

Rahmen

**RWTÜV**

## Technischer Bericht FTP96/24704/A/09

über einen Austauschrahmen  
für den Pkw Citroen 2CV

Antragsteller:  
WHEELS  
22 Hertford Road  
Tewin, Herts AL6 0JY  
England

### 1. Angaben zum Fahrzeugteil

#### 1.1 Allgemeines

Unter dem Gesichtspunkt, daß einerseits die Produktion des Citroen 2CV bereits seit längerem eingestellt wurde und komplette Karosserien schon jetzt nicht mehr auf dem Ersatzteilwege erhältlich sind, andererseits dieses Fahrzeug von Liebhaberkreisen als unverzichtbares Kultobjekt betrachtet wird, wurde vom Auftraggeber ein Ersatzrahmen entwickelt, um auch nach Produktionsende des Original-Ersatzrahmens den Fortbestand dieses außergewöhnlichen Fahrzeugs sicherzustellen.

Dieser Bericht befaßt sich ausschließlich mit sicherheitstechnischen und adaptiven Aspekten des Austauschrahmens; betriebserlaubnis- und zulassungsrechtliche Fragen sind nicht Gegenstand der nachfolgenden Ausführungen.

#### 1.2 Technische Angaben

Hersteller: WHEELS  
22 Hertford Road  
Tewin, Herts AL6 0JY  
England

Art: Leiterrahmen mit Paneel-Blechen an Ober- und Unterseite

Werkstoff: verzinkter Stahl

Abmessungen: s. Anlage 5.4

Gewicht des Austauschrahmens: 70 kg

Gewicht des Originalrahmens: 55 kg

MHÜG0004.DOC

Anschrift:  
Institut für Fahrzeugtechnik  
Adlerstraße 7  
45307 Essen  
Telefon (0201) 825-0  
Telefax (0201) 825-4150

RWTÜV  
FAHRZEUG GMBH  
Sleubensstraße 53  
45138 Essen  
Telefon (0201) 825-0  
Telefax (0201) 825-2517  
Telex 8 579 680  
AG Essen, HRB 9975  
Aufsichtsratsvorsitzender:  
Hartmut Griepenitrog  
Geschäftsführung:  
Clays Wolf (Vors.)  
Klaus Bothe  
Dieter Födisch  
Ulrich Kästner

Antragsteller: WHEELS  
22 Hertford Road  
Tewin, Herts AL6 0JY  
England

Bericht Nr.  
FTP96/24704/A/09

Fahrzeugteil: Austauschrahmen 2CV

Blatt 2/3

---

## 2. Umfang der Prüfung

- 2.1 Prüfung der Torsions- und Biegesteifigkeit
- 2.2 Überprüfung der Montagepunkte hinsichtlich Übereinstimmung mit dem Originalrahmen
- 2.3 Beurteilung der Sicherheitsgurt-Verankerungspunkte

## 3. Ergebnis der Prüfung

- 3.1 Die Torsions- und Biegesteifigkeit des Austauschrahmens wurde im Vergleich zum Originalrahmen geprüft. Die Prüfung erfolgte bei STATUS (Specialist Transport Advisory & Testing Utility Society) beim Department of Mechanical Engineering der Manchester Metropolitan University und führte zu folgenden Ergebnissen:

### Austauschrahmen

Torsionssteifigkeit:	2742 Nm/°
Biegesteifigkeit:	350 kg/mm

### Originalrahmen

Torsionssteifigkeit:	2810 Nm/°
Biegesteifigkeit:	360 kg/mm

Aufgrund der o.a. Untersuchungsergebnisse kann festgestellt werden, daß Original- und Austauschrahmen gleiche Verwindungs- und Biegesteifigkeit aufweisen, da die Abweichung in beiden Belastungsfällen nur etwa 2,5 % beträgt.

- 3.2 Die Montagepunkte für Karosserie, Fahrwerk, Motor, Kraftstoffbehälter u. a. sind bei Austausch- und Originalrahmen identisch. Es ist lediglich darauf zu achten, daß die verbleibende Materialstärke zwischen den Bohrungen zur Befestigung der Bodengruppe und der Rahmenseitenkante mindestens 4 mm beträgt.

Während das untere Paneel-Blech mit dem Rahmen vernietet ist, wird das obere gleichzeitig mit Karosserie und äußerem Bodenblech verschraubt.

---

Antragsteller: WHEELS  
22 Hertford Road  
Tewin, Herts AL6 0JY  
England

Bericht Nr.  
FTP96/24704/A/09

**RWTVU**

Fahrzeugteil: Austauschrahmen 2CV

Blatt 3/3

Feder- und Dämpferaufnahmen sind als Original-Ersatzteile integriert oder an durchgehenden Rahmenquerträgern unter zusätzlicher Verwendung eines Montagebockes fixiert (s. Anlage 5.4).

- 3.3 Die inneren Verankerungspunkte für die vorderen Sicherheitsgurte befinden sich an gleicher Stelle wie beim Originalrahmen. Sie sind jedoch in gleicher Ebene angeordnet wie das Bodenblech, während sie beim Originalrahmen in eine muldenförmige Vertiefung abgesenkt sind: nach Montage der Sicherheitsgurte ragen deshalb die Befestigungsschrauben über die Bodenebene hinaus. Da sie sich im Fußbereich der hinteren Insassen befinden, hat diese Modifikation keine negativen Auswirkungen auf die innere Sicherheit des Fahrzeugs.

Die Festigkeit der Verankerungspunkte ist sogar höher zu bewerten als beim Originalfahrzeug, da die Materialstärken der Rahmenprofile, die im Bereich der Verankerungspunkte in einem engen Gitterverbund verschweißt sind, erheblich größer sind als bei dem in Leichtbauweise konzipierten Originalrahmen.

#### 4. Zusammenfassung

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen bestehen sicherheitstechnisch keinerlei Bedenken gegen die Verwendung des Austauschrahmens am Pkw Citroen 2CV.

Essen, 17. Dezember 1996  
Hüt/Msr

Institut für Fahrzeugtechnik  
Typprüfstelle

Dipl.-Ing. Hütter  
Amtlich anerkannter Sachverständiger  
für den Kraftfahrzeugverkehr



Rahmen



## Bestätigung

Die TÜV CERT-Zertifizierungsstelle  
der QM-Systeme  
der RWTÜV Systems GmbH

bescheinigt gemäß  
TÜV CERT-Verfahren, dass das Unternehmen

**DIE ENTE**

Der 2 CV Spezialist  
48308 Senden

für die Objektgruppen

Austauschfahrzeugrahmen,  
Grill / Blenden (54), Spoiler (58),  
Karosserieteile / Verkleidungen (60)

ein

Qualitätsmanagementsystem  
eingeführt hat und anwendet.

Das Qualitätsmanagement-System entspricht den Forderungen des  
internationalen und deutschen Straßenverkehrsrechts.

Auditbericht-Nr.: 20539983

Diese Bestätigung mit der Registrier-Nr. 04102-21375

ist gültig bis September 2005



**RWTÜV**

Essen, 02.09.2002

TÜV CERT Zertifizierungsstelle für QM-Systeme  
der RWTÜV Systems GmbH

---

## GUTACHTERLICHE STELLUNGNAHME

Nr.: 148.008.02

Über die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeugs bei bestimmungsgemäßem Ein- oder Anbau von Teilen

für das Teil/  
den Änderungsumfang : **Leiterrahmen mit Paneelblechen an Ober- und Unterseite**

vom Typ : **AZ**

des Herstellers : **Die Ente  
Industriestr. 16  
48308 Senden**

### 0. Hinweise für den Fahrzeughalter

#### Unverzügliche Durchführung und Bestätigung der Änderungsabnahme:

Eine Änderungsabnahme gem. Par. 19 Abs. 3 StVZO ist nicht erforderlich, da es sich im vorliegenden Fall um eine Reparaturmaßnahme eines bestehenden Fahrzeugs handelt. Die Übernahme der Fahrgestellnummer in den Austauschrahmen ist bei der Zulassungsbehörde zu beantragen.

#### Einhaltung von Hinweisen und Auflagen:

Die unter III. und IV. aufgeführten Hinweise und Auflagen sind dabei zu beachten.

#### Mitführen von Dokumenten:

Nach der durchgeführten Abnahme ist der Nachweis mit der Bestätigung über die Änderungsabnahme mit den Fahrzeugpapieren mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen vorzuzeigen; dies entfällt nach erfolgter Berichtigung der Fahrzeugpapiere.

#### Berichtigung der Fahrzeugpapiere:

Die Übernahme der Fahrgestellnummer in den Austauschrahmen ist bei der Zulassungsbehörde zu beantragen.

Die Berichtigung der Fahrzeugpapiere ( Fahrzeugbrief und Fahrzeugschein, Betriebserlaubnis nach § 18 Abs. 5 StVZO oder Anhängerverzeichnis ) durch die zuständige Zulassungsbehörde ist durch den Fahrzeughalter aufgrund Par. 27 Abs. 1a StVZO erforderlich.

Gutachterliche Stellungnahme Nr.: TZ-026883-A0-131

Auftraggeber : Die Ente  
48308 Senden



Prüfgegenstand : Leiterraahmen  
Typ : AZ

Blatt 2 von 5  
Fassung: 06.11.2002

### I. Verwendungsbereich

Fahrzeughersteller	Citroen	Citroen	Citroen
Fahrzeugtyp	AZ-A, AZ-L, AZU	AY-A, AYA, AYA-K	AM, AM 2
Handelsbezeichnung	2 CV	Dyane 4, - 6	AMI 6
ABE-Nr.: / EG-BE-Nr.	4012/0, -/1,	5950/0, -/1, 5951/0	4240/0

### Einschränkungen zum Verwendungsbereich

Bei Dyane 4, Dyane 6 und AMI 6 nicht für Ausführung Kombinationskraftwagen

### II. Beschreibung des Teiles / Änderungsumfanges

Austausch – Leiterraahmen mit Paneelblechen an Ober- und Unterseite  
Der Rahmen wird aus Stahlblechprofilen verschiedener Form und Stärke verschweißt und anschließend verzinkt. Alle Anbaumaße für Fahrwerk und Karosserie bleiben gegenüber dem serienmäßigen Rahmen erhalten

Fertigungsbetrieb : The 2CV Chassis Company (Wheels), P.O.Box 110,  
Haywards Heath, RH 17 6YE, GB

Kennzeichnung : **2CV CHASSIS COMPANY, AZ . . . . .**  
1. u. 2. Stelle: Fahrzeugtyp (AZ)  
3. u. 4. Stelle: Fertigungsjahr  
5. u. 6. Stelle: Fertigungsmonat  
7. u. 8. Stelle: laufende Nummer

Art der Kennzeichnung : Typenschild

Ort der Kennzeichnung : auf hinterem Querträger im Motorraum - Beifahrerseite

Material : Stahl, verzinkt

Gewicht : ca. 70 kg

**Hauptabmessungen (mm)** : Länge                      Höhe                      Breite  
3550 mm                      105 mm                      770 mm

Gutachterliche Stellungnahme Nr.: TZ-026883-A0-131

Auftraggeber : Die Ente  
48308 Senden

Prüfgegenstand : Leiterrahmen

Typ : AZ

**RWTUV**

Blatt 3 von 5  
Fassung: 06.11.2002

Fotos des Rahmens

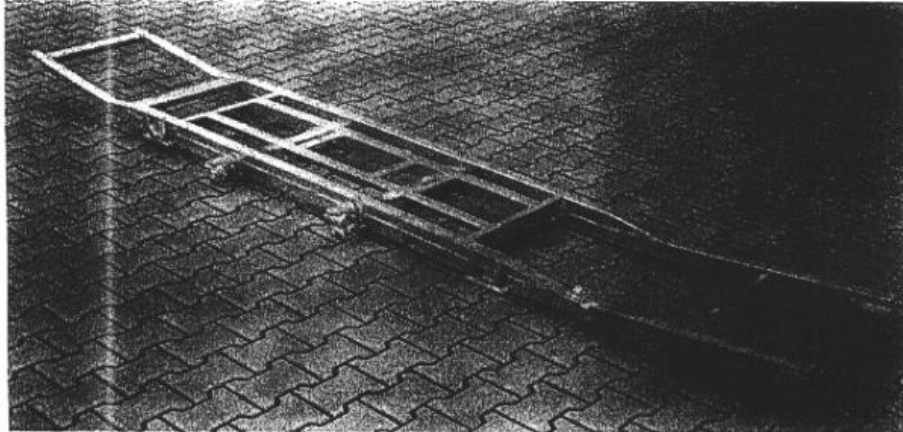


Bild 1: Rahmen ohne Paneelbleche

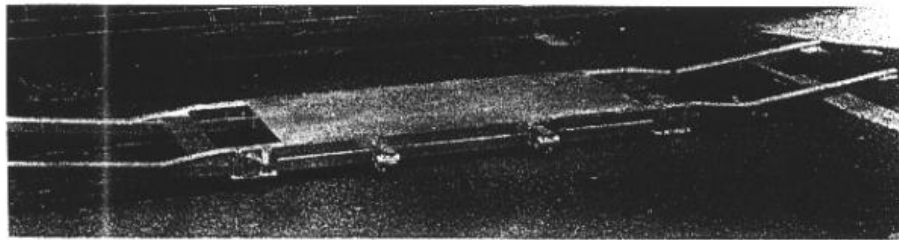


Bild 2: Rahmen mit Paneelblechen (Oberseite)

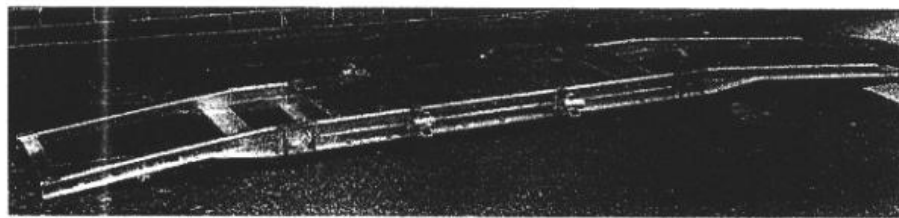


Bild 3: Rahmen mit Paneelblechen (Unterseite)

- III. **Hinweise zur Kombinierbarkeit mit weiteren Änderungen**  
Die Aufnahme von Kupplungskugeln mit Halterung wurde nicht geprüft

#### IV. Hinweise und Auflagen

##### Auflagen für den Einbaubetrieb und die Änderungsabnahme:

- IV.1** Der Austauschrahmen muss gem. Einbauanweisung des Herstellers fachgerecht eingebaut werden.
- IV.2** Die verbleibende Materialstärke zwischen den Bohrungen zur Befestigung der Bodengruppe und der Rahmenunterkante muss min. 4 mm betragen.
- IV.3** Das untere Paneelblech ist mit dem Rahmen vernietet, das obere wird gleichzeitig mit Karosserie und äußerem Bodenblech verschraubt.
- IV.4** Die inneren Verankerungspunkte für die vorderen Sicherheitsgurte befinden sich an gleicher Stelle wie beim Originalrahmen, sind am Originalrahmen jedoch in einer muldenförmigen Vertiefung abgesenkt. Dadurch ragen die Befestigungsschrauben nach der Montage der Sicherheitsgurte über die Bodenebene heraus. Da sie sich im Fußbereich der Fondpassagiere befinden, ist diese Modifikation ohne sicherheitstechnische Relevanz.
- IV.5** Die FIN des alten Rahmens ist auf den Austauschrahmen an der serienmäßigen Prägestelle zu übertragen.

##### Hinweise und Auflagen zum Anbau:

Die genaue Beschreibung des Aufbaus und der Befestigung ist der Montageanleitung des Herstellers zu entnehmen.

##### Berichtigung der Fahrzeugpapiere:

Eine unverzügliche Berichtigung der Fahrzeugpapiere nach § 27 Abs. 1a StVZO ist erforderlich.

Folgendes Beispiel für die Eintragung wird vorgeschlagen:

Ziffer	Eintragung
9	- 15 kg
14	+ 15 kg
33	ZIFF. 1: M. AUSTAUSCHRAHMEN; SERIENNUMMER: AZ.....*FIN AN ORIGINALSTELLE EINGESCHLAGEN **

#### V. Prüfgrundlagen und Prüfergebnisse

##### Prüfgrundlage:

StVZO  
VdTÜV Merkblatt Nr. 751



Gutachterliche Stellungnahme Nr.: TZ-026883-A0-131

Auftraggeber : Die Ente  
48308 Senden



Prüfgegenstand : Leiterrahmen  
Typ : AZ

Blatt 5 von 5  
Fassung: 06.11.2002

#### **Fahrzeugabmessungen und -gewichte**

Die Fahrzeugmaße bleiben unverändert. Das Leergewicht erhöht sich, die Nutzlast verringert sich um 15 kg.

#### **Torsions-, Biegesteifigkeit und Dauerfestigkeit**

Die Torsions- und Biegesteifigkeit des Rahmens sowie die Dauerfestigkeit wurde beim Specialist Transport Advisory & Testing Utility Society (STATUS) beim Department of Mechanical Engineering der Manchester Metropolitan University durchgeführt. Der Austauschrahmen wies danach die nahezu gleiche Torsions- und Biegesteifigkeit wie der Originalrahmen auf. Der Dauertest ergab keine Schädigung der Rahmenstruktur.

#### **VI. Anlagen**

Einbauanleitung des Herstellers

#### **VII. Schlußbescheinigung**

Es wird bescheinigt, daß die im Verwendungsbereich beschriebenen Fahrzeuge nach der Änderung und der durchgeführten und bestätigten Änderungsabnahme unter Beachtung der in diesem Teilegutachten genannten Hinweise / Auflagen insoweit den Vorschriften der StVZO in der heute gültigen Fassung entsprechen.

Der Auftraggeber hat den Nachweis erbracht, daß er ein Qualitätssicherungssystem gemäß Anlage XIX, Abschnitt 2 StVZO unterhält.

Die gutachterliche Stellungnahme umfasst die Blätter 1 – 9 einschließlich der unter VI. aufgeführten Anlagen und darf nur im vollen Wortlaut vervielfältigt und weitergegeben werden.

Die gutachterliche Stellungnahme verliert seine Gültigkeit bei technischen Änderungen am Fahrzeugteil oder wenn vorgenommene Änderungen an dem beschriebenen Fahrzeugtyp die Verwendung des Teiles beeinflussen sowie bei Änderung der gesetzlichen Grundlagen.

Essen, den 06. November 2002

Prüflaboratorium  
Labor für Fahrzeugtechnik  
Bereich Fahrzeuge

Dipl.-Ing. Kobus

**D****ARBEITSANWEISUNG****Erforderliche Werkzeuge:**

Werkstatthandbuch  
Umfassender Satz Werkstatt-Handwerkzeuge  
2 Stück Schraubenschlüssel, 46mm - einer muß ein Gabelschlüssel  
(oder einentsprechender Typ) sein  
Winkelschleifgerät  
Elektrobohrer (Spannfutter 10mm)  
Bremsflüssigkeit oder Hydrauliköl  
Waxoil und Unterbodenschutz (nur für Standardchassis)  
Achsböcke  
Karosserie-Böcke  
Blindnietpistole  
Steckschlüssel, 26mm tief (für EA-Befestigungen)

**Montagebausatz:**

- 1 Bremsleitung, v.v.n.h., komplett mit Dichtungen
- 1 Rolle dichtporiges Schaumstoffband, als Dichtung zwischen Aufbau  
und Chassis
- 4 Kunststoff-Endkappen für Chassisschienen-Enden
- 2 M10 x 20 Kopfschrauben und Sicherungsscheiben für vordere  
Motorlagermontage
- 8 M10 Sicherungsscheiben für Querträgerbolzen
- 8 M8 x 30 Distanzscheiben für Chassis-Boden Ausleger (zur  
Verwendung als Distanzstücke zwischen Boden und Ausleger am  
Chassis, je nach Anforderung)
- 10 M7 x 25 Kopfschrauben mit Muttern und Scheiben als Ersatz für nicht  
wiederverwendbare Schrauben am hinteren Stoßfänger  
/Karosserieboden /an den Auslegern/am Handbremshebel/an der  
Halterung der Scheinwerfer oder am vorderen Stoßfänger
- 50 M4 Kupro-Nickel-Blindnieten zur Montage des unteren Außenblechs
- 2 Isolierrohre für die Kraftstoffleitung am Durchgang durch die  
Federungskonister-Halterungen (an Chassis mit geschweißten  
Konister-Tragelementen)
- 8 P-Schellen mit Schrauben für die Kraftstoffleitung
- 8 P-Schellen mit Schrauben für die Bremsleitungen

**Empfohlene Arbeitsweise für die Demontage**

Wir gehen davon aus, daß Sie zu diesem Zeitpunkt nur das Chassis  
auswechseln und diese Arbeit so bequem und einfach wie möglich  
ausführen wollen. Wir arbeiten in der im nachfolgenden beschriebenen  
Reihenfolge.

Batterie abklemmen und ausbauen.

Innenausstattung aus dem Fahrzeug ausbauen, d.h. Sitze, Gummimatten,  
Ersatzreifen usw.

Motorhaube und Kofferraumklappe entfernen (Steckscharniere), sowie die hinteren und vorderen Seitenbleche bzw. Kotflügel.  
Im Innenraum die 24 Kopfschrauben entfernen, mit denen der Aufbau am Chassis befestigt ist (vier dieser Schrauben befinden sich unter Kunststoffstüpseln in der Bodenwanne). Sitzgurtverankerung in der Mitte, vorne und hinten sowie eine mittige selbstschneidende Schraube (Schott-Chassis-Verschraubung) entfernen.

Lenkschloss- und an der Steuersäule lösen. Kupplungszugkabel aushängen. Mittlere Sitzschiene entfernen.

Im Motorraum alle Anschlußkabel, Schläuche, Rohrleitungen und Halterungen lösen, mit denen Antriebskette oder Chassis und Aufbau zusammengehalten werden. Motorhauben-Ausstellstütze, Scheinwerfer-Halterung und vorderen Stoßfänger komplett mit Halterungen ausbauen, desgleichen den Motorhaubenverschluß. Normalerweise schneiden wir die von vorne nach hinten führende Bremsölleitung ca. 100mm vom Hauptzylinder ab und biegen das Rohr nach oben ab, so daß beim Lösen keine Bremsflüssigkeit verloren geht. Die Leitung zum Hauptbremszylinder der vorderen Bremszange ist an der rechten Zange zu lösen und so am Schott festzubinden, daß das Ende höher als der Hauptbremszylinder liegt. Die Auspuffanlage an der Verbindungsstelle zwischen Schwanenhals und Quertopf lösen und als dreiteilige Baugruppe vom Aufbau bzw.

Chassis abnehmen. Verbindungsschelle zwischen Lenksäule und Zahnstange lösen und Lenksäule nach oben drücken, so daß sie aus dem Zahnstangenritzel ausrastet. Anschlußkabel des Füllstandanzeigers am Kraftstofftank lösen (Wageninnenseite links, hinterer Radkasten), desgleichen das Kabel zur Nebelschlußleuchte. Schelle des Kraftstofftankhalses lösen und Füllstützen aus dem Tank ziehen. Wird zum Abheben des Aufbaus kein Hebezeug verwendet, auch den hinteren Stoßfänger komplett mit Halterungen entfernen. Das vereinfacht den Zugang zum Aufbau beim Heben.

Zum Lösen der Dichtung zwischen Aufbau und Chassis den Aufbau hin- und herschaukeln.

Vor dem Abheben des Aufbaus kontrollieren, ob die Dichtung gelöst ist. Aufbau jetzt von der Karosserie abheben und Chassisteil in den Arbeitsbereich rollen.

Steht keine Hebevorrichtungen bzw. kein Hebezeug zur Verfügung, braucht man bei der nächsten Phase Unterstützung. Zuerst den Heckteil des Aufbaus anheben und so abstützen, daß die hinteren Wagenheberansätze ca. 650mm über dem Boden außerhalb der Radlinie des Fahrzeugs abgestützt sind. Jetzt diesen Vorgang an der Vorderseite des Aufbaus wiederholen.

Das Chassis kann jetzt komplett mit Antriebskette unter dem Aufbau herausgerollt werden.

Getriebekasten und Motorlager lösen. Schellen am inneren Ende der Balgen

der mittigen Antriebswelle lösen. Darauf achten, daß die Kraftstoffleitung gelöst und an der Verbindungsstelle mit dem vorderen linken Chassisbein verschlossen wird. Antriebsaggregat vom Chassis abheben und an einem sicheren Ort absetzen.

Die Sicherungsnase zurückschlagen und die Sicherungsbolzen der Querträger lösen.

Die Stoßdämpfer vorne und hinten lösen und entfernen.

Die Zentriermuttern der Federungskanister lösen. Die 46mm-Einstellmutter für das Profil der mittleren Federungszyylinder können stark korrodiert sein und sind u.U. nicht mehr lösbar. Unter extremen Umständen kann ein Zertrümmern der Mutter zum Entfernen des Endstücks notwendig sein. Sattel und Kraftstofftank entfernen.

Das rollende Chassis jetzt so aufbocken, daß sich die Räder gerade über dem Boden befinden.

Vorderen Querträger komplett mit Radaufhängung und Rädern entfernen.

Dieser Teil kann jetzt weggerollt werden. Den Vorgang für die hintere Radaufhängung wiederholen.

Federungskanister entfernen. Hat das Chassis noch die Stoßdämpfer-Halterungen der Erstausrüstung, müssen die Montagezapfen für die Stoßdämpfer auf das neue Chassis übertragen werden.

Bei Modellen mit Trommelbremse ist der Handbremshebel zu entfernen.

Brems- und Kraftstoffleitungen, sowie alle Fittings, Halterungen und Puffer entfernen und zur spätere Wiederverwendung aufbewahren.

Sicherstellen, daß nichts auf dem alten Chassis verbleibt, was später benötigt werden könnte.

### **Einbauverfahren:**

Im nachfolgenden wird das Einbauverfahren für ein neues Chassis in Stichworten beschrieben. Jeder Schritt ist unter Berücksichtigung der Anweisungen in der Werkstattanleitung auszuführen.

Die Hauptträger und Innenbereiche des Chassis mit Waxoil einsprühen.

Unteres Außenblech unter Verwendung der mitgelieferten Blindnieten befestigen. Diese sind in Abständen von je ca. 100mm zu setzen. Alle anderen Außenflächen ebenfalls mit Schutzmittel behandeln.

Trägerprofil-Endverschlüsse montieren.

Kraftstoff- und Bremsleitungen montieren. Die Bremsleitung ist durch die Öffnung im aufgeweiteten Chassisteil direkt vor der rechten

Federungs-Querträgerbefestigung und gerade vor dem hinteren Querträger für den Motorraum anzuordnen. Sowohl die Kraftstoff- als auch die Bremsleitungen sind durch die 10mm-Bohrungen auf der Innenseite der Federungskanisterlager zu führen. Für die Kraftstoffleitung ist die Kunststoffisolierung zu verwenden (gilt nicht für EA-Lager).

Die Federkanister nach den Angaben in der Werkstattanleitung montieren. Handbremsstellhebel und Halterungen (bei Modellen mit Trommelbremse)

montieren.

Vordere Puffer wieder anbringen. Querträger montieren. darauf achten, daß die Aluminium-Distanzstücke richtig herum eingebaut werden. Hintere Federkanister-Stangen anlenken und einjustieren (Lagerschneiden kontrollieren und schmieren).

Kraftstofftank und hinteren Sattel montieren. Darauf achten, daß das Massekabel zwischen Kraftstofftank und Chassis guten Masseschluß gewährleistet.

Vorderen Federungs-Querträger und vordere Federkanister-Stangen montieren und einjustieren (Lagerschneiden kontrollieren und schmieren).

Vordere und hintere Stoßdämpfer montieren.

EA-Schellen in den Bohrungen der Chassis-Aufweitungen installieren.

Oberes Außenblech montieren und mit der mittleren Sitzschiene in seiner Lage sichern.

Selbstklebende Isoliermasse an den Stellen auftragen, an der der Aufbau auf dem Chassis liegt. Jetzt den Antrieb montieren; die Keilnutverzahnungen der Antriebswelle dabei vorsichtig aufeinanderschieben. Zur Befestigung des Handbremsstellhebels beim Scheibenbremsmodell die mitgelieferten Muttern und Schrauben verwenden.

Zur Montage des Karosserieaufbaus zunächst die Bohrungen des Aufbaus, des oberen Abdeckbleches und des Chassis fluchtend zueinander ausrichten und EA- Schrauben einsetzen und andrehen. Um eine einwandfrei fluchtende Lage zu erreichen, kann es erforderlich werden, die mittlere Sitzschiene zeitweilige etwas zu lösen. Als nächstes darauf achten, daß die Lenksäule problemlos in die Keilnutverzahnung der Zahnstange einrastet. (Ist dies nicht der Fall, so muß der Winkel der Lenksäule unter Verwendung von Beilagen abgeändert werden. Diese sind in dem Bereich anzubringen, in dem die Lenksäule am Armaturenbrett befestigt ist. Jetzt vier der mitgelieferten Muttern und Kopfschrauben zur Befestigung der Ausleger verwenden. Ist eine Anpassung der Auslegerbohrungen in der Bodenwanne erforderlich, so sind die Bohrungen aufzuweiten. Die Verschraubung ist danach unter Verwendung der mitgelieferten großen "Penny"- Scheiben durchzuführen. Alle Teile montieren, die vorher gelöst wurden.

Vordere Stoßfänger- und Lampenhalterungen unter Verwendung der aus den rückwärtigen Halterungen entfernten Clips wieder anbringen. Die hinteren Stoßfängerhalterungen mit Schrauben und Muttern sichern.

Alle Halterungen, Karosseriebleche und die Innenausstattung wieder anbringen.

Alle Schläuche, Schlauchschellen und Verschraubungen wieder montieren. Bremsen entlüften. Funktion der Motorhaubenverriegelung kontrollieren und ggf. nachjustieren. Batterie wieder einbauen und alle Bedienelemente überprüfen.

Probefahren und Bodenabstand nach Anforderung einregeln.