



## Montageanleitung – Chassistausch am Citroen 2CV

Achtung: Bedingt durch die Verzinkung des Chassis gibt es einen Wärmeverzug!

Die Wanne des Chassis hat deshalb leichte Wellenbildung. Das ist aber nicht schlimm, alle Fixpunkte bleiben erhalten! Wir lassen die Chassis bei 500°C in ein Zinkbad tauchen. Durch diese enorme Hitze ist die Verbindung Zink-Stahl wesentlich besser!

Wir könnten es auch bei 400°C tauchen und es würde keine Wellenbildung geben, allerdings ist die Verbindung Zink-Stahl nicht sehr dauerhaft!

Wir geben Ihnen **11 Jahre** Garantie gegen Durchrostungen auf das Chassis.

Durch unser Zinkverfahren dürfte das Chassis aber ohne Probleme nochmals 10 Jahre halten. Und wenn Sie das Chassis zusätzlich konservieren (was wir empfehlen) ist das Chassis praktisch auf die Ewigkeit geschützt!

### Wichtige Hinweise:

Bevor Sie starten, beachten Sie bitte:

Schrauben lassen sich auch nach 10 Jahren noch problemlos lösen, wenn sie vor dem Einsetzen mit Fett oder Kupferpaste eingestrichen werden!

Beachten Sie die Verschraubungen von 2CV Bremsleitungen, die Abdichtung der Verschraubung ist nicht über die Bördelung, sondern über ein kleines Gummi. Diese unbedingt gegen neue austauschen!! Bei „Enten“ mit Scheibenbremse vorne, Gummis mit grüner Markierung (LHM), bei „Enten“ mit Trommelbremse Gummis mit roter Markierung.

Beachten Sie auch die Bremsflüssigkeiten! (Bei Scheibenbremse nur Hydraulikflüssigkeit Grün „LHM“ benutzen und niemals normale Bremsflüssigkeit! Bei Trommelbremse nur normale Bremsflüssigkeit benutzen!!) Bei Beschädigungen im Zinkauftrag (Transport, abrutschen von Werkzeugen) diese bitte mit Zinkstaubfarbe behandeln!

### Demontage:

Batterie abklemmen, Innenausstattung demontieren, Ersatzreifen nicht vergessen! Motorhaube, Kotflügel und die Haubenwangen demontieren. Türen können montiert bleiben!

Lösen Sie nun im Motorraum: Zugstange Scheinwerferverstellung, Choke und Gaszug, Heizungszüge, Kupplungsseil im Innenraum aushängen, Tachowelle lösen.

Lösen Sie ebenfalls elektrische Verbraucher, dafür vorne am Lampenbaum Steckverbindungen Scheinwerfer lösen, Öldruckkontrolllampe - Steckverbindung lösen, Zündspule Kabel lösen, 3-Fachstecker vom Lichtmaschinenregler abziehen.

Handbremse und Schalthebel lösen. Bremsleitung am Hauptbremszylinder lösen und an der rechten Bremszange.

Nun lösen Sie noch die Lenkrohrschelle an der Lenkung. (Vorderachse)

Innenraum: Kabel Tankgeber lösen (Linkes Radhaus- unter Sitzbank hinten).

Unterm Zündschloss ist eine kleine Verschlusskappe aus Metall. Lösen Sie diese. Nun sehen Sie einen Stelling, der mit Imbußschlüssel zu lösen ist. Nun können Sie die Lenksäule nach oben ziehen. Bitte soweit, dass die Lenksäule vom Zapfen an der Lenkung rutscht. Lösen Sie nun die Schrauben, die den Aufbau mit dem Chassis verbinden. (Entlang der Bodenbleche zum Chassis hin, im Kofferraum sind auch noch 2!, unter der Sitzbank die Verschraubung Gurtfalle und die beiden Schrauben mit extrem großer Unterlegscheibe) Im Bodenblech sind auf jeder Seite 2 Kunststoffpropfen, darunter befinden sich ebenfalls noch Schrauben!

Lösen Sie nun die Schlauchschelle, die den Tankstutzen mit dem Tank verbindet.

Ziehen Sie nun noch die Auspuffanlage und demontieren Sie. (Der Quertopf unter dem Getriebe kann sitzen bleiben.)

Nun können Sie durch schaukeln des Aufbaus diesen vom Chassis lösen. Setzen Sie nun den Aufbau herunter. (2 Mann können die Karosserie tragen, sollte die Karosserie immer noch zu schwer sein, Türen, Rolldach und hinterer Kotflügel demontieren)

Nun steht das Chassis mit der Antriebseinheit komplett vor Ihnen.

Demontieren Sie nun den Motor mit Getriebe, dazu: Antriebswellen am Getriebe lösen, Befestigung Getriebe an der Vorderachse lösen, den Motor lösen. (2 Schrauben, unter Motorlüftergehäuse) Motor und Getriebe kpl. abheben.

Demontieren Sie nun Stoßstange vorne und hinten mit Haltern und den Lampenbaum. Demontieren Sie nun noch den Tank.

Nun steht das Chassis nur noch mit den beiden Achsen und den Federtöpfen vor Ihnen.

Demontieren Sie nun die Stoßdämpfer, dafür an der Vorderachse die seitlichen Abdeckplatten lösen.

Nun lösen Sie bitte die Streben, die von den Federtöpfen zum jeweiligen Schwingarm führen.

(Splint entfernen und Kantbolzen entnehmen.)

Nun demontieren Sie die Vorderachse und die Hinterachse. (Jeweils 4 Schrauben)

Nun noch die Stoßdämpferbolzen ausschrauben.

Nun kommt der Ausbau der Federtöpfe. Diese sind mit Gewinderohren eingeklemmt.

Dazu die 44mm Mutter lösen, die auf der Federtopfseite ist. Wenn Sie diese Mutter gelöst haben, können Sie das Gewinderohr etwas herausziehen, dann wieder Mutter etwas lösen usw.

Schrauben Sie nun von den hinteren Federtopfstreben die Muffen ab.

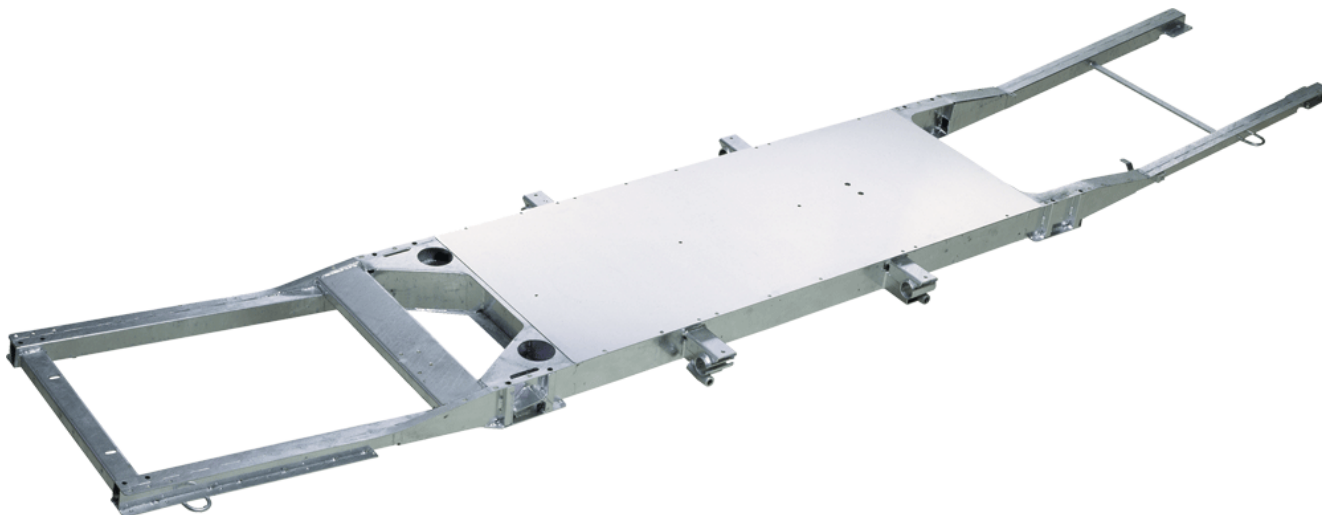
Haben Sie nun beide Gewinderohre für jeden Federtopf gelöst, können Sie den Federtopf entnehmen.

Demontieren sie nun noch die restlichen Teile vom Chassis. (Bremsleitungen, Benzinleitung, Handbremshebel usw.)

So, nun ist die richtige Zeit, die Anbauteile zu überholen und optisch aufzufrischen. (Wenn es nötig ist!)

Überprüfen Sie auch die Karosse von der Unterseite, ob Schweißarbeiten nötig sind. Nie kommen Sie besser an diese Stellen.

Falls Sie eine 1A Restauration durchführen, haben wir ebenfalls passende Teile dafür: Bremsleitungssätze kpl. Edelstahl, Benzinleitungen aus Edelstahl. Natürlich auch kpl. Bodenbleche, Kotflügel usw.



## Aufbau:

Konservieren Sie bitte das neue Chassis mit Hohlraumwachs von der Innenseite und Unterbodenschutz oder vergleichbares von der Außenseite. Dazu entfernen Sie bitte das Deckblech, das für Transportzwecke montiert ist.

Achten Sie darauf, dass die Chassisfertigungsnummer und die Fahrgestellnummer nach der Konservierung noch zu lesen ist!

Nun montieren Sie bitte das Fahrgestell wieder kpl..

Wenn Sie die Schutzbleche unter der Antriebswelle wieder benutzen möchten, trennen Sie diese bitte vom alten Chassis ab und befestigen diese mit Poppnieten am neuen Chassis. Diese Bleche werden aber nicht unbedingt benötigt!

Nun das Deckblech auf das Chassis legen und die Aufschiebemuttern vom alten Chassis auf das neue legen.

Bitte jetzt die beigelegte Dichtung entlang der Verschraubung legen. Dazu das Dichtband doppelt legen. (Zusammenklappen) Sie wundern sich, dass unser Dichtband so klebrig ist. Wir halten nichts von Schaumstoffdichtungen, da sie Wasser ziehen und so Ihre Bodenbleche zum verrosteten bringen.

Unser Dichtband besteht aus verharztem Fett auf Baumwollgewebe, absolut Wasser abweisend und auch noch nach 30 Jahren ohne Probleme zu lösen!

Nun können Sie die Endmontage vornehmen. Es könnte sein, dass sich einige Chassisverschraubungslöcher mit Zink vollgesetzt haben, bitte diese dann Nachbohren!

Bedingt durch die neue Konstruktion des Chassis ist es leider nötig, dass Sie im Lampenbaum ein neues Loch zur Befestigung auf dem Chassis bohren müssen.

Im Chassis ist dieses Loch für die Verschraubung bereits vorhanden.

Ihnen ist mit Sicherheit aufgefallen, dass fast sämtliche Verschraubungen mit M7 Schrauben durchgeführt wurden. Selbstverständlich können Sie diese durch M8 Schrauben mit Muttern ersetzen.

Wir empfehlen Ihnen weiterhin, falls Sie unkundig am 2CV sind, sich ein originales Werkstatthandbuch über den 2CV zuzulegen. Diese können wir Ihnen unter der Bestellnummer 18200 anbieten. (Ca. 700 Seiten)

Wenn Ihr Auto fertig ist, ziehen Sie bitte nach ca. 1000 – 1500 km alle Schrauben nochmals nach, insbesondere die Achsbefestigungsschrauben und vergessen nicht, diese zu sichern!

Gute Fahrt!

**Der Franzose, Osloer Str. 9-11, 49377 Vechta**

**Tel. 04441-9161910 – Fax 9161920**

## 2CV Chassis

Made in Germany

Das Chassis ist mit Hilfe von CAD entwickelt worden!

Das tragende Element ist eine abgewinkelte Wanne, die oben nur mit einem Deckblech verschraubt wird. So kann man jederzeit wieder an den Hohlkörper gelangen (siehe lt. Bild unten)

Die Wanne hat zusätzliche Längsversteifungen eingeschweißt, die aus 3-fach gewinkelten Profilen bestehen.

Im Vorderachsbereich sind zusätzliche Knotenbleche verschweißt, ebenso an den Achsbefestigungen.

Die hinteren Längsträger sind zusätzlich querversteift.

Die Federzylinderaufnahmen werden bei der Herstellung des Chassis in einem Stück durch die ausgelagerten Öffnungen des Chassis geschoben. So ist eine wesentlich höhere Stabilität gegeben, als wenn sie einfach an das Chassis geschweißt werden.

Nr.: 15000

tüv GERT

Made in Germany nach ISO 9001:2008 mit TÜV-Gutachten, extrem stabil, tauchbadverzinkt, über 5.300 mal in Deutschland ausgeliefert, 11 Jahre Garantie gegen Durchrostung.

### Das meistverkaufte verzinkte 2CV Chassis!

Der Franzose  
Automobiltechnik GmbH  
Osloer Straße 9-11  
D - 49377 Vechta  
www.franzose.de  
info@franzose.de

Volksbank Vechta  
Kto.: 137 589 000  
BLZ 280 641 79  
IBAN-Nr.  
DE4428 0641 7901 3758 9000  
BIC-Nr. GENODEF1VEC

UST-IDNR: DE 114162160  
Steuer-Nr. 68/203/66446  
Geschäftsführer:  
Ansgar Olberding  
HRB 111051  
Gerichtsstand ist Vechta

Die Ware bleibt bis zur vollständigen Bezahlung  
unser Eigentum.  
The goods remain our property until full payment.  
Les produits vendus restent propriété du vendeur  
jusqu'au paiement complet de la facture.

CiPeRe France est une filiale du groupe  
allemand Der Franzose Automobiltechnik GmbH  
524 056 017 R.C.S. Paris  
INSEE: G75539713118  
www.cipere.fr  
contact@cipere.fr

Bank account  
Banque CIC EST  
RIB: 30087 33085 00020054701 66  
IBAN-No.:  
FR76 3008 7330 8500 0200 5470 166  
BIC-No.: CMCIFRPP