrahmen BW 41 aufsetzen.
3. Beim Einsetzen des neuen Seitenbleches auf senkrechte Lage ( $90^\circ$  zur Fahrzeugebene) und auf sattes Anliegen an Seitenblechträger, Stirn- wand-Vorderteil und Windlaufrahmen achten.
4. Seitenblech auf Seitenblechträger, vorderer Stirn- wand und Windlaufrahmen mit Blechschrauben im Abstand von 90 bis 100 mm anheften.
5. Beim Punktschweißen des Seitenblechs darauf achten, daß die neuen Schweißpunkte jeweils zwischen den früheren Schweißpunkten der einzelnen Verbindungsstellen angebracht werden.
6. Die Schweißstellen und unterschiedlichen Schweißarten sind in den Abb. 8 - 11 wie folgt gekennzeichnet:

1 = Punktschweißung an den Nähten.

2 = Lichtbogenschweißung an den Eckverbindungen, den Verstärkungsblechen für Lenkgetriebe und Lenkhebelbock sowie Versteifungsprofil Seitenblech an Seitenblechträger.

3 = Hartlötung an den oberen Ecken Stirn- wand-Vorderteil/vorderes Seitenblech und hinterem Auslauf des Seitenblechträgers oben an Stirn- wand-Vorderteil.

7. Heftschrauben entfernen und Bohrlöcher zuschweißen.

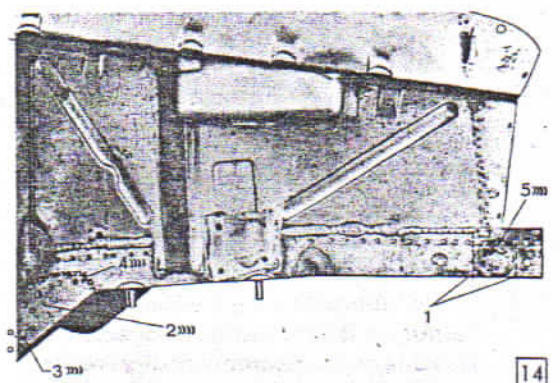
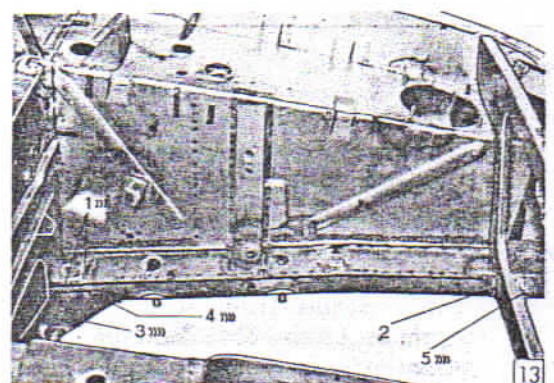
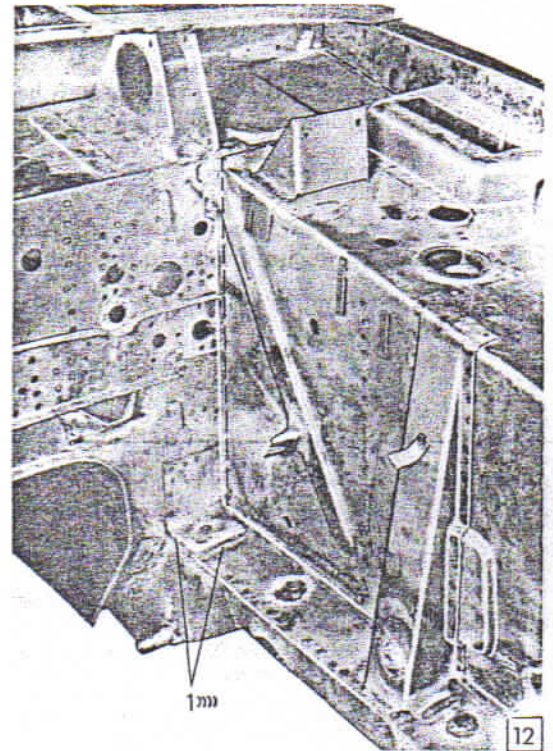
## II. Ausbau des vorderen Seitenbleches mit beschädigtem Seitenblechträger (Abb. 12 - 14):

1. Vorderes Querblech mit Verriegelungsbügel nach Abs. A, Pos. 1 (siehe Seite 3) ausbauen.
2. Vorderes Seitenblech, links oder rechts, so an den in den Abb. 12 bis 14 punktiert angedeuteten Trennstellen abschneiden, daß die geschweißten und gepunkteten Abkantungen des Seitenblechs mit dem Stirnwand-Vorderteil und Stirnwand-Seitenteil verbunden bleiben.
3. Schweißraupen des Anschlußwinkels Seitenblechträger-Oberkante an Stirnwand-Vorderteil an Seitenblechträger aufstemmen (Abb. 12 und 13, Pos. 1).
4. Beschädigten Seitenblechträger am Torsionsrohr des vorderen Trägersauslaufs so abschneiden, daß die Verbindung Torsionsrohr / Seitenblechträger getrennt ist (Abb. 13, Pos. 2 und Abb. 14, Pos. 1).

### Anmerkung:

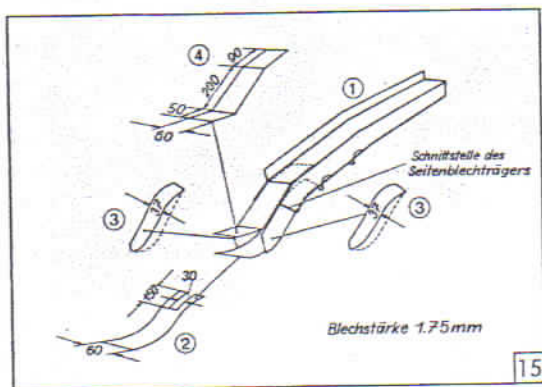
Ist das Torsionsrohr durch die Beschädigung des Seitenblechträgers in Mitleidenschaft gezogen, ist das Rohr in beiden Seitenblechträgern freizulegen und herauszunehmen.

5. Vorderen Seitenblechträger mit U-Profil an der in Abb. 13, Pos. 3 und Abb. 14, Pos. 2 angezeigten Trennstelle abschneiden und Seitenblechträger mit Seitenblech abnehmen.
6. Die beim Abtrennen des vorderen Seitenbleches an Stirnwand-Vorderteil und Stirnwand-Seitenteil verbliebenen Abkantungen sauber abstemmen, Anschlußstellen nachfeilen und glätten.
7. Evtl. ausgerissene Schweißpunkte in Stirnwand-Vorderteil und -Seitenteil zuschweißen und glätten.
8. Verbliebene Trägerreste am freigelegten Torsionsrohrende entfernen und Torsionsrohr von Schweißresten säubern.
9. Je nach Ausbau des linken oder rechten Seitenblechträgers ist entweder links die Verstärkungsplatte zur Aufnahme des Lenkgetriebes oder rechts zur Befestigung des Lenkhebelbockes abzutrennen und zur Wiederverwendung mit dem neuen Seitenblechträger an den Anschlußstellen zu säubern.
10. Das mit dem vorderen Seitenblechträger abgeschnittene U-Profil zur Wiederverwendung sorgfältig abtrennen und Anschlußstellen säubern.



## Einbau des neuen Seitenblechträgers mit neuem vorderen Seitenblech (Abb. 12 bis 15):

1. Neuen Seitenblechträger so in der Abknickung zwischen vorderem und hinterem Seitenblechträger abschneiden, daß ein genaues Anliegen und Anpassen der U-förmigen Schnittstellen gewährleistet ist.
2. Abkantungen des neuen Seitenblechträgers auf etwaige Transport- oder Lagerschäden prüfen, wenn erforderlich, nachrichten.
3. Fahrzeug auf Montage-Vorrichtung der Karosserie-Bodengruppe BW 41 und neuen Seitenblechträger auf die Teller des Meßrahmens für Bodengruppe-Vorderteil BW 41 A aufsetzen.
4. Unter Verwendung des in Abb. 8 wiedergegebenen U-Profils für vorderen Seitenblechträger Versteifungsbleche nach Abb. 15 zuschneiden und im Innern beider Trägerhälften anpassen:



1: abgeschnittener vorderer Seitenblechträger.

2: unteren Steg des U-Profils unter Beibehaltung der Steglänge auf 60 mm Breite ausschneiden und entsprechend der inneren Formgebung des vorderen und hinteren Seitenblechträgers unten abbiegen und anpassen.

3: aus den beiden Seitenteilen des U-Profils ist parallel zur Oberkante je 1 Streifen von 37 mm Breite herzustellen.

4: 1,75 mm dickes Stahlblech auf 340 mm Länge und 60 mm Breite zuschneiden und entsprechend der inneren Formgebung des vorderen und hinteren Seitenblechträgers oben abkanten.

5. Die zugeschnittenen 4 Versteifungsbleche so in den vorderen und hinteren Träger einführen und anpassen (Abb. 15), daß im Innern der beiden angeschnittenen Trägerhälften eine allseitig satt anliegende Verstärkung in Form eines Kastenprofils entsteht.

6. Nach dem Einpassen Versteifungsbleche anreißen und zweckmäßig mit Schraubzwingen am vorderen Seitenblechträger festklemmen.

7. Vorderen Seitenblechträger herausnehmen, die auf den 4 Innenseiten des Träger-Kastenprofils festgeklemmten Versteifungsplatten durch Punktschweißung mit dem Träger verbinden und die aus dem Träger herausragenden Längsnähte der Versteifungsplatten durch Lichtbogenschweißung zu einem Kastenprofil vereinigen.



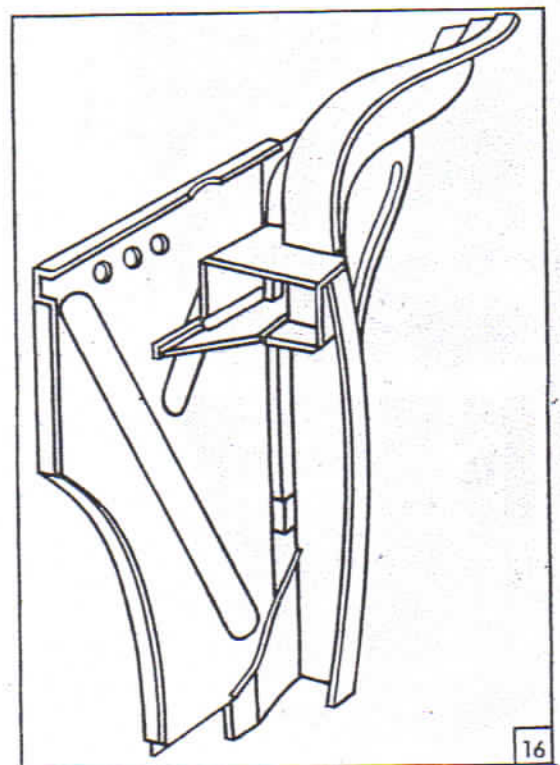
8. Abgeschnittenes Ende des hinteren Seitenblechträgers im Einsteckbereich der inneren Versteifungsplatten auf beiden Seiten mit je 4 und von unten mit 2 Bohrlöchern, je 6 mm  $\varnothing$ , versehen (Abb. 14, Pos. 3).
9. Vorderen Seitenblechträger mit eingeschweißten Versteifungen in hinteren Seitenblechträger einführen und dabei beachten, daß die Anschlußrohre für Vorderachsaufhängung im Meßrahmen spannungsfrei aufliegen.
10. Hinteren Seitenblechträger in den 10 Bohrungen mit den eingeführten Versteifungsblechen elektrisch so verschweißen, daß mit der Schweißung am Grunde jeder Bohrung begonnen und allmählich nach außen gezogen wird.
11. Abgeschnittenes vorderes U-Profilteil des ausgebauten vorderen Seitenblechträgers über den neuen Seitenblechträger schieben und an den Rändern einschließlich der diagonalen Trennstelle elektrisch verschweißen (Abb. 13, Pos. 3 und 4, Abb. 14, Pos. 2 und 4).
12. Schweißstellen an den 10 Lochschweißungen des hinteren Seitenblechträgers abschleifen und glätten. Die Schweißraupen der Verbindung beider U-Profilhälften werden aus Festigkeitsgründen nicht abgeschliffen.
13. Torsionsrohr mit neuem Seitenblechträger an Träger-Außen- und -Innenseite verschweißen (Abb. 13 und 14, Pos. 5).
14. Anschlußwinkel Seitenblechträger-Oberkante an Stirnwand-Vorderteil mit Seitenblechträger verschweißen (Abb. 12 und 13, Pos. 1).
15. Für den weiteren Einbau des neuen Seitenbleches und die damit in Verbindung stehenden Arbeiten gelten die gleichen Richtlinien, wie unter "Einbau des neuen vorderen Seitenbleches", Abs. 3 - 7 (siehe Seite 6), erwähnt.

3. Stirnwand-Seitenteil, links und rechts, aus- und einbauen (Abb. 16 bis 20):

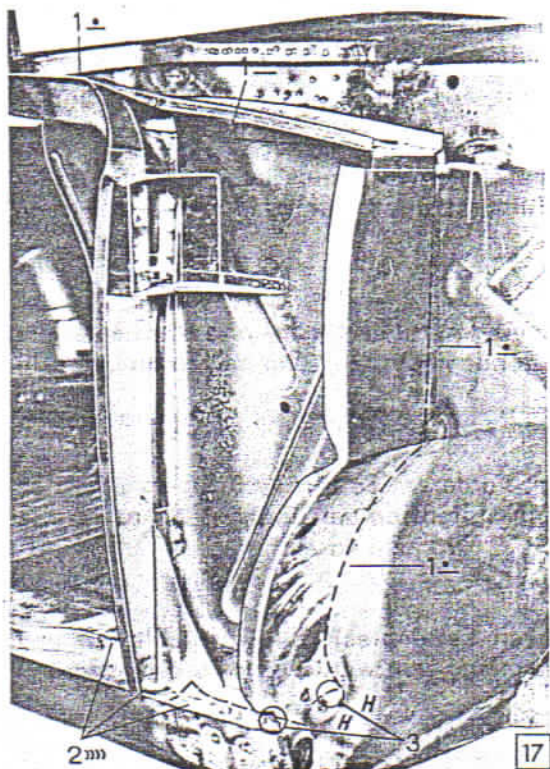
Ersatzteil:

Zsb. Stirnwand-Seitenteil, links und rechts (Abb. 16 links)

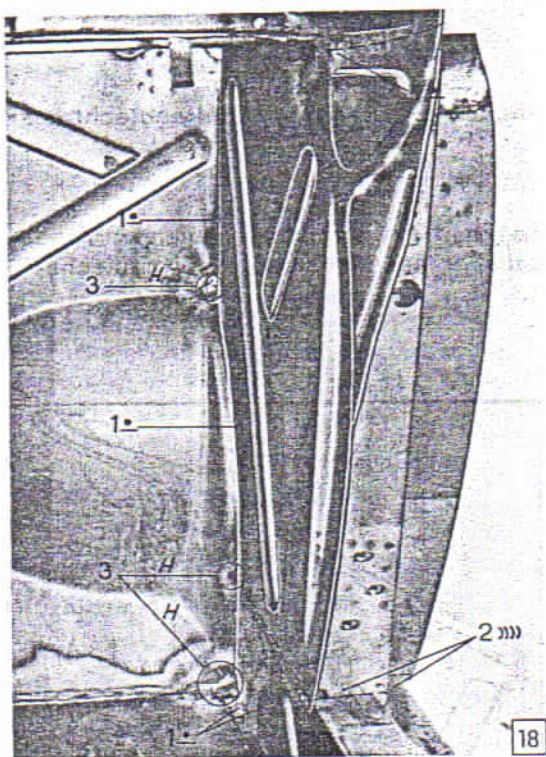
Teile-Nr.	links	100 550 12 00
	rechts	100 550 12 50



### Ausbau des Stirnwand-Seitenteils (Abb. 17 - 20):

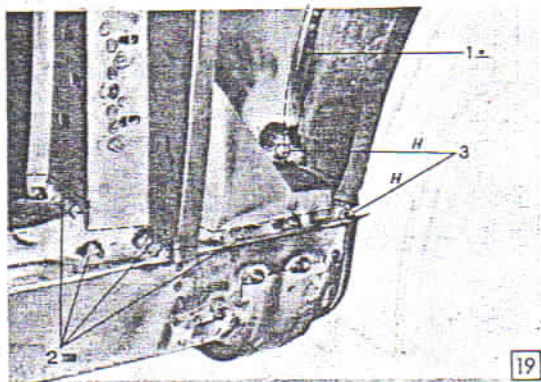


1. Stirnwand-Seitenteil links oder rechts so an den in den Abb. 17 - 20 punktiert angedeuteten Trennstellen abschneiden, daß die verschweißten und gepunkteten Abkantungen des Stirnwand-Seitenteils mit dem Stirnwand-Vorderteil, dem Windlaufrahmen und dem Längsschweller verbunden bleiben.
2. Die verbliebenen Abkantungen sauber abstemmen, Anschlußstellen nachfeilen und glätten.
3. Evtl. ausgerissene Schweißpunkte in dem Stirnwand-Vorderteil oder Längsschweller zuschweißen und glätten.



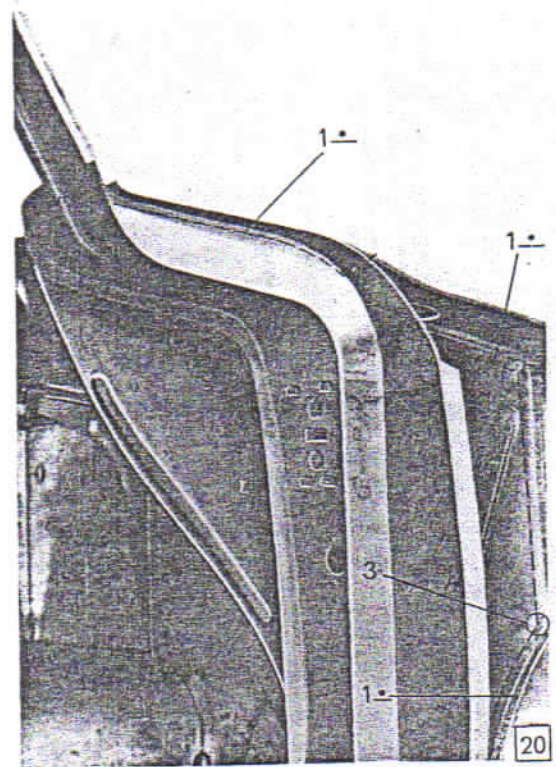
### Einbau des neuen Stirnwand-Seitenteils (Abb. 17 - 20):

1. Abkantungen des neuen Seitenteils und überstehende Blechzuschnitte auf etwaige Transport- oder Lagerschäden prüfen, wenn erforderlich, nachrichten.
2. Fahrzeug auf Montage-Vorrichtung der Karosserie-Bodengruppe BW 41 aufsetzen.
3. Sattes Anliegen der Abkantungen an Stirnwand-Vorderteil mit Radmulde, auf Längsschweller und an Schweller-Innenseite gewährleisten den einwandfreien Sitz des Stirnwand-Seitenteils.
4. Seitenteil an Schweller-Innenseite, Windlaufrahmen und Stirnwand-Vorderteil mit Schraubzwingen fest anklammern und an der Schwellerauflage einige Heftpunkte elektrisch schweißen.
5. Liegt das Seitenteil allseitig fest an den Verbindungsstellen an, ist mit der Punktschweißung an Stirnwand-Vorderteil mit Radmulde zu beginnen. Die Schweißpunkte sind jeweils zwischen den früheren Schweißpunkten anzubringen.



6. In den Abb. 17 - 20 sind die einzelnen Schweißstellen und Schweißarten wie folgt gekennzeichnet:

- 1 = Punktschweißung an den Abkantungen und äußeren Blechzuschnitten.
- 2 = Lichtbogenschweißung an Längsschweller und Windlaufrahmen.
- 3 = Hartlötung an den Eckverbindungen Stirn- wand-Vorderteil und vorderem Schweller- auslauf.



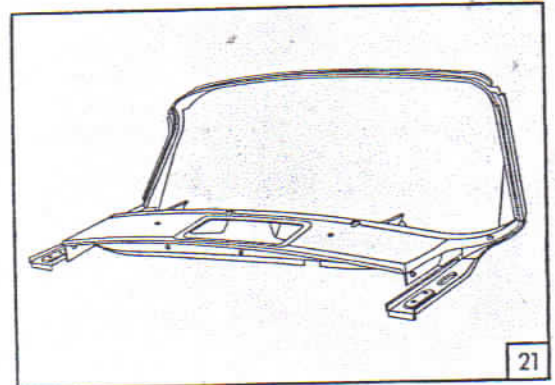
4. Windlaufrahmen aus- und einbauen (Abb. 21 - 27):

Ersatzteil:

Zsb. Windlaufrahmen

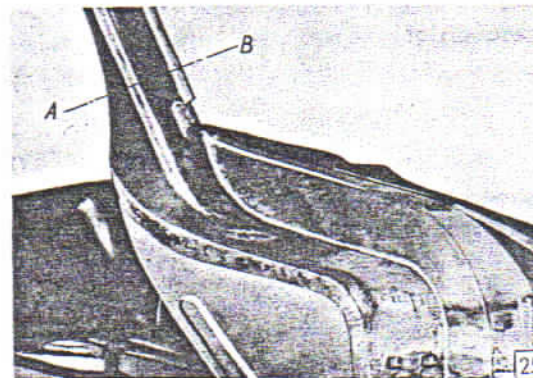
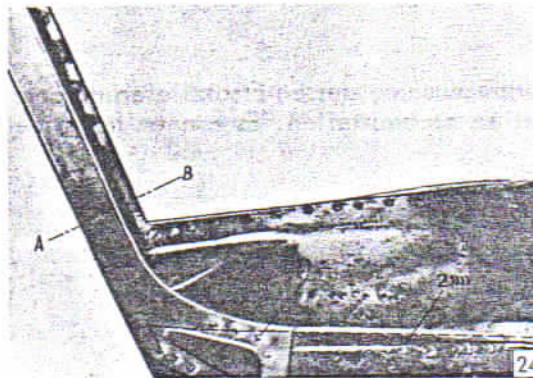
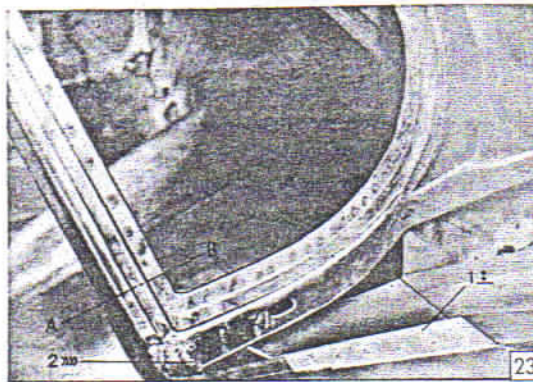
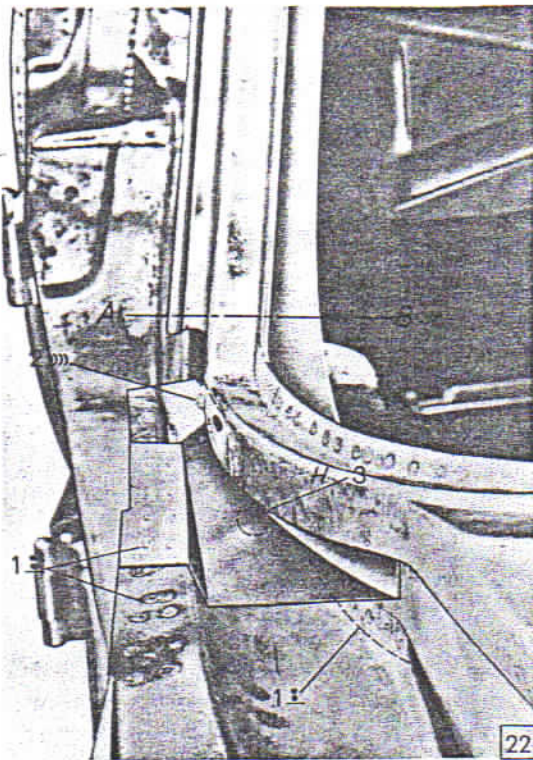
Teile-Nr. 100 570 40 00

Ausbau des Windlaufrahmens (Abb. 22 - 27):



Vor dem Ausbau eines ganz oder teilweise beschädigten Windlaufrahmens, dessen Ersatzlieferung dem Umfang der Abb. 21 entspricht, sind zuerst die Schadensstellen zu beurteilen. Es können folgende Unfallschäden an dem Windlaufrahmen eintreten:

1. Windlaufrahmen mit Windlaufoberteil beschädigt, vorderer Dachauslauf in Ordnung.
2. Windlaufrahmen mit vorderem Dachauslauf beschädigt, Windlaufoberteil in Ordnung.
3. Senkrechte Seitenstrebe des Windlaufrahmens eingedrückt, vorderer Dachauslauf und Windlaufoberteil in Ordnung.
4. Windlaufrahmen mit Windlaufoberteil und vorderer Dachauslauf beschädigt.



Bei Schäden nach Pos. 1:

Sägeschnitt nach Abb. 22 bis 25,  
Trennlinie A - B.

Bei Schäden nach Pos. 2:

Sägeschnitt nach Abb. 26 und 27,  
Trennlinie C - D.

Bei Schäden nach Pos. 3:

Sägeschnitt nach Abb. 22 - 27,  
Trennlinie A - B und C - D.

Bei Schäden nach Pos. 4:

1. Windlaufrahmen so an den in den Abb. 22 bis 27 punktiert angedeuteten Stellen abschneiden oder absägen, daß die gepunkteten Abkantungen oder überstehenden Blechzuschnitte mit den Stirnwand-Seitenteilen und dem Stirnwand-Vorderteil verbunden bleiben.
2. Dachaußenhaut an dem oberen Spriegel des Windlaufrahmens vorsichtig abtrennen, um ein späteres Einschweißen von Blechstücken in die beschädigte Dachaußenhaut nach Möglichkeit zu vermeiden.
3. Die verbliebenen Abkantungen sauber abstemmen, Anschlußstellen nachfeilen und glätten.
4. Evtl. ausgerissene Schweißpunkte in dem Stirnwand-Vorderteil oder Stirnwand-Seitenteilen zuschweißen und glätten.

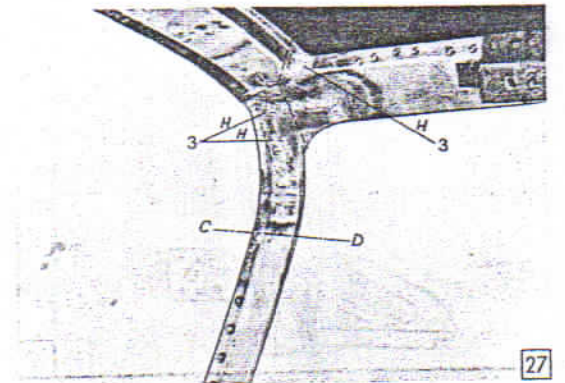
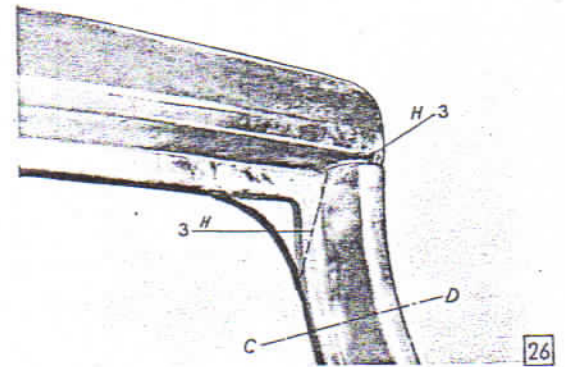
Einbau des neuen kompletten Windlaufrahmens

(Abb. 22 - 27):

1. Windlaufrahmen einsetzen, auf gleichmäßiges und sattes Anliegen aller Verbindungsstellen achten und Windlaufrahmen mit Blechschrauben im Abstand von 90 bis 100 mm an Stirnwand-Vorderteil anheften.
2. Stirnwand-Seitenteile mit je 2 Blechschrauben mit Windlaufrahmen heften.

3. Seitliche Längsverstreben des Windlaufrahmens mit Schraubzwingen fest an die Stirnwand-Seitenteile anklemmen und
4. Vorderen Dachauslauf mit 4 Schraubzwingen fest auf den oberen Spriegel des Windlaufrahmens klemmen.
5. Beim Punktschweißen der Verbindungsnahte darauf achten, daß die neuen Schweißpunkte jeweils zwischen den früheren Schweißpunkten angebracht werden.
6. Für die Eckverbindungen (siehe Abb. 26 und 27) ist eine neue Verstärkungsplatte anzufertigen, die in ihren Abmessungen dem abgeschnittenen und mit dem Windlaufrahmen verschweißten Stück entsprechen muß.

Sämtliche Schweißnähte an den beiden oberen Eckverbindungen sind in Hartlötung auszuführen.



7. Die Schweißstellen und unterschiedlichen Schweißarten sind in den Abb. 22 - 24 und 26 und 27 wie folgt gekennzeichnet:

- 1 = Punktschweißungen an den Nähten.
- 2 = Lichtbogenschweißung an den Eckverbindungen und längs dem Stirnwand-Vorderteil.
- 3 = Hartlötung an den Stirnwand-Seitenteilen, den oberen Eckverbindungen und den dort neu angesetzten Verstärkungsplatten.

8. Dachaußenhaut mit dem oberen Spriegel des Windlaufrahmens elektrisch verschweißen.
9. Heftschrauben entfernen und Bohrlöcher zuschweißen.

Sind bei dem Austausch des Windlaufoberteils oder des oberen Spriegels des Windlaufrahmens die beiden Seitenstreben des Windlaufrahmens unten oder oben getrennt worden; sind die neuen Streben genauestens einzupassen und an den Stoßstellen hart zu löten.

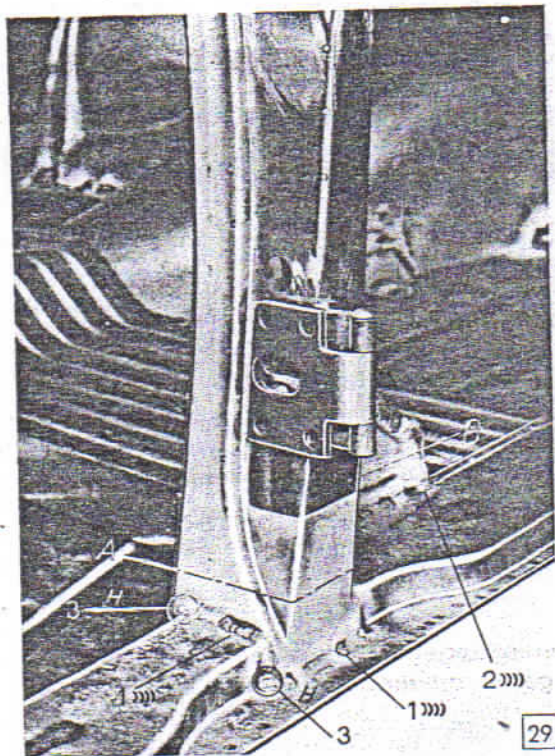
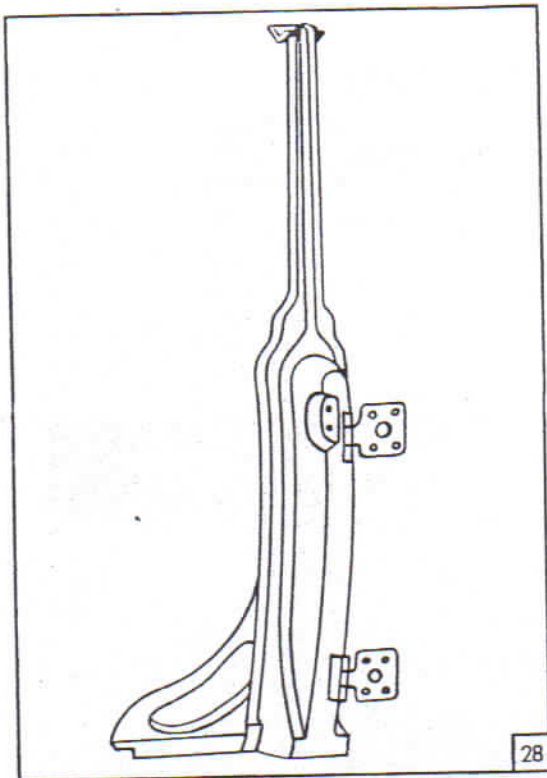
## B. KAROSSERIE-MITTELTEIL und DACHPARTIE

### 1. Türmittelsäule, links und rechts, aus- und einbauen (Abb. 28 - 33):

Ersatzteil:

Zsb. Türmittelsäule, links und rechts (Abb. 28 links).

Teile-Nr. links 100 590 22 00  
rechts 100 590 22 50



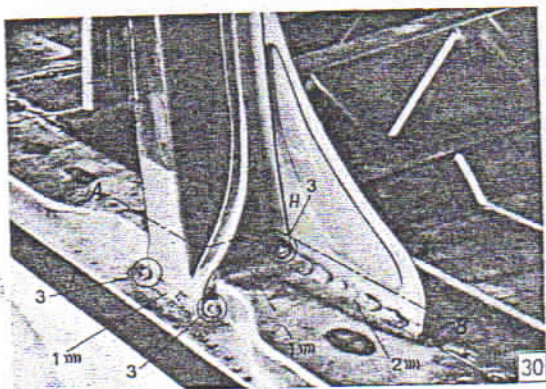
### Ausbau der Türmittelsäule (Abb. 29 - 33):

Die nachstehenden Ausführungen behandeln nur den Austausch der Türmittelsäule in der Annahme, daß Längsschweller und Dachholm unbeschädigt sind.

1. Sägeschnitt unten nach Abb. 29 - 31,  
Trennlinie A - B.

2. Sägeschnitt oben nach Abb. 32 und 33,  
Trennlinie C - D.

3. Die verbliebenen Endstücke an den Schweißnähten  
sauber abstemmen, Anschlußstellen nachfeilen und  
glätten.

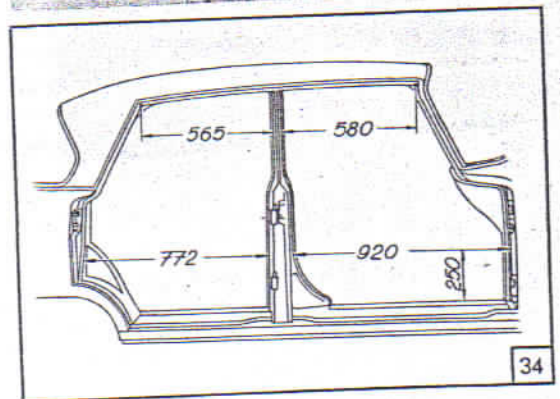
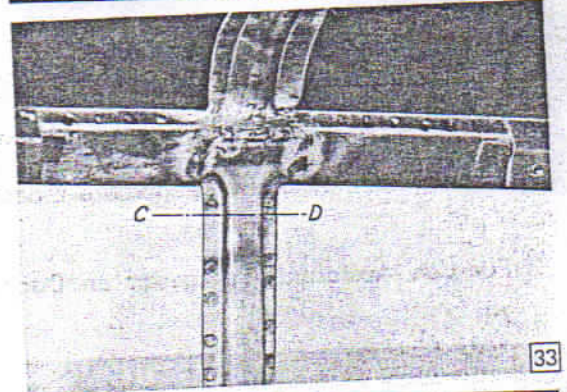
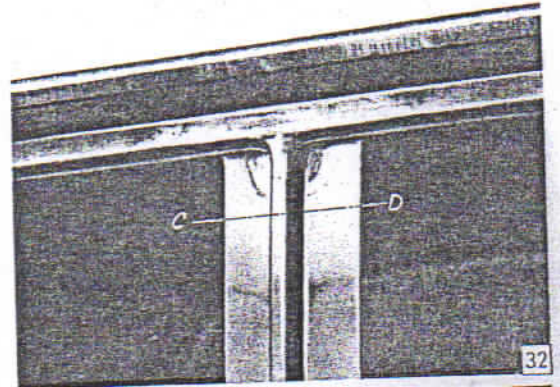
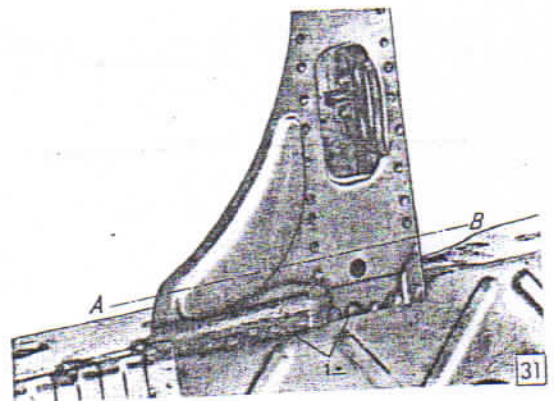


## Einbau der neuen Türmittelsäule (Abb. 29 - 34):

1. Nach dem Säubern der Anschlußstellen ist die Lage der Türmittelsäule gemäß den in Abb. 34 angegebenen Maßen zu bestimmen und auf Längsschweller und Dachholm anzureißen.
2. Anschlußstellen oben und unten mit Schraubzwingen festklemmen und gegen seitliches Verschieben elektrisch anheften.
3. Mittelsäulenfuß mit Längsschweller - mit Ausnahme des Knotenbleches - elektrisch verschweißen (Schweißraupen 1 der Abb. 29 und 30).
4. Säulenkopf mit Dachholm innen und außen elektrisch verschweißen (Schweißraupen 2 der Abb. 32 und 33).
5. Knotenblech am Säulenfuß gemäß Abb. 31, Pos. 1 punktschweißen und.
6. von Außenseite zusätzliche Lichtbogenschweißung (Schweißraupe 2 der Abb. 29 und 30).

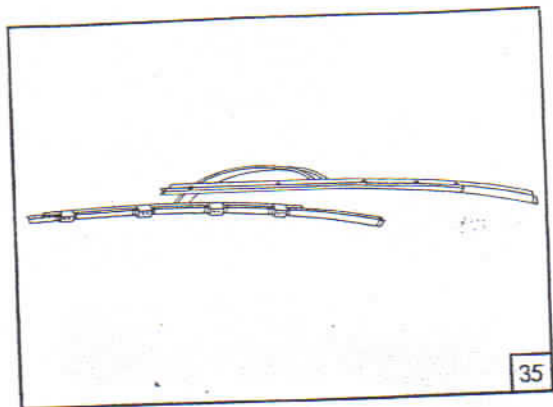
**Achtung!** Die Schweißung am Mittelsäulenfuß ist besonders sorgfältig durchzuführen, um während der Betriebszeit des Fahrzeugs das Eindringen von Feuchtigkeit infolge Porenbildung zu vermeiden.

Es empfiehlt sich, die Eckverbindungen Säulenfuß / Längsschweller durch zusätzliche Hartlötung an den in Abb. 29 und 30 mit "3" gekennzeichneten Stellen zu verstärken.



Sofern bei dem eingetretenen Schadensfall die obere Säulenhälfte unbeschädigt geblieben ist, kann auf das Abtrennen des Winkelendstückes des Säulenkopfes am Dachholm verzichtet werden. In diesem Falle ist die Türmittelsäule oben nach Schnitt C - D der Abb. 32 und 33 sowohl an dem instandzusetzenden Fahrzeug als auch an dem neu einzubauenden Ersatzteil mittels Säge zu trennen. Nach dem Einpassen der so gekürzten neuen Türmittelsäule ist zur Schweißverbindung Hartlot zu verwenden. Es ist dabei zu beachten, daß nicht mehr Hartlot aufgetragen wird, als für die Festigkeit der Verbindungsstelle unbedingt erforderlich ist, um ein späteres sattes Anliegen der Türabdichtungen zu gewährleisten.

2. Dachholm, links und rechts, mit Dachversteifungsprofil aus- und einbauen (Abb. 35 - 44):



Ersatzteil:

Zsb. Dachholm, links und rechts, mit Dachversteifungsprofil (Abb. 35)

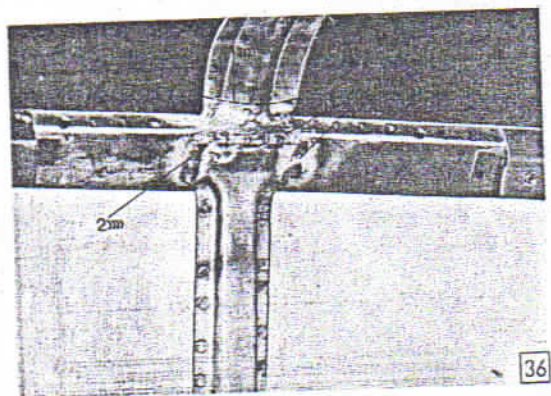
Teile-Nr.:

Zsb. Dachholm, links	100 570 10 00
Zsb. Dachholm, rechts	100 570 10 50
Dachversteifungsprofil	100 571 09 00

Ausbau des Dachholms, links oder rechts (Abb. 36 - 44):

Die nachstehenden Ausführungen behandeln nur den Austausch des linken oder rechten Dachholms mit Dachversteifungsprofil in der Annahme, daß Windlaufrahmen mit Dachauslauf, Dachmittelholm und Dachaußenhaut nicht nennenswert beschädigt sind.

Für den Austausch der gesamten Dachpartie gelten im einzelnen folgende Abschnitte:



a) Dachaußenhaut:

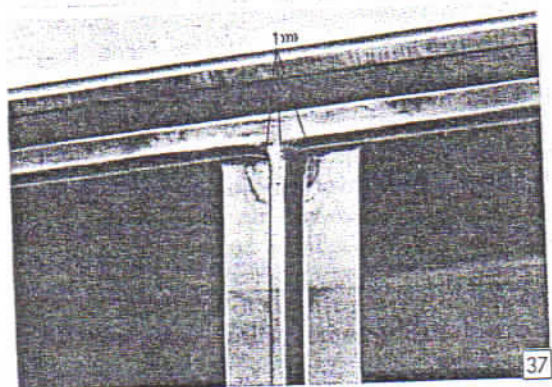
Abschnitt B, 4 (Seite 20)

b) Dachmittelholm:

Abschnitt B, 3 (Seite 19)

c) Windlaufrahmen mit Dachauslauf:

Abschnitt A, 4 (Seite 11)

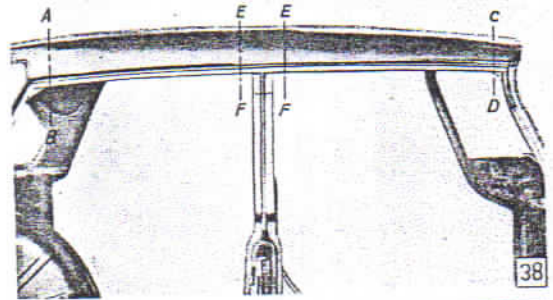


Der Ausbau des linken oder rechten Dachholms wird zweckmäßig in nachstehender Reihenfolge durchgeführt:

1. Schweißstelle Dachversteifungsprofil an Dachholm mit Meißel auftrennen (Abb. 36, Pos. 1).
2. Schweißstellen Dachholm an Türmittelsäule innen und außen mit Meißel auftrennen (Abb. 36, Pos. 2 und Abb. 37, Pos. 1).



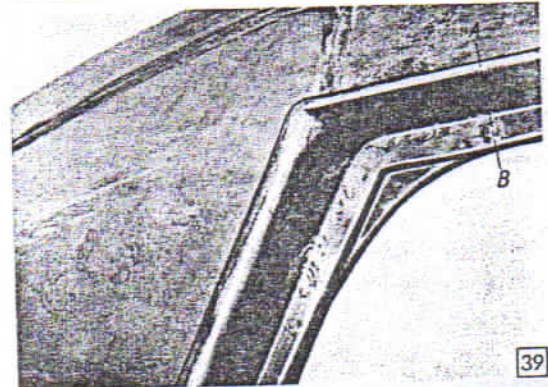
3. Außenfalz des Dachholms von Regenrinne bis zu den Eckverstärkungen hinten an Rückfenster-Innenblech und vorn an Windlaufrahmen soweit aufbördeln, wie in Abb. 38 mit A - B und C - D gekennzeichnet.



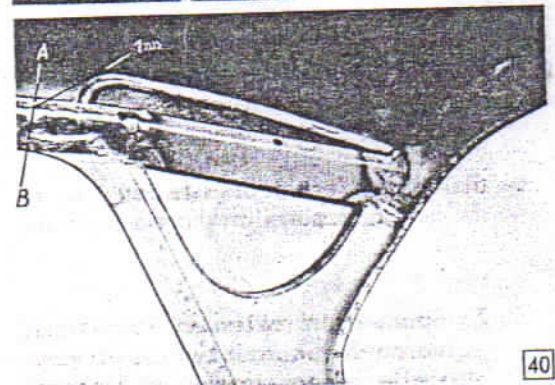
4. Punktschweißung Regenrinne der Dachaußenhaut an Dachholm vorsichtig abtrennen, um Beschädigungen der Dachaußenhaut zu vermeiden.

5. Dachholm an folgenden 4 Stellen durchsägen:

Schnitt A - B (Abb. 38, Gesamtansicht)  
(Abb. 39, Ansicht von außen)  
(Abb. 40, Ansicht von innen)

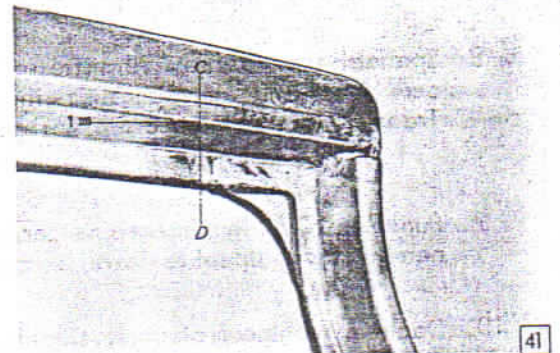


Schnitt C - D (Abb. 38, Gesamtansicht)  
(Abb. 41, Ansicht von außen)  
(Abb. 42, Ansicht von innen)



2 Schnitte E - F (Abb. 38, Gesamtansicht)  
(Abb. 43, Ansicht von außen)  
(Abb. 44, Ansicht von innen)

6. Nach dem Herausnehmen der 3 getrennten Holmstücke Schweißstellen an Türmittelsäule und Dachversteifungsprofil säubern und glätten und Schnittflächen an den Eckverstärkungen vorn und hinten entgraten.



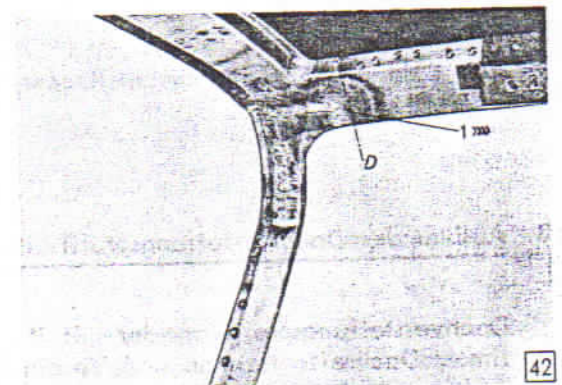
7. Schweißpunkte an Unterseite Regenrinne der Dachaußenhaut glätten und evtl. ausgerissene Schweißpunkte zuschweißen.

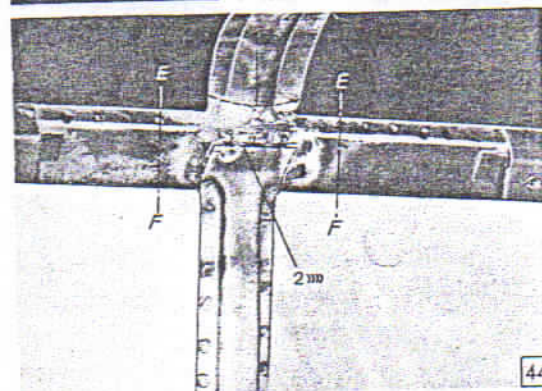
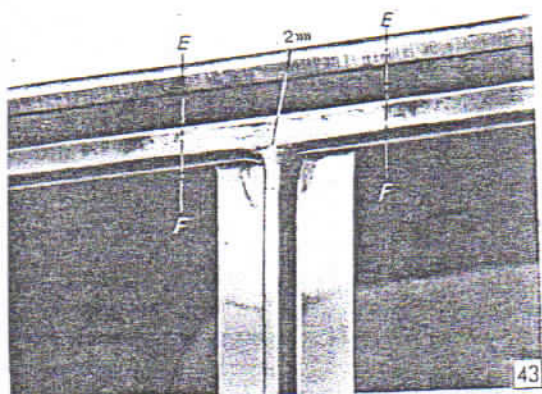
8. Regenrinne der Dachaußenhaut an der Schweißnaht genau ausrichten.

Einbau des neuen Dachholms, links oder rechts

(Abb. 40 - 44):

1. Angelieferten neuen Dachholm auf Länge zuschneiden und nach seitlichem Einlegen unter die Regenrinne genau einpassen. Regenrinne der Dachaußenhaut muß satt anliegen.





2. Genau eingepaßten Dachholm wieder herausnehmen und Unterkante Regenrinne sowie deren Auflagefläche auf dem Dachholm mit schwarzer Punktnaht-Dichtmasse

"Terostat" Typ 4  
 Stück-Nr. 000 965 0300  
 oder  
 "Prestin"  
 Stück-Nr. 000 965 0500

bestreichen.

3. Dachholm von der Seite einsetzen und an vorderer und hinterer Eckversteifung mittels Schraubzwingen festklemmen.
4. Lage der Türmittelsäule nach Abb. 34 (Seite 15) bestimmen und ebenfalls mit Schraubzwinde festklemmen.

5. Türmittelsäule innen an Dachholm elektrisch anheften, Schraubzwinde abnehmen und Heftpunkte von außen anbringen.
6. Beide Verbindungsstellen gemäß Abb. 43 und 44, Pos. 2 elektrisch verschweißen und an den Ecken zusätzlich hart verlöten.
7. Spanneisen zwischen Türmittelsäule und Windlaufrahmen ansetzen und nach dem Abnehmen der vorderen Schraubzwinde soweit spannen, daß die Trennflächen fest aneinanderliegen. Trennstelle innen und außen lichtbogenverschweißen (Abb. 41 und 42, Pos. 1).
8. Spanneisen zwischen Türmittelsäule und Rückfenster-Innenblech von innen ansetzen und nach dem Abnehmen der Schraubzwinde soweit spannen, daß die Trennflächen fest aneinanderliegen. Trennstelle innen und außen lichtbogenverschweißen (Abb. 40, Pos. 1).
9. Punktschweißung Regenrinne der Dachaußenhaut mit Dachholm. Es ist darauf zu achten, daß die neuen Schweißpunkte jeweils zwischen den früheren Schweißpunkten angebracht werden.
10. Dachversteifungsprofil mit Dachholm gemäß Abb. 44, Pos. 1 elektrisch verschweißen.
11. Bördelung Dachholm um Regenrinne der Dachaußenhaut mit Bördelschließwerkzeug schließen.

#### B. Ausbau des Dachversteifungsprofils (Abb. 44):

Dachversteifungsprofil an der mit "1" gekennzeichneten Schweißraupe (Abb. 44) an rechter und linker Dachseite trennen und Verbindungsstellen an den Dachholmen säubern.

Einbau des neuen Dachversteifungsprofils (Abb. 44):

1. Die beiden Auflageflächen des neuen Dachversteifungsprofils über die gesamte Profillänge mit

"Dekaplast", Typ B 2, 15 x 2 Dekalin

Stück-Nr. 000 965 01 00

belegen und Versteifungsprofil zwischen die beiden Dachholme über den Türmittelsäulen einsetzen.

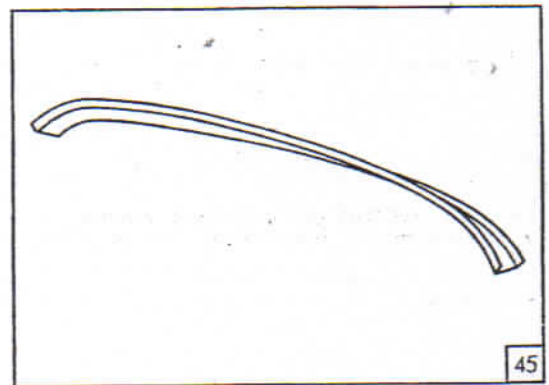
2. Versteifungsprofil an beiden Enden mit rechtem und linkem Dachholm elektrisch verschweißen (Abb. 44, Pos. 1).

3. Dachmittelholm, hinten, aus- und einbauen (Abb. 45 - 47):

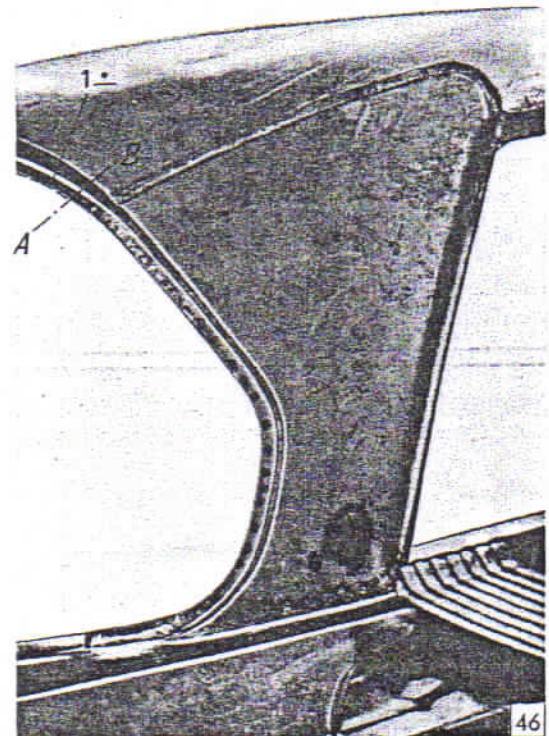
Ersatzteil:

Dachmittelholm, hinten

Teile-Nr. 100 572 13 00

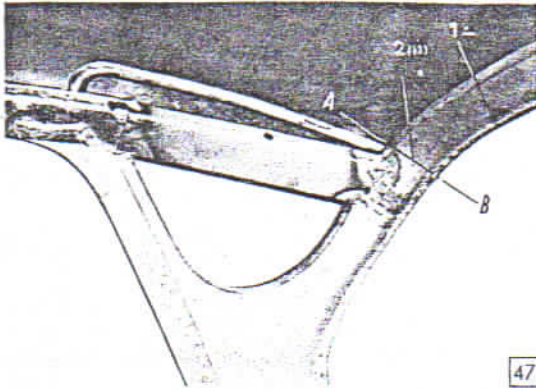


Die nachfolgenden Ausführungen behandeln nur den Austausch des Dachmittelholms in der Annahme, daß Rückfenster-Innenblech und Dachaußenhaut unbeschädigt sind.



Ausbau des Dachmittelholms (Abb. 46 und 47):

1. Punktschweißnaht Dachaußenhaut an Dachmittelholm von außen an den in Abb. 46 und 47 punktiert gekennzeichneten Stellen - an der Holmschnittstelle A - B beginnend - vorsichtig auftrennen, um Beschädigungen des Dachauslaufs zu vermeiden.



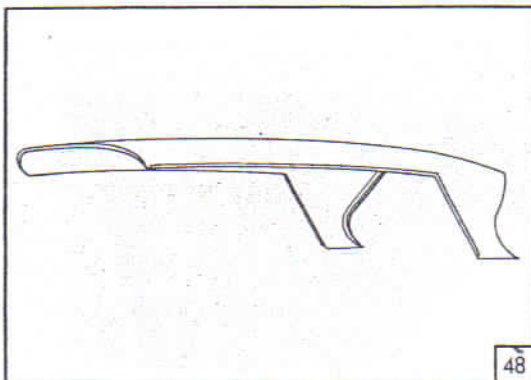
2. Dachmittelholm links und rechts an der mit A - B (Abb. 47) angedeuteten Stelle durchsägen und herausnehmen.
3. Schweißpunkte an Dachauslauf säubern und glätten, evtl. ausgerissene Schweißpunkte zuschweißen.
4. Dachauslauf nachrichten und Länge des neuen Dachmittelholms bestimmen.

Einbau des neuen Dachmittelholmes (Abb. 46 und 47):

1. Zugeschnittenen Dachmittelholm einpassen. Dachaußenhaut und Dachholm müssen satt anliegen.
2. Mittelholm an beiden Enden mit Schraubzwingen festklemmen.
3. Mit Punktschweißung in Fahrzeugmitte beginnen und neue Schweißpunkte jeweils zwischen den früheren Schweißpunkten anbringen (Abb. 46 und 47, Pos. 1).
4. Trennstellen des Dachmittelholms links und rechts elektrisch verschweißen (Abb. 47, Pos. 2).

4. Dachaußenhaut aus- und einbauen (Abb. 48 - 53):

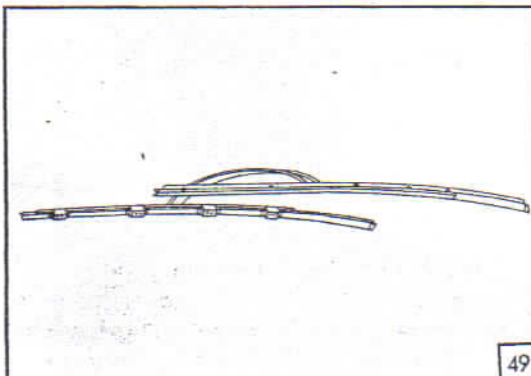
Der Austausch der gesamten Dachaußenhaut ist nur in Verbindung mit dem gleichzeitigen Ersatz der beiden Dachholme und des Dachversteifungsprofils zu empfehlen.



Ersatzteil:

Zsb. Dachaußenhaut (Abb. 48)

Teile-Nr. 100 570 04 00



Ersatzteil:

Zsb. Dachholm, links und rechts, mit Dachversteifungsprofil (Abb. 49).

Teile-Nr.

Zsb. Dachholm, links 100 570 10 00

Zsb. Dachholm, rechts 100 570 10 50

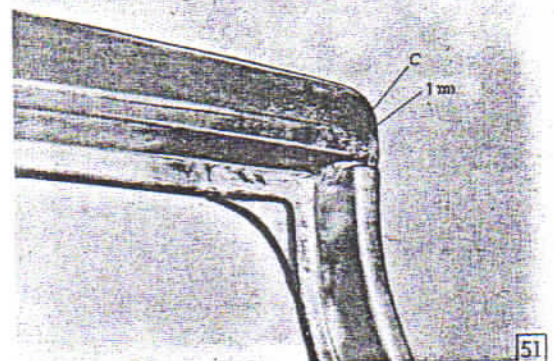
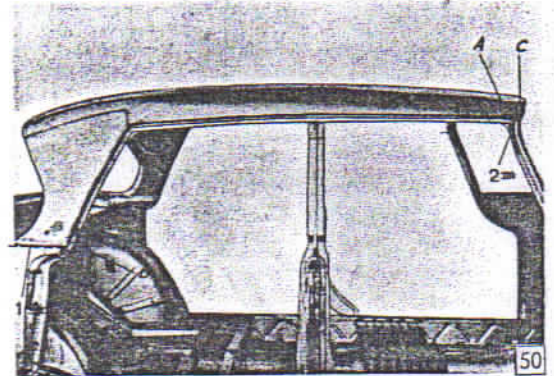
Dachversteifungsprofil 100 571 09 00

Die nachstehenden Ausführungen behandeln nur den Austausch der Dachaußenhaut mit beiden Dachholmen und Dachversteifungsprofil in der Annahme, daß Windlaufrahmen, Dachmittelholm hinten und Rückfenster-Innenbleche unbeschädigt sind. Sollte der Schadensumfang auch den Austausch der zuletzt genannten Teile erforderlich machen, gelten zusätzlich folgende Hinweise:

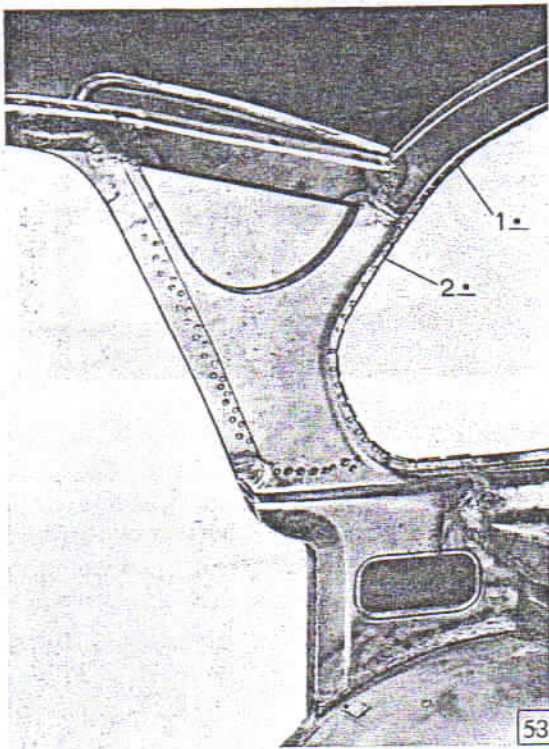
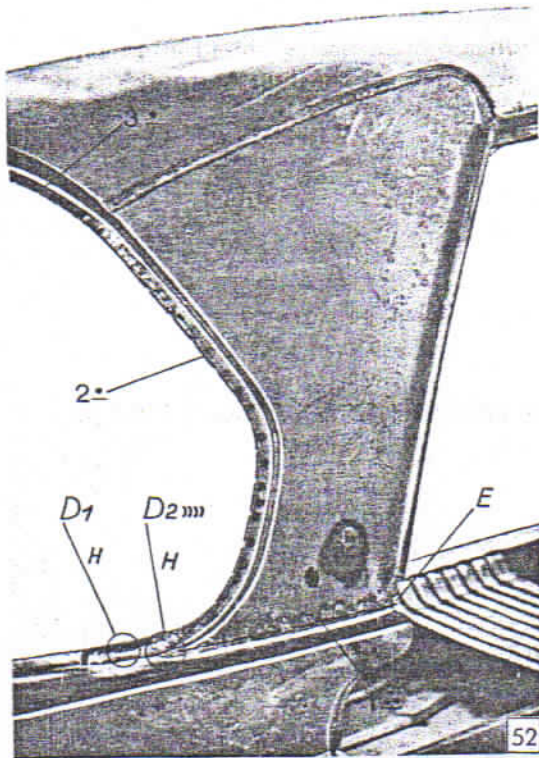
- a) Windlaufrahmen aus- und einbauen, siehe Seite 11, Abb. 22 - 27.
- b) Dachmittelholm, hinten, aus- und einbauen, siehe Seite 19, Abb. 45 - 47.
- c) Rückfenster-Innenblech, links und rechts, aus- und einbauen, siehe Seite 34, Abb. 79 - 84.

Ausbau der Dachaußenhaut mit Dachholmen und Dachversteifungsprofil (Abb. 50 - 53):

1. Regenrinne über gesamte Länge von vorderem Dachauslauf bis zum hinteren Kotflügel auf beiden Seiten aufbördeln (Abb. 50, Punkt A und B).
2. Punktschweißung Dachhaut auf Windlaufrahmen von außen trennen.
3. Schweißraupen an den Eckverbindungen Dachhaut / Windlaufrahmen aufmeißeln (Abb. 50 und 51, Punkt C).
4. Hartlötung und Lichtbogenschweißung an hinterem Dachauslauf/Hutablage aufmeißeln (Abb. 52, Punkt D 1 und D 2).
5. Punktschweißung Dachhaut / Rückfenster-Innenblech an der in Abb. 50 und 52 punktiert gekennzeichneten Linie "1" auftrennen und dabei an Punkt E (Abb. 50 und 52) unterhalb des hinteren Regenrinnen-Auslaufs beginnen.



6. Punktschweißung Dachhaut an Dachmittelholm und Rückfenster-Innenblech von außen an der mit "2" punktiert gekennzeichneten Linie (Abb. 52 und 53).
7. Heftpunkte Regenrinne an Dachholm und Rückfenster-Innenblech trennen.
8. Dachaußenhaut abnehmen, alle Schweißstellen und Schweißpunkte an Windlaufrahmen, Dachmittelholm hinten und Rückfenster-Innenblechen säubern und glätten, evtl. ausgerissene Schweißpunkte zuschweißen und alle für das satte Aufliegen der neuen Dachaußenhaut erforderlichen Abkantungen nachrichten.



9. Dachversteifungsprofil nach Abs. B, 2, Seite 18, Abb. 44 ausbauen.
10. Dachholm, links und rechts, nach Abs. B, 2, Seite 16, Abb. 35 - 44 ausbauen.

Einbau der neuen Dachaußenhaut mit Dachholmen und Dachversteifungsprofil (Abb. 50 - 53):

1. Dachholm, links und rechts, nach Abs. B, 2, Seite 17, Abb. 40 - 44 einbauen.
2. Dachversteifungsprofil nach Abs. B, 2, Seite 19, Abb. 44 einbauen.
3. Abkantungen um die gesamte neue Dachaußenhaut auf etwaige Transport- oder Lagerschäden prüfen, wenn erforderlich, nachrichten.
4. Dachaußenhaut auflegen und rundum auf sattes Anliegen prüfen, etwaige Unebenheiten nachrichten und Dachhaut wieder abheben.
5. Beide Auflageflächen des Dachversteifungsprofils über die gesamte Profillänge mit  
 Terostat-Abdichtung, blau  
 Typ 14/8, 10 x 2 mm  
 Stück-Nr. 000 965 1100  
 belegen.
6. Die Unterkante beider Regenrinnen der Dachhaut sowie die Auflageflächen auf beiden Dachholmen mit  
 Abdichtmasse für Schweißnähte  
 Stück-Nr. 000 965 1300  
 bestreichen und Dachhaut auflegen.

7. Dachhaut mit mehreren Schraubzwingen am hinteren Dachmittelholm, an den Rückfenster-Innenblechen, den Regenrinnen und dem Windlaufrahmen festklemmen.

Ist das einwandfreie Anliegen der Dachaußenhaut gewährleistet, wird die Verschweißung in nachstehender Reihenfolge durchgeführt:

- a) Heftpunkte an Windlaufrahmen, Regenrinne links und rechts, Dachmittelholm hinten und Rückfenster-Innenblech links und rechts anbringen.

- b) Punktschweißung an Windlaufrahmen, wobei die neuen Schweißpunkte jeweils zwischen den früheren Punkten anzubringen sind.
  - c) Punktschweißung Regenrinne an Dachholm. Die Abstände der einzelnen Schweißpunkte können weit größer gehalten werden als eine übliche Punktschweißnaht, weil die Festigkeit der Holm-Dachverbindung durch die spätere Bördelschließung der Regenrinne geschaffen wird.
  - d) Punktschweißung an Dachmittelholm (Abb. 52, Pos. 3 und Abb. 53, Pos. 1).
  - e) Punktschweißung an Rückfenster-Innenblech, links und rechts, in Verlängerung des Dachmittelholms (Abb. 52 und 53, Pos. 2).
8. Punktschweißung Dachhaut an Rückfenster-Innenblech über hinterer Türsäule links und rechts (Abb. 50 und 52, Pos. 1).
  9. Lichtbogenschweißung der beiden Eckverbindungen an dem vorderen Dachauslauf (Abb. 50, Pos. 2 und Abb. 51, Pos. 1).
  10. Lichtbogenschweißung Dachauslauf an Hutablage, links und rechts (Abb. 52, Pos. D 2).
  11. Hartlötung Dachauslauf an Hutablage, links und rechts (Abb. 52, Pos. D 1).
  12. Bördelung Dachholm um Regenrinne, links und rechts, und Rückfenster-Innenblech um Regenrinne, links und rechts, mit Bördelschließwerkzeug schließen.

### C. KAROSSERIE - HINTERTEIL

#### 1. Hinterer Kotflügel, links und rechts, aus- und einbauen (Abb. 54 - 61):

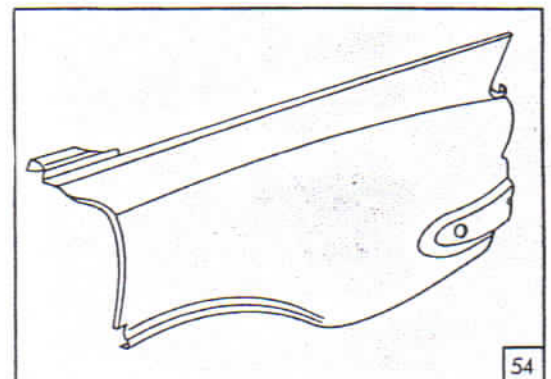
Ersatzteil:

Zsb. Hinterer Kotflügel, links und rechts (Abb. 54 links)

Teile-Nr.

Zsb. Hinterer Kotflügel, links 100 530 02 00

Zsb. Hinterer Kotflügel, rechts 100 530 02 50



## Ausbau des hinteren Kotflügels (Abb. 55 - 60):

Für das Abtrennen und den Ausbau eines hinteren Kotflügels ist eine bestimmte Arbeitsfolge zu beachten:

1. Kotflügel an Radkasten-Verstärkung außen und Verbindungsblech-Unterkante über die ganze Länge der Punktschweißnaht mit dünnem Flachmeißel von innen nach außen abtrennen (in Abb. 55 und 56 durch Pfeile angedeutet).

2. Kotflügel an hinterer Türsäule unten hinter Schweißraupe auftrennen (Abb. 57, Pos. 1).

3. Kotflügel an hinterer Türsäule oben und Rückfenster-Innenblech Schweißraupen auftrennen (Abb. 58, Pos. 1 und 2).

Achtung! Die Schweißraupen sind vorsichtig aufzumeißeln, um eine Beschädigung des unter dem Kotflügel liegenden Rückfenster-Innenbleches zu vermeiden.

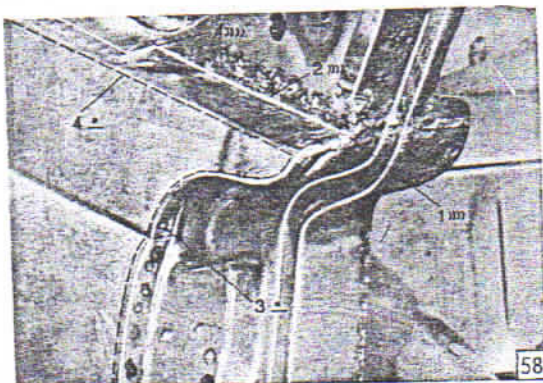
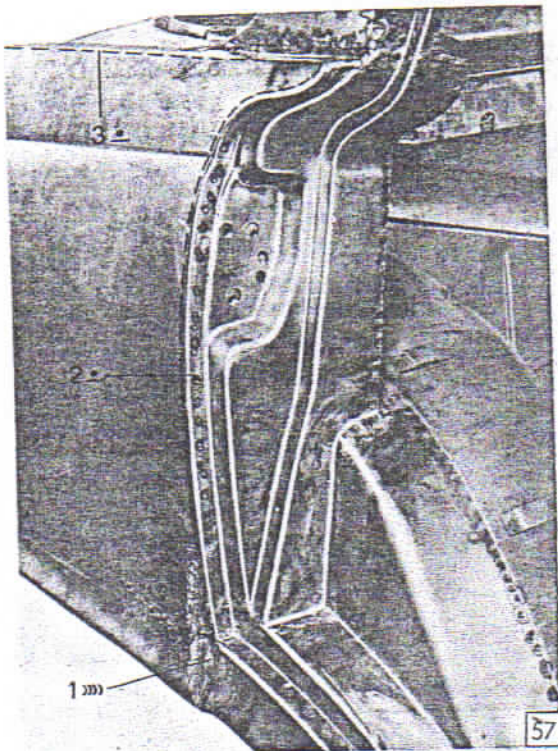
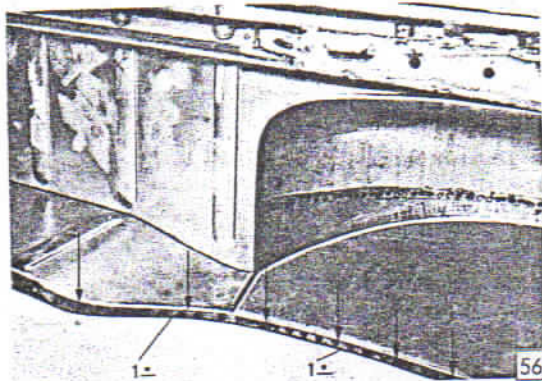
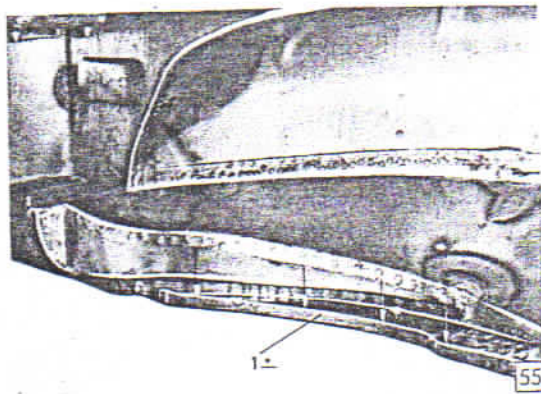
4. Kotflügel an hinterem Querblech unten Schweißraupe bis zur seitlichen Punktschweißnaht auftrennen (Abb. 59, Pos. 1).

5. Kotflügel an hinterem Querblech oben Schweißraupe von Querblechfalz bis zum Durchbruch für Blinkleuchte auftrennen (Abb. 59, Pos. 2).

6. Kotflügel an hinterem Querblech seitlich Punktschweißnaht zwischen Trennstelle (Abb. 59, Pos. 1 und 2) mit dünnem Flachmeißel in Pfeilrichtung abtrennen (Abb. 59, Pos. 3).

7. Kotflügel an Türsäule neben Punktschweißnaht aufschneiden (Abb. 57, Pos. 2, Abb. 58, Pos. 3 und Abb. 60, Pos. 1).

8. Längskante der Kotflügelflosse unterhalb der Punktschweißnaht aufschneiden (Abb. 57, Pos. 3, Abb. 58, Pos. 4, Abb. 59, Pos. 4 und Abb. 60, Pos. 2) und Kotflügel abnehmen.





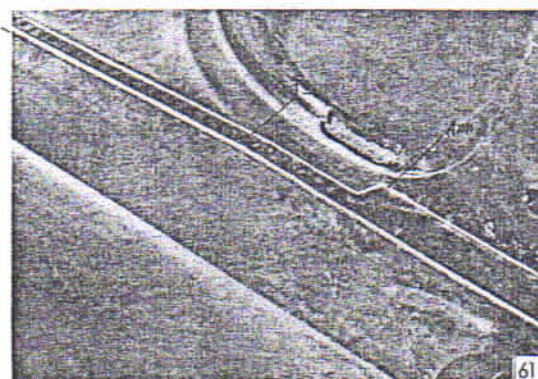
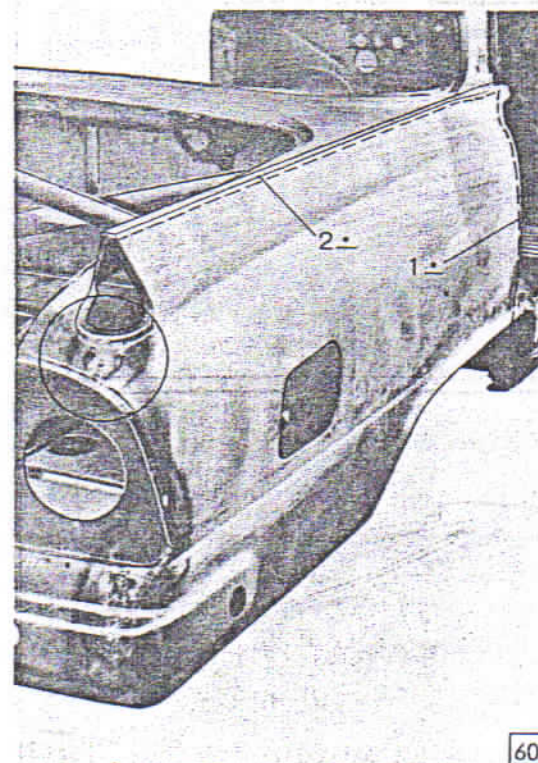
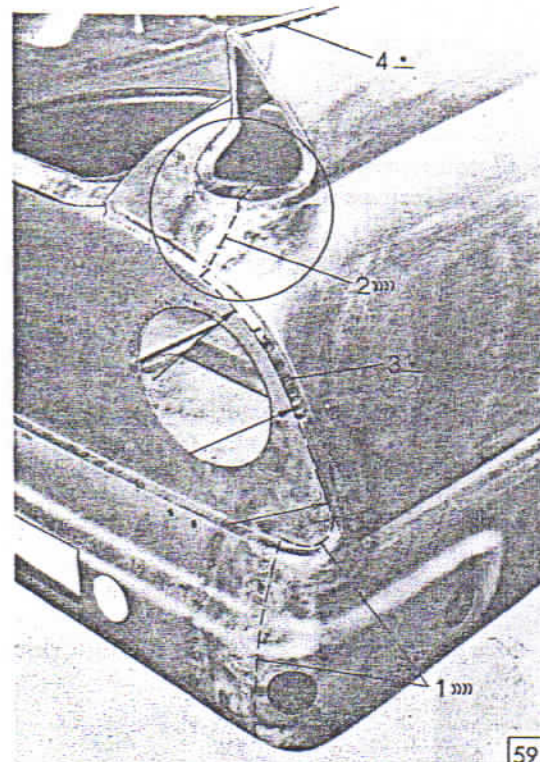
9. Die an den Schnittstellen verbliebenen Streifen der Punktschweißnähte abtrennen, Schweißpunkte säubern und glätten; evtl. ausgerissene Schweißpunkte zuschweißen.
10. Schnittstellen in und neben den Schweißraupen säubern und entgraten.

Einbau des neuen hinteren Kotflügels (Abb. 55 - 61):

1. Neuen Kotflügel an den Trennstellen anpassen.
2. Kotflügel an mehreren Stellen mittels Schraubzwingen festklemmen und an Türsäule, Heckflosse, hinterem Querblech und Verbindungsblech-Unterkante mit Heftpunkten versehen.

Für die weiteren Schweißarbeiten ist ebenso wie bei der Abtrennung und dem Ausbau des Kotflügels eine bestimmte Reihenfolge zu beachten:

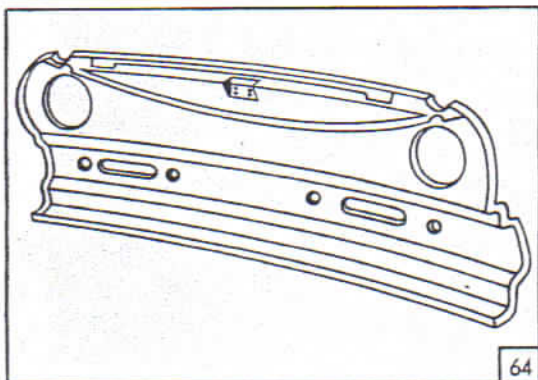
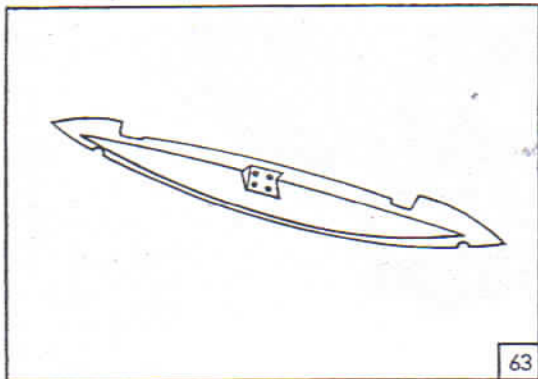
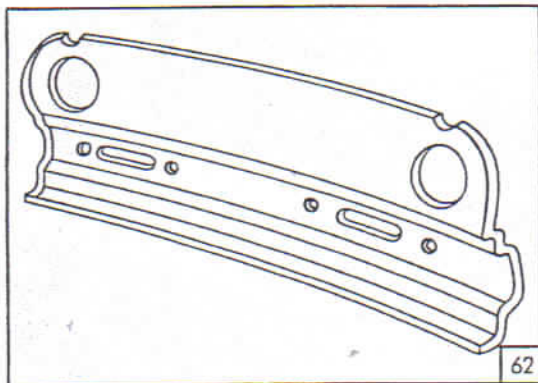
3. Heckflosse über gesamte Länge punktschweißen. Die Schweißpunkte sind so zu wählen, daß sie jeweils zwischen den früheren Schweißpunkten liegen (Abb. 60, Pos. 2 und Abb. 61, Pos. 1).
4. Punktschweißung an hinterer Türsäule (Abb. 57, Pos. 2 und Abb. 58, Pos. 3).
5. Punktschweißung an hinterem Querblech (Abb. 59, Pos. 3).
6. Lichtbogenschweißung Kotflügel an Türsäule oben und Rückfenster-Innenblech (Abb. 58, Pos. 1 und Punkt "A" und Abb. 61, Punkt "A").
7. Lichtbogenschweißung Kotflügel an Türsäule unten (Abb. 57, Pos. 1).
8. Lichtbogenschweißung von Blinklicht-Durchbruch bis hinteres Querblech (Abb. 59, Pos. 2).
9. Lichtbogenschweißung an hinterem Querblech unten (Abb. 59, Pos. 1).



10. Punktschweißung Kotflügel an Radkasten-Verstärkung außen und Verbindungsblech-Unterkante (Abb. 55 und 56, Pos. 1).
11. Alle Lichtbogen-Schweißraupen säubern und die in Abb. 59 und 60 durch einen Kreis gekennzeichneten Stellen um den hinteren Auslauf der Heckflosse unter Verwendung von Zinn und Gasflamme sauber verspachteln und anschließend schleifen.

2. Zsb. Heckpartie, bestehend aus:

- a) Hinteres Querblech Zsb. und Versteifung dazu (Seite 26)
- b) Hutablage Zsb. (Seite 29)
- c) Rückfenster-Innenblech Zsb., links und rechts (Seite 34)
- d) Rückenlehne Zsb. (Seite 36)
- e) Lagerbock Zsb. für Kofferklappe, links und rechts (Seite 37)



a.1. Hinteres Querblech und Versteifung dazu aus- und einbauen (Abb. 62 - 68):

Ersatzteile:

Zsb. Hinteres Querblech (Abb. 62)

Zsb. Versteifung für hinteres Querblech (Abb. 63)

Abb. 64 zeigt den Zusammenbau hinteres Querblech mit eingesetzter Versteifung dazu.

Teile-Nr.

Zsb. Hinteres Querblech 100 550 57 00

Zsb. Versteifung für hinteres Querblech 100 550 73 00

Da bei einem Unfallschaden am hinteren Querblech auch die damit verschweißte Innenversteifung beschädigt wird, außerdem eine Beschädigung des Versteifungsprofils allein nicht angenommen werden kann, wird im Nachstehenden der Austausch beider Teile als Zusammenbau beschrieben.