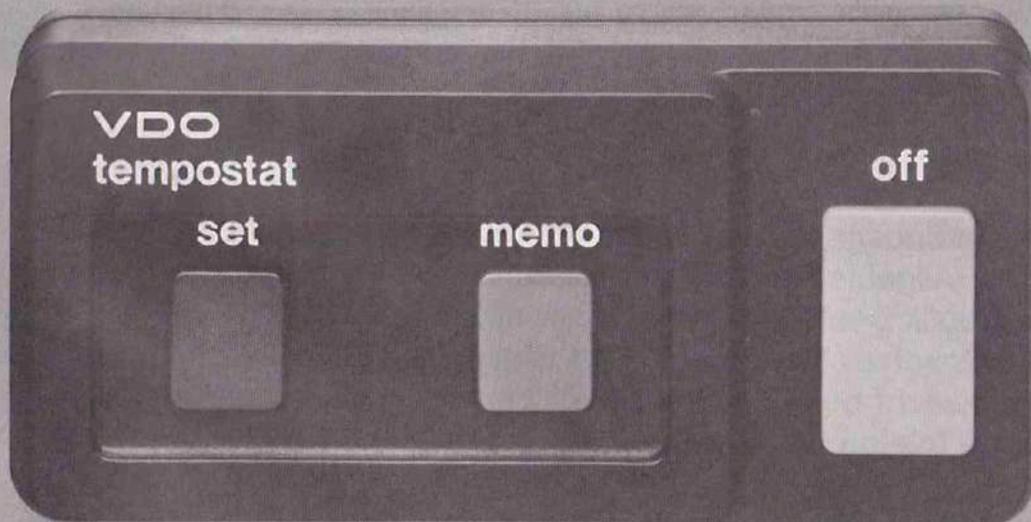


**Aufbewahren**  
Einbauanleitung und  
Unterlage für den Fahrzeughalter

# VDO tempostat®

Zugelassen  
durch  
Kraftfahrt  
Bundesamt  
mit  
ABE

Das computergesteuerte Gaspedal  
für Vielfahrer und Gespannfahrer



## Einbauanleitung

- für Fahrzeuge mit mechanischen Tachometer-Anlagen
- für Fahrzeuge mit elektronischen Tachometer-Anlagen

**VDO**

## **VDO tempostat®**

Mit VDO tempostat haben Sie eine gute Wahl getroffen. Sie können auf Schnellstraßen und Autobahnen ohne Leistungseinbußen ganz bequem Kraftstoff sparen.

Denn das computergesteuerte tempostat gibt feinfühliges Gas, als der erfahrenste Autofahrer es kann.

Diese Einbauanleitung enthält alle Erläuterungen und Hinweise, die für den ordnungsgemäßen Einbau von VDO tempostat notwendig sind. Daher bitte die Anleitung aufmerksam lesen, bevor Sie mit dem Einbau beginnen.

Der Einbau des VDO tempostat setzt allgemeine Grundkenntnisse der Kfz-Technik voraus und muß sehr sorgfältig durchgeführt werden, da in einigen Bereichen die Fahrzeugsicherheit berührt wird, so z. B. bei der Anlenkung des Bowdenzuges an der Drosselklappenbetätigung bzw. an der Regelstange bei Dieselpumpen.

### **Wichtig:**

VDO tempostat ist vom Kraftfahrt-Bundesamt zugelassen und hat die ABE 95004 (Allgemeine Betriebs-Erlaubnis). Eine TÜV-Abnahme ist in der Bundesrepublik Deutschland nicht erforderlich.

Wir wünschen Ihnen gute Fahrt und sollten Sie wirklich einmal Probleme haben – vielleicht beim Einbau. Bitte. Unsere Serviceabteilung steht zu Ihrer Verfügung – Telefon 06 11/7 58 61 72.

**VDO Vertriebsgesellschaft mbH, Abteilung Service, Rüsselsheimer Straße 22,  
6000 Frankfurt am Main 1, Telefon: 06 11 / 7 58 61 72**

# VDO tempostat®

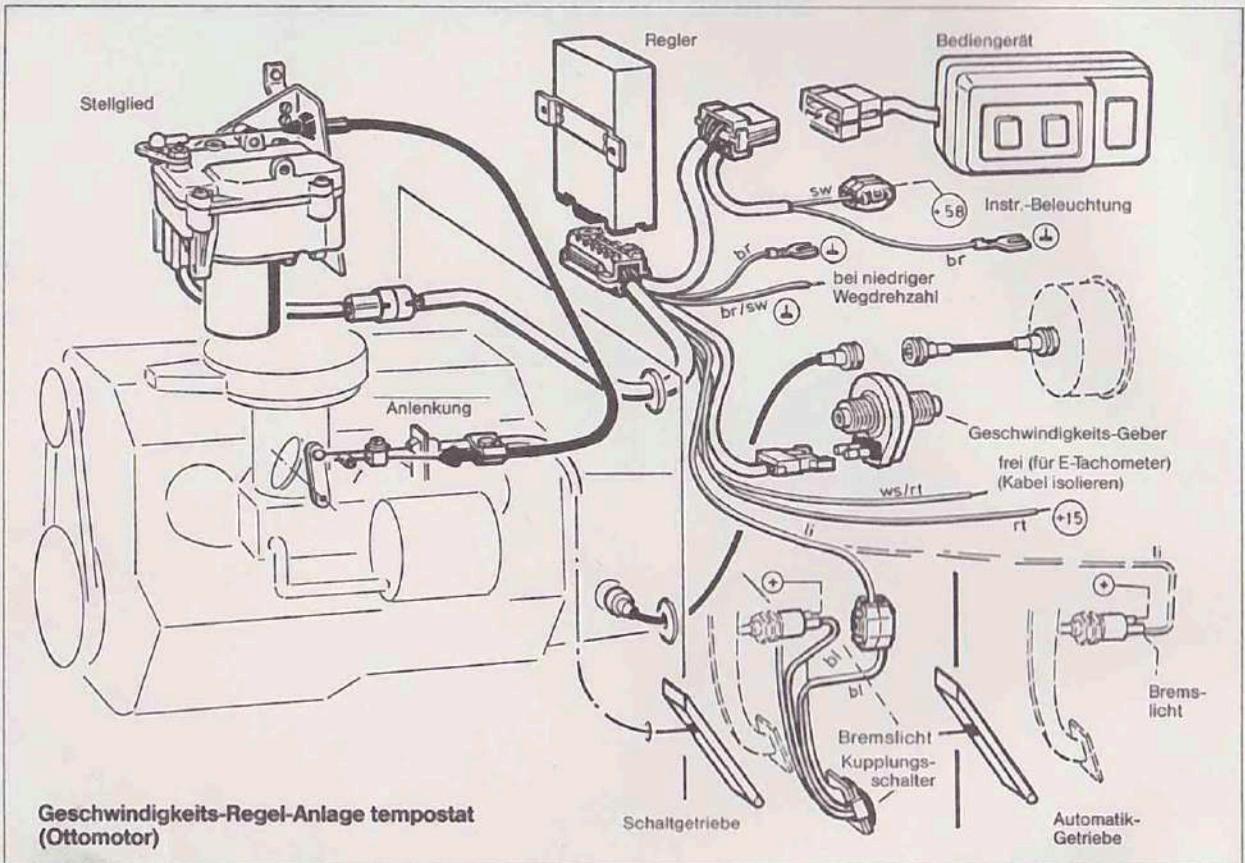
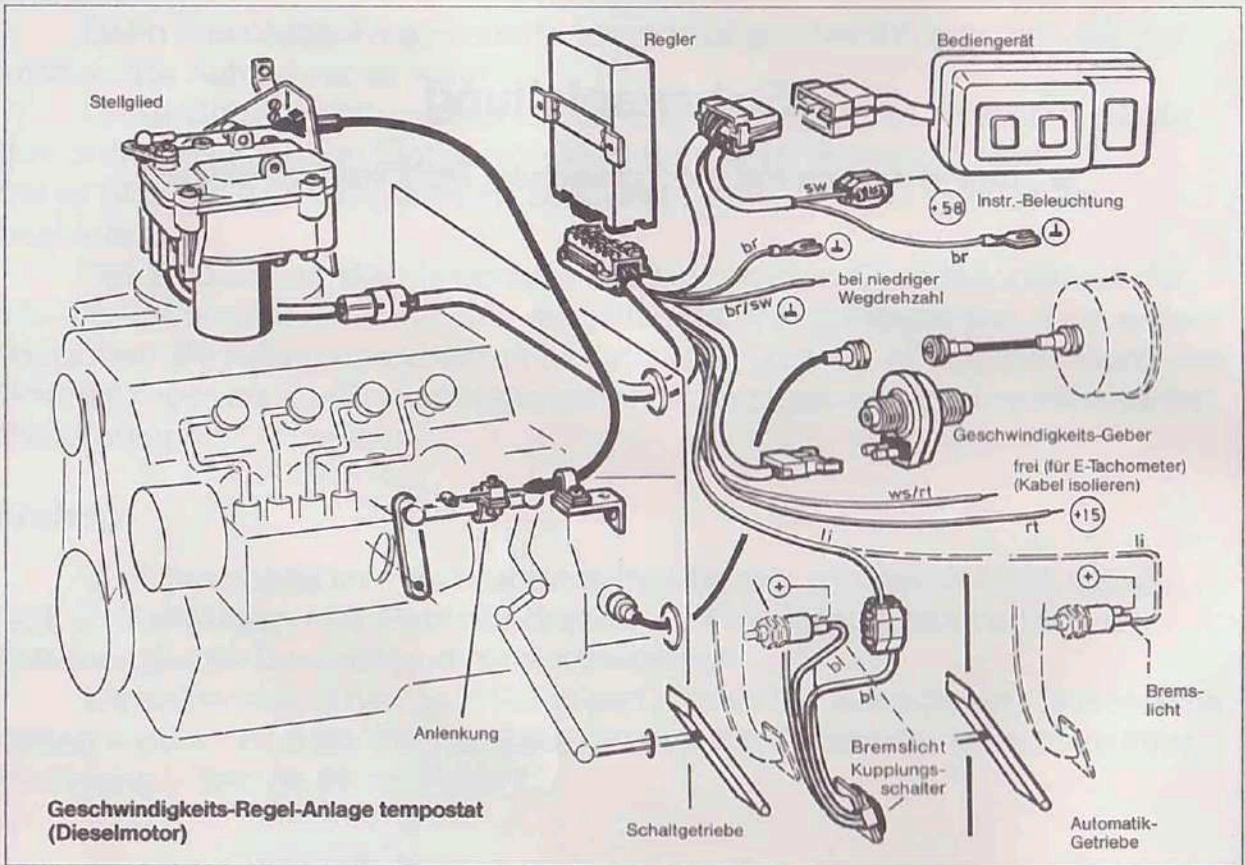
## Einbauanleitung

- für Fahrzeuge mit mechanischen Tachometer-Anlagen

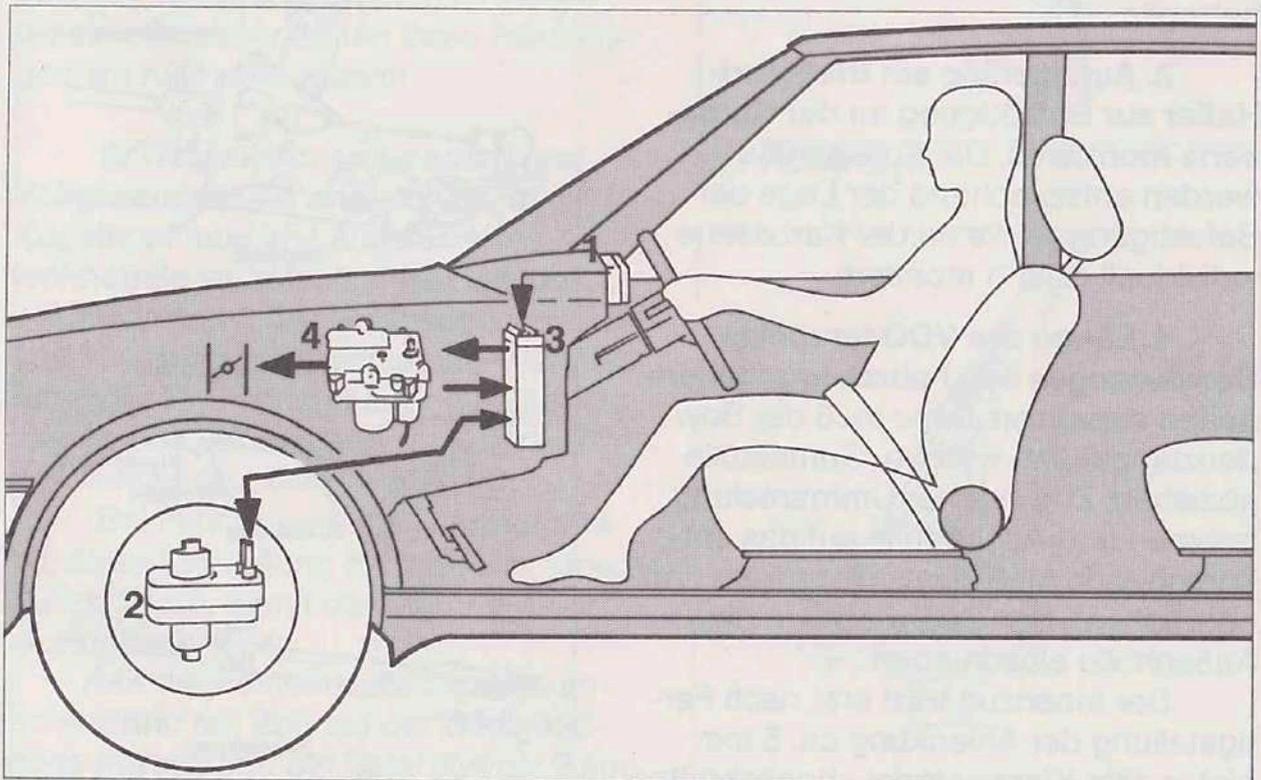
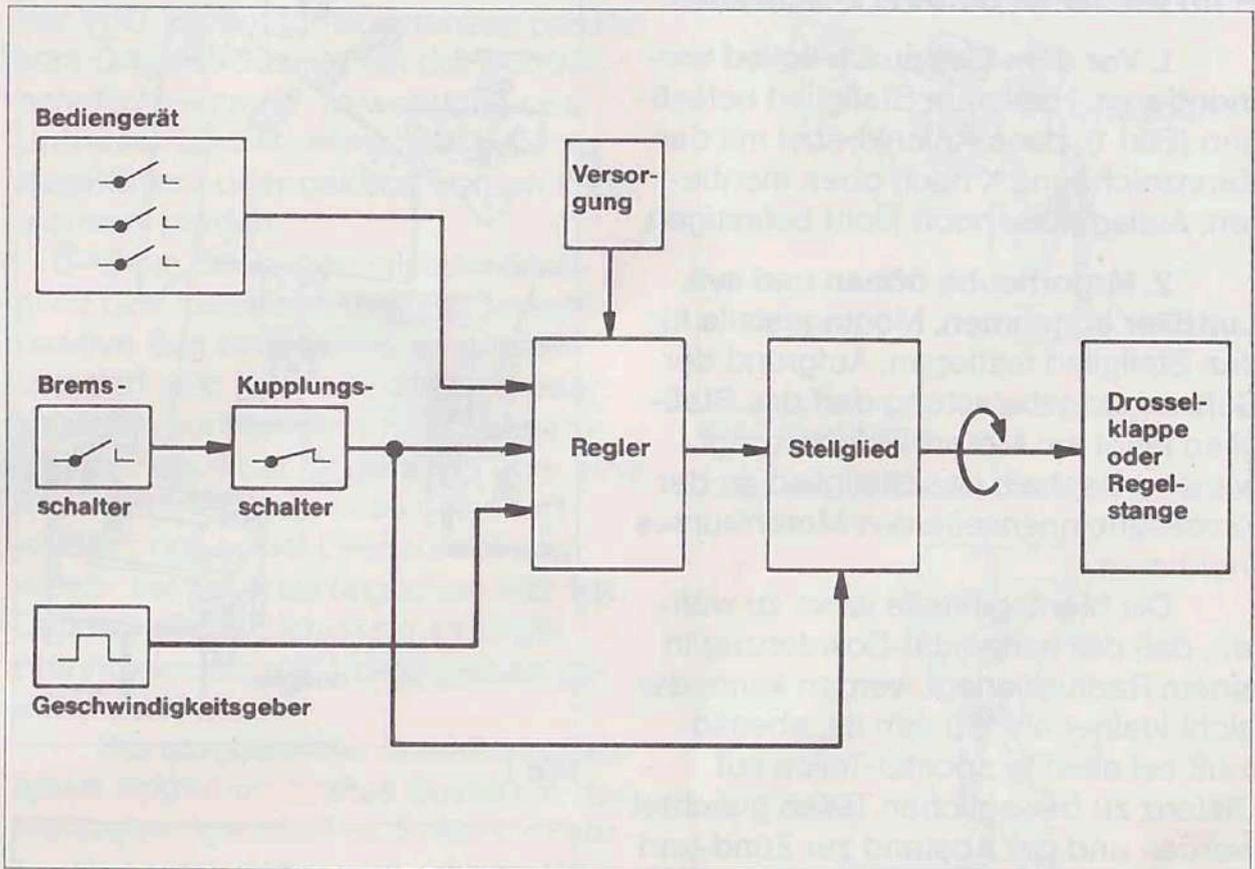


# Der Einbau bei mechanischen Tachometer-Anlagen

Wir liefern Ihnen einen universellen Bausatz – Sie haben also alle Hauptkomponenten und Montagezubehöerteile komplett verpackt.



**Blockschaltbild**  
**VDO tempostat für mechanische Tachometer-Anlagen**



- ① 3-Knopf-Bedieneinheit
- ② Geschwindigkeitsgeber
- ③ Elektronischer Regler
- ④ Elektrisches Stellglied

**Vor Montagebeginn Massekabel von Batterie entfernen und erst nach dem Anschliessen aller Kabel (evtl. außer + = 15) wieder an Batterie anschließen.**

**1. Vor dem Einbau Stellglied vormontieren.** Halter am Stellglied befestigen (Bild 1), dann Anlenkhebel mit der Kennzeichnung X nach oben montieren. Auflagefüße noch nicht befestigen.

**2. Motorhaube öffnen und evtl. Luftfilter abnehmen.** Montagestelle für das Stellglied festlegen. Aufgrund der Schwingungsbelastung darf das Stellglied nicht am Motorblock befestigt werden. Deshalb das Stellglied an der Karosserieinnenseite des Motorraumes montieren.

Die Montagestelle ist so zu wählen, daß der tempostat-Bowdenzug in einem Radius verlegt werden kann, der nicht kleiner als 150 mm ist, ebenso muß bei allen tempostat-Teilen auf Distanz zu beweglichen Teilen geachtet werden und der Abstand zur Zünd- und Auspuffanlage sollte min. ca. 200 mm betragen.

**3. Auflagefüße am Stellglied-Halter zur Befestigung an der Karosserie montieren.** Die Auflagefüße werden entsprechend der Lage der Befestigungsstelle an der Karosserie individuell (Bild 1) montiert.

**4. Länge des VDO tempostat-Bowdenzuges den Fahrzeuggegebenheiten anpassen.** Dazu muß der Bowdenzug gekürzt werden. Gummitülle abziehen, Zug aus der Ummantelung nehmen und Außenhülle auf das entsprechende Maß kürzen (ansägen und abbrechen). Den Zug wieder in die Außenhülle einschieben.

Der Innenzug wird erst nach Fertigstellung der Anlenkung ca. 5 mm hinter dem Klemmnippel abgeschnitten (Bild 2 u. 3).

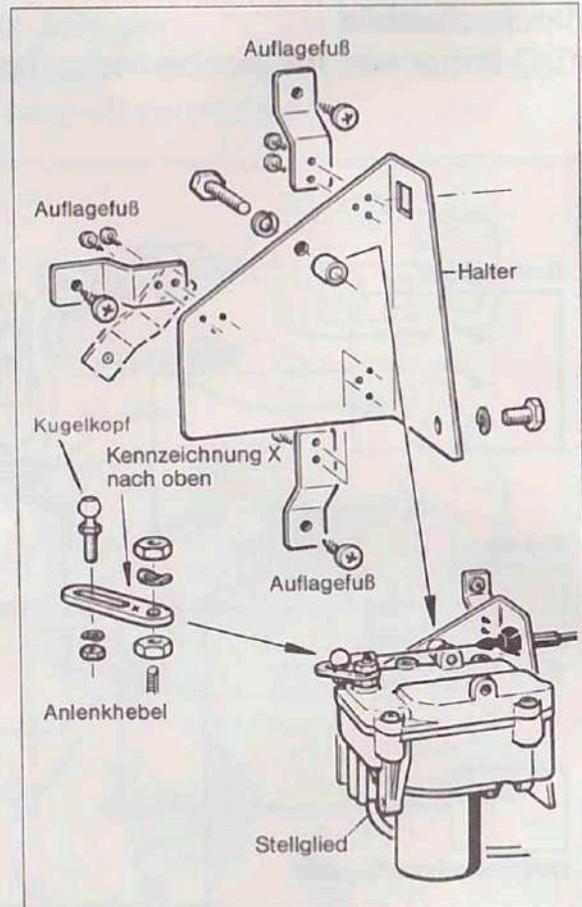


Bild 1

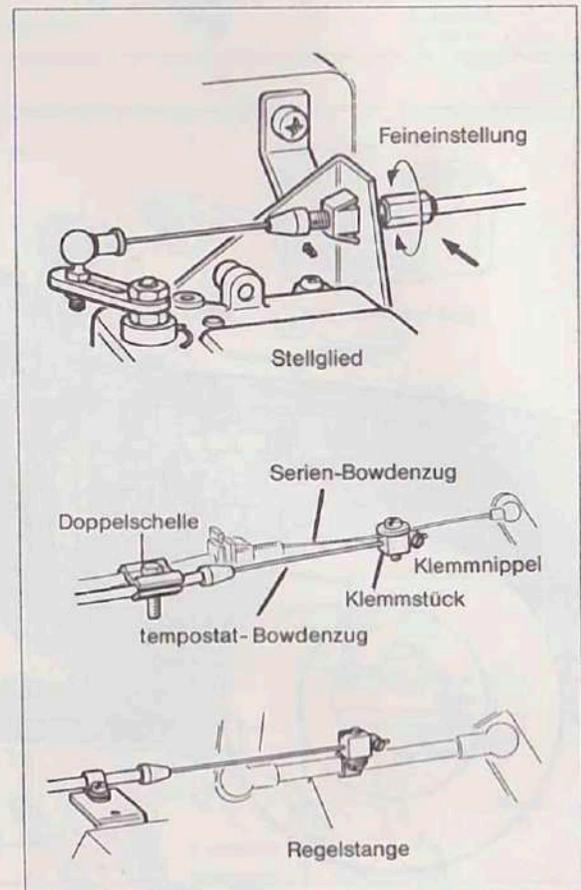


Bild 2

**5. Anlenkung der jeweiligen Fahrzeugtechnik anpassen.** Die Bilder 2–12 zeigen typische Beispiele für alle gängigen Anlenkungen. Zum Teil kann der VDO tempostat-Bowdenzug parallel zum Original-Gaszug mit der Doppelschelle bzw. unter Verwendung des Universal-Lochstreifens, der beliebig abgewinkelt oder gekürzt werden kann, montiert werden.

Beim Gasgeben mit dem Stellglied bzw. Gaspedal muß der jeweils passive Zug einwandfrei ausgleiten und darf sich nicht verklemmen oder an einem vorstehenden Teil hängenbleiben. Läuft der Originalzug über eine Rolle (Bild 12), muß er so gesichert werden, daß er bei Leerlaufstellung wieder seinen ursprünglichen Sitz hat. Dabei muß die Sicherung so angebracht werden, daß Vollgasgeben gewährleistet ist.

Die dargestellten Anlenkungsbeispiele zeigen ein breites Spektrum der Montagemöglichkeiten. Sollte Ihr Fahrzeugtyp nicht dabei sein, wählen Sie eine der dargestellten Möglichkeiten, die den Gegebenheiten Ihres Fahrzeuges am nächsten kommt.

**6. Weg zwischen Leerlauf und Vollgasausschlag angleichen.** Der Kugelkopf muß im Längsloch des Anlenkhebels so befestigt werden, daß bei Verdrehung der Stellgliedachse von Anschlag zu Anschlag in Pfeilrichtung, der Bowdenzug oder das Gestänge des Fahrzeuges von Leerlauf auf Vollgas gezogen wird.

Bei Fahrzeugen mit Startautomatik, diese Einstellung bei warmem Motor durchführen, damit der Motor in Leerlaufdrehzahl läuft.

Mit der Feineinstellschraube anschließend am Zug auf der Stellgliedseite (Kugelkopf) ein Spiel von ca. 2 mm einstellen (Bild 2).

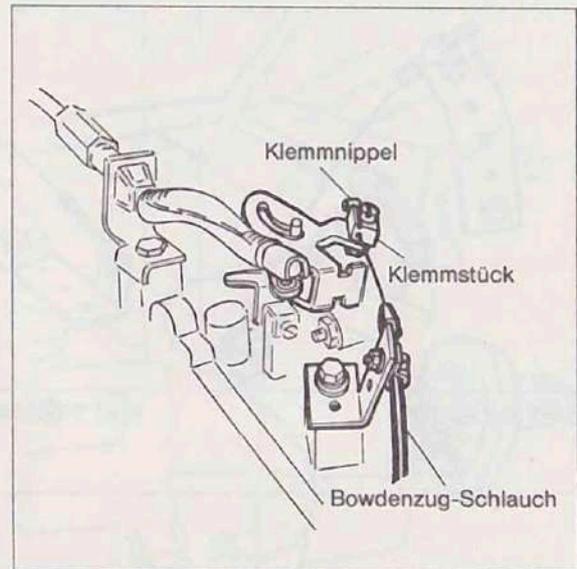


Bild 3 (Ford Sierra)

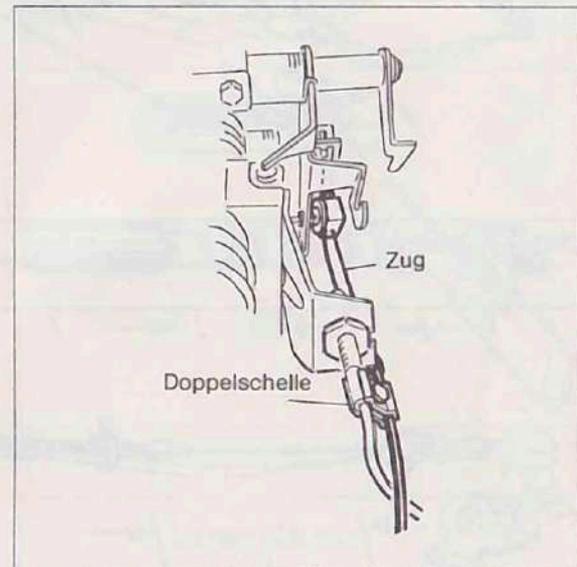


Bild 4 (BMW 520i)

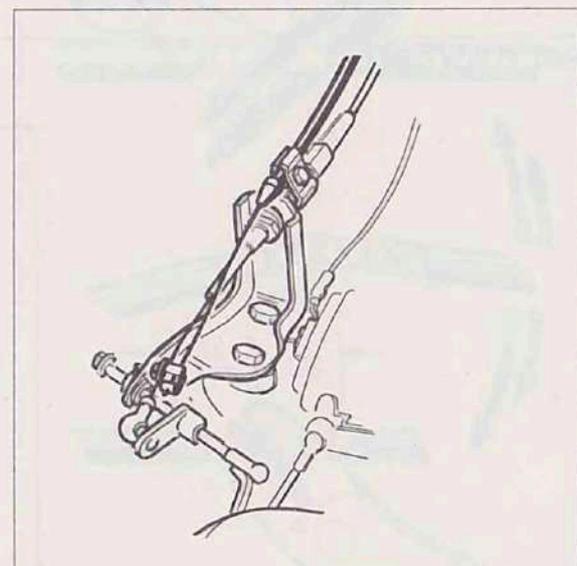


Bild 5 (Opel)

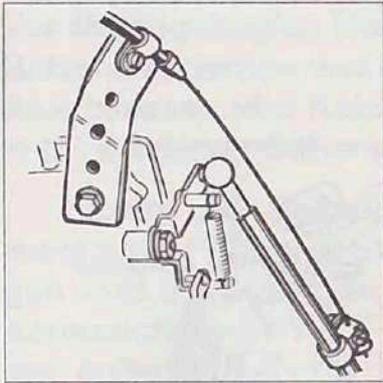


Bild 6 (DB 200)

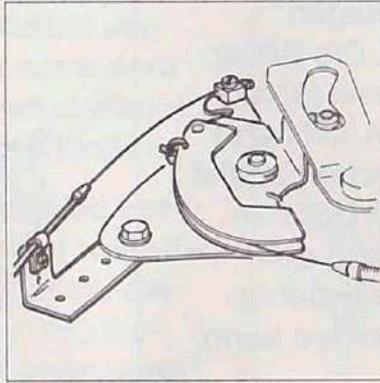


Bild 7 (BMW)

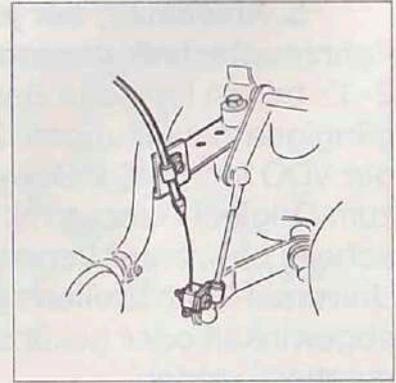


Bild 8 (DB 200)

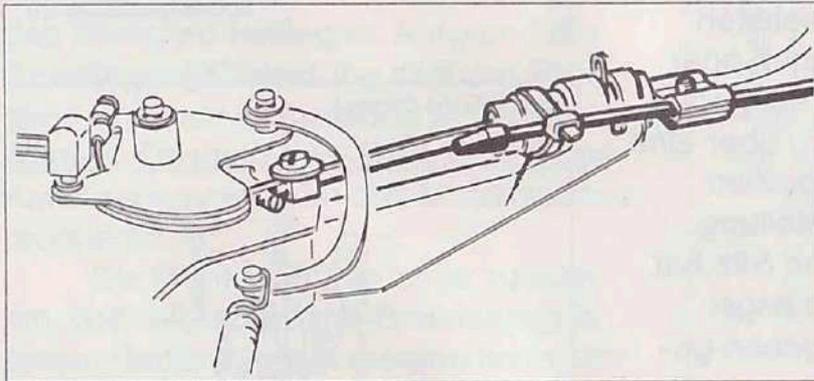


Bild 9 (Citroën)

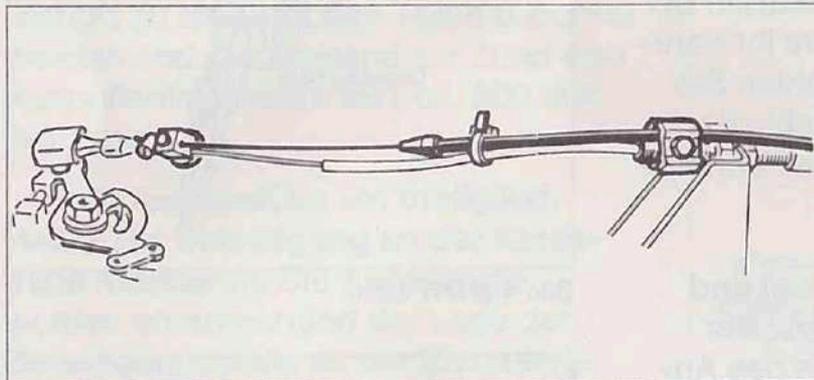


Bild 10 (VW Golf GTi)

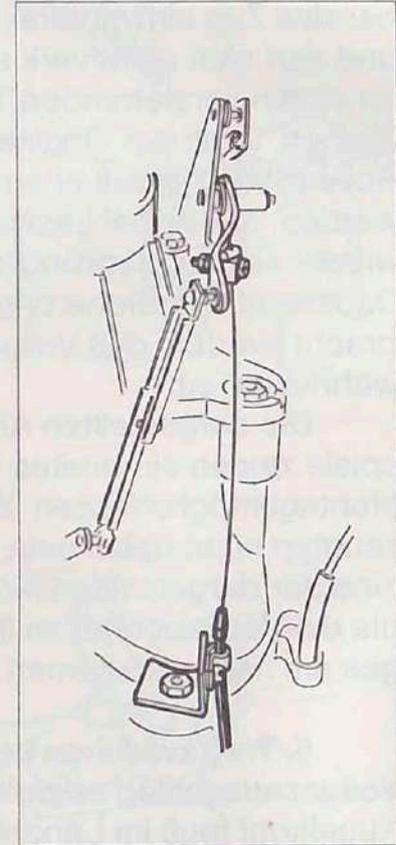


Bild 11 (DB 230 E)

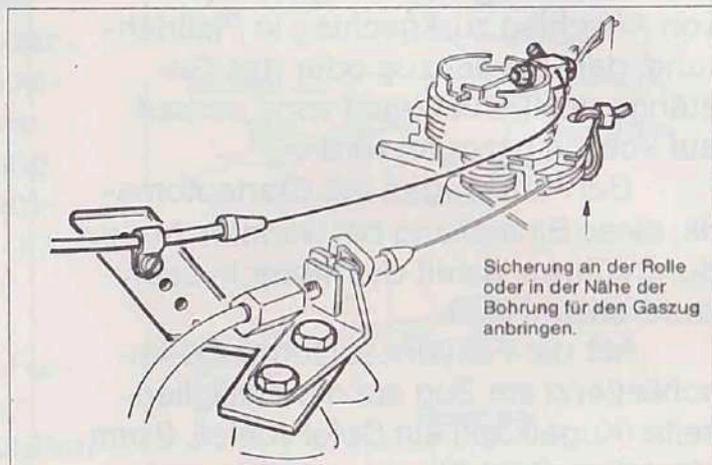


Bild 12 (Volvo 240 GL)

**7. Geschwindigkeitsgeber montieren.** Dazu muß die Tachometerantriebswelle auf einem geraden Stück getrennt werden, in das der Frequenzgeber eingesetzt wird, der in jeder beliebigen Lage eingebaut werden kann (Bild 14).

