

TEMPOMAT

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite		Seite
FUNKTIONSBESCHREIBUNG		PROBEFAHRT	2
BREMSLICHTSCHALTER	2	SCHALTER/GESCHWINDIGKEITSREGLER	3
COMPUTER/MOTORSTEUERUNG (PCM)	2	TEMPOMAT-SERVOELEMENT	3
GESCHWINDIGKEITSABNEHMER	2	ÜBER-/UNTERSCHREITEN DER	
STROMKREISE DER TEMPOMAT-		EINZUREGELNDEN GESCHWINDIGKEIT	4
MAGNETVENTILE	1	UNTERDRUCKVERSORGUNG ÜBERPRÜFEN ...	3
TEMPOMAT-SCHALTER	1	AUS- UND EINBAU	
TEMPOMAT-SEILZUG	2	BREMSLICHTSCHALTER	5
TEMPOMAT-SERVOELEMENT	1	TEMPOMAT-SCHALTER	5
UNTERDRUCKBEHÄLTER	2	TEMPOMAT-SEILZUG	5
FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG		TEMPOMAT-SERVOELEMENT	4
BREMSLICHTSCHALTER	3	UNTERDRUCKBEHÄLTER	6
EINGEBAUTES DIAGNOSESYSTEM (OBD)	3	TECHNISCHE DATEN	
GESCHWINDIGKEITSABNEHMER	3	ANZUGSMOMENTE	7

FUNKTIONSBESCHREIBUNG

TEMPOMAT-SERVOELEMENT

Die Servoeinheit besteht aus einem Magnetventil, einem Unterdruck-Servoelement und der Halterung. Das Magnetventil wird über den Computer/Motorsteuerung (PCM) gesteuert. Das Magnetventil selbst regelt den Unterdruck zur Membran des Servoelements. Das Servoelement ist über einen Seilzug mit dem Drosselklappengestänge verbunden. Das Servoelement kann nicht instandgesetzt werden, sondern ist im Fall eines Defekts auszutauschen.

STROMKREISE DER TEMPOMAT-MAGNETVENTILE

Sind alle für die Funktion des Tempomatsystems erforderlichen Parameter erfüllt, und wird die Taste "SET" gedrückt, so aktiviert der Computer/Motorsteuerung (PCM) das Druckausgleich-Magnetventil und läßt das Unterdruck-Magnetventil pulsieren, so daß die Drosselklappe geöffnet und das Fahrzeug auf die gewünschte Geschwindigkeit gebracht wird. Sobald diese Geschwindigkeit erreicht ist, wird bei deaktiviertem Unterdruck-Magnetventil das Druckausgleich-Magnetventil aktiviert, so daß die Geschwindigkeit beibehalten werden kann. Wird das Fahrzeug über die gewünschte Geschwindigkeit hinaus beschleunigt, so läßt der PCM das Druckausgleich-Magnetventil bei weiterhin deaktiviertem Unterdruck-Magnetventil pulsieren, so daß die Dros-

selklappe geschlossen und die Geschwindigkeit auf den eingestellten Wert verringert wird.

TEMPOMAT-SCHALTER

Am Lenkrad ist rechts und links neben dem Fahrer-Airbag je eine Tempomat-Schaltereinheit angebracht. Diese beiden Schaltereinheiten umfassen insgesamt fünf **Tippschalter**, über die sieben unterschiedliche Schaltstellungen ermöglicht werden. Die Ausgangssignale von diesen Schaltern werden zu einem Eingangssignal gefiltert. Der Computer/Motorsteuerung (PCM) ermittelt mit Hilfe des **Widerstands-Multiplexverfahrens**, welches Ausgangssignal jeweils vorliegt. Durch Messen der Eingangsspannung kann der PCM feststellen, welche Schaltfunktion jeweils aktiviert wurde.

Ist das Tempomatsystem bei laufendem Motor eingeschaltet, so läßt der PCM über den CCD-Datenbus eine entsprechende Kontrollleuchte im Kombiinstrument aufleuchten.

Die beiden Schaltereinheiten enthalten die Tasten "ON/OFF" (Ein/Aus), "RESUME/ACCEL" (Wiederaufnehmen/Beschleunigen), "SET" (Einstellen), "CANCEL" (Abbrechen) und "COAST" (Geschwindigkeit verringern). Näheres zu den Schaltfunktionen und zum Einstellen siehe Bedienungsanleitung des Fahrzeugs. Die einzelnen Schalter können nicht instandgesetzt werden. Tritt an einem der Schalter ein Defekt auf, so muß die gesamte Schaltereinheit ausgetauscht werden.

