



Manual de Instrucciones del Caribe.

El consumo de combustible depende en gran parte del modo de conducir

Para consumir el mínimo de combustible, recomendamos a Usted

- **evitar revolucionar el motor**

Un óptimo consumo se logra a un régimen medio de revoluciones y con el acelerador a medio pisar.

- **conectar una velocidad más corta, sólo cuando el motor empiece a girar a tirones**

Normalmente, por terreno plano, y según sea la versión de la caja de cambio, puede aún conducirse y acelerarse, en la 4a. velocidad (para vehículos con transmisión manual), a una velocidad entre 40 y 60 km/h.

- **no conducir a la máxima velocidad**

La conducción a máxima velocidad cuesta mucho combustible.

- **conducir lo más uniformemente posible de un modo previsor**

Los acelerones y frenazos innecesarios se pagan con un alto consumo de combustible.

Lea también «Economía en la conducción» del capítulo «instrucciones de rodaje».

Economizará más en la conducción.

La seguridad de rodaje y la seguridad de funcionamiento son premisas que se complementan entre sí

Antes de iniciar el viaje compruebe usted

- **la existencia de combustible**

- **el alumbrado y las luces intermitentes**

- **la eficacia de los frenos**

- **la instalación lavaparabrisas**

y en intervalos regulares

- **el nivel de aceite del motor**

- **el nivel de líquido de frenos**

- **el nivel de líquido de refrigeración**

- **la presión de inflado de los neumáticos.**

Así podrá usted conducir libre de preocupaciones.

Manual de Instrucciones del Caribe.

Edición Enero 1986

Volkswagen de México, S.A. de C.V.

Introducción

Junto con su nuevo Volkswagen se entrega, entre otras cosas, la siguiente e importante documentación:

- **Manual de Instrucciones**
- **Carnet de Servicio**

El Manual de Instrucciones recomendamos a usted leerlo antes de emprender su primer viaje, con objeto de familiarizarse rápidamente con su automóvil y adquirir así la sensación de absoluta seguridad. Sólo después de haber leído esta publicación sabrá usted cómo manejar, conducir y tratar correctamente a su vehículo.

El Carnet de Servicio le informa sobre el sistema de Diagnóstico y Mantenimiento. En este Carnet registrará su taller autorizado Volkswagen, mediante sellos, cuantos diagnósticos y servicios de mantenimiento y conservación se ejecuten en su vehículo. Lleve siempre que acuda al taller autorizado Volkswagen este carnet consigo: es la tarjeta de presentación más efectiva al entrar en contacto con el mismo.

En este Carnet se indican, **las cláusulas de garantía:** En su propio interés, ordene llevar a cabo los servicios de mantenimiento y conservación de su vehículo conforme a las directrices del Carnet mencionado. El hecho de tratar el vehículo correctamente, sumado al comprobante de haber hecho efectuar por un taller autorizado Volkswagen los servicios de mantenimiento prescritos, es requisito indispensable al efectuar eventuales reclamaciones con cargo a la garantía.

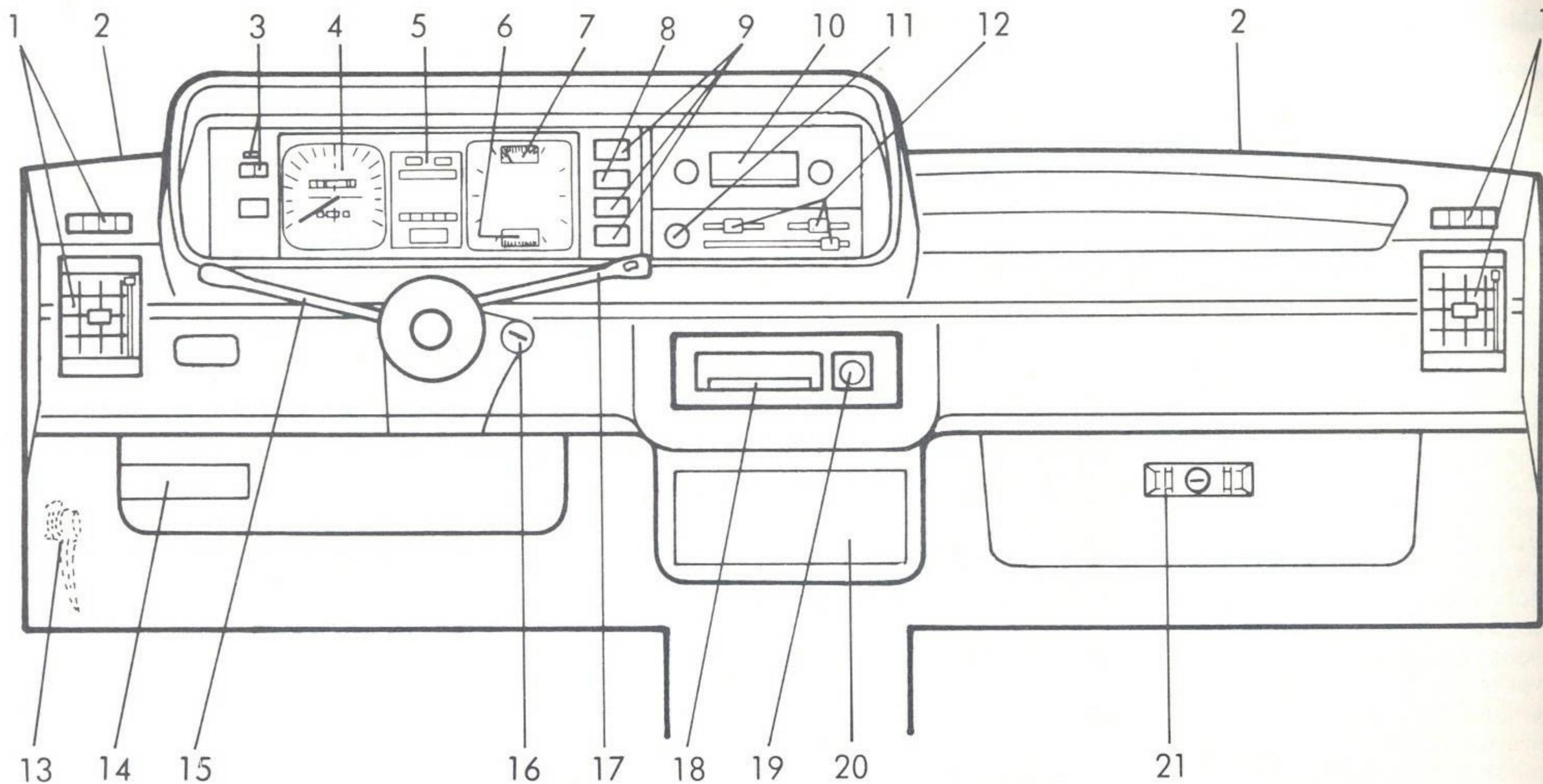
Como la fábrica de Volkswagen persigue un constante desarrollo de sus tipos y modelos, nos reservamos el derecho a efectuar en todo momento modificaciones en cuanto a la forma, equipo y técnica del vehículo. Por esta razón, no puede derivarse derecho alguno basándose en los datos, ilustraciones y descripciones del presente Manual de Instrucciones.

| | Página | | Página | | Página |
|--------------------------------------|--------|-------------------------------------|--------|-----------------------------------|--------|
| Tablero de instrumentos | 4 | Instrucciones de rodaje | | Autoayuda | |
| Instrumentos de manejo | | Los primeros 1500 km | 30 | Recambio de rueda | 57 |
| Llaves | 6 | Reglas para la conducción | 32 | Fusibles y relevadores | 60 |
| Puertas | 7 | Economía en la conducción | 33 | Recambio de focos | 61 |
| Asientos delanteros | 9 | Conducción en invierno | 34 | Ajuste de faros | 64 |
| Cabeceras | 10 | Conducción con remolque | 35 | Ayuda de arranque | 65 |
| Tapa trasera | 11 | | | Cambio automático | 66 |
| Cinturones de seguridad | 12 | Instrucciones de servicio | | Descripción técnica | 70 |
| Asiento trasero, portaequipaje | 14 | Combustible | 37 | Datos técnicos | 72 |
| Palanca del cambio | 15 | Relleno de gasolina | 38 | Placa del RFV * números de | |
| Palanca del freno de mano | 15 | Capó del motor | 39 | chasis y motor | 77 |
| Cerradura de dirección y arranque .. | 16 | Nivel de aceite del motor | 40 | Indice alfabético | 78 |
| Arranque del motor | 17 | Sistema de enfriamiento | 41 | | |
| Paro del motor | 18 | Lavaparabrisas | 43 | | |
| Lámparas de control | 19 | Líquido de frenos | 44 | | |
| Instrumentos | 20 | Servofreno | 44 | | |
| Interruptores: | | Ruedas | 45 | | |
| Luces | 23 | | | | |
| Intermitentes de emergencia | 23 | Conservación y mantenimiento | | | |
| Palanca para luces direccionales | | Conservación del vehículo | 49 | | |
| y cambios de luz | 24 | Batería | 51 | | |
| Palanca limpiaparabrisas y | | Lubricantes | 52 | | |
| lavaparabrisas | 25 | Trabajos de lubricación | 53 | | |
| Ventilación y calefacción | 26 | Filtro de combustible | 55 | | |
| Retrovisor interior, alumbrado | | Filtro de aire | 56 | | |
| interior, parasoles | 28 | | | | |
| Ceniceros | 29 | | | | |

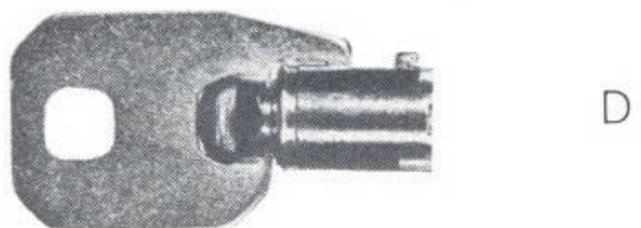
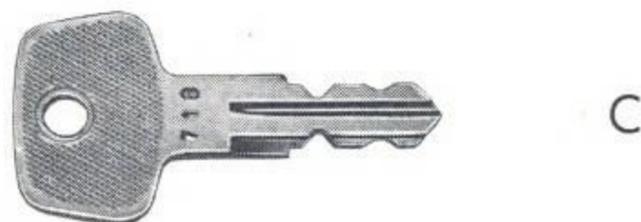
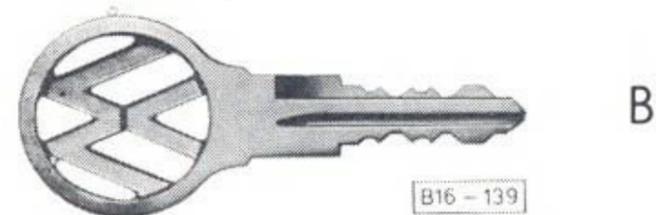
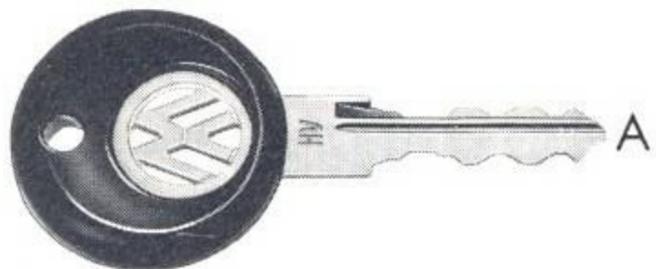
*Registro Federal de vehículos