Schutzschlauch auf einer Länge von 50 mm vorsichtig abmanteln (Bild 15). Mit einer Säge rechtwinklig zum Profil des Schutzschlauches ca. 1 mm tief einsägen und abbrechen. Dann Welle in der Mitte mit Seitenschneider trennen (Bild 16).

Bei Drahtgeflechtschutzschläuchen werden Schlauch und Flexwelle direkt mit dem Seitenschneider durchgeschnitten (Bild 17).

Schutzschlauch an beiden Enden bis zur Kunststoff-Ummantelung nochmals kürzen. Prüfen, ob die Enden der Flexwelle noch im Tachometer und im Getriebe eingreifen. Innenwelle auf 13 mm Überstandsmaß kürzen (Bild 18).

Dem Einbausatz liegen 2x2 Schlauchhülsen und Mitnehmer verschiedener Durchmesser bei. Prüfen Sie, welche für Ihre Antriebswelle geeignet sind.

Überwurfmutter und Schlauchhülse auf Schlauchende aufschieben (Bild 19) sowie Kunststoffbund auf Mitnehmer aufstecken (Bild 20). Flexwelle gut entfetten und nur 1 Tropfen Spezialkleber in die Bohrung des Mitnehmers geben und Innenwelle einstecken (Bild 21). Trockenzeit ca. 1 Minute.

Schlauchhülse und Mutter so weit in Richtung Mitnehmer ziehen, bis ca. 1–2 mm Spiel bleiben. Anschließend Schlauchhülse mit Seitenschneider leicht verquetschen und als Sicherung einen Tropfen Spezialkleber auftragen (Bild 22 - 22 a) und mit Geschwindigkeitsgeber montieren (Bild 23).

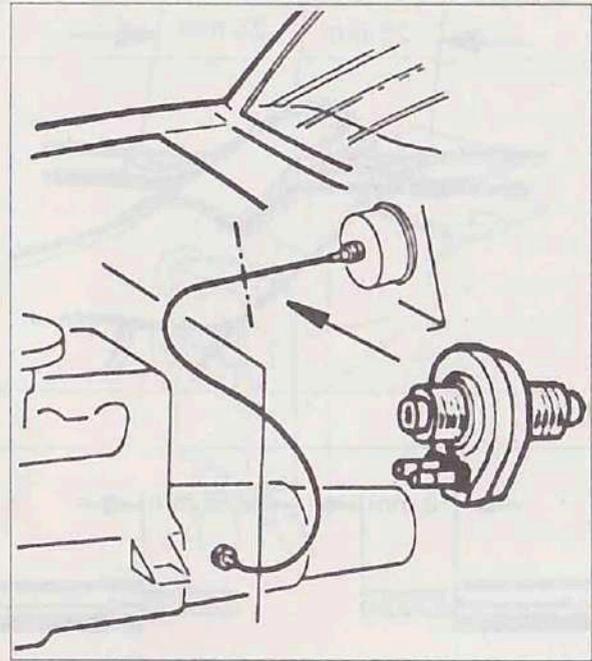


Bild 14

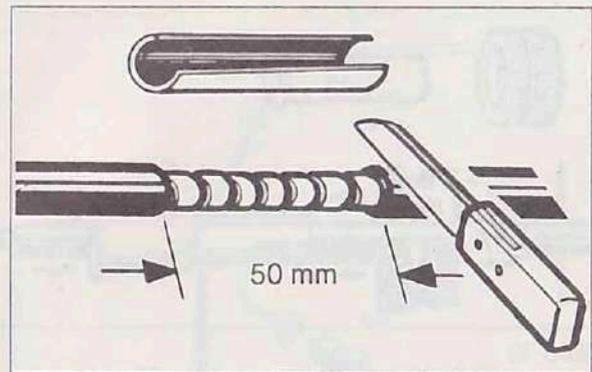


Bild 15

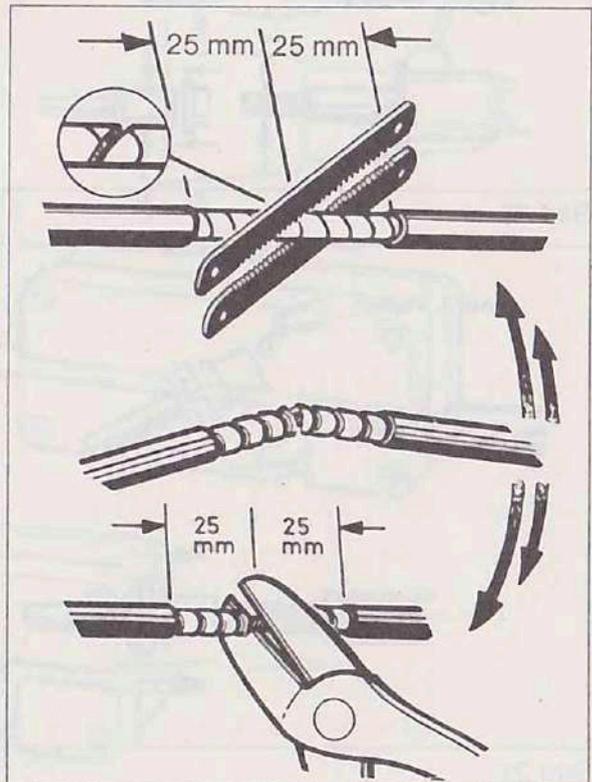


Bild 16

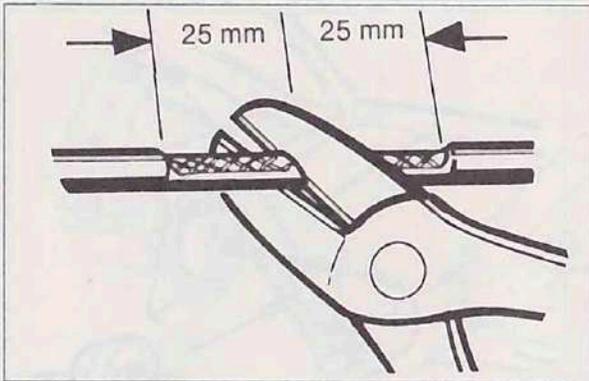


Bild 17

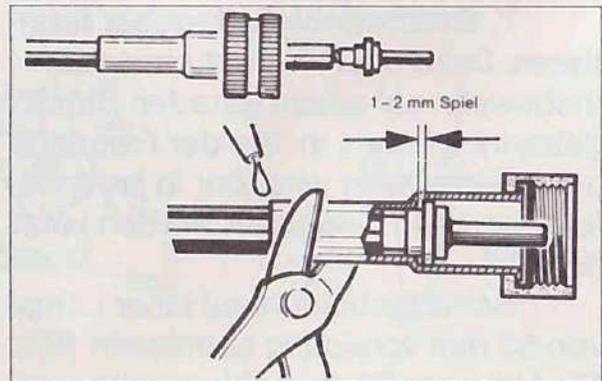


Bild 22

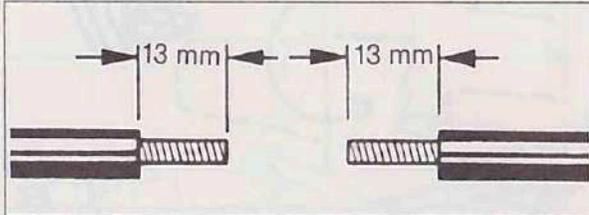


Bild 18

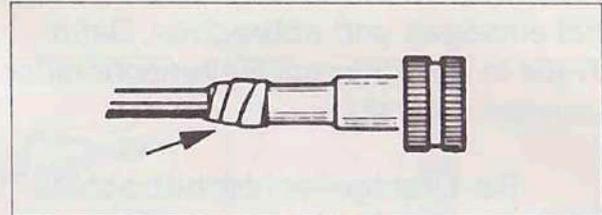


Bild 22a

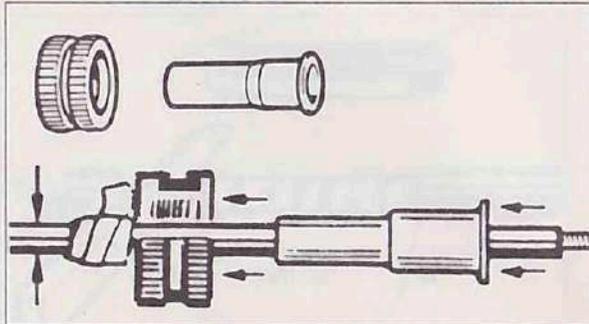


Bild 19

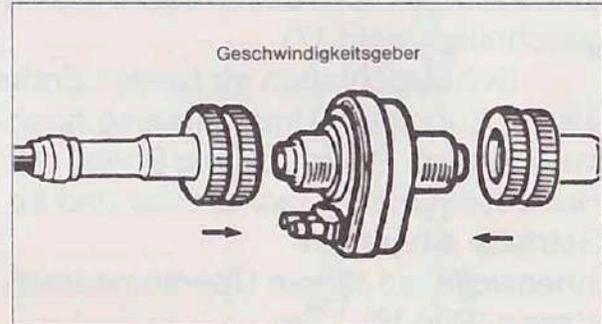


Bild 23

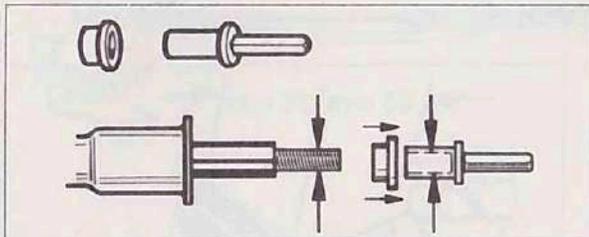


Bild 20

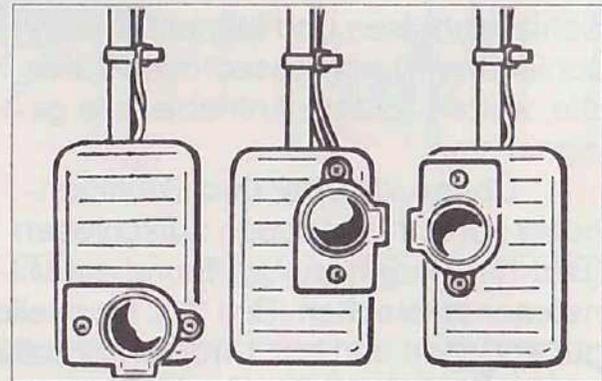


Bild 24

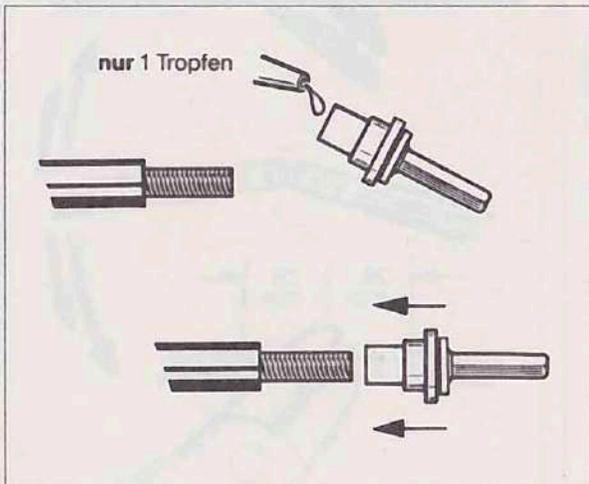


Bild 21

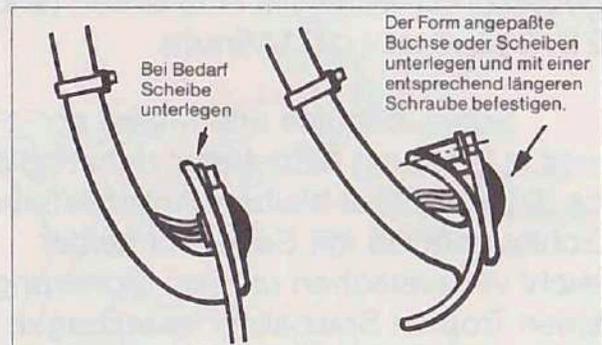


Bild 24a

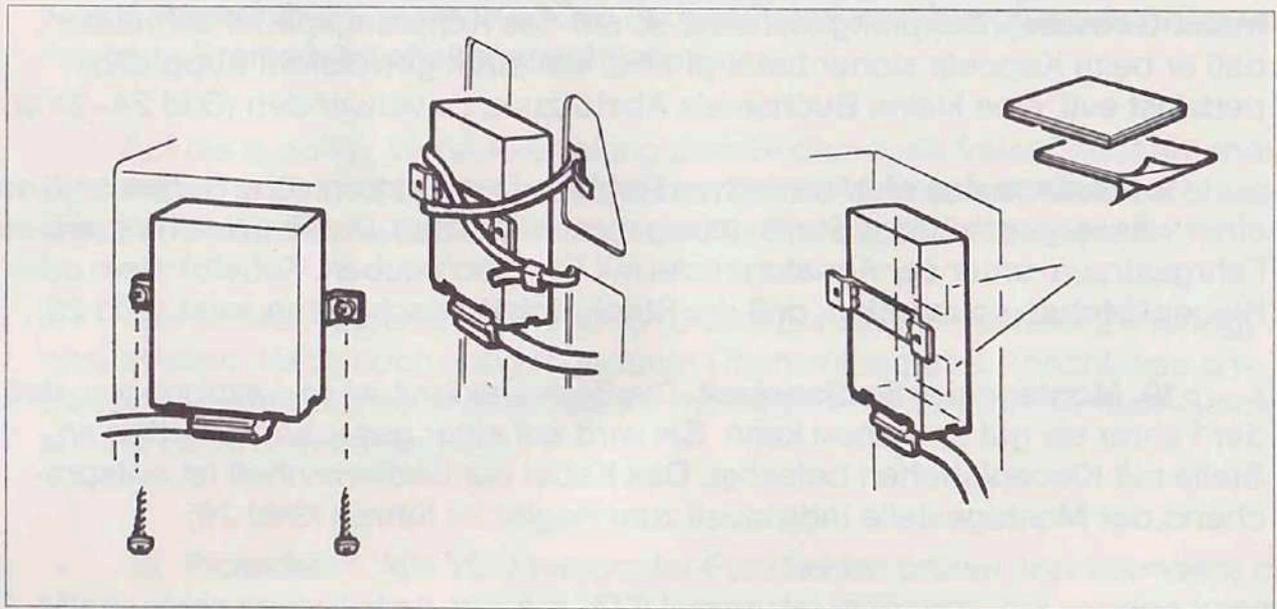


Bild 25

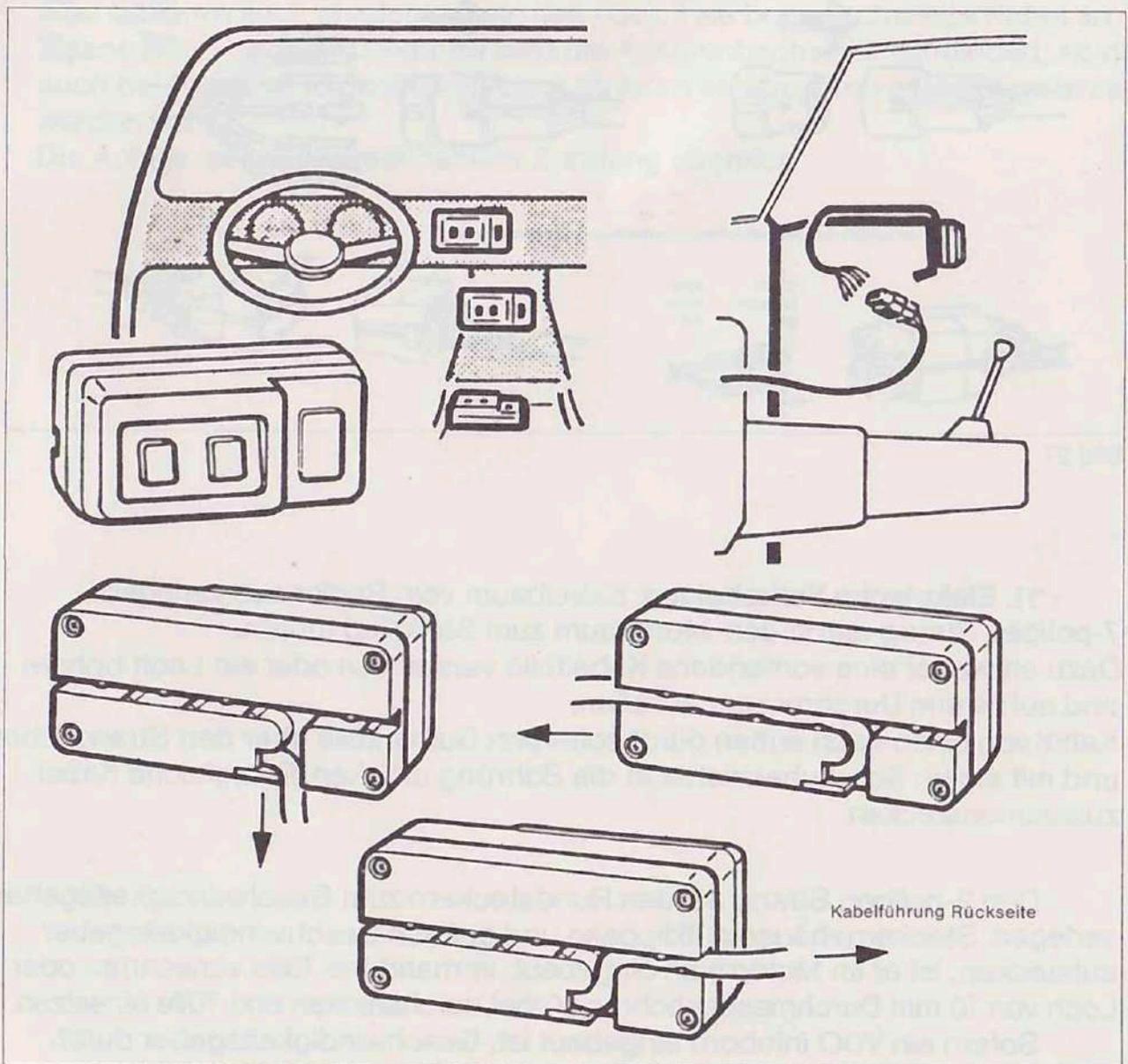


Bild 26

**8. Montage des Kupplungsschalters. (Nicht bei Fahrzeugen mit Automatik-Getriebe).** Kupplungsschalter so auf das Kupplungspedal schrauben, daß er beim Kuppeln sicher betätigt wird. Bei stark gewölbtem Kupplungspedal ist evtl. eine kleine Buchse als Abstützung zu verwenden (Bild 24–24 a).

**9. Montage des elektronischen Reglers.** Der elektronische Regler muß an einer wassergeschützten Stelle untergebracht werden. Die Regeleinheit wird im Fahrgastraum unter der Armaturentafel mit Blechschrauben, Kabelbindern oder Klebeplättchen so montiert, daß die Steckerplatte nach unten zeigt (Bild 25).

**10. Montage der Bedieneinheit.** Die Bedieneinheit ist so anzubringen, daß der Fahrer sie gut erreichen kann. Sie wird auf einer gesäuberten fettfreien Stelle mit Klebeplättchen befestigt. Das Kabel der Bedieneinheit ist entsprechend der Montagestelle individuell zum Regler zu führen (Bild 26).

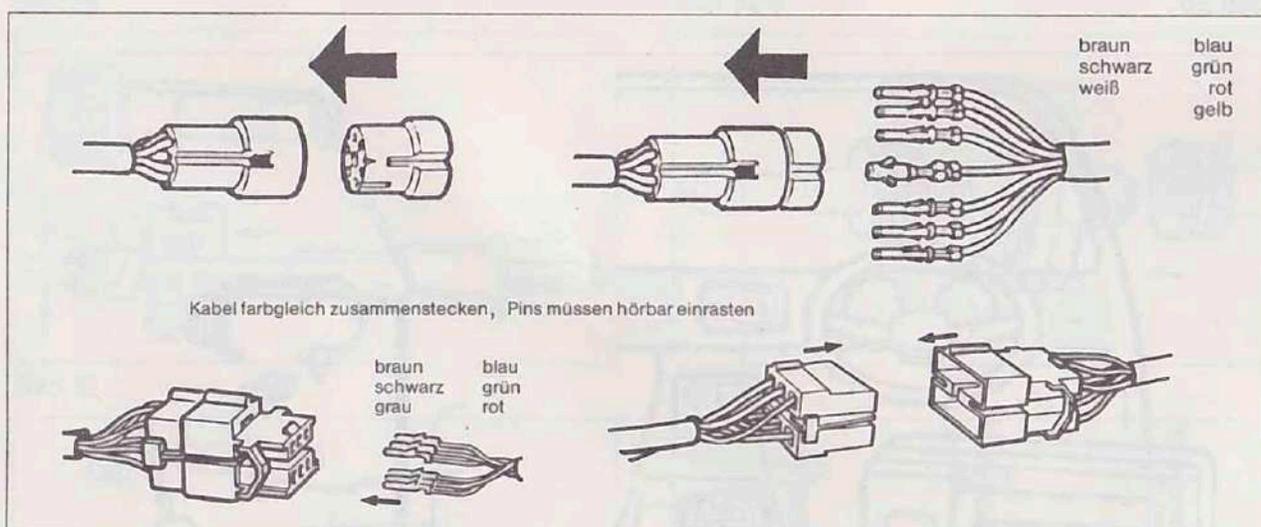


Bild 27

**11. Elektrische Verkabelung.** Kabelbaum vom Regler aus verlegen. 7-poligen Strang durch den Motorraum zum Stellglied führen. Dazu entweder eine vorhandene Kabeltülle verwenden oder ein Loch bohren und auf 14 mm Durchmesser aufteilen. Kabel von innen nach außen durchschieben. Gummitülle über den Strang führen und mit einem Schraubenzieher in die Bohrung drücken. Farbgleiche Kabel zusammenstecken.

Den 2-poligen Strang mit den Rundsteckern zum Geschwindigkeitsgeber verlegen. Steckergehäuse aufklippsen und auf den Geschwindigkeitsgeber aufstecken. Ist er im Motorraum eingebaut, vorhandene Tülle verwenden oder Loch von 10 mm Durchmesser bohren, Kabel durchstecken und Tülle einsetzen.

Sofern ein VDO infobord eingebaut ist, Geschwindigkeitsgeber durch VDO tempostat-Geber ersetzen. infobord grün = tempostat grau / infobord schwarz = tempostat braun.

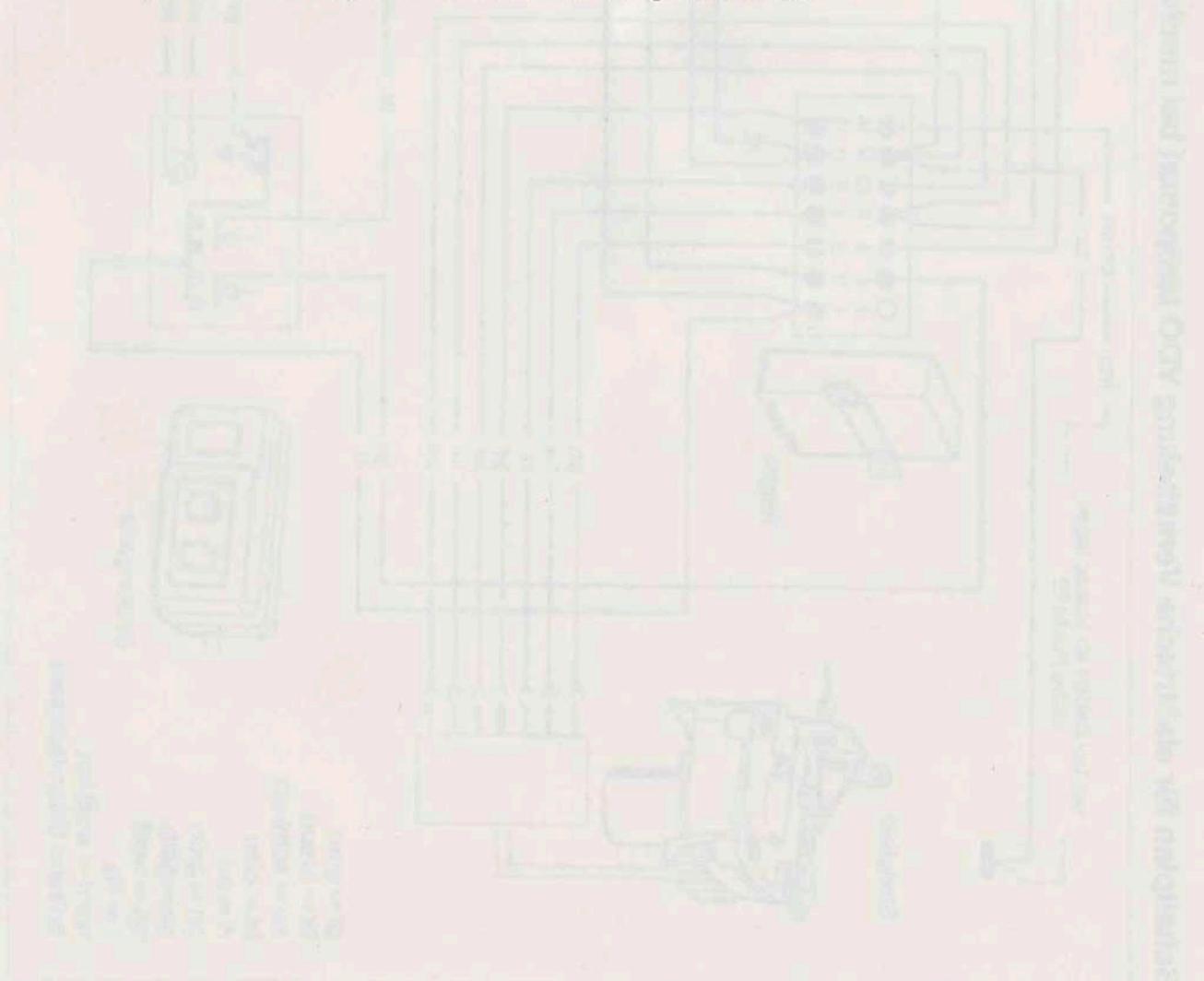
Bei Fahrzeugen mit Schaltgetriebe lila Kabel mit einem Kabel des Kupplungsschalters verbinden. Das andere Kabel vom Kupplungsschalter am Ausgang Bremslichtschalter anschließen.

Auf die 6-polige Viereckkupplung zum Bediengerät freies Steckergehäuse schieben und Pins farbgleich einschieben (Bild 27). Braunes Kabel an Masse legen und schwarzes Kabel mit Klemme 58 (Standlicht) verbinden.

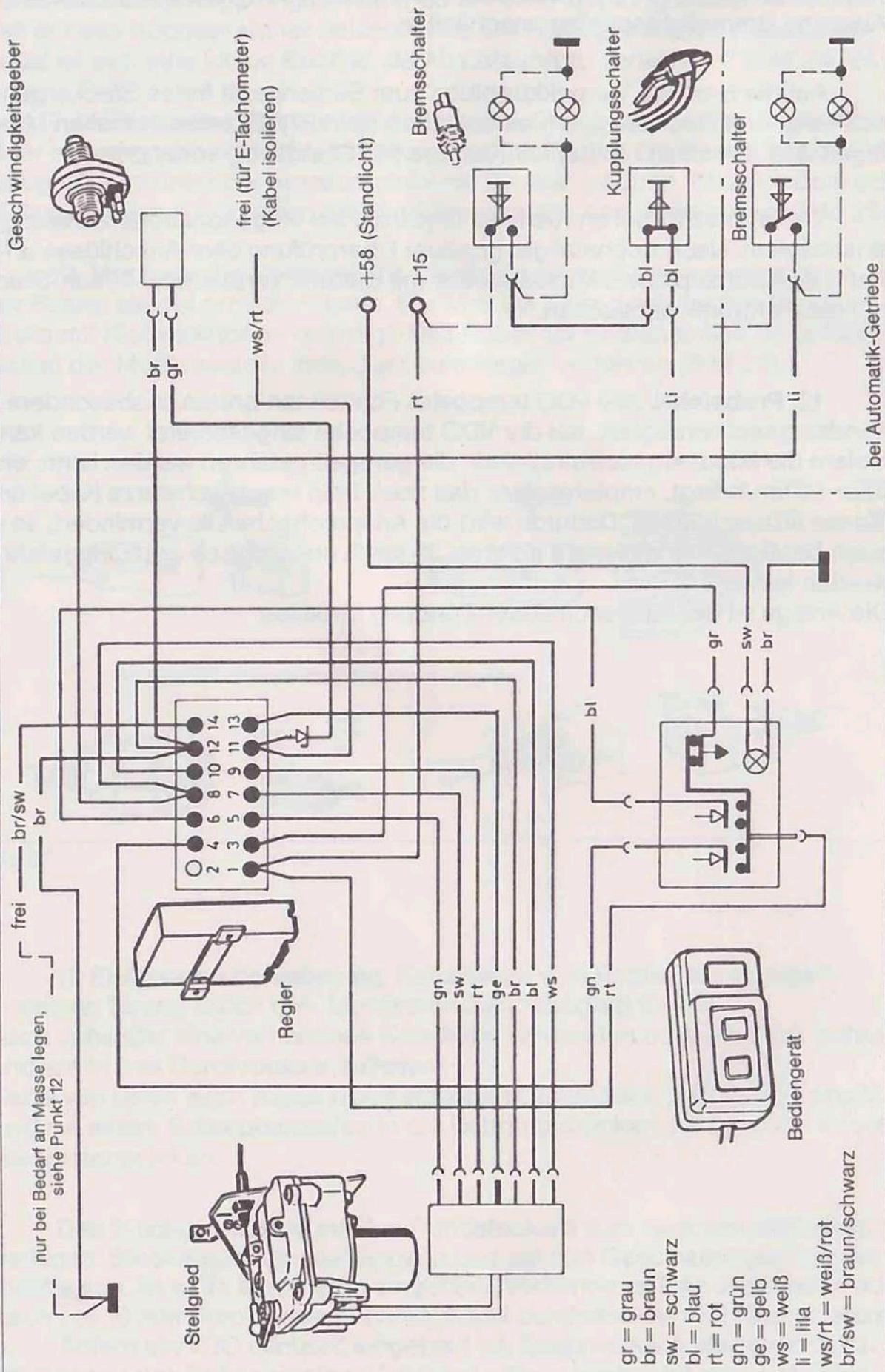
Dann rotes Kabel an Klemme 15 (Strom bei eingeschalteter Zündung) anschließen. Nach nochmaliger genauer Überprüfung aller Anschlüsse anhand des Schaltplanes, Masse wieder mit Batterie verbinden, 14-fach-Stecker auf die Elektronik aufstecken.

**12. Probefahrt.** Alle VDO tempostat-Funktionen prüfen, insbesondere die Mindestgeschwindigkeit, bei der VDO tempostat eingeschaltet werden kann. Sofern die Mindestgeschwindigkeit, die geregelt gefahren werden kann, erst über 50 km/h liegt, empfehlen wir, das noch freie braun/schwarze Kabel an Masse anzuschließen. Dadurch wird die Ansprechschwelle vermindert, so daß auch bei Geschwindigkeiten ab etwa 35 km/h elektronisch geregelt gefahren werden kann.

Die Anlage ist bei ausgeschalteter Zündung stromlos.



# Schaltplan für elektrische Verkabelung VDO tempostat bei mechanischen Tachometer-Anlagen



# VDO tempostat<sup>®</sup>

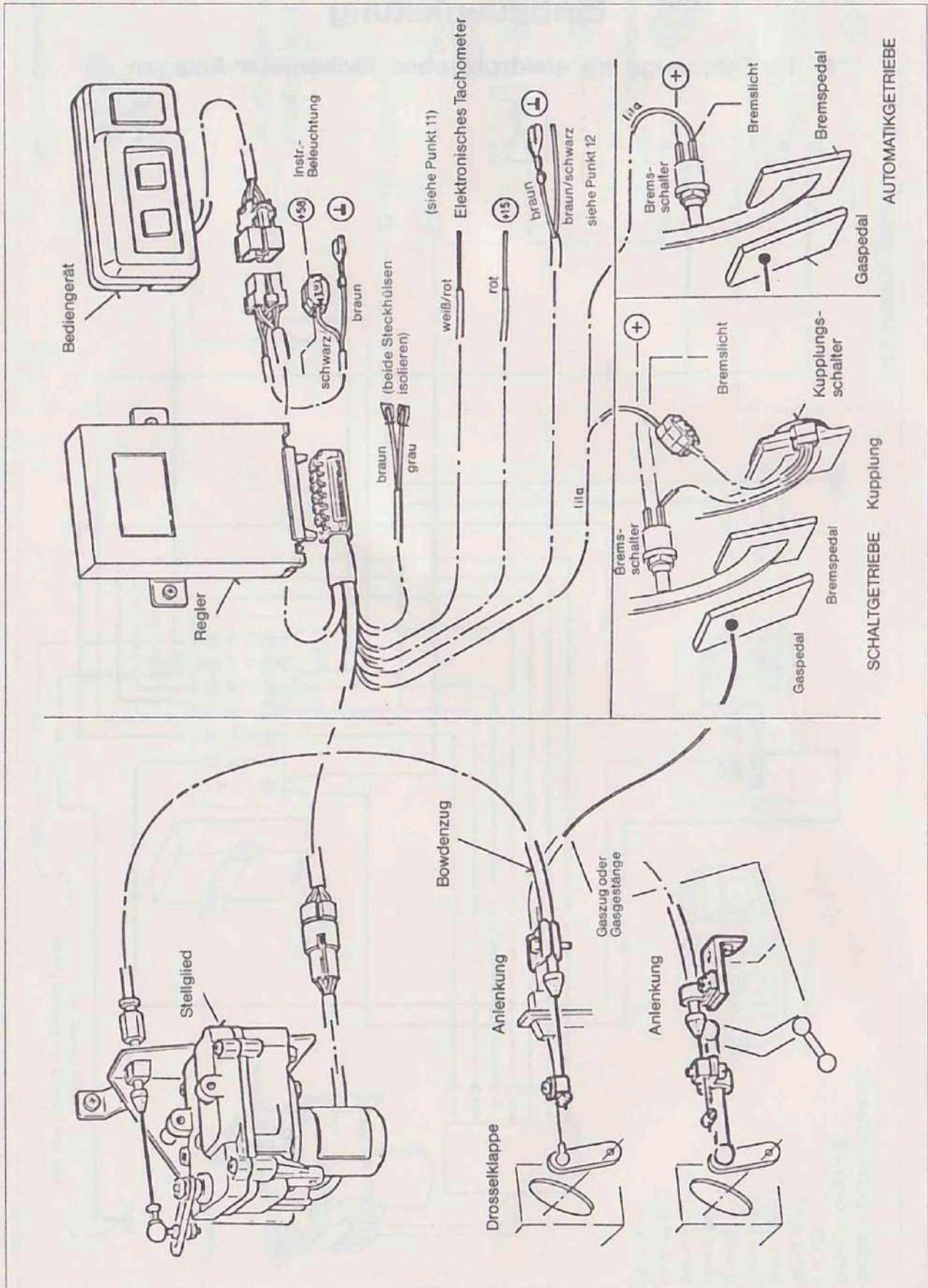
## Einbauanleitung

- für Fahrzeuge mit elektronischen Tachometer-Anlagen

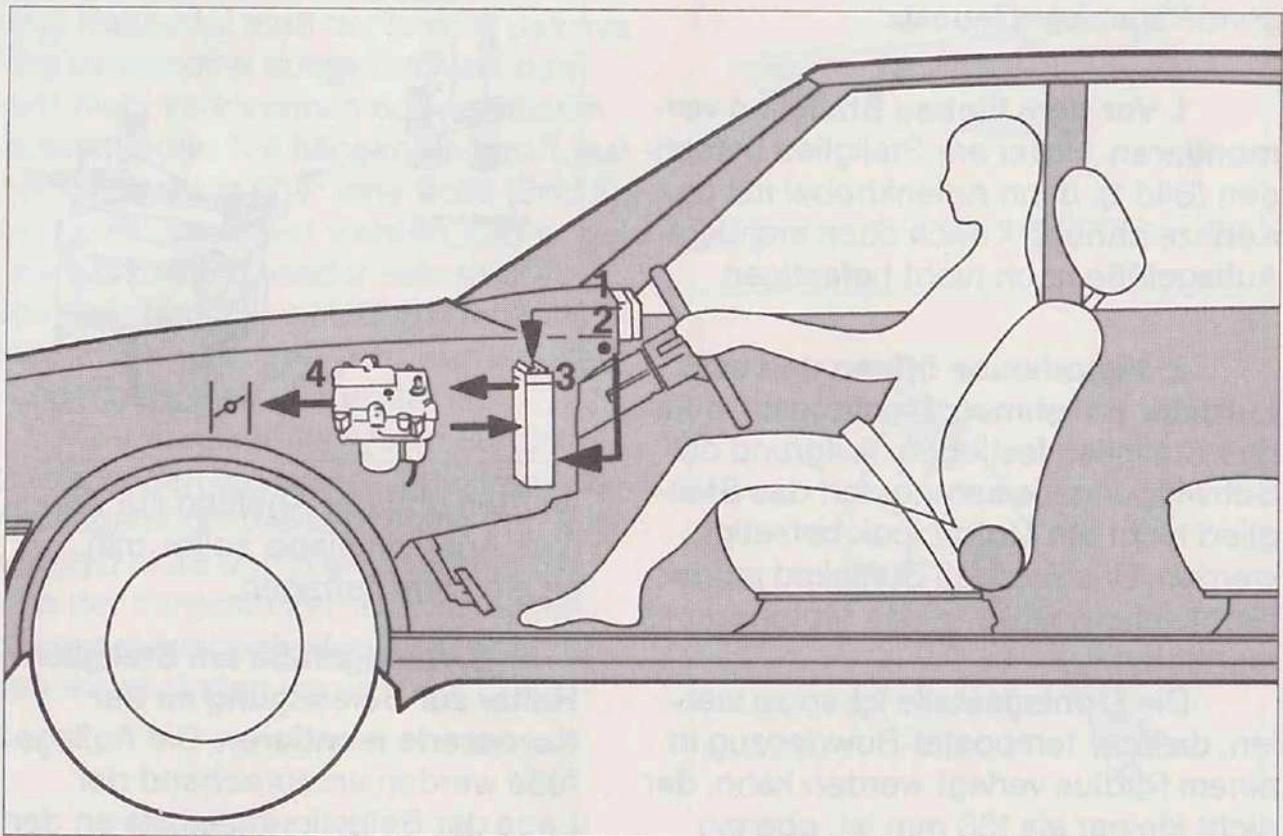
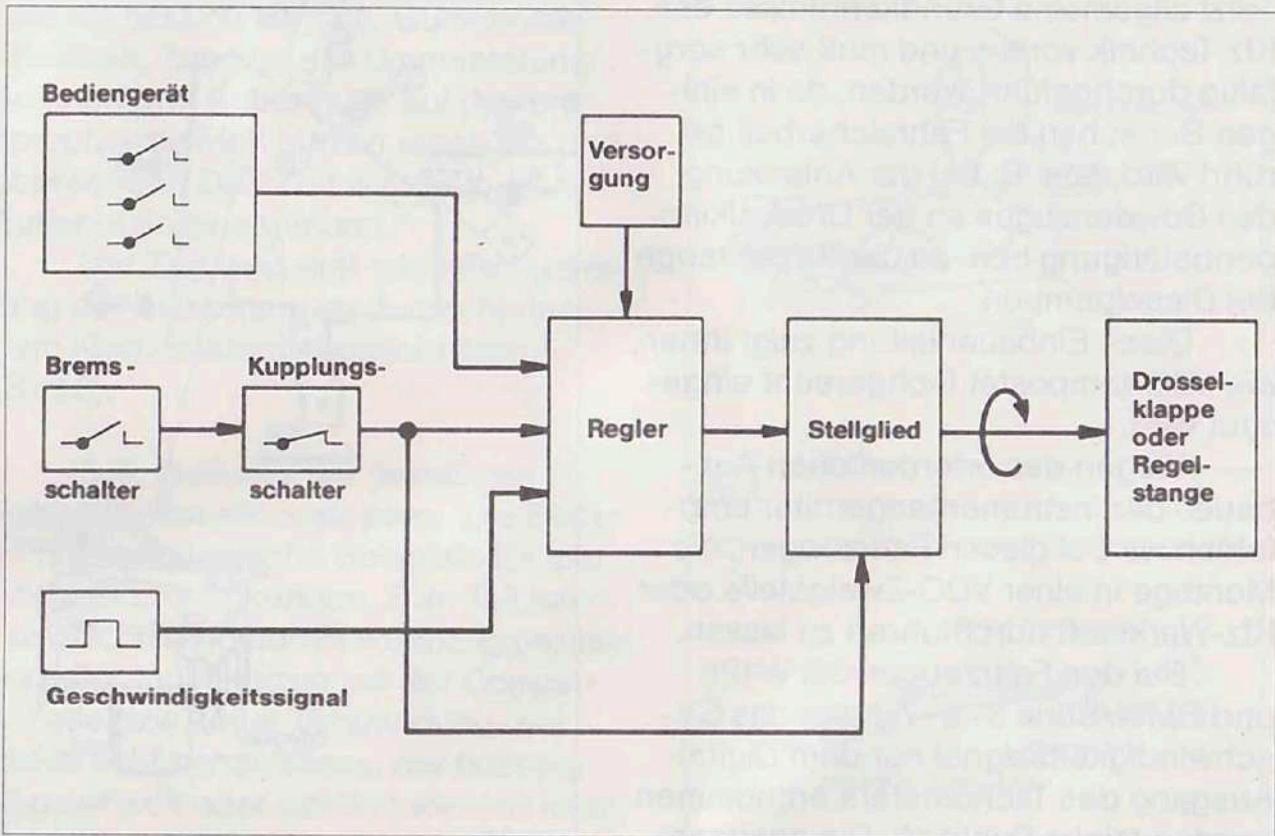


# Der Einbau bei elektronischen Tachometer-Anlagen

Wir liefern Ihnen einen universellen Bausatz – Sie haben also alle Hauptkomponenten und Montagezubehörteile komplett verpackt.



# Blockschaltbild VDO tempostat für elektronische Tachometer-Anlagen



- ① 3-Knopf-Bedieneinheit
- ② Geschwindigkeitsabgriff vom elektronischen Tachometer
- ③ Elektronischer Regler
- ④ Elektrisches Stellglied

## Wichtig

Der Einbau des VDO tempostat setzt allgemeine Grundkenntnisse der Kfz-Technik voraus und muß sehr sorgfältig durchgeführt werden, da in einigen Bereichen die Fahrsicherheit berührt wird, so z. B. bei der Anlenkung des Bowdenzuges an der Drosselklappenbetätigung bzw. an der Regelstange bei Dieselpumpen.

Diese Einbauanleitung zeigt Ihnen, wie VDO tempostat fachgerecht eingebaut wird.

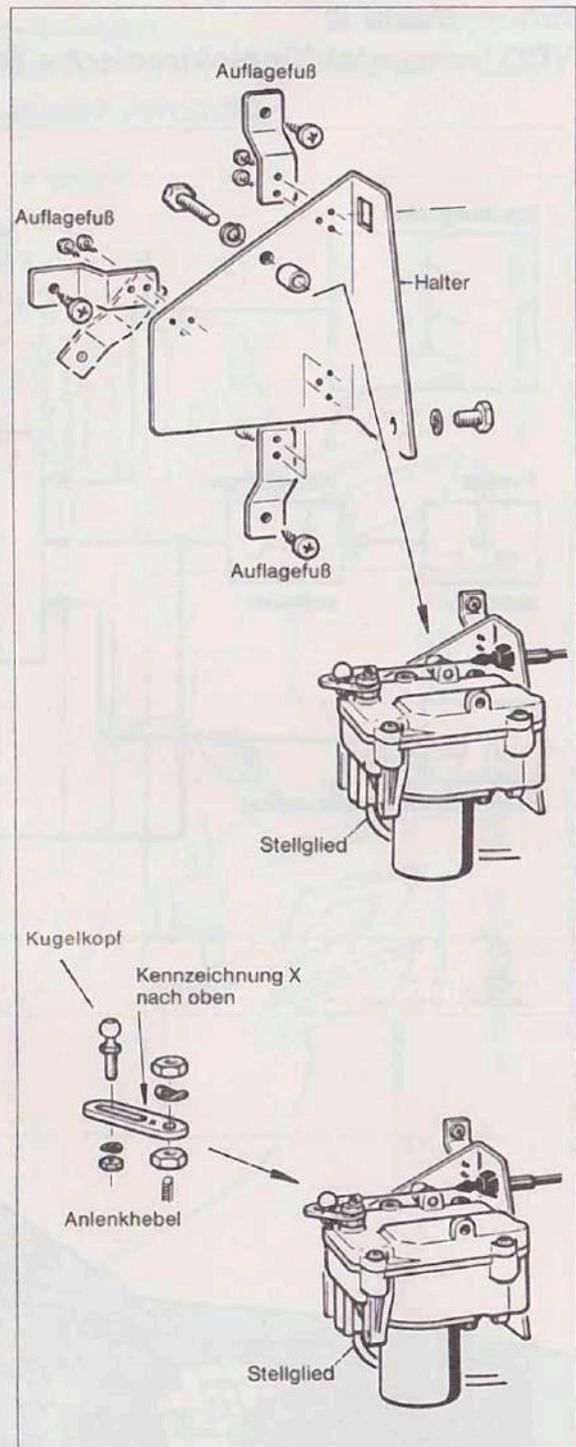
Wegen des erforderlichen Ausbaues der Instrumentengarnitur empfehlen wir bei diesen Fahrzeugen, die Montage in einer VDO-Zweigstelle oder Kfz-Werkstatt durchführen zu lassen.

Bei den Fahrzeugen DB W126 und BMW/Serie 3-5-7, kann das Geschwindigkeitssignal nur dem Digital-Ausgang des Tachometers entnommen werden (siehe Punkt 11). Die notwendigen Anschlußteile enthält der beiliegende spezielle Bausatz.

**1. Vor dem Einbau Stellglied vormontieren.** Halter am Stellglied befestigen (Bild 1), dann Anlenkhebel mit der Kennzeichnung X nach oben montieren. Auflagefüße noch nicht befestigen.

**2. Motorhaube öffnen und evtl. Luftfilter abnehmen.** Montagestelle für das Stellglied festlegen. Aufgrund der Schwingungsbelastung darf das Stellglied nicht am Motorblock befestigt werden. Deshalb das Stellglied an der Karosserieinnenseite des Motorraumes montieren.

Die Montagestelle ist so zu wählen, daß der tempostat-Bowdenzug in einem Radius verlegt werden kann, der nicht kleiner als 150 mm ist, ebenso muß bei allen tempostat-Teilen auf Distanz zu beweglichen Teilen geachtet



werden und der Abstand zur Zünd- und Auspuffanlage sollte min. ca. 200 mm betragen.

**3. Auflagefüße am Stellglied-Halter zur Befestigung an der Karosserie montieren.** Die Auflagefüße werden entsprechend der Lage der Befestigungsstelle an der Karosserie individuell (Bild 1) montiert.

**4. Länge des VDO tempostat-Bowdenzuges den Fahrzeuggegebenheiten anpassen.** Dazu muß der Bowdenzug gekürzt werden. Gummitülle abziehen, Zug aus der Ummantelung nehmen und Außenhülle auf das entsprechende Maß kürzen (ansägen und abbrechen). Den Zug wieder in die Außenhülle einschieben.

Der Zug wird erst nach Fertigstellung der Anlenkung ca. 5 mm hinter dem Klemmnippel abgeschnitten (Bild 3).

**5. Anlenkung der jeweiligen Fahrzeugtechnik anpassen.** Die Bilder 4–11 zeigen typische Beispiele für alle gängigen Anlenkungen. Zum Teil kann der VDO tempostat-Bowdenzug parallel zum Original-Gaszug mit der Doppelschelle bzw. unter Verwendung des Universal-Lochstreifens, der beliebig abgewinkelt oder gekürzt werden kann, montiert werden.

Beim Gasgeben mit dem Stellglied bzw. Gaspedal muß der jeweils passive Zug einwandfrei ausgleiten und darf sich nicht verklemmen oder an einem vorstehenden Teil hängenbleiben. Läuft der Originalzug über eine Rolle (Bild 8), muß er so gesichert werden, daß er bei Leerlaufstellung wieder seinen ursprünglichen Sitz hat. Dabei muß die Sicherung so angebracht werden, daß Vollgasgeben gewährleistet ist.

Die dargestellten Anlenkungsbeispiele zeigen ein breites Spektrum der Montagemöglichkeiten. Sollte Ihr Fahrzeugtyp nicht dabei sein, wählen Sie eine der dargestellten Möglichkeiten, die den Gegebenheiten Ihres Fahrzeuges am nächsten kommt.

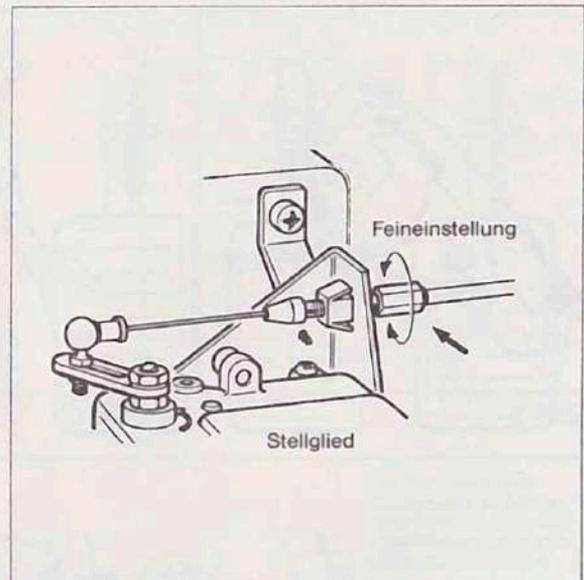


Bild 2

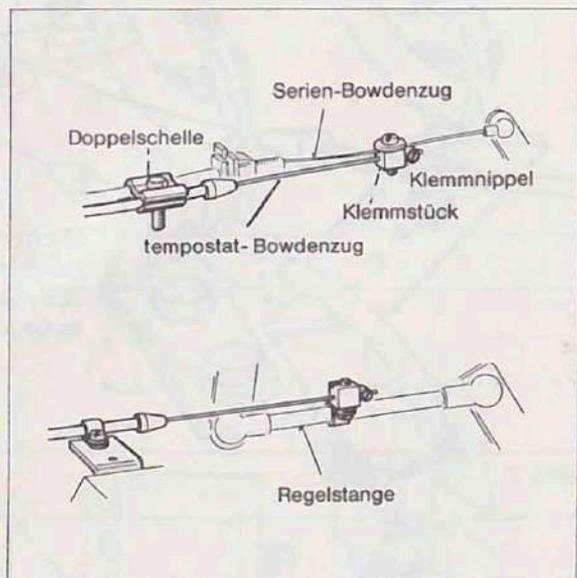


Bild 3

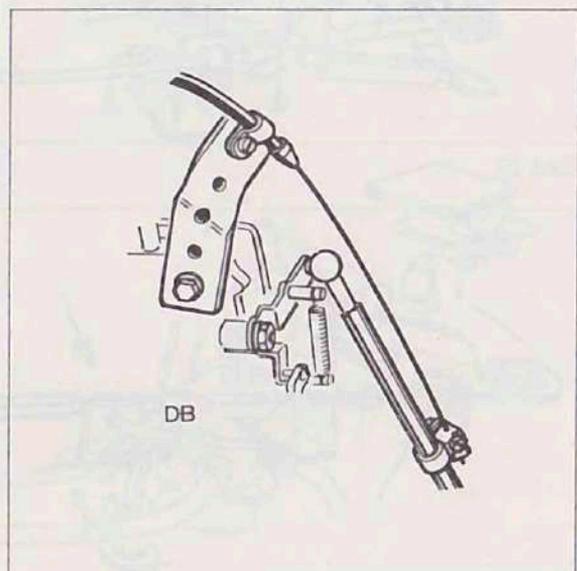


Bild 4

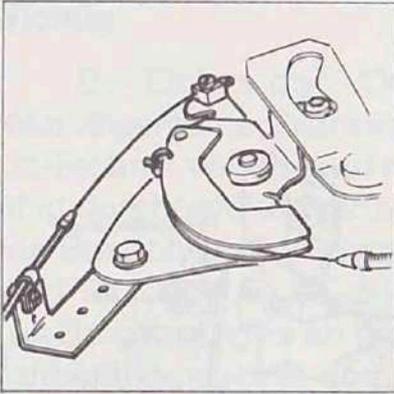


Bild 5

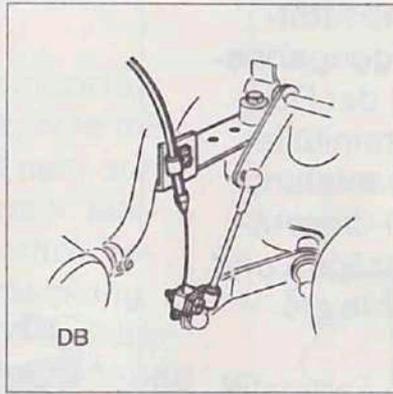


Bild 6

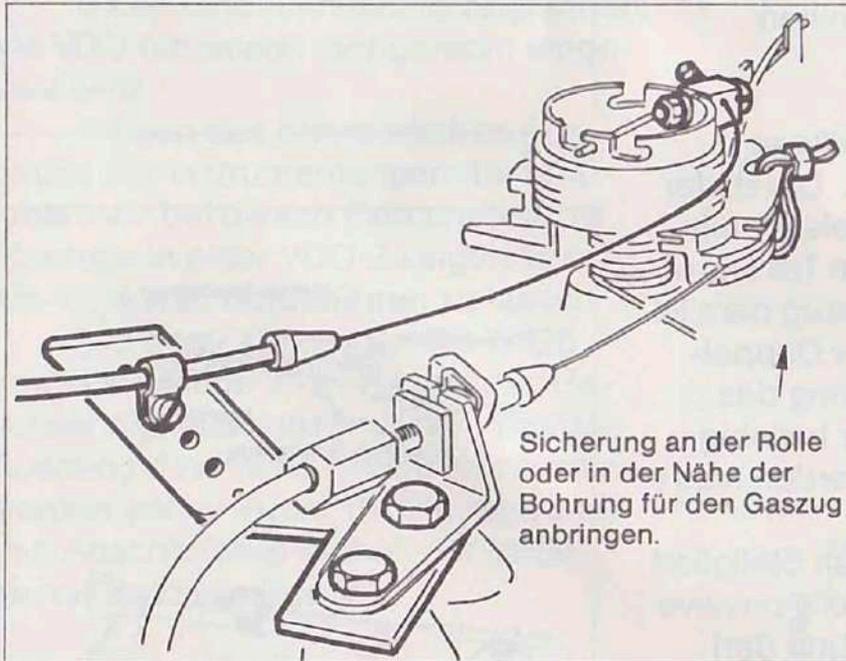


Bild 7

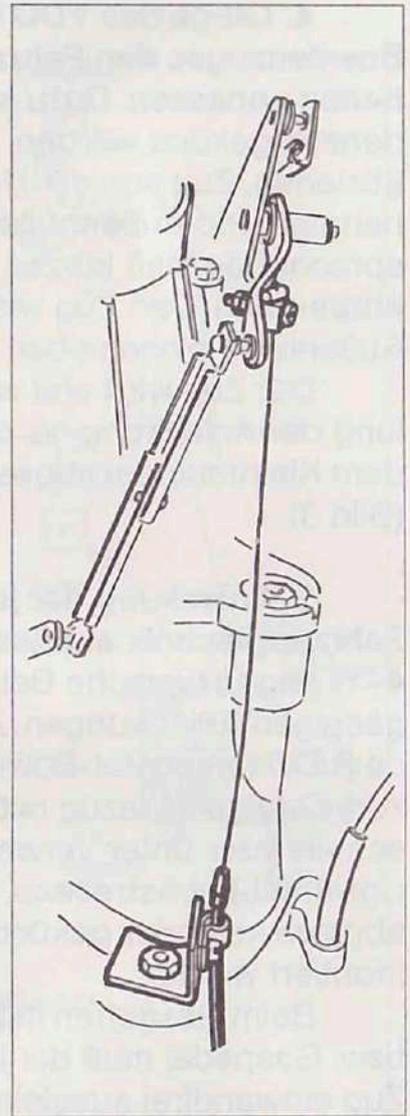


Bild 8

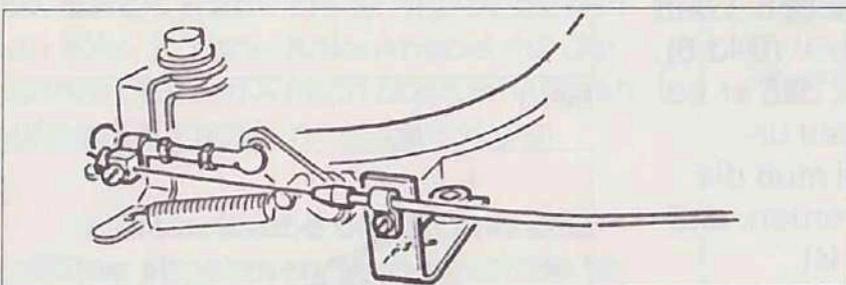


Bild 10

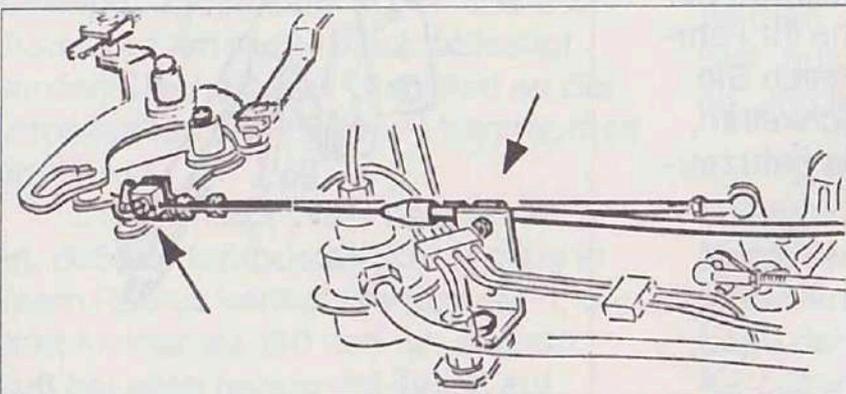


Bild 11

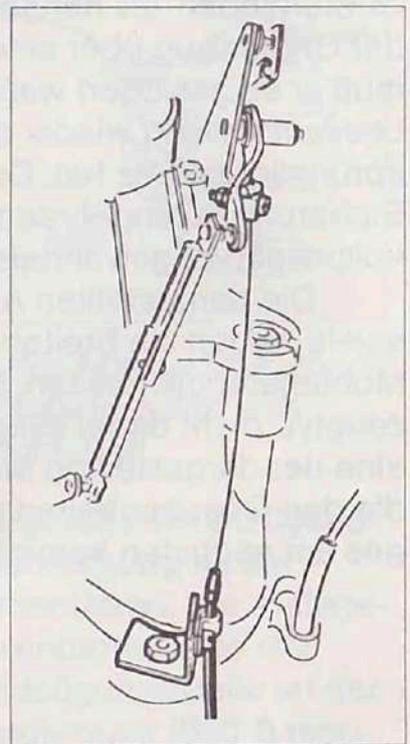


Bild 9

**6. Weg zwischen Leerlauf und Vollgasauschlag angleichen.** Der Kugelkopf muß im Längsloch des Anlenkhebels so befestigt werden, daß bei Verdrehung der Stellgliedachse von Anschlag zu Anschlag in Pfeilrichtung, der Bowdenzug oder das Gestänge des Fahrzeuges von Leerlauf auf Vollgas gezogen wird.

Bei Fahrzeugen mit Startautomatik, diese Einstellung bei warmem Motor durchführen, damit der Motor in Leerlaufdrehzahl läuft.

Mit der Feineinstellschraube anschließend am Zug auf der Stellgliedseite (Kugelkopf) ein Spiel von ca. 2 mm einstellen (Bild 2).

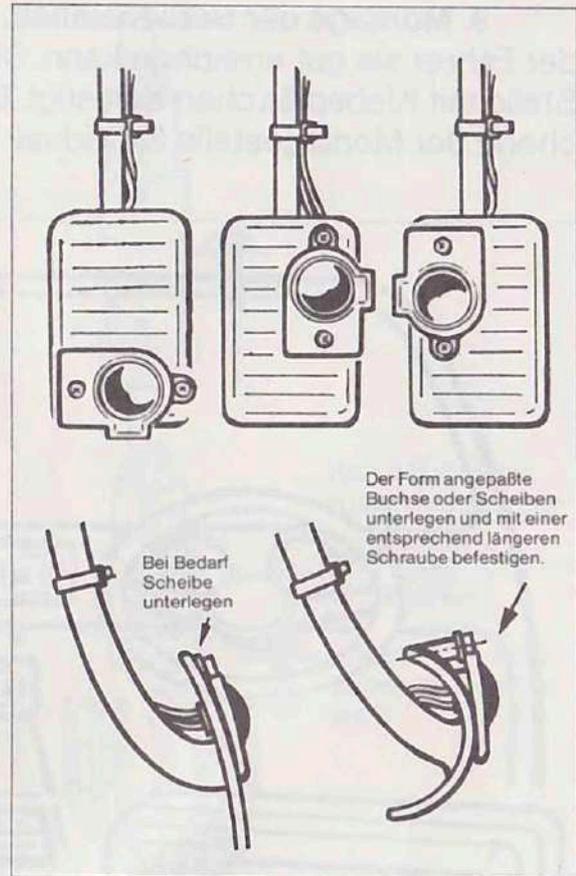


Bild 12

**7. Montage des Kupplungsschalters. (Nicht bei Fahrzeugen mit Automatik-Getriebe).** Kupplungsschalter so auf das Kupplungspedal schrauben, daß er beim Kuppeln sicher betätigt wird. Bei stark gewölbtem Kupplungspedal ist evtl. eine kleine Buchse als Abstützung zu verwenden (Bild 12).