FUNKTIONSBESCHREIBUNG (Fortsetzung)

BREMSLICHTSCHALTER

Bei Fahrzeugen mit Tempomat wird ein Doppelfunktions-Bremslichtschalter verwendet. Der Schalter ist an der Bremspedalhalterung unter der Instrumententafel angebracht. Sein Schaltzustand wird vom Computer/Motorsteuerung (PCM) überwacht. Näheres zu Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten sowie zum Einstellen des Bremslichtschalters siehe Abschnitt zu den Bremsen.

TEMPOMAT-SEILZUG

Der Tempomat-Seilzug ist zwischen der Membran des Unterdruckservoelements und dem Drosselklappengestänge angeschlossen. Über ihn wird die Drosselklappe entsprechend der Bewegung der Servoelementmembran geöffnet bzw. geschlossen.

COMPUTER/MOTORSTEUERUNG (PCM)

Die elektronische Steuerung des Tempomatsystems ist in den PCM integriert. Der PCM befindet sich im Motorraum. Die Tempomatfunktionen des PCM werden vom eingebauten Diagnosesystem (OBD) überwacht. Alle an das OBD angeschlossenen Systeme werden vom PCM überwacht. Jedem überwachten Stromkreis ist ein bestimmter Fehlercode zugewiesen. Der PCM speichert für bestimmte Fehler, die er feststellt, jeweils einen Fehlercode in seinem elektronischen Speicher. Näheres hierzu siehe Abschnitt "Eingebautes Diagnosesystem (OBD)" in diesem Kapitel. Der PCM kann nicht instandgesetzt werden, sondern ist im Fall eines Defekts auszutauschen.

UNTERDRUCKBEHÄLTER

Der Unterdruckbehälter liefert den zur Aufrechterhaltung der Tempomatfunktionen erforderlichen Unterdruck, wenn der Motorunterdruck (beispielsweise an Steigungen) absinkt. Zwischen dem Unterdruckbehälter und der Unterdruckversorgung befindet sich ein Rückschlagventil, mit dem Unterdruck im Behälter gehalten werden kann. Bei manchen Fahrzeugen stellt dieser Unterdruckbehälter auch die Unterdruckversorgung der Heizungs-/Klimaanlage sicher. Der Unterdruckbehälter kann nicht instandgesetzt werden, sondern ist im Fall eines Defekts auszutauschen.

GESCHWINDIGKEITSABNEHMER

Der Geschwindigkeitsabnehmer ist ein Impulsgeber, der an einem Adapter in der Nähe der Abtriebswelle des Getriebes angebracht ist. Er wird über den Adapter von einem Zahnrad angetrieben. Das Impulssignal, das der Geschwindigkeitsabnehmer zum Kilometerzähler bzw. Tageskilometerzähler überträgt, wird vom Computer/Motorsteuerung überwacht, um die Fahrzeuggeschwindigkeit zu ermitteln

und um die mit dem Tempomat eingestellte Geschwindigkeit beizubehalten.

FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG

PROBEFAHRT

Anhand einer Probefahrt überprüfen, ob eventuell vom Kunden geäußerte Störungen am Tempomatsystem nachzuvollziehen sind. Hierbei auch auf die Funktion des Tachometers achten. Der Tachometer muß in allen Geschwindigkeitsbereichen ruhig anzeigen.

Eine unruhige Tachometeranzeige ist ein Anzeichen für eine Störung, die zu Pulsieren im Tempomatsystem führen kann. Die Ursachen für Störungen am Tachometer müssen vor dem Fortsetzen der Fehlersuche behoben werden. Näheres zum Überprüfen des Tachometers siehe Kapitel 8E, "Instrumententafel und Anzeigeeinstrumente".

Wird bei der Probefahrt eine Störung festgestellt, und funktioniert der Tachometer einwandfrei, folgendermaßen vorgehen:

- Fehlercodes abrufen. Werden Fehlercodes angezeigt, den erforderlichen Test durchführen. Näheres hierzu siehe entsprechendes Systemdiagnoselhandbuche "Motor/Antriebsstrang".
- Einstellung des Bremslichtschalters überprüfen. Eine falsche Einstellung des Bremslichtschalters kann zu zeitweise auftretenden Störungen führen.
- Servoelement auf lockere oder korrodierte Anschlüsse überprüfen. Elektrische Anschlüsse von Korrosionsstellen befreien und mit etwas Mopar® Mehrzweckfett oder einem gleichwertigen Mittel versehen.
- Unterdruckbehälter auf Undichtigkeiten überprüfen.
- System auf lockere oder undichte Unterdruckschläuche oder -anschlüsse überprüfen.
- Unterdruck-Rückschlagventil auf Defekte überprüfen.
- Überprüfen, ob beide Enden des Tempomat-Seilzugs korrekt eingehängt sind.
- Überprüfen, ob die Drosselklappe und das zugehörige Gestänge leichtgängig sind.
- Unterdruckversorgung des Tempomat-Servoelements wie in diesem Kapitel beschrieben überprüfen.

ACHTUNG! Bei Spannungs- oder Durchgangsprüfungen unbedingt darauf achten, daß keine Steckverbinder, Anschlüsse oder Dichtungen beschädigt werden, da andernfalls das Tempomatsystem beschädigt werden oder ganz bzw. teilweise ausfallen kann!

FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG (Fortsetzung)

EINGEBAUTES DIAGNOSESYSTEM (OBD)

Der Computer/Motorsteuerung (PCM) überwacht kritische Eingangs- und Ausgangstromkreise des Tempomatsystems, um eine korrekte Funktion des Systems zu gewährleisten. Jedem der vom OBD überwachten Stromkreise ist ein bestimmter Fehlercode zugewiesen. Manche Stromkreise werden ständig, andere wiederum nur unter bestimmten Bedingungen überwacht.

Näheres zu Fehlercodes siehe Kapitel 25, "Einrichtungen zur Begrenzung des Schadstoffausstoßes". Dieses Kapitel enthält unter anderem eine vollständige Auflistung der Fehlercodes einschließlich der tempomatspezifischen Fehlercodes.

GESCHWINDIGKEITSABNEHMER

Näheres zur Überprüfung des Geschwindigkeitsabnehmers siehe entsprechendes Systemdiagnosehandbuch "Motor/Antriebsstrang", und Bedienungsanleitung des DRB-Handtestgeräts.

SCHALTER/GESCHWINDIGKEITSREGLER

Näheres zur Überprüfung der Schalter/Geschwindigkeitsregler siehe entsprechendes Systemdiagnosehandbuch "Motor/Antriebsstrang".

BREMSLICHTSCHALTER

Näheres zu Durchgangsprüfungen und zum Einstellen des Bremslichtschalters siehe Kapitel 5, "Bremsen".

UNTERDRUCKVERSORGUNG ÜBERPRÜFEN

(1) Unterdruckschlauch vom Tempomat-Servolement abziehen und Unterdruckmeßgerät am abgezogenen Schlauchende anbringen.

(2) Motor anlassen und Unterdruckmeßgerät bei Leerlaufdrehzahl beobachten. Der angezeigte Wert muß bei mindestens 34 kPa (10 in. Hg) liegen.

(3) Liegt der Wert unter 34 kPa (10 in. Hg), die Leckstelle in der Unterdruckversorgung aufspüren. Unterdruckleitungen zum Motor auf Leckstellen überprüfen. Außerdem den Wert für den tatsächlichen Ansaugunterdruck des Motors messen. Ist der Ansaugunterdruckwert nicht korrekt, den Motor auf Ursachen für mangelnde Leistung überprüfen und Störung nach Bedarf beheben.

(4) Werden keine Leckstellen in den Unterdruckleitungen zum Motor festgestellt, überprüfen, ob eine Leckstelle am Unterdruckbehälter vorliegt. Der Unterdruckbehälter muß hierzu wie in diesem Kapitel beschrieben freigelegt werden. Unterdruckleitung vom Unterdruckbehälter abbauen, eine handbetätigte Unterdruckpumpe am Unterdruckanschluß des Behälters anschließen und Unterdruck anlegen. Der Unterdruckwert darf nicht abfallen. Fällt der Unterdruck ab, den Unterdruckbehälter austauschen.

(5) Rückschlagventil auf korrekte Funktion und eventuelle Undichtigkeiten überprüfen.

(a) Rückschlagventil freilegen. Das Rückschlagventil befindet sich in der Unterdruckleitung zwischen dem Unterdruckbehälter und der Unterdruckversorgung. Die beiden Unterdruckleitungen (Schläuche) an den Ventilen abbauen.

(b) Eine handbetätigte Unterdruckpumpe am unterdruckbehälterseitigen Ende des Rückschlagventils anschließen und Unterdruck anlegen. Der Unterdruckwert darf nicht abfallen. Fällt der Unterdruck ab, das Rückschlagventil austauschen.

(c) Eine handbetätigte Unterdruckpumpe am Unterdruckanschluß des Behälters anschließen und Unterdruck anlegen. Durch das Ventil muß Unterdruck strömen. Ist dies nicht der Fall, das Rückschlagventil austauschen. Den Anschluß am gegenüberliegenden Ende des Rückschlagventils mit einem Finger verstopfen und Unterdruck anlegen. Bleibt der Unterdruckwert nicht konstant, so ist die Membran im Innern des Ventils beschädigt, und das Rückschlagventil muß ausgetauscht werden.

TEMPOMAT-SERVOELEMENT

Näheres zur vollständigen Überprüfung des Tempomatsystems siehe entsprechendes Systemdiagnosehandbuch "Motor/Antriebsstrang". Soll nur das Tempomat-Servolement allein überprüft werden, folgendermaßen vorgehen:

Während der nachstehenden Spannungsprüfungen muß der Motor laufen.

(1) Motor anlassen.

(2) Den 4-poligen Steckverbinder vom Tempomat-Servolement abziehen.

(3) Tempomatsystem durch Drücken der Taste "ON" einschalten.

(4) Überprüfen, ob an Kontaktstift 3 im 4-poligen Steckverbinder Batteriespannung anliegt (Abb. 1). Es handelt sich hierbei um den Anschluß für die 12-Volt-Spannungsversorgung vom Bremslichtschalter. Bei niedergedretenem Bremspedal darf keine Spannung an Kontaktstift 3 anliegen. Liegt bei **nicht** betätigtem Bremspedal keine Spannung an, Durchgang zwischen Servolement und Bremslichtschalter prüfen. Außerdem überprüfen, ob der Bremslichtschalter korrekt eingestellt ist. Näheres hierzu siehe Kapitel 5, "Bremsen".

(5) Überbrückungskabel mit niedrigem Kabelquerschnitt zwischen Kontaktstift 3 im abgezogenen 4-poligen Steckverbinder und Kontaktstift 3 am Tempomat-Servolement anschließen. Überprüfen, ob an den Kontaktstiften 1, 2 und 4 am Tempomat-Servolement Batteriespannung anliegt. Ist dies nicht der Fall, das Tempomat-Servolement austauschen.

FEHLERSUCHE UND PRÜFUNG (Fortsetzung)

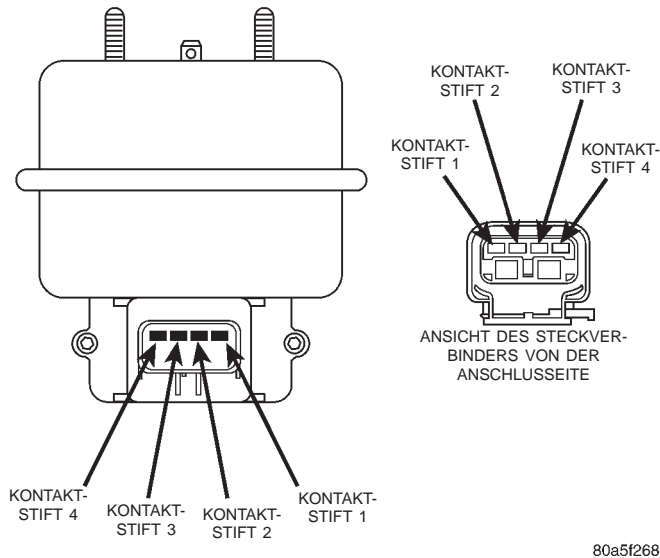


Abb. 1 4-poliger Steckverbinder des Tempomat-Servolements

(6) Zündung ausschalten. Durchgang zwischen Kontaktstift 4 im abgezogenen 4-poligen Steckverbinder des Tempomat-Servolements und einem guten Massepunkt prüfen. Besteht kein Durchgang, die Unterbrechung im Massestromkreis nach Bedarf beheben.

ÜBER-/UNTERSCHREITEN DER EINZUREGELNDEN GESCHWINDIGKEIT

Wenn der Fahrer zur Speicherung der aktuellen Fahrgeschwindigkeit mehrmals die Taste "SET" kurz drückt, ohne hierbei das Gaspedal zu betätigen, kann es vorkommen, daß das Fahrzeug beschleunigt und die gewünschte Geschwindigkeit um bis zu 8 km/h (5 mph) überschritten wird; anschließend wird die Geschwindigkeit so weit verringert, daß die gewünschte Geschwindigkeit unterschritten und erst danach korrekt eingeregelt wird.

Das Tempomatsystem ist so ausgelegt, daß Abweichungen in der Länge des Tempomat-Seilzugs, die sich im Einzelfall bei unterschiedlichen Fahrzeugen ergeben können, automatisch ausgeglichen werden. Soll der aktuelle Geschwindigkeitswert gespeichert werden, ohne daß hierbei das Gaspedal betätigt wird, so geht das Tempomatsystem davon aus, daß am Tempomat-Seilzug zu großes Spiel vorliegt, und führt eine entsprechende Kompensation durch. Wird die Geschwindigkeit häufig ohne Betätigung des Gaspedals gespeichert, so kann sich dieses Phänomen unter Umständen weiter steigern.

Um dies zu vermeiden, muß der Fahrer zum Speichern des Geschwindigkeitswerts die aktuelle Geschwindigkeit durch Betätigung des Gaspedals beibehalten und dabei die Taste "SET" kurz drücken, 10 Sekunden lang warten, und anschlie-

ßend die Taste "OFF" (oder die Taste "CANCEL" (je nach Ausstattung)) drücken, um das Tempomatsystem auszuschalten. Dieser Vorgang muß ca. 10-15mal wiederholt werden, damit künftig beim Speichern von Werten die Geschwindigkeit nicht mehr über- bzw. unterschritten wird.

AUS- UND EINBAU

TEMPOMAT-SERVOELEMENT

AUSBAU

- (1) Batterie-Minuskabel (-) von der Batterie abklemmen.
- (2) Unterdruckleitung vom Tempomat-Servolement abbauen (Abb. 2).
- (3) Steckverbinder vom Tempomat-Servolement abziehen.
- (4) Tempomat-Seilzug wie in diesem Kapitel beschrieben am Drosselklappengehäuse aushängen.
- (5) Die beiden Muttern lösen, mit denen die Seilzughülle an der Halterung befestigt ist (Abb. 2) oder (Abb. 3).
- (6) Tempomat-Seilzughülle und -Servolement von der Halterung wegziehen, so daß der Clip des Seilzugs freiliegt, und den Clip lösen (Abb. 3). Hinweis: (Abb. 3) zeigt eine typische Halterung, die jedoch nicht auf alle Modelle zutrifft.

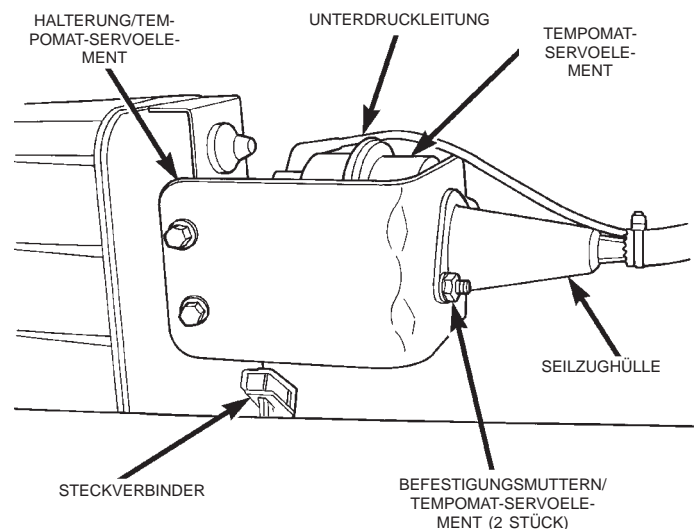


Abb. 2 Lage des Tempomat-Servolements

- (7) Tempomat-Servolement von der Halterung abnehmen. Während des Ausbaus Ausrichtung des Tempomat-Servolements im Verhältnis zur Halterung beobachten.

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

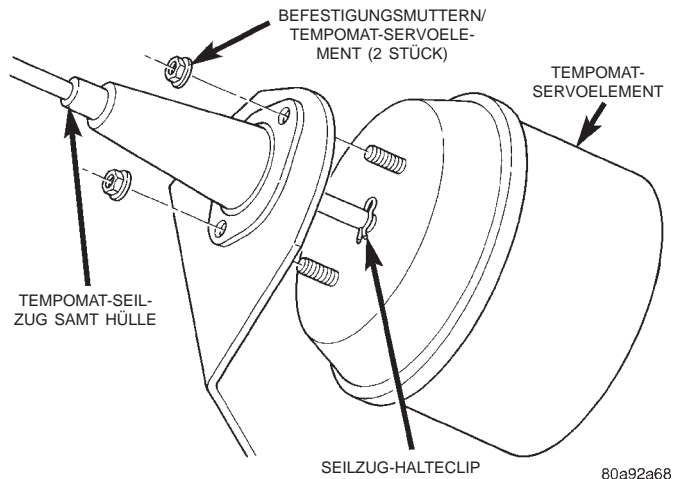


Abb. 3 Clip des Tempomat-Servolements aus- und einbauen—Typisch

EINBAU

- (1) Tempomat-Servolement an der Halterung anhalten.
- (2) Die Öffnung in der Hülle des Tempomat-Seilzugs mit der Öffnung im Stift des Tempomat-Servolements fluchten. Seilzug mit dem Clip am Tempomat-Servolement befestigen.
- (3) Die Stehbolzen des Tempomat-Servolements durch die Öffnungen in der Halterung stecken.
- (4) Befestigungsmuttern des Servoelements aufdrehen und mit 8,5 N·m (75 in. lbs.) festziehen.
- (5) Unterdruckleitung am Tempomat-Servolement anschließen.
- (6) Steckverbinder am Tempomat-Servolement anschließen.
- (7) Tempomat-Seilzug wie in diesem Kapitel beschrieben am Drosselklappengehäuse einhängen.
- (8) Batterie-Minuskabel (-) an der Batterie anschließen.
- (9) Vor dem Anlassen des Motors überprüfen, ob das Gaspedal freigängig ist.

TEMPOMAT-SCHALTER

VORSICHT! BEI FAHRZEUGEN MIT AIRBAGSYSTEM VOR DEM DURCHFÜHREN VON FEHLERSUCHEARBEITEN UND VOR DEM AUS- ODER EINBAU VON BAUTEILEN DES AIRBAGSYSTEMS ODER VON TEILEN, DIE ZUM LENKRAD ODER ZUR LENKSÄULE GEHÖREN, ERST DAS BATTERIE-MINUSKABEL ABKLEMMEN UND ZWEI MINUTEN LANG WARTEN, BIS SICH DER SYSTEMKONDENSATOR ENTLADEN HAT. WIRD DIES NICHT BEACHTET, SO BESTEHT VERLETZUNGSGEFAHR DURCH EINEN VERSEHENTLICH AUFGEBLASENEN AIRBAG!

AUSBAU

- (1) Batterie-Minuskabel (-) von der Batterie abklemmen und elektrisch isolieren.
- (2) Airbag-Einheit ausbauen. Näheres hierzu siehe Kapitel 8M, "Insassen-Rückhaltesysteme".
- (3) Von der Unterseite des Lenkrads her die Befestigungsschraube der Tempomat-Schaltereinheit lösen (Abb. 4).

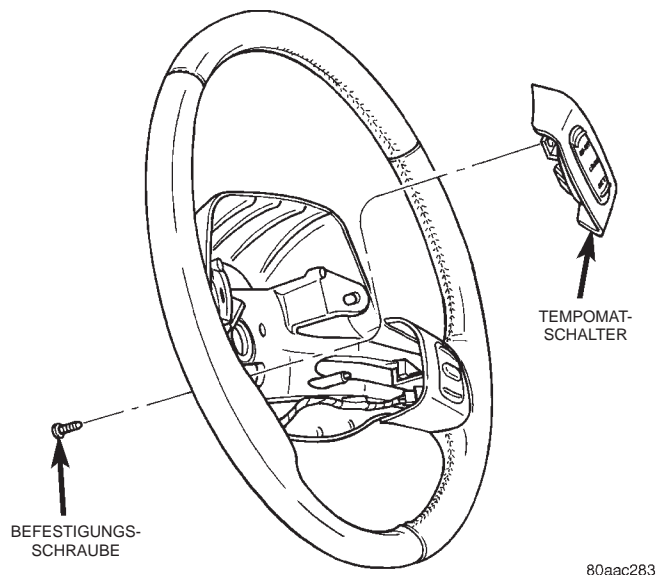


Abb. 4 Tempomat-Schalter aus- und einbauen

- (4) Tempomat-Schaltereinheit vom Lenkrad abnehmen und Steckverbinder abziehen.

EINBAU

- (1) Steckverbinder an der Tempomat-Schaltereinheit anschließen.
- (2) Schaltereinheit am Lenkrad anhalten.
- (3) Befestigungsschraube eindrehen und mit 1,5 N·m (14 in. lbs.) festziehen.
- (4) Airbag-Einheit einbauen. Näheres hierzu siehe Kapitel 8M, "Insassen-Rückhaltesysteme".
- (5) Batterie-Minuskabel (-) an der Batterie anschließen.

BREMSLICHTSCHALTER

Näheres zum Ein- und Ausbau des Bremslichtschalters sowie zu Einstellarbeiten siehe Kapitel 5, "Bremsen".

TEMPOMAT-SEILZUG**AUSBAU**

- (1) Batterie-Minuskabel (-) von der Batterie abklemmen.
- (2) Anschlußstück des Seilzugs mit den Fingern vom Stift an der Nockenscheibe abziehen (Abb. 5).

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

Keinesfalls versuchen, das Anschlußstück durch Schwenken nach oben oder nach unten abzuziehen, da das Anschlußstück andernfalls beschädigt werden kann!

(3) An der Seilzug-Halteplatte befinden sich seitlich am Tempomat-Seilzug zwei Haltezungen (Abb. 6). Haltezungen zusammendrücken und Seilzug aus der Halteplatte schieben.

(4) Seilzug von der Seilzugführung am Ventildeckel abbauen (Abb. 6).

(5) Seilzug wie in diesem Kapitel beschrieben am Tempomat-Servolement aushängen.

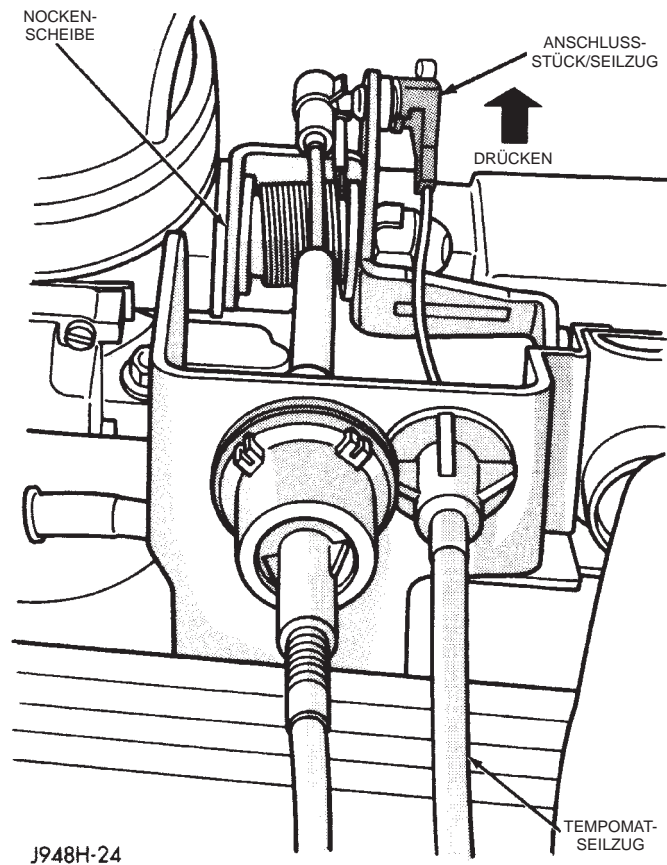


Abb. 5 Tempomat-Seilzug an der Nockenscheibe aus- bzw. einhängen

EINBAU

(1) Tempomat-Seilzug wie in diesem Kapitel beschrieben am Tempomat-Servolement einhängen.

(2) Seilzug so an der Halteplatte anbringen, daß er korrekt einrastet.

(3) Anschlußstück des Seilzugs so am Stift der Nockenscheibe des Drosselklappengehäuses anbringen, daß es korrekt einrastet.

(4) Seilzug an der Seilzugführung am Ventildeckel befestigen.

(5) Batterie-Minuskabel (-) an der Batterie anschließen.

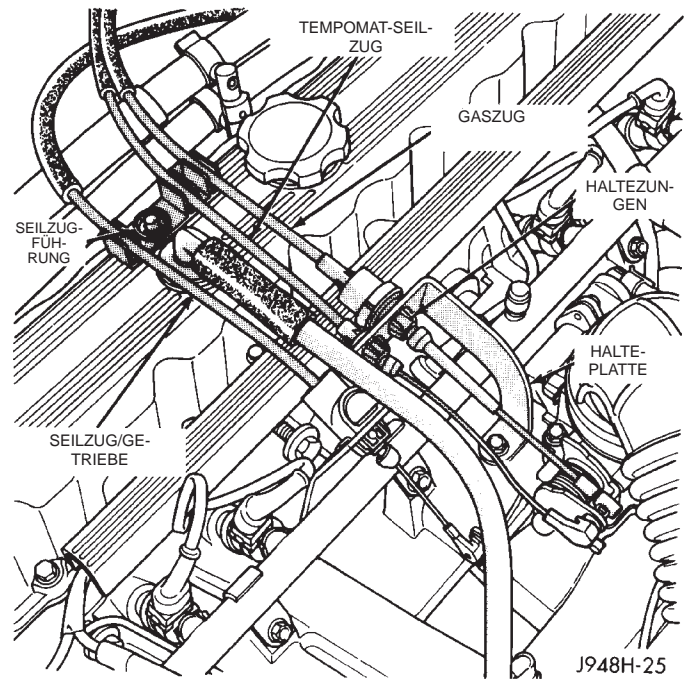


Abb. 6 Haltezungen an der Seilzug-Halteplatte zusammendrücken

(6) Vor dem Anlassen des Motors überprüfen, ob das Gaspedal freigängig ist.

UNTERDRUCKBEHÄLTER

Der Unterdruckbehälter ist unter dem Batterieträger angebracht (Abb. 7).

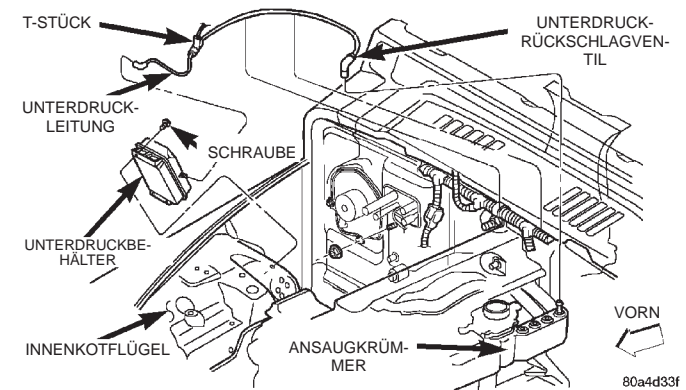


Abb. 7 Unterdruckbehälter aus- und einbauen

AUSBAU

(1) Batterie und Batterieträger ausbauen. Näheres hierzu siehe Kapitel 8A, "Batterie".

(2) Unterdruckleitung vom Unterdruckbehälter abbauen (Abb. 7).

(3) Die Schraube lösen, mit welcher der Unterdruckbehälter am Innentotflügel befestigt ist.

(4) Unterdruckbehälter aus dem Motorraum nehmen.

AUS- UND EINBAU (Fortsetzung)

EINBAU

- (1) Unterdruckbehälter in der korrekten Einbaulage anhalten und Befestigungsschraube eindrehen.
- (2) Schraube mit 1,2 N·m (10 in. lbs.) festziehen.
- (3) Unterdruckleitung am Unterdruckbehälter anschließen.
- (4) Batterie und Batterieträger einbauen. Näheres hierzu siehe Kapitel 8A, "Batterie".

TECHNISCHE DATEN

ANZUGSMOMENTE

Verbindungsstelle	Anzugsmoment
Muttern, Halterung/ Servoelement	8,5 N·m (75 in. lbs.)
Befestigungsschrauben/Tempomat- Schaltereinheit	1,5 N·m (14 in. lbs.)
Befestigungsschraube/ Unterdruckbehälter	1,2 N·m (10 in. lbs.)

