

Fensterheber - Reparaturkit einbauen

© by LeeNouks

Hab zwar keine Bilder gemacht, aber ich versuch den ganzen Vorgang mal in Worte zu fassen:

Zuallererst wird die Türverkleidung abgenommen (wie sollte hinlänglich bekannt sein).

Dann macht man sich daran alle Steckverbindungen auf dem Blech zu lösen (Lautsprecher, Spiegel usw.).

Auf der Blechtafel befinden sich im oberen Drittel links und rechts 2 runde Gummistopfen welche sich öffnen lassen.

Dort dahinter kommt man normalerweise an die Schrauben ran, welche den Halter für die Scheibe zuzwingen, d.h. im Normalfall das Fenster ca. 5 cm runterfahren dann kommen die Halter genau hinter diesen Löchern zum Vorschein (ist zwar nicht mehr wichtig wenn die Scheibe schon in der Tür liegt, aber später dann beim Einbau).

Das Trägerblech selbst ist mit ich glaub 10 M6x12 Schrauben festgeschraubt, welche zu lösen sind.

Zuerst muss man aber das Schloss locker machen, welches auf der Stirnseite der Tür mit 2 M8x14 Innenvielzahnschrauben festgemacht ist (dazu wird leider ein eigener Innenvielzahnschlüssel benötigt).

Dann muss der Schließzylinder oder die Blindkappe (je nachdem was man noch hat) ausgebaut werden.

Wie das geht, sollte auch bekannt sein.

Am Aussengriff muss jetzt noch das Seil ausgehebelt werden, welches die Verbindung vom Griff zum Schloss herstellt.

Jetzt kann man eigentlich das Blech schon mal vom Türrahmen etwas wegziehen, aber Vorsicht mit dem Schloss, dass hängt jetzt nur mehr mit einer Kunststoffflasche am Blech!

Wenn man zuerst meint das Blech sei angeklebt, stimmt nicht, die Dichtung welche da drauf ist hält nur besonders gut.

Eigentlich sollte man jetzt hinter das Blech greifen können um die Kabelhalter aus der Verankerung zu lösen.

Dann steckt man den ZV-Motor ab und zieht den Kabelstrang aus dem Blech.

Nun kann man mit einer geschickten "Ausfädelbewegung" das Blech mit der FH-Mechanik von der Tür lösen.

Die Scheibe welche sich in der Tür befindet wird nach oben über die Türdichtung ausgefädelt (und später auch so wieder eingefädelt).

Wenn man die Mechanik mit den Seilzügen nun anschaut sieht man auch gleich wo die Halter gebrochen sind (und auch warum, sch...s billiges Plastikdrecksding).

Jetzt wird's aber erst richtig knifflig!

Nun merkt man sich am Besten mal wie die Seile so verlegt sind und macht am Besten ein Bild davon.

Man soll nicht für möglich halten wie schnell man vergisst wie diese Seile über Kreuz verlegt waren.

Mit dem Reparatur-Kit kommen immerhin 2 der 3 verbauten Seile neu mit, welche auch verbaut werden sollten, auch wenn's nicht einfach ist.

Wenn man sich nun sicher ist dass man in der Lage ist die Seile auch wieder so einzubauen wie's original aussieht, dann fängt man an den FH-Motor (Türsteuergerät) abzubauen (ist mit 3 M6x15 Innentorxschrauben festgemacht).

Wenn der Motor erst mal weg ist, kann man die Mechanik mit den Seilen ganz leicht auf- und abbewegen und bekommt so einmal ein Gefühl dafür wie der Sch...s überhaupt funktioniert (ist sehr hilfreich beim Zusammenbau).

Jetzt ist der Zeitpunkt gekommen wo man die Halter ganz nach oben schiebt um diese mit einer Hebelbewegung aus der Führungsschiene herauszubekommen. Nun sind die Seile lose und können ausgehängt werden (etwas zarte Gewalt ist bei den Umlenkrollen von Nöten).

Dann nimmt man die neuen Ganzmetallhalter und die neue Antriebsmechanik mit den 2 neuen Seilen zur Hand und beginnt dieses Material in umgekehrter Reihenfolge wieder einzubauen.

Vorsicht sei hier beim Einbau der neuen Seile geboten, denn auch die müssen mit mäßigem Kraftaufwand und etwas Gewalt wieder über die Umlenkrollen eingespannt werden, wobei zu Beachten gilt die Seile ja nicht zu verletzen, denn sonst macht das Ganze ja keinen Sinn.

Auch sollten die Kabelbinder von der Schneckenmechanik erst kurz bevor man diese mit dem FH-Motor wieder verschraubt wird, entfernt werden (vorher läuft man Gefahr die Seile aus der Halterung zu lösen, was nur unnötig viel Mehrarbeit mit sich bringen würde).

Wenn man die neuen Halter und die neuen Seile nun drin hat sollte man einen Funktionstest machen (einfach ein paar Mal nach oben und unten schieben) um zu sehen dass der Umbau auch sang- und klanglos funktioniert hat.

Der Einbau erfolgt nun in umgekehrter Reihenfolge und sollte keine grösseren Probleme mit sich bringen.

Wenn die Blechplatte nun wieder montiert ist und alle Kabelverbindungen wieder hergestellt wurden, dann werden die Halter ohne Scheibe in die anfangs schon erwähnte "Montageposition" gefahren um eben die Scheibe montieren zu können.

Nun fädelt man die Scheibe von oben durch die Türdichtung wieder ein und achtet darauf dass Diese auf den beiden Haltern zum Sitzen kommt.

Nun richtet man die Scheibe einmal grob aus (lässt sich um ca. einen halben Zentimeter links und rechts verschieben, sowie auch etwas kippen) und zieht die Befestigungsschrauben auf dem Halten mal locker an (grad soviel das die Scheibe hält).

Dann versucht man mal mit Scheibe runter und rauf zu fahren, aber Vorsicht! noch nicht ganz schließen.

Am Besten stoppt man die Scheibe einen halben Zentimeter unter der oberen Türdichtung und kontrolliert noch mal ob die Scheibe schon ausgerichtet ist (dazu schaut man ob sie parallel zur Dichtung verläuft bzw. schaut am Besten beim intakten Fenster nach wie's dort aussieht).

Wenn man der Meinung ist die Scheibe fährt einwandfrei und passt auch von der Ausrichtung her, dann fährt man diese wieder in die Montageposition und zieht die Schrauben entgültig fest.

Nochmals ein paar mal mit den Scheiben rauf und runter und hoffen das Alles passt (auch drauf achten das der Endstop von der Automatik richtig funktioniert).

Dann wieder Türverkleidung rauf und freuen dass diese Teile nun nie mehr brechen werden.

Eines sei wegen dem Einstellen der Scheiben noch erwähnt :

Anscheinend sind die neuen Ganzmetallbügel etwas anders geformt, denn die Scheiben fahren jetzt nicht mehr ganz in die Tür rein, sondern bleiben im hinteren Bereich ein paar Millimeter aus der Tür herausen (hab ne halbe Stunde lang probiert die einzustellen, geht aber nicht besser!).