

WERKSTATTUNTERLAGEN 404

Ref. 1272 D

2. NACHTRAG

Baugruppe 12 und 13, komplett zur Vervollständigung der sich in Ihrem Besitz befindlichen Werkstattunterlagen.

	Seite
LICHTMASCHINE - REGLER	
Identifizierung	01 01
Technische Daten	01 02
Leistungskurven	01 04
Wartung - Überprüfung des Ladestromkreises	01 07
Kontrolle einer zerlegten Lichtmaschine	01 09
REGLER	
Leistungskurven	01 11
WECHSELSTROMLICHTMASCHINE - REGLER	
Identifizierung - technische Daten	01 21
Leistungskurven	01 22
WECHSELSTROMLICHTMASCHINEN	
Vorsichtsmassnahmen bei Arbeiten am Fahrzeug	01 23
Kontrolle am Fahrzeug	01 24
Aus- und Einbau	01 27
Dreiphasige Wechselstromlichtmaschine	
Zerlegen und Überprüfen	01 28
Dreiphasige Wechselstromlichtmaschine Paris-Rhône	
Zerlegen und Überprüfen	01 41
ANLASSER	
Identifizierung und technische Daten	02 01
Einstellungen	02 02
BATTERIE	
Technische Daten	03 01
Kontrolle	03 01
Wartung	03 02
ZÜNDANLAGE	
Zündverteiler	04 01
Kontrolle des Zündverteilers	04 02
Einstellung des Zündverteilers	04 04
Zündkerzen	04 05
Entstörkabel	04 06
BELEUCHTUNG	
Scheinwerfer	06 01
Rückfahrscheinwerfer	06 02
Stoppkontaktschalter	06 03
KOMBIINSTRUMENT	
Gedruckte Schaltungen	07 01
Thermisches Voltmeter	07 11
Elektrische Zeituhr	07 12
VERSCHIEDENE APPARATE	
Signalhorn	08 01
Scheibenwischer	08 02
SICHERUNGEN	09 01

PEUGEOT

FAHRZEUGTYP	LIEFERANT	LICHTMASCHINE				REGLER			
		Leistung in Watt	Durchmesser in mm	Referenz	Teile-Nr.	Stromstärke	Anzahl der Teile	Referenz	Teile-Nr.
Bis Nummer : 404 : 4 025 981	Ducellier oder Paris-Rhône	280/300	118	7210	5701.21 *	14 A	2	1341	(1)
		280/300	115	G 11.R 110	5701.22 *	14 A	2	YD 21	
404 - von Nr. 4 025 982 bis Nr. 4 423 900 Bis Nummer : 404 SL - 4 380 120 404 C - 4 497 121 404 Co - 4 497 136 404 L - 4 840 529 404 U6 - 4 723 548	Ducellier oder Paris-Rhône	280/300	118	7210	5701.21 *	16 A	2	8297	5761.17
		280/300	115	G 11.R 110	5701.22 *	16 A	2	YD 21	5761.18
Ab Nummer : 404 - 4 423 901 404 SL - 4 380 121 404 L - 4 840 530 404 U6 - 4 723 549 Ab Serienbeginn : 404 ZF - 8 250 001 404/8 - 6 900 001 404 U8 - 7 010 001 404 U10-7 060 001	Ducellier oder Paris-Rhône	300/350	102	7274	5701.37	20-22 A	2	8324 8343	5761.19
		300/350	102	G 10.C 27	{ 5701.38* 5701.67	20-22 A	2	YD 217	5761.20
404 C - von Nr. 4 497 122 bis Nr. 4 498 707	Ducellier oder Paris-Rhône	300/350	102	7274	5701.37	24-26 A	3	8332	5761.21
		300/350	102	G 10.C 27	{ 5701.38* 5701.67	24-26 A	3	YT 215	5761.22
404 C - von Nr. 4 498 708 bis Nr. 4 499 402	Ducellier oder Paris-Rhône	300/350	102	7274	5701.37	20-22 A	2	8343	5761.19
		300/350	102	G 10.C 27	{ 5701.38* 5701.67	20-22 A	2	YD 217	5761.20
404 J - von Nr. 4 500 001 bis Nr. 4 537 084	Ducellier	280/300	118	7229	5701.25	18 A	2	8198	5761.13
Ab Nummer : 404 J - 4 537 085	Ducellier	280/300	118	7229	5701.25	20-22 A	2	8343	5761.19

IDENTIFIZIERUNG

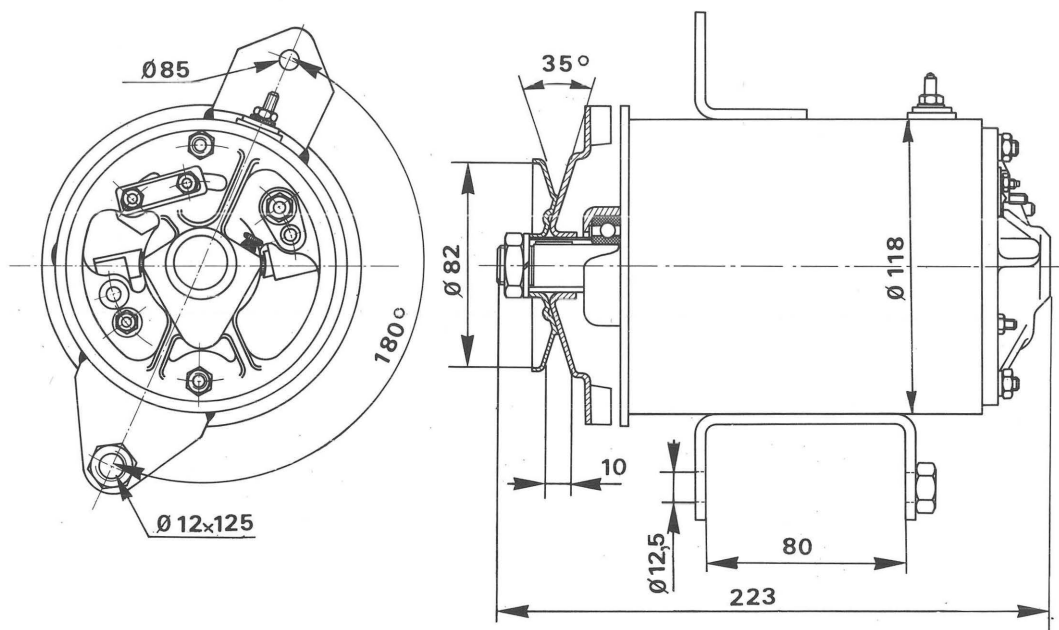
ELEKTRISCHE ANLAGE
LICHTMASCHINE - REGLER12
0101

* Diese Teile werden nicht mehr von der DPD geliefert.

(1) Den 14 A Regler durch einen Regler mit 16 Ampere ersetzen.

TECHNISCHE DATEN

Ducellier 7229 (404 Jaeger)



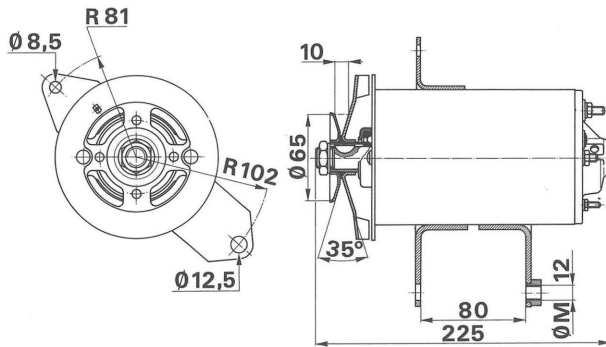
Zweiteiliger Nebenschlussgenerator mit :

- Minuspol und Erregerwicklung gemeinsam an Masse geschlossen.
- Zusätzliche Kohlebürste für Versorgung der Jaeger-Kupplung.

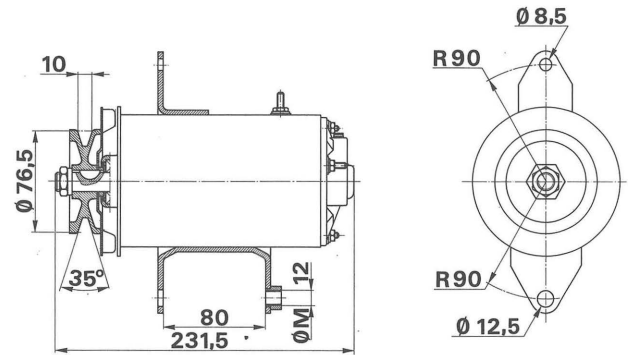
Spannung	12 Volt
Höchstleistung mit Regler	270 Watt
Einschaltzahl	1280 U/min maxi
Höchstzahl	7400 U/min
Induktionswiderstand bei 20°	7 Ohm
Federstärke bei neuen Bürsten	ca. 650 g
Ø des Polgehäuses	118 mm
Nennndurchmesser der Riemenscheibe	82 mm
Entsprechende Regler	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 3em; margin-right: 5px;">{</div> <div> 8198 - 18 Ampere 8324 - 20-22 Ampere 8343 - 20-22 Ampere </div> </div>

TECHNISCHE DATEN

Ducellier 7274



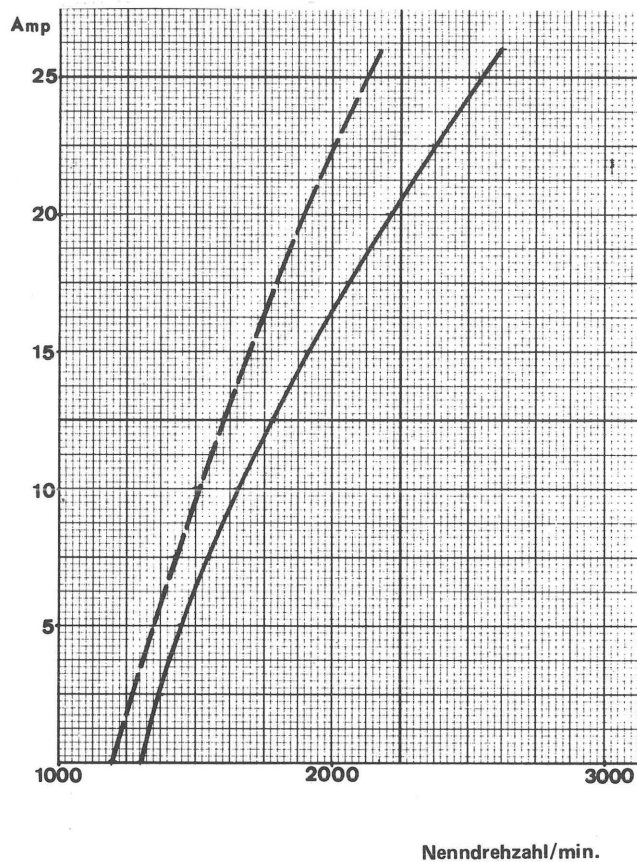
Paris-Rhône G10 C27



Zweipoliger Nebenschlussgenerator mit Minuspol und Erregerwicklung gemeinsam an Masse geschlossen.

	DUCELLIER	PARIS-RHONE
Spannung	12 Volt	
Leistung	300 Watt	
Einschaltzahl	1 800 U/min	1 550 U/min
Höchstzahl	10 000 U/min	7 500 U/min
Induktionswiderstand bei 20°	7 Ohm ± 0,5	
Federstärke bei neuen Bürsten	650 g	
Ø des Polgehäuses	102 mm	
Nenn Durchmesser der Riemenscheibe	65 mm	76,5 mm
Antriebsverhältnis	1,79	1,5
* Entsprechende Regler	<div> <div>20-22 A</div> <div>8 343</div> <div>8 324</div> <div>8 332</div> </div>	<div> <div>YD 217</div> <div>YT 215</div> </div>

* Da die Regler Paris-Rhône Ducellier die gleiche Stromstärkenreglung haben, sind sie untereinander austauschbar.



LEISTUNGSKURVEN

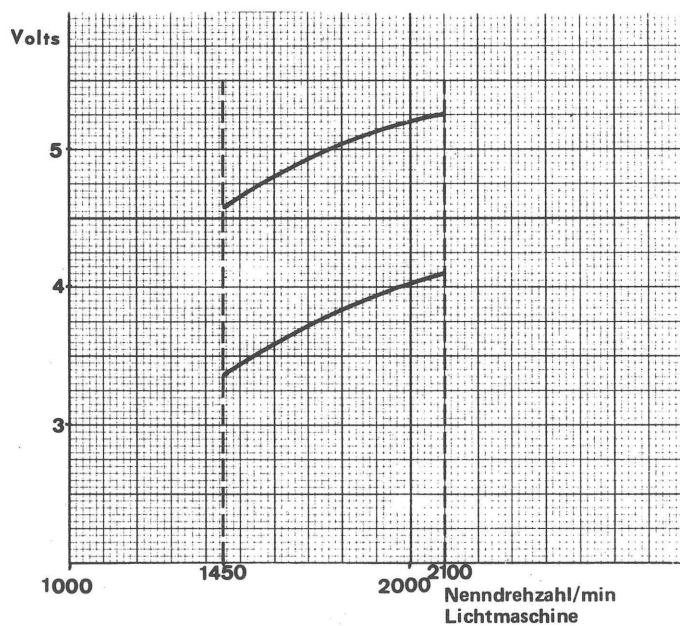
Ducellier - 7210-7229 Ø 118

Paris-Rhône - G11.R110 Ø 115

Leistung - 280/300 W

Minimale Leistungskurven der Primärbürste bei einer gleichbleibenden Spannung von 13 V.

———— : warm
----- : kalt

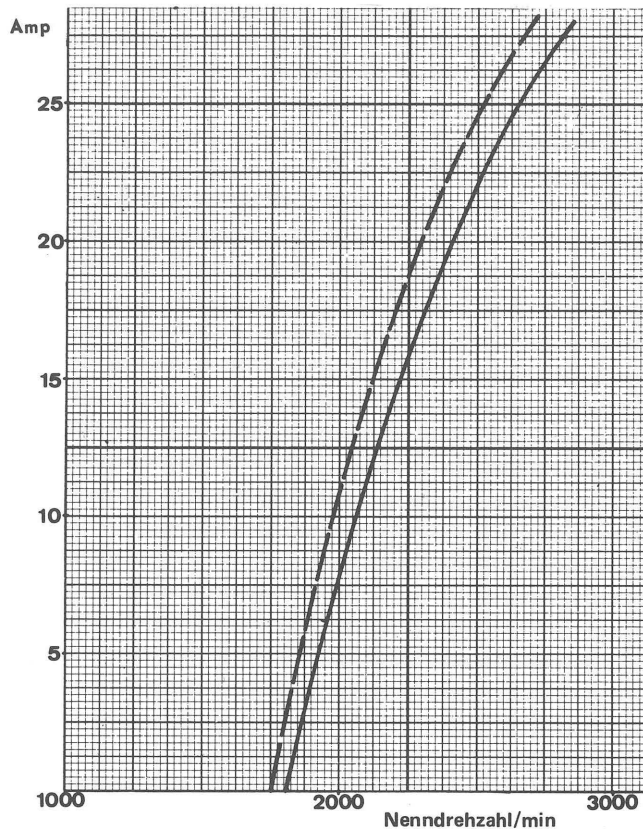


Leistungskurven der Sekundärbürste

Kurven gemessen mit .

- Leistungsabgabe der Primärbürste : 3A bei 12V
- Widerstand an den Klemmen der 3. Bürste : 3 Ohm.

Die abgelesene Kurve muss einer Erhöhung von 0,4 V zwischen 1450 U/min und 2100 U/min entsprechen.



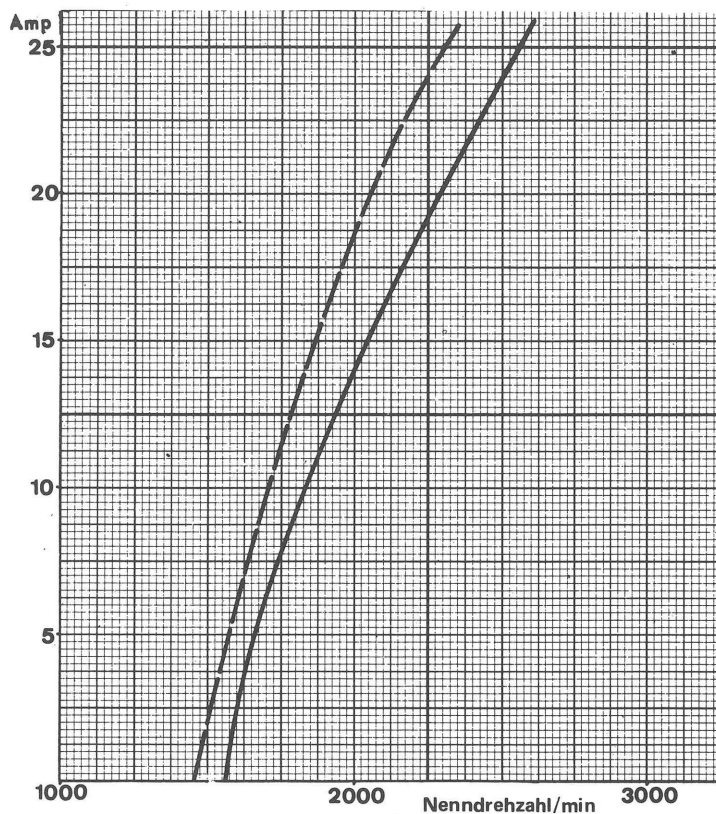
LEISTUNGSKURVEN

Ducellier - 7274 - Ø 102

Leistung - 300/350 W

Minimale Leistungskurven bei einer gleichbleibenden Spannung von 13 V.

— : warm
- - - : kalt

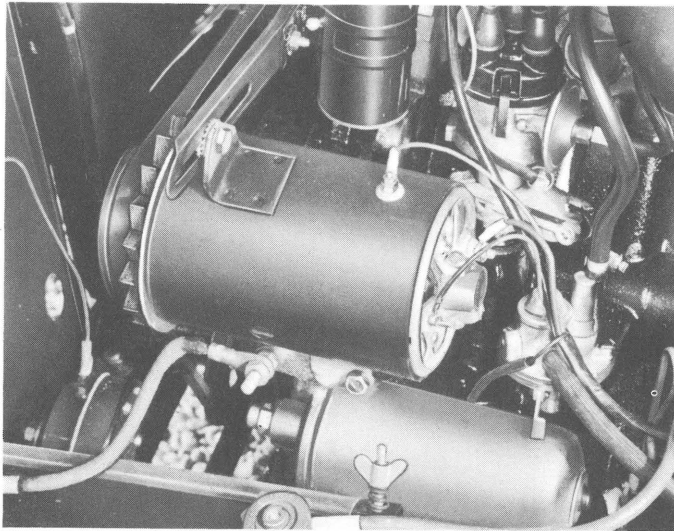


Paris-Rhône - G10-C27 Ø 102

Leistung - 300/350 W

Minimale Leistungskurven bei einer gleichbleibenden Spannung von 13 V.

— : warm
- - - : kalt



WARTUNG

Alle 5000 km das hintere Lager mit einigen Tropfen Motoröl schmieren

ÜBERPRÜFUNG DES LADESTROMKREISES

Vorbedingungen

- Anschlüsse, Isolierung und Stromfluss des Ladestromkreises überprüfen
- Spannung und Zustand des Keilriemens überprüfen

Schaltung

- Das Erregerkabel Nr. 8 von der Lichtmaschine abklemmen, um den Spannungsregler für die Kontrolle aus dem Stromkreis auszuschliessen.
- Anschliessen :
 - das Voltmeter im Nebenschluss, Pluskabel an die Klemme DYN der Lichtmaschine, Minuskabel an Masse.
 - Amperemeter in Reihe, Pluskabel an Klemme BAT des Reglers, Minuskabel an Kabel Nr. 4, welches zuvor abgeklemmt wurde.

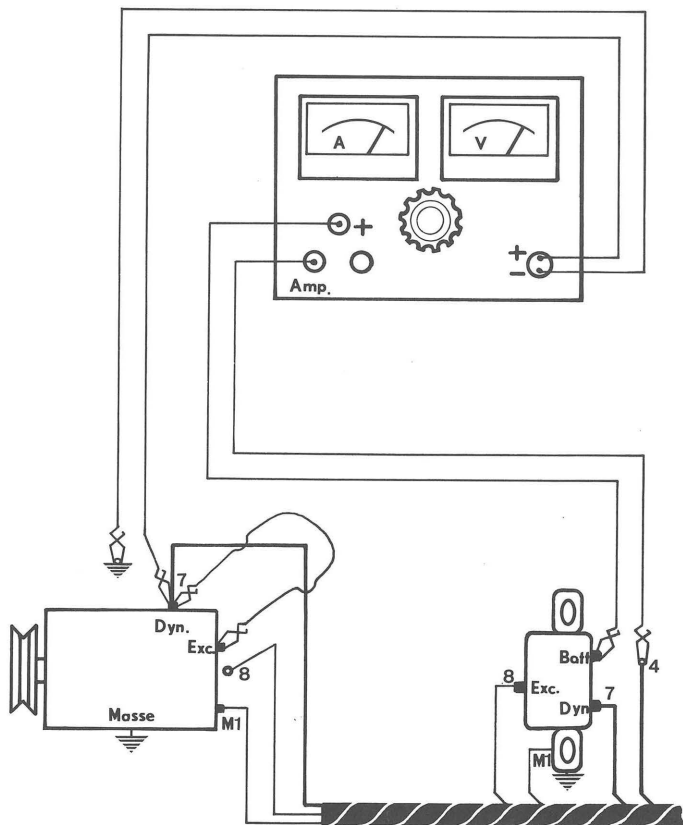
Versuch

- Den Motor anlassen und mit circa 1200 U/min laufen lassen
- Mit einem losen Kabel die Klemme EXC mit der Klemme DYN verbinden, um den Erregerstromkreis der Lichtmaschine zu schliessen.

Feststellungen

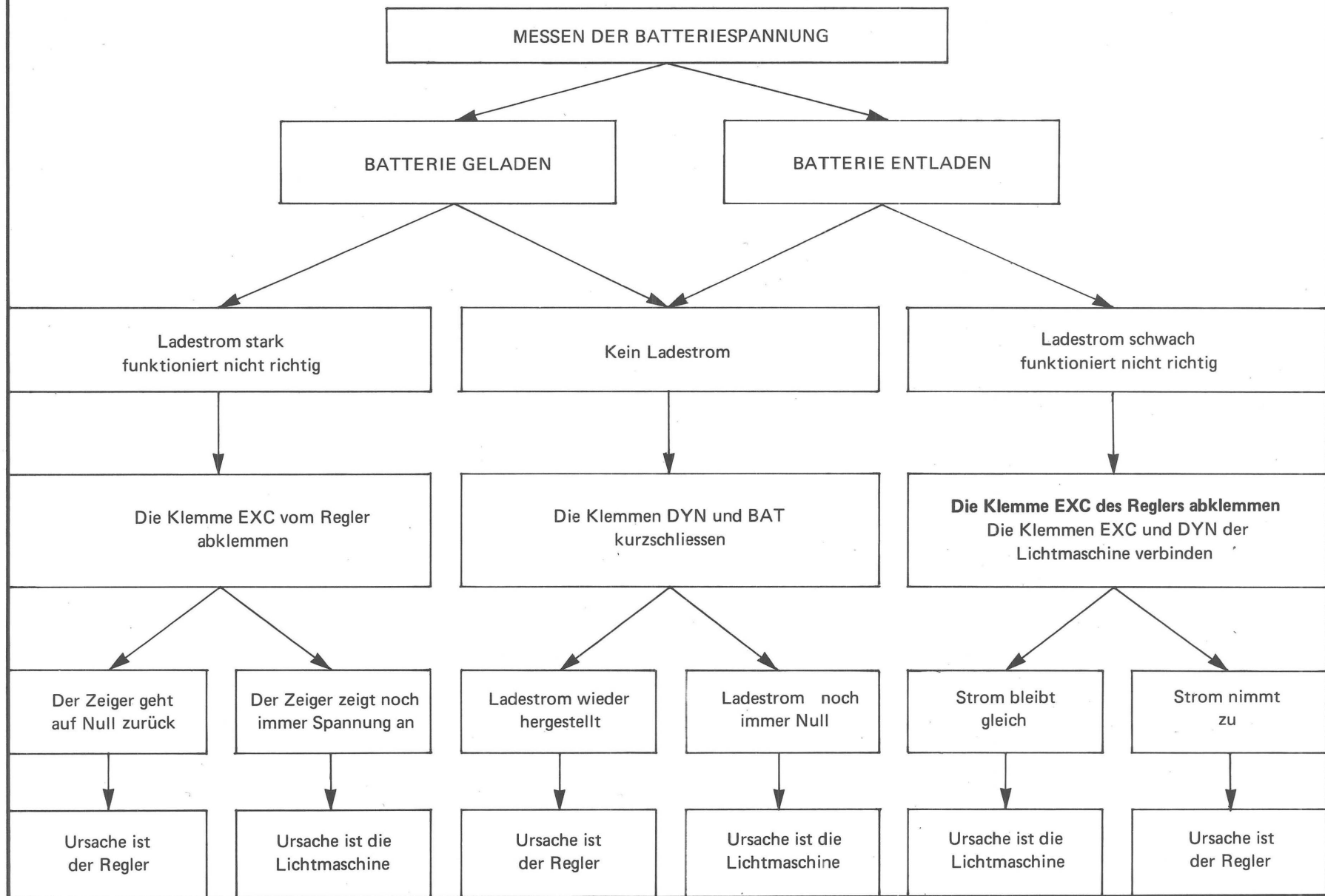
- 1 — Das Voltmeter muss mehr als 12 V Spannung anzeigen.
- 2 — Wenn der Strom (Ampere) gleichbleibend ist und den Nennstrom der Lichtmaschine überschreitet, ist der Regler zu kontrollieren und eventuell zu ersetzen. (bei dieser Kontrolle muss die Batterie entladen sein, wenn sie geladen ist, die Scheinwerfer einschalten).
- 3 — Ist der Strom schwankend oder null, die Lichtmaschine kontrollieren und instand setzen.

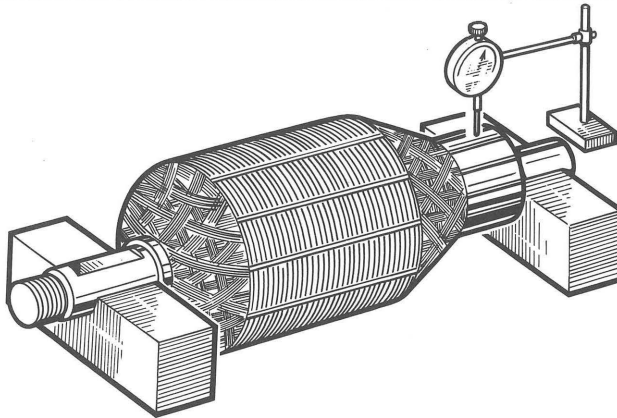
ANMERKUNG — Für die Kontrolle der Lichtmaschine oder des Reglers (am Fahrzeug oder am Prüfstand) die Angaben des Herstellers dieser Apparate befolgen.



Dyn = Erregung
Exc = Lichtmaschine

KONTROLLE VON LICHTMASCHINE UND REGLER

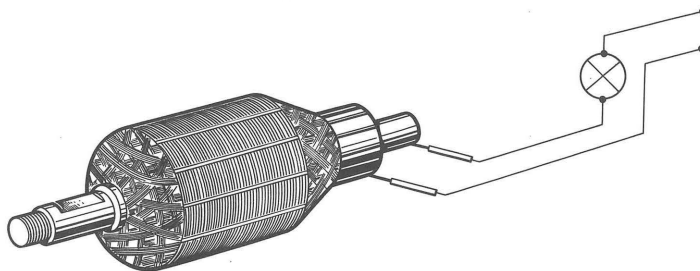




KONTROLLE EINER AUSGEBAUTEN LICHTMASCHINE

Mechanische Kontrolle des Ankers

- Kontrollieren :
- die Verlötung des Kollektors
- die Unrundheit des Kollektors, 0,05 mm maxi
- die Unrundheit der Lamellen : 0,10 mm maxi.



Elektrische Kontrolle

ANKER

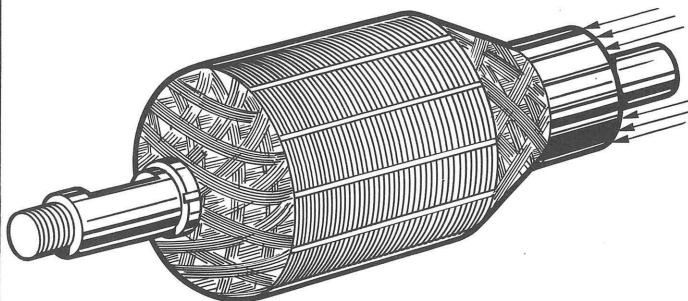
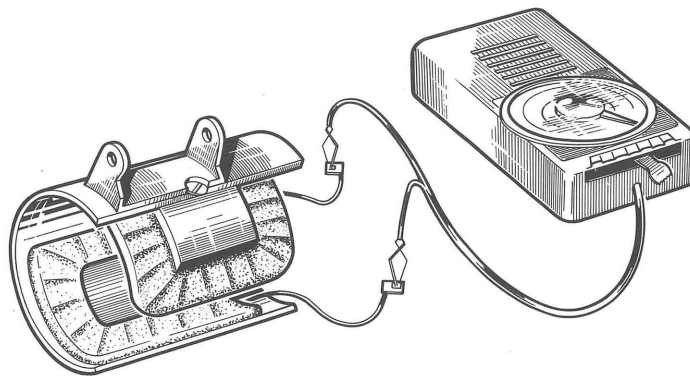
- Kontrollieren :
- die Isolierung des Kollektors mit einer Kontrolllampe von 110 V 15 W
- die Kurzschlüsse mit einem Windungsschlussprüfer und einem Sägeblatt
- den Stromfluss der Wicklungen mit dem Messgerät «Microban» (die unterbrochenen Wicklungen haben einen geringeren Wert)

FELDWICKLUNG

- Kontrollieren :
- die Isolierung mit einer Kontrolllampe
- den Widerstand mit dem Messgerät Microban.

KOLLEKTORLAGER

- Kontrollieren :
- die Isolierung der Plusbürste mit der Kontrolllampe.

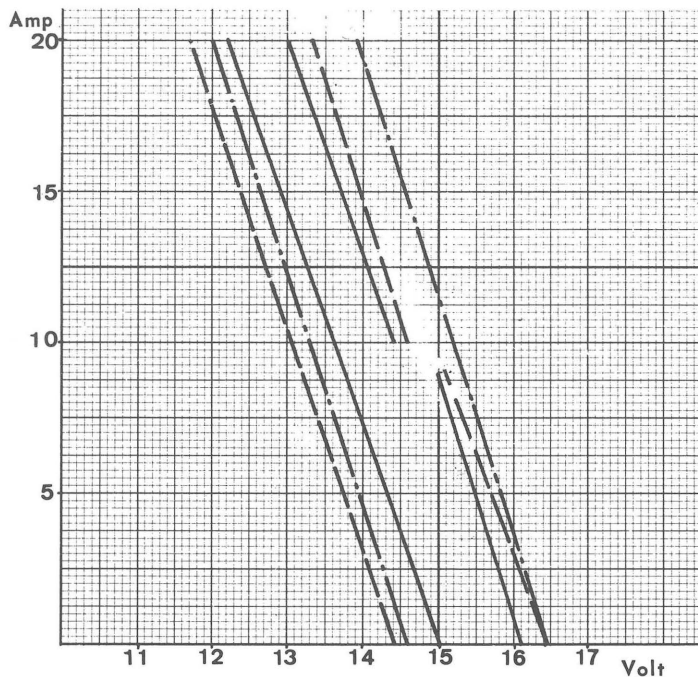


INSTANDSETZEN

- Den Kollektor mit sehr feinem Schmirgelleinen reinigen
- Abschleifen von 1,5 bis 1,8 mm vom ursprünglichen Durchmesser
- Die Glimmerrippen auf eine Tiefe von 0,5 mm ausfräsen.
- Die Kohlebürsten sollen sich in ihrer Führung leicht bewegen lassen

Länge der Kohlebürsten .

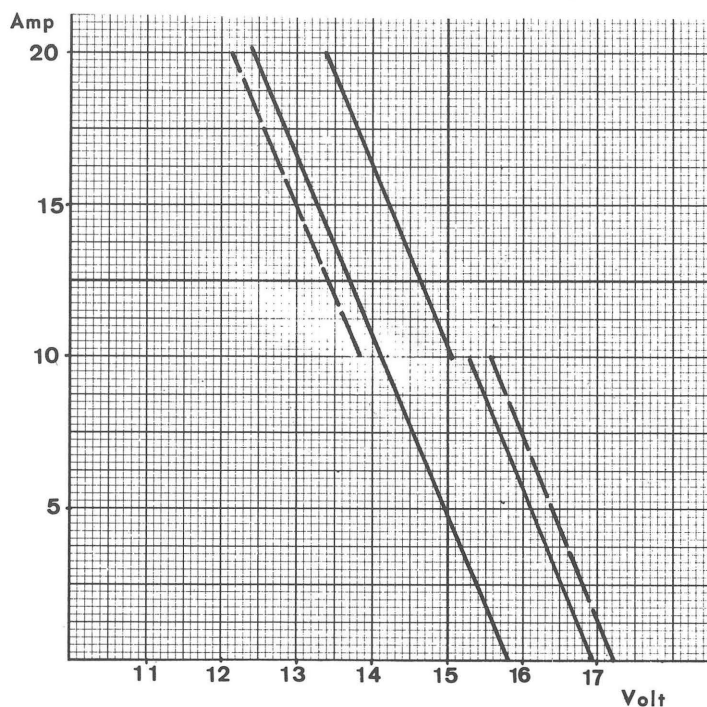
Ducellier
Paris-Rhône neu 21 mm — abgenutzt 11 mm.



LEISTUNGSKURVEN

16 Ampere, 2 Elemente

- Kurven, warm
- - - Kurven, kalt, Ducellier
- . - Kurven, kalt, Paris-Rhône



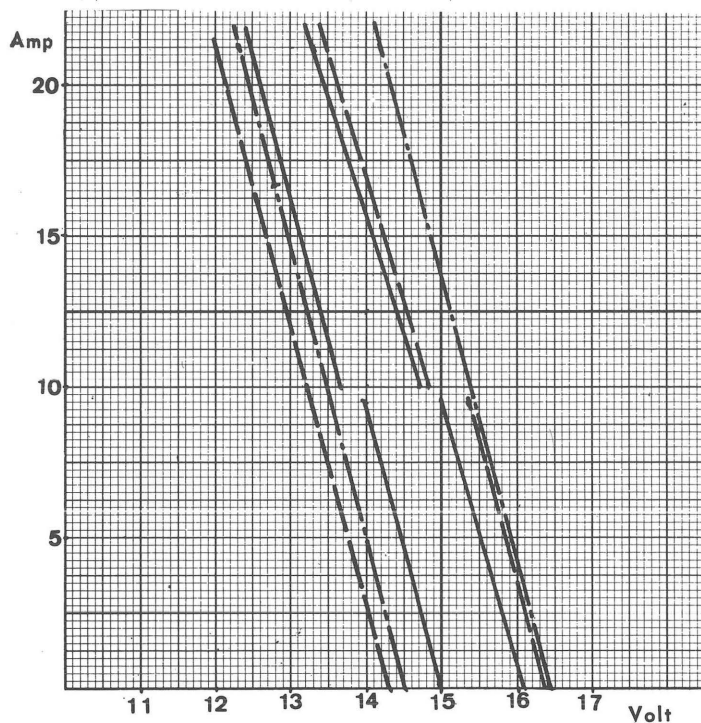
Ducellier 8198 (für Jaegerkupplung)

18 Ampere, 2 Elemente

Einschaltspannung : 12 bis 13 V
Maximaler Rückstrom : 5 A
Abstand zwischen Einschalten und Ausschalten : 1,5 V

Kurven, warm

— — — : Grenzkurven, die nicht überschritten werden dürfen.



LEISTUNGSKURVEN

Ducellier - 8324 und 8343

Paris-Rhône - YD 217

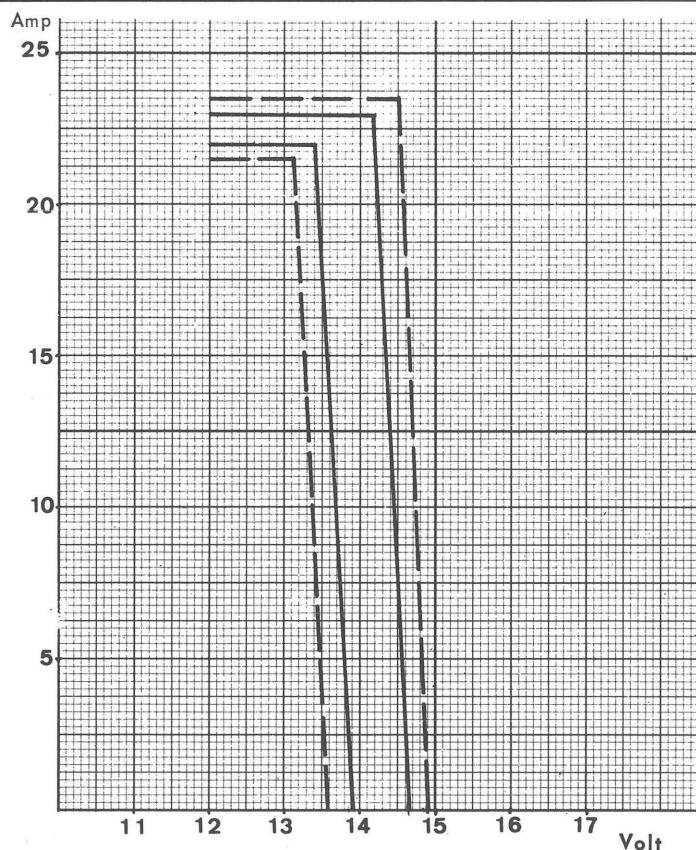
20 - 22 Ampere, 2 Elemente

Einschaltspannung : 12 bis 13 V

Maximaler Rückstrom : 5 A

Abstand zwischen Einschalten
und Ausschalten : 1,5 V

— : Kurven, warm
 - - - : Kurven, kalt, Ducellier
 - . - . : Kurven, kalt, Paris-Rhône



Ducellier - 8332

Paris-Rhône - YT 215

24 - 26 Ampere, 3 Elemente

Einschaltspannung : 12 bis 13 V

Maximaler Rückstrom : 5 A

Abstand zwischen Einschalten
und Ausschalten : 1,5 V

— : Kurven, warm
 - - - : Kurven, kalt

ELEKTRISCHE ANLAGE
WECHSELSTROMLICHTMASCHINE - REGLER

12

0121

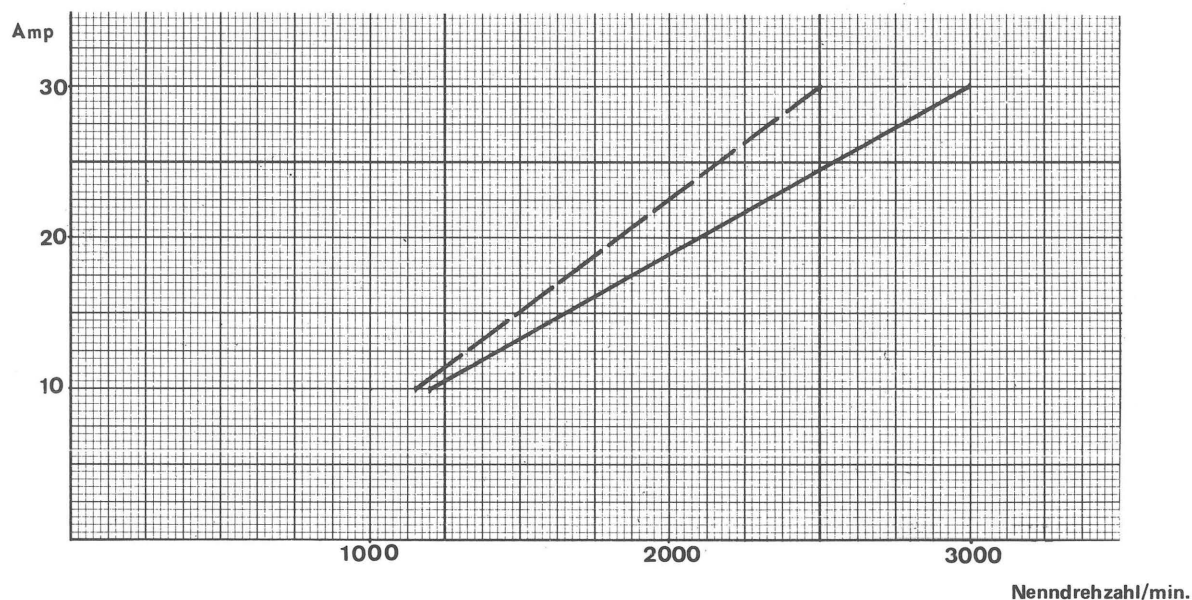
IDENTIFIZIERUNG - TECHNISCHE DATEN

TYPEN	DREIPHASIGE WECHSELSTROMLICHTMASCHINE			
	Lieferant	Leistung in Watt	Referenz	Teile-Nr.
Ab Nummer : 404 KF - 4 589 001 404 C - 4 499 501 404 USA - 5 311 001 404 ZF USA - 8 251 301 404 U6 USA - 1 928 101 404 U6ZF USA - 7 100 001	SEV Motorola Paris-Rhône	400 W 400 W	A 14/30 A 13/R 15	5701.61
	REGLER			
	Lieferant	Referenz		Teile-Nr.
	Paris-Rhône Ducellier	AYA 21 8349 A		5761.23
TYPEN	EINPHASIGE WECHSELSTROMLICHTMASCHINE			
	Lieferant	Leistung in Watt	Referenz	Teile-Nr.
Ab Nummer : 404 - 5 504 801 404 ZF - 8 259 901 404/8 - 6 906 201 404 L - 6 844 701 404 L Break - 6 834 786 404 U6 - 4 781 801 404 U8 - 7 016 801 404 U10 - 7 071 901	Ducellier Paris-Rhône	350 W 350 W	7529 A A 13 M3	5701.72
	REGLER			
	Lieferant	Referenz		Teile-Nr.
	Ducellier Paris-Rhône	8362 A AYA 21 (gelbe Markierung)		5761.24

PEUGEOT

WECHSELSTROMLICHTMASCHINE S.E.V. MOTOROLA. A 14/30 – PARIS-RHONE A 13 R15

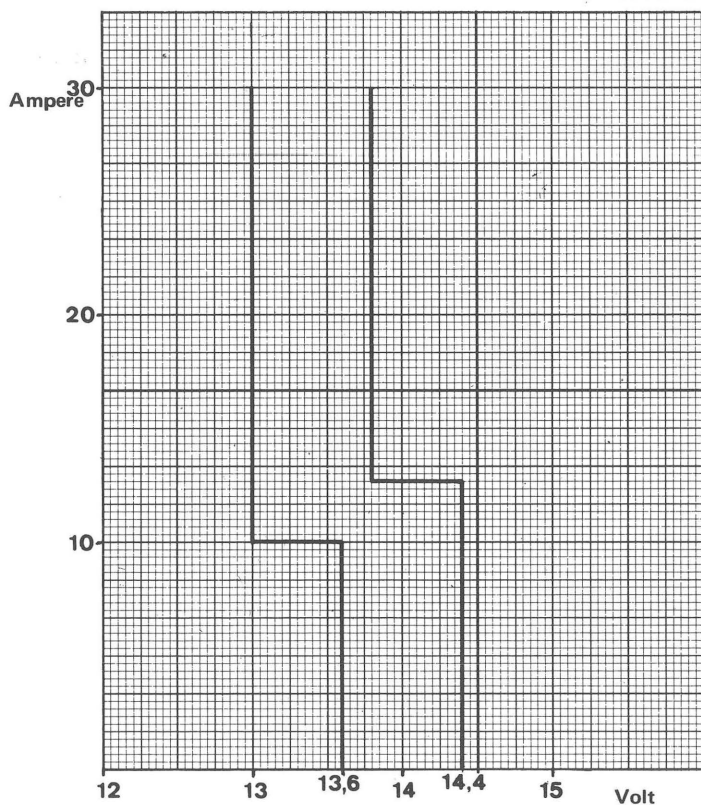
Minimale Leistungskurve bei konstanter Spannung von 13,5 V



PRÜFUNG DER LEISTUNG

Diese Prüfung wird an zwei Punkten unter 13,5 V Spannung durchgeführt.

Leistung	Geschwindigkeit, kalt	Geschwindigkeit, warm
Leistung im Leerlauf 10 A	1 150 U/min	1 200 U/min
Nennleistung 30 A	2 500 U/min	3 000 U/min



Regler Paris-Rhône AYA 21

- Höchstspannung 14,4 V

LEISTUNGSKURVEN

Werte, warm, bei einer konstanten Geschwindigkeit von 4 000 U/min.

**UNERLÄSSLICHE VORSICHTSMASSNAHMEN BEI ARBEITEN
AN FAHRZEUGEN MIT WECHSELSTROMLICHTMASCHINEN**

Niemals :

- Die Batterie im Fahrzeug aufladen, ohne vorher die + und -Kabel, welche die Batterieklemmen an die elektrischen Geräte des Fahrzeuges anschliessen, abzuklemmen
- Die Anschlüsse der Batteriekabel (Polung), des Reglers und der Wechselstromlichtmaschine verwechseln.
- Die Batterie lösen, wenn die Wechselstromlichtmaschine in Betrieb ist.
- Den Motor anlassen, ohne die Batterie anzuschliessen.
- Den Regler ohne seinen Masseanschluss an der Wechselstromlichtmaschine in Betrieb setzen.
- Die Erregerklemme der Wechselstromlichtmaschine oder des Reglers an die Masse anschliessen
- Die Dioden an oder abschweissen, ohne sie gegen Hitze zu isolieren.
- Die Dioden unter zu hohe Spannung setzen.
- Ein Autoradio an den über das Neiman-Schloss gegebenen Stromkreis anschliessen (der Anschluss muss über die Sicherung Nr. 2 erfolgen)
- Lichtbogen-Schweissarbeiten am Fahrzeug vornehmen, ohne die Wechselstromlichtmaschine abzuklemmen.

Bei Nichtbeachtung einer dieser Vorsichtsmassnahmen würden automatisch der Regler oder die Wechselstromlichtmaschine und besonders die Dioden ausser Betrieb gesetzt.

KONTROLLE AM FAHRZEUG

LADESTROMKREIS

Anomalien des Ladestromkreises werden nicht immer durch fehlerhaftes Funktionieren der Wechselstromlichtmaschine oder ihres Reglers verursacht.

Vor jeder Demontage daher :

- a - die Spannung und den Zustand des Keilriemens,
- b - die Anschlüsse, die Masseanschlüsse an die Wechselstromlichtmaschine, an den Regler, an den Anlasser, an die Batterie und an das thermische Voltmeter überprüfen.

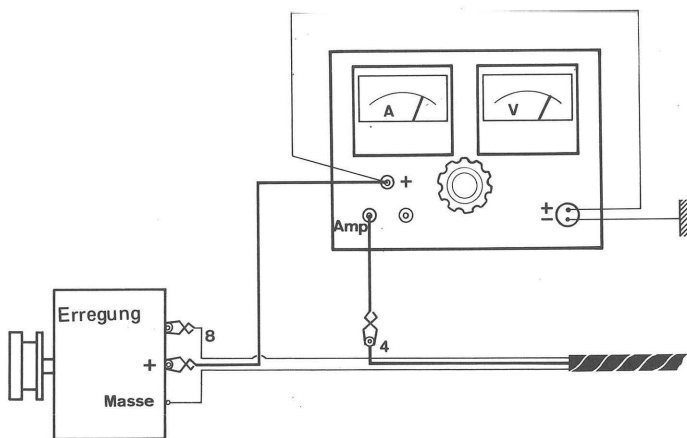
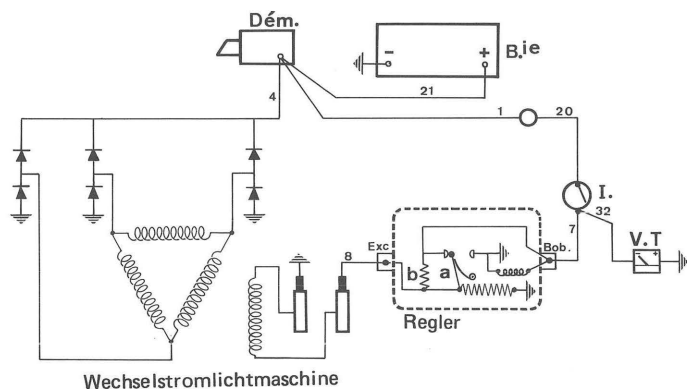
ANSCHLUSS DER PRÜFINSTRUMENTE

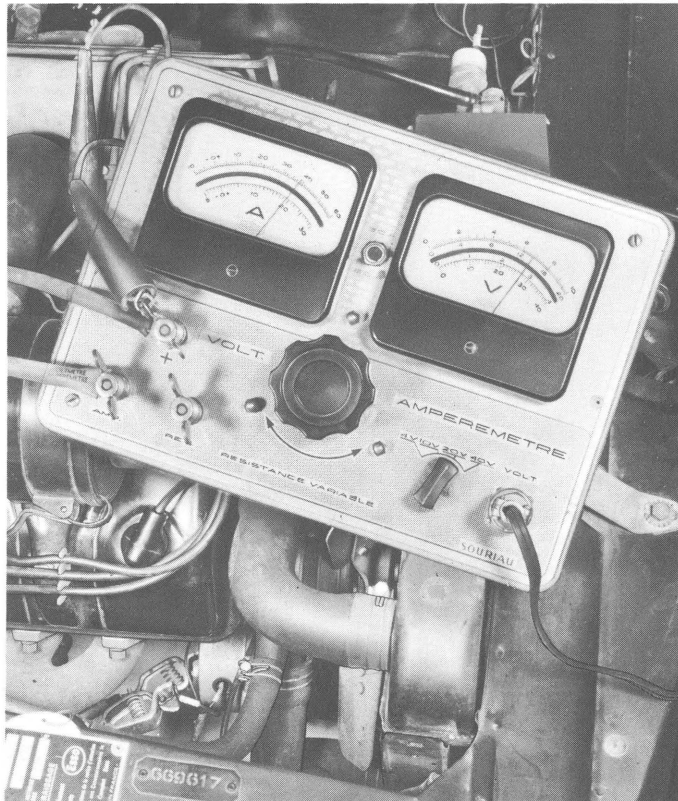
Vorzugsweise ein kombiniertes Voltmeter-Amperemeter Souriau Typ 1190-1290 oder sonst ein klassisches Voltmeter und Amperemeter (60 A) benutzen.

- Den Masseanschluss um einige Umdrehungen lösen
- Das Kabel Nr. 4 der + Klemme der Wechselstromlichtmaschine lösen.

Mit Hilfe der im Werkzeugkasten vorhandenen Kabel .

- die + Klemme der Wechselstromlichtmaschine mit der + Klemme des Amperemeters,
- das Kabel 4 mit dem Anschluss AMP. des Amperemeters verbinden.
- Das Prüf-Voltmeter anschliessen.
- Den Masseanschluss wieder herstellen.
- Die elektrische Zeituhr stellen.





PRÜFUNG DES LADESTROMKREISES

Das Voltmeter muss die Spannung der Anlage anzeigen.

— Den Anlasser betätigen.

Die Spannung darf nicht unter 9 Volt abfallen, sonst ist die Batterie entladen, die Anschlussklemmen sind sulfatiert, der Anlasser muss überprüft werden.

— Den Motor auf ca. 2 500 U/min. bringen.

— **Sofort die maximale Stromstärke und die entsprechende Spannung ablesen.**

Wenn die Spannung niedriger als 13 Volt ist muss die Stromstärke zwischen 30 und 35 Ampere betragen. Bei einer sehr gut aufgeladenen Batterie ist es vielleicht erforderlich, die Scheinwerfer und andere, stark stromverbrauchende Apparate einzuschalten, um eine Stromstärke von 30 - 35 Ampere zu erhalten.

Über 13 Volt muss der Regler in Funktion treten, und die Spannung der Wechselstromlichtmaschine muss innerhalb der Grenzen einer der nebenstehenden Kurven liegen.

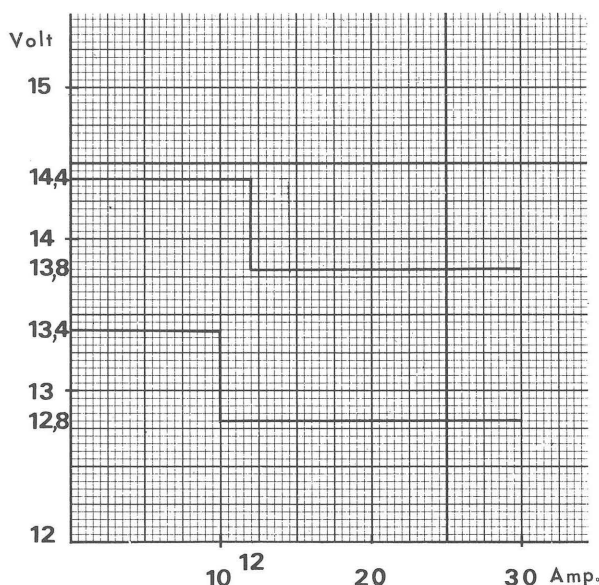
In jedem Falle darf die Maximal-Spannung nicht 14,4 V überschreiten.

Sollte dies nicht der Fall sein, muss der Regler ausgetauscht werden.

Wenn die Batterie nicht sehr stark geladen ist und die Maximal-Leistung der Wechselstromlichtmaschine weit unter 30 Ampere bei 2 500 U/min. liegt, muss der Regler ausgetauscht werden, sonst ist eine oder sind mehrere Dioden unterbrochen oder unter Kurzschluss, und die Wechselstromlichtmaschine muss repariert werden.

ANMERKUNG — Eine unterbrochene Diode bewirkt einen Ladestrom-Abfall von ca. 5 Ampere.

Eine Diode unter Kurzschluss beschränkt den Ladestrom auf 7 oder 8 Ampere und ruft Geräusche in der Wechselstromlichtmaschine hervor.



WECHSELSTROMLICHTMASCHINE LÄDT NICHT AUF

Keilriemen zu schwach gespannt

Ladestromkreis unterbrochen

Erregerstromkreis unterbrochen

Regler ausser Betrieb

Kohlebürsten verbraucht oder verklemmt

Läufer-Wicklung unterbrochen

Ständer-Wicklung unterbrochen

SCHWACHE ODER UNREGELMÄSSIGE LADUNG

Gleichrichter-Diode unterbrochen oder unter Kurzschluss

Läufer teilweise unter Kurzschluss

Ständer unterbrochen hat Masseschluss, teilweise unter Kurzschluss

AUSSERGEWÖHNLICHE BATTERIESPANNUNG - HÄUFIGES DURCHBRENNEN DER BIRNEN

Regler ausser Betrieb

Fehlerhafte Anschlüsse

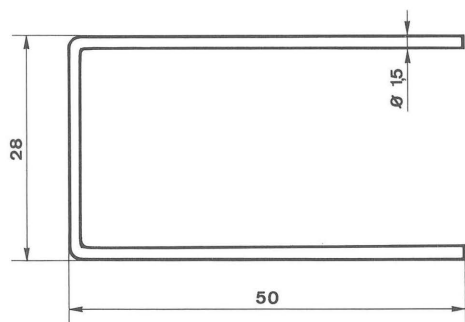
WECHSELSTROMLICHTMASCHINE GERÄUSCHVOLL

Keilriemen abgenutzt

Wechselstromlichtmaschine oder Keilriemenscheibe gelöst

Gleichrichter-Diode unter Kurzschluss

Lager abgenutzt



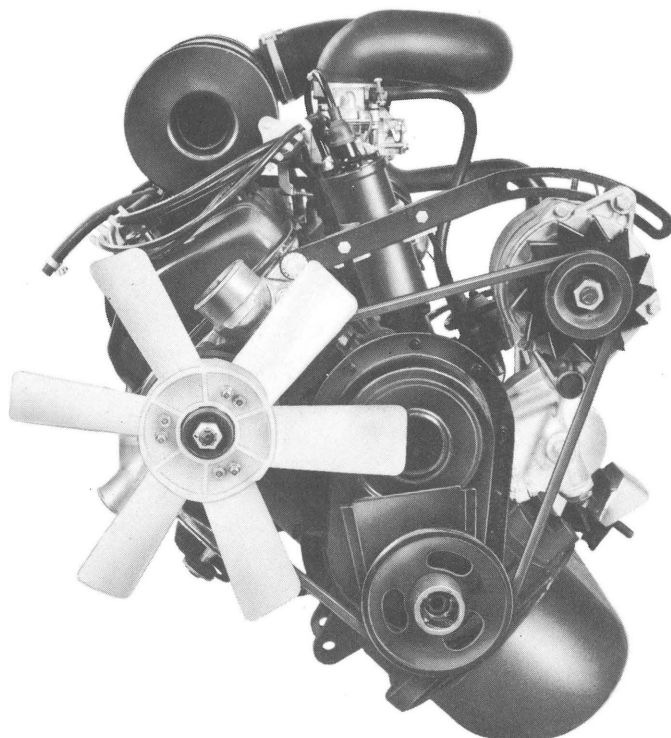
ZU VERWENDENDENES WERKZEUG

0.1201

Haltevorrichtung für Kohlebürsten an Wechselstromlichtmaschine Paris-Rhône.

EMPFOHLENES WERKZEUG

Bezeichnung	Hersteller
Voltmeter Amperemeter Microban Abzieher	Souriau, Typ 1190-1290 SEV Marchal Facom U 35



AUSBAU DER WECHSELSTROMLICHTMASCHINE

- Die Batterie abklemmen
- Die Anschlüsse an der Wechselstromlichtmaschine lösen
- Ausbauen : den Bolzen der Spannvorrichtung unteren Bolzen der Schwenklasche und die Wechselstromlichtmaschine.

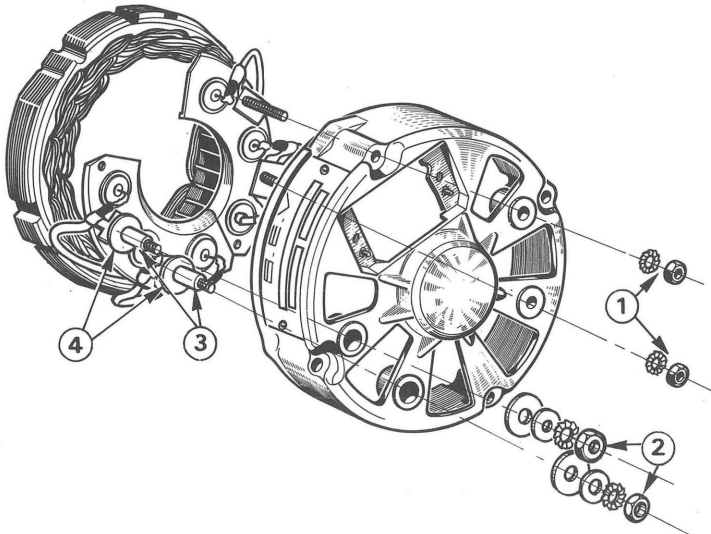
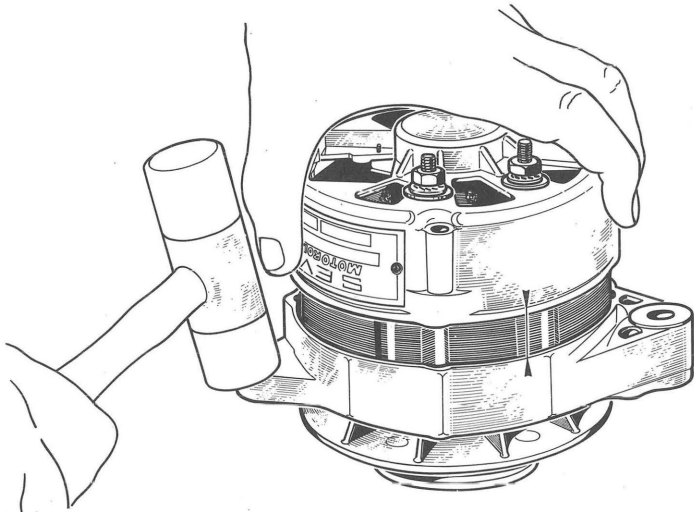
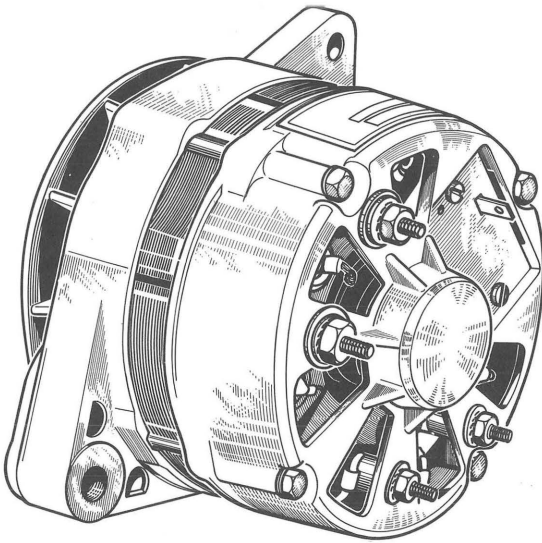
EINBAU DER WECHSELSTROMLICHTMASCHINE

Im umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus

- Die Spannung des Keilriemens einstellen.

Bei kaltem Motor : Auf der Rückseite des Keilriemens zwei Striche im Abstand von 100 mm anzeichnen oder die vorhandenen verwenden und spannen, um einen Abstand von 102-103 mm zwischen den beiden Markierungen zu erreichen.

Den unteren Bolzen der Schwenklasche mit **4,5mkg** anziehen.

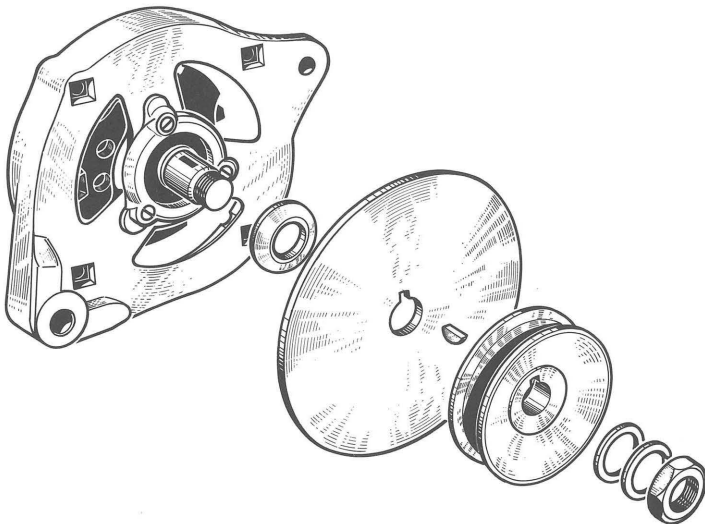
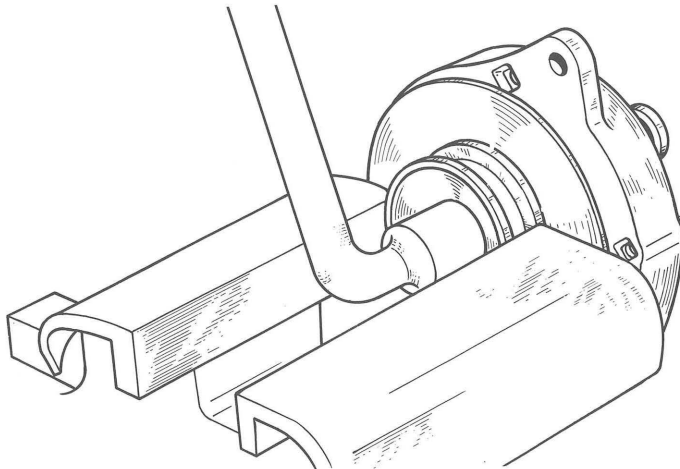


ZERLEGEN DER WECHSELSTROMLICHTMASCHINE

- Den Bürstenhalter ausbauen.
- Den Stator mit dem vorderen und hinteren Gehäuse mit einem Strich kennzeichnen.
- Die 4 Halteschrauben, deren Muttern und Unterlegscheiben ausbauen.
- Mit Hilfe eines Plastikhammers das vordere Gehäuse des Stators abheben.

AUSBAU DES STATORS AUS DEM HINTEREN GEHÄUSE

- Die beiden Muttern 2 der + Klemmen ausbauen und die Scheiben beiseitelegen : Fächer-, Flach- und Isolierscheiben.
- Die beiden Muttern 1 der — Klemmen und die Fächerscheiben ausbauen.
- Das hintere Gehäuse vom Stator abziehen.
- Die Isolierhülsen 3 der + Klemmen und die beiden Isolierscheiben 4 beiseitelegen.



ZERLEGEN DES VORDEREN GEHAUSES

Nur nötig beim Austausch des vorderen Kugellagers.

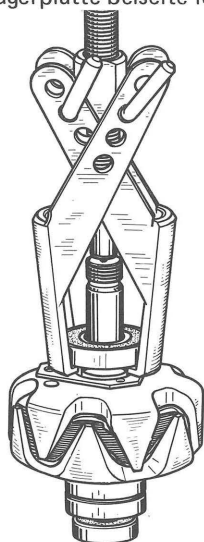
- Die Mutter der Riemenscheibe lösen und letztere dabei in einem Schraubstock mit Blei-Backen halten.
- Die Riemenscheibe, den Ventilator und die Distanzscheibe ausbauen.
- Die 3 Schrauben der vorderen Platte des Kugellagers ausbauen.
- Den Rotor mit dem Kugellager vom vorderen Flansch lösen, wobei leicht auf das Wellenende zu schlagen ist.

WICHTIG

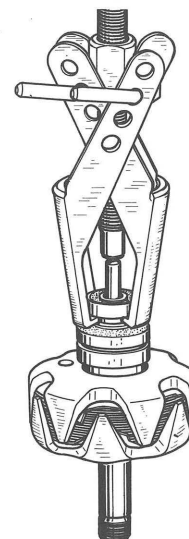
Da der Rotor fest auf die Welle montiert ist, darf er nie mit Gewalt vom inneren Kugellagererring entfernt werden, da sich sonst die Polmassen der Wicklung lösen würden, wodurch die Wicklung zerstört wird.

AUSBAU DER KUGELLAGER DES ROTORS

Mit einer handelsüblichen Abziehvorrichtung vom Typ «FACOM U 35» das vordere Kugellager abziehen und die Kugellagerplatte beiseite legen.



Für das hintere Kugellager muss ein verjüngtes Zwischenstück von $\varnothing 8 \times 20$ zwischen das Rotorende und die Abziehvorrichtung geschoben werden.



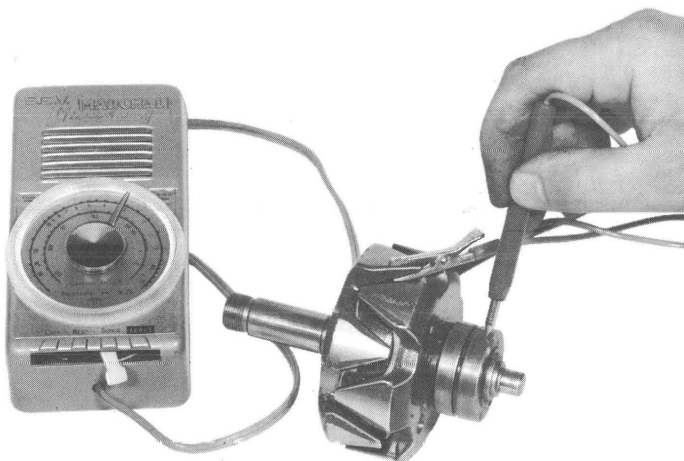


PRÜFUNG UND KONTROLLE

Nach Möglichkeit ein Prüfgerät MICROBAN SEV MARCHAL oder ein gewöhnliches Ohmmeter benutzen, niemals aber eine an das Netz angeschlossene Prüflampe, deren Spannung stärker als 12 Volt wäre.

REINIGUNG

Alle demontierten Teile müssen in Trichloräthylen gereinigt und mit Druckluft getrocknet werden.

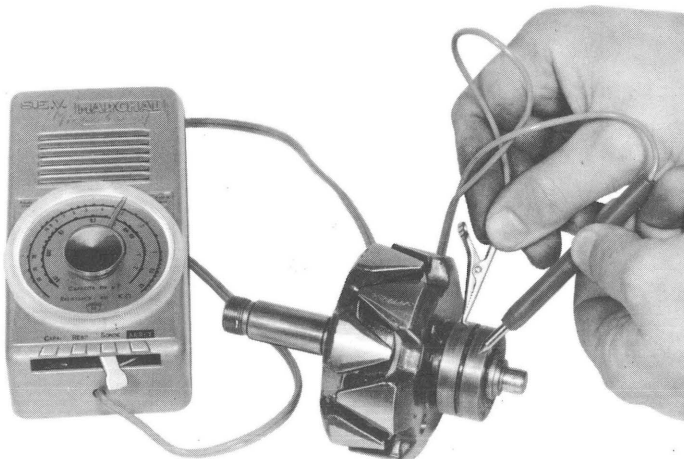


ROTOR

Widerstand bei 25°C : $4,5 \pm 0,3 \Omega$

- Das MICROBAN-Gerät auf «Sonde» stellen.
- Die Klammer an die Klauen des Rotors anschliessen.
- Den roten Fühler an einen der Schleifringe bringen.

Es dürfen im MICROBAN-Gerät **keine** oder nur sehr schwach wahrnehmbare Töne entstehen.

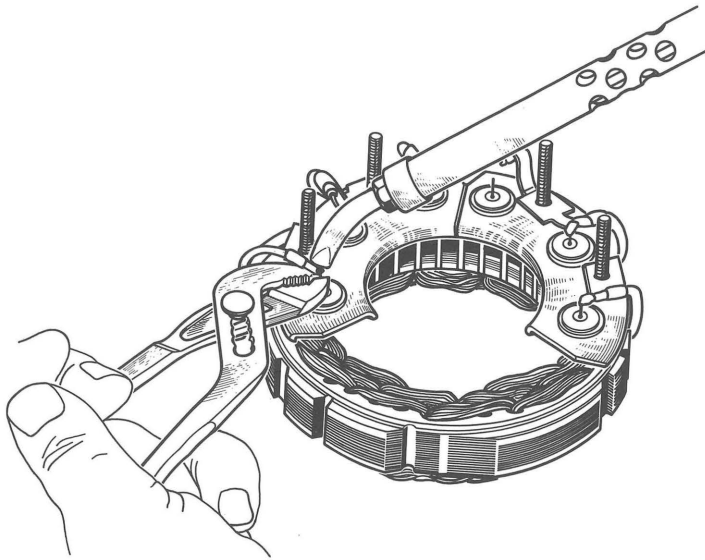


Danach die Klammer an den zweiten Schleifring anschliessen.

Die Tonzeichen im MICROBAN-Gerät müssen **maximale Stärke** erreichen genauso, wie wenn beide Fühler dieses Gerätes sich berührten.

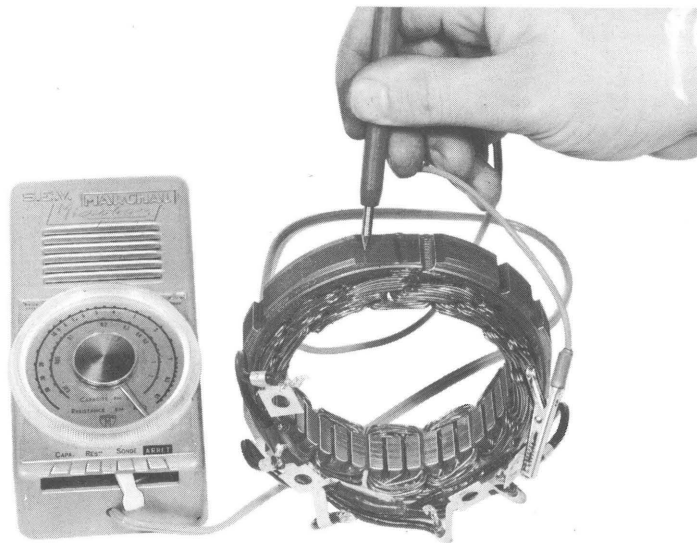
- Das MICROBAN-Gerät abstellen.

Sollten die Schleifringe verkratzt sein, so müssen sie mit feinem Schleifpapier poliert werden, wobei darauf zu achten ist, dass der Rotor gedreht wird, um Riefenbildung zu vermeiden, welche ein Ausschlagen der Kohlebürsten hervorrufen würde.



ENTKOPPELN VON STATOR UND DIODE

- Die Kabel, welche den Stator mit den Dioden verbinden, sowie die Stellung der Dioden-Träger kennzeichnen.
- Mit einem sehr heissen und kräftigen LötKolben (mehr als 150 Watt) die Kabel ablöten. Dabei muss eine Zange an den Dioden-Schäften zwischengeschoben werden, um zu vermeiden, dass die Dioden durch Überhitzung zerstört werden.



PRÜFUNG DES STATORS (ohne Dioden)

Einige Anker-Windungen können unter Kurzschluss sein. In diesem Fall ist die anormale Erhitzung leicht durch eine Sichtkontrolle zu erkennen.

a - Isolierung

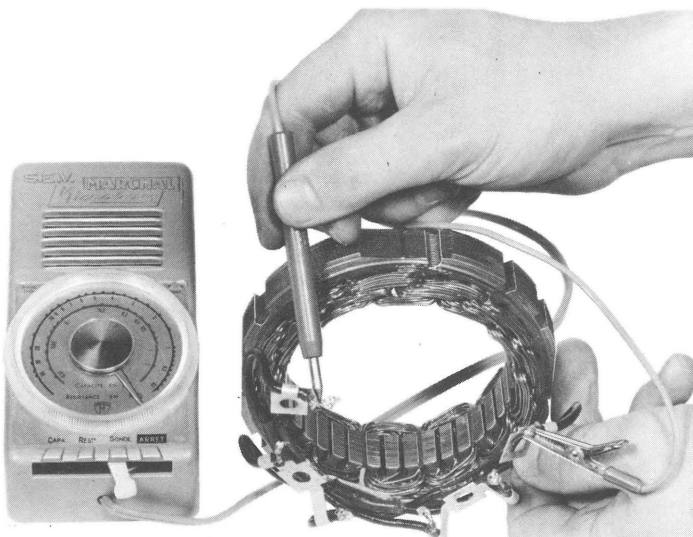
MICROBAN-Gerät auf Stellung «Sonde».

- Einen Fühler auf ein Wicklungsende bringen.
- Den anderen an das Stator-Blech anschliessen.

Keine Tonzeichen : die Wicklung ist einwandfrei

Tonzeichen : die Wicklung berührt die Masse.

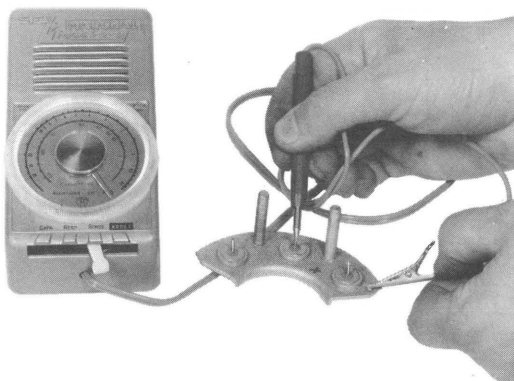
- Die drei Phasen auf die gleiche Weise prüfen.



b - Stromdurchgang

- Einen Fühler auf ein Wicklungsende bringen.
- Den anderen nacheinander an jedes Kabelende anschliessen.

Die Tonzeichen dürfen nicht unterbrochen werden selbst beim Bewegen der Kabel.



PRÜFUNG DER GELÖSTEN DIODEN

Das MICROBAN-Prüfgerät auf «Sonde» einstellen.

- Einen Fühler des MICROBAN-Gerätes an einem Dioden-Schaft, den anderen an dem Dioden-Träger anbringen.
- Danach den Anschluss umgekehrt durchführen.

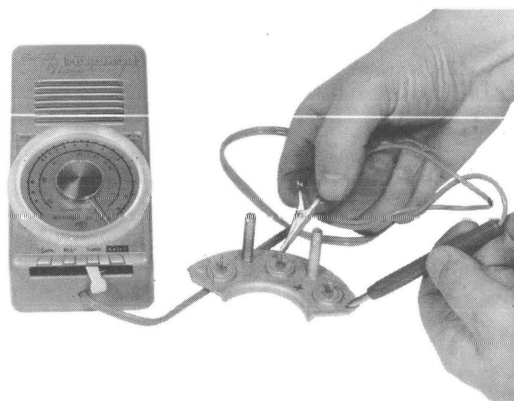
Nur in einem Fall dürfen Tonzeichen auftreten.

- **Tonzeichen in beiden Fällen** : Kurzschluss an der Diode.
- **Keinerlei Tonzeichen** : Diode unterbrochen.

Nacheinander auf die gleiche Weise jede Diode prüfen.

ANMERKUNG –

Bei einer defekten Diode muss in jedem Fall der komplette Dioden-Träger ersetzt werden.



PRÜFUNG DES BÜRSTENHALTERS

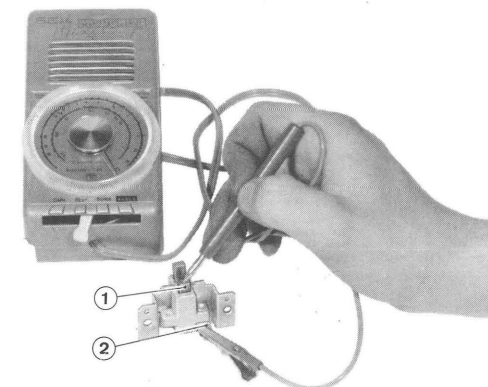
Das MICROBAN-Prüfgerät auf «Résistance» (Widerstand) einstellen, wobei der Zeiger auf - 0 - stehen soll.

a - Stromdurchgang

- Das Prüfgerät an die isolierte Kohlebürste 1 und die Zunge 2 anschliessen.

Keinerlei Tonzeichen oder Knacken darf zu hören sein, auch nicht, wenn Shunt oder Kohlebürste bewegt werden.

- Den gleichen Kontrollvorgang an der negativen Kohlebürste wiederholen.

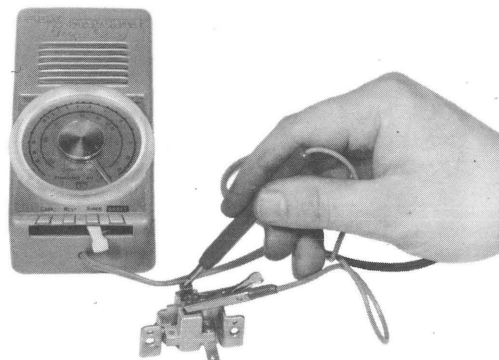


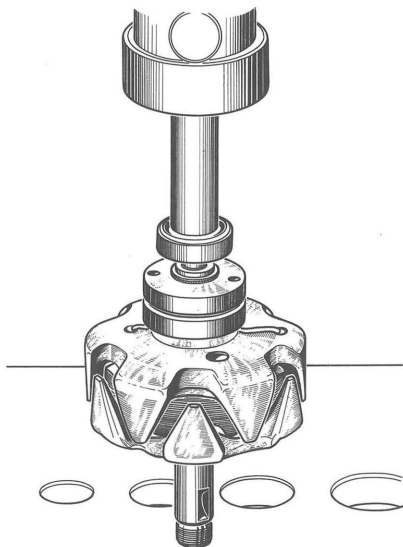
b - Isolierung

Das MICROBAN-Prüfgerät auf «Sonde» einstellen,

- und es einerseits an die isolierte Kohlebürste und andererseits an die negative Kohlebürste anschliessen.

Keinerlei Tonzeichen dürfen zu hören sein.



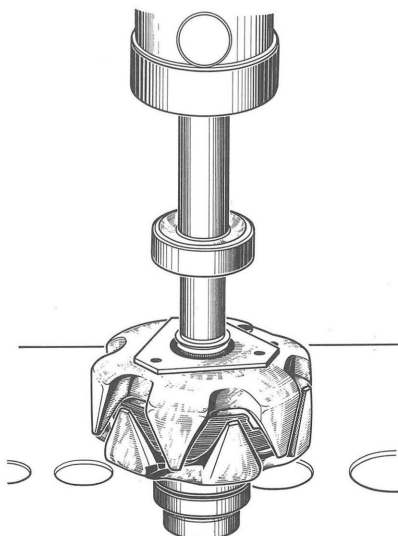


ZUSAMMENBAU DER WECHSELSTROMLICHTMASCHINE

Wenn die Einzelteile gesäubert und kontrolliert sind, diese in der vorgeschriebenen Reihenfolge zusammenbauen.

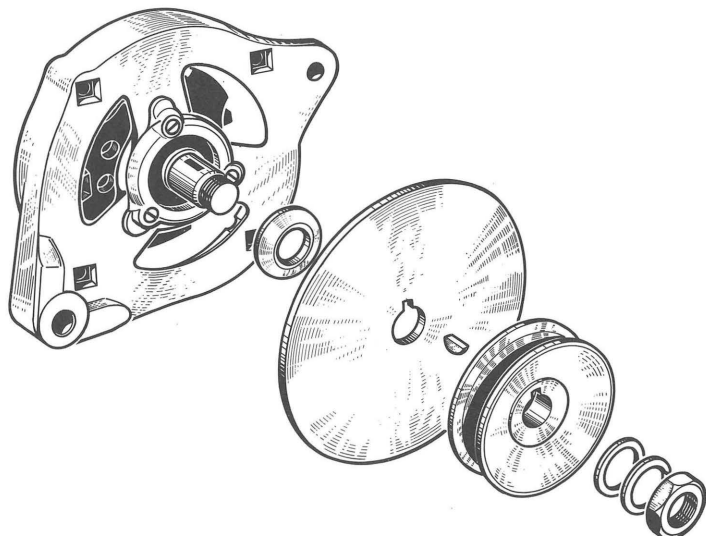
Einbau des hinteren Kugellagers

Das neue hintere Kugellager mit der Presse einsetzen, wozu ein Rohr zu benutzen ist, welches sich ausschliesslich auf den Innenring des Kugellagers stützt (10 X 50).



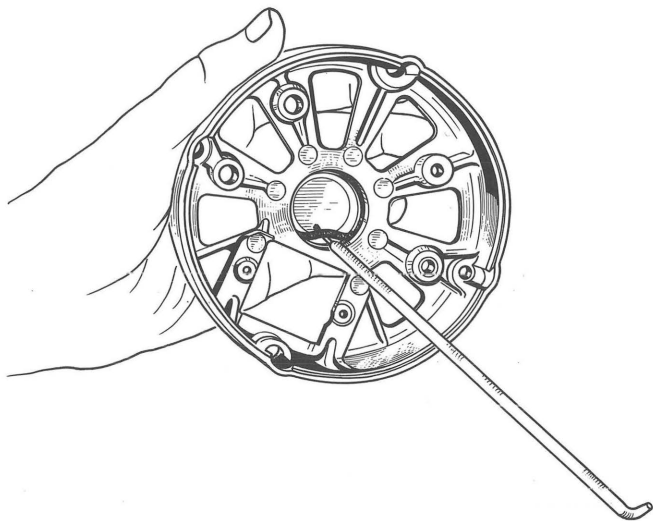
Einbau des vorderen Kugellagers

- Die Kugellager-Platte mit den Ansätzen zum Rotor hin anbringen.
- Das neue vordere Kugellager mit der Presse einsetzen, wozu ein Rohr zu benutzen ist, welches sich ausschliesslich auf den Innenring des Kugellagers stützt (18 X 50).



ZUSAMMENBAU DES VORDEREN GEHÄUSES

- Den Rotor in das vordere Gehäuse einbauen.
- Die 3 Befestigungsschrauben der Kugellager-Platte anbringen, anziehen und sichern.
- Die Distanzscheibe mit dem kleinen Aussendurchmesser zur Riemenscheibe hin auf die Welle schieben.
- Anbringen :
 - den Keil
 - den Ventilator
 - die Riemenscheibe
 - die Flachscheibe
 - die Federscheibe
 - die Mutter.
- Mit 4 mkg anziehen.

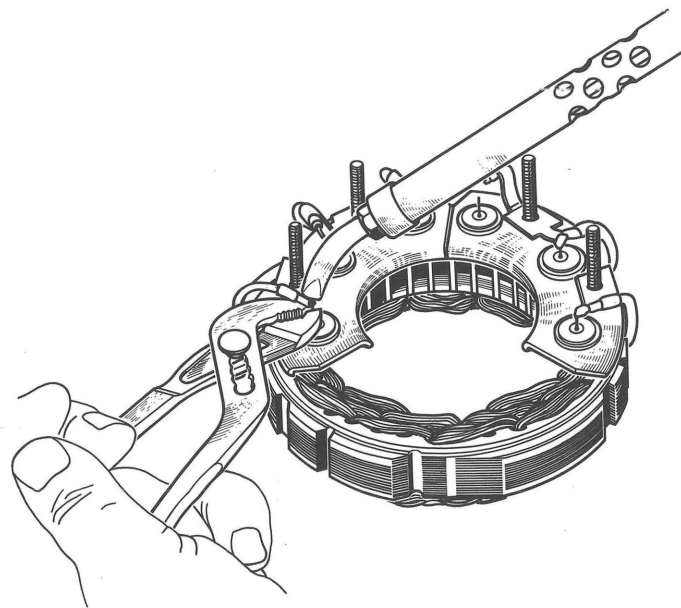


AUSTAUSCH DES DICHRINGS DES HINTEREN GEHÄUSES

- Den Dichtring herausnehmen.
- Die Dichtringnute sorgfältig reinigen.
- Das Druckausgleichloch reinigen.
- Die Bohrung und die Ringnute schmieren.
- Einen neuen, geölten Dichtring einlegen.

ANMERKUNG :

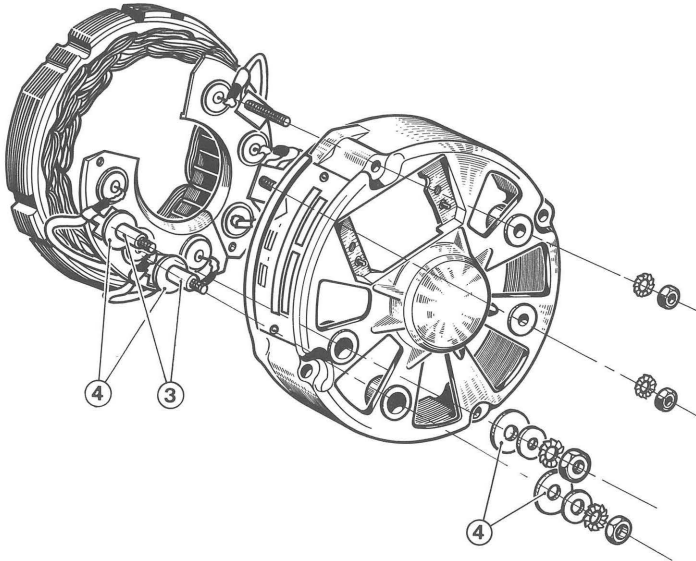
Ab Wechselstromlichtmaschinen-Seriennummer : 121 953 soll die Dichtung einen Querschnitt von 2,8 mm haben (statt 3,2 mm zuvor).



ZUSAMMENBAU VON STATOR UND DIODEN

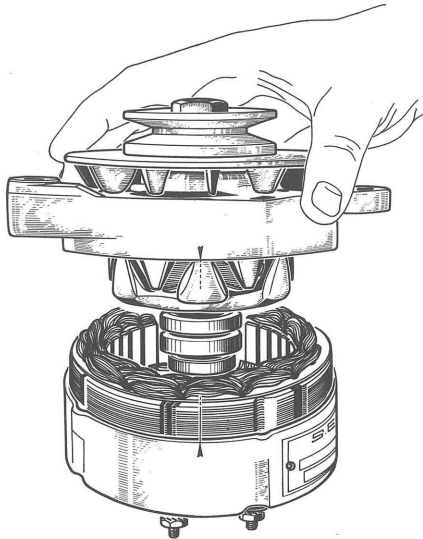
Niemals die Dioden-Träger auf dem Stator verwechseln.

- Sorgfältig die Enden von Stator und Dioden säubern.
- Auf jeden Dioden-Träger die drei entsprechenden Kabel bringen, wobei diese in ihre ursprüngliche Lage zu orientieren sind.
- Jede Diode anlöten und dabei eine Zange am Dioden-Schaft zwischenschieben, um die Zerstörung der Diode durch Überhitzung zu vermeiden. Zu diesem Arbeitsgang einen kräftigen und sehr heißen Lötkolben benutzen.
- Sämtliche Dioden auf diese Weise behandeln.



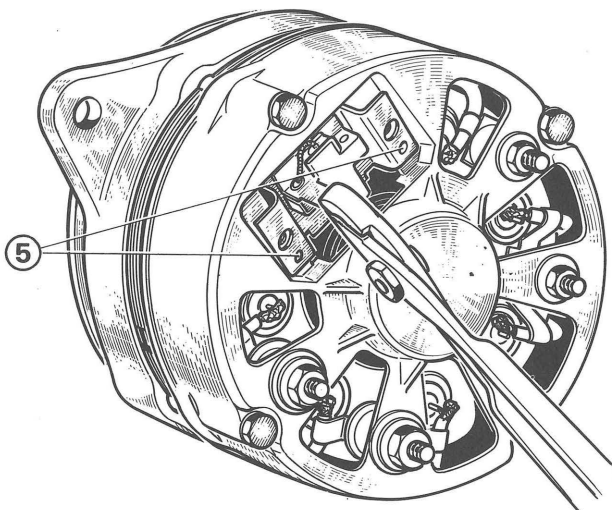
ZUSAMMENBAU DES HINTEREN GEHÄUSES

- Zwei Isolierscheiben 4 sowie die dazugehörigen Isolierhülsen 3 auf den positiven Dioden-Träger (rote Kennzeichnung) legen.
- Auf dem so vorbereiteten Stator das hintere Gehäuse anbringen.
- Zwei Isolierscheiben 4 auf die Klemmen des positiven Dioden-Trägers legen, sowie zwei Flachscheiben, zwei Sicherungsscheiben und zwei Muttern. Anziehen.
- Zwei Sicherungsscheiben und die Muttern des negativen Dioden-Trägers (schwarze Kennzeichnung) anbringen.

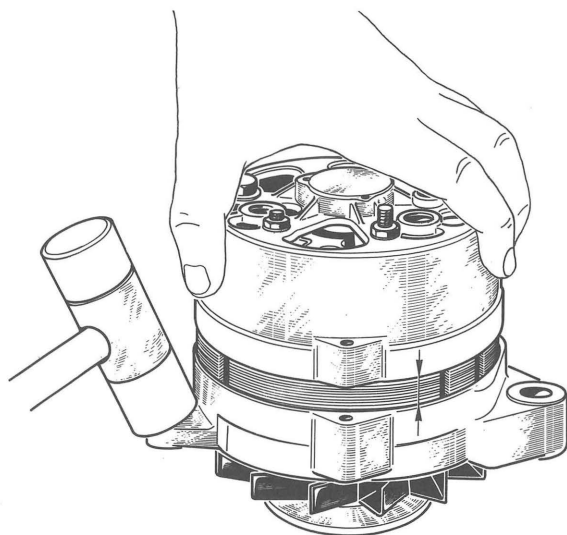


ZUSAMMENBAU VON VORDEREM UND HINTEREM GEHÄUSE

- Den Rotor vorlegen und mit dem hinteren Gehäuse zusammenbauen.
- Die bei der Demontage am Stator angezeichneten Kennmarken zur Deckung bringen.
- Die vier Befestigungsbolzen vom vorderen und hinteren Gehäuse anbringen und anziehen.

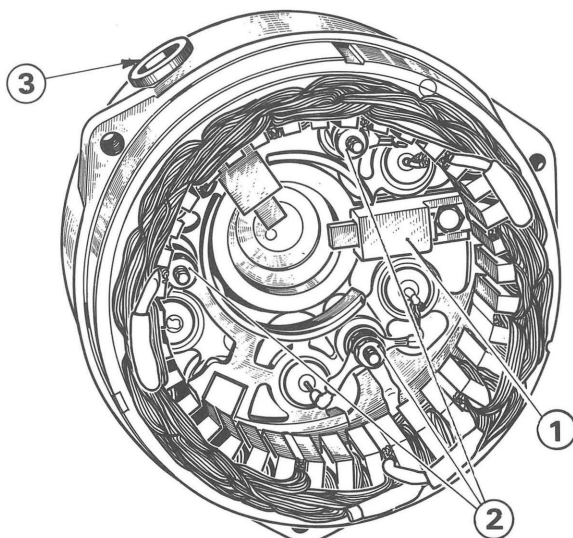


- Vorsichtig den Bürstenhalter anbringen und ihn in die beiden Zentrierstifte 5 einschieben, wobei auf keinen Fall die Kohlebürsten beschädigt werden dürfen.
- Die Isolierplatte und die beiden Schrauben anbringen.
- Die Wechselstromlichtmaschine wieder in das Fahrzeug einbauen.



ZERLEGEN DER WECHSELSTROMLICHTMASCHINE

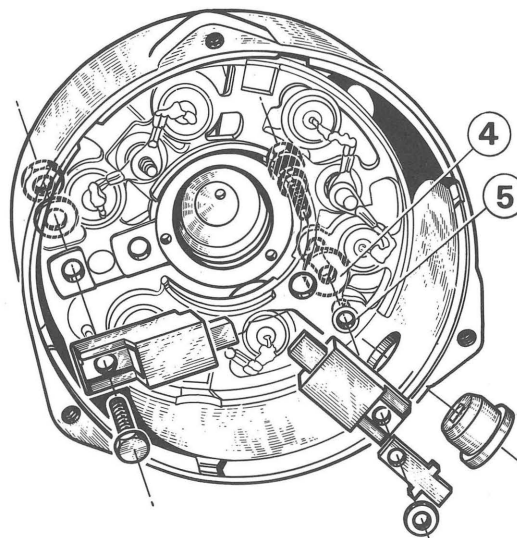
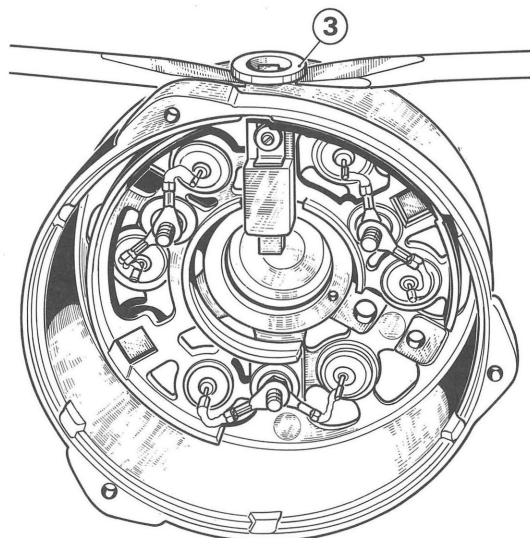
- Mit einem Strich den Stator mit dem vorderen und hinteren Gehäuse kennzeichnen.
- Die drei Halteschrauben der Gehäuse ausbauen.
- Mit Hilfe eines Plastikhammers das vordere Gehäuse vom Stator lösen.

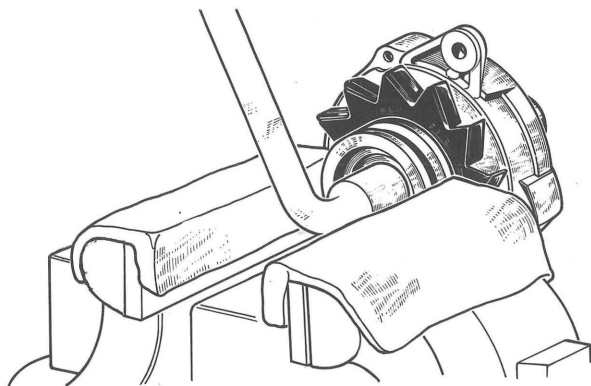


AUSBAU DES STATORS UND DER KOHLEBÜRSTEN-TRÄGER

- Die drei Muttern und Scheiben 2, welche den Stator mit den Verbindungs-Klemmen des positiven Dioden-Trägers verbinden, ausbauen.
- Ausbauen : — den Stator
 - die negative Kohlebürste 1
 - die Schutzkapsel 3 der Klemme der positiven Kohlebürste und den Bürstenhalter.

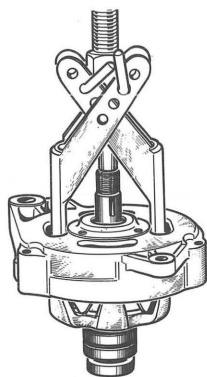
ANMERKUNG — Wenn die Isolierhülse 5 leicht abgehoben werden kann, diese herausnehmen und die Isolierscheibe 4 zwischen dem positiven Bürstenhalter und dem hinteren Gehäuse beiseite legen.



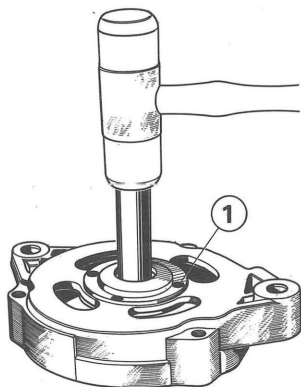
**ZERLEGEN DES VORDEREN GEHÄUSES**

Nur nötig beim Austausch eines der Bestandteile.

- Die Mutter, die Sicherungsscheibe, die Riemenscheibe, den Ventilator, den Keil und den Distanzring ausbauen.
- Mit Hilfe einer Abziehvorrichtung vom Typ FACOM U 35 den Rotor aus dem vorderen Gehäuse abziehen.

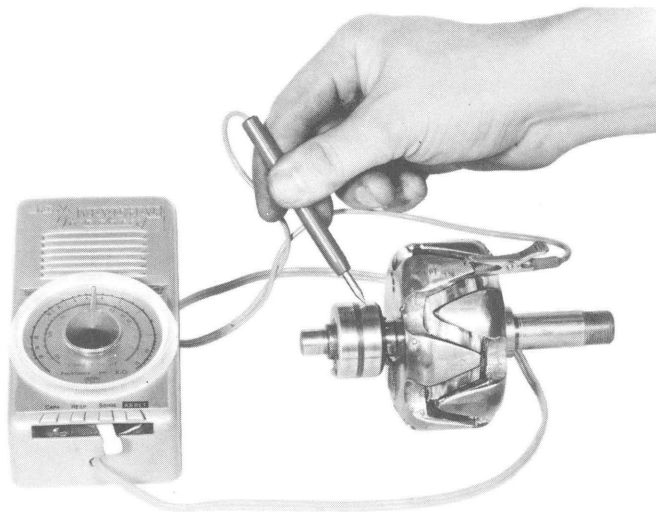
**AUSBAU DER KUGELLAGER DES ROTORS****a - Vorderes Kugellager**

- Die vier Schrauben 1 der Platte des vorderen Kugellagers ausbauen.
- Das Kugellager Herausschlagen.

**b - Hinteres Kugellager**

Mit Hilfe einer Abziehvorrichtung das hintere Kugellager ausbauen, wobei zwischen das Rotorende und die Abziehvorrichtung ein verjüngtes Zwischenstück von $\emptyset 8 \times 20$ eingeschoben werden muss.





PRÜFUNG UND KONTROLLE

- Nach Möglichkeit ein Prüfgerät «MICROBAN» SEV MARCHAL oder ein handelsübliches Ohmmeter benutzen, niemals aber eine an das Netz angeschlossene Prüflampe, deren Spannung stärker als 12 Volt wäre.

VORBEDINGUNGEN

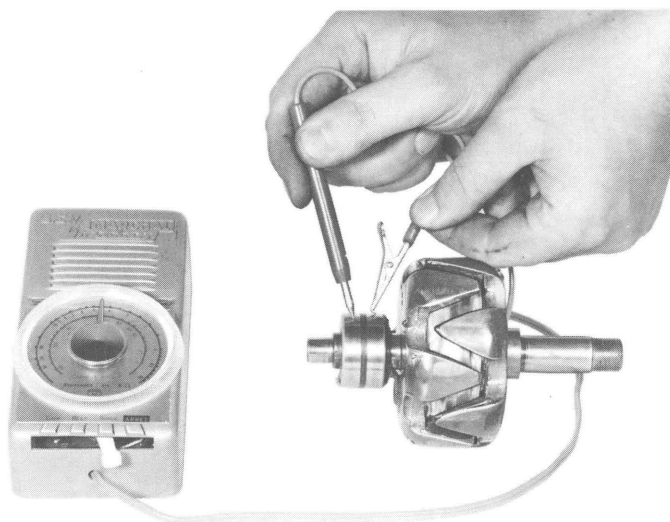
Alle ausgebauten Teile müssen mit Trichloräthylen gereinigt und mit Pressluft getrocknet werden.

PRÜFUNG DES ROTORS

Das «MICROBAN»-Gerät auf «Sonde» einstellen.

- Den roten Fühler an einem Schleifring anschliessen,
- die Klammer an die Klauen des Rotors.

Es dürfen keine Tonzeichen oder nur sehr schwach wahrnehmbare Töne auftreten.

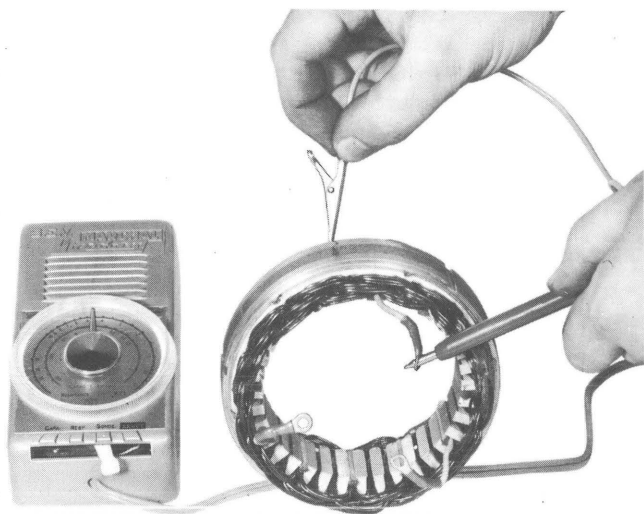


- Danach die Klammer an den zweiten Schleifring anhalten.

Die Tonzeichen im MICROBAN-Gerät müssen **maximale Stärke** erreichen, genauso, wie wenn beide Fühler dieses Gerätes sich berührten.

Nach jeder Prüfung das MICROBAN-Gerät abstellen, um die Zerstörung der Batterie zu vermeiden.

Sollten die Schleifringe verkratzt sein, so müssen sie mit feinem Schleifpapier poliert werden, wobei darauf zu achten ist, dass der Rotor gedreht wird, um Riefenbildung zu vermeiden, welche ein Ausschlagen und damit Geräusche an den Kohlebürsten hervorrufen würde.

**PRÜFUNG DES STATORS**

Einige Ankerwindungen können unter Kurzschluss sein. In diesem Falle ist die dadurch entstehende anormale Erhitzung leicht durch eine Sichtkontrolle zu erkennen.

a - Isolierung

Das MICROBAN-Gerät auf «Sonde» einstellen.

- Einen Fühler an das Stator-Blech anschliessen,
- den anderen Fühler **nacheinander** an jedes Wicklungsende halten.

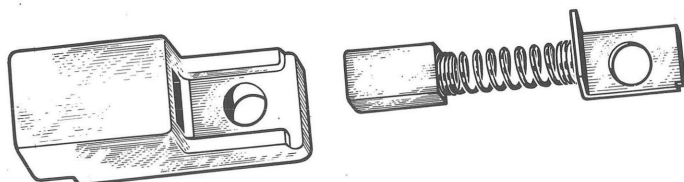
Keinerlei Tonzeichen : der Stator hat keinen Masseanschluss

Tonzeichen : der Stator muss ersetzt werden.

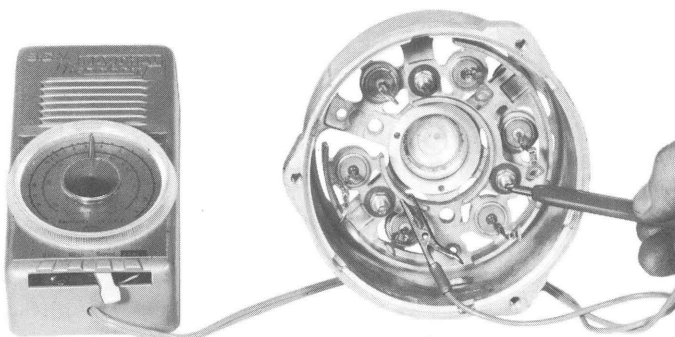
**b - Stromdurchgang**

- Einen Fühler an ein Wicklungsende anschliessen.
- Den anderen Fühler **nacheinander** an jedes Wicklungsende halten.

Die Tonzeichen dürfen in keinem Falle unterbrochen werden, selbst dann nicht, wenn Kabel oder Anschlüsse bewegt werden.

**PRÜFUNG DER KOHLEBÜRSTEN**

- Kontrollieren, ob die Kohlebürsten frei in den Haltern gleiten können ; wenn die Länge der Kohlebürsten weniger als 10 mm beträgt, diese ersetzen.

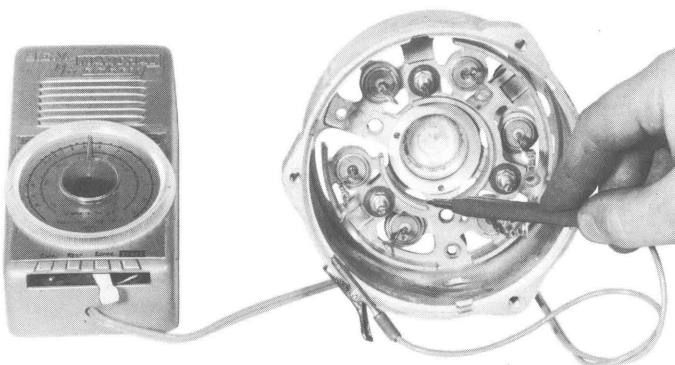


KONTROLLE DER ISOLIERUNG DER VERBINDUNGSKLEMMEN

Das MICROBAN-Gerät auf «Sonde» einstellen.

- Einen Fühler an den positiven Dioden-Träger anschliessen,
- den anderen Fühler nacheinander an jede Klemme halten

Es dürfen **keine Tonzeichen vernehmbar** sein, sonst muss die Isolierung der betreffenden Klemme geprüft werden.

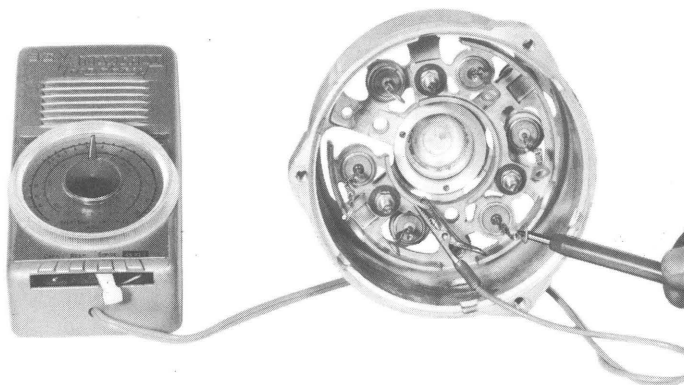


KONTROLLE DER ISOLIERUNG DES POSITIVEN DIODEN-TRÄGERS

Das MICROBAN-Gerät auf «Sonde» einstellen.

- Die Klammer an das hintere Gehäuse klemmen.
- Den Fühler an den positiven Dioden-Träger halten.

Es dürfen **keine Tonzeichen vernehmbar** sein, sonst muss die Ursache der schlechten Isolierung gesucht werden.



PRÜFUNG DER DIODEN

- Die Dioden von den drei Verbindungsklemmen abklemmen.

Das MICROBAN-Gerät auf «Sonde» einstellen.

- Einen Fühler an einen Dioden-Schaft anschliessen, den anderen an den Dioden-Träger.
- Danach den Anschluss umgekehrt durchführen.

Nur in einem Falle dürfen Tonzeichen auftreten.

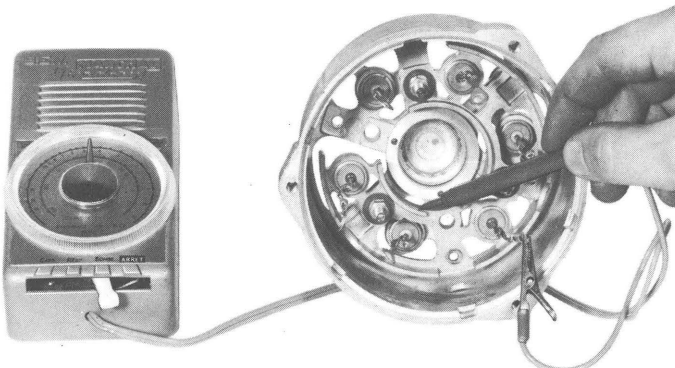
Tonzeichen in beiden Fällen : Kurzschluss an der Diode.

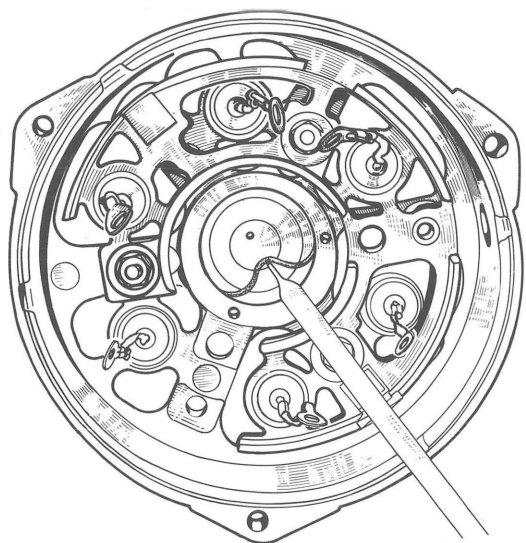
Keine Tonzeichen : Diode unterbrochen.

- Nacheinander auf die gleiche Weise die sechs Dioden prüfen.

ANMERKUNG :

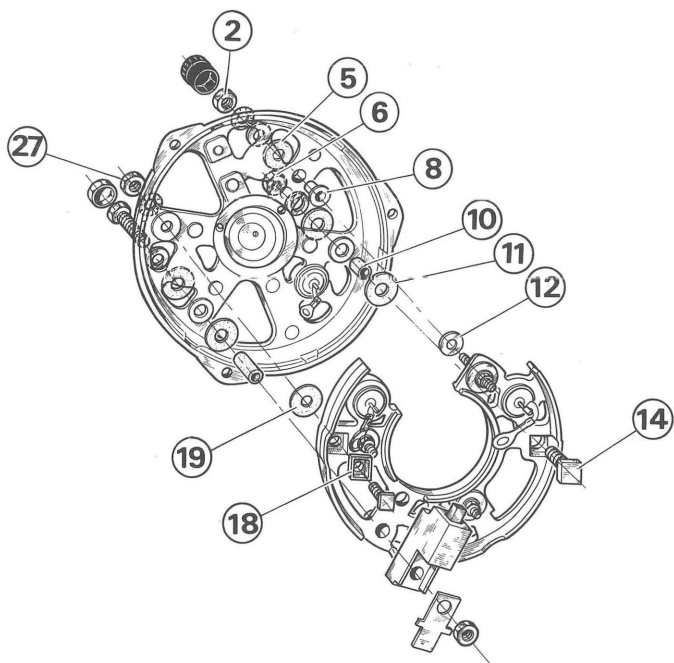
Bei einer defekten positiven Diode muss der komplette Dioden-Halter, bei einer defekten negativen Diode das hintere Gehäuse ersetzt werden (siehe Baugruppe 12, Seite 01 46).





AUSTAUSCH DES DICHTRINGES DES HINTEREN GEHÄUSES

- Den Dichtring herausnehmen.
- Die Dichtringnute sorgfältig reinigen.
- Das Druckausgleichloch reinigen.
- Die Bohrung und die Ringnute schmieren.
- Einen neuen, geölten Dichtring einlegen.



AUSBAU DES POSITIVEN DIODEN-TRÄGERS

Nur dann nötig, wenn :

- eine positive oder negative Diode ausfällt,
- die Isolierung einer Verbindungsklemme oder des positiven Dioden-Trägers fehlerhaft ist.
- Die Mutter 6 der + Klemme sowie die Flach- und Isolierscheiben ausbauen.
- Die Schraube 14 entfernen und die Isolierscheibe 11 zwischen dem Dioden-Träger und der Isolierhülse 10 beiseite legen.
- Die Mutter 27 sowie die Sicherungsscheibe ausbauen, die Schraube und den Isoliervierkant 18 entfernen und die Isolierscheibe 19 zwischen dem Gehäuse und dem Dioden-Träger beiseite legen.

Sollte der positive Dioden-Träger an drei Stellen befestigt sein, die Mutter 2 sowie die Sicherungs-, Flach- und Isolierscheiben 5 ausbauen und die Isolierführung 8 und die flache Distanzscheibe 12 beiseite legen.

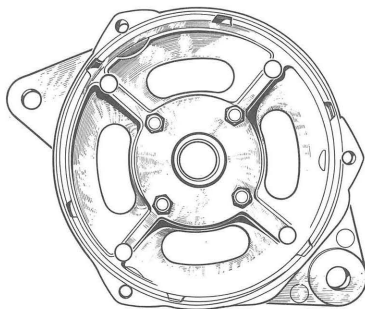


ZUSAMMENBAU DER WECHSELSTROMLICHTMASCHINE

Wenn die Einzelteile gesäubert und kontrolliert sind, diese in der vorgeschriebenen Reihenfolge zusammenbauen.

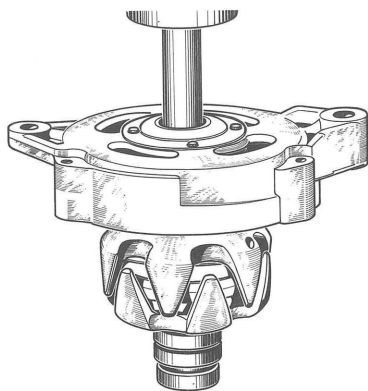
EINBAU DES HINTEREN KUGELLAGERS

- Das neue hintere Kugellager mit der Presse einsetzen, wozu ein Rohr mit 12 mm Innendurchmesser, welches sich ausschliesslich auf den Innenring des Kugellagers stützt, zu benutzen ist.



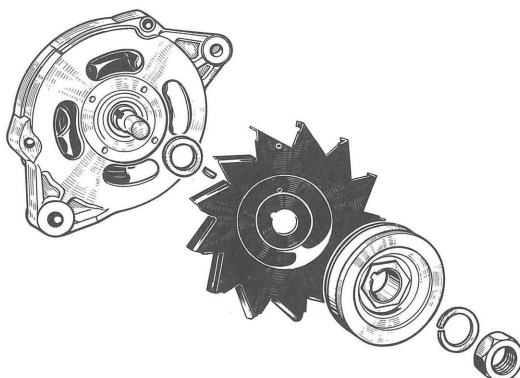
EINBAU DES VORDEREN KUGELLAGERS

- Das neue Kugellager in das vordere Gehäuse schieben.
- Die Kugellager-Platte und die vier Schrauben anbringen.

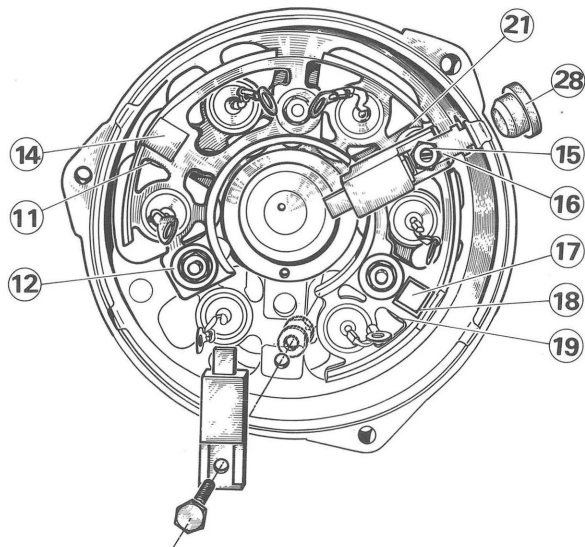
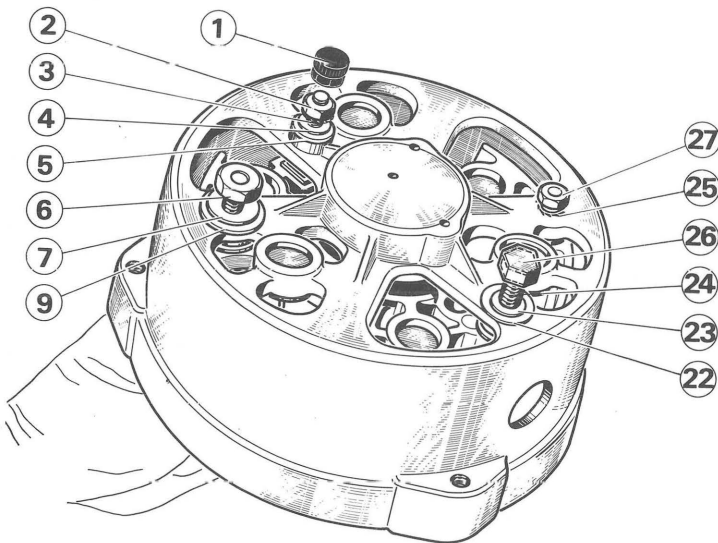
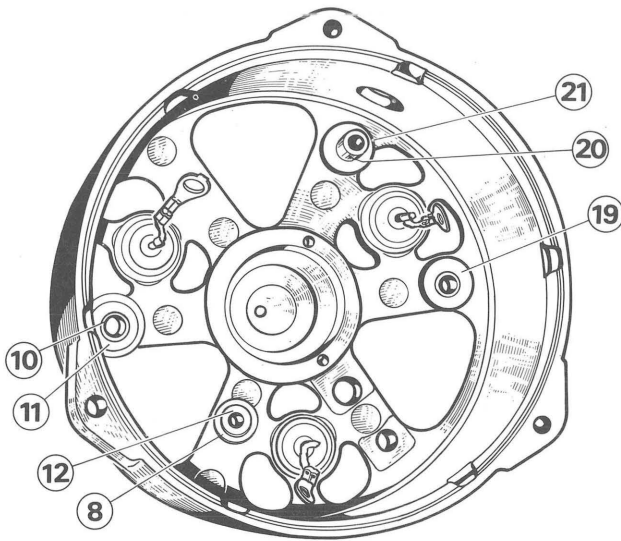


ZUSAMMENBAU DES VORDEREN GEHÄUSES

Mit der Presse das vordere Gehäuse auf den Rotor montieren mit einem Rohr von 17 mm Innendurchmesser, welches sich nur auf den Innenring des Kugellagers stützt.



- Die Distanzscheibe, den Keil, den Ventilator, die Riemenscheibe, die Sicherungsscheibe und die Mutter auf die Welle schieben.
- Mit 4 mkg anziehen.

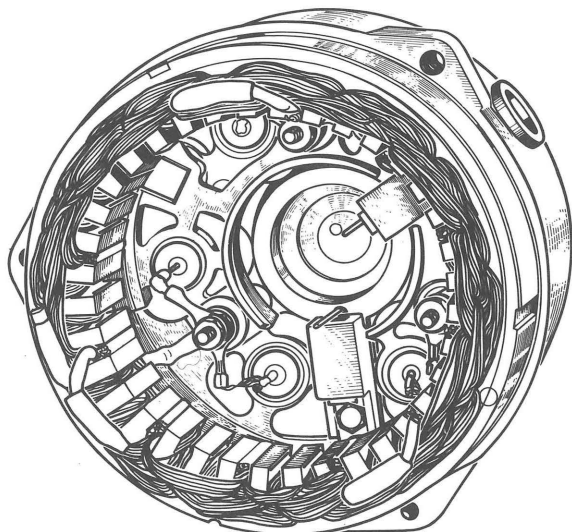


EINBAU DES POSITIVEN DIODEN-TRÄGERS

- Anbringen :
 - die kurze Isolierhülse 10 und eine Isolierscheibe 11 von 8 mm Ø,
 - die Isolierhülse 20 und eine Isolierscheibe 21 von 7 mm Ø,
 - eine Isolierscheibe 19 von 7 mm Ø,
 - die Isolierführung 8 und die flache Stahl-Distanzscheibe 12,
 - den positiven Dioden-Träger.
- Einführen :
 - die Schraube 14 der + Klemme,
 - die Schraube 17 mit dem viereckigen Nylon-Isolierstück 18.
- Das hintere Gehäuse kippen und dabei den positiven Dioden-Träger mit den zuvor angebrachten Schrauben halten.
- Anbringen .
 - an der + Klemme 14 die Isolierscheibe 9 von 8 mm Ø, die Flachscheibe 7 und die Mutter 6,
 - an der Schraube 17 die Sicherungsscheibe 25 und die Mutter 27,
 - die Isolier- 5, Flach- 4, Sicherungsscheiben 3 und die Mutter 2,
 - an der Schraube 24 die Flachscheibe 23 und die Isolierscheibe 22 und diese auf die Isolierhülse 20 schieben.
- Den positiven Bürstenhalter, die Erregerzunge 16 und die Mutter 15 anbringen.
- Vor dem Anziehen prüfen, ob folgende Teile zuvor angebracht sind :
 - die Isolierscheibe 11 zwischen dem positiven Dioden-Träger und dem Gehäuse,
 - die Isolierscheibe 21 zwischen dem positiven Dioden-Träger und dem Gehäuse,
 - die Isolierscheibe 19 zwischen dem positiven Dioden-Träger und dem Gehäuse,
 - die Distanzscheibe 12 aus Stahl zwischen der Isolierführung 8 und dem positiven Dioden-Träger.
- Alle Muttern anziehen und dabei die Scheiben gut zentrieren.
- Die Verschlusskappe 1 und 26 und die Schutzkapseln der Erregerlasche 28 anbringen.

ANMERKUNG –

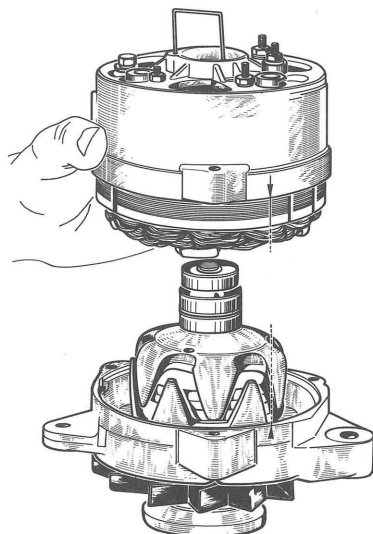
Nach jedem Einbau die Isolierung des positiven Dioden-Trägers der + Klemmen und der Verbindungsklemmen prüfen (Baugruppe 12, Seite 01 45).



ZUSAMMENBAU DES HINTEREN GEHÄUSES MIT DEM STATOR

- Die negative Kohlebürste am hinteren Gehäuse anbringen
- Jede Diode an die ihr nächstliegende Verbindungsklemme anschliessen
- Dafür sorgen, dass die Kennmarken am Stator und am hinteren Gehäuse übereinstimmen

Die drei Stator-Anschlüsse an die drei Verbindungsklemmen anschliessen



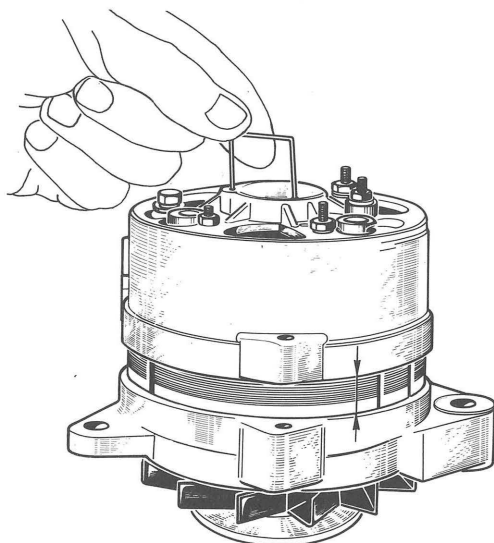
- Die Sicherungsscheiben und Muttern anbringen
- Die Muttern festziehen und dabei darauf achten, dass die Kabel zum Gehäuse-Umfang gerichtet sind

ZUSAMMENBAU VON VORDEREM UND HINTEREM GEHÄUSE

- Das Werkzeug 0.1201 in die beiden Bohrungen des hinteren Gehäuses schieben
- Nacheinander jede Kohlebürste zurückschieben, um den Durchgang des Werkzeuges 0.1201 zu gestatten
- Das vordere Gehäuse senkrecht anbringen

- Das hintere Gehäuse mit der Kennzeichnung Stator/vorderes Gehäuse nach vorn auf das hintere Kugellager senken und darauf achten, dass sich die Kohlebürsten nicht am Kollektor verklemmen

- Das Werkzeug 0.1201 abnehmen
- Die drei Befestigungsschrauben mit ihrem Sicherungsscheiben anbringen und festziehen
- Die Wechselstromlichtmaschine in das Fahrzeug einbauen.

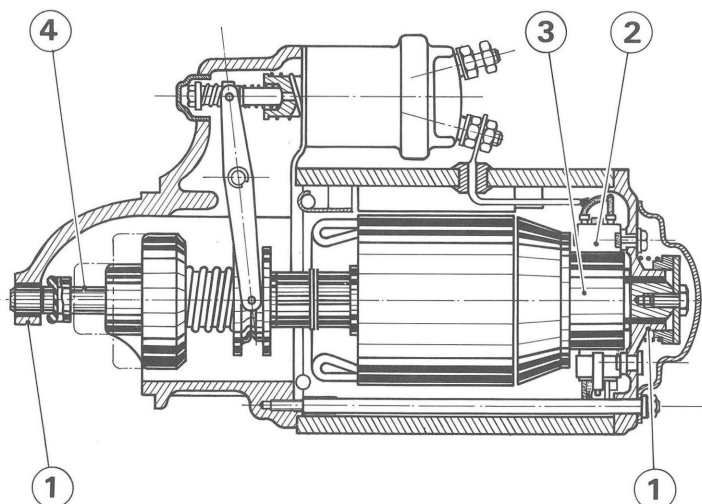


IDENTIFIZIERUNG – TECHNISCHE DATEN

Anlasser mit 4 Polen
Elektromagnetische Steuerung durch Solenoidschalter
Typ : Ducellier 6081
Paris-Rhône D 8E 57
Aussendurchmesser 85 mm

Prüfung mit Batterie mit 12 V Kapazität
– Anlassdrehmoment bei 1000 U/min
Stromstärke
– Entwickeltes Drehmoment
Stromstärke
– Leerlaufgeschwindigkeit
Stromstärke
– Höchstleistung
Stromstärke
Anzahl der Ritzelzähne
Drehrichtung, vom Ritzel gesehen

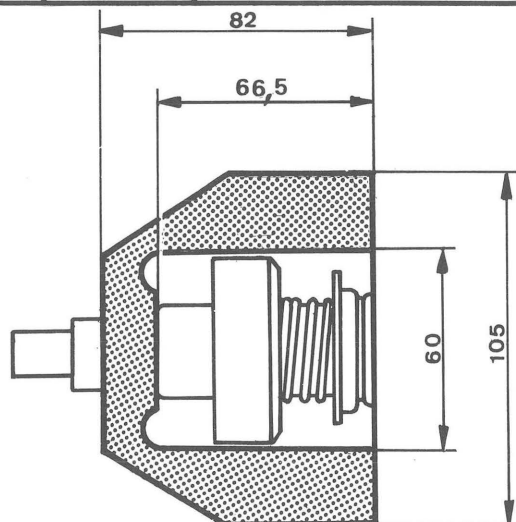
DUCELLIER	PARIS-RHONE
60 AH 0,5 mkg 260 A 1 mkg 400 A 7 500 U/min 12 A 1 PS 220 A	55 AH 0,5 mkg 220 A 1,3 mkg 400 A mehr als 5 000 U/min weniger als 50 A 1 PS 200 A
9 Uhrzeigersinn	



ÜBERPRÜFUNG

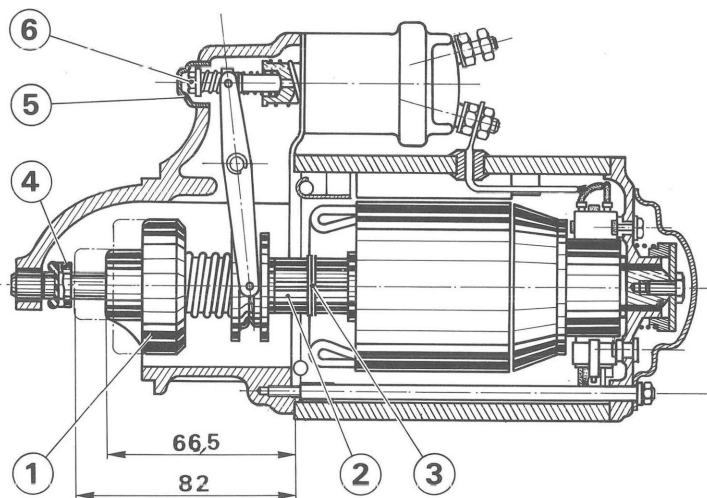
Bei einer Überholung überprüfen :

- den Zustand der Lager 1
- den Zustand und das Gleiten der Kohlebürsten 2, diese ersetzen, wenn sie nicht länger als 8 mm sind.
- den Zustand der Oberfläche und Unrundheit des Kollektors 3 (0,05 mm maximum)
- die Glimmerrippen auf eine Tiefe von 0,5 mm ausfräsen
- die Keilnuten des Anlasserritzels vor Einbau schmieren.

**ZU VERWENDENDEN WERKZEUG**

Dieses Werkzeug muss eventuell in der Werkstatt hergestellt werden.

- Einstelllehre für Ducellier-Anlasser.

**EINSTELLUNGEN****DUCELLIER****1 - Anlasserritzel :**

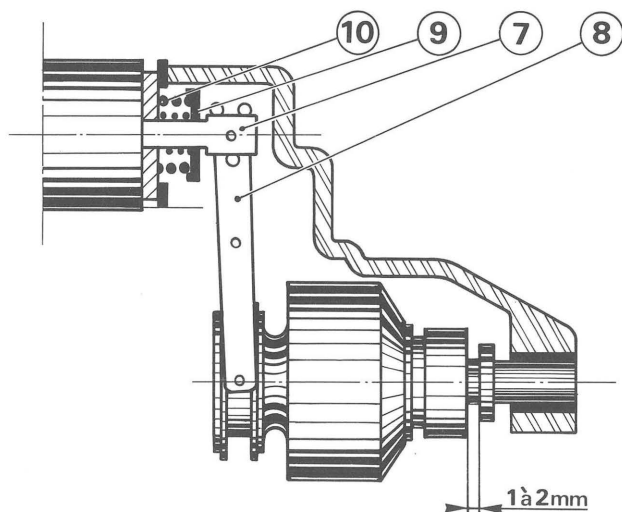
- Rückschub des Ritzels 1 : Mass 66,5 mm
- Die Beilagscheiben 3 hinter der Distanzbüchse 2 hinzufügen oder entfernen.
- Weg des Ritzels = Mass 82 mm
- Die Anschlagmutter 4 zudrehen oder lockern und den Splint montieren.

Für diese beiden Einstellungen nebenstehende Lehre verwenden.

2 - Solenoidschalter (Magnetschalter)

Diese Einstellung hat den Zweck, das Längsspiel des Anlasserritzels in der Ruhestellung zu beseitigen.

- Die Schutzkappe 5 ausbauen
- Die Einstellmutter 6 vollständig lösen
- Diese Mutter langsam anziehen, bis kein Längsspiel des Anlasserritzels mehr vorhanden ist.
- Die Mutter um eine viertel Drehung lösen
- Die Schutzkappe wieder anbringen.

**PARIS-RHONE**

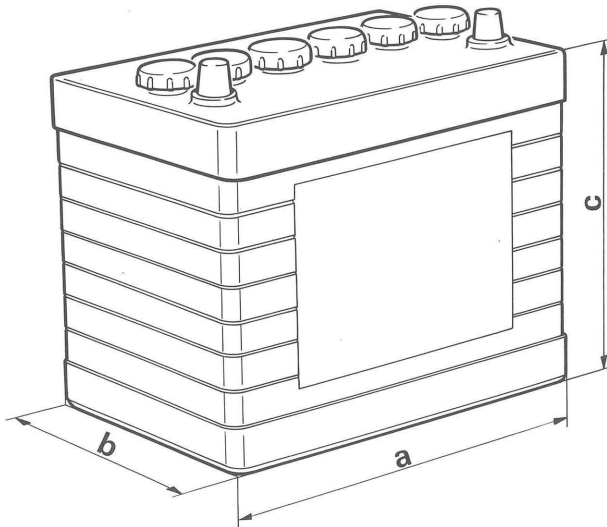
Spiel zwischen vorderem Anschlag und dem Ritzel in Antriebsstellung :

- Den Kontaktschalter unter Teilspannung (10 V) setzen, und zwar zwischen den beiden kleinen Klemmen, damit das Antriebsritzel in Betriebsstellung gelangt, jedoch ohne gedreht zu werden.
- Den Anker und das Antriebsritzel zurückschieben, um die Spiele nachzustellen.
- Das Spiel zwischen Ritzel und vorderem Anschlag überprüfen ; 1 bis 2 mm.
- Falls nötig, das Spiel nachstellen am Gestänge 7 des Einrückhebels 8, nachdem die Druckscheibe 9 der Rückzugfeder des Auslösegestänges 10 eingedrückt worden ist.

ANMERKUNG – Den Magnetschalter nicht länger als einige Sekunden unter Spannung lassen, um eine Beschädigung der Wicklungen zu vermeiden.

ELEKTRISCHE ANLAGE BATTERIE

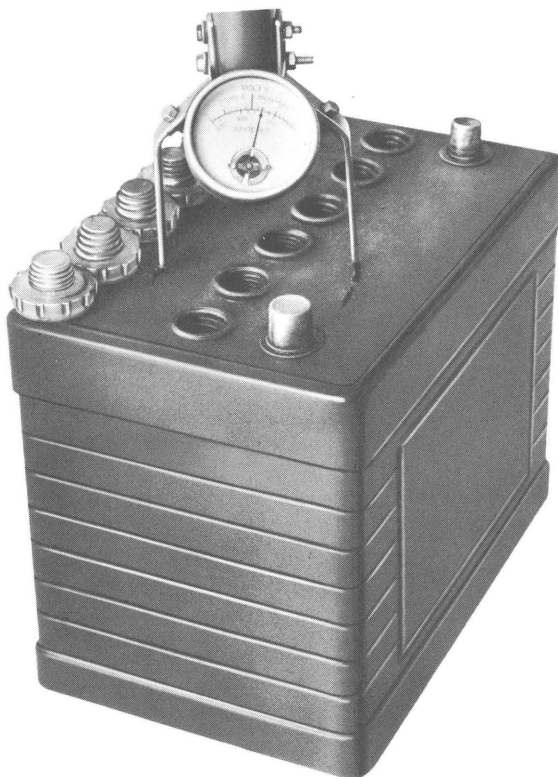
12 03 01



TECHNISCHE DATEN

Kapazität	Abmessungen in mm			Lieferant	Ref.
	a	b	c		
55 AH	250	170	205	Tudor U.S.L. Steco	M10AS 6411 12RF9G

- Anschluss : Minus pol an Masse
- Verbindung : an Klemme und Schutzklemme Arelco.



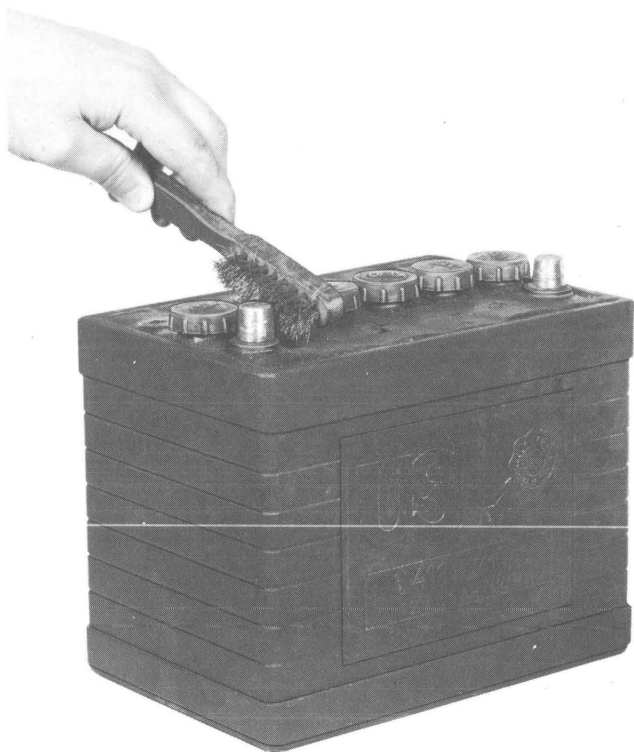
KONTROLLE

Das Niveau des Elektrolyten soll sich ca. 10 mm oberhalb der Platten befinden. Dann nacheinander mit einem Batterie-Prüfgerät jede Zelle auf Spannung prüfen.

- 1 - Der Zeiger muss sich innerhalb der «Normal»-Zone des Prüfgerätes befinden, sonst ist die Batterie nachzuladen.
- 2 - Das Prüfgerät soll mindestens 15 Sekunden an jede Zelle angehalten werden, **der Spannungsabfall soll dabei bei allen Zellen ungefähr der gleiche sein.**

Sollte bei einer oder mehreren Zellen ein wesentlich schnellerer Spannungsabfall stattfinden, so sind diese Zellen unterbrochen oder unter Kurzschluss und die Batterie muss ersetzt werden.

PEUGEOT



WARTUNG

a - Sauberkeit und Schutz der Anschluss-Klemmen

Die Batterie muss aussen sauber und trocken gehalten werden. Sollte einmal Säure übergelaufen sein, die Batterie mit einer Lösung aus Wasser und einem gebräuchlichen Lösungsmittel reinigen.

Die Klemmen müssen mit lauwarmem Wasser gewaschen werden. Danach die Kontaktflächen der Klemmen und Kabelschuhe mit Hilfe einer Metallbürste auffrischen.

Die Schutzkapseln «ARELCO» mit Fett versehen.

b - Niveau des Elektrolyten

Mit Hilfe von destilliertem Wasser (niemals Säure, ausser nach versehentlichem Vergiessen) den Säurestand der Batterie 10 mm oberhalb der Platten halten.

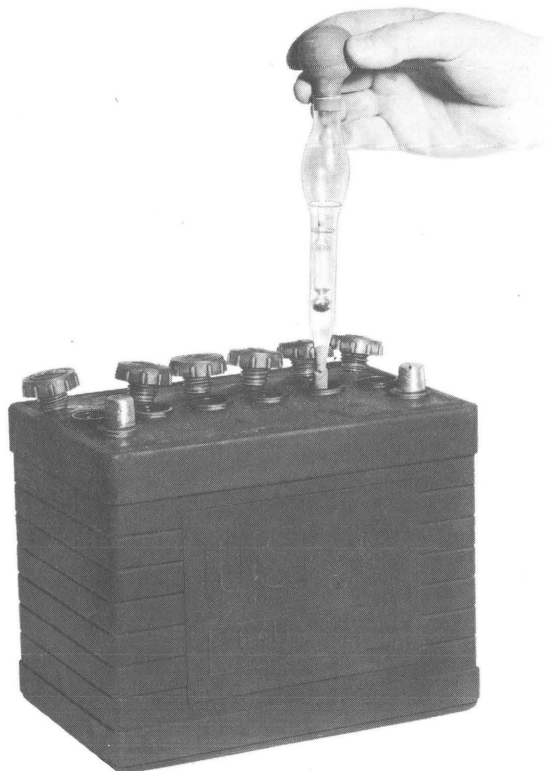
Spezifisches Gewicht des Elektrolyten bei 15° C.

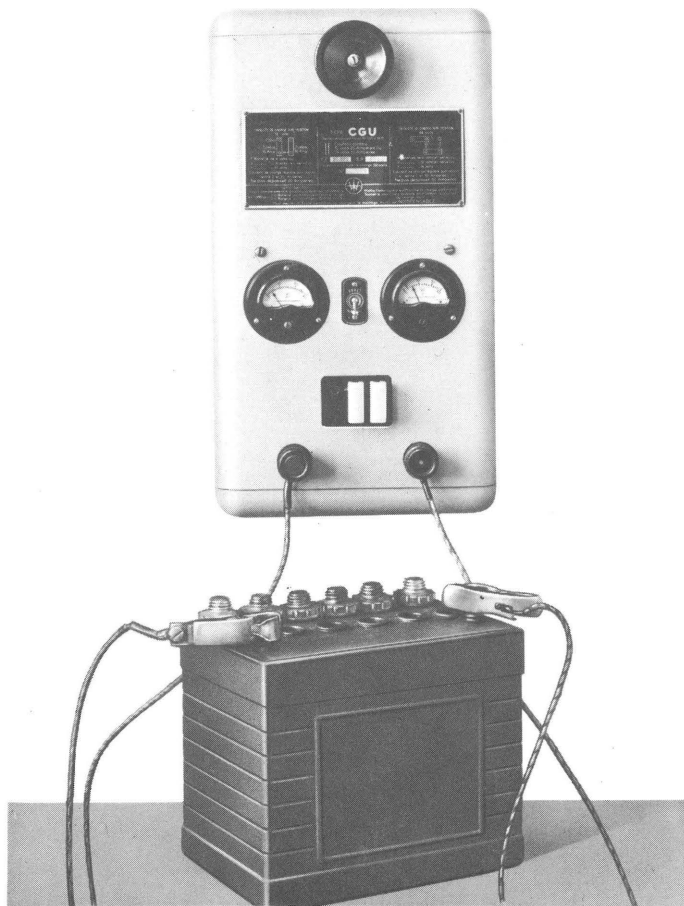
Dichte der Schwefelsäure . 1,84.

Spezifisches Gewicht in KG

Grad Baumé

0,01	1°
1,04	5,5°
1,20	24°
1,24	28°
1,25	29°
1,26	30°
1,31	34°





c - Aufladung

Wenn die Dichte niedriger als 27° Baumé ist, ist es ratsam, die Batterie aufladen zu lassen.

Eine Dichte von 31-32° Baumé bei 15°C (konstant 2 Stunden lang) entspricht der vollständigen Ladung.

Eine Batterie muss immer langsam um 1/10 oder 1/20 ihrer Kapazität aufgeladen werden.

Ist die Dichte niedriger als 26 oder 27° Baumé, kann **kurzzeitig** mit starkem Strom geladen werden.

Sobald aber die Dichte 28° Baumé erreicht, ist eine **Ladung mit starkem Strom schädlich**, da :

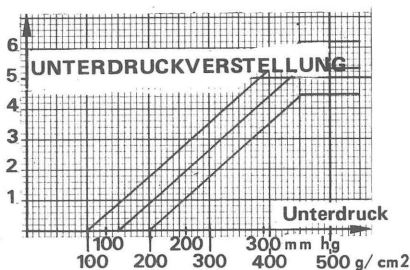
1. sich die Aufladewirksamkeit mit zunehmender Spannung verringert,
2. der Wasserverlust durch die Elektrolyse bedeutend ist,
3. innerhalb der aktiven Materialien eine gesteigerte Gasbildung stattfindet, welche die Zersetzung dieser Stoffe hervorruft.

ELEKTRISCHE ANLAGE ZÜNDVERTEILUNG

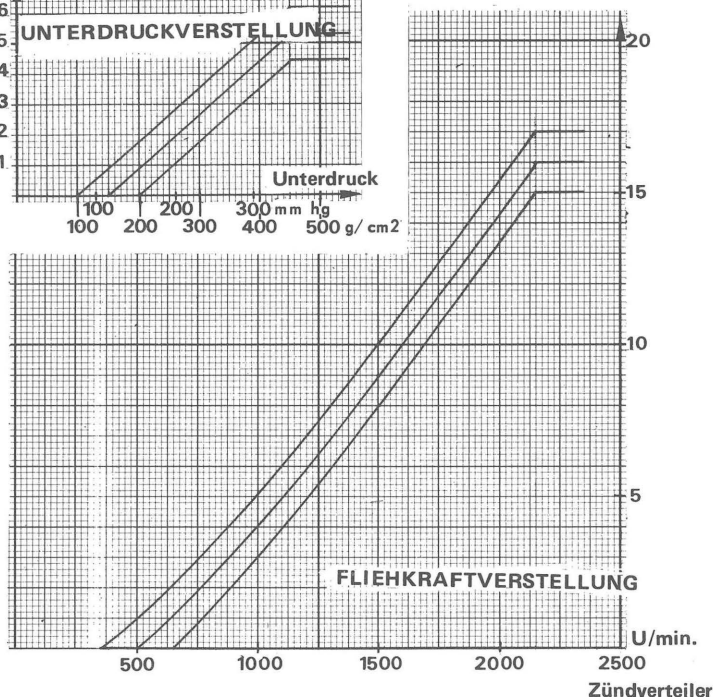
12

04 01

Grade
Zündverteiler



Grade
Zündverteiler



ZÜNDVERTEILER

1. Montage

Bis Nummer :

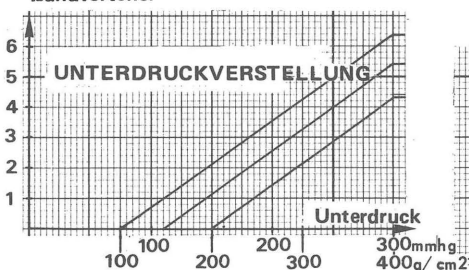
404 (TW) - 5 059 198	404 L (TH) - 4 861 692
404 (TH) - 5 172 938	404 U6 - 4 747 721
404 J - 4 535 724	404 L Break - 4 861 962
404 L (TW) - 4 895 262	404 C - 4 498 566

Marke : SEV oder Ducellier
Typ : XC1

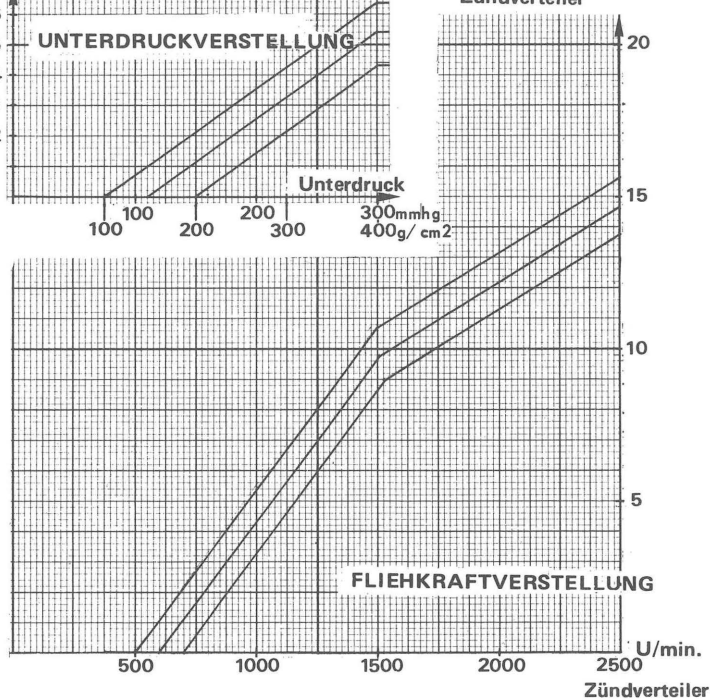
Einstellung :

- Unterbrecherkontakte : 0,40 mm Abstand
- Schliesswinkel : $57^\circ \pm 2^\circ$
- Zündfolge : 1-3-4-2

Grade
Zündverteiler



Grade
Zündverteiler



2. Montage

Ab Nummer :

404 (TW) - 5 059 199	404 L (TH) - 4 861 693
404 (TH) - 5 172 939	404 U6 - 4 747 722
404 J - 4 535 725	404 Break - 4 861 963
404 L (TW) - 4 895 263	404 C - 4 498 567

Ab Serienbeginn :

404/8 - 6 900 001
404 U8 - 7 010 001
404 U10 - 7 060 001

Marke : SEV oder Ducellier
Typ : M. 48

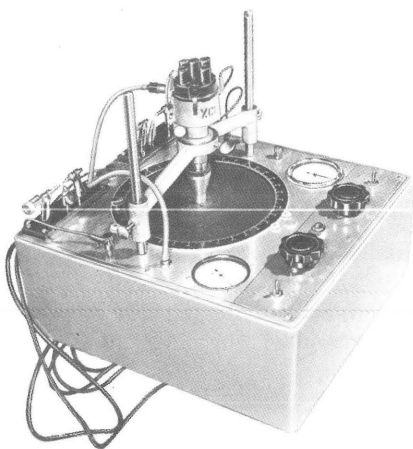
Einstellung :

Wie beim vorherigen Modell.

PEUGEOT

ZU VERWENDENDENES WERKZEUG

Bezeichnung	Hersteller
Zündverteiler Prüfstand	Souriau 1263



KONTROLLE DES ZÜNDVERTEILERS

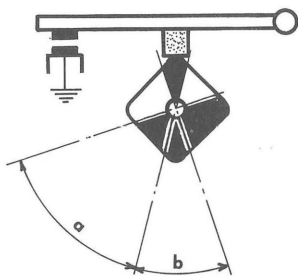
Unterbrecherkontakte

Vor Durchführung einer umfangreichen Kontrolle des Zündverteilers überprüfen:

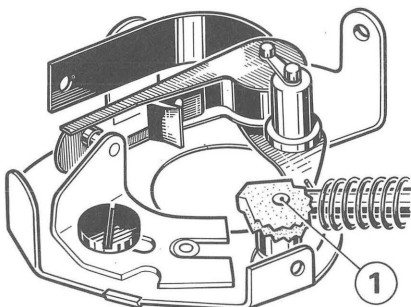
- Zustand der Unterbrecherkontakte.
- Auflage des Unterbrecherhebels am Nocken.

Falls notwendig, diese Teile ersetzen.

- Den Kontaktabstand zunächst auf 0,40 mm einstellen
- Den Zündverteiler auf den Prüfstand montieren.



a : 57° Schliesswinkel
b : 33° Öffnungswinkel



Kontrolle am Prüfstand

- Den Schliesswinkel ($57^\circ \pm 2^\circ$) kontrollieren und, falls notwendig, den Kontaktabstand neu einstellen.

Nur beim Zündverteiler Ducellier
Den Nockenwinkel kontrollieren:

- 1 - ohne Unterdruck
- 2 - mit maximalem Unterdruck

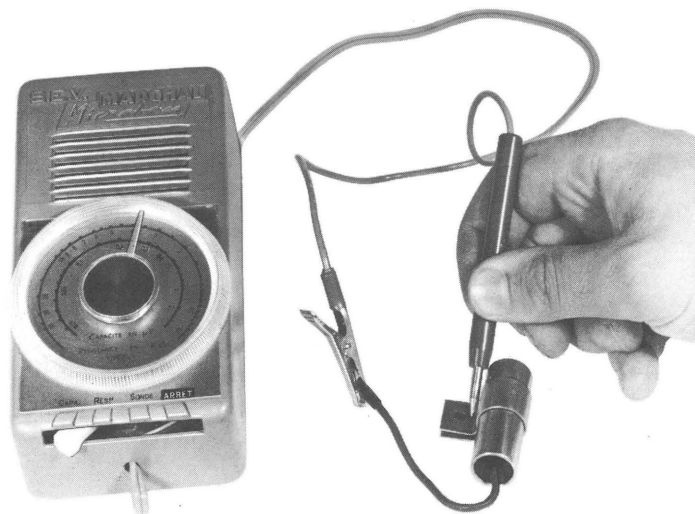
Der Nockenwinkel muss in beiden Fällen identisch sein, gegebenenfalls ist er durch Drehung des Exzenter der Welle 1 zu korrigieren

Anschliessend die Vorzündungs- Fliehkraft- und Unterdruckkurven kontrollieren.

Die Messergebnisse müssen den in Baugruppe 12, Seite 04 01 angegebenen Werten entsprechen.

EMPFOHLENES WERKZEUG

Bezeichnung	Hersteller
Microban	SEV Marchal



KONTROLLE DES KONDENSATORS

- Die Kapazität des Zündkondensators muss zwischen 20 und 30 μ F liegen.

Ein Microban Messgerät oder einen herkömmlichen Kapazitätsmesser verwenden.

- Der Schalter steht auf «Capa» (Kapazität)

Kondensator abgeklemmt

- die Klemme mit dem Kondensatorkabel verbinden
- den Fühler an Masse schliessen

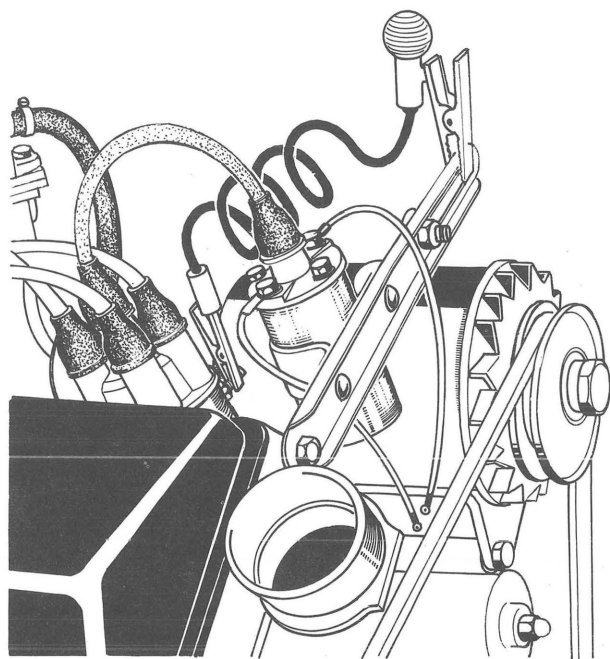
Durch Drehen des Mittelrades an der Skalenscheibe das Ende der Tonzeichen ermitteln.

Die angezeigte Kapazität ablesen.

Am Fahrzeug :

- das Kabel 3 von der Zündspule abklemmen
- die Unterbrecherkontakte des Zündverteilers lösen
- die Klemme mit dem Kabel 3 verbinden
- den Fühler an Masse bringen.

Wenn der Messwert vom vorgesehenen Sollwert abweicht, den Kondensator ersetzen ; die Isolierung des Unterbrecherhebels ist schlecht, das Kabel ist unterbrochen.



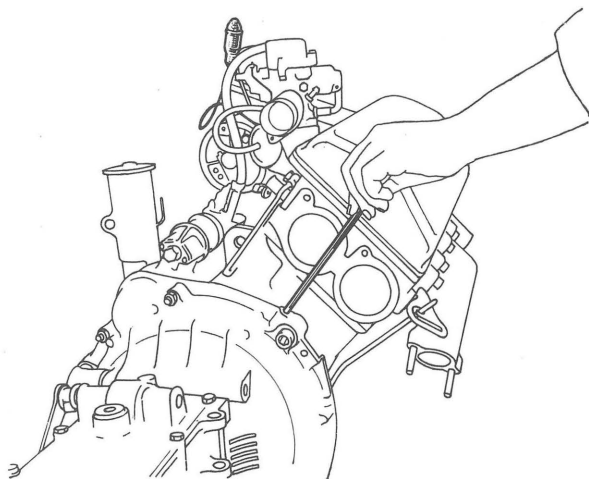
EINSTELLUNG DES ZÜNDVERTEILERS

Vorzündung

- 11° am Schwungrad oder 0,85 mm Hub des Kolbens vor oberem Totpunkt.

Einstellmethode :

- Den korrekt eingestellten Zündverteiler in seine Halterung einführen.
- Den Unterdruckanschluss zwischen Vergaser und Kraftstoffpumpenausgang orientieren
- Den Rotor drehen, indem auf das Zündverteilergehäuse gedrückt wird, um den Mitnehmer einzuführen.
- Das Kabel Nr. 3 an die Zündverteilerklemme anschliessen.
- Eine Prüflampe zwischen Zündverteilerklemme und Masse anbringen.



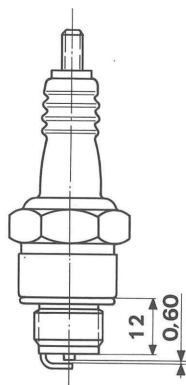
- Eine Stange von Ø 8 mm in das Loch oben rechts im Kupplungsgehäuse einführen
- Die Kurbelwelle langsam in Drehsinn des Motors drehen.
- Beim Zündpunkt des Zylinders Nr. 1 oder 4 gleitet die Stange in das Schwungrad.
- Den Kontakt herstellen.
- Den Zündverteiler nach rechts (Drehsinn) soweit wie möglich drehen.
- Nach links zurückdrehen, bis die Lampe aufleuchtet.
- Die Schelle an der Halterung anziehen.
- Die Vorzündung ist **unbedingt zu kontrollieren**.

Genau in dem Moment, in dem die Stange in das Schwungrad gleitet, muss die Lampe aufleuchten.

Ist dieses nicht der Fall, die notwendige Korrektur durchführen.

- Die Stange abziehen
- Den Verteilerdeckel und seine Kabel montieren

ANMERKUNG — Wenn die Verteilerwelle richtig eingestellt ist, muss sich das Kabel des Zylinders Nr. 1 in der Nähe der Unterdruckkapsel befinden.



ZÜNDKERZEN

1. Montage

ZÜNDKERZEN MIT KURZEM GEHÄUSE

404 Limousine und Familiale

Kurbelwelle dreifach gelagert

Marchal : 36 P

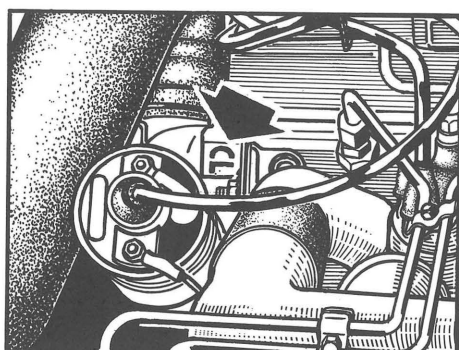
AC : 44 F

404 U6

Kurbelwelle dreifach gelagert

Marchal : 35 P

AC : 44 F



2. Montage

ZÜNDKERZEN MIT LANGEM GEHÄUSE

404 Alle Typen

Kurbelwelle fünffach gelagert (XB5 und XC5)

Ab Seriennummer :

404 - 4 400 001

404 L - 4 838 001

404 J - 4 528 001

404 U6 - 4 720 001

404 C - 4 497 001

Ab Serienbeginn :

404/8 - 6 900 001

404 U8 - 7 010 001

404 U10 - 7 060 001

Der Zylinderkopf hat die Markierung CL auf einem Ansatz vorne links.

Marchal : 36 HS

AC : P44 XL

404 9 Steuer-PS, alle Typen

Motor XC6 (Verdichtung 8,3)

Ab Seriennummer :

404 (TW) - 5 075 001

404 L (TH) - 4 884 001

404 (TH) - 5 311 001

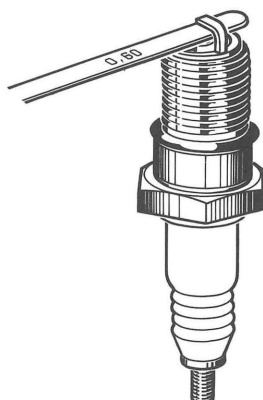
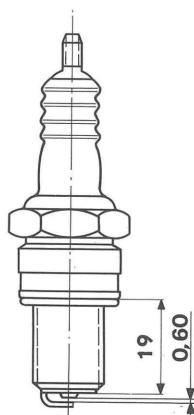
404 L (TW) - 4 940 001

404 C - 4 499 501

Marchal : 35 HS

AC : 44 XL

Champion : N 9 Y

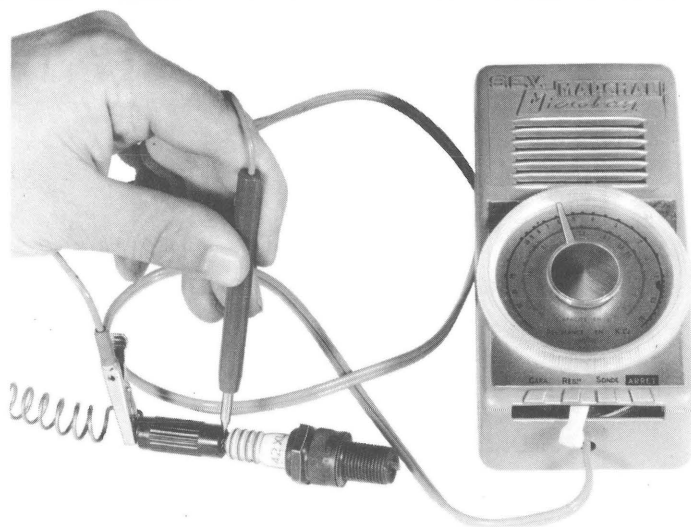


Einstellung

Den Abstand der Elektroden alle 5 000 km überprüfen.

Elektrodenabstand 0,60 mm.

Anzugsdrehmoment : 2,25 mkg.

**ENTSTÖRKABELSATZ**

Fabrikat : Floquet oder Arelco
Technische Daten der Kabel

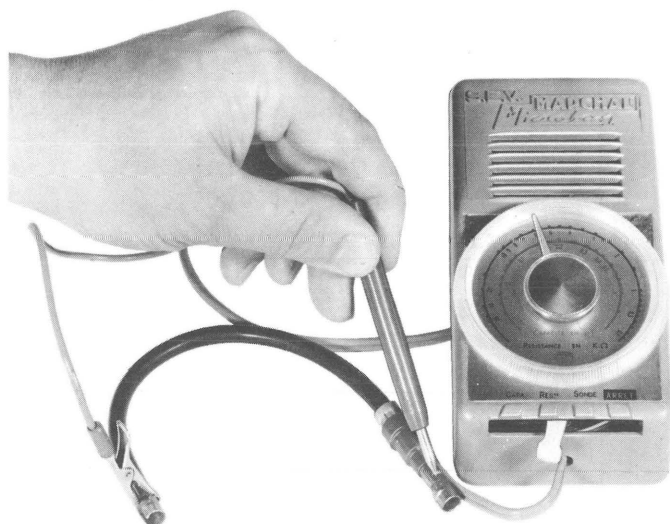
Widerstand (ca)**Länge in mm**

Zündspule	64 Ω + 6800 Ω	370	
Zylinder Nr. 1	270 Ω	770	
» 2	200 Ω	590	+ 15
» 3	170 Ω	510	- 0
» 4	100 Ω	320	

Ein zusätzlicher Widerstand von ca. 6 800 Ω wird an jeden Zylinder zwischen Kontaktfeder und Zündkerze gebracht.

Einfluss des Widerstandes

Ein zu schwacher Widerstand würde Störungen hervorrufen. Durch einen zu starken Widerstand ergeben sich Fehlzündungen und Startschwierigkeiten.

**PRÜFUNG DER ENTSTÖRWIDERSTÄNDE**

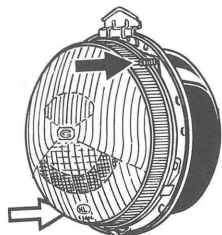
Die Entstörwerte können bei jedem Fahrzeug durchaus verschieden hoch sein, es ist aber wichtig, dass sie bei einem Motor bei allen Zylindern weitmöglichst die gleichen sind.

Mit dem Prüfgerät Microban oder einem klassischen Ohmmeter :

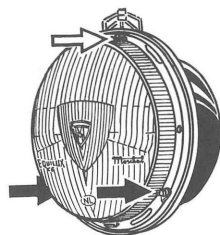
- die beiden Enden des Widerstandes an das Prüfgerät Microban anschliessen
- das Mittelrad an der Skalenscheibe so lange drehen, bis die Tonzeichen aufhören und den vom Zeiger angegebenen Widerstand ablesen.
- diesen Vorgang für jeden Zylinder und am Zündspulenkabel wiederholen.



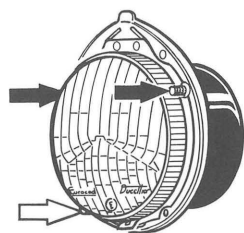
CIBIE



MARCHAL



DUCELLIER



SCHEINWERFER

Einstellung

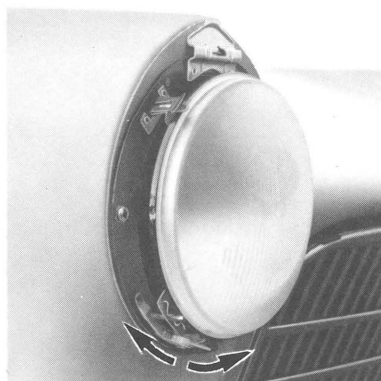
Die Verwendung eines Messgerätes ist unbedingt erforderlich.

- Den Scheinwerferzierring an den 3 unteren Löchern zu sich ziehen und somit abbauen.

An 404 Limousine :

- Zur Höheneinstellung : die durch einen weissen Pfeil gekennzeichnete Schraube drehen.
- Zur Seiteneinstellung : die durch schwarze Pfeile gekennzeichnete (n) Schraube (n) drehen.

CIBIE



An 404 Familiale und Commerciale

Vor Durchführung der obigen Einstellung :

- Leeres Fahrzeug :
Die Scheinwerfer hochstellen
- Belastetes Fahrzeug :
Die Scheinwerfer tiefstellen

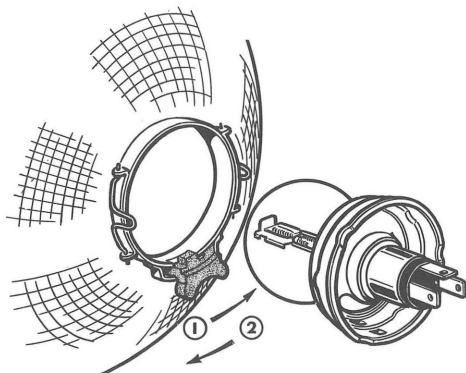
Wechseln der Fahrbahnseite

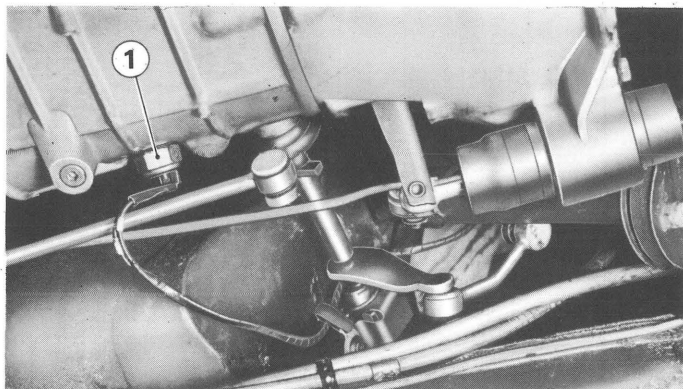
Zum Umstellen der asymmetrischen Scheinwerfer, den Führungshebel an der Lampe verstellen, vom Fahrerplatz gesehen :

- nach rechts 1 : Linksverkehr
- nach links 2 : Rechtsverkehr

Vorsichtsmassnahmen .

Die Birne nicht mit den Fingern anfassen.



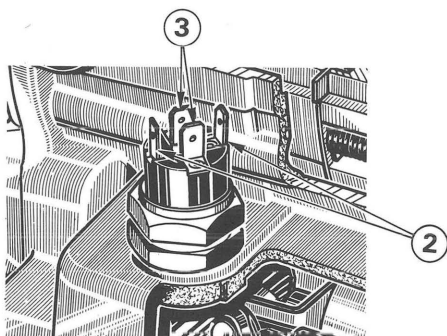


RÜCKFAHRSCHEINWERFER

Schalter :

An Limousine SL mit Wechselgetriebe BA7, befindet sich der Kontaktschalter 1 am Getriebegehäuse.

An den anderen Typen ist der Schalter durch einen Gewindestopfen verdeckt.



Bei Limousinen SL mit Getriebeautomat, befindet sich der Schaltkontakt am Anlassperr- und Rückfahrlichtschalter.

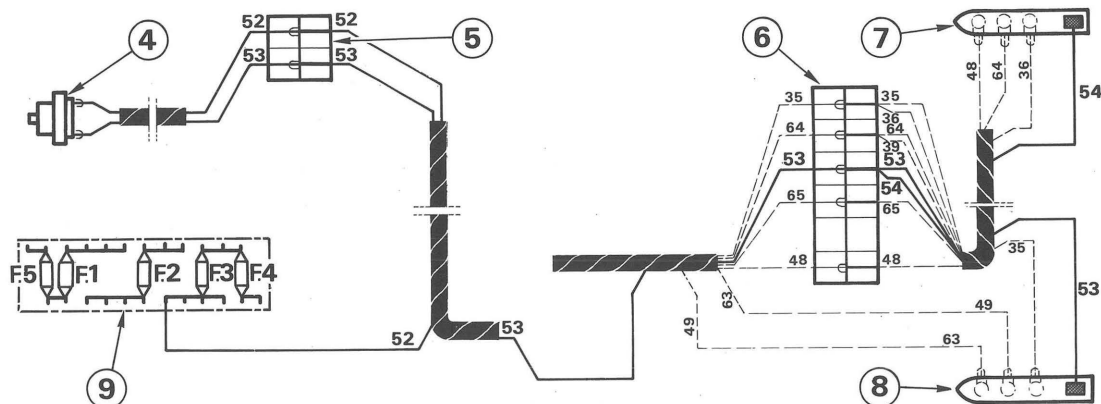
Der Schalter hat vier Steckanschlüsse :

- zwei näher zusammenstehende Stecker 3 für die Sperrung
- zwei weiter entfernt stehende Stecker 2 für die Rückfahrcheinwerfer.

Einbau

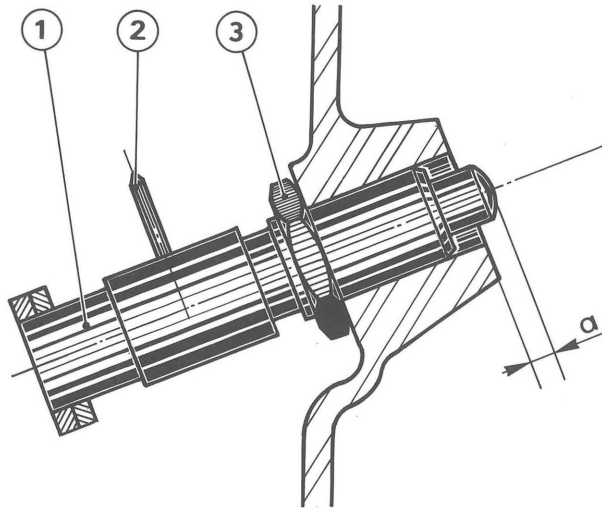
Die Ausrüstung der Limousine SL kann eventuell für die anderen Modelle der Limousine mit Getriebe BA7 oder Getriebeautomat verwendet werden, unter der Bedingung dass :

- Schluss- Brems- Blinkleuchten Teile-Nr. 6343.28 und
- ein Kontaktschalter Teile-Nr. 2257.06 am Getriebe BA7 montiert werden,
- die elektrische Schaltung gemäss unten stehendem Schema durchgeführt wird.



4 - Schalter für Rückfahrlichtscheinwerfer
5 - 6 - Kabelverbinder

7 - 8 - Schluss- Brems- Blinkleuchten
9 - Sicherungen



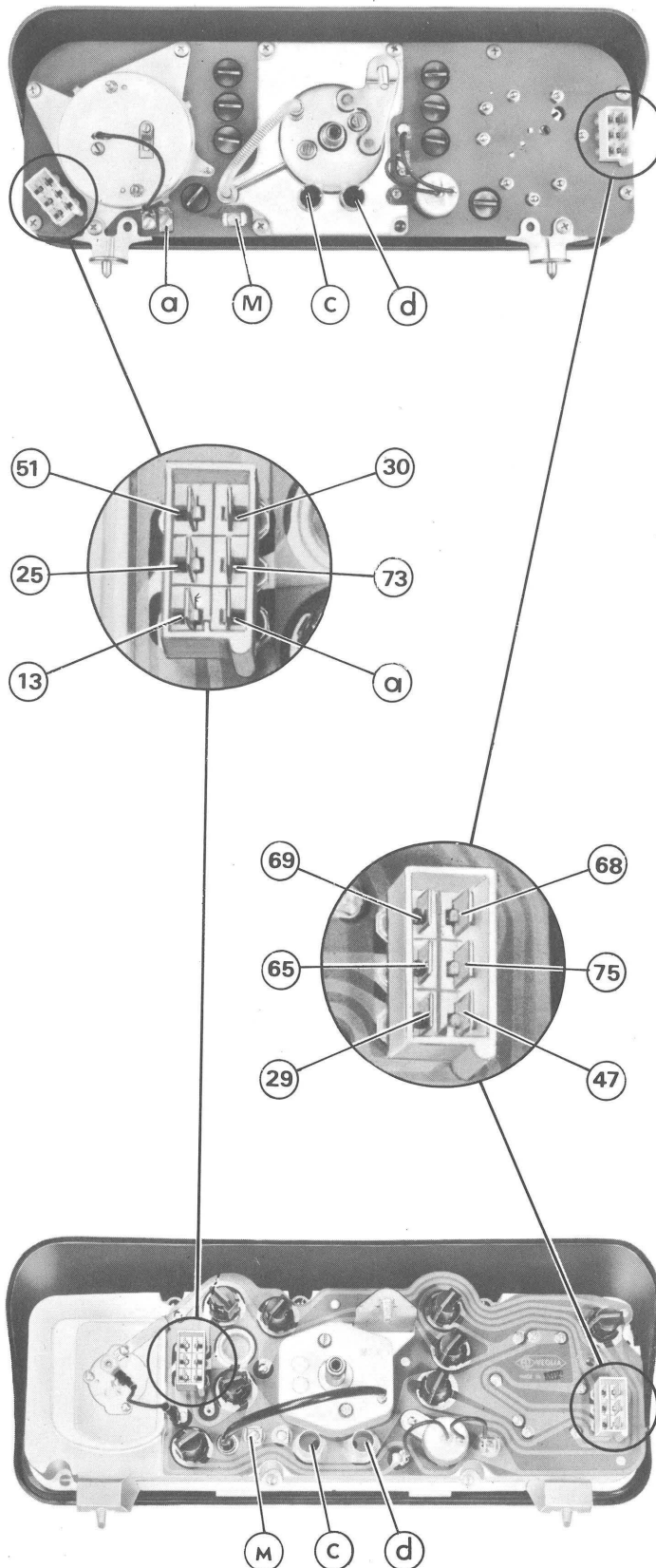
STOPSCHALTER

Nur der mechanische Stoppschalter, der seit der Montage des Wechselgetriebes BA7 montiert wird, ist einstellbar :

Einstellung

- Den Kontaktschalter 1 in den Pedallagerbock schrauben, damit ein Überstand a des Unterbrechers wie nachstehend erhalten wird :
 - 2 mm \pm 0,5 für 404 mit TW-oder TH-Bremsen
 - 9 mm \pm 0,5 für 404/8
 - 6,5 mm \pm 0,5 für 404 USA.
- Die Stecker 2 nach oben richten, um den Anschluss der Kabel zu erleichtern.
- Die Kontermutter 3 anziehen.
- Die Kabel anschliessen.

Kombiinstrument JAEGER



GEDRUCKTE SCHALTUNGEN

Ab Juli 1966 haben die Kombiinstrumente der 404 mit drei Skalen gedruckte Schaltungen.

Vorsichtsmassnahmen :

- vor jeder Arbeit die Batterie abklemmen, um Kurzschlüsse zu vermeiden.
- jede Arbeit an einem Gerät macht den Ausbau des Kombiinstrumente notwendig.

Das Zerlegen muss auf der Werkbank durchgeführt werden.

– Kontrolle :

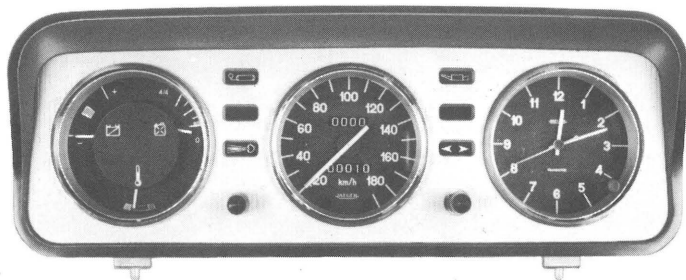
Die Leitungen müssen überprüft werden :

- entweder mit einer Prüflampe, die mit 12 V Strom versorgt wird
- oder mit dem Gerät Microban SEV Marchal.

Niemals Kurzschlüsse verursachen, um einen Kabelstrang oder ein Gerät zu messen, da hierbei selbst bei ungewollten Kurzschlüssen die gedruckte Schaltung systematisch zerstört wird.

Anschluss des Kombiinstrumentes 404

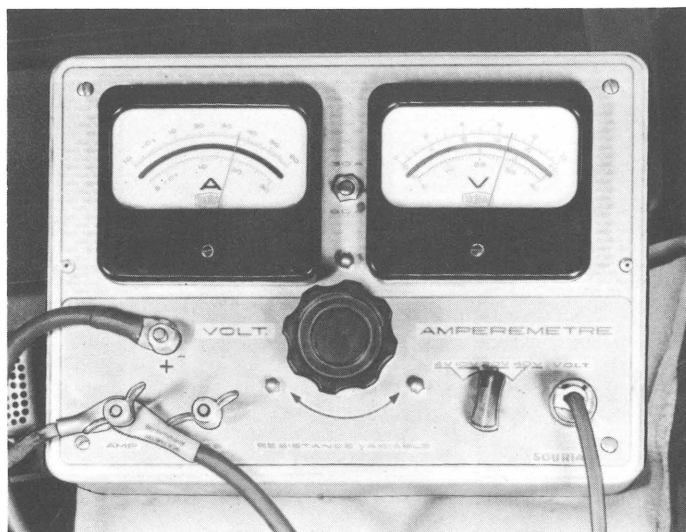
- 51 - Blinker-Kontrolleuchte
- 25 - Instrumententafel Beleuchtung
- 13 - Daueranschluss (Zeituhr)
- 30 - Öldruck Kontrolleuchte
- 73 - Gefahrensignal (USA)
- a - Unbenutzte Klemme
- 69 - Kontrolleuchte für Bremskraftunterstützung
- 65 - Benzinstandanzeiger
- 29 - Stromversorgung
- 68 - Scheinwerfer-Kontrolleuchte
- 75 - Starter-Kontrolleuchte 404 Vergaser
- Kontrolleuchte für Kraftstoffdruck (404KF)
- 47 - Thermometer
- M - Anschluss für Massekabel
- b - unbenutzte Verbindung entspricht der Klemme a des Steckers
- c und d - Zusätzliche Anschlüsse für Kontrolleuchten ; elektrische Zubehörteile.



THERMISCHES VOLTMETER

Technische Daten

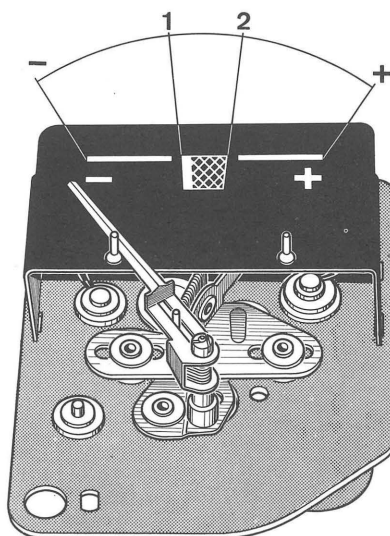
Marke : Jaeger oder E.D.
Aufgenommene Stromstärke : 0,15 Ampère
Ansprechzeit : 40 bis 60 Sekunden



Kontrolle

Das thermische Voltmeter zeigt nur die Spannung der Anlage und nicht die Leistung des Generators an.

Die angegebene Spannung mit dem Prüfvoltmeter vergleichen. Sie muss in etwa den unten angegebenen Werten entsprechen.



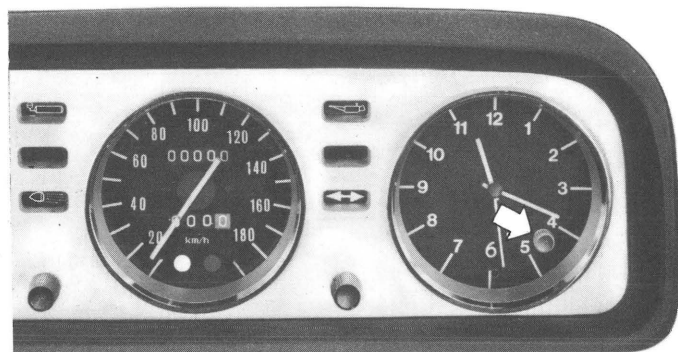
Angezeigte Spannung bei + 20° C – ≠ 9 V
1 ≠ 12 V
2 ≠ 13 V
+ ≠ 15 V

Falls dieses nicht zutrifft :

- sind die Verbindungen des Voltmeters schlecht
- ist das Voltmeter zu ersetzen.

07 12

12

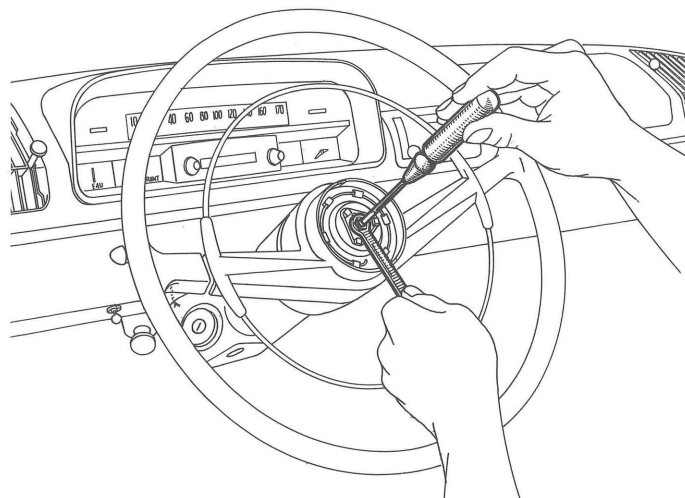
ELEKTRISCHE ANLAGE
KOMBIINSTRUMENTE

ZEITUHR

Die elektrische Zeituhr wird ständig von der Batterie mit Strom versorgt ; wenn sie abgeklemmt wird, muss sie durch Einstellen der Zeit neu in Gang gebracht werden.

Nach Einstellung der Zeit sich davon überzeugen, dass der Einstellknopf in seine ursprüngliche Lage zurückgeht und sich frei drehen lässt.

Stromverbrauch der Uhr : 5 mA/h.



SIGNALHORN

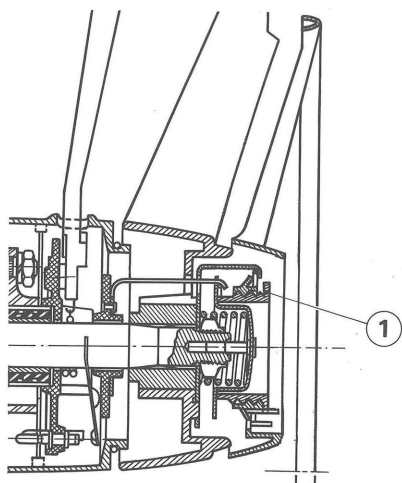
Das Signalhorn wird betätigt, wenn auf irgendeinen Punkt des am Lenkrad angebrachten Signalrings gedrückt wird.

EINSTELLUNG DER BETÄTIGUNG

1. Montage

Ab Serienbeginn :

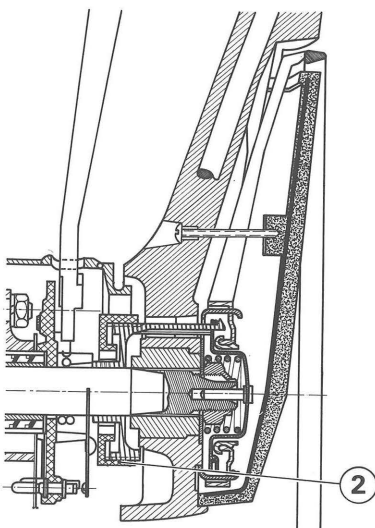
- Den Zierring des Signalrings ausbauen
- Die Kontermutter lockern und die Zentralschraube der Betätigung anziehen, bis sie mit dem «Stadt» Horn in Kontakt kommt.
- Die Schraube um mindestens eine Umdrehung lockern und die Kontermutter anziehen.
- Den Zierring des Signalrings einbauen.



2. Montage

Ab Juli 1962

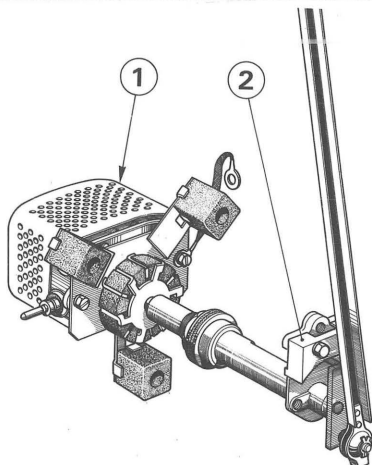
- Den Zierring des Signalrings ausbauen.
- Den Einstellring aus Rilsan 1 bis zum Kontakt mit dem «Stadt» Horn anziehen.
- Den Einstellring um eine halbe Umdrehung oder ca. 9 Zähne lockern.
- Den Zierring des Signalrings einbauen.



3. Montage

Ab Juli 1967

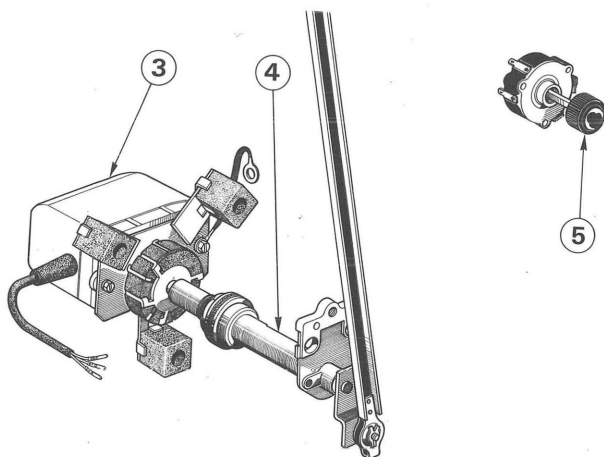
- Die untere Lenksäulenverkleidung ausbauen.
- Die Einstellmutter 2 bis zum Kontakt der Signalerhörner anziehen.
- Die Einstellmutter um etwa fünf Zähne lockern.
- Die untere Lenksäulenverkleidung anbringen.
- Den Haltering der Lenksäulenverkleidung anbringen.

**SCHEIBENWISCHER****MOTOR****1. Montage**

Der Scheibenwischermotor SEV 1 befindet sich unter der Motorhaube. Er wird vom Armaturenbrett aus bedient.

Ein «Relifix» 2 unterbricht den Strom, wenn sich die Scheibenwischerblätter in ihrer untersten Stellung befinden, wodurch die Windschutzscheibe vollkommen frei bleibt.

Stromverbrauch des Scheibenwischers : 2,5 A/h.

**2. Montage**

Ab Seriennummer :

404 (TW) - 5 087 552	404 LD - 4 987 592
404 (TH) - 5 441 898	404 U6 - 4 776 484
404 ZF - 8 257 554	404 U6D - 4 918 332
404 KF - 8 247 302	404 Break - 6 831 412
404 D - 4 631 863	404 U8 - 7 012 578
404/8 - 6 903 384	404 U8D - 7 041 325
404 L (TW) - 4 941 881	404 U10 - 7 063 536
404 L (TH) - 6 831 404	404 U10D - 7 080 668

— Montage eines Scheibenwischermotors 3 mit Dauermagnet SEV Marchal, Teile-Nr. 6.407.31, mit eingebauter Feststellvorrichtung.

Infolgedessen wurde :

- das Antriebslager 4 vereinfacht (Teile-Nr. 6416.19 anstatt 6416.11) und hat keinen «Relifix» mehr und
- der Kombischalter 5 geändert : Teile-Nr. 6409.24 gemeinsam mit 204.

AUSTAUSCHBARKEIT

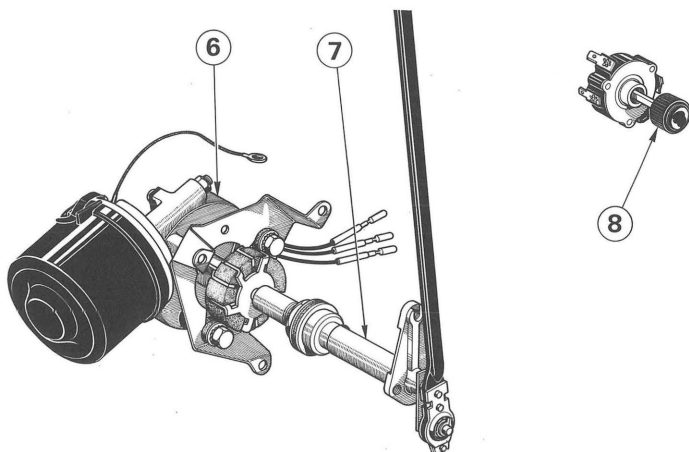
Die Anbringung des neuen Scheibenwischermotors an einem vor dieser Änderung gelieferten Fahrzeug ist unter folgenden Bedingungen möglich :

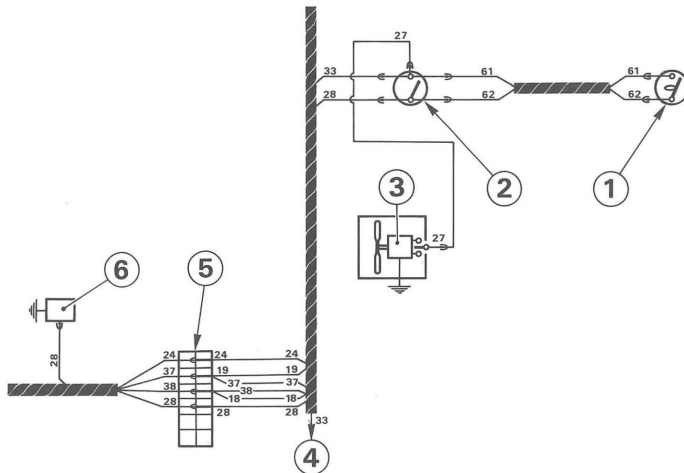
- Den Kombischalter am Armaturenbrett ersetzen
- Ein zusätzliches Massekabel zwischen dem Kombischalter und dem Masseanschluss des Fahrzeuges anbringen.
- Die Kabel gemäss Skizze anschliessen (Baugruppe 12, Seite 08 03).

3. Montage

404 U6 von Nr. 4 759 587 bis Nr. 4 760 770 und 2 000 nach der Nr. 4 763 821

- Scheibenwischermotor Ducellier mit Dauermagnet, Teile-Nr. 6407.27 mit eingebauter Feststellvorrichtung.
- Antriebslager 7 vereinfacht, Teile-Nr. 6416.14 ohne «Relifix».
- Kombischalter 8 unterschiedlich, Teile-Nr. 6409.21 gemeinsam mit 204.



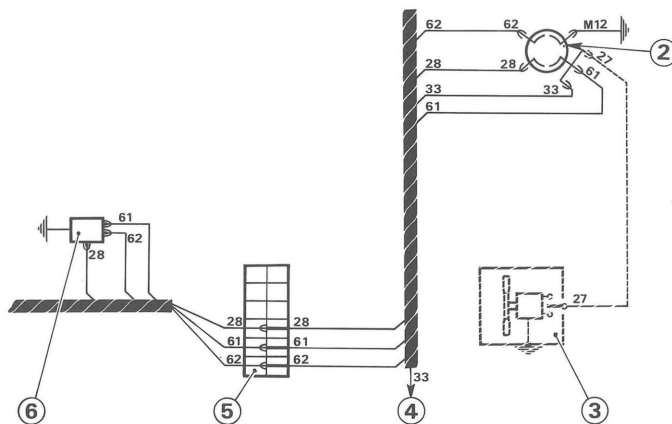


SCHEIBENWISCHER

Schaltplan

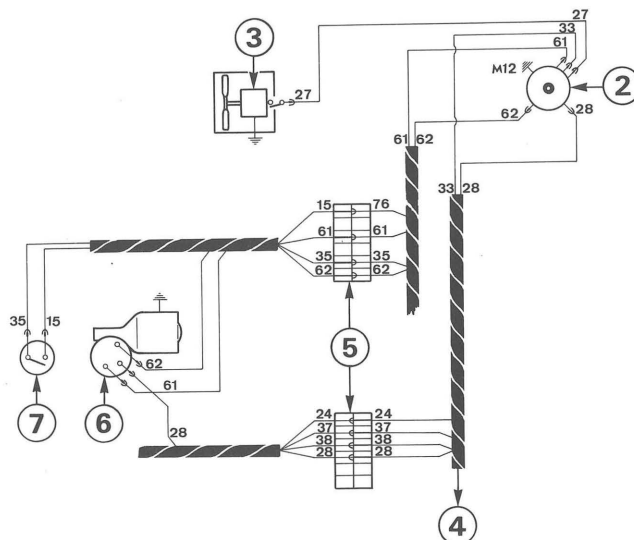
I - MONTAGE S.E.V. MARCHAL

- 1 - Reléfix
- 2 - Scheibenwischerschalter
- 3 - Motor der Klimaanlage
- 4 - Zur Sicherung F4
- 5 - Kabelverbinder
- 6 - Scheibenwischermotor



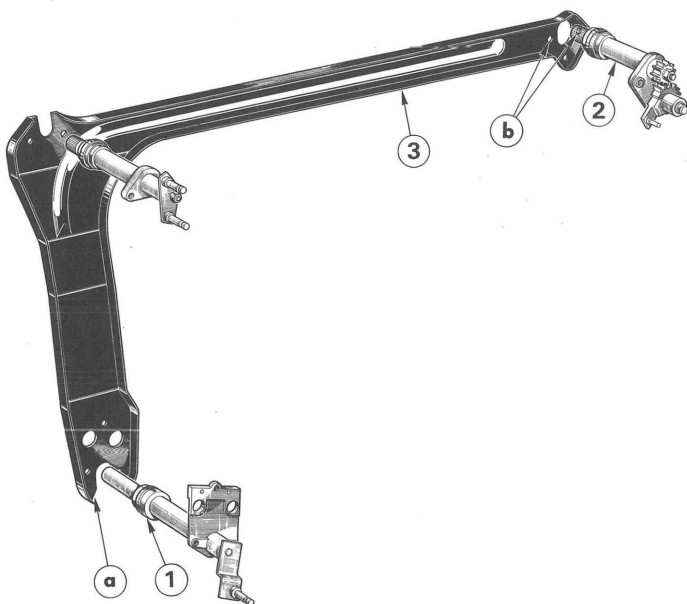
II - MONTAGE S.E.V. MARCHAL MIT DAUER-MAGNET

- 2 - Scheibenwischerschalter
- 3 - Motor der Klimaanlage
- 4 - Zur Sicherung F4
- 5 - Kabelverbinder
- 6 - Scheibenwischermotor



III - MONTAGE DUCELLIER MIT DAUERMAGNET

- 2 - Scheibenwischerschalter
- 3 - Motor der Klimaanlage
- 4 - Zur Sicherung F4
- 5 - Kabelverbinder
- 6 - Scheibenwischermotor
- 7 - Stopschalter

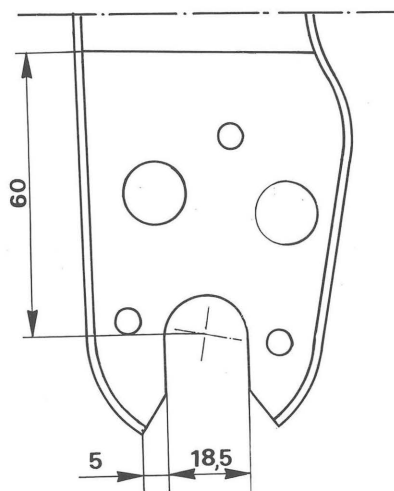
**SCHEIBENWISCHER****Gestänge**

Ab Seriennummer :

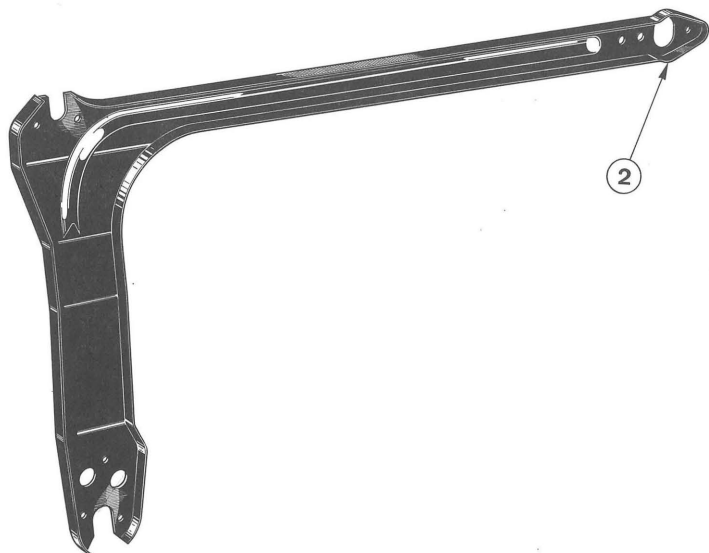
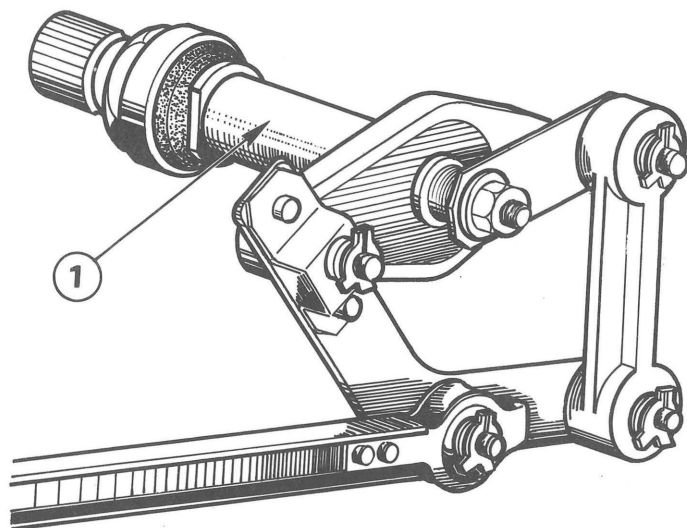
404	- 5 249 622	404 L (TW)	- 4 897 437
404 SL	- 5 248 936	404 L (TH)	- 4 872 896
404 J	- 4 536 879	404 L (Break)	- 4 873 030
404 KF	- 8 210 839	404 LD	- 4 982 771
404 SL-KF	- 8 210 980	404 U6	- 4 756 554
404 D	- 4 615 815	404 U6A (USA)	- 1 927 050
		404 U6D	- 4 912 695

Änderungen :

- Antriebslager 1, Teile-Nr. 6416.11 mit Bund anstatt einer Mutter zur Auflage an der Stirnwand.
- Die Bohrungen des Befestigungsflansches der rechten Wischerachse 2, Teile-Nr. 6425.14 haben ein Innengewinde.
- Die Halteplatte 3, Teile-Nr. 6402.22 weist einen Ausschnitt a auf, um die Einführung des Antriebslagerbundes zu ermöglichen.
- Die Bohrungen b zur Befestigung der rechten Wischerachse haben kein Innengewinde mehr.

**AUSTAUSCHBARKEIT -**

- Das Antriebslager Teile-Nr. 6416.11, kann an 404, die vor dieser Änderung geliefert wurden, eingebaut werden, wenn der untere Teil der Halteplatte entsprechend nebenstehender Skizze ausgeschnitten wird.
- Die rechte Wischerachse, Teile-Nr. 6425.14, kann anstatt der 1. Montage eingebaut werden, wenn die beiden Bohrungen mit Innengewinde des Befestigungsflansches auf $\varnothing 5,5$ mm ausgebohrt werden.
- Die Halteplatte, Teile-Nr. 6402.22, kann anstatt der 1. Montage eingebaut werden, wenn für die Befestigung die rechten Wischerachsmuttern verwendet werden.



Ab Seriennummer :

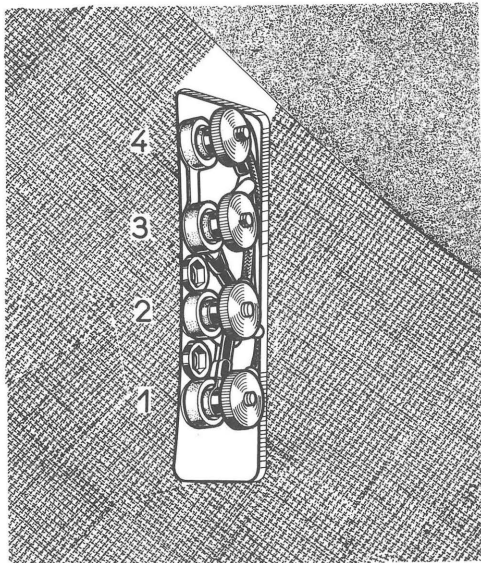
404 (TW)	- 5 085 001	404 L (TH)	- 6 826 001
404 (TH)	- 5 415 001	404 LD	- 4 986 701
404 KF	- 8 243 001	404 U6	- 4 774 001
404 C	- 4 670 201	404 U6D	- 4 917 501
404 C.KF	- 6 801 501	404 U8	- 7 011 501
404 ZF	- 8 256 601	404 U8D	- 7 040 601
404 D	- 4 629 001	404 U10	- 7 061 001
404 L (TW)	- 4 941 601	404 U10D	- 7 080 301

Die Betätigung der rechten Welle 1 des Scheibenwischergestänges wird durch ein Gestänge anstatt durch Zahnrad mit Zahnsegment durchgeführt.

Die Halteplatte 2, Teile-Nr. 6 402.23 anstatt 6402.22 ist geändert, um die Montage der neuen rechten Wischerachse zu ermöglichen.

AUSTAUSCHBARKEIT

Das untere Windlaufrahmenquerstück wurde geändert, um die Anbringung der neuen Betätigung zu ermöglichen. Das komplette Scheibenwischergestänge, die alten und neuen Halteplatten sind nicht untereinander austauschbar.



1. MONTAGE

— Platte mit 4 Sicherungen

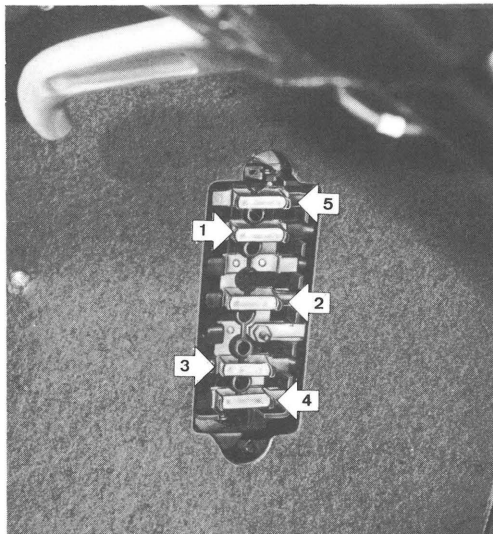
Vier Sicherungen, auf eine Platte montiert, die unter dem linken Windlauf befestigt ist, sichern:

- 1 (10A) - Begrenzungsleuchten vorne und hinten
 - Armaturenblettbeleuchtung
 - Kofferraumbeleuchtung
- 2 (18A) - Handlampenanschluss
 - Parkleuchten
 - Deckenleuchte
 - Signalhörner
- 3 (10A) - Blinker
 - Bremsleuchten
 - Auskuppelbaren Ventilator
- 4 (10A) - Heizungsmotor
 - Scheibenwischer

Identifizierung

Die 10 Ampere-Sicherungen haben einen kadmierten Ring.

Die 18 Ampere-Sicherungen haben einen Messingring.



2. MONTAGE

Ab Ende Juli 1966

— Sicherungskasten mit 5 Sicherungen

Dieser Sicherungskasten hat Sicherungen mit länglicher Form, zur Sicherung von :

- 1 (15A) - Begrenzungsleuchte vorne und hinten, linke Seite
 - Armaturenblettbeleuchtung
 - Nummernschildbeleuchtung 404 U6
- 2 (15A) - Parkleuchten
 - Signalhörner
 - Zigarrenanzünder
 - Handschuhfachbeleuchtung
 - Kofferraumbeleuchtung
 - Deckenleuchte
 - Elektrische Zeituhr
- 3 (8A) - Blinker
 - Bremsleuchten
 - Auskuppelbarer Ventilator
 - Kraftstoffpumpe 404 KF
- 4 (15A) - Heizungsmotor
 - Scheibenwischer
 - Benzinstandanzeiger
 - Wasserthermometer
 - Kontrollleuchten für : Öldruck
Bremsunterstützung
404 TH
Kraftstoffdruck 404
KF
- 5 (15A) - Begrenzungsleuchten vorne und hinten, rechte Seite
 - Nummernschildbeleuchtung

Identifizierung

Die 15 Ampere-Sicherungen haben eine gelbe Markierung
Die 8 Ampere-Sicherungen haben eine blaue Markierung.

TÜREN

Vordere und hintere Türen - Limousinen und davon abgeleitete Typen 404 :

- | | |
|--|-------|
| 1. Montage : mit Türgarnierleiste | 02 01 |
| 2. Montage : ohne Türgarnierleiste | 02 02 |
| 3. Montage : Öffnen der Türen durch Hebel | 02 03 |
| 4. Montage : Verriegelung der hinteren Türen | 02 04 |

Austauschbarkeit :

- | | |
|---|-------|
| Einbau einer Vordertür der 2. Montage an dem vor dieser Änderung hergestellten Modell 404 | 02 11 |
| Einbau einer Hintertür der 2. Montage an dem vor dieser Änderung hergestellten Modell 404 | 02 12 |
| Einbau einer Hintertür der 4. Montage an dem vor dieser Änderung hergestellten Modell 404 | 02 14 |
| Einstellung des Schliesskeils | 02 15 |

TÜRFENSTERSCHEIBE

Coupé und Cabriolet 404 :

- | | |
|--|-------|
| Austausch einer Türfensterscheibe | 02 21 |
| Austausch eines Fensterhebers mit Kabel | 02 23 |
| Austausch eines Ausstellfensters | 02 24 |
| Austausch eines verstellbaren Ausstellfensterrahmens | 02 25 |
| Austausch einer Ausstellfensterscheibe | 02 25 |

SCHIEBEDACH

- | | |
|-------------------------------------|-------|
| Ausbau des Schiebedach-Aussenblechs | 04 01 |
|-------------------------------------|-------|

WINDSCHUTZSCHEIBE

- | | |
|-------------------------|-------|
| Ausbau | 05 01 |
| Vorbereitung und Einbau | 05 02 |

HECKFENSTER

- | | |
|-----------------|-------|
| Aus- und Einbau | 05 03 |
|-----------------|-------|

VORDERE KOTFLÜGEL

- | | |
|--|-------|
| Anbringung der 2-farbigen vorderen Leuchten an den vor dem Pariser Automobilsalon 1965 hergestellten 404 | 07 01 |
| Montage einer vorderen Leuchte 404 des 1. Modells an einem Kotflügel 404 des Modells 1966 | 07 02 |

Seite

STOSSSTANGEN

08 01

KLIMAAANLAGE-BETÄTIGUNGEN

Klimaanlage Sofica

14 01

Betätigungshebel am Armaturenbrett

14 02

Drahtzug für Frischluftzufuhr

14 03

Austausch eines Heizungsventils mit Temperaturregelvorrichtung

14 04

DACHVERKLEIDUNG

Limousine 404 mit Schiebedach 1. u. 2. Montage

22 01

Limousine 404 ohne Schiebedach 1. u. 2. Montage

22 02

Austauschbarkeit

22 03

Familiale und Commercial 404 1. und 2. Montage

22 11

Austauschbarkeit

22 12

VERDECK - HARD-TOP

Anbringen eines Hardtops an Cabriolet 404

23 01

TÜRINNENVERKLEIDUNG

Einbau von Aschbechern in hintere Türen

– vor dem Modell 1964 hergestellte Limousine 404

25 01

– vor dem Modell 1966 hergestellte Limousine 404

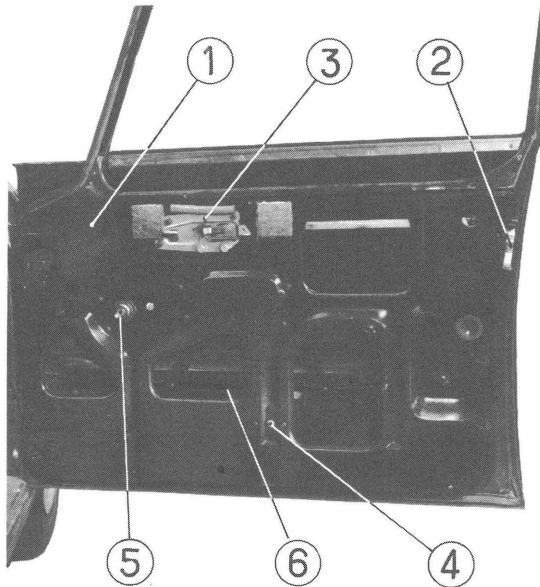
25 02

ARMLEHNEN

Einbau von Armlehnen der 1. Montage an Vorder- und Hintertüren - Limousine 404, ab Juli 1961

25 05

VORDERE UND HINTERE TÜREN
Limousinen und davon abgeleitete Typen 404
1. Montage - mit Türgarnierleiste



VORDERTÜR

Bis Nummern :

404	- 4 262 348
404 J	- 4 525 037
404 L	- 4 827 008
404 LD	- 4 975 350
404 U6	- 4 704 784
404 U6D	- 4 900 974

1 - Vordertür

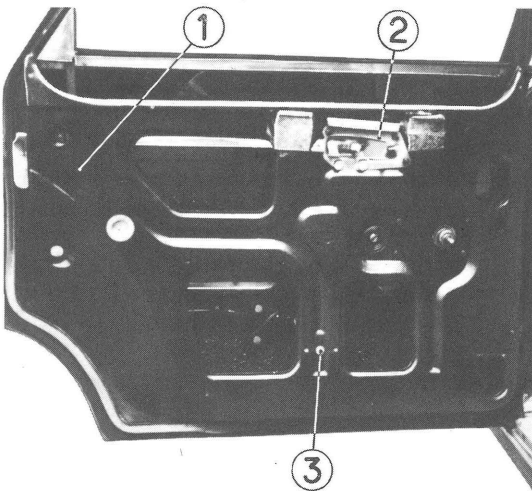
2 - Türschloss vorn (mit 176 mm langer Betätigungsstange)

3 - Nebenschloss (ausserhalb des Türinnenblechs befestigt)

4 - Anschlag für Türscheibe

5 - Fensterheber für vordere Tür

6 - Hebeschiene für vordere Türscheibe



HINTERTÜR

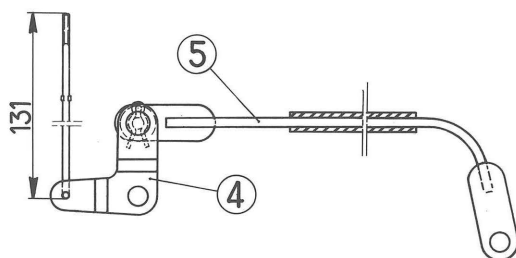
1 - Hintertür

2 - Nebenschloss (ausserhalb des Türinnenblechs befestigt)

3 - Anschlag für Türscheibe

4 - Umlenkhebel für hinteres Türschloss (mit Betätigungsstange von 131 mm)

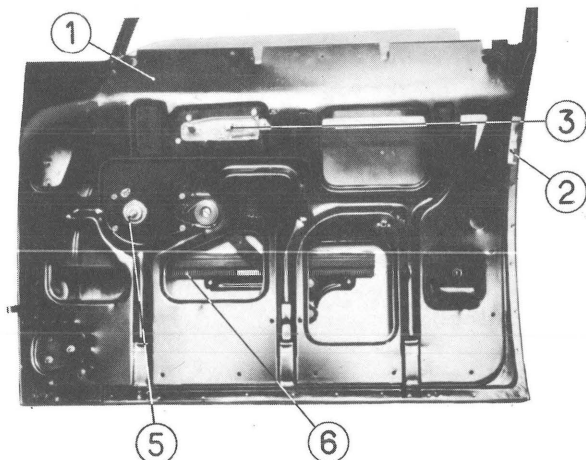
5 - Verbindungsstange für hintere Türverriegelung (mit Gummihülle).



VORDERE UND HINTERE TÜREN

Limousinen und davon abgeleitete Typen 404

2. Montage - ohne Türgarnierleiste



VORDERTÜR

Ab den Seriennummern:

404	- 4 262 349 bis 5 046 809
404 J	- 4 525 038 bis 4 529 913
404 KF	- 4 550 001 bis 4 570 600
404 D	- 4 600 001 bis 4 605 430
404 L	- 4 827 009 bis 4 851 530
404 LD	- 4 975 351 bis 4 979 999
404 U6	- 4 704 785
404 U6D	- 4 900 975

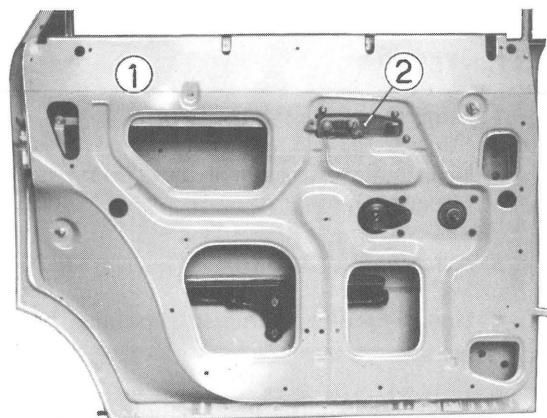
1 - Vordertür

2 - Türschloss vorn (mit 181 mm langer Betätigungsstange)

3 - Nebenschloss (innerhalb des Türinnenblechs befestigt und mit einem Anschlag am Fensterheber-Zahnsegment anstelle des Türscheibenanschlags 4 versehen)

5 - Fensterheber für die vorderen Türen (identisch bei den hinteren Türen)

6 - Hebeschiene für vordere Türscheibe.

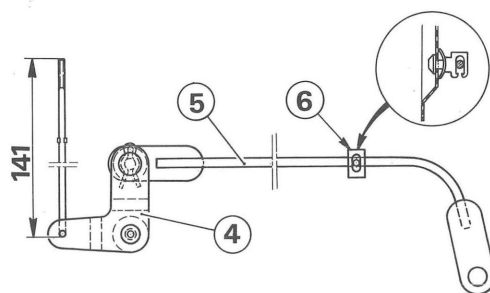


HINTERTÜR

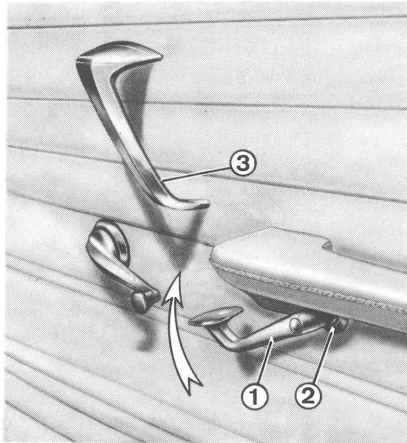
1 - Hintertür

2 - Nebenschloss
(Innerhalb des Tür-Innenblechs befestigt und mit einem Anschlag am Fensterheber-Zahnsegment an Stelle des Türscheiben-Anschlags 3 versehen).4 - Umlenkhebel für hinteres Türschloss
(mit der Betätigungsstange von 141 mm)5 - Verbindungsstange für hintere Türschlossverriegelung
(ohne Gummihülle, dafür aber durch einen am Türblech befestigten Haken 6 aus «Rilsan» geführt).

6 - Haltehaken für die Verbindungsstange.



VORDERE UND HINTERE TÜREN
Limousinen und davon abgeleitete Typen 404
3. Montage



Ab den Seriennummern :

404	- 5 046 810
404 J	- 4 529 914
404 KF	- 4 570 601
404 D	- 4 605 431
404 L	- 4 851 531
404 LD	- 4 980 001

Öffnen der Türen durch Hebel

- 1 - Hebelgriff
- 2 - Rosette aus Plastik
- 3 - Haltegriff
- 4 - Nebenschloss
- 5 - Fernbetätigungsstange für Nebenschloss
- 6 - Tragplatte für Haltegriff
- 7 - Anschlag für Fensterhebevorrichtung (Vordertür)

AUSTAUSCHBARKEIT

Die Bearbeitung der Türinnenbleche (Bohr- und Pressarbeiten) für Limousinen - Familialen - Commercialen wurde vereinheitlicht.

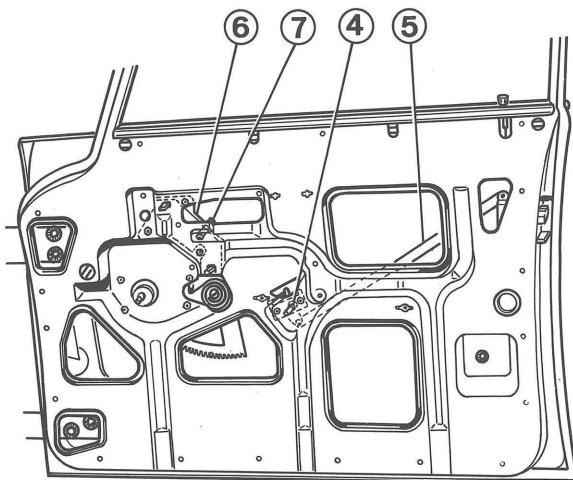
Die Vordertüren, nackt, sind daher bei den 3 Modellen gleich.

Die Hintertüren, nackt, der Familialen und Commercialen sind identisch.

Der neue Türöffnungsmechanismus kann bei den vor dieser Änderung gelieferten Fahrzeugen nicht montiert werden.

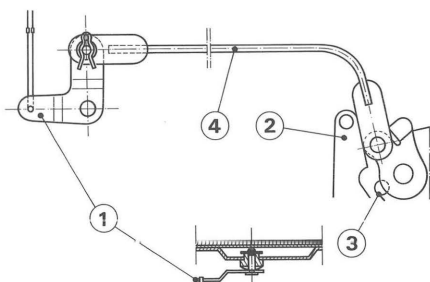
Die Türen, nackt, der 3. Montage können anstelle der der 1. und 2. Montage montiert werden.

(Für die Türen der 1. Montage mit Türgarnierleiste, siehe Anbringungsmethode auf Seite 0211, Baugruppe 13).



HINTERE TÜREN

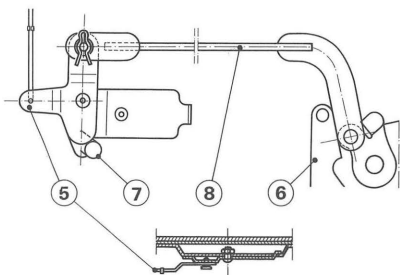
Limousinen und davon abgeleitete Typen 404
4. Montage



VERRIEGELUNG DER HINTEREN TÜREN

1. Montage

- 1 - Umlenkhebel, drehbar in einer an das Türinnenblech geschweissten Halterung gelagert.
- 2 - Schloss mit Feder
- 3 - Feder, am Schloss befestigt.
- 4 - Verbindungsstange.



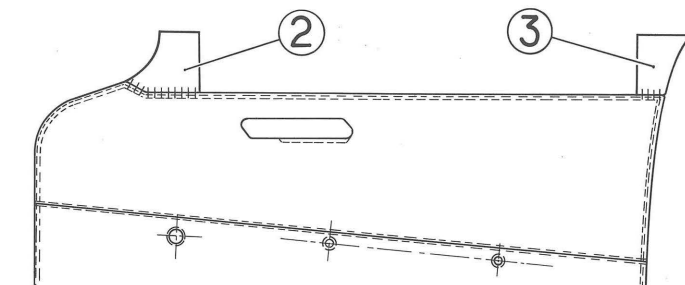
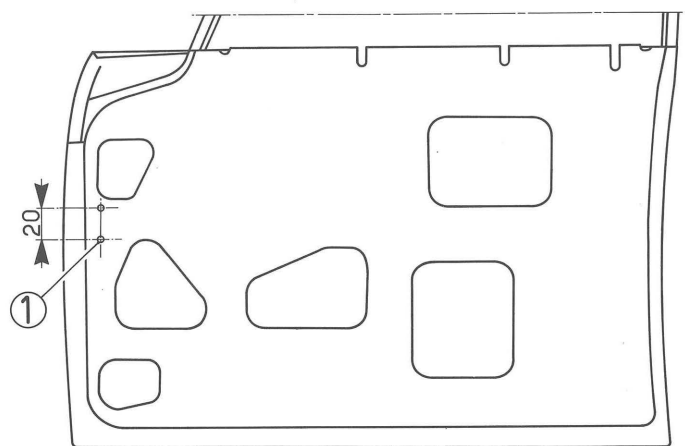
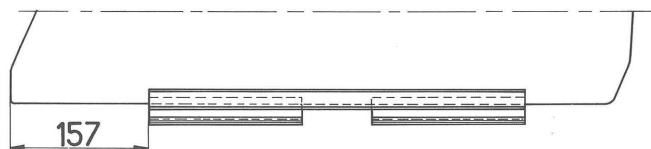
2. Montage

Ab Seriennummer :

404 (TW)	- 5 068 110	404 L (TH)	- 4 880 021
404 (TH)	- 5 293 818	404 L (Break)	- 4 879 916
404 SL	- 5 292 732	404 LD	- 4 983 846
404 KF	- 8 222 132	404 U6	- 4 761 729
404 SL.KF	- 8 222 005	404 U6D	- 4 914 271
404 D	- 4 619 154	404 U6A(USA)	- 1 927 924
404 L (TW)	- 4 898 481		

- 5 - Umlenkhebel, drehbar in einer Platte gelagert
- 6 - Schloss ohne Feder
- 7 - Feder, am neuen Hebel befestigt
- 8 - Verbindungsstange, verstärkt

Dies bedingte die Änderung der hinteren Türen, die mit 2 Bohrungen von Ø 7 und 10 mm zur Befestigung der Tragplatte versehen sind.

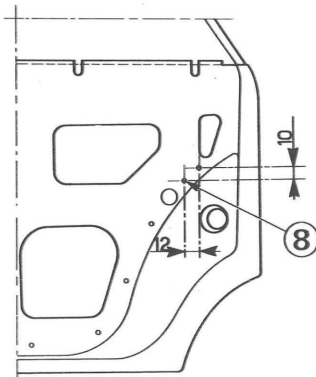
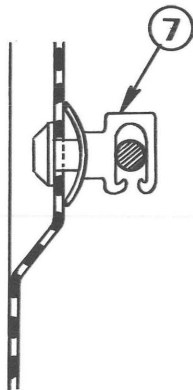
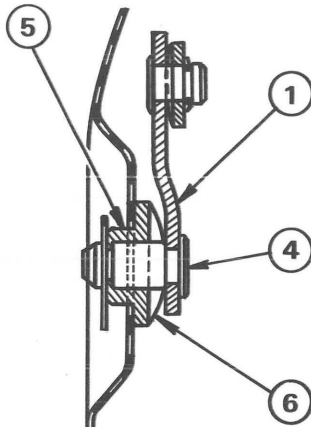
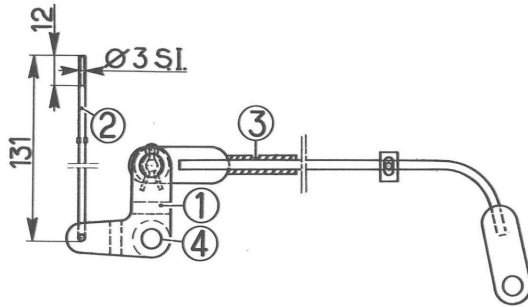


VORDERTÜREN- LIMOUSINEN UND ABGELEITETE TYPEN 404

AUSTAUSCHBARKEIT

Einbau einer Tür der 2. Montage an dem vor dieser Änderung hergestellten 404.

- Das alte Türschloss in die neue Tür einbauen.
- Ein neues Nebenschloss, Teile-Nr. 9143.06 oder 07 für die linke Tür, 9144.05 oder 06 für die rechte Tür einbauen.
- Die Verbindungsstange mit dem Schlosshebel verbinden.
- Einen neuen Fensterheber, Teile-Nr. 9223.05 für die linke Tür und 9224.05 für die rechte Tür, anbringen.
- Die Fensterscheibe der alten Tür wiederverwenden.
- Die alte Hebeschiene durch eine neue, Teile-Nr. 9213.15, ersetzen und 157 mm vom vorderen Ende der Scheibe anbringen.
- Die Scheibe einbauen.
- Ein Loch 1 von 6,3 mm Durchmesser in das Innenblech der neuen Tür gemäss nebenstehender Skizze bohren.
- Die mit Kunststoff überzogenen Keile 2 und 3 an der Innenverkleidung, die von der Tür der älteren Ausführung herausgenommen wurde, anklammern.
- Die Innenverkleidung anbringen.
- Die alte Tür-Garnierleiste wiederverwenden, indem das Vorderteil eingeführt und das hintere Ende solange hinuntergedrückt wird, bis es richtig am Rande des inneren Türbleches anliegt.
- Ein Loch von 2,8 mm Durchmesser in das Türinnenblech und in die Türinnenverkleidung bohren, indem die Garnierleiste als Bohrschablone benutzt wird.
- Die Garnierleiste mit Kreuzschlitz- Blechschrauben von 3,5 X 10 befestigen.
- Den Türschloss-Betätigungsknopf einschrauben und die Armlehne sowie die Türgriffe anbringen.



HINTERTÜREN LIMOUSINEN UND DAVON ABGELEITETE TYPEN 404

AUSTAUSCHBARKEIT

Einbau einer Hintertür der 2. Montage in die vor dieser Änderung hergestellten 404.

- Das alte Türschloss in die neue Tür einbauen.
- Das Nebenschloss wiederverwenden und mit einem neuen Umlenkhebel 1 ausrüsten.
- Das Ende der Stange 2 dieses Hebels abschneiden, sodass die Länge der Stange 131 mm beträgt. Gewinde auf 12 mm schneiden.

Das Gummirohr 3 der Verbindungsstange zum Umlenkhebel 1 hin verlegen.

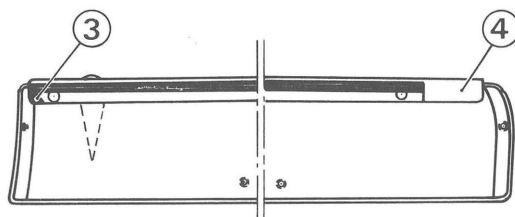
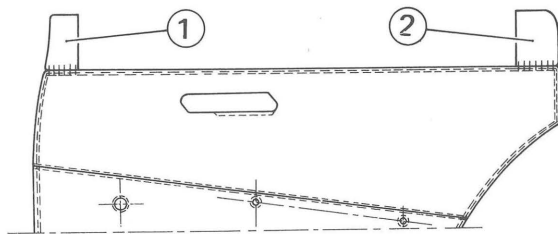
- Das Nebenschloss anbringen.

Den Bolzen 4 des Umlenkhebels in das Lager 5 des Türinnenblechs unter Zwischenlegung einer Federscheibe 6 einführen.

Die Verbindungsstange an den Schlossriegel anschliessen.

Den Haken 7, Teile-Nr. 9162.03, am Türinnenblech anbringen und die Verbindungsstange in diesen Haken einführen.

- Das Nebenschloss von der alten Tür abbauen und es innerhalb des Innenbleches der neuen Tür mit drei Schrauben H6 X 10 befestigen.
- Den Fensterheber und den unteren Scheibenschlag der alten Tür anbringen.
- Die Fensterscheibe einsetzen.
- Ein Loch 8 von 6,3 mm Durchmesser in das Türinnenblech nach nebenstehender Skizze bohren.

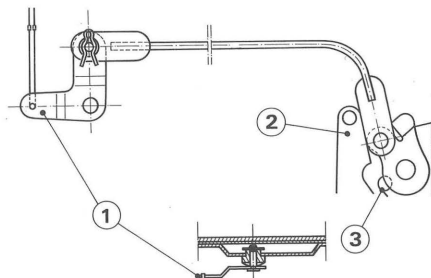


- Die Keile 1 und 2 an die wiederzuverwendende Innenverkleidung klammern.
- Die so geänderte Innenverkleidung anbringen.
- Das Vorderteil der Garnierleiste der älteren Tür schräg abschneiden 3.
- Die Garnierleiste anbringen, indem das hintere Teil 4 zwischen das Türinnenblech und die Zierleiste eingeführt und das Vorderteil heruntergedrückt wird, bis es am Rand des Türinnenblechs anliegt.
- Ein Loch von 2,8 mm Durchmesser in die Türinnenverkleidung und in das Türinnenblech bohren, indem die Garnierleiste als Bohrschablone benutzt wird.
- Die Garnierleiste mit Kreuzschlitz-Blechschauben von 3,5 X 10 befestigen.
- Den Türschloss-Betätigungs-knopf einschrauben, und die Armlehne sowie die Türgriffe anbringen.

HINTERTÜREN — LIMOUSINEN UND ABGELEITETE TYPEN 404**AUSTAUSCHBARKEIT**

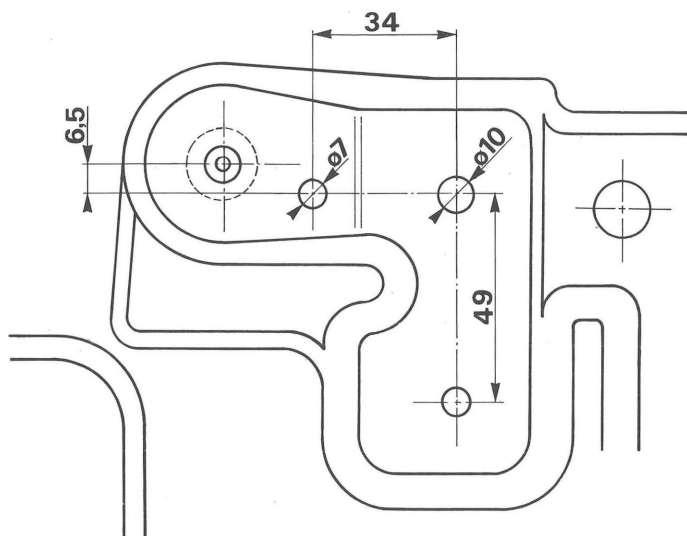
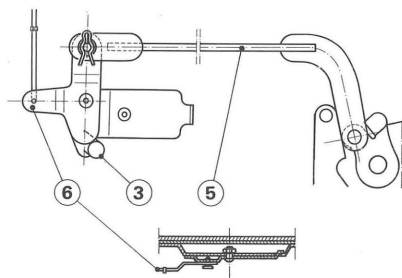
Einbau einer Hintertür der 4. Montage in vor dieser Änderung hergestellte 404.

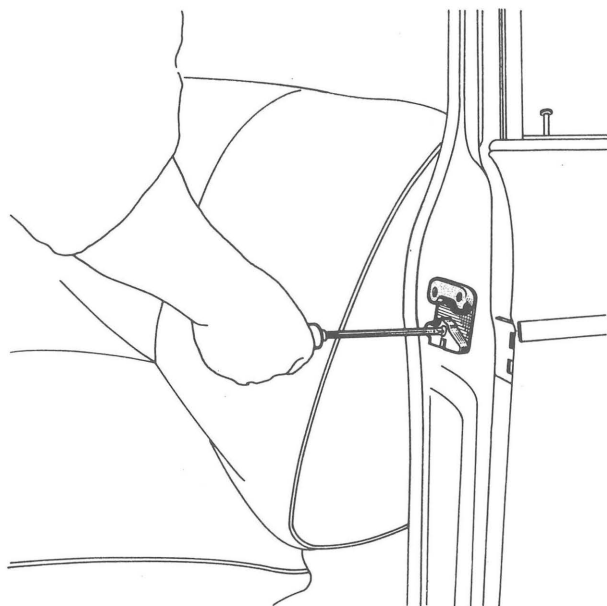
- Einen neuen Umlenkhebel 1, Teile-Nr. 9159.13, linke Tür, Teile-Nr. 9159.14 rechte Tür, einbauen.
- Die Feder 3 am Schloss 2 entfernen.



Einbau von Schlössern und Umlenkhebeln der 4. Montage in Hintertüren von vor dieser Änderung hergestellte 404.

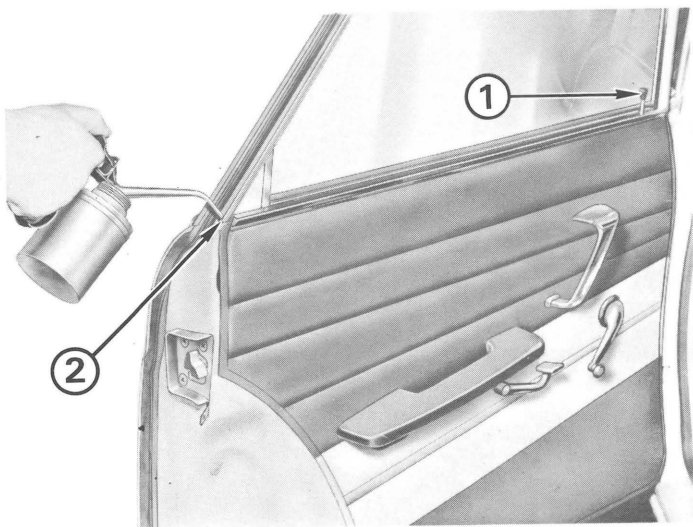
- In diesem Fall müssen mit der Feder 3, Teile-Nr. 9139.08 linke Tür, Teile-Nr. 9139.09 rechte Tür, ausgerüstet werden.
- Die Verbindungsstangen 5 sind untereinander austauschbar.
- Die Verwendung des Umlenkhebels mit Platte 6 der 4. Montage ist unter der Bedingung möglich, dass 2 Bohrungen von $\varnothing 7$ mm und 10 mm nach nebenstehender Skizze angebracht werden.





EINSTELLUNG DES SCHLISSKEILS

- Sich davon überzeugen, dass der Verschlussriegel und seine Betätigung einwandfrei funktionieren, dass die Türscharniere richtig befestigt und nicht verbogen sind.
- Die drei Befestigungsschrauben des Schliesskeils losschrauben und diesen herausnehmen.
- Einen anhaltenden Druck auf den äusseren Türgriffdrücker ausüben und die Tür langsam schliessen, indem fest weitergedrückt wird.
- Die Tür öffnen, den Drücker loslassen.
- Die Befestigungsschrauben des Schliesskeils festziehen.
- Die Verriegelung kontrollieren, gegebenenfalls nachstellen.



WARTUNG

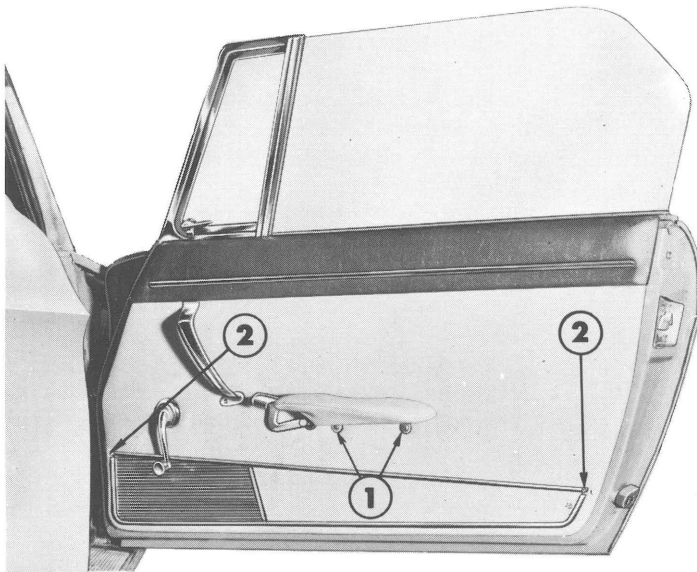
Türschliesskeile und Nebenschlösser

- Den Gummigleitschuh und die Betätigungsstange mässig einölen.
- Die Nylonsicherheitsrampe niemals einölen.

Um zu vermeiden, dass die innere hintere Türverriegelung klemmt, ist es zweckmässig, vor Abnahme der Türverkleidung folgende Arbeiten vorzunehmen :

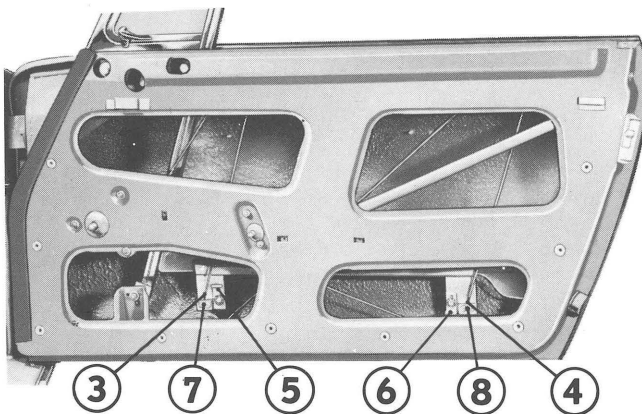
- Den Verriegelungsknopf 1 hochziehen
- In das Loch 2 an der Tür-Regenrinne Motoröl eingeben.
- Einige Minuten warten, bis das Öl auf das Verriegelungssystem tropfen konnte, dann den Verriegelungsknopf 1 mehrmals betätigen.

CABRIOLET -- COUPE 404

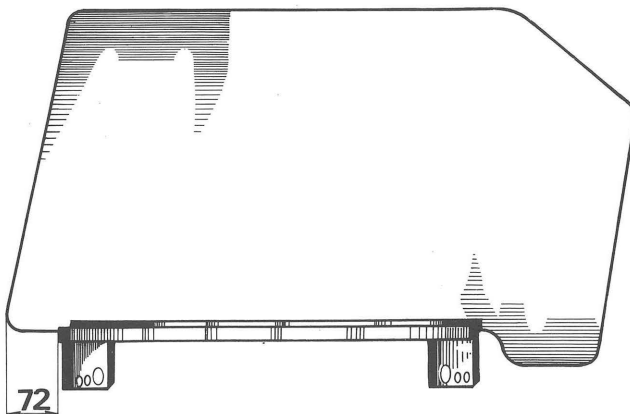


AUSTAUSCH EINER TÜRFENSTERSCHEIBE

- Ausbauen :
 - die Fensterkurbel
 - den Türinnengriff
 - die 2 Schrauben 1 unter der Armlehne (diese wird nicht abgenommen)
 - die 2 Befestigungsschrauben der Zierleiste 2 am unteren Ende der Türinnenverkleidung.
- Die Klammern der Türverkleidung lösen, und die Türverkleidung nach unten herausnehmen.
- Die Garnierleiste (3 Befestigungsschrauben) abbauen, indem sie nach hinten geschoben wird, um sie vom Schliesskeil des Ausstellfensters freizubekommen.
- Die auf das Türinnenblech geklebte Vinyfolie abziehen.



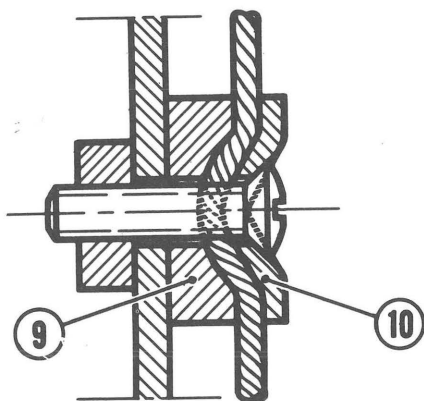
- Die Befestigungsstellen der Fensterhebeschiene an den Kabelenden 3 und 4 kennzeichnen.
- Ausbauen :
 - die beiden Türscheiben-Anschläge 5 und 6
 - die beiden Kabelklemmen 7 und 8.
- Die Fensterhebeschiene abnehmen.
- Eventuell im Türinnern vorhandene Glasscherben entfernen.



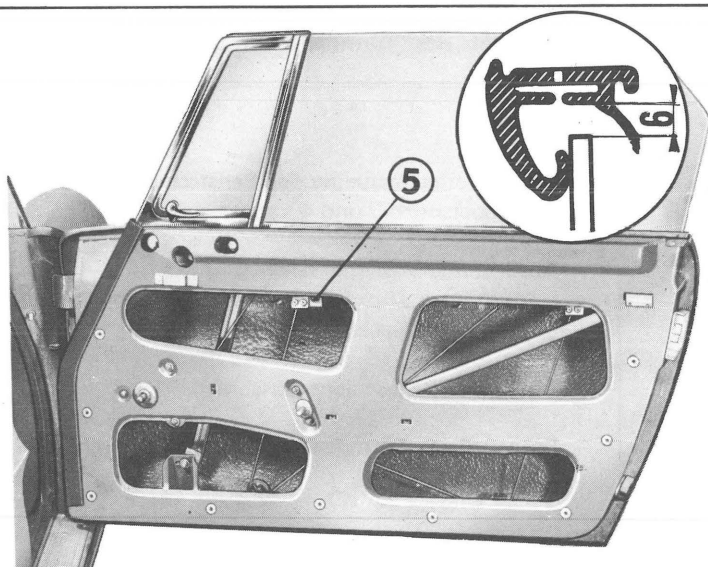
Am Werk Tisch :

- Das Einfassgummi, Teile-Nr. 9209.10, der Türfensterscheibe erneuern.
- Die Fensterhebeschiene sorgfältig reinigen.
- Das Einfassgummi in die Fensterhebeschiene einkleben.
- Anschliessend die Scheibe in die Fensterhebeschiene einsetzen. Das äussere Ende der Fensterhebeschiene soll einen Abstand von 72 mm zur vorderen Scheibenkante haben.
- Die Klebestoffreste entfernen.

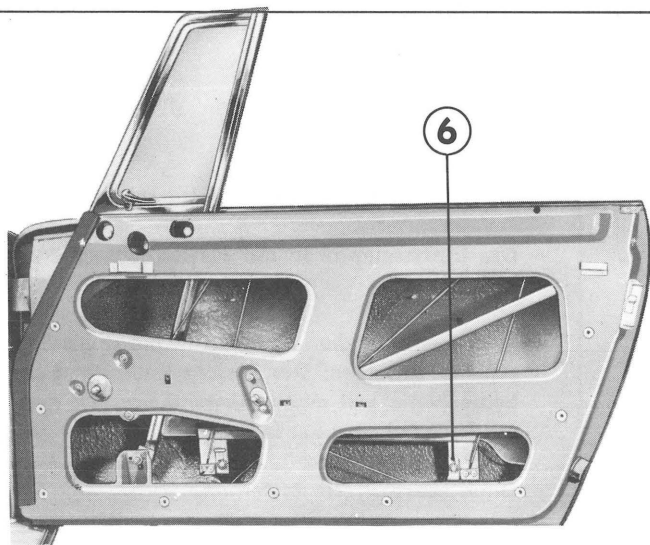
CABRIOLET – COUPE 404



- Prüfen, dass das Ausstellfenster mit der anderen Tür befestigten Führungsleiste fluchtet.
- Ist das Ausstellfenster verdreht, dieses ausbauen und richten (siehe Baugruppe 13, Seite 02 24 «Austausch eines Ausstellfensters»).
- Die Scheibe in ihre Führungsschienen bringen ; prüfen, dass sie an keiner Stelle klemmt und sie bis zum Anschlag herunterbringen (gegebenenfalls die hintere Führungsschiene entsprechend verstellen).
- Die Kabelklemmen anbringen und das Kabel zwischen die beiden Platten 9 und 10 legen.
- Die Kennmarken an den Kabeln in Übereinstimmung bringen und die Kabelklemmen festziehen.

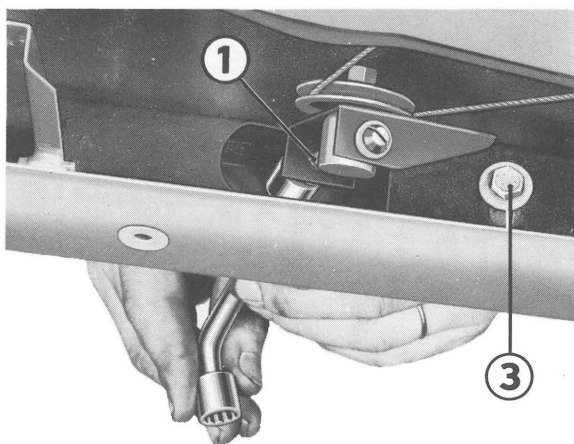
**Einstellung des oberen Anschlags :**

- Die Tür schliessen und die Türscheibe nach oben bringen bis der obere Rand 6 mm vom Unterteil des Verdeck-Gummis absteht ; siehe nebenstehende Abbildung.
- Den vorderen Anschlag 5 an seine Arretierung am Türinnenblech bringen und die Befestigungsschraube anziehen.

**Einstellung des unteren Anschlags .**

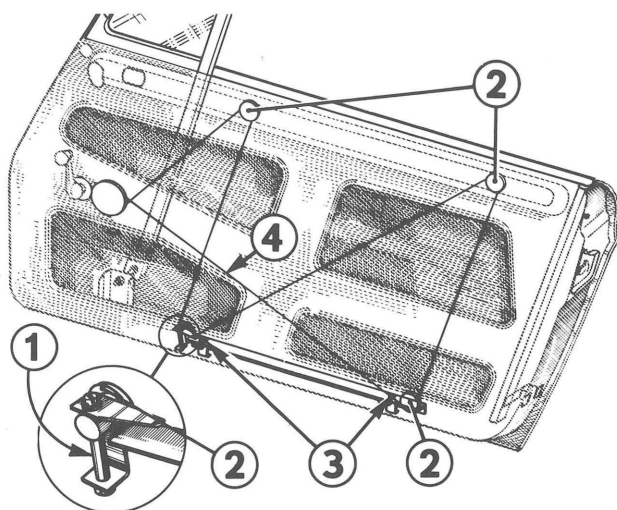
- Die Türscheibe auf Höhe der äusseren Zierleiste bringen
- Den hinteren Anschlag 6 an seine Arretierung am Türinnenblech bringen, und die Befestigungsschraube festziehen.
- Prüfen, dass die Türscheibe einwandfrei in ihren Führungsschienen gleitet und sie in die obere Anschlag-Stellung bringen.
- Die Vinylfolie wieder an das Türinnenblech ankleben.
- Die Garnierleiste, die Türinnenverkleidung und den Türinnengriff anbringen.
- Die Fensterkurbel nach vorne zeigend und um ca. 45° nach unten geneigt aufschieben.

CABRIOLET – COUPE 404

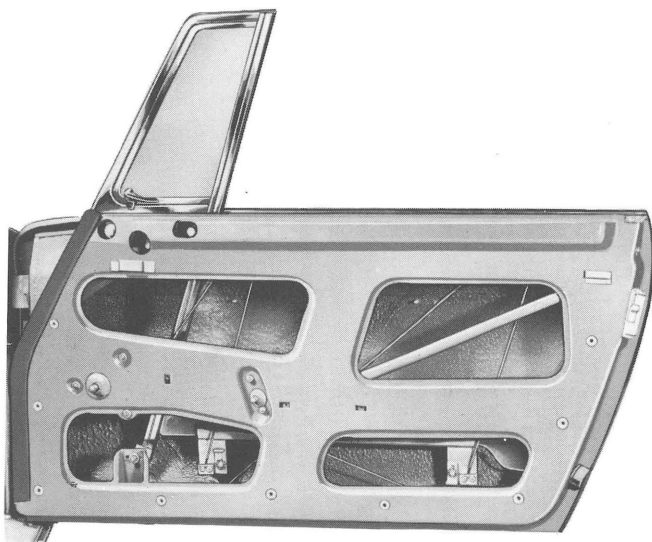


AUSTAUSCH EINES FENSTERHEBERS MIT KABEL

- Ausbauen :
 - die Türinnenverkleidung und die Garnierleiste (siehe 02 21, Baugruppe 13)
 - die 2 Kabelklemmen
 - die Türscheiben-Anschläge
 - die Türscheibe mit der Fensterheberschiene
 - den Fensterheber
- Den Gummipfropfen unterhalb der Tür abnehmen und den Kabelspanner 1 an der unteren Traverse lockern.

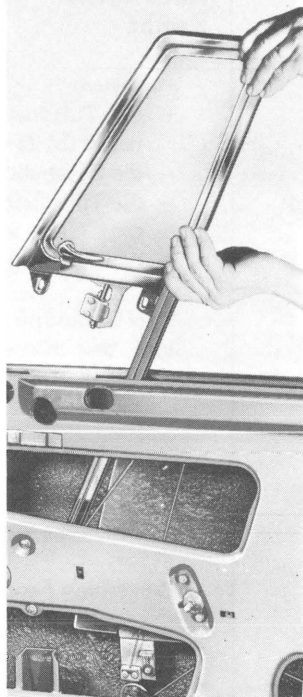
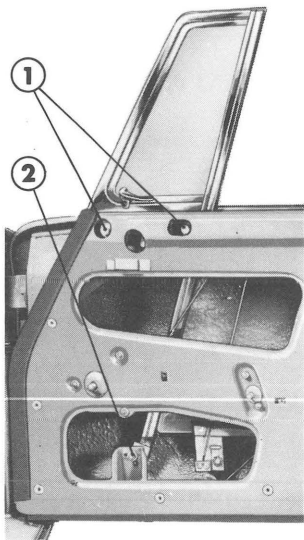


- Prüfen, dass sich die vier Leitrollen 2 gut drehen.
- Den neuen Fensterheber anbringen.
- Das Kabel nach nebenstehender Skizze nacheinander auf die vier Leitrollen legen (das diagonallaufende Kabel 4 soll sich vor den anderen befinden).
- Die Spannung mittels der Spannschraube 1 einstellen.
- Die Stellung der unteren Traverse wird durch Lockern der Befestigungsschrauben 3 eingestellt, um zu vermeiden, dass die Kabel aneinander reiben.



- Die Türfensterscheibe in ihre Führungsschienen einlegen ; prüfen, dass sie an keiner Stelle klemmt und sie bis zum Anschlag herunterbringen.
- Die Fensterkurbel bis auf Anschlag nach hinten drehen.
- Dann um zwei Umdrehungen nach vorne zurückdrehen.
- Die Kabelklemmen in dieser Stellung anbringen und festziehen.
- Die Anschläge an der Fensterheberschiene anbringen und einstellen (siehe Einstellung der Anschläge, Seite 02 22, Baugruppe 13)
- Den Fensterheber kontrollieren und schmieren.
- Die Türscheibe in die obere Stellung bringen.
- Die Garnierleiste, die Türinnenverkleidung, den Türinnengriff und die nach vorne gerichtete und um ca. 45° nach unten geneigte Fensterkurbel wieder anbringen.

CABRIOLET – COUPE 404



AUSTAUSCH EINES AUSSTELLFENSTERS

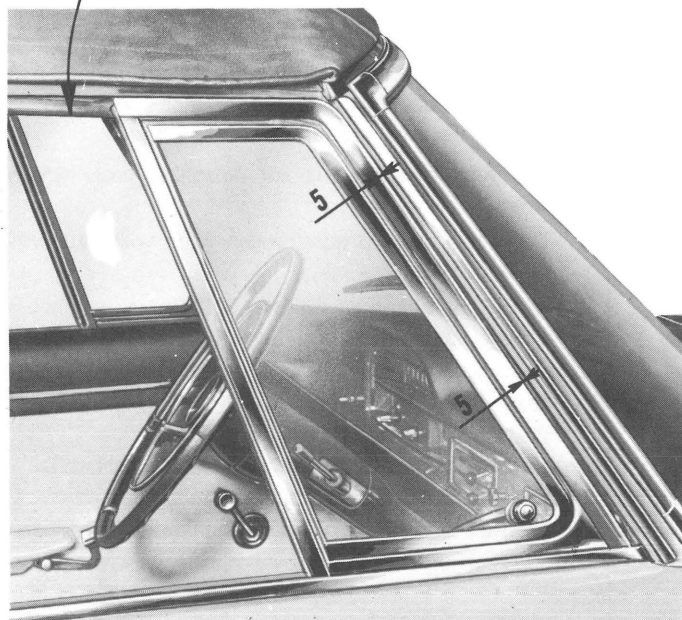
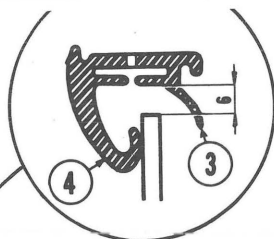
Ausbau :

Ausbauen :

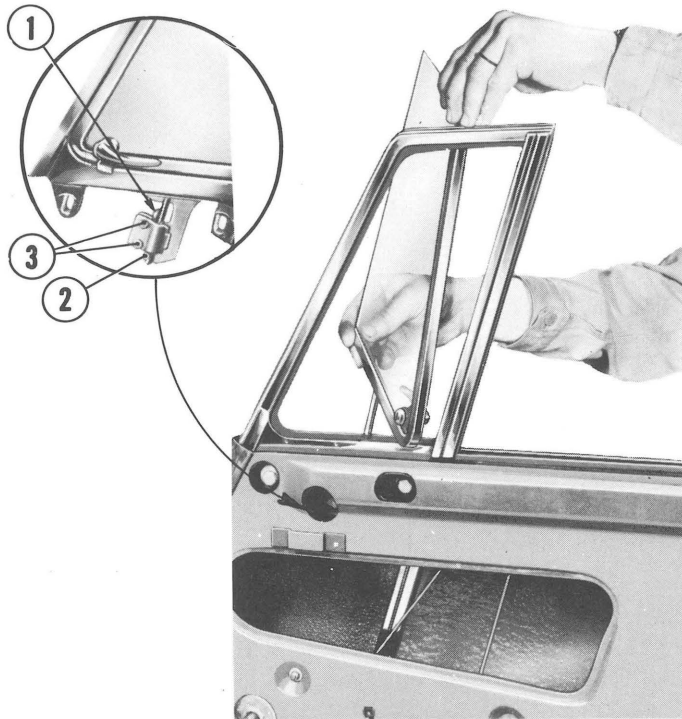
- die Türverkleidung und die Garnierleiste (siehe Seite 02 21, Baugruppe 13)
- die beiden Schrauben 1 der oberen Befestigung
- die Mutter 2 der unteren Befestigung
- Das Ausstellfenster nach oben herausziehen.

— Einbau :

- Das Ausstellfenster in die Tür einsetzen und befestigen, ohne die Schrauben festzuziehen.
- Richten des Ausstellfensters :
 - die Schraube 2 der unteren Befestigung in dem Langloch verstellen, um zwischen dem Ausstellfenster-Rahmen und dem Dachpfosten einen gleichmässigen Abstand von ca. 5 mm zu erhalten.
 - durch seitliches Verstellen der unteren Befestigung 2 werden eine vollkommene Anlage des Ausstellfensters am Türrahmenprofilgummi und eine korrekte Schräglage der Scheibe erreicht ; die äussere Lippe des Profilgummis 3 soll dabei an der Scheibe vorstehen und die Scheibe an der inneren Lippe 4 anliegen.
- Die Befestigungsschrauben des Ausstellfensters festziehen.
- Prüfen, dass die Scheibe frei in ihren Führungsschienen gleitet ; die Position der unteren Befestigung der hinteren Fenster-Führungsschiene eventuell nachstellen.
- Die Garnierleiste, die Türverkleidung den Türinnengriff und die Fensterkurbel anbringen.



CABRIOLET – COUPE 404.



AUSTAUSCH EINES VERSTELLBAREN AUSSTELLFENSTERRAHMENS

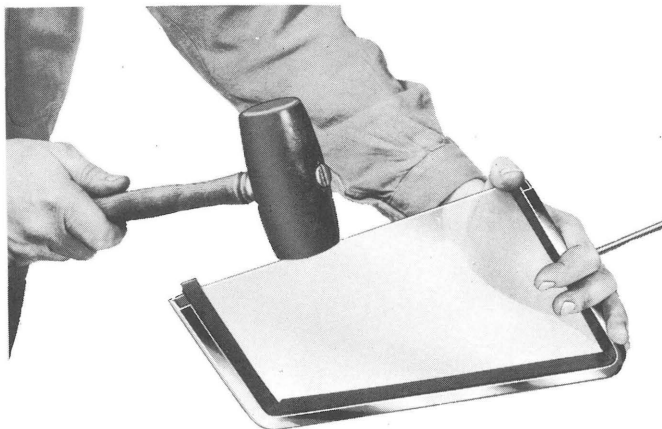
Ausbau :

Ausbauen :

- die Türinnenverkleidung und die Türgarnierleiste (siehe Seite 02 21, Baugruppe 13)
- die beiden Anschlagschrauben 1 und 2 an der unteren Gelenkstange
- den oberen Lagerbolzen.
- Die zwei Schrauben 3 am unteren Lager lockern.
- Den nach innen geschwenkten Ausstellfensterahmen herausnehmen.

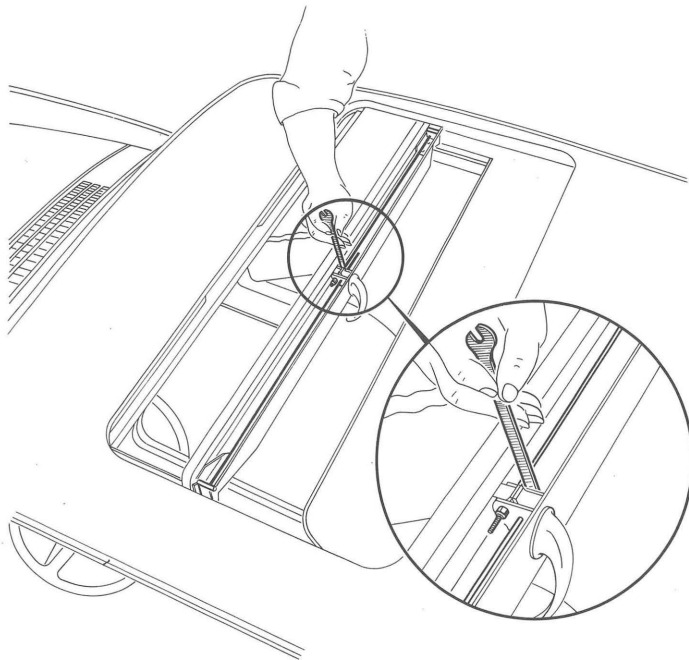
Einbau :

- In umgekehrter Ausbau-Reihenfolge vorgehen.
- Die Schwergängigkeit des Ausstellfensters wird mit den Schrauben 3 eingestellt.



AUSTAUSCH EINER AUSSTELLFENSTERSCHEIBE

- Den verstellbaren Rahmen des Ausstellfensters ausbauen (siehe oben).
- Der Ausstellfenster-Griff wird wiederverwendet.
- Den Rahmen sorgfältig reinigen.
- Neues Rahmengummi, Teile-Nr. 9338.05, um die Ausstellfenster-Scheibe legen. Einpassen und Ecken abschneiden.
- Das Rahmengummi eintalgen und mit der Scheibe durch leichte Holzhammerschläge in den Ausstellfenster-Rahmen einführen (der Ausstellfenster-Rahmen soll dabei flach auf einer Holzplatte liegen).
- Die überstehenden Enden des Gummis abschneiden und die Scheibe reinigen.
- Den Ausstellfenster-Griff anbringen.
- Den verstellbaren Ausstellfenster-Rahmen wieder einbauen (siehe oben).



AUSBAU DES SCHIEBEDACH-AUSSENBLECHS

- Die vorderen Sitze mit Schonbezügen versehen
- Das Schiebedach-Aussenblech verschliessen.
- Die 4 Halteschrauben der vorderen Traverse abschrauben.
- Das Blech vorn anheben (von innen nach aussen) und herausnehmen.

Darauf achten, dass das Aussenblech nicht gegen das hintere Dach stösst.

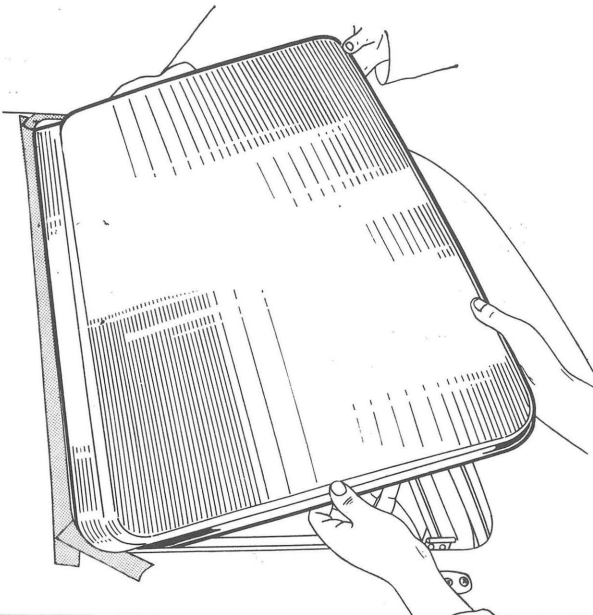
- Gegebenenfalls die Traverse abbauen ; hierzu die Nylstopmuttern der Schössstössstangen losschrauben.

EINBAU DER TRAVERSE

Die Traverse, die Verriegelung und die Betätigungsstangen wieder anbringen.

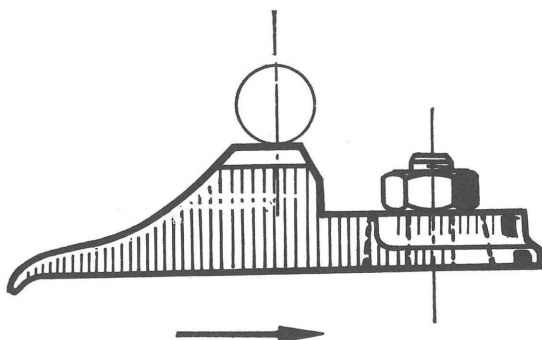
- Die Nylstopmuttern anziehen, um eine einheitliche Spannung der beiden Betätigungsstangen und eine gute Schwergängigkeit des Griffes zu erhalten.

ANMERKUNG – Dieser Arbeitsgang kann bei unausgebautem Schiebedachblech ausgeführt werden und hat bei mangelhafter Verriegelung des Griffes zu erfolgen.



EINBAU DES SCHIEBEDACH-AUSSENBLECHS

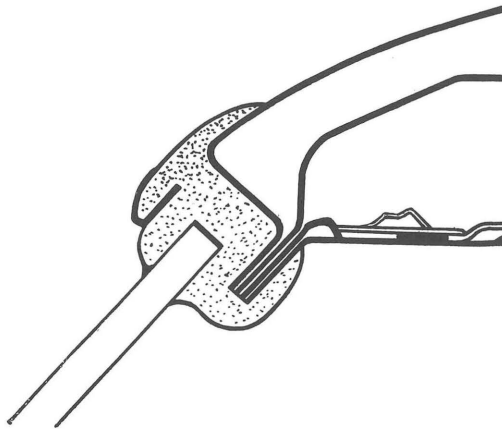
- Die hintere Dachkante mit einem Klebestreifen schützen.
- Das Aussenblech anbringen, indem es vorne hochgehoben wird, damit die mit den oberen Rollen versehenen Spannfedern unter das Dach eingeschoben werden können.
- Das Aussenblech von innen eindrücken, um die unteren Rollen auf die Hebebühne zu bringen.
- Die Traverse am Aussenblech zentrieren und befestigen.
- Das Schiebedach betätigen.



EINSTELLUNG DER HEBEBÜHNEN

Falls das Schiebedach-Aussenblech sich beim Öffnen oder beim Schliessen verstellt oder blockiert ;

- das Schiebedach schliessen
- die Position der unteren Rollen auf den Hebebühnen kontrollieren.
- die Hebebühnen so einstellen, dass die Rollen sich gleichzeitig auf der geneigten Fläche bewegen.



AUSBAU

Die Kotflügel und die Sitze mit Schonbezügen versehen.

Ausbauen :

- die Scheibenwischerarme
- die Zierleisten der Windschutzscheibe
- Sonnenblenden und Rückspiegel
- Dachpfosten

Wiederzuverwendende Scheibe

Die Scheibe und ihre Dichtung durch Schläge mit einem Gummihammer von innen nach aussen abnehmen.

Bei Schwierigkeiten die äussere Lippe der Dichtung abschneiden und die Scheibe mit ihrer Dichtung herausnehmen.

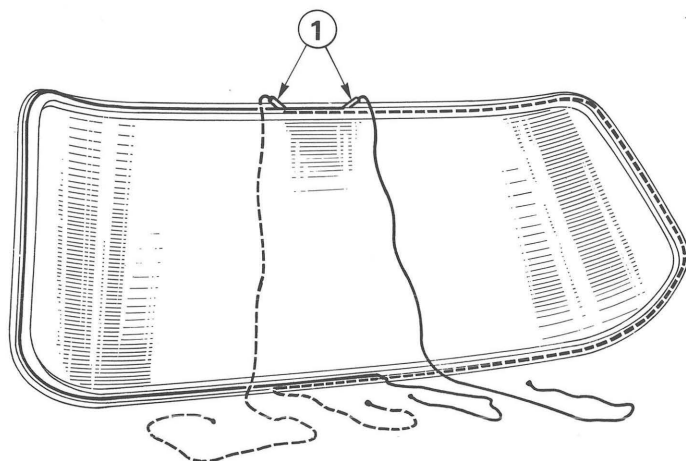
Scheibe zersprungen

Bei zersprungener Scheibe Klebstreifen auf die ganze Scheibenfläche kleben und verschliessen :

- das Windlaufgitter
- die Lüftungsgitter
- die Entfrosterschlitze

Anschliessend nach oben angegebener Methode verfahren.

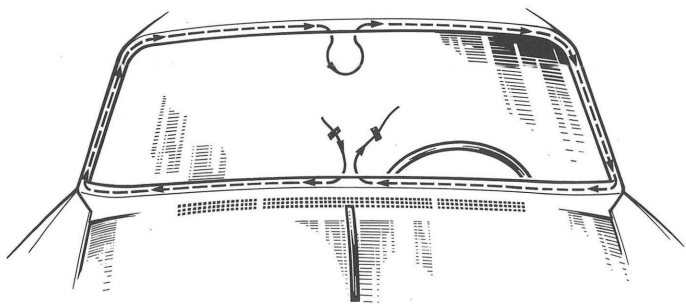
Bei zersplitterter Scheibe sind die Luft- und Heizungskanäle sowie das Fahrzeuginnere sorgfältig zu reinigen.

**VORBEREITUNG**

- Den Windlaufrahmen sorgfältig reinigen.
- Eine neue Dichtung auf die Scheibe montieren und einkleben (der Stoss in der Mitte oben).
- Zwei Schnüre zwischen die obere und untere Lippe der Dichtung einführen.
- Die Enden in der Mitte oben und unten überkreuzen.

ANMERKUNG — Die Schnüre eintalgen, um das Gleiten zu erleichtern ; zum Einführen der Schnüre zwei Rohre (Aussendurchmesser 7 - 8 mm) verwenden.

Sich davon überzeugen, dass die beiden Wasserablassöffnungen auf jeder Seite des Windlaufrahmens nicht verstopft sind. Sind diese nicht vorhanden, diese mit einem Dorn von $\varnothing 5$ mm herstellen.

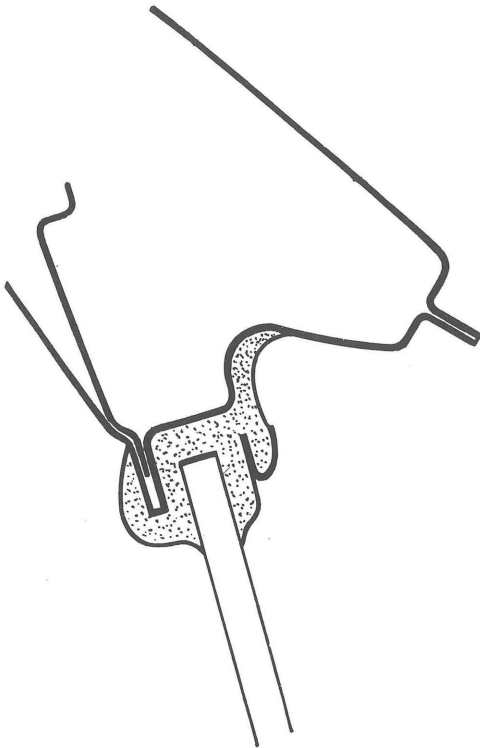
**EINBAU****Einbau der Scheibe**

Die Scheibe auf dem äusseren Windlaufrahmen anbringen und zentrieren, die Schnüre müssen im Inneren des Fahrzeuges sein.

- Abwechselnd an jeder Schnur ziehen, damit die Gummilippe gut am inneren Dachblech anliegt.
- Gleichzeitig von aussen nach innen auf die Scheibe schlagen, um das Einsetzen zu erleichtern.
- Den Arbeitsgang ungefähr in der Mitte der linken und rechten Windlaufpfosten beendigen.
- Die Zubehörteile wieder anbringen und die Scheiben reinigen.

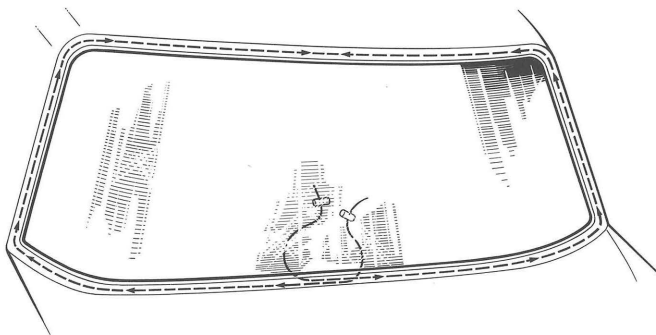
Einbau der Zierleisten

- Eine Schnur zwischen die Lippen der Dichtung bringen (siehe nebenstehende Abbildung)
- Die linke und rechte Zierleiste in die Lippe bringen und darauf achten, dass sie gut in den Ecken anliegt.
- Die Schnur in Pfeilrichtung ziehen, (siehe Abbildung) und dabei auf die Zierleiste drücken.
- Die beiden Stösse der Zierleiste mit Laschen versehen.



AUSBAU

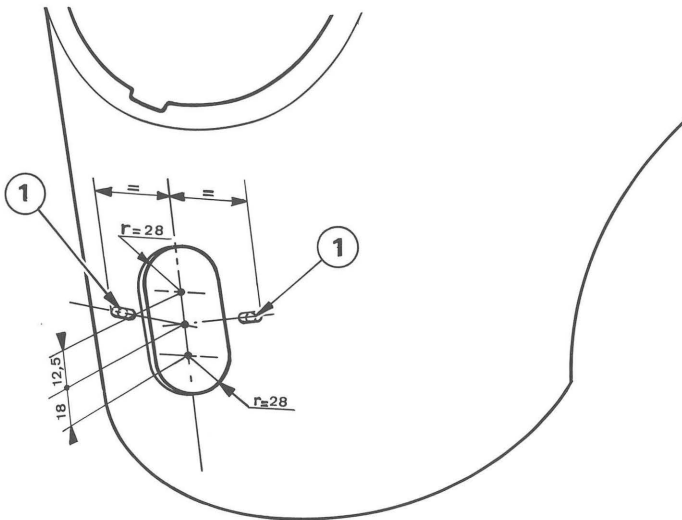
- Die Sitzbank und die hintere Rücklehne ausbauen.
- Danach genau wie für den Austausch der Windschutzscheibe vorgehen.



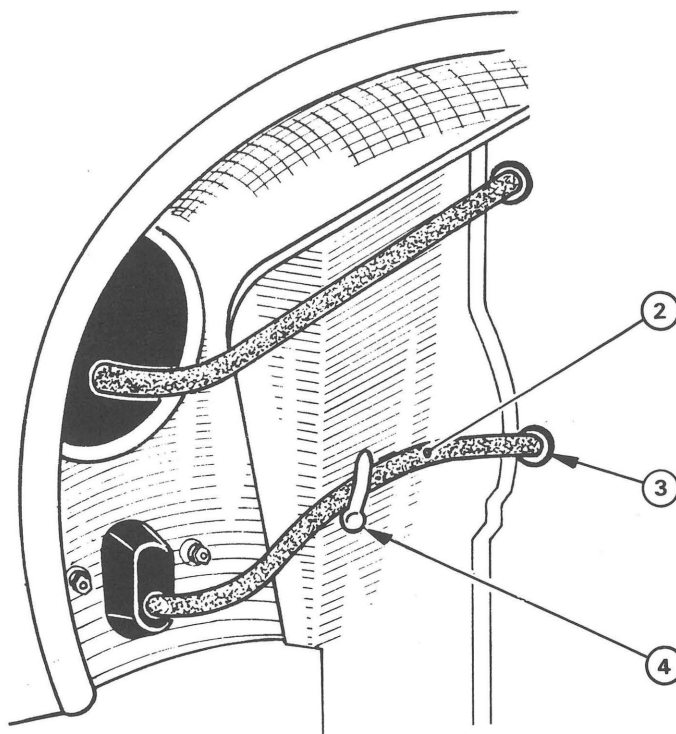
EINBAU

- Das Einsetzen des Heckfensters erfolgt in der gleichen Weise wie der Einbau der Windschutzscheibe ; jedoch wird nur eine einzige Schnur benutzt.
- Das Einsetzen in der Mitte und oberhalb der Scheibe beenden.

ANBRINGUNG DER ZWEIFARBIGEN VORDEREN LEUCHTEN AN DEN VOR DEM PARISER
AUTOMOBILSALON HERGESTELLTEN 404

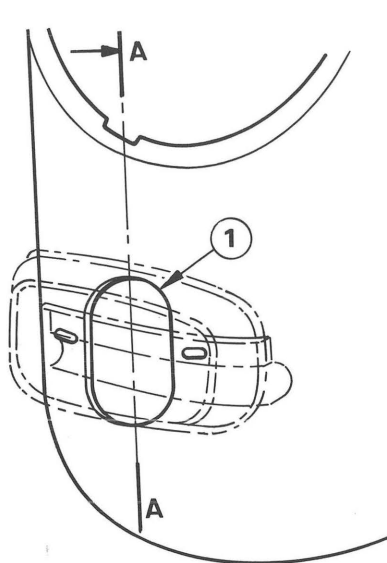


- Die vorderen Leuchten ausbauen und die Anschlusskabel mit der Neopren-Schutzleitung von der Motorseite des Kotflügel-Innenblechs her abnehmen.
- Ein Langloch in den Kotflügel gemäss nebenstehender Zeichnung bohren, wobei die bereits vorhandenen Befestigungslöcher 1 als Ausgangspunkte zum Vorzeichnen der Symmetrieachse dienen können.

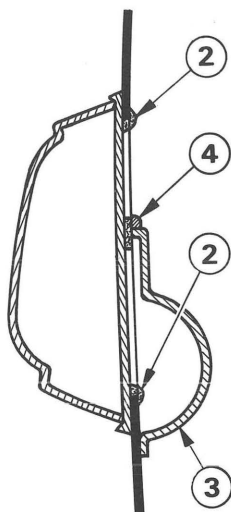


- Die vordere zweifarbige Leuchte (Teile-Nr. 6302.47) mit Dichtung (Teile-Nr. 6304.19) befestigen, indem die Anschlusskabel und die Schutzleitung 2 durch die Gummitülle 3 geführt werden.
- Die Spannlasche 4 festziehen.
- Die alten Kabel auf das erforderliche Mass abschneiden.
- Die entsprechenden Kabelhüllen auf diese abgekürzten Kabel aufziehen :
Nr. 37 und 55 für die vordere linke Leuchte
Nr. 38 und 56 für die vordere rechte Leuchte
- Steckverbinder (Teile-Nr. 6540.09) anbringen und die Kabelhüllen auf die Steckverbinder schieben.
- Diese Steckverbinder an die entsprechenden Kabelhüllen jeder vorderen Leuchte anschliessen.

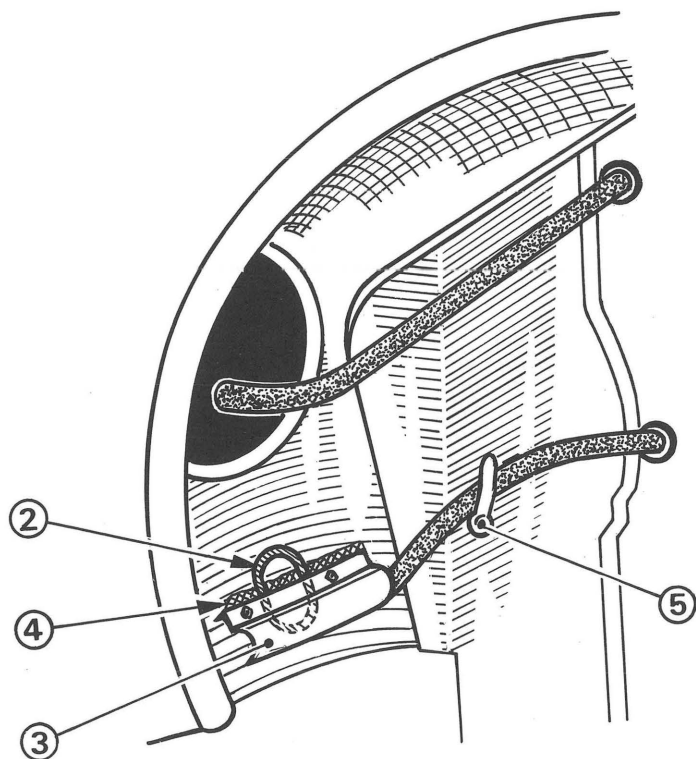
Ansicht des Kotflügels von innen

MONTAGE EINER VORDEREN LEUCHTE 404 DES 1. MODELLS AN EINEN KOTFLÜGEL 404
DES MODELLS 1966

Schnitt A



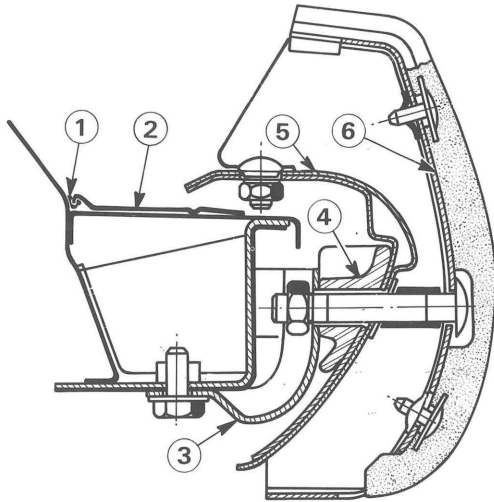
- Die Kabel durch das Langloch 1 in die Dichtung der vorderen Leuchte führen.
- Die Kabel anschliessen und die vordere Leuchte am Kotflügel anbringen.
- Um das Langloch 1 zwischen Kotflügel und Dichtung der Leuchte Dichtmasse 2 auftragen.
- Das Kaberschutzblech 3 anbringen und es zusammen mit der vorderen Leuchte befestigen.
- Prüfen, dass die Dichtmasse 2 immer noch an der richtigen Stelle ist. Gegebenenfalls nachspachteln.
- Dichtmasse 4 oberhalb des Kaberschutzblechs 3, wie Abbildung zeigt, auftragen.
- Die Kabel festspannen (Spannbride 5).



Ansicht des Kotflügels von innen

WICHTIG

Es soll auf die korrekte Spachtelauftragung auf die Stellen 2 und 4 geachtet werden, um das Eindringen von Wasser und Strassenschmutz in die vorderen Leuchten zu vermeiden.



- 1 - Plastik-Abdichtung der Zierleiste des hinteren Stossstangenabdeckblechs
- 2 - Zierleiste des hinteren Stossstangenabdeckblechs
- 3 - Halterung für die hintere Stossstange
- 4 - Distanzstück
- 5 - Hintere Stossstange
- 6 - Hinteres Stossstangenhorn

HINTERE STOSSSTANGEN

Ab Seriennummer :

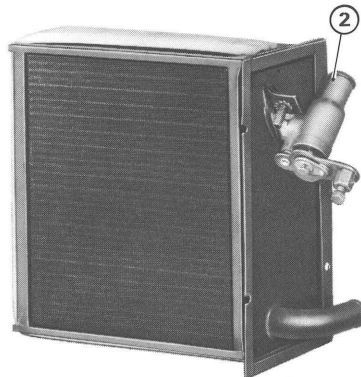
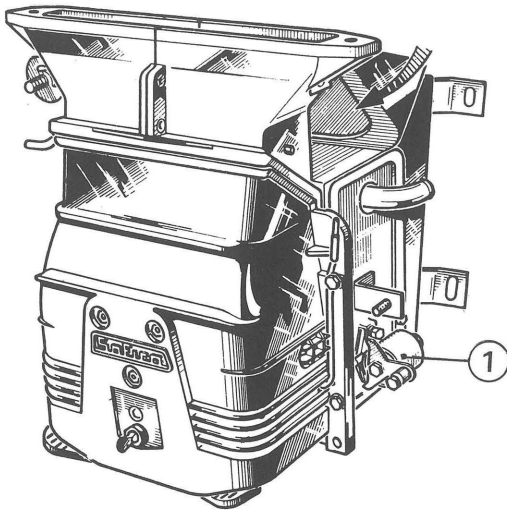
404 TW - 5 075 001
404 TH - 5 311 001
404 ZF - 8 251 301
404 KF - 8 224 863
404 D - 4 619 853

werden die Seitenteile der hinteren Stossstange verlängert und deren Befestigung an der Karosserie geändert.

- Zwei auf den hinteren Querträger des Bodenblechs geschraubte Halterungen ersetzen die bisherigen Stossstangenhalter.

AUSTAUSCHBARKEIT

Die Teile der beiden Montagen sind nicht untereinander austauschbar.



KLIMAANLAGE SOFICA

Die Klimaanlage Sofica ermöglicht folgende Einstellungen :

- Heizung
- Entfrostdung, Verhindern von Beschlagen
- Lüftung

Sie besteht im Wesentlichen aus einem Bakelitgehäuse mit folgenden Organen .

- Heizkörper
- Elektromotor mit Flügelrad

Die Bestandteile können je nach den atmosphärischen Bedingungen der einzelnen Länder geändert werden.

1. Montage

- 1 - Heizungshahn unten am Kühler
- 2 - Ab April 1962 befindet sich der Heizungshahn am oberen Teil des Kühlers und bedingt die Änderung der Heizleitungen und der Betätigung des Heizungshahnes.

2. Montage

Limousine, Familiale, Cabriolet und Coupé 404

Ab Seriennummer :

404	- 5 177 275	404 C	- 4 498 565
404 SL	- 5 161 001	404 C.KF	- 4 596 140
404 J	- 4 535 803	404 L	- 4 862 613
404 J.SL	- 4 535 581	404 L (Break)	- 4 862 531
404 KF	- 4 581 818	404 LD	- 4 981 412
404 D	- 4 610 568		

ist die Klimaanlage Sofica mit einem Regulierhahn mit Thermostaten ausgerüstet. Dies bedingte die Änderung .

- der Länge des Betätigungsdrahtzuges (420 anstatt 380 mm).
- einer neuen Platte für die Betätigungshebel am Instrumentenbrett, deren Markierungen «rot» und «blau» umgekehrt werden.

3 - Heizkörper

4 - Abdeckblech für hinteres Gehäuse

5 - Regulierventil mit Thermostatspirale (a)

6 - Befestigungslasche für Drahtzug und Regulierhahn

7 - Drahtsicherung für Thermostatspirale

Commerciale

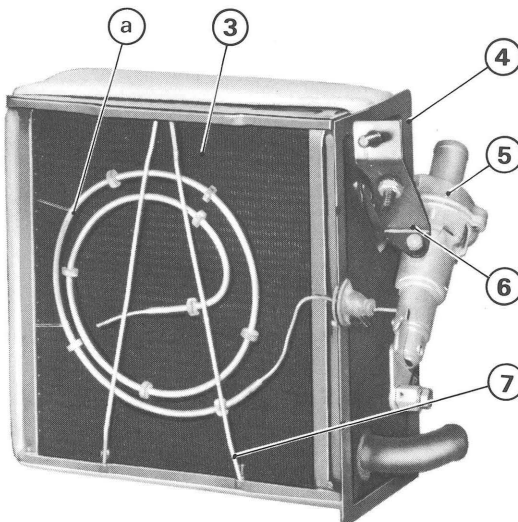
Ab Seriennummer :

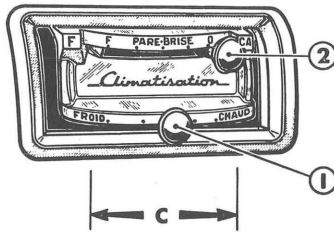
404 U6 - 4 748 200

404 U6D - 4 910 155

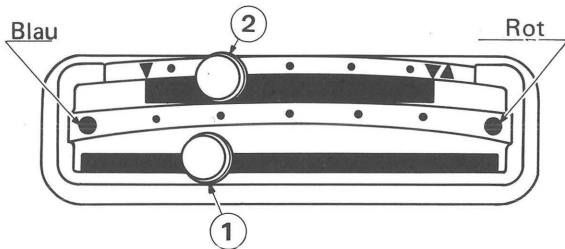
ist die Klimaanlage der Commerciale mit einem Heizungsventil mit Membrane wie die des 204 ausgestattet.

Die Betätigungshebel sind denen der Fahrzeuge mit Regulierventil und Thermostaten gleich.



**BETÄTIGUNGSHÉBEL AM ARMATURENBRETT****1. Montage**

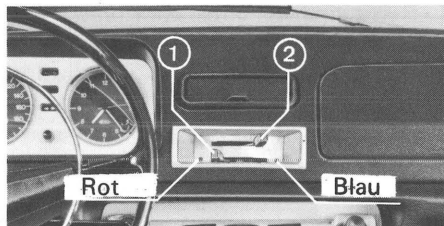
- 1 - Regulierung der Frischluftzufuhr durch senkrecht Verschieben
- Betätigung des Heizungsventils durch waagrecht Verschieben
- 2 - Entfrosten der Windschutzscheibe

**2. Montage**

Ab September 1961

- Regulierung der Frischluftzufuhr durch Zugknopf unter dem Armaturenbrett

- 1 - Betätigung des Heizungsventils
- 2 - Entfrosten der Windschutzscheibe.

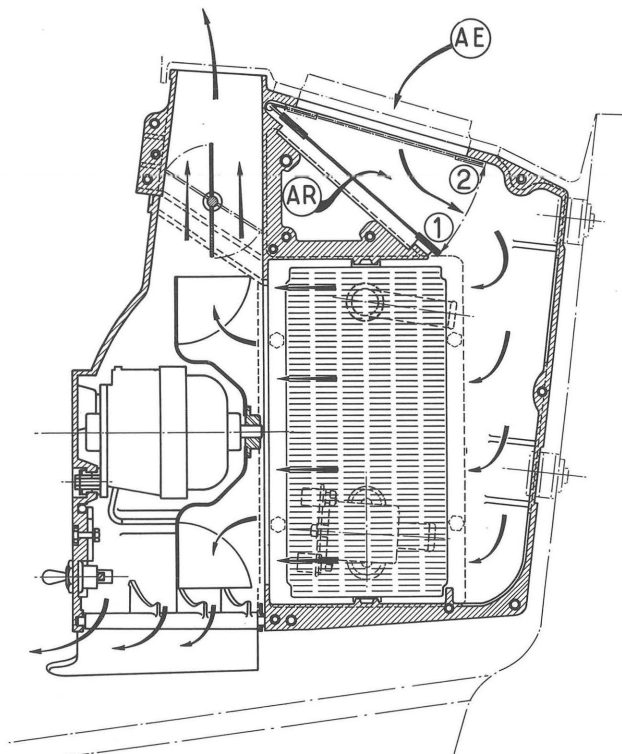
**3. Montage**

Ab Juni 1965

- Betätigung 1 umgekehrt, aufgrund der Einführung des Heizungsventils mit Thermostaten.

Ab Juli 1967

- Betätigungshebel im Armaturenbrett eingelassen.



AE - Frischlufteinlass, Klappe in Stellung 1
AR - Luftkreislauf, Klappe in Stellung 2.

FUNKTIONIEREN**1. Montage**

Hebel 1 in Position :	Obere Klappe 3 :	Hahn 4 :
F	geschlossen	geschlossen
Kalt	offen	geschlossen
Warm	offen	offen
C.A. (beschleunigte Heizung)	geschlossen	offen

ANMERKUNG — In der Zwischenstufe C ist der Hahn halb geöffnet.

2. und 3. Montage

- Zugknopf unter dem Armaturenbrett eingeschoben : obere Klappe 3 geschlossen
- gezogen : obere Klappe 3 offen.

- Hebel 1 in Stellung

R (rot) : Hahn 4 offen

B (blau) : Hahn 4 geschlossen

- Hebel 2 in Stellung :

F oder ▽

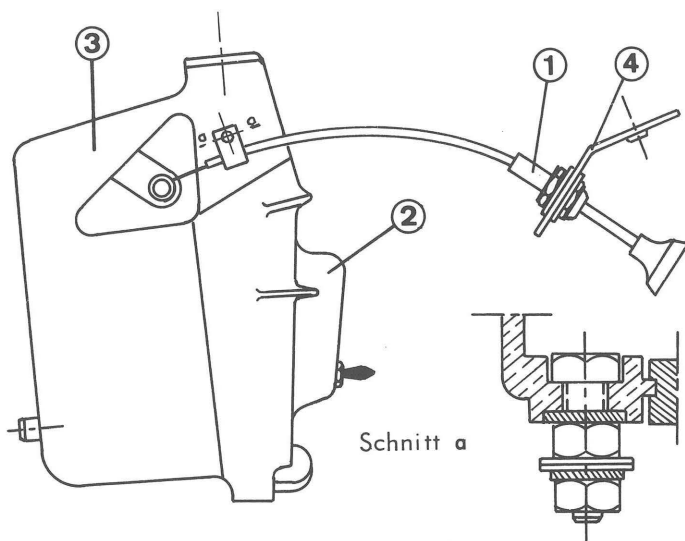
O oder ▽△

Trappe 5 :

geschlossen

offen

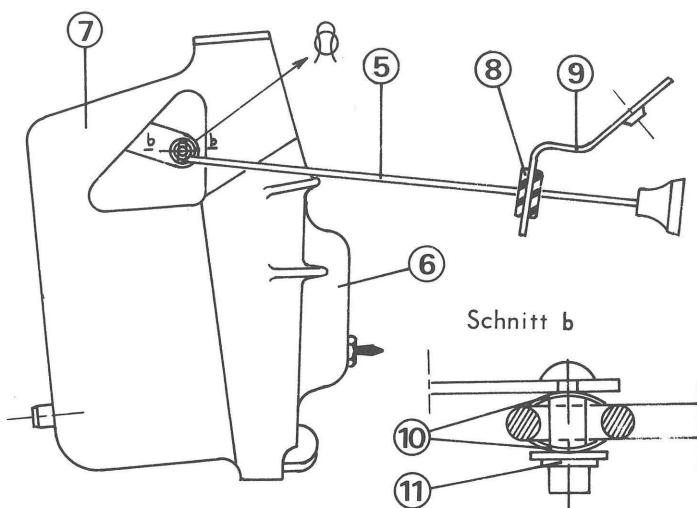
Zur Beschleunigung der Luftzirkulation (kalt oder warm) den Ventilator mit dem Schalter 6 einschalten.



DRAHTZUG FÜR FRISCHLUFTZUFUHR

1. Montage

- 1 - Drahtzug für Frischluftzufuhr (biegsam)
- 2 - Klimaanlage
- 3 - Hinteres Gehäuse
- 4 - Befestigungslasche



2. Montage

Ab Seriennummer :

404	- 5 120 056	404 LD	- 4 980 351
404 J	- 4 535 154	404 U6	- 4 742 191
404 KF	- 4 574 404	404 U6D	- 4 909 048
404 D	- 4 607 502	404 U6A	- 1 923 776
404 L	- 4 855 291	404 Break	- 4 855 157

- 5 - Drahtzug für Frischluftzufuhr (starr)
- 6 - Klimaanlage
- 7 - Hinteres Gehäuse
- 8 - Gummitülle
- 9 - Befestigungslasche
- 10 - Federscheiben
- 11 - Sprengring

Die Montage des starren Drahtzuges bedingte die Änderung der Haltelasche am Instrumentenbrett, sowie den Fortfall der Halterung an der Klimaanlage.

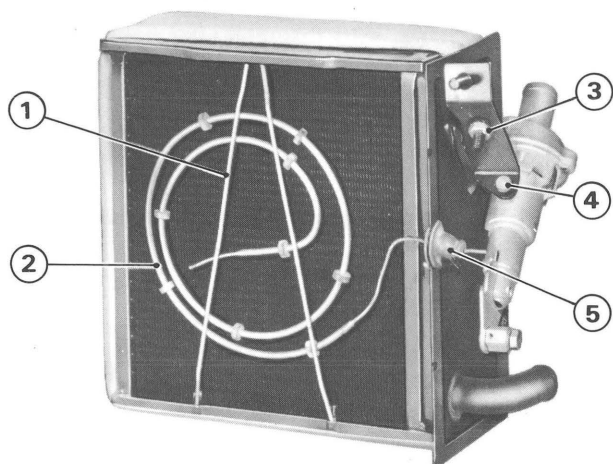
AUSTAUSCHBARKEIT

Der starre Drahtzug der 2. Montage kann in vor dieser Änderung gebaute Fahrzeuge montiert werden, unter der Bedingung, dass :

- das hintere Gehäuse
- und die Befestigungslasche ersetzt werden.

Der biegsame Drahtzug kann gegebenenfalls an Stelle des starren Drahtzuges montiert werden, unter der Bedingung, dass :

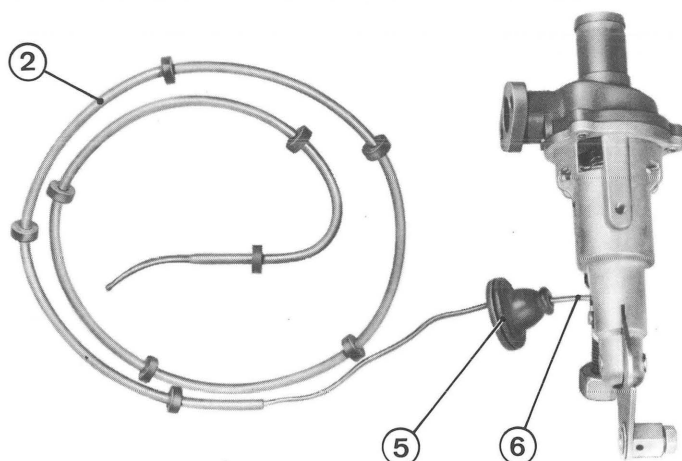
- ein Einschnitt in die Befestigungslasche am Instrumentenbrett
- und die Schraube mit Mutter zur Befestigung der Kabelhülle am Gehäuse der Klimaanlage angebracht werden.

**AUSTAUSCH EINES HEIZUNGSVENTILS MIT
TEMPERATURREGELVORRICHTUNG****Ausbau**

- Wasser des Kühlsystems ablassen, der Heizungshahn bleibt dabei vollkommen geöffnet.
- Den Drahtzug zum Heizungshahn sowie die Wasserleitungen lösen.
- Den Heizkörper mit Heizungshahn von der Klimaanlage abbauen.
- Die Drahtsicherung 1 der Spindel 2 abnehmen.
- Die Mutter 3 lockern
- Die Schraube 4 abschrauben.
- Die 2 Befestigungsschrauben des Heizungshahns abschrauben.
- Die Gummiose 5 vom Abdeckblech entfernen.
- Den Heizungshahn zusammen mit der Reglerspirale abbauen.

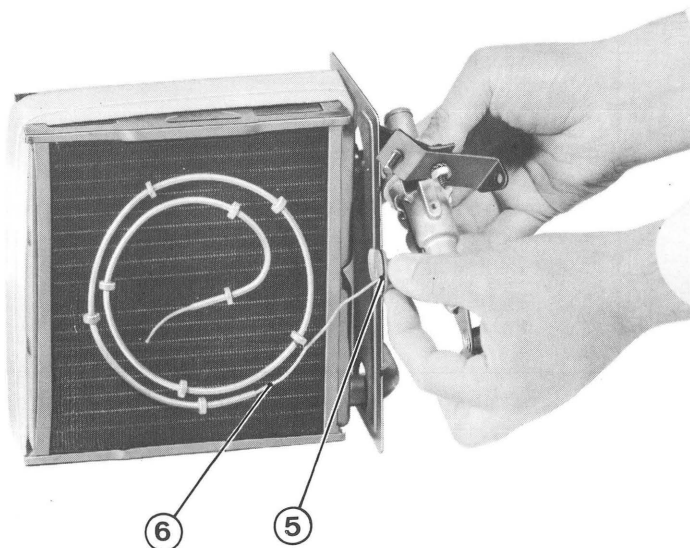
WICHTIG

Den Heizkörper sorgfältig durchspülen und dessen Zustand prüfen.

**Verpackung**

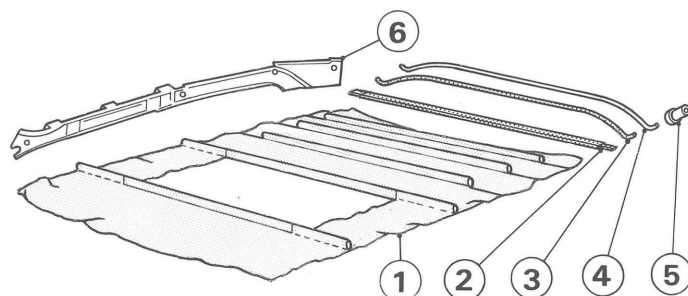
Der Teile-Satz, Regulierhahn mit Thermostatspirale (Teile-Nr. 6461.20) wird derart verpackt, dass eine Deformation des Anschlussröhrchens 6 das die Spirale, 2 mit dem Regulierhahn verbindet, ausgeschlossen ist.

Auf keinen Fall darf die dem Anschlussröhrchen und der Spirale gegebene Form geändert werden, um einen Bruch an deren Schweisspunkten zu vermeiden. Ausserdem würde eine Formveränderung die Einstellung der Heizung verändern.

**Einbau**

- Die Flanschdichtung des Heizungshahns ersetzen. Die neue Dichtung, versehen mit einer Dichtmasse, am Heizkörperflansch anbringen.
- Den Flansch des Heizungshahns unter die Befestigungslaschen des Abdeckblechs schieben, wobei gleichzeitig die Gummiose 5 in die Aussparung im Abdeckblech eingeführt wird.
Darauf achten, dass das Anschlussröhrchen 6 nicht verbogen wird.
- Die 2 Befestigungsschrauben des Heizungshahnflanschs am Heizkörper sowie die Schraube 4 einschrauben und festziehen.
- Die 3 Muttern festziehen.
- Die Drahtsicherung 1 für die Spirale am Heizkörper anbringen.
- Den Heizkörper in die Klimaanlage einführen.
- Den Drahtzug für den Heizungshahn sowie die Wasserleitungen wieder anschließen.
- Das Kühlsystem mit Wasser auffüllen und die Heizung auf Funktion prüfen.

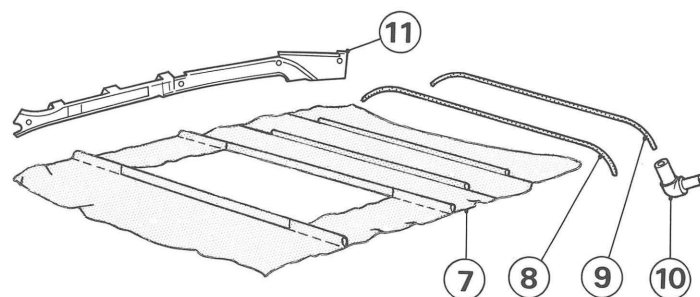
LIMOUSINEN 404 MIT SCHIEBEDACH



1. Montage

Dachverkleidung mit **3 Nähten**

- 1 - Dachverkleidung : beige 552 oder grau 549
- 2 - Spannband
- 3 - Drahtbügel
- 4 - Drahtbügel, hinten
- 5 - 6 Endstücke aus Plastik für die Drahtbügel und das Spannband
- 6 - Innenblech des Dachholms, seitlich



2. Montage

An Seriennummer :

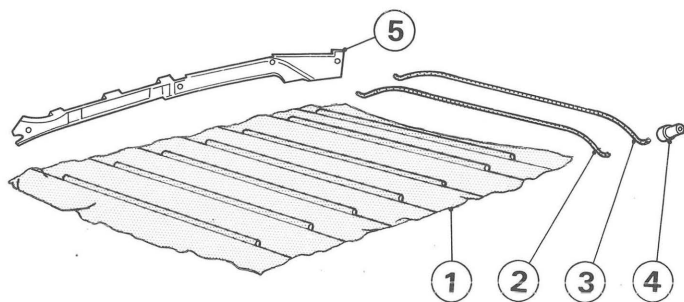
- 404 - 4 471 968
- 404 J - 4 529 034
- 404 KF - 4 561 309
- 404 D - 4 601 227

Dachverkleidung mit **2 Nähten**

— Geänderte Teile :

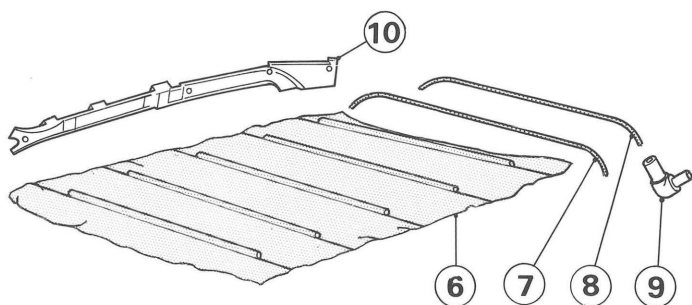
- 7 - Dachverkleidung, beige 552 oder grau 549 ohne Spannband
- 8 - Drahtbügel
- 9 - Drahtbügel, hinten
- 10 - 4 Endstücke aus Plastik für Drahtbügel
- 11 - Innenblech für Dachholm, seitlich

LIMOUSINEN 404 OHNE SCHIEBEDACH

**1. Montage**

Dachverkleidung mit **7 Nähten**.

- 1** - Dachverkleidung : beige 552 oder grau 549
- 2** - Sechs Drahtbügel
- 3** - Drahtbügel, hinten
- 4** - 14 Endstücke aus Plastik für die Drahtbügel
- 5** - Innenblech des Dachholms, seitlich.

**2. Montage**

Ab Seriennummer :

404	- 4 471 968
404 J	- 4 529 034
404 KF	- 4 561 309
404 D	- 4 601 227

Dachverkleidung mit **5 Nähten**

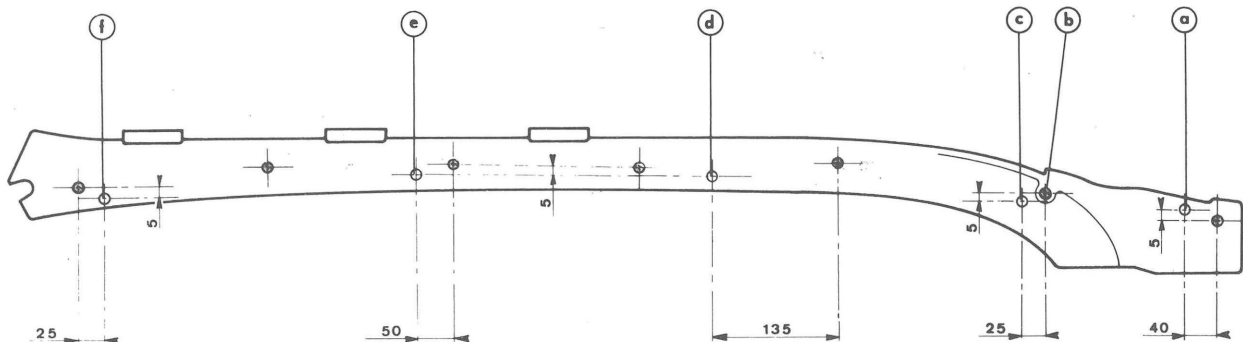
— **Geänderte Teile** .

- 6** - Dachverkleidung : beige 552 oder grau 549
- 7** - Vier Drahtbügel
- 8** - Drahtbügel, hinten
- 9** - Zehn Endstücke aus Plastik für Drahtbügel
- 10** - Innenblech des Dachholms, seitlich.

AUSTAUSCHBARKEIT
LIMOUSINEN 404 MIT ODER OHNE SCHIEBEDACH

Die Dachverkleidungen der beiden Ausführungen können unter der Bedingung untereinander ausgetauscht werden, dass die Drahtbügel sowie deren Endstücke aus Plastik ersetzt und am Innenblech des Dachholms die in nachstehender Skizze gezeigten Bohrungen ausgeführt werden.

1. Anbringung einer Dachverkleidung der 2. Ausführung an vor dieser Änderung hergestellte 404 abgeleitete Typen.



● Vorhandene Bohrungen am Innenblech des Dachholms

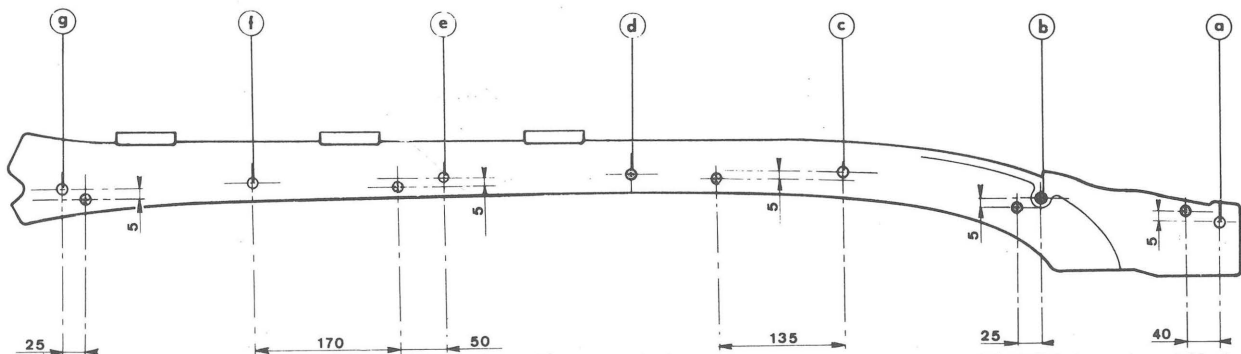
a) An 404 mit Schiebedach :

- An der Stelle a eine Bohrung von 8,3 mm Ø anbringen.
- Die Bohrungen a und b für die neuen Drahtbügel verwenden.

b) An 404 ohne Schiebedach :

- An den Stellen a, c, d, e und f Bohrungen von Ø 8,3 mm für die Befestigung der neuen Drahtbügel anbringen.
- Die Ecken der Sonnenblenden-Halter leicht abkanten, um eine Beschädigung der Dachverkleidung zu vermeiden.

2. Anbringung der Dachverkleidung der 1. Ausführung an einer abgeänderten Karosserie.



● Vorhandene Bohrungen am Innenblech des Dachholms

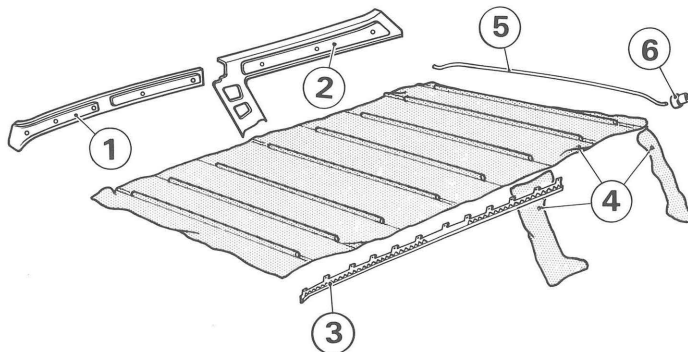
a) An 404 mit Schiebedach :

- An den Stellen a und c, 2 Bohrungen von Ø 8,3 mm anbringen.
- Die drei Befestigungslaschen des Spannbandes am Schiebedach anschweißen.
- Zur Befestigung des Drahtbügels dienen die Bohrungen a und b, und zur Befestigung des Spannbandes dient die Bohrung c.

b) An 404 ohne Schiebedach :

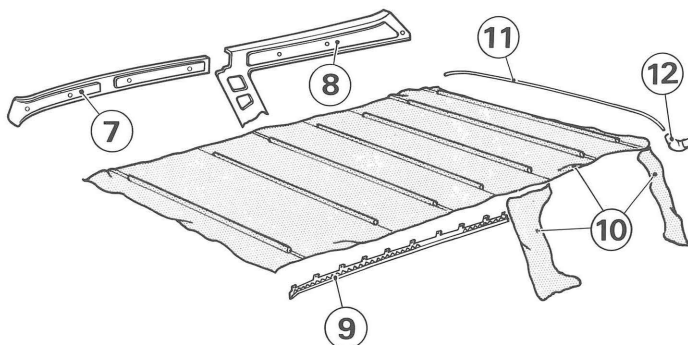
- An den Stellen a, c, e, f, und g, 5 Bohrungen von Ø 8,3 mm vornehmen und dieselben zusammen mit den vorhandenen Bohrungen b und d für die Befestigung der Drahtbügel benutzen.

FAMILIALE UND COMMERCIALE 404



1. Montage

- 1 - Innenblech des Dachholms
- 2 - Innenblech des Dachholms, seitlich
- 3 - Klemmschiene
- 4 - Dachverkleidung
- 5 - Drahtbügel
- 6 - Plastikendstücke für Drahtbügel
- Dichtung an der Hecktür.



2. Montage

Ab Seriennummer :

404	- 4 861 669	404 U6	- 4 747 822
404 Break	- 4 861 943	404 U6A	- 1 925 421
404 LD	- 4 981 349	404 U6D	- 4 910 074

Die Dachverkleidung wurde um 15 mm höher angebracht.

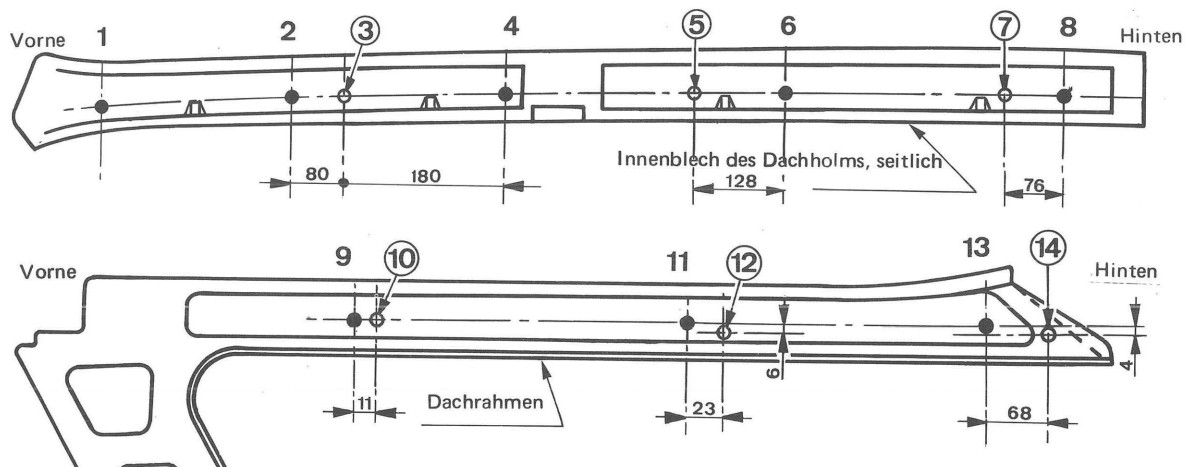
Geänderte Teile

- 7 - Innenblech des Dachholms
- 8 - Innenblech des Dachholms, seitlich
- 9 - Klemmschiene
- 10 - Dachverkleidung
- 11 - Drahtbügel
- 12 - Plastikendstücke für Drahtbügel
- Dichtung an der Hecktür.

AUSTAUSCHBARKEIT
FAMILIALE UND COMMERCIALE 404

Die Dachverkleidungen der beiden Ausführungen können unter der Bedingung untereinander ausgetauscht werden, dass die Drahtbügel sowie deren Endstücke aus Plastik ersetzt und an den seitlichen Innenblechen des Holms die in nachstehender Skizze gezeigten Bohrungen ausgeführt werden.

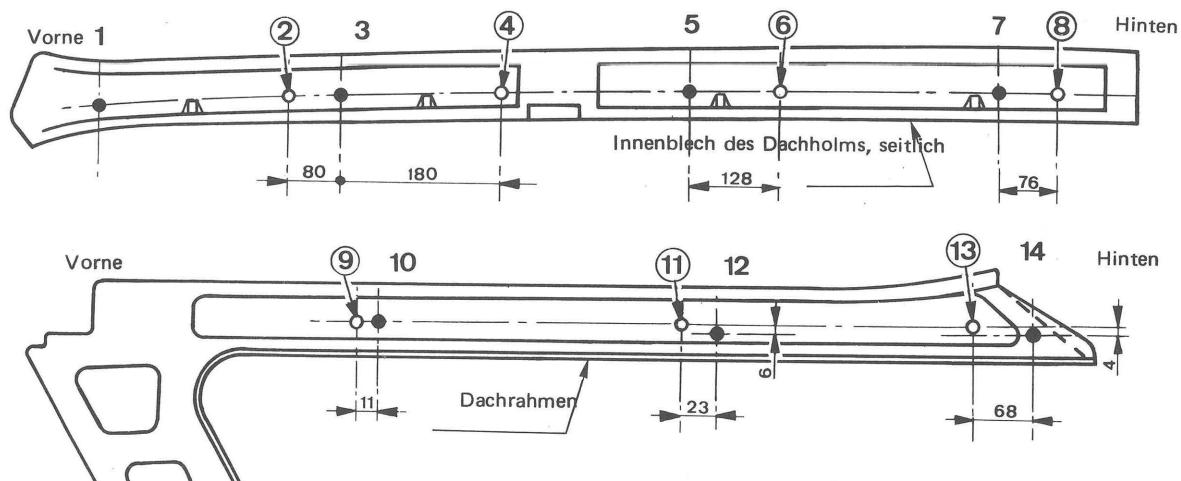
1. Anbringung einer Dachverkleidung der 2. Ausführung an vor dieser Änderung hergestellte 404 abgeleitete Typen.



● An dem Innenblech des Dachholms bereits vorhandene Bohrungen.

- An den Stellen 3 - 5 - 7 - 10 - 12 und 14, 6 Bohrungen von 8,3 mm anbringen.
- Die Profilstreben, Teile-Nr. 8339.04, an jedem Ende um 150 mm kürzen.
- Die Ecken der Sonnenblenden-Halter leicht abkanten, um eine Beschädigung der Dachverkleidung zu vermeiden.
- Die Bohrungen 1 - 3 - 5 - 7 - 10 - 12 und 14 für die Befestigung der neuen Drahtbügel verwenden.

2. Anbringung der Dachverkleidung der 1. Ausführung an einer abgeänderten Karosserie :

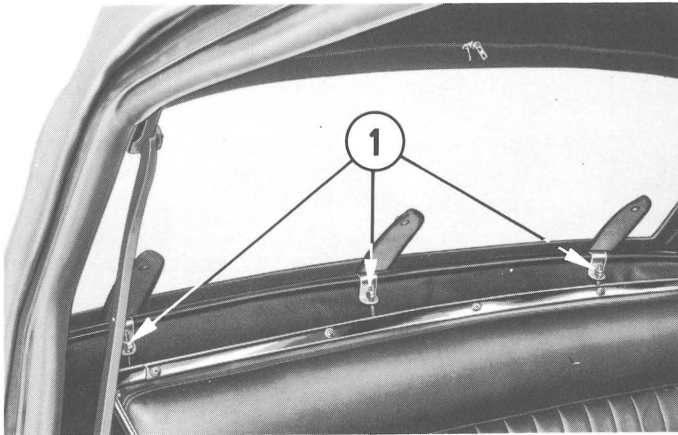


● An dem Innenblech des Dachholms bereits vorhandene Bohrungen.

- An den Stellen 2 - 4 - 6 - 8 - 9 - 11 und 13, 7 Bohrungen von \varnothing 8,3 mm anbringen.
- Die Bohrungen 1 - 2 - 4 - 6 - 8 - 9 - 11 und 13 für die Befestigung der neuen Drahtbügel verwenden.
- Zur Befestigung des hinteren Spannbandes dienen 2 an das seitliche Innenblech des Dachholms angeschweisste Befestigungslaschen anstatt der Profilstreben: Teile-Nr. 8339.04.

ANMERKUNG — Die hintere Klemmschiene kann durch die innere Dichtung der Hecktür, Teile-Nr. 8707.10 ersetzt werden, die ebenfalls zur Befestigung der hinteren Dachverkleidung verwendet wird.

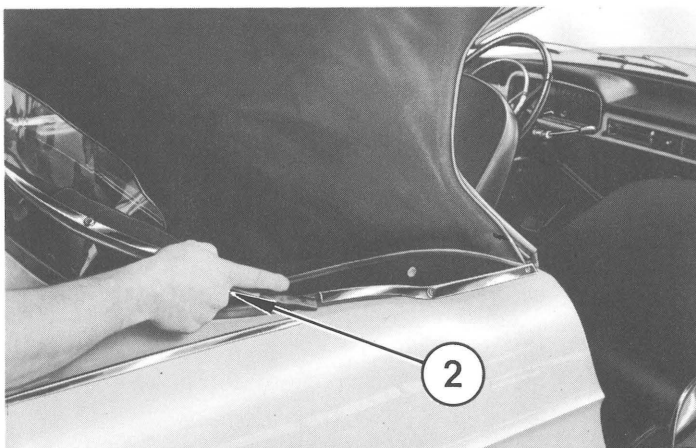
ANBRINGEN EINES HARD-TOPS - CABRIOLET 404



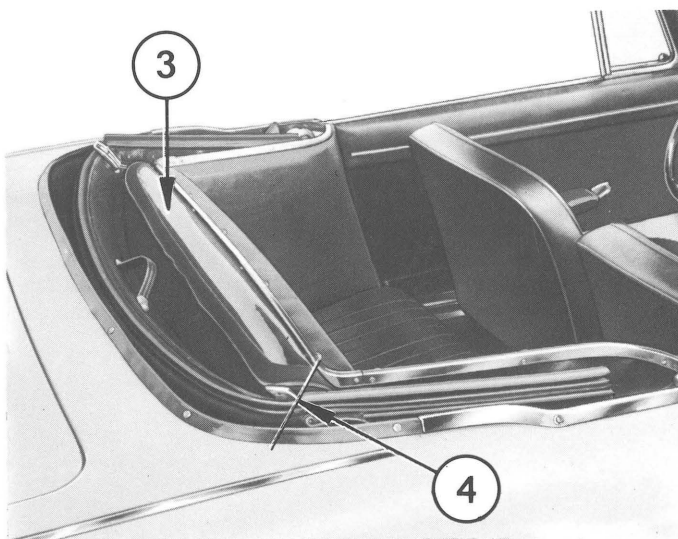
FALTEN DES VERDECKS

Vor dem Salon 1967 hergestellte 404 C

- Die Befestigungsmuttern 1 der hinteren Verdeckleiste lockern und die Haken aus ihren Winkeln nehmen (bei den Fahrzeugen bis Nr. 4.495.599 und 4.590.267 wird die hintere Verdeckleiste lediglich durch die beiden Endhaken gehalten).



- Die vorderen Verschlüsse des Verdecks lösen und dieses zur Entspannung des Stoffes vorne anheben.
- Die Druckknöpfe seitlich in Höhe der hinteren Sitzbank lösen und den hinteren Spriegel 2 freimachen, indem er angehoben und nach hinten gezogen wird.

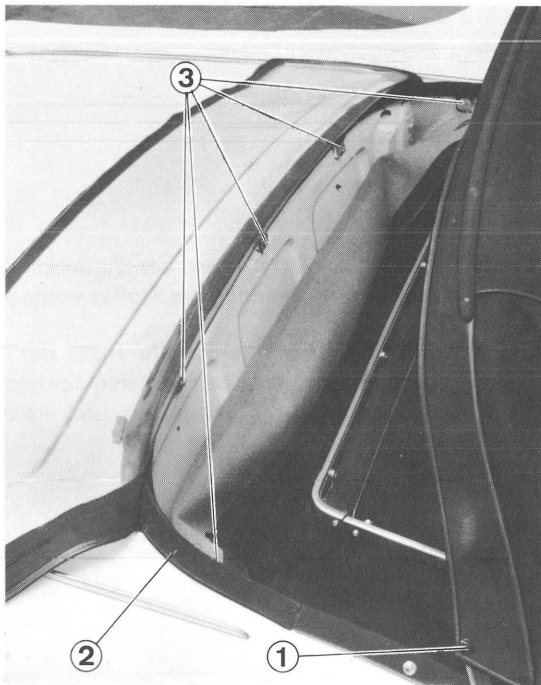


- Den hinteren Spriegel ganz in das Verdeckabteil einführen.
- Das Verdeck nach hinten klappen :
Bei den vor den Nummern 4.495.686 und 4.590.605 gelieferten Cabriolets :
Das Plastik-Rückfenster richtig in der Mitte falten.
- Bei den nach oben genannten Nummern gelieferten Cabriolets :**
Den Reißverschluss des Rückfensters lösen und das Transparentfenster 3 ohne es zu falten an der Rückenlehne der hinteren Sitzbank anlegen.
- Das Verdeck richtig in den Verdeckraum eindrücken. Es darf nicht vorstehen und soll am Vorderspriegel 4 mit der hinteren Gürtelleiste der Karosserie in einer Flucht liegen.
- Das Transparentfenster mit dem Reißverschluss 3 darüber legen.

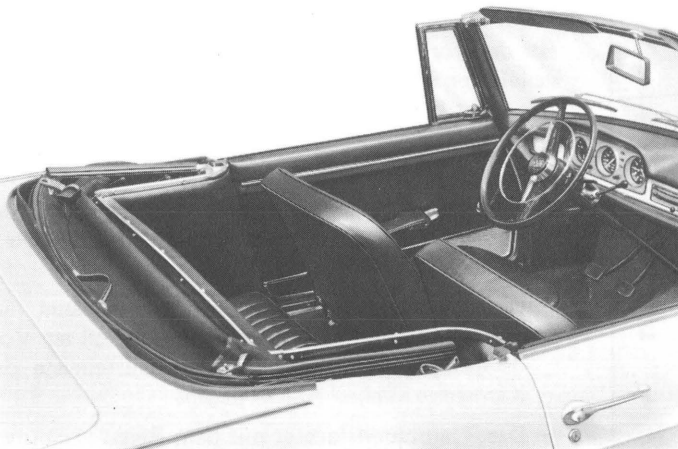
**FALTEN DES VERDECKS**

Vor dem Salon 1967 hergestellte 404 C

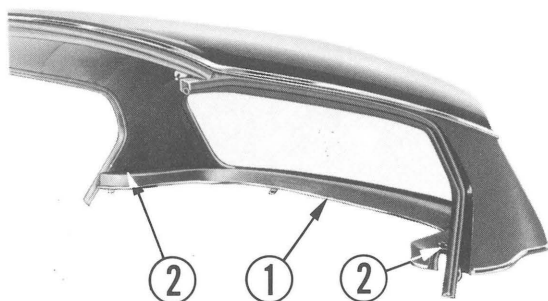
- Den Verdeckverschluss links und rechts oben an den Windlaufpfosten durch Ziehen der beiden Verschlusshebel lösen.
- Das Rückfenster öffnen, indem der Reißverschluss ganz geöffnet wird.



- Die beiden seitlichen Doppeldruckknöpfe 1 sowie die Seiten des Rückfensters und des Verdecks lösen.
- Die Rückwand des Verdeckraumes abgarnieren indem das Velcro-Band gelöst wird.
- Die 5 Befestigungsschrauben 3 der Verdeckleiste anschrauben und mit dem Rückfenster herausnehmen.
- Die Leiste mit dem Rückfenster in den Verdeckraum legen, ohne das Fenster zu knicken
- Die Spannbolzen des hinteren Spiegels lösen indem die Druckknöpfe nach oben gezogen werden.



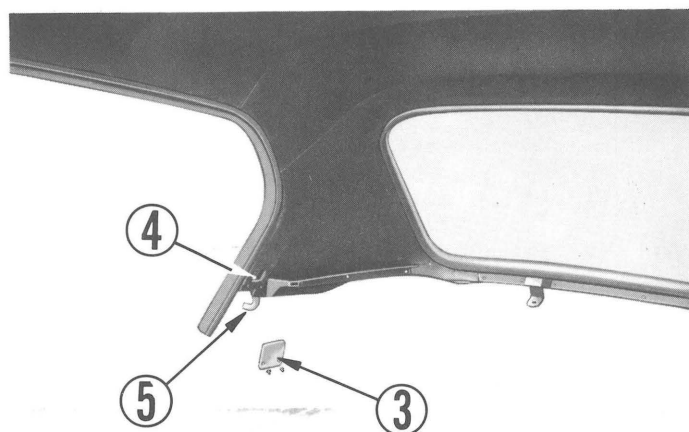
- Das Verdeck nach hinten in den Verdeckraum klappen.
- Darauf achten, dass der Verdeckstoff nicht an den Beschlägen klemmt oder an den Karosserieanten scheuert.



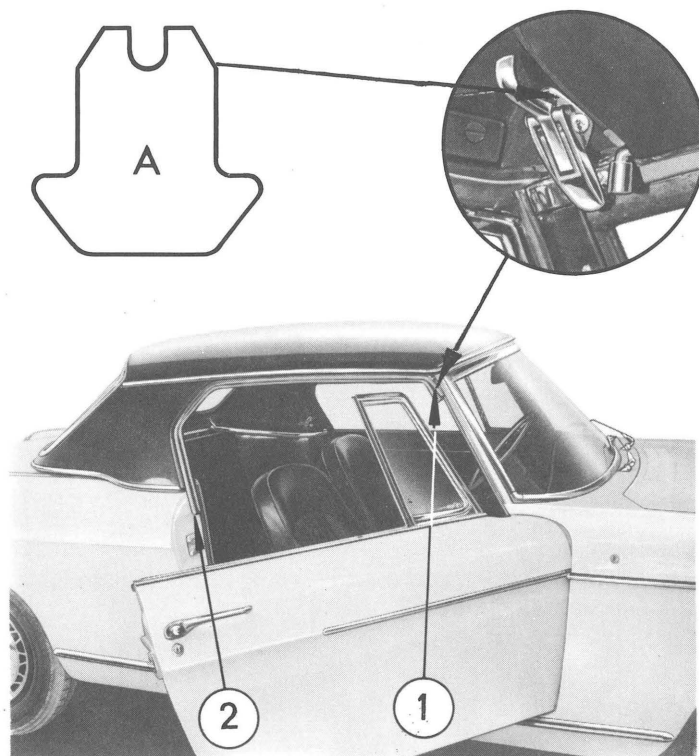
ANBRINGEN DES HARD-TOPS

Vorarbeiten

- Das hintere Ablageblech 1 abnehmen : die Befestigungsschrauben 2 losschrauben und das Ablageblech nach vorne ziehen.



- Um zu den Muttern 4 der seitlichen Befestigungshaken 5 zu gelangen, sind an beiden Seiten die kleinen Platten 3 zu entfernen.

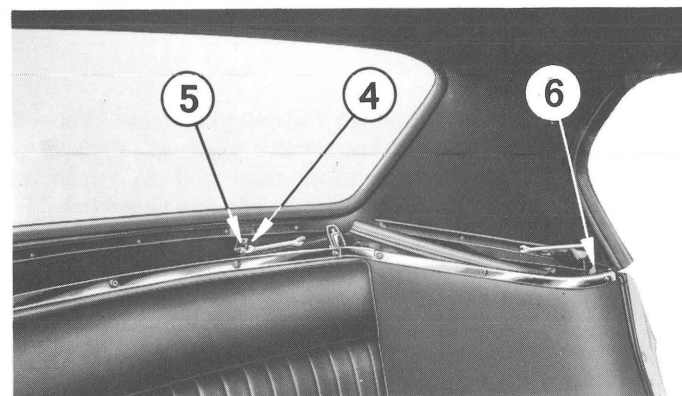
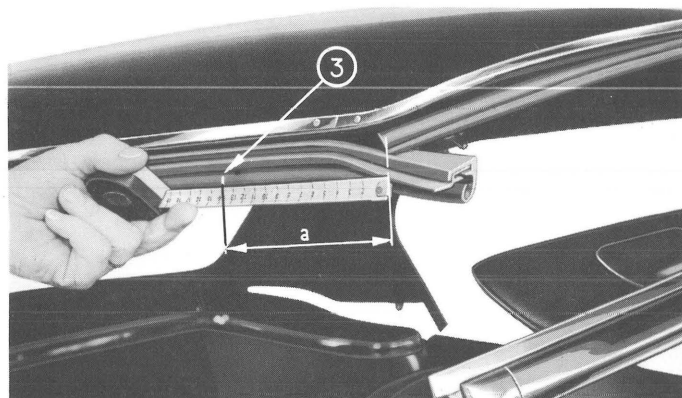
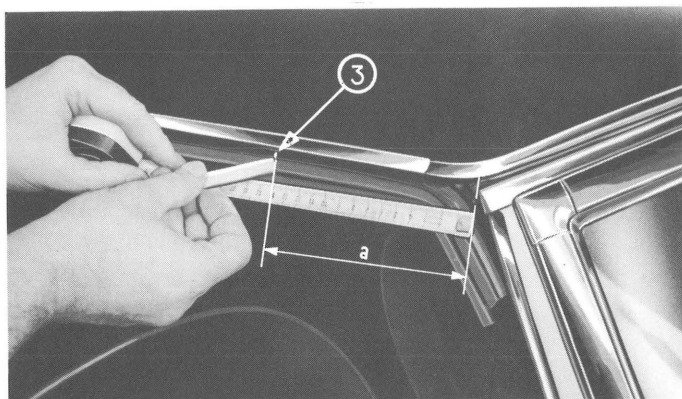


ANBRINGEN

- Das Hard-Top am Fahrzeug anbringen, wobei das Profilgummi an seinem vorderen Ende 1 am Windschutzscheiben-Pfosten und an seinem hinteren Ende 2 an der Türsäule anzuliegen hat.
- Das Hard-Top vorn an der Traverse festmachen ; die Ausgleichkeile A, die sich in dem mit dem Hard-Top gelieferten Beutel befinden, gegebenenfalls unter die Unterlagsplatte der Befestigungshaken legen.
- Sich davon überzeugen, dass das Hard-Top korrekt aufgesetzt wurde.

In der Breite soll es richtig zentriert sein.

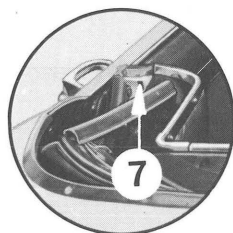
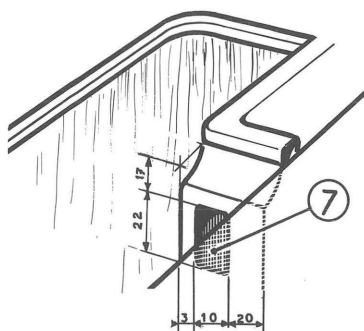
In der Länge soll das Hard-Top seitlich so weit möglich mit der Türsäule in einer Flucht liegen oder 5 mm von derselben abstehen.

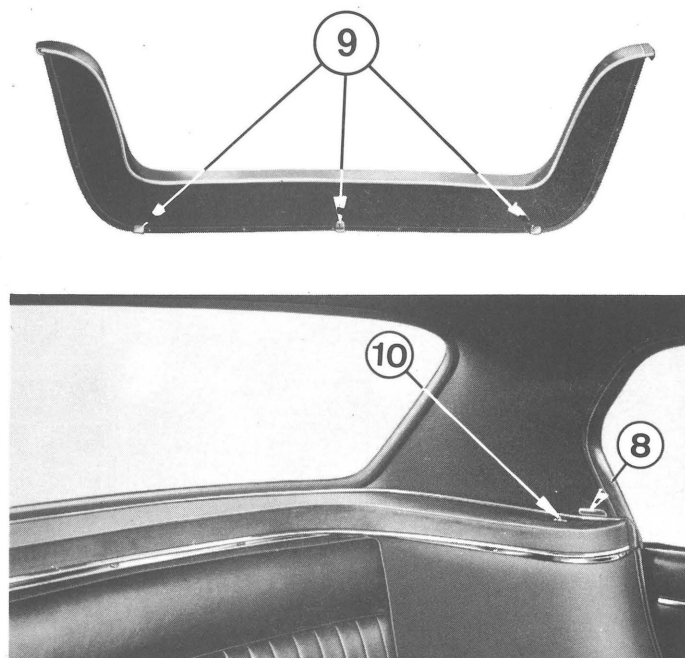


- Die Hard-Top-Dichtung gemäss dem von den Windschutzscheiben-Pfosten ab gemessenen Mass a kennzeichnen.
- Die vordere Traverse des Hard-Tops entriegeln und leicht anheben.
- Anschliessend die gemäss dem Mass a von der Kennmarke 3 markierten Hard-Top-Dichtungen an ihrem Ende abschneiden, sodass sie an den Windschutzscheiben-Pfosten anliegen.
- Das Hard-Top vorne verriegeln.

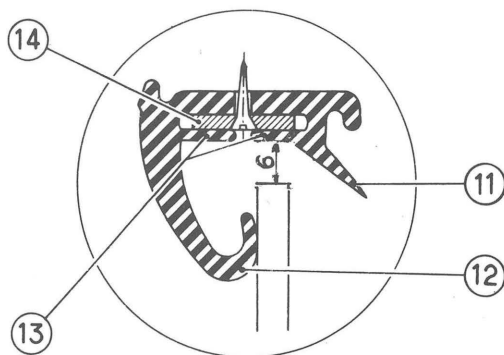
- Die beiden seitlichen Befestigungshaken 4 der hinteren Verdeckleiste in die hinteren Winkel 5 des Hard-Top einführen.
- Die Haken 4 müssen in die Bohrungen des Karosserie-Trennbleches eingreifen und die Muttern leicht angeschraubt sein. Sich vergewissern, dass diese Haken am Trennblech anliegen und nicht an den Ösen des Verdeckraumes.
- Die Befestigungshaken 6 seitlich am Hard-Top in die Löcher 7 an den hinteren Türsäulen einlassen und die Muttern leicht anziehen.
- Die Muttern der 4 Befestigungshaken wechselweise festziehen, um an allen Stellen zwischen der äusseren Hard-Top-Leiste und dem Blech der Karosserie ein gleichmässiges Spiel von ca. 5 mm zu erhalten.
- Die Profilgummi des Hard-Top an ihrem hinteren Ende so abschneiden, dass sie an den Türpfosten und an den inneren Türgarnierleisten anliegen, wenn die Türen geschlossen sind.

ANMERKUNG – Da bei den ersten Cabriolets die Löcher 7 nicht vorhanden sind, empfiehlt es sich, diese gemäss nebenstehender Skizze zu bohren.





- Die Platten 8 befestigen.
- Das hintere Ablageblech anbringen, indem die 3 hinteren Klinken 9 unter den hinteren Winkelrand des Hard-Top eingerastet werden.
- Die zwei vorderen Befestigungsschrauben 10 anziehen.



- Die Position der Scheiben gegenüber den Profildichtungen überprüfen :

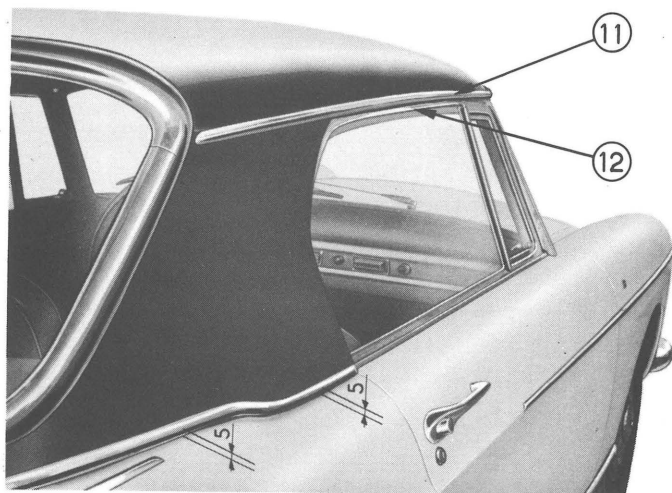
Die äussere Lippe 11 der Dichtung soll an der Fensterscheibe überstehen, und letztere soll an der unteren Lippe 12 anliegen.

- Gegebenenfalls die Lippen 13, die das Stahlband 14 verdecken, auseinanderziehen ; die Befestigungsschrauben des Profilgummis etwas lockern und letzteres seitlich gleiten lassen, um es richtig an die Scheibe zu drücken.

Prüfen, dass die Dichtungen gut an der Türsäule haften. Sollte dies nicht der Fall sein, so ist Karosseriekleber zu benutzen.

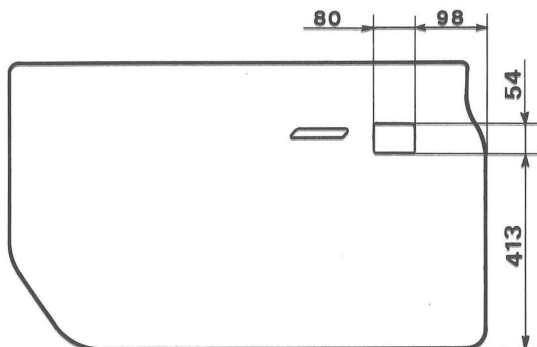
ANMERKUNG – In dem Ausnahmefall, dass sich die seitliche Verschiebung der Hard-Top-Dichtung als ungenügend erweisen sollte, wäre die Scheibe in der Neigung zu verstellen.

- Türverkleidungen abnehmen und die Fensterlaufschienen an ihren unteren Enden seitlich verstellen.
- Beim späteren Anbringen des Verdecks ist die Position der Profildichtungen entsprechend der Stellung der Scheiben neu einzustellen.

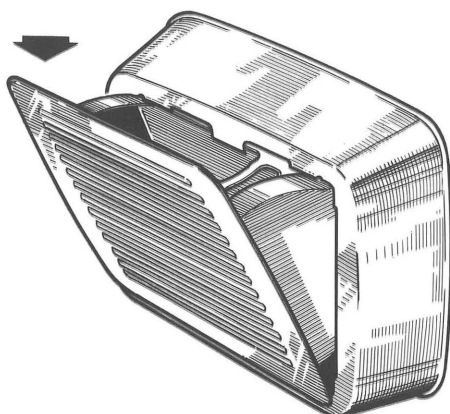


EINBAU VON ASCHENBECHERN IN HINTEREN TÜREN

Vor dem Modell 1964 hergestellte Familiale 404

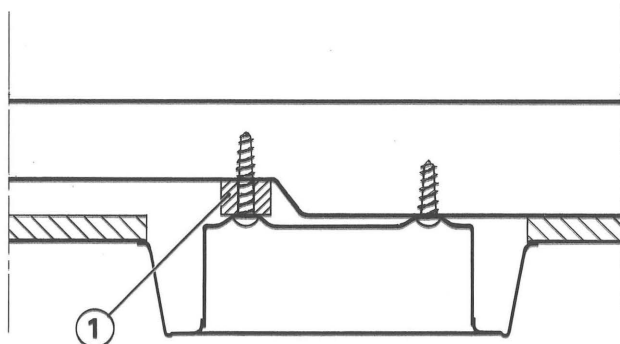


- Die Fensterkurbel, den Türgriff und die Armlehne abnehmen.
- Die Türverkleidung ausbauen.
- Diese auf die in nebenstehender Skizze angegebenen Maße abscheiden und wieder anbauen.



Teile-Nr. 8229.13

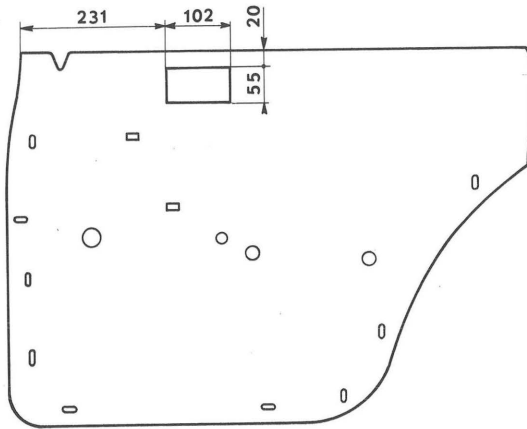
- Den Aschenbecher aus seinem Gehäuse nehmen : den Aschenbecher öffnen und von oben nach unten drücken, um ihn vom oberen Teil des Gehäuses zu lösen.
- Das Gehäuse des Aschenbechers an den dafür vorgesehenen Ausschnitt des Türinnenblechs anlegen und 2 Löcher von 2,8 mm Ø in das Türinnenblech bohren, indem das Aschenbechergehäuse als Bohrschablone benutzt wird.



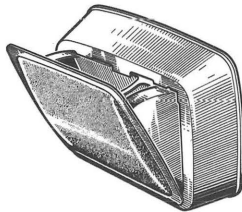
- Das Aschenbecher-Gehäuse an der Türverkleidung vorne mit einer Blechschraube von 3,5 x 15 und hinten mit einer Blechschraube von 3,5 x 25 unter Zwischenlegung einer 8 mm starken Scheibe 1 zwischen die Türverkleidung und den hinteren Ansatz des Aschenbecher-Gehäuses befestigen.
- Den Aschenbecher in sein Gehäuse einsetzen.
- Die Fensterkurbel, die Armlehne und den Türgriff wieder anbringen.

EINBAU VON ASCHENBECHERN IN HINTERE TÜREN

Vor dem Modell 1966 hergestellte Limousinen 404

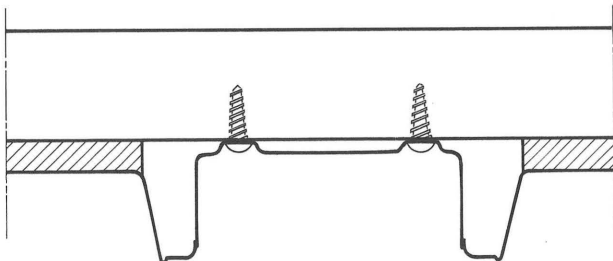


- Die Fensterkurbel, den Türgriff und die Armlehne abnehmen.
- Die Türverkleidung ausbauen.
- Aus der oberen Türgarnierleiste ein Rechteck von 102 x 55 mm laut nebenstehender Skizze ausschneiden
- Die Türverkleidung wieder anbringen :



Teile-Nr. 8229.17

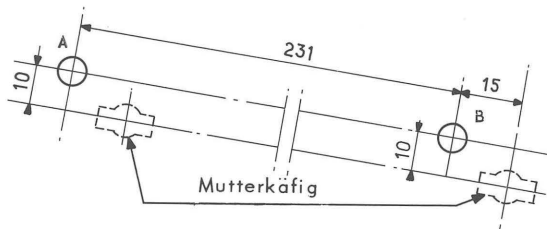
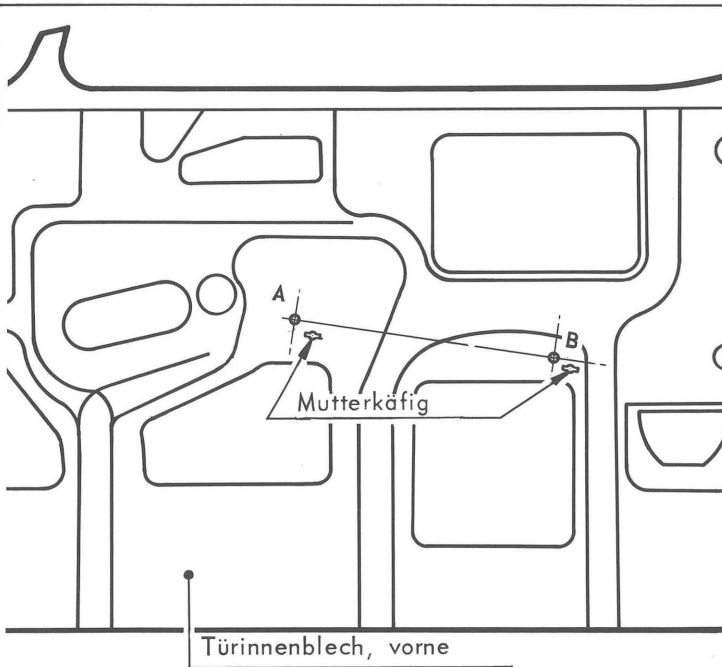
- Den Aschenbecher aus seinem Gehäuse nehmen.
- Das Gehäuse des Aschenbechers an den dafür vorgesehenen Ausschnitt des Türinnenblechs anlegen und 2 Löcher von 2,8 mm \varnothing in das Türinnenblech bohren, indem das Aschenbechergehäuse als Bohrschablone benutzt wird.



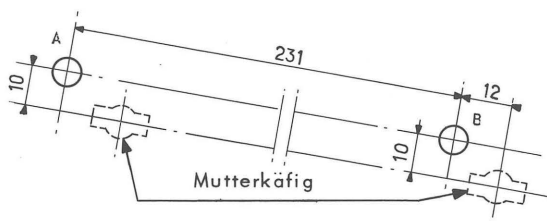
- Den Aschenbecher-Gehäuse mit einer Blechschraube von 3,5 x 15 befestigen.
- Den Aschenbecher in sein Gehäuse einsetzen.
- Die Fensterkurbel, die Armlehne und den Türgriff wieder anbringen.

EINBAU VON ARMLEHNEN DER 1. MONTAGE AN VORDER- UND HINTERTÜREN

Limousine 404 ab Juli 1961



①

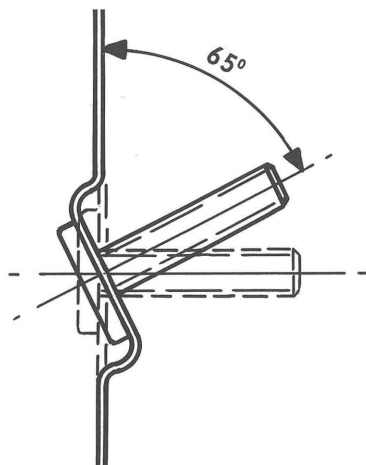


②

Ab Juli 1961 wurden die Armlehnen an den Türen aus geformtem Weichmaterial, anstatt aus Kunststoffleder hergestellt.

Die Befestigung dieser Armlehnen an dem Türinnenblech ist deshalb unterschiedlich. Es ist beim Auswechseln einer Tür angebracht, die alte Armlehne folgendermassen einzubauen :

- 2 Löcher A und B von $\varnothing 6,5$ mm laut Skizze aufzeichnen und aufbohren.
- Nr. 1 für die Vordertüren.
- Nr. 2 für die Hintertüren.
- 2 Schrauben von 6×25 mm \varnothing in diese 2 Löcher einschweissen.



- Eine entsprechend grosse Fläche um die Schrauben mit dem Lötbrenner wärmen, damit diese gemäss nebenstehender Zeichnung nach oben gebogen werden können.
- Die Türverkleidung anbringen.
- Die Türgriffe einbauen.
- Die Armlehne anbringen.