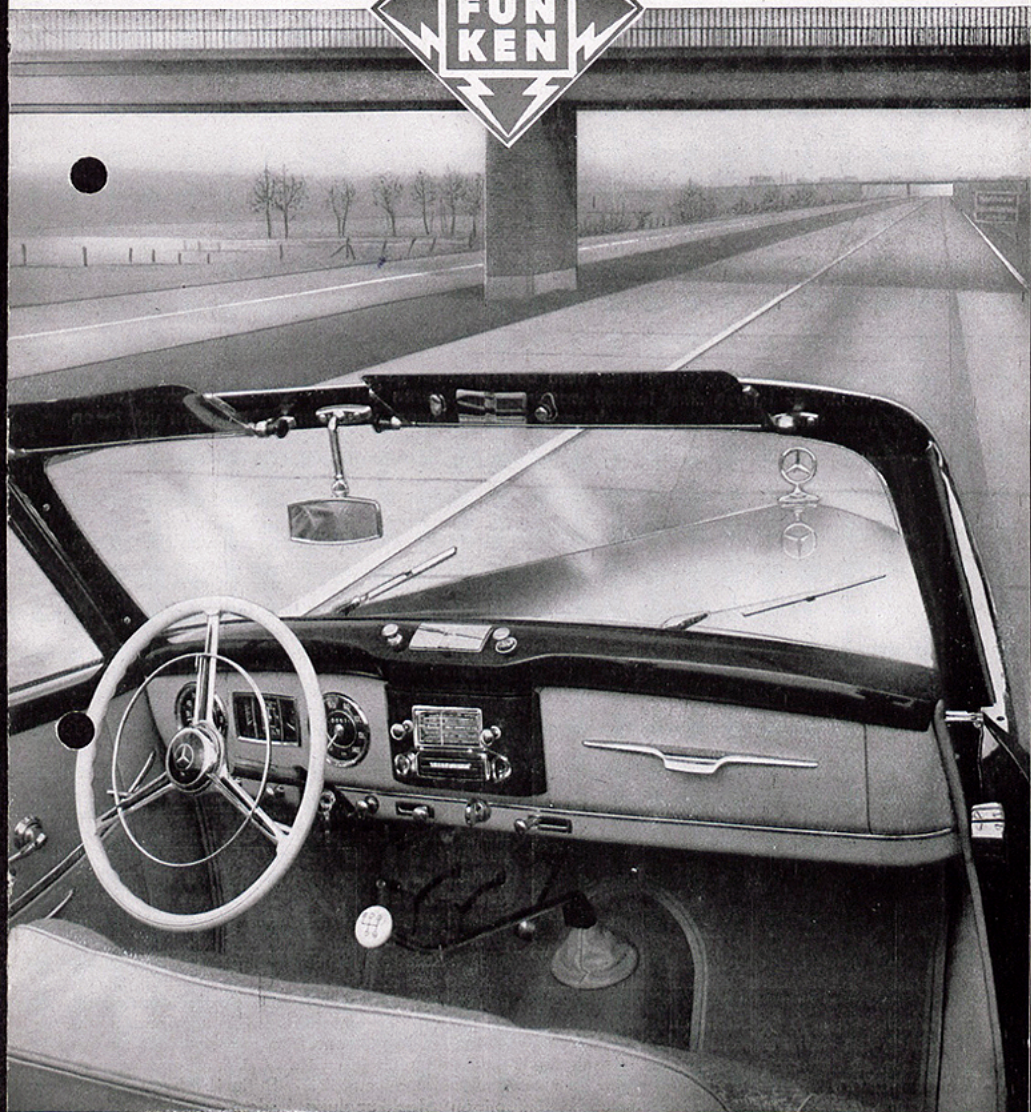


TELEFUNKEN

Autosuper

II A 51 M

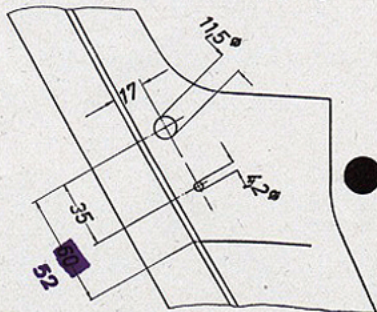


Einbau- und Bedienungsanleitung für den Mercedes 170 S

A) Einbau der Antenne.

Es wird die Seitenantenne Auda 300 S der Firma Richard Hirschmann, Esslingen/Würt. in Rechteinbau verwandt. Hierzu werden das Loch für die Antennendurchführung und das Loch für den Paßstift nach der Maßskizze Abb. 1 auf der rechten Wagenseite angekört und gebohrt. Dabei ist die innere Holzeinrahmung der Windschutzscheibe rundum herauszunehmen. Sie besteht aus einem U-förmigen Holzteil, der nach Lösen der entsprechenden sichtbaren Senkschrauben zu entfernen ist, sowie einer Abdeckleiste für das Armaturenbrett, die nach Lockern zweier rechts und links außen von unten her zugänglicher Zylinderkopfschrauben sowie nach Lösen zweier Holzschrauben nach dem Wageninneren zu abgezogen werden kann. Die Antenne wird dann mittels ihrer Einlochbefestigung durch das im Holm innen befindliche Loch festgeschraubt und das Antennenkabel fest eingesteckt. Das 900 mm lange Antennenkabel wird unter der horizontalen Holzleiste wagerecht verlegt, und der am freien Ende befindliche Winkelstecker in eine solche Lage gebracht, daß er nach der weiter unten beschriebenen Montage des Empfängers in dessen Antennenbuchse eingeführt werden kann. Anschließend wird die Holzabdeckung wieder befestigt.

Abb.1 Bohrmaße für Antennenmontage



B) Einbau des Stromversorgungsgerätes.

Das StrVG IIM (Stromversorgungsgerät) wird symmetrisch zur vertikalen Mittelebene des Wagens hinter dem Empfänger und dem Lautsprecher gemäß der Gesamtschnittzeichnung Abb. 2 montiert. Hierzu sind in den wagerechten oberen Teil der Spritzwand zwei Löcher $6,5 \phi$ nach Maßskizze Abb. 3 anzukörnen und zu bohren. Vor dem Bohren wird von innen



her der eingeklebte Filzbelag in der in Abb. 2 eingezeichneten Trennlinie T mit einem scharfen Messer der Länge nach durchschnitten, auf etwa 100 mm von der Decke gelöst und heruntergeklappt. Nach dem Bohren wird um das linke Loch herum ein Quadrat von ca. 30 mm Seitenlänge aus der aufgeklebten Isolierpappe ausgeschnitten, das darunterliegende Blech sauber blankgekratzt und mit Vaseline leicht eingefettet. Aus dem Filz werden 2 Schlitz je 30 mm breit und symmetrisch zu den Befestigungslöchern ausgeschnitten, so daß die beiden vorgesehenen Schwingmetalle hineinpassen. Dann wird der Filzbelag wieder festgeklebt. Das Stromversorgungsgerät mit angeschraubten Schwingmetallen und Kurzschlußbügel über dem linken Schwingmetall wird dann hochkant mit der Kabelseite nach oben, der Befestigungsseite nach rechts von unten her in die Kammer hinter dem Lautsprecher eingeführt, dort so gedreht, daß die freien Bolzen der Schwingmetalle nach oben zeigen, und so nach oben gebracht, daß zunächst ein Bolzen durch sein Befestigungsloch dringt. Auf den zunächst eingebrachten Befestigungsbolzen wird die zugehörige Zahnscheibe und Mutter lose aufgesetzt, um ihn am Zurückrutschen zu verhindern. Anschließend wird der zweite Bolzen durch sein

Befestigungsloch gebracht und ebenso gesichert. Die Schwingmetalle sind genügend nachgiebig, um entsprechende leichte Querverschiebungen des Stromversorgungsgerätes zu gestatten, so daß auch das zweite Befestigungsloch leicht gefunden wird. Anschließend werden die Muttern der Befestigungsbolzen fest angezogen. Das einadrige Batteriekabel und der kürzere, zum Gerät führende, in einer fünfpoligen Steckkupplung endende Kabelschwanz

3) Entstörung der Zündspule.

Unter den linken Fuß der Zündspule wird der Masseanschluß eines 3 μ F-Kondensators geklemmt, dessen + Litze mit an Klemme 15 gelegt wird.

4) Entstörung der Kerzen.

Jedes der 4 Zündkabel wird mit einem Entstörstecker versehen. Dazu werden die ursprünglichen Steckvorrichtungen entfernt und die Stecker so auf die Isolation geschraubt, daß ihre zentralen Spitzen gute elektrische Verbindung mit der Kabelseele erhalten.

5) Entstörung der gemeinsamen Zündleitung.

Die Hochspannungsleitung zwischen der Zündspule und dem Zündverteiler ist von Daimler-Benz mit einem Winkelenstörstecker versehen. Eine weitere Entstörung erübrigt sich.

6) Masseverbindung des Motorblocks.

Der Motorblock des Fahrzeuges ist an sich schon mit der Karosseriemasse verbunden. Diese Masseverbindung genügt in der Regel.

Bei allen diesen Entstörarbeiten ist auf sorgfältiges Blankmachen der Verbindungsstellen zu achten. Die Herstellung einer blanken Oberfläche soll im allgemeinen mit einem scharfen Messer erfolgen. Dabei sind nicht nur der Untergrund, sondern auch entsprechende Unterlegscheiben zu bearbeiten. Die Kontaktstellen sind zur Verhütung von Korrosion mit säurefreiem Fett (Vaseline) leicht einzufetten. Auch bei der Montage der Antenne ist die Innenseite des Karosseriebleches um das Montageloch herum sorgfältig blankzumachen.

Die geschilderten Maßnahmen sind auf eine sichere Fahrzeugentstörung abgestellt. Man prüft ihre Wirksamkeit bei geschlossener Motorhaube, abgeschalteter Antenne (Winkelstecker gezogen!) und wechselweise laufendem und stillgesetztem Motor. Prüfung mit angeschalteter Antenne in der Garage oder Werkstatt kann zu Irrtümern und Fehlschlüssen führen, da dann einmal alle möglichen nicht vom Fahrzeug stammenden Störungen von der Antenne aufgenommen werden, zum anderen Wagenstörungen von Dach und Wänden auf die Antenne reflektiert werden und einen Störpegel vortäuschen, wie er bei laufendem Motor im Freien nicht besteht.

Sollten die angegebenen Entstörmaßnahmen einmal nicht genügen — dies kann bei ausnahmsweise ungünstigem Zustand des Wagens (Masseverbindungen) und seiner elektrischen Anlage vorkommen — so empfiehlt es sich, Wagen und elektrische Anlage fachmännisch durchsehen zu lassen und dabei besonderes Augenmerk der richtigen Einstellung der Zündanlage schenken.

