

Anleitung zum Einbau der Tachoringe

Die grundsätzliche Vorgehensweise bei den Fahrzeugen ist gleich, Unterschiede zeichnen sich lediglich durch die Platzierung der Schrauben oder der Art der Befestigung ab. Diese Beschreibung gilt universal für alle Fahrzeuge. Für verschiedene Fahrzeuge ist auch eine spezifische Anleitung vorhanden.

- Batterie-Masseband abklemmen.
- Höhenverstellbares Lenkrad (wenn vorhanden) ganz nach unten klappen und herausziehen.
- Bei den meisten Fahrzeugen wird die Verschraubung des Instruments mit einer Blende Abgedeckt. Diese Abdeckung vor bzw. um das Tachogehäuse entfernen. Sie ist entweder nur gesteckt oder bei verschiedenen Fahrzeugen verschraubt. Sollte sich die Abdeckung ohne Gewalt nicht entfernen lassen, auf die Suche nach Verschraubung machen. Plätze für Verschraubung können auch beispielsweise in der Lenksäulenverkleidung selbst sein. Meistens ist jedoch die Abdeckung oben am "Dach" des Tachogehäuses mit dem Armaturenbrett verschraubt. Erfahrungsgemäß ist die Verschraubung meist bei alten Fahrzeugen vor 1990 sehr versteckt angebracht. Üblicherweise werden Kreuzschrauben oder bei den neueren Modellen VW/Audi/Seat/Skoda/BMW häufig auch Torx verwendet (Wer keinen Torx Schraubendreher zur Hand hat, kann evtl. auch einen kleinen 3,5mm Schlitz-Schraubendreher verwenden. Ein Phasenprüfer hat etwa die Breite der Schraube). Besonderheit bei Mercedes: Keine Verschraubung. Hier werden spezielle Ausbauklemmen (ähnlich wie bei Autoradios) benötigt. Ein netter Mercedeservice leiht die Klemmen auch für ein paar Minuten aus.
- Das Kombiinstrument ist fast immer mit genau zwei Schrauben befestigt, die natürlich herausgedreht werden müssen. Die Schrauben sitzen meist am unteren Rand (Bild 3), selten aber auch links und rechts vom Gehäuse.
- Den Tachoeinsatz herausnehmen. Manchmal scheint das Gehäuse wie festgeklebt, was aber nur durch die feste Verschraubung oder die gummiartige Oberfläche des Armaturenbretts kommt. Wir haben allerdings noch nie ein Gehäuse gesehen das tatsächlich festgeklebt war. Also einfach ein wenig wackeln oder an einer später nicht sichtbaren Stelle mit dem Schraubendreher nachhelfen (z.B. Platz der Verschraubung). Zum endgültigen Ausbau müssen die Stecker an der Rückseite abgenommen werden (Bild 4). BMW ist sehr großzügig bei der Länge der Kabel, bei allen anderen Fahrzeugen sind diese aber meist sehr kurz gehalten.
- In allen Fahrzeugen ist der Tacho mit einem oder mehreren breiten Steckern mit den Fahrzeug verbunden. Diese Stecker haben eigentlich immer eine Sperre, damit sie sich nicht von selbst lösen. Entweder müssen die Stecker seitlich zusammengedrückt werden, oder es ist eine Sicherungsklammer vorhanden. Die Stecker lassen sich erst entfernen nachdem die Sicherungsklammer (rosa) nach oben geklappt wurde. Durch das Lösen der Klammer werden die Stecker schon automatisch aus dem Steckergehäuse geschoben. (Bild 5)
- Der Tacho kann nun aus dem Fahrzeug genommen werden.
- Nun muss das Gehäuse vom Amaturenteil abgenommen werden. Die neuen Modelle sind meist nur geclipst, die älteren Modelle meist nur geschraubt. Häufig werden auch Clipse und Schrauben verwendet. Was auch immer, die Schrauben müssen jedenfalls abgeschraubt werden. Die Clipse hebt man am besten vorsichtig mit einem flachen Schraubenzieher an und klemmt etwas dazwischen, so dass sich der Clip nicht wieder von selbst schließen kann. Wurden alle Schrauben und Clipse gelöst, kann der hintere Teil des Tachos abgenommen werden.
- Je nach Modell hängt der Elektronikteil direkt an der hinteren Abdeckung, falls nicht, muss dieser Teil der Tachoeinheit (Platine) vorsichtig abgenommen werden. Bei einigen Fahrzeugen ist hier noch eine art Halteclip vorhanden, der zuvor gelöst werden muss.
- Nun sind also die beiden Gehäuseteile (hinterer Teil mit Elektronik und vorderes Gehäuse mit Scheibe) getrennt.
- Der hintere Teil bleibt unberührt liegen. Auch wenn es verlockend aussieht, nicht an den Zeigern spielen und möglichst die Tachoscheibe nicht anfassen, das gibt Fingerabdrücke!
- Das vordere Gehäuse kann mit einem weichen Tuch oder Küchenpapier ausgelegt werden um Fingerabdrücke zu vermeiden! (Bild 6)
- Da wir keine kaputte Scheibe haben möchten, werden die Ringe von hinten durch die Öffnungen geschoben. Man muss etwas drücken, aber die Ringe gehen durch, bei der Herstellung wurde darauf geachtet das sie passen. Die Ringe also im Winkel von ca. 40° ansetzen und mit etwas Druck durch die Öffnung schieben. Das Aluminium der Ringe ist etwas flexibel und lässt sich leicht verformen ohne dass der Ring beschädigt wird.

Nochmal:

Die Scheibe bleibt also dran. (auch wenn es aussieht als wäre die Scheibe gesteckt, sie ist wirklich geklebt und beim Entfernen geht sie fast immer kaputt!)

Nur bei Astra G, VW-Polo 6N - Modellen ist die Scheibe wirklich nicht geklebt, dass sieht man aber ganz deutlich an großen Clipsen oder Schrauben an der Scheibe.



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4

- Um die Ringe einzukleben sollte man möglichst einen wasserlöslichen Kleber verwenden. Lösungsmittelhaltige Kleber wie Sekundenkleber setzen beim trocken Dämpfe frei, die sich an dem Tachogehäuse, oder der Scheibe niederschlagen können und dort Flecken hinterlassen. Ein UHU Alleskleber oder Kraftkleber ist hierfür bestens geeignet. Einen passenden Kleber erhält man in jedem Baumarkt. Sekundenkleber kann verwendet werden, ist jedoch nicht zu empfehlen. Wir empfehlen den von Tachoringe.de angebotenen Kleber "UHU-Kraft wärmefest" die Tube enthält ausreichend Kleber für mindestens 2-3 Tachogehäuse etc. Dieser Kleber ist wärmefest bis 125°C und ist daher unempfindlich gegen die großen Temperaturschwankungen im Fahrzeug. Jeder weiß wie heiß es in einem Fahrzeug im Sommer und wie kalt es im Winter werden kann. Irgendwelchen Gerüchten "Montage ohne Kleben, nur einclipen genügt" sollte man nicht zu viel Glauben schenken. Wenn es tatsächlich so wäre, warum machen dass die großen Instrumentenhersteller VDO oder Motometer dann nicht? Genau, weil es eben nicht hält. Die Ringe halten scheinbar auch ohne Kleber, jedoch können Erschütterungen und Temperaturunterschiede dazu führen dass die Ringe ohne Kleber herausfallen würden.
- Nachdem die beiden großen Ringe im Gehäuse sind, schiebt man sie ein wenig zur Seite und trägt den Kleber auf die Kanten des Gehäuses auf. Das kann entweder direkt aus der Klebertube passieren, oder mit einem kleinen Stück Draht. Den Kleber nun 1-2 Minuten trocken lassen. Nun den Ring wieder über das Loch heben und vorsichtig absenken. Vermutlich tritt ein wenig Kleber nach unten aus, welchen wir aber erst nach dem Trocknen entfernen. Sollte Kleber an eine sichtbare Stelle des Gehäuses gelangen, sollte dieser am besten gleich abgewischt werden. Kleber auf den Ringen lässt sich auch nach dem Trocknen noch problemlos mit einem Tuch und Autopolitur oder am Gehäuse mit Glasreiniger entfernen.
- Nachdem alle Ringe eingebaut wurden das Gehäuse mit der Öffnung nach oben auslüften lassen und die vorgeschriebene Trockenzeit (bei Sekundenkleber mindestens 8 Stunden) einhalten. Bei dem von uns angebotene Kleber genügen 15 Minuten Trockenzeit. Nun sollte nochmals überprüft werden ob irgendwelche Verschmutzungen oder Klebereste im inneren des Gehäuses zurückgeblieben sind. Mit Autopolitur lassen sich die Ringe sehr gut säubern und auch ein wenig polieren.

Vorschlag:

Trockenzeit lieber um eine halbe Stunde verlängern, ein Salamibrötchen essen, mal aufs Klo gehen, oder einfach ne kleine/große Pause machen. Nach der Pause nochmals kontrollieren ob sich nicht irgendwo ein Krümel in das Gehäuse verirrt hat. Vielleicht ist ja auch noch das ein- oder andere Lämpchen der Beleuchtung zu ersetzen.

Noch ein TIPP: Eine verkratzte Scheibe kann mit Glaspolitur und Polierwatte wieder recht gut auf Hochglanz gebracht werden. Man braucht hierzu nicht die teure Polierpaste für Handydisplays zu verwenden. Unsere Empfehlung ist die Glaspolitur von Turtle-Wax. Eine 500ml. Flasche kostet ca. 6 Euro und kann auch prima für die Fensterscheiben des Fahrzeugs weiterverwendet werden.

- Wenn alles OK ist kann das Kombiinstrument wieder zusammen- und in das Fahrzeug eingebaut werden. Beim Einbau ist in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus vorzugehen. Das fertige Ergebnis kann man nun bewundern. Jedoch nicht während der Fahrt ständig auf die Ringe, sondern auf die Straße schauen.

Nicht zu vergessen sei, dass man den Tacho nicht in Einzelteilen bekommt (nicht mal Abdeckungen) sondern nur die gesamte Tachoeinheit.

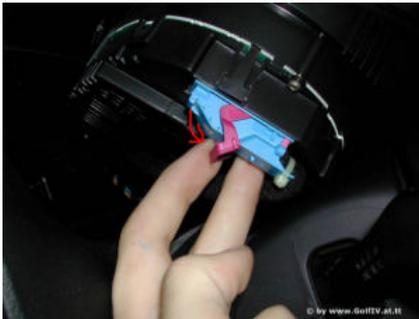


Bild 5



Bild 6

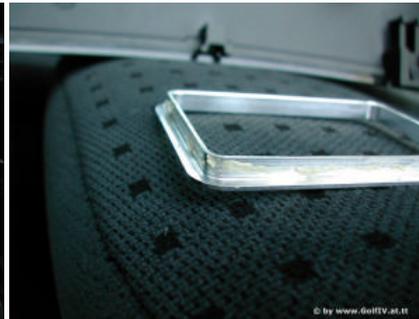


Bild 7



Bild 8

Diese Einbauanleitung ist aus einem Erfahrungsbericht entstanden. Wir bedanken uns für die zur Verfügung gestellten Fotos bei unseren Kunden.

Diese Anleitung ist als Empfehlung zu verstehen. Sollten Sie Verbesserungsvorschläge haben, teilen Sie uns diese bitte mit. Verständlicherweise können wir für Schäden die durch den Einbau entstehen keine Haftung übernehmen.

Sollten Sie fragen zum Einbau haben, können Sie sich gerne an uns oder einen unserer Servicepartner wenden. Unsere Servicepartner übernehmen auch gerne den Einbau für Sie.

Viel Spaß beim Einbau

Wernig und Gross GbR - Tachoringe.de - Pfarrgartenstr. 3 - 63674 Altenstadt