En las páginas 78 — 80 figura un detallado índice alfabético

Tablero de Instrumentos



| | Pág. | | Pág. |
|---|------|--|------|
| 1. Toberas de ventilación | 26 | 15. Palanca para luces direccionales y cambio de luz | 24 |
| 2. Toberas de ventilación (parabrisas) | 26 | 16. Interruptor de arranque y seguro de dirección | 16 |
| 3. Interruptor de luces | 23 | 17. Palanca limpia parabrisas y lavaparabrisas | 25 |
| 4. Velocímetro | 20 | 18. Cenicero | 29 |
| 5. Lámparas de control | 19 | 19. Alojamiento para encendedor | |
| 6. Indicador de combustible | 22 | 20. Alojamiento para bocina | |
| 7. Indicador de Temperatura | 21 | 21. Guanteras | |
| 8. Interruptor para luces de emergencia | 23 | El claxon funciona oprimiendo la cubierta del volante de dirección. | |
| 9. Libre para interruptores adicionales | | | |
| 10. Radio * | | Favor de tomar en consideración en este Manual de Instrucciones, que el equipo señalado con * puede variar según la versión del vehículo. | |
| 11. Interruptor para ventilador eléctrico | 26 | | |
| 12. Mandos de calefacción y ventilación | 26 | | |
| 13. Desbloqueo del capó del motor | 39 | | |
| 14. Caja de fusibles | 60 | | |



Llaves

Con cada vehículo se surten 3 llaves con sus respectivos duplicados.

- A- Llave para las puertas, cerradura de dirección/arranque y portaequipaje.
- B- Llave para la cajuela de guantes
- C- Llave para el tapón del tanque de combustible.
- D- Llave para el sistema de alarma anti-robo.

Sistema de alarma antirobo*

El sistema se activa con la llave proporcionada con el vehículo haciendo girar la chapa localizada en el costado izquierdo en la parte trasera del automóvil.

Una vez cerrado el automóvil y activada la alarma con la llave, al abrirse cualquiera de las puertas, la tapa del motor ó la tapa de porta-equipaje, la bocina del claxón, las luces de calavera y los cuartos funcionarán continuamente durante 15 segundos aproximadamente, posteriormente lo harán intermitentemente conectando y desconectando en lapsos de 3 segundos aproximadamente.

La alarma sólo dejará de sonar después de desactivarla con la llave accionando la chapa.

Puertas

Apertura o cierre de puertas del conductor y su acompañante con la llave:

botón de seguridad hacia arriba — puerta abierta

botón de seguridad hacia abajo — puerta cerrada.

Bloqueo de la puerta del acompañante del conductor y dado el caso, de las posteriores:

Oprimir el botón de seguridad y cerrar la puerta.

Desbloqueo de las puertas traseras:

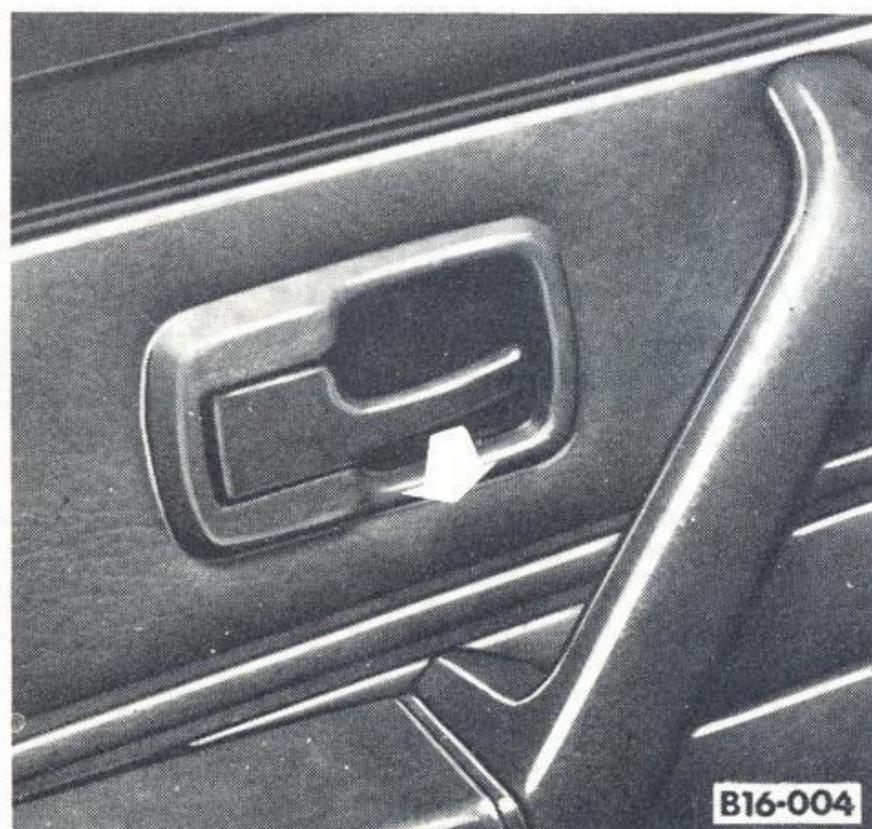
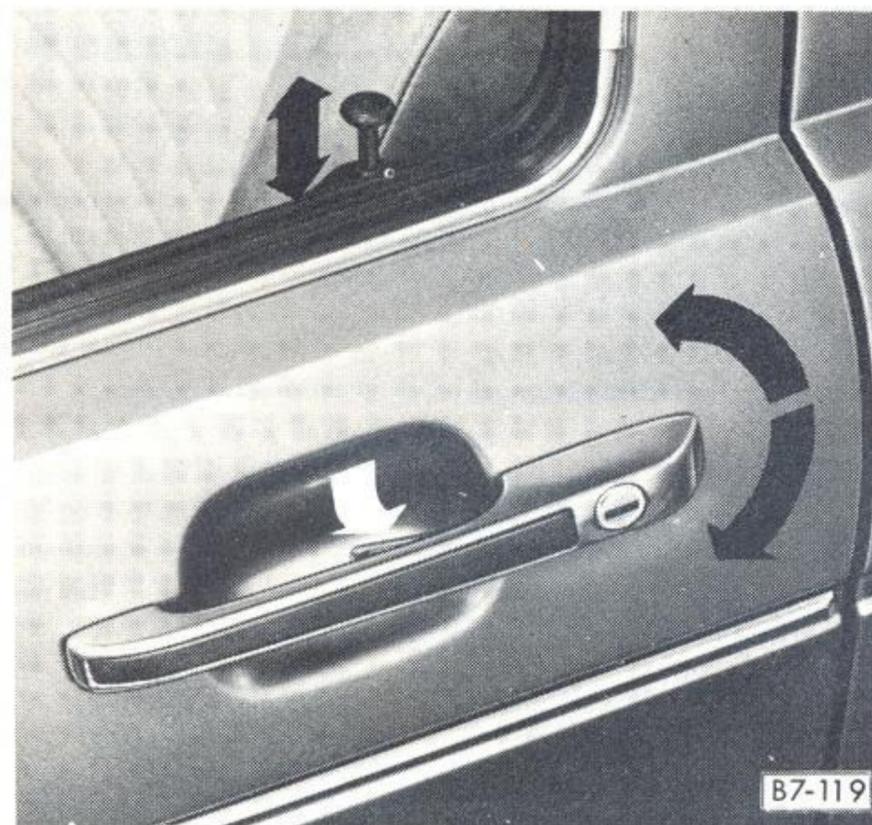
A través de la puerta delantera, abierta, levantar el botón de seguridad.

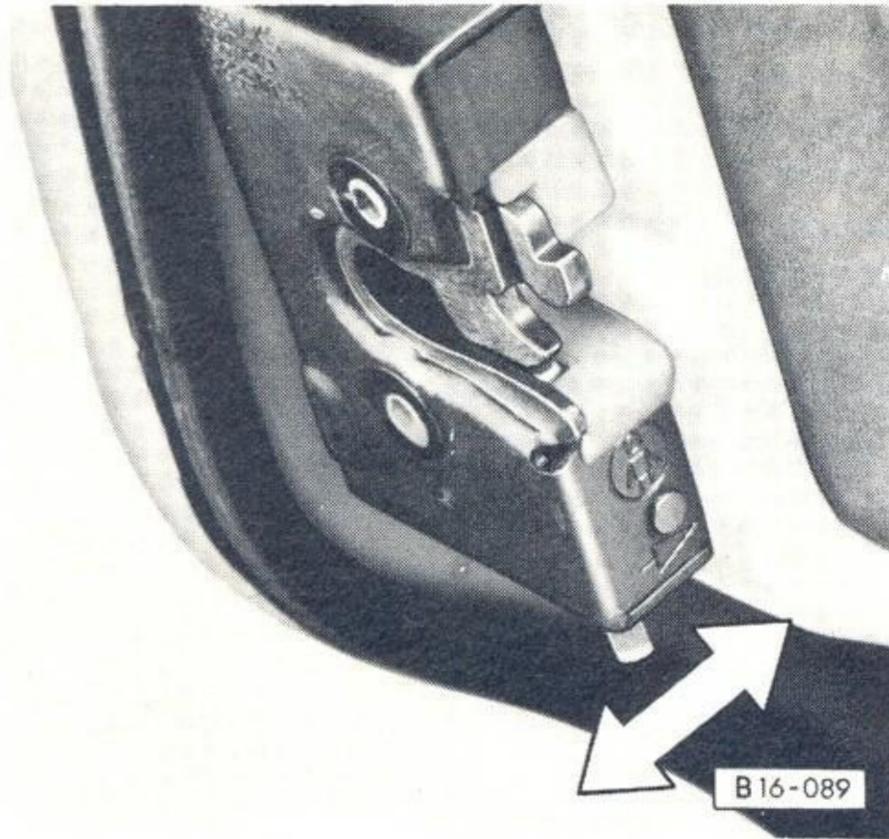
Apertura de las puertas por dentro:

Tirar de la palanca — el botón de seguridad deberá hallarse extraído.

La puerta del conductor no puede asegurarse **sin llave** mientras se halle abierta, es decir, no podrá cerrarse desde fuera más que utilizando la llave. Así se evita que pueda olvidarse la llave en la cerradura de dirección.

Mientras los botones de seguridad estén oprimidos, no pueden abrirse las puertas desde dentro, ni por fuera.



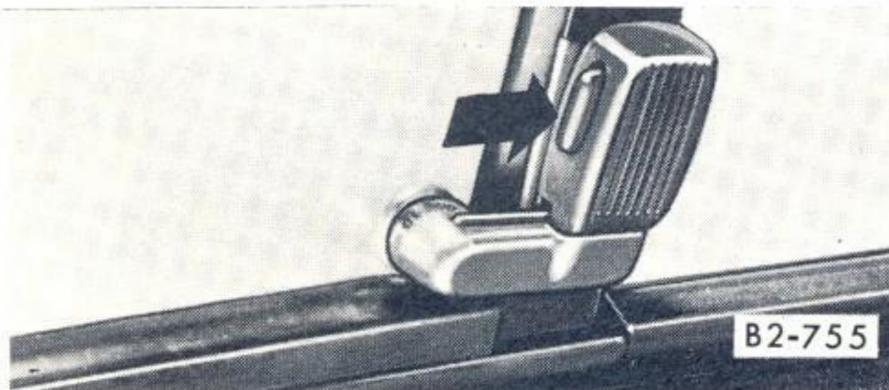


Seguro para niños

(puertas traseras)

Palanca, hacia la puerta — queda puesto este seguro.

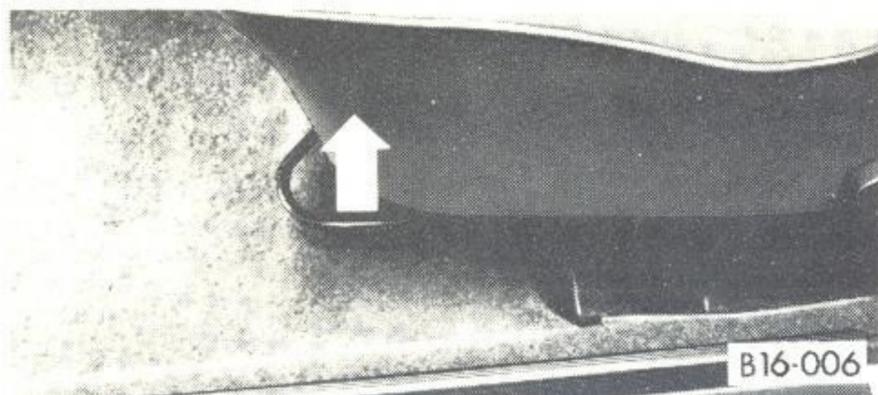
Cuando el seguro para niños está puesto, la palanca de apertura de puerta se halla asegurada — es decir, la puerta sólo puede abrirse desde afuera. Para ello, tendrá que estar levantado el botón de seguridad.



Vehículos con ventanillas giratorias.*

Para abrirla — oprimir la tecla de bloqueo del dispositivo de cierre y desplácese el mismo hacia adelante.

Para cerrarla — primeramente presionar la parte delantera de la ventanilla contra la junta, seguidamente jale hacia atrás, hasta el tope, el dispositivo de cierre.



Asientos delanteros

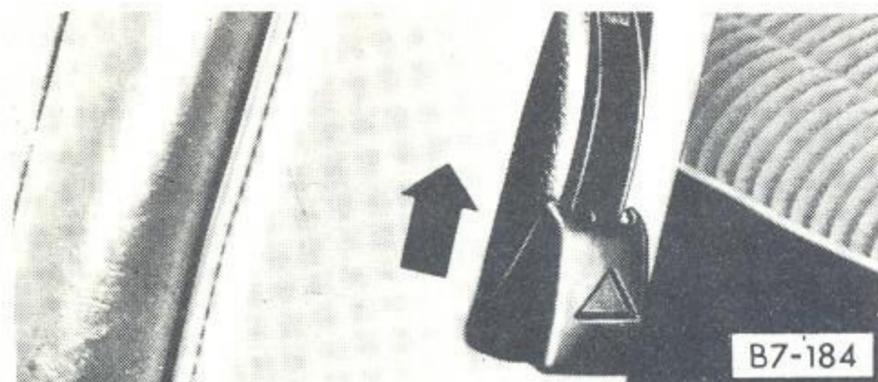
Para regular el asiento hacia adelante o hacia atrás

tírese hacia arriba de la palanca y desplácese el asiento. A continuación, suéltese la palanca y sígase desplazando el asiento hasta que el dispositivo de bloqueo encaje en el punto de retención más próximo.



Para regular la inclinación del respaldo.

Sin apoyarse en el respaldo girar la perilla en el sentido deseado.



Para desbloquear el respaldo

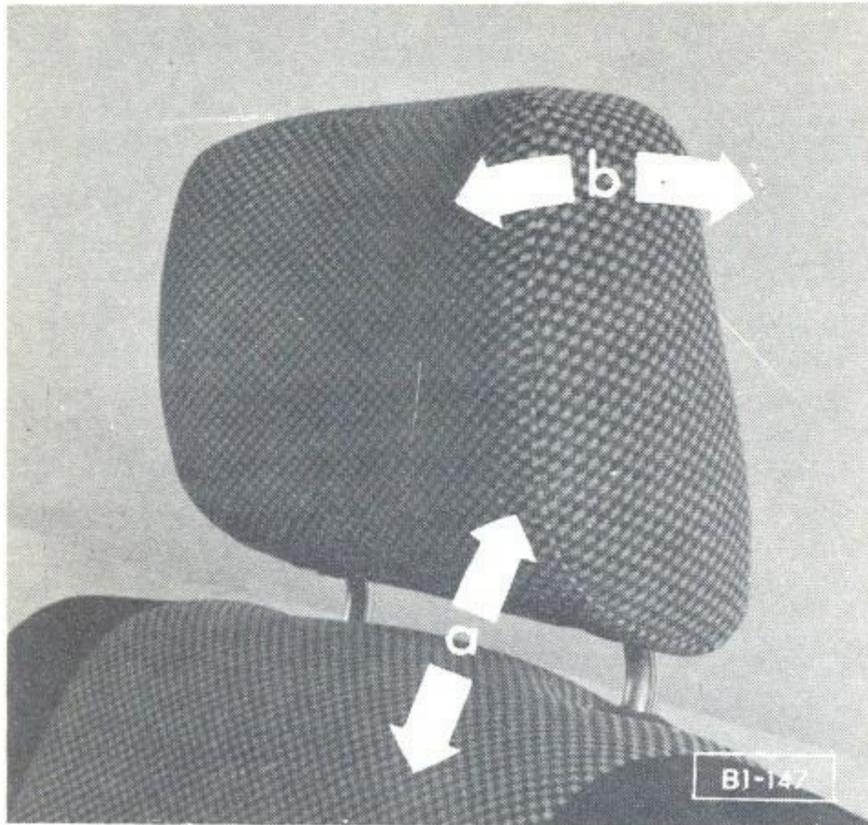
(sólo vehículos de 2 puertas)

tírese hacia arriba del botón y, seguidamente, se abate el respaldo hacia adelante.

Por motivos de seguridad, los asientos delanteros deberán regularse sólo estando el vehículo parado.

Durante la marcha no deberán inclinarse demasiado hacia atrás los respaldos de los asientos, pues de este modo queda anulada la eficacia de los cinturones de seguridad.

Por motivos de seguridad, los respaldos de asientos delanteros deberán estar siempre bloqueados durante la marcha.



Cabeceras

Las cabeceras están correctamente ajustadas, cuando su borde superior se halla aproximadamente a la altura de los ojos y, al reclinar ligeramente la cabeza, ésta descansa en la cabecera.

Ajuste de cabeceras

Ajuste vertical (a)

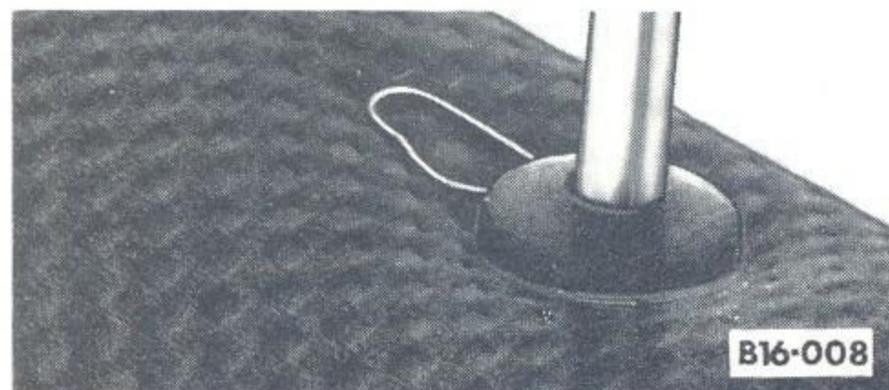
Sujetar lateralmente la cabecera con ambas manos y desplazarlo hacia arriba o hacia abajo.

Ajuste de la inclinación (b)

Girar el borde superior de la cabecera hacia adelante o hacia atrás.

Desmontaje y montaje de las cabeceras

Con ayuda de un pequeño destornillador sacar las grapas de los anillos-guía ranurados, dispuestos en el respaldo. Ya puede extraerse la cabecera. Para montarla de nuevo, primeramente hay que introducir la cabecera y, entonces, encajar las grapas de manera que la parte recta quede detrás.



Tapa trasera

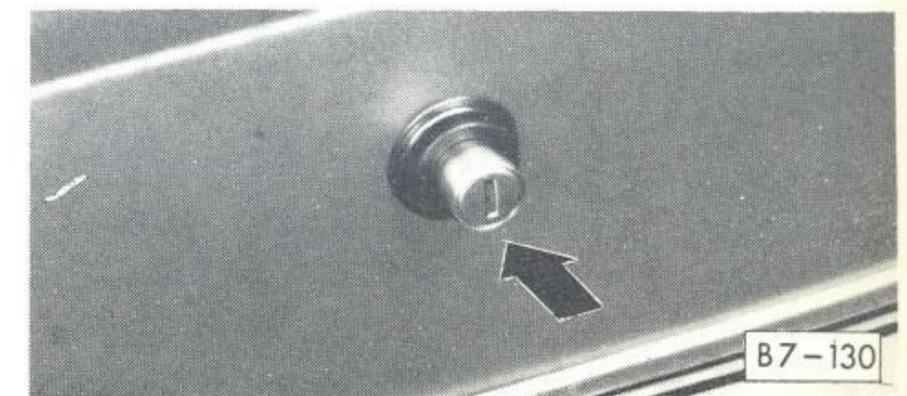
Apertura:

Utilizando la misma llave de puerta y encendido, girar ésta un cuarto de vuelta, oprimir el botón de cierre y alzar la tapa, el amortiguador de gas mantiene abierta la tapa.

Cierre:

Basta con bajar la tapa imprimiéndole algo de impulso y cerrarla con la llave.

Al abrir la tapa, se levanta simultáneamente la tapa de cubierta. Para más detalles, véase la página 11.



Tapa de cubierta del portaequipaje

Mediante esta tapa, el equipaje transportado deja de ir expuesto a la vista del público. Al abrir la tapa trasera, se levanta simultáneamente.

Si es necesario transportar equipaje voluminoso, puede abatirse el respaldo del asiento trasero.

- Destrabar las cintas de sujeción de la tapa trasera.
- Soltar el seguro del respaldo - véase la página siguiente - y abatir el respaldo hacia adelante..
- Plegar la tapa de cubierta a la parte posterior del respaldo y volver a colocar el respaldo en posición vertical. La tapa aludida queda, entonces, encajada entre el respaldo y las cajas de rueda (grabado).

Cuando se desee volver a tapar el portaequipaje, habrá que mantener en posición **horizontal** la tapa al tiempo de abatir el respaldo, a fin de no estropear el revestimiento de los largueros de techo.

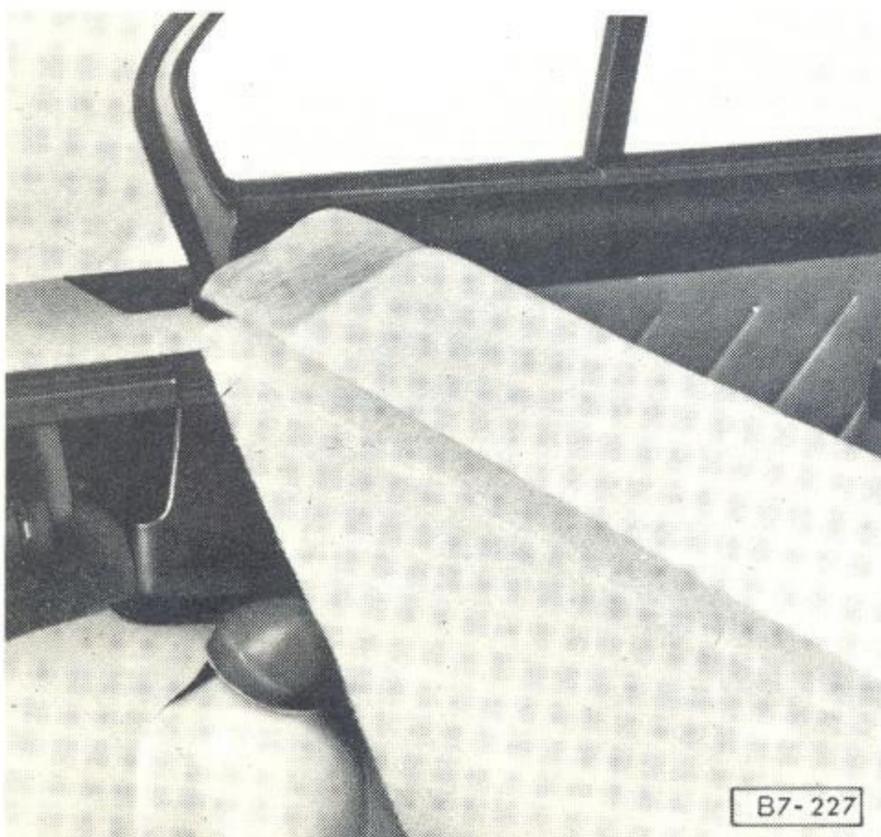
La tapa de cubierta del portaequipaje no ha sido diseñada como superficie para depositar equipaje.

Los objetos depositados sobre ella pondrían en peligro la seguridad de los ocupantes, en caso de una frenada brusca.

No viaje nunca con la tapa entreabierta o abierta, pues podrían introducirse los gases de escape en el interior del vehículo.

Comprobar si la tapa va perfectamente cerrada, intentando alzarla.

Antes de proceder a lavar el vehículo en una instalación de lavado automático, hay que cerrar con llave la tapa trasera: los cepillos podrían, en caso contrario oprimir el cilindro de cierre, abriéndose así la tapa.



Lo que importa saber respecto a los cinturones de seguridad

Un cinturón de seguridad sólo es útil si se coloca antes de emprender cualquier viaje, especialmente en el tráfico urbano.

Ninguna persona que mida menos de 1,40 m de estatura debe utilizar cinturones de tres puntos — en caso de accidente el riesgo podría ser mayor. Los niños menores de 12 años deberán ocupar siempre los asientos traseros: para los menores de 6 años lo mejor es una silla de niños o un cinturón infantil; para niños mayores de esas edades, un cinturón abdominal. Los que midan más de 1,40 m de estatura podrán también utilizar el cinturón de 3 puntos de anclaje.

Con cada cinturón de seguridad no debe sujetarse más de una persona. Por consiguiente: no utilizar nunca un mismo cinturón para dos pasajeros (aunque sean niños).

- Al colocarse el cinturón, hay que cuidar de que el mecanismo de cierre encaje con toda seguridad en el centro del vehículo (prueba de tracción) y el cinturón no esté retorcido.
- El ajuste correcto de la longitud del cinturón en los cinturones de tres puntos que no se regresan automáticamente, es de suma importancia.

La banda abdominal debe adaptarse siempre estréchamente a la cintura. Esto rige también para el cinturón automático.

La banda del tórax debe ir colocada de manera que entre ella y el pecho pueda pasarse todavía la mano.

Si se modificase la posición del asiento y del respaldo, habrá también que corregir correspondientemente la longitud del cinturón.

En los cinturones automáticos, se ajusta por sí misma y correctamente la longitud de la banda del tórax.

Los cinturones de seguridad pueden perder su eficacia, si se inclina demasiado hacia atrás el respaldo del asiento.

- Cuando no se utilicen los cinturones, deberán colgarse por su dispositivo de cierre en el gancho previsto para ello. Con ello se evita que, en caso de un brusco frenazo, los cinturones se gol-

peen. Cuando se trata de cinturones automáticos, condúzcase el dispositivo de cierre hasta el poste de puerta, con objeto de que el dispositivo de retracción pueda enrollar totalmente la banda del cinturón.

- Procure que la banda del cinturón no quede aprisionada entre asiento y respaldo, y que no roce con cantos agudos.

Mantenga limpios los cinturones. Una banda de cinturón extremadamente sucia puede obstaculizar el enrollamiento del mismo. Para la limpieza de un cinturón sucio se empleará agua de jabón suave, sin desmontarlo del vehículo. Los cinturones no deben someterse a una limpieza química, pues los productos químicos de limpieza podrían destruir el tejido. Los cinturones de seguridad automáticos deberán hallarse totalmente secos, antes de poderse enrollar. Cuide de que los cinturones no entren en contacto con líquidos de naturaleza cáustica.

Compruebe, además, ocasionalmente, las unidades de cierre y (en los cinturones automáticos) el perfecto funcionamiento de los dispositivos de retracción. Compruebe también si el tejido y las conexiones del cinturón han sufrido daños.

Cuando, en caso de accidente, se haya sometido a fuerzas de tracción el cinturón de seguridad, habiéndose por ello expandido éste, tendrá que ser renovado el mismo. El anclaje del cinturón deberá ser comprobado por un taller autorizado Volkswagen.



El cinturón automático se adapta por sí solo a cualquier talla y a cualquier posición del asiento, permitiendo al usuario moverse con toda libertad siempre que sea lenta la acción a que se someta el cinturón. Cualquier frenazo brusco bloqueará el cinturón. El mecanismo de bloqueo del enrollador automático bloquea el cinturón también al conducir por pendientes empinadas y al tomar con velocidad las curvas.

Cinturones de seguridad

Vehículos con asientos delanteros provistos de cinturones automáticos de tres puntos*

Para colocarse el cinturón:

Tómelo por la lengüeta de cierre y desplácelo con movimiento uniformemente lento por encima del tórax y el abdomen, e introduzca dicha lengüeta en el correspondiente dispositivo de cierre hasta que encaje perceptiblemente (prueba del tirón). **El cinturón no deberá ir retorcido.**

La banda abdominal debe ir siempre ceñida; de ser preciso, hay que tirar algo de la banda.

Nota

Los cinturones pueden perder su eficacia, cuando se reclina demasiado hacia atrás el respaldo del asiento.

Para soltar el cinturón:

Oprima el pulsador, color naranja, dispuesto en el mecanismo de cierre, desprendiéndose así por efecto del muelle la lengüeta del cierre.

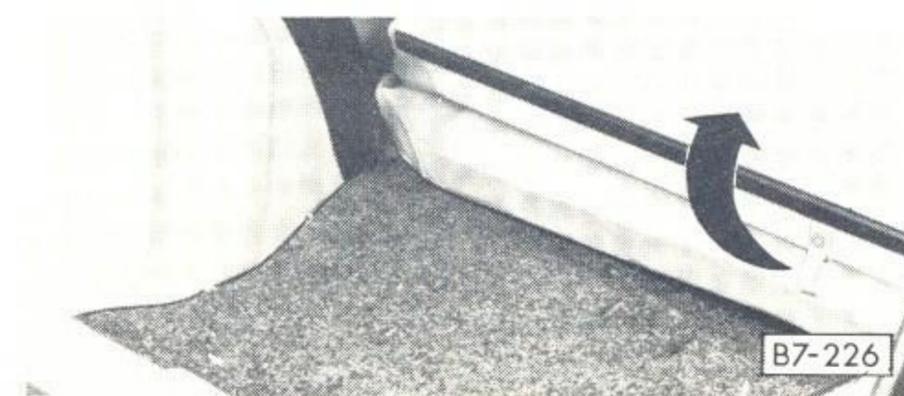
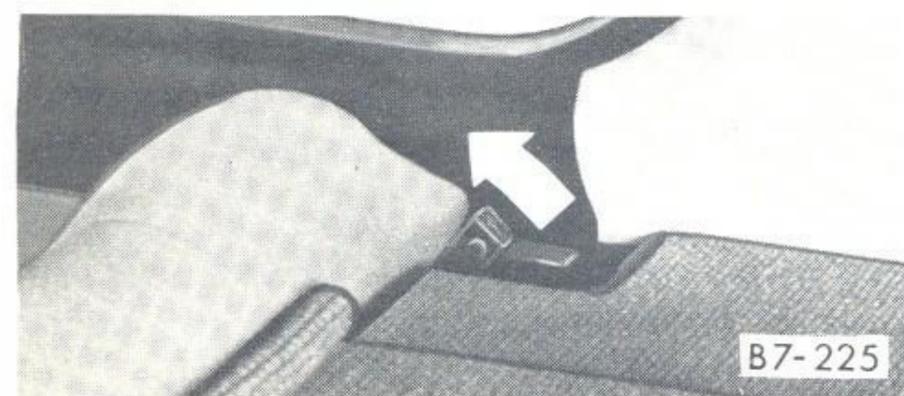
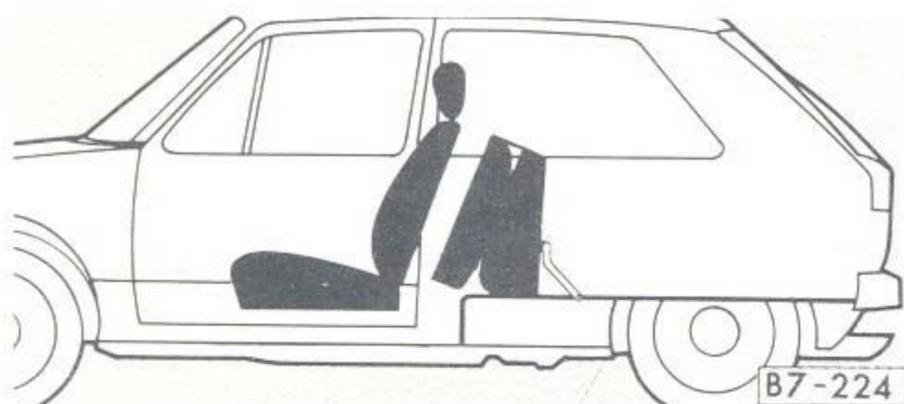
Para que el mecanismo enrollador recoja más fácilmente el cinturón, hay que desplazar la lengüeta mencionada hasta el pasador dispuesto en el montante de puerta.

La hebilla de plástico del cinturón mantiene la lengüeta en la posición adecuada para su uso. De ser preciso, colocar debidamente dicha hebilla.

- Prendas de vestir gruesas y sueltas (tales como abrigos, chaquetas) obstaculizan el buen asiento y funcionamiento del cinturón.
- La banda del cinturón no deberá apoyar sobre objetos duros ni frágiles (gafas, bolígrafos, llaveros, pipas, etc.), ya que podría ocasionar heridas.
- El cinturón deberá mantenerse limpio, ya que como consecuencia de fuerte suciedad queda afectado el funcionamiento del dispositivo automático del cinturón (véase también el capítulo "conservación del vehículo").

Hay que renovar los cinturones cuando, por causa de un accidente, se hayan sometido a fuerzas de tracción y se hayan expandido.

Los anclajes deberán hacerse comprobar por el taller autorizado Volkswagen.



Asiento trasero - Ampliación del portaequipaje

Para ampliar el volumen del portaequipaje, tanto el asiento posterior como su respaldo pueden colocarse en posiciones diferentes, tal como muestran los grabados.

- Destrabar las cintas sujetadoras de la tapa de cubierta del portaequipaje, véase página 11
- Presionar hacia adelante simultáneamente las palanquitas de desbloqueo derecha e izquierda del respaldo del asiento trasero y abatir el respaldo empujándolo hacia adelante.
- Por medio del asidero dispuesto en el centro del asiento, alzar éste conjuntamente con el respaldo y la tapa.

Si usted desea alguna vez utilizar el portaequipaje por completo, deberá poner cuidado de que:

- los paquetes o bultos no puedan ser lanzados hacia adelante en caso de una frenada brusca
- no quede disminuida la visibilidad a través de la ventanilla trasera. En caso necesario deberá existir un segundo retrovisor exterior.

Nota

Si los asientos delanteros se encuentran demasiado desplazados hacia atrás deben desplazarse algo hacia adelante o abatir hacia adelante los respaldos de los mismos, para que no tope con ellos el asiento posterior, al levantarlo.

A continuación, levantar los respaldos. Por razones de seguridad, el bloqueo de los mismos deberá quedar encajado.

Palanca de cambio

Esquema de conexiones



Cambio

4 velocidades

Esquema de conexiones del cambio automático: véase página 66.

Conexión de la reversa

La **reversa** sólo deberá conectarse estando parado el vehículo:

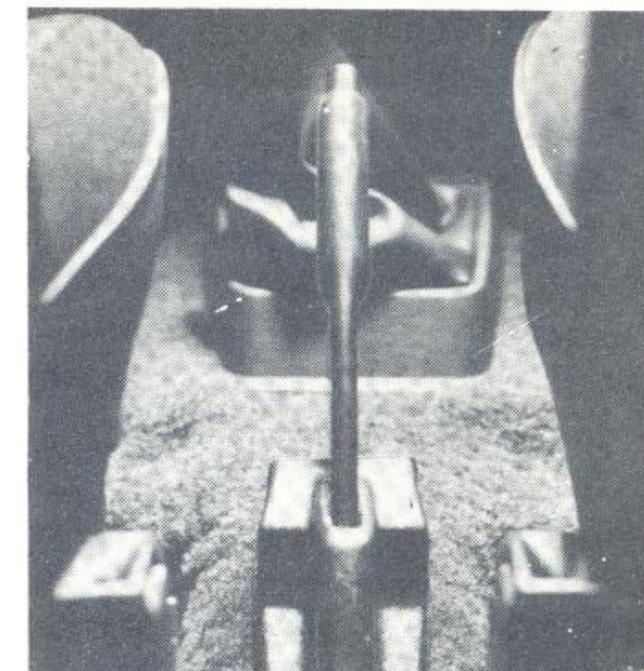
Una vez colocada la palanca de cambio en punto muerto, desplazarla totalmente a la izquierda, presionarla hacia abajo, seguir desplazándola hacia la izquierda hasta el tope y entonces desplazarla hacia adelante.

Nota

Al seleccionar la reversa, puede ocurrir que se produzcan ruidos de engranes, estando el motor en marcha, especialmente si se halla caliente la caja de cambios. Por ello, hay que esperar unos segundos con el embrague pisado a fondo, antes de meter dicha marcha.

Nota

- Con el encendido conectado y la reversa metida, se encienden las luces de retroceso.
- Durante la conducción no debiera llevarse la mano descansando sobre la palanca del cambio. La presión ejercida sobre la palanca se transmite a las horquillas de la caja de cambio, lo cual puede dar lugar a un desgaste prematuro de las horquillas.

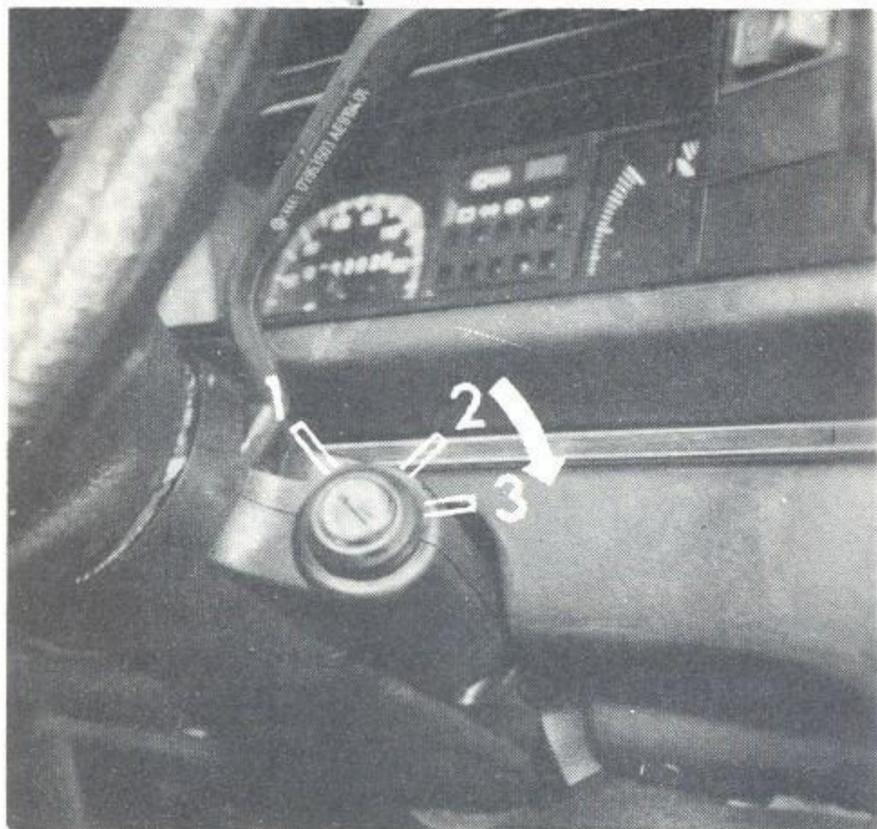


Freno de mano

Liberar completamente el freno, para evitar la posibilidad de conducir con el vehículo ligeramente frenado.

Para soltar el freno — tirar de la palanca un poco hacia arriba, oprimir el botón de bloqueo y bajar la palanca del todo hacia abajo.

En los vehículos con lámpara de control **de frenos**, después de puesto en marcha el motor, se apagará la lámpara cuando se haya soltado el freno de mano (véase "Lámparas de control").



Cerradura de dirección y arranque

1 — Encendido desconectado

Para **bloquear la dirección**, una vez extraída la llave, girar el volante, hasta que encaje el pivote de bloqueo de la dirección.

¡Atención! Extraer la llave sólo con el vehículo parado.

2 — Encendido conectado

Se encienden las lámparas de control (véase pág. 19)

Si no puede girarse la llave o lo hace con dificultad a dicha posición, deberá moverse el volante hacia un lado y otro — de ese modo se libera el bloqueo de la dirección.

3 — Arranque (véase pág. siguiente)

En esta posición queda interrumpido el paso de corriente a los faros, al ventilador de la calefacción y limpia-parabrisas.

Arranque del motor

- **Cuidado al arrancar el motor en lugares cerrados: ¡Peligro de intoxicación!**
- Antes de arrancar el motor, colocar la palanca de cambio en posición de punto muerto (cambio automático: palanca selectora en posición "P" o "N") y aplicar el freno de mano.
- Durante el proceso de arranque, desembragar por completo, para que el motor de arranque sólo accione el motor.
- Tan pronto como haya arrancado el motor, soltar la llave de encendido, pues el motor de arranque no debe girar conjuntamente.
- En caso de tener que repetir el arranque o de que se parase el motor durante la marcha, sólo podrá arrancarse de nuevo retrocediendo la llave a su pos. 1: el bloqueo de repetición de arranque montado en la cerradura de encendido impide que el motor de arranque engrane con el motor en marcha y, como consecuencia, pueda averiarse.
- Evite todo régimen elevado de revoluciones y no pise a fondo el acelerador, en tanto el motor no haya alcanzado su temperatura normal de servicio, (véase pág. 21).

Arranque del motor en frío

El carburador va provisto de un ahogador automático, que entra en acción, estando frío el motor, tan pronto como se pisa por primera vez el pedal del acelerador.

- A temperaturas **por encima** de los + 10°C pisar el acelerador **una sola vez**, (**por debajo** de los + 10°C, **dos veces**) despacio y a fondo, y soltarlo de nuevo.
- Conectar el encendido y arrancar inmediatamente, sin acelerar.
- El progresivo aumento del régimen de revoluciones de marcha en vacío, que el motor experimenta a medida que se calienta, se reduce aplicando con el pie unos golpes ligeros al acelerador a fin de liberar el accionamiento del ahogador automático.

Bajo un frío intenso

En los vehículos provistos de cambio automático, después de arrancar, debiera hacerse girar el motor **un** minuto aproximadamente en marcha en vacío. Sólo entonces habrá que aplicar con el pie unos golpes ligeros al acelerador, a fin de reducir el régimen de revoluciones y puedan seleccionarse las gamas de velocidad.

Arranque, estando el motor a temperatura de servicio

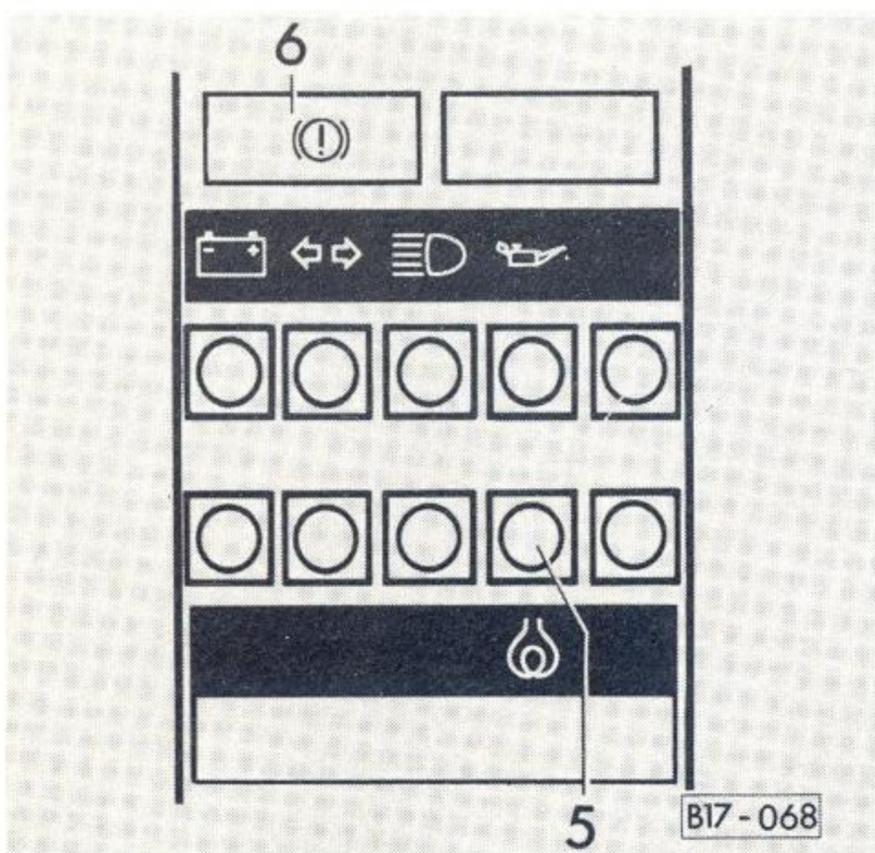
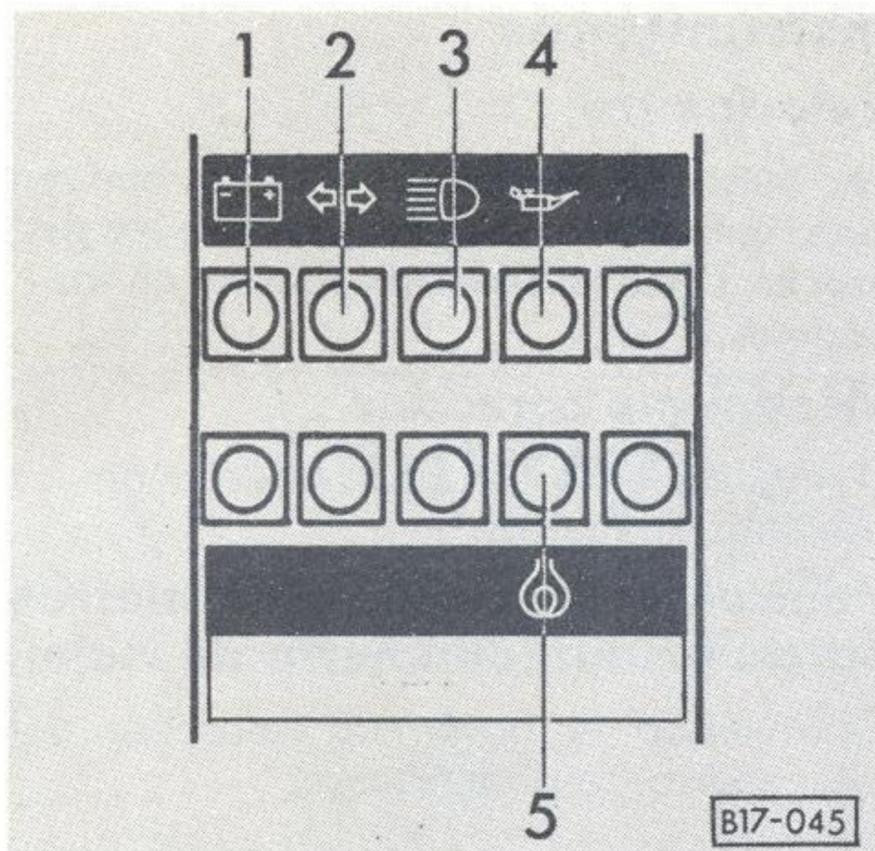
- **Mientras se efectúa el arranque**, pisar lentamente y a fondo el pedal.

Con el motor muy caliente, antes de efectuar el arranque, pisar a fondo el acelerador y mantenerlo en esta posición — no bombear.

- En cuanto el motor haya arrancado, soltar el pedal acelerador, para evitar un régimen de revoluciones excesivamente elevado.

Paro del motor

- Cuando el motor haya estado sometido a una carga duradera y elevada, **no debe detenerse de improviso, sino que hay que hacerlo girar unos 2 minutos ligeramente acelerado, para evitar una acumulación de calor.**
- Con el motor caliente puede ocurrir que, después de parar el motor siga funcionando el ventilador por unos instantes o que empiece a funcionar el ventilador aún después de haber parado el motor.



Lámparas de control

1 — Alternador

(Indicador de carga del alternador).

La lámpara se enciende al conectar la posición de marcha (encendido conectado). Deberá apagarse después del arranque.

Si durante la marcha se encendiese la lámpara de control

- Hay que detenerse inmediatamente, parar el motor y comprobar la correa trapezoidal.
- Estando rota la correa, no deberá proseguirse la marcha, ya que por haber dejado de funcionar el alternador y la bomba del líquido refrigerante, se averiaría el motor debido a la interrupción del circuito del agua.
- Por esto, es aconsejable llevar siempre consigo una correa trapezoidal de reserva. (Medidas de la correa trapezoidal: véase "Datos técnicos", página 74).
- Si la correa está en orden, la avería radica probablemente en el alternador. Si no puede remediarse ésta inmediatamente, podrá continuarse en caso necesario el viaje hasta el taller autorizado Volkswagen más próximo, teniendo en cuenta, sin embargo, que la batería se va descargando constantemente.

2 — Direccionales

véase pág. 24

3 — Luz alta,

véase pág. 24

4 — Presión de aceite del motor

(Indicador de falla de presión de aceite).

La lámpara se enciende al conectar la posición de marcha (encendido conectado). Deberá extinguirse después del arranque.

Si se encendiese o parpadeara durante la marcha:

- Deténgase inmediatamente y pare el motor, para comprobar el nivel del aceite (véase pág. 40).
- Si desconoce la causa de la falla deberá procurar que acuda algún técnico especializado.

Si después de un largo viaje y hallándose el motor en marcha en vacío, parpadeara eventualmente la lámpara, ello carece de importancia siempre que vuelva a apagarse al acelerar.

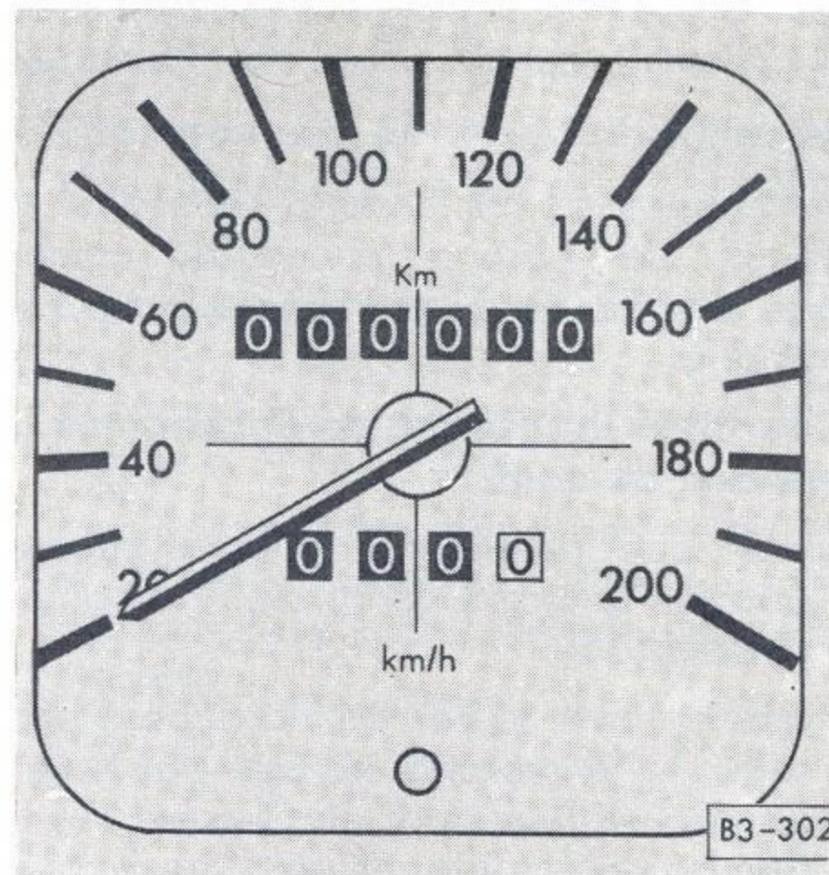
5 — Sin significado.

Manejo

(!) — Frenos

La lámpara de control deberá encenderse, con el encendido conectado y el freno de mano apretado; y apagarse, una vez soltado el freno de mano.

Si después de soltar el freno de mano, no se apagase, o bien si durante la marcha se encendiese la lámpara de control, el nivel del líquido en el depósito es demasiado bajo. Si al mismo tiempo se nota que es mayor el recorrido en vacío del pedal de freno, ello significa que puede haber dejado de funcionar uno de los circuitos del freno hidráulico. Ciertamente, puede proseguirse el viaje hasta el taller autorizado Volkswagen más próximo, pero habrá que frenar con más fuerza y contar con un mayor recorrido de frenado durante la marcha.



Instrumentos

Velocímetro

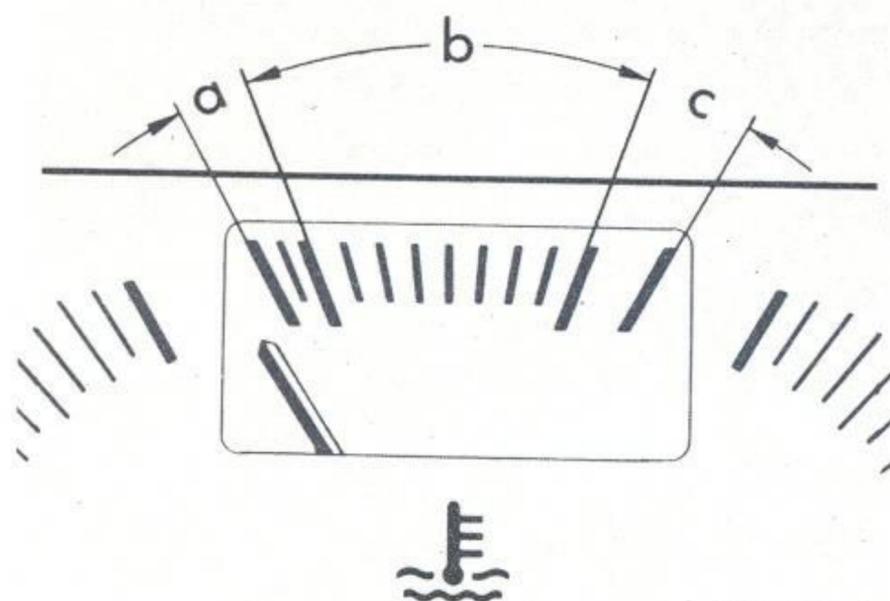
Las máximas velocidades admisibles en cada una de las marchas **durante los primeros 1500 kilómetros**, figuran en las páginas 30 y 31.

Mecanismo contador

El rodillo blanco con cifras rojas señala las centenas de metros.

Vehículos con cuentakilómetros parcializador (odómetro de viaje)*

Oprimiendo el botón de retroceso del velocímetro, se pone a cero.



B16-140

 - Indicador de temperatura del líquido de la refrigeración

a — Gama fría

No revolucionar ni sobrecargar el motor.

b — Gama normal

La aguja debe mantenerse en la zona central, si se conduce de un modo normal.

Con el motor muy sobrecargado, se desplazará hacia la derecha.

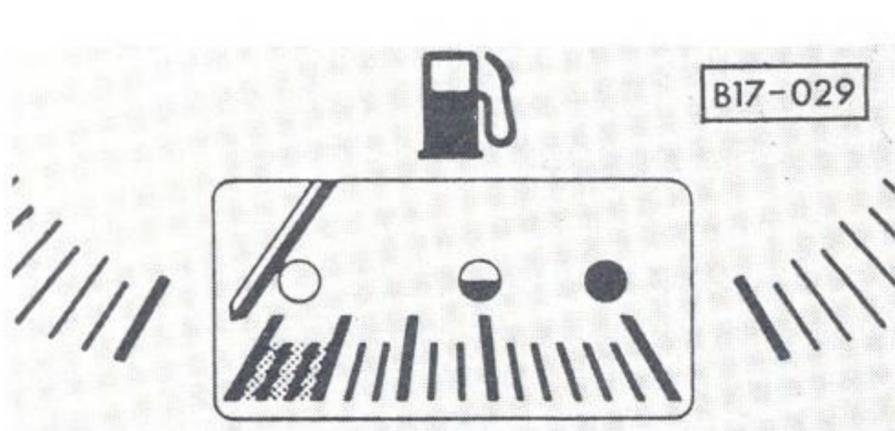
Al bajar el régimen de revoluciones, la aguja retrocederá a la zona central.

c — Gama de advertencia

Si en días calurosos y prolongado viaje por montaña, y con vehículo totalmente cargado, llegase la aguja a alcanzar la gama de advertencia, ello significa que el motor está sometido a un esfuerzo excesivo: entonces hay que reducir el régimen de revoluciones del motor, disminuyendo la velocidad (véase página 36, punto 9). La aguja deberá retroceder al área normal.

¡Atención! El ventilador se conecta y desconecta en dependencia de la temperatura del líquido refrigerante — incluso con el motor parado.

Si la aguja se mantiene en la gama de advertencia, hay que parar el motor y comprobar si funciona el ventilador del radiador. Si el ventilador no girase, déjese enfriar el motor, compruébese el nivel del líquido refrigerante y, sometiendo a observación constante el indicador de la temperatura, prosiga el viaje hasta el próximo taller autorizado Volkswagen. En este caso, se evitará en lo posible la marcha en vacío, así como un avance lentísimo. Si dejase de funcionar la bomba del líquido de refrigeración (avería de la correa trapezoidal), no deberá proseguirse. Véase página 19 "Lámpara de control del alternador"



 — **Indicador del nivel de combustible**

El depósito de combustible tiene una capacidad de 40 litros.

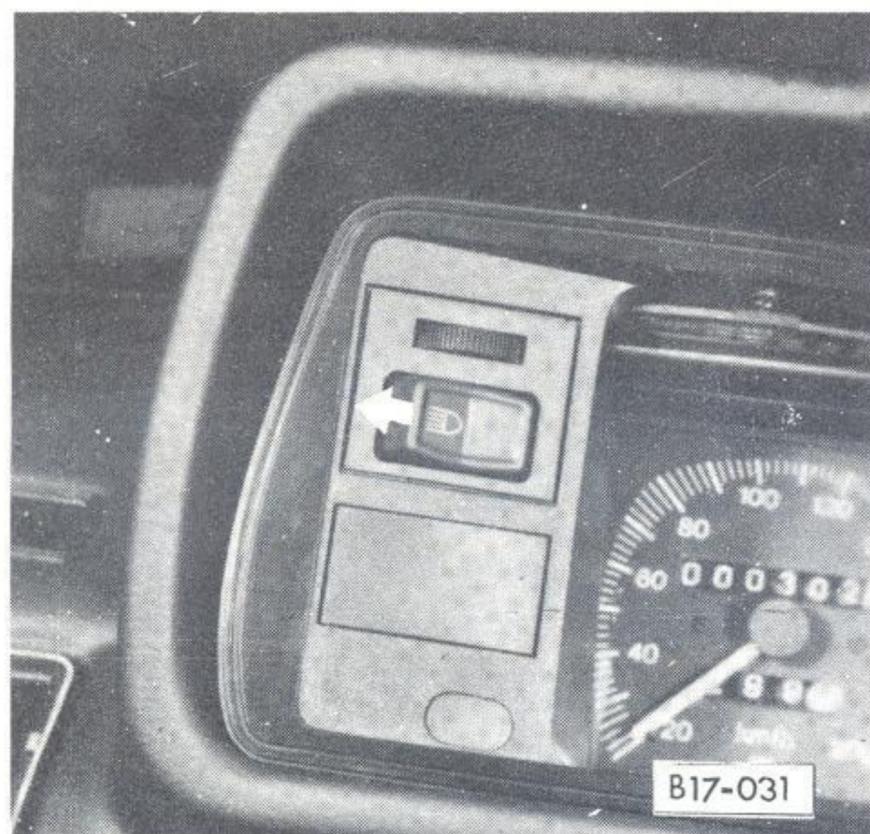
Cuando la aguja alcance la zona de reserva, quedan todavía unos 5 litros en el depósito.

Interruptor de luces

Primer paso.- cuartos delanteros, luces traseras y luz de matrícula.

Segundo paso.- luz baja/luz alta. Los faros se encienden cuando se ha conectado el encendido ó estando el motor en marcha.

La intensidad de iluminación de los instrumentos puede graduarse girando el botón del interruptor.

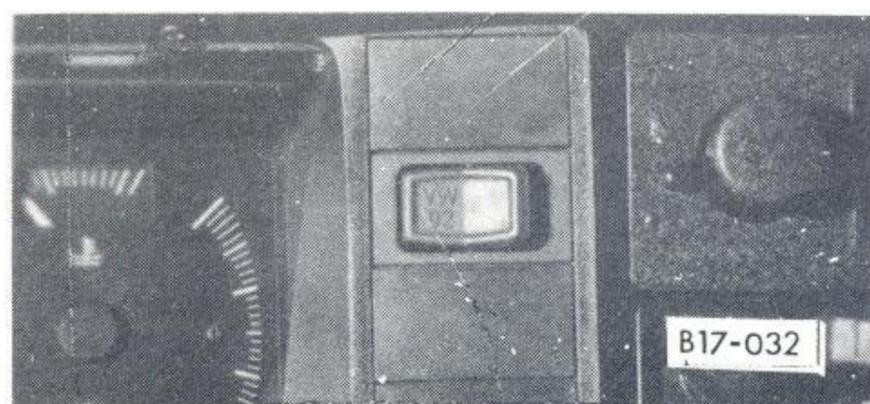


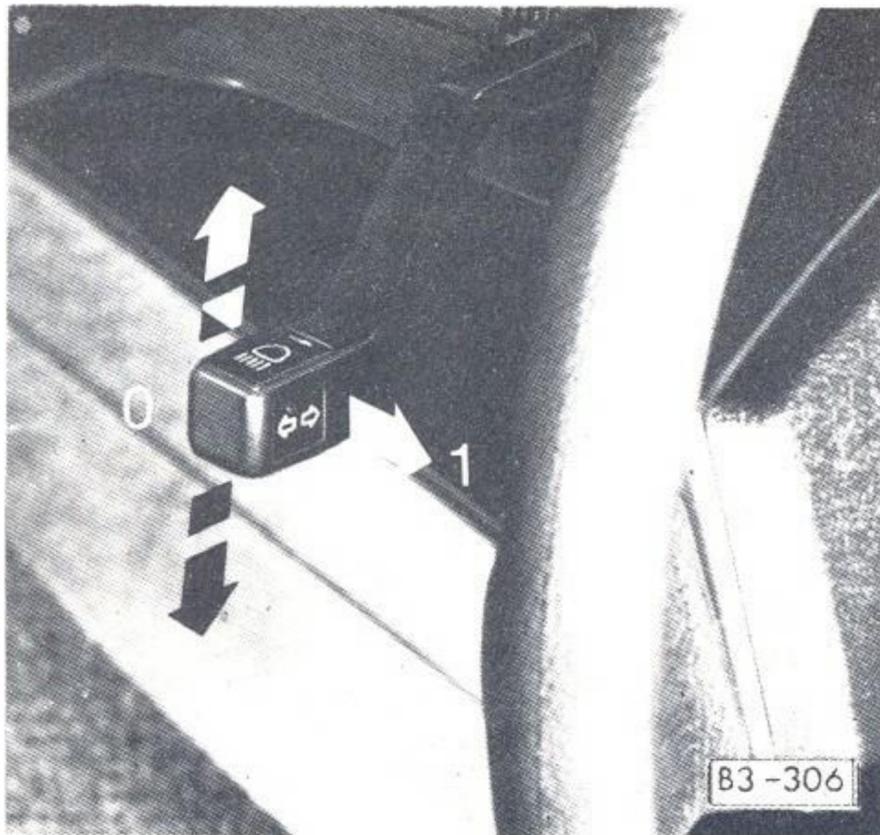
Interruptor para luces intermitentes de emergencia

Cuando esta instalación de luces de emergencia se halla conectada, parpadea una lámpara de control en el propio interruptor.

Esta instalación funciona también estando el encendido desconectado.

Al conectar las luces este interruptor tiene una luz muy tenue para localizarlo fácilmente en la oscuridad.





Palanca para luces direccionales, cambio de luz y señal óptica

Con el encendido conectado:
Posición central — desconectado

Palanca hacia arriba — direccionales lado derecho

Palanca hacia abajo — direccionales lado izquierdo

Direccionales para el cambio de carril

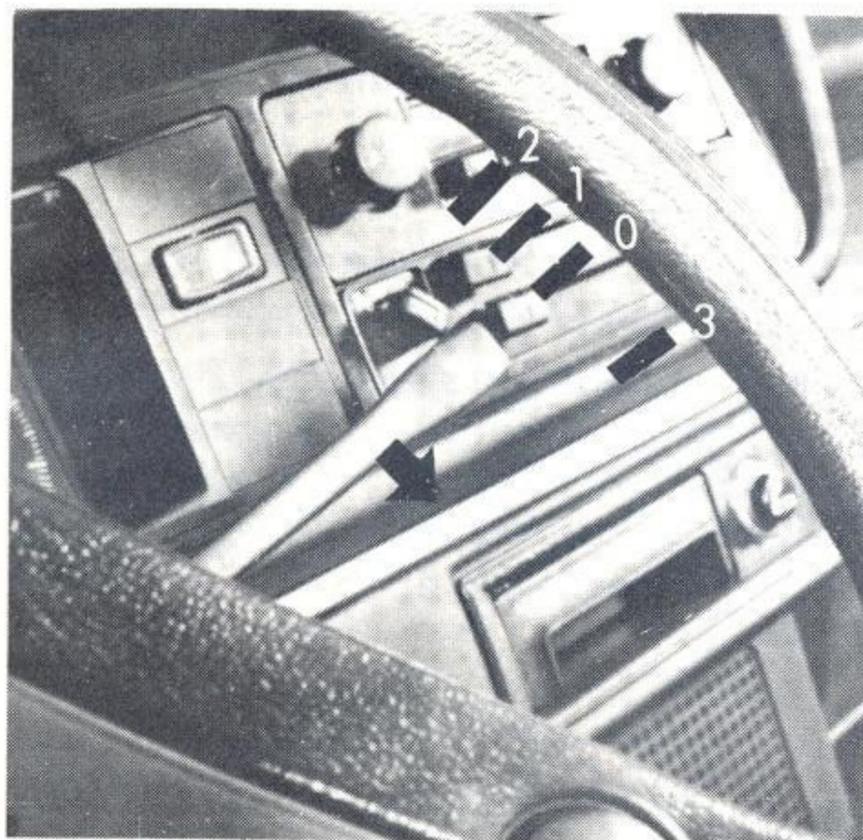
Alzar o descender la palanca sólo hasta el punto de presión perceptible y mantenerla allí — la lámpara de control parpadeará simultáneamente. Al soltar la palanca, ésta retorna a su posición central.

Luz alta, luz baja

Con el interruptor de luces en la segunda posición, al tirar de la palanca hacia el volante se efectúa el cambio de luz baja a luz alta o viceversa.

Señal óptica

Con el interruptor de luces en la posición 0 ó la posición 1 tirando de la palanca hacia el volante se encienden la luz alta y se desconecta al soltar la palanca.



Palanca limpiaparabrisas y lavaparabrisas

El limpiaparabrisas y la instalación lavaparabrisas funcionan sólo con el encendido conectado.

Rasquetas y lavaparabrisas, desconectados:

Palanca en posición 0 pulsando la palanca, sólo hasta el punto de presión previo a la posición 1: el limpiaparabrisas funciona, en tanto se mantenga la palanca en esta posición.

Limpiaparabrisas, lento:

palanca en posición 1

Limpiaparabrisas, rápido:

palanca en posición 2

Lavaparabrisas:

Tirando de la palanca lavaparabrisas hacia el volante, entra en funcionamiento la instalación lava-parabrisas. Mientras se retenga la palanca, sale agua proyectada. Al soltar la palanca las rasquetas funcionarán aún unos 4 segundos.

Nota: Para el relleno del depósito lavaparabrisas, véase página 43.

Interruptor de accionamiento a intervalos:

Empujando la palanca hacia abajo-posición 3-, las rasquetas ejecutan un recorrido cada 6 segundos aproximadamente.

¡Atención!

Cuando haya helado, antes de hacer funcionar el limpiaparabrisas, comprobar si se han congelado las rasquetas pegándose al cristal.

Vehículo con limpiador trasero *

Presionando la palanca (hacia el tablero), se proyectará agua y funcionará simultáneamente el limpiador.

Al soltar la palanca, deja de salir agua pero el limpiador funciona aún unos 4 segundos.

Calefacción y ventilación

Palanca A para distribución y dosificación de la cantidad de aire:

Palanca izquierda. — toberas mezcladoras de aire.

Palanca derecha — toberas mezcladoras de aire para parabrisas y ventanillas laterales.

Ambas palancas hacia el centro — disminución progresiva de aire de las toberas mezcladoras, aumentando el de las toberas (E).

Ambas palancas hacia el exterior — admisión progresiva de aire de las toberas mezcladoras, disminuyendo el de las toberas (E).

Palanca B para mando de la calefacción: hacia la derecha — aumento de temperatura

hacia la izquierda. — disminución de temperatura.

Interruptor C para mando del ventilador de 3 velocidades.

Toberas D mezcladoras de aire para ventanillas laterales

Toberas de ventilación E: ajuste

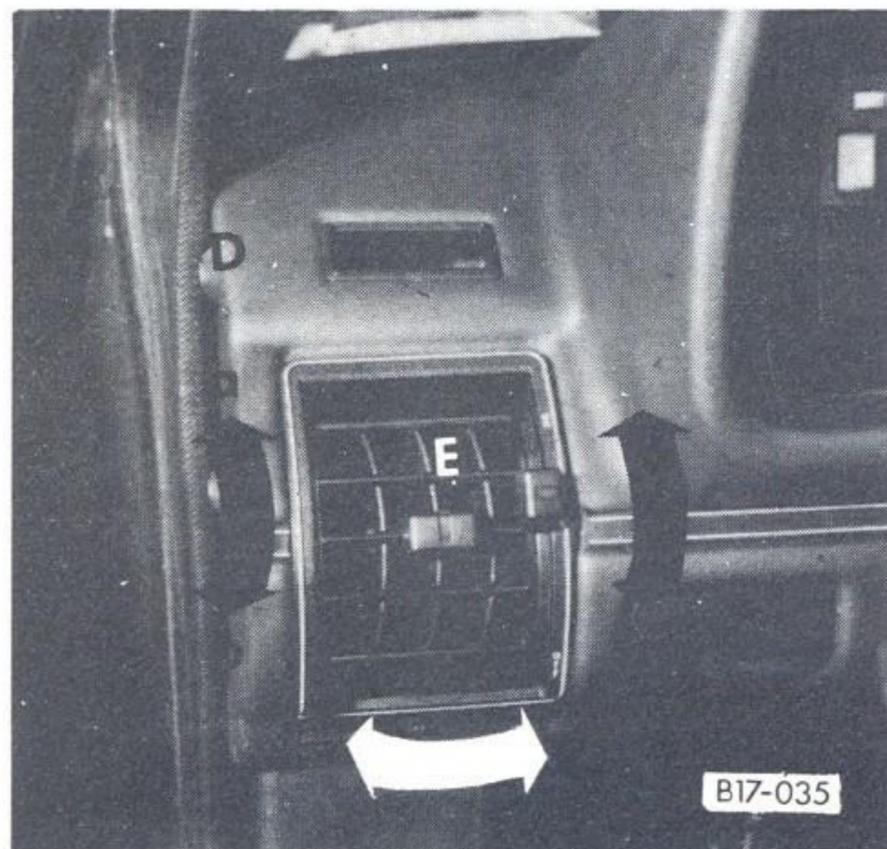
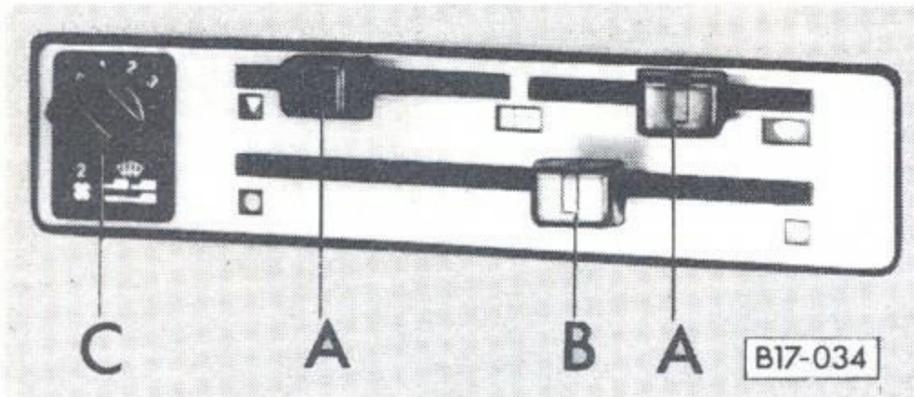
Palanca hacia arriba (a) — tobera abierta

Palanca hacia abajo (b) — tobera cerrada

Girando la rejilla de salida de la tobera, puede variarse vertical y horizontalmente la dirección de la corriente de aire (c).

Todos los elementos de mando — excepto el interruptor C — pueden ajustarse a cualquier posición intermedia que se desee.

El aire viciado puede evacuarse a través de las ranuras dispuestas en las puertas. Esta evacuación forzada del aire tiene lugar solamente cuando está conectada la ventilación o la calefacción.



Deshielo y desempañado del cristal parabrisas y de las ventanillas laterales

- Desplazar ambas palancas A totalmente a la derecha.
- Cerrar las toberas de aireación laterales E (palanca hacia abajo)
- Desplazar la palanca B hacia la derecha hasta el tope
- Colocar a la posición II el interruptor C del ventilador.

Tras estas operaciones, la totalidad del aire caliente es dirigida al cristal parabrisas y a las ventanillas laterales.

Tan pronto como estén nítidos los cristales, desplazar aprox. la mitad de su recorrido a la izquierda la palanca izquierda A.

Nota:

Como el efecto calorífero depende de la temperatura del agua de refrigeración, el pleno rendimiento de calentamiento no se alcanza hasta que el motor esté a la temