

I – MECHANISCHE KUPPLUNG

IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

Klassische Kupplung	01 01
Federscheiben-Kupplung	01 02

AUSBAU – EINBAU

02 01

KUPPLUNGSBETÄTIGUNG

Ausrücker mit Graphitring und Ausrücker mit Kugellager	04 01
Ausrückgabel, Kupplungswelle und-betätigung	04 02
Kupplungsgestänge	04 03
Hydraulische Betätigung	04 05

KUPPLUNGSGEHÄUSE (C3-Getriebe)

05 01

II – ELEKTROMAGNETISCHE KUPPLUNG

IDENTIFIZIERUNG UND TECHNISCHE DATEN

Kupplung, Corel und Subal	11 01
Conac, Governor, Pogel und Sicherungsplatte	11 02
Lichtmaschine und Regler	11 03
Funktionsschema der Kupplung	11 04

AUSBAU – EINBAU

12 01

ZERLEGEN – ZUSAMMENBAU

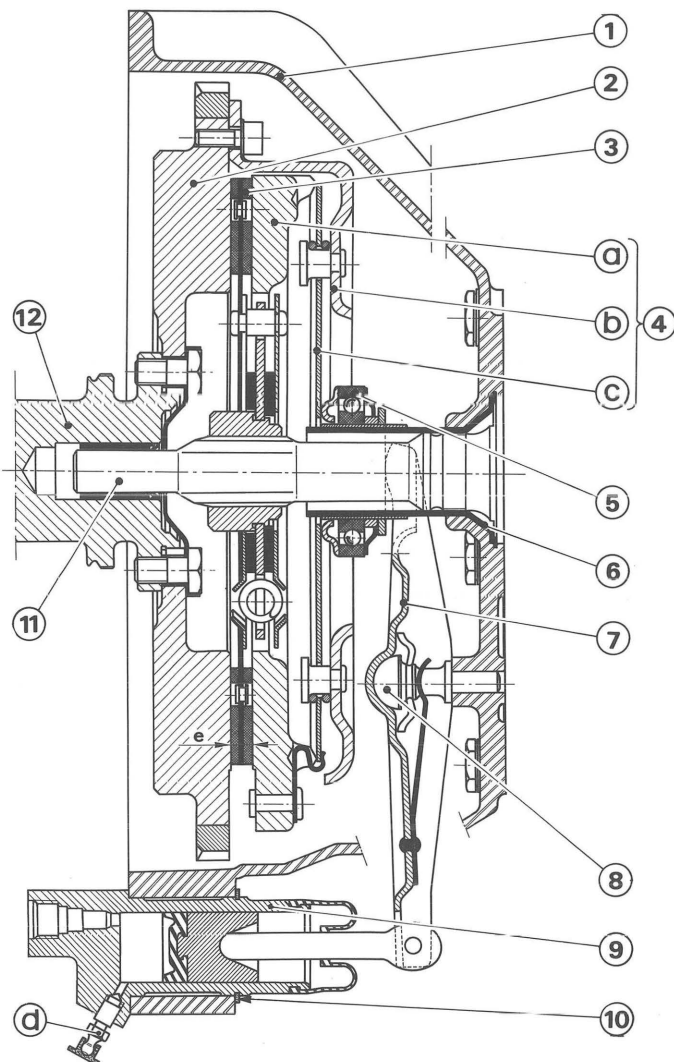
Zerlegen, Zusammenbau, Einfüllen des Metallpulvers	13 01
Anlasser-Zahnkranz	

ZUBEHÖR

Zu verwendendes Werkzeug	14 01
Pogel (Ausbau, Einbau)	14 02
Conac (Wechseln des Gaszuges)	14 03

0101





KUPPLUNG MIT FEDERSCHEIBE

Druckplatte

Marke Ferodo
Typ 215 D

Mitnehmerscheibe

mit Scheibe - Dentel
Abmessungen : 215 x 145 mm

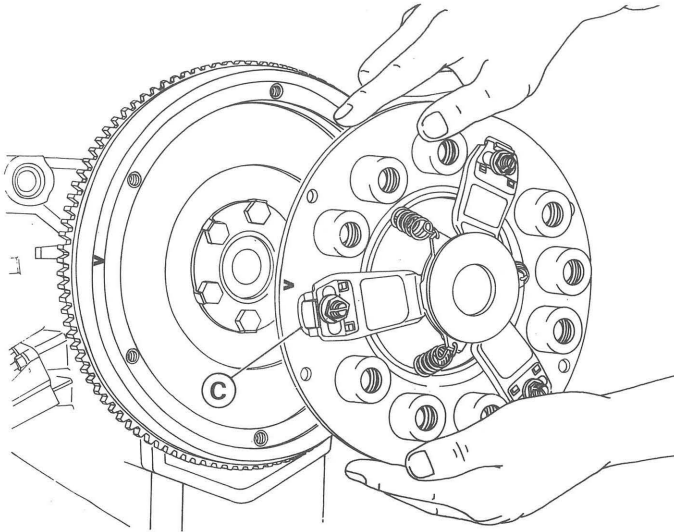
- 1 - Kupplungsgehäuse
- 2 - Schwungscheibe
- 3 - Mitnehmerscheibe
- 4 - Druckplatten-
einrichtung
 - a - Druckplatte
 - b - Deckel
 - c - Federscheibe
- 5 - Kugel-Ausrücklager (geführt)
- 6 - Führungsbüchse für das Kugel-Ausrücklager
- 7 - Ausrückgabel
- 8 - Kugelzapfen zur Auflage der Ausrückgabel
- 9 - Nehmerzylinder mit Entlüftungsschraube d
- 10 - Haltering des Nehmerzylinders im Kupplungs-
gehäuse.
- 11 - Getriebe-Antriebswelle
- 12 - Kurbelwelle

Ab Seriennummern :

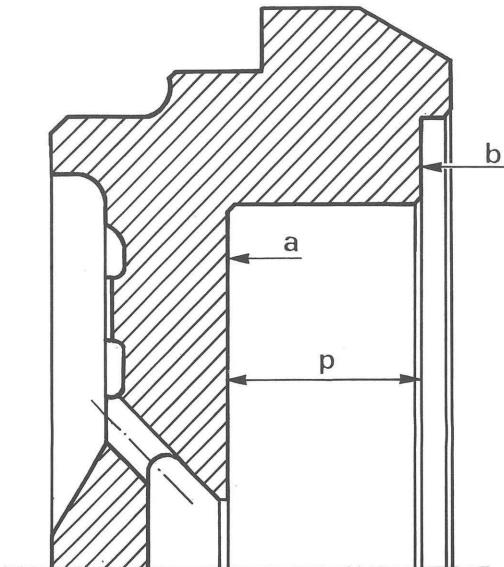
404 (TW)	-	5.085.001
404 (TH)	-	5.415.001
404 KF	-	8.243.001
404 C	-	4.670.201
404 C.KF	-	6.801.501
404 D	-	4.629.001
404 8	-	6.900.001 (Serienbeginn)
404 L (TW)	-	4.941.601
404 L (TH)	-	6.829.001

404 LD	-	4.986.701
404 U6	-	4.774.001
404 U6D	-	4.917.501
404 U8	-	7.010.001
404 U8D	-	7.040.001
404 U10	-	7.060.001
404 U10D	-	7.080.001

(Serienbeginn)

**AUSBAU**

- Das Getriebe durch Zurücksetzen des Hinterachsgetriebes ausbauen (siehe Baugruppe 3, Seite 02 01).
- Die Stellung der Druckplatte zur Schwungscheibe markieren.
- Die 6 Befestigungsschrauben der Druckplatte lösen.
- Danach die Druckplatte und die Mitnehmerscheibe abnehmen.
- Reinigen, prüfen und abgenutzte Teile ersetzen.

**EINBAU**

- Die Auflagefläche der Mitnehmerscheibe an der Schwungscheibe kontrollieren; sie nötigenfalls ausbauen und die Auflagefläche a auf einer Drehbank überarbeiten. Jedoch ist es notwendig, von der Fläche b der Schwungscheibe, die der Druckplatte als Auflage dient, die gleiche Metallstärke abzuarbeiten, um die Spannung der Federscheibe nicht zu verändern.

Tiefe p der Schwungscheibe für klassische Kupplung.

1. Montage : 25,9 mm bis Seriennummern :

404 : 4.104.575 **404 DA :** 3.060.262

404 LD : 4.976.443 **404 U6D :** 4.902.930

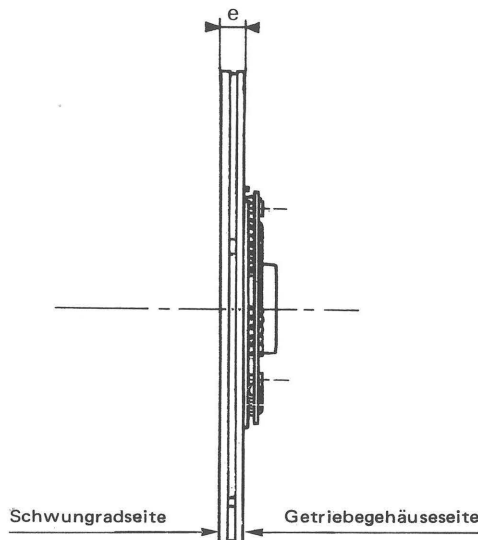
2. Montage : 25,5 mm ab Seriennummern :

404 : 4.104.576 **404 DA :** 3.060.263

404 LD : 4.976.444 **404 U6D :** 4.902.931

und alle anderen 404 Typen.

ANMERKUNG : *Keinerlei Bearbeitung der Schwungscheibe ist an den mit Federscheiben-Kupplung ausgerüsteten Fahrzeugen gestattet.*



- Die Mitnehmerscheibe mittels einer Antriebswelle zentrieren.
- Die Druckplatte einbauen und nach Ersetzen der Blocfor-Federscheiben die Schrauben mit 1,25 mkg anziehen.
- Die 3 Sicherungsbügel c bei der klassischen Kupplung abziehen.

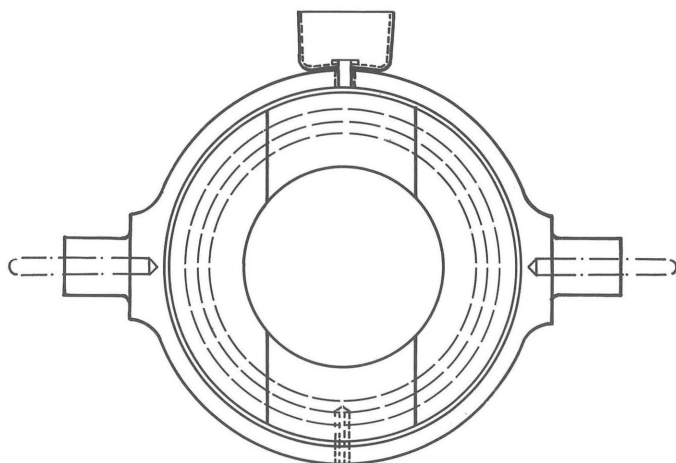
ANMERKUNG : *Nur die neuen Mitnehmerscheiben Teile-Nr. 2054.15, oder 2054.19 Austausch-Teil, deren Stärke e der ungesprenten Beläge 9 mm ist, dürfen mit den Schwungscheiben der 1. Montage montiert werden.*

Stärke der Mitnehmerscheibe e

1. Montage : 9 ± 0,1 mm

2. Montage : 8,4 ± 0,1 mm

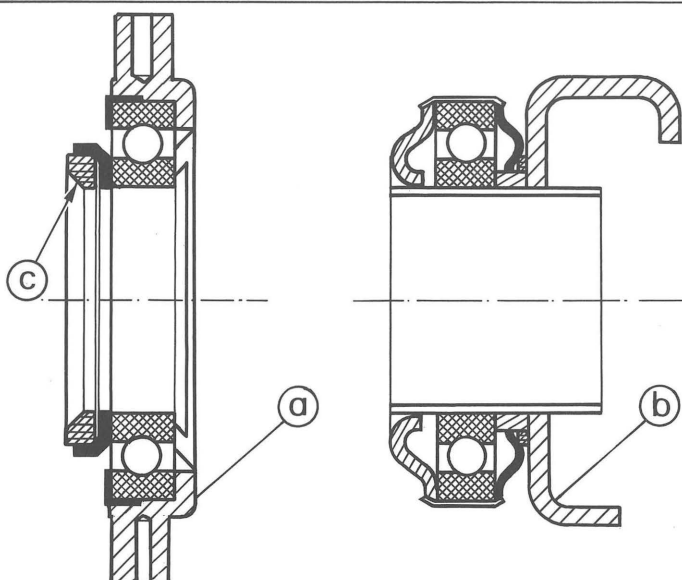
- Das Ausrücklager und evtl. die Ausrückgabel ersetzen (siehe Baugruppe 2, Seite 04 02).
- Die Längsnuten und die vordere Seite der Antriebswelle leicht mit Molykote versehen.
- Das Getriebe einbauen (siehe Baugruppe 3, Seite 02 03).



I - AUSTRÜCKLAGER

- 1 - Ausrücker mit Graphitring** an 404 Benzinmotor :
- mit Leichtmetallhalterung
 - mit Gusshalterung ab Nr: **404** - 4.069.051

Dieser Ring hat einen Ölnapf, der alle 5000 km oder jede Woche bei intensiver Stadtbenutzung mit Motoröl versehen werden soll.



2 - Ausrücker mit Kugellager

- a - Für C3-Getriebe**, das bei 404 Diesel eingebaut ist, hat er eine innere Schrägkante **c** am mit Graphit versehenen Teil.

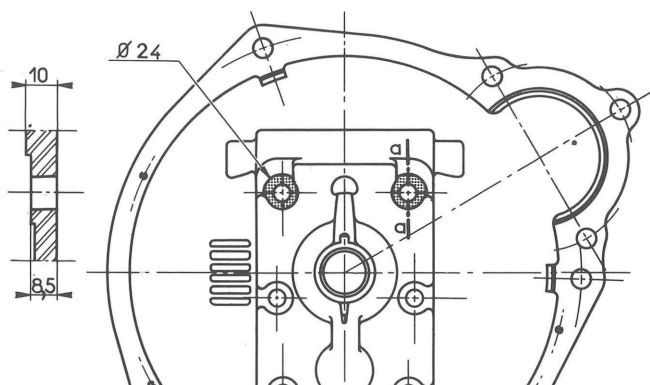
Nur die 404 Diesel (abgeleitete Typen), vor den Seriennummern :

404 U6D - 4.900.850 und **404 LD** - 4.975.287 sind mit einem Ausrücker mit Kugellager ohne Schrägkante versehen.

- b - Für BA7-Getriebe** und Federscheiben-Kupplung, die bei 404 eingebaut sind.

Der Ausrücker mit Kugellager gleitet auf einer Buchse, die durch einen Sicherungsring am Kupplungsgehäuse befestigt ist.

Der Ausrücker mit Kugellager ist nicht zerlegbar und braucht keine besondere Pflege.

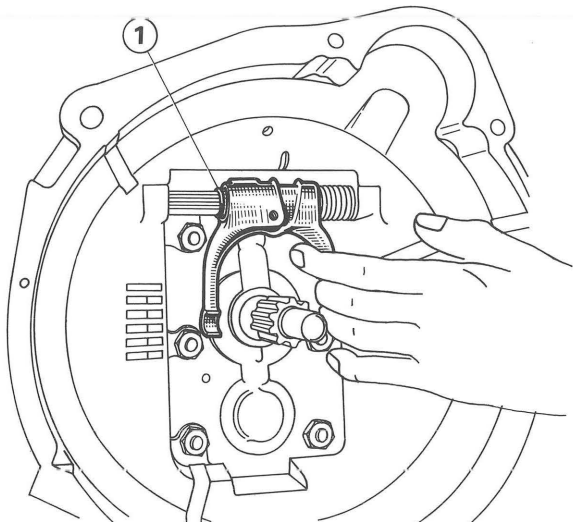


Weitere Verwendung des Ausrückers mit Kugellager.

Er kann bei den mit dem Graphitring versehenen 404 Diesel (abgeleitete Typen) verwendet werden, vorausgesetzt dass :

- das Kupplungsgehäuse gemäss Skizze abgeändert wird (Einfräsen $\phi 24$ mm, Tiefe : 1,5 mm) oder dass ein neues Gehäuse Nr. 2102.49 eingebaut wird.
- eine Ausrückgabel von 79 mm Achsabstand, Teile-Nr. 2117.11, eingebaut wird.
- ein Ausrücker mit Kugellager und Schrägkante, Teile-Nr. 2034.10, eingebaut wird.

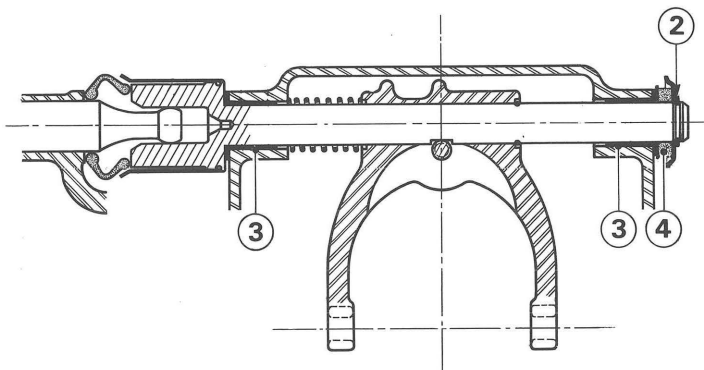
ANMERKUNG : Die Ausfräsungen am Kupplungsgehäuse sind unumgänglich für den Einbau des Ausrückers mit Kugellager, um einen genügend grossen Spielraum für die Ausrückgabel beizubehalten.

**II - AUSRÜCKGABEL für C3-GETRIEBE****Ausbau**

- Die Klemmschraube der Ausrückgabel lösen.
- Die Druckfeder zusammendrücken, indem die Ausrückgabel verschoben wird, um den Sicherungsring 1 zu befreien.
- Den Sicherungsring herausnehmen, und die Ausrückgabel zurückgleiten lassen.
- Die Welle herausnehmen.

Einbau

- Beim Einbau in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus verfahren.

**III - KUPPLUNGSWELLE für C3-GETRIEBE****Ausbau**

Bis Seriennummer : 404 - 4.157.274

- Nach Herausnahme der Klemmschraube und des Sicherungsringes die Welle ausbauen.

Ab Seriennummer : 404 - 4.157.275

- ausserdem den Sicherungsring 2 und die verschiedenen Scheiben, die sich an der entgegengesetzten Seite der Gabel befinden, herausnehmen.

Einbau

- In umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus verfahren, zuvor die Rilsan-Lagerbüchsen 3, die Gummischeibe 4 und den Sicherungsring 2 für die 404 (2. Montage ersetzen).

ANMERKUNG : Das Ersatzteil-Hauptlager (D.P.D.) liefert die Kupplungswelle der 1. Montage nicht mehr; daher muss die Welle der 2. Montage verwendet werden (und die dazugehörigen Teile im Reparatursatz 2125.01). Ausserdem muss die der Betätigung der Kupplungswelle gegenüberliegende Öffnung des Kupplungsgehäuses auf 18 mm ϕ aufgebohrt werden.

IV - KUPPLUNGSBETÄTIGUNG für C3-GETRIEBE.**Ausbau**

- Die Gestänge der Gangschaltung und der Kupplungsbetätigung lösen.
- Die zwei Befestigungsschrauben des Lagerdeckels lösen.
- Den Betätigungshebel herausziehen.

Einstellen

1. Montage äusserer ϕ : 26 mm

a : 161 mm

b : 17 mm

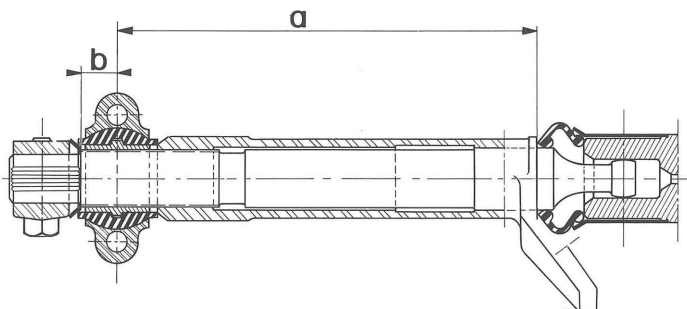
2. Montage Verstärkter Betätigungshebel äusserer ϕ : 29 mm

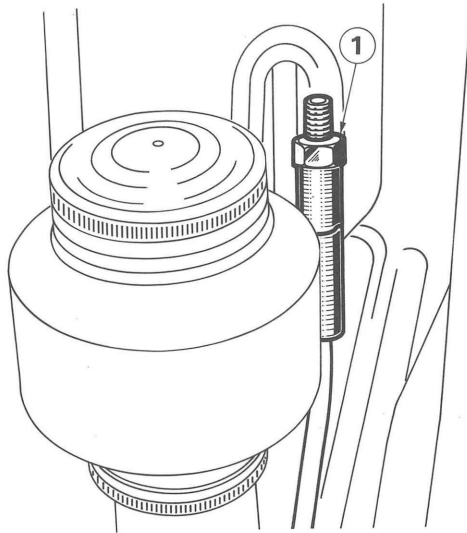
a : 162 mm

b : 14 mm

Einbau

- In umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus verfahren.





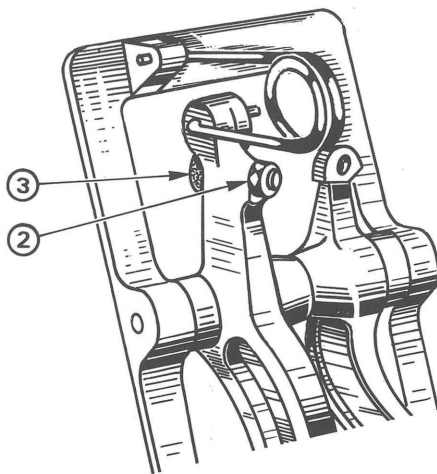
V - KUPPLUNGSGESTÄNGE Für C3-GETRIEBE

Einstellen des Kupplungspedalspieles

Das Kupplungspedal muss ein Spiel von 20 bis 30 mm vor dem Einsetzen des Kupplungsvorganges haben.

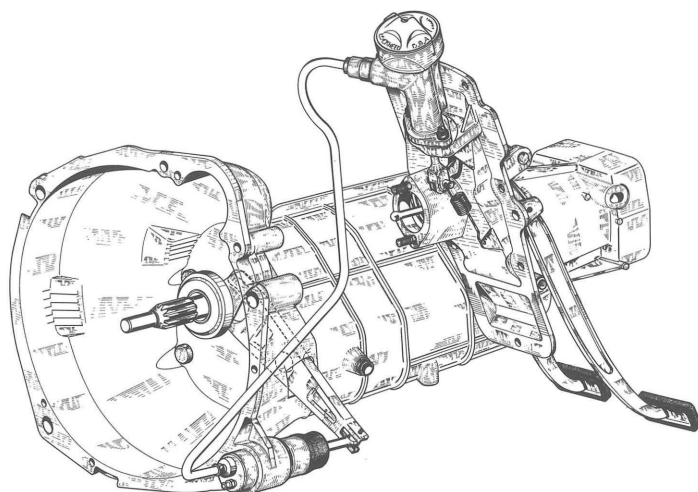
Um dieses Spiel einzustellen :

- Die Mutter 1 der Kupplungsbetätigungsstange in entsprechender Richtung drehen, um ein Spiel von 3 bis 4,5 mm zwischen Mutter und Hakenhülse zu erhalten.



ANMERKUNG : Bei Fahrzeugen, die mit nicht ausgeschnittenem Teppichboden versehen sind, ist es notwendig, den oberen Anschlag des Pedals einzustellen, um die richtige Ausgangsstellung beizubehalten

- Die Antidröhpappen der linken Seite ausbauen.
- Die Gegenmutter 2 der Pedaleinstellung lösen.
- Den Gummianschlag 3 so einstellen, dass das Pedal um die Stärke des Teppichs angehoben ist.
- Die Gegenmutter 2 anziehen und die Antidröhpappen einbauen.
- Das Kupplungspedalspiel einstellen.



GEBERZYLINDER

Der Geberzylinder von 19 mm ϕ hat einen eingebauten Behälter und ist senkrecht auf dem Pedalhalter befestigt.

Er ist mit einem Restdruckventil versehen, das bei "eingekuppelter" Kupplung einen Druck im Leitungssystem sicherstellt. Dieser Druck hält das Ausrücklager in ständigem Anschlag an der Feder-scheibe; dadurch wird das **Pedalspiel aufgehoben**.

Wert des Restdrucks : 0,8 bis 1,2 kg/cm² (bar).

Der Aus- u. Einbau sowie das Überholen bedürfen ausser den üblichen Reinlichkeitsmassnahmen beim Überholen des Geberzylinders keinerlei besonderer Vorkehrungen.

NEHMERZYLINDER

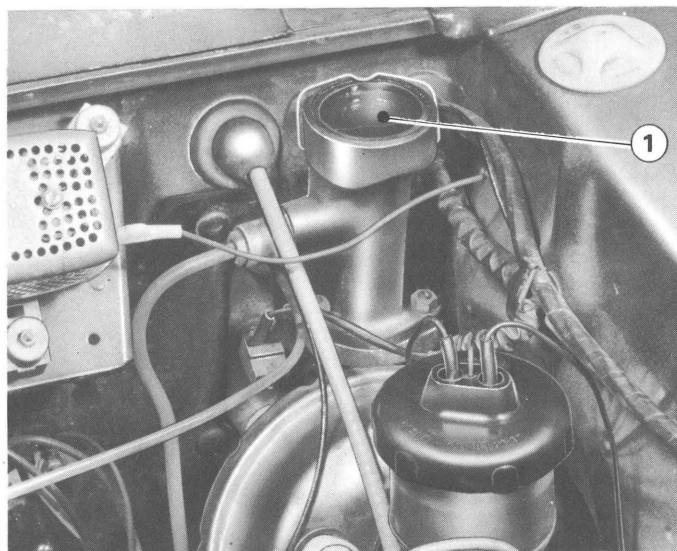
Der Nehmerzylinder hat 28,6 mm Durchmesser und ist mit einer Entlüftungsschraube versehen. Dieser Zylinder ist mit dem Geberzylinder durch eine Plastikleitung verbunden und wird in einer Bohrung des Kupplungsgehäuses durch einen Sicherungsring gehalten.

Ausbau

- Die zwei Befestigungsschrauben der Lenkung auf der vorderen Traverse lösen.
- Das Lenkrad so drehen, dass die Hardyscheibe nach links abweicht.
- Die hydraulischen Leitungen abklemmen.
- Den hinteren Sicherungsring herausnehmen und den Zylinder nach vorne herausheben.

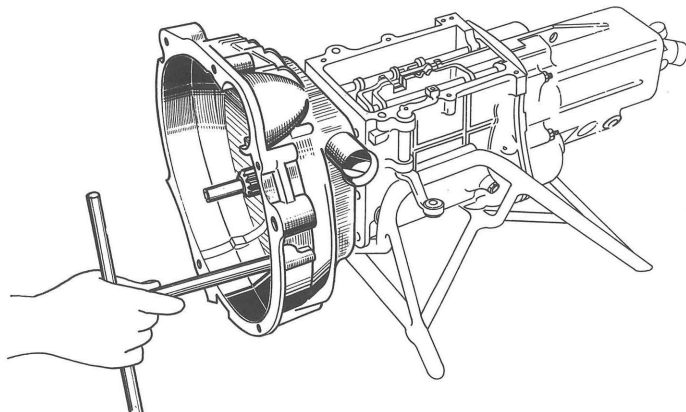
Einbau

- In umgekehrter Reihenfolge des Ausbausverfahren; den Zylinder so orientieren, dass die **Entlüftungsschraube sich an der unteren Seite befindet**.
- Die Schrauben des Lenkgehäuses mit 4 mkg anziehen.



Entlüften

- Das Entlüften des Leitungssystems erfolgt normalerweise durch Betätigung des Pedals.
- Um eine Luftblase im Leitungssystem evtl. zu entfernen, auf das Rückschlagventil 1 drücken.
- Mit Lockheed 55 bis 3 mm unterhalb der oberen Dichtfläche auffüllen.
- Wechseln der Hydraulikflüssigkeit : alle 20.000 km
- Fassungsvermögen der Hydraulikanlage : 55 cm³.



KUPLUNGSGEHÄUSE DER C3-GETRIEBE

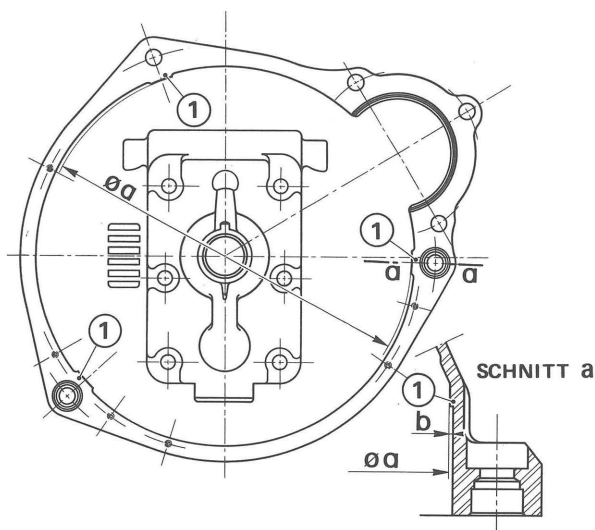
Ausbau

Siehe "Zerlegen des Getriebes" (Baugruppe 3, Seite 03 03).

Ersetzen

a) 404 Benzinmotor

Da die D.P.D. nur noch das Kupplungsgehäuse der 2. Montage, Nr. 2102.43, liefert, ist es notwendig, beim Ersetzen eines Gehäuses bei 404 vor der Seriennummer 4.157.275 auch die Welle der Ausrückgabel zu ersetzen (Einbau der im Reparatursatz 2125.01 zusammengefassten Teile).



b) 404 Diesel

Bis Seriennummer **404 U6D** - 4.900.891

404 LD - 4.975.301

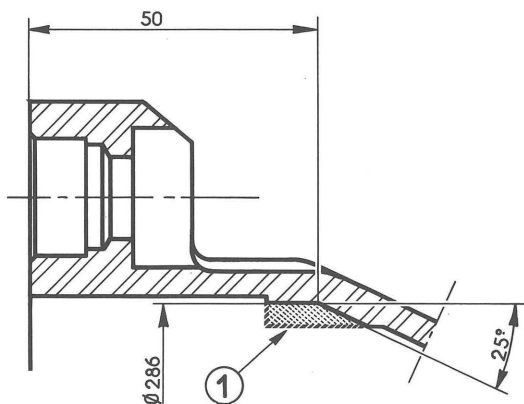
ist das Gehäuse mit 3 Nocken 1 von 4,5 mm Höhe versehen und muss mit einer Schwungscheibe, Teile-Nr. 0533.24, von 14 kg eingebaut werden.

Ab Seriennummern **404 U6D** - 4.900.892

404 LD - 4.975.302

haben die drei Nocken 1 des Gehäuses eine Höhe von 1 mm. Dieses Gehäuse, Teile-Nr. 2102.48 oder 2102.49, kann mit der Schwungscheibe Nr. 0533.24 von 14 kg oder mit der schweren Schwungscheibe von 14,830 kg, Teile-Nr. 0533.25 oder 27, eingebaut werden.

	1. Montage	2. Montage
Ø a	279 mm	286 mm
b	4,5 mm	1 mm



Weitere Verwendung

Die D.P.D. liefert nur das Gehäuse, Teile-Nr. 2102.49, der 2. Montage; jedoch kann das Gehäuse der 1. Montage mit einer schweren Schwungscheibe eingebaut werden, vorausgesetzt dass :

- die drei inneren Nocken 1 des Gehäuses abgefräst werden, um einen Ø von 286 mm an Stelle von 279 mm auf eine Tiefe von 50 mm zu erhalten.
- anschliessend die drei Nocken bearbeitet werden, indem eine Abschrägung von 25° gemäss nebenstehender Skizze beachtet wird.

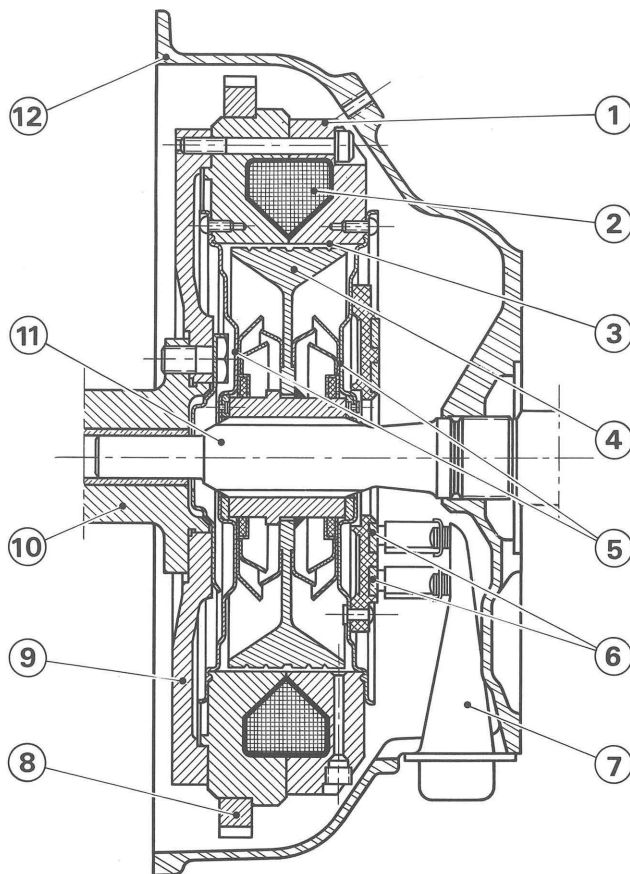
Diese beiden Vorgänge müssen auf einer Drehbank ausgeführt werden, oder bei nicht Vorhandensein mit einer tragbaren Schleifscheibe.

ELEKTROMAGNETISCHE KUPPLUNG

IDENTIFIZIERUNG — TECHNISCHE DATEN

2

1101



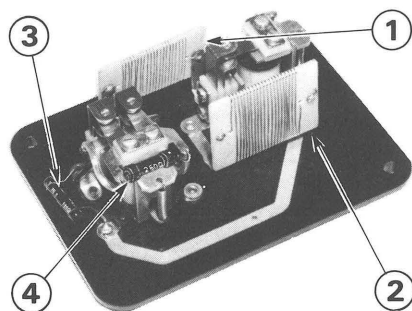
KUPPLUNG

Marke - Jaeger

Typ - IX B

Magnetisches Metallpulver - Beutel von 115 g -
Farbe des Beutels : rot.

- 1 - Elektro-Magnet
- 2 - Spule
- 3 - Magnetisches Metallpulver
- 4 - Innere Polarmasse
- 5 - Dichtungsdeckel
- 6 - Kollektoren
- 7 - Kohlebürstenhalter (Subal)
- 8 - Anlasser-Zahnkranz
- 9 - Deckscheibe
- 10 - Kurbelwelle
- 11 - Antriebswelle
- 12 - Kupplungsgehäuse

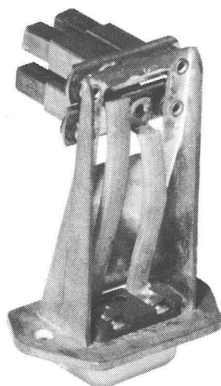
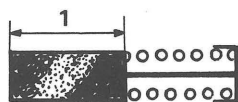


COREL

— Markierung **S** am Deckel

- 1 - Leerlauf-Widerstand: 7,5 Ohm
- 2 - Sparwiderstand: 2,5 Ohm
- 3 - Entmagnetisierungswiderstand: 170 Ohm
- 4 - Kondensator-Schutzwiderstand: 250 Ohm

Leistung des Kondensators: 0,25 Mikrofarad.

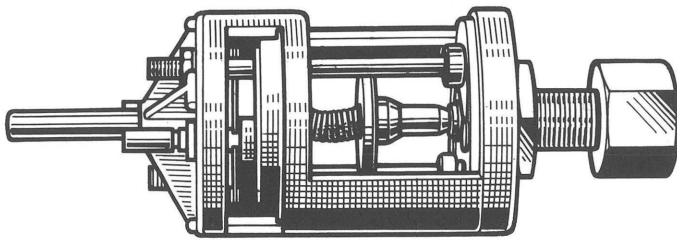


SUBAL

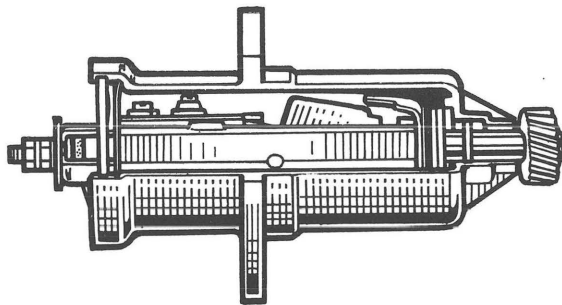
— Halter mit 4 Kohlebürsten, die ersetzt werden
müssen, wenn ihre Länge 1,9 mm beträgt oder alle
30.000 km.

— Länge einer neuen Kohlebürste : 14 mm.

PEUGEOT

**CONAC**

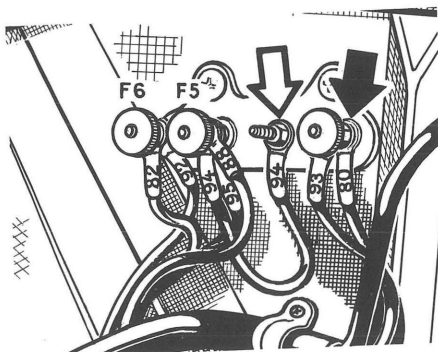
- Es handelt sich um den an der vorderen Spritzwand und am Gasbetätigungskabel angebrachten Doppelumschalter.
- Die Kontrolle der Spar- und Leerlaufwiderstände ist im Zusammenhang mit der Stellung des Gaspedals vorzunehmen.
- Der "Conac" bedarf keiner besonderen Einstellung.

**GOVERNOR**

- Es handelt sich um den am Getriebe befestigten und durch die Hauptwelle angetriebenen Zentrifugalschalter.
- Er schaltet bei zunehmender Geschwindigkeit (ab 25 km/h) ein und schaltet bei abnehmender Geschwindigkeit (ab 20 km/h) aus, wobei er somit gleichzeitig den inneren mit dem Relais R1 vom "Corel" verbundenen Schalter betätigt, der seinerseits für die Stromzufuhr zur Kupplung über die Lichtmaschine oder die Batterie sorgt.

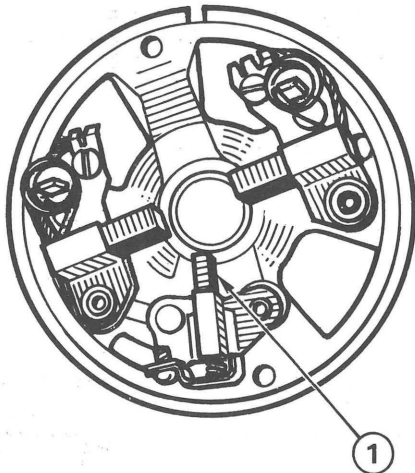
**POGEL**

- Schalthebel mit Kontaktsperre. Er enthält einen Schalter, der das Relais R2 des "Corel" betätigt. Dieser ermöglicht das Auskuppeln der Jaeger-Kupplung beim Gangwechsel.

**KONTAKTPLATTE**

- Befindet sich auf dem linken vorderen Radkasten und enthält 2 Sicherungen F5 und F6.
- Ermöglicht die Notschaltung im Falle einer Versorgungsspanne; die Stromabgabe erfolgt dann direkt über die Batterie.

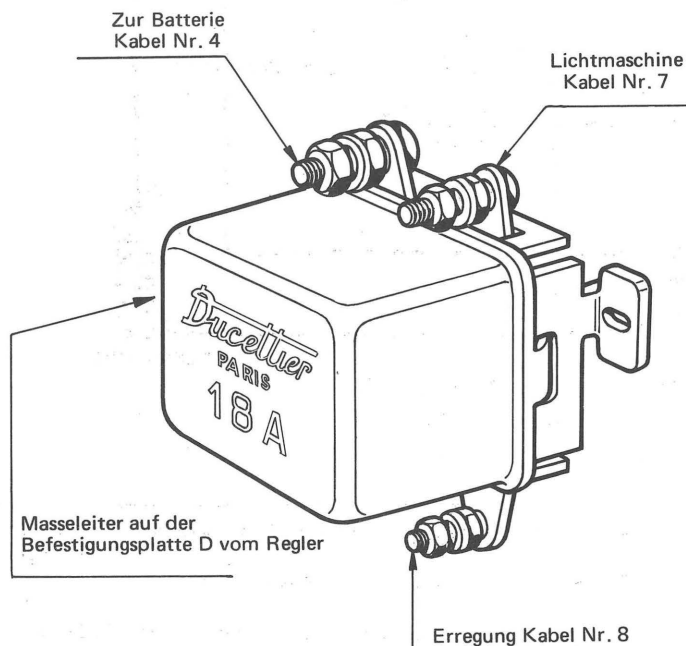
Dazu das Kabel Nr. 93 vom Kontakt (schwarzer Pfeil) abklemmen und am Kontakt (weißer Pfeil), der schon das Kabel Nr. 94 trägt, anklemmen.



LICHTMASCHINE

Marke : Ducellier
Referenz : 7 229
Leistung : 300 W
Einschaltzahl : von 1 200 - 1 300 U/min.
Durchmesser : 118 mm

- Die 3. Bürste 1 dient zur Speisung der Kupplung bei zunehmender Geschwindigkeit von 0 - 25 km/h und bei abnehmender Geschwindigkeit von 20 - 0 km/h.
- Die 3. Bürste ersetzen ; wenn ihre Länge unter 12 mm liegt oder alle 20.000 km.

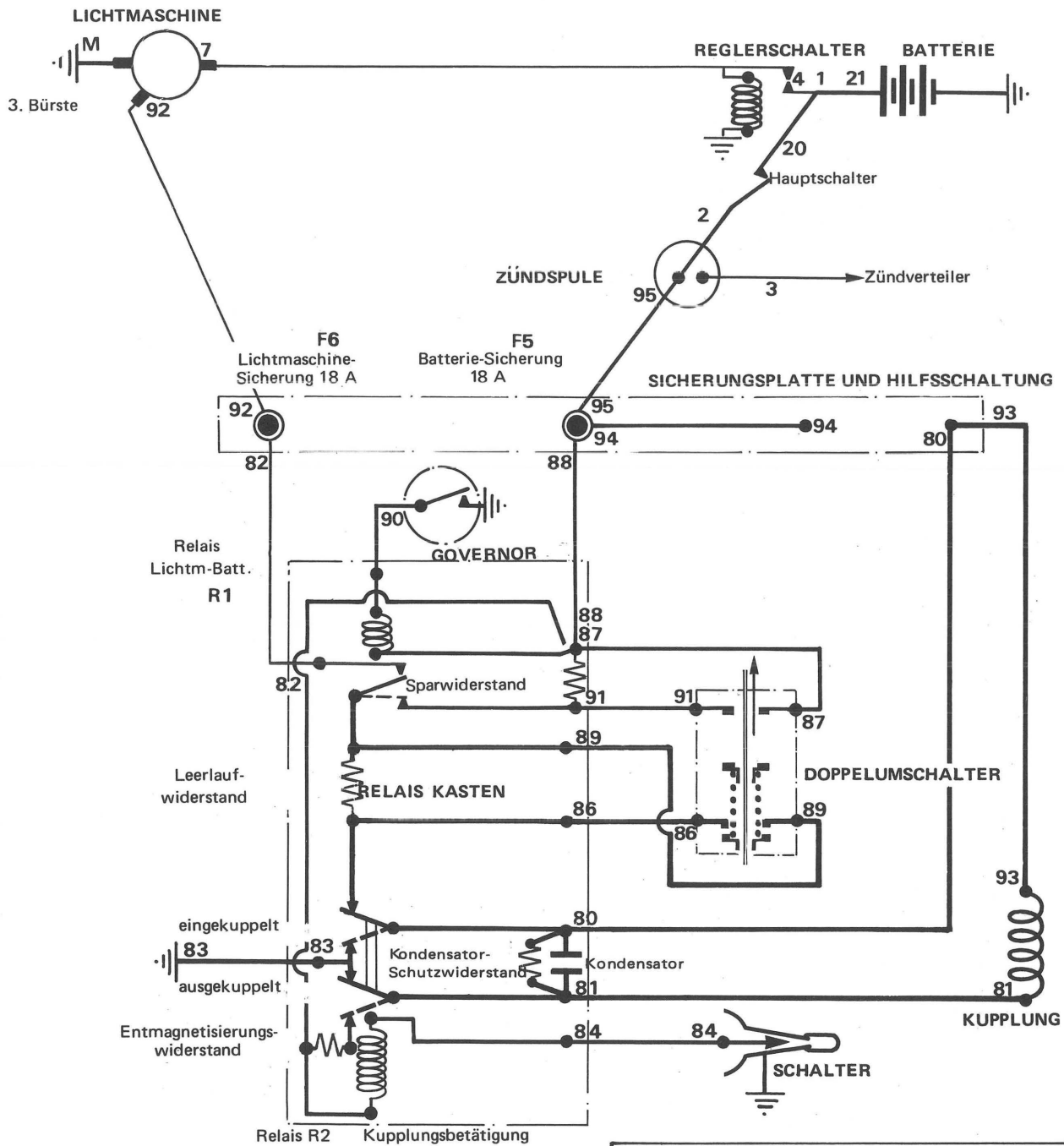


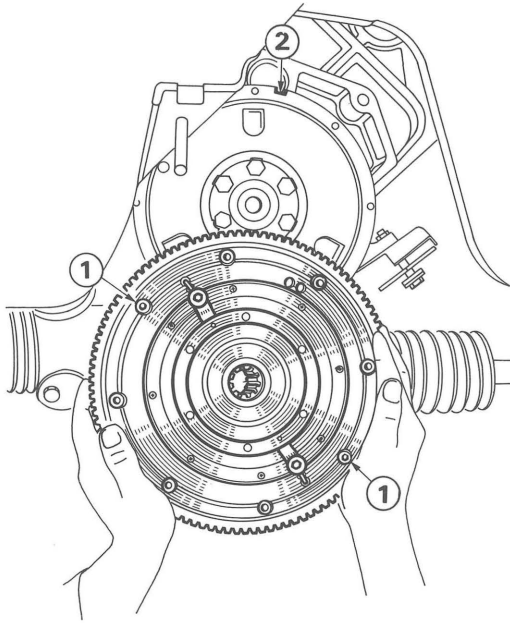
REGLER

- Mit 2 Elementen ;

	bis Nr. 404 J - 4.537.084	ab Nr. 404 J - 4.537.085
Marke	Ducellier	Ducellier
Referenz	8198	8324 oder 8343
Leistung	18 A	20 - 22 A

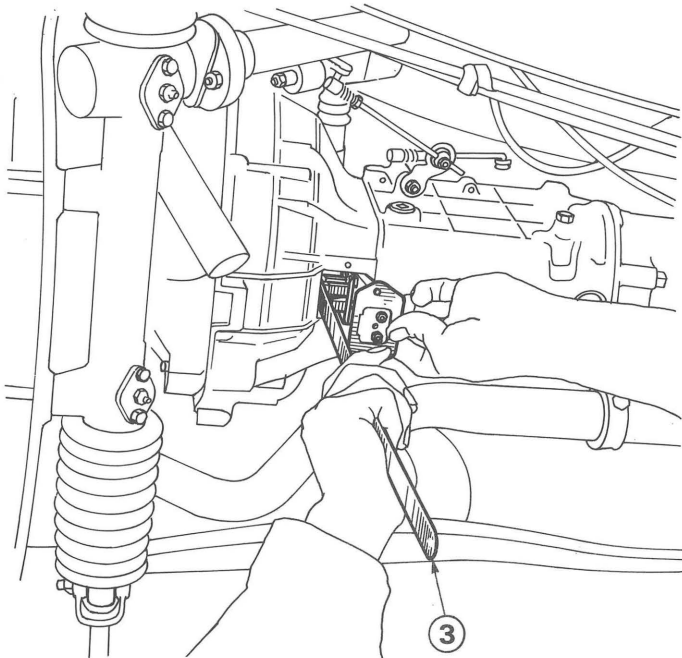
ELEKTRISCHER SCHALTPLAN





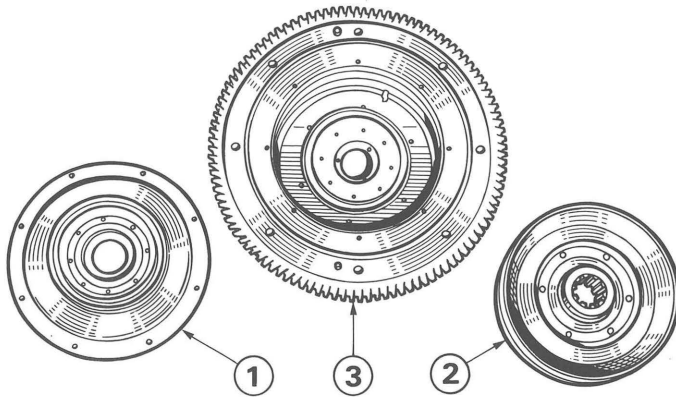
AUSBAU

- Den Kohlebürstenhalter abklemmen und ausbauen.
- Das Getriebe durch Zurücksetzen des Hinterachsgetriebes (siehe Baugruppe 3, Seite 02 01) ausbauen.
- Die 6 Inbusschrauben von 6 mm losschrauben (die 2 entgegengesetzten und gelb gekennzeichneten Schrauben 1 nicht herausnehmen).
- Die Kupplung mit der Hand herausziehen, indem mit einem Holzhammer auf deren Aussenfläche geschlagen wird.
- Die Position der Zündeneinstellkerbe 2 auf der Kurbelwelle anzeichnen.
- Die 6 Befestigungsschrauben des Schwungrades losschrauben.
- Das Schwungrad, das mit der Kupplung gepaart ist, ausbauen.



EINBAU

- Das Pulver in die Kupplung einfüllen (siehe Baugruppe 2, Seite 13 01).
- Das Schwungrad einbauen, indem man die Markierungen beachtet.
- Das Sicherungsblech erneuern und die Schrauben mit **5,75 mkg** anziehen.
- Die Schrauben sichern.
- Die Kupplung am Schwungrad anbringen; die zwei Zentrierstifte bestimmen dabei die Orientierung.
- Die "Blocfor"-Scheiben von 7 mm erneuern und die Schrauben mit einem Drehmoment von **1 mkg** unter Benutzung eines Inbusschlüssels von 6 mm anziehen.
- Die Nuten und die vordere Seite der Antriebswelle mit Molykote leicht einfetten.
- Das Getriebe wieder einbauen (siehe Baugruppe 3, Seite 02 03).
- Beim Anbringen des Kohlebürstenhalters (Subal) eine dünne Klinge oder ein Metallmass verwenden, die dazu dienen sollen, die 3 Kohlebürsten in ihrem Sitz zu halten.
- Die Kabel an den Subal anschliessen (zunächst ohne Rücksicht auf die Position).



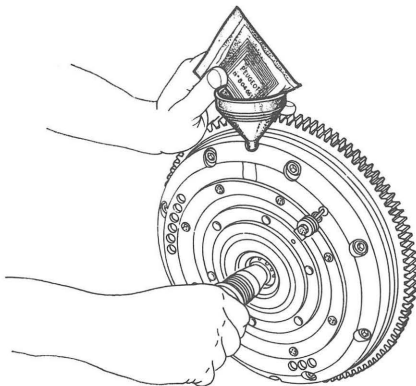
KUPPLUNG

Ausbau

- Die 8 Befestigungsschrauben des Kupplungsdeckels, die an der Schwungradseite angeordnet sind, losschrauben.
- Den Kupplungsdeckel 1 ausbauen.
- Das innere bewegliche Polrad 2 herausnehmen und das Pulver durch Trockensäuberung der inneren Flächen der Kupplung 3 und der Deckel mit einem sauberen Pinsel **vollständig** entfernen.

Einbau

- Das innere Polrad 2 und den Deckel 1 wieder einbauen.
- Den Dichtungsring, Teile –Nr. 2007.02, evtl. erneuern.
- Die 8 Befestigungsschrauben des Kupplungsdeckels einschrauben.

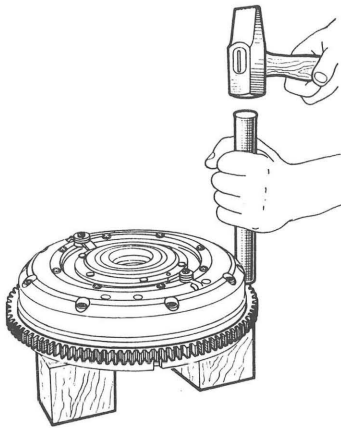


Einfüllen des Pulvers

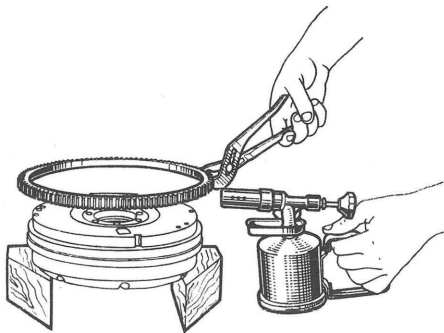
- In neue oder gereinigte Kupplung :
- Die nicht angestrichene Verschlusschraube mit einem Inbus-Schlüssel von 5 mm losschrauben.
 - Die Kupplung senkrecht halten.
 - Den gesamten Inhalt des Beutels einfüllen; hierzu verwendet man einen **nicht metallischen Trichter**. Das Pulver anschliessend gut verteilen, indem das innere Polrad mit einer Antriebswelle gedreht wird.
 - Die Verschlusschraube nach Reinigung des Gewindes wieder aufschrauben.

WICHTIG :

Eine mit Pulver aufgefüllte Kupplung soll immer in senkrechter Stellung gehalten werden.

**ANLASSER-ZAHNKRANZ****Ausbau**

- Die Kupplung auf zwei Holzklötze legen.
- Mit einem Durchschlag aus Bronze und einem Hammer auf den äusseren Umfang des Zahnkranzes bis zur vollständigen Trennung schlagen.

**Einbau**

- Die Kupplung umdrehen.
- Die Klötze so anbringen, dass die Klemmen oder Schleifringe nicht beschädigt werden.
- Den Zahnkranz mit einer Lötlampe anwärmen.

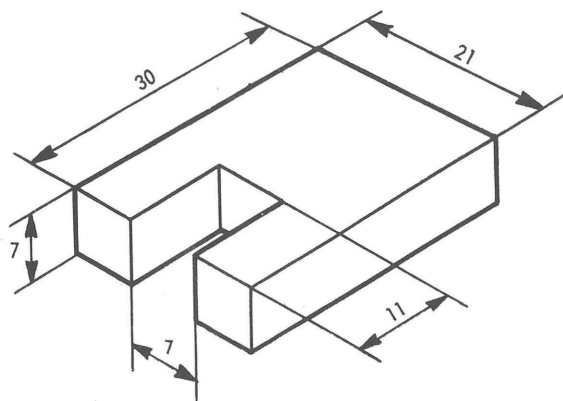


- Den Zahnkranz auf die Kupplung legen (Zahneingriff nach oben).
- Den Zahnkranz progressiv auf die Kupplung mittels eines Durchschlags aus Bronze und eines Hammers aufsetzen.
- Das magnetische Pulver vor dem Anbringen der Kupplung am Motor erneuern.

ELEKTROMAGNETISCHE KUPPLUNG
ZUBEHÖR

2

1401



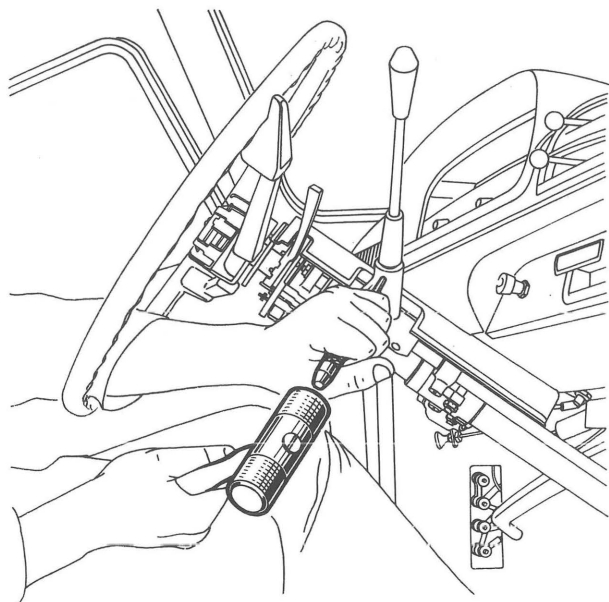
ZU VERWENDENDEN WERKZEUG

Dieses Werkzeug ist in der Werkstatt anzufertigen.

0.0203

Einstellplatte zur Einstellung des Sicherheitsspieles
des Gasbetätigungskabels für elektromagnetische
Jaeger-Kupplung.

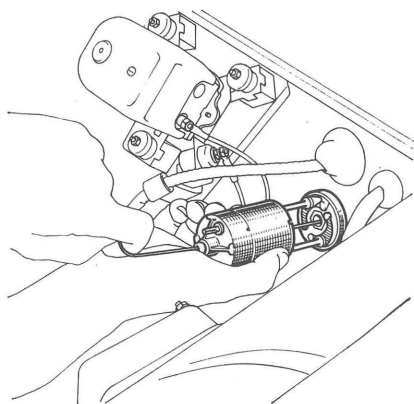
PEUGEOT

**POGEL****Ausbau**

- Den Hupring, den Haltering der Lenksäulenverkleidung sowie die untere Verkleidung ausbauen.
- Den RW-Gang einlegen.
- Die untere Vernietung des Schalthebelgelenkbolzens mit einer Bohrmaschine und einem Bohrer von 6,5 mm ϕ entfernen.
- Den Bolzen mit einem Splinttreiber von 6 mm ϕ heraustreiben.
- Die "Klips"-Verbindung vom Schalthebel (Pogel) lösen.
- Das Kabel durch Entfernen der Plastikschele freimachen.
- Den Schalthebel (Pogel) und dessen Antidröhnring ausbauen.

Einbau

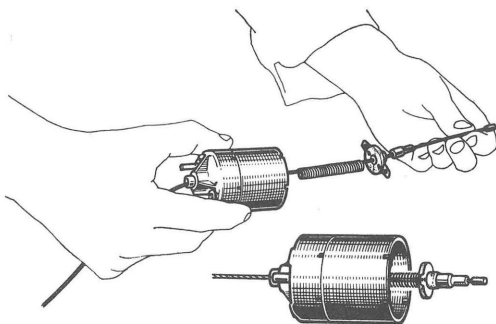
- Den Schalthebel-Kugelbolzen mit Staufferfett versehen.
- Den Schalthebel (Pogel) und dessen Antidröhnring einbauen.
- Den Schalthebel-Gelenkbolzen (von 6 x 25) systematisch austauschen.
- Dann sorgfältig mit einem dicken Körner vernieten.
- Das verschiedene Zubehör in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus einbauen.



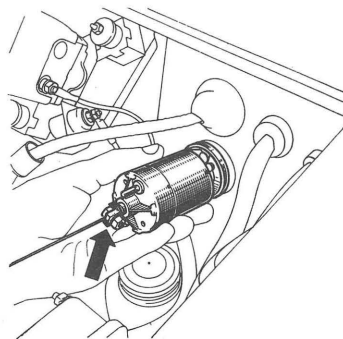
CONAC

Auswechseln des Gasbetätigungskabels

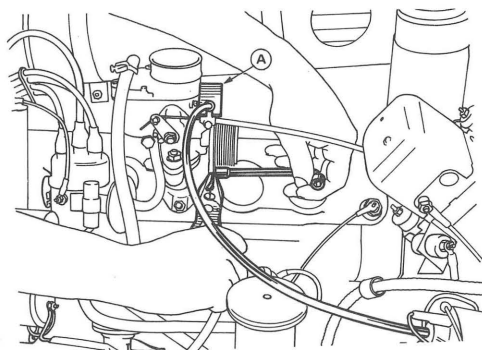
- Die mittlere Pappe unter dem Armaturenbrett ausbauen.
- Abklemmen
 - des Endstückes des Gaspedalkabels
 - des Kabels vom Vergaser und die Hülle entfernen.
 - des Kabels am Conac.
- Die Befestigungsmuttern vom Conac, die gleichzeitig als Anschlussklemmen dienen, abschrauben. (Die Gummischeiben nicht wegnehmen).
- Das Kabel und den "Conac" entfernen, indem man den mittleren Teil festhält.



- Das Kabel erneuern, indem die Feder und der Kontakt in der Reihenfolge wie auf nebenstehender Skizze angegeben montiert werden.
- Solange am Kabel ziehen, bis der Kontakt in seine Positionsnuten gelangt, wobei darauf zu achten ist, dass die Druckfeder vom Kontakt auch gut zentriert in ihrem Sitz zu liegen kommt.



- Den Kontakt ganz in den Kasten einführen und ihn dann mittels einer Kabelklemme in Anschlag auf der Kabelhüllen-Arretierung festhalten (beachten, dass das Kabel nicht durch die Kabelklemme beschädigt wird).
- In dieser Stellung die ganze Einrichtung anschliessend auf den Conac-Sockel montieren, indem die Kabel-Arretierung mitten durch den Sockel durchgeführt wird.
- Die Scheiben wieder anbringen und die Befestigungsmuttern anziehen.
- Die Kabelklemme entfernen.



- Die Kabel wieder anschliessen.
- Das Kabelendstück am Gaspedal einhaken.
- Eine neue Kabelhülle montieren, nachdem sie zuerst leicht eingeölt wurde.
- Die Einstellplatte A, 0.0203 zwischen die Kabelarretierung und den Vergaser legen.
- Das Kabel an der Drosselklappenbetätigung befestigen.