

# Monteringsanvisning för rattlås till 120-serien

Sats nr. 281453

Rattläset kan monteras på alla vagnar ur 120-serien med golvväxelspak, utom 4-dörrarsvagnar med chassisnr lägre än 22408.

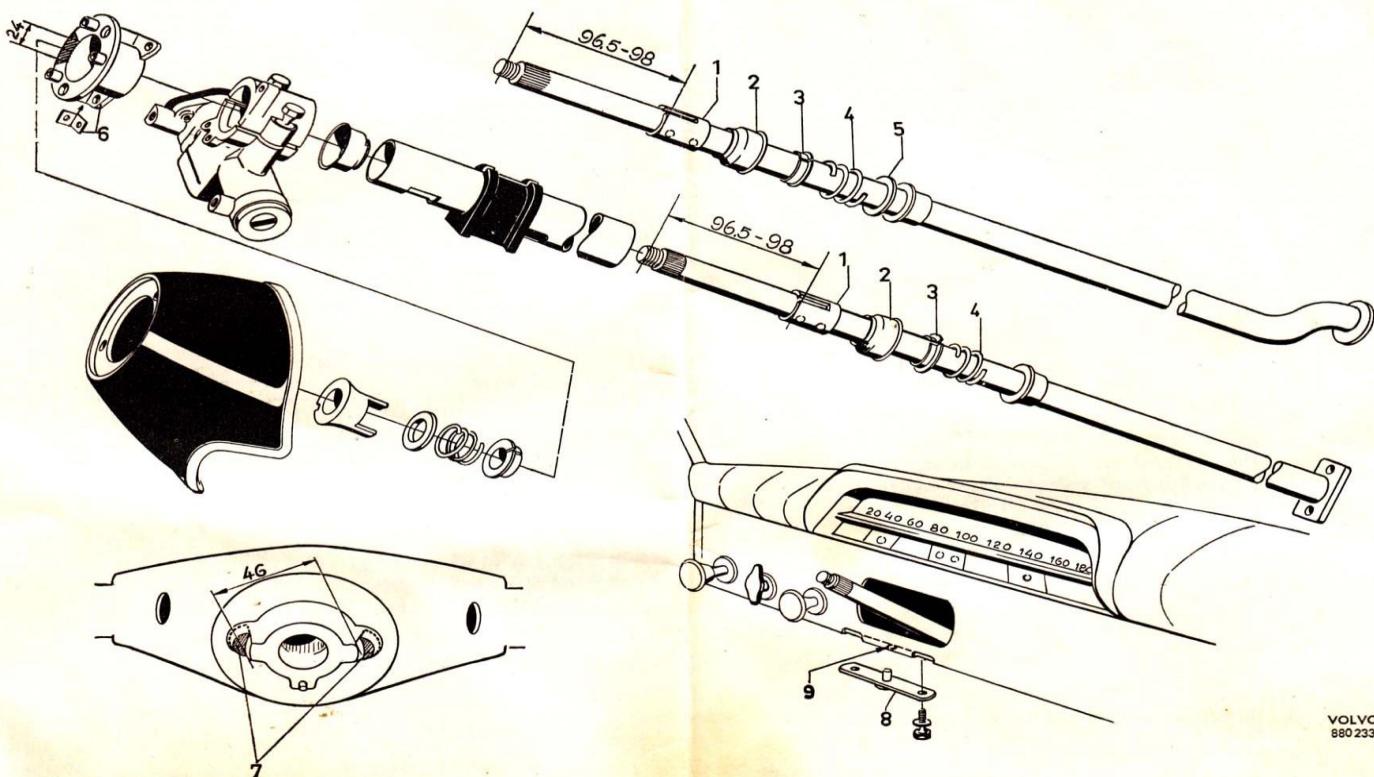
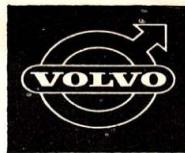


