

Bauanleitung Evolution

Stand: 02.11.2009

Vorwort

Wir danken Ihnen für den Erwerb dieses hochwertigen Velomobilbausatzes und wünschen Ihnen viel Freude damit und stets eine Gute Fahrt. Bitte lesen Sie sich vor beginn der Montagearbeiten diese Bauanleitung sorgfältig durch. Sollten Details für Sie unklar oder unersichtlich sein, so können Sie uns gerne zwecks Klärung unter 02834-6198 anrufen. Bitte erledigen Sie alle Arbeiten mit größter Sorgfalt und bedenken Sie dass von Ihrer Sorgfalt auch Ihre spätere Sicherheit abhängt. Alle Angaben bezüglich links oder rechts sind in Fahrtrichtung zu sehen.

Das sollte man vor der Montage wissen

Treten Sie einige Meter zurück, gehen Sie in die Hocke und schauen Sie sich das Fahrzeug von der Seite an. Bitte achten Sie darauf dass der Boden des Fahrzeuges parallel zum Fahrbahnboden eingestellt wird. Das ganze bitte unter Belastung, sprich setzten Sie eine andere Person ähnlichen Gewichts ins Fahrzeug, evtl. mit Gewichten angleichen. Im Zweifelsfalle hinten lieber einen Millimeter höher als vorne, damit sich die Luft nicht unter dem Fahrzeug komprimiert sondern nach hinten entspannt. Wenn Sie z.b. die Fahrlage so verändern dass das Fahrzeug hinten zu hoch steht, dann verändern Sie damit auch den Winkel der vorderen Federbeine zum Boden, dies hat dann Auswirkungen auf die Fahreigenschaften da der Nachlauf der Vorderräder verändert wird.

Das Fahrzeug ist von Innen mit einer schwarzmattem Schutzlackierung ausgestattet. Auf dieser haften in der Regel die meisten Kleber nicht oder schlecht. Daher empfiehlt es sich immer vor Klebearbeiten den Schutzlack vollständig abzuschleifen. Dies gilt auch selbstklebendes Material wie z.b. Klettverschlüsse. Das gleiche gilt für Verklebungen am Gelcoat (Aussenlack) z.b. bei der Einklebung der Frontscheibe. Auf dem Gelcoat befinden sich immer noch Trennmittelreste von der Produktion. Um auch hier eine sichere Verklebung zu erreichen ist vorheriges anschleifen aller Klebeflächen unverzichtbar.

1. Lenkgeometrie einstellen.

Das Fahrwerk ist ab Werk schon grob eingestellt, bitte ziehen Sie alle Schrauben und Muttern nach. Kontrollieren Sie die Parallelität der Vorderräder. Das ganze bitte unter Belastung, sprich setzen Sie eine andere Person ähnlichen Gewichts ins Fahrzeug, evtl. mit Gewichten angleichen. Stimmt die Parallelität nicht so, rollt das Fahrzeug schlechter und der Reifenverschleiß nimmt zu. Am besten stellt man die Parallelität mit 2 Zollstöcken ein, die man unter das Fahrzeug legt und jeweils an die Radvorder bzw. -hinterkanten anlegt.



2. Brems- und Schaltzugverlegung

siehe beiliegende Bilder

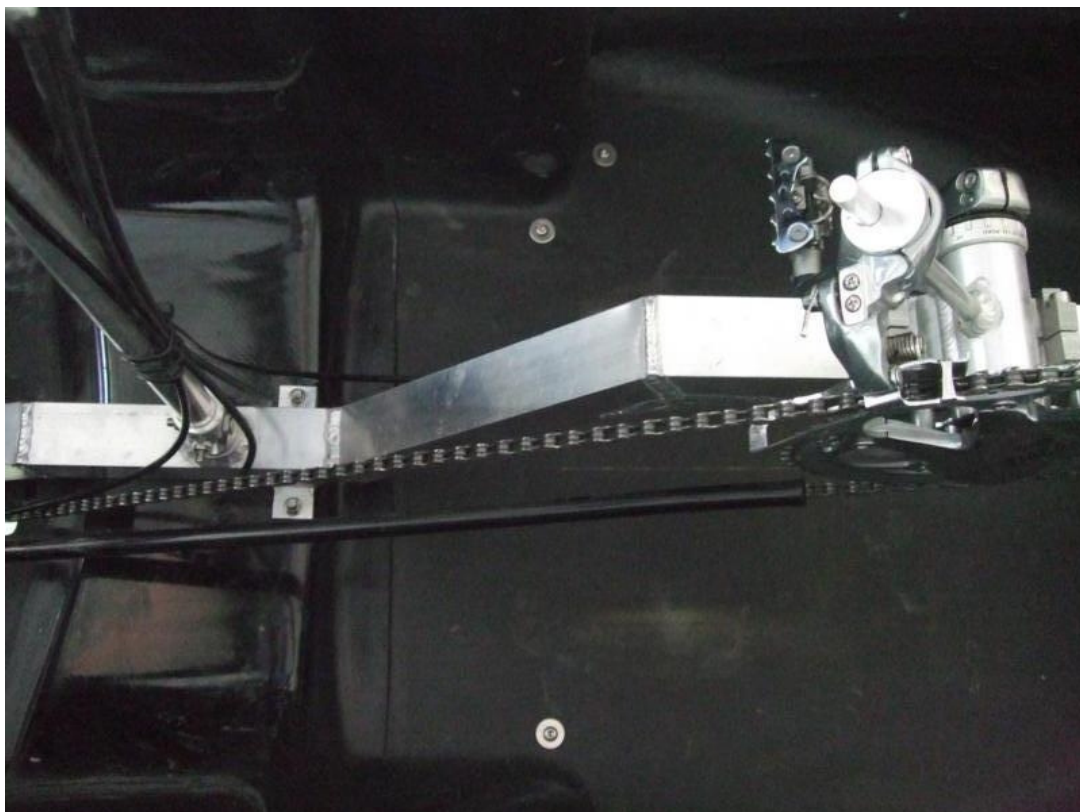






3. Schaltung und Bremsen

Schaltung, siehe beiliegende Herstelleranleitungen. Die Bremsen so einstellen das bei ungezogener Bremse die Räder leicht laufen und keinerlei Bremskräfte erfahren. Bei gezogener Bremse so einstellen daß das Fahrzeug beim Bremsen nicht zu einer Seite hinzieht. Bei neuen Bremsen steigert sich mit jeder Bremsung langsam die Bremsleistung, da sich die Beläge erst noch einschleifen müssen, dann ggf. Bremsen nachstellen. Auch die Federbeine werden mit jedem gefahrenen Kilometer geschmeidiger und komfortabler. Bei Geräuschen die Federbeine von Innen fetten.



4. Frontscheibe einkleben

Warnung: Die Scheibe niemals mit Lösungsmitteln o.ä. in Kontakt bringen, Antirainmittelchen vorher testen. Rain-X wird empfohlen!

Bitte die Scheibe stets mit größter Sorgfalt behandeln und nicht stark knicken oder verformen. Niemals die Scheibe mit einem Messer oder einer Klinge anritzen. Nehmen Sie die Scheibe und überprüfen Sie die Passgenauigkeit, indem Sie die Scheibe in die Vertiefung im Chassis einlegen. Korrekturen an der Kontur können Sie durch abschleifen mit einem Schleifklotz (Korn 120) ausführen. Da die Scheiben computergefräst sind, sind die erforderlichen Korrekturen im Normalfall nur minimal. Kleben Sie nun das Chassis rundherum mit Abdeckband (Malerkrepp o.ä.) neben dem Klebebereich ab, sodass herausquillender Kleber nicht das Chassis berühren kann. Wenn alles passt schleifen Sie die Klebefläche am Chassis sowie an der Scheibeninnenseite vorsichtig mit Schleifpapier Korn 240 an. Entstauben Sie die Klebestellen und spritzen den beiliegenden PU-Montagekleber mit einer Kartuschenspritze als ca. 1cm hohe dicke Raupe mittig auf die Klebefläche am Chassis. Lieber etwas zuviel wie zu wenig!



Nun die leicht aufgebogene Scheibe vorsichtig von oben auf den Rahmen setzen. Dabei aufpassen dass man nicht mit der Scheibe den Kleber wegschiebt. Nun die Scheibe rundherum mit leichtem Druck in den Rahmen drücken, so dass sie möglichst bündig mit der Karosserie sitzt. Soviel drücken bis der Klebebereich vollständig mit schwarzem Kleber gefüllt ist. Durch die Scheibe hindurch kann man den Verlauf des Klebers genau kontrollieren. Sollte die Scheibe z.b. vorne nicht perfekt anliegen wollen oder sie löst sich langsam wieder ab, so können Sie durch strammes überspannen mit Kreppband die Sache in form halten. Nun von Innen mit einem Plastikspatel oder einem spitz geschliffenen Stückchen Holz (Z.b. Eisstiel) am Chassis Entlangfahren und so quasi eine definierte Endkante des Klebers anzeichnen.

Tip:

Nach Möglichkeit nicht oder nur ganz vorsichtig ins Fahrzeug steigen, da es durch verwinden des Chassis zur Verschiebung der Verklebung kommen kann.

Außen nun das Abdeckband mit dem überschüssigen Kleber entfernen. Nachdem der Kleber ausgehärtet ist, in der Regel nach 2 Tagen bei Raumtemperatur, können überschüssiges Material mit dem Fingernagel oder einem Holzspatel entfernt werden. Minimalste Reste lassen sich auch sehr gut mit Poliermitteln entfernen. Erfahrungen haben gezeigt das sich ein dicker Kleberrest nach 2 Tagen viel besser abziehen lässt als nach 1 Tag, da er dann vollständig durchgehärtet ist und beim abziehen nicht ständig abreißt. A

Tip:

Nicht versuchen Kleberreste mit Lösungsmitteln und/oder Putztüchern zu entfernen, das versaut mehr als es bringt. An nicht angeschliffenen Stellen lässt sich der Kleber später gut mechanisch entfernen.

5. Hard/softtopbefestigung

Stecken Sie zuerst die beiliegende Gummidichtung auf das Chassis rund um die Einstiegsöffnung auf.

Tip:

Bitte beginnen Sie rechts oder links vor dem Überrollbügel.

RICHTIG!!!



Nicht oben am Chassis oder oben am Bügel, da an den höchsten Stellen dann Wasser eintreten könnte.

FALSCH!!!



Leichte Schläge mit einem Hammstiel sowie ein Zusammenkleben der Dichtungsenden mit Sekundenkleber haben sich bewährt. Klicken Sie die Scharniervorderteile ins Hardtop ein. Achten Sie darauf dass die Scharniervorderteile richtig eingerastet sind, evtl. Harzreste in den Kugelpfannen können einen korrekten Sitz verhindern. Nun können Sie das Hardtop provisorisch auf die Dichtung aufsetzen und ausrichten. Die angedeuteten Scharnierpassflächen am Chassis sind nur als grobe Richtung zu verstehen. Die genaue Scharnierposition sollte ermittelt werden. Wenn die richtige Stellen gefunden ist richten Sie die Scharniervorderteile parallel aus, und zeichnen Sie deren Kontur mit einem Feinminenfilzstift an. Übertragen Sie nun die Scharnierlöcher mittels Papierschablone und bohren sie. Schrauben Sie alles provisorisch fest und überprüfen Sie ob das Hardtop gut öffnet und dicht schließt. Das aufweiten der Löcher zu kleinen Langlöchern vereinfacht das anschließende Feinausrichten. Anschließend die Schrauben festziehen. Das Hardtop lässt sich im geöffneten Zustand durch einen leichten Seitenschlag mit der Hand vom Fahrzeug abnehmen.

Wenn Sie es noch extra gut machen möchten, können Sie die Scharniere nach dem der perfekte Sitz überprüft worden ist von unten mit dem beigelegten schwarzen PU-Kleber aus der Kartusche am Chassis ankleben. Dazu Scharnierlage anzeichnen, dann die Scharniere noch mal entfernen, Klebestellen leicht anschleifen, entstauben und etwas Kleber drunter, dann Scharniere wieder montieren, ausrichten und festziehen.