

Liebe „Schrauber“,

Kreuzschlitzschrauben? Nein danke! Sie passen einfach nicht zu einem 170er. So etwas gab es damals noch nicht. Aber – das muss man schon zugeben – gelegentlich haben sie ihre Vorteile. An meinem 170er gibt es deshalb eine Stelle, an der Kreuzschlitzschrauben erlaubt sind. Drei Stück. Und da bleiben sie auch, zumal man sie an dieser Stelle nicht sehen kann. Sonst würde ich darauf verzichten.

Es sind die drei Schrauben M 4 x 15 mit denen man von unten die Kontaktplatte am Lenkrad befestigt. Eigentlich sitzen dort Zylinderkopfschrauben. Will man sie lösen, muss man sich erst mal mit dem Kopf hinter das Lenkrad bemühen, die Schlitz suchen und dann einen Schraubendreher einfädeln. Hat man den Schlitz gefunden, rutscht der Schraubendreher beim Drehen auch leicht wieder ab. Am besten man bleibt bei der Schrauberei gleich die ganze Zeit hinter dem Lenkrad, um den Schlitz im Blick zu haben.

Natürlich geht das. Unzählige Male habe ich es gemacht. Es geht aber auch anders: mit Kreuzschlitzschrauben arbeitet man an dieser Stelle viel bequemer. Hinter das Lenkrad kriechen? Das muss man nicht, man kann „blind“ von vorn arbeiten. Das Werkzeug zentriert sich nämlich selbst und abrutschen kann es auch nicht. Aber nicht nur das Schrauben, auch das Einsetzen der kleinen Schrauben ist leichter, sie haften nämlich am Schraubendreher.



Einen kleinen Nachteil hat das Ganze aber doch: Im Werkzeug muss man nun auch einen Kreuzschlitz-Schraubendreher mitführen.

Wo wir schon dabei sind: Sehr oft sieht man Emaille-Deckel mit Abplatzungen. Das sind die Folgen falscher Abbau-Versuche. Man kann sich leicht aus einem 3 mm starken Draht ein geeignetes Werkzeug zurechtbiegen, das man durch das dünne „vierte Loch“ im Lenkrad einführen kann. Es geht aber auch mit einem



langen 3 mm Inbus Schlüssel ganz gut. Damit drückt man die Platte von hinten ab. Ein vorsichtiger Schlag mit dem Handballen genügt.



Nun muss man nur noch darauf achten, dass die Emaille-Platte nicht auf den Boden fällt und dabei doch noch beschädigt wird. Hat man keine helfende „dritte Hand“, behilft man sich mit einem Klebeband.



Das alles geht natürlich nur, wenn man beim Einbau der Lenkstange darauf geachtet hat, dass bei Geradeausstellung des Lenkhebels auch die „richtige“ Speiche des Lenkrades nach oben steht. Ist aber das Lenkrad - und damit auch die Kontaktplatte - verdreht angebaut, versperrt die Platte den Weg des Drahtes. Dann darf man keinesfalls versuchen, die Emaille Plakette von vorn mit einem spitzen Messer „abzuprökeln“! In einem solchen Fall schraubt die Kontaktplatte mit dem Hupring zusammen ab und drückt erst danach die Plakette ab. Und vergisst dann natürlich nicht, vor dem Zusammenbau die Lenkstange in die richtige Position zu bringen.

Es grüßt Euch Harald Schüßler