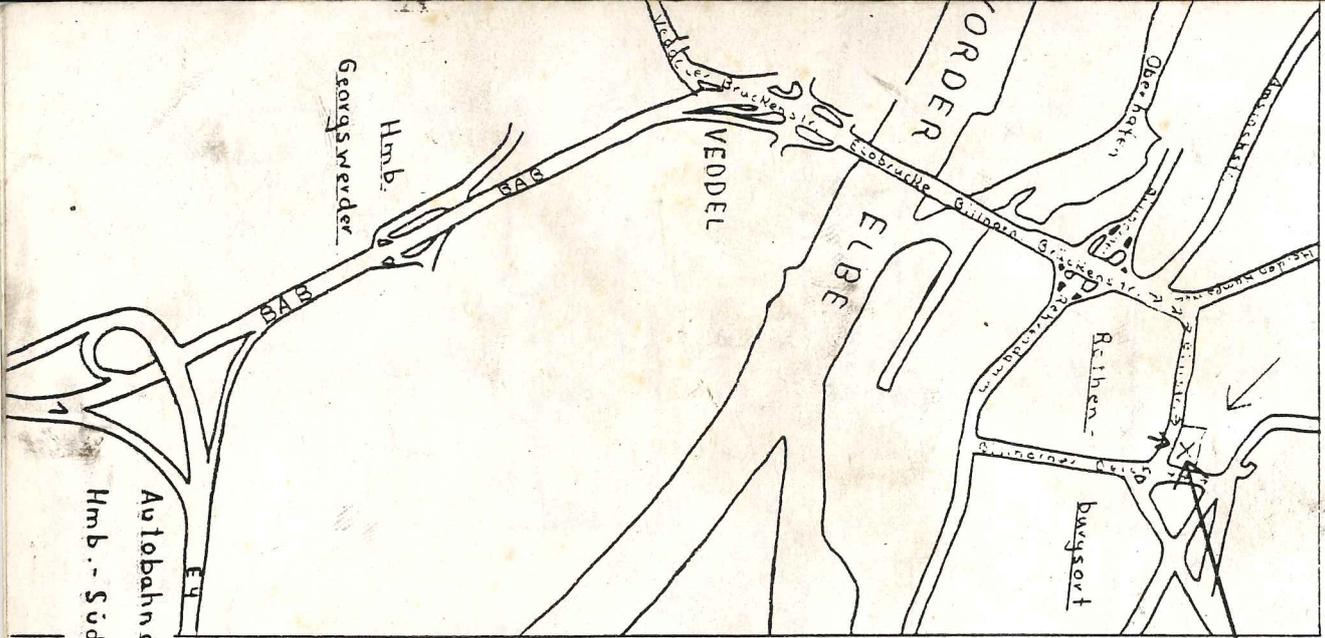


DAMIT SIE UNS LEICHTER FINDEN :



AUTOHAUS R. KÜHN
BILLHORNER DEICH 99
2000 HAMBURG 28
TEL. 040/785146-47

ÖFFNUNGSZEITEN:

MO - FR:
7.00 - 19.00

SA:
8.00 - 13.00

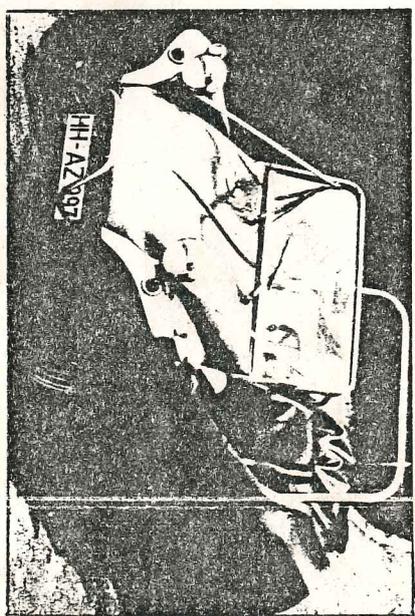
Autobahn dreieck
Hamb. - Süd

BUGGY CENTER

AUTOHAUS R. KÜHN KG

HAMBURG

WILLYS BUGGY



BAUANLEITUNG

Zerlegen eines VW-Käfers

Räder lösen; Wagen aufbocken; Batterie abklemmen; Sitze ausbauen; Räder abschrauben; Nachwelle am linken Achsschenkel lösen und herausziehen; Befestigungsschrauben für Benzintank lösen; Geberkabel für Benzinuhr abziehen; Benzinschlauch vom Tank lösen; Benzintank herausheben; Kabel vom Hauptzylinder abziehen; Verbindungsrohr zwischen Hauptzylinder und Nachlaufbehälter abziehen; Lenkrad von der Lenkung lösen; Lenkschloß lösen (Abrisschraube ausbohren oder zwischen Armaturentafel und Lenkschloß durchsägen); Lenkrohr, Mantelrohr und Lenkschloß herausziehen und Heizschlauch zwischen Motor und Aufbau ausbauen; Motorkabel lösen; Zündspule (15), Ölkontrolle, Startautomatik, elektromagnetische Leerlaufdüse, Lichtmaschine oder Regler und Anlasser.

Schrauben zwischen Chassis und Aufbau lösen:

Unter der Sitzbank sind 4- und vor dem Tank neben dem Bremsflüssigkeitsbehälter sind 2 Schrauben. Alle anderen Schrauben befinden sich auf der Unterseite des Chassis. Der Aufbau kann jetzt abgenommen werden.

Nun werden Motor, Vorderachse und Getriebe ausgebaut.

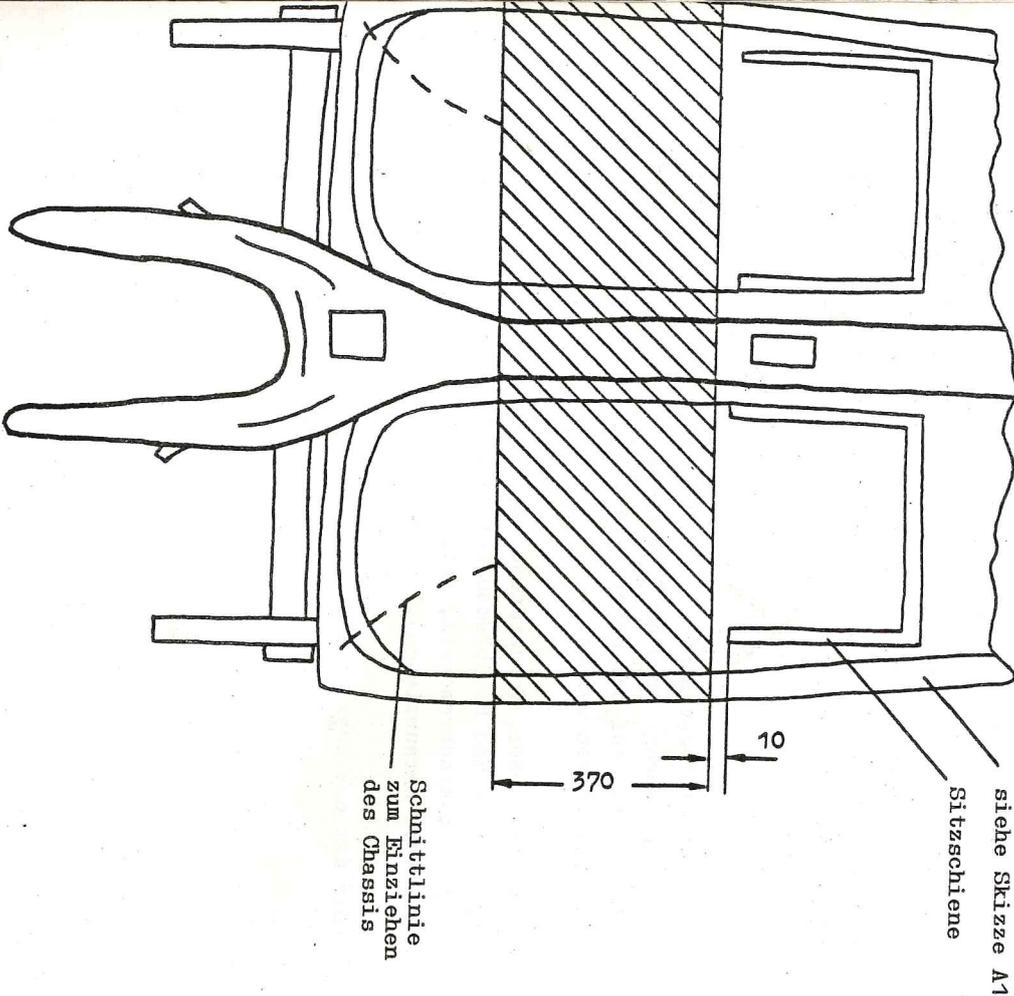
Dann Schalt- und Handbremshebel, Fußhebelwerk, Gaszug, Kupplungs- und Handbremsseil, Heizzüge sowie die Schaltstange (nach vorn herausziehen).

Damit ist das Chassis klar zum Verkürzen!

Verkürzung des Chassis und der Schaltstange

10 mm hinter den Sitzschienen wird quer über das Chassis eine Linie gezogen und genau 370 mm dahinter eine Parallele. Dieses Stück zwischen den Linien muß herausgeschnitten werden. Man benutzt dazu entweder eine Säge, eine Trennscheibe oder einen Schneidbrenner. (Siehe Skizze A).

Skizze A



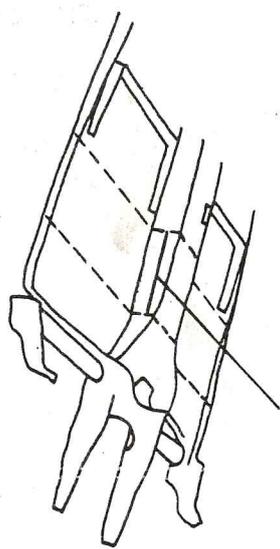
Zuerst das Bodenblech trennen, (nach außen hin nicht ganz durchschneiden, sonst wird das Chassis für die weitere Bearbeitung zu unstabil), dann das Tunneloberteil. Chassis umdrehen und das Tunnelunterteil trennen. Chassis erneut umdrehen und die Ränder trennen. Tunneloberteil in Längsrichtung aufschneiden, und zwar auf beiden Seiten in einer Höhe von 50- 80 mm über dem Bodenblech. Siehe Skizze B.

Tunnelabschnitt entfernen.

Skizze B

Befestigungspunkte der

Längsschnitt



Führungsrohre im Tunnel lösen und den ausgeschnittenen Chassisteil entfernen. Heizungsrohre soweit wie möglich abschneiden (werden nicht gebraucht und stören deshalb nur).

Führungen für Handbrems- und Kupplungsseil, Gaszug sowie die Benzinleitung von ihren hinteren Befestigungen lösen. Ist dies geschehen, so wird der hintere Chassisteil gegen den vorderen geschoben. Die Führungsrohre ragen jetzt alle hinten aus dem Chassis herauf. Sie werden erst gekürzt, nachdem beide Chassisteile miteinander verschweißt sind. Beim Zusammenschieben der beiden Schnittflächen ist darauf zu achten, daß keine seitlichen Abweichungen vorkommen, d.h. das Chassis muß plan sein. Chassisteile heften (von innen nach außen in Abständen von 30 mm). Zwischendurch immer wieder messen, denn erst, wenn die Maße stimmen und das Chassis plan ist, darf geschweißt werden. Um die Festigkeit zu erhöhen, wird über die Tunnelnaht ein Flacheisen von 70 x 3 mm geschweißt. (Gleiches auch auf der Unterseite).

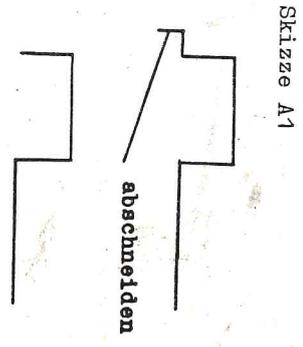
Da sich das Chassis nach vorn verjüngt, passen sie Außenkanten jetzt nicht mehr zusammen. Sie werden begradigt.

Siehe Skizze A1

Der hintere Teil des Chassis kann jedoch auch vor dem Zusammenschweißen eingezogen werden. Siehe auch Skizze A.

Er wird von der Schnittlinie schräg aufgeschnitten und überlappt. Zuerst die äußere Bördelung des Chassis abschneiden und die Wagenheberstütze entfernen.

Die Schaltstange ebenfalls um 370 mm verkürzen, 40-50 mm vor der Bohrung für die Schaltstangenkupplung.



Zur Erzielung größerer Festigkeit sollte die Schaltstange einen Innenring bekommen. Schalthebelaufnahme und Bohrung für die Schaltstangenkupplung müssen unbedingt im genau gleichen Winkel bleiben.