**8. Montage des elektronischen Reglers.** Der elektronische Regler muß an einer wassergeschützten Stelle untergebracht werden. Der Regler wird im Fahrgastraum unter der Armaturentafel mit Blechschrauben, Kabelbindern oder Klebeplättchen so montiert, daß die Steckerplatte nach unten zeigt (Bild 13).

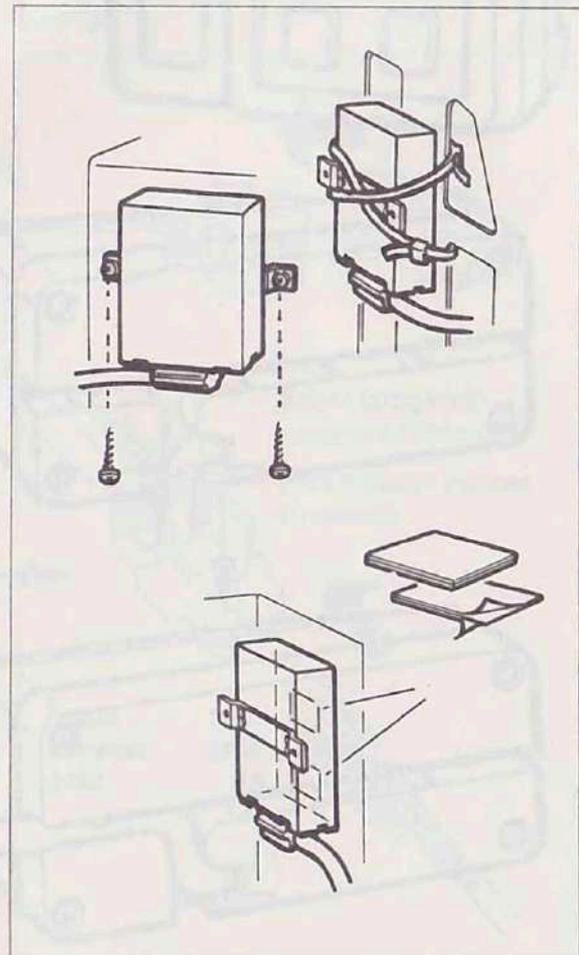


Bild 13

**9. Montage der Bedieneinheit.** Die Bedieneinheit ist so anzubringen, daß der Fahrer sie gut erreichen kann. Sie wird auf einer gesäuberten fettfreien Stelle mit Klebeplättchen befestigt. Das Kabel der Bedieneinheit ist entsprechend der Montagestelle individuell zum Regler zu führen (Bild 14).

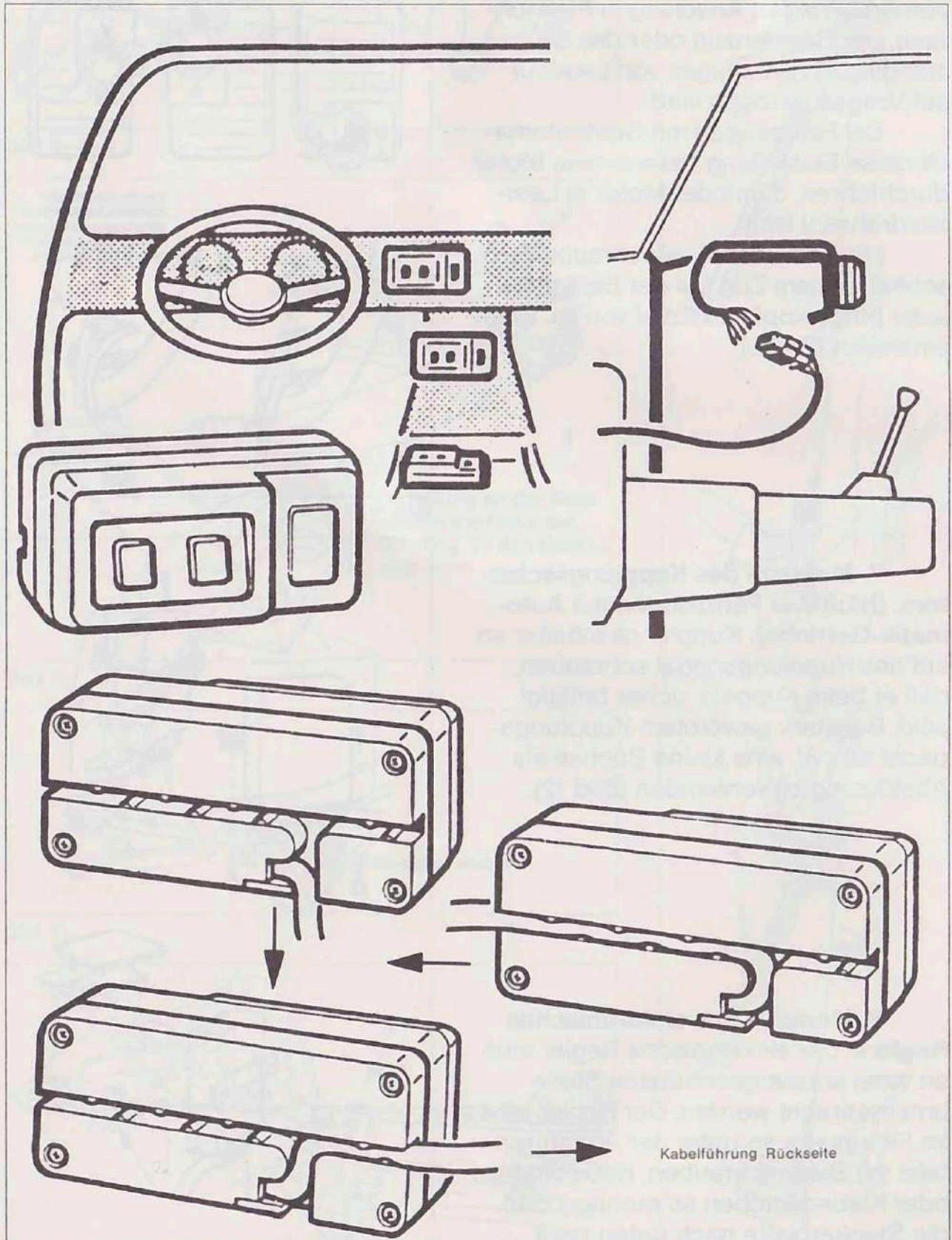


Bild 14

### 10. Elektrische Verkabelung.

Kabelbaum vom Regler aus verlegen. Der Abstand zu beweglichen Teilen und zur Auspuff- sowie Zündanlage sollte dabei ca. 200 mm betragen. 14-fach-Stecker auf die Elektronik aufstecken. 7-poligen Strang durch den Motorraum zum Stellglied führen. Dazu entweder eine vorhandene Kabeltülle verwenden oder ein Loch bohren und auf 14 mm Durchmesser aufteilen. Kabel von innen nach außen durchschieben. Gummitülle über den Strang führen und mit einem Schraubenzieher in die Bohrung drücken (Bild 15).

Auf die 6-polige Viereckkupplung zum Bediengerät freies Steckergehäuse schieben und Pins farbgleich einschieben (Bild 16). Braunes Kabel an Masse legen und schwarzes Kabel mit Klemme 58 (Standlicht) verbinden.

Bei Fahrzeugen mit Automatik-Getriebe lila Kabel an Stoplichtschalterausgang anschließen, d. h. es liegt Spannung an, wenn die Bremse betätigt wird. Bei Fahrzeugen mit Schaltgetriebe lila Kabel mit einem Kabel des Kupplungsschalters verbinden. Das andere Kabel vom Kupplungsschalter am Ausgang Bremslichtschalter anschließen.

Dann rotes Kabel an Klemme 15 (Strom bei eingeschalteter Zündung) anschließen.

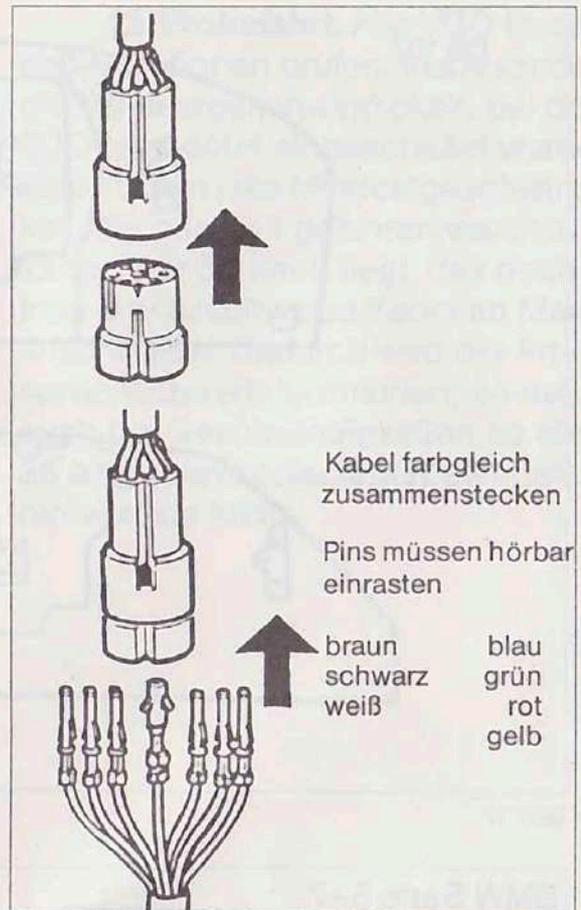


Bild 15

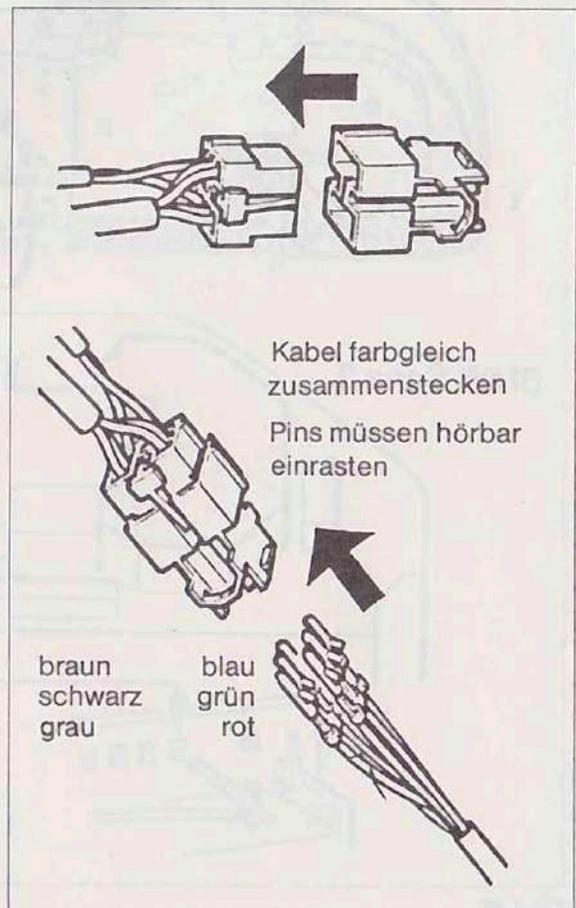


Bild 16

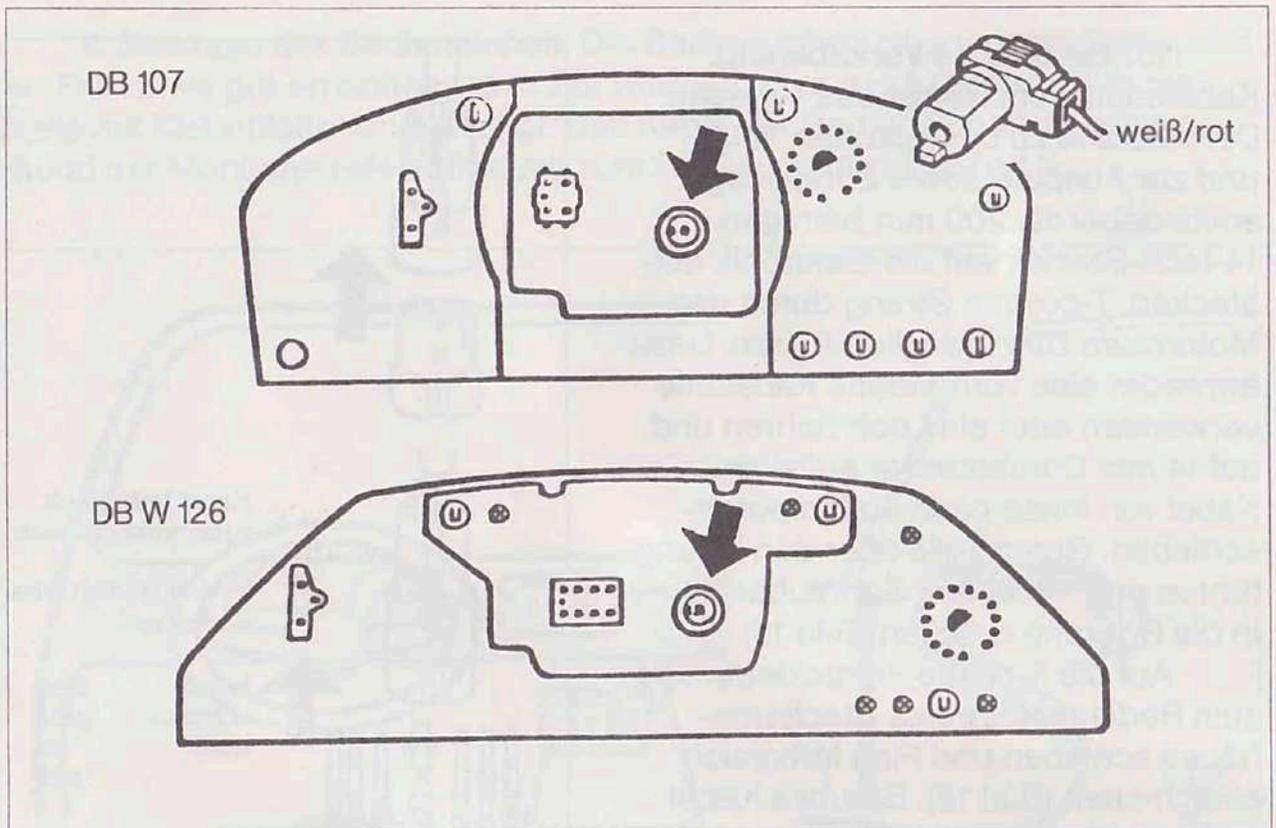


Bild 17

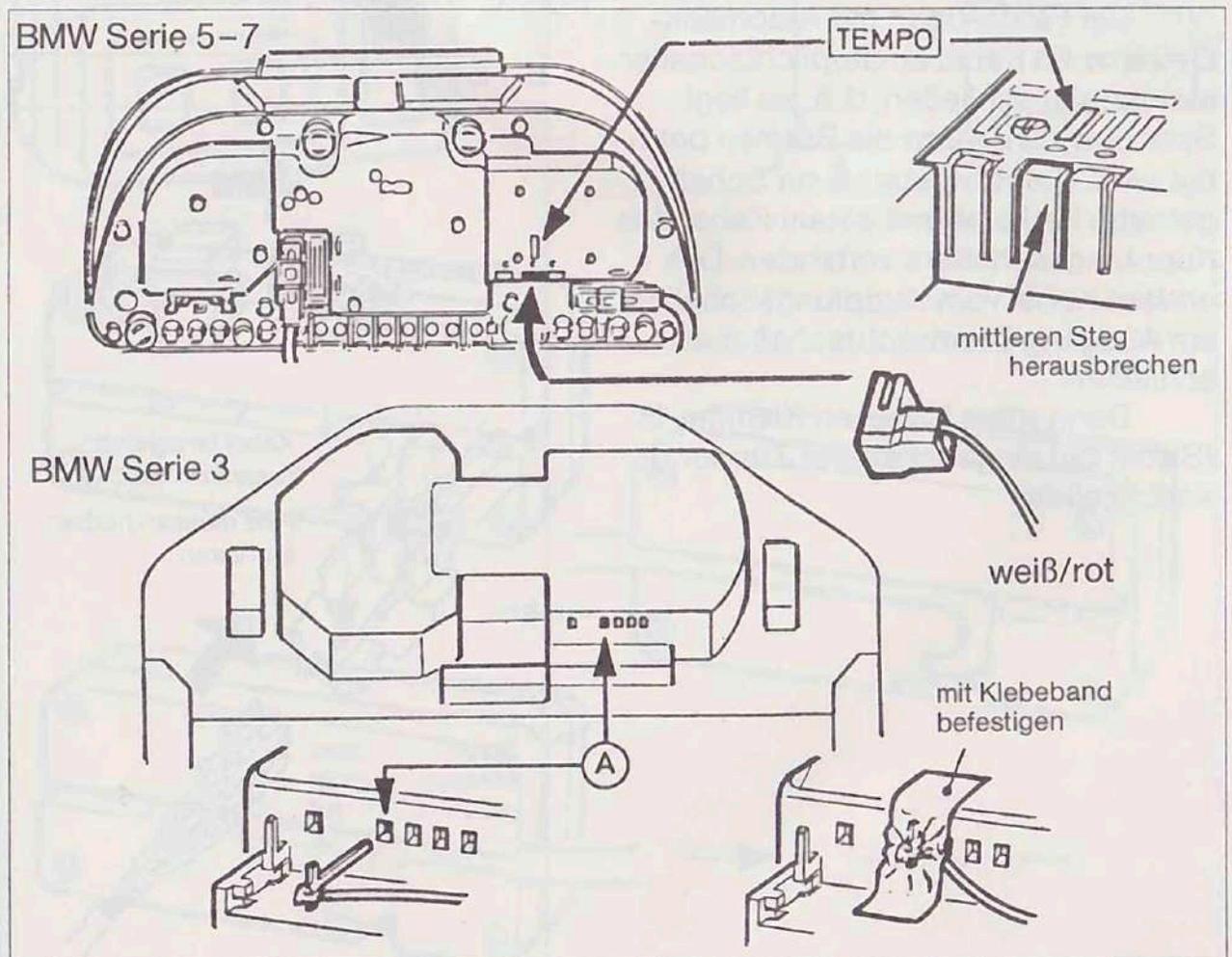


Bild 18

### 11. Geschwindigkeits-Signal.

DB W 126: Kombi-Instrument aus der Armaturentafel ausbauen. Weiß/rotes Kabel des Kabelbaumes in die Armaturenöffnung verlegen – Digitalstecker an das weiß/rote Kabel montieren (Bild 17).

Digitalstecker gemäß Abbildung aufstecken (Bild 17). Kombi-Instrument wieder einbauen. Steckhülsen an den Kabelenden braun und grau einzeln gut isolieren (siehe Schaltplan).

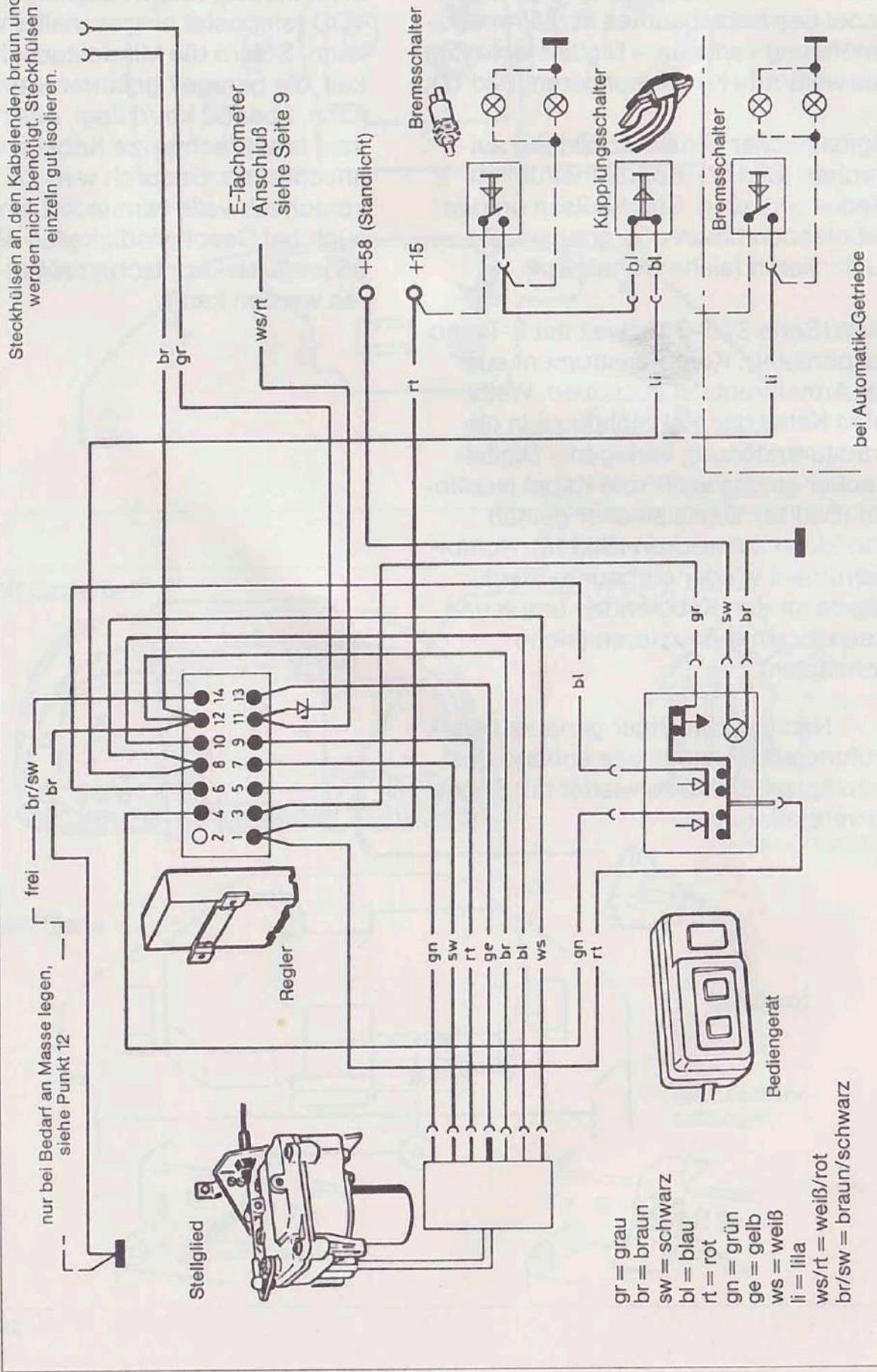
BMW/Serie 3-5-7 (soweit mit E-Tacho ausgerüstet): Kombi-Instrument aus der Armaturentafel ausbauen. Weiß/rotes Kabel des Kabelbaumes in die Armaturenöffnung verlegen – Digitalstecker an das weiß/rote Kabel montieren (Bild 18). Digitalstecker gemäß Abbildung aufstecken (Bild 18). Kombi-Instrument wieder einbauen. Steckhülsen an den Kabelenden braun und grau einzeln gut isolieren (siehe Schaltplan).

Nach nochmaliger genauer Überprüfung aller Anschlüsse anhand des Schaltplanes, Masse wieder mit Batterie verbinden.

**12. Probefahrt.** Alle VDO tempostat-Funktionen prüfen, insbesondere die Mindestgeschwindigkeit, bei der VDO tempostat eingeschaltet werden kann. Sofern die Mindestgeschwindigkeit, die geregelt gefahren werden kann, über 50 km/h liegt, das noch freie braun/schwarze Kabel an Masse anschließen. Dadurch wird die Ansprechschwelle vermindert, so daß auch bei Geschwindigkeiten ab etwa 35 km/h elektronisch geregelt gefahren werden kann.

# Schaltplan für elektrische Verkabelung VDO tempostat bei elektronischen Tachometer-Anlagen

Steckhülsen an den Kabelenden braun und grau werden nicht benötigt. Steckhülsen einzeln gut isolieren.



nur bei Bedarf an Masse legen, siehe Punkt 12

frei

E-Tachometer Anschluß siehe Seite 9

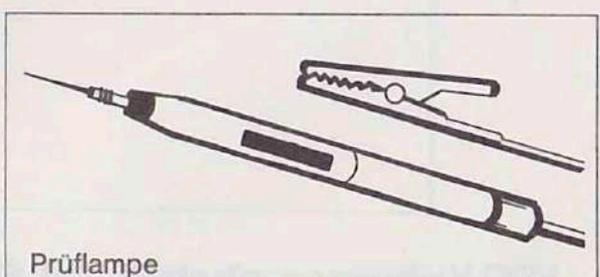
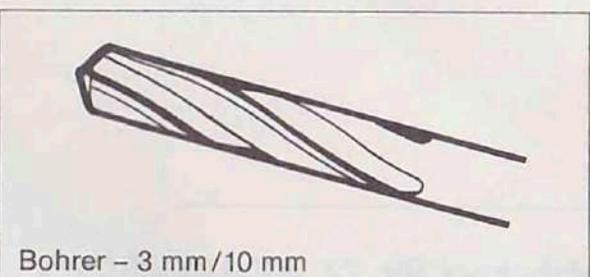
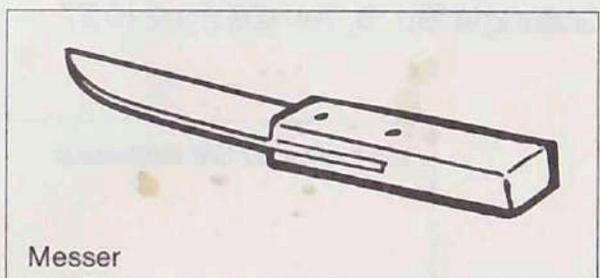
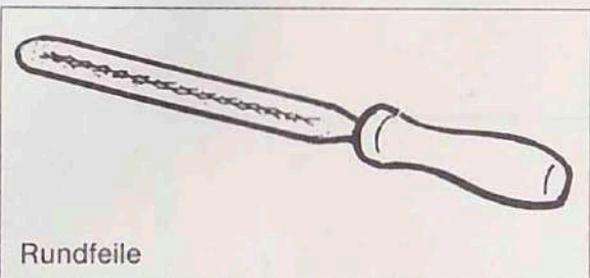
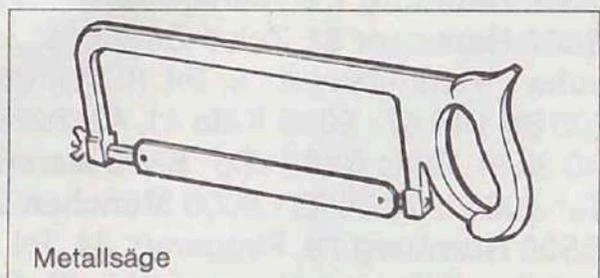
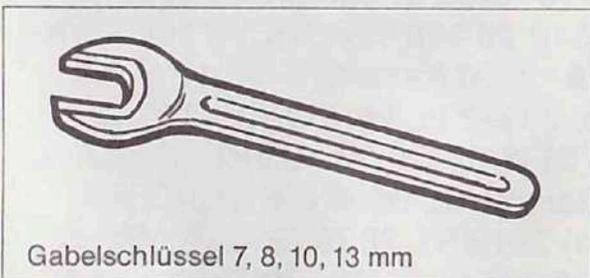
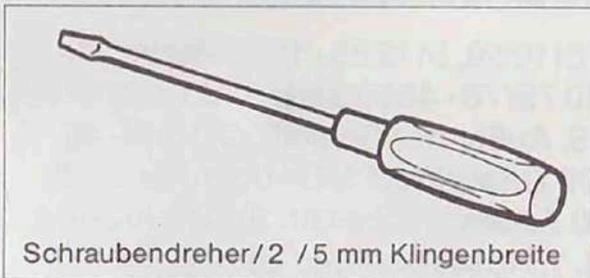
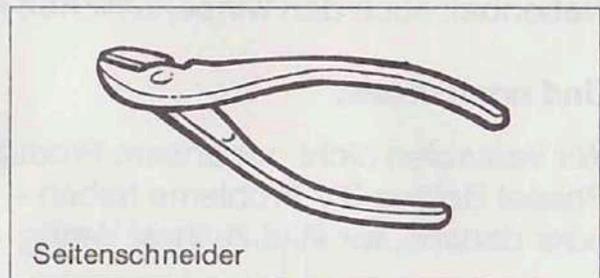
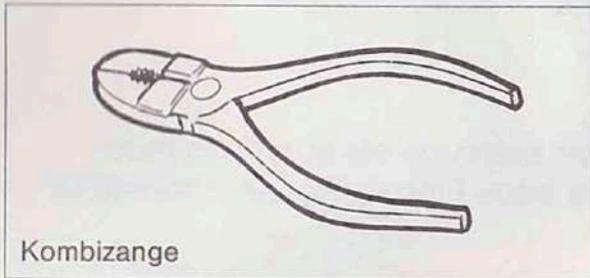
bei Automatik-Getriebe

- gr = grau
- br = braun
- sw = schwarz
- bl = blau
- rt = rot
- gn = grün
- ge = gelb
- ws = weiß
- li = lila
- ws/rt = weiß/rot
- br/sw = braun/schwarz

Nun haben Sie alles gelesen und der Einbau kann beginnen.

**Zuvor jedoch noch ein Tip:**

Diese Werkzeuge brauchen Sie!



## Was Sie noch wissen sollten...

1. Sie haben sich jetzt mit dem Einbau eines Qualitätsproduktes aus dem Hause VDO vertraut gemacht.

2. Intensive Forschung, praxisorientierte Entwicklung und jahrelanger robuster Einsatz in der Serienausrüstung, garantieren eine sichere Funktion. Nebenbei: auch den wirtschaftlichen Nutzen.

## Und noch etwas:

Wir verkaufen nicht nur unsere Produkte, wir betreuen sie auch – in jeder Phase! Sollten Sie Probleme haben – sei es beim Einbau, bei der Probefahrt oder danach, wir sind zu Ihrer Verfügung.

## Werkseigene VDO-Zweigstellen in der Bundesrepublik Deutschland

**8900 Augsburg 1**, Stettenstr. 4, Tel. (08 21) 5110 69, 5112 35 · **1000 Berlin 31**, Georg-Wilhelm-Str. 23–24, Tel. (0 30) 8 92 40 75/76 · **4800 Bielefeld 1**, Herforder Str. 105, Tel. (05 21) 6 40 03 · **2800 Bremen 5**, Außer der Schleifmühle 60–62, Tel. (04 21) 32 05 28/29, Telex 2 44 928 · **4000 Düsseldorf 1**, Eintrachtstr. 27 a, Tel. (02 11) 77 50 01/2, Telex 8 588 037 · **4300 Essen 1**, Jägerstr. 16, Tel. (02 01) 22 14 78, Telex 8 57 335 · **6000 Frankfurt/M. 1**, Rüsselsheimer Str. 22, Tel. (06 11) 7 38 00 95 · **7800 Freiburg i. Br.**, Rimsinger Weg 16, Tel. (07 61) 49 16 43 · **2000 Hamburg 1**, Hammerbrookstr. 43, Tel. (0 40) 23 37 38, Telex 2162 263 · **3000 Hannover 81**, Zeiss-Straße 15, Tel. (05 11) 83 04 87, 83 31 87 · **7500 Karlsruhe 1**, Hennebergstr. 6, Tel. (07 21) 69 77 98 · **3500 Kassel**, Königstor 9, Tel. (05 61) 148 47 · **5000 Köln 41**, Aachener Str. 233–235, Tel. (02 21) 40 25 46, 40 38 81, Telex 8 883 456 · **6800 Mannheim 31** (Käfertal), Am Ullrichsberg 7–9, Tel. (06 21) 73 90 69 · **8000 München 2**, Mittererstr. 9, Tel. (0 89) 53 01 08 · **8500 Nürnberg 70**, Fuggerstr. 44, Tel. (09 11) 26 08 93, 26 78 79 · **6600 Saarbrücken 1**, Deutschherrnpfad 6–12, Tel. (06 81) 58 20 38/39 · **7000 Stuttgart**, Möhringer Str. 159, Tel. (07 11) 60 54 46, Telex 7 23 960 · **8700 Würzburg**, Gattinger Str. 5, Tel. (09 31) 219 27

Wir haben für Sie eingebaut: