

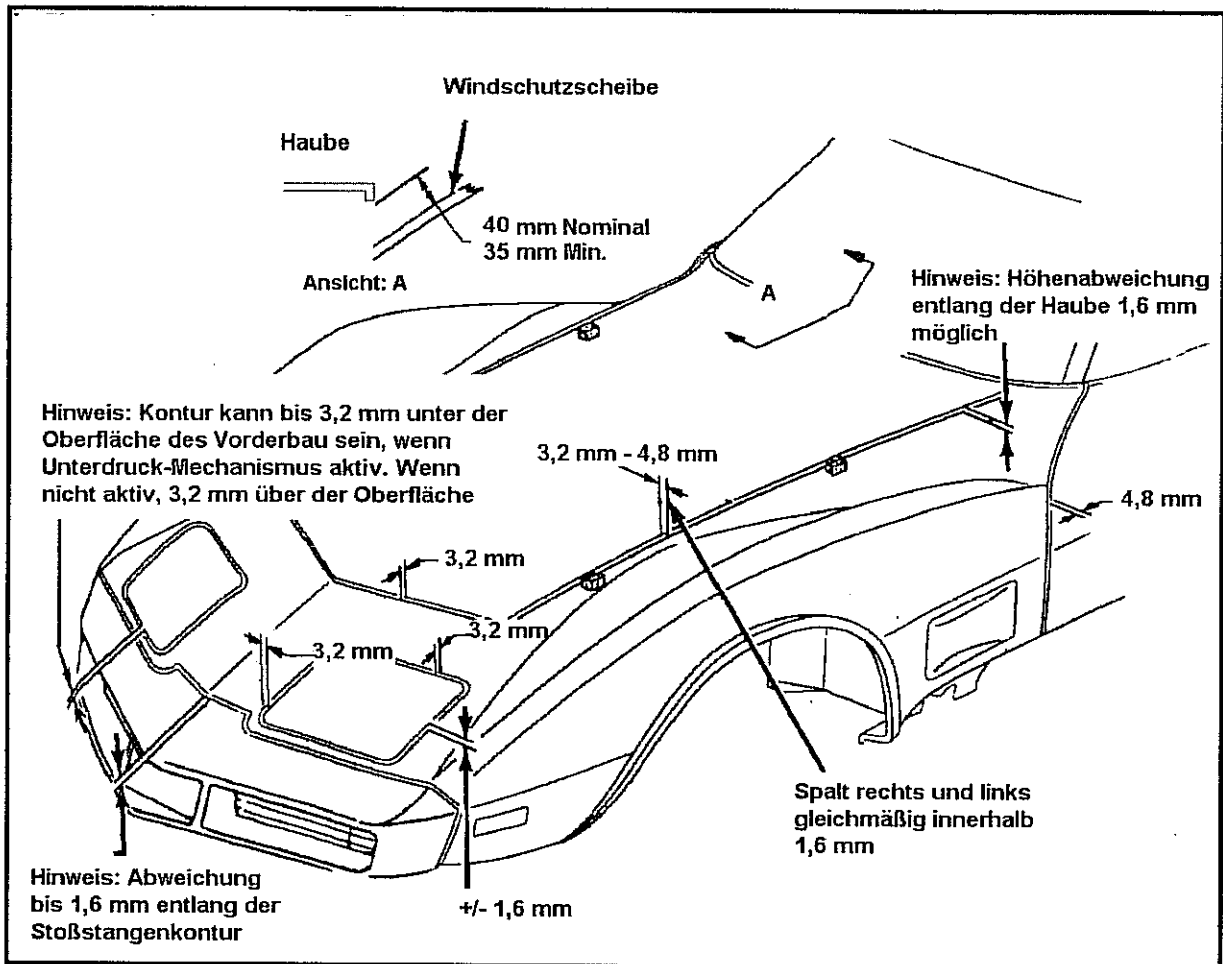


Abb. 12-1 Spaltmaße Motorhaube

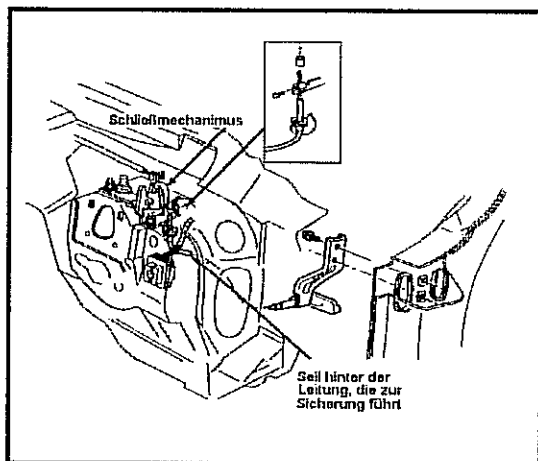


Abb. 12-2 Einbau Schließmechanismus

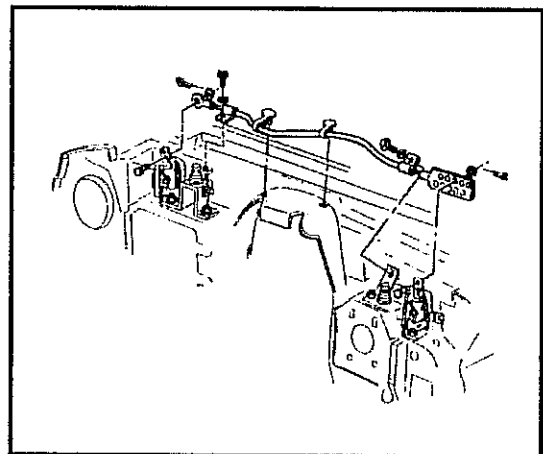


Abb. 12-3 Verlegung des Seilzugs

Lenksäule mit dem Armaturenbrett-Halter und mit der unteren Lenksäule verbinden.

- Linkes Instrumenten-Cockpit entfernen, hierbei wie folgt vorgehen:

- a) Verbindungsschrauben zwischen Glasabdeckung und Cockpit lösen und Glas entfernen.
- b) Verbindungsschrauben zwischen Cockpit und Armaturenbrett lösen und Cockpit herausziehen.

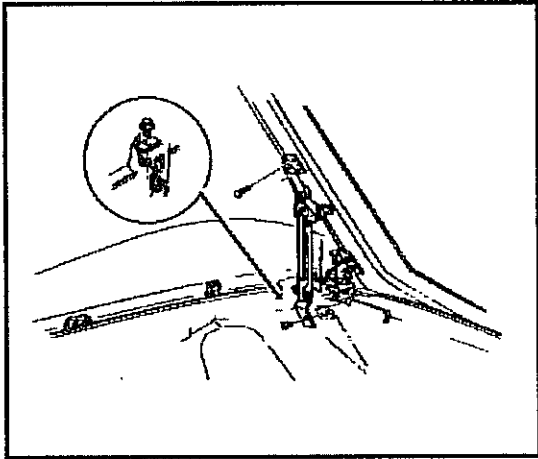


Abb. 12-4 Haubenscharnier und Feststeller

c) Cockpit ein Stück herausziehen, um Platz zum Abbau der Tachometerwelle und der Instrumentenbeleuchtung zu schaffen.

d) Cockpit vollständig entfernen

- Verbindungsstecker zum Scheibenwischermotor lösen
- Scheinwerferschalter entfernen
- Lautsprecheranschlüsse lösen
- Armaturenbrett herausziehen

Einbau

Das Armaturenbrett wird genau in der umgekehrten Reihenfolge wieder zusammengebaut.

Verkleidung für Frischluftzufuhr

Aus- und Einbau

- Beleuchtung an der Fußraumverkleidung rechts entfernen.
- Eine Schraube an der Fußraumverkleidung hinten lösen.
- Fußraumverkleidung durch Ziehen nach hinten entfernen.
- Wiedereinbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Mittelkonsole

Aus- und Einbau (Siehe Abb. 12-5)

- Batterie am Minuskabel (Masse) abklemmen.
- Seitenteile der Mittelkonsole entfernen.
- Schaltstock-Knopf entfernen.
- Befestigungsschrauben der Konsolenplatte entfernen und diese abheben. Beleuchtungseinheit und Schalter für heizbare Heckscheibe (sofern vorhanden) entfernen.
- Befestigungsschrauben des hinteren Konsolenabschnittes (2 pro Seite) entfernen.

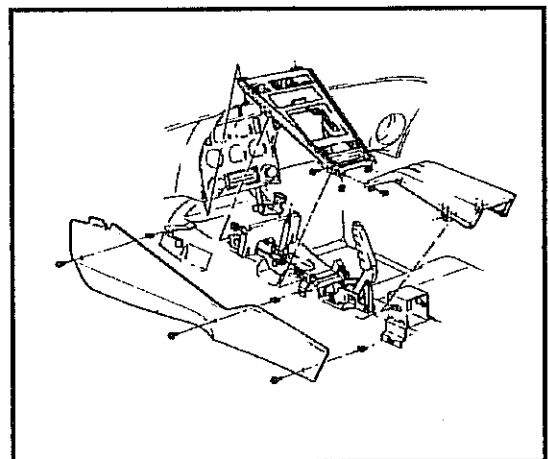


Abb. 12-5 Mittelkonsole und Handbremshebel-Abdeckung

- Hinteren Teil der Mittelkonsole zurückziehen, um diesen anschließend mit der Handbremshebelabdeckung entfernen zu können.
- Am vorderen Teil der Konsole die seitlichen Befestigungsschrauben entfernen, (eine pro Seite).
- Durch die linke seitliche Öffnung hindurch die linke Verbindungsschraube von Konsole und Instrumententafel lösen.

- Durch die rechte seitliche Öffnung hindurch die rechte Verbindungsschraube von Konsole und Instrumententafel lösen.
- Konsole anheben und nach hinten ziehen.
- Bei der Montage genau umgekehrt vorgehen, dabei sicherstellen, daß die Handbremshebel-Abdeckung ordnungsgemäß montiert ist, bevor die Montage zu Ende geführt wird.

Äußere Rückspiegel, (siehe Abb.12-6)

Ausbau

- Fenster senken, dann Türverkleidung und Wasserabweiser ausbauen.
 - Verkleidung des oberen Türscharniers ausbauen.
 - Vordere Anti-Dröhnplatte entfernen. Anschließend hintere Anti-Dröhnplatte lösen. Mit einem kleinen Holzstück das Fenster so verklemmen, daß die Befestigungsteile des Spiegels frei zugänglich sind.
 - Den Spiegel festhalten, die Befestigungsmuttern lösen und den Spiegel seitlich wegziehen. Zuerst die vordere Schraube, dann die hintere Schraube entfernen. Den Spiegel einschließlich Dichtung entfernen (betrifft Spiegel mit Handverstellung).
- Für den Ausbau eines elektrischen Spiegels sind weitere Arbeitsschritte erforderlich.
- Lüfterverkleidung entfernen, Verkabelung abschließen und eine Behelfsschnur für spätere leichtere Wiedermontage des Kabels anhängen.
 - Elektrischen Spiegel vollständig entfernen.

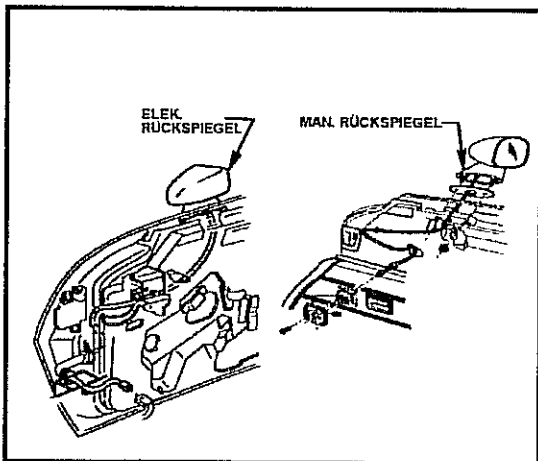


Abb. 12-6 Äußerer Rückspiegel

Einbau

- Behelfsschnur mit Stecker des neuen elektrischen Spiegels verbinden. Schnur durchziehen.
- Spiegel mit Dichtung in Position bringen und die beiden Befestigungsschrauben installieren. Zuerst die hintere, dann die vordere Schraube einführen.
- Holzklötzchen entfernen, dann beide Anti-Dröhnplatten sorgfältig befestigen.
- Obere Verkleidung des Türscharniers wieder anbringen.
- Den Wasserabweiser und die Türverkleidung einschließlich der Bedienungsplatte (für die Spiegelverstellung) montieren. Wenn die Armlehne montiert wird, sind zwei Führungsstifte zu verwenden, damit die Befestigungsschrauben mit den Aufnahmepunkten in der Verkleidung fluchten. Zuerst die vordere Schraube montieren, dann die hintere und schließlich die mittlere.

Rückspiegel, Innen

Aus- und Einbau

- Sonnenblende nach unten klappen
- Um den Spiegel von der Halterung zu entfernen, Befestigungsschraube lockern und Spiegel nach oben herauschieben.

Motor, Elektrisch Verstellbarer Spiegel

Der Motor ist im Spiegelgehäuse direkt hinter dem Spiegelglas installiert.

Ausbau

- Ein Klebeband über das Spiegelglas ziehen, um die Splitter aufzufangen, dann Spiegelglas brechen. Klebeband und Bruchstücke entfernen.
- Die (3) Schrauben lösen, die durch das Entfernen des Spiegelglases zugänglich wurden.
- Den elektrischen Verbindungsstecker lösen und den Motor aus dem Gehäuse entfernen.

Einbau

- Elektrik (Motor) anschließen.
- Die (3) Befestigungsschrauben anbringen.
- Die Kontaktfläche im Spiegelgehäuse mit Kleber bestreichen und das neue Spiegelglas anbringen (ist im neuen Motor-Kit enthalten).

Sonnenblende

Austausch

- Dachverkleidung ausbauen.
- Verschlußstopfen entfernen.
- Haltescheibe und Feder ausbauen, dann Sonnenblende entfernen.

Auf der Beifahrerseite elektrischen Anschluß für Kosmetikspiegel-Beleuchtung entfernen.

- Einbau in umgekehrter Reihenfolge.

Windschutzscheibe

Für die Montage der Windschutzscheibe wird ein selbstaushärtender Polyurethan-Kleber verwendet, der sowohl auf dem Glas als auch auf dem punktgeschweißten Scheibenrahmen haftet. Wenn der Kleber frisch auf das Glas aufgetragen wird, beginnt er unter dem Einfluß von Sauerstoff und Feuchtigkeit rasch auszuhärten. Es ist daher wichtig, daß der Einbau der Scheibe in den Scheibenrahmen rasch nach dem Auftrag des Klebers auf die Scheibe erfolgt. Der Scheibenkleber-Kit (Polyurethan) Nr. 9631000 (oder Gleichwertiges) besteht aus folgenden Komponenten:

1. Eine Tube Polyurethan-Kleber.
2. Eine Verteilerspitze (Düse).
3. Klavierdraht (0,5mm Durchmesser).
4. Grundiermittel.
5. Füllstreifen (kommt zur Anwendung beim Einbau von Windschutzscheiben mit integrierter Antenne).
6. Hilfsmittel zum Aufbringen der Grundierung.

Zusätzlich werden benötigt:

1. Lösungsmittel, um den Scheibenrand zu reinigen (vorzugsweise Alkohol).
2. Verteilerspitze Nr. J-24811 oder eine ganz normale Haushalts-Kartuschenspritze die, wie folgt, abgeändert wird:
 - a) Kolbenstange herausziehen, damit Patrone eingelegt werden kann.
 - b) Durchmesser der Druckplatte am Kolbenstangen-Ende so verkleinern, daß sie in die Kleber-Tube hineinpaßt.
3. Haushalts-Rasiermesser (Zum Umfahren der Glasscheibe).
4. Heißmesser Nr. 3-24709-1 oder Gleichwertiges,

Kaltmesser Nr. J-24402 oder Gleichwertiges verringern den Kraftaufwand um eine geklebte Scheibe herauszuschneiden.

Außerdem können zur leichteren Montage folgende Werkzeuge verwendet werden:

- Griff, Werkzeug J-24709-5 oder Gleichwertiges und eine neue Klinge J-24709-1
- 5. Kleber für die Wetterschutz-Dichtung.

Aus- und Einbau

- Motorhaube öffnen.
- Scheibenwischerarme entfernen und demontieren.
- Wetterschutz-Dichtungen (links und rechts) vom Rahmen entfernen, indem die Befestigungsschrauben entfernt und die Streifen vorsichtig aus der Rinne gezogen werden.
- Seitliche Zierleisten-Halter (links und rechts) nach Entfernen der Befestigungsschrauben vom Rahmen abnehmen.
- Seitliche Zierleisten (links und rechts) nach Entfernen einer noch verbleibenden Schraube abziehen.
- Nach Markierung der Zierleiste und Rahmen mit Klebestreifen, um den korrekten Wiedereinbau zu gewährleisten, obere Zierleiste vorsichtig an einem Ende mit einem Schraubenzieher heraushebeln und dann mit der Hand abziehen.
- Ein Ende des Klavierdrahtes an einem Holzgriff befestigen. Das andere Ende durch die Polyurethan-Klebeschicht an einer unteren Ecke der Windschutzscheibe durchstoßen, dann dieses Drahtende ebenfalls mit einem Holzgriff verbinden.
- Mit Unterstützung eines Helfers Klebeschicht durch (sägende) Bewegung des Klavierdrahtes aufschneiden. Und zwar auf einer Seite nach oben, oben quer auf der anderen Seite nach unten und dann unten quer.
- Scheibe aus dem Rahmen heben.
- Mit Hilfe eines Schabers oder eines Schnitzmessers Kleberreste vom Scheibenrahmen entfernen. Es ist nicht zwingend erforderlich, den Kleber vollständig aus dem Scheibenrahmen zu entfernen, es sollten jedoch keine größeren Kleberreste mehr vorhanden sein.
- Überprüfen, ob die oberen Zierleisten-Klammern unbeschädigt geblieben sind.
- Mit Hilfe von Saugnäpfen neue Scheibe in Rahmen legen. Die Paßform der Scheibe im

Rahmen überprüfen. Die Abdeckung Scheibe /punktgeschweißter Rahmen und sonstige Auflagen sollte gleichmäßig mit einer Mindestüberdeckung von 4,7 mm sein. Falls notwendig, unter die unteren Abstandhalter zusätzliche Distanzscheiben einlegen, um die erforderliche Abdeckung an der unteren und oberen Auflage zu erhalten.

- Nachdem die Scheibe eingerichtet ist, die Position mit Hilfe eines Fettstiftes auf Scheibe und A-Säule markieren.
- Scheibe wieder entfernen und für die weitere Präparation geeignet ablegen.
- Glasoberfläche in dem Bereich, der geklebt werden soll (am Scheibenrand innen) mit einem sauberen, in Alkohol getränkten Tuch abreiben. Lufttrocknen lassen.
- Grundiermittel, das im Kleber-Kit Nr. 9631000 oder Gleichwertiges, enthalten ist, wie folgt auftragen:

HINWES: Grundiermittel vor dem Auftragen sorgfältig schütteln und aufrühren.

a) Grundiermittel sorgfältig über den gesamten Glasrand und bis 6,35mm vom Rand entfernt auf der inneren Glasfläche verteilen. Grundiermittel 5 Minuten trocknen lassen.

b) Grundiermittel auf alle Flächen des Windschutzscheiben-Ausschnittes aufbringen, die nachgearbeitet und lackiert werden mußten oder jedem Abschnitt, der vom alten Kleber befreit wurde und lackierte Oberflächen zum Vorschein kamen. Grundiermittel 5 Minuten trocknen lassen.

- Mit Kartusche und aufgesetzter Verteilerdüse, ein gleichmäßiges Band von etwa 10 mm Höhe und 5 mm Breite komplett um den Scheibenrand innen herum auftragen.
- Die Halteklammern der Zierleisten sind selbstabdichtend und benötigen keine Versiegelung vor der Scheibenmontage.
- Mit Unterstützung eines Helfers Windschutzscheibe sorgfältig auflegen, wobei die Markierungen auf Glas und Rahmen zum Fluchten gebracht werden müssen.
- Glas leicht andrücken, um den Klebstoff gleichmäßig im Rahmen zu verteilen, wo nötig, den Klebstoff nachschieben, um absolute

Dichtheit zu erreichen.

- Sofort nach der Montage einen Wasserdichtheitstest durchführen, indem kaltes Wasser aufgesprüht wird. Sobald sich ein Leck zeigt, an dieser Stelle mit einem Schlitzschraubenzieher oder Spachtel Klebstoff nachschieben, um die Stelle abzudichten. Oft ist die Stelle leichter abzudichten, wenn der Klebstoff von innen nachgeschoben wird.
- Vor dem Einbau der neuen Scheibe entfernte Komponenten wieder einbauen und zwar in der Reihenfolge: obere Zierleiste, seitliche Zierleisten, seitliche Zierleisten-Halter und Wetterschutz-Dichtungen. Siehe auch Abb. 12-7

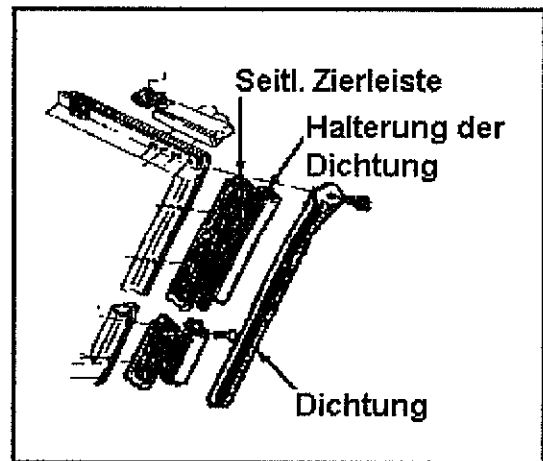


Abb. 12-7 Wetterschutz-Dichtungen Windschutzscheibe

Türen

Justierung der Türverriegelung

Die Schießplatte besitzt einen Metallbolzen mit Abstandscheiben und ist mit einer verschiebbaren Platte verschraubt, die in einer Tasche der B-Säule hängt. Mit dieser Ausführung ist die Tür gesichert, wenn der Schnapper beim Schließen der Tür über den Bolzen springt.

- Um die Schießplatte in allen Richtungen, nach oben und unten, nach innen oder außen einzustellen, die Befestigungsschrauben lösen, die Platte einstellen und die Schraube wieder anziehen.
- Um festzustellen, ob die Schießplatte nach vorne oder hinten verschoben werden muß, wie folgt vorgehen:
 - a) Sicherstellen, daß die Tür korrekt ausgerichtet ist.

- b) Plastilin oder Knetmasse in die Öffnung der Schnapperbolzen-Öffnung bringen.
 c) Tür nur soweit schließen, bis der Schnapper einen Eindruck hinterläßt. Völliges Schließen der Tür ist ungünstig, weil die Knetmasse dann nur noch schwer zu entfernen ist.

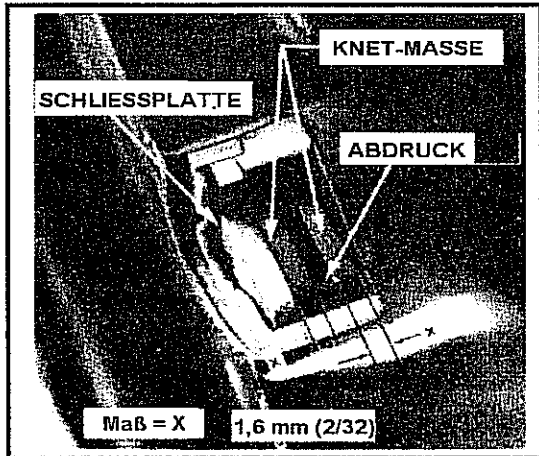


Abb. 12-8 Überprüfung der Schnapperstellung

- d) Der Abdruck des Schnappers ist wie folgt zu bestimmen:

Der Schnapper sollte nach vorne und hinten, wie gezeigt, ausgemittelt sein, wobei gewisse Toleranzen zulässig sind. Beim Ausrichten sollten die in Abb. 12-8 dargestellten Mindestmaße eingehalten werden.

Folgende Beilagplättchen sind als Ersatzteil erhältlich und können individuell oder in Kombination miteinander verwendet werden:

Beilagplättchen 5/64"	1,984 mm
Beilagplättchen 5/32"	3,969 mm
Beilagplättchen 1/4"	6,350 mm
Beilagplättchen 5/16"	7,938 mm

Wenn der Test ergibt, daß Beilagplättchen nötig sind, wie folgt vorgehen:

- Die Position des Schnappers auf der Schloßsäule mit einem Stift markieren.
 - Den Schlüssel J-23457 in den Kopf des Schnappers-Bolzens einführen und Schnapper entfernen.
 - Zum Wiedereinbau umgekehrt vorgehen. Sicherstellen, daß der Schnapper innerhalb der Markierungslinie liegt. Befestigungsschraube mit 33 Nm Drehmoment anziehen. Siehe auch Liste Drehmomentwerte.
- Immer wenn eine Tür komplett ausgebaut wurde und wieder eingebaut oder wieder

ausgerichtet wird, sollte die Tür solange nicht vollständig geschlossen werden, bis eine visuelle Prüfung sicherstellt, daß der Schnapper richtig in die Schloßplatte eingreift.

Türscharniere

Beschreibung

Die Position der Tür im Türausschnitt der Karosserie wird bestimmt durch die Stellung des Schnappers, wie vorhin beschrieben und der Lage des Scharnierbleches an der Tür. Die Position der Tür wird durch Hin- und Herschieben der Tür entlang der Aussparungen in der Scharniersäule (A-Säule) verändert. Das Fluchten der Tür mit der Karosserie wird durch Hinzufügen oder Entfernen von Beilagplättchen zwischen Scharniersäule (A-Säule) und dem Scharnier eingestellt. Die Höhenposition wird bestimmt durch die Stellung des Türscharniers im Tür-Innenen. Um die Tür einzustellen, wie folgt vorgehen:

Einstellung

- Türverkleidung ausbauen, wie bereits in diesem Kapitel beschrieben.
- Befestigungsschraube des Schnappers entfernen, vorher jedoch Position durch Umfahren mit einem Markierstift festhalten. Eine exakte Wiedermontage ist damit gewährleistet.
- Für eine Höhenverstellung ist die Abdeckung der oberen Türangel zu entfernen (2 Schrauben), damit die Befestigungsschrauben des Scharniers zugänglich werden.
- Für die Einstellung in allen Richtungen sind vorab folgende Komponenten auszubauen: Cockpit, linke Fußraumverkleidung, linke Luftverteilerdüse, Scheinwerferschalter und obere Scharnierverkleidung (rechte Tür); Handschuhfach, rechte Fußraumverkleidung, rechte Luftverteilerdüse und obere Scharnierverkleidung (rechte Tür), um die Befestigungsschrauben des Scharniers zugänglich zu machen.
- Tür, wie erforderlich, einstellen. (Tür darf nicht ohne Unterstützung nur an einem Scharnier hängen!).
- Vorher entfernten Schnapper montieren, sowie sämtliche Verkleidungen und Abdeckungen und Türscharniere mit Lubriplate (Fett) oder gleichwertigem Schmierstoff schmieren.

Nach jeder Türeinstellung sollte das Fluchten zwischen Fenster und Schloßsäule (B-Säule) überprüft - und falls nötig, eingestellt werden. Tür nach der Einstellung nicht sofort zuwerfen ohne den Eingriff des Schnappers in die Schließplatte kontrolliert zu haben und diesen einstellen, falls erforderlich.

Ausbau

Unbedingt vermeiden, daß die Tür ohne Unterstützung nur an einem Scharnier hängt.

- Massekabel der Batterie abklemmen.
- Dachverkleidung und Türverkleidung, wie in diesem Kapitel beschrieben, ausbauen.
- Türscharnierverkleidung im Tür-Inneren ausbauen.
- Das untere Türscharnier wird nach Entfernen der Fußraumverkleidung zugänglich.
- LINKE SEITE: Um die Befestigungsschrauben des oberen Türscharniers zu erreichen, Cockpit, linke Luftverteilerdüse, Hauptlichtschalter und obere Scharnierverkleidung ausbauen.
- RECHTE SEITE: Um die Befestigungsschrauben des oberen Türscharniers zu erreichen, Handschuhfach, rechte Luftverteilerdüse und obere Scharnierverkleidung ausbauen.
- Wenn die komplette Tür entfernt werden soll und einen elektrischen Fensterheber besitzt, Tür zum Boden hin abstützen und Elektrik lösen.
- Wenn das Türscharnier in der gleichen Position wieder montiert werden soll, die Lage des Scharniers im Türinnern anzeichnen und die vorgefundenen Beilagplättchen notieren.
- Befestigungsschrauben zwischen Türscharnier und Tür entfernen.
- Befestigungsschrauben zwischen Türscharnier und Karosserie entfernen.
- Mit Unterstützung eines Helfers komplette Tür entfernen.

Einbau

- Wenn die Tür ausgebaut ist, die Lage des Schnappers markieren, wie im Abschnitt Justierung Tür-Schnapper beschrieben und Schnapper von Schloßsäule entfernen.
- Türscharniere einbauen, wobei die gleiche Anzahl an Beilagplättchen wie beim Ausbau vorgefunden, eingeschoben werden muß. Lage der Türscharniere nach der Markierungslinie,

die vor dem Ausbau angebracht wurde, ausrichten.

Falls notwendig, Türjustierung wie in diesem Kapitel beschrieben, durchführen.

Wenn die Tür mit einem Fensterheber ausgestattet ist, Elektrik wieder installieren.

- Sämtliche Verkleidungen, die beim Ausbau demontiert wurden, wieder anbringen.

Türschwellerverkleidung und Zierleiste (Einstieg)

Abb. 12-9 zeigt die Befestigung der Türschwellerverkleidung und der Einstiegleiste.

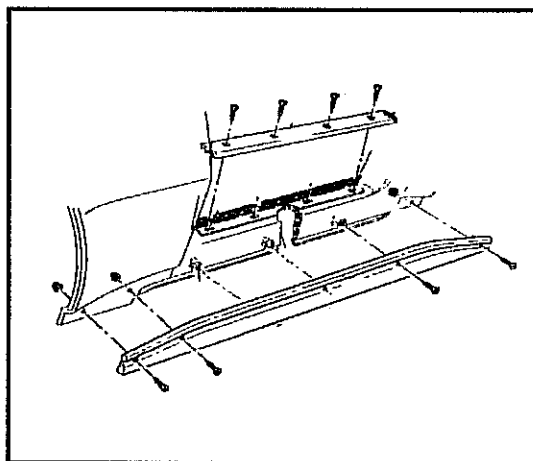


Abb. 12-9 Befestigung der Türschwellerverkleidung und Einstiegleiste

Seitenverkleidung der Tür

Ausbau

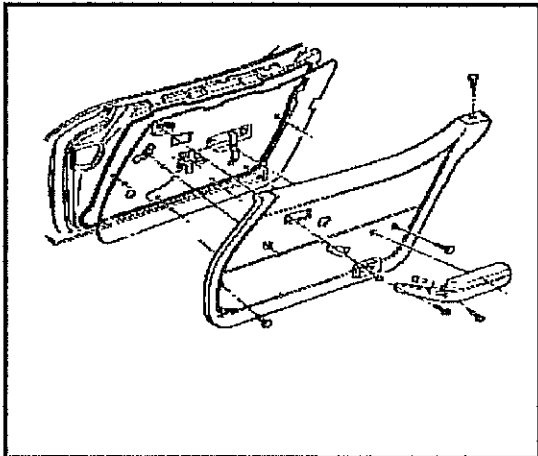
- Grundplatte des inneren Türöffners abziehen, hierzu eine Befestigungsschraube entfernen.
- Türkopf abziehen.
- Armlehne nach Entfernen von (3) Befestigungsschrauben abziehen.
- Schrauben der Spiegel-Bedienplatte entfernen und Befestigungsschraube entfernen, um das Spiegel-Steuerungskabel von der Platte lösen zu können.
- Wenn mit Zentralverriegelung ausgestattet, Schalter entfernen und Stecker am Schalter abziehen.
- (3) Befestigungsschrauben der Türverkleidung entfernen.
- Plastikfolie vorsichtig über angeklebten Rand abziehen.

Einbau

1. Plastikfolie wieder einkleben.
2. Bei der Wiedermontage sämtliche Komponenten vorher sorgfältig ausrichten.
3. Alle vorher ausgebauten Komponenten wieder anbauen.

Türschloß und Übertragungsgestänge**Ausbau**

- Fenster völlig schließen.
- Türverkleidung ausbauen, wie in diesem Kapitel beschrieben.
- Obere Betätigungsstange nach Lösen von Sicherungsklammern an beiden Enden, wie sie an Vergasergestängen üblich sind, abhängen und durch die Montier-Öffnung der Tür entfernen.
- Schloßbetätigungsstangen nach Lösen der Klammern an beiden Enden abhängen und nach außen heben.

**Abb. 12-10 Montage Türverkleidung**

- Inneren Türgriff nach Lösen einer Schraube ausbauen.
- Umlenkzapfen des Gestänges nach Lösen von zwei Schrauben ausbauen.
- Türschloß nach Lösen von drei Schrauben und Herausheben durch die Montieröffnung ausbauen.

Einbau

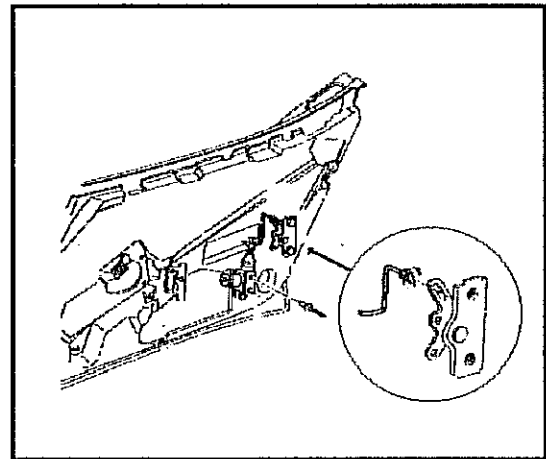
Der Zusammenbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Nach Montage des Schließmechanismus Gestänge durch Lösen der Sicherungsklammern und Drehen der Gewindestangen einstellen. Alle Komponenten sollten vor dem

Einbau geschmiert werden.

Zentralverriegelung

Das Zentral-Verriegelungssystem besteht aus einem Motor in jeder Tür, der das Schloß über ein Gestänge betätigt. Das System wird durch einen Schalter an jeder Tür betätigt. Beide Türen öffnen und schließen gleichzeitig von jedem Schalter aus oder manuell von jeder Tür aus in herkömmlicher Weise.

Jeder Antrieb hat einen internen Kreisunterbrecher, der ein Aktivieren innerhalb von ein bis drei Minuten ermöglicht.

**Abb. 12-11 Zentralverriegelung und Übertragungshebel****Aus- und Einbau**

- Fenster schließen, Türverkleidung und inneren Wasserabweise entfernen.
- Die Stifte der Blindnieten mit denen der Antrieb befestigt ist, heraus schlagen und die Nieten mit einem 6 mm (1/4") Bohrer ausbohren. Gestänge und elektrischen Anschluß lösen und Antrieb durch die Montieröffnung ausbauen.
- Beim Wiedereinbau, Antrieb mit Schloßgestänge koppeln und Elektrik anschließen. Antrieb in der Tür mit 1/4-20 Schrauben (Teile-Nr. 9419729 oder Gleichwertiges) und U-Muttern (Teile-Nr. 3916700 oder 3982098 oder Gleichwertiges) befestigen. Schrauben mit 8 Nm (72 inlb) anziehen.

Türdichtung

Wenn eine neue Türdichtung angebracht wird,

muß jeglicher Schmutz, loser Lack und alter Kleber entfernt sein, um eine gute Haftung zu erzielen.

Für die Montage ist nur ein Kleber hoher Qualität und vom Hersteller für diesen Anwendungsfall empfohlen, zu verwenden.

Äußere Fensterdichtung und Anbauteile

Demontage

- Fenster komplett absenken.
- Türverkleidung entfernen, wie in diesem Kapitel beschrieben.
- (2) Schrauben entfernen, jeweils eine am Ende der Dichtung.
- Vorsichtig aus 6 Klammern herausdrücken.
- Dichtung nach außen und oben herausheben.
- Zur Montage Dichtung in Klammern einschnappen lassen, die beiden Schrauben montieren, Türverkleidung und Rest anbauen.

Antidröhn-Platten (siehe Abb.12-12)

Demontage

- Fenster senken.
- Verkleidung wie in diesem Abschnitt beschrieben, entfernen.
- Sechskantkopfschraube entfernen.
- Antidröhnplatte durch die Montageöffnung der Tür ziehen.
- Antidröhnplatte durch die Montageöffnung der Tür schieben, Platte ausrichten und Türverkleidung wieder anbauen.

Fensterjustierung

Für jede der nachfolgenden Einstellarbeiten muß die Türverkleidung entfernt sein. Siehe hierzu Abb. 12-13 und beachte die jeweiligen Buchstaben zur Identifizierung der Schrauben.

Fenster gekippt:

Zwei Schrauben (A) lösen und einstellen durch drehen der Scheibe bis ein gleichmäßiger Abstand zwischen der vorderen Fensterkante und der A-Säule erreicht ist. Schrauben A wieder anziehen.

Fenster fährt zu weit nach oben:

Vordere und hintere Stopperschrauben (B) lösen, Scheibe nach oben fahren, bis sie gut in

der Fensterdichtung sitzt. Vordere und hintere Stopper verschieben, bis sie mit den Fensterrollen Kontakt haben. Schrauben (B) wieder anziehen.

Spalt zwischen vorderer Fensterkante und A-Säule zu groß oder klein

Drei Schrauben C lösen. Fenster in Richtung A-Säulen-Dichtung schieben, bis es korrekt in der Dichtung sitzt. Schrauben C wieder anziehen.

Fenster zu weit nach außen oder innen geneigt

Schrauben (D E) lösen. Obere Kante der Scheibe nach innen bewegen, bis sie sauber an der Dachschienendichtung anliegt. Schrauben (D) wieder anziehen. Filzdichtung in Richtung Fenster verschieben. Schrauben (E) anziehen.

Fenster fährt zu weit nach unten

Schraube (F) lösen und Fenster herunterfahren, bis die obere Kante mit der Türaußenhaut-Kante fluchtet. Stopper verschieben, bis er Kontakt mit dem Fensterroller hat. Schraube (F) wieder anziehen.

Fenster ist außerhalb der Führung bei geschlossener Tür

Schraube D lösen. Führung nach außen schieben, dann anziehen und Lage überprüfen. Solange einstellen, bis das Fenster bestmöglich in der Führung läuft.

Wenn eine komplett neue Fenstereinstellung nötig ist, das Fenster in der oben aufgezeigten Reihenfolge einstellen.

Fensterglas

Ausbau

1. Türverkleidung, wie in diesem Kapitel beschrieben, ausbauen.
 2. Antidröhnplatten, wie in diesem Abschnitt beschrieben, ausbauen.
 3. Fenster langsam, Stück für Stück nach oben fahren, um zwei Schrauben auf die Höhe der Montage-Löcher zu bringen.
- Die beiden Rahmenschrauben der horizontalen Halteschiene entfernen. Die Muttern müssen gegengehalten werden.
- Den Anschlag durch Lösen der Schraube am Ende der Schieneneinheit entfernen.

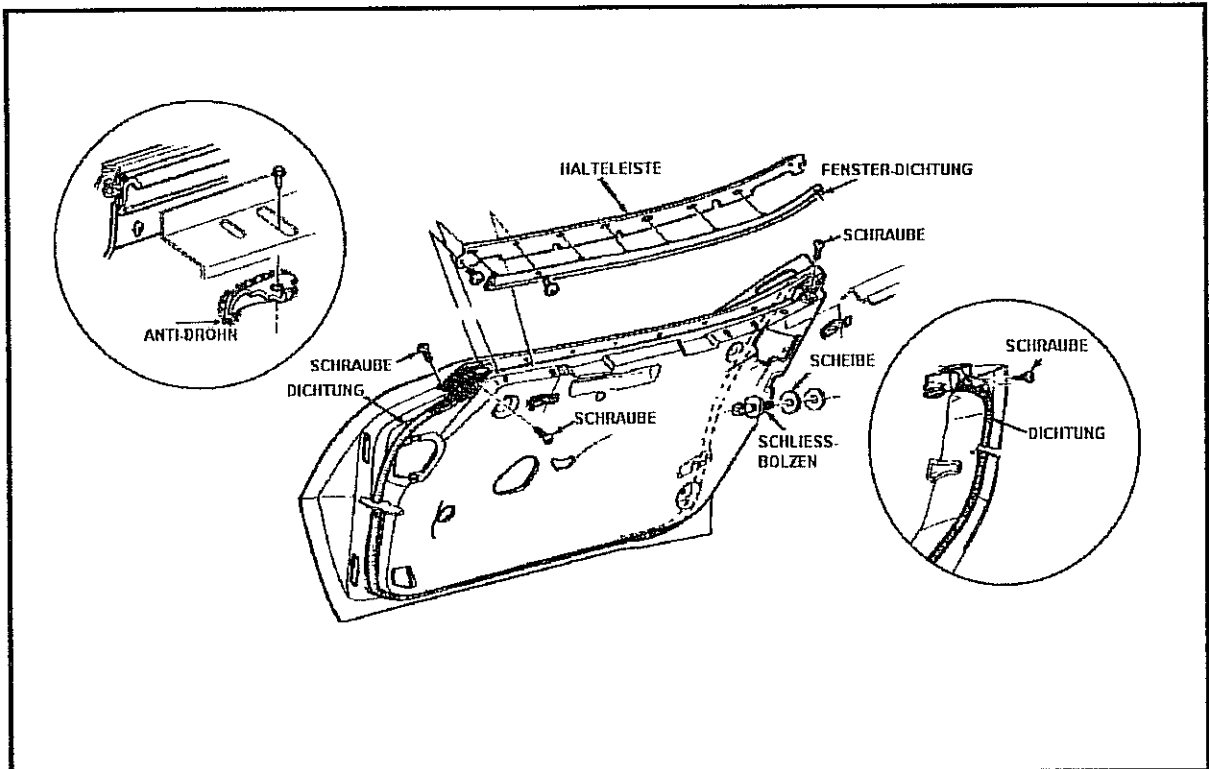


Abb. 12-12 Tüрдichtung, weitere Dichtungen und Antidröhnplättchen

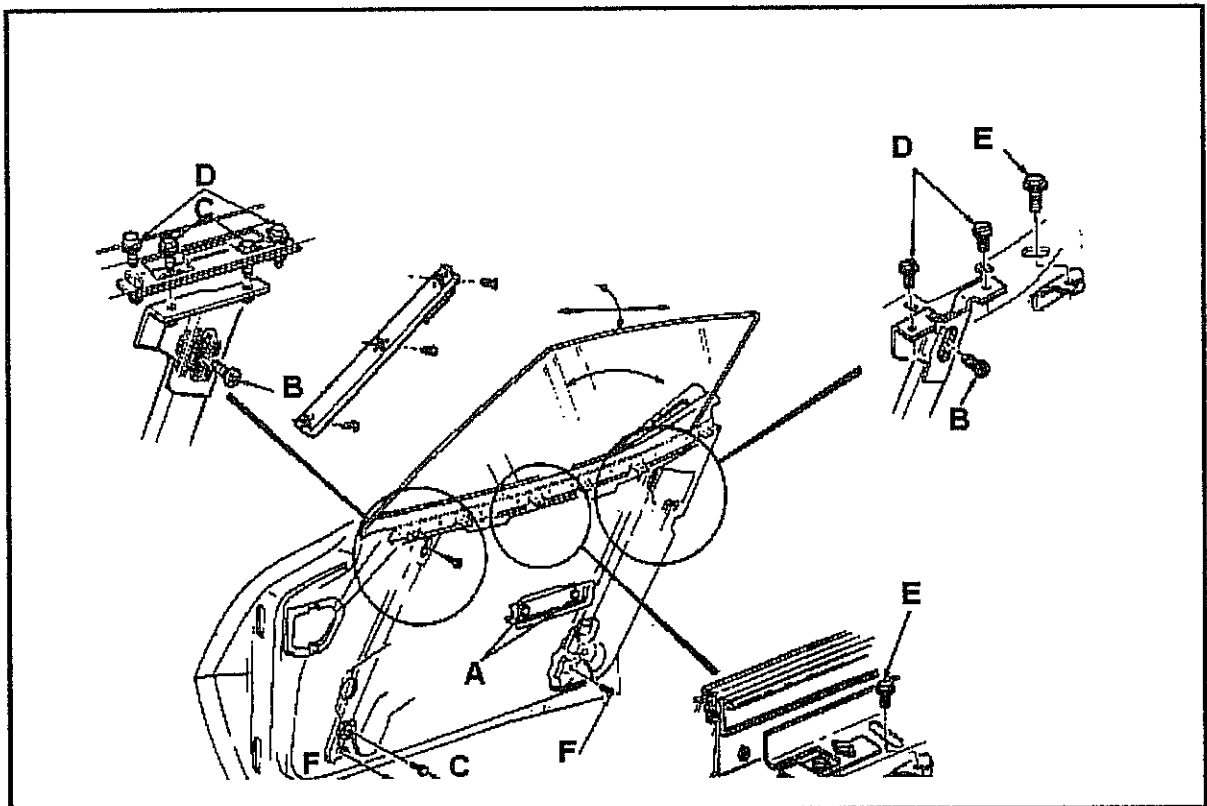


Abb. 12-13 Einstellmöglichkeiten an der Scheibe

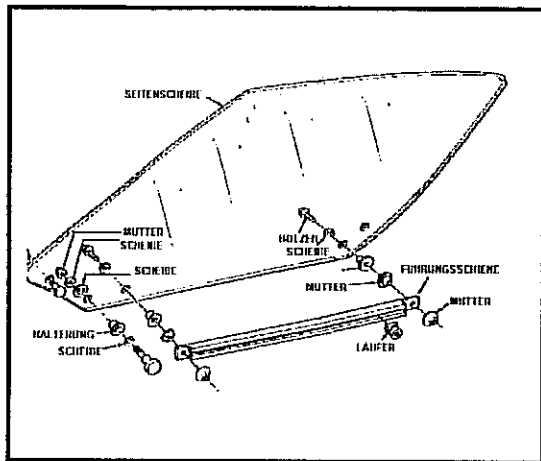


Abb. 12-14 Scheibe und Halteschiene

Vordere und hintere Laufschiene extrem nach außen stellen, um genug Platz für den Ausbau der Scheibe zu schaffen.

Fenster sorgfältig nach oben schieben und hierbei dafür sorgen, daß das Rollenzubehör durch die Montieröffnung der Tür entfernt wird.

Einbau

Wenn die Scheibe ausgetauscht werden muß, die zwei Platten und Schrauben abmontieren, und das Rahmenzubehör durch Entfernen von drei Schrauben, die durch das Glas gehen. Rahmenzubehör und Platten auf die neue Scheibe montieren, bevor die Scheibe in die Tür eingebaut wird.

Folgende Schritte sind beim Wiedereinbau durchzuführen:

- Scheibe in Türöffnung mit convexer Biegung nach außen weisend einführen.
- Mit zwei Rahmenschrauben und Muttern horizontale Führungsschiene und Glasrahmen verbinden.
- Vordere und hintere Führungsschiene in optimaler Stellung einrichten.
- Antidröhnplatten und Türverkleidung installieren.

Fensterlaufschienen

Ausbau

Der Ausbau der vorderen und hinteren Laufschiene ist wie folgt:

- Türverkleidung wie in diesem Kapitel beschrieben, ausbauen.
- Fenster ausbauen, wie in diesem Kapitel beschrieben.
- Eine Schraube am unteren Ende und zwei Schrauben am oberen Ende, der Laufschiene entfernen.
- Laufschiene vorsichtig durch oberen Schlitz ohne Hängenbleiben herausziehen.

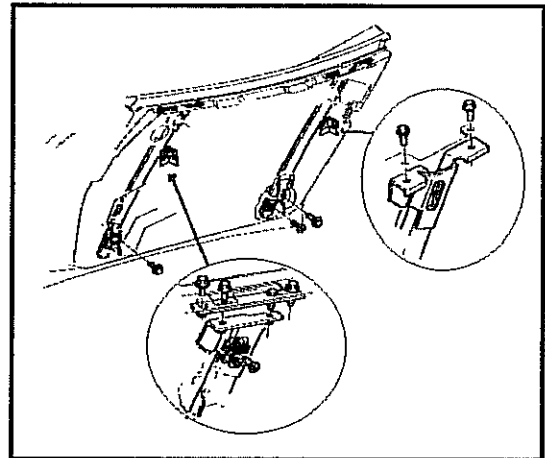


Abb. 12-15 Einstellpunkte der Fensterlaufschienen

Einbau

1. Laufschiene in Tür montieren und Befestigungsschrauben gelockert lassen.
2. Scheibe installieren, wie in diesem Kapitel beschrieben.
3. Laufschienen einstellen, wie in diesem Abschnitt Fensterjustierung ausgeführt.
4. Türverkleidung anbauen.

Fensterheber elektrisch

Wenn der Fensterheber streikt, sind als erstes die elektrischen Verbindungen zu untersuchen. Die Abb. 12-16 und 12-17 zeigen die Lage von Knotenpunkten, Schaltern und Schalterkreisunterbrechern.

Ausbau und Einbau

- Armlehne, Türverkleidung und Wasserabweiser entfernen.
- Innere Türverkleidung entfernen.
- Fenster in angehobener Position mit Klebeband, das über den Rahmen gezogen wird, fixieren.
- Elektrischen Anschluß von Motor trennen.

- Entferne innere Motorhalterung.
- Die Stifte der Blindnieten, mit denen der Antrieb befestigt ist, heraus schlagen und die Nieten mit einem 6 mm (1/4") Bohrer ausbohren.
- Die Antriebsrollen von der Fensterrahmen-Nocke ausbauen und Antrieb aus der Tür entfernen.
- Den Antrieb in umgekehrter Reihenfolge wieder einbauen, Antrieb in der Tür mit 1/4 - 20x1/2" Schrauben (Teile Nr. 9419723 oder Gleichwertiges) befestigen. Schrauben mit 8 Nm (72 inlb) anziehen.

Ausbau

VORSICHT: NICHT VERSUCHEN DEN MOTOR VOM ANTRIEB ABZUBAUEN, BEVOR NICHT FOLGENDE VORKEHRUNGEN GETROFFEN SIND: HEBEL STEHT UNTER FEDERSPANNUNG UND SOLLTE IN DER POSITION FIXIERT SEIN, BEVOR DER MOTOR ENTFERNT WIRD, SIEHE ABB. 12-19.

- Antrieb in Schraubstock einspannen.
- Mithilfe von Klemmen und einer 12 Volt-Gleichstromquelle, Motor soweit bewegen, bis ein Halbkreis-Loch in der Zahnscheibe über eine der zwei angeschweißten Muttern der Trägerplatte zu liegen kommt.
- Eine 1/4" - 20x 1/2" Schraube in die Anschweißmutter einschrauben bis das Ende in das Loch der Zahnscheibe fährt. Eventuell Loch mit Feile oder Bohrer etwas vergrößern. Mutter auf Schraube drehen, um den Hebel zu blockieren.

Einbau

Sicherstellen, daß die Blockierschraube wieder entfernt ist.

- Geschmierte Antriebseinheit und Führungsschienen umgekehrt wie beim Ausbau installieren.
- Fenster, wie in diesem Kapitel beschrieben, einbauen.

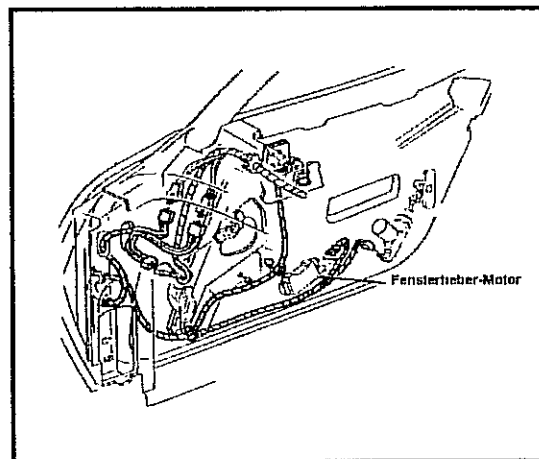


Abb. 12-16 Stromleitungen für Fensterheber

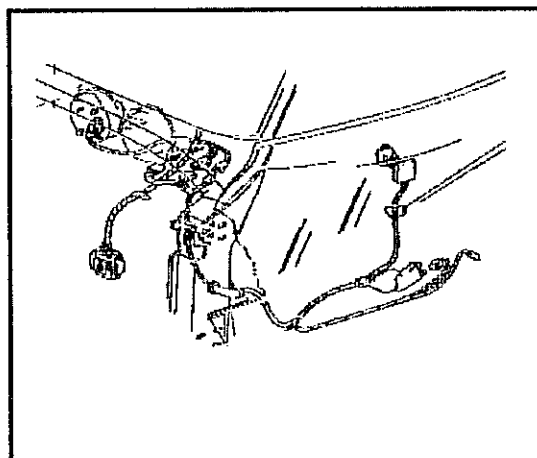


Abb. 12-17 Leitung von Karosserie zur Tür

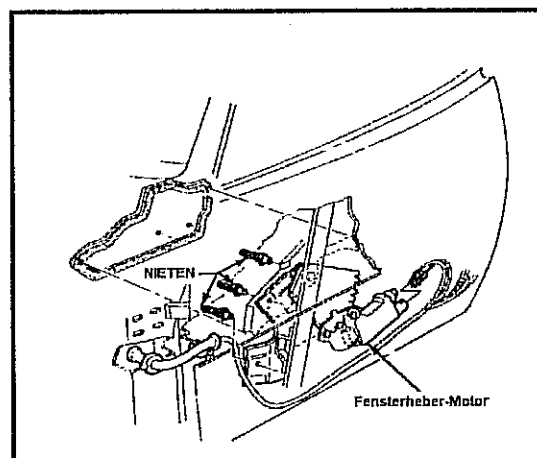


Abb. 12-18 Stellmechanismus für Elektrischen Fensterheber

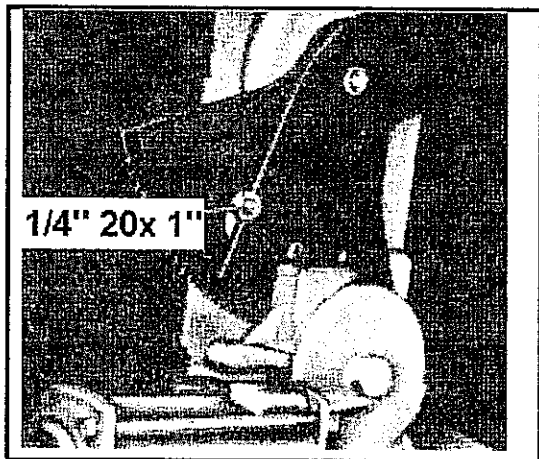


Abb. 11-19 Blockieren des Antriebsarms

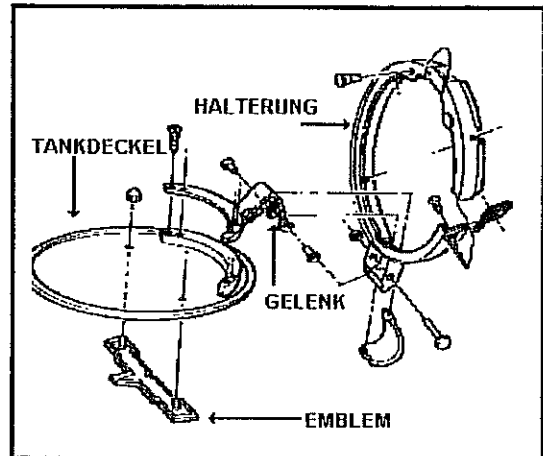


Abb. 11-22 Benzintankdeckel

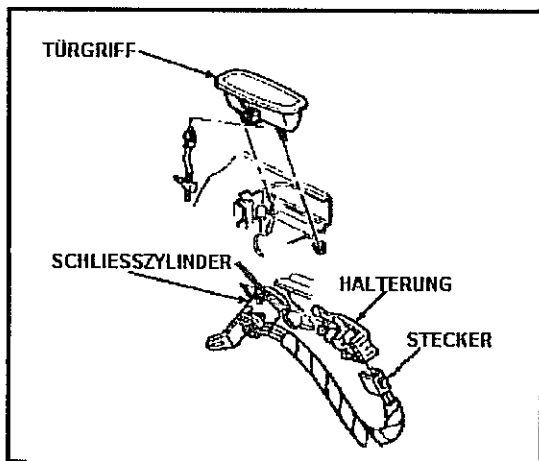


Abb. 11-20 Türgriff und Schließzylinder

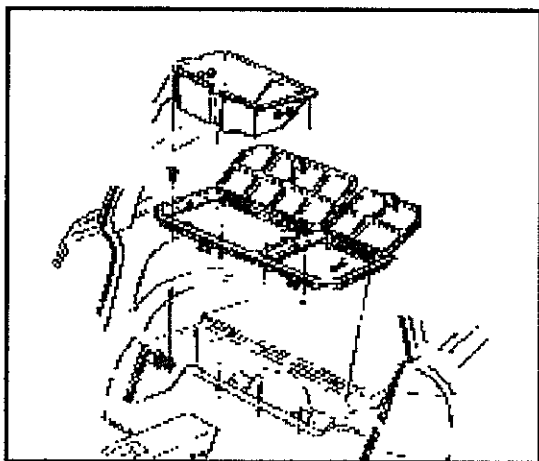


Abb. 11-21 Unterflur-Ablagefach

- Wenn sichergestellt ist, daß die elektrischen Verbindungen am Motor korrekt angeschlossen sind, Fensterheber komplett durchtesten.
- Türverkleidung und sonstiges Zubehör, wie in diesem Kapitel beschrieben, wieder montieren.

Äußerer Türgriff mit Schließzylinder

Ausbau

- Türverkleidung, wie in diesem Kapitel beschrieben, ausbauen.
- Wasserschutzschild abschrauben, Sicherungsfeder von Betätigungsstange abheben und Stange von Handgriff abziehen.
- Befestigungsmuttern von den Stehbolzen entfernen und Handgriff nach vorsichtigem Aushebeln der Befestigungsklammer des Zapfengelenkes herausheben.
- Schloßzylinder entfernen nach Wiederholen von Schritt (1), anschließend zwei Klammern am Ende des Zylinders entfernen.

Einbau

- Falls erforderlich, neue Schließzylinder-Dichtung anbringen.
- Türgriff positionieren und Befestigungsmuttern anziehen.
- Schloß in Position zurückschieben und mit drei Schrauben sichern.
- Sorgfältig Arbeitsweise des Türschlosses, des Handgriffs und des Schließzylinders untersuchen.
- Wasserschutzschild für Schloß installieren und Schaumklebeband als Dichtmittel verwenden.
- Türverkleidung einbauen wie in diesem Kapitel beschrieben.

Unterflur-Ablagefach (Abb. 11-21)

Direkt hinter den vorderen Sitzen ist ein Unterflur-Ablagefach mit zwei Wannen installiert.

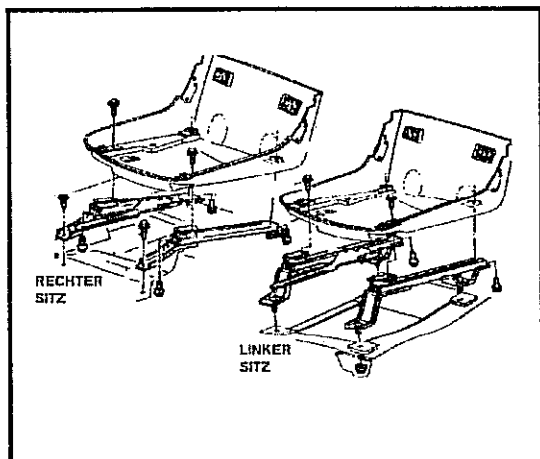


Abb. 12-23 Sitzbefestigung und Verstellereinheit

Benzintankdeckel

Abb. 12-22 zeigt Details zum Einbau der Benzintankdeckel. Der Benzintankdeckel und das umfassende Gehäuse werden durch Entfernen von Schrauben im Innern des Gehäuses ersetzt.

Reserveradbefestigung

Austausch

- Reserverad ausbauen
- (2) Schrauben, die den Schnellverschlußbügel mit der Karosserie verbinden, entfernen.
- Zwei Nieten, welche die Wanne mit der Karosserie verbinden, entfernen.
- Der Wiedereinbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau. Vor dem Einbau des Schnellverschlusses Mutter und Bolzengevinde mit Chassis-Fett einstreichen.

Bodenteppiche

Austausch

Auf Flächen, wo Bodenteppich anzukleben ist, ist jeglicher alter Teppich und Isolation zu entfernen, der nach Abziehen des Originalteppichs noch am Boden hängt. Kleber auf Stellen auftragen, die belastet werden. Sicherstellen, daß der Boden völlig sauber und trocken ist, bevor der Kleber aufgetragen wird.

- Sitzgarnitur entfernen, wie in diesem Kapitel beschrieben.
- Untere Sicherheitsgurtbefestigung einschließlich Gurtrückholer ausbauen.

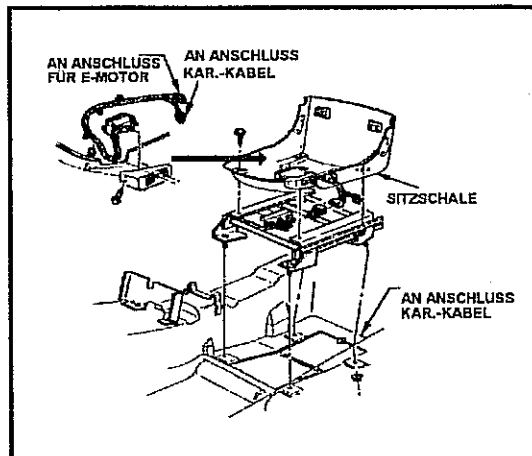


Abb. 12-24 Elektrische Sitzverstellung, Befestigungspunkte

- Zierleiste vom Einstieg entfernen.
- Fußraumverkleidung ausbauen.
- Obere Sicherheitsgurtbefestigung entfernen.
- Schrauben der seitlichen Konsolenverkleidung entfernen und Teppich unter der Konsole herausziehen.

Obige Prozedur für die andere Seite wiederholen, wenn alle Teppiche vorne entfernt werden sollen.

- Neuer Teppich im vorderen Fußraumbereich auf die Isolierung legen.
- Teppich unter Konsole schieben und seitliche Befestigungsschrauben einsetzen.
- Obere Sicherheitsgurtbefestigung anbringen. Mit vorgeschriebenem Drehmoment anziehen.
- Fußraumverkleidung anbringen.
- Zierleiste im Einstieg montieren.
- Untere Sicherheitsgurtbefestigungen montieren. Mit vorgeschriebenem Drehmoment anziehen.
- Sitzgarnitur montieren. Vorschriften hierzu in diesem Kapitel beachten. Sämtliche Schrauben mit vorgeschriebenem Drehmoment anziehen.

Sitzgarnitur

Austausch (Abb. 12-24)

- Sitz in vorderste Stellung fahren und Rückenlehne nach vorne klappen, um die unteren Befestigungsschrauben zugänglich zu machen. Hintere Schrauben entfernen.
- Sitzlehne wieder nach hinten klappen und Sitz nach hinten fahren. Teppich abheben und vordere Befestigungsschrauben entfernen.
- Garnitur reparieren oder noch brauchbare

Komponenten bei neuer Garnitur mitverwenden. Beim Einbau der Sitzgarnitur umgekehrt vorgehen wie beim Ausbau.

Sitzverstellung

Aus- und Einbau

- Sitze ausbauen, wie in Kapitel Sitzgarnituraustausch beschrieben.
- Verdrehknopf von Einstellhebel abziehen.
- LINKER SITZ: Verstell Schlitten zurückfahren, um die vorderen Verbindungsschrauben Verstell Schlitten-Sitz lösen zu können.
- RECHTER SITZ: Sitzkissen entfernen, um die vorderen Verbindungsschrauben zwischen Verstell Schlitten und Sitz lösen zu können.
- Verstell Schlitten nach vorne schieben, um die hinteren Verbindungsschrauben lösen zu können.
- Die Montage erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Elektrische Sitzverstellung (6-Fach)

Der Fahrersitz ist mit dem Karosserieboden über Stehbolzen verschraubt, die Teil des Schlittens sind. Diese Stehbolzen stehen unter dem Wagenboden hervor und sind mit 4 Muttern von unten befestigt.

Am vorderen Ende ist der Sitz über zwei Bolzen mit Anschweißmutter des Schlittens verschraubt. Am hinteren Ende stecken Bolzen im Sitz, die im Schlitten verschweißt und am Sitz verschraubt sind. Es besteht eine elektrische Verbindung zwischen Motor, Schalter und Bordnetz.

Elektrische Sitzverstellung Horizontal (Zahnstange)

Ausbau

- Sitz ausbauen und die beiden elektrischen Anschlüsse lösen, wie vorhin beschrieben.
- Sitz von der elektrischen Sitzverstellung lösen.
- Schienenabdeckung entfernen.
- Schraubenfeder am hinteren vertikalen Antriebszapfen entfernen.
- Splinte der vertikalen Antriebszapfen des rechten Verstellers entfernen.
- Den rechten Versteller vom Schlitten entfernen und die rechte Zahnstange aus dem Ver-

steller ziehen. Führung für Ritzel herausheben. Wenn nur der rechte Versteller ausgetauscht werden soll, vor dem Ausbau die Position des Ritzels zum Versteller markieren. Dann rechte Seite wieder zusammenbauen.

Um die linke Seite für einen Ausbau zugänglich zu machen, muß vorab die rechte Seite abgebaut werden.

- Feder zwischen Getriebelagerung und linker Zahnstange entfernen.
- Zwei Befestigungsmuttern lösen und Getriebe vom Schlitten lösen.
- Linke Zahnstange aus dem Verstell Schlitten ziehen und entfernen. Führung für Ritzel herausheben.

Einbau

- Ritzel-Führung über der linken Zahnstange positionieren. Die vier Plastikgleitblöcke an die Enden der Schiene schieben. Zahnstange in Versteller einschieben. Führung und Zahnstange im Versteller zentrieren.

- Getrieberitzel im linken Versteller einrichten. Getriebe befestigen. (Muttern auf Stehbolzen).
- Feder zwischen Zahnstange und Getriebelagerung einhängen.

- Führung für Ritzel über der rechten Schiene positionieren.

Die vier Plastikgleitblöcke an die Enden der Schiene schieben. Die horizontalen Antriebszähne müssen durchnummeriert werden. Die Anzahl der Zähne auf jeder Seite des Ritzels in der linken Schiene durchzählen. Die rechte Schiene und das zugehörige Ritzel in der gleichen Weise montieren.

- Den rechten Versteller installieren, Splinte an den vorderen und hinteren Zapfen montieren.
- Feder am hinteren vertikalen Antriebszapfen installieren.
- Abdeckleisten der Schienen montieren.

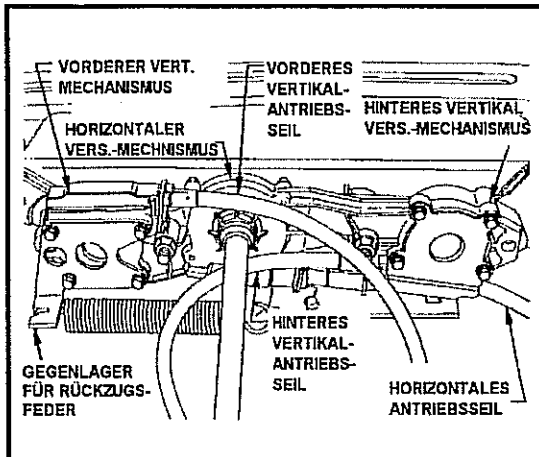


Abb. 12-25 Getriebe, Seile und Befestigungen

Austausch

- Schlitten vom Sitz ausbauen, wie vorhin beschrieben.
- Die zwei Schrauben der Zugentlastung am Motor entfernen. Kabel von Motor trennen.
- Den rechten Versteller, wie vorhin beschrieben, entfernen.
- Die beiden Schrauben, mit denen der Motor an der Schiene befestigt ist, entfernen.
- Zum Wiedereinbau alle Schritte in umgekehrter Reihenfolge durchführen, vorher alle beweglichen Teile schmieren.

Untersetzungsgetriebe

Austausch

Das Getriebe wird nur als Einheit ausgetauscht. Siehe auch Abb. 12-25.

- Rechten horizontalen Versteller und linke Zahnstange, wie vorher beschrieben, entfernen.
- Federsicherungen an den drei Kabelsteckern am Getriebe entfernen.
- Getriebe ausbauen.
- Für den Zusammenbau umgekehrt vorgehen, wie beim Zerlegen.

Rückenlehne, Polsterung

Ausbau

- Halteklammern der Rückenlehnen-Polsterung durch vorsichtiges Wegziehen der Polsterung lokalisieren.
- Den Drahtbügel aus (2) Halteklammern auf einer Seite der Rückenlehne aushaken. Um dieses durchführen zu können, den zurückfedernden Draht mit den Fingern in Richtung

Mitte der Rückenlehne drücken oder ein Werkzeug mit einer V-Kerbe benutzen. Polsterung herausnehmen, indem die Drahtbügel von den Halteklammern auf der anderen Seite ausgehängt werden.

- Die Polsterung wird in umgekehrter Weise eingebaut. Das Einhaken der Drahtbügel in die Halteklammern mit Vorsicht durchführen, weil sie geknickt oder verdreht werden könnten.

Sitzkissen

Austausch

- Sitzkissen nach vorne drücken und Halteklammern für die Sitzkissendrähte lokalisieren.
- Drähte durch Wegdrücken mit Finger oder selbsthergestelltem Werkzeug mit V-Kerbe aushaken.
- Sitzkissen anheben und nach hinten ziehend entfernen, vordere Kissen-Haltedrähte aushaken.

Prozedur umkehren und hierbei Kissen in der Mitte etwas nach unten drücken, während es nach vorne gezogen wird.

Scharnier an Rückenlehne

Ausbau

- Sitzkissen ausbauen, wie bereits beschrieben.
- Abdeckung entfernen, indem die Abdeckmuttern der Scharnierbolzen gelöst werden.
- Scharnierbolzen und Scharnier entfernen.
- Zur Montage Vorgang umkehren.

Sicherheitsgurt

Ausbau

- Dachverkleidung entfernen.
- Sitzgarnitur ausbauen, wie bereits beschrieben.
- Peitsche des Sicherheitsgurtes einschließlich elektrischen Anschluß entfernen.
- Befestigungsschraube des Sicherheitsgurtes unten am Seitenholm entfernen.
- Hintere Eckzierleiste entfernen.
- Hintere untere Randabdeckung entfernen und Sicherheitsgurt durch Dichtung und Abdeckung schieben.
- Befestigungsschraube des Gurtaufwicklers lösen und diesen entfernen.
- Gurtaufwickler einbauen.

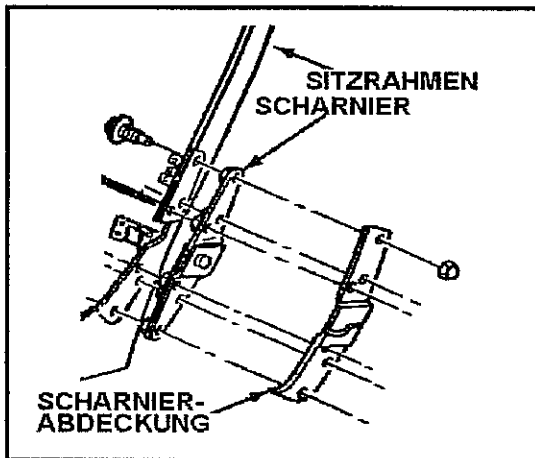


Abb. 12-26 Einbau Rückenlehnen-Scharnier

Sicherheitsgurt durch Gummidichtung und Randabdeckung schieben und Gummi in Abdeckung einklipsen.

- Randabdeckung und hintere Zierleiste montieren.
- Gurtrückholer mit zugehörigen Schrauben befestigen.
- Gurt am unteren Seitenholm befestigen.
- Peitsche des Sicherheitsgurtes mit zugehörigen Schrauben befestigen. Elektrischen Anschluß des Sicherheitsgurtes installieren.
- Sitzgruppe einbauen.
- Dachverkleidung einbauen.

KAROSSERIE-REPARATUREN VORSICHTSMASSNAHMEN

Es gibt Schutz-Cremes, um die Haut vor einem Zustand, der als Berufskrankheit "Kontakt-Dermatitis" bekannt ist, zu schützen. Aufgrund verbesserter Harzzusammensetzung sind Reizungen jedoch fast ausgeschlossen. Cremes sind erhältlich für Leute, die eine Tendenz zur Allergien durch Harze und deren Stäube haben. Die Verwendung dieser Cremes wird empfohlen, wenn mit Harzen gearbeitet wird, aber grundsätzlich notwendig sind sie nicht.

1. Schutz-Creme wie folgt auftragen:

- a) Hände sauber waschen und sorgfältig trocknen.
- b) $\frac{1}{2}$ Teelöffel voll Creme in das Handinnere geben.
- c) Gleichmäßig und leicht verteilen, bis Creme eingedrungen ist. In Falten, zwischen Finger und die Gelenke einmassieren.
- d) Eine zweite Schicht aufbringen und die Schritte b) und c) wiederholen.

e) Hände kurz unter kaltes, fließendes Wasser halten, um die Creme setzen zu lassen.

Gemischtes Harz beim Arbeiten so schnell wie möglich von der Haut entfernen, vorallem, wenn das Material bereits beginnt, zu gelieren. Dies kann am Verhalten des Materials beobachtet werden. Harz kann durch Verdünnung mit anschließendem Waschen in Wasser und Seife entfernt werden.

3. Zum Schleifen werden Staubmasken verwendet. Auch kleinen Reizungen durch Glasstaub und pulverisiertes, ausgehärtetes Harz sollte Beachtung geschenkt werden. Waschen in kaltem Wasser kann lindern.

4. Wenn möglich, Bandschleifer mit Vakuumabsaugung verwenden.

5. Harzmischungen können giftige Dämpfe produzieren und sollten nur in gut belüfteten Räumen verwendet werden.

6. Darauf achten, daß kein Harz auf die Kleidung gebracht wird.

7. Die geeigneten Arbeitsmaterialien verwenden.

8. Materialien, Utensilien und Arbeitsplatz sauber und trocken halten. Bei diesen Reparaturen treten chemische Reaktionen auf und Verunreinigungen sowie Feuchtigkeit können die chemischen Reaktionen so beeinflussen,

daß unbefriedigende Ergebnisse erhalten werden.

9. Bevor mit den Reparaturarbeiten begonnen wird, um die beschädigte Zone herum durch Drucktest nach versteckten Mängeln suchen, wobei auf Haarrisse und andere Brüche geachtet werden sollte. Das Fahrzeug nach geringen Schäden an anderen Stellen, wie um Auspuffteilen, Gittern, Lampen und Auflagepunkten absuchen. Die frühzeitige Reparatur eines kleinen Schadens verhindert die Ausweitung.

ALLGEMEINE BESCHREIBUNG KAROSSERIEBEFESTIGUNG

Der Sitz aller Karosseriebefestigungsschrauben sollte periodisch überprüft werden, um Quietschen und Rütteln der Karosserie vorzubeugen. Alle Schrauben sollten mit einem Anzugsmoment von 40-52 Nm befestigt sein.

Allgemeine Empfehlungen

Im folgenden werden allgemeine Informationen zur Reparatur von Unfallschäden und zur allgemeinen Instandhaltung von Corvette-Karosserien gegeben.

Weiterhin wird informiert über Reparatur-Formteile, allgemeine Einbauschritte zur Montage von Formteilen und Schadensbehebung an der Karosserie. Die Reparatur von GFK-Karosserien ist eine relativ einfache Sache, wenn einige Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden.

Im Falle, daß an Stahlteilen, die in der Karosserie eingebaut sind, geschweißt werden muß, ist es nicht zulässig, daß die Flamme in direkten Kontakt mit dem Kunststoff kommt. Der Bereich um die Schweißstelle sollte mit nassem Asbest oder einem ähnlichen Material abgedeckt sein (mehrere Lagen Aluminium-Folie stellen einen exzellenten Hitzeschild für die Flamme dar).

Vor Schneiden, Bohren oder ähnlichen Aktionen ist zu prüfen, ob auf der Rückseite elektrische Leitungen, elektrische Motoren o. ä. beschädigt werden könnte. Eine Untersuchung sollte durchgeführt werden, ob die geplante Reparatur nicht irgendeine der mechanischen oder elektrischen Funktionen unterbricht oder unabsichtlich verbindet.

Verstärkung von Stahlteilen, die noch in der Karosserie befindlich sind, ist mit Vorsicht durchzuführen. Wenn Wagenheber oder ähnliche Gerätschaften, die mit Hebelwirkung arbeiten eingesetzt werden, ist zu prüfen, ob das Bauteil dieser Belastung standhält. GFK-Teile haben nicht wie Stahl einen elastischen Dehnbereich, sondern brechen sofort. Wenn aufgrund eines Unfalles oder einer anderen Einwirkung nur noch eine schlechte Passung der Karosserieteile vorhanden ist, den Rahmen und die Aussparungen der Karosserie überprüfen. Eine

Verfolgung der eingewirkten Kraft-Richtung hinsichtlich gebrochener Verbindungen und Risse vor, während und nach den Reparaturvorgängen wird sich wiederholt auszahlen. Kleine Risse und Fehler in Verbindungsstellen werden mit der Zeit größer, wenn sie nicht beachtet werden.

Kosmetische Reparaturen

Abb.12-27 zeigt verschiedene Verbindungsarten, die im Zuge von Reparaturarbeiten zur Anwendung kommen können. Ein kosmetischer Schaden ist ein Fehler im Bauteil, der jedoch lediglich das äußere Erscheinungsbild beeinflusst, nicht jedoch irgendeinen physischen Schaden, wie Festigkeitsverlust, verursacht. Typischerweise wirken sich solche Fehler im Oberflächen-Erscheinungsbild in Form von Kratzern oder örtlichen Vertiefungen aus, die durch die Lackierung und vielleicht nur etwas in das Laminat wandern. Eine der Anwendungsmöglichkeiten des Gießharzes besteht darin, solche Oberflächenfehler auszubessern, wenn die originale Kontur wieder hergestellt werden soll. Das Material ist für eine leichte und dauerhafte Reparatur geeignet.

Kratzer, Löcher und kleine Fehler

A. In manchen Fällen wird eine zerkratzte Oberfläche nur eine neue Lackierung bedingen. Wenn die Oberfläche nur bis zum Glaslaminat zerkratzt ist, sollte folgende Prozedur angewendet werden:

- Den Lack im Bereich um den Kratzer herum vollständig mit Verdünnung entfernen.
- Einen kontinuierlichen Übergang mit Naß- oder Trockenschleifpapier Nr. 240 und anschließend mit Nr. 360 schleifen.

HINWEIS: Nicht zu tief in den GFK schleifen, sollte es notwendig sein, etwas tiefer zu gehen, so sollte das Reparaturverfahren nach B) verwendet werden.

- Die Reparatur-Fläche mit Verdünner reinigen und mit Tuch abreiben.
 - Die umgebenden Karosserieteile müssen vor den Lackierarbeiten abgedeckt werden.
- Auf GFK-Karosserien der Y-Serie nur nicht-aggressive Klebebänder verwenden.
- Lackieren.

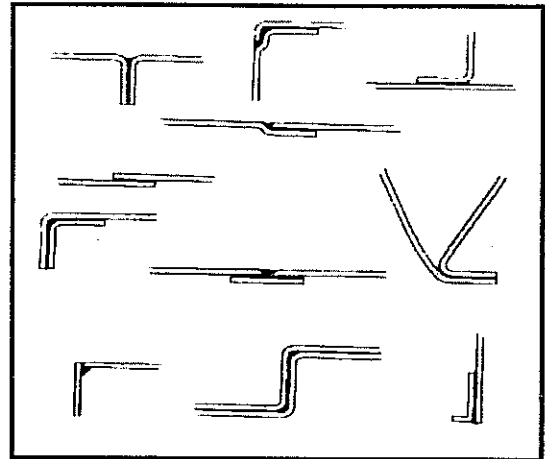


Abb. 12-27 Typische Verbindungsformen um die Karosserie

B. In einigen Fällen macht die Beschädigung der Fläche einen Kunststoffaufbau erforderlich, damit die Original-Kontur wieder erreicht wird, obwohl das GFK weder durchstoßen noch anderweitig der Schaden groß ist. In diesen Fällen ist die Reparatur wie folgt durchzuführen:

- Lack mit Verdünnung o. ä. bis auf GFK um die beschädigte Stelle herum abtragen.
- In der beschädigten Zone ein "V" schleifen und ausfeilen. Das "V" sollte eine Neigung mit maximaler Anbindungsmöglichkeit haben. Ein Bandschleifer mit Staubabsaugung verkleinert das Staubproblem.
- Umgebung um die beschädigte Stelle anschleifen.
- Mit Verdünner reinigen und mit Tuch nachreiben.
- Harz und Härter im Verhältnis 1:1 mischen.
- Das Gießharz mit Rasiermesser oder Spachtel aufbringen
- Die zu reparierende Fläche mit Wärme bestrahlen. Heizlampen in einem Abstand von 30 cm von der Reparaturstelle sind empfehlenswert. Eine Stunde durch härten lassen. Wenn keine Heizlampen verfügbar sind, bei Raumtemperatur (21°C bis 24°C) für 8 bis 10 Stunden aushärten lassen.
- Die Reparatur grobschleifen, feinschleifen und lackieren in der üblichen Weise.

Struktur-Reparaturen

Beschädigungen an Karosserieteilen, wie Risse oder Löcher, die komplett durchgehen, werden als Strukturschäden bezeichnet. Dieses Schadensausmaß kann die Festigkeit und die strukturelle Zuverlässigkeit des Laminats beeinträchtigen. Alle Struktur-Reparaturen sind daher mit Verstärkungsstreifen oder Verstärkungsflicken auszuführen, um die anschließend geforderte Festigkeit zu erzielen, die eine reparierte Stelle strukturell und optisch bei normalem Einsatz intakt halten soll.

Das Flicker oder Verstärkungsstreifen stellt auch die Grundlage für den geforderten Aufbau dar, so daß die Original-Kontur wieder erreicht wird.

Typischerweise besteht der Verstärkungsflicker einfach aus Glasgewebe, das mit gemischtem Harz getränkt und auf die Rückseite des Schadens gelegt wird.

Diese Komponenten (Harz, Härter, Gewebe) sind zusammen mit Schutz-Creme und Misch-Utensilien im Kunststoff-Reparaturkit enthalten.

Risse, Löcher mit guter Zugänglichkeit von hinten.

- Nach einem versteckten Schaden forschen. Um die beschädigte Fläche herum mit der Hand Druck ausüben.
- Mit Lacklöser Lack um beschädigte Stelle entfernen. Fläche nochmals nach Anzeichen anderer Schäden untersuchen.
- Mithilfe eines Schleifgerätes, Feile oder Sägeblattes ein "V" in der beschädigten Fläche einarbeiten. Die Seitenflächen des "V" sollten eine möglichst geringe Neigung haben, damit die Verbindungsfläche größtmöglich wird. Ein Bandschleifgerät mit Absaugung verringert das Staubproblem. Den Bereich um die Schadensstelle anschleifen, um eine gute Verbindungsmöglichkeit zu erhalten.
- Die Rückseite der beschädigten Stelle reinigen, um einen guten Haftgrund für den Verstärkungsflicker zu schaffen. Schleifpapier oder Schleifgerät und Verdünnung verwenden.

- Wenn nötig, Teile des Karosserieabschnittes ausrichten, um die Originalkontur zu erhalten. Möglicherweise ist ein Stück Karosserie von der gleichen Stelle zur Hand, das statt Glasfasergewebe und Gießharz als Verstärkung verwendet werden kann.

In diesem Fall sollte der Kunststoffflicker die beschädigte Stelle allseitig 50 mm überlappen und auf der Rückseite des Loches oder Risses mit Gießharz als Kleber aufgebracht werden. Die Weiterbearbeitung an der Oberseite ist in jedem Fall die gleiche.

- Glasmatte, die in ihrer Größe die Schadensstelle allseitig 50 mm überlappen, zurechtschneiden.

- 1 Teil Härter auf 4 Teile Gießharz anmischen. HINWEIS: Sauberkeit ist sehr wichtig. Sicherstellen, daß alle Behälter trocken und sauber sowie Harz- und Härterdosen dicht geschlossen sind, wenn sie gerade nicht in Gebrauch sind. Keine gewaschenen Becher zum Mischen verwenden und keinen Härter in die Harzdose, oder umgekehrt bringen.

- Glasfasermatten, 3 - 5 Lagen, mit dem flüssigen Gießharz-Härter-Gemisch tränken. Glasfasermatten (eine nach der anderen) auf die Rückseite der Schadensstelle legen. Falten austreiben und Matten-Kontur so gut wie möglich anpassen.

- Die Verstärkungszone anwärmen. Empfehlenswert sind Heizlampen, 30 cm von der Reparaturstelle entfernt. 1 Stunde für das Aushärten ansetzen. Wenn Heizlampen nicht zur Verfügung stehen, bei Raumtemperatur (21°C bis 24°C) 8 bis 10 Stunden aushärten lassen.

- Nachdem der Verstärkungsflicker voll ausgehärtet ist, die Oberseite des Schadens genauso behandeln, wie bei der Reparatur eines kosmetischen Schadens. Die Verwendung von Gießharz-Kleber ist empfehlenswert.

- Die Reparaturstelle durch Grob-, Feinschleifen und Lackieren in der üblichen Weise fertigstellen.

Risse und Löcher ohne Zugang von hinten

- Nach versteckten Schäden suchen. Mit Handkraft um die beschädigte Stelle herum Druck ausüben.
- Mit Lacklöser Lack in der Schadenszone

entfernen. Bereich nochmals nach Anzeichen anderer Schadensformen absuchen.

- Mit Hilfe einer Feile oder eines Sägeblattes den gesamten beschädigten Bereich entfernen bis ein Loch entsteht, durch den ein Verstärkungsflicken durchgeschoben werden kann. Sofern vorhanden, kann ein Stück Kunststoff, das in seiner Form der Kontur der beschädigten Zone entspricht, anstelle von Glasfasermatten und Gießharz, wie vorher beschrieben beschrieben, verwendet werden. In diesem Fall sollte der Verstärkungsflicken die beschädigte Zone allseitig um 50 mm überlappen und von hinten mit Gießharz als Kleber angebracht werden. Die Weiterbearbeitung an der Oberfläche ist bei beiden Methoden identisch.

- Ein Stück Poly-Äthylen-Folie ausschneiden, wie es im Nahrungsmittelbereich zum Frischhalten verwendet wird. Das Stück sollte die zu reparierende Fläche 75 mm überlappen. Den Film außen auf die Reparaturfläche aufbringen -Glasfasermatte mit unlaufend 50mm Überlappung über den Schadensbereich in Form schneiden.

- 1 Teil Härter und 4 Teile Gießharz anmischen. HINWEIS: Sauberkeit ist sehr wichtig. Sicherstellen, daß alle Behälter trocken und sauber und Harz- und Härterdosen dicht geschlossen sind, wenn sie gerade nicht in Gebrauch sind. Keine gewachsenen Becher zum Mischen verwenden und keinen Härter in die Harzdose, oder umgekehrt bringen.

- 3 - 5 Lagen Glasfasermatten mit dem flüssigen Gießharz-Härtergemisch tränken. Glasfasermatten(eine nach der anderen) auf den Polyäthylen-Film legen. Falten ausstreichen und Mattenkontur so gut wie möglich anpassen
- Den Flicker anwärmen. Empfehlenswert sind Heizlampen, 30 cm von der Reparaturstelle entfernt. 1 Stunde für das Aushärten ansetzen. Wenn Heizlampen nicht zur Verfügung stehen, bei Raumtemperatur (21°C - 24°C) 8 bis 10 Stunden aushärten lassen.

- Flicker aushärten lassen, dann entfernen und Polyäthylen-Folie abziehen.

- Verstärkungsflicken auf gewünschte Größe und Form zurechtschneiden. Der Flicker sollte den beschädigten Bereich allseitig um 50 mm überlappen.

- Die Oberfläche des Verstärkungsflickens anschleifen, um eine raue Bindezone zu

erzeugen.

- Mit Hilfe eines Schleifgerätes, Feile oder Sägeblattes ein "V" in der beschädigten Fläche einarbeiten. Die Seitenflächen des "V" sollten eine möglichst geringe Neigung haben, damit die Verbindungsfläche größtmöglich wird. Ein Bandschleifgerät mit Staubabsaugung verringert das Staubproblem. Sicherstellen, daß der gesamte beschädigte Bereich entfernt ist. Den Bereich um die beschädigte Zone anschleifen, um eine gute Bindung zu ermöglichen

- Durch das Loch die Unterseite des Reparaturbereiches mit Schleifpapier anrauen, um eine raue Bindezone 50mm um den Rand herum zu erzeugen .

- Zwei Löcher im Verstärkungsflicken in ungefähr 20mm Abstand bohren. Ein Stück gewachsenen Draht durch das Loch ziehen, um den Flicker nach dem Einbau in Position halten zu können.

- Gießharz anmischen und auf die Oberfläche des Verstärkungsflickens auftragen. Die Verwendung des Gießharzes in der Zusammensetzung als Kleber (1:1) ist empfehlenswert.

- Flicker durch das Loch schieben, dann Drahtstücke fest anziehen, bis an allen Seiten Harz herausquillt. Drähte um ein Stück Holz verdrehen, um den Verstärkungsflicken in Position zu halten bis das Gießharz hart wird

- Den Flicker anwärmen. Empfehlenswert sind Heizlampen, 30cm von der Reparaturstelle entfernt. 1 Stunde für das Aushärten ansetzen. Wenn Heizlampen nicht zur Verfügung stehen, bei Raumtemperatur (21°C - 24°C) 8 - 10 Stunden aushärten lassen.

- Wenn der Verstärkungsflicken ausgehärtet ist, die Vorderseite des Schadens auffüllen, wobei entsprechend der Prozedur: Reparatur eines kosmetischen Schadens, vorgegangen werden muß.

- Die Reparatur mit Grobschleifen, Feinschleifen und Lackieren in der üblichen Art zu Ende führen.

Rahmen / GFK Ablösungen

Rahmen/GFK Ablösungen sind nach einer ersten Reinigung mit Gießharz-Kleber zu verhindern. Sofern möglich, mechanische Verbindungsarten wählen.

Vollständiger Karosserieteil-Austausch

In einigen Fällen ist der Schaden so groß, daß eine Wiederherstellung mit Glasfasergewebe und Gießharz unmöglich ist. In diesen Fällen ist der Austausch ganzer Karosserieteile durchzuführen. Verschiedene Reparaturteile sind lieferbar. Siehe Reparaturteile in den Allgemeinen Anweisungen am Beginn dieses Kapitels. Es können komplette Reparaturteile oder nur Ausschnitte davon, entsprechend der notwendigen Reparaturart verwendet werden.

Die Karosserieteile sollten mit mechanischen Hilfen fixiert werden, um eine exakte Ausrichtung zu garantieren.

Austausch

- Lack ca. 50mm von jeder Seite der originalen Verbindungsart zwischen dem auszutauschenden Teil und der restlichen Karosserie entfernen. Dadurch wird die originale Verbindungsnaht freigelegt.
- Mit einem Bandschleifer oder Hochleistungsschleifgerät beschädigtes Karosserieteil bis zur Original-Verbindungsnaht abschleifen. Die Hälfte der freigelegten Verbindungsnaht bleibt erhalten.

HINWEIS: Vorsicht walten lassen, damit der originale Verbindungstreifen in keinsten Weise beschädigt wird. Wenn der originale Verbindungstreifen beschädigt wird, kann mit Gießharz-Kleber ein Reparaturstreifen angebracht werden.

- Oberflächen auf beiden Teilen, dem Austauschteil und dem angrenzenden Originalteil auf einer Breite von 1/2 bis 3/4 cm von der Grenzlinie entfernt anschleifen. Ebenfalls die Oberfläche des Verbindungstreifens und die Oberfläche auf der Rückseite des Austauschteles mit Körnung 60 E Schleifpapier anschleifen. Alle Oberflächen mit Verdünnung abwischen.

- Aneinanderstoßende Kanten über die gesamte Dicke auf 30° anschrägen, so daß ein einfacher "V"-Stumpfstoß entsteht, wenn die Teile zusammengefügt werden. Wenn das Austausch-Teil am Stoß nicht genau paßt, Kante abschleifen oder zuschneiden.

- Eine ausreichende Menge an Epoxid-Harz als Kleber vorbereiten.

- Angemischtes Gießharz auf den Verbindungstreifen in einer Dicke von ungefähr 5 mm auftragen.

- Austauschteil auf Verbindungstreifen setzen. Austauschteil ausrichten, so daß ein geschlossener "V"-Stumpfstoß an der Verbindungsstelle zwischen dem Austauschteil und dem angrenzenden Karosserieteil entsteht.

Wo das Austauschteil nicht geklammert werden kann, sind 5 mm Schrauben mit großen Scheiben auf der Innen- und Außenseite oder Streifen und Blechschrauben zu verwenden.

- Bevor der Gießharz-Kleber vollständig aushärtet, die 'V'-Ausschnitt auf der Außenseite verfüllen und der Originalkontur anpassen.

- Die Reparaturzone wärmen. Empfehlenswert sind Heizlampen, 30 cm von der Reparaturstelle entfernt. 1 Stunde für das Aushärten ansetzen. Wenn Heizlampen nicht zur Verfügung stehen, bei Raumtemperatur (21° - 24°C) 8 bis 10 Stunden aushärten lassen.

- Wenn der Epoxidharz-Kleber vollständig ausgehärtet ist, können die Befestigungen, um das Austauschteil eingerichtet zu halten, wieder entfernt werden. Schraubenlöcher auffüllen und irgendwelche weitere Oberflächen-Unregelmäßigkeiten mit der gleichen Vorgehensweise wie für die Reparatur von kosmetischen Schäden, beseitigen.

- Die Reparatur mit Grobschleifen, Feinschleifen und Lackieren in der üblichen Weise vollenden.

Teilweiser Austausch eines Karosserieteiles

Manchmal tritt ein Schaden auf, der massiv ist, jedoch den Austausch eines kompletten Karosserieteiles nicht zwingend erforderlich macht. In diesen Fällen kann ein Austauschteil gekauft, geeignet zerschnitten werden und mit dem noch intakten Teil des Karosserie-Abschnittes verbunden werden.

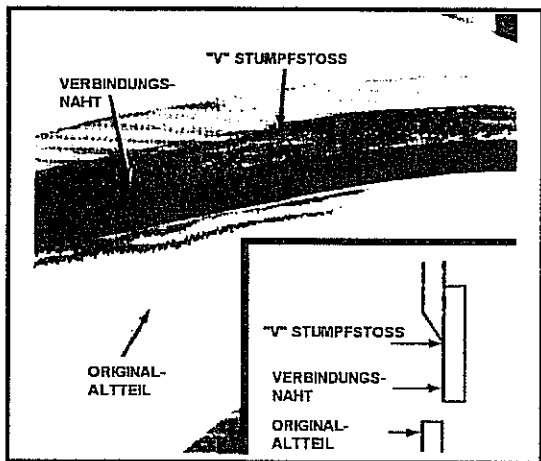


Abb. 12-28 Ausbau eines kompletten Karosserieteiles

- Den beschädigten Abschnitt von der Karosserie abtrennen. In Fällen, wo dieser Schadensbereich in der Nähe einer Verbindungsnaht liegt, kann der Ausbau gemäß den Schritten ersten beiden Abschnitten "Vollständiger Austausch eines Karosserieteiles" durchgeführt werden.
- Vom Austauschteil einen geeigneten Abschnitt oder Abschnitte ausschneiden.
- Die Oberfläche des Austauschteils und der anschließenden Originalkarosserie in einer Breite von 50 bis 75 mm von der Grenzlinie entfernt anschleifen. Ebenso den freigelegten Teil des Verbindungstreifens und die Rückseite des Austauschteils mit 60 E Schleifpapier. Alle Oberflächen mit Verdünnung reinigen.
- Aneinanderstoßende Kanten über die gesamte Dicke auf 30° anschrägen, so daß ein einfacher "V" Stumpfstoß entsteht, wenn die Teile zusammengefügt werden. Wenn das Austauschteil am Stoß nicht genau paßt, Kante abschleifen oder zuschneiden.
- In Bereichen, wo ein originaler Verbindungstreifen sichtbar ist, das Austauschteil in der Weise fügen, wie im Kapitel "Kompletter Austausch eines Karosserieteiles" beschrieben.
- In Bereichen, wo kein originaler Verbindungstreifen vorhanden ist, das Austauschteil in der Weise an den unbeschädigten, vorhandenen Abschnitt fügen wie in Kapitel "Strukturelle Reparatur" beschrieben.

HINWEIS: In den Fällen, wo ein Spalt zwischen dem vorhandenen Karosserieabschnitt und dem Austauschteil ist und als Riß betrachtet werden

kann, sollte dieser wie in dem Verfahrensschritten der Strukturellen Reparatur beschrieben, repariert werden.

- Die Reparaturzone wärmen. Empfehlenswert sind Heizlampen, 30 cm von der Reparaturstelle entfernt. 1 Stunde für das Aushärten ansetzen. Wenn Heizlampen nicht zur Verfügung stehen, bei Raumtemperatur (21°- 24°C) 8 - 10 Stunden aushärten lassen.
- Nachdem die Materialien voll ausgehärtet sind, die Außenseite des Schadens auffüllen, wobei die gleiche Prozedur wie für die Reparatur von kosmetischen Schäden angewendet wird. Den Epoxidharz-Kleber wie empfohlen, anwenden.
- Die Reparatur mit Grobschleifen, Feinschleifen und Lackieren in der üblichen Weise vollenden.

WARTUNG AM HINTEREN TEIL DER KAROSSERIE

Sonnendachverkleidung (T-Tops)

Entfernbares Dachverkleidungen an der Corvette bestehen aus laminiertem Sicherheits-Colorglas. Jede Hälfte ist an vier Punkten befestigt. Eine einzige Verriegelung an der vorderen, äußeren Ecke der Hälfte gibt den Bajonettverschlußzapfen am hinteren, äußeren Eck frei. Die Glasdächer sind so ausgelegt, daß sie fast 1/8" (3,175 mm) höher als der hintere Dachabschnitt sind, daher auf keinen Fall versuchen, diese miteinander fluchtend zu machen.

Aus- und Einbau

- Fenster senken und Tür öffnen.
- Öffnungsgriff herunterziehen.
- Komplette Dachhälfte nach oben drücken, hoch genug, um die Verschlußlaschen frei zu bekommen und Dachhälfte zu sich herziehen. **HINWEIS:** Die Dachhälften sind aus laminiertem Sicherheitsglas und können brechen, wenn sie fallengelassen werden oder nicht mit Vorsicht behandelt werden.

- Zum Wiedereinbau Prozedur umkehren. Nach dem Ausbau können die Glashälften in den Schutzbehältern, die im hinteren Kofferraum vorhanden sind, verstaut werden.

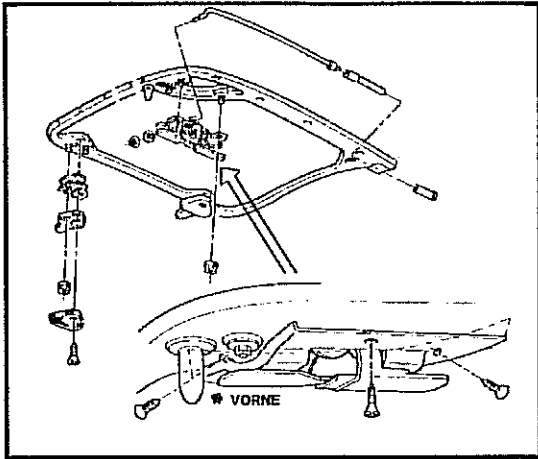


Abb. 12-29 Dachverschlüsse und Gestänge

Einstellung des Daches

Das Glasdach ist innerhalb der Dachöffnung einstellbar. Unterlegplättchen an den Dachschließblaschen (Dachmitte) und aus Schließzapfen mit zugehöriger Platte ermöglichen eine Höhenverstellung der Dachhälften.

Die Dachschließblaschen, die Einstellung der Verriegelung bestimmen die Stellung der Dachhälften zueinander.

Um das Dach auf beiden Seiten auszurichten, wie folgt vorgehen:

- Abdeckungen der Dachschließblaschen in der Mitte durch Lösen der Schrauben entfernen.
 - (3) Schrauben der Riegelverkleidung lösen und Verkleidung entfernen.
 - Muttern der Schließblaschen und des Riegels lösen.
 - Schrauben des Schließzapfens und zugehöriger Platte lösen.
 - Dach in gewünschter Position einrichten.
 - Muttern wieder anziehen und Verkleidungen anbringen.
 - Schrauben des Schließzapfens und der zugehörigen Platte wieder anziehen. Nachdem die Dachhälften in der Karosserie eingerichtet sind, hintere äußere Schließzapfen-Verlängerung so einrichten, daß die Markierung mit dem Schließzapfen und dem Plattenzubehör sich deckt, um volles Eingreifen zu erreichen.
- Um korrekte Höheneinstellung zu erzielen, Dachhälften wie folgt einrichten.

HINWEIS: Die Glasdach-Hälften sind so ausgelegt, daß sie fast 1/8" (3,175 mm) höher sind als der hintere Dachabschnitt, daher nicht

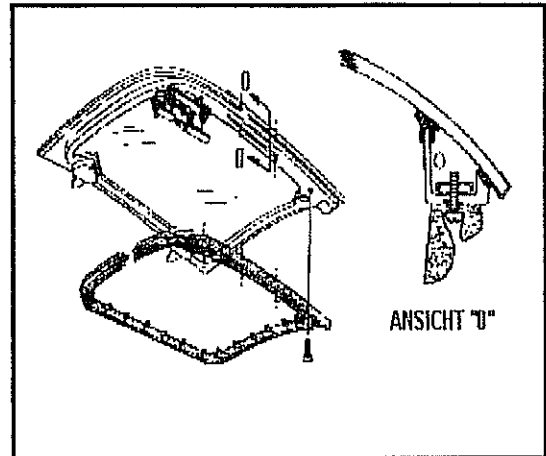


Abb. 12-30 Glasdach Dichtgummi

versuchen, Glasdach und übrige Dachkontur fluchtend auszurichten.

- Mit den Dachhälften in Position, an den Dachschließblaschen Distanzplättchen einfügen oder entfernen, bis in der Mitte die korrekte Höhe eingestellt ist.
- Um die Höhenposition außen einzustellen, die Schrauben des Schließzapfens und der zugehörigen Platte lösen und wie benötigt, einrichten. Schrauben wieder anziehen.

Dichtgummi

Austausch

- Dach ausbauen und mit der Oberseite auf weiche, saubere Unterlage legen.
- Schraube auf jeder Seite der Randleiste entfernen.
- Randleiste von den Kunststoffklammern an acht Stellen loshebeln. Randleiste entfernen.
- (4) Befestigungsschrauben des Dichtgummis entlang dem äußeren Rand des Daches lösen.
- Kunststoffknöpfe, die Dichtung mit dem Dach verbinden, herausziehen und Dichtung entfernen.
- Alten Dichtungskitt vom Dach entfernen.
- Dichtungskitt am Dach entlang, wo die Dichtung zu liegen kommt, auftragen.
- Neue Dichtung so installieren, daß Schraubenbefestigung angebracht werden kann und alle Kunststoffklammern montieren. Dichtung am Umfang andrücken, damit Kleber sich gleichmäßig verteilt.
- Dichtung mit 4 Schrauben sichern.
- Randleiste wieder montieren.
- Komplettes Dach montieren.

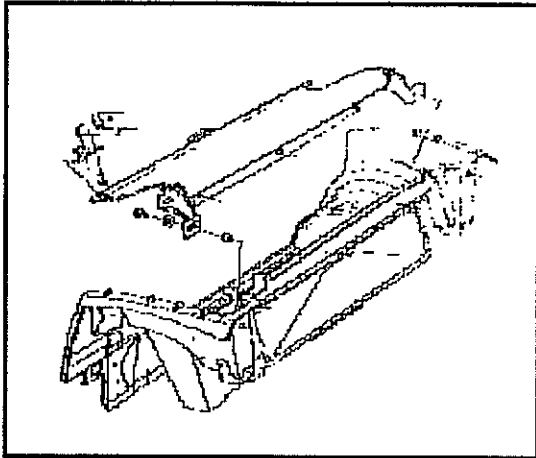


Abb. 12-31 Gepäckabdeckung

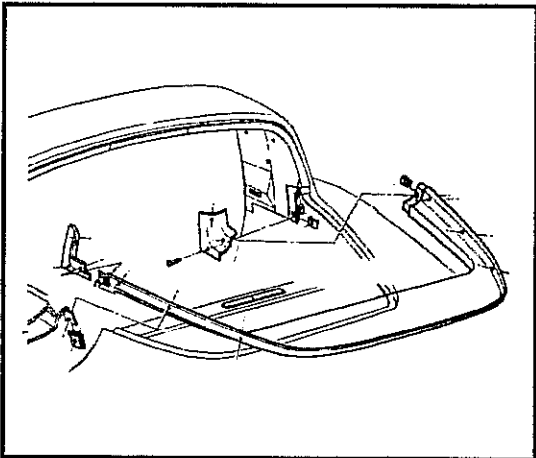


Abb. 12-32 Abdeckung Kofferraumumrandung

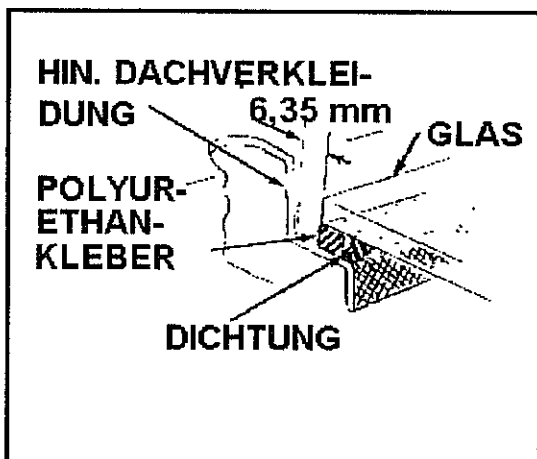


Abb. 12-33 Einbau der Heckscheibe

Hintere Kofferraumumrandung

Ausbau (Abb. 12-32)

- Hintere Randzierleiste ausbauen.
- Kofferraumumrandung nach Entfernen der Befestigungsschrauben ausbauen.
- Verankerungsschraube des Schultergurtes am Seitenholm entfernen.
- Hintere Dach-Randleiste entfernen und Schultergurt durch Verkleidung schieben.
- Schritte 3 und 4 für andere Seite wiederholen.
- Der Wiedereinbau erfolgt umgekehrt wie der Ausbau.

Heckscheibe

Für den Einbau der Heckscheibe wird ein selbsthärtender Polyurethan-Kleber verwendet, der das Glas mit dem GFK-Rahmen verbindet. Auf das Glas aufgetragen, beginnt der Kleber durch den Einfluß des Sauerstoffs bald auszuhärten. Es ist daher wichtig, das Glas nach dem Kleberauftrag schnell in die Rahmenöffnung zu bringen. Es gibt einen Reparatur-Kit, in dem sämtliches Zubehör für die folgenden Arbeiten enthalten ist.

Ausbau

- Zierleiste mit geeignetem Werkzeug entfernen.
- Das Ende des Klavierdrahtes am Holzgriff befestigen. Das andere Ende durch den Kleber an einem unteren Eck der Heckscheibe stecken und ebenfalls mit einem Holzgriff befestigen.
- Mit Unterstützung eines Helfers die Klebeschicht (mit einer sägenden Bewegung des Klavierdrahtes) aufschneiden: seitlich nach oben, oben quer, auf der gegenüberliegenden Seite nach unten und unten quer.
- Altes Glas herausheben.
- Mit einem scharfen Kratzer oder Holzschneider alten Kleber aus dem Rahmen entfernen.
- Mit Saugnäpfen neue Scheibe in Öffnung heben, Passung der Scheibe im Rahmen kontrollieren.
- Glas wieder herausheben und auf gepolsterte Fläche ablegen.
- Scheibe innen am Rand Öl- und Fettfrei machen. Schutzfilm abziehen und Schaumstoff-

Klebestreifen 6mm vom Rand entfernt am gesamten Umfang innen anbringen. Als nächstes Silan-Grundierung innen am Rand über den gesamten Umfang aufbringen; ebenso Grundierung an der Dichtfläche des Windschutzscheibenrahmens.

- Patronenspitze entlang der farbigen Markierungslinie ausschneiden.
 - Klebepatrone in Spritze einlegen.
 - Sorgfältig ein kontinuierliches Band Klebstoff auf der Innenseite nahe am Rand der Scheibe ziehen.
- Der Kleberauftrag sollte an der Basis ungefähr 6mm breit sein und eine Pyramide von 10mm Höhe ausbilden. Wenn die Pyramide während des Auftrags zusammenbricht, ungefähr 2-3 Minuten warten, bis das Material sich gesetzt hat. Wenn sich eine Luftblase im Kleber zeigt, die Spritze zurückziehen und erst diese Fehlstelle auffüllen, bevor mit dem Auftragen fortgesetzt wird.
- Die Halteklammern der Zierleisten sind selbstabdichtend und benötigen keine spezielle Abdichtung bevor das Glas eingebaut wird.
 - Mit Unterstützung eines Helfers, Glas anheben und vorsichtig Glasabstandshalter DN1695478 oder gleichwertiges anbringen

Einbau

- Scheibe leicht drücken, damit sich der Kleber im Scheibenrahmen verteilt. Wo nötig, Material nachschieben, um eine saubere Dichtung zu erzielen. Wasser nicht mit zu starkem Druck auf den Kleber spritzen, solange der Kleber noch weich ist.
 - Sofort einen Test durch Aufsprühen von Kaltwasser durchführen. Wenn eine Leckage entdeckt wird, mit Hilfe eines Schlitzschraubenziehers oder Spachtel Kleber in die defekte Stelle nachschieben, um die Leckage abzudichten.
- Die Reparatur einer Leckage ist meist von der Innenseite besser durchzuführen.
- Zuvor entfernte Zierleisten wieder montieren. Wenn die Leisten beim Ausbau beschädigt wurden, ersetzen.

DREHMOMENTWERTE KAROSSERIE

Karosseriebefestigungsschrauben	33 Nm
Bolzen für Türschloßriegel	33 Nm
Schraube Gurtrückholer-Brustgurt	26 Nm
Befestigung Gurtpeitsche	30 Nm
Sitz am Verstell Schlitten	16 Nm
Verstell Schlitten an Karosserie	16 Nm

FAHRZEUG

ELEKTRIK UND SCHALTPLÄNE

ALLGEMEINE BESCHREIBUNG	FE 1	Scheinwerfer	FE 5
DIAGNOSE	FE 1	Klappscheinwerfer	FE 6
Spannungsprüfung	FE 1	Unterdruckantrieb für Klappscheinwerfer	FE 7
Durchgangsprüfung	FE 2	Unterdruckregel-Ventil	FE 7
Prüfen auf Spannungsabfall	FE 2	Unterdruck-Speicher	FE 7
Prüfen auf Masseschluß mit einer Prüflampe oder einem Voltmeter	FE 2	Lichtkegel - Einstellung	FE 7
Sicherungen	FE 2	Warnsummer den Lichtschalter	FE 7
EIN- UND AUSBAU SOWIE		Glühlampen für Fahrtrichtungsanzeiger	FE 7
WARTUNG AM FAHRZEUG	FE 3	Seitliche Begrenzungsleuchten	FE 7
Zündschalter (frühere Modelle)	FE 3	Heckleuchten	FE 8
Zündschalter (spätere Modelle)	FE 3	Hintere Kennzeichenbeleuchtg.	FE 8
Warnsummer für Zündschalter	FE 4	Konsolenbeleuchtung	FE 8
Lichtschalter (Modelle 68-77)	FE 4	Innenraum - und Instrumentenbeleuchtung	FE 8
Lichtschalter (Modelle 78-82)	FE 4	Instrumentengruppe (68-72)	FE 8
Blinkerschalter	FE 4	(73-76)	FE 9
Scheibenwischer/Waschanlagen		(77-82)	FE 9
Schalter (Modelle 68-70)	FE 4	Antriebsgestänge für Scheibenwischer	FE 9
Scheibenwischer/Waschanlagen		Scheibenwischermotor	FE 10
Schalter (Modelle 71-77)	FE 5	Automat. Wischerabdeckung	FE 10
Scheibenwischer/Waschanlagen		SCHALTPLÄNE	FE 10
Schalter (Modelle 78-82)	FE 5	Übersetzung für die Schaltpläne	FE 11
Schalter für Beleuchtung im Handschuhfach	FE 5		
Warnsystem für Gurte	FE 5		

ALLGEMEINES

HINWEIS: Vor Reparaturen an elektrischen Komponenten, Minuskabel der Batterie abklemmen. Bei Prüfverfahren wieder anschließen. Nach dem Prüfen und vor Weiterführung der Reparatur, Minuskabel wieder anklemmen.-

Dieses Kapitel bezieht sich ausschließlich auf die Fehlersuche und Behebung von Störungen in Bezug auf die Elektrische Anlage im Fahrzeug. Die Motorelektrik unter dem entsprechenden Kapitel nachsehen.

DIAGNOSE

Eine normaler elektrischer Stromkreislauf schließt alle Schalter, Relais, Stellmotoren, Sicherungen, Umschalter und Leitungen ein.

Spannungsprüfung

1. Das eine Kabel einer Prüflampe mit einer bekannten, guten Masse verbinden. Beim Gebrauch eines Voltmeters überprüfen, ob das negative Kabel des Voltmeters mit der Masse verbunden ist.
2. Das andere Kabel der Prüflampe oder des Voltmeters mit einer gewählten Prüfstelle verbinden.
3. Leuchtet die Prüflampe auf, dann liegt die

Spannung vor. Beim Gebrauch eines Voltmeters Meßwert beachten. Er sollte nicht mehr als 1 Volt von der gemessenen Batteriespannung abweichen.

Durchgangsprüfung

1. Sicherung des betreffenden Kreises entfernen.
2. Das eine Kabel einer batteriegespeisten Prüflampe oder eines Ohmmeters an ein Ende des zu prüfenden Stromkreisabschnittes legen.
3. Das andere Kabel an das andere Ende des Stromkreises legen.
4. Leuchtet die batteriegespeiste Prüflampe jetzt auf, dann besteht Durchgang.

Prüfen auf Spannungsabfall

1. Das (+) Kabel eines Voltmeters an die batterie nähere Seite der Verbindung oder des Schalters legen.
2. Das (-) Kabel mit dem anderen Ende der anderen Seite verbinden.
3. Den Kreis in Betrieb nehmen.
4. Das Voltmeter wird die Spannungsdifferenz zwischen den beiden Punkten anzeigen.

Prüfen auf Masseschluß mit einer Prüflampe oder einem Voltmeter

1. Durchgebrannte Sicherung entfernen und Last trennen
2. Prüflampe oder Voltmeter an die Sicherungsklemmen anschließen.
3. In der Nähe der Sicherungsleiste beginnend Kabelstrang hin- und herbewegen. Diesen Vorgang an dazu geeigneten Stellen fortsetzen.
4. Leuchtet die Prüflampe auf, oder schlägt das Voltmeter aus, dann liegt an dieser Stelle der benachbarten Verkabelung ein Masseschluß vor.

Sicherungen

Die elektrischen Stromkreisläufe werden durch eine Kombination von Schmelzsicherungen, Schutzschaltern und Kabelsicherungen abgesichert.

Der Sicherungskasten befindet in der Regel unter dem Instrumentenbrett.

Glas-Sicherungen wurden in den früheren Modellen installiert. Die neueren Modelle kommen mit sogenannten MINIFUSE Sicherungen aus.

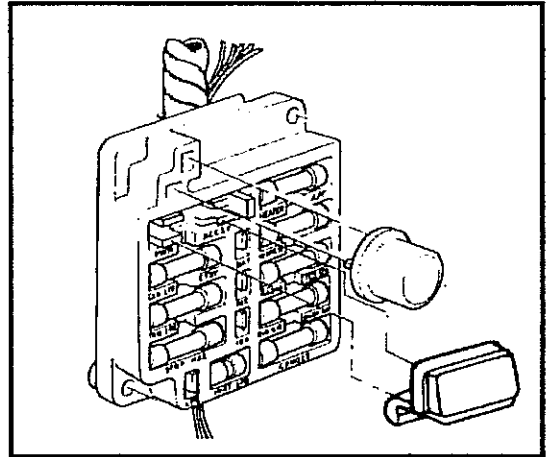


Abb. 13-1 Sicherungskasten - ältere Modelle

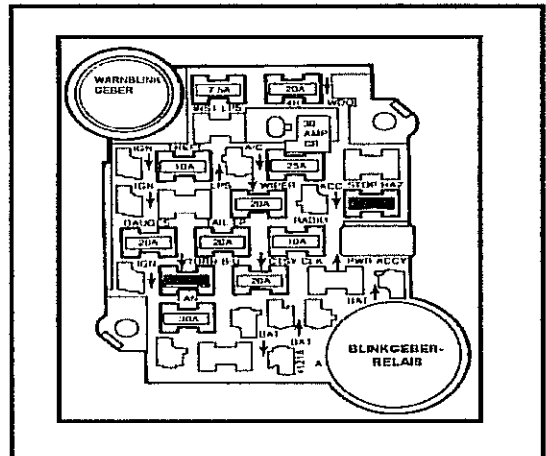


Abb. 13-2 Sicherungskasten - neuere Modelle

EIN- UND AUSBAU SOWIE WARTUNG AM FAHRZEUG

Zündschalter (frühere Modelle)

Aus- und Einbau

- Bevor Arbeiten an elektrischen Schaltern begonnen werden, grundsätzlich Minus-Kabel von der Batterie abklemmen.
- Zündschlüssel ins Schloss einführen.
- Entferne die Schrauben, die die Corvette Abdeckplatte auf der oberen Mitte des Instrumentenbretts halten.
- Entferne den Aschenbecher und das Radio.
- Drehe den Zündschalter auf "ACC" und führe ein Stück Draht oder ein Blechstück in das Loch des Schließzylinders. Drücke den Draht hinunter, um den Sicherungskolben zu aktivieren; gleichzeitig drehe den Schlüssel entgegengesetzt zum Uhrzeigersinn bis der Schließzylinder herausgezogen werden kann.
- Demontiere die Haltemutter des Zündschalters und entferne den Schalter.
- Um den Diebstahlsicherungszange zu entfernen, bediene man sich eines Schraubenziehers. Siehe Abb. 13-3
- Danach wird der Anschluß entfernt.

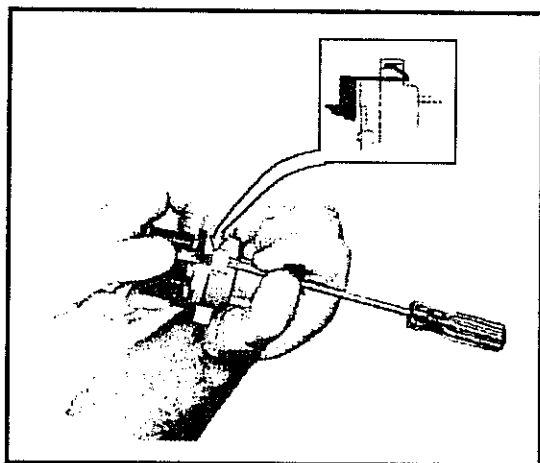


Abb. 13-3 Diebstahlsicherungszange früherer Modelle

Zündschalter (spätere Modelle)

Ausbau

Der Zündschalter befindet sich oben an der Lenksäule nahe des Armaturenbretts. Um dem Diebstahl des Fahrzeugs vorzubeugen, liegt der

Schalter innerhalb der Halterung des Bremspedallagers und kann nicht erreicht werden, bevor nicht die Lenksäule heruntergelassen wurde. Der Zündschalter wird über eine Stange betätigt, welche in einen Schiebemechanismus eingreift. Ein Teil dieses Schiebemechanismus ist verzahnt und entlang des Umfangs der Lenksäule für eine kurze Strecke drehbar. Die Drehung wird durch die Betätigung des Zündschlüssels veranlaßt.

- Die Lenksäule nach unten schwenken. Das Lenkrad muß nicht entfernt werden. Die Lenksäule ausreichend stützen bevor mit den Arbeiten fortgefahren wird.
- Den Zündschalter in die Stellung Zündung OFF mit dem Lenkradschloß nicht eingerastet legen, bevor dieser entfernt wird. Wurde das Zündschloß bereits demontiert, so wird die gewünschte Einstellung wie folgt erreicht: Die Stange an der Lenksäule bis zum Anschlag nach oben ziehen und daraufhin um zwei Rasten nach unten, entsprechend der Stellung Zündung AUS, Zündschloß nicht eingerastet.
- Befestigungsschraube des Abblendschalters lösen und den Abblendschalter entfernen.
- Befestigungsschrauben des Zündschalters lösen und diesen entfernen.

Einbau

- Den Zylinder an der Lenksäule im Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen. Daraufhin zwei Positionen in Gegenrichtung drehen, so daß die bei Demontage benötigte Stellung ebenfalls wieder erreicht wird.
- Wählhebel in Position N stellen.
- Den Zündschalter in die übereinstimmende Einstellung bringen. Den Zündschalter an der Lenksäule ansetzen, den Schalter um zwei Positionen nach rechts schieben und die Stellung Zündung OFF mit Zündschloß nicht eingerastet zu erreichen.
- Stange in die Aufnahme des Zündschalters einführen und die Baugruppe an der Lenksäule mit zwei Schrauben befestigen. Sicherstellen, daß der Schalter hierbei nicht von dem Anschlag abrutscht. Zur Befestigung nur die vorgefundenen Befestigungsschrauben oder gleichwertige Neuteile verwenden.
- Die Schrauben unten am Zündschalter auf Drehmoment anziehen.
- Abblendschalter montieren.

Warnsummer für Zündschalter

Siehe unter dem Abschnitt Lenksäule.

Lichtschalter (Modelle 68-77)

Aus- und Einbau

- Den Lichtschalterknopf auf "ON" stellen. Die Schrauben oben und links vom Instrumentenbrett entfernen. Das Instrumentenbrett soweit nach vorne ziehen, bis sich der Schalter erreichen läßt.
- Den Sicherungsstift in den Schalter drücken und den Schalterknopf hinausziehen.
- Haltemutter entfernen und dann den Schalter vom Instrumentenbrett.
- Die Unterdruckleitungen der Reihenfolge nach notieren, so daß sie bei einer Montage an die gleichen Anschlüsse geklemmt werden können.
- Den elektrischen Steckanschluß entfernen.
- Zum Einbau in umgekehrter Reihenfolge verfahren.

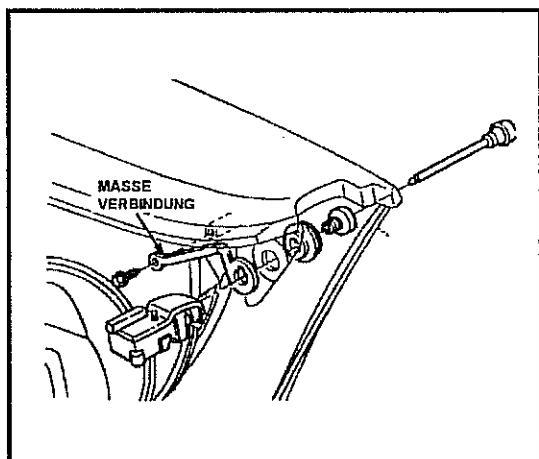


Abb. 13-4 Demontage des Lichtschalters Corvette 73-77

Lichtschalter (Modelle 78-82)

Aus- und Einbau

- Die linke Frischluft-Verteilerdüse ausbauen.
- Das Instrumentenbrett durch ausschrauben der Halteschrauben entfernen und ziehe es vorsichtig an.
- Alle elektrischen Leitungen und den Tacho-Anschluß abziehen. Dann das Instrumentenbrett vorsichtig abziehen.
- (2) Halteschrauben zwischen Instrumentenbrett und linker Seitenverkleidung abmontieren. Dann die linke Seite des Instrumentenbretts

langsam nach hinten ziehen um an den Lichtschalter zu gelangen.

- Den Schafthalter des Schalters drücken und den Lichtknopf inkl. Schaft herausziehen.
- Die Halteklemme abmontieren.
- Die Unterdruckleitungen der Reihenfolge nach notieren, so daß sie bei einer Montage an die gleichen Anschlüsse geklemmt werden können.
- Entferne den elektrischen Steckanschluß und ziehe den Schalter heraus.
- Zum Einbau in umgekehrter Reihenfolge verfahren.

Blinkerschalter

Siehe unter Abschnitt Lenksäule

Scheibenwischer/Waschanlagen Schalter (Modelle 68-70)

Aus- und Einbau

- Die Schrauben von dem oberen Teil des Zusatz-Instrumentenbretts entfernen.
- Den Stecker vom Schalter abziehen.
- Die Halteplatte des Schalters von der Konsole entfernen.
- Den Betätigungsknopf vorsichtig vom Schalter ziehen.
- Die Halteschrauben vom Schalter abdrehen und dann diesen ersetzen.
- Zum Einbau in umgekehrter Reihenfolge verfahren.

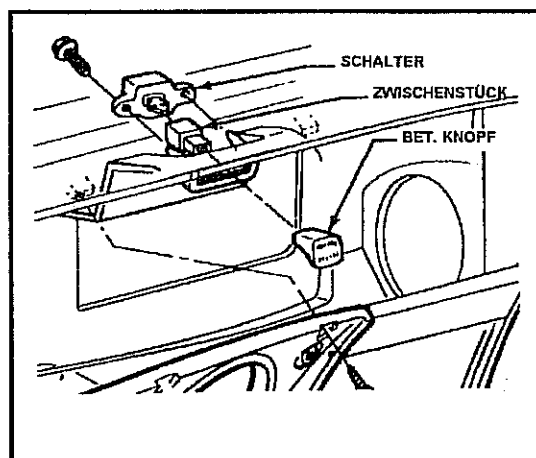


Abb. 13-5 Scheibenwischer/Waschanlagen Schalter (Modelle 68-70)

Scheibenwischer/Waschanlagen Schalter (Modelle 71-77)

Aus- und Einbau

- Der Scheibenwischer/Waschanlagen Schalter ist in der linken Seite der Lenkung unter dem Blinkerschalter untergebracht.
- Entferne das Lenkrad, den Blinkerschalter und den Schließzylinder wie bereits im Kapitel Lenkung beschrieben.
- Den Rückstellhebel durch Herausdrehen von (3) Gehäuseschrauben entfernen. Gehäuse abziehen. Gleichzeitig den Anschluß des Schalter oben durch die Öffnung führen. Das Gehäuse drehen und entferne die 7/16-inch Schraube.
- Ziehe den Schalter heraus.
- Zum Einbau verfähre in umgekehrter Reihenfolge.

Scheibenwischer/Waschanlagen Schalter (Modelle 78-82)

Aus- und Einbau

- Linke Frischluft-Verteilerdüse ausbauen.
- Das Instrumentenbrett durch Entfernen der Halteschraube lösen und vorsichtig nach hinten ziehen.
- Alle elektrischen Leitung lösen und den Tacho-Anschluß abbauen. Dann das Instrumentenbrett vorsichtig abziehen.
- Schraube die (2) Halteschrauben zwischen Instrumentenbrett und linker Seitenverkleidung ab. Dann ziehe die linke Seite des Instrumentenbretts langsam nach hinten um an den Scheibenwischer-Schalter zu gelangen.
- Die Gehäuseschrauben herausdrehen und den elektrischen Stecker vom Schalter abziehen.
- Zum Einbau verfähre in umgekehrter Reihenfolge.

Schalter für Beleuchtung im Handschuhfach

Aus- und Einbau

- Die Glühbirne am Ende des Schalters im Handschuhfach runterdrücken und dann entgegengesetzt zum Uhrzeigersinn herausdrehen.
- Den Schalter entfernen und den Anschluß abziehen.
- Zum Einbau in umgekehrter Reihenfolge verfahren.

Warnsystem für die Sicherheitsgurte (Modelle 72-82)

Allgemeine Beschreibung

Die Gurtschlösser sind an einem Warnsummer und einer Signallampe angeschlossen. Bei Fahrzeugen mit Automatik-Getriebe wird der Alarm unter folgenden Bedingungen ausgelöst:

1. Der Zündschlüssel wird auf "ON" gestellt.
 2. Der Wählhebel wird auf Vorwärtsfahrt gestellt.
 3. Einer von den vorderen Sitzen wird belastet.
- Bei Fahrzeugen mit Schaltgetriebe kommt das visuelle und akustische Warnsignal, sobald der Schalthebel in einen Vorwärts-Gang gelegt wird, außer die Handbremse ist aktiviert. Die vorderen Sitze beinhalten einen Gewichts-Sensor-Schalter, so daß das Warnsystem nicht aktiviert wird, wenn sich keine Person auf den Sitzen befindet.

Bei Fahrzeugen nach 1976 ist das gleiche System installiert.

Außerdem erscheint ein Warnlicht für ca. 4 bis 8 Sekunden und der Summer ertönt für dieselbe Zeit, wenn der Zündschalter auf "ON" oder "START" gedreht wird.

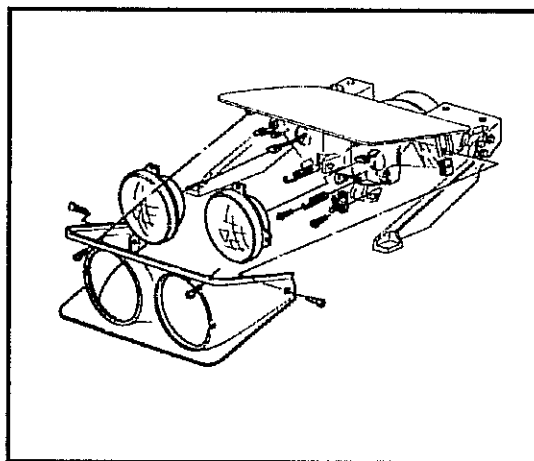


Abb. 13-6 Baugruppe Scheinwerfer

Scheinwerfer

Austausch der Glühbirne

- Die Scheinwerferklappen durch den manuellen Knopf im Motorraum öffnen.
- Scheinwerfer-Halteschrauben entfernen und die Klammer abziehen.
- Die Feder vom Haltering aushängen und die

beiden Sicherungsschrauben entfernen.

- Haltering abnehmen, den Steckanschluß von der Scheinwerferbirne abziehen.
- Den Steckanschluß auf die neue Birne stecken und beim Einbau in umgekehrter Reihenfolge verfahren

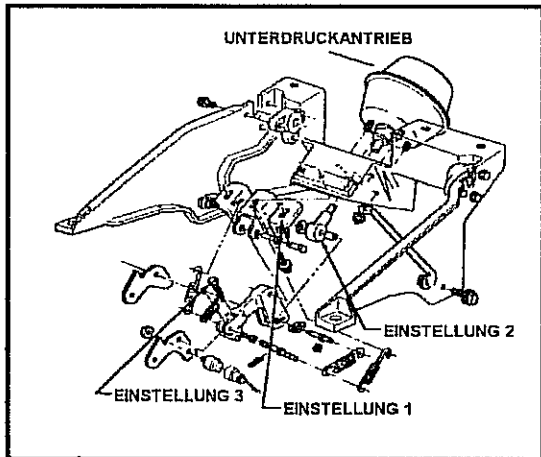


Abb. 13-6a Einstellschrauben des Scheinwerfergehäuses

Klappscheinwerfer

Beschreibung

Die versenkbaren Scheinwerfer werden durch Unterdruck gesteuert.

Der Unterdruckkreislauf beinhaltet einen außer einem Regelventil auch einen Unterdruck-Speicher, der es ermöglicht, die Scheinwerfer für mehrere Male ein- und auszufahren, auch wenn der Motor nicht läuft.

Wenn der Lichtschalt-Knopf gezogen wird, öffnen sich die Scheinwerfer und das Licht geht an.

Durch die manuelle Betätigung im Motorraum werden nur die Scheinwerfer ausgefahren, das Licht jedoch bleibt aus.

Im Fall einer Reparatur oder Überholung sollten die Scheinwerfer manuell wie folgt herausgedreht werden:

Die Motorhaube öffnen und die Unterdruckleitung vom Anschluß hinten am Unterdruckantrieb des Scheinwerfers annehmen.

Durch die Kühlergrill-Öffnung greifen und das Scheinwerfergehäuse aufdrücken.

HINWEIS: Das Scheinwerfergehäuse niemals mit der Hand schließen.

Einstellungen

Um das Scheinwerfergehäuse korrekt einzustellen, die Einstellschrauben wie abgebildet drehen um:

- 1) Stellung REIN und RAUS
- 2) Stellung RAUF und RUNTER
- 3) Einstellung des Begrenzung-Stifts

Ist das Scheinwerfergehäuse korrekt eingestellt, so muß der Endschalter am Öffnungsmechanismus das Warn-Licht ausschalten, wenn die Scheinwerfer vollständig geöffnet sind.

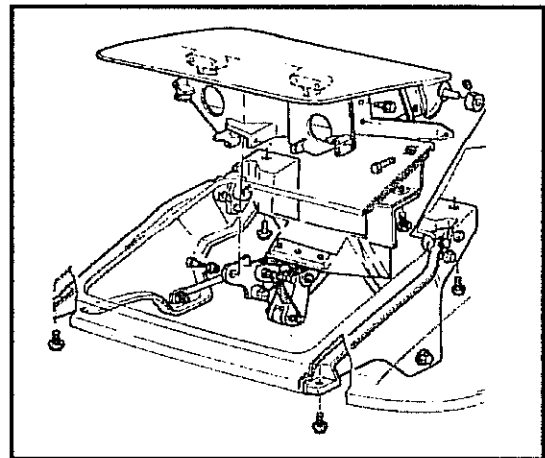


Abb. 13-7 Baugruppe Klappscheinwerfer

Aus- und Einbau

- Das Scheinwerfergehäuse vollständig öffnen.
- Den Kühlergrill demontieren
- Die Scheinwerferverkleidung entfernen und die Scheinwerferklappe mit einem Klebestreifen an einer Ecke fixieren.
- Die Scheinwerfer-Birnen ausbauen.
- Die vorderen Schrauben und Distanzstücke herausdrehen, die das Scheinwerfergehäuse mit dem Umlenkgestänge verbinden.
- Die seitliche Profilstange des Scheinwerfergehäuses entfernen.
- Durch die Öffnung des Kühlergrills langen und die drei Schrauben abschrauben, die das Umlenk-Lager und Scheinwerfergehäuse an der Haupthalterung halten.
- Die Einheit Scheinwerferklappe aus der Öffnung herausheben.
- Zum Einbau verfahren in umgekehrter Reihenfolge.

Unterdruckantrieb für Klappscheinwerfer

Aus- und Einbau

- Kühlergrill demontieren.
- Die Scheinwerfer teilweise öffnen und die lange Feder auf der eine Seite des Übertragungsgestänges abnehmen.
- Die Unterdruckleitungen des Antriebs abnehmen.
- Den Haltestift entfernen und die Unterdruckklappe von der Schubstange aushaken.
- (4) Muttern der Befestigung des Unterdruckantriebs abschrauben. Den Antrieb herunterziehen und führe ihn durch die Öffnung des Kühlergrills.
- Zum Einbau verfähre in umgekehrter Reihenfolge.

Unterdruckregel-Ventil

Aus- und Einbau

- Haube öffnen
- Entferne sorgfältig die 4 Unterdruckleitungen von den Anschlüssen des Unterdruckregel-Ventils.
- Normalerweise sind diese 4 Leitungen farblich und numerisch mit den Anschlüssen am Regelventil gekennzeichnet, um Verwechslungen vorzubeugen. Ist dies nicht der Fall, so sind die Leitungen für den Wiedereinbau zu markieren.
- Die (2) Halteschrauben des Unterdruckregel-Ventils zum Motorraum entfernen.
- Zum Einbau verfähre in umgekehrter Reihenfolge.

Unterdruck -Speicher

Aus- und Einbau

- Entferne Hauptbremszylinder und Bremskraftverstärker.
- Die Anschlüsse merken (falls nötig markieren) und vom Unterdruck - Speicher abdrehen.
- Unter den linker Kotflügel fassen und die Schrauben für die Halterung des Unterdruck-Speichers ausdrehen.
- Den Speicher aus dem Motorraum entfernen.
- Zum Einbau verfähre in umgekehrter Reihenfolge.

Lichtkegel - Einstellung

HINWEIS: Der Lichtkegel der Scheinwerfer sollte immer korrekt eingestellt werden, um entgegenkommende Fahrzeuge nicht zu Blend.

In der Regel sollten die Einstell-Intervalle 12 Monate sein, außer es wurden Reparaturen an den Scheinwerfern oder an der Frontpartie des Fahrzeugs vorgenommen.

Siehe auch Abb. 13-8

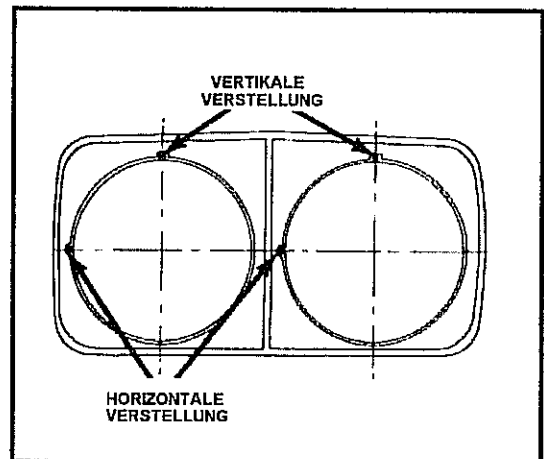


Abb. 13-8 Einstellschrauben des Scheinwerfers.

Warnsummer für den Lichtschalter

Aus- und Einbau

- Diese Einrichtung wurde bei späteren Fahrzeugen eingeführt und erinnert den Fahrer an den eingeschalteten Lichtschalter, sobald er den Zündschlüssel auf "OFF" oder "LOCK" dreht.
- Der Warnsummer für den Lichtschalter befindet sich am Sicherungskasten.

Glühlampen für Fahrtrichtungsanzeiger

Aus- und Einbau

- Entferne mit zwei Schrauben das Blinkerglas.
- Um die Birne zu entfernen, drücke sie hinein und drehe diese entgegengesetzt zum Uhrzeigersinn
- Zum Einbau verfähre in umgekehrter Reihenfolge.

Seitliche Begrenzungsleuchten

Aus- und Einbau

- Entferne die Halteschrauben oder Muttern von

der Innenseite des Kotflügels und ziehe die Lampenfassung heraus.

- Entferne den Kabelanschluß und ziehe die Birne (je nach Baujahr) aus der Fassung.
- Zum Einbau verfähre in umgekehrter Reihenfolge.

Heckleuchten

Aus- und Einbau

- Die Birnen für den Fahrtrichtungsanzeiger, dem Rücklicht und Bremslicht befinden sich hinter den Lampengläsern.
- Entferne drei Schrauben das Glases und entferne die Birne durch hineindrücken und herausdrehen.
- Zum Einbau verfähre in umgekehrter Reihenfolge.

Hintere Kennzeichenbeleuchtung

Aus- und Einbau

- Die Birnen für die Kennzeichenbeleuchtung befinden sich unter dem Glas, daß durch zwei Schrauben gehalten wird.

Konsolenbeleuchtung (Automatikgetriebe)

Aus- und Einbau

- Entferne die rechteckige Verkleidung auf der Mittelkonsole.
- Ziehe den Halteclip aus der Lasche, ersetze die Birne und montiere alles wieder zusammen.

Innenraum- und Instrumentenbeleuchtung

Aus- und Einbau

- Die Birnen der Innenraumbeleuchtung befinden sich hinter der Glasabdeckung.
- Die Leuchteinheiten der Instrumentenbeleuchtung können erreicht werden, indem die einzelnen Verkleidungen demontiert werden, wie im nächsten Abschnitt beschrieben.

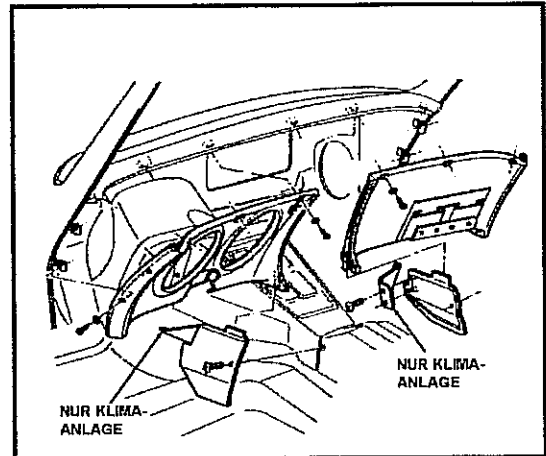


Abb. 13-9 Instrumentenbrett-Verkleidung
Modelle 68-72

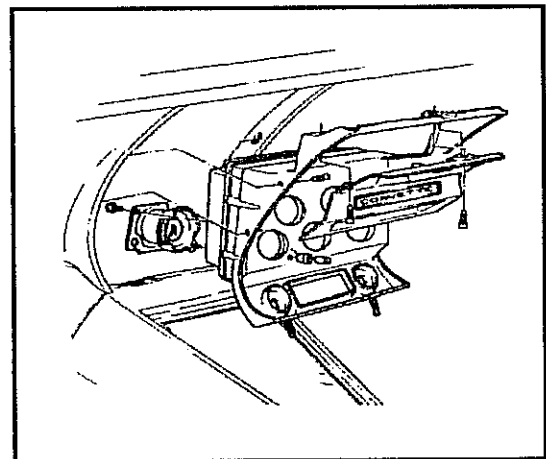


Abb. 13-10 Mittlere Instrumentengruppe
Modelle 68-72

Instrumentengruppe

(Modelle 68-72)

Aus- und Einbau

- Vor einer Demontage der Instrumentengruppe muß das Minus-Kabel von der Batterie abgeklemmt werden
- Um die linke Instrumenten-Verkleidung zu entfernen, lockere vorher die Lenkradverkleidung.
- Entferne die Halteschrauben der linken Verkleidung.
- Nach dem Abziehen aus der Cliphalterung die Fußraumverkleidung entfernen.
- Das Instrumentenbrett leicht nach vorne ziehen, bis die Drehzahlmesserwelle und Tachowelle erreicht werden kann. Die Überwurfmuttern lösen und die elektrischen An-

schlüsse abklemmen.

- Um die mittlere Instrumentengruppe zu entfernen, die Halteschrauben aus dem rechten Instrumentenbrett herausdrehen.
 - Das Radio ausbauen
 - Die Schrauben der oberen mittleren Konsolenabdeckung herausdrehen. Die Zierverkleidung nach vorne schieben, um so den Scheibenwischer-Schalteranschluß zu erreichen. Kabelverbindung abklemmen und die Zierverkleidung abziehen.
- HINWEIS: Die Zierverkleidung kann durch starkes Ziehen und Verdrehen leicht brechen.
- Die Schrauben aus der linken Seite der mittleren Konsole und die Muttern von der Unterseite des Instrumentenbretts entfernen.
 - Die mittlere Konsole leicht vorwärts schieben und alle Leitungen an der Rückseite abklemmen.
 - Verschiedene Anzeigeeinstrumente sind jetzt für den Ausbau zugänglich.
 - Zum Einbau verfähre in umgekehrter Reihenfolge.

(Modelle 73-76)

- Der Ausbau gleicht dem der Modelle 68-72, allerdings braucht das Radio nicht demontiert werden.

(Modelle 77-82)

Aus- und Einbau

- Vor einer Demontage des Instrumentenbretts muß das Minus-Kabel von der Batterie abgeklemmt werden
- Um die linke Instrumenten-Verkleidung zu entfernen, lockere vorher der Lenkradverkleidung.
- Entferne die Halteschrauben der linken Verkleidung.
- Entferne nach dem Abziehen der Cliphalterung die Fußraumverkleidung.
- Ziehe das Instrumentenbrett leicht nach vorne, bis die Drehzahlmesserwelle und Tachowelle erreicht werden kann. Löse die Halteschrauben und klemme die elektrischen Anschlüsse ab.
- Bevor der mittlere Teil des Instrumentenbretts entfernt wird, löse die Verkleidungen an dem Getriebetunnel.

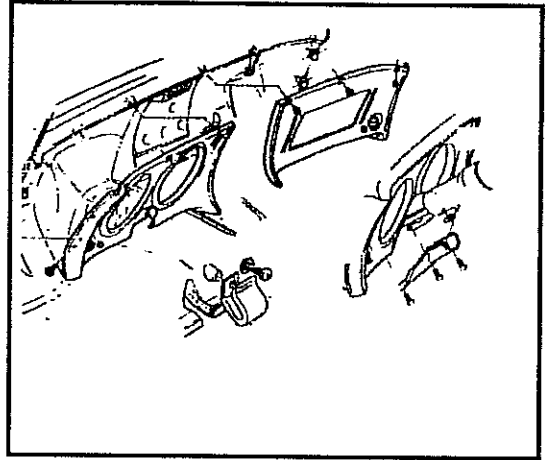


Abb. 13-11 Instrumentenverkleidung Modelle 77-82

- Ziehe die Knöpfe des Radios ab.
- Entferne die zwei Schrauben der Zierverkleidung des mittleren Instrumentenbretts.
- Entferne den Schalter für die Heckscheiben-Heizung
- Entferne die (5) Schrauben rund um die obere Ecke des Instrumentenbretts.
- Ziehe die Instrumentenbrettverkleidung leicht nach vorne, um die elektrischen Anschlüsse zu lösen.
- Verschiedene Anzeigeeinstrumente sind jetzt für den Ausbau zugänglich.
- Zum Einbau verfähre in umgekehrter Reihenfolge.

Antriebsgestänge für Scheibenwischer

Aus- und Einbau

- Vor einem Ausbau unbedingt vergewissern, das der Scheibenwischer - Motor in Ruhelage ist und das Minus-Kabel von der Batterie abgeklemmt worden ist.
- Bei Fahrzeugen von 1968 bis 72 den Gummistopfen von der Vorderseite des Unterdruckantriebs entfernen, führe einen Schraubenzieher in die Öffnung und drücke den Druckkolben nach unten um die Wischerabdeckung zu öffnen.
- Ziehe die Wischerblätter von der Antriebsspindel.
- Löse die Haltemuttern der Kugelnzapfen des Antriebsgestänges zum Kurbelarm und entferne das Antriebsgestänge vom Kurbelarm.
- Löse die Halteschrauben vom Übertragsgestänge und ziehe es heraus.
- Zum Einbau verfähre in umgekehrter Reihen-

folge und beachte, daß die Wischerarme in der Ruhestellung wieder eingebaut werden (+/- 9,5 mm).

Scheibenwischemotor

Aus- und Einbau

- Der Motor mit zwei Geschwindigkeiten wird über ein Relais gesteuert.
- Ebenfalls ist ein Wasserpumpe für die Scheibenwaschanlage installiert, welche von dem Antrieb des Wischermotors gesteuert wird.
- Bevor man den Wischemotor entfernt, vergewissere man sich, daß die Scheibenwischerarme in Ruhestellung sind. Dann klemme die elektrischen Leitungen ab und entferne die Wasserleitungen der Pumpe.
- Entferne das Belüftungsgitter vor der Windschutzscheibe und löse die Mutter des Kurbelarms von der Antriebsspindel des Elektromotors.
- Entferne die Verteilerkappe um so an die Befestigungsschrauben des Wischermotorgehäuse zu kommen.
- Entferne die Befestigungsschrauben und Muttern und ziehe den Motor heraus.
- Zum Einbau verfähre in umgekehrter Reihenfolge.

HINWEIS: Der Pumpen-Motor für die Scheibenwaschanlage kann als solches demontiert werden, ohne daß der Wischemotor entfernt werden muß.

Automatische Wischerabdeckung

Allgemeines

Dieses Bauteil, eingebaut bei Modellen zwischen 1968 und 1972, ist ein automatisch über die Wischerbetätigung gesteuertes Klappensystem, daß durch den gleichen Unterdruck angetrieben wird, wie die versenkbaren Scheinwerfer. Es öffnet sich, sobald die Scheibenwischer eingeschaltet werden und schließt sich, nachdem diese wieder ausgeschaltet werden. Ein Begrenzungsschalter im System verhindert ein Starten der Scheibenwischer, bevor die Abdeckklappe vollständig geöffnet ist. Ebenfalls wurde ein Sperrventil installiert, daß ein Schließen der Klappe verhindert, bevor die Scheibenwischer die Ruhestellung erreicht haben.

Eine regelmäßige Wartung und Überprüfung der Unterdruckanschlüsse und elektrischen Verbindungen empfiehlt sich bei diesem System.

Die Anschlag-Gummis sollten bei einer Stärke von unter 5 mm ausgetauscht werden.

Ein- und Ausbau

- Löse das Minuskabel von der Batterie.
- Öffne die Motorhaube.
- Entferne die (8) Schrauben von dem Belüftungsgitter vor der Windschutzscheibe und entferne es.
- Das System steht dauernd unter Unterdruck, Öffne die Wischerabdeckung durch eine Ziehen nach unten des Schalters am Armaturenbrett. Sollten sich die Wischerabdeckung nicht öffnen, entferne den Gummistopfen an der Vorderseite des Unterdruckantriebs, führe einen Schraubenzieher in die Öffnung und drücken den Betätigungskolben hinunter, bis sich die Abdeckung vollständig geöffnet. Installiere den Gummistopfen wieder.
- Entferne die (4) Bolzen und Unterlegscheiben, welche die Abdeckung an den Umlenkarmen halten.
- Jetzt kann die Wischerabdeckung abgehoben werden.
- Zum Einbau verfähre in umgekehrter Reihenfolge.

SCHALTPLÄNE

Übersetzung der Farben

BK	BLACK	SCWARZ
LT.BLU	LIGHT BLUE	HELLBLAU
BRN.	BROWN	BRAUN
GRY	GRAY	GRAU
GRN-DK	DARK-GREEN	DUNKELGRÜN
NAT.	NATURAL	NATURFARBIG
ORN	ORANGE	ORANGE
PIK	PINK	ROSA
PPL	PURPLE	PURPUR
RED	RED	ROT
TAN	TAN	BEIGE
WHT	WHITE	WEISS
YEL	YELLOW	GELB
RED/BLU	RED/BLUE	ROT/BLAU

Abb. 13-12 Übersetzung der Farben

Übersetzung für die Schaltpläne

A/C Relay	Klimaanlagen Relais	Instrumentcluster	Instrumentengruppe
Ammeter	Ampere-Meter	Key Warn switch	Sicherheitsschalter für
Antenna	Antenne		Schlüsselsummer
Anti Theft horn	Anti-Diebstahl	Kickdown switch	"Kick-Down" Schalter
	-Warnhupe	L.H.-lowbeam lamp	Abblendlichtlampe links
Anti Theft relay	Relais für Anti-	L.H.-highbeam lamp	Fernlichtlampe links
	Diebstahl-Warneinrich-	LH	links
	tung	License lamp	Kennzeichenleuchten
Anti Theft Flacher	Diebstahl-Warnlicht	Marker L.P.	Seitenbegrenzungs-
Auxiliary fuse block	Zusatzsicherungsblock		Lampe
Back Lamp switch	Rücklichtschalter	Master SW	Hauptschalter
Back up LP	Rücklicht	Neut Start SW (Manual Trans)	Sicherheitsschalter für
Batterie	Batterie		Leerlauf/Zündung
BLO MTR	Gebläsemotor	Power-Window circuit breaker	Leistungsschalter für
Blower Motor High Speed Relay	Relais für Gebläsemotor		elektrische Fensterheber
	(Schnellauf)	Power-Window Motor	Fensterhebermotor
Brake-Fluid-Warning-SW	Warnschalter für	R.H. Power-WDO SW	Rechter Schalter für
	Bremsflüssigkeit		elektrischen Fst.-Heber
Cig Lp.	Beleuchtung für	PWR-ACCY circuit breaker	Hilfssicherung RDO-I
Cig Lgt.	Zigarrenanzünder	Rear Defogger/Rear Window Defogger	Heckscheiben-Heizung
Choke Heater	Zigarrenanzünder	Starter solenoid	Anlassermagnetschalter
Clock	Kaltstart-Anwärmung	Stoß/Holz fuse	Brems-, Warnsignal
Clutch Safety sw.	Uhr		Sicherung
	Sicherheitsschalter für	TACH	Drehzahlmesser
Cluster lamp	Kupplung	Taillamps	Schlußleuchten
	Instrumentenbeleuch-	Tail Fuse	Schlußleuchtensiche-
	tung		rung
Choke Heater	Kaltstart-Anwärmung	TCS-Relay	TCS-Relais
Conn.	Steckverbindung	TCS-Temp SW.	TCS-Temperaturschalter
Console lamp	Konsolenleuchte	Temp Gauge	Kühlwasser-Temperatur-
Convactor	Weiterleitungsanschluß		Anzeige
Coolant Puller fan Relay	Kühlungsgebläse-Relais	To Turn Sig.	Zum Blinklicht
Dash-Panel	Instrumentenbrett	To IGN SW	Zum Zündschalter
Dimmer sw	Beleuchtungs-Regelung	To Starter Motor	Zum Anlasser-Motor
Dir. Sig. Flascher	Relais für Fahrtrichtung	Trans.	Getriebe
	sanzeiger	TPS	Drosselklappenpositi-
Door Ajar lamp	Warnlampe für geöffnete		onsgeber (TPS)
	Türen	Turn B/U fuse	Fahrtrichtungs/Rück-
ECM	Elektronisches		fahr-Sicherung
	Steuermodul (ECM)	Radiator support	Halterung für Kühler
F-Wiper Fuse	Scheibenwischer-	Radio	Radio
	Sicherung	Relay	Relais
Frame	Rahmen	R.H.	rechts
Fuel gauge, Fuel meter	Benzinanzeige	R.H. Door Warn switch	Warnschalter für Haube
Fusible link	Leitungssicherung	R.H.-highbeam lamp	Fernlichtlampe rechts
Fuseblock/Fuse Panel	Sicherungskasten	R.H. Marker	Seitenmarkierungslampe
Gauges	Instrumenten	R.H. Park & Dir. Sig. Lamp	Rechte Park und
Gauges Fuse	Instrumenten-Sicherung		Fahrtrichtungsanzeige-
Generator (Alternator)	Lichtmaschine		Lampe
Glove-Compartment L.P.	Handschuhfach-	Resistor	Widerstand
	Beleuchtung	Oil Press Gauge	Öldruck-Anzeige
GRD.	Masse-Verbindung	Park BRK. Alarm sw	Schalter für Handbremse
Headlamp switch	Schweinwerferschalter	Park BRK. LP.	Warnlicht für
Heater lamp	Beleuchtung für		Handbremse
	Heizungsregelung	PRESSURE SW	Druckschalter
H/Beam L.P.	Warnleuchte für	Seat-Belt	Sicherheitsgurt
	Fernlicht	Seat-Belt Warning RLY	Relais für Sitzgurtein-
Horn fuse	Sicherung für Hupe		richtung
Horn RLY & Key BUZZ	Relais für Hupe und	Solenoid	Magnetschalter
	Schlüssel-Warn-Summer	Speaker	Lautsprecher
Hazard Warning Flascher	Relais für Warnblinkan-	Speed.	Geschwindigkeits-
	lage		anzeiger
Heater Res.	Widerstand	Speedo Grd.	Masseanschluß
IGN-Fuse	Absicherung für		Geschwindigkeitsanzg.
	Zündschalter	Stop-Light	Bremslicht
Ignition-Coil	Zündspule	Water Temp. Gauges	Temperaturanzeige
Ignition-swisch	Zündschalter	Wiper Motor	Wischermotor
Illum LP	Innenbeleuchtung		

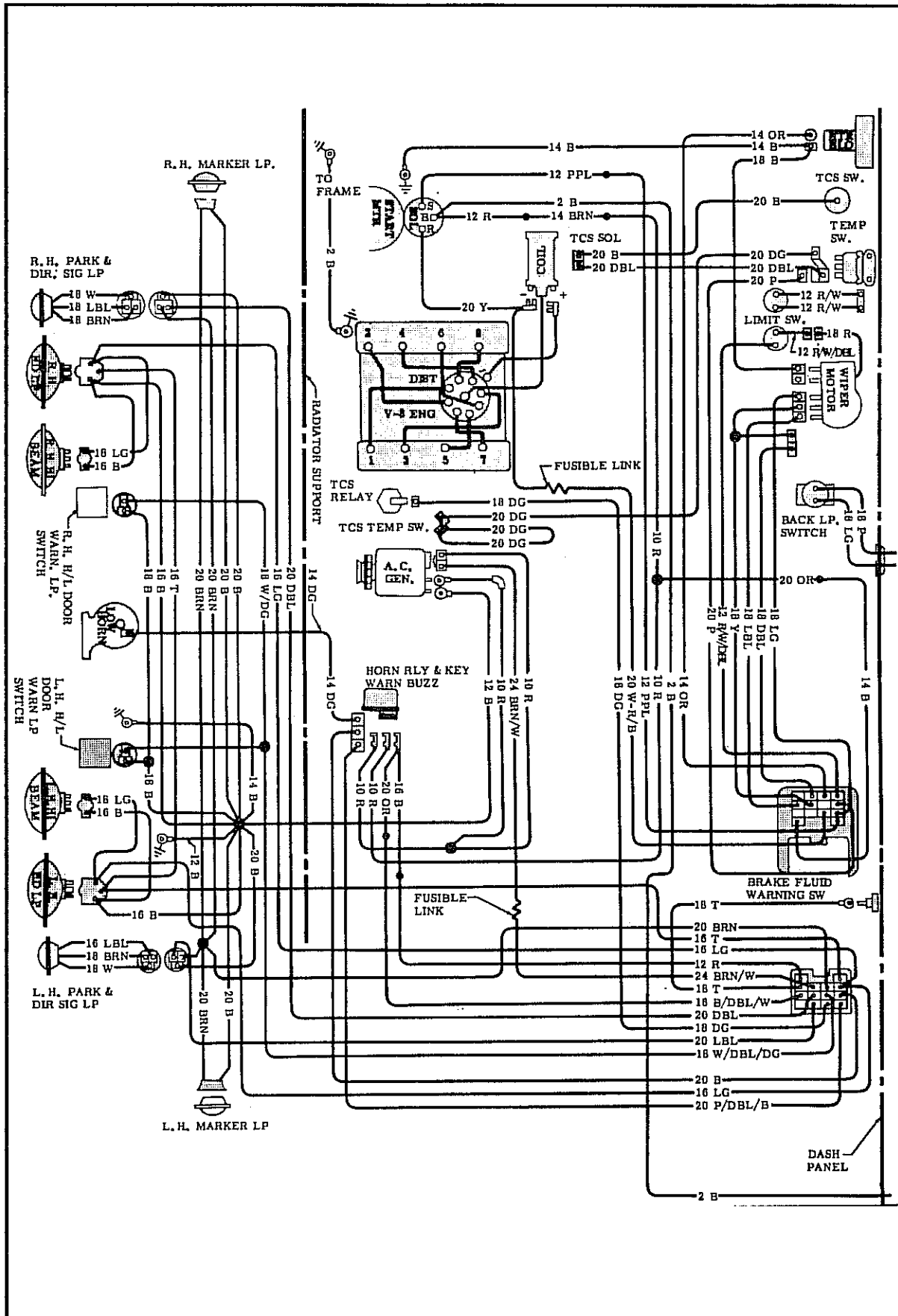


Abb. 13-13 Schaltplan Corvette 68-72 Motorraum

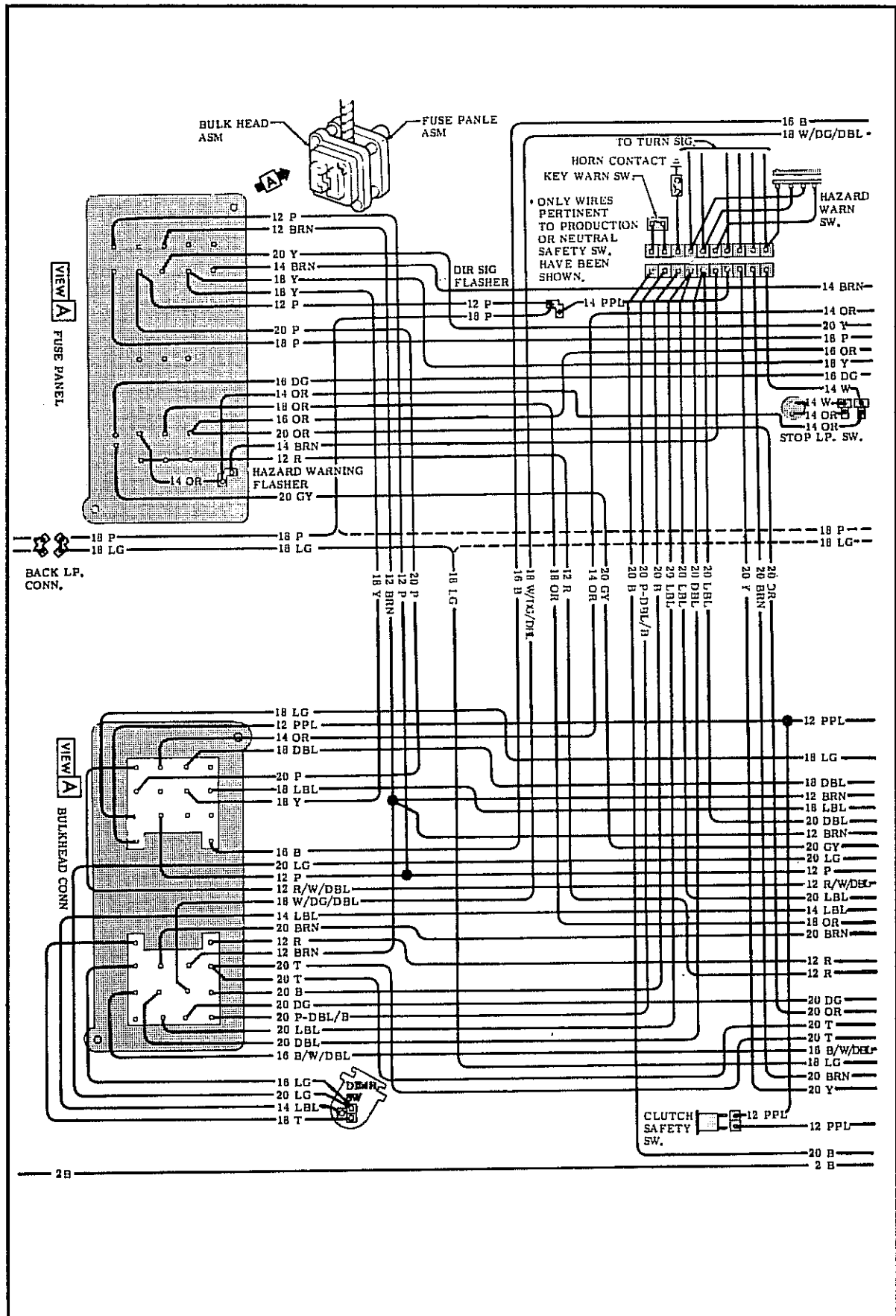


Abb. 13-14 Schaltplan Corvette 68-72 Sicherungskasten

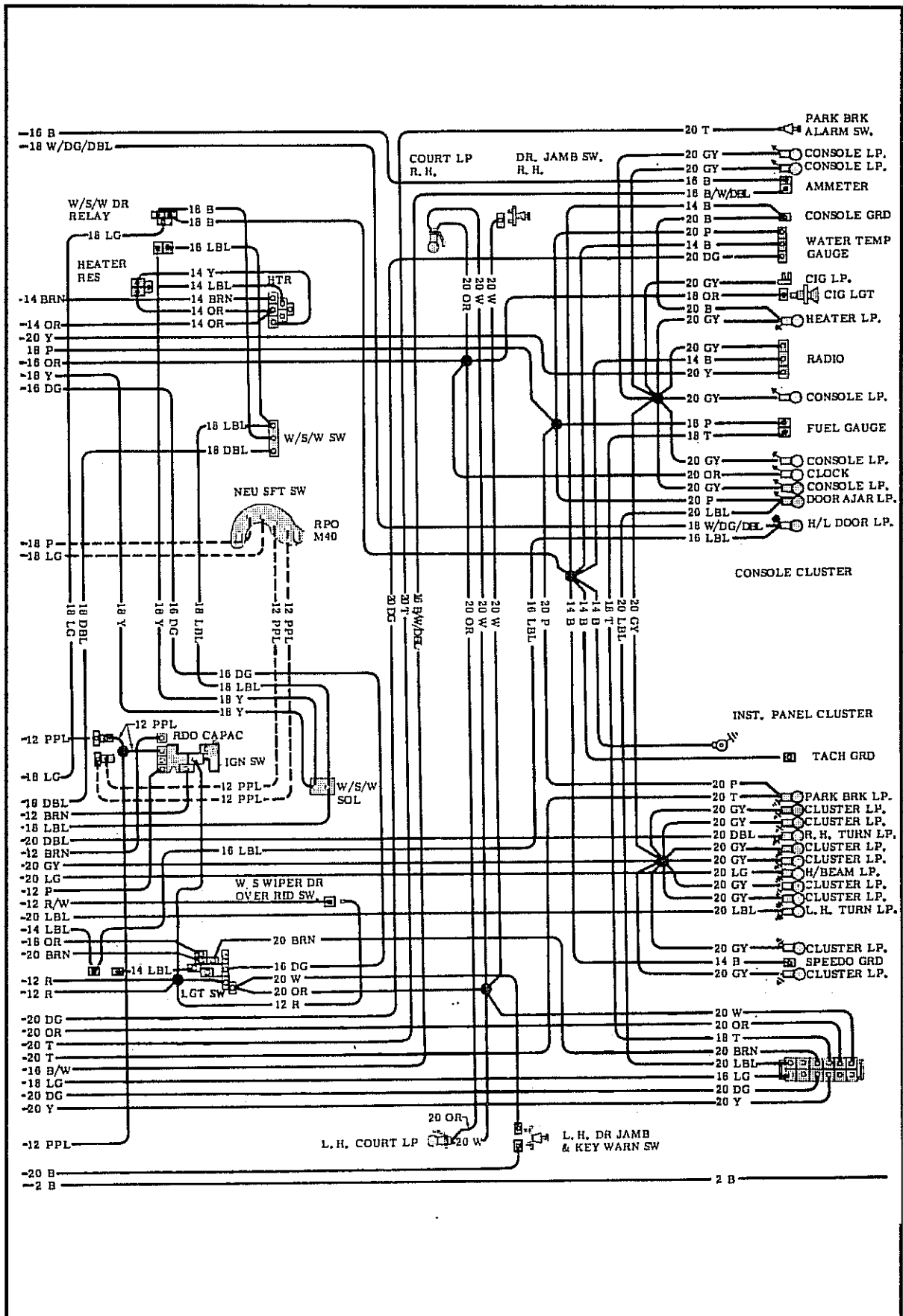


Abb. 13-15 Schaltplan Corvette 68-72 Instrumen-
tenbrett

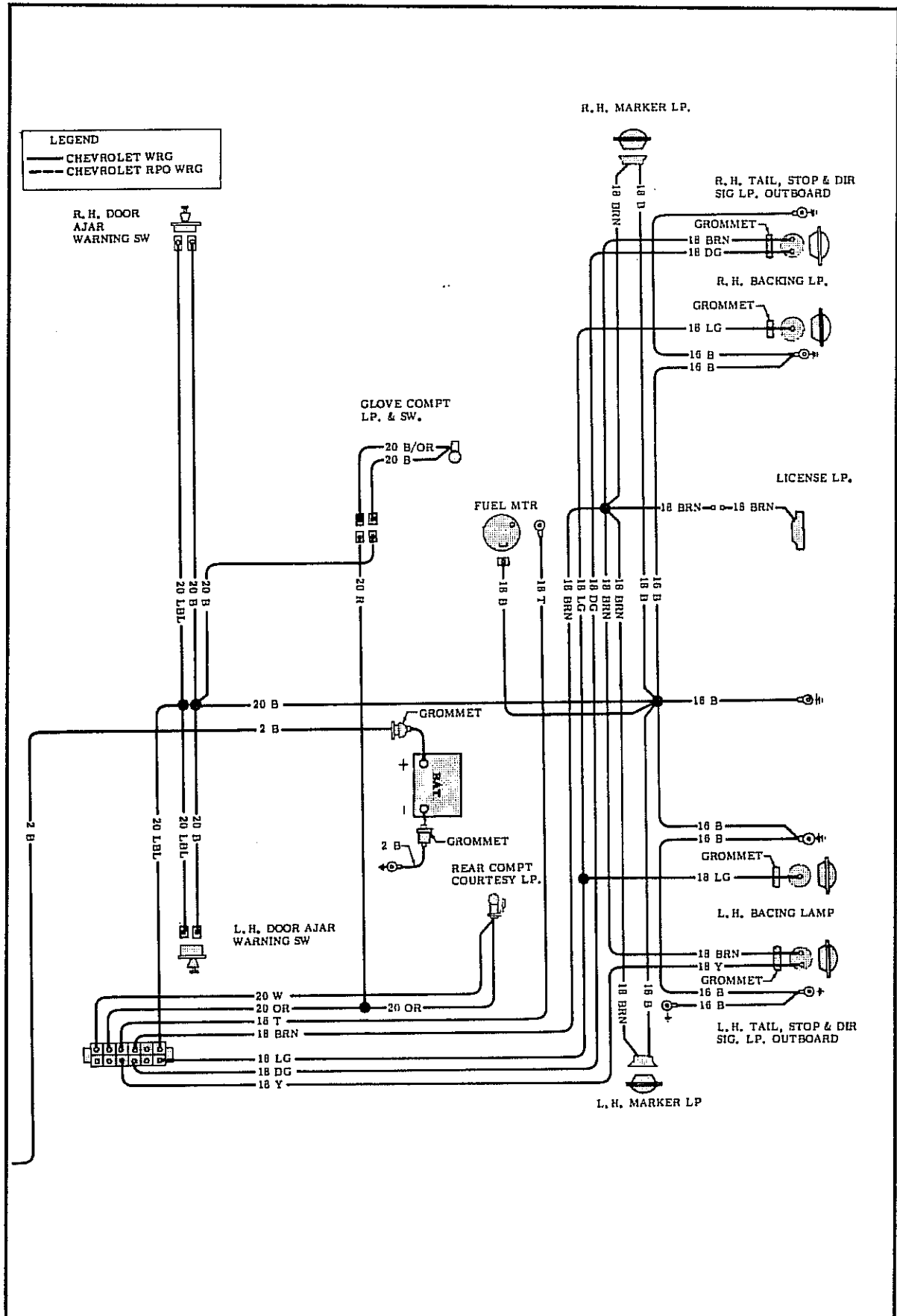


Abb. 13-16 Schaltplan Corvette 68-72 Karosserie
und Heckbereich

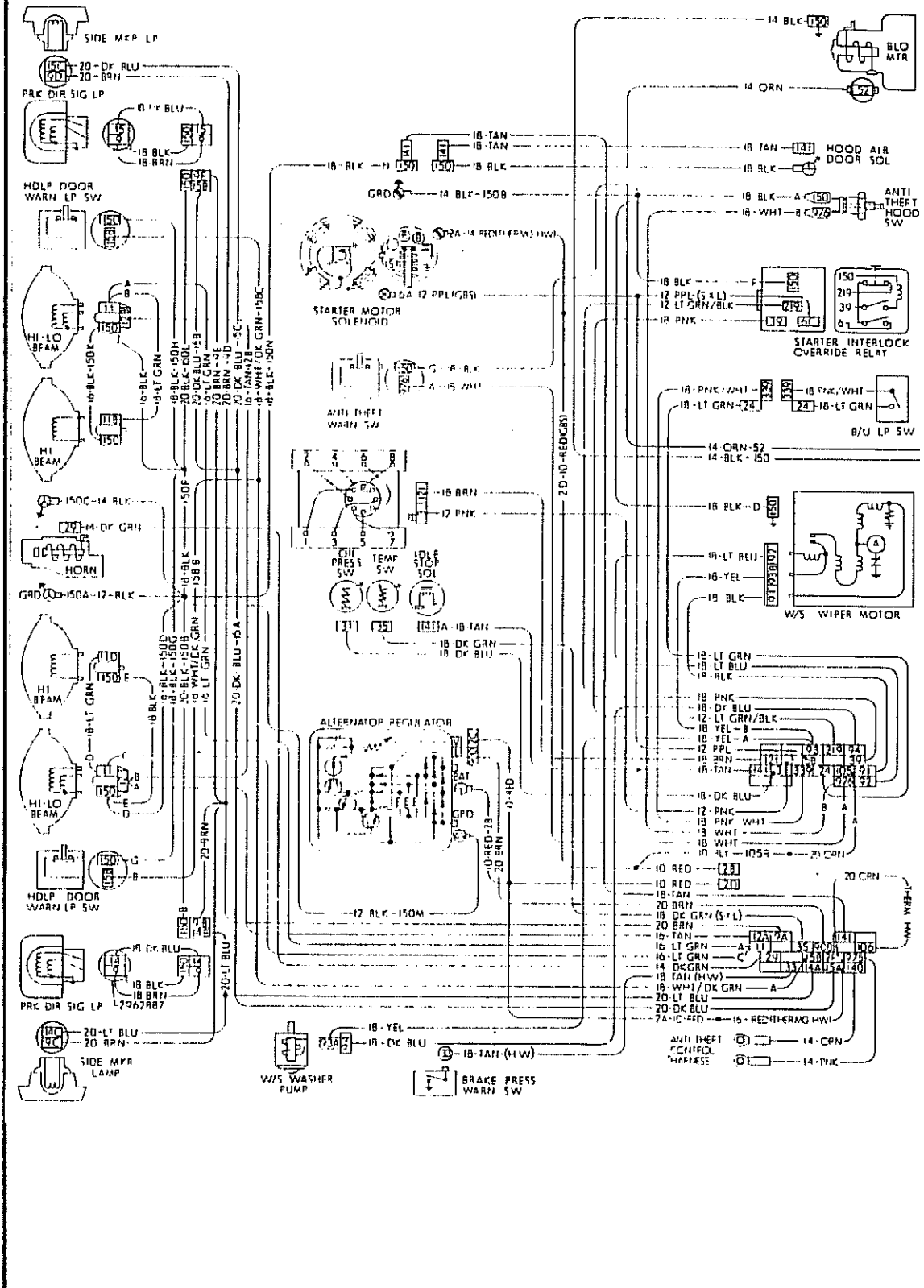


Abb. 13-17 Schaltplan Corvette 75 Motorraum

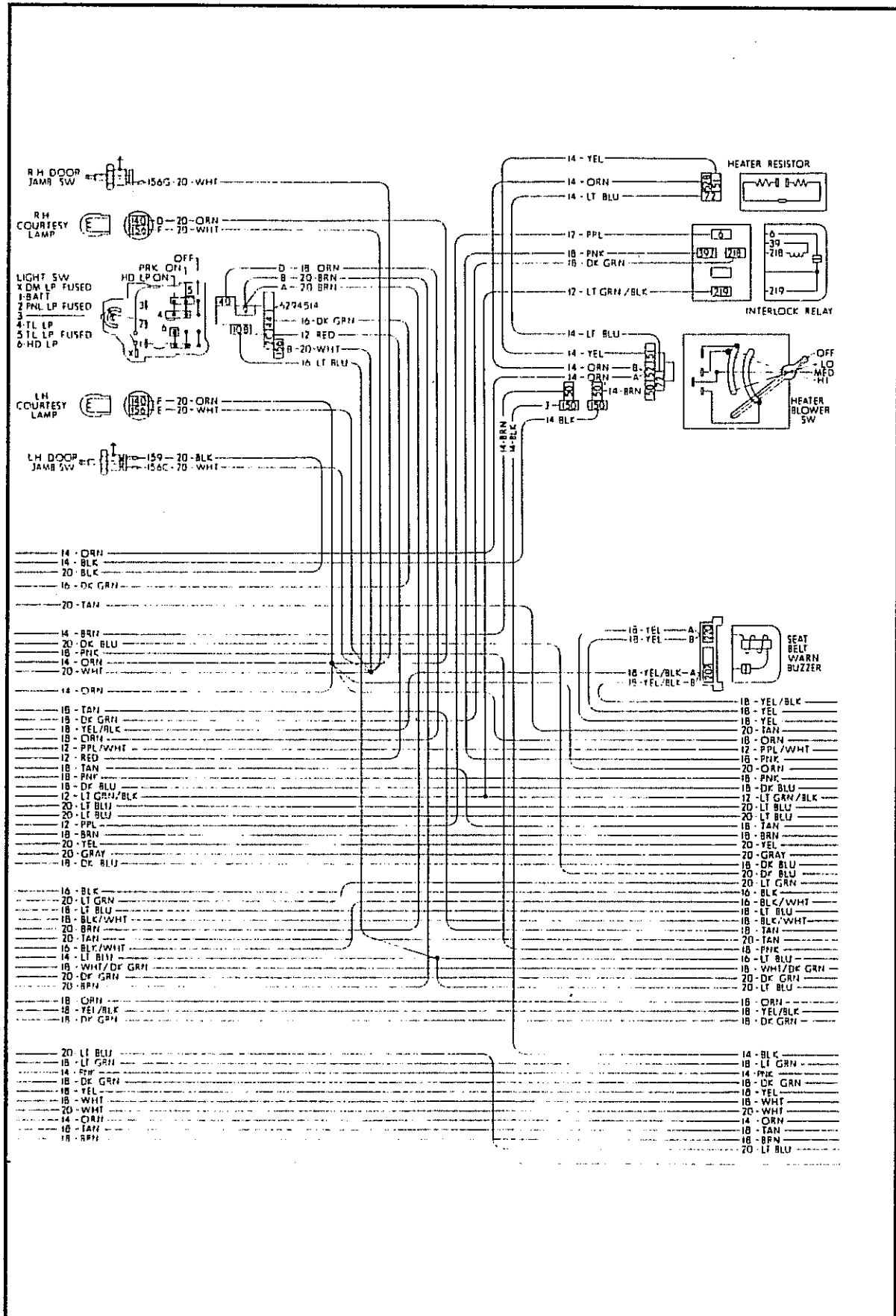


Abb. 13-18 Schaltplan Corvette 75 Instrumentenbrett

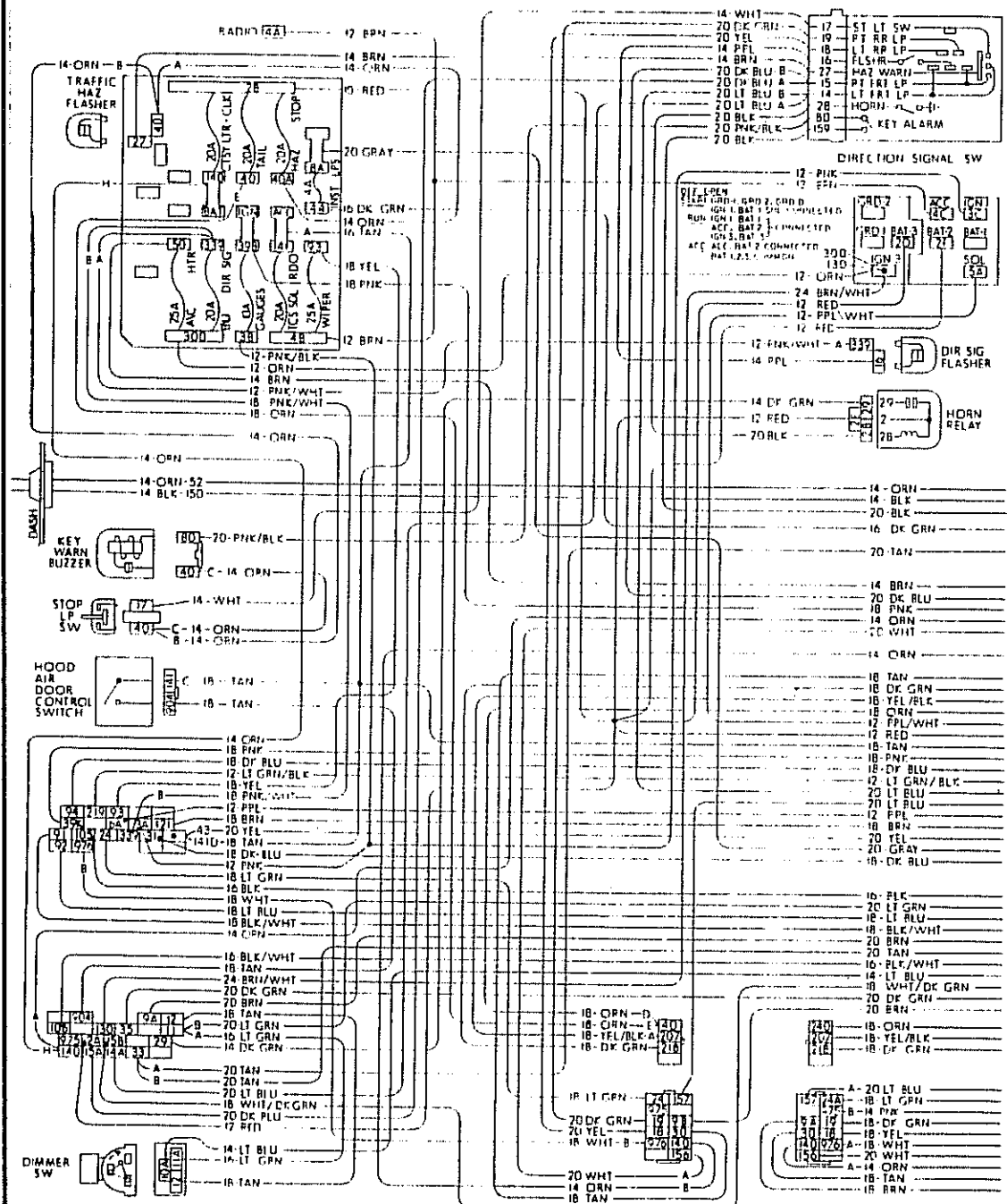


Abb. 13-19 Schaltplan Corvette 75 Instrumentenbrett

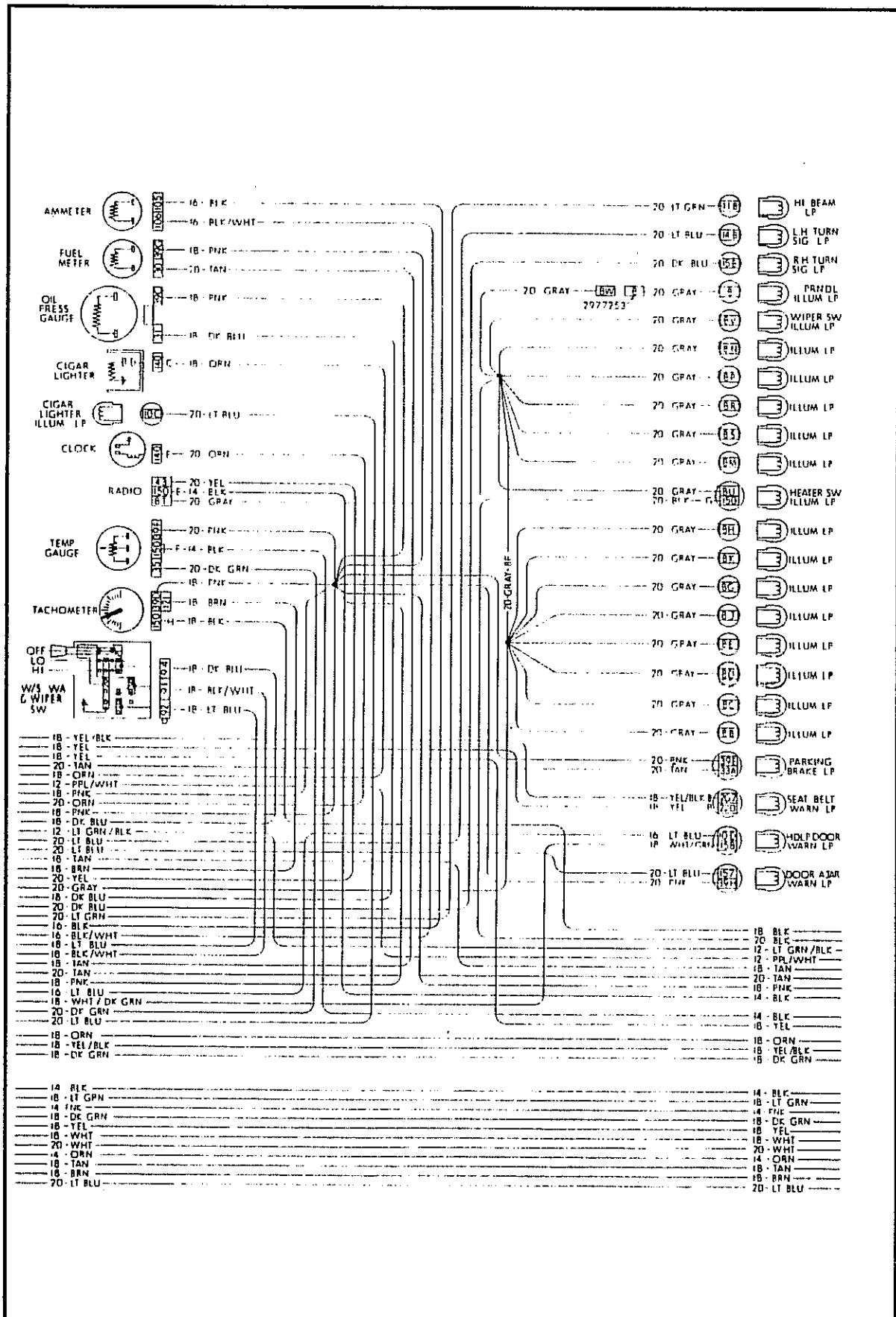


Abb. 13-20 Schaltplan Corvette 75 Instrumenten-
brett - Anzeigen

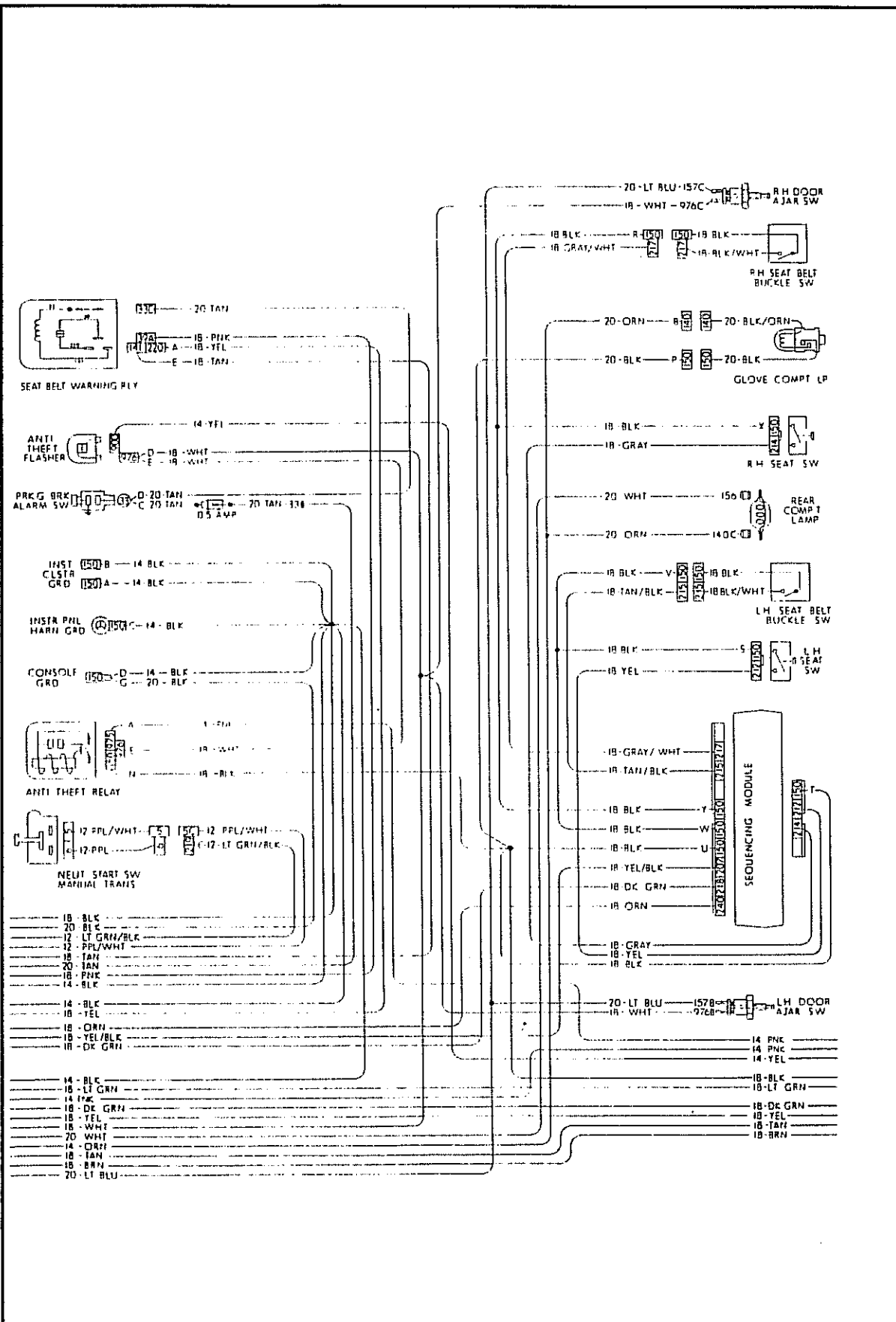


Abb. 13-21 Corvette 75 Karosserie

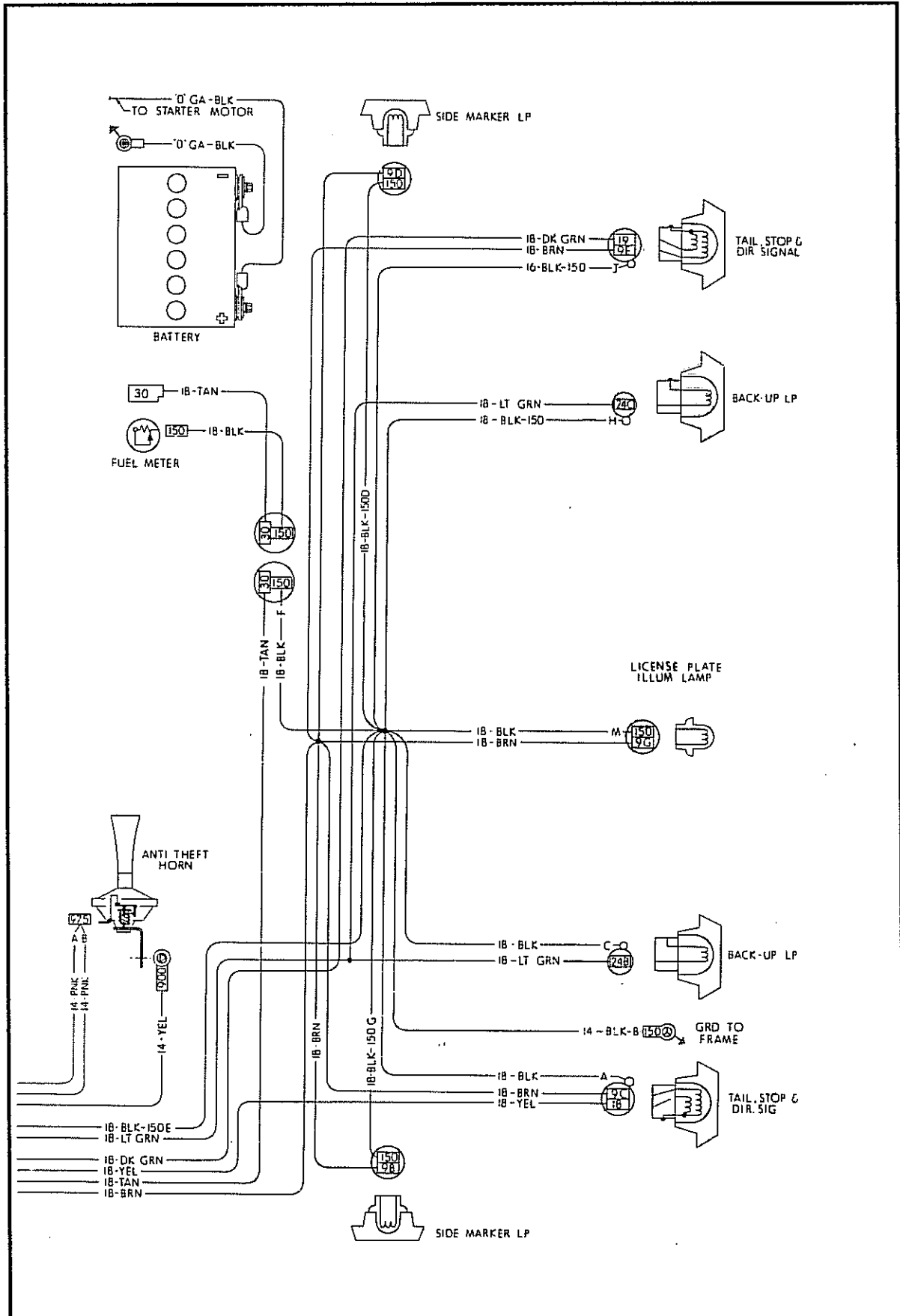


Abb. 13-22 Schaltplan Corvette 75 Rückleuchten

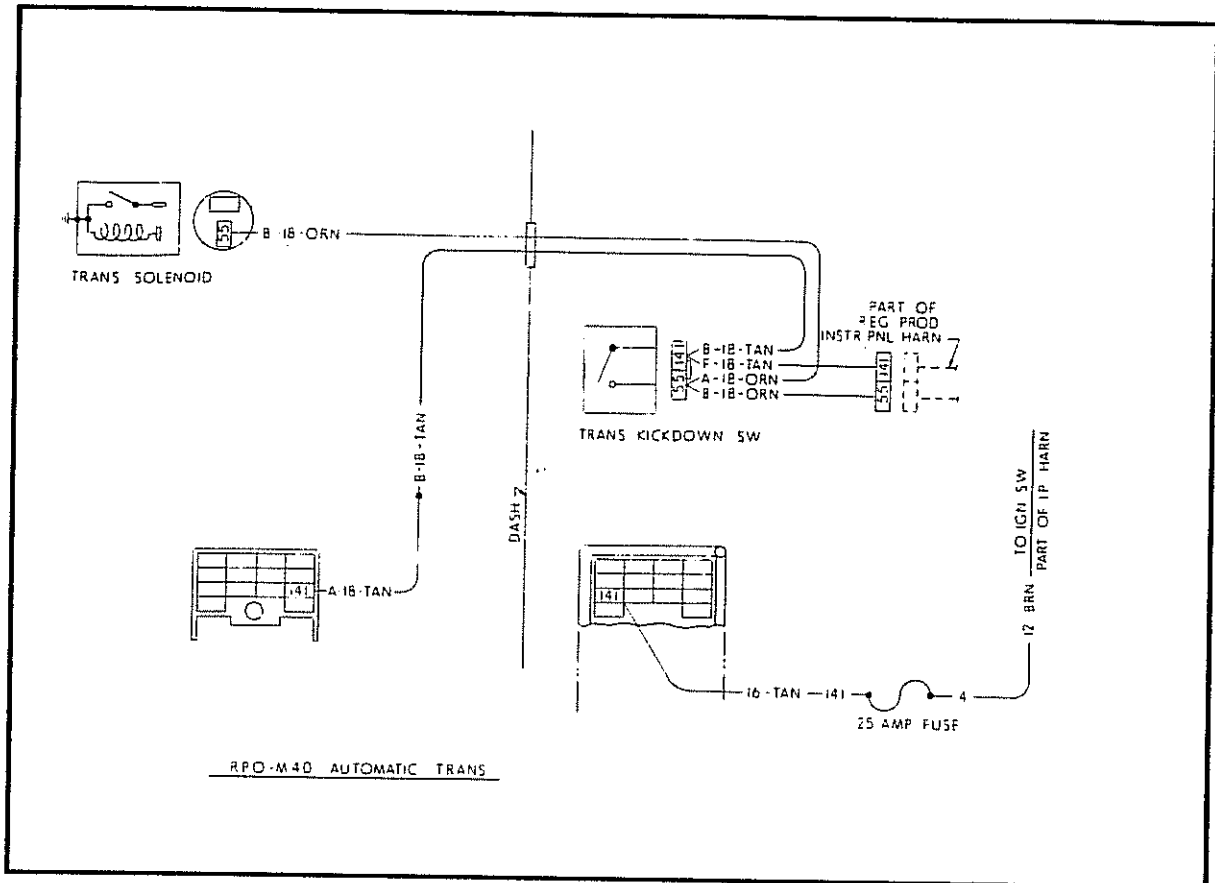


Abb. 13-23 Schaltplan Corvette 75 Automatik-
Getriebe, "Kick-Down" Schalter

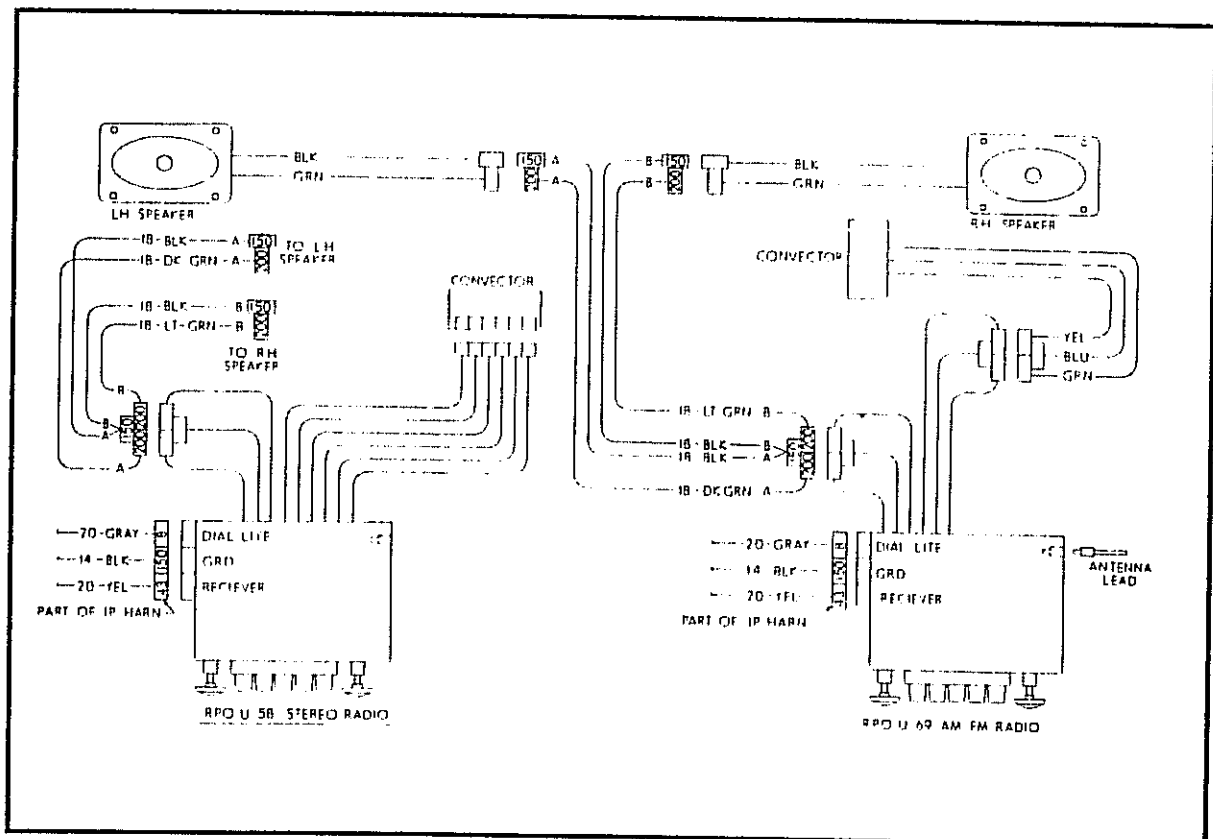


Abb. 13-24 Schaltplan Corvette 75 Radios

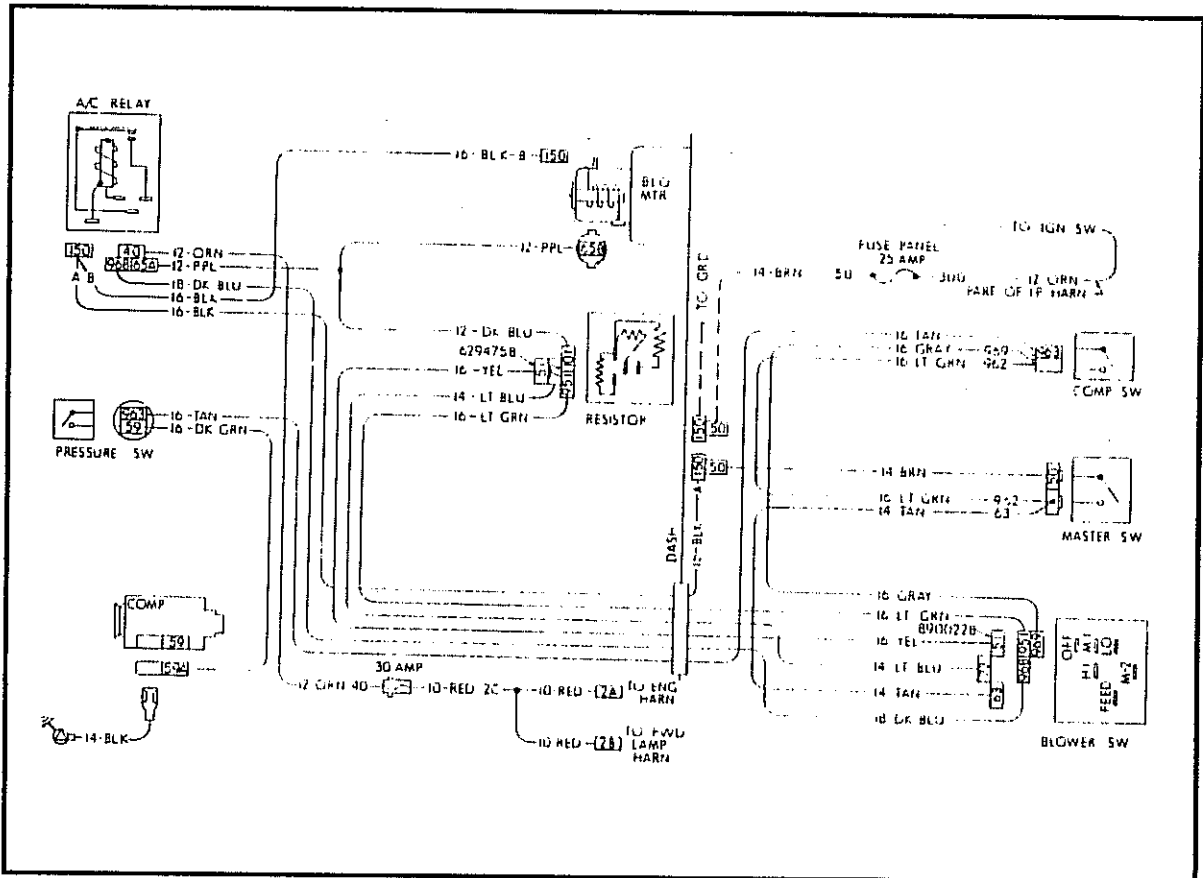


Abb. 13-25 Schaltplan Corvette 75 Klimaanlage

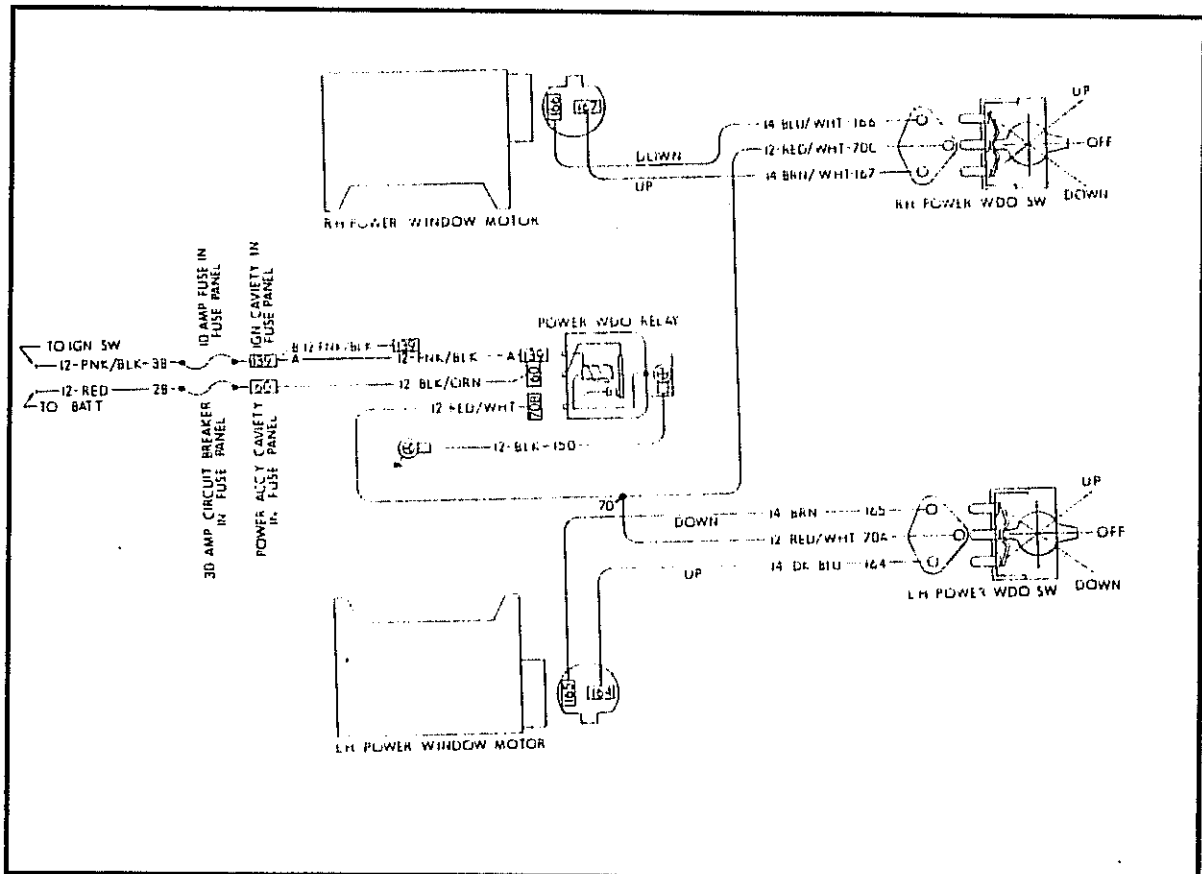


Abb. 13-26 Schaltplan Corvette 75 E-Fenster

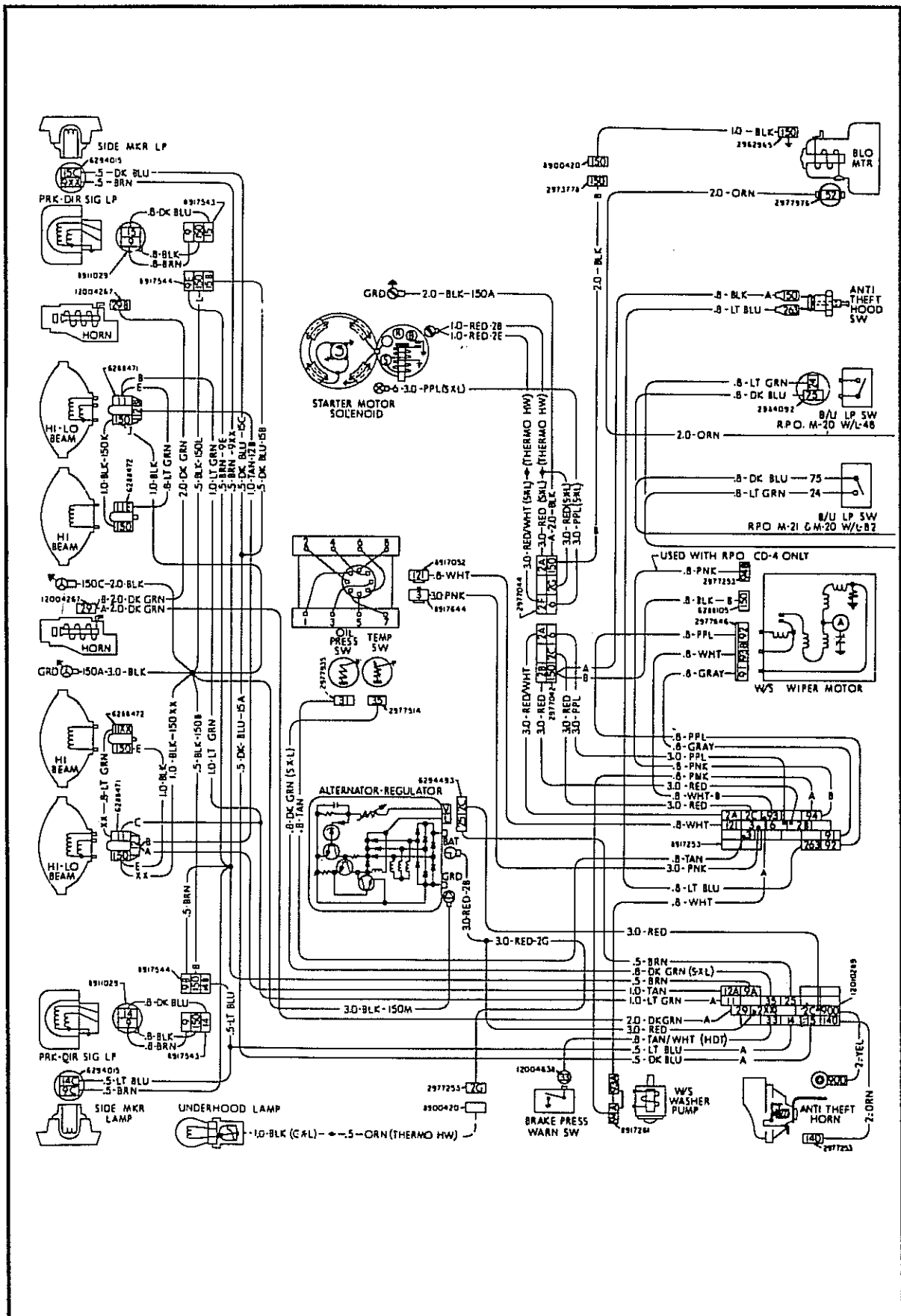


Abb. 13-27 Schaltplan Corvette 79 Motorraum

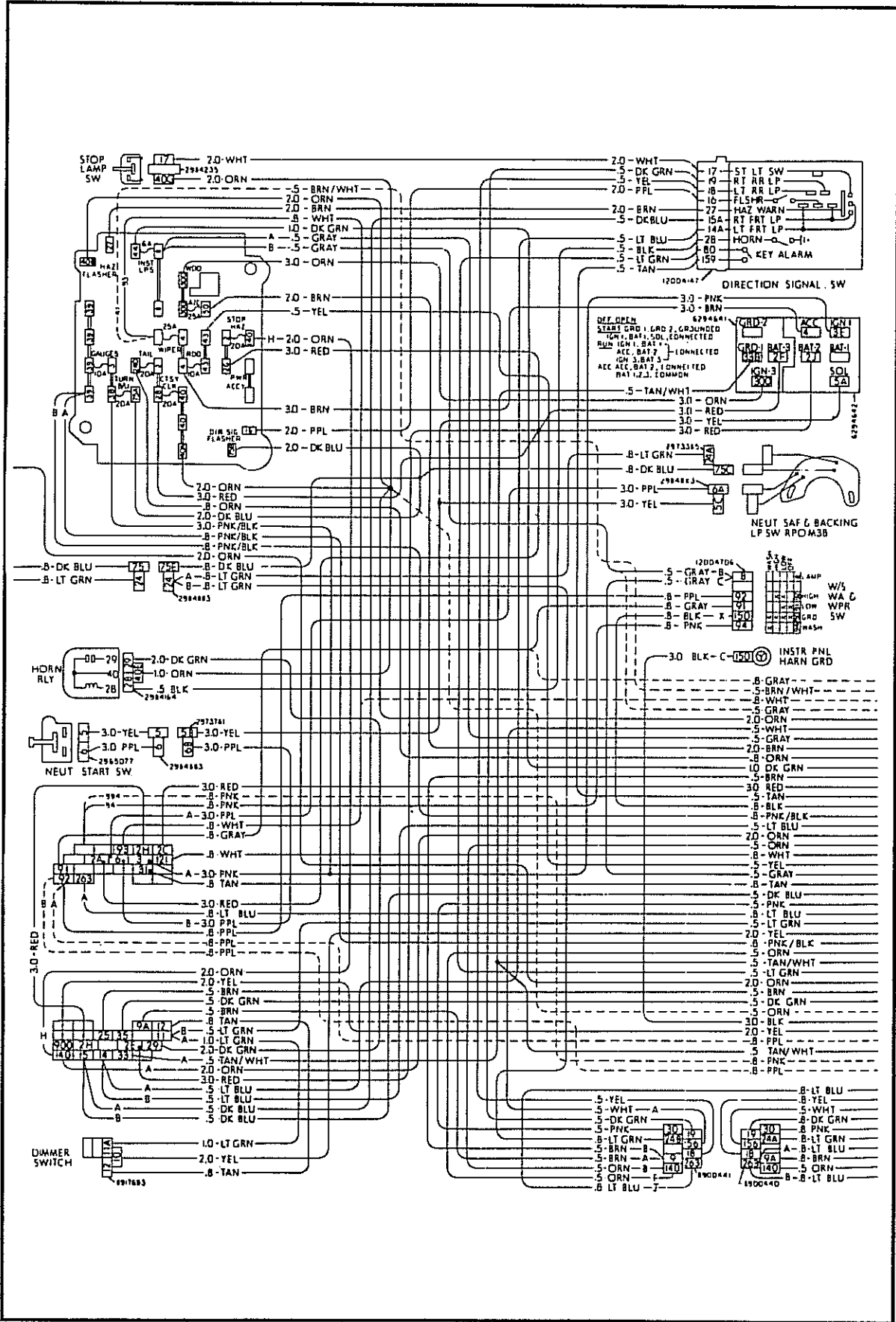


Abb. 13-27/a Schaltplan Corvette 79 Instrumentenbrett

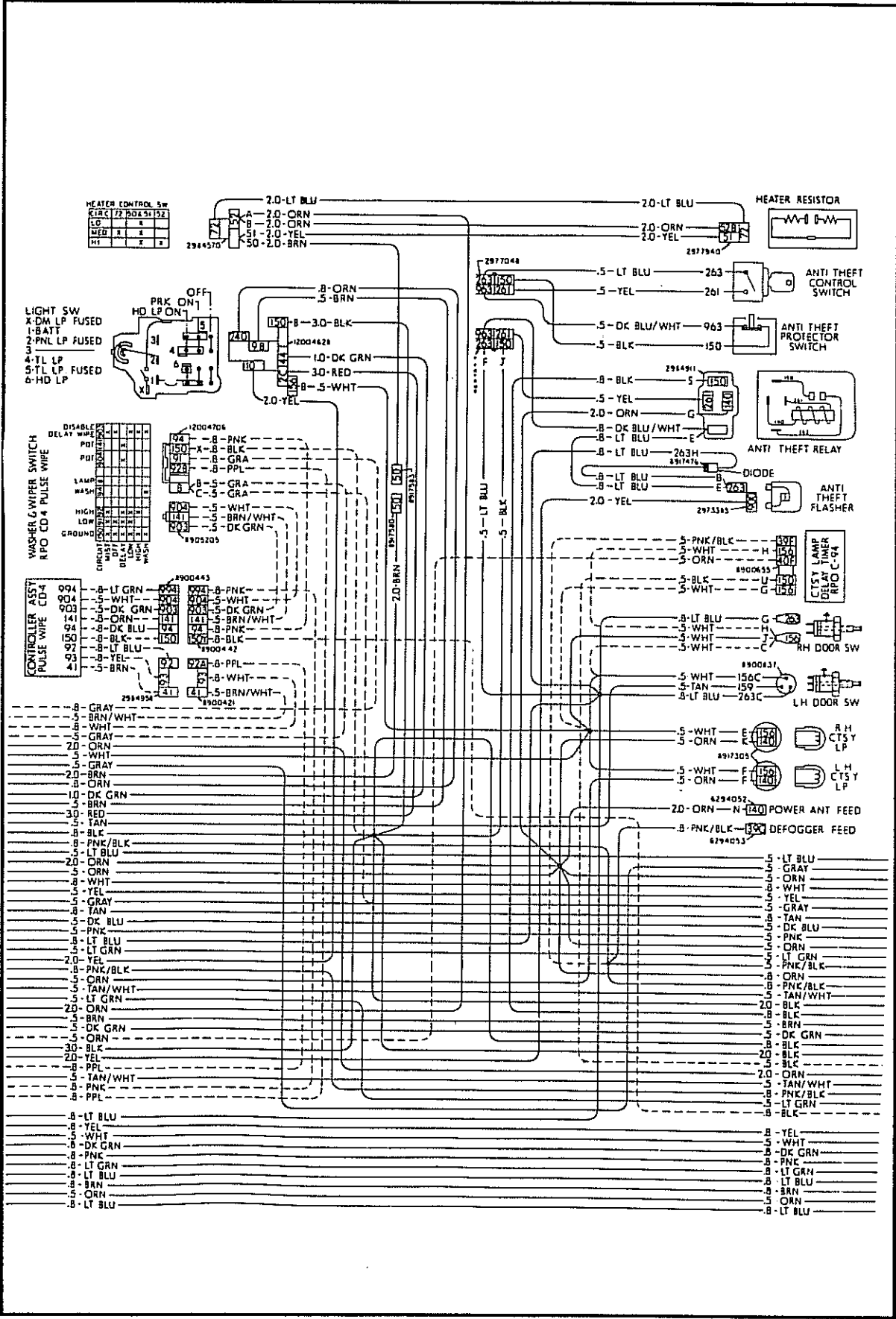
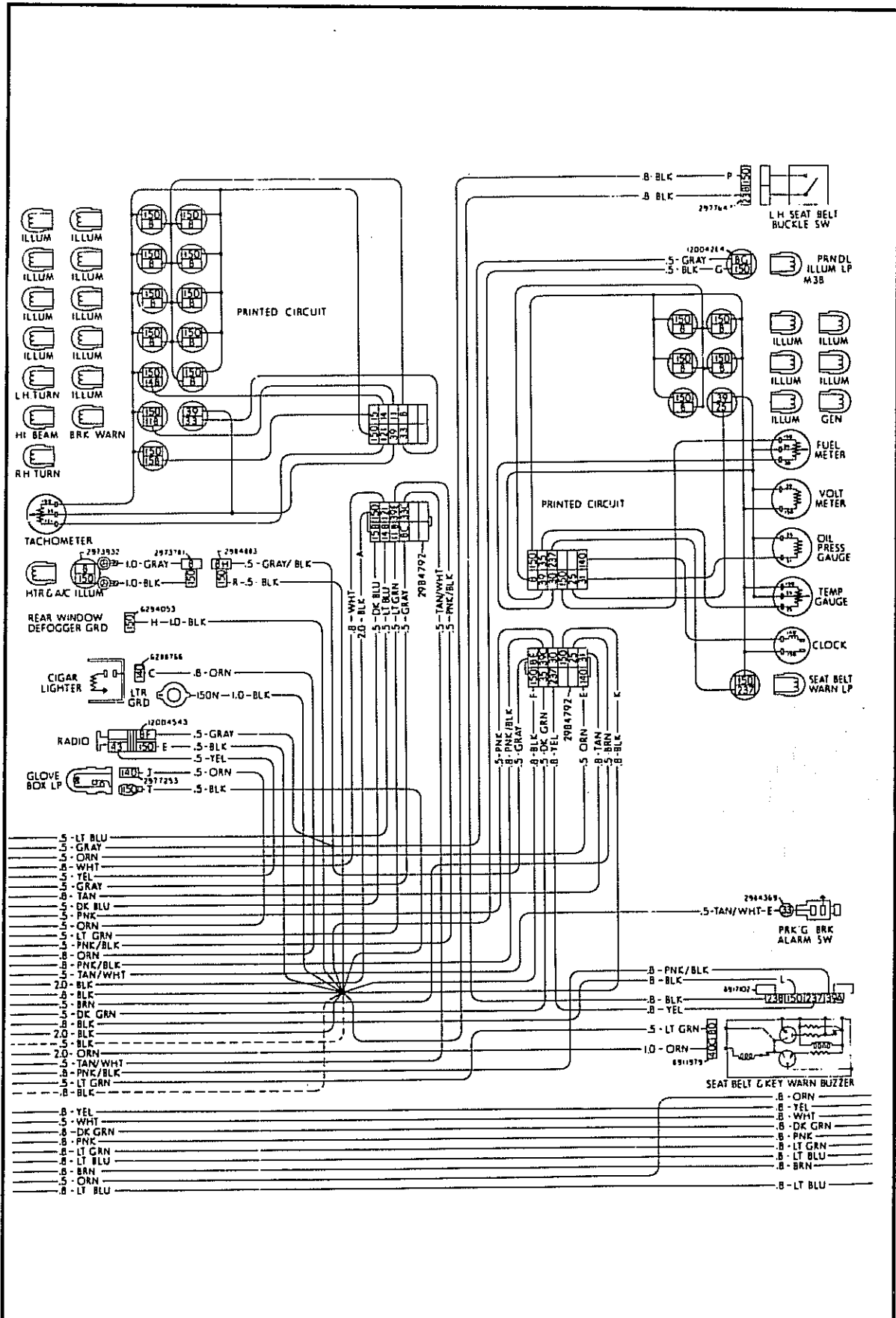


Abb. 13-28 Schaltplan Corvette 79 Innenraum A



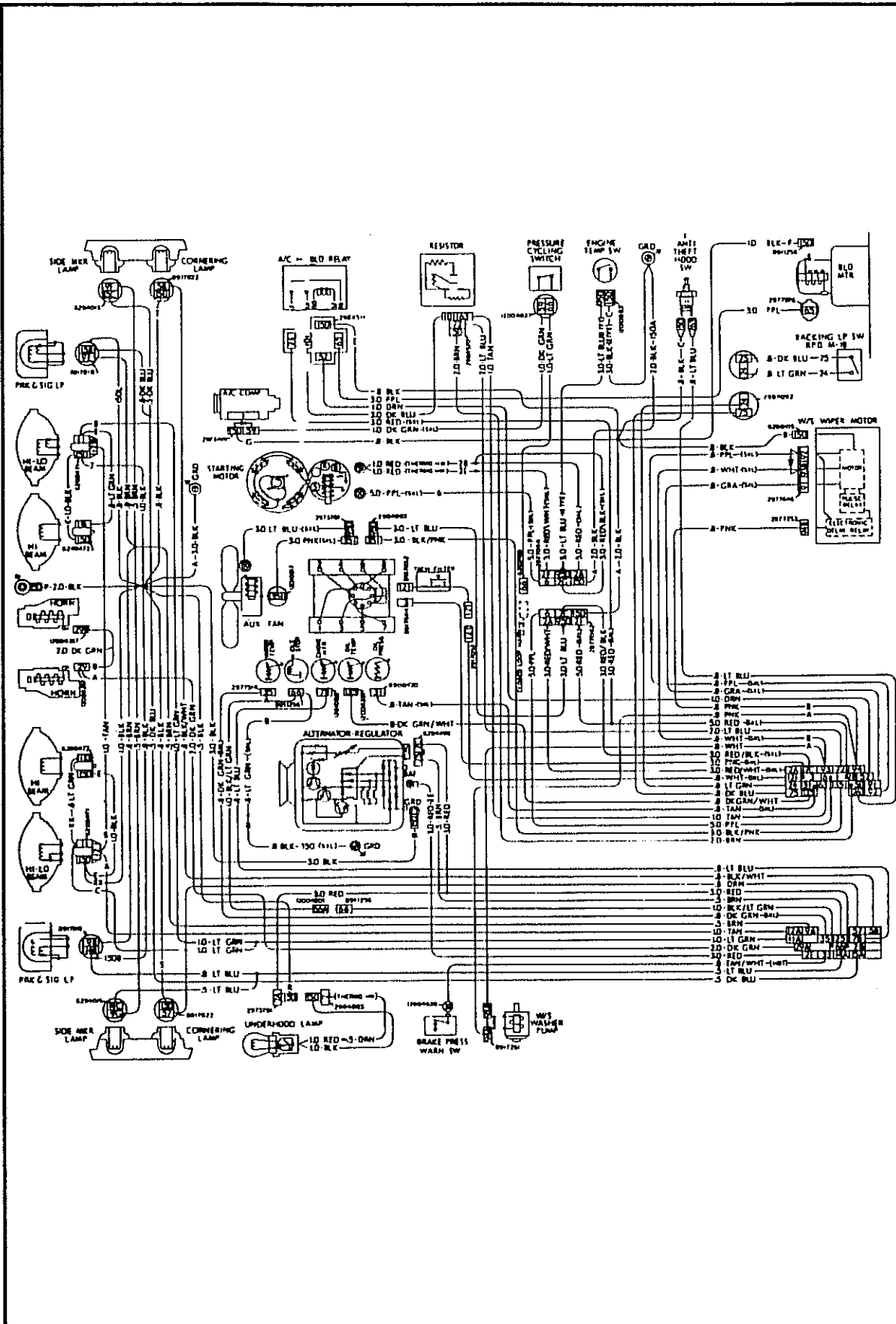


Abb. 13-30 Schaltplan Corvette 81 Motorraum

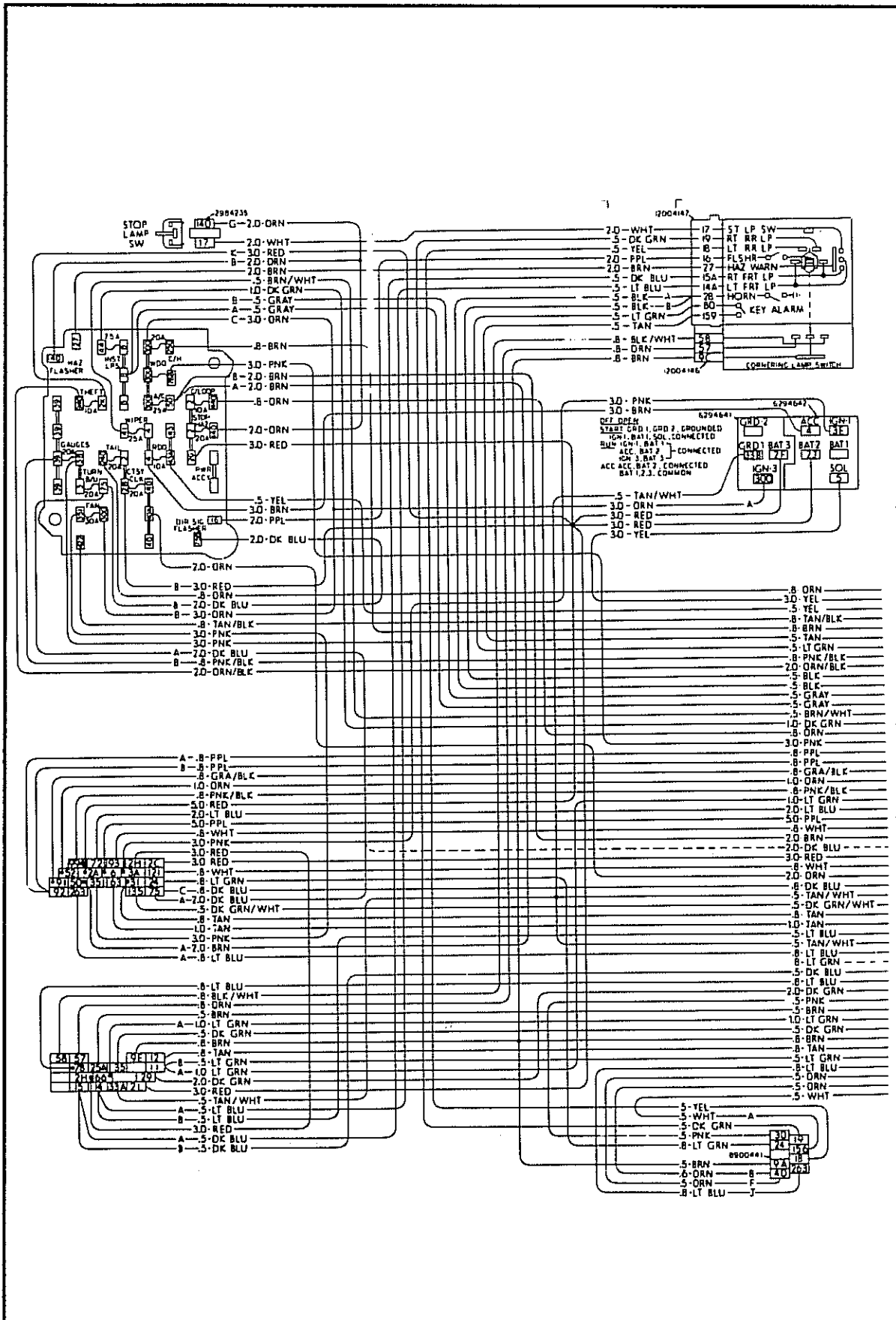


Abb. 13-31 Schaltplan Corvette 81 Instrumenten-
brett

Copyright by Doromey

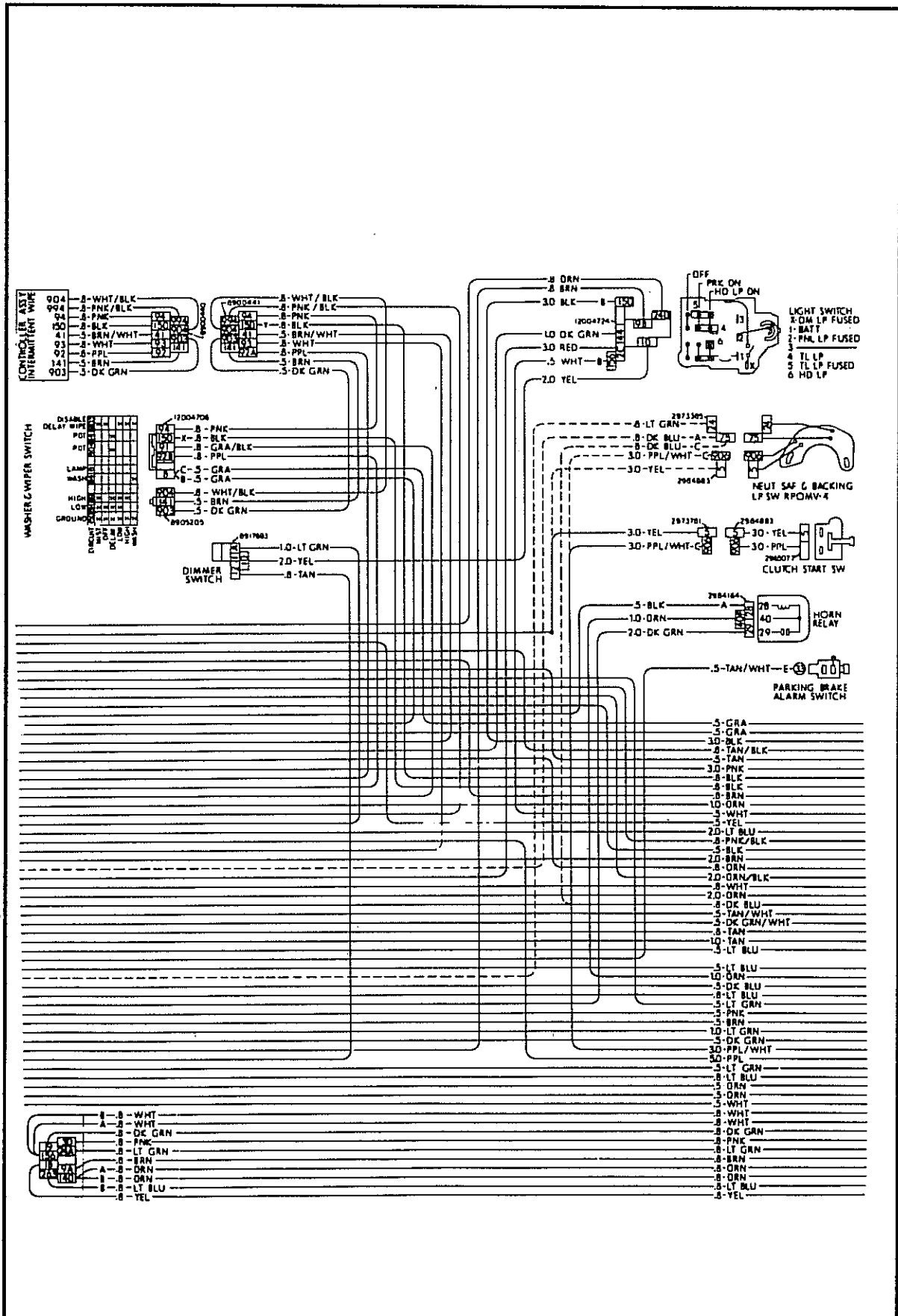


Abb. 13-32 Schaltplan Corvette 81 Innenraum A

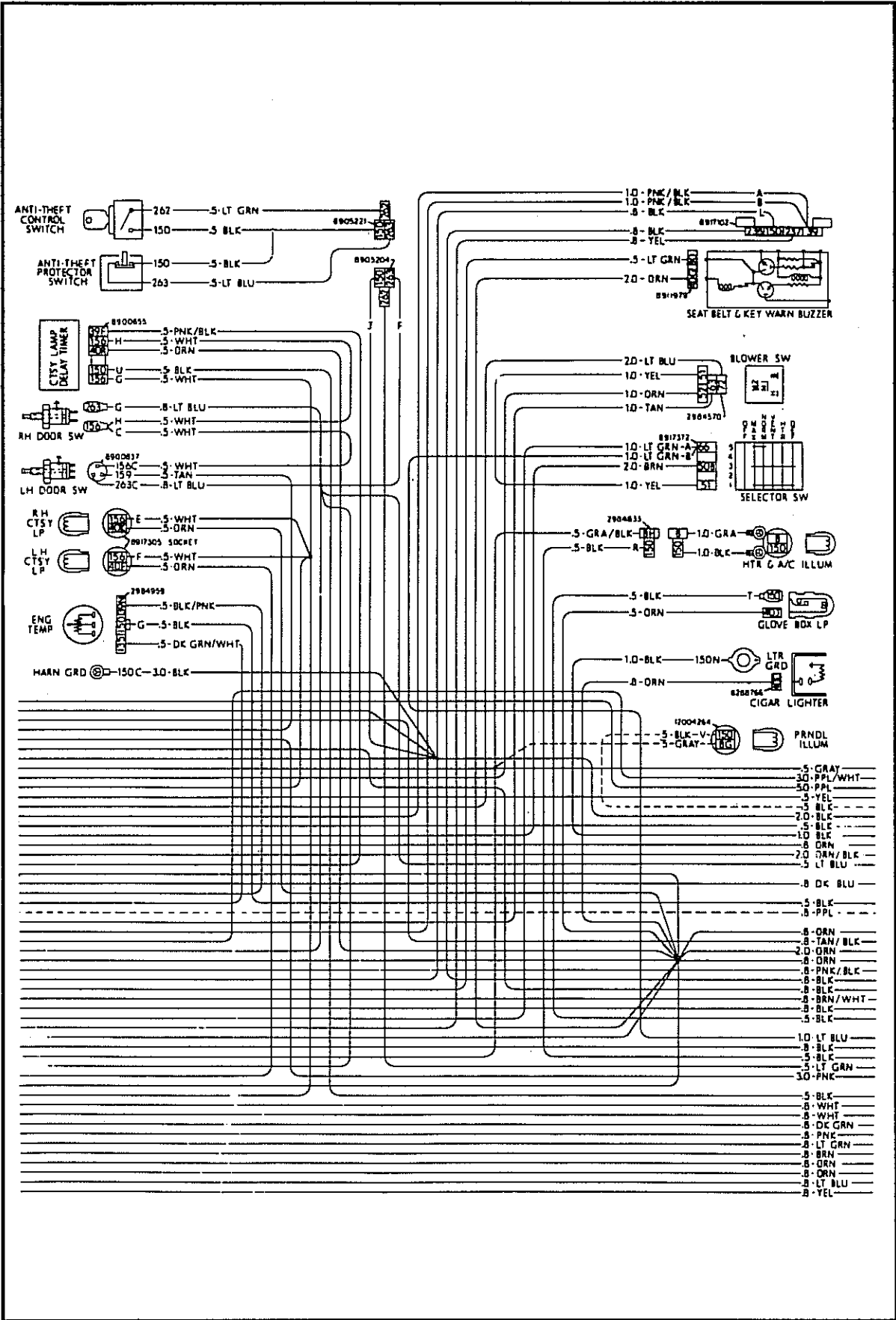


Abb. 13-34 Schaltplan Corvette 81 Innenraum C

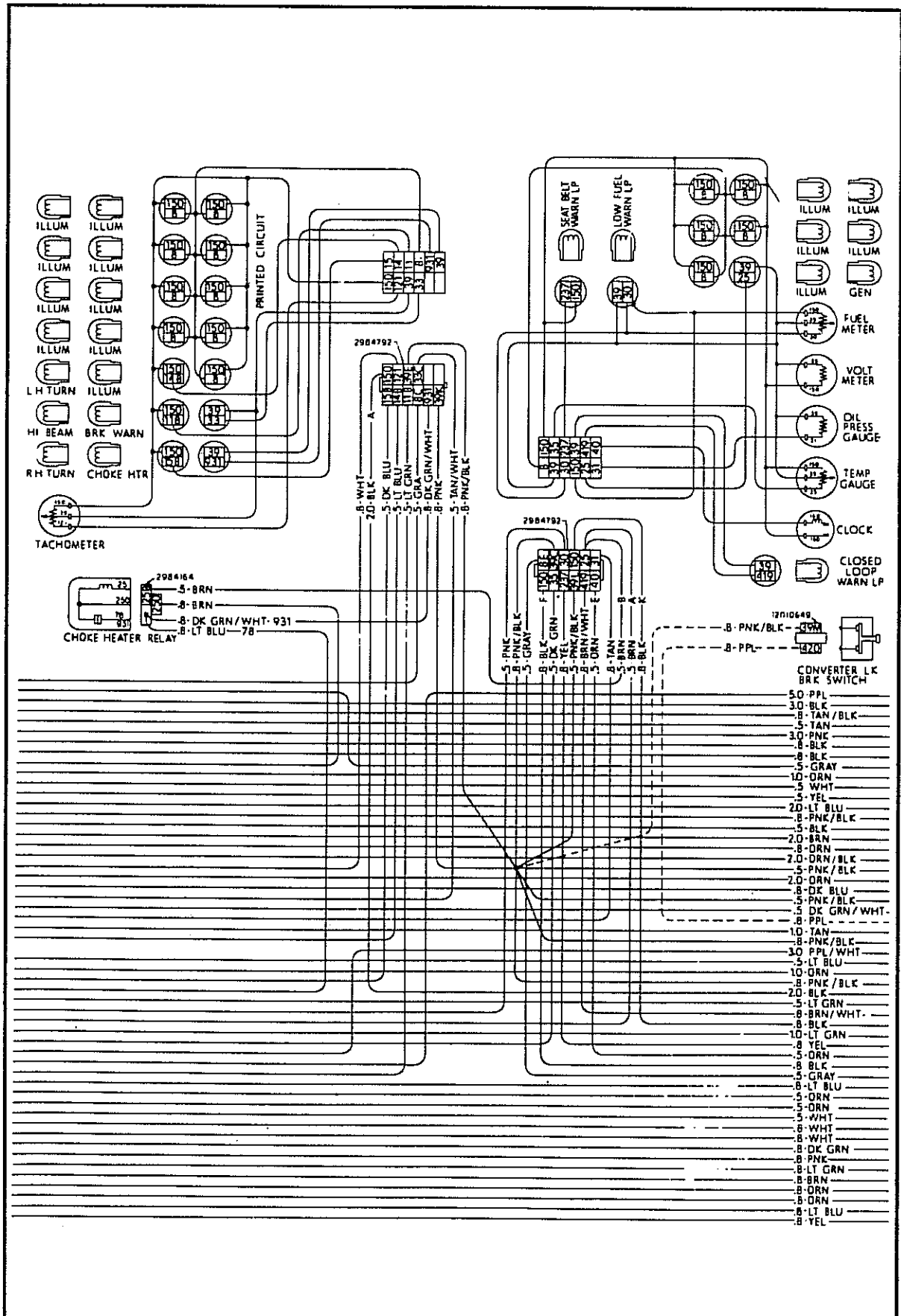


Abb. 13-33 Schaltplan Corvette 81 Innenraum B