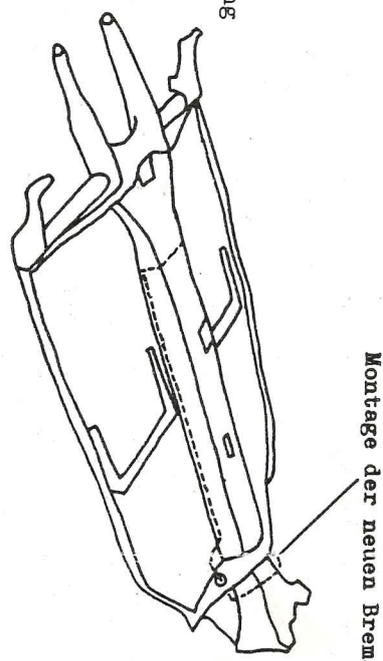
Zusammenbau

Nachdem das Fahrgestell verkürzt ist, dann mit der Montage begonnen werden. Vorher sollte es jedoch gereinigt und wenn möglich gestrichen werden, (in jedem Fall aber an den Schweißstellen). Bremsleitungen- und Schläuche müssen aus Sicherheitsgründen erneuert werden. Bei der Verlegung der Bremsleitungen vom Hauptbremszylinder zum Verteilerstück gibt es zwei Möglichkeiten:

1. Die Leitung wird um 370 mm gekürzt und dann wie in einem VW-Käfer verlegt.
2. Die Leitung wird, wie mit Skizze C gezeigt, verlegt. Es wird also durch die Trennwand ein Loch gebohrt.

Skizze C

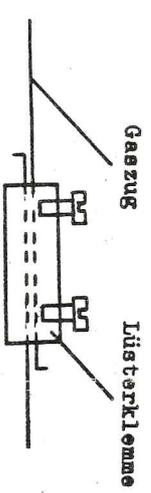
Die Leitung kommt vom Hauptzylinder, läuft über den Rahmenkopf und durch die Bohrung in den Fahrgastraum. Von dort in die Ecke des Rahmentunnels und des Bodenbleches bis hinter die Bohrung zum Verteilerstück.



Nun wird das Getriebe eingebaut, sodann die Schaltung. Erst wenn diese einwandfrei funktioniert, kann das Schaltschloß montiert werden. (Es könnte ja sein, daß die Schaltstange nicht richtig gekürzt wurde).
Danach werden Vorderachse und Motor eingebaut. Beim Einbau aller Teile sollte man beachten, daß Verschleißteile, wie Achsschenkelbolzen, Spurstangenköpfe, Radlager, Bremsbeläge usw. wenn nötig gleich erneuert werden, denn jetzt läßt sich überall besonders gut arbeiten.

Zusammen mit der Vorderachse wird das Stabilisierungsgewicht montiert (keinesfalls die alten Achsschrauben benutzen, da diese nicht lang genug sind).
Die verkürzten Seile werden eingezogen. Der Gaszug wird um ca. 150 mm nach Austritt aus dem Führungsrohr durchgekrieffen, verkürzt und mit einer Lüsterklemme zusammengeschraubt.

Siehe Skizze D.
Fusshebelwerk und Handbremshebel einbauen.
Bremsflüssigkeitsbehälter



provisorisch befestigten. Bremse einstellen und entlüften.
Sollten sich jetzt Mängel an der Bremsanlage zeigen (undichte Leitungen, schlechtes Bodenventil), so sind diese Schäden leichter zu beheben, als bei einem kompletten Fahrzeug.

Nachdem das Rahmengummi auf das Fahrgestell geklebt (genagelt) wurde, kann die Hazard-Buggy-Karosserie aufgesetzt werden. Si sitzt etwas auf Spannung und wird durch leichten Druck auf die Kanten der Seitenteile über den Rahmen gebracht. Sodann ist darauf zu achten, daß die Karosserie mittig auf dem Fahrgestell sitzt.

Die Karosserie von hinten nach vorn festschrauben, und zwar von unten durch die vorhandenen Löcher des Chassis. (Unterlegstücke und große Scheiben verwenden).

Der vordere Teil der Karosserie wird an den Winkeln des Stabilisierungsgewichtes befestigt.

An beiden Seiten der hinteren Stoßdämpferaufnahme kann ein Flachbleisen befestigt und mit der Karosserie verschraubt werden. Dadurch versteift sich das Heck noch besser.

Nun kann ein Großteil der Elektrik verlegt werden.

Der Sicherungskasten kommt vorn links an die Seitenwand, aber so, daß die Haube nicht dagegenstößt.

An der Innenseite der hinteren linken Versteifung wird ein Klemmbrett befestigt. Von dort gehen die Kabel zum Klemmbrett, sowie die Motorkabel werden durch das Rohr an der linken Seite der Karosserie gezogen und treten in der Nähe des Sicherungskastens in den Innenraum des Fahrzeuges aus. Um eine bessere Übersicht zu haben, verwendet man farbiges Kabel (evtl. aus dem alten VW).

Die Anzahl der Kabel von vorn nach hinten:

- 1. Standlicht links
- 2. Standlicht rechts u. Kennzeichn.
- 3. Bremslicht links
- 4. Bremslicht rechts
- 5. Blinkleuchte rechts
- 6. Blinkleuchte links
- 7. Anlasser/Hauptstrom
- 8. Magnetschalter
- 9. Ladekontrolle
- 10. Ölkontrolle
- 11. Zündspule Kl. 15/ Drehzahlmesser
- 12. Ölfernthermometer
- 13. Rückfahrcheinwerfer
- 14. Nebelschlußleuchte

Die Massekabel (sind für jede Leuchte nötig) werden zusammengefaßt und am Motor oder Chassis befestigt.

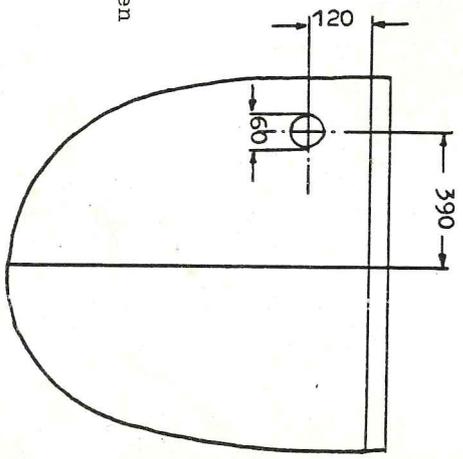
Der Benzintank wird eingebaut. Befestigung wie im VW, mit den gleichen Klemmblechen.

Jetzt die Löcher für die Scheinwerfer und Blinkleuchten bohren. Kabel für die Blinkleuchten so unter die Kotflügel legen, daß die Reifen sie nicht beschädigen können. Die Kabel für die Blinkleuchten und die Scheinwerfer vor dem Benzintank auf der Karosse verlegen und, soweit nötig, zum Sicherungskasten führen. Fußabblendschalter, Hupe und Stopplightschalter einbauen und verkabeln.

Bestückung der Armaturentafel

Einen Kreis von 110 mm Ø an den für den Tacho bestimmten Platz zeichnen und diesen heraus-schneiden. Das Loch für die Benzinnuhr bohren und die Zusatzinstrumente einbauen. Den Wischermotor und das Gestänge einbauen (Die Befestigung an den Wischerwellen genügt).

Skizze E



Blinkrelais, Zündanlaßschloß, Wischer und Lichtschalter einbauen. Armaturen, Schalter usw. soweit wie möglich verkabeln. Das Loch für den Benzineinflüllstutzen bohren. Siehe Skizze E.

Später dann den Einfüllstutzen auf Länge sägen und befestigen.

Vorderhaube aufsetzen und verschrauben. Auf jeder Seite müssen mindestens 4 Schrauben durch die Karosse die Haube halten. Die vorderste Schraube sitzt kurz vor der Ausbuchtung für den Stoßdämpfer (die Montage ist etwas schwierig).

Ist diese Arbeit geschafft, so kann der Rest der Elektrik verkabelt werden. Die Kabel des Armaturenbrettes mit den entsprechend anderen Kabeln bzw. mit dem Sicherungskasten verbinden. Die Scheinwerfer installieren und die Batterie einbauen.

Einbau der Lenkung

Damit das Lenkrad nicht zuweit in den Fahrgastraum hineinragt, muß das Lenkrohr verkürzt werden. Das Lenkrohr am unteren Ende über dem geschlitzten Stück absägen. Einen neuen Schnitt sägen und die Nut feilen. Siehe Skizze F. Jetzt sieht das Lenkrohr genau so wie vorher aus.

Skizze F
neu feilen bzw. sägen
hier abschneiden



Das Lenkgetriebe ggf. lösen und so befestigen, daß zwischen Gelenkscheibe und Tank ca. 5 mm Spielraum ist, dem Flansch für das Lenkrohr folgen und ein kleines Loch in die Spritzwand bohren. Die gedachte Linie zwischen Flansch und Loch über das Loch hinaus verlängern und ein 2. Loch in das Armaturenbrett bohren. Ein Schweißdraht, durch beide Löcher gesteckt, muß den Flansch für das Lenkrohr im Mittelpunkt treffen.

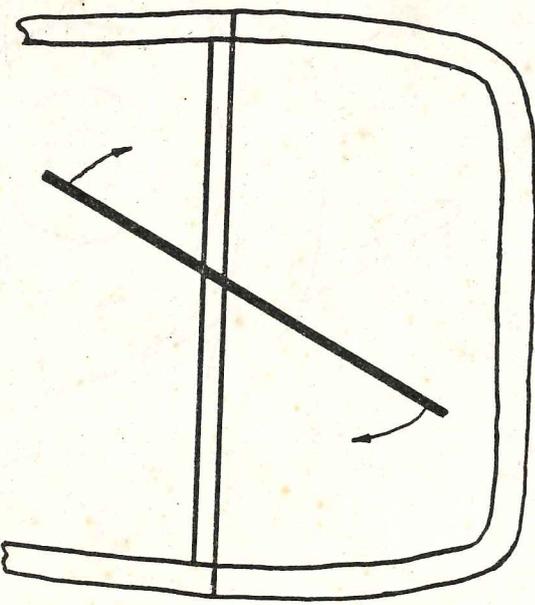
Da das Mantelrohr schräg durch das Armaturenbrett geschoben wird, muß ein Oval ausgefeilt werden, in dem eine kleine Bohrung den Mittelpunkt bildet. Das Mantelrohr soll möglichst stramm eingepaßt sein. Das Loch in der Spritzwand auf 45 mm Ø erweitern und das untere Gummilager für das Mantelrohr einsetzen. Das Mantelrohr durchschieben. Es sitzt jetzt fest im Armaturenbrett und der Spritzwand.

Das Lenkrohr wird eingebaut und mit einer Schelle am Lenkrohrflansch befestigt. Das Kugellager für das Lenkrohr darf nicht vergessen werden. Unter Umständen am anderen Ende des Mantelrohres auch eines anschlagen. Die Blinkerschalter einbauen, das Lenkrad aufsetzen, das Kabel für die Hupe und für den Blinkerschalter verlegen, Damit ist die Lenkung eingebaut.

Einbau des Überrollbügels

Der Überrollbügel muß vor dem Einbau leicht zusammengezogen werden. Siehe Skizze G. Am besten hierzu eignet sich ein altes Abschleppseil. Den Bügel oben leicht nach hinten neigen und unten am Chassis, sowie an den Seiten der Karosserie festschrauben.

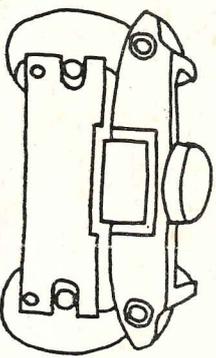
Skizze G



Motorabdeckung

Je nach Motorenart ändert sich die Motorabdeckung. Maschinen aus VW-Käfern oder Transporters werden mit einem Gitter verkleidet. Dieses wird je nach Auspuffart so zugeschnitten, daß alle drehenden und heißen Teile verdeckt sind. Siehe Skizze H. Befestigt wird es mit 3 oder 4 Streben am Motor.

Skizze H



Diese Befestigungspunkte können sein:

Gewindebolzen für Auspuff am Zylinderkopf, Vergaserbefestigung am Ausaugstutzen, Bolzen für Ölpumpendeckel ect.

Scharfe Kanten sind mit einem Keder einzufassen.

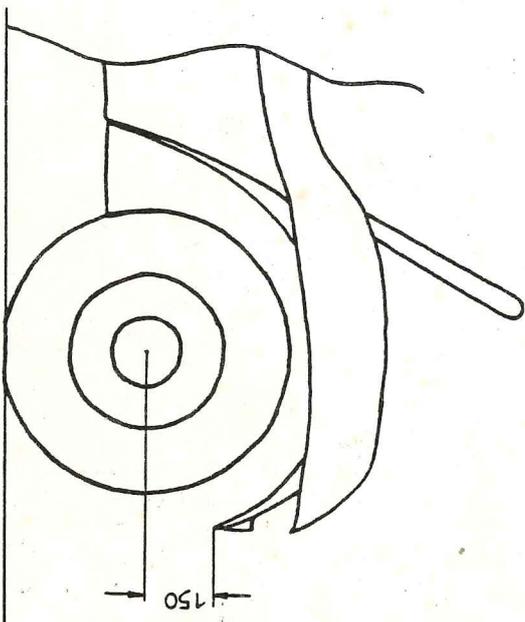
Flachbaumotore sind am besten durch eine Rohrkonstruktion abzudecken. Diese Rohrkonstruktion hat gleichzeitig die

Wirkung einer Stoßstange. Sie wird an der Karosserie befestigt,

so daß der Motor frei schwingen kann.

Die hintere Radabdeckung muß so angebracht werden, daß sie 150 mm über der Radnaben-Mitte abschließt. Siehe Skizze J.

Skizze J



Außer einigen Kleinen Handgriffen, wie z.B. dem Einbau der Sitze, der Montage der Räder ect. ist das Fahrzeug nummehr komplett und kann dem TÜV zur Abnahme vorgeführt werden.

Bitte beachten Sie noch den Hinweis:

Für die Baurat-Abnahme (TÜV) benötigen Sie unbedingt ein Schweißzertifikat, d.h. die Verkürzung des Chassis muß von einem geprüften Schweißer vorgenommen werden. Wir bieten Ihnen ein komplett verkürztes VW-Altchassis mit Schweißbescheinigung an (siehe Preisliste). Überlegen Sie bitte, was Ihnen Ihre Arbeitszeit wert ist.

Wir wünschen Ihnen gutes Gelingen und viel Spaß als zukünftiger

Hazard-Bugista

Hinweise zur Abnahme

Wenn Sie mit Ihrem Hazard-Buggy zur Baurat-Abnahme (TÜV) fahren, müssen Sie vorher folgendes beachten, bzw. besorgen:

1.) Sie müssen mit Schweißbescheinigung für Rahmen und Gebtriebeaufnahme auf das zuständige Verkehrsamt (Zulassungsstelle) gehen, dort wird Ihnen ein neuer Kfz.-Brief ausgestellt. (Ausweis und Versicherungsdoppelkarte mitnehmen)

2.) Zur eigentlichen Baurat-Abnahme müssen Sie dann den neuen Kfz.-Brief den Musterbericht und das Typenschild (Musterbericht und Typenschild liegt dem Bausatz bei) mitnehmen.

3.) Unbedingt erforderlich ist es auch, daß Sie vorher beim TÜV anfragen, ob Schlagzahlen und Schlagbuchstaben vorhanden sind (wenn nicht, welche besorgen). Damit müssen Sie unter Aufsicht eines TÜV-Beamten, an Ort und Stelle die neue Fahrstättel-Nummer in das Fahrgestell, wie technische Angaben in das Typenschild einschlagen. (Größe der Schlagbuchstaben - 5-6mm)

NACHTRAG ZUR BAUANLEITUNG

Motore:

Nur abgasgeprüfte Motore ab Oktober 1976 mit den Kennbuchstaben AS - 1600 ccm 37 KW- 50 PS AB - 1300 ccm 32 KW- 44 PS

D - 1200 ccm 25 KW- 34 PS

Die Kennbuchstaben stehen vor der Motor-Nummer.

Lenkung: Sicherheitslenksäule Original VW Käfer ab Baujahr 1967, kein 1302-1303 Fahrzeug.

Auspuff: Nur Original VW oder andere abgasgeprüfte mit ABE versehende Auspuffanlagen. Teilweise auch in Einzelabnahme ohne ABE

Gurte: Sicherheitsgurte vorn, 3-Punkt mit Prüfzeichen

Sitze: Fahrersitzlehne muß verstellbar sein, mindestens um 20 Grad.

Bremsen: Zweikreisbremsanlage ist Vorschrift

Teilleggarantie

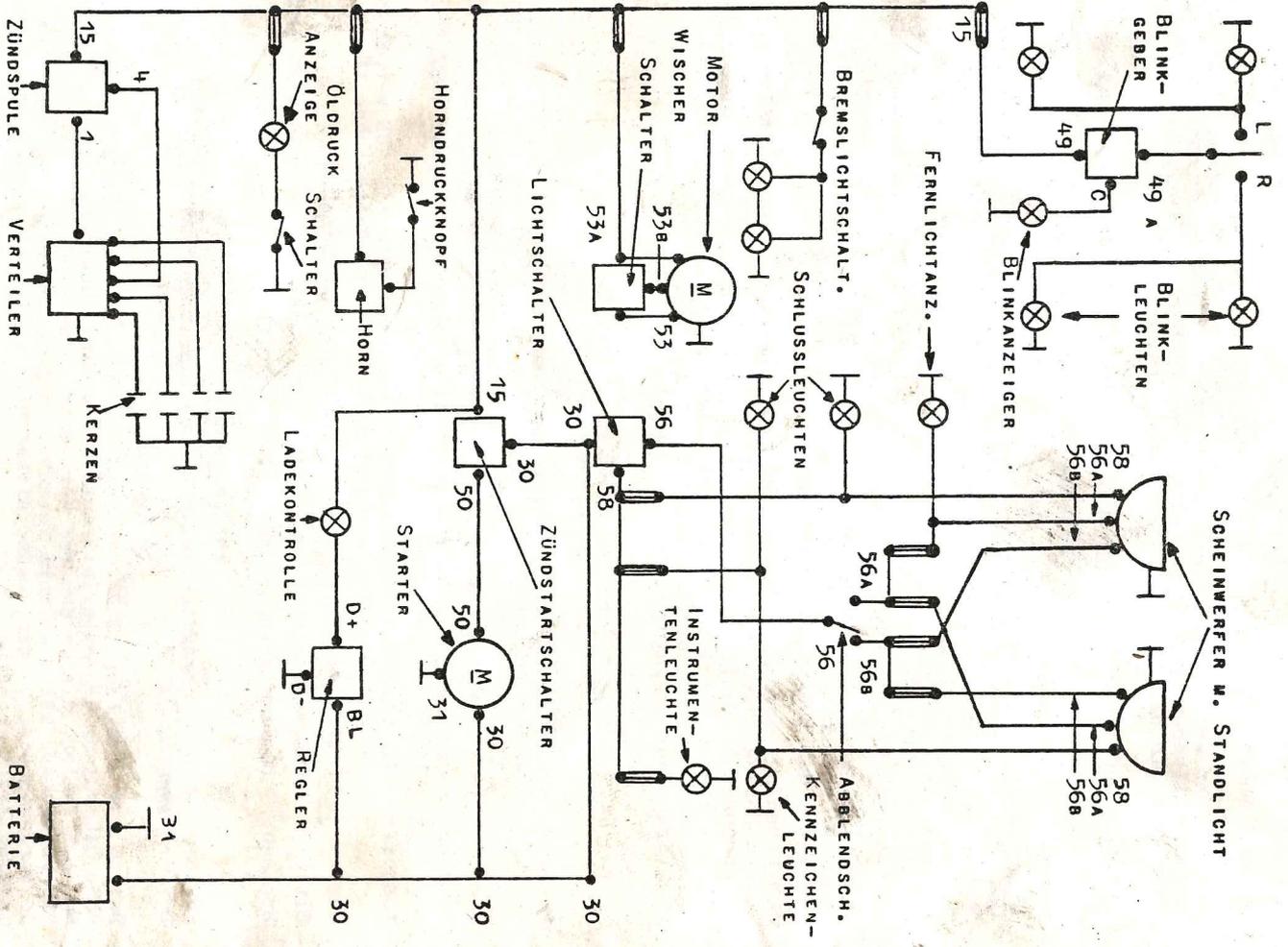
Für die von uns verkauften Teile dieses Bausatzes übernehmen wir eine Material-Garantie von

12 Monaten

Beginn der Garantie ist der Versandtag. Für Schäden, die durch unsachgemäße Behandlung des Materials entstanden sind, übernehmen wir keine Haftung. Nur für Fehler, die in unserem Werk entstanden sind.

Wir übernehmen keine weitere Verantwortung für Beschädigung oder Verlust an Personen oder Gütern, weder direkt noch indirekt, die aus dem Gebrauch unserer Teile entstehen.

Fehlerhafte Teile sind uns spätestens 10 Tage nach Feststellung frei zu übersenden. Wir leisten daraufhin kostenlosen Ersatz oder erstatten den Teilpreis zurück. Gerichtsstand für etwaige Streitigkeiten ist der Ort des Verkäufers.



SCHALTBILD