

MONTAGEANLEITUNG 70/95L-TANK MERCEDES G463

Wir haben über 1000 Tankanlagen für Geländewagen verkauft und teilweise auch montiert. Durch den Verkauf und Kauf von gebrauchten Fahrzeugen besteht zunehmend Nachfrage nach den „alten“ Anleitungen und TÜV-Gutachten. Die digitalisierten Seiten wurden nicht überarbeitet und repräsentieren den Stand der damaligen Produktion. Anmerkungen und Korrekturen bitte mailen an: woick@woick.de / Betreff: Montageanleitungen. Weiterleiten an Bernd Woick

www.woick.de

Mercedes 'G' Zusatztank 70l und 95l BM 463 Montageanleitung

VORBEMERKUNGEN

Die 70l Tankanlage vermindert die Bauchfreiheit nicht, die 95l Tankanlage vermindert die Bauchfreiheit um ca. 8cm. Die Geländegängigkeit ist damit eingeschränkt!

Beginnt die Tankkontrolle aufzuleuchten, können ca. 145 bzw. 170l nachgetankt werden.

Die Betankung ist, bedingt durch die langen, waagrecht laufenden Füllrohre in der kleinsten Stufe der Zapfpistole durchzuführen.

Bei korrekt verlegten Entlüftungsleitungen ist der Zusatztank mit 12-15l/min zu füllen.

VORBEREITUNGEN

Fahrzeug unten reinigen und den Katalysator, falls vorhanden, abkühlen lassen.

Wegdrehzahlausgleich lösen und soweit wie möglich an das Getriebe drehen, festschrauben.

Den Elektro-Leitungsstrang der seitlich der Brems- und Kraftstoffleitungen am linken Rahmenschenkel innen befestigt ist, lösen und oberhalb der Leitungen neu fixieren.

Katalysator bzw. rechten Schalldämpfer am querliegenden Auspufftopf abflanschen, und vom Hosenrohr vorne ebenfalls. Leicht hin- und herdrehend nach hinten ziehen und entfernen. Den querliegenden Auspufftopf hochbinden.

Das Ab- und Anmontieren dauert ca. 1/2 Stunde erspart aber mehr an Zeit und viel Ärger.

2 Schrauben M8 der hinteren, rechten Lagerung des Verteilergetriebes entfernen. C-Profil von unten mit den 2 Schrauben mit festschrauben - Schrauben mit Loctite sichern. Die in Richtung Kardanwelle liegende Schraube der linken Lagerung des Verteilergetriebes entfernen.

Radlauf Innenabdeckung des rechten Hinterrades entfernen. Hier muß später ein Ausschnitt ca. 50x35mm für das Füllrohr angebracht werden.

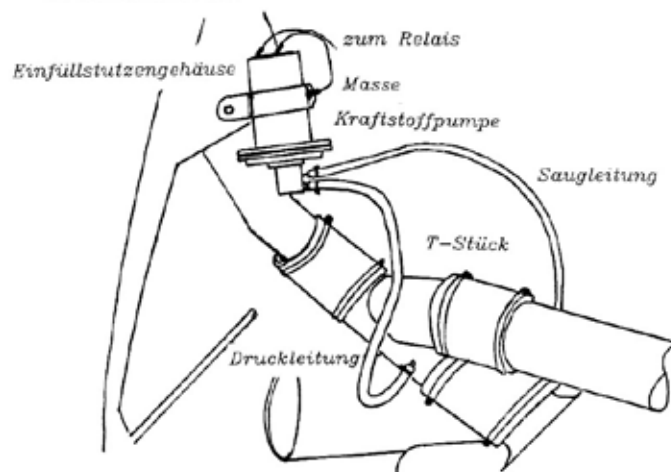
Verbindungschlauch zwischen Einfüllstutzen und Originaltank entfernen und mit einem Messer sauber in 2 gleichlange Schläuche aufteilen.

Einfüllstutzenrohr so anzeichnen, daß das Verteiler T-Stück 60-50-60-8 zwischen Originaltank und Einfüllstutzen zzgl. 5mm Luft auf beiden Seiten einzubauen ist.

Einfüllstutzen ausbauen, eine Entlüftungsleitung ca. 10cm kürzen, Stutzen absägen und wieder lose einfügen.

Untere Schraube der Tankklappe entfernen und die Kraftstoffpumpe mit einer Lasche daran fixieren. Pumpenlaschen zurechtbiegen und ein 6,5mm Loch in das Tankstutzengehäuse bohren.

Pumpe mit den Elektroanschlüssen nach oben festschrauben.



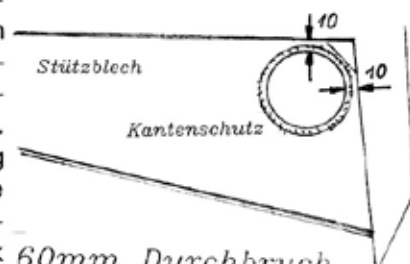
Radlauf hintere Seite

Das Relais wird zweckmäßigerweise im Motorraum angebracht.

Das Verteiler T-Stück 60-50-60-8 so einsetzen, daß der 50mm Abgang in Fahrtrichtung nach vorne zeigt. Schellen sorgfältig plazieren und leicht anziehen.

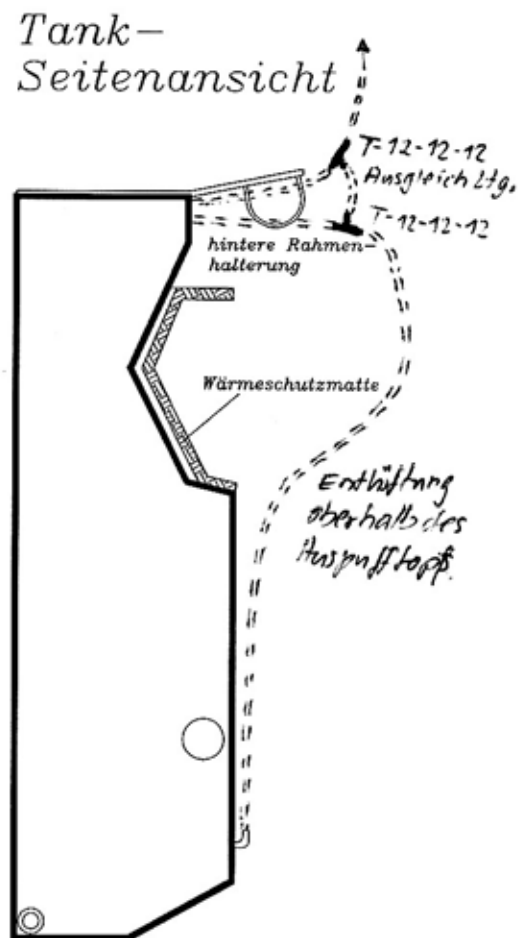
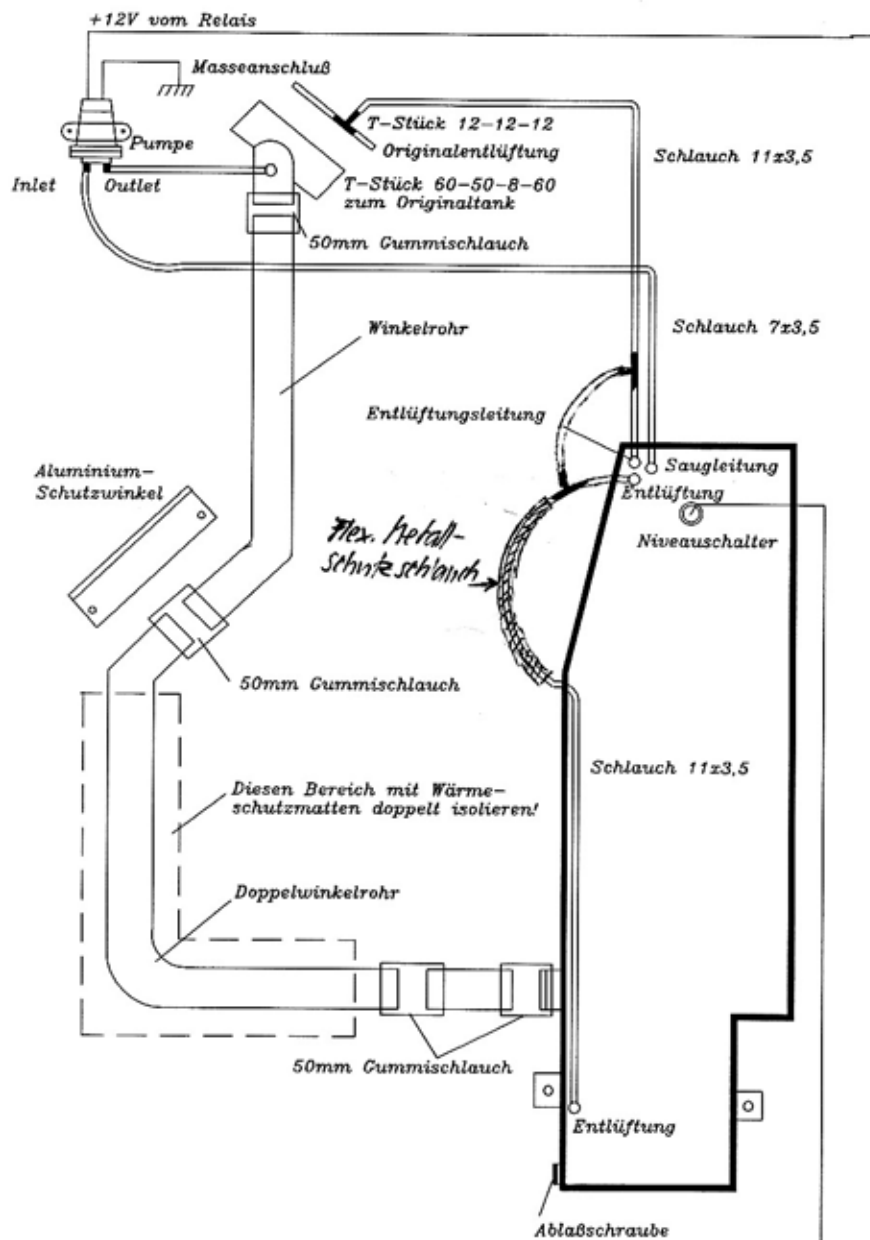
Eine 60mm Bohrung in dem unteren Karoserie Dreiecksblech anbringen. Diese Bohrung muß soweit wie möglich im oberen rechten Eck sitzen.

Schnittkanten mit Rostschutz behandeln, Kantenschutz aufstecken.

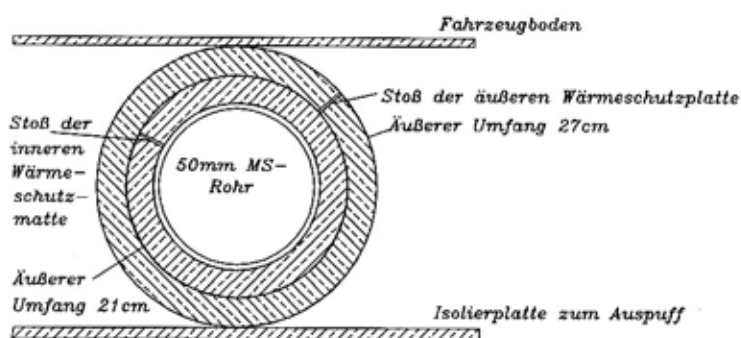


woick.de

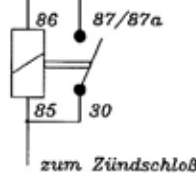
Leitungs- und Verdrahtungsschema für 70l/95l Zusatztank G-BM463



Isoliervorschrift für Doppelwinkelrohr:



Relais im Motorraum



WOICK

ZUSATZTANK EINBAU

Tank mit den 2 'Hörnern' nach hinten, flach auf den Boden, rechts neben das Fahrzeug legen. Niveauschalter mit Kupferdichtung vorsichtig einschrauben - dazu muß das Wärmeschutzblech weggebogen werden! Durchgangsprüfer anschließen, messen. Den Tank auf den Bauch drehen. Der Durchgangsprüfer muß jetzt den gegensätzlichen Zustand anzeigen, da der Schwimmermagnet nach unten fällt und der Magnetkontakt im Rohr schaltet. Ändert sich nichts, ist der Niveauschalter auszubauen und zu kontrollieren. Evt. stößt er an einer Tankwand an und klebt dort fest. In diesem Fall muß die Gewindebohrung im Tank mit einem Holzstück entsprechend gerichtet werden.

100cm Kraftstoffschlauch 11x3,5 an das vordere 12mm Entlüftungsröhrchen anschließen und 40cm Metall-Wickelschlauch darüber schieben - der Metallschlauch dient dem Wärme und Scheuerschutz zwischen Karosserieboden und serienmäßigem Wärmedämmblech im Bereich über dem Auspuff. Diese Leitung dient dem Lüftungsausgleich im Zusatztank.

1,2m Kraftstoffschlauch 11x3,5 an den 12mm Rohrwinkel am Tankende anschließen. In beide Entlüftungsleitungen wird gem. Skizze soweit oben am Karosserieboden wie möglich, je ein T-Stück 12-12-12 eingesetzt. Eine kurze Ausgleichsleitung verbindet die beiden Entlüftungsleitungen.

1,4m Kraftstoffschlauch 7x3,5 an das 8mm Saugröhrchen am Tankende anschließen.

4m Kabel an den Niveauschalter anschließen. Das Wärmeschutzblech des Tanks komplett mit Wärmeschutzmatte bekleben.

Oberseite des Tanks mit Unterbodenschutz behandeln.

Den Zusatztank von unten in den einzig möglichen Raum zwischen linkem Rahmenschenkel und Kardanwelle einführen. Die 2 Hörner müssen vor dem 70mm Rohr der Stoßdämpferaufnahmen liegen. Den Tank vorne mit je einer 8mm Schraube und selbstsichernden Muttern lose fixieren. Hinten wird der Tank mit 2 Spannschellen um das 70mm Rohr an den 2 Hörnern verschraubt.

Prüfen ob der Tank frei hängt und keine Leitungen eingeklemmt worden sind - dann die Schrauben mit Loctite sichern und festziehen. Freigängigkeit des Reglergestänges für die lastabhängige Hinterachsbremse auf Freigängigkeit überprüfen.

Tank mit Unterbodenschutz behandeln.

SCHLAUCHLEITUNGEN

Die von vorne kommende Kraftstoffleitung (Entlüftung) 11x3,5 muß im Metallwickelrohr liegen, das über dem serienmäßigen Wärmedämmblech nach hinten verlegt ist.

Die Schlauchleitung mit dem 12mm Winkel am hinteren Tankende verbinden. Ein T-Stück gem. Skizze unterbricht die Leitung. Die Entlüftungsleitung zum Tankstutzen wird ebenfalls durch ein T-Stück unterbrochen. Beide T-Stücke mit einem kurzen Schlauch waagrecht verbinden. Kraftstoff Saugleitung, Entlüftungsleitung und Kabel entlang des 70mm Rohres unter dem Rahmenschenkel hindurch, zwischen Stoßdämpferaufnahme, Federteller und Karosserieboden hindurch in den rechten, hinteren Radlauf führen. **Wichtig:** Die Entlüftungsleitung muß sehr sorgfältig verlegt werden, da sie keine Senken bilden darf in denen Kraftstoff stehen bleiben kann.

In Saugleitung im hinteren rechten Radlauf den Kraftstofffilter einbauen und mit INLET der Kraftstoffpumpe verbinden. OUTLET mit dem 8mm Röhrchen am Verteiler T-Stück 60-50-60-8 verbinden. Entlüftungsleitung mittels T-Stück 12-12-12 und einem kurzen Schlauchstück 11x3,5 an Entlüftungsröhrchen am Einfüllstutzen anschließen.

ELEKTRIK

Alle Flachsteckverbinder müssen vollisoliert sein. Das vom Niveauschalter kommende Kabel zum Relaiskontakt 86 (Spule) führen. Die Relaiskontakte 30 und 85 verbinden und zum Zündschloß Klemme 15 führen. Die Leitung muß mit 8A abgesichert sein.

Die Kraftstoffpumpe wird mit separatem Kabel an Masse gelegt. Pumpenplus wird mit Relaisklemme 87 oder 87a verbunden. Das Kriterium ist folgendes:

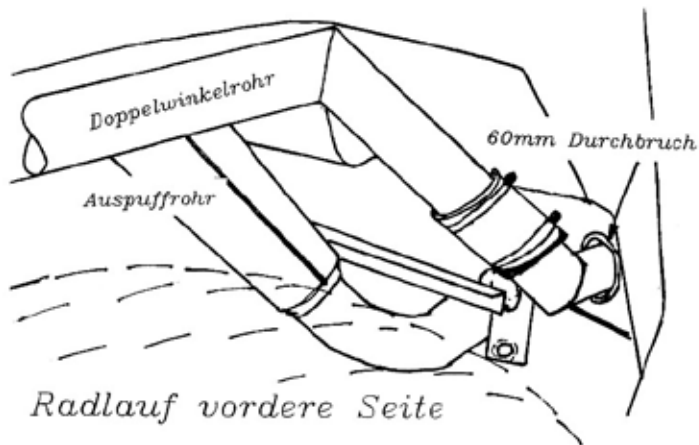
Strom auf das Relais (30+85) geben. Zusatztank ist leer: Pumpe läuft nicht. Okay! Läuft die Pumpe doch, ist die andere Klemme (87/87a) zu verwenden.

ROHRLEITUNGEN

Alle Verbindung der 50mm Messingrohre untereinander sind mit einem 7,5cm langen Schlauchstück 50x5 und je 2 Schlauchschellen 50/70mm durchzuführen.

50mm Messing-Winkelrohr mit dem langen freien Ende am Verteiler T-Stück 60-50-60-8 anschließen. Das kurze Rohrstück zeigt auf die 60mm Karosseriebohrung.

Das Doppelwinkelrohr so in die 60mm Bohrung einführen daß das kurze Winkelteil in den Radlauf weist. Das andere Rohrende muß



zwischen Rahmen und Fahrzeugboden zum Zusatztankstutzen zeigen. Bitte mit Geduld - es geht!

Die Rohre miteinander verbinden, gegebenenfalls kürzen, Schellen jedoch nicht ganz fest ziehen.

Das übriggebliebene 15cm lange Rohr zwischen Zusatztankstutzen und Doppelwinkelrohr einbauen.

Leitungsverlauf und Schlauchverbindungen sorgfältig überprüfen und alle Schellen anziehen.

Wichtig: Das Doppelwinkelrohr zwischen Karosseriedurchbruch und rechtem Rahmenschengel mit Wärmeschutzplatten gem. Zeichnung isolieren. Das untere Drittel muß 2-lagig isoliert werden. Die Streifenbreite für die erste Lage beträgt 21cm, die Streifenbreite für die 2. Lage 27cm! Die Isolation ist mit 4 Schlauchschellen 60/80 zusätzlich zu umreifen. Im Radlauf wird am aufsteigenden Rohr mittels 2 Rohrschellen 50/70 ein Aluminium Schutzblech befestigt.

ENDKONTROLLE:

Den gesamten Anbau überprüfen, besonders Schrauben, Schellen, Leitungen. Dann Fahrzeug betanken.

Vor der Abfahrt von der Tankstelle die Fahrzeugunterseite auf Kraftstoffverlust überprüfen. Notfalls vor Ort Leck beseitigen. Keinesfalls mit Undichtigkeit fahren - an der Katalysatoroberfläche entzündet sich Kraftstoff!

Das Fahrzeug in der Werkstatt sorgfältig auf Undichtigkeiten überprüfen.

Radlaufverkleidung einsetzen und einen Ausschnitt für das Füllrohr anbringen. Verkleidung montieren. Rohr mit Unterbodenschutz behandeln.

Anschließend muß das Fahrzeug dem TÜV vorgeführt und die Tankanlage in den KFZ-Brief eingetragen werden. Dazu benötigen Sie die Einbauanleitung und das TÜV Gutachten. Unter Vorlage des KFZ-Briefs muß dann bei

Ihrer KFZ-Zulassungsstelle die Änderung in den Fahrzeugschein übertragen werden.

Nach 500km, dann bei jeder Inspektion und Wartung ist die Tankanlage zu überprüfen. Gegebenenfalls müssen die Gummischläuche, der Kraftstofffilter oder die Isolation erneuert werden.

TEILELISTE:

Tanksatz:	1 Tank 70L oder 95L 2 Halbschellen 1 C-Profil 1 15cm Rohr 1 Doppelwinkelrohr 1 Winkelrohr 1 T-Stück 60-50-60-8 1 Kupferdichtring 1 Alu Winkel 28x7x8cm
Kraftstoffschlauch:	30cm 50x5 2,3m 11x3,5 0,4m 19x2 Metallschlauch 1,5m 7x3,5
Schellen:	12 10/16 6 12/20 10 50/70 6 60/80
Elektromaterial:	1 Kraftstoffpumpe 12V Silent 1 Niveau Schalter 1 Relais 12V Wechsler 10m Kabel 1,5mm ² 8 Steckhülsen rot 2 Kabelschuhe M6 15 Kabelbinder
Sonstiges:	1 Kraftstofffilter DIESEL 3 T-Stück 12-12-12 0,3m ² Wärmedämmplatte 20cm Kantenschutz
Normteile:	1 Schraube M6x15 1 Mutter M6 vz ss 1 Unterlagscheibe M6 2 Schrauben M8x16 6 Unterlagscheiben M8 6 Muttern M8 vz ss

WICHTIGER HINWEIS: Bei eingebautem Autotelefon muß von einem Fachbetrieb die Hardi-Pumpe mittels HF-Drossel (BNr.: 211111) o.ä. geschützt werden.

Andernfalls erlischt die Garantie der Pumpe! Entfällt bei Pierburg-Pumpe.

**BERND WOICK GmbH 70794 Filderstadt
Tel: 0711/7096700 Fax: 0711/7096770**

HINWEISE:

1. Niveauschalter

Der Niveauschalter 462/1/5 schaltet wie folgt:

Tank leer: Kontakt offen

Tank voll: Kontakt geschlossen

2. Entlüftungsleitung

Der Zusatztank wird nicht oder nicht vollständig befüllt, wenn die Entlüftungsleitung auf ihrem Weg vom Tank zum Originaleinfüllstutzen eine Senke bildet!

In dieser Senke bildet sich eine Blase aus Kraftstoff, die das Abströmen der Luft aus dem Zusatztank verhindert - es kann kein weiterer Kraftstoff in den Zusatztank überfließen.

Bei korrekt verlegter Entlüftung ist der Zusatztank mit 12 bis 15 Liter/min zu Befüllen.

3. Grundprüfung nach Einbau vor Erstfüllung

Zusatztank ist leer.

- a) Zündung aus: Pumpe aus
- b) Zündung ein: Pumpe aus
- c) Zündung ein und Niveauschalter überbrückt: Pumpe ein, rattert laut.

4. Grundprüfung nach Einbau und befüllt

- a) Zündung aus: Pumpe aus
- b) Zündung ein: Pumpe ein (tickt nach kurzem Rattern ca 2 bis 4x pro Sekunde)
- c) Zündung ein, Kabel vom Niveauschalter unterbrochen: Pumpe aus

Ist bei eingeschalteter Zündung die Schaltung der Pumpe falsch - also Pumpe ein wenn Tank leer bzw. Pumpe aus wenn Tank voll, so ist der Anschluß des Niveauschalter-Kabels am Relais (87 oder 87a) zu vertauschen.

MERCEDES 463 Zusatztank

ABNAHMEPRÜFUNG DURCH DEN KUNDEN

Da die einbauende Werkstatt das Fahrzeug in der Regel mit befülltem Zusatztank übergibt, empfehlen wir folgende Prüfungen:

1. Zündung aus:

Die im hinteren rechten Radlauf montierte Pumpe darf kein Geräusch erzeugen,

2. Zündung ein:

Hardi-Pumpe:

Die Pumpe muß nach evt. kurzem, lautem Rattern in ein gleichmäßiges Ticken übergehen - ca. 2 bis 4x pro Sekunde.

Pierburg-Pumpe:

Die Pumpe muß nach kurzem (einige Sekunden) hellem Summen den Ton in ein gedämpftes, dunkleres Summen verändern.

3. Im Fahrbetrieb, bei z.B. halbvollem Zusatztank:

Die Pumpe muß bei starkem Bremsen ausschalten und beim folgenden Beschleunigen nach kurzem Rattern wieder einschalten. Gleiches Verhalten muß an starken Gefällen oder Steigungen beobachtet werden, und kann hier einfach überprüft werden.

4. Es darf keinen Fahrzustand geben, bei dem die Hardi-Pumpe länger als wenige Sekunden laut rattert.

5. Bitte überprüfen Sie auch die Freigängigkeit des rechten Hinterrades gegenüber dem Messing-Füllrohr. Bei sauberer Verlegung und in Verbindung mit der Serien-Bereifung ist genügend Freiraum vorhanden.



Antrag-
steller: Bernd Woick GmbH
Gutenbergstr. 14
7302 Ostfildern 4

Prüfbericht Nr.
18 10 02 6329

Blatt: 1

P R Ü F B E R I C H T

über

den Einbau zusätzlicher
Kraftstoffbehälter
in Fahrzeugen

(Zusatztank)

1. Verwendungsbereich

Fahrzeughersteller: Mercedes-Benz AG
7000 Stuttgart

Typ	Handelsbezeichnung	ABE-Nr.
463	230 GE, 300 GE (langer Radstand)	F 455
463 D	250 GD, 300 GD (langer Radstand)	F 454

Es bestehen keine grundsätzlichen technischen Bedenken,
wenn der Tank in gleichartige aber durch Tuningmaßnahmen
veränderten Fahrzeuge eingebaut wird.



Technischer
Überwachungs-Verein
Südwestdeutschland e.V.

Technische Prüfstelle für
den Kraftfahrzeugverkehr
Typprüfstelle

Antrag-
steller: Bernd Woick GmbH
Gutenbergstr. 14
7302 Ostfildern 4

Prüfbericht Nr.
18 10 02 6329

Blatt: 2

2. Angaben zum Kraftstoffbehälter:

- 2.1. Ausführung: Den Zusatztank gibt es in zwei Ausführungen. In der Ausführung mit 70 ltr. Fassungsvermögen hat er die Maße 1160 x 310 x 235 mm, als 95 ltr.-Tank die Maße 1160 x 310 x 315 mm. Der Tank besteht aus abgekantetem und verschweisstem Stahlblech. Im Innern des Tanks sind zwei Schwallwände eingeschweißt. Der Tank wird über den Originalstutzen befüllt. Das Umfüllen des Kraftstoffs vom Zusatztank in den Serientank erfolgt durch eine Membran-Kraftstoffpumpe der Fa. Hardy.
- 2.2. Anbringungsort: An der Fahrzeugunterseite in Längsrichtung zwischen Vorderachse und Hinterachse. In Querrichtung zwischen linkem Rahmenschenkel und Kardanwelle. Das Gewicht des vollen Zusatztanks von 75 kg bzw. 100 kg verteilt sich zu 25 % auf die Vorderachse und zu 75 % auf die Hinterachse.
- 2.3. Befestigung: In Fahrzeuginnenrichtung vorn über 3 mm-Befestigungslasche bzw. U-Profil mittels Schrauben M8 (8.8), hinten mittels zwei Spannschellen mit Gewindestange und Muttern M8 am Aufnahmerohr für Stoßdämpfer. Sicherung der Schraubverbindungen durch Kleber.
- 2.4. Befüllung und Entlüftung: Die Befüllung erfolgt für beide Tanks zentral. Als Einfüllstutzen wird für beide Tanks der Originalstutzen benutzt. Die Entlüftung erfolgt über den Einfüllstutzen und einer eigenen Entlüftungsleitung, die den vorderen Bereich des Zusatztanks mit dem hinteren über eine Kupferleitung (\varnothing 10 mm, Stahlflechtung) verbindet und an das serienmäßig vorhandene Entlüftungssystem mit einem T-Stück angeschlossen ist.



Technischer
Überwachungs-Verein
Südwestdeutschland e.V.

Technische Prüfstelle für
den Kraftfahrzeugverkehr
Typprüfstelle

Antrag-
steller: Bernd Woick GmbH
Gutenbergstr. 14
7302 Ostfildern 4

Prüfbericht Nr.
18 10 02 6329

Blatt: 3

2.5. Leitungen, Schläuche und Pumpe:

Der Kraftstoff wird durch eine separate elektrische Membranpumpe aus dem Zusatztank über die Versorgungsleitung in den Serientank gepumpt. Die Pumpe muß so geschaltet sein, daß sie nur bei laufendem Fahrzeugmotor oder bei eingeschalteter Zündung fördert.

Falls die Pumpe bei vollem Serientank eingeschaltet wird, steigt der Kraftstoff im Einfüllstutzen des Serientanks bis zum T-Stück an und kann dann über die Überlaufleitung zurück in den Zusatztank fließen.

Bei leerem Zusatztank wird über einen Schwimmschalter die el. Kraftstoffpumpe abgeschaltet.

Die Kraftstoffschläuche und Leitungen sind mit Kabelbändern, Schellen und T-Stücken ausreichend befestigt und verbunden und scheuerfrei verlegt. Die elektrischen Leitungen sind fachgerecht - und von allen kraftstoffführenden Leitungen getrennt - verlegt. Alle Verbindungsstellen sind gegen Funkenbildung geschützt ausgeführt worden.

2.6. Druckprüfung und Korrosionsschutz:

Eine Druckprüfung wurde beim Tankhersteller durchgeführt.

Der Antragsteller verpflichtet sich alle Zusatztanks beim Tankhersteller mit einem Überdruck von mindestens 0,3 bar auf Dichtigkeit prüfen zu lassen. Der Tank wird grundiert geliefert und muß nach erfolgtem Einbau mit Unterbodenschutz behandelt werden, um einen ausreichenden Korrosionsschutz zu erhalten.

Antrag-
steller: Bernd Woick GmbH
Gutenbergstr. 14
7302 Ostfildern 4

Prüfbericht Nr.
18 10 02 6329

Blatt: 4

2.7. Kennzeichnung:

Jeder Zusatztank wird vom Tankhersteller durch einen Prägestempel mit der Aufschrift "KLUGE" und einer laufenden Nummer gekennzeichnet, sowie mit einem angeschweißtem Fabrikschild mit den Angaben:

WOICK - Stuttgart
Telef. 0711/455038
Fax 0711/4560526
Made in Germany

versehen.

Die Kennzeichnung ist an der Längsseite des Tanks angebracht und nach der Montage lesbar.

2.8. Einbau:

Der Einbau ist in beigefügter Einbauanweisung beschrieben.

2.9. Angaben zum Fahrzeugbrief:

Nach Durchführung der beschriebenen Umrüstung mit Zusatztank ändern sich die Angaben im Fahrzeugbrief wie folgt:

Ziff. 14:

Leergewicht: + 75 kg (bei 70 ltr.-Tank)
+ 100 kg (bei 95 ltr.-Tank)

Ziff. 33:

Bemerkungen: M. ZUSATZTANK 70 L (95 L)
(KENNZEICHNUNG) MIT
SEP. KRAFTST.PUMPE *
BODENFREIHEIT UM CA. 80 MM
VERMINDERT* (nur bei 95 ltr.-Tank)

Eventuell ist die Sitzplatzzahl entsprechend der Gewichtszunahme zu reduzieren.

3. Abnahme des Anbaus:

Durch den Anbau des größeren Tanks erlischt gemäß § 19 (2) StVZO die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs. Sie muß unter Beifügung des Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers erneut beantragt werden.



Technischer
Überwachungs-Verein
Südwestdeutschland e.V.

Technische Prüfstelle für
den Kraftfahrzeugverkehr
Typprüfstelle

Antrag-
steller: Bernd Woick GmbH
Gutenbergstr. 14
7302 Ostfildern 4

Prüfbericht Nr.
18 10 02 6329

Blatt: 5

4. Gültigkeit:

Der Prüfbericht verliert seine Gültigkeit bei technischen Änderungen der Zusatz tanks oder, wenn die im Verwendungsbereich genannten Fahrzeugtypen in Teilen geändert werden, die die Verwendbarkeit der Tanks beeinträchtigen können sowie bei Änderung der gesetzlichen Grundlage.

Gegen die Begutachtung gemäß § 19 (2) StVZO des beschriebenen Zusatz tanks bestehen keine technischen Bedenken.

Anlage

Einbauanleitung mit Zeichnung und Teileliste (4 Seiten DIN A4)

Böblingen, den 07. NOV. 1991

TPT-B-Se/be
VTH 004

Der amtlich anerkannte Sachverständige
für den Kraftfahrzeugverkehr



W. Seubert
(Seubert)



Technischer
Überwachungs-Verein
Südwestdeutschland e. V.

Technische Prüfstelle für
den Kraftfahrzeugverkehr
Typprüfstelle

Antrag-
steller: Bernd Woick GmbH
Gutenbergstr. 14
7302 Ostfildern 4

Prüfbericht Nr.
18 10 02 6329
Nachtrag I

Blatt: 1

Nachtrag I zum
P R Ü F B E R I C H T
über
den Einbau zusätzlicher
Kraftstoffbehälter
(Zusatztank)

1. Verwendungsbereich

Fahrzeughersteller: Mercedes-Benz AG
7000 Stuttgart

Der Verwendungsbereich wird erweitert.

Typ	Handelsbezeichnung	ABE-Nr.
463 D	350 GD turbo (langer Radstand)	F 454 ab Nachtrag II

Die neue Fahrzeugausführung entspricht hinsichtlich der Platzverhältnisse im Bereich des Zusatztanks den bisherigen Fahrzeugausführungen, so daß die Aussagen des Grundgutachtens weiterhin gültig sind.

Böblingen, den 21. MAI 1992

TPT-B-Se/be
VPU 016



Der amtlich anerkannte Sachverständige
für den Kraftfahrzeugverkehr

(Handwritten signature)
(Seubert)



Technischer
Überwachungs-Verein
Südwestdeutschland e.V.

Technische Abteilung
Typprüfzentrum

Antrag-
steller: Bernd Woick GmbH
Gutenbergstr. 14
7302 Ostfildern 4

Prüfbericht Nr.
18 10 02 6329
Nachtrag II

Blatt: 1

Nachtrag II zum
P R Ü F B E R I C H T

über

den Einbau zusätzlicher
Kraftstoffbehälter

(Zusatztank)

1. Verwendungsbereich

Fahrzeughersteller: Mercedes-Benz AG
7000 Stuttgart

Der Verwendungsbereich wird erweitert.

Typ	Handelsbezeichnung	ABE-Nr.
463	500 GE V8 (langer Radstand)	-

Die neue Fahrzeugausführung entspricht hinsichtlich der Platzverhältnisse im Bereich des Zusatztanks den bisherigen Fahrzeugausführungen, so daß die Aussagen des Grundgutachtens weiterhin gültig sind.

Böblingen, den 14. 6. 93

TPT-B-Bw/v1
VPU 027

Der amtlich anerkannte Sachverständige
für den Kraftfahrzeugverkehr


(Braunwarth)