Fig. 1

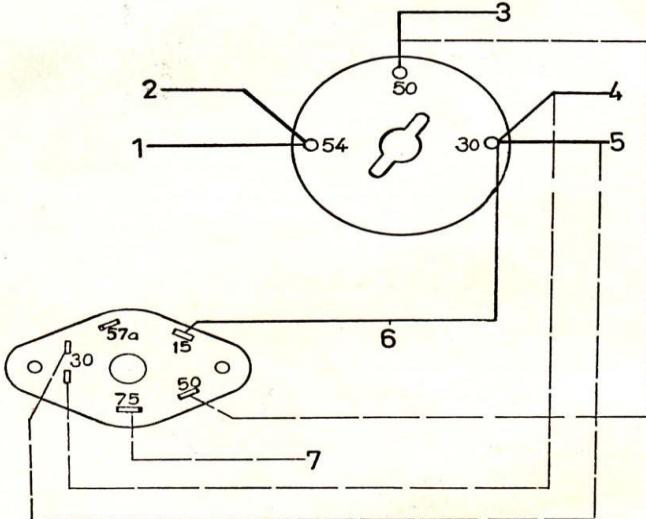
1. Låsklack
2. Rattlager
3. Säte
4. Fjäder
5. Bricka
6. Stomanslutningsbleck för blinkersomkopplarfäste
7. Rattnav
8. Spärplatta för rattröret
9. 8 mm hål för spärplatta

1. Lock sleeve
2. Steering wheel bearings
3. Seat
4. Spring
5. Washer
6. Earth (ground) plate for flasher lever switch attachment
7. Steering wheel hub
8. Interlock plate for steering column
9. 8 mm hole for interlock plate

1. Schließhülse
2. Lenkradlager
3. Lagersitz
4. Feder
5. Scheibe
6. Masseanschlußblech für Blinkerhebel-Befestigung
7. Lenkradnabe
8. Sperrplatte für Mantelrohr
9. Loch, Ø 8 mm, für Sperrplatte

Montering sker enligt följande:

1. Lossa ena batterikabeln.
2. Demontera ratt, körvisarhus, ev. överväxelspak och rattör.
3. Demontera övre rattstång, klipp härvid av signalledningen vid sammankopplingen mellan övre och nedre rattstång. För att rattstången skall gå att dra ur fordras att styrsnäckans tre skruvar lossas så att nedre rattstången kan böjas undan något.
4. Montera fjäder (4, fig. 1), säte (3), lager (2) och, på vagnar av senare årsmodell med en krök nertill på övre rattstången, även brickan (5). Därefter träs låsklacken (1) på och två 6 mm hål borras i rattstången med låsklacken som mall. Låsklackens placering i längdled på stången syns på fig. 1.
5. Nita därefter fast låsklacken så att dess ytterdiameter inte nämnvärt överskrides. Eventuellt slipas nithuvudena något.
6. Klipp, med fasonsax, bort den yttre plåten mellan de avlånga hålen för spärplattans skruvar under instrumentbrädan (se fig. 1). Putsa plåtkanterna så att inga grader kvarstår. Borra ett 8 mm hål (9) mitt emellan skruvarna i förstärkningsplåten som nu syns.
7. Montera den nya gummibussningen för rattröret.
8. Tag ner det befintliga tändningslåset. Demontera låskolven genom att vrida tändningsnyckeln till körläge, trycka in låsstiftet och dra ur låskolven.
9. Klipp av ledningarna som skall flyttas (gäller streckade ledningar på bilderna 1 resp. 2) tätt intill tändningslåset och montera AMP-kontakter på dessa ledningar. OBS! En av kablarna 5 eller 7 skall ha en AMP-kontakt med flagga. Montera den medföljande kabeln på 30 enl. kopplingsschema bild 2 resp. 3.
10. Skär försiktigt upp höljet till kabelmattan så mycket att ledningarna räcker fram till rattläset. Montera täckbrickan i hålet för gamla tändlåset och lås täckbrickor genom att böja upp ett par flikar.
11. Sätt upp det gamla tändningslåset igen och montera de bågge skruvarna, se härvid till att spåret för låskolven står i körläge. Innan det gamla tändlåset monteras skall man trycka ihop fästbygeln så att den kommer närmare tändlåset. Detta göres för att låset skall kunna sättas på plats utan att det behöver sticka ut genom hålet i instrumentbrädan.
12. Träd in rattstången genom hålet i mellanbrädan, drag igenom signalledningen och skarva ihop ledningen vid sammankopplingen mellan övre och nedre rattstång. På vagnar av senare modell med krökt rattstång måste hålet i mellanbrädan ev. filas upp för att brickan på rattstången skall gå igenom.



**Fig. 2. Kopplingsschema 12 volt**

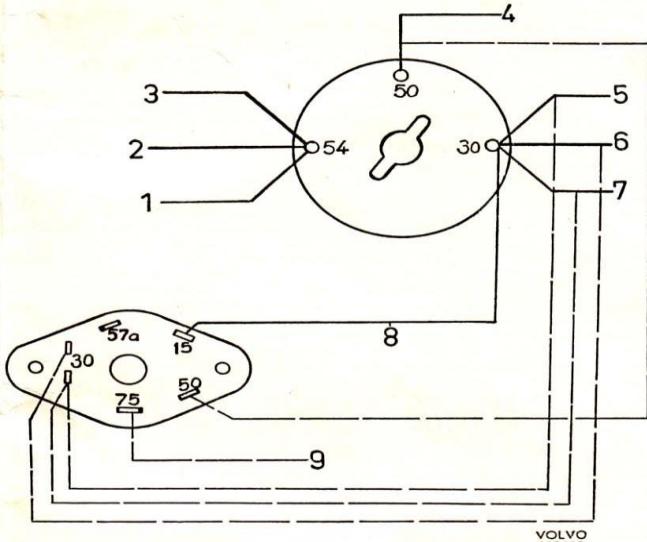
1. Röd 4 mm<sup>2</sup> kabel (sitter kvar)
2. Svart 1,5 mm<sup>2</sup> kabel (sitter kvar)
3. Grön 1,5 mm<sup>2</sup> kabel (flyttas)
4. Svart 2,5 mm<sup>2</sup> kabel (flyttas)
5. Svart 6 mm<sup>2</sup> kabel (flyttas)
6. Röd 4 mm<sup>2</sup> kabel som medföljer
7. Extra urtag för radio o. dyl.

**Fig. 2. Wiring diagram 12 volts**

1. Red 4 mm<sup>2</sup> cable (not moved)
2. Black 1.5 mm<sup>2</sup> cable (not moved)
3. Green 1.5 mm<sup>2</sup> cable (moved)
4. Black 2.5 mm<sup>2</sup> cable (moved)
5. Black 6 mm<sup>2</sup> cable (moved)
6. Red 4 mm<sup>2</sup> cable (enclosed)
7. Extra contact for radio, etc.

**Abb. 2 Schaltplan 12 Volt**

- 1 Rotes Kabel, 4 mm<sup>2</sup> (bleibt)
- 2 Schwarzes Kabel, 1,5 mm<sup>2</sup> (bleibt)
- 3 Grünes Kabel, 1,5 mm<sup>2</sup> (wird versetzt)
- 4 Schwarzes Kabel, 2,5 mm<sup>2</sup> (wird versetzt)
- 5 Schwarzes Kabel, 6 mm<sup>2</sup> (wird versetzt)
- 6 Rotes Kabel, 4 mm<sup>2</sup> (dem Satz beigegeben)
- 7 Extraanschluß für Radio usw.



**Fig. 3. Kopplingsschema 6 volt**

1. Svart 1,5 mm<sup>2</sup> (sitter kvar)
2. Röd 6 mm<sup>2</sup> (sitter kvar)
3. Brun 1,5 mm<sup>2</sup> (sitter kvar)
4. Gul 1,5 mm<sup>2</sup> (flyttas)
5. Röd 1,5 mm<sup>2</sup> (flyttas)
6. Röd 6 mm<sup>2</sup> (flyttas)
7. Vit 2,5 mm<sup>2</sup> (flyttas)
8. Röd 4 mm<sup>2</sup> kabel som medföljer
9. Utag för radio el. dyl.

**Fig. 3. Wiring diagram 6 volts**

1. Black 1.5 mm<sup>2</sup> (not moved)
2. Red 6 mm<sup>2</sup> (not moved)
3. Brown 1.5 mm<sup>2</sup> (not moved)
4. Yellow 1.5 mm<sup>2</sup> (moved)
5. Red 1.5 mm<sup>2</sup> (moved)
6. Red 6 mm<sup>2</sup> (moved)
7. White 2.5 mm<sup>2</sup> (moved)
8. Red 4 mm<sup>2</sup> cable (enlosed)
9. Contact for radio, etc.

**Abb. 3 Schaltplan 6 Volt**

- 1 Schwarzes Kabel, 1,5 mm<sup>2</sup> (bleibt)
- 2 Rotes Kabel, 6 mm<sup>2</sup> (bleibt)
- 3 Braunes Kabel, 1,5 mm<sup>2</sup> (bleibt)
- 4 Gelbes Kabel, 1,5 mm<sup>2</sup> (wird versetzt)
- 5 Rotes Kabel, 1,5 mm<sup>2</sup> (wird versetzt)
- 6 Rotes Kabel, 6 mm<sup>2</sup> (wird versetzt)
- 7 Weißes Kabel, 2,5 mm<sup>2</sup> (wird versetzt)
- 8 Rotes Kabel, 4 mm<sup>2</sup> (dem Satz beigegeben)
- 9 Anschluß für Radio usw.

13. Montera övre rattlager, i rattrörets övre del, träd på rattröret och knacka försiktigt nedre rattlager i läge. Tryck på rattröret. Genom att sätta på rattläset med påsatt fäste för blinkersomkopplare (se 6 fig. 1) och trycka på denna så långt som möjligt kan man mäta avståndet mellan läsets främre kant och instrumentbräden. Detta skall då vara c:a 3 mm.
14. Rattstaget monteras tillfälligt med de gamla skruvarna löst isatta i instrumentbrädan och med spärrplattans tapp (8, fig. 1) stickande in i rattören.
15. Montera rattläset med fästet för körvisaromkopplaren påmonterat (montera endast nedre skruv). Montera även stomanslutningsblecket 6 på fig. 1. Skjut rattläset på rattören så långt som möjligt och vrid det så att låscylindern kommer vägrätt. Drag därefter klämskruvorna till rattläset så hårt att bultskallarna går av.
16. Montera körvisaromkopplaren och stomanslutningsledningen från kabelmattan.
17. Träd på kontakterna på det nya tändlåset enl. kopplingsschema på fig. 2 resp. 3.
18. Montera hus för körvisaromkopplaren.  
OBS! Om vagnen är utrustad med överväxel får man borra upp hål i husets förstärkning för överväxelomkopplaren.
19. Montera sätte för övre rattaxellager, fjäder, bricka (endast en, även om det tidigare varit flera monterade) och medbringare för körvisaromkopplare.
20. Montera ratt och signalring. Rattar märkta med CCC inne i navet måste sågas av så som de streckade linjerna vid 7 på fig. 1 visar. Diametern på rattnavet får ingenstans överstiga 46 mm (se fig. 1).
21. Drag fast skruvorna till spärrplattan hårt så att rattstaget kröker sig till riktig passform. Byt därefter ut skruvorna mot nya med avdragbara skallar och drag dessa skruvorna till skallarna bryts av.
22. Koppla batterikabeln.

#### ANMÄRKNING

##### Justering av fäste för blinkersomkopplare

På vagnar av 1964 års modell eller äldre är som standard monterat en blinkersomkopplare som inte passar direkt i det fäste (se 6 fig. 1), som medföljer satsen. Denna blinkersomkopplare har numera utgått och vid allt byte av omkopplare monteras alltså det senare utförandet. Men vill man behålla den gamla omkopplaren får man såga bort det fält som är mätsatt och streckat på fäste 6 i fig. 1.

## Kit No. 281453

The steering wheel lock can be installed on all vehicles in the 120-series with a floor-mounted gear lever, except 4-door version with chassis numbers lower than 22408.

1. Disconnect one of the battery leads.
2. Remove the steering wheel, direction indicator lever switch housing, overdrive switch lever (if fitted) and steering column jacket.
3. Remove the upper steering column section and clip off the horn cable at the joint between the upper and lower steering column sections. To draw out the steering column, slacken the three bolts on the steering box so that the lower steering column section can be bent slightly to the side.
4. Fit the spring (4, Fig. 1), seat (3), bearings (2) and, on late prod. vehicles with a stirrup at the bottom of the upper steering column section, also the washer (5). Then slide on the lock sleeve (1) and drill two 6 mm (approx. 1/4") holes in the steering column, using the lock sleeve as a template. The location of the lock sleeve on the column can be seen from Fig. 1.
5. Now rivet the lock sleeve to the column, making sure that it does not "bulge" out. If necessary, grind down the rivet heads slightly.
6. With a pair of scissors clip off the outer plate between the oblong holes for the interlock plate screws under the dashboard (see Fig. 1). Polish the edges of the plate to remove any burr. Drill an 8 mm (5/16") hole (9) in the middle between the screws in the reinforcing plate which is now visible.
7. Fit the new rubber bush for the steering column jacket.
8. Take out the ignition key lock. Remove the lock plunger from the lock by turning the key to the driving position and pressing in the lock pin.
9. Clip off as near the ignition key lock as possible those cables that must be moved (see the dash lines in Figs. 1 and 2). Fit AMP-contacts to these cables. One of the cables 5 or 7 in Fig. 3 will have an AMP-contact with a sleeve. Fit the cable enclosed with the kit to 30, see wiring diagrams 2 and 3.
10. Carefully cut up so much of the cable harness sleeve that the cables can reach the steering wheel lock. Insert the cover washer in the hole for the old ignition key lock and lock cover washers by bending up a couple of tabs.
11. Re-fit the old ignition key lock as well as the two screws. Make sure that the slot for the lock plunger is in the driving position. Before fitting the ignition key lock, compress the attaching clasp so that it can come nearer to the lock. This is done to enable the lock to be placed in position without having to project out through the hole in dashboard.
12. Insert the steering column down through the hole in the bulkhead and pull through the horn cable. Link the cable together at the junction between the upper and lower steering column sections. On late prod. vehicles with bent steering column, the hole in the dashboard must be filed wider to permit the steering column to pass through.
13. Install the upper steering wheel bearing and the upper section of the steering column jacket. Slide the lower steering wheel bearing onto the steering column jacket and tap it carefully into position. Press on the jacket. By fitting the steering wheel lock with flasher lever switch attachment (see 6, Fig. 1) on and by pressing it down as far as possible the distance between the front end of the lock and the dashboard can be measured. This should be about 3 mm (1/8").
14. The steering wheel stay is temporarily fitted with the old screws in the dashboard and with the lock plate pin (8, Fig. 1) sticking into the steering column jacket.
15. Fit the steering wheel lock with the attachment for the direction signal lever switch (fit the lower screw only). Fit also the earth (ground) plate (6, Fig. 1). Push the steering wheel lock onto the jacket **as far as possible** and turn it so that the lock cylinder is horizontal. Then tighten the clamping screws for the steering wheel lock so much that the screw heads shear off.
16. Install the direction indicator lever switch with the earth (ground) lead from the cable harness.
17. Fit on the contacts according to the wiring diagram on Figs. 2 and 3 respectively.
18. Fit the housing for the indicator lever switch.  
N.B. If the vehicle is fitted with an overdrive, holes must be drilled in the housing reinforcement for the overdrive lever switch.
19. Fit the bearing seat on the upper steering column section, also the spring, washer (only one, even if several were fitted previously) and flange for the indicator lever switch.
20. Fit the steering wheel and horn ring. Steering wheels marked CCC inside the hub must be sawn off as indicated by the dash lines (see 7, Fig. 1). Nowhere must the diameter of the steering wheel hub exceed 46 mm (3/16") (see Fig. 1).
21. Tighten the stop plate screws so hard that the steering wheel stay bends to a correct fit. Then replace the screws with new ones having shear-off heads. Tighten the screws until the heads shear-off.
22. Connect the battery lead.

## REMARKS

### Adjustment of attachment for flasher switch lever

On 1964 models or older, a flasher switch lever is fitted which does not suit the attachment (see 6, Fig. 1) accompanying the kit. This type of flasher switch lever is no longer in production so that when replacing it, the new switch must be fitted. However, if you wish to retain the old type of lever switch, you must saw off the section which is measured and lined on the attachment (6, Fig. 1).

**Satz-Nr. 281453**

Das Lenkradschloß kann an allen Fahrzeugen der Serie 120 mit Mittelschaltung eingebaut werden. (Ausnahme: 4türig mit Fahrgestell-Nr. unter 22408.)

1. Ein Batteriekabel lösen.
2. Lenkrad, Blinkergehäuse, wenn vorhanden Overdrivehebel und Mantelrohr ausbauen.
3. Obere Lenkspindel ausbauen, dabei die Signalhornleitung an der Verbindung zwischen oberer und unterer Lenkspindel abschneiden. Damit die obere Lenkspindel herausgezogen werden kann, müssen die drei Schrauben des Lenkgetriebes gelöst werden, damit die untere Lenkspindel etwas zur Seite gebogen werden kann.
4. Feder (4, Abb. 1), Lagersitz (3), Lager (2) und bei Fahrzeugen neueren Modells mit einer Krümmung unten an der oberen Lenkspindel auch die Scheibe (5) einbauen. Danach wird die Schließhülse (1) aufgeschnitten und zwei Löcher, Ø 6 mm, werden in der Lenkspindel mit der Schließhülse als Vorlage ausgebohrt. Die Lage der Schließhülse in Längsrichtung auf der Lenkspindel geht aus Abb. 1 hervor.
5. Danach die Schließhülse festnieten, so daß deren Außendurchmesser nicht nennenswert überschritten wird. Wenn erforderlich sind die Nietköpfe etwas abzuschleifen.
6. Mit einer Blechscheren das äußere Blech zwischen den länglichen Löchern für die Schrauben der Lenksäulenstrebe unter dem Armaturenbrett wegschneiden (siehe Abb. 1). Die Blechkanten abfeilen, bis diese glatt sind. Ein Loch (9), Ø 8 mm, in der Mitte zwischen den Schrauben in dem jetzt sichtbaren Verstärkungsblech ausbohren.
7. Die neue Gummibuchse für das Mantelrohr einbauen.
8. Das vorhandene Zündschloß herausnehmen. Zündschlüssel in Fahrstellung drehen, Sperrstift einzudrücken und den Schloßkolben herausziehen.
9. Die Leitungen, die versetzt werden sollen, dicht am Zündschloß abschneiden (siehe gestrichelte Leitungen auf den Schaltplänen Abb. 2 und 3) und auf diesen Leitungen Flachstecker einbauen.  
**ZUR BEACHTUNG!** Eines der 5- oder 7-mm-Kabel soll einen Flachstecker mit Anschlußblech haben. Das dem Satz beigelegte Kabel auf Anschluß 30 einbauen, siehe Schaltpläne.
10. Die Hülle des Kabelbündels vorsichtig so viel aufschneiden, daß die Leitungen bis zum Lenkradschloß reichen. Die Deckscheibe in der Öffnung für das alte Zündschloß einbauen und die Deckscheiben sichern, indem einige Zacken hochgebogen werden.
11. Das alte Zündschloß wieder einsetzen und die beiden Schrauben einbauen. Hierbei beachten, daß die Nut für den Schloßkolben in Fahrstellung steht. Vor Einbau des alten Zündschlosses ist der Befestigungsbügel zusammenzudrücken, bis dieser näher zum Zündschloß kommt. Dies ist vorzunehmen, damit das Schloß angebracht werden kann, ohne daß es aus der Öffnung im Armaturenbrett herausragt.
12. Lenkspindel durch die Öffnung in der Zwischenwand einführen, Signalhornleitung durchziehen und die Leitung an der Verbindung zwischen oberer und unterer Lenkspindel zusammensetzen. Bei Fahrzeugen neueren Modells mit einer Krümmung unten an der Lenkspindel muß die Öffnung in der Zwischenwand aufgefeilt werden, damit die Scheibe auf der Lenkspindel durchgeht.
13. Oberes Lenkradlager im Oberteil des Mantelrohrs einbauen, Mantelrohr aufschieben und vorsichtig das untere Lenkradlager in seine Lage klopfen. Das Mantelrohr aufpressen. Indem das Lenkradschloß mit aufgesetzter Befestigung für den Blinkerhebel (6, Abb. 1) aufgesetzt und so weit wie möglich aufgedrückt wird, kann man den Abstand zwischen der Vorderkante des Schlosses und dem Armaturenbrett messen. Dieser Abstand soll ca. 3 mm betragen.
14. Die Lenksäulenstrebe wird vorübergehend mit den alten Schrauben im Armaturenbrett lose eingesetzt und mit dem Bolzen der Sperrplatte (8, Abb. 1) in das Mantelrohr eingreifend eingebaut.
15. Lenkradschloß mit der daran eingebauten Befestigung für den Blinkerhebel einbauen. (Nur die untere Schraube einbauen.) Auch das Masseanschlußblech (6) einbauen. Das Lenkradschloß **so weit wie möglich** auf das Mantelrohr aufschieben und so drehen, daß der Schloßkolben waagerecht kommt. Danach die Klemmschrauben des Schlosses so hart anziehen, daß die Schraubeköpfe abgehen.
16. Blinkerhebel mit Masseanschlußkabel vom Kabelbündel einbauen.
17. Die Flachstecker auf das neue Zündschloß aufschieben, siehe Schaltpläne.
18. Gehäuse für Blinkerschalter einbauen.  
**ZUR BEACHTUNG!** Wenn der Wagen mit Overdrive ausgerüstet ist, sind in der Verstärkung des Gehäuses Löcher für den Overdrivehebel auszubohren.
19. Lagersitz für das obere Lenkspindellager, Feder, Scheibe (nur eine, auch wenn früher mehrere eingebaut waren) und Mitnehmer für den Blinkerschalter einbauen.
20. Lenkrad und Horndruckring einbauen. Lenkräder, die mit „CCC“ innen in der Nabe gekennzeichnet sind, müssen so abgesägt werden, wie die gestrichelten Linien bei 7 auf Abb. 1 zeigen. Der Durchmesser der Lenkradnabe darf nirgends 46 mm überschreiten (siehe 7, Abb. 1).
21. Die Schrauben zur Sperrplatte so hart anziehen, daß sich die Lenksäulenstrebe in die richtige Paßform krümmt. Danach die Schrauben gegen neue mit Abdrehköpfen austauschen und diese Schrauben anziehen, bis die Köpfe abgehen.
22. Batteriekabel anschließen.

**ANMERKUNG****Anpassen der Befestigung für den Blinkerhebel**

Bei Fahrzeugen von Modell 1964 oder älter ist serienmäßig ein Blinkerhebel eingebaut, der nicht direkt in die Befestigung 6, Abb. 1, paßt, die dem Satz beigelegt ist. Dieser Blinkerhebel wird nicht mehr eingebaut; bei jedem Austausch des Blinkerhebels ist deshalb die spätere Ausführung einzubauen. Will man jedoch den alten Blinkerhebel behalten, so ist der auf der Befestigung 6 bemalte und gestrichelte Teil, siehe Abb. 1, abzusägen.