

■ FAHRZEUGE GIULIA ■ 1750 ■ UND ABGELEITETE TYPEN ■

■ KAROSSERIE ■

Alfa Romeo

REPARATUR - ANLEITUNGEN



VORLIEGENDE SCHRIFT IST FÜR ALLE ALFA ROMEO KUNDENDIENSTSTELLEN BESTIMMT UND ENTHÄLT DIE ZUR ÜBERPRÜFUNG, REPARATUR UND NACHLACKIERUNG VON KAROSSERIEN ZU BEACHTENDEN VORSCHRIFTEN UND ANWEISUNGEN; WEITERHIN WERDEN AUCH DIE WICHTIGSTEN FÄLLE VON REPARATUREN, AUS- UND EINBAU, KONTROLLE UND EINSTELLUNG, IM BESONDEREN 1750 BERLINA, BEHANDELT.

ZU EINWANDFREIER DURCHFÜHRUNG DER ÜBERPRÜFUNGEN UND REPARATUREN IST ES UNBEDINGT NOTWENDIG, DIESE MIT GEEIGNETEN GERÄTEN UND VORRICHTUNGEN UND NUR MIT ALFA ROMEO ORIGINAL-ERSATZTEILEN AUSZUFÜHREN. ES WIRD DRINGEND EMPFOHLEN, VORLIEGENDES HANDBUCH MIT DEN VON UNSEREM TECHNISCHEN KUNDENDIENST PERIODISCH HERAUSGEGEBENEN "NACHTRÄGEN" UND "INFORMATIONSBLÄTTERN" ZU ERGÄNZEN UND ZU VERVOLLSTÄNDIGEN UND IN DIESEN ENTHALTENE VORSCHRIFTEN UND DATEN GENAU ZU BEACHTEN UND ZU BEFOLGEN.

Kundendienst-Direktion

Alfa Romeo

INHALTSVERZEICHNIS

- 3 Allgemeine Reparatur-Anweisungen

RICHTBANK FÜR AUFBAU

- 5 Vorwort
- 6 Aufstellung der Schablonen
- 7 Bestandteile der Richtbank
- 8 Vorbereitung der Richtbank und des Aufbaus
- 12 Kontrolle des Aufbaus
- 14 Kontrollmasse der Halterungen mechanischer Einheiten

REPARATUREN AM AUFBAU

- 15 Austausch des Querträgers
- 22 Austausch der Vorderverkleidung und der Seitenwand
- 28 Austausch des Heckmittelstücks
- 29 Austausch der Heckpartie
- 30 Kontrolle und Instandsetzung der Scheibenrahmen

AUS – UND EINBAU, ARBEITSVORGÄNGE

- 31 Windschutz – und Heckscheiben
- 36 Türen
- 37 Innenbeläge der Türen
- 38 Tür-Zierrahmen, innen
- 39 Türschlösser
- 43 Fensterheber
- 44 Fensterscheiben
- 45 Ausstellfenster
- 47 Türdichtungen
- 49 Vordersitze
- 50 Instrumentenbrett
- 54 Konsole
- 57 Himmelverkleidung
- 65 Schalldämpfung

KONTROLL- UND EINSTELLUNGSARBEITEN

- 66 Türschlösser
- 69 Motorhaube
- 72 Kofferraumdeckel
- 73 Abdichtung der Türrahmen
- 74 Abdichtung des Kofferraums
- 75 Wasserprobe
- 76 Abdichtungen
- 84 Antidröhnmassen

NACHLACKIERUNG

- 85 Allgemeine Anweisungen
- 86 Lackfarbenbestimmung
- 86 Lackbeschaffung
- 87 Farbton-Bestimmung
- 88 Nachlackierung, Anwendungsverfahren
- 95 Unregelmässige Lackierung
- 96 Übersicht, Lack-Unregelmässigkeiten

GERÄTE

- 103 Geräte-Verzeichnis

Nachstehend erwähnen wir die allgemeinen Anweisungen, die der Arbeitsbeauftragte vor Inangriffnahme einer Karosserie-Reparatur beachten muss.

Im Falle erheblicher Verformungen des Aufbaus infolge eines Zusammenstosses oder Unfalls sind die beschädigten Teile auszutauschen; dies ist nicht nur wirtschaftlicher, sondern dient auch der ästhetischen und strukturelle Wiederinstandsetzung des Fahrzeugs.

Alle Einzelteile des Aufbaus sind als Ersatzteile lieferbar und im Ersatzteil-Katalog des Fahrzeugs verzeichnet.

- Bei Austausch von Einzelstücken ist das beschädigte Teil längs der in der Herstellung vorgesehenen Verbindungsstellen abzutrennen.

Für Abtrennung beschädigter Teile sind zu verwenden:

Handblechscheren, Tafelscheren, Zuschneidemaschinen, Metallsägen oder ähnliche Geräte die glatten Schnitt ohne Ränderverformung gewährleisten.

An durch Schweisspunkte verbundenen Stellen sind diese mit einem Spiralbohrer etwas grösseren Durchmessers (Spiralbohrer ϕ 3 ÷ 4 mm) anzubohren, um eine Verformung der umgebenden Teile zu vermeiden.

An Schweissnähten ist das aufgebrachte Material mit Meissel oder Schleifscheibe so zu entfernen, dass die Dicke der Naht verringert wird ohne die tragende Struktur in Mitleidenschaft zu ziehen.

Hierauf ist das Blechteil mit Meissel abzustemmen.

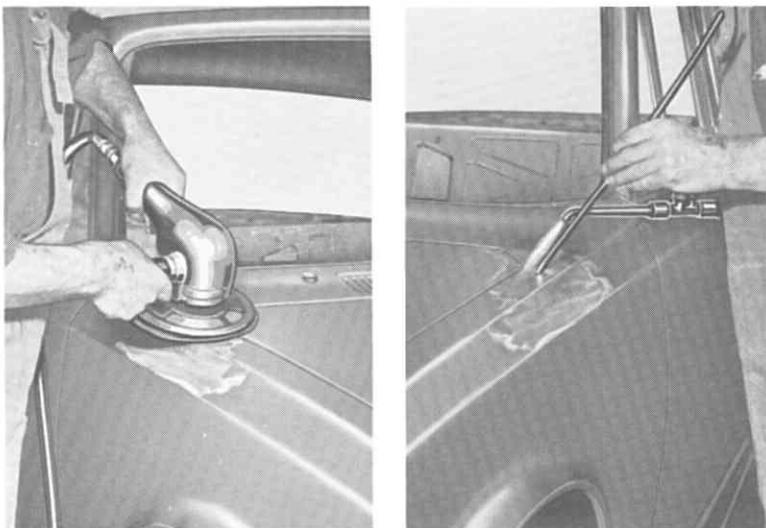
- Schnittkanten beschneiden und abschlichten.
Von Ausbohren der Schweisspunkte entstandene Löcher sind autogen zu verschweissen.
Mit einander zu verbindende Kanten des Aufbaus und des zum Austausch vorgesehenen Ersatzstückes mit Feile sorgfältig zurichten und jedwede Farb – oder Schutzschichtspuren entfernen.

ANMERKUNG – Es wird empfohlen, auf mit Alternator für Lichtstromerzeugung ausgerüsteten Fahrzeugen, vor Inangriffnahme elektrischer Schweissarbeiten, die betreffenden Anschlüsse zu lösen, um die Dioden vor Schäden zu bewahren.

- Um Oxidationserscheinungen an aussenliegenden, daher atmosphärischen Einflüssen ausgesetzten Schweissstellen vorzubeugen, sollte vor Punktschweissung ein für elektroschweisungen geeigneter Rostschutzlack aufgetragen werden.

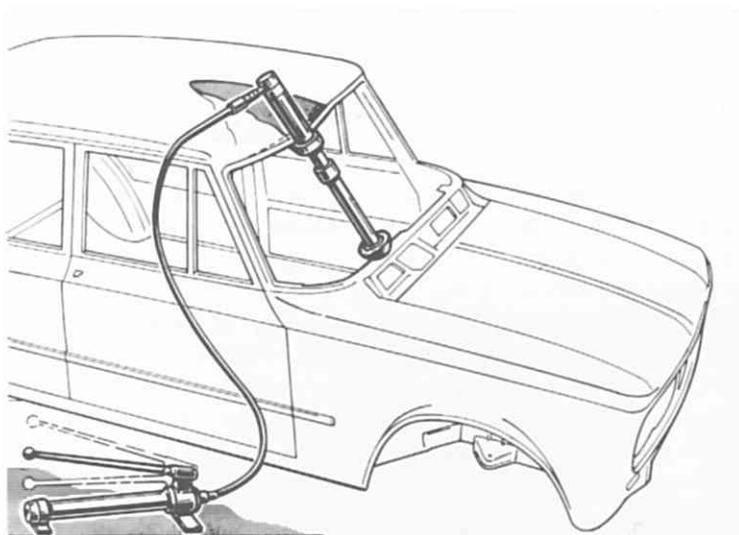
ALLGEMEINE REPARATUR - ANWEISUNGEN

- Teil in richtige Stellung bringen und mit Klemmzangen befestigen. Sollte dies nicht möglich sein, wird man sich mit einigen Schweisspunkten behelfen.
- Nachdem man Ausrichtung und Anpassung des Teils sorgfältig geprüft hat, kann die Verschweissung in Angriff genommen werden und sind bei dieser die gleichen Richtlinien zu befolgen, die bereits bei der Herstellung angewendet worden sind: Abstände und Durchmesser der Schweisspunkte, Streckenlänge und Nähte der Elektroschweissung. Schweisschlacken sind sorgfältig abzuhämmern und raue Stellen abzuschleifen. Leichte Beulen der Blechoberfläche müssen ausgehämmt werden.



- Hartnäckige Oberflächenfehler sind mit Schleifscheibe vorsichtig zu beseitigen und muss darauf geachtet werden, an Versteifungen und Kanten nicht zu viel Material abzunehmen. Nicht bündig schliessende Oberflächen sind mit Zinn zu verschwemmen.

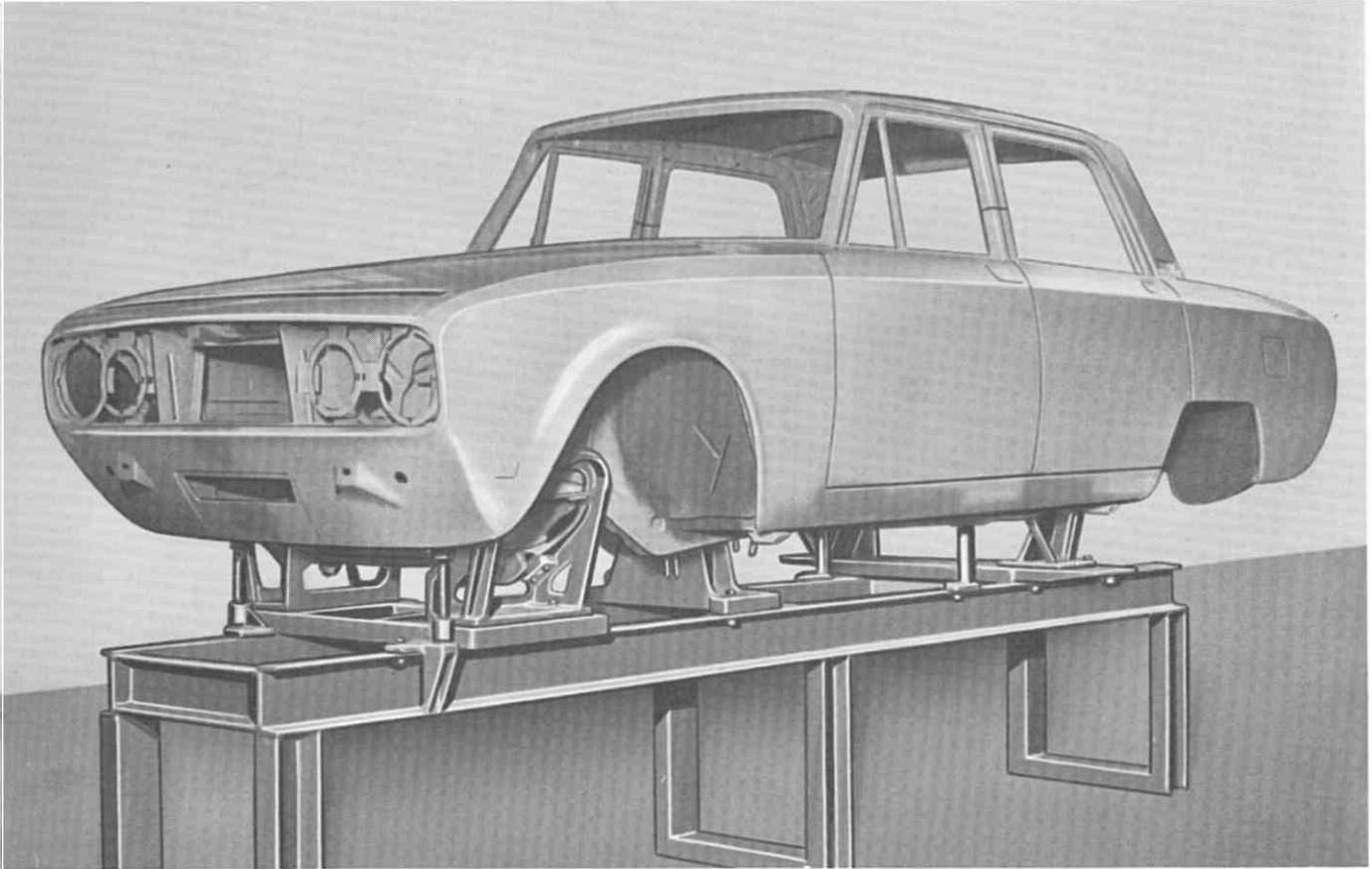
- Richtige Einpassung der beweglichen Teile (Türen, Hauben und Deckel) in zugehörigen Rahmen kann mangels besonderer Lehrschablonen mit den entsprechenden, neuen Ersatzteilen oder mit den gleichen Teilstücken (wenn nicht verformt) des Fahrzeugs kontrolliert werden.



- Bedarf der Rahmen einer Nachrichtung mit Hilfe einer hydraulischen Vorrichtung, ist ganz besonders darauf zu achten, dass keine Verschiebungen bereits geprüfter Bauteile als Nebenerscheinung auftreten.

Sachgemässe Reparatur-Ausführung und die Gewissheit, dass dabei die strukturelle Festigkeit des Aufbaus nicht gemindert worden ist, sind dem Geschick und der Fähigkeit des Facharbeiters anvertraut.

ANMERKUNG – Es wird empfohlen, alle Arbeitsvorgänge in zweckentsprechender Kleidung und unter genauester Einhaltung der **vorgeschriebenen Sicherheitsmassnahmen durchzuführen.**



Wenn die Karosserie bauliche Verformungen erlitten hat, muss sie überprüft und einer Kontrolle auf der Richtbank unterzogen werden.

Zu diesem Zweck sind vorher alle mechanischen Einheiten und Aggregate sowie auch die Motorhaube auszubauen: Motor, Kupplung, Wechselgetriebe, Hinterachse, vordere und hintere Aufhängung, Lenkung, Wasserkühler, Auspuffrohr.

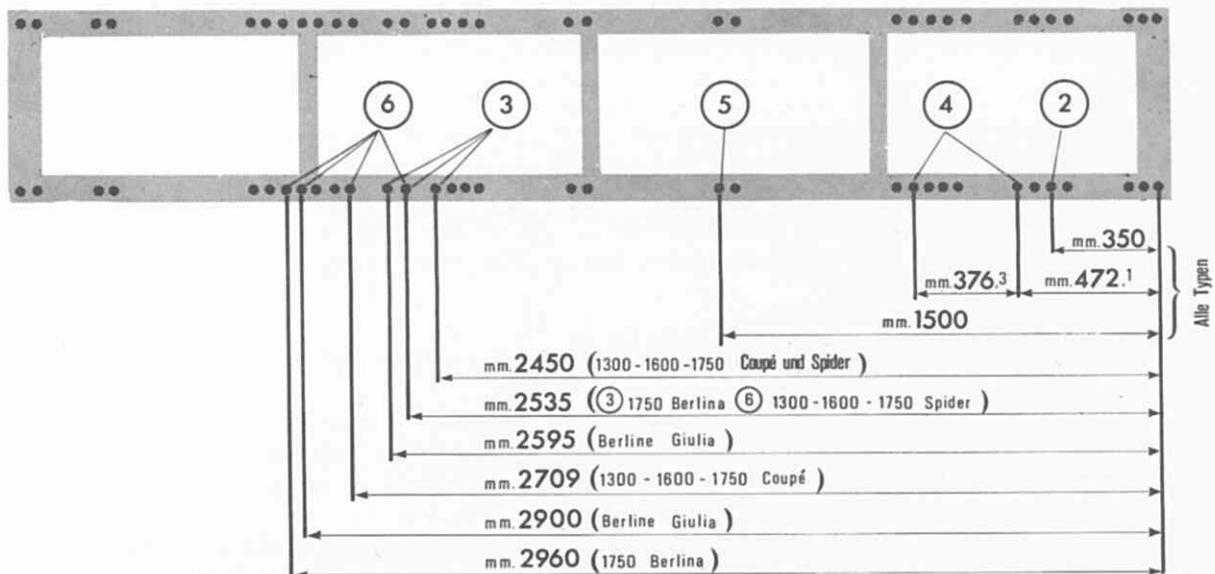
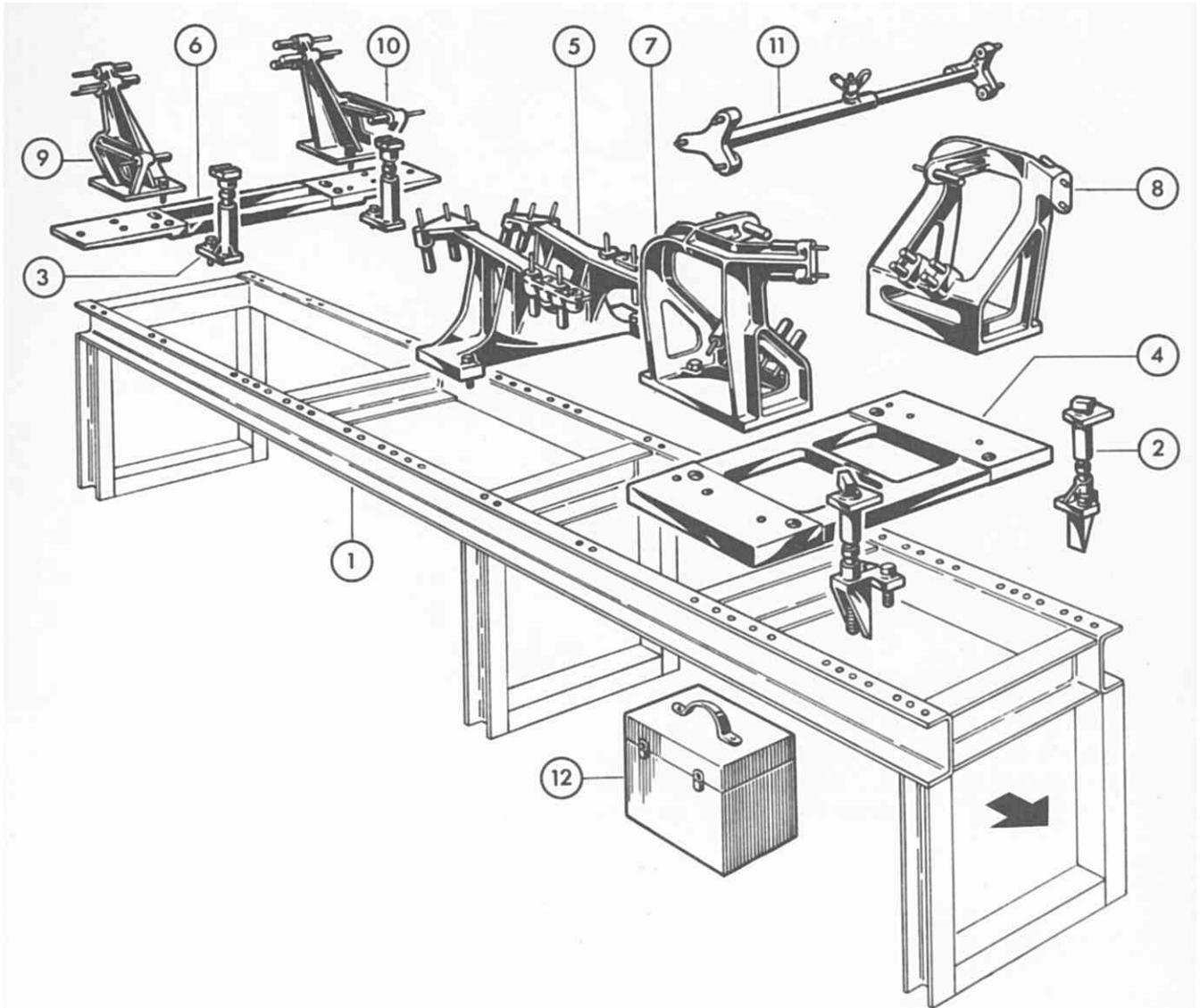
Ein auf Schiene laufendes Hebezeug ist für Aufstellung des Aufbaus auf der Richtbank bestens geeignet.

Sollte aus dem Prüfungsergebnis hervorgehen, dass einzelne Bauteile nicht mit ihren Schablone übereinstimmen oder nur unter Gewaltanwendung angepasst werden können, müssen diese Teile instandgesetzt oder ausgetauscht werden.

Zur deutlicheren Erklärung obiger Ausführungen und um die Aufgabe des Facharbeiters zu erleichtern, veranschaulichen wir nachstehend die Prüfvorgänge sowie einige Reparaturbeispiele.

AUFSTELLUNG DER SCHABLONEN

Die Aufstellung der Schablonen ist je nach Fahrzeugtyp verschieden. Man soll daher nachstehende Werte genau beachten.

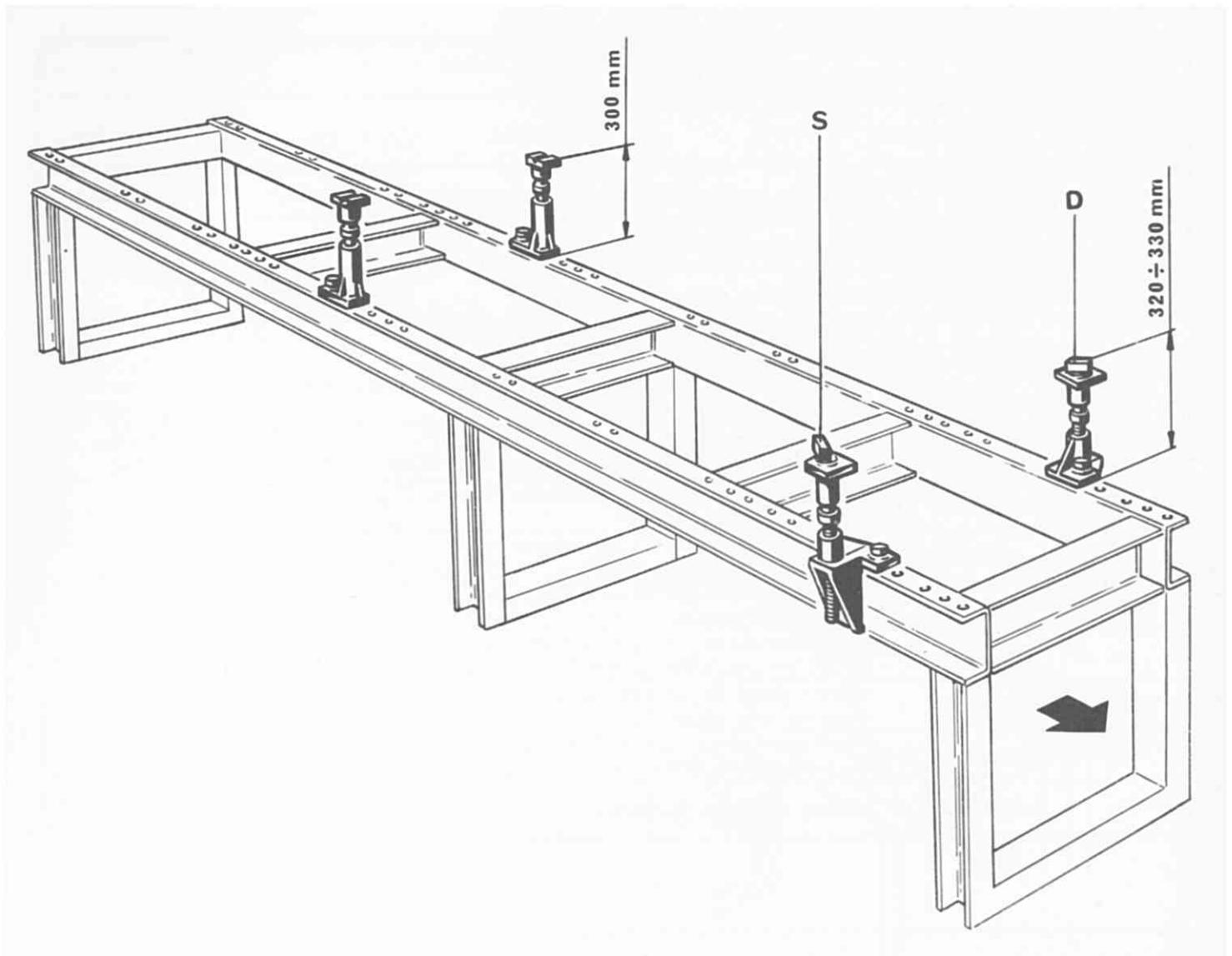


BESTANDTEILE

Bestandteile der Richtbank A. 8.0901				
Pos.	Bestell-Nr.	Anzahl	Bezeichnung	Fahrzeugtyp
1	A.8.0007	1	Unterbau mit Bohrungen für Schablonenaufstellung	Alle Typen
2	A.8.0016	2	Vordere Heber für Aufbauabstützung	
3	A.8.0017	2	Hintere Heber für Aufbauabstützung	
4	A.8.0068	1	Querstück für Auflage der Vorderradaufhängung – Schablonen	
5	A.8.0083	1	Kontrollschablone für Getriebequerträger- Befestigungspunkte und Mittelquerträgerverbindung	Alle Typen ausser 1750 Berlina
	A.8.0073	1	Kontrollschablone für Getriebequerträger- Befestigungspunkte und Mittelquerträgerverbindung	Nur 1750 Berlina
6	A.8.0013	1	Querstück für Auflage der Hinterradaufhängung – Schablonen	Alle Typen
7	A.8.0072	1	Kontrollschablone für Befestigungspunkte der Vorderradaufhängung, rechts	
8	A.8.0071	1	Kontrollschablone für Befestigungspunkte der Vorderradaufhängung, links	
9	A.8.0054	1	Kontrollschablone für Befestigungspunkte der Hinterradaufhängung, rechts	
10	A.8.0055	1	Kontrollschablone für Befestigungspunkte der Hinterradaufhängung, links	
11	A.8.0056	1	Teleskopvorrichtung zur Überprüfung der Befestigungspunkte des Lenkgehäuses und Lenkübertragungshebel	
12	A.8.0801	1	Kasten, Inhalt 36 Stahlbolzen	

Satz Stahlbolzen, Zusammensetzung				
Pos.	Bestell-Nr.	Anzahl	Bezeichnung	Fahrzeugtyp
12	A.8.0057	4	Zylindrische Bolzen für vordere Befestigungsbohrung des unteren Querlenkers der Vorderradaufhängung	Alle Typen bis Serie 1968
	A.8.0064	8	Zylindrische Bolzen für Befestigungsbohrungen des unteren Querlenkers der Vorderradaufhängung	Alle Typen ab Serie 1968
	A.8.0060	8	Gewindebolzen M8x1,25 – 4 Stück für Befestigungsbohrungen des Getriebequerträgers – 4 Stück für Befestigungsbohrungen des oberen Querlenkerarmes des Vorderradaufhängung	Alle Typen
	A.8.0061	6	Gewindebolzen M6x1 für Befestigungsbohrungen der Verbindung des mittleren Querträgers	
	A.8.0062	2	Zylindrische Bolzen für Befestigungsbohrungen der Längsschubstreben der Hinterradaufhängungen	
	A.8.0063	6	Zylindrische Bolzen für Befestigungsbohrungen des Reaktionsdreiecks an Hinterradaufhängung	
	A.8.0059	2	Zylindrische Bolzen für Befestigungsbohrung des oberen Querlenkerarmes der Vorderradaufhängung	
ANMERKUNG – Lieferung nur in komplettem Satz				

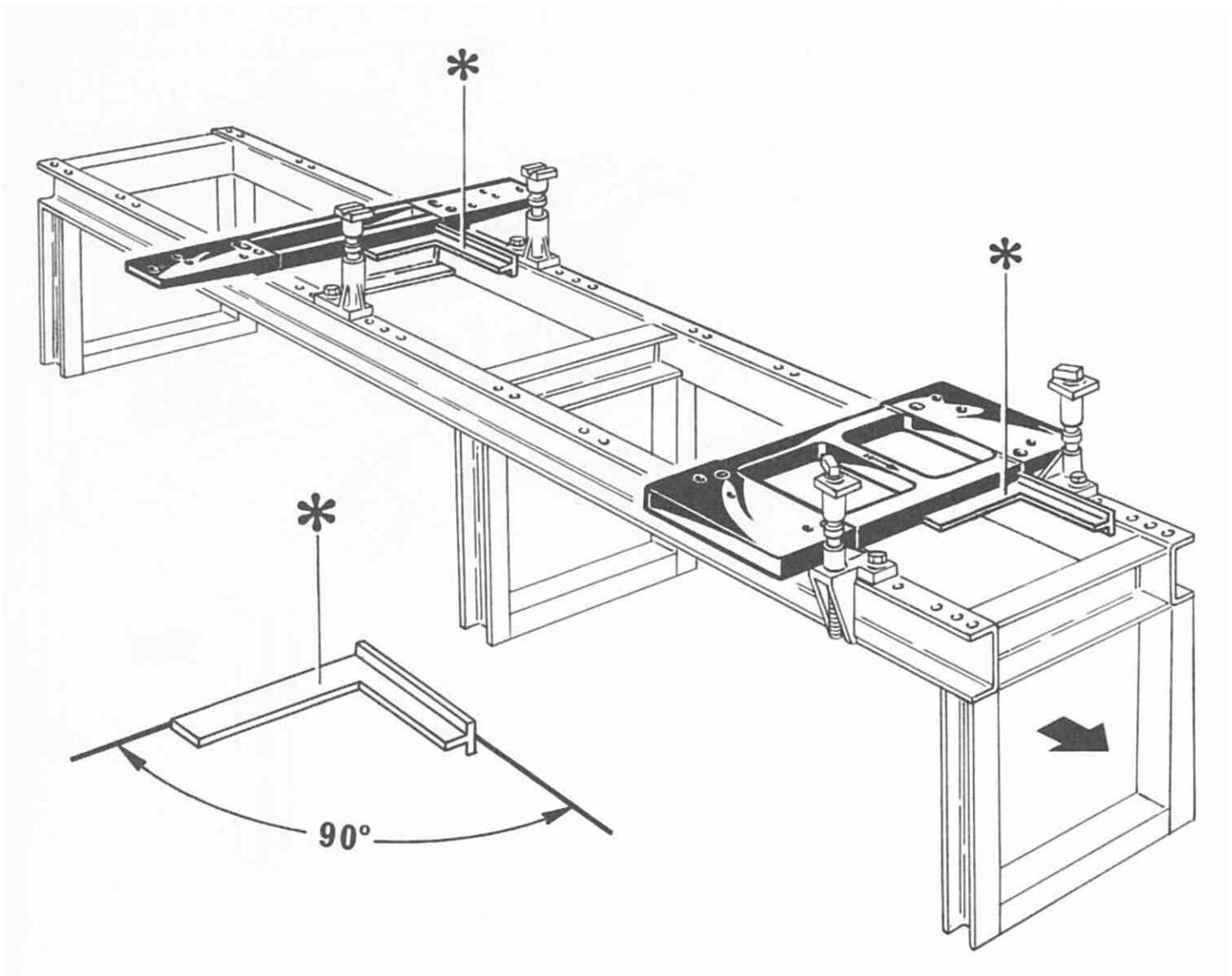
VORBEREITUNG DER RICHTBANK UND DES AUFBAUS



- Unterbau auf ebenem Fussboden aufstellen.
- Hintere und vordere Heber montieren (hintere Heber nicht festschrauben) und auf folgende Höhen zum Unterbau einstellen:
 - vorn $320 \div 330$ mm
 - hinten 330 mmUnbedingt darauf achten, dass jedes Heberpaar auf gleiche Höhe eingestellt ist.

ANMERKUNG – Mit S markierten vorderen Heber auf rechter Seite, mit D markierten auf linker Seite montieren.

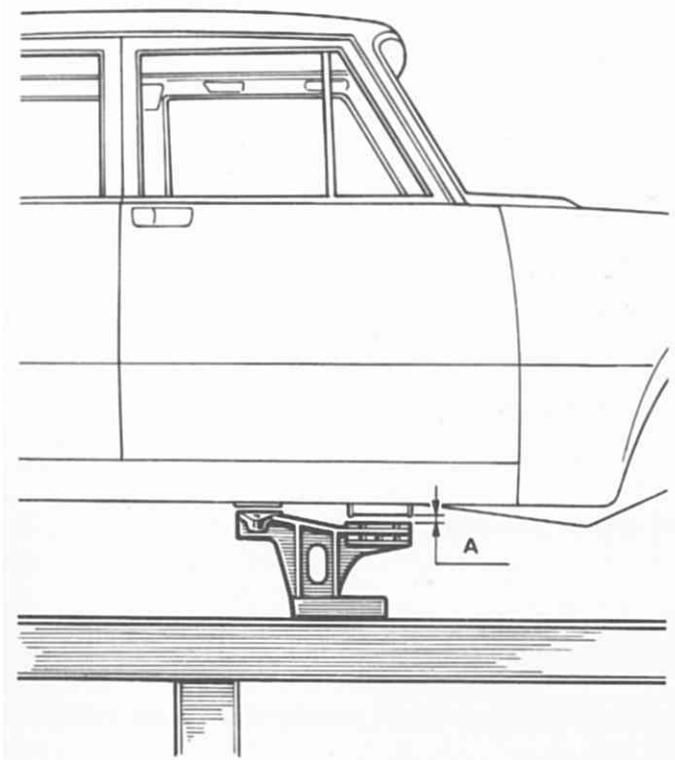
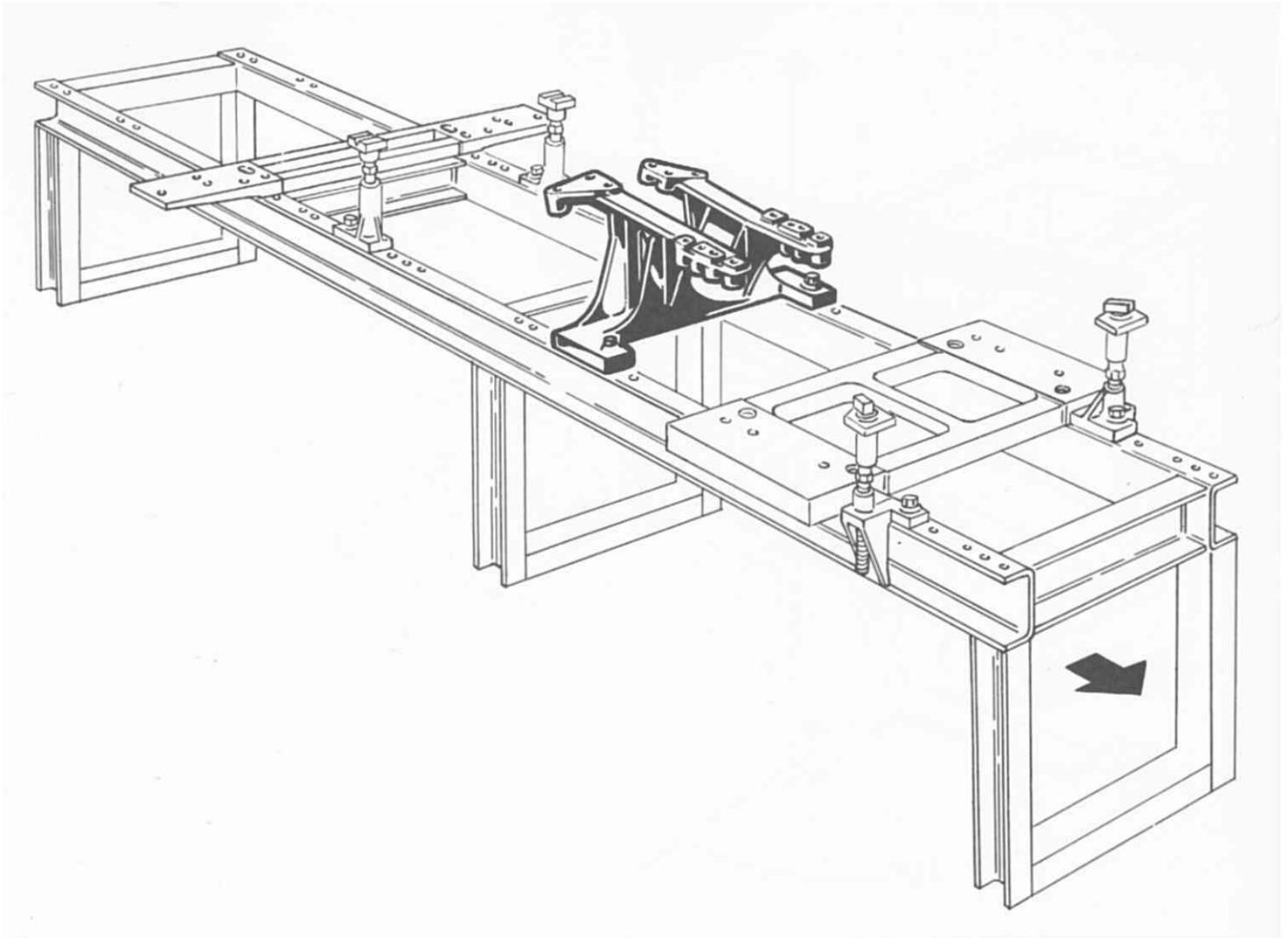
VORBEREITUNG DER RICHTBANK UND DES AUFBAUS



- Vorderen und hinteren Querträger auf Bankunterbau befestigen und darauf achten, dass diese zu den Längsholmen rechtwinklig ausgerichtet sind.

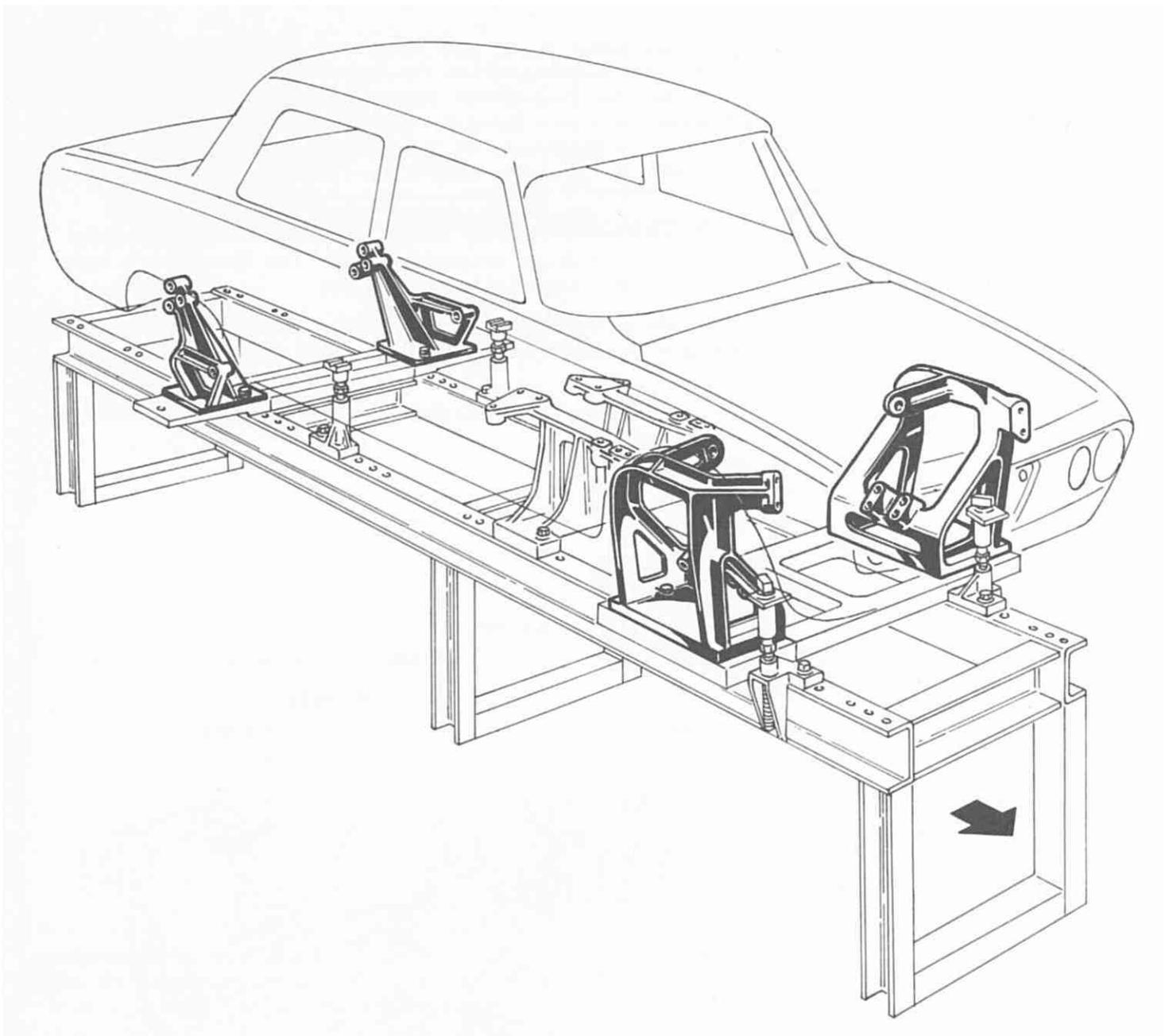
ANMERKUNG – Korrekte Aufstellung und Befestigung der Querträger gewährleistet einwandfreie Prüfergebnisse.

VORBEREITUNG DER RICHTBANK UND DES AUFBAUS



- Kontrollschablone für Befestigungspunkte des Getriebehalterungsquerträgers auf Unterbau der Bank befestigen.
- Aufbau auf Bank heben und langsam auf hintere Heber herablassen. Hintere Heber so lange horizontal verschieben, bis die richtige Stellung gefunden ist, dann festziehen. Aufbau auf alle vier Heber senken.
- Einstellschrauben der Heber betätigen und den Aufbau soweit herablassen, bis zwischen diesem und der Mittelschablone ein Lichtspalt A von $4 \div 5$ mm hergestellt ist.

VORBEREITUNG DER RICHTBANK UND DES AUFBAUS



- Kontrollschablonen der vorderen und hinteren Aufhängungen auf den hierzu vorgerichteten Flächen der Querträger aufstellen. Die Schablonen dürfen erst dann festgezogen werden, wenn der Aufbau in die richtige Lage gebracht worden ist.

ANMERKUNG – Es kann der Fall eintreten, dass bei Montage der hinteren Schablonen Schwierigkeiten zu verzeichnen sind, die man durch leichtes Anheben des Aufbaus vermeiden kann.

- Vier Heber soweit senken, bis zwischen der Mittelschablone und Aufbau ein Lichtspalt von $1 \div 2$ mm verbleibt. Die korrekte Aufstellung des Aufbaus wird erreicht, wenn die Halterungsbohrungen mit jenen der Schablone übereinstimmen.
- Schablonen endgültig an zugehörigen Querträgern festziehen.

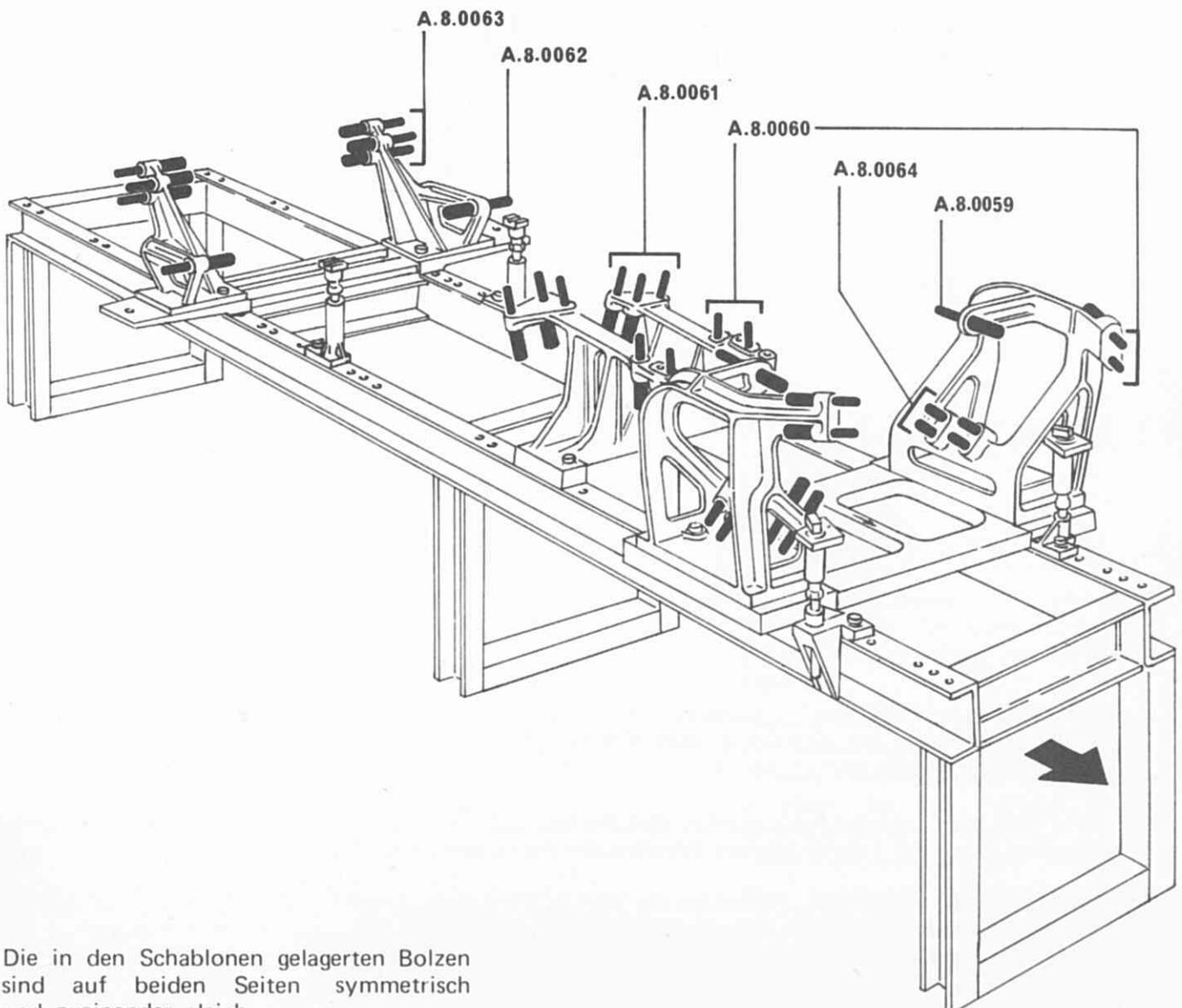
KONTROLLE DES AUFBAUS

Die Anweisungen zur Kontrolle des Aufbaus sehen zuerst eine eingehende Prüfung der vorderen Aufhängung und danach die Prüfung der hinteren Aufhängung vor. Die Reihenfolge dieser Arbeitsgänge ist jedoch nicht bindend, da sie von der Art der ausgeführten Reparatur abhängig ist. Wenn, zum Beispiel, der Rahmen am Heck repariert wurde, wird man zuerst den Vorderteil des Rahmens aufstellen und dann den Heckteil kontrollieren, wenn jedoch am Vorderteil eine Reparatur vorgenommen wurde oder Unstimmigkeiten an den Aufnahmepunkten der vorderen Aufhängungen bestehen sollten, wird man in umgekehrter Weise verfahren.

Nach einer vorschriftmässig durchgeführten Reparatur müssen die Bolzen in die zugehörigen Bohrungen leicht einpassen oder, im äussersten Falle, mit Handdruck einschieben lassen. Das Einhämmern oder Eintreiben der Bolzen mit anderen Druckmitteln ist in allen Fällen zu vermeiden.

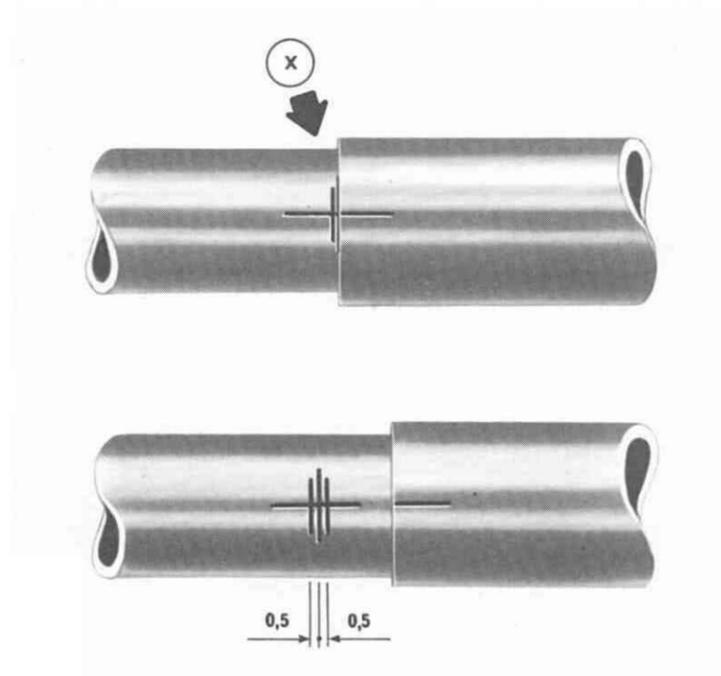
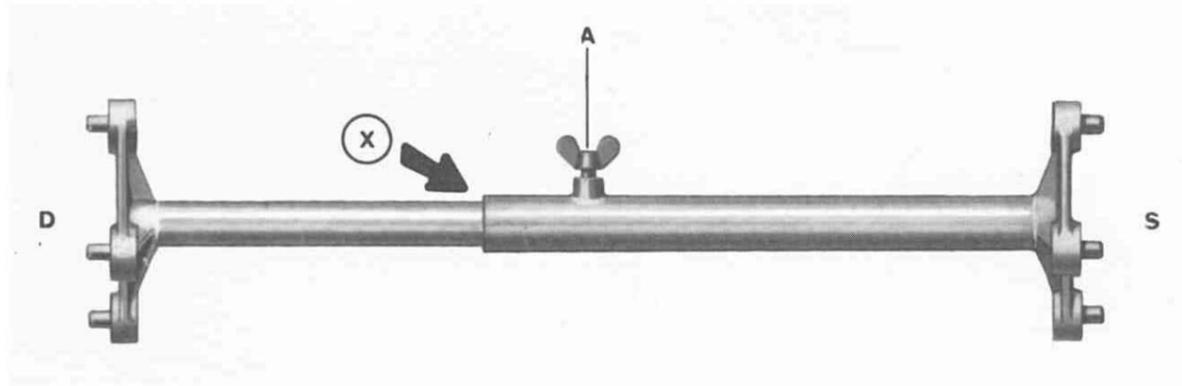
Der Durchmesser des zylindrischen Bolzenteils ist empfindlich kleiner als die zugehörige Bohrung der Schablone und das hierdurch entstehende Spiel entspricht der für die Stellung der Bohrung zugelassenen Toleranz.

Die untenstehende Abbildung zeigt die für einen Aufbau Typ 1750 Berlina in Stellung gebrachten Bolzen.



Die in den Schablonen gelagerten Bolzen sind auf beiden Seiten symmetrisch und zueinander gleich.

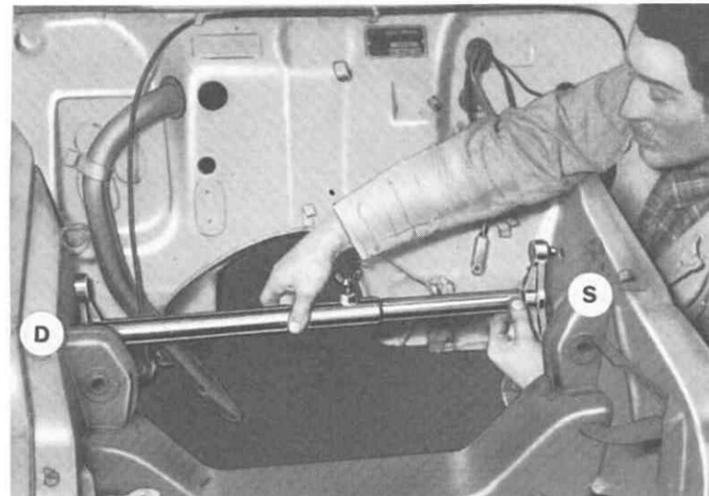
RICHTBANK FÜR AUFBAU
KONTROLLE DES AUFBAUS



Die Kontrolle der Halterungen der Lenkhebel und des Lenkgehäuses ist mit dem hierzu vorgesehenen, teleskopischen Gerät A. 8.0056 und vom Motorraum aus vorzunehmen.

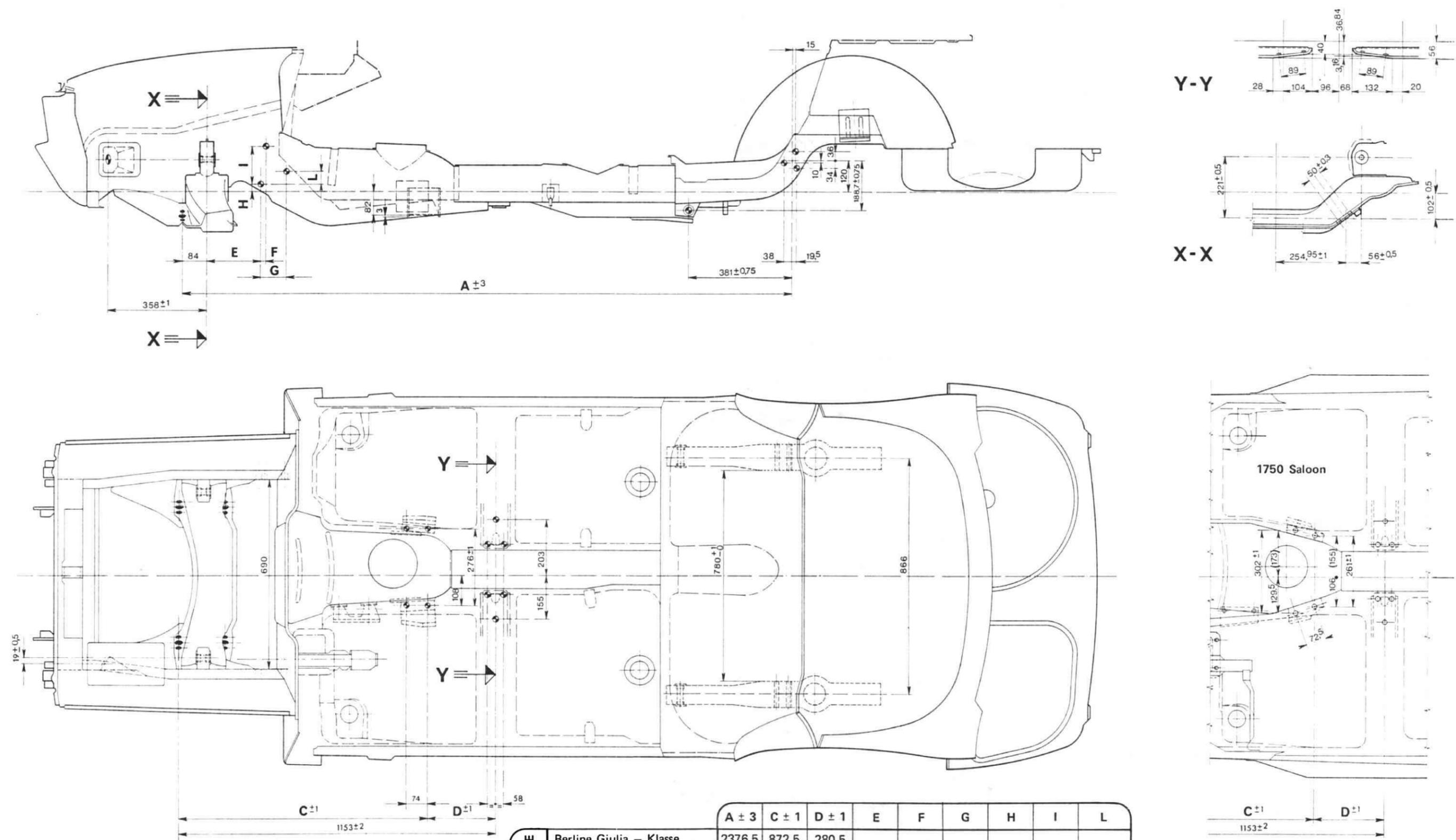
Das oben genannte Gerät ist zu verwenden wie folgt:

- Gerät so halten, dass die Flügelschraube A nach oben zeigt und darauf achten, dass die mit S und D markierten Flanschen zur linken, beziehungsweise rechten Seitenwand des Fahrzeugs gelagert sind.
- Flügelschraube lockern und die beiden Geräteteile soweit ausziehen, bis die Bolzen der Flansche in die zugehörigen Bohrungen der Seitenwände eindringen.
- Prüfen, ob die auf beiden Rohren befindlichen Markierungen genau übereinstimmen oder eine maximale Toleranz von $\pm 0,5$ mm anzeigen.



KONTROLLMAßE DER HALTERUNGEN MECHANISCHER AGGREGATE ➔

KONTROLLMAßE DER HALTERUNGEN MECHANISCHER AGGREGATE



FAHRZEUGTYPE	A ± 3	C ± 1	D ± 1	E	F	G	H	I	L
Berline Giulia – Klasse	2376.5	872.5	280.5	187.9	25	98.5	30	133.9	74.6
1750 Berlina	2436.5	870	283						
Coupé 1300-1600	2216.5	872.5	280.5						
Coupé 1750		909	244	190.5	34.2	101.25	33.25	131.75	70.5
Spider 1300-1600	2116.5	872.5	280.5						
Spider 1750		909	244						

Alle Maße in mm.

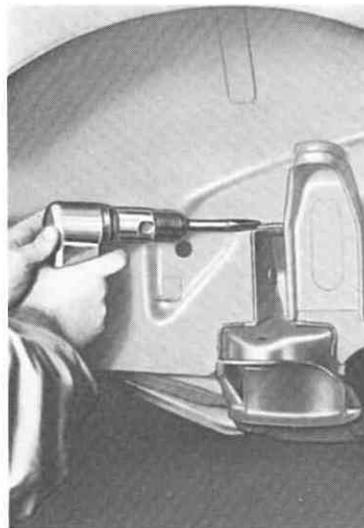
AUSTAUSCH DES QUERTRÄGERS

Der Arbeitsvorgang ist für alle Fahrzeugtypen ähnlich.
Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf Giulia Super.

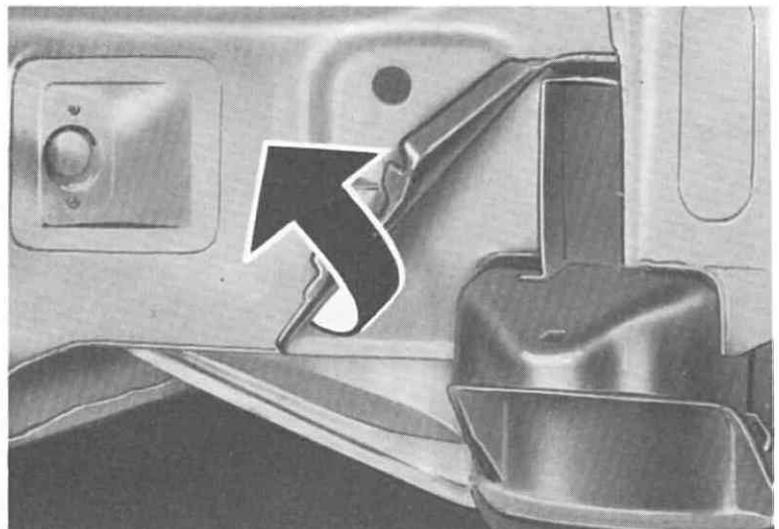
Für Abtrennung der Schweisspunkte wird ein mit geeignetem Werkzeug versehener, pneumatischer Meissel verwendet, und muss bei Abpunkten des Querträgers darauf geachtet werden, dass keine strukturellen Verformungen entstehen; Verwendung eines Schweißbrenners ist aus diesem Grunde unzulässig. Bei diesem Arbeitsvorgang ist grösste Sorgfalt angezeigt, um Abschneiden oder Abpunkten struktureller Blechteile zu vermeiden, da sonst beim Anpassen und Einbau des neuen Teils Schwierigkeiten auftreten könnten.

AUSBAU

- Nach Ausbau der mechanischen Einheiten (Motor, Aufhängungen, Lenkung), Aufbau auf Richtbank stellen.

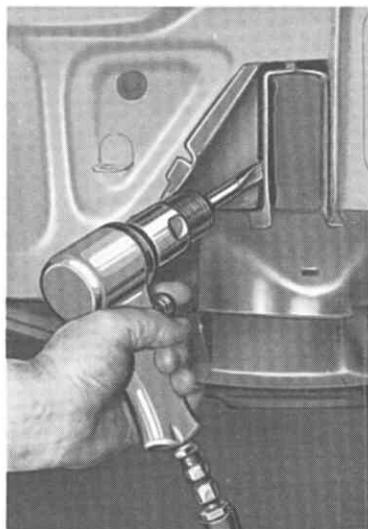


- Schweisspunkte des Querträgers längs der Seitenwände abtrennen (Aussen-seite).

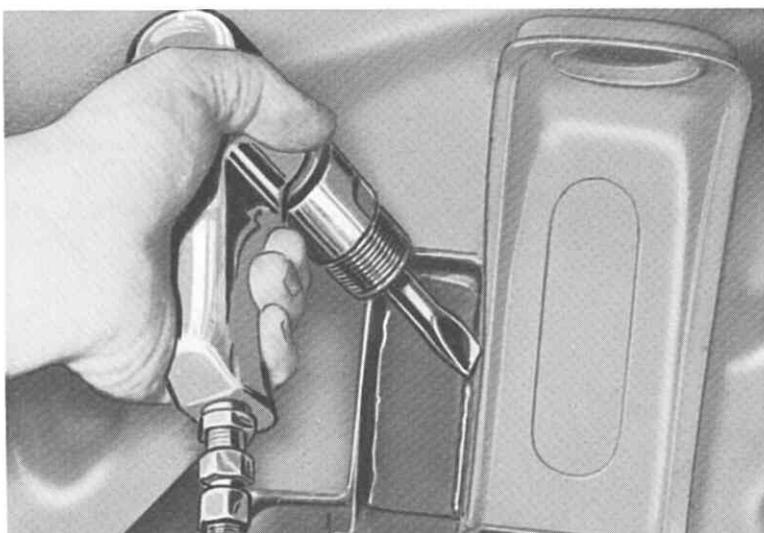


- Mit geeignetem Werkzeug das abgepunktete Teil anheben und umbiegen.

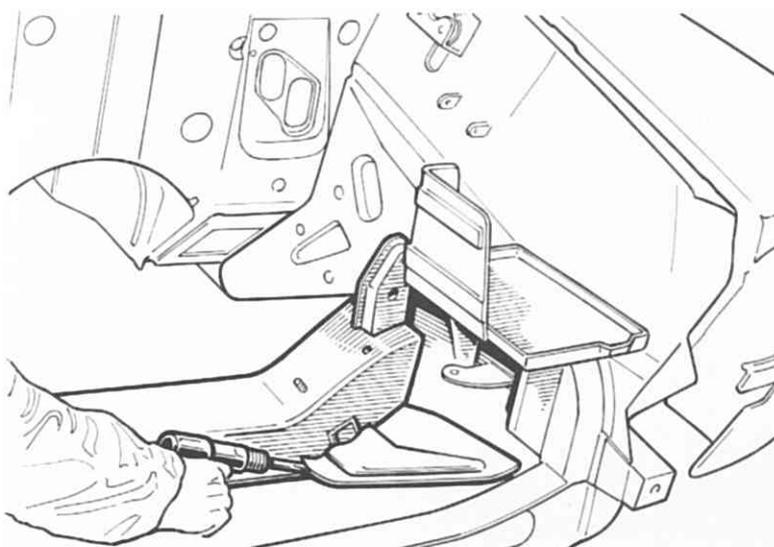
AUSTAUSCH DES QUERTRÄGERS



- Durch dieserweise entstandene Öffnung werden die Schweisspunkte längs der Innenhaut der Seitenwand abgetrennt.



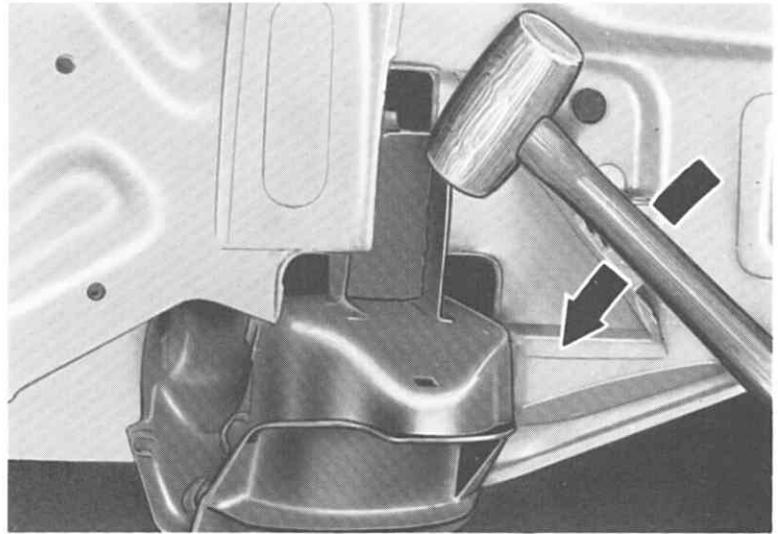
- Abtrennung der Schweisspunkte an Innenhaut der Seitenwände (auf Seite Stossdämpferhalterung)



- Von Motorraum ausgehend, Schweisspunkte der vorderen Verbindungsstücke abtrennen.

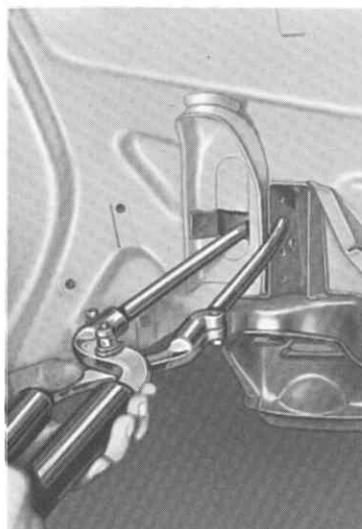
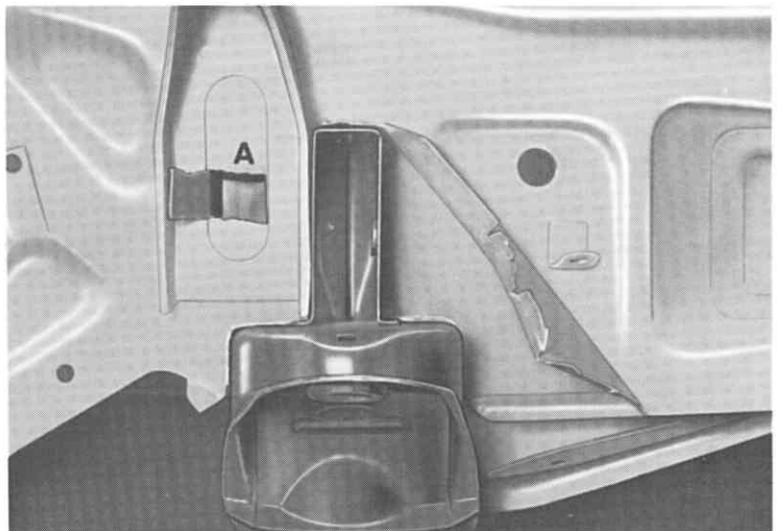
AUSTAUSCH DES QUERTRÄGERS

- Durch leichte Schläge mit Holzhammer Ausbau des Querträgers nachhelfen, ohne dabei umliegende Strukturteile zu forcieren; anschliessend, Aufbau anheben und Querträger herausziehen.



ANHEFTEN

- In äusserer Seitenwand, gegenüber Stossdämpferhalterung, ein Fenster "A" ausschneiden.
- Neuen Querträger auf Schablone setzen und ausrichten.
- Aufbau senken und ausrichten.
- Korrekte Anpassung des Querträgers an Halterungen der Seitenwände kontrollieren.
- Querträger mit Klemmzangen und Anpunkten am Aufbau befestigen; anschliessend, Schablone entfernen.

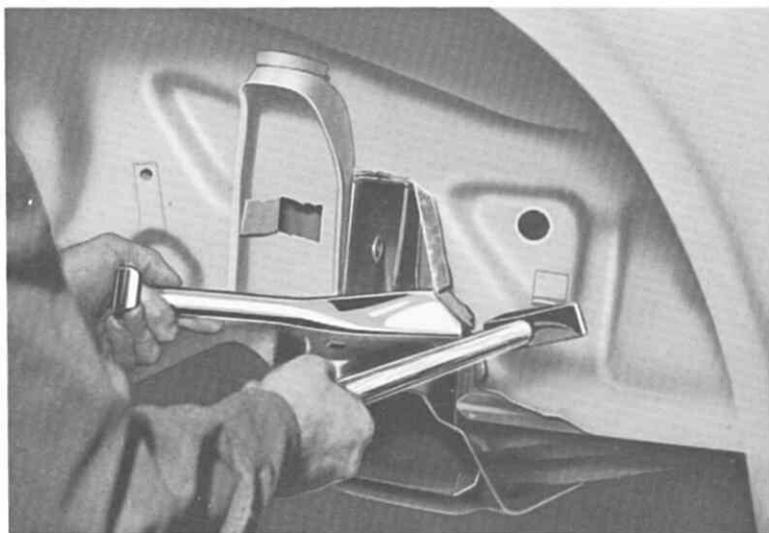


- Durch ausgeschnittenes Fenster "A" Punktschweissung an Innenseite der Seitenwände vornehmen.

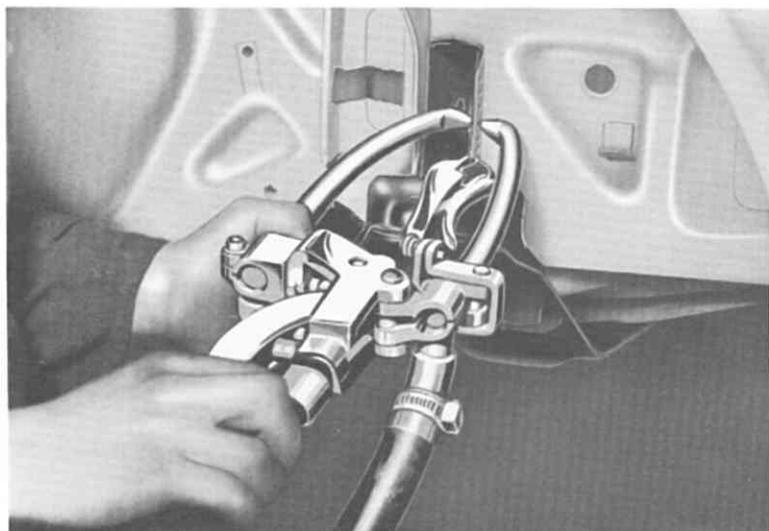
REPARATUREN AM AUFBAU



- Arbeitsvorgang durch Elektro-schweissung der unteren Innenränder der Seitenwände an Querträger vervollständigen.



- Mit geeignetem Gerät die Ausgangsstellung der zurückgebogenen Ränder der Seitenwände wiederherstellen.

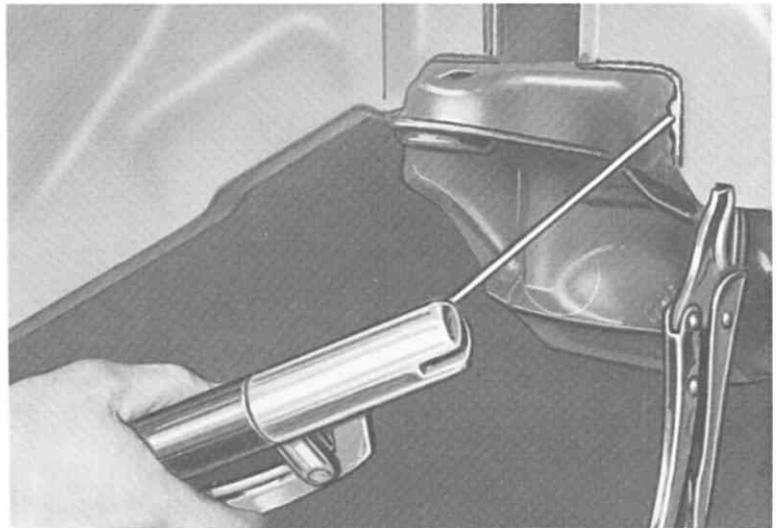


- Mit an zweckentsprechenden Stellen angebrachten Klemmzangen die äusseren Ränder der Seitenwände an den Querträger binden.
- Seitenrand der Seitenwände an Lagerung der Aufhängungshalterung anpunkten.

AUSTAUSCH DES QUERTRÄGERS



- Arbeitsgang ergänzen durch Elektroschweissung der äusseren Ränder der Seitenwände und restlicher Verbindungspunkte.



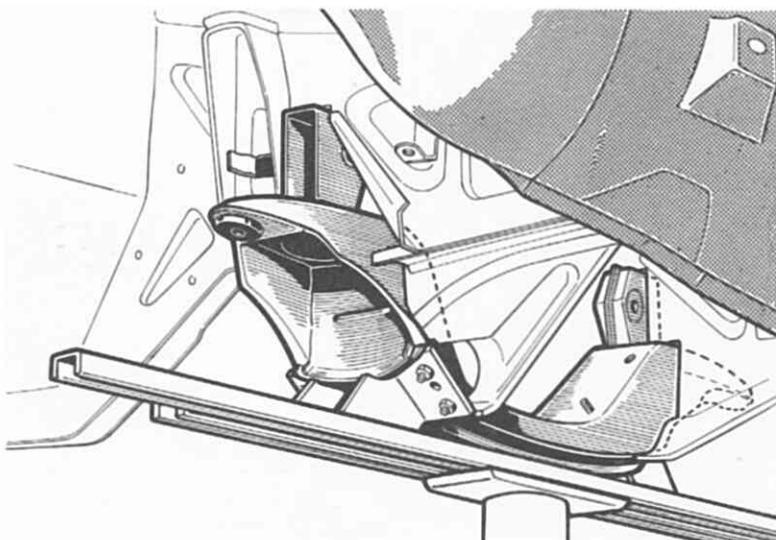
- Mit Klemmzangen die vorderen Verbindungsstücke an Motorquerträger binden und anpunkten.
- Blechstück der ausgeschnittenen Fenster in Ausgangstellung zurückbiegen und verschweissen.

AUSTAUSCH DES QUERTRÄGERS

ANMERKUNG – Wenn für Fahrzeuge 1300 – 1600 (Berline – Coupé – Spider) nur der Motorquerträger ausgetauscht werden soll, besteht auch mangels einer Richtbank die Möglichkeit, den Austausch mit dem Gerät A.8.0109 vorzunehmen und zwar, wie folgt:

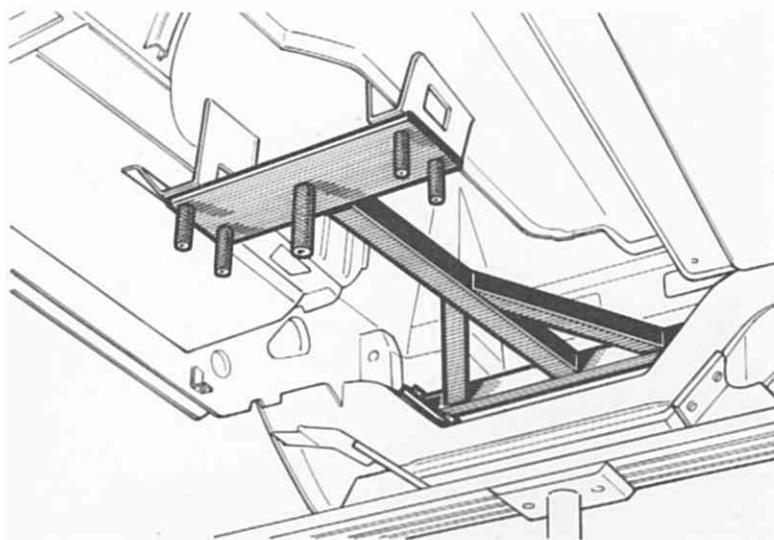
ABTRENNUNG

- Querträger abtrennen, wie auf Seiten 15 und 16 beschrieben.



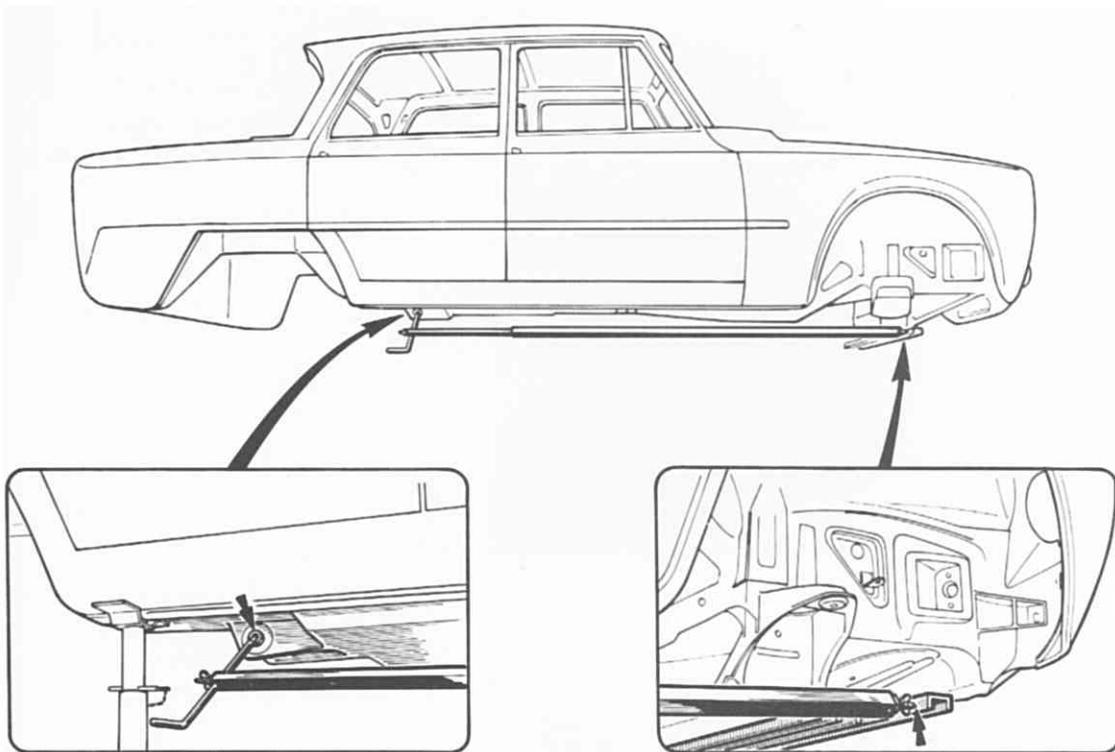
ANHEFTEN

- Querträger auf Querlagerung des Geräts anbringen und an Aufbau anlegen.

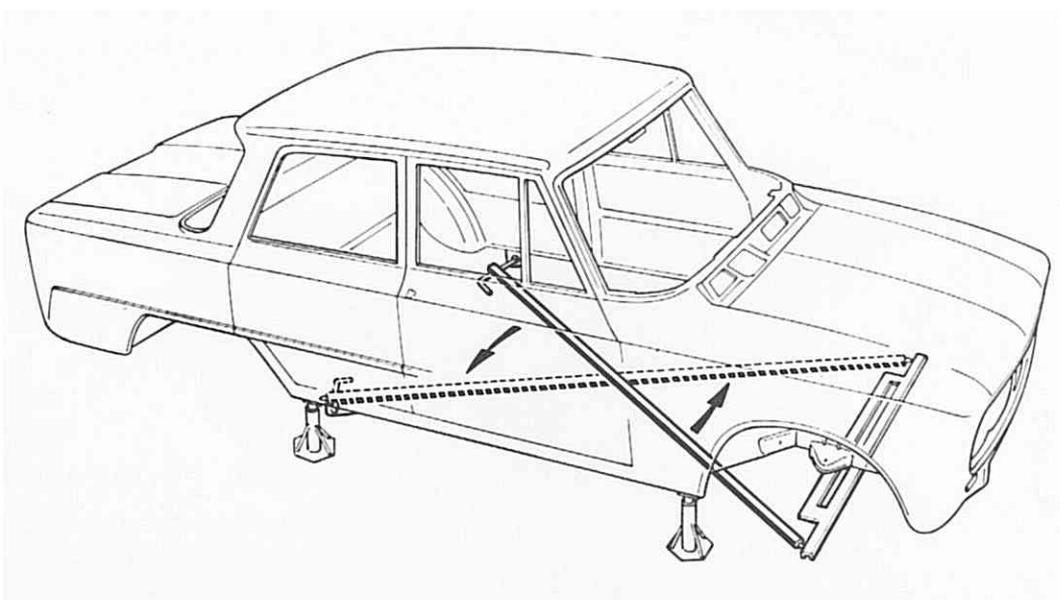


- Dreieckiges Endstück des Geräts anbringen und dieses vorn an Motor-, hinten an Wechselgetriebehalterung befestigen.

AUSTAUSCH DES QUERTRÄGERS



- Genaue Stellung des Querträgers mit einem ausziehbaren Messgerät überprüfen, indem man mit einer Spitze den Mittelpunkt der Streben-Halterung und mit der anderen die am Gerät vorhandenen Markierungen zentriert.



- Nach Durchführung dieser Kontrollen Querträger anschweißen und dabei die gleichen Arbeitsvorgänge ausführen wie weiter oben für Austausch auf Richtbank beschrieben.

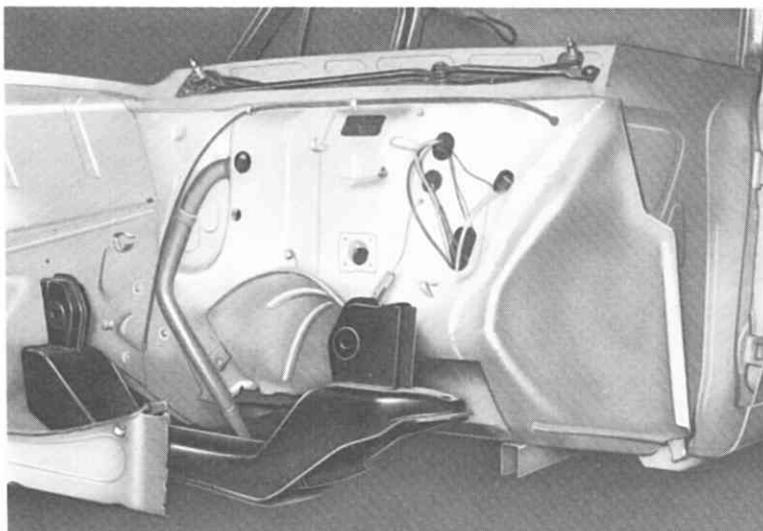
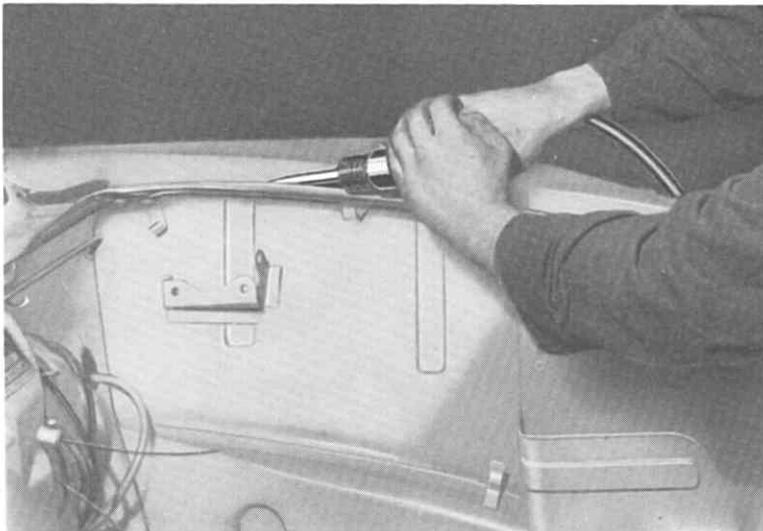
AUSTAUSCH DER VORDERVERKLEIDUNG UND DER SEITENWAND

Der Arbeitsvorgang ist für alle Fahrzeugtypen ähnlich.
Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf Giulia Super.



AUSBAU DES KOTFLÜGELS

- Kotflügel längs Verbindungsstellen an vorderem Träger und Seitenwand abschneiden und abpunkten.



AUSBAU DER VORDERVERKLEIDUNG UND DER SEITENWAND

- Sollten auch die Vorderverkleidung und die Seitenwand des Motorraums beschädigt, daher auszutauschen sein, müssen diese Baustücke an Verbindungsstellen abgeschweisst und ausgebaut werden.

AUSTAUSCH DER VORDERVERKLEIDUNG UND DER SEITENWAND

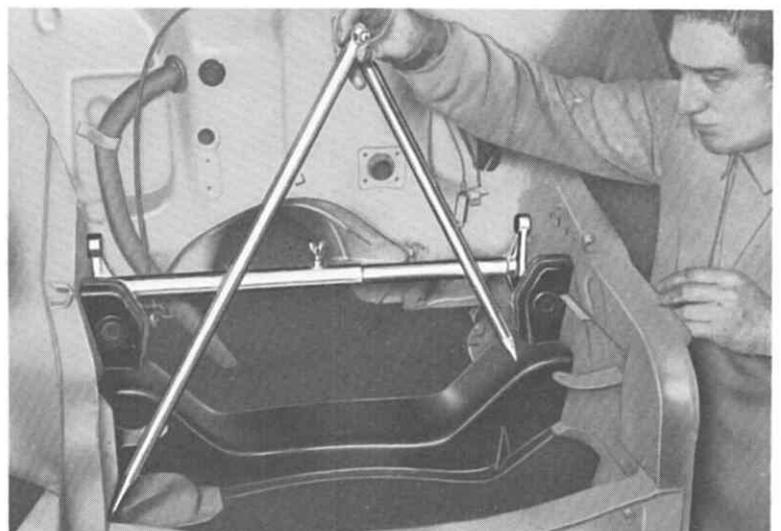
ANHEFTEN DER SEITENWAND

Nach auf Richtbank durchgeführter Ausrichtung und Zentrierung der Baustücke des in Reparatur befindlichen Aufbaus, und im besonderen des Motorquerträgers, gleich ob es sich um neue oder instandgesetzte Teile handelt:

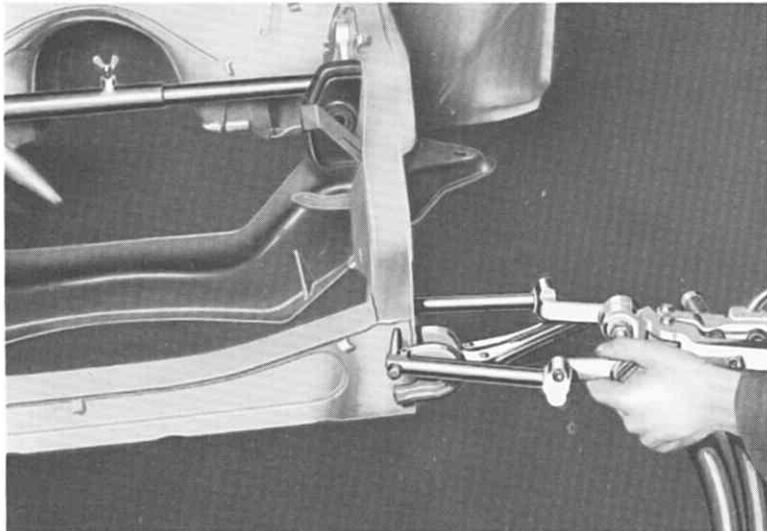
- Innenteil der Seitenwand in Stellung bringen.
- Teleskopvorrichtung A.8.0056 zwischen Seitenwände einsetzen (siehe Seite 13).



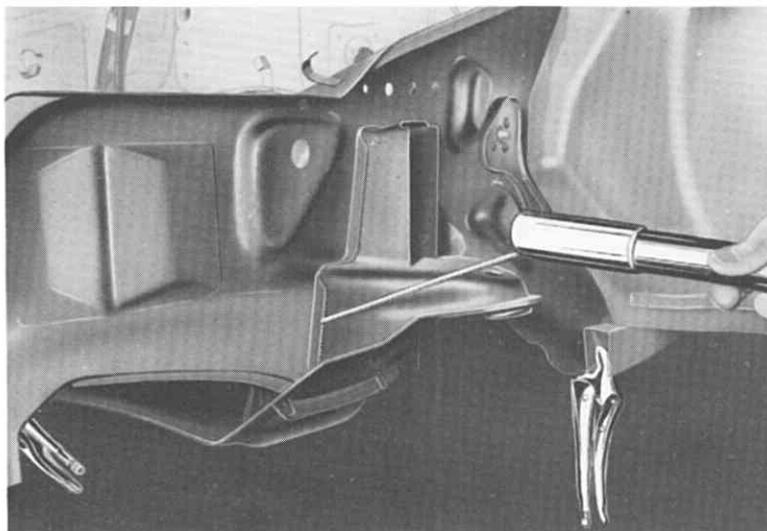
- Genaue Ausrichtung der Seitenwand kontrollieren, und mit Zirkel diagonal den Abstand von oberer Gewindebohrung des Querträgers zu vorderer Ecke der gegenüberliegenden Seitenwand an Verbindungsstelle an vorderem Querträger überprüfen.



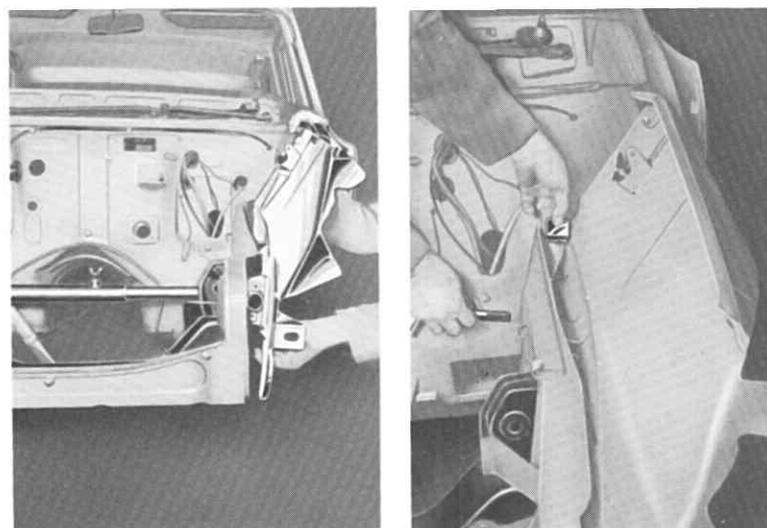
AUSTAUSCH DER VORDERVERKLEIDUNG UND DER SEITENWAND



- Seitenwand mit Spannwerkzeug anbringen und mit einigen Klemmzangen zu verschweissende Kanten aneinander befestigen.
- Seitenwand mit Punktschweissgerät an Querträger anpunkten.



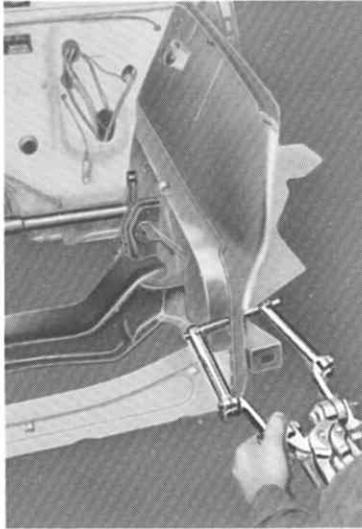
- Seitenwand mit Elektroschweissung an Motorquerträger und Aufbau anschweißen.



- Aussenhaut der Seitenwand in Stellung bringen.
- Hierzu Teleskopvorrichtung A.8.0056 vorübergehend ausbauen, um freien Zutritt zu den entsprechenden Bohrungen zu schaffen.
- Zwischen Seitenwand-Innen- und Aussenhaut beide Abstandstücke für Verstärkung der Lenkgehäusehalterung einschieben.
- Teleskopvorrichtung A.8.0056 wieder in Stellung bringen.

AUSTAUSCH DER VORDERVERKLEIDUNG UND DER SEITENWAND

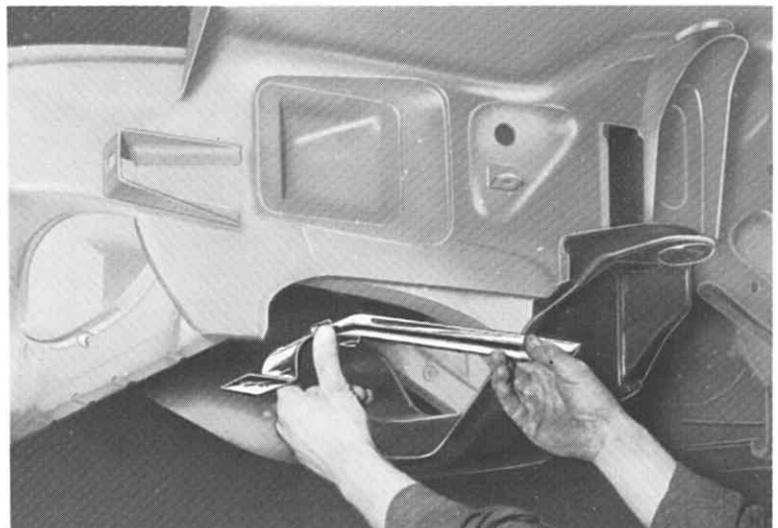
- Mit Punktschweissgerät die Innen- und Aussenhaut vorn zusammenschweissen.
- Mit verlängerten Elektroden Schweißung zu Ende führen.



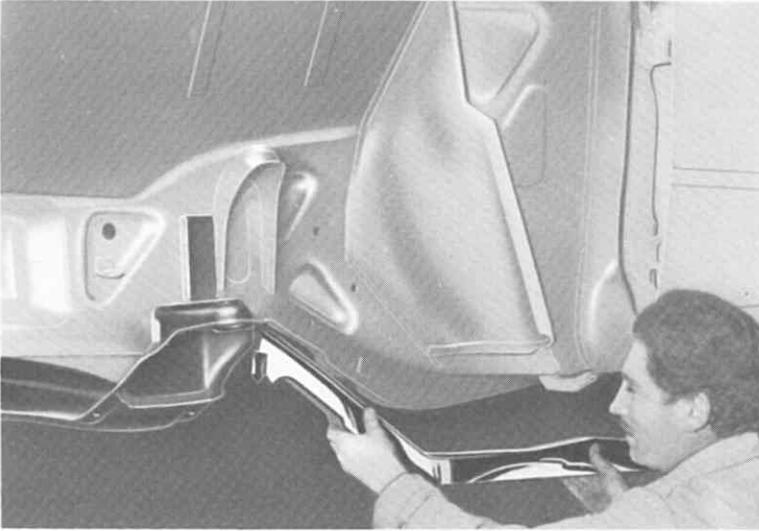
- Seitenwand mit Elektroschweissung an Aufbau verschweissen.



- Unteres vorderes Abschlussblech der Seitenwand mit Klemmzangen anbringen und anpunkten.



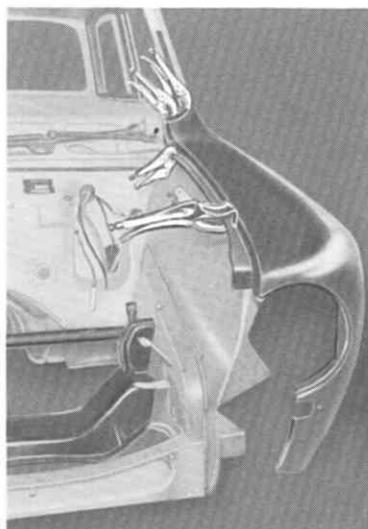
AUSTAUSCH DER VORDERVERKLEIDUNG UND DER SEITENWAND



- Hinteres Anschlussstück mit Klemmzangen anbringen und punktverschweißen.



- Längsträger des Anschlussstücks mit Klemmzangen anbringen und anpunkten.

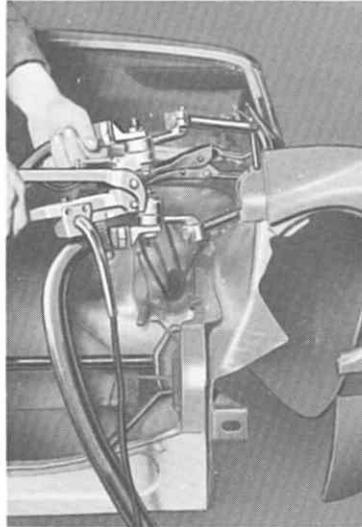


ANHEFTEN DES VORDEREN KOTFLÜGELS

- Kotflügel anbringen und mit Klemmzangen festmachen, dabei Ausrichtung zu Türen und Seitenwand genau beachten.

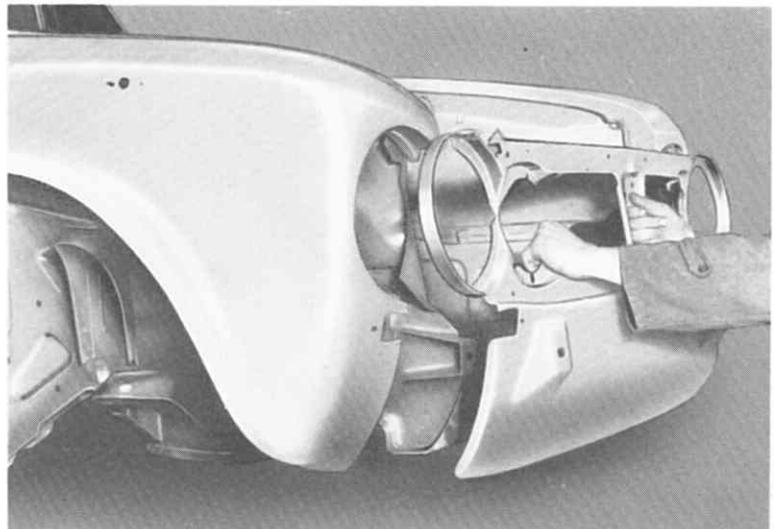
AUSTAUSCH DER VORDERVERKLEIDUNG UND DER SEITENWAND

- An Seitenwand anpunkten und Verschweissung an Verbindungsstellen mit Elektrogerät oder autogen vervollständigen, dabei Verschweissung auf Mindestmass beschränken um Überhitzung zu vermeiden.



ANHEFTEN DER BUGPARTIE

- Bugpartie in Stellung bringen, festmachen, anpunkten und, beschränkt, auch mit Lichtbogen verschweissen.



ANMERKUNG – Es ist ratsam, vor endgültiger Verschweissung die Anpassung der Bugeinheit, komplett mit Kühlerschutzgitter und Scheinwerferfassungen, zu überprüfen.

AUSTAUSCH DES HECKMITTELSTÜCKS

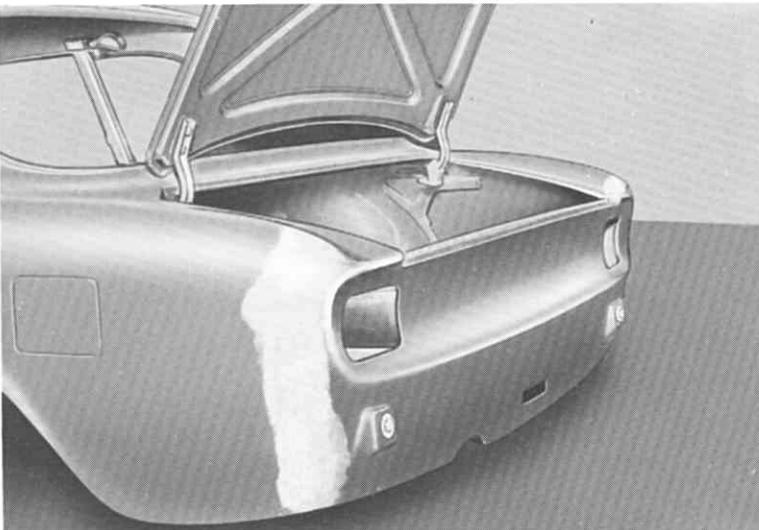
Das gezeigte Beispiel betrifft Coupé-Fahrzeuge.

ABTRENNUNG

- Heckmittelstück längs der Verbindungsstellen abschneiden und abpunkten.

ANHEFTEN

- Neues Mittelstück in Stellung bringen und mit geeigneten Klemmen festmachen.



- Ausrichtung überprüfen und längs der Verbindungsstellen mit Kotflügel verschweißen.



- Hierauf an Verbindungsteile der Struktur anpunkten.

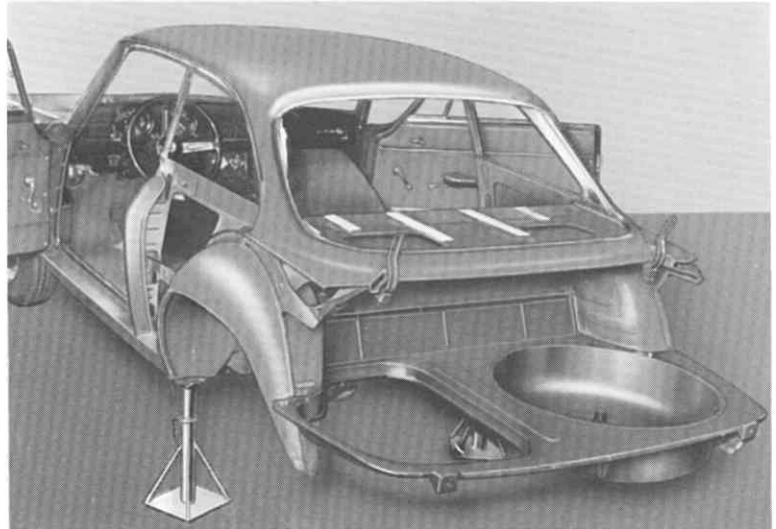
AUSTAUSCH DER HECKPARTIE

Das gezeigte Beispiel betrifft Coupé-Fahrzeuge.

ANMERKUNG – Komplette Heckpartie ist als Ersatzteil lieferbar, Austausch ist daher sehr vereinfacht.

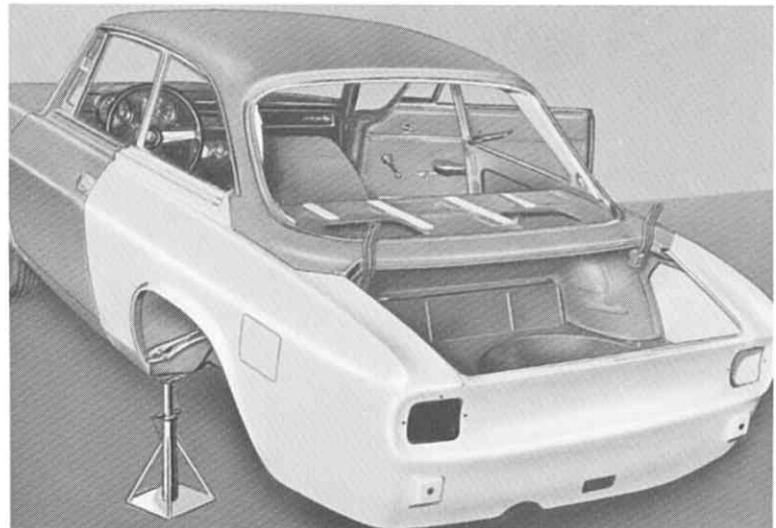
AUSBAU

- Heckpartie an Verbindungstellen abschneiden und abpunkten.



ANHEFTEN

- Heckpartie in Stellung bringen und mit geeigneten Klemmen befestigen.



- Genaue Ausrichtung zum Aufbau kontrollieren und anpunkten.



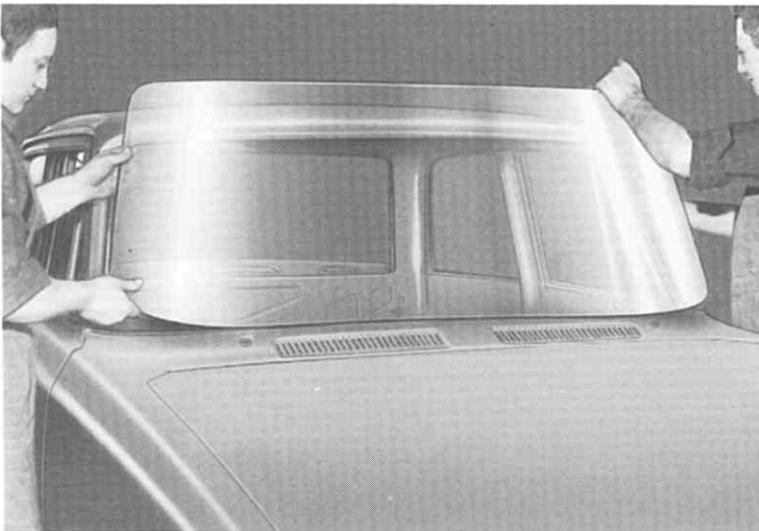
KONTROLLE UND INSTANDSETZUNG DER SCHEIBENRAHMEN

Der Arbeitsvorgang ist für alle Baureihen ähnlich.
Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf Giulia Berlina und 1750 Berlina.



Arbeitsvorgang gleich für Rahmen der Windschutz – und Heckscheibe.

- Mit Ausziehvorrichtung A.8.0112 die Diagonalen des Rahmens auf gleiche Länge überprüfen.



- Scheibe auf Rahmen bringen und Anpassung an Rahmenumfang prüfen.

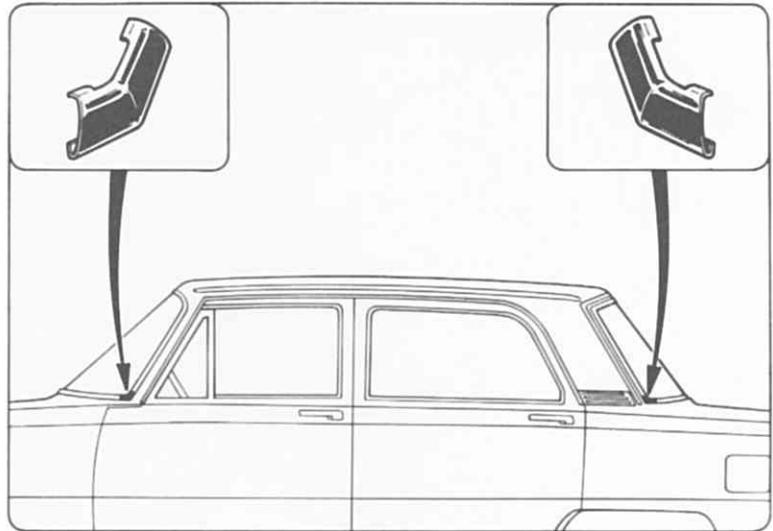


- Im Bedarfsfalle, Aufnahmerinne der Scheibengummidichtung durch Hämmern und mit geeigneter Beilage entsprechend zurichten.

WINDSCHUTZ - UND HECKSCHEIBE

Der Arbeitsvorgang ist für alle Baureihen ähnlich.
Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf Giulia Berlina und 1750 Berlina.

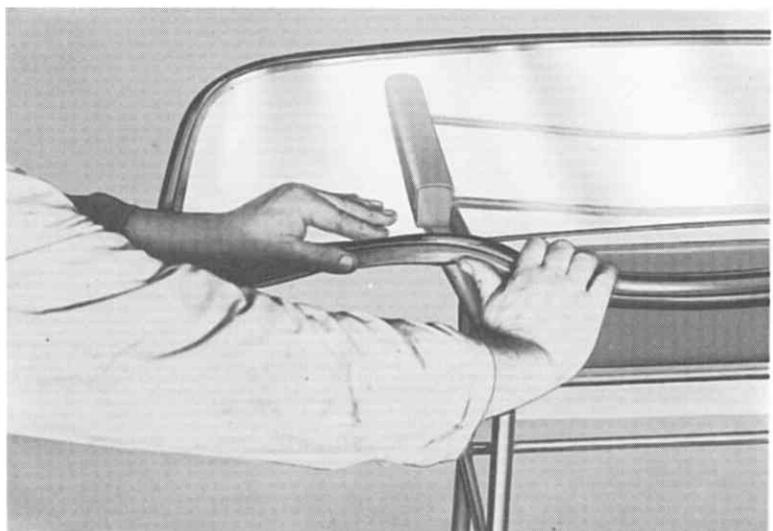
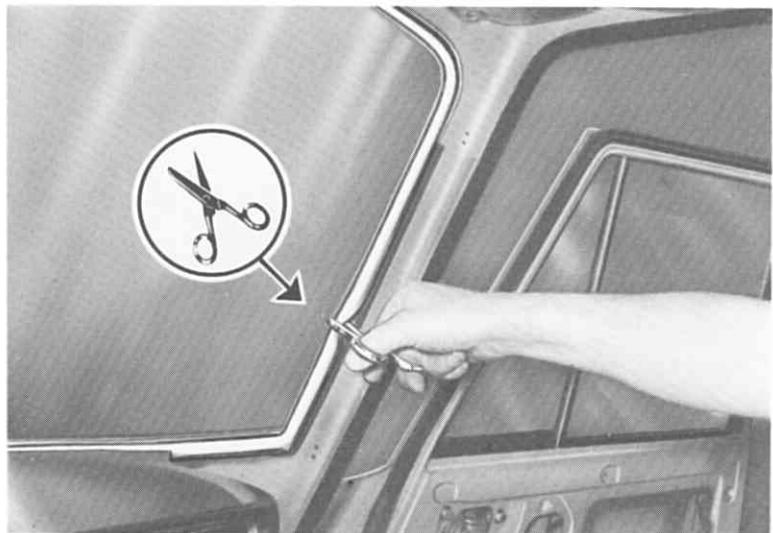
- Arbeitsvorgänge gleich für Windschutz – und Heckscheibe.



AUSBAU

- Abdeckungen der Zierleistenfugen abnehmen.

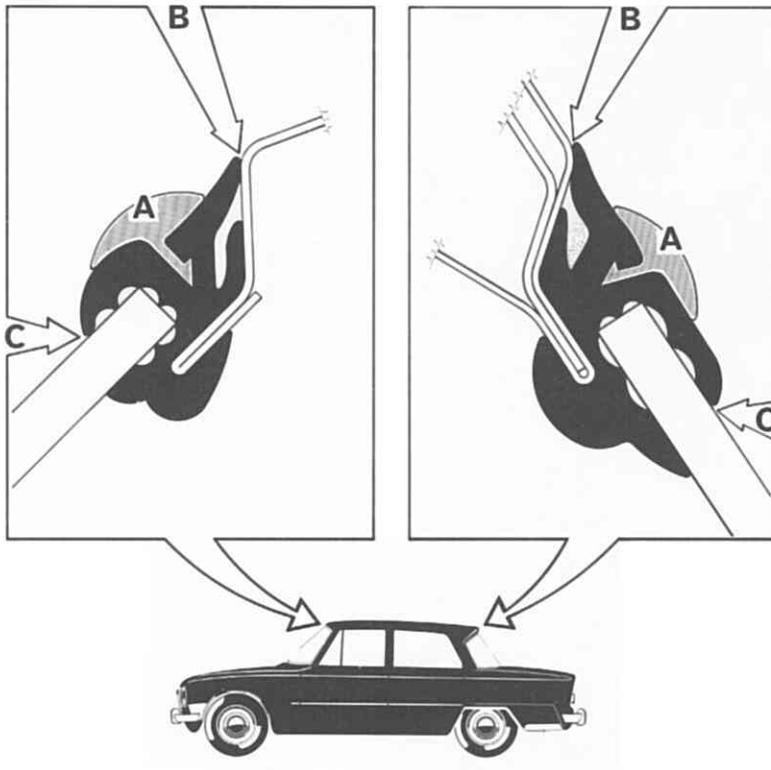
- Scheibe durch gleichmässig auf Scheibenoberfläche ausgeübten Druck von innen nach aussen herausdrücken; eine aussen befindliche Hilfskraft nimmt die gelöste Scheibe auf.
Durch abschneiden der Innenlippe der Gummidichtung längs des Umfanges kann der Arbeitsgang vereinfacht werden; in diesem Falle muss Gummidichtung durch neue ersetzt werden.



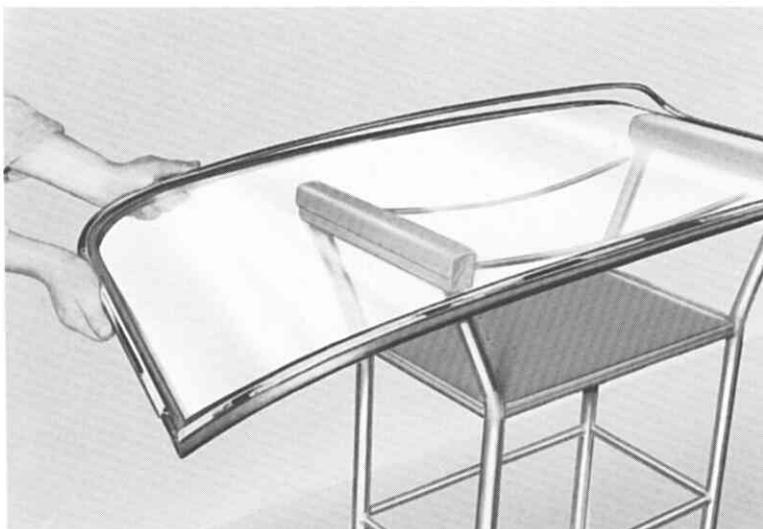
EINBAU

- 1 - Scheibenrand reinigen und Gummidichtung aufsetzen.

WINDSCHUTZ - UND HECKSCHEIBE



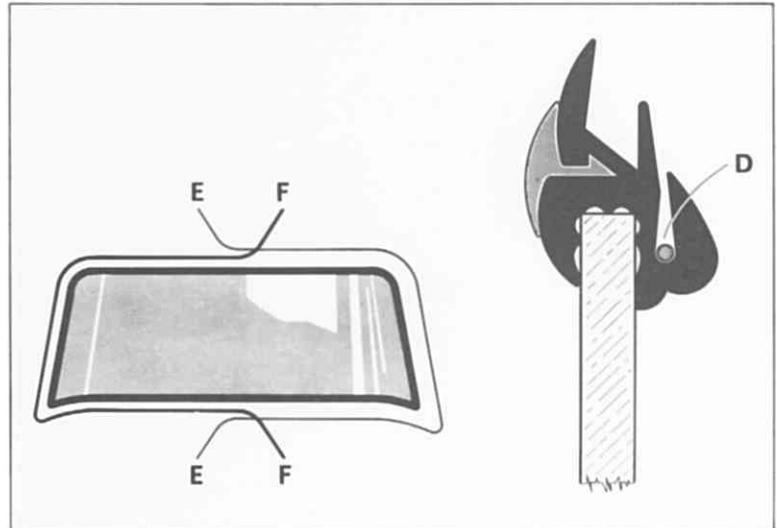
- 2 – Für leichteres Eindrücken der Metalleiste A, Schlitz der Gummidichtung mit etwas Seifenkrautlösung benässen.



- 3 – Äussere Zierleiste einsetzen.
- ANMERKUNG – Arbeitsvorgänge 1 bis 3 nur erforderlich, wenn Gummidichtung ersetzt werden muss.
Es ist ratsam, diese Arbeitsvorgänge auf Auflagebock A.9.0104 auszuführen.

WINDSCHUTZ - UND HECKSCHEIBE

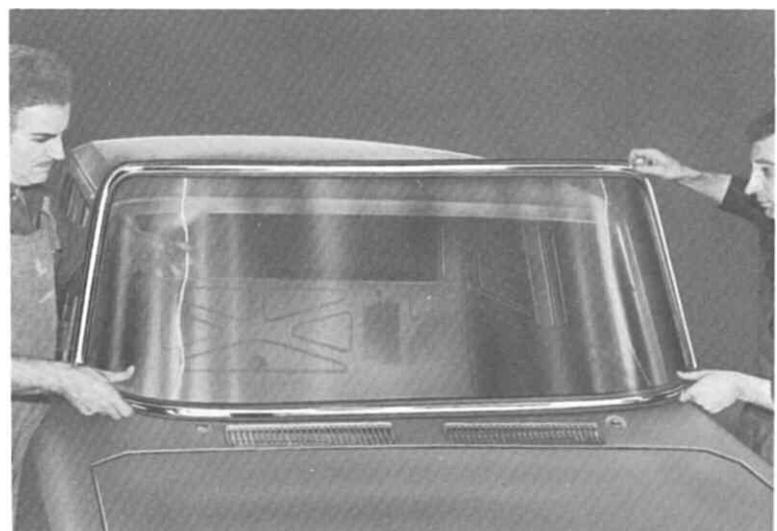
- In äusseren Gummischlitz D zwei Schnüre EE–FF einsetzen, wie in Abbildung gezeigt.



- Rahmenausschnitt mit Vaseline bestreichen um einfügen der Gummidichtung zu erleichtern.



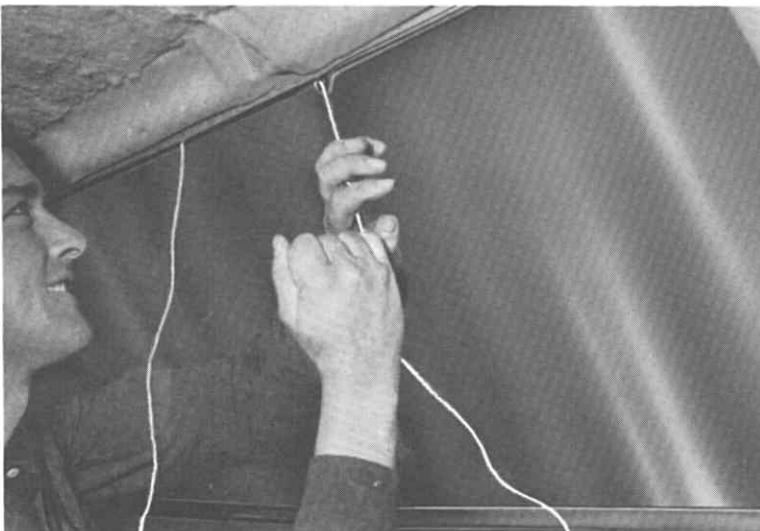
- Scheibe auf den zugehörigen Rahmen setzen.



WINDSCHUTZ - UND HECKSCHEIBE



- Von aussen auf Scheibe Druck ausüben.



- Gleichzeitig wird eine im Fahrzeuginneren befindliche Hilfskraft durch abwechselnde Betätigung der entgegengesetzten Schnurenden einfügen der Gummidichtung erleichtern.



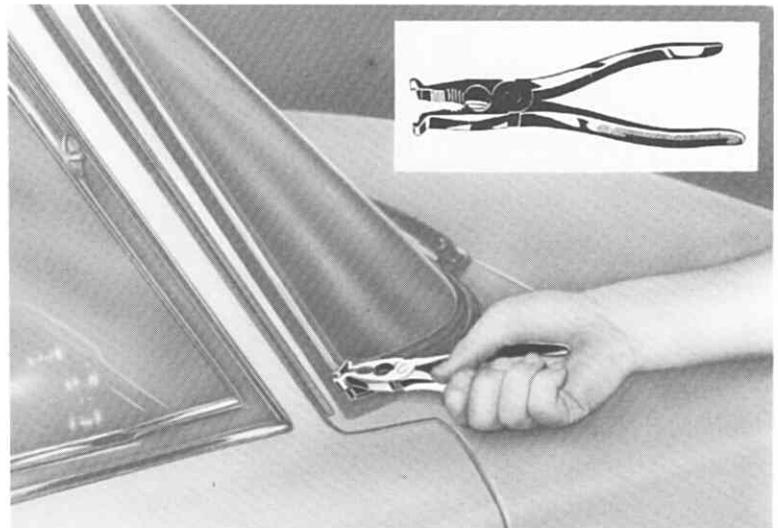
- Durch Schläge von Handfläche, insbesondere an Ecken, die Scheibe einordnen.

WINDSCHUTZ - UND HECKSCHEIBE

- An den in Abbildung auf Seite 32 gezeigten Stellen "B" und "C" mit pneumatischer Pistole Gummidichtungspaste einführen und abdichten.



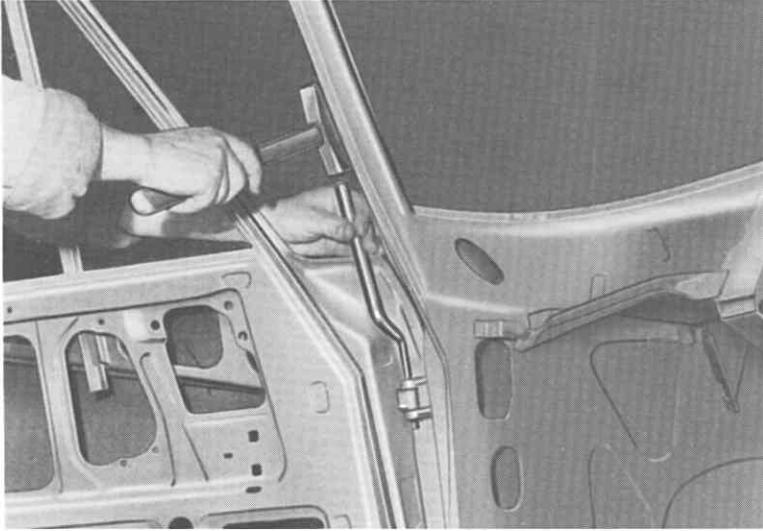
- Mit dazu bestimmter Zange A.9.0035 Abdeckungen der Zierleistenfugen aufsetzen.



ANMERKUNG – Sollte die Gummidichtung Fehler aufweisen, die eine dauernde Abdichtung in Frage stellen, ist die Gummidichtung zu ersetzen.
Die vollkommene Wasserdichtigkeit hängt von der sorgfältigen Ausführung der oben beschriebenen Arbeitsgänge und, im besonderen, der Abdichtung ab.

TÜREN

Die Arbeitsvorgänge sind für alle Baureihen ähnlich.
Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf 1750 Berlina.



AUSBAU

- Abdeckblech entfernen und durch leichte Hammerschläge auf geeigneten, im Handel erhältlichen Durchschlag, elastischen Scharnierbolzen austreiben. An unterem Scharnier beginnen. Bei Austreiben des oberen Scharnierbolzens Türe festhalten.

ANMERKUNG – Die Scharnierbolzen der hinteren Türen sind von den geöffneten vorderen Türen aus, zugänglich.

EINBAU

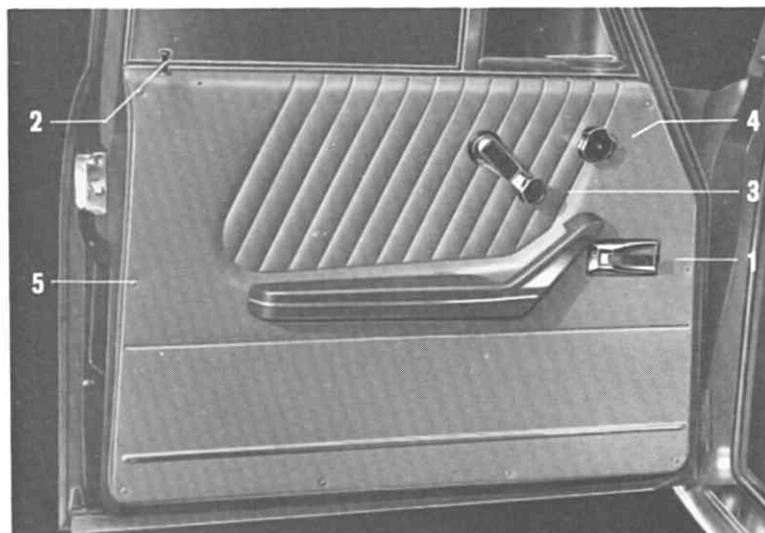
Die gleichen Arbeitsgänge in umgekehrter Reihenfolge ausführen.

ANMERKUNG – Sollten die Türen nicht richtig fluchten, darf eine Nachstellung nur durch Betätigung der einstellbaren Scharniere vorgenommen werden.

Für Erhaltung und lange Lebensdauer der elastischen Scharnierbolzen dürfen die Türen auf keinen Fall, auch nicht mit Hand, forciert werden.

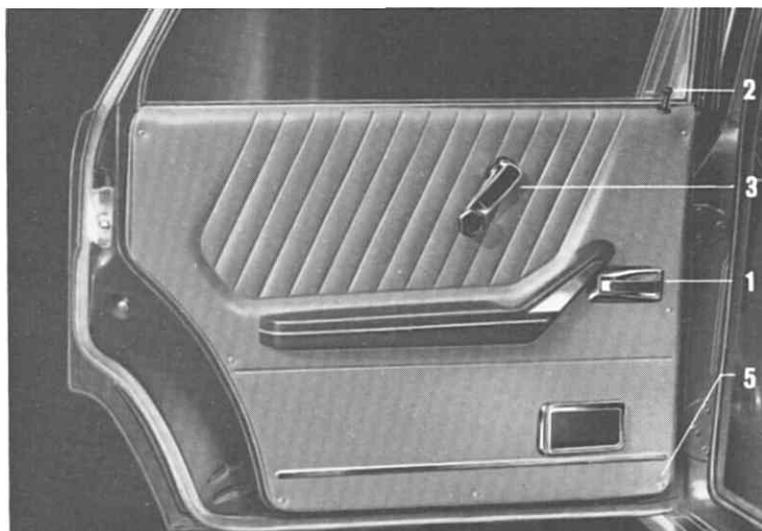
TÜRBELÄGE, INNEN

Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf 1750 Berlina.



AUSBAU

- Abmontieren:
 - Sicherungsknopf 2 von Bolzen abschrauben
 - Abdeckung 1 des inneren Türgriffs, Fensterkurbel 3, Drehknopf 4 für Ausstellfenster (nur an Vordertüren), und zugehörige Befestigungsschrauben lösen.
 - Innenbelag, durch Lösen der Befestigungsschrauben 5.



- Schutzbelag am Umfang abziehen

EINBAU

Gleiche Arbeitsgänge in umgekehrter Reihenfolge durchführen.



TÜR - ZIERRAHMEN, INNEN

Der Arbeitsvorgang ist für Berlina aller Baureihen ähnlich.
Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf 1750 Berlina.



AUSBAU

- An Seiten beginnend, durch leichte Hammerschläge auf Weichholzbeilage oberen Zierrahmen ausbauen.



- In gleicher Weise unteren Zierrahmen abmontieren.

EINBAU

Zuerst unteren, danach oberen Zierrahmen in Stellung bringen und gleichmässig eindrücken.

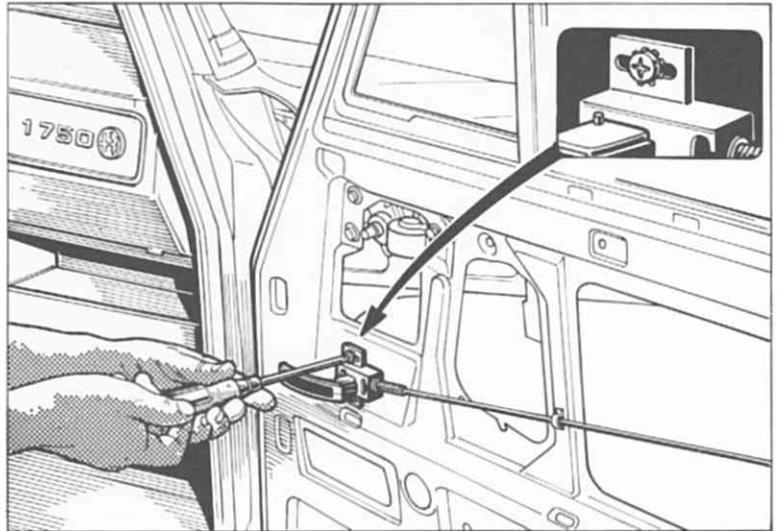
TÜRSCHLÖSSER

Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf 1750 Berlina.

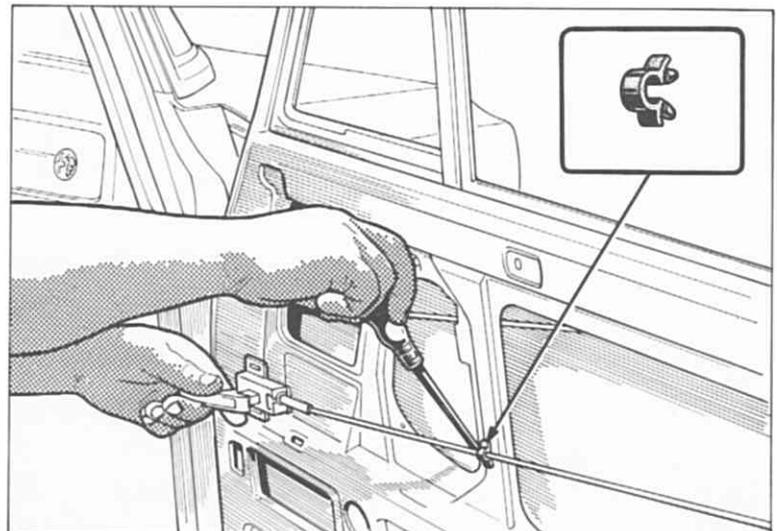
VORDERTÜRSCHLÖSSER

AUSBAU

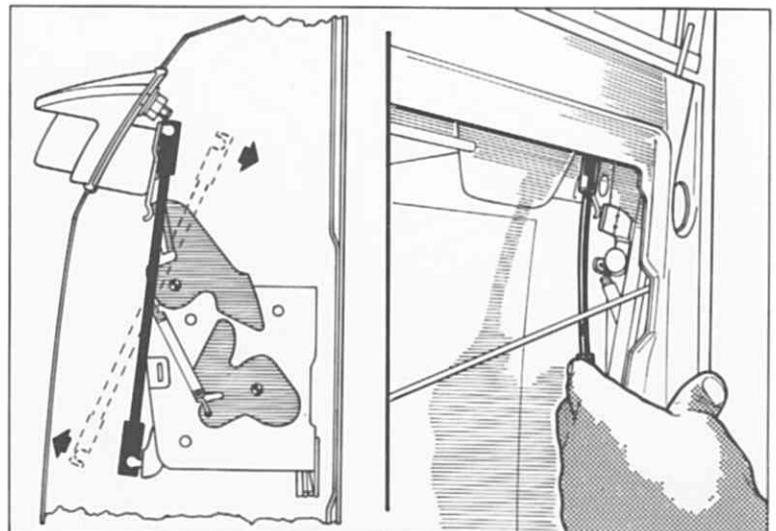
- Inneren Türbelag ausbauen und Schutzbelag umfangsweise abziehen (siehe Seite 37).
- Beide Befestigungsschrauben der Türgriffhalterung lösen.



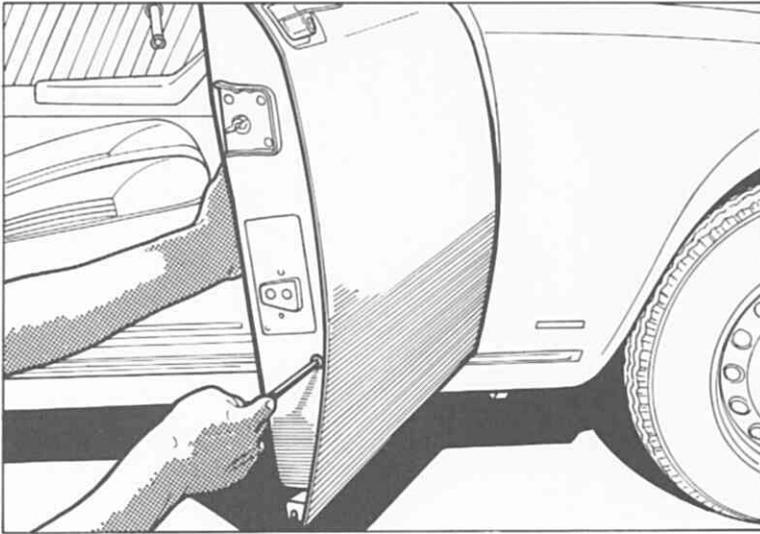
- Führungshaken für Zugstange herausziehen.



- Zugstange an Türgriff aushängen.



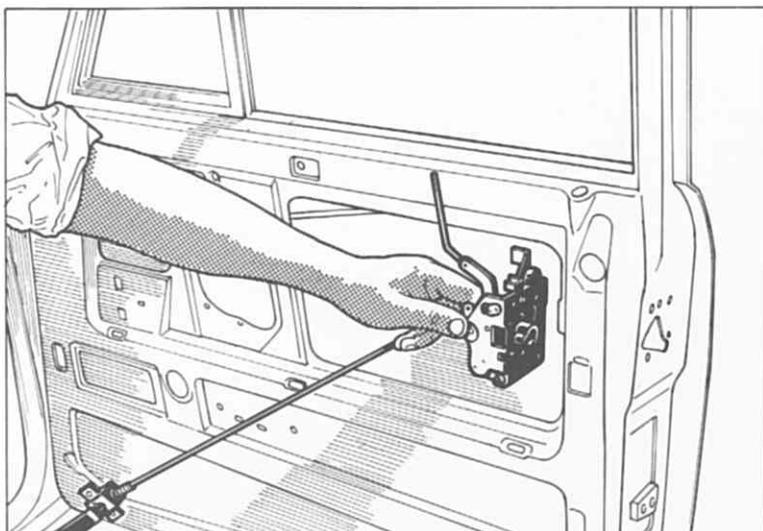
TÜRSCHLÖSSER



- Hintere Fensterführungsschiene durch Lösen beider Befestigungsschrauben ausbauen.



- Befestigungsschrauben der äusseren Türschloss-Abdeckung lösen und Abdeckung abnehmen.



- "Türschloss-Zugstangeneinheit" herausnehmen.

EINBAU

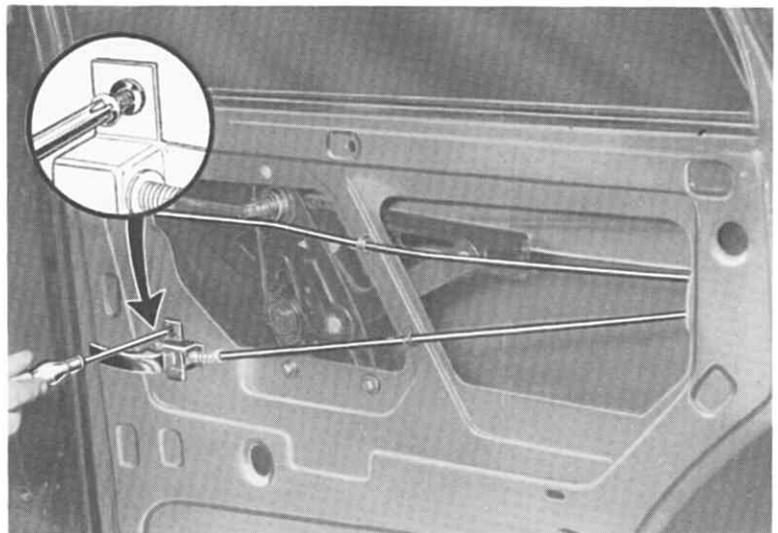
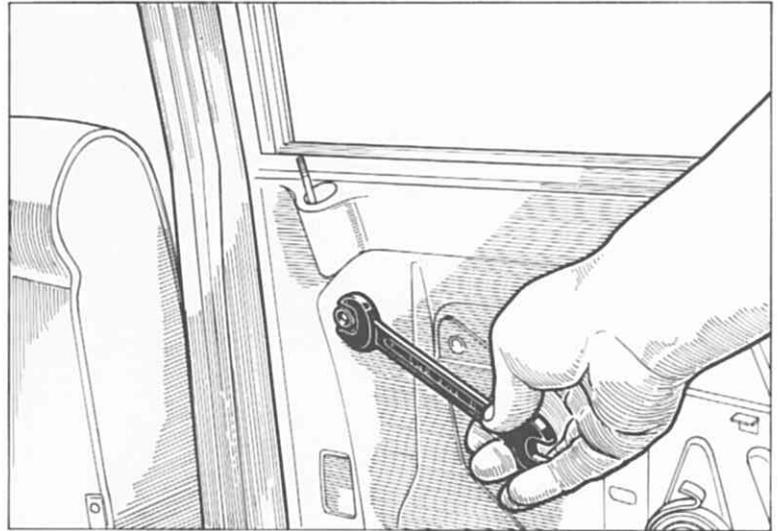
Gleiche Arbeitsgänge in umgekehrter Reihenfolge ausführen.

TÜRSCHLÖSSER

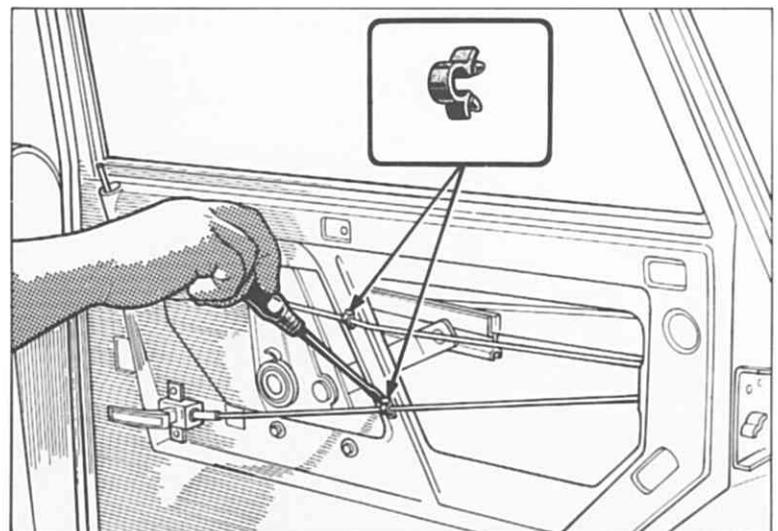
HINTERTÜRSCHLÖSSER

AUSBAU

- Inneren Türbelag ausbauen und Schutzbelag umfangsweise abziehen (siehe Seite 37).
- Mutter und Unterlagscheibe der Lagerung "Zugstange – Sicherungsknopf" abnehmen.

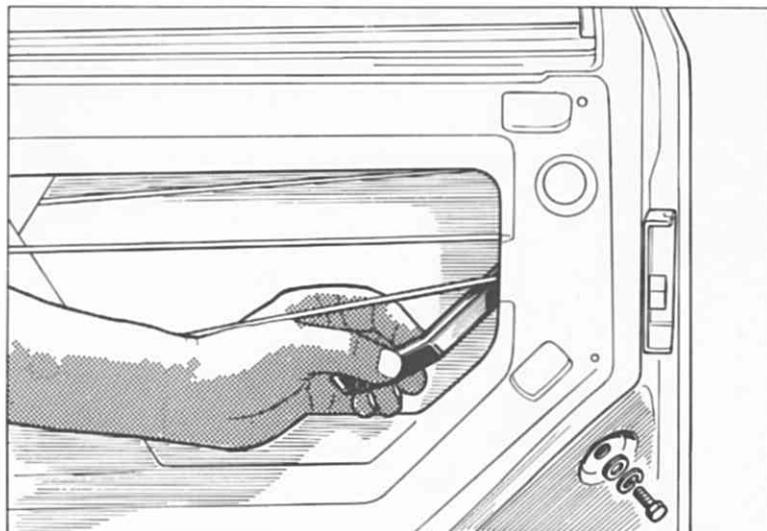


- Beide Befestigungsschrauben der Türgriffhalterung lösen.

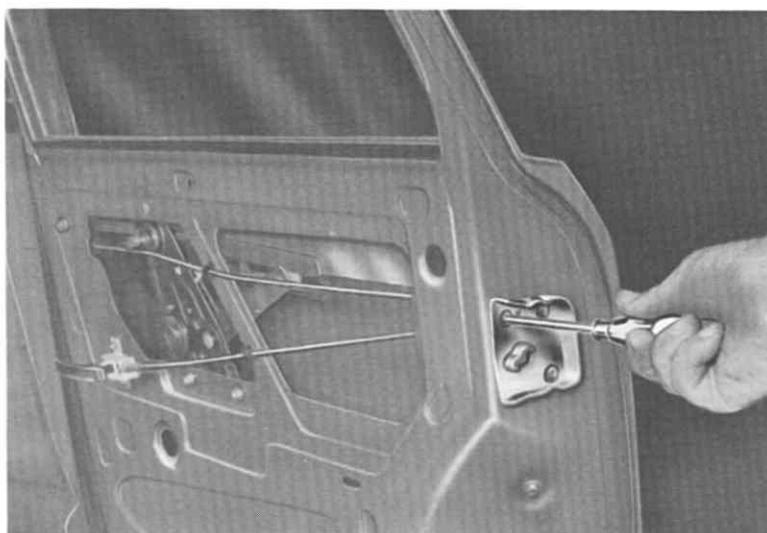


- Führungshaken für Zugstangen "Türöffnung – Sicherungsknopf" herausziehen.

TÜRSCHLÖSSER



- Befestigungsschraube der hinteren Fensterführungsschiene lösen und ausbauen.



- Befestigungsschrauben der äusseren Türschlossabdeckung lösen und Abdeckung abnehmen.

- "Türschloss – Zugstangeneinheit" herausnehmen.

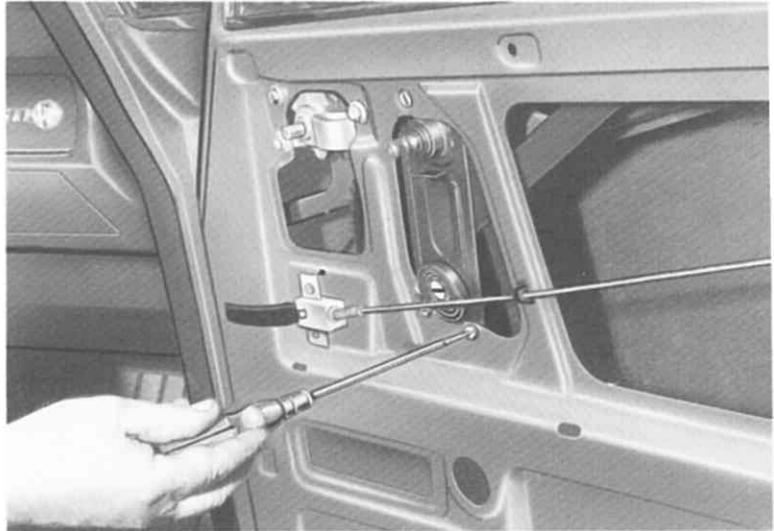
EINBAU

Gleiche Arbeitsgänge in umgekehrter Reihenfolge ausführen.

ANMERKUNG – Auf allen Fahrzeugen Giulia Berlina und Coupé aller Typen wird die Türverriegelung durch Türgriff betätigt; es muss daher auch die betreffende Betätigung ausgebaut werden.

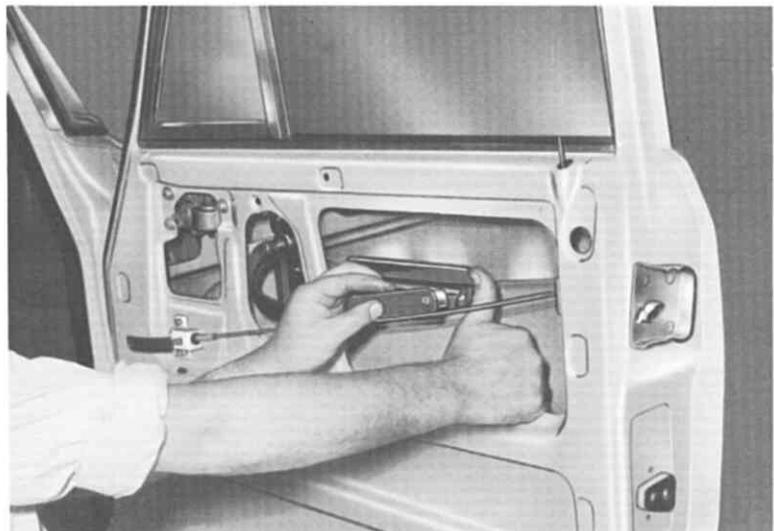
FENSTERHEBER

Der Arbeitsvorgang ist für alle Baureihen ähnlich.
Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf 1750 Berlina.



AUSBAU

- Türbelag ausbauen und Schutzbelag umfangsweise abziehen (siehe Seite 37).
- Befestigungsschrauben des Fensterhebers lösen.



- Mit Fensterkurbel den Fensterheber so verstellen, dass Endteil des Hebearmes gegenüber der Öse der Fensterschiene zu liegen kommt (am hinteren Fensterheber zwei Hebearme).
- Mit leichtem Druck Endteil des Hebearmes aus Fensterschiene aushängen (am hinteren Fensterheber beide Hebearme aushängen).



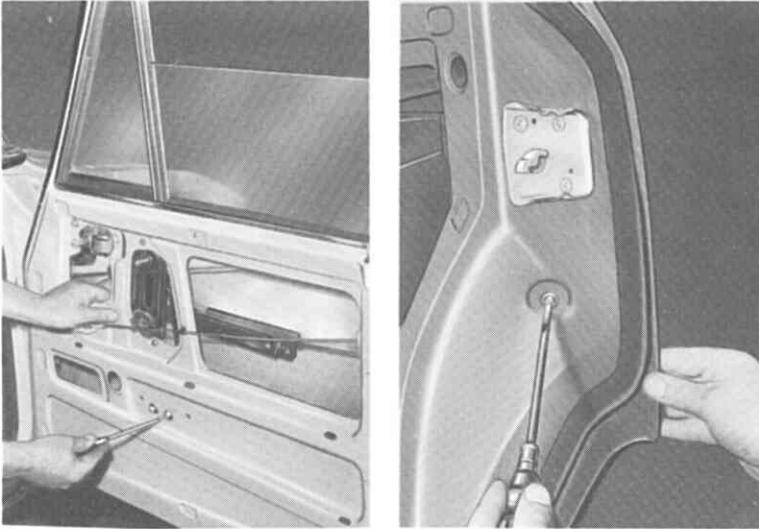
- Fenster nach oben schieben.
- Fensterheber drehen und aus Türraum herausheben.

EINBAU

Die gleichen Arbeitsvorgänge in umgekehrter Reihenfolge ausführen.

FENSTERSCHEIBEN

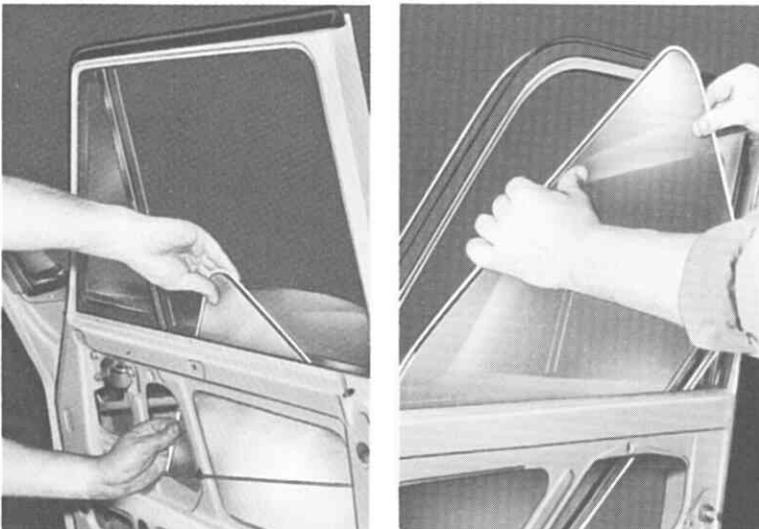
Der Arbeitsvorgang ist für alle Baureihen ähnlich.
Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf 1750 Berlina.



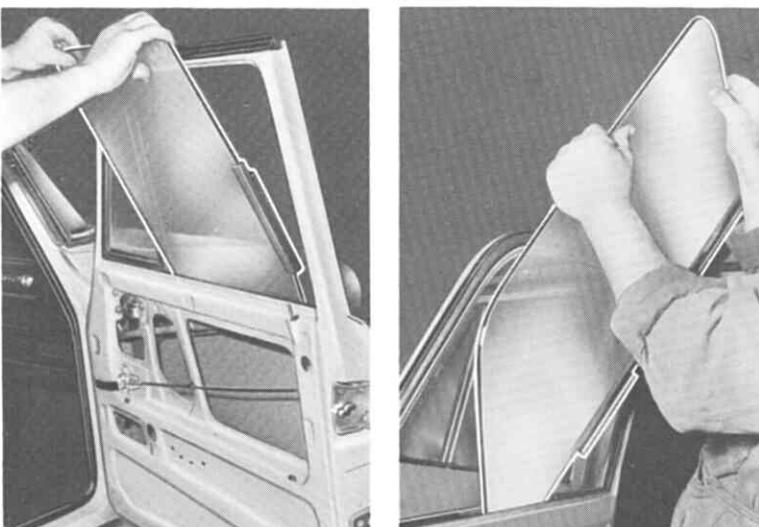
Arbeitsgänge für vordere und hintere Fensterscheiben sind gleich.

AUSBAU

- Inneren Tür-Zierrahmen ausbauen (siehe Seite 38).
- Türbelag, innen, ausbauen und Schutzbelag umfangsweise abziehen (siehe Seite 37).
- Fensterheber ausbauen (siehe Seite 43).
- Befestigungsschrauben der Fensterführungsschiene lösen:
 - vordere Führungsschiene für vordere Fensterscheibe,
 - hintere Führungsschiene für hintere Fensterscheiben.



- Fensterscheiben um 90° drehen, so dass Unterteil parallel zur hinteren Türsäule (bei vorderen Fensterscheiben) und zur vorderen Türsäule (bei hinteren Fensterscheiben) zu liegen kommt.



- Fensterscheibe nach innen neigen und vorsichtig herausheben.

EINBAU

Die gleichen Arbeitsvorgänge in umgekehrter Reihenfolge ausführen.

VORDERE AUSSTELLFENSTER

Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf 1750 Berlina.

AUSBAU

- Türbelag ausbauen und Schutzbelag umfangsweise abziehen (siehe Seite 37).



- Mit Kreuzschlüssel Befestigungsschraube des Ausstellfensters lösen.



- Mit Steckschlüssel Befestigungsschraube des Drehverschlusses ausschrauben.

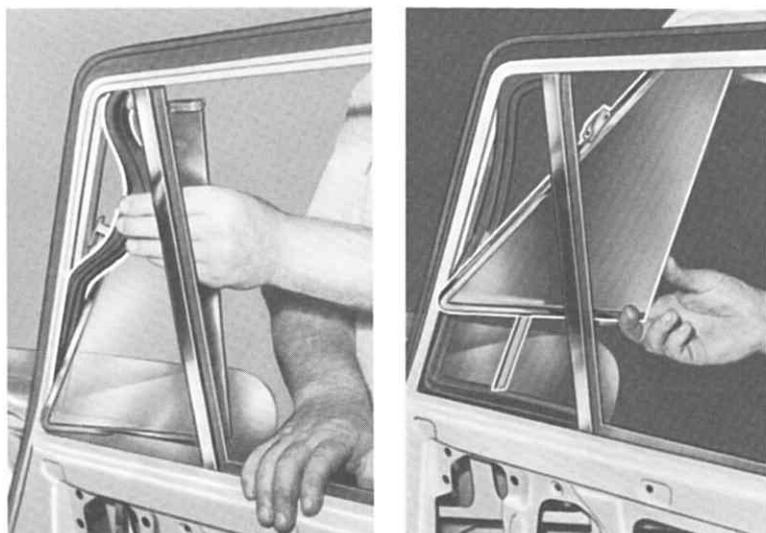


- Drehverschluss herausnehmen.

VORDERE AUSSTELLFENSTER



Gummidichtung anheben und darunter befindliche Scharnierschraube des Ausstellfensters lösen.



Ausstellfenster neigen und nach oben herausziehen.

EINBAU

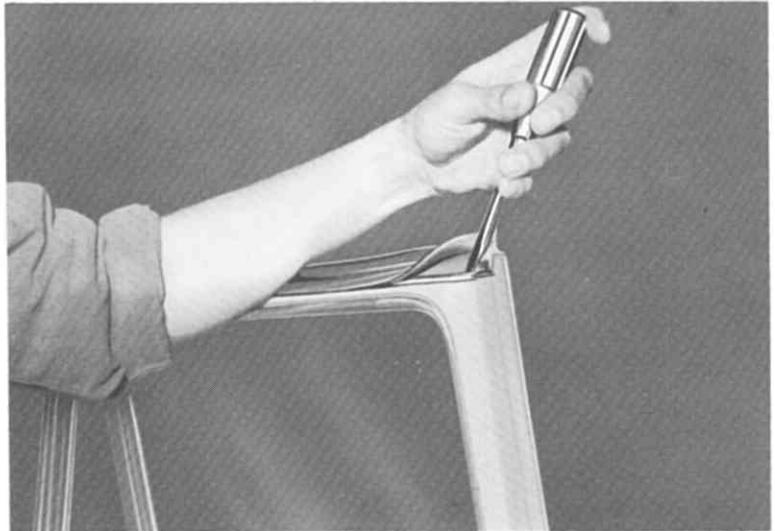
Die gleichen Arbeitsvorgänge in umgekehrter Reihenfolge ausführen.

ANMERKUNG – Wenn auf Fahrzeugen Berlina Giulia 1300-1300TI-1600S und Coupés GTA der Zapfen des Ausstellfenster-Drehverschlusses sich ablösen sollte, so ist dieser wieder anzuleimen wie folgt:

- Befestigungsflächen mit Alkohol sorgfältig entfetten.
- Beide Flächen mit dünner Schicht vorgeschriebenen Klebstoffes bestreichen.
- Zapfen unter leichtem Druck für die zur Trocknung erforderliche Zeit (24 h bei Raumtemperatur) mit geeigneter Vorrichtung an der Fensterscheibe festklammern.

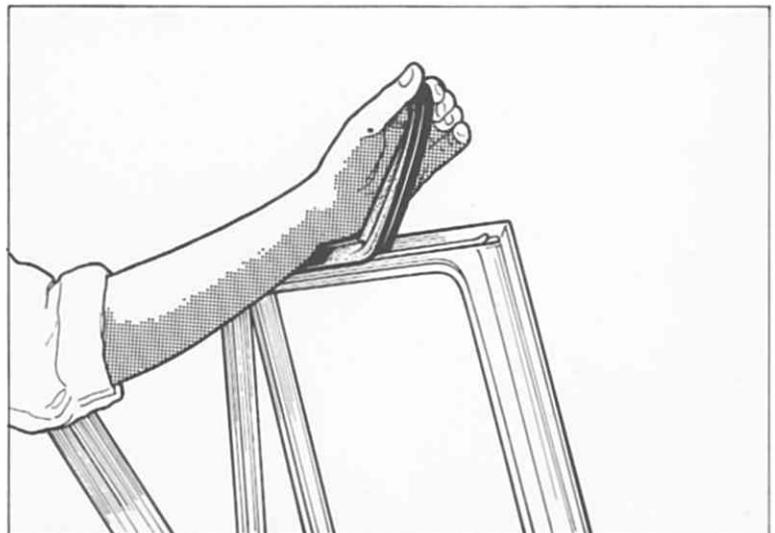
TÜRDICHTUNGEN

Der Arbeitsvorgang ist für alle Baureihen ähnlich.
Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf Giulia Berlina.



AUSBAU

- Rand des Haltebleches für Dichtung, an Oberseite der Tür, heben.



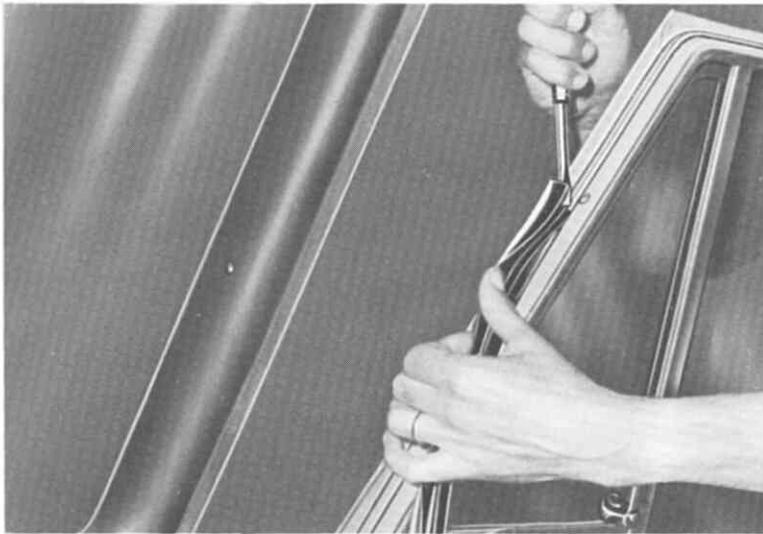
- Dichtung aus Halterung herausziehen.



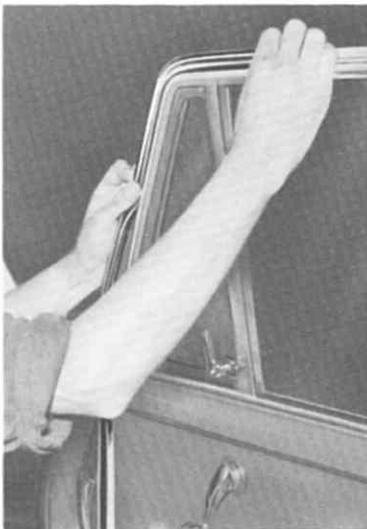
EINBAU

- Dichtung mit vaselinehaltigem Schmiermittel einfetten.

TÜRDICHTUNGEN



- Dichtung in Führungsschiene einführen:
 - an Vordertüren an vorderer Säule,
 - an Hintertüren an hinterer Säule beginnen.



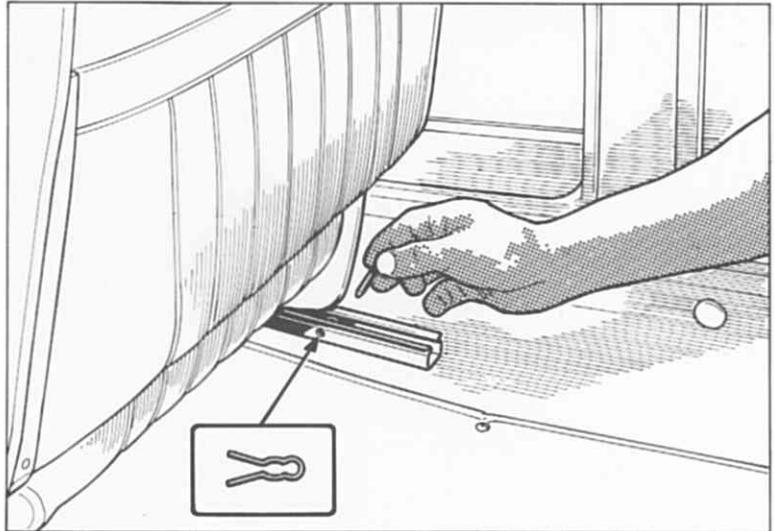
- Dichtung längs der Schiene einführen.
- Mit stumpfem Schraubenzieher oder ähnlichem nachhelfen.
- Zurückgebogenen Rand des Halteblechs wieder zurückbiegen.

VORDERSITZE

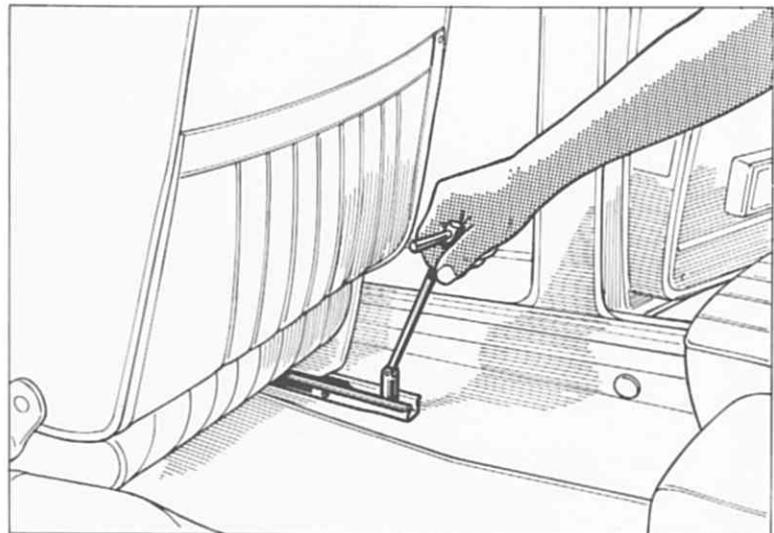
Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf 1750 Berlina.

AUSBAU

- Federklemme herausziehen und Anschlagzapfen aus Schiebesitzführung entfernen.



- Vordere und hintere Befestigungsschrauben der Schiebesitzführung lösen.



- Sitze herausnehmen.

EINBAU

Die gleichen Arbeitsvorgänge in umgekehrter Reihenfolge ausführen.



INSTRUMENTENBRETT

Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf 1750 Berlina.



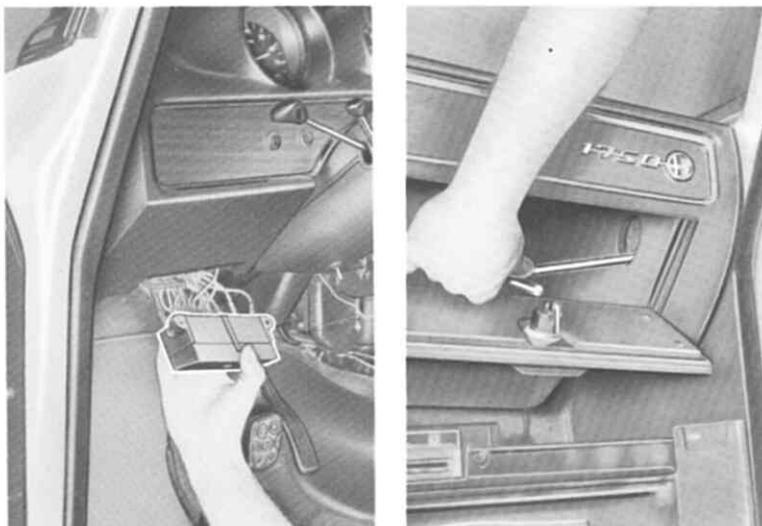
AUSBAU

ANMERKUNG – Vor Inangriffnahme der Arbeiten Batteriekabel abklemmen.

- Holzverkleidung von Windschutzscheibe abnehmen.



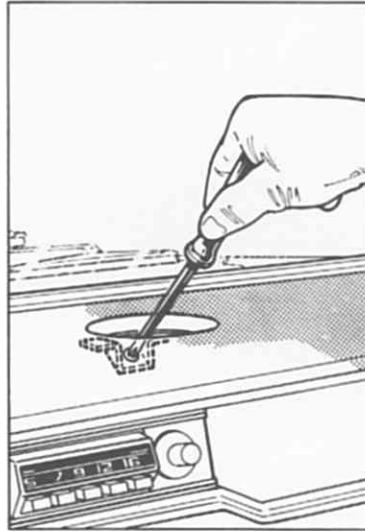
- Beide Luftschläuche nach oben und aus den darunter befindlichen Gummischlauchverbindungen herausziehen.



- Seitliche Befestigungsmuttern abschrauben:
 - rechtseitig, Zugang durch Handschuhkasten,
 - linksseitig, Zugang nach abmontieren der Sicherungsdose.

INSTRUMENTENBRETT

- Mittlere Befestigungsschrauben lösen.
- Beide, von unten zugängliche Flügelschrauben für Befestigung an Konsole lösen.



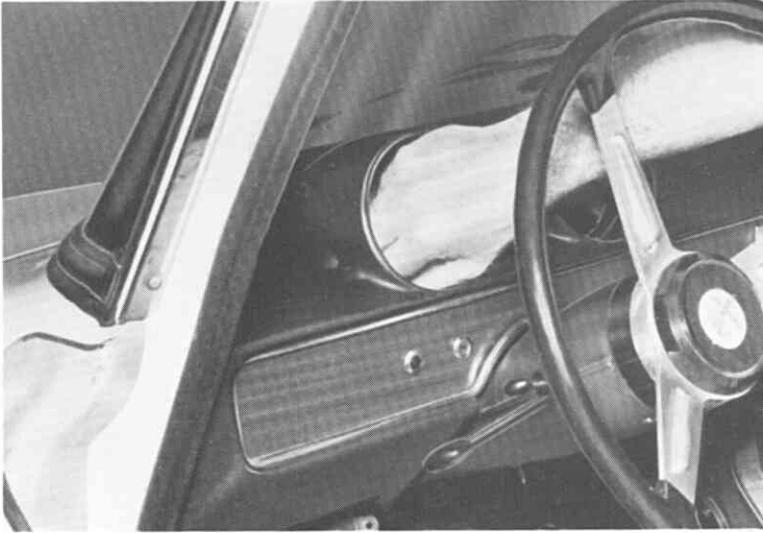
- Sechskantmutter des Nullstellers abschrauben.



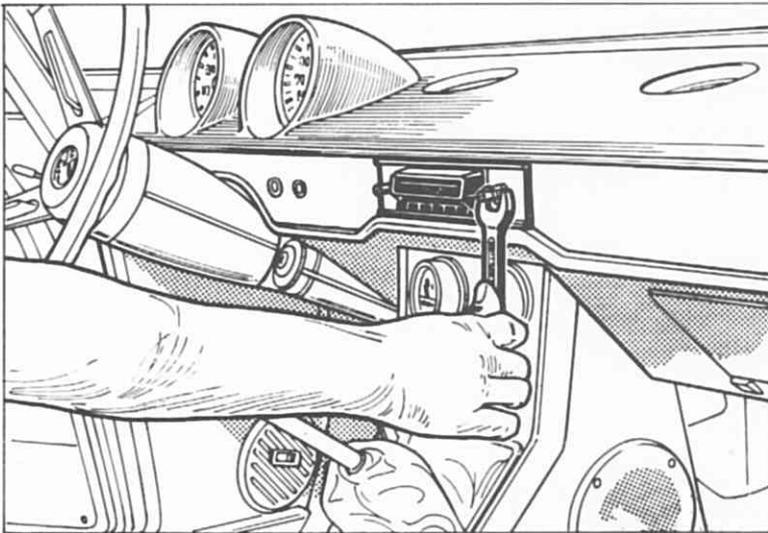
- Instrumente ausbauen und Geberkabel und Lampenfassungen abnehmen.



INSTRUMENTENBRETT



- Von innen ausgehend, Anschlusskabel für Blinker, Warn – und Kontrolleuchten lösen.



- Rundfunkgerät (wenn vorhanden) von Instrumentenbrett freimachen.



- Instrumentenbrett aus Fahrzeug herausnehmen.

INSTRUMENTENBRETT

- Anschlüsse des Rundfunkgeräts lösen und Apparat herausziehen.



- Zur Erleichterung nachfolgender Arbeitsgänge ist es ratsam, die Kabelenden gruppenweise mit Klebeband aneinander zu heften.



EINBAU

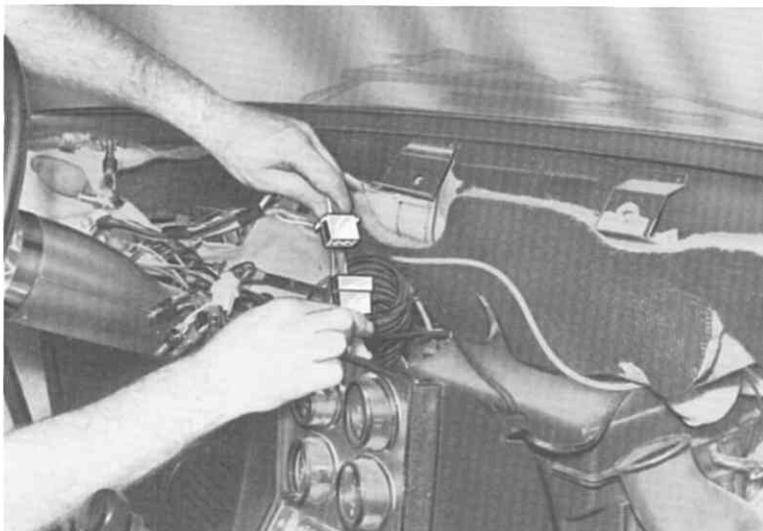
Die gleichen Arbeitsvorgänge in umgekehrter Reihenfolge ausführen.

KONSOLE

Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf 1750 Berlina.

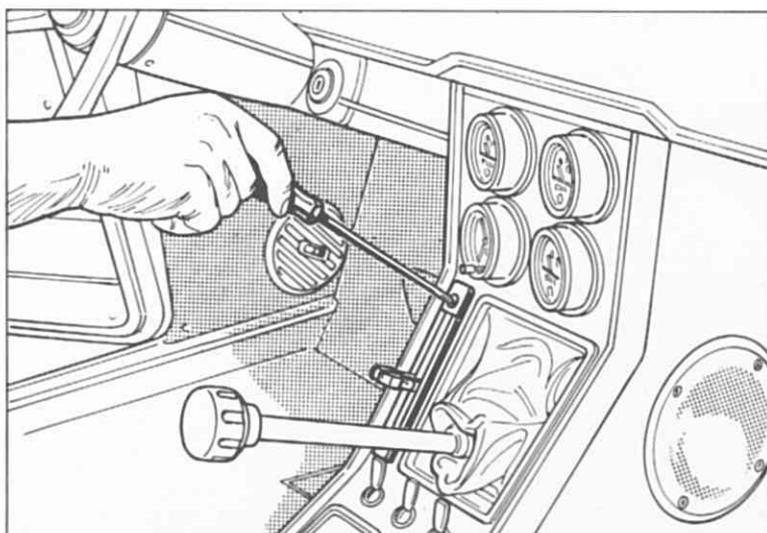
ANMERKUNG – Um die Konsole auszubauen, ist es nicht erforderlich, auch das Instrumentenbrett abzumontieren, es genügt:

- die Befestigungs-Flügelschrauben am Instrumentenbrett zu lösen (siehe Abbildung 2, Seite 51)
- die seitlichen Befestigungsschrauben am Instrumentenbrett zu lockern (siehe Abbildungen 3 und 4, Seite 50)
- das Instrumentenbrett soweit zu heben, dass Konsole austreten kann



AUSBAU

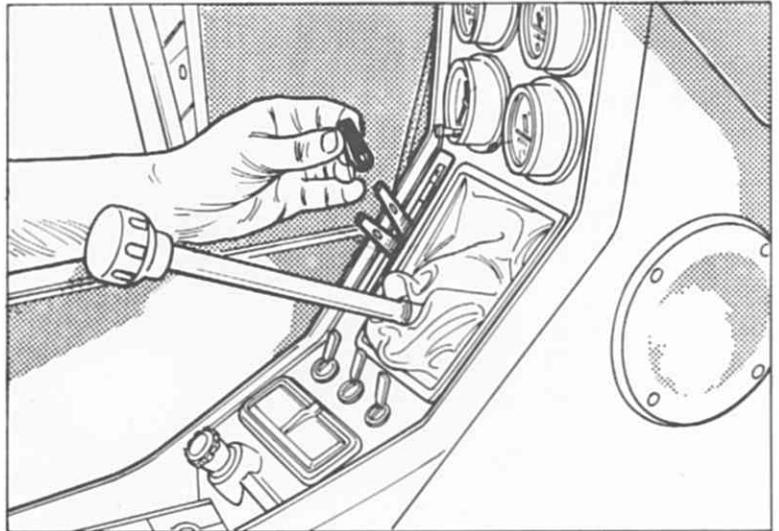
- Vordersitze ausbauen (siehe Seite 49).
- Hinter Konsole zugänglichen Leitungsverbinder ausbauen (wenn Instrumentenbrett nicht schon vorher ausgebaut).



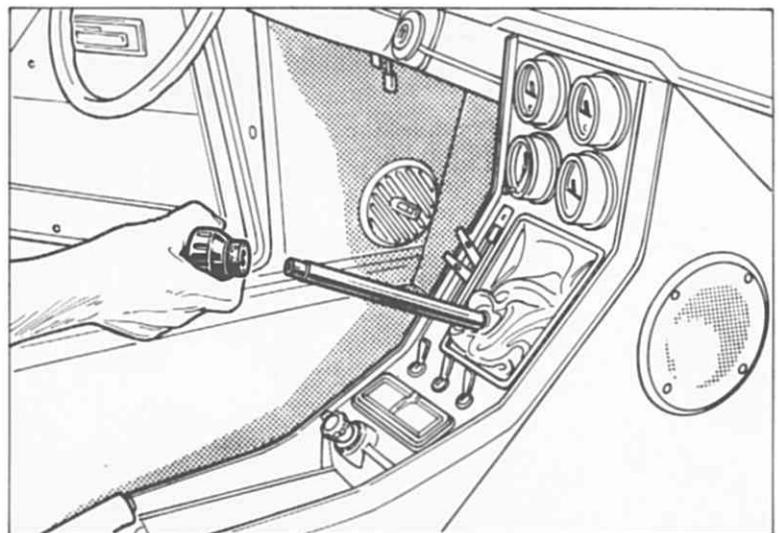
- Zierblende für Heizung abnehmen.

KONSOLE

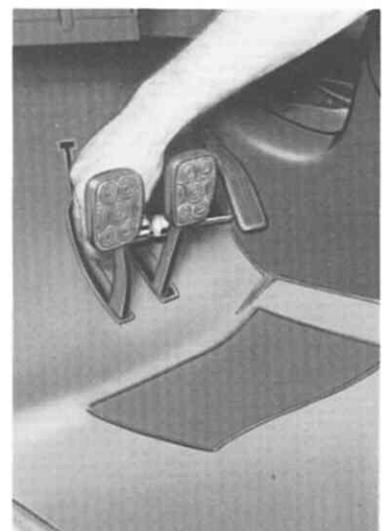
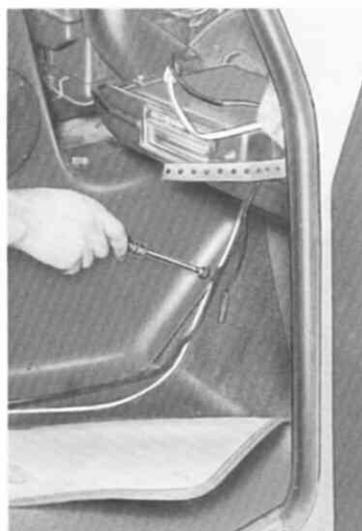
- Knöpfe der Heizbedienungshebel abziehen.



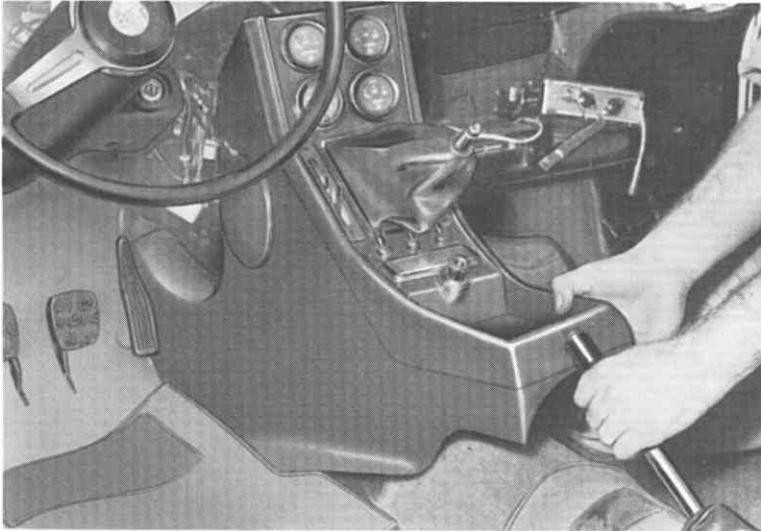
- Knopf des Schalthebels abnehmen.



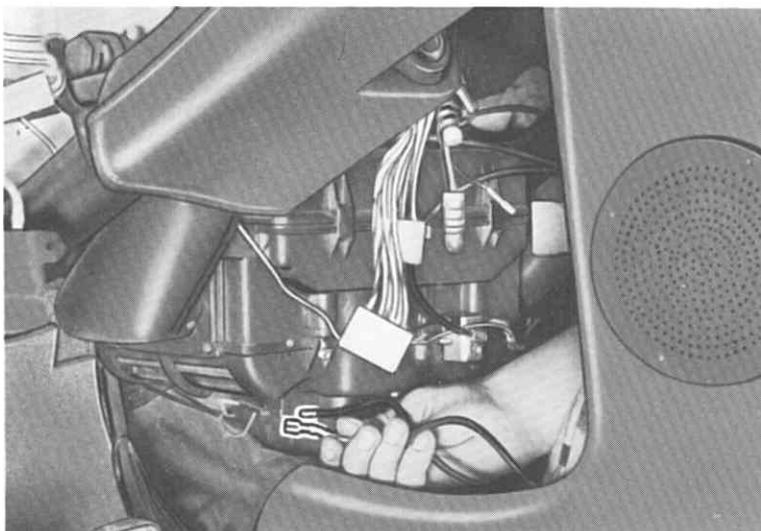
- Bodenteppiche herausnehmen und seitliche Befestigungsschrauben der Konsole lösen.



KONSOLE



- Handbremshebel etwas anziehen, so dass Konsole gehoben werden kann.



- Heizverteilerplatte lösen, und Konsole abheben.

EINBAU

Die gleichen Arbeitsvorgänge in umgekehrter Reihenfolge ausführen.

HIMMELVERKLEIDUNG

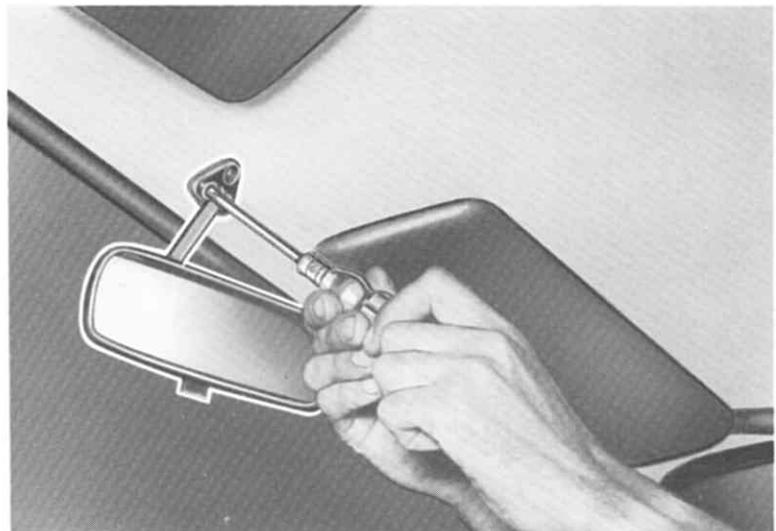
Die Arbeitsvorgänge sind für alle Baureihen Berlina und Coupé ähnlich.
Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf 1750 Berlina.

AUSBAU

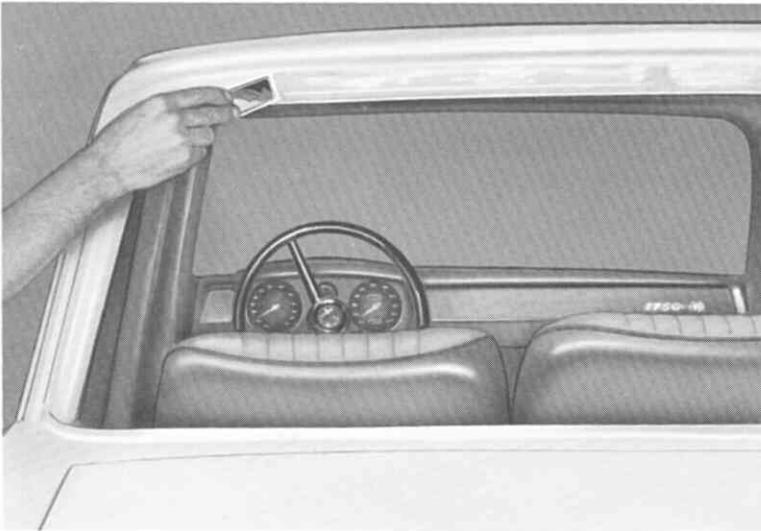
- Holzverkleidung der Windschutzsäulen ausbauen.



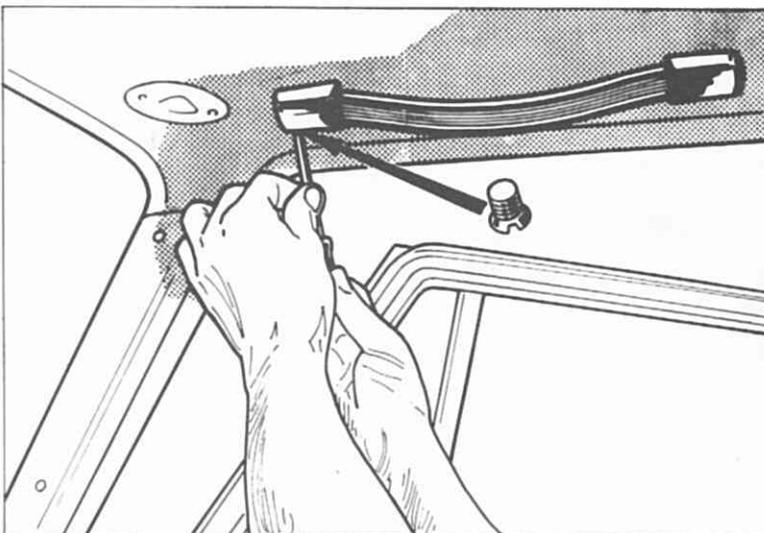
- Rückblickspiegel und Sonnenblenden ausbauen.



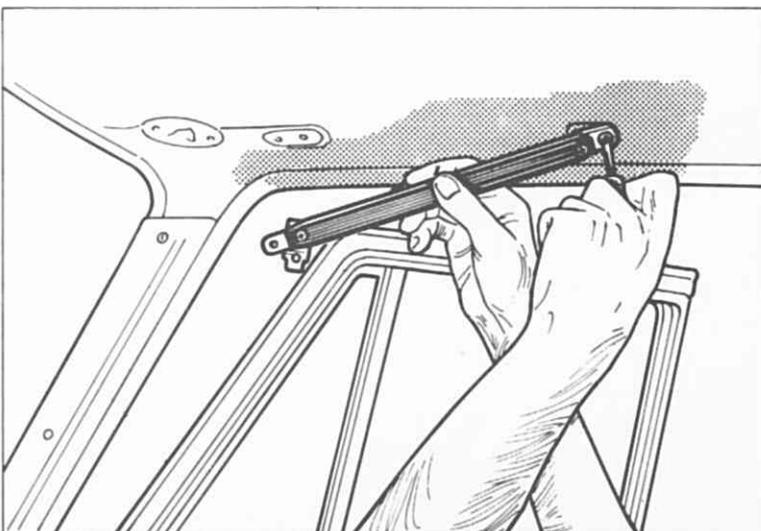
HIMMELVERKLEIDUNG



- Windschutz – und Heckscheibe ausbauen (siehe Seite 31).
- Dichtungsmittel mit Hilfe geeigneter Plastik – oder Holzspachtel entfernen, um Lackbeschädigungen zu vermeiden; mit Octanlösemittel gut nachwaschen.

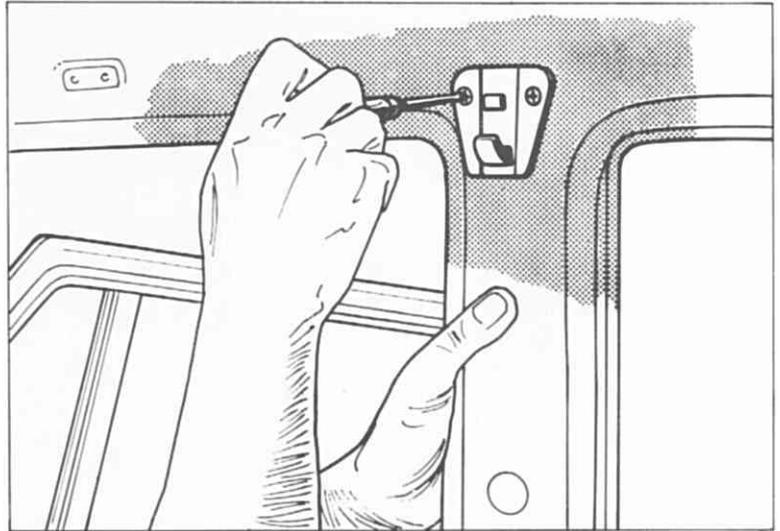


- Beifahrer–Haltegriff ausbauen (hierzu Endstücke herausziehen und darunter befindliche Anschlagsschraube lösen).



HIMMELVERKLEIDUNG

- Kleiderhaken abmontieren.



- ▶ Hintere Haltegriffe und Beleuchtungskörper ausbauen.



- Hinteres Sitzkissen herausnehmen.



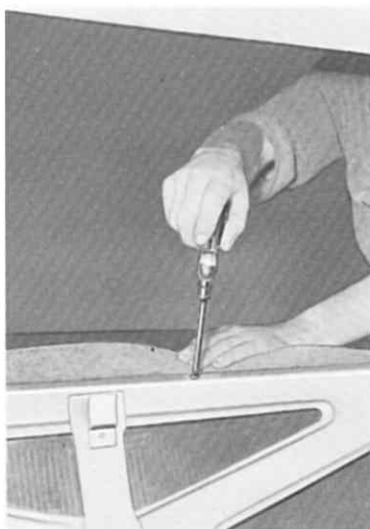
HIMMELVERKLEIDUNG



- Rückenlehne nach Lösen der unteren Schrauben herausnehmen.



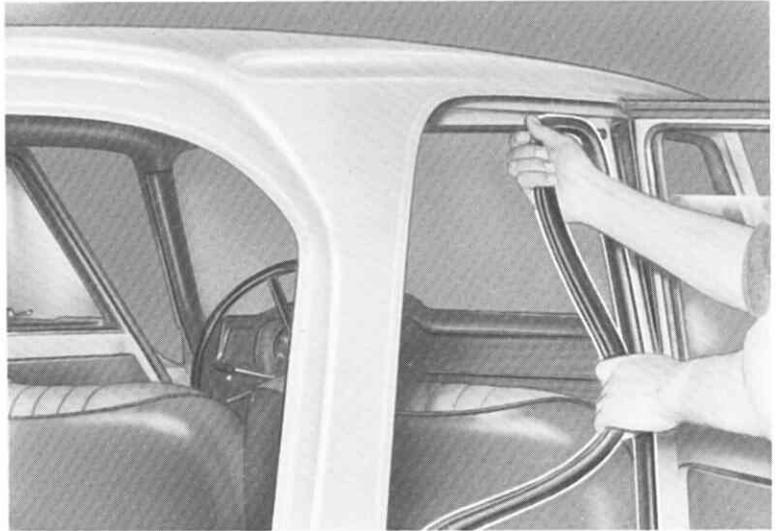
- Verkleidung für Ablagefach unter Heckscheibe, von vorne beginnend, ableimen und abnehmen.



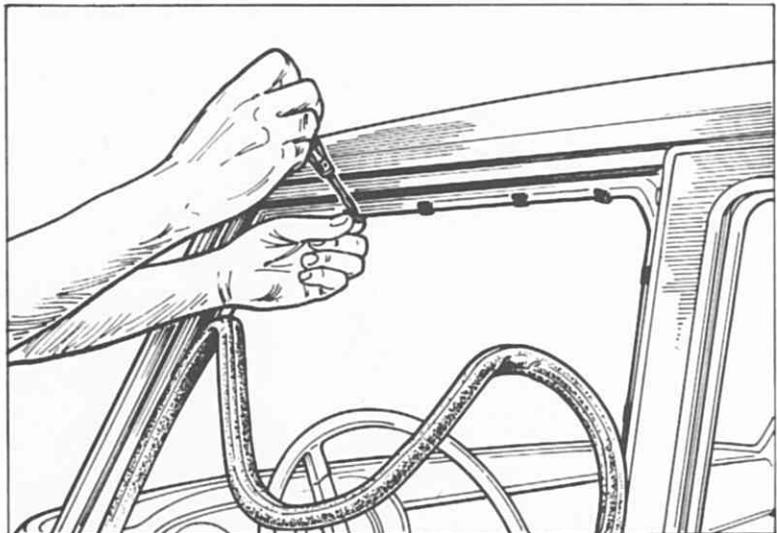
- Befestigungsschrauben für Ablagefach unter Heckscheibe lösen und herausnehmen.

HIMMELVERKLEIDUNG

- Mit Schnappfedern befestigte Gummidichtungen der vorderen und hinteren Türrahmen abziehen.



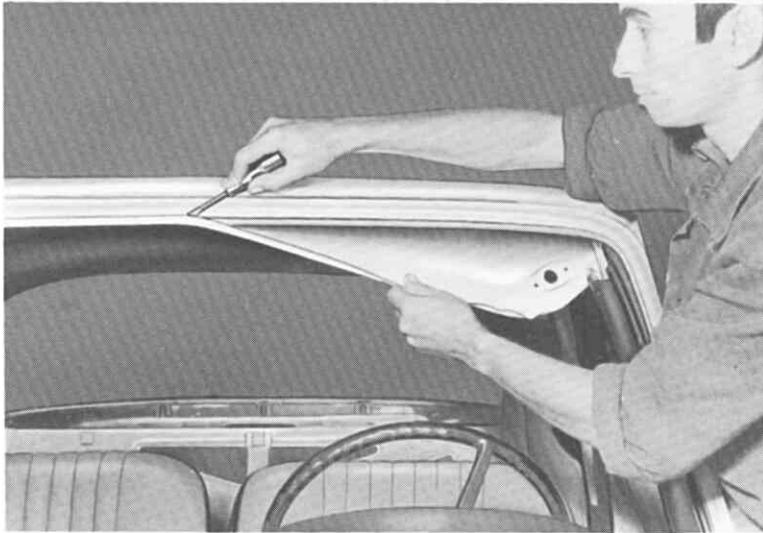
- Schnappfedern längs der Himmelverkleidung herausziehen.



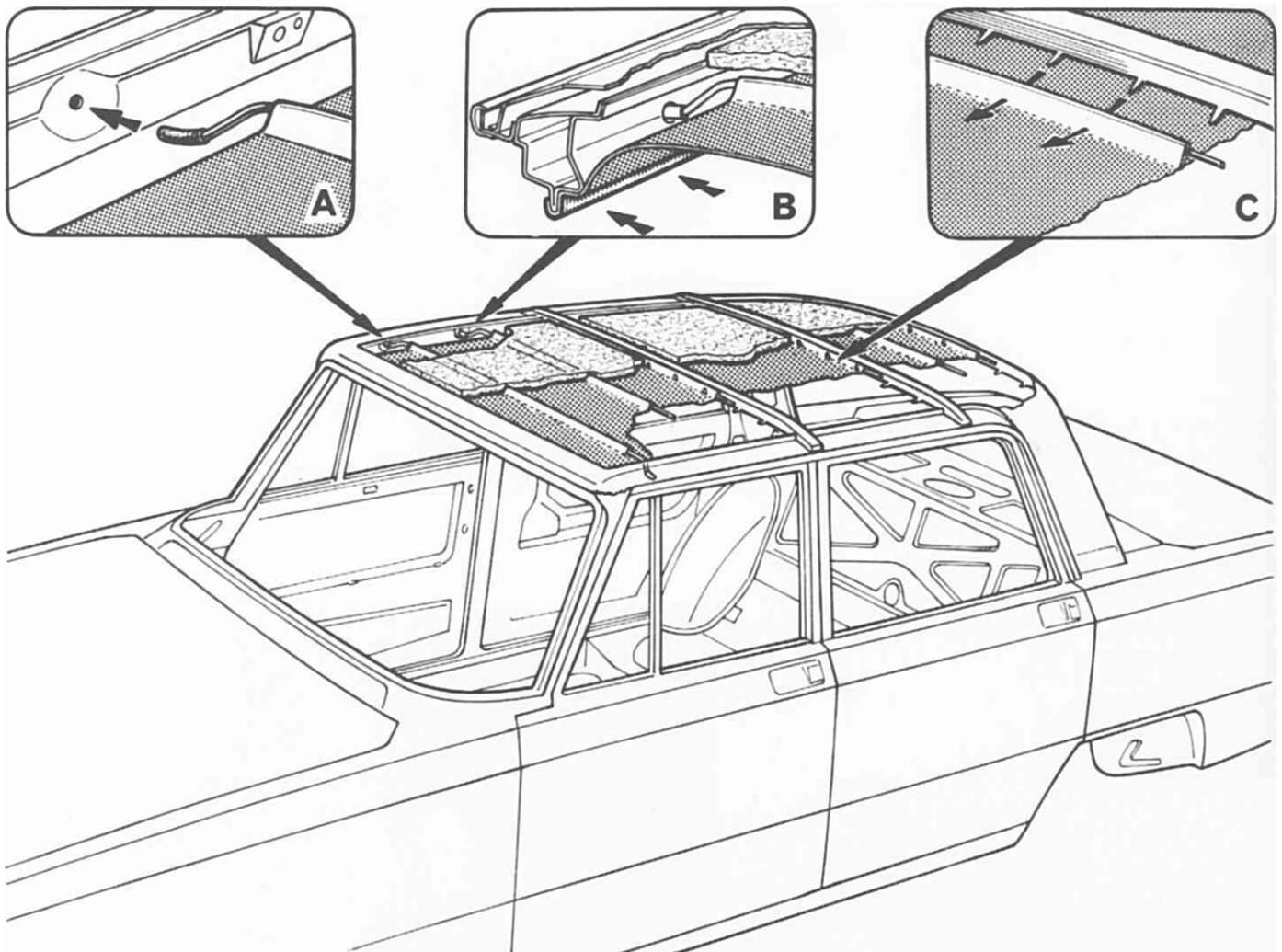
- Auf Seitenteil angeleimte Verkleidung abnehmen.



HIMMELVERKLEIDUNG



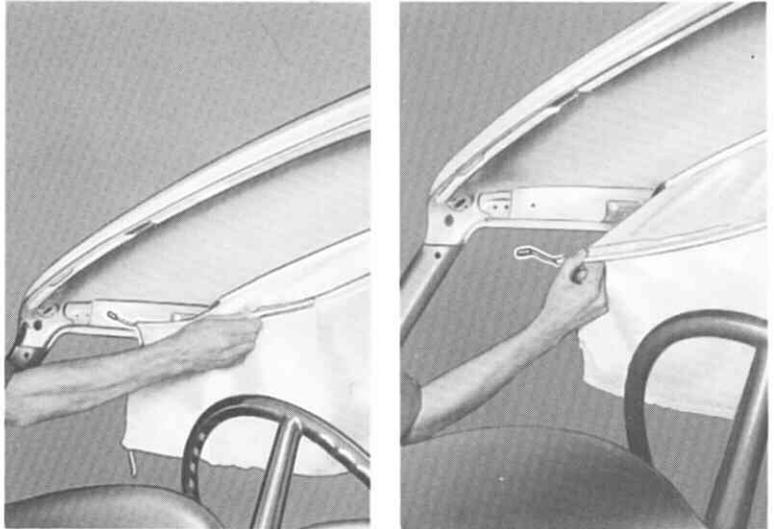
- Himmelvekleidung ableimen, ausgehend von Windschutzscheibe längs der Türrahmen zur Heckscheibe.



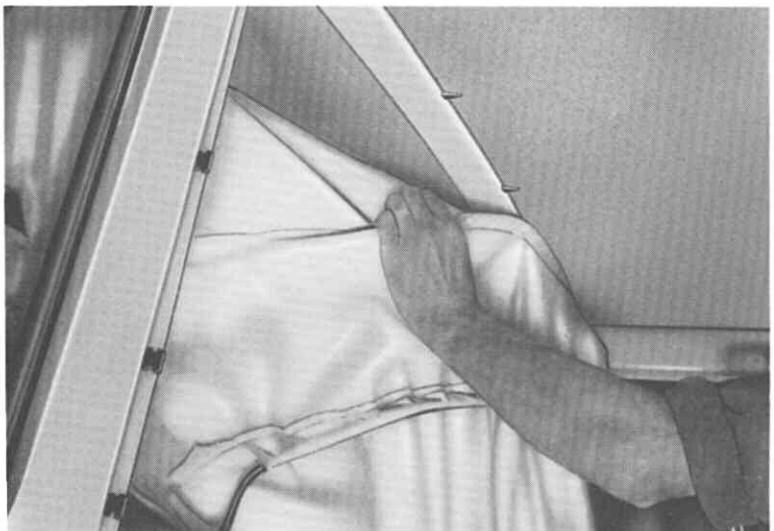
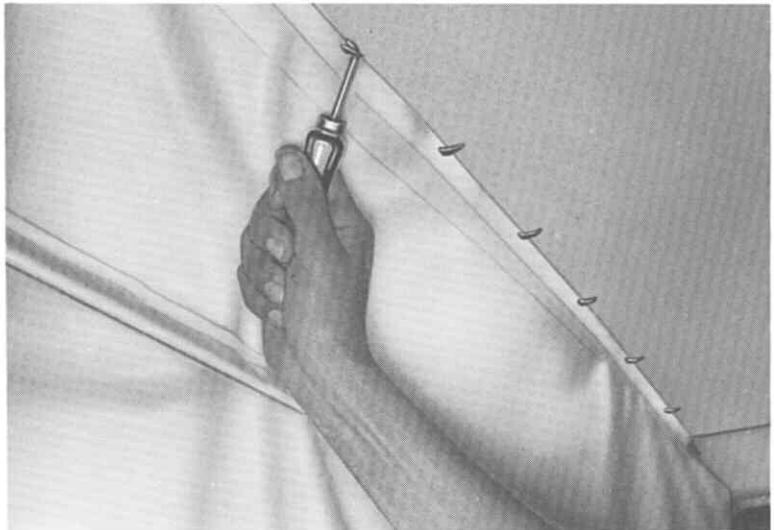
- A – Lagerungsbohrung für Stützbogen der Himmelvekleidung
- B – Leimstellen der Himmelvekleidung.
- C – Dachspiegel-Halterhaken für Stützbogen.

HIMMELVERKLEIDUNG

- Ersten Stützbogen nach unten schwenken und aus Lagerungsbohrung herausziehen (siehe Darstellung A, Seite 62); gleicherweise zweiten Stützbogen herausziehen.



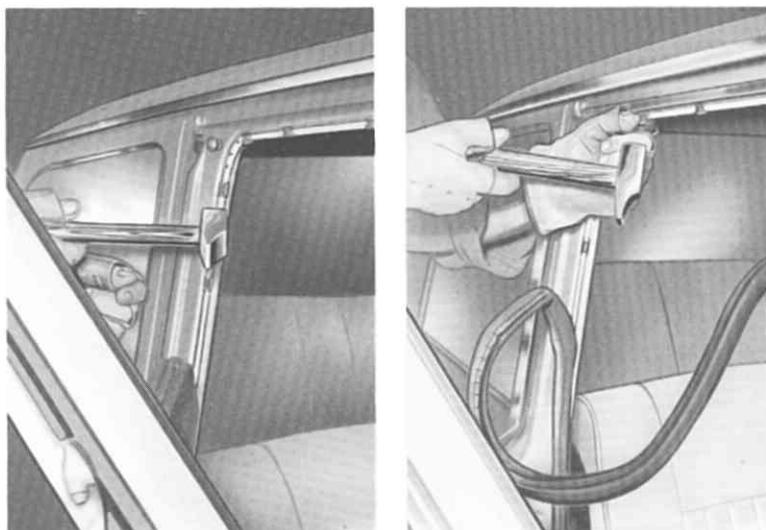
- Mit Gerät Nr. A.9.0103 Halterhaken für Stützbogen auf erstem Dachspriegel geradebiegen, so dass Stützbogen abgenommen werden kann (siehe Darstellung C, Seite 62); gleicherweise bei zweitem Stützbogen verfahren.



HIMMELVERKLEIDUNG



- Stützbogen hinter zweitem Spriegel aus Lagerungsbohrungen herausziehen.
- Hinteren Stützbogen ausbauen, vorher Halterhaken des zutreffenden Spiegels geradebiegen.



EINBAU

Die gleichen Arbeitsvorgänge in umgekehrter Reihenfolge ausführen.

ANMERKUNG – Beschädigte oder fehlende Schnappfedern sind zu ersetzen, um gutes Anliegen der Dichtungen zu gewährleisten.

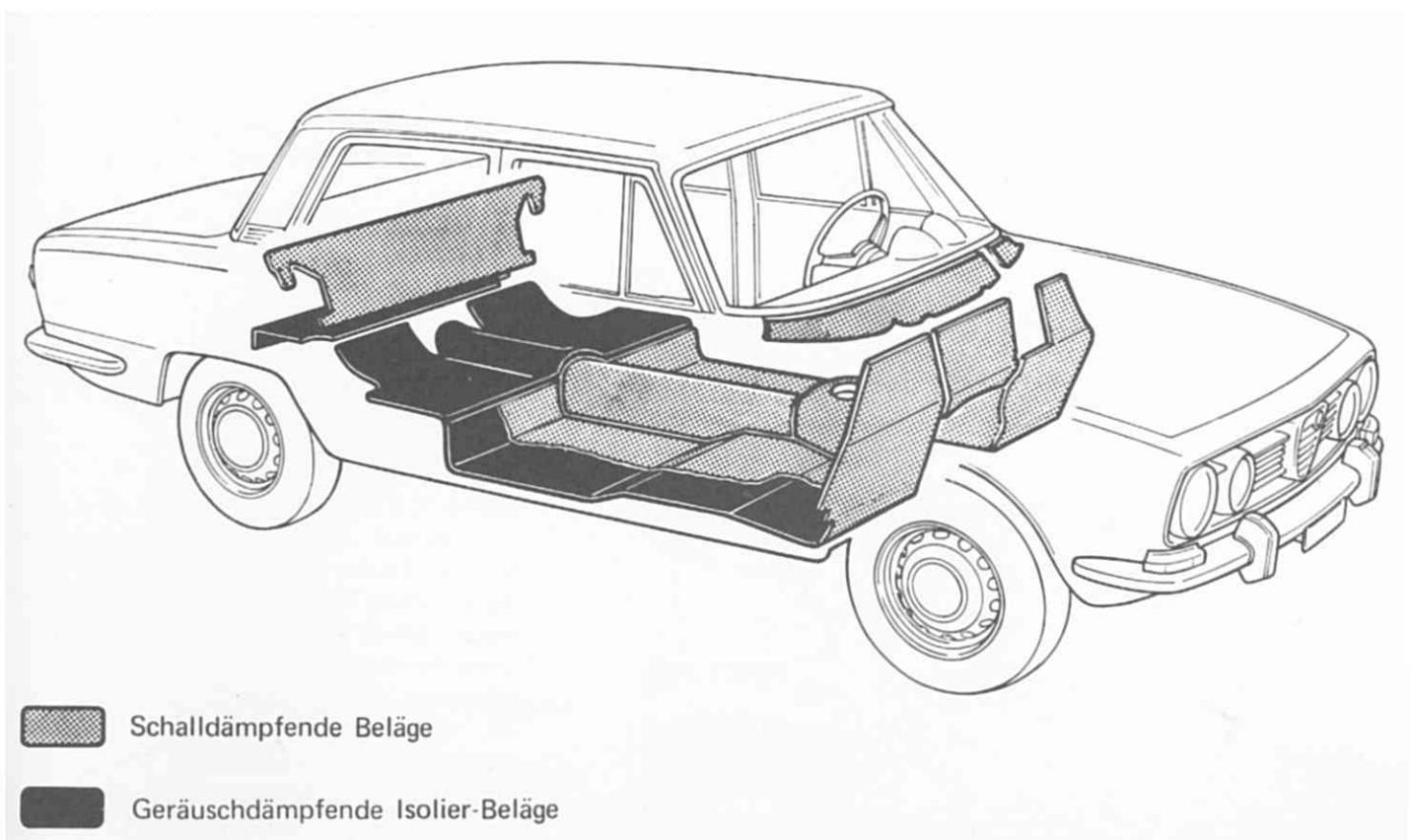
SCHALLDÄMPFUNG

Schalldämpfung am Fahrzeug wird durch Auflage von schall – und geräuschkämpfenden Belägen erzielt, wie nachstehend:

- "Schalldämpfende" Beläge. Diese bestehen aus Walzbitumen das, zur besseren Bindung mit dem Blech, heiss (120° C) aufgetragen wird.
- "Geräuschkämpfende Isolier-" Beläge. Diese bestehen aus harzgebundenen Natur-, Kunst-, und Kunststoff-Fasern die durch hohe Porosität und niedriges Eigengewicht gekennzeichnet sind; in Verbindung mit Walzbitumen-Folien werden diese im Inneren des Fahrzeugs mit handelsüblichem Neopren-Klebstoff angeleimt.

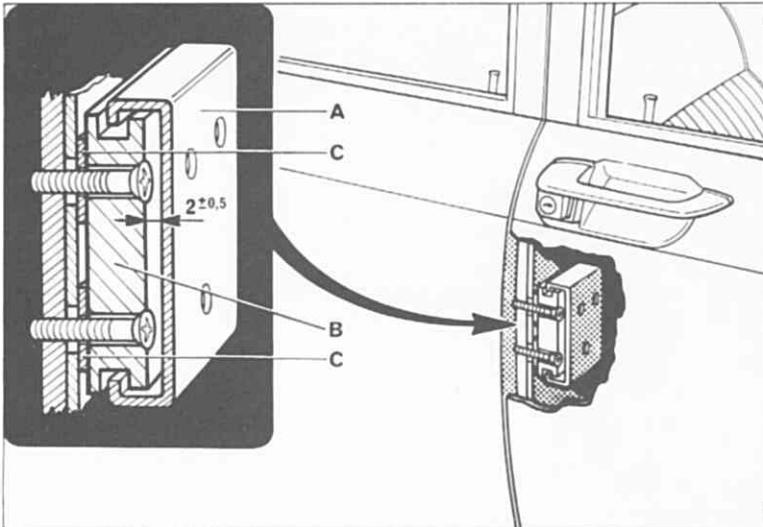
Bei Reparaturen am Aufbau muss daher untersucht werden, ob keine Schäden an den Belägen aufgetreten sind und gegebenenfalls ein Austausch vorgenommen werden, um die Schalldämpfung am Fahrzeug nicht zu vermindern.

Unterstehende Abbildung zeigt die Auflagestellen der Beläge auf 1750 Berlina.



TÜRSCHLÖSSER

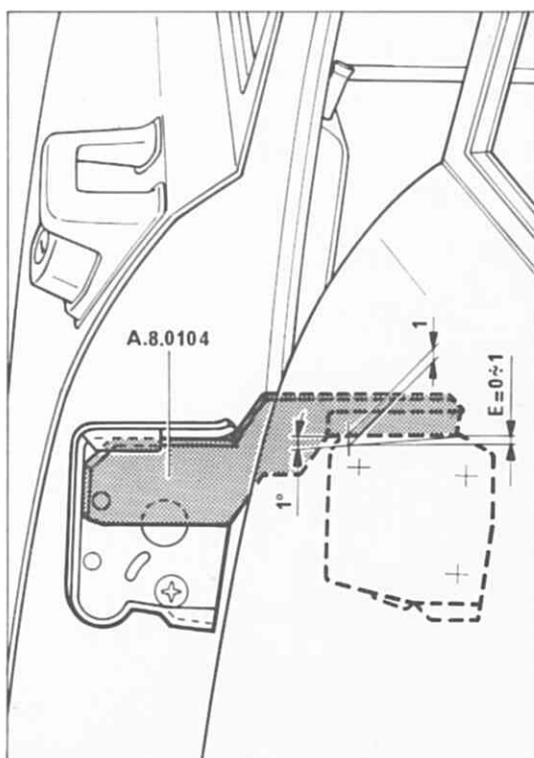
Der Arbeitsvorgang ist für alle Baureihen ähnlich.
Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf 1750 Berlina.



- A - Schlossplatte
- B - Schlosskeil
- C - Unterlagen

Bei Türschlossgeräuschen:

- Prüfen, ob zwischen Schlossplatte und Schlosskeil ein Spalt vorhanden ist, der zumindest 1,5 mm und höchstens 2,5 mm sein soll; zur Prüfung Plastilin oder gewöhnlichen Glaserkitt benutzen und dazwischenschieben. Sollte diese Bedingung nicht vorhanden sein, sind Schlosskeilschrauben zu lockern und flache Unterlagscheiben geeigneter Dicke ($0,5 \div 1 \div 2$ mm) hinzuzufügen oder zu entnehmen, wobei der Schlosskeil stets in paralleler Ebene zum Türschloss gehalten werden muss.



- Ausrichtung des Schlosskeil überprüfen und dabei verfahren wie folgt:

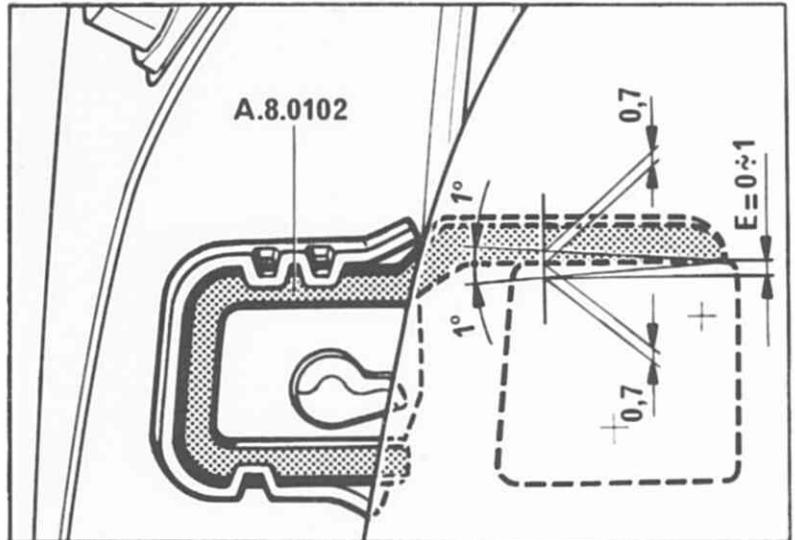
TÜRSCHLOSS TYP KEIPER

- Lehre A.8.0104 an Schlossplatte legen, und darauf achten, dass diese gut an oberer Fläche der Platte anliegt. Die Ausrichtung "E" der Schlosskeilfläche muss gleich Null sein, oder einen Zwischenspalt von 1 mm nicht überschreiten, überdies darf Schräglage von 1° nach unten nicht überschritten werden. In dieser Stellung beträgt der Spalt zwischen Lehre und Schlosskeiloberteil 1 mm.

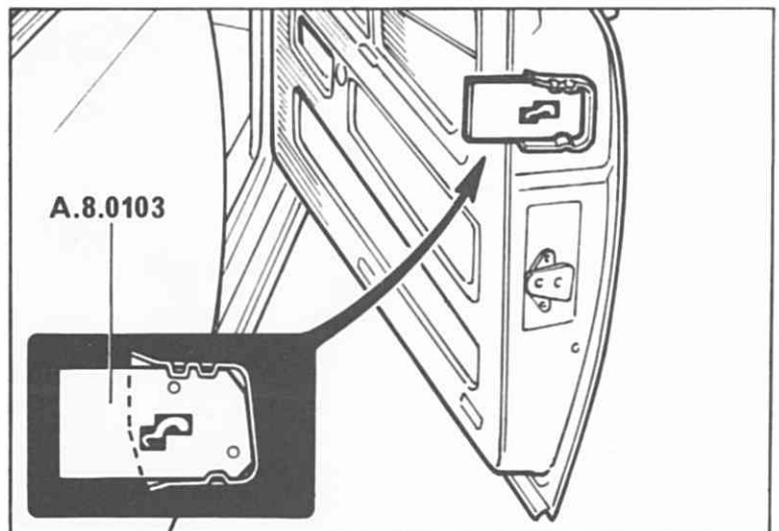
TÜRSCHLOSS TYP SAFE

- Lehre A.8.0102 auf Schlossplatte legen. Die Ausrichtung "E" des Schlosskeils muss gleich Null sein oder eine maximale Interferenz von 1 mm haben; die Schräglage darf $\pm 1^\circ$ nicht überschreiten, und entspricht dies einem Spalt von 0,7 mm.

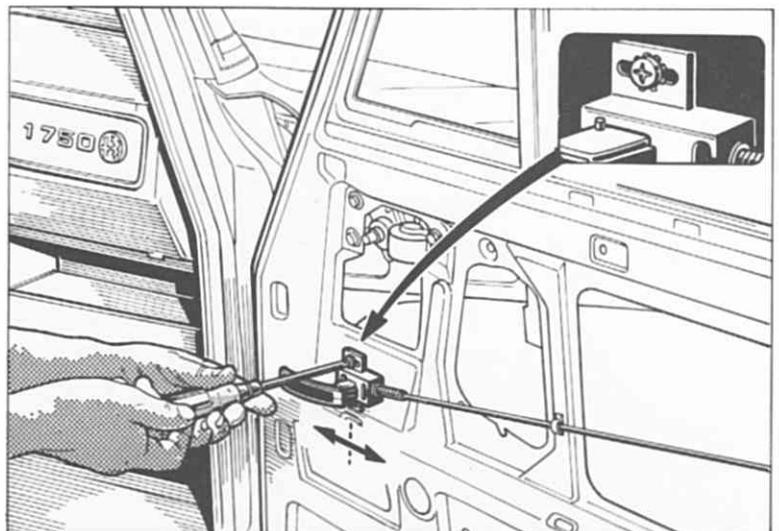
ANMERKUNG – Für Fahrzeuge mit Anschlagpuffer muss der Schlosskeil zur Schlossplatte genau ausgerichtet sein und soll eine maximale Interferenz E von 0,5 bis 1,5 mm haben.



- Mit Lehre A.8.0103 auf Schlossplatte die Stellung des Sperrzahns prüfen und bei Interferenz mit Zahn, nachstellen wie folgt:



- Befestigungsschrauben der Türgriff-lagerung lockern.
- Lagerung soweit verstellen, bis oben genannte Interferenz behoben ist, danach Schrauben wieder festziehen.



TÜRSCHLÖSSER



- Einstellung des Schloskeils mit Holzbeilage vornehmen.

- Nach oben beschriebenen Arbeitsgängen die Schrauben des Schloskeils mit Anziehdrehmoment $1,3 \text{ kpm} \pm 5\%$ festziehen. Zu diesem Arbeitsgang benötigt man einen Dynamometerschlüssel (g 80 ÷ 320).

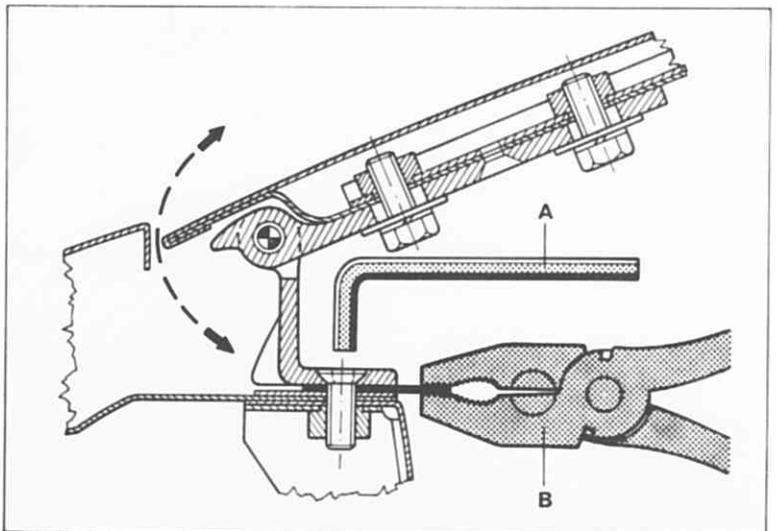
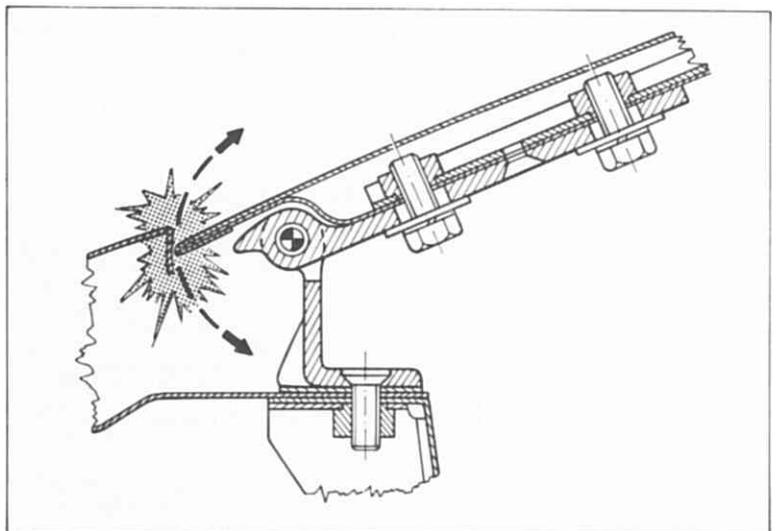
ANMERKUNG – Zur Erzielung einer langwährenden Ausrichtung des Türschlosses wird empfohlen, das Festziehen der Schrauben nur mit Dynamometerschlüssel vorzunehmen. Festziehen mit einfachem Schraubenzieher bietet keinerlei Gewähr.

MOTORHAUBE

Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf 1750 Berlina.

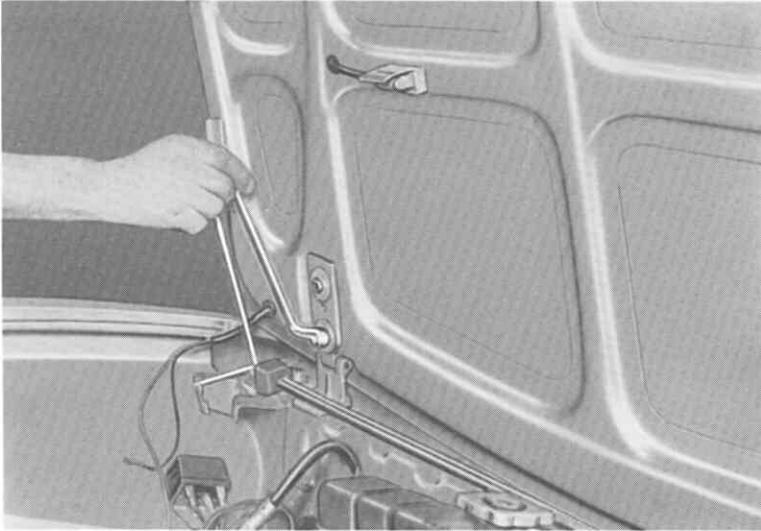


Bei Interferenz des vorderen Motorenhaubenrandes mit Oberteil der Bugpartie:



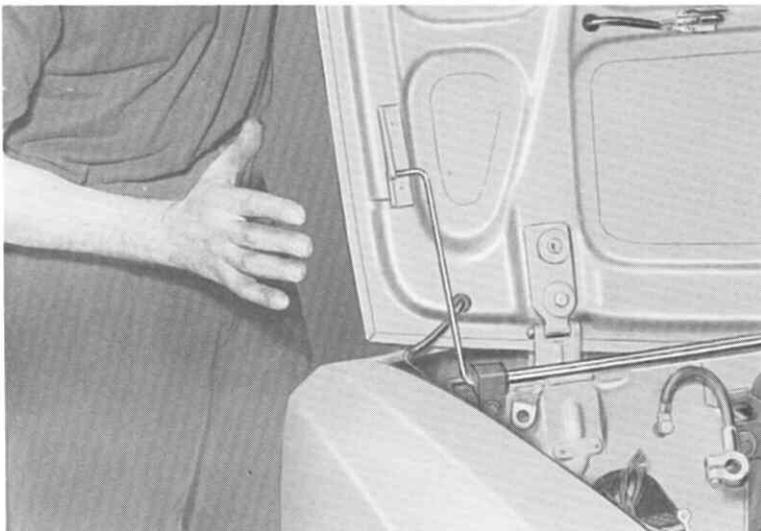
- Mit Sechskantschlüssel A Scharnierschrauben lockern (auf an Interferenz interessierter Seite).
- Mit Zange B entsprechend dicke Blechunterlage einschieben und Interferenz beheben, hierauf Befestigungsschrauben festziehen.

MOTORHAUBE

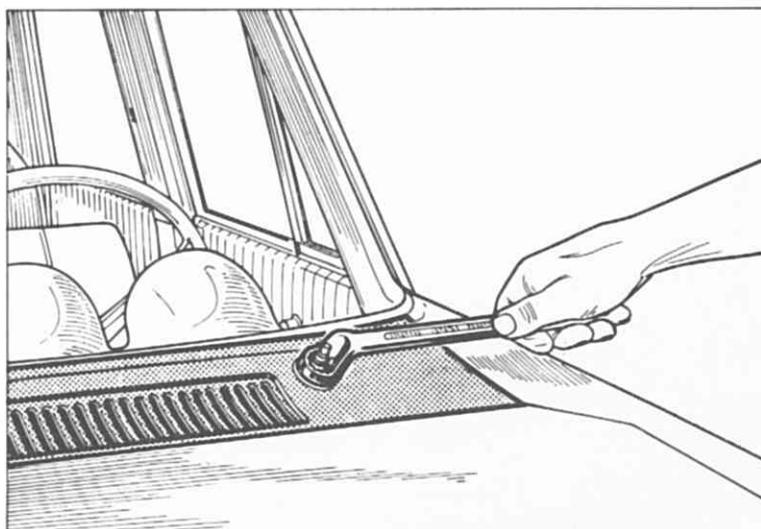


Bei Seiten-oder Längsversetzung:

- Befestigungsschrauben beider Scharniere lockern.



- Motorhaube von Hand ausrichten.
- Ausrichtung prüfen und Schrauben festziehen.

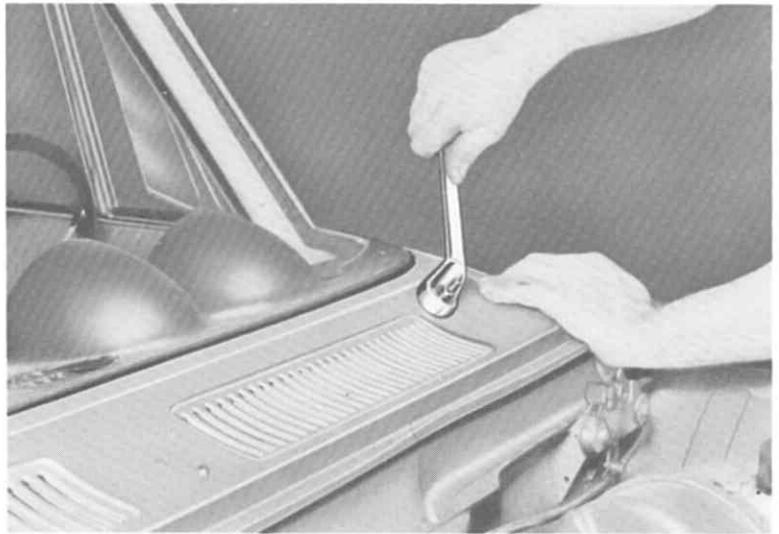


Sollten als Folgerscheinung der oben beschriebenen Arbeitsgänge Versetzungen am Hinterteil der Motorhaube auftreten:

- Scheibenwischerarme ausbauen.
- Ringmutter, eine oder beide, des Luftleitblechs unter Windschutzscheibe lockern.

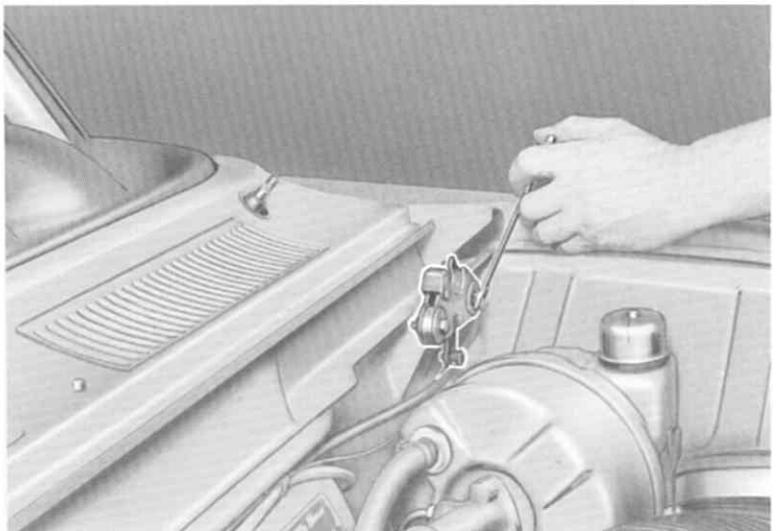
MOTORHAUBE

- Leitblech ausrichten und während Festziehen der Ringmuttern festhalten.

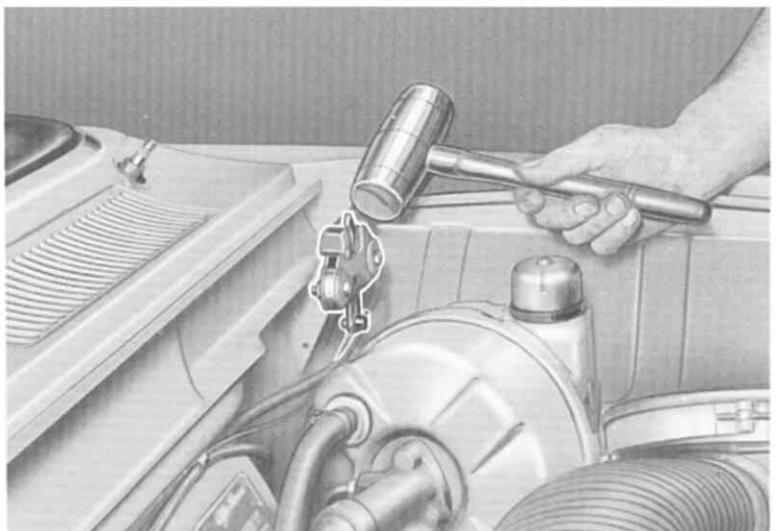


Für Einstellung des Haubenverschlusses:

- Befestigungsschrauben des Verschlusses lockern.

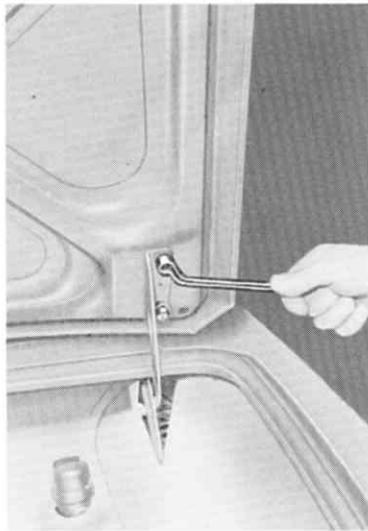
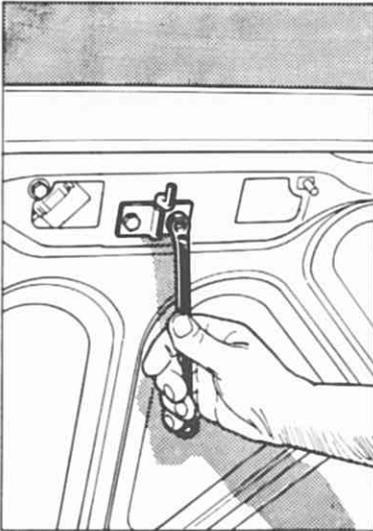


- Verschlüsse so verstellen, dass Motorhaube zu benachbarten Teilen gleichmässig aufliegt und beide Verschlüsse gleichzeitig einschnappen.
- Befestigungsschrauben festziehen.



KOFFERRAUMDECKEL

Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf 1750 Berlina.



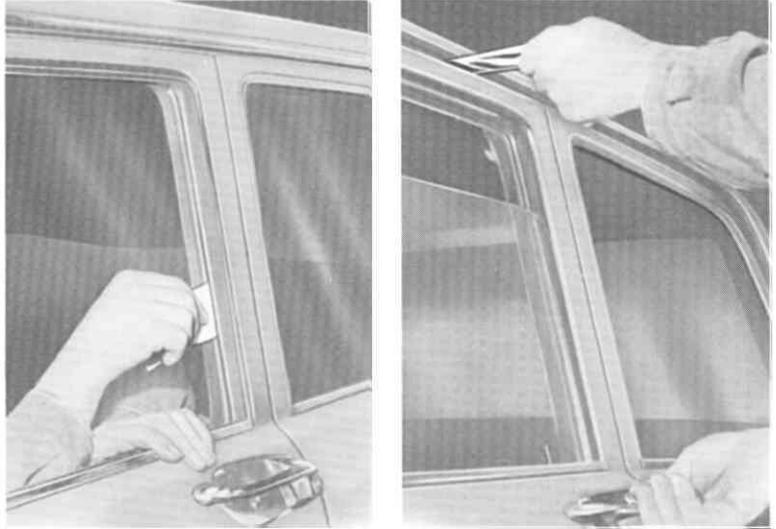
- Befestigungsschrauben des Sperrhakens lockern.
- Befestigungsschrauben der Deckelscharniere lockern.



- Deckel von Hand ausrichten.
- Ausrichtung prüfen, dann Scharnierschrauben festziehen.
- Sperrhaken in Stellung bringen und Befestigungsschrauben festziehen.

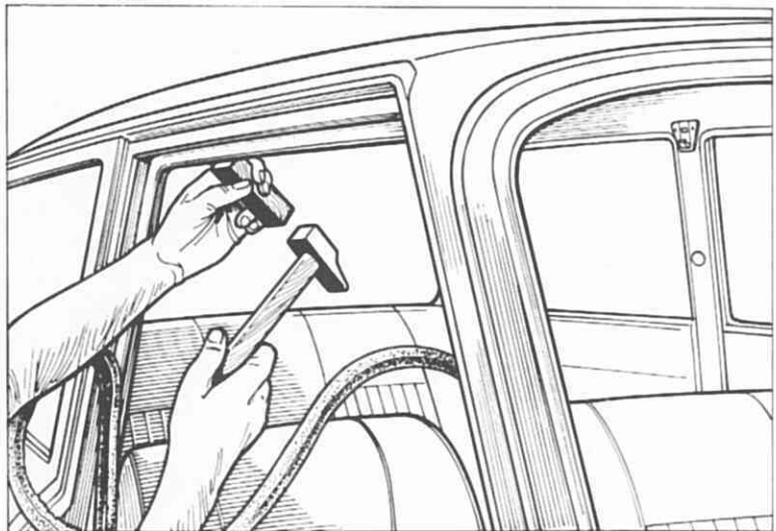
ABDICHTUNG DER TÜRRAHMEN

Der Arbeitsvorgang ist für alle Baureihen Berlina und Coupé ähnlich.
Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf 1750 Berlina.



Bei Wassereinbruch oder Zugluft:

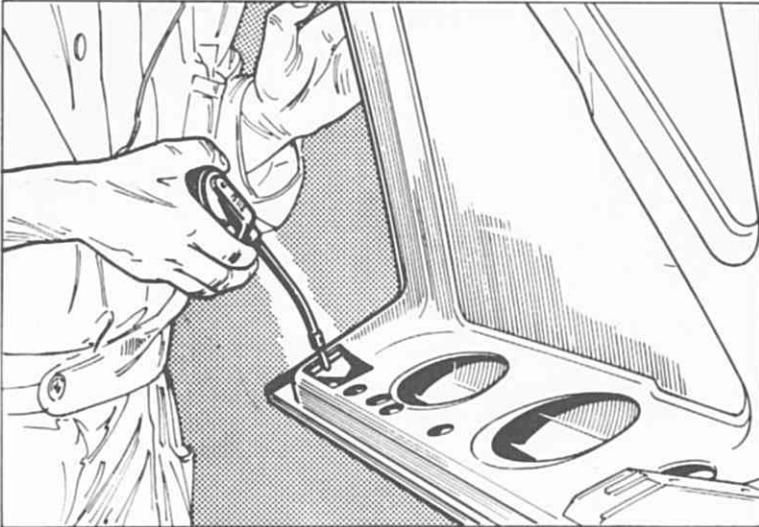
- Gummidichtungen kontrollieren und beschädigte durch neue ersetzen.
- Abdichtung mit Papierstreifen zwischen Tür und Rahmenanschlag kontrollieren; bei Ziehen des Streifens soll dieser Widerstand begegnen.



- Undichte Stellen instandsetzen; hierzu Rand des Rahmenanschlags nach aussen biegen. Arbeitsgang unter Benützung von Holzbeilage durchführen.

ABDICHTUNG DES KOFFERRAUMS

Der Arbeitsvorgang ist für alle Baureihen ähnlich.
Das gezeigte Beispiel bezieht sich auf 1750 Berlina.



Bei Wasser – oder Staubeinbruch:

- Beschädigte Dichtungen durch neue ersetzen.
- Gummidichtung auf gute Dichtigkeit prüfen, Berührungspunkte der Kontaktflächen untersuchen.
- Dichtigkeit der Verschraubungen der Verzierungen, Beleuchtungskörper usw. überprüfen und gegebenenfalls im Kofferraum und am Deckel abdichten.



- Dichtigkeit des Schlosses prüfen und gegebenenfalls ausbauen und gut einfetten.

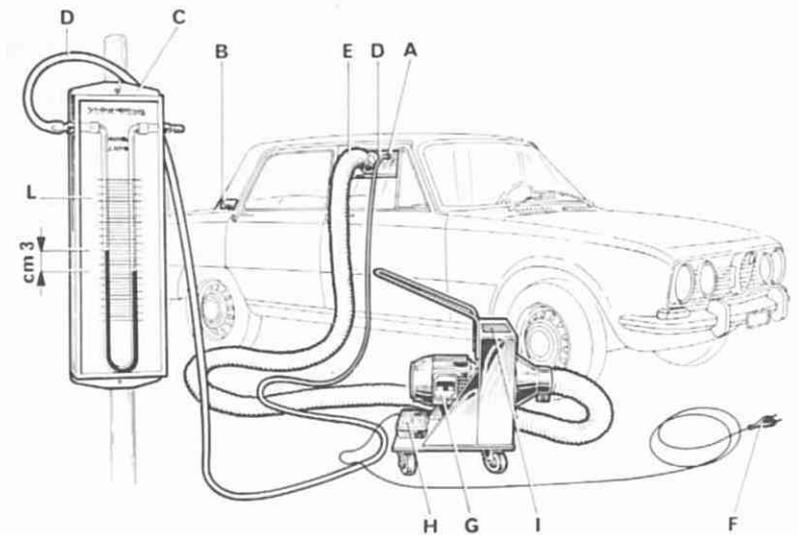


- Abdichtungen an Blechverbindungsstellen überprüfen und gegebenenfalls Dichtungspaste in Zwischenräume einspritzen; an Radeinbau Vorgang mit Abdichtungskitt wiederholen (siehe Seite 76).

WASSERPROBE

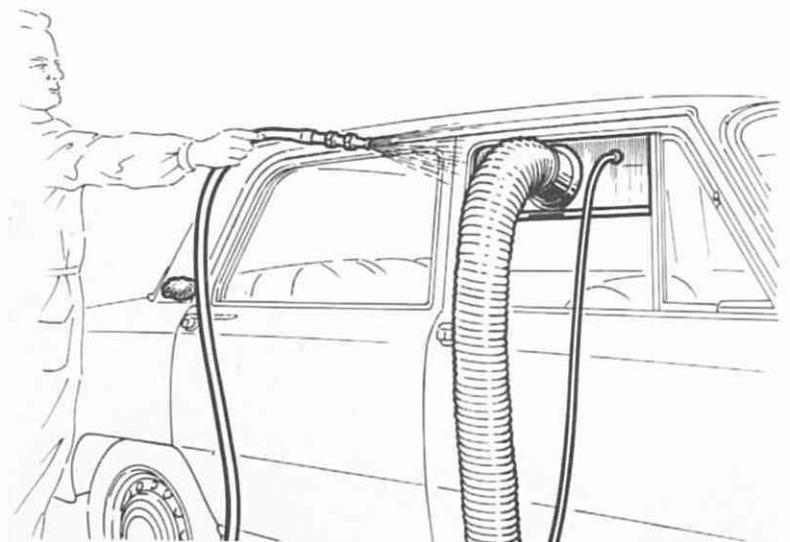
Zu gründlicher Prüfung auf Wasserdichtigkeit des Fahrzeuginneren bediene man sich des Unterdruckapparats M.6.0101, in folgender Weise:

- Plexiglas-Verschluss "A" wird im Fensterraum angebracht und die Scheibe hochgekurbelt, so dass eine vollkommene Abdichtung erzielt wird.
- Alle Türen schliessen und vorhandene Lufteinlässe (z.B. hintere Luftzufuhr B auf 1750 Berlina) mit Klebeband verschliessen.



- Das U-förmige Rohr der Differenzial-Vakuummeters C bis etwa halbe Höhe der Skala mit einigen Tropfen Tusche gefärbtem Wasser füllen; Plastikschlauch D an einen der Stutzen anschliessen.
- Anderes Endstück des Schlauchs D an konischen Stutzen des Verschlusses A anschliessen.
- Schlauch E des Unterdruckapparats an Rohransatz des Verschlusses A anschliessen.
- Sich vergewissern, ob die Klemmen des Elektromotors G der Netzspannung entsprechend richtig angeschlossen sind, hierauf den Stecker F in eine Steckdose einführen und Unterdruckapparat durch Betätigung des Schalters H in Betrieb setzen.
- Förderregler I so einstellen, dass der auf der Skala L abgelesene Unterdruck fest auf 3 cm WS zu liegen kommt.

- Mit Wasserstrahl, wie in Abbildung gezeigt, alle Dichtungstellen anspritzen (Türen, Kofferraum, usw.).
- Unterdruckapparat anhalten und Innenraum des Fahrzeugs peinlich genau auf einsickerndes Wasser untersuchen.

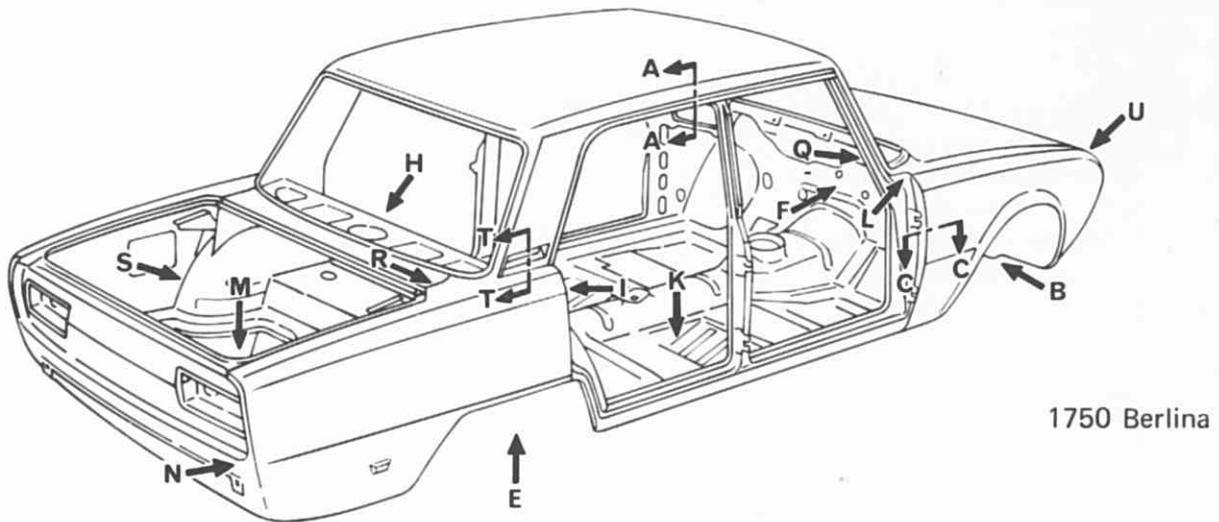


ANMERKUNG – Wasserprobe des in Unterdruck befindlichen Fahrzeugs nicht im Tunnel vornehmen, da hier Wassereinträge an Stellen auftreten könnten, die im normalen Fahrbetrieb nicht in Betracht kommen.

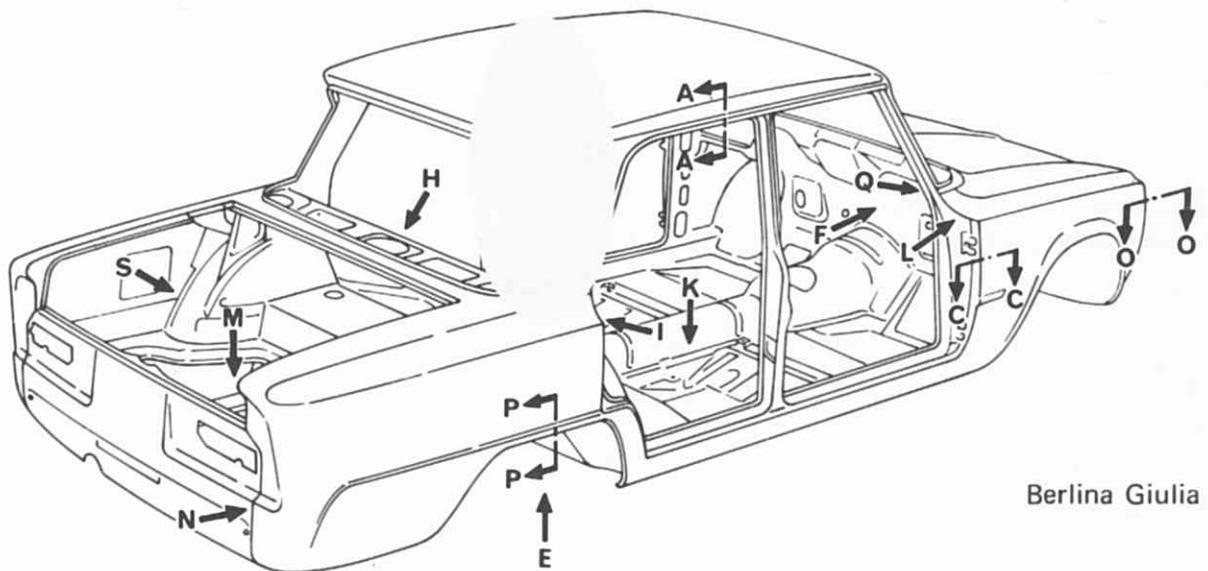
ABDICHTUNG

Nach Reparatur oder Austausch von Blechteilen müssen Abdichtungen vorgenommen werden, die durch Auftragen eines dazu geeigneten Dichtungsmittels durchzuführen sind; die Abdichtungsstellen sind in untenstehenden Abbildungen dargestellt.

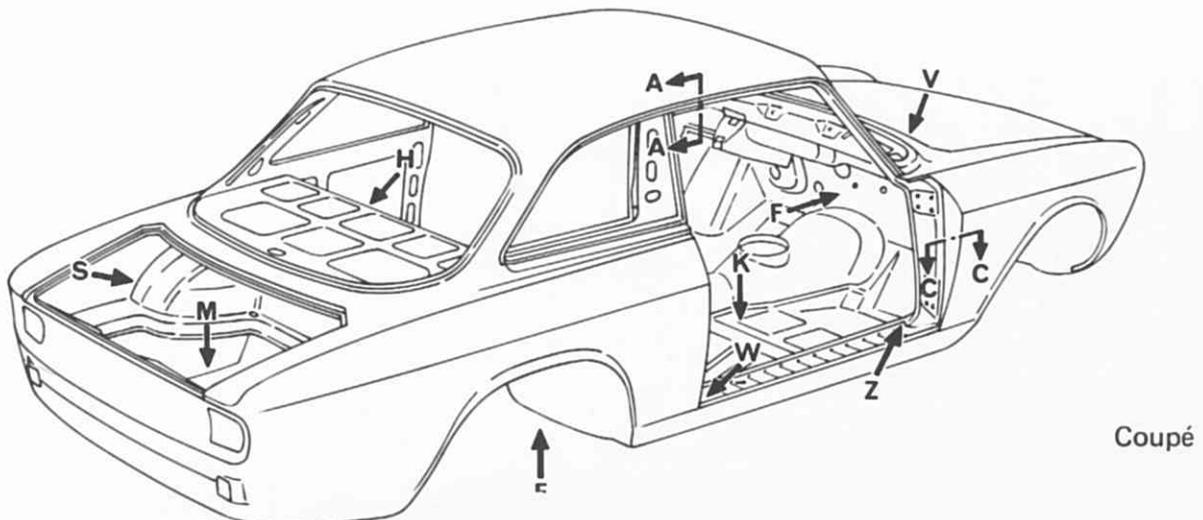
Die besonderen Eigenschaften der in drei Typen A – B – C aufgeteilten Dichtungsmittel sind auf Seite 83 ersichtlich.



1750 Berlina

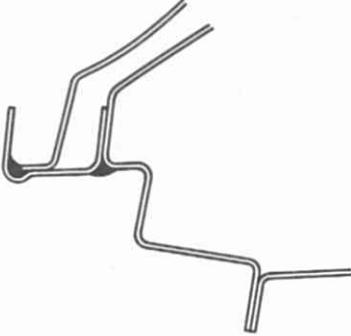
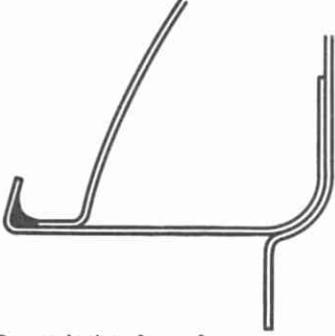
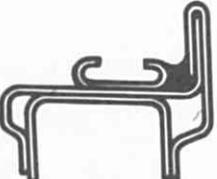
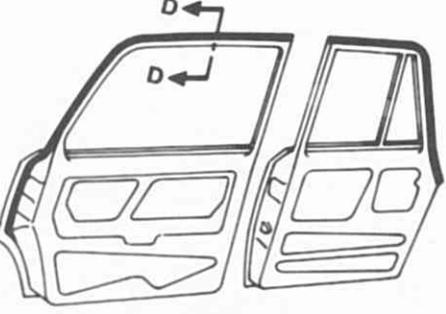


Berlina Giulia

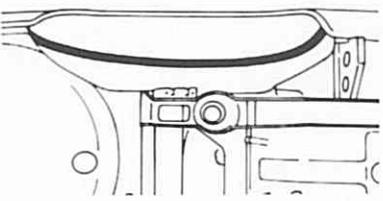
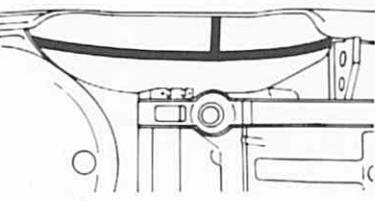
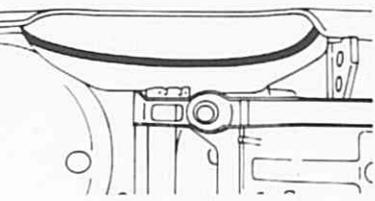
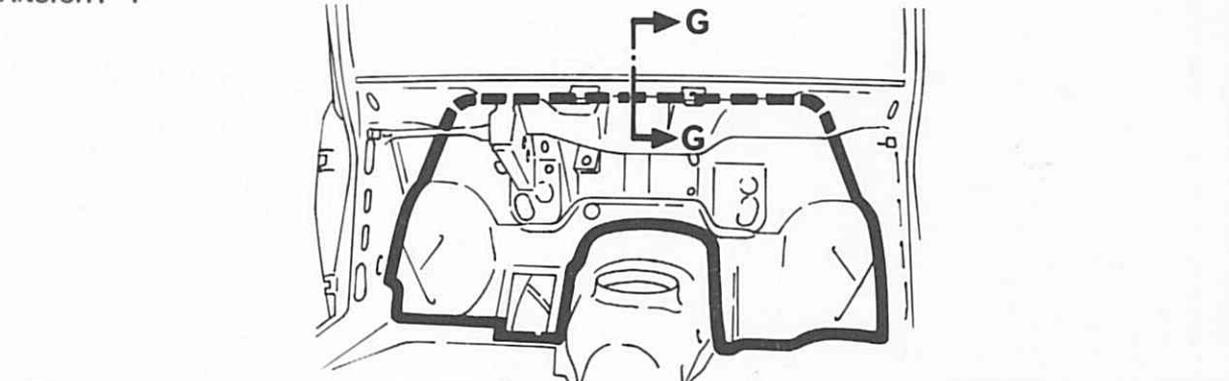
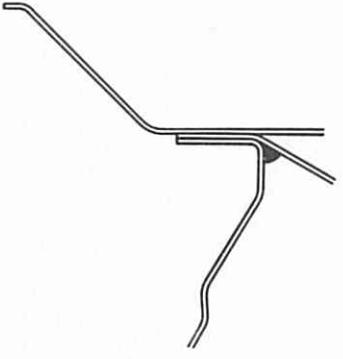
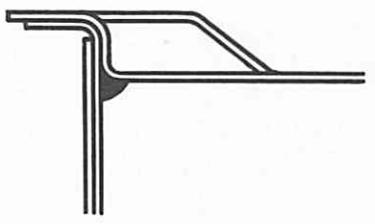
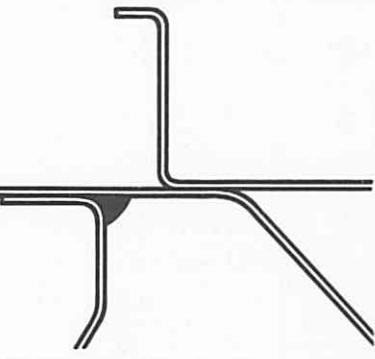
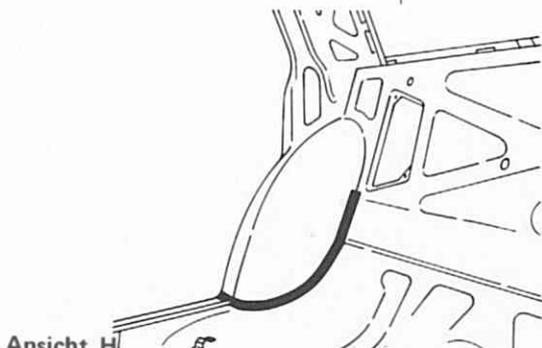
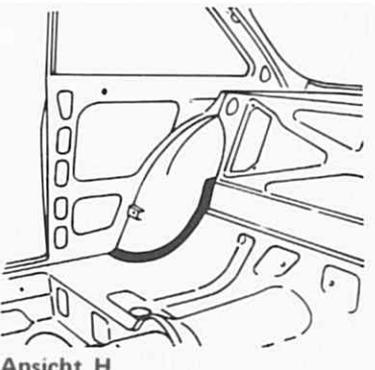


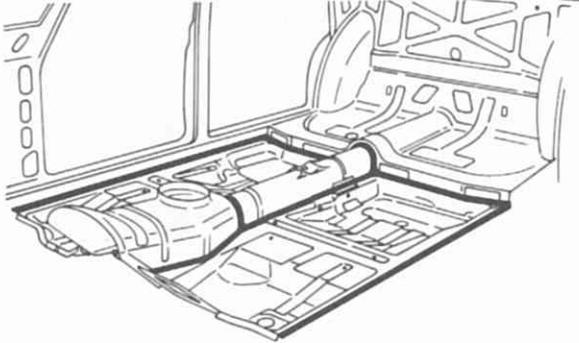
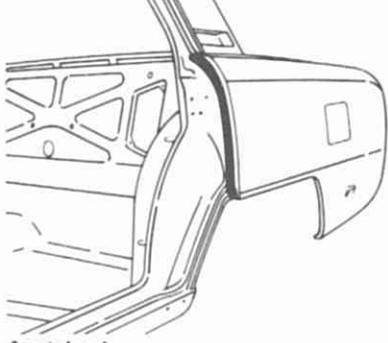
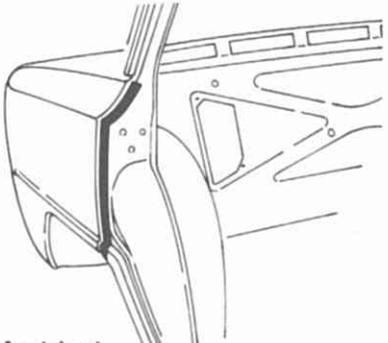
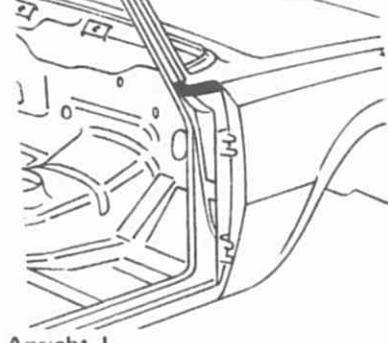
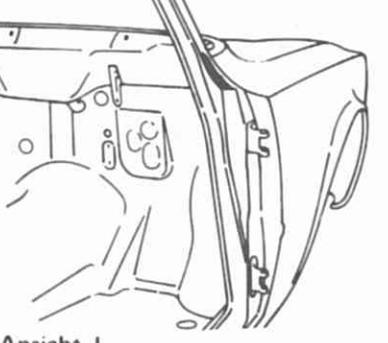
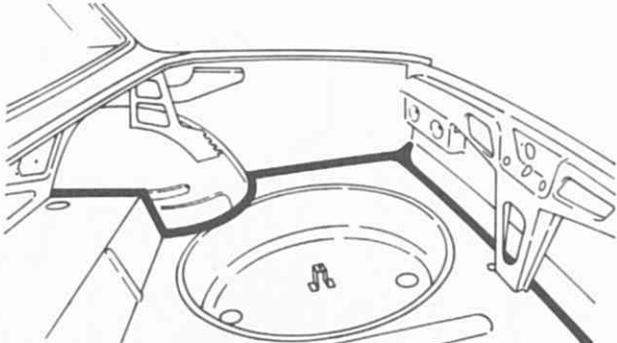
Coupé

ABDICHTUNG

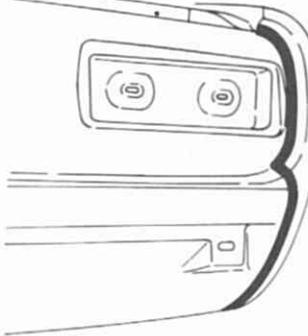
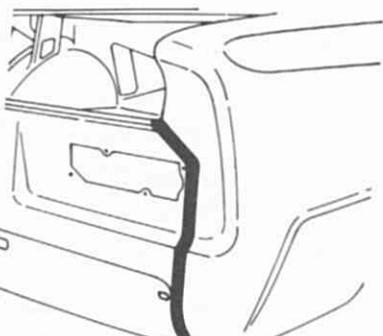
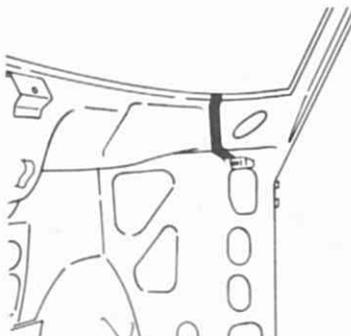
STELLE	1750 BERLINA	BERLINE GIULIA	COUPE'
Verbindung Regenrinne an Dach und Seitenwände	 <p>Querschnitt A – A Abdichter Typ A</p>		 <p>Querschnitt A – A Abdichter Typ A</p>
Verbindung Motorraumseitenwand an Instrumentenbrett	 <p>Ansicht B Abdichter Typ B</p>		
Verbindung Kotflügelstützen an Säulen	 <p>Querschnitt C – C Abdichter Typ B</p>		 <p>Querschnitt C – C Abdichter Typ B</p>
Verbindung Dichtungsführung an Türrahmen	 <p>Querschnitt D – D Abdichter Typ A</p>		

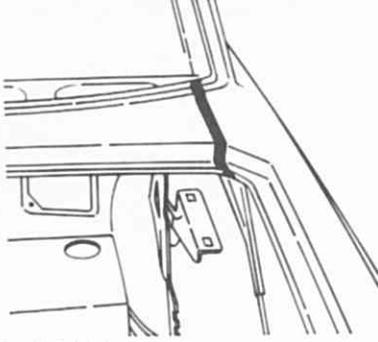
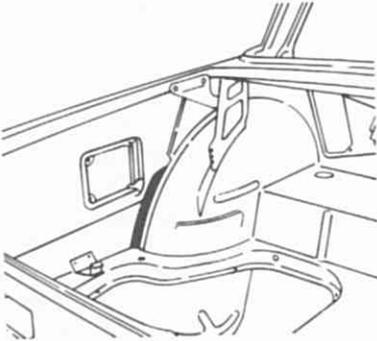
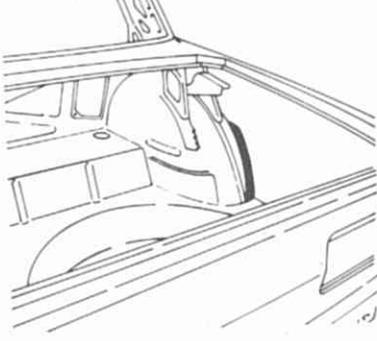
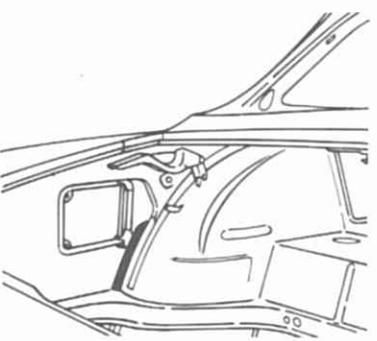
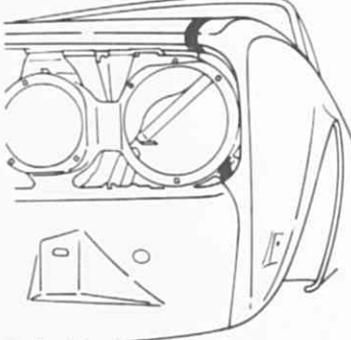
ABDICHTUNG

STELLE	1750 BERLINA	BERLINE GIULIA	COUPE'
Verbindung Radeinbaue hinten, innen und aussen, an Endstück vertikalen Holms	 <p data-bbox="263 761 454 817">Ansicht E Abdichter Typ B</p>	 <p data-bbox="686 761 877 817">Ansicht E Abdichter Typ B</p>	 <p data-bbox="1109 761 1300 817">Ansicht E Abdichter Typ B</p>
Verbindung Instrumentenbrett an unteres Windschutzmittelstück und Fahrgestellboden	<p data-bbox="263 862 406 896">ANSICHT F</p>  <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="263 1265 660 1691">  <p data-bbox="263 1624 478 1680">Querschnitt G - G Abdichter Typ B</p> </div> <div data-bbox="660 1265 1085 1691">  <p data-bbox="686 1624 901 1680">Querschnitt G - G Abdichter Typ B</p> </div> <div data-bbox="1085 1265 1508 1691">  <p data-bbox="1109 1624 1324 1680">Querschnitt G - G Abdichter Typ B</p> </div> </div>		
Verbindung Bodenblech unter Fondsitze an Radeinbau	 <p data-bbox="263 2049 462 2105">Ansicht H Abdichter Typ A</p>		 <p data-bbox="1109 2049 1308 2105">Ansicht H Abdichter Typ A</p>

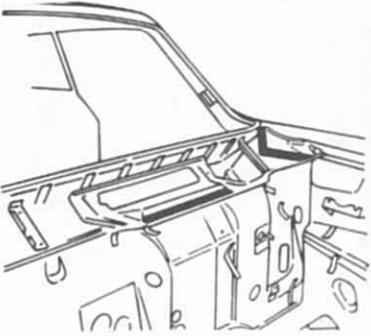
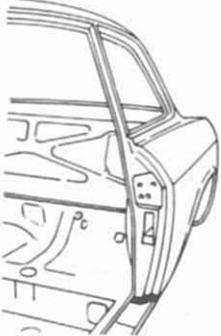
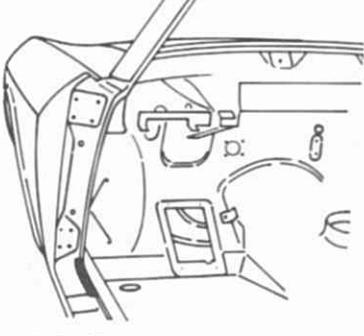
STELLE	1750 BERLINA	BERLINE GIULIA	COUPE'
Verbindung Getriebe – und Gelenkwellentunnel an Halbböden, Querträger hinten und seitlichen inneren Längsträgern	 <p data-bbox="220 763 416 819">Ansicht K Abdichter Typ B</p>		
Verbindung Vorderrand Kotflügel hinten an Säule	 <p data-bbox="220 1189 416 1245">Ansicht I Abdichter Typ A</p>	 <p data-bbox="651 1189 847 1245">Ansicht I Abdichter Typ A</p>	
Verbindung Hinterrand Kotflügel vorn, an Aussenseite oberer vorderer Säule	 <p data-bbox="220 1619 416 1675">Ansicht L Abdichter Typ A</p>	 <p data-bbox="651 1619 847 1675">Ansicht L Abdichter Typ A</p>	
Verbindung Kofferraumboden an Radeinbau und Heckpartie	 <p data-bbox="220 2040 416 2096">Ansicht M Abdichter Typ C</p>		

ABDICHTUNG

STELLE	1750 BERLINA	BERLINE GIULIA	COUPE'
Verbindung hintere Kotflügel an Querträger	 <p data-bbox="256 763 453 824">Ansicht N Abdichter Typ A</p>	 <p data-bbox="676 763 873 824">Ansicht N Abdichter Typ A</p>	
Scheinwerferfassung		 <p data-bbox="676 1189 900 1249">Querschnitt O – O Abdichter Typ B</p>	
Verbindung hintere Radeinbaue an hintere Kotflügel		 <p data-bbox="676 1615 900 1675">Querschnitt P – P Abdichter Typ B</p>	
Verbindung Instrumentenbrett, innen, an vordere Windschutzsäule	 <p data-bbox="256 2040 453 2101">Ansicht Q Abdichter Typ B</p>		

STELLE	1750 BERLINA	BERLINE GIULIA	COUPE'
Verbindung Kotflügel an Kofferraum, oberen und hinteren Querträger	 <p data-bbox="225 768 421 824">Ansicht R Abdichter Typ A</p>		
Verbindung Radeinbau an Kotflügel	 <p data-bbox="225 1196 421 1252">Ansicht S Abdichter Typ C</p>	 <p data-bbox="651 1196 847 1252">Ansicht S Abdichter Typ C</p>	 <p data-bbox="1072 1196 1268 1252">Ansicht S Abdichter Typ C</p>
Lack-Abflussbohrung an hinterer Säule verschliessen und Behälter an Lufteintritt an gleicher Säule abdichten	 <p data-bbox="225 1621 437 1677">Querschnitt T - T Abdichter Typ A</p>		
Verbindung vorderer Kotflügel an Versteifung	 <p data-bbox="225 2047 421 2103">Ansicht U Abdichter Typ A</p>		

ABDICHTUNG

STELLE	1750 BERLINA	BERLINE GIULIA	COUPE'
Verbindung Instrumentenbrett an Luftschacht			 <p data-bbox="1114 763 1310 819">Ansicht V Abdichter Typ A</p>
Verbindung Kotflügel, hinten, an Fahrgestellboden			 <p data-bbox="1114 1193 1310 1249">Ansicht W Abdichter Typ A</p>
Verbindung Kotflügel, vorn, an Fahrgestellboden			 <p data-bbox="1114 1619 1310 1675">Ansicht Z Abdichter Typ A</p>

KENNZEICHEN DER DICHTUNGSPASTEN

ABDICHTER TYP A:

Dieser ist ein ästhetisches Abdichtungsmittel für sichtbare Aussenteile, im besonderen für kleinere Abdichtungsstellen geeignet, mit nur einer Komponente und bei Raumtemperatur trocknend.

- Anwendungsverfahren
- Bindung mittels Trockenschliff reinigen.
- Abdichter mit Druckspritze auftragen und mit Pinsel glätten.
- Nach 30' ÷ 40' Trocknung bei Raumtemperatur kann das Band lackiert werden und daher Einbrennlacke bis 80° C ertragen.

ABDICHTER TYP B:

Dieser ist ein Abdichtungsmittel für nicht sichtbare Stellen, daher ohne ästhetische Ansprüche, im besonderen für mittlere und grössere Abdichtungen geeignet, mit nur einer Komponente und bei Raumtemperatur trocknend.

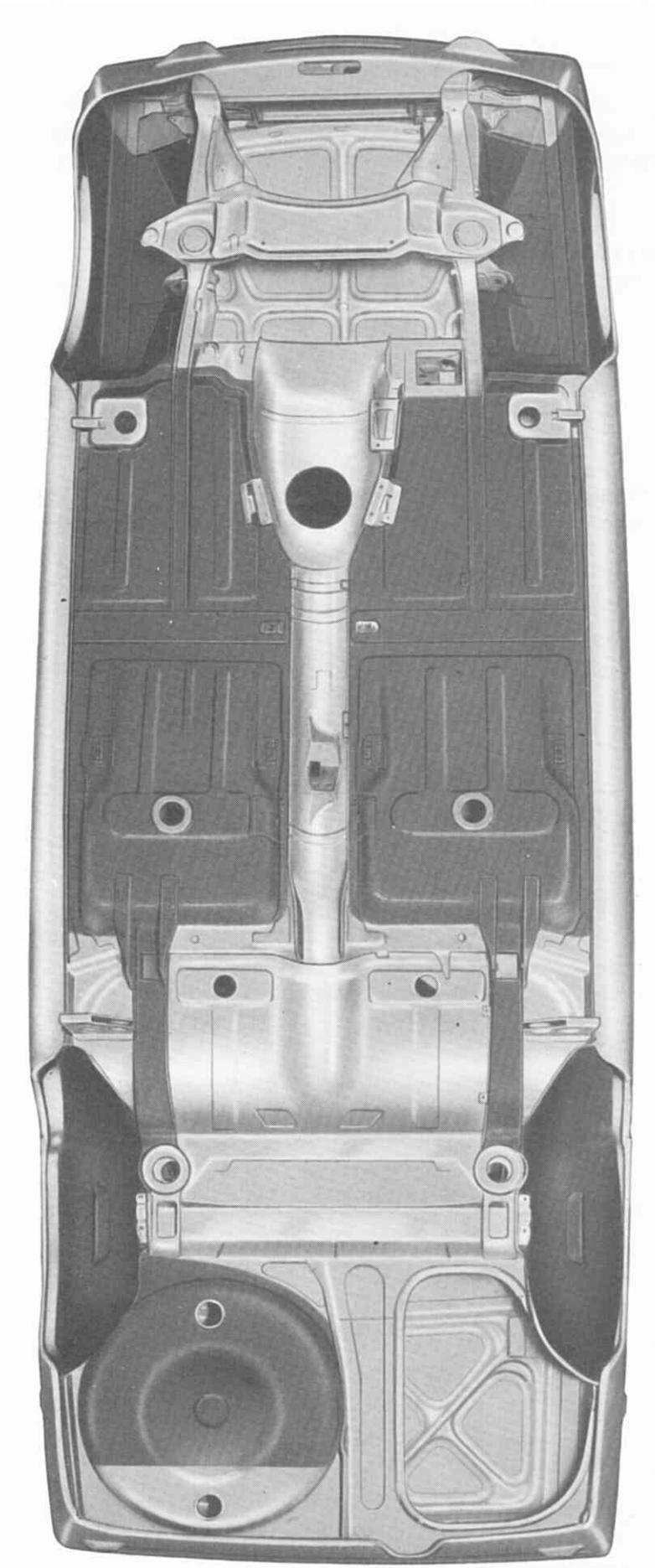
- Anwendungsverfahren
- Bindung mittels Trockenschliff reinigen.
- Abdichter mit Druckspritze auftragen und mit Pinsel glätten.
- Nach 30' ÷ 40' Trocknung bei Raumtemperatur kann das Band lackiert werden und daher Einbrennlacke bis 80° C ertragen.

ABDICHTER TYP C:

Dieser ist ein im Ausziehverfahren vorgeformtes Abdichtungsmittel runden Querschnitts, das zur Abdichtung grosser Spalten geeignet ist; es behält dauernd die ursprüngliche Plastizität.

- Anwendungsverfahren:
- Verbindungsstellen mittels Trockenschliff reinigen.
- Abdichter auf Spalten legen, mit Hand gut eindrücken und mit anliegenden Teilen verbinden.

ANTIDRÖHNMASSE



Antidröhnmassen bestehen aus einer Zusammensetzung von Bitumen, Gummi, Asbest und Lösungsmittel, die im Spritzverfahren auf die zu schützenden Flächen der Aufbauunterseite aufgetragen werden; diese trocknen in 20' bei 140°C oder in 24 Stunden bei Raumtemperatur.

Die Abbildung zeigt die Auftragflächen für Antidröhnmasse auf Fahrzeug 1750 Berlina.

ANMERKUNG – Vor Aufspritzen der Antidröhnmasse die nicht interessierten Teile (Scheinwerferfassungen, mechanische Einheiten usw.) zweckentsprechend abdecken.

ALLGEMEINE ANWEISUNGEN

Von Alfa Romeo hergestellte Fahrzeuge werden entweder mit Kunstharz-Lack oder mit thermoplastischem Acrylat-Lack spritzlackiert, und zwar:

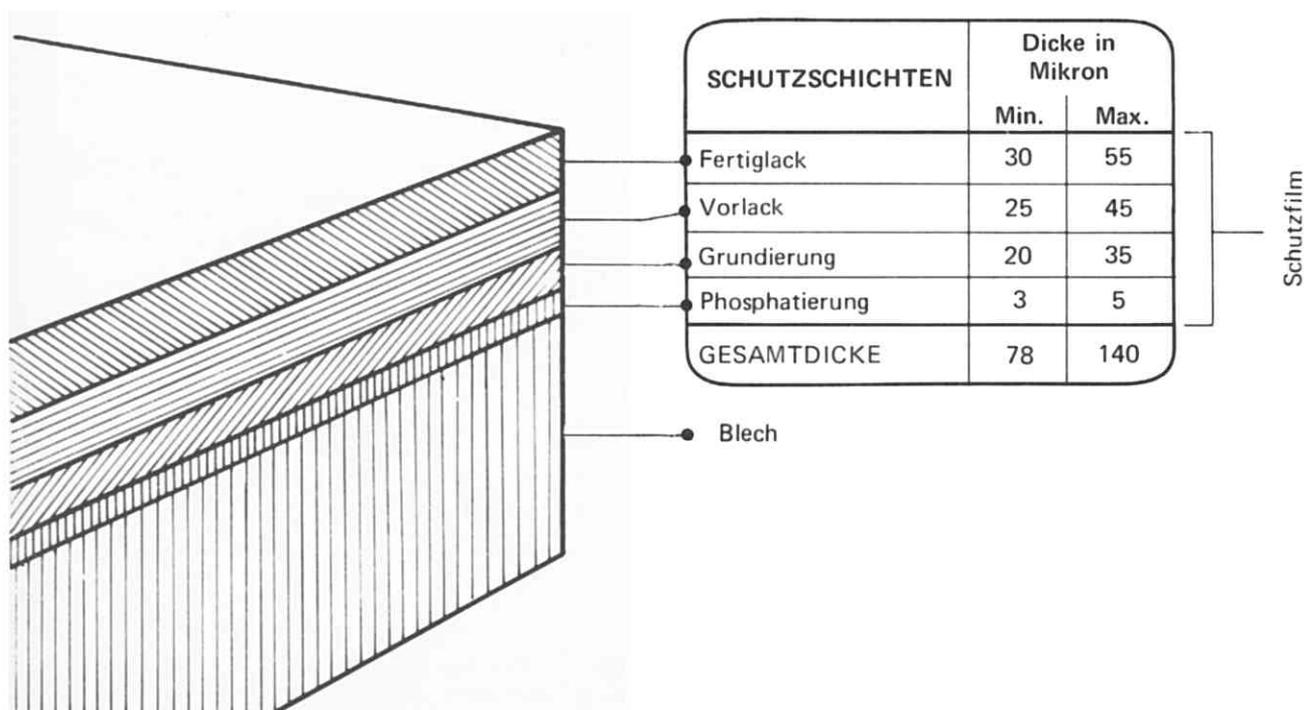
- a – PASTELL-FARBEN
Kunstharz-Lack, Ofentrocknung bei 140° C.
- b – METALLISE'-FARBEN
Thermoplastischer Acrylat-Lack, Ofentrocknung bei 140° C.

Nachlackierungen sind vorzunehmen, wie folgt:

- LACKIERUNG MIT KUNSTHARZ-LACK (Typ a)
Mit Kunstharz-Lack, Ofentrocknung bei 80° C.
- LACKIERUNG MIT THERMOPLASTISCHEM ACRYLAT-LACK
Mit gleichem Lack wie in der Herstellung verwendet. Entweder Ofentrocknung eine Stunde bei 80° C, oder Lufttrocknung Mindestdauer 24 h.

ANMERKUNG: Für Nachlackierungen auf thermoplastischem Acrylat-Lack darf kein Kunstharz-Lack verwendet werden, und umgekehrt. Des weiteren ist die Verwendung von lufttrocknenden oder bei niedriger Temperatur trocknenden Nitro-Lacken oder Kunstharz-Nitro-Lacken untersagt, da diese nicht die gleichen Eigenschaften der vorgeschriebenen Lacke besitzen, daher auf die Dauer nicht die gleiche Gewähr geboten wird.

SCHEMATISCHE DARSTELLUNG EINES LACKIERTEN BLECHS

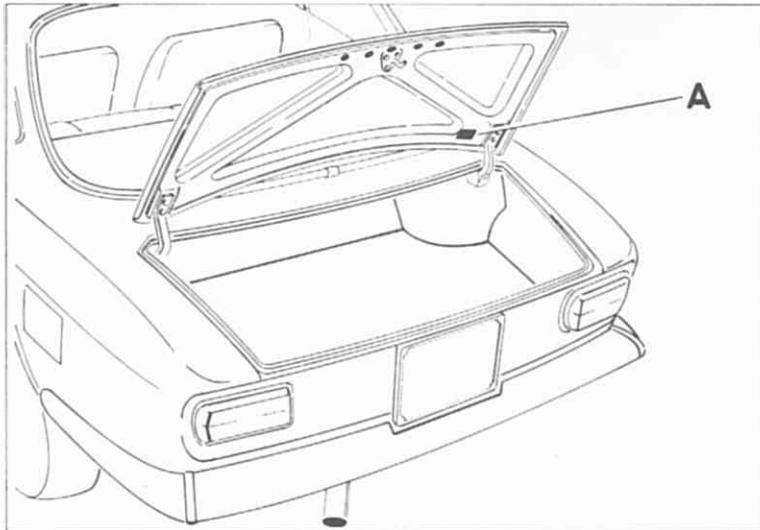


Für Bestimmung der Dicke von auf Blech aufgetragenen Lackschichten ist das hierzu vorgesehene Magnetfluss-Messgerät G.3.0105 zu verwenden.

NACHLACKIERUNG

LACKFARBENBESTIMMUNG

Für Bestimmung der Lackfarbe des Fahrzeugs ist im Kofferraum ein Schildchen "A" angebracht, auf dem vermerkt sind:



- Herstellerfirma des für ursprüngliche Lackierung verwendeten Lacks.
- Farbbezeichnung Alfa Romeo, z.B. Weissdorn Weinrot usw.
- Kennziffer des Firmencodes Alfa Romeo, für Farbtonbestimmung, z.B. Weissdorn 013 Weinrot 509 usw.

LACKBESCHAFFUNG

FAHRZEUGFARBEN					
Benennung	Kennz.	Benennung	Kennz.	Benennung	Kennz.
Acqua di fonte Brunnenwasser	701	Biondo champagne Champagnerblond	114	Grigio chiaro met. Silbergrau met.	727
Azzurro spazio Helltürkis	330	Blu chiaro met. Hellblau met.	537	Grigio medio met. Mittelgrau	728
Antracite inglese Anthrazitgrau	736	Bianco P.F. Weiss P.F.	008	Nero Schwarz	901
Avorio P.F. Elfenbein P.F.	103	Bleu P.F. Blau P.F.	323	Ocra scuro Dunkelocker	112
Biancospino Weissdorn	013	Celeste P.F. Helltürkis P.F.	301	Rosso Alfa Alfarot	501
Beige cava Beige	821	Faggio Braunrot	516	Rosso amaranto Weinrot	509
Blu olandese Hollandblau	343	Grigio indaco Indacograu	735	Rosso Italia P.F. Italienrot P.F.	514
Bluette Petrolblau	327	Giallo Gelb	113	Verde pino Piniengrün	216
Blu cobalto medio Mittelkobaltblau	824	Giallo ocra Ockergelb	109	Verde muschio Moosgrün	209
Bruno fondo Dunkelbraun	818	Grigio grafite Graphitgrau	716	Verde oliva met. Olivgrün met.	213
Blu Francia Frankreichblau	342	Grigio beige Beigegrau	724	Verde vivo P.F. Lebhaftgrün P.F.	217

Lacke für Nachlackierungen können bei Ricambi Alfa Romeo sowie auch bei denjenigen Herstellern bezogen werden, die von Alfa Romeo ausdrücklich zugelassen und deren Anschriften bei allen Kundendienststellen erhältlich sind.

Bei Bestellungen genügt es daher, die auf dem im Kofferraum angebrachten Schildchen vermerkten Kennziffern und Farbtonbezeichnung Alfa Romeo sowie die gewünschte Lackart anzugeben, und zwar:

- Kunstharz-Lack, für Verwendung bei 80° C.
- Acrylat-Lack.

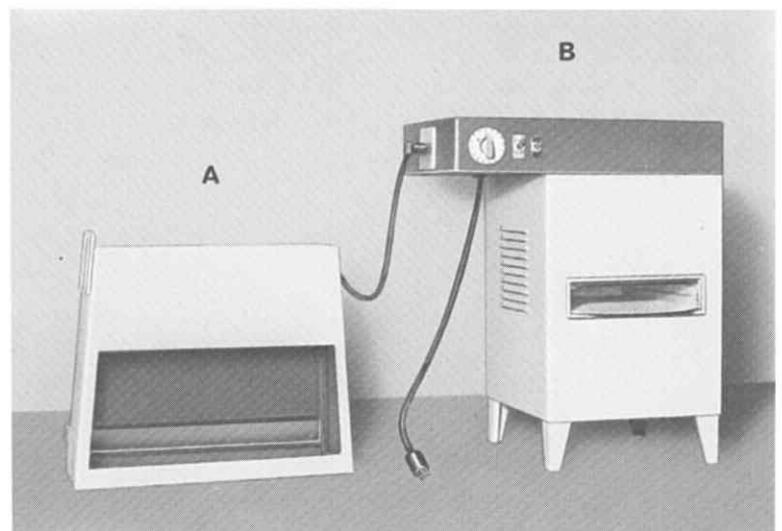
FARBTON - BESTIMMUNG

Vor Inangriffnahme der Nachlackierung wird der Arbeitsbeauftragte eine Farbton-Bestimmung vornehmen, und zu diesem Zweck ein Blechstück mit dem vorbereiteten Lackton lackieren und diesen mit der ursprünglichen Farbe des Fahrzeugs vergleichen.

Das Farbmusterblech wird unter dem gleichen Verfahren der Nachlackierung vorbereitet und im Ofen bei 80° C sowie der vom Hersteller vorgeschriebenen Zeitdauer gebrannt.

Sollten Abweichungen der Farbtöne festgestellt werden, schreitet der Arbeitsbeauftragte an eine Korrektur durch Beimischung der Grundfarben, aus denen der Lack zusammengesetzt ist.

Vom ästhetischen Gesichtspunkt aus ist es klar, dass das Gelingen des Arbeitsvorganges vom Können und Wissen sowie der Geschicklichkeit des Arbeitsbeauftragten abhängig ist.



ANMERKUNG – Zur Trocknung und Vergleichung des Farbmusterblechs ist es ratsam, den hierzu vorgesehenen Trockenofen und Ultraviolett-Lampe A.9.0100 zu verwenden (siehe Abbildung).

A – Ultraviolett-Lampe
B – Trockenofen

ANWENDUNGSVERFAHREN

Die Vertriebe der von Alfa Romeo zugelassenen Lackierungsmittel verteilen an das Kundendienstnetz Druckschriften, in denen Anwendungsweise und Vorschriften zur richtigen Verwendung der Lacke erläutert sind. Es ist daher unbedingt notwendig, dass der Arbeitsbeauftragte vor Inangriffnahme der Arbeiten in diese Schriften Einsicht nimmt und die darin enthaltenen Anweisungen genauestens befolgt.

VORBEREITUNG ZU LACKIERENDER FLÄCHEN

Die Vorbereitung der Flächen ist für korrekte Ausführung der Nachlackierung von grösster Bedeutung. Im besonderen ist grösste Beachtung zu schenken:

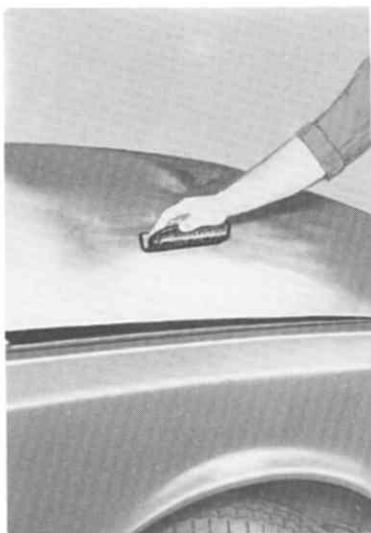
a – Vorbereitung des Rohblechs.

Oberfläche muss vollkommen entfettet und frei von Rostspuren sein. Sofern dies nicht der Fall sein sollte, mit Trockenschleifpapier (Nr. 180-240) Rostspuren entfernen und die Fläche systematisch mit Lösungsmittel entfetten.

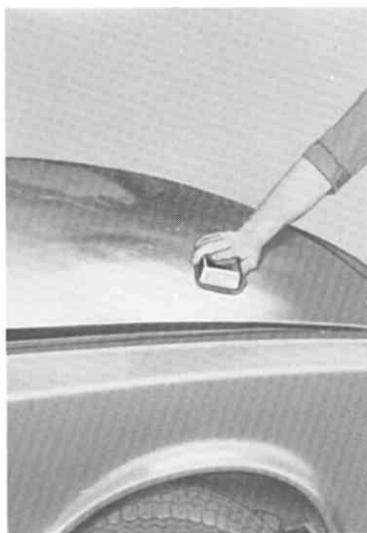
b – Vorbereitung bereits lackierter Flächen

Mit Nassschleifpapier (Nr. 400-500) abschleifen und darauf achten, dass der die Umgebung der Schadenstelle bedeckende Lackfilm durch Beischleifen so vorbereitet wird, dass eine gute Abstimmung der neue aufzutragenden Lackschicht, und daher eine gute Verbindung, gewährleistet wird.

NEIN



JA



Zur Vorbereitung einer fehler – und riefenfreier Oberfläche muss das Schleifgerät stets flach aufliegend zu dieser geführt werden; Schleifen mit Kante ist zu vermeiden.

ANMERKUNG – Zur Erzielung einer standfesten Lackschicht müssen die Schleifarbeiten stets vor Auftragen der vorgeschriebenen Lackmittel ausgeführt werden.

ANWENDUNGSVERFAHREN

Nach Abschleifen ist die Oberfläche mit viel Wasser sorgfältigst zu reinigen und sofort abzutrocknen, auf keinen Fall darf das Wasser auf der zur Lackierung vorbereiteten Fläche eintrocknen.

Dies würde Blasenbildung im Lack hervorrufen, die im Laufe der Zeit durch in gewöhnlichem Wasser (hartem Wasser) enthaltene Salze und von diesen nach Verdunsten des Wassers gebildeten Kristalle entstehen würde.

Diese, "Blistering" genannte Erscheinung, ist Folge einer Druckosmose, die bei einer Verbindung löslicher Salze mit Wasser (Luftfeuchtigkeit), das infolge der Durchlässigkeit des Lackfilms eindringen kann, auftritt.

Überdies ist es sehr wichtig darauf zu achten, dass die zur Lackierung vorbereitete Fläche nicht mit blossen Händen berührt wird; in den von der Hand hinterlassenen Schweisspuren befinden sich organische Verbindungen (wasserlösliche Salze), die "Blistering" verursachen.

ROSTSCHUTZ

Um Oxydationserscheinungen auf der für Lackierung vorbereiteten Fläche vorzubeugen, wird sofort ein rostschützender Grund aufgetragen; auf diese Weise ist das rohe Blech gegen äussere Einflüsse geschützt.

SPACHTELN

Auftragen von Spritzspachtel bewirkt Füllen der Oberfläche, daher Verdeckung von Unregelmässigkeiten. Sollte die Notwendigkeit bestehen, von Hand zu Spachteln, muss so dünn als möglich aufgetragen werden, wobei zwischen einem und dem nächsten Auftrag (falls erforderlich) ein gewisser Zeitabstand für Abdunstung vorgesehen werden muss. Dieserweise werden Risse und Rückzüge, durch Verdunsten des in den unteren Schichten enthaltenen Lösungsmittels, vermieden.

ISOLIEREN

Auftragen einer Isolierschicht ist aus technischen und ästhetischen Gründen anzuraten; diese isoliert den Fertiglack von den unteren Schichten und schliesst daher Aufsaug-Erscheinungen aus.

ANWENDUNGSVERFAHREN



Abdeckungs-Beispiel

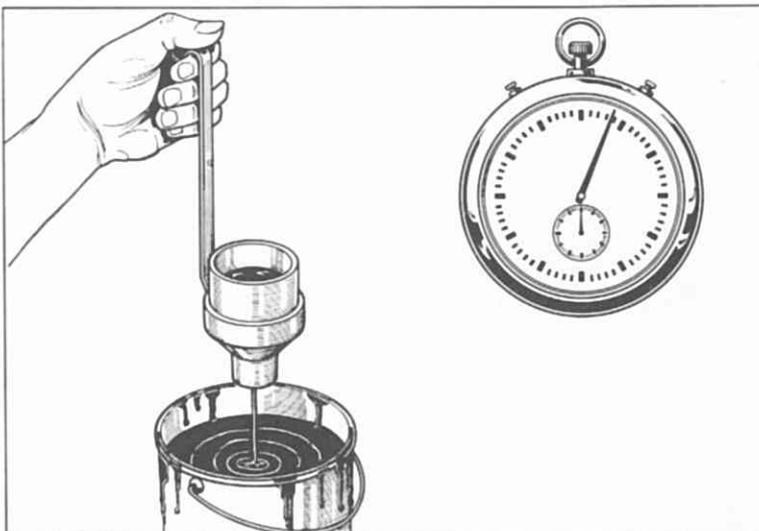
ABDECKUNG DES FAHRZEUGS

Zum Schutz der die Schadenstelle umgebende und an Reparatur nicht interessierter Lackierung muss von Verwendung von Zeitungspapier abgesehen werden. Zu diesem Zweck findet man im Handel dazu geeignetes dünnes Papier in Rollen (8-30-45-60-90- cm), die, in den hierzu vorgesehenen Bandaufleger A.9.0102 eingelegt, Verbindung mit einem Klebeband gestatten, daher eine erhebliche Zeiterparnis ermöglichen. Das Klebeband muss einer Art sein, die keinerlei Veränderungen an dem darunter zuliegenkommenden Lackfilm verursacht.

VORBEREITUNG DES LACKS

Vor Verdünnung des Lacks muss dieser gut durchgerührt werden, um die durch Einlagerung am Behälterboden abgesetzten Pigmente in Schwebelage zu bringen.

Die Zubereitung des Lacks hat nach den Vorschriften des Herstellers zu erfolgen, insoweit diese die Art des zu verwendenden Verdünnungsmittels und die Spritzviskosität betreffen.



Viskositätswerte sind mit Becher-Viskosimeter Ford Nr. G.8.0101, Fassungsvermögen 100 cm³ und Düse ϕ 4 mm, zu messen; die Werte werden in Sekunden zum Ausdruck gebracht und von der Zeit bestimmt, die der Viskosimeter zur totalen Entleerung des Lacks bei 20°C Temperatur benötigt.

Die gewünschte Viskosität wird nötigenfalls durch Beimischung konzentrierten Lacks oder eines Verdünnungsmittels erreicht.

Es ist sehr wichtig zu beachten, dass die Viskosität in engstem Zusammenhang zur Temperatur steht, es ist daher unumgänglich, vor Messung der Viskosität, den Lack auf 20°C Temperatur zu erwärmen.

Vor Spritzen muss der Lack mittels eines Nylon – oder sehr engmaschigen Filters für Entfernung aller Spuren von Unreinheiten filtriert werden.

ANWENDUNGSVERFAHREN

AUFTRAGEN DES LACKES

Das Gelingen des Arbeitsvorganges steht in engstem Zusammenhang mit der Zweckdienlichkeit der vorhandenen Apparate und Einrichtungen, sowie der Spritztechnik.

Es ist unerlässlich, die Spritzarbeiten nur mit unbedingt staubfreier Luft durchzuführen, um Lackierungsfehler wie Krater, Körner, Verschwimmen und Flecken zu vermeiden. Ebenso wichtig ist, dass Luftdruck und Düsenweite der Spritzpistole genau den Spritzvorschriften entsprechen (Spritzpistole G.9.0012 für Grundschichten, mit Düse ϕ 1,8 mm; Spritzpistole G.9.0022 für Lacke, mit Düse ϕ 1,2 mm; Fallstrom-Spritzpistole G.9.0030 für kleine Ausbesserungsarbeiten, mit Düse ϕ 2 mm), überdies muss die Kleidung des in der Spritzkabine tätigen Arbeitsbeauftragten aus nicht fasernden Stoffen hergestellt sein und dürfen staubbedeckte oder Wollkleidung nicht verwendet werden.

Die Spritzkabine – und Trockenofenanlage muss folgende Eigenschaften besitzen:

- Aufstellung in einem möglichst staubfreien Raum.
- Einlass nur gefilterter, daher staubfreier Luft.
- wirbelfreier Luftumlauf mit derart geregelter Geschwindigkeit, dass Spritzdämpfe vor Niederschlag auf gespritzte Fläche abgesogen werden können.
- ständige Temperatur von $20 \div 25^\circ$ C während des Spritzvorganges und Abdünnung, und von 80° C während der Trocknung; Temperaturwerte, die an allen Seiten des Fahrweugs aufgenommen werden sollen.

Die genannten Eigenschaften verhindern Unzukömmlichkeiten, die das Gelingen der Spritzarbeiten beeinträchtigen könnten, und zwar:

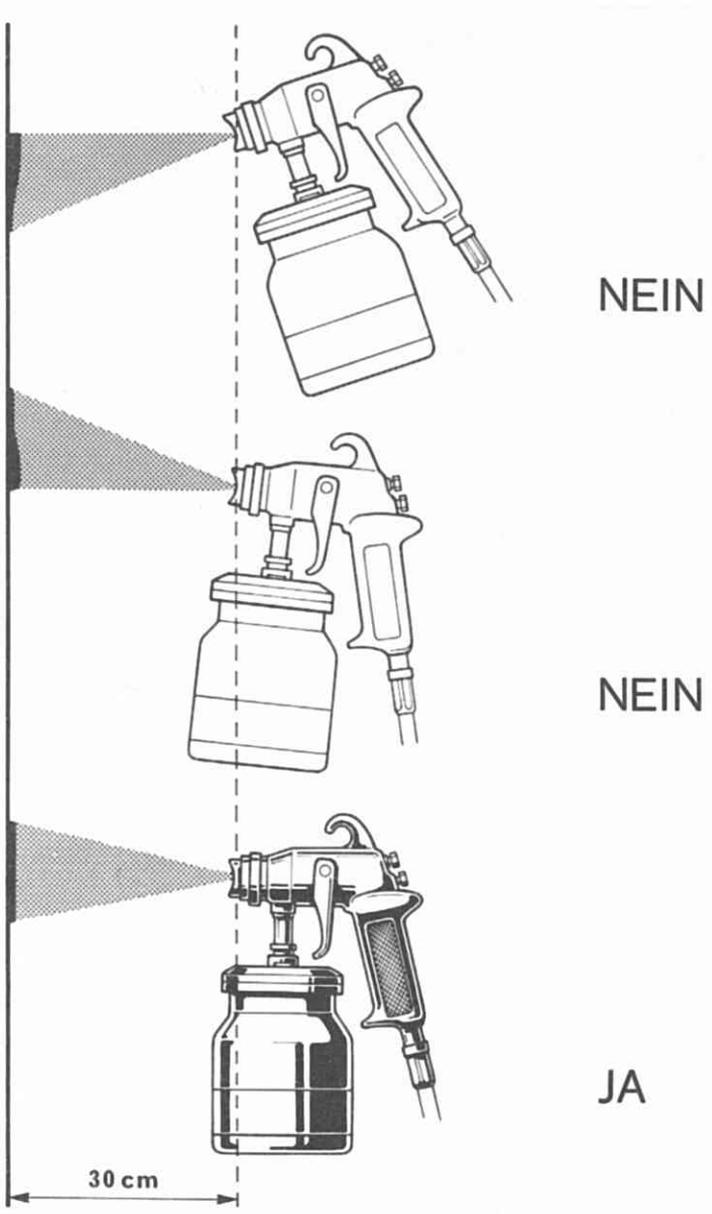
- Staubvorkommen im Lack, erfordert Maschinenpolieren, das für Kunstharz-Einbrennlacke von 80° C Temperatur nicht benötigt wird.
- übermäßige Orangethautbildung.
- unzureichende Einbrennung und daher Verschlechterung der Qualitätsmerkmale (ungenügende Durchhärtung, verminderte Widerstandsfähigkeit gegen atmosphärische Einflüsse).

Der Unterseite des Aufbaus und die Radbaue müssen gründlich reingewaschen werden, bevor das Fahrzeug in die Spritzkabine gebracht wird; Staub- oder Schmutzbildung in der Kabine wird dadurch vermieden.

Das Fahrzeug kann in fahrbereitem Zustand im Trockenofen aufgestellt werden, jedoch sind hierbei folgende Vorschriften zu beachten:

- Benzintank ist zu entleeren.
- Tankverschluss abnehmen und Einfüllstutzen mit einer zur Entlüftung durchlöcherten Papierhülle umgeben.
- Reifendruck vermindern.
- Batterie herausnehmen.
- Windschutzscheibe ausbauen oder mit Asbest abdecken.

ANWENDUNGSVERFAHREN

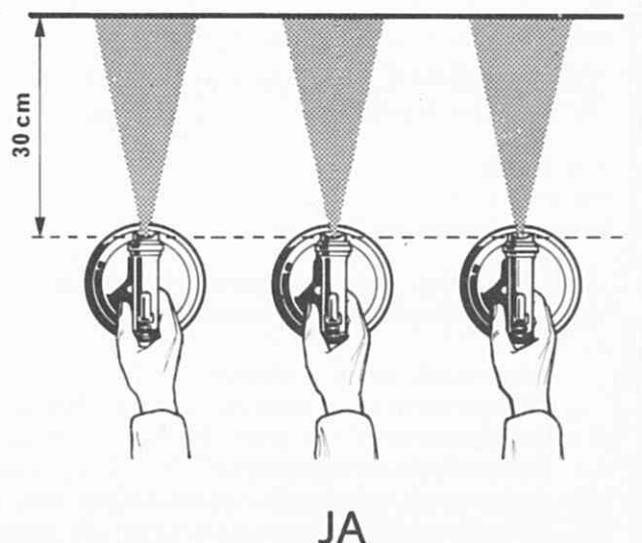
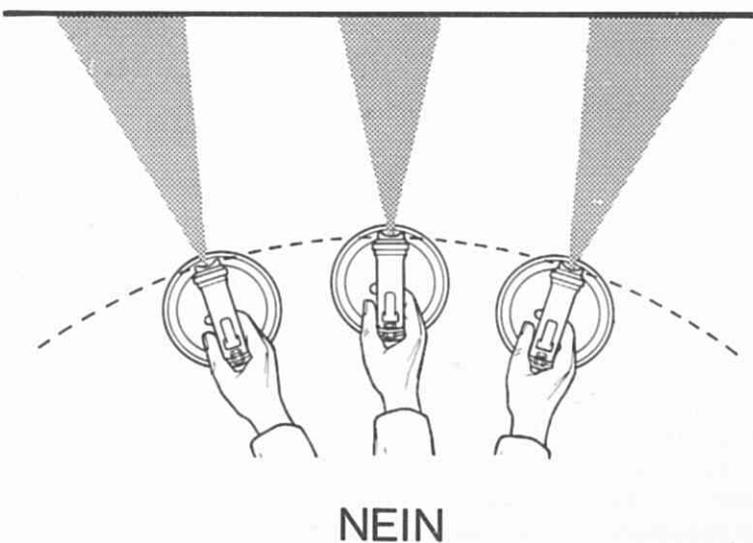


Für vorschriftmässiges Spritzen vorgehen wie folgt:

- Spritzpistole in 30 cm Abstand von zu lackierender Fläche halten.
- Spritzpistole muss lotrecht zur Spritzfläche gehalten werden.
- Spritzpistole parallel zur Spritzfläche führen.

Genannte Spritzvorschriften genauestens befolgen um folgende Fehler zu vermeiden:

- Ausschwimmen des bei nahegehaltener Pistole zu dick aufgetragenen Lacks.
- zu weit entfernt gehaltene Pistole verursacht Nebelbildung, da zu trocken gespritzt wird.
- geneigte Spritzpistole verursacht Läufer und Streifen, da Lackauftrag an zur Pistole nächstliegender Stelle dicker ist.



ANWENDUNGSVERFAHREN

INFRAROT-LAMPE

Für kleine Nachlackierungs-Arbeiten können, mangels eines Trockenofens, Infrarot-Lampen verwendet werden, die den Lack einbrennen ohne dass dabei das ganze Fahrzeug betroffen wird (Beispiel: Handlampe Nr. G.9.0050). Hierbei muss jedoch der vorgeschriebene Abstand zwischen Wärmequelle und Lackstelle eingehalten werden, da übermässiges Einbrennen den Lack verbrennen (Nadelstiche im Lack), möglicherweise auch den Farbton ändern würde.

POLIEREN

Thermoplastische Acrylat-Lacke müssen poliert werden, um dem Lack Hochglanz und dem Fahrzeug ansprechendes, ästhetisches Aussehen zu verleihen; Kunstharz-Lacke von 80°C brauchen nicht poliert werden, da der Lackfilm an und für sich bereits hochglänzend ist.

Wenn aus auf Seite 91 angeführten Gründen auf der Lackoberfläche von Staubeinschlüssen hervorgerufene Punktierungen auftreten sollten, müssen diese unbedingt entfernt werden und ist hierzu sehr feinkörniges Nassschleifpapier (Nr. 600 gebraucht) zu verwenden; danach mit Maschine fertigpolieren.

Für vorschriftsmässiges Maschinenpolieren ist zu beachten:

- Arbeitsvorgang erst nach Erkalten des Fahrzeugs vornehmen.
- Poliermaschine mit etwa 2000 U/' benützen.
- Sich vergewissern, dass Polierscheibe sauber und frei von eingetrockneten Rückständen aus vorhergehenden Arbeitsvorgängen ist.
- Maschine sehr leicht führen, um Überhitzung des Lackfilms und Schleifspuren zu vermeiden.

NEIN

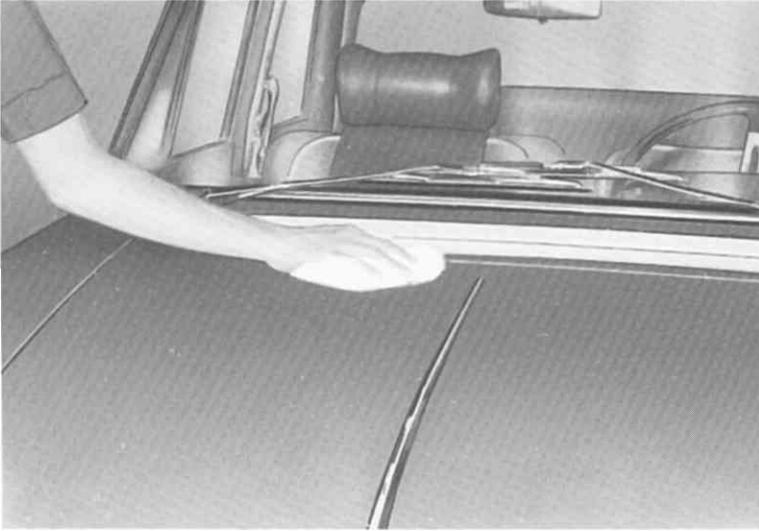


JA



Maschine parallel zur Oberfläche führen,
nicht neigen.

ANWENDUNGSVERFAHREN



Von Hand mit Polish auf Hochglanz polieren.

UNREGELMÄSSIGE LACKIERUNG

UNREGELMÄSSIGE LACKIERUNG

Abschliessend zum Thema Nachlackierung ist es ratsam, noch einige Ratschläge und Anweisungen hinzuzufügen, die es dem Arbeitsbeauftragten ermöglichen, Lack-Unregelmässigkeiten sofort zu erkennen und dementsprechend die für Behebung notwendigen Arbeitsvorgänge richtig zu planen und auszuführen (siehe Übersicht, Seite 96).

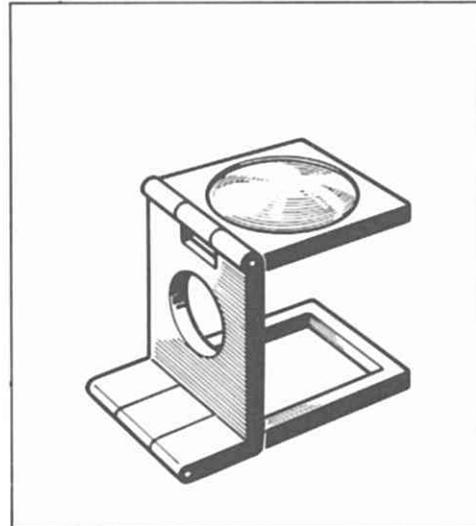
ERKENNUNG DER UNREGELMÄSSIGKEITEN

– Sichtwahrnehmung

Mit 5 ÷ 10-fach vergrössernder Lupe, auf sorgfältig gewaschenem und abgetrocknetem Fahrzeug.

– Handberührung

Von Hand, auf Lackoberfläche.

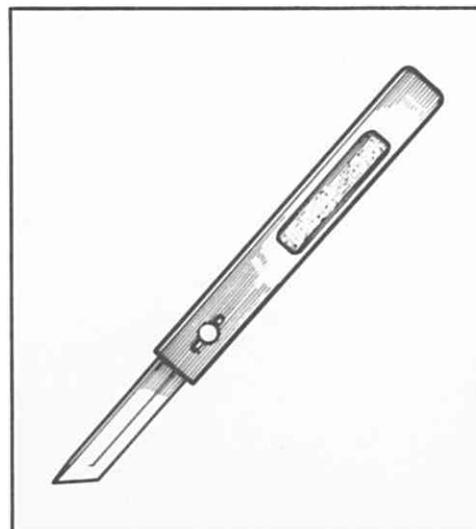


- Handpolierung mit Polish
- Handpolierung mit Schleifpaste und Polish
- Leichtes Schleifen mit Nassschleifpapier feiner Körnung (Nr. 600 gebraucht) und Polieren.

Bei oberflächlichen Unregelmässigkeiten, ohne Schäden am Lackfilm

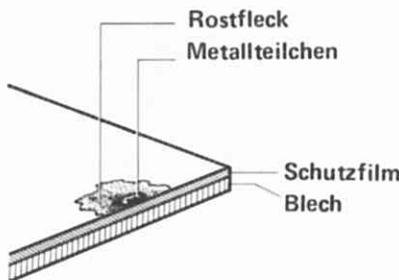
– Einschnitt mit spitzschneidendem Werkzeug.

Nur bei Unregelmässigkeiten, die auch die unteren Schichten betreffen. Auf diese Weise kann festgestellt werden, ob und welche Schichten betroffen sind.

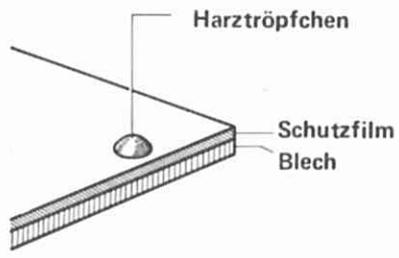


LACK - UNREGELMÄSSIGKEITEN

MERKMALE UND BESCHREIBUNG	FESTSTELLUNG	URSACHEN
---------------------------	--------------	----------

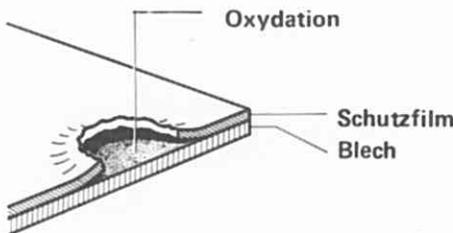
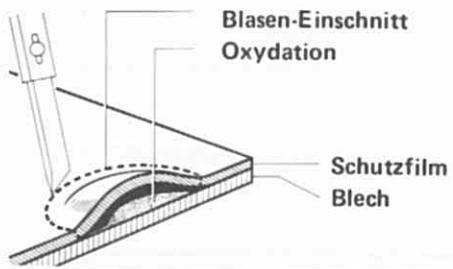
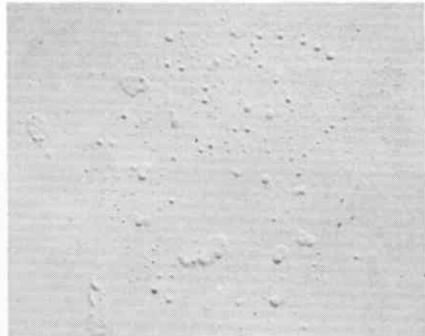
<p>1 – GELBE PUNKTE</p> <p>Rostfarbige Flecken in deren Mitte das Teilchen, Ursache der Erscheinung, liegt. Mängel auf ebenen/horizontalen Flächen sichtbar, im Kontrast zu hellen Farben.</p>	<p>Sichtwahrnehmung und Berührung</p>  <p>Rostfleck Metallteilchen Schutzfilm Blech</p>	<p>Ablagerung atmosphärischen Staubes, vom Lackfilm aufgesaugt.</p>
---	--	---

<p>2 – VIOLETTBLAUE FLECKEN</p> <p>Gegenwart violettblauer Flecken verschiedener Grösse und Umfangs, überwiegend auf ebenen/horizontalen Flächen.</p>	<p>Sichtwahrnehmung</p>	<p>Ablagerungen auf Lackfilm von Smog-, Wasser-, Pflanzenharz-Rückständen</p>
--	-------------------------	---

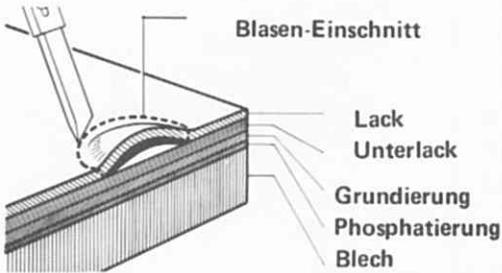
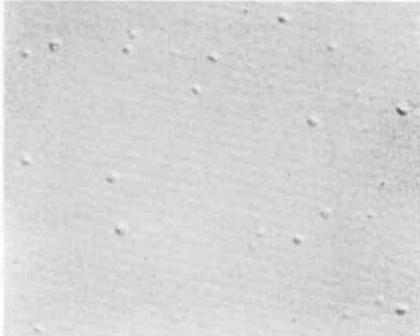
<p>3 – HARZ-ABLAGERUNGEN</p> <p>Gegenwart von Harztropfen dunkler Farbe, mehr oder weniger dicht verteilt, überwiegend auf ebenen/horizontalen Flächen.</p>	<p>Sichtwahrnehmung und Berührung</p>  <p>Harztropfen Schutzfilm Blech</p> <p>Bei Entfernen Verwendung von Oktan- Lösungsmittel, da Harz ausläuft.</p>	<p>Ablagerung auf Lackfilm von Harztropfen, die von herabfallenden Blüten und Pflanzlymphe gebildet worden sind.</p>
--	---	--

Die den genannten Lack-Unregelmässigkeiten zugrundeliegenden Erscheinungen können im Laufe der Zeit schwere Schäden am Lackfilm hervorrufen. Es ist daher ratsam, diese Unregelmässigkeiten sofort zu beheben, umso mehr, als dies die normale Wartung des Fahrzeugs anbelangt und, rechtzeitig vorgenommen, einen geringeren Aufwand erfordert.

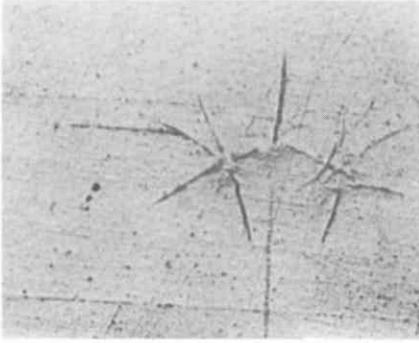
LACK - UNREGELMÄSSIGKEITEN

MERKMALE UND BESCHREIBUNG	FESTSTELLUNG	URSACHEN
<p>4 – FLECKEN</p> <p>Farb-, und in schweren Fällen, auch Lackfilm-Veränderungen (Sprünge, Ätzstellen, Beulen verschiedener geometrischer Form).</p>	<p>Sichtwahrnehmung</p>	<p>Chemischer Vorgang sehr aggressiver, unter gewissen Bedingungen in Atmosphäre vorkommender Säuresubstanzen (Smog, Abgase der Industrie und elektrischer Zentralen usw.) oder durch andere äussere Einwirkungen hervorgerufen, wie: Bremsöl, Batteriesäure, Zementpulver, Tier-Exkremente usw).</p>
<p>5 – SCHRAMMEN-KRATZER-RIEFEN</p> <p>Lackschicht abgesprungen, in schweren Fällen auch Unterschichten, Oxydation auf blosgelegtem Blech und Abheben der umliegenden Lackierung (Kraterbildung)</p>	<p>Sichtwahrnehmung</p> 	<p>Unvorhergesehene Aus-sen-Einwirkungen: Steinschäden, Stösse, Streifen an und durch Türen anderer Fahrzeuge bei Parken usw.</p>
<p>6 – MATTER UND AUFGEWEICHTER LACKFILM</p> <p>Matter Lack, leichte mechanische Einwirkung hinterlässt Spuren.</p>	<p>Sichtwahrnehmung, Fingernageldruck</p>	<p>Ungeeignete Wasch – und Wartungsmittel (ätzende Lösungsmittel).</p>
<p>7 – BLASEN (Blechoxydation)</p> <p>Von Blech ausgehendes Abheben der Lackschichten um 2÷ 3 mm.</p>	<p>Durch Aufbrechen der Blase und Oxydationsbefund auf Blech.</p>  	<p>Unsachgemässe Blechvorbereitung vor Lackierung (Siehe Seite 88, Absatz a).</p>

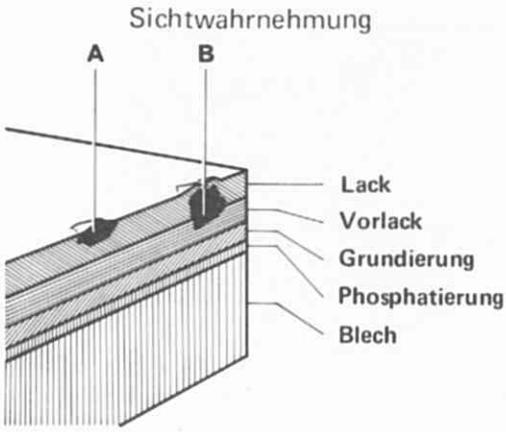
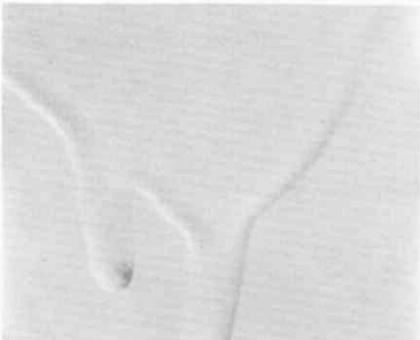
LACK - UNREGELMÄSSIGKEITEN

MERKMALE UND BESCHREIBUNG	FESTSTELLUNG	URSACHEN
<p>8 – BLÄSCHEN (Blistering)</p> <p>Abheben des Lackfilms von Unterschicht um 1÷2 mm.</p>	<p>Aufbrechen des Bläschens und Untersuchung der Unterschicht.</p>  	<p>Unsachgemässe Vorbereitung der Unterschichten (siehe Seiten 88-89).</p>
<p>9 – WASSERFLECKEN</p> <p>Ring- oder andersförmige Höfe, umgeben von mikroskopisch kleinen Bläschen (Blistering).</p>	<p>Sichtwahrnehmung</p> 	<p>Salz-haltige Wasserverdunstungsrückstände auf Vor- oder Fertiglack, von auf noch nassem Lack vorhandener Feuchtigkeit verursacht. Handscheiss des Lackierers vor Fertigspritzen (siehe Seite 89).</p>
<p>10 – AUSBLEICHEN DER LACKFARBE</p> <p>Lack heller als ursprüngliche Farbe.</p>	<p>Sichtwahrnehmung</p>	<p>Atmosphärische Einwirkungen.</p>
<p>11 – LACKFARBEN-NACHDUNKELUNG</p> <p>Lack dunkeler als ursprüngliche Farbe.</p>	<p>Sichtwahrnehmung</p>	
<p>12 – LACKFARBEN-VERGILBUNG</p> <p>Lack zu ursprünglicher Farbe vergilbt.</p>	<p>Sichtwahrnehmung</p>	

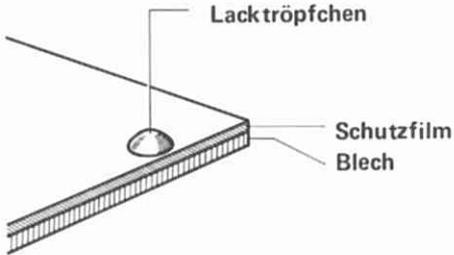
LACK - UNREGELMÄSSIGKEITEN

MERKMALE UND BESCHREIBUNG	FESTSTELLUNG	URSACHEN
<p>13 – UMTÖNUNG DER LACKFARBE Farbton zu ursprünglicher Farbe gänzlich verschieden.</p>	<p>Sichtwahrnehmung</p>	<p>Chemischer Vorgang, von in der Luft unter gewissen Bedingungen enthaltenen Substanzen hervorgerufen (Industrie-Abgase).</p>
<p>14 – NETZFÖRMIGE RISSE IM LACKFILM Lackfilm zeigt weitverbreitete netzförmige Risse (wie Krähenfüsse).</p>	<p>Sichtwahrnehmung</p> 	<ul style="list-style-type: none"> – atmosphärische Einwirkungen, – ungenügende Trocknung vor Weiterverarbeitung (siehe Seite 89), – Chemische Unvereinbarkeit der verschiedenen Lackkomponenten (ungeeignete Lösungsmittel), – Nachlackierung auf Lack mit gleichen Mängeln.
<p>15 – MATTER LACKFILM Lackfilm matt. Kann durch polieren mit Polish nicht aufgefrischt werden.</p>	<p>Sichtwahrnehmung, vor oder nach Polieren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Veränderung des Lackfilms infolge atmosphärischer Einflüsse, – Verwendung ungeeigneter Wasch- und Wartungsmittel mit ätzender oder lösender Wirkung.
<p>16 – MATTHEIT UND POLIERSPUREN Lack zeigt nicht ursprünglichen Hochglanz, überdies deutlich sichtbare Schleifkratzer.</p>	<p>Sichtwahrnehmung</p>	<p>Unsachgemässer Poliervorgang (siehe Seite 93).</p>
<p>17 – GERINGE DECKKRAFT Lackfilm nicht vorhanden, untere Schicht sichtbar.</p>	<p>Sichtwahrnehmung</p>	<p>Dünn oder ungenügend aufgetragener Lack.</p>

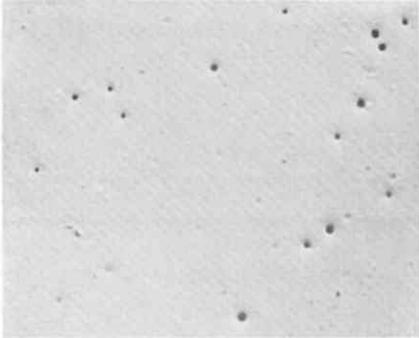
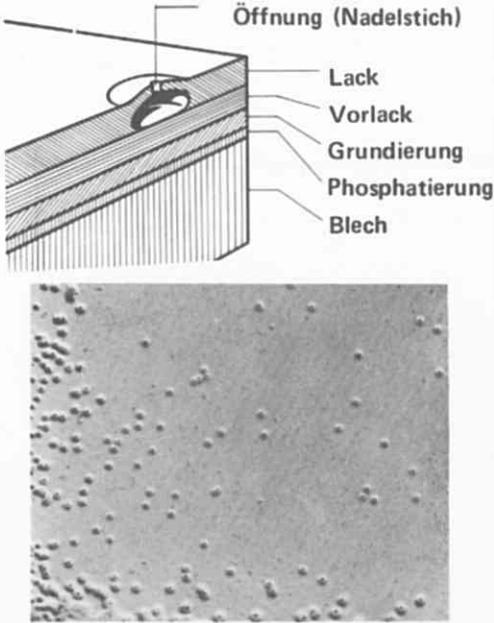
LACK - UNREGELMÄSSIGKEITEN

MERKMALE UND BESCHREIBUNG	FESTSTELLUNG	URSACHEN
<p>18 – ABBLÄTTERN DES LACKFILMS VON UNTERSCHICHT</p> <p>Lackfilm lässt sich leicht von Unterschicht entfernen.</p>	<p>Durch Kratzen mit Fingernagel und Blosslegen der Unterschicht.</p>	<p>Ungenügende Vorbereitung der Fläche vor Lackauftrag (siehe Seite 88).</p>
<p>19 – UNGENÜGENDE DURCHHÄRTUNG DES LACKFILMS</p> <p>Unter Lackschicht tiefe Riefen sichtbar.</p>	<p>Mit mechanischer Einwirkung (Fingernagel).</p>	<p>Lackfilm ungenügend eingebrannt (siehe Seite 91), zu satt aufgetragener Lack.</p>
<p>20 – GERIEFTE UNTERSCHICHT DURCH LACKFILM SICHTBAR</p> <p>Unter Lackfilm tiefe Riefen sichtbar.</p>	<p>Sichtwahrnehmung</p>	<p>Unsachgemäßes Schleifen der Unterschichten (siehe Seite 88, Absatz b).</p>
<p>21 – PUNKTIERTER LACK (Staubeinschlüsse)</p> <p>Lackfilm weist (in erheblicher Anzahl) körnige Punkte auf, durch Schmutzeinschluss bei Einbrennen hervorgerufen.</p>	<p style="text-align: center;">Sichtwahrnehmung</p> 	<p>Fremdkörper-Einschlüsse in Lack (Ansicht A) oder Unterschichten (Ansicht B) während Spritzarbeiten oder Trocknung (siehe Seite 91). In Ansicht A gezeigte Unregelmässigkeit ist mit leichtem Schleifen und Polieren zu beheben.</p>
<p>22 – AUSGELAUFENER LACK</p> <p>Lackfilm zeigt stellenweise zu dicke Lackschicht, dadurch Läufer und Gardinen.</p>	<p style="text-align: center;">Sichtwahrnehmung</p> 	<p>Unsachgemäßes Spritzen (siehe Seite 92).</p>

LACK - UNREGELMÄSSIGKEITEN

MERKMALE UND BESCHREIBUNG	FESTSTELLUNG	URSACHEN
<p>23 – DURCHSICHTIGE LACKFARBE (Lack-schleier)</p> <p>Durchscheinende Unterschicht, Lackschichten zu dünn aufgetragen.</p>	Sichtwahrnehmung	<ul style="list-style-type: none"> – Ungenügende Dicke des Lackfilms. – Unsachgemäßes Abschleifen mit Schleifpaste.
<p>24 – STELLENWEIS ÜBERMÄSSIGER LACKAUFTRAG</p> <p>Gardinen an ausgebesserten nachlackierten Stellen.</p>	Sichtwahrnehmung	Mangelhafte Fertiglackierung.
<p>25 – RAUHE OBERFLÄCHE</p> <p>Tröpfchennester daher raue Oberfläche.</p>	<p>Sichtwahrnehmung und Berührung</p> 	<p>Ungenügende Abdeckung des Schadenstelle umgebenden Lacks während Fertigspritzen. Unregelmässigkeit kann bei sofortigem Eingriff mit Polish behoben werden, andernfalls mit geeigneter Schleifpaste.</p>
<p>26 – LACKHÖFE</p> <p>Ränder der nachlackierten Stelle deutlich sichtbar.</p>	Sichtwahrnehmung	Falsch nachlackiert.
<p>27 – UNGLEICHMÄSSIGE ORANGENHAUT</p> <p>Typisches Aussehen unregelmässig verteilter Orangenhaut.</p>	Sichtwahrnehmung	<ul style="list-style-type: none"> – Lackvorbereitung (siehe Viskosität, Seite 90). – Lackauftragen (siehe Seite 91). – Grundvorbereitung (siehe Seite 88).

LACK - UNREGELMÄSSIGKEITEN

MERKMALE UND BESCHREIBUNG	FESTSTELLUNG	URSACHEN
<p>28 – KRATERBILDUNG</p> <p>Lackfilm bildet kleine Hügel, besonders hervorstechend wenn schlecht grundiert.</p>	<p style="text-align: center;">Sichtwahrnehmung</p> 	<ul style="list-style-type: none"> – Grundierung vor Lackspritzen ungenügend gereinigt (Silikone-Einschlüsse). – Fehlerhafte Spritzanlage (Ölspuren, siehe Seite 91).
<p>29 – RUNZELN</p> <p>Lackfilm wirft Falten (Abheben)</p>	<p style="text-align: center;">Sichtwahrnehmung und Berührung</p> 	<ul style="list-style-type: none"> – Ungenügende Trocknung der Unterschicht. – Verwendete Lackmittel für Verbindung mit Altlackierung ungeeignet (Acrylat auf Nitro; Kunstharz auf Nitro; Acrylat auf Kunstharz).
<p>30 – PUNKTIERUNG IM LACKFILM</p> <p>Lackfilm zeigt kleine, in der Mitte gelochte Bläschen (Nadelstich)</p>	<p style="text-align: center;">Sichtwahrnehmung</p> 	<ul style="list-style-type: none"> – Verdünnerverdunstung von schon polymerisierter Oberfläche behindert (plötzliche Einbrennung, siehe Seite 89 und 93). – Rasche Verdünnerverdunstung infolge unvollständiger Abdunstung.

GERÄTEVERZEICHNIS

N° Alfa Romeo	Bezeichnung	Seite
A.8.0901	Richtbank für Aufbau	7
A.8.0109	Gerät, nur für Austausch des Querträgers	20
A.8.0112	Teleskopgerät für Überprüfung der Windschutz-und Heckscheibenrahmen	30
A.9.0104	Auflagebock für Fensterscheiben	32
A.9.0035	Zange für Einbau der Abdeckungen an Zierleisten der Windschutz-und Heckscheiben	35
A.9.0103	Gerät für Geradebiegen der Halterhaken an Dachspiegel	63
A.8.0104	Kontrollehre für Ausrichtung von Türschlössern Typ KEIPER	66
A.8.0102	Kontrollehre für Ausrichtung von Türschlössern Typ SAFE	67
A.8.0103	Kontrollehre für Sperrzahn an Türschlössern Typ SAFE	67
M.6.0101	Unterdruckapparat für Wasserprobe	75
G.8.0105	Magnetflussmessgerät für Lacke	85
A.9.0100	Trockenofen und Lampe für Farbton-Kontrolle mit Musterblech	87
A.9.0102	Bandaufleger für Fahrzeugabdeckung	90
G.8.0101	Viskosimeter, Düsenweite ϕ 4mm (Becher FORD 4) für Lacke	90
G.9.0012	Spritzpistole für Unterschichten, Düsenweite ϕ 1,8 mm	92
G.9.0022	Spritzpistole für Lacke, Düsenweite ϕ 1,2	92
G.9.0030	Fallstrom-Spritzpistole für kleine Ausbesserungen, Düsenweite ϕ 2 mm	92
G.9.0050	Infrarot-Handlampe für Lacktrocknung	93

Alfa Romeo

Via Gattamelata, 45 - 20149 MILANO

DIASS - Pubblic. N. 1571
7/70 - 2.000

Printed in Italy
LITOROLA - MILANO

Gedruckt auf Papier des Typ "Tevere",
der Papierfabrik "del Sole",
zu 113 und 200 gr

Nachdruck, auch auszugsweise, ohne
Genehmigung von ALFA ROMEO S.p.A.
nicht gestattet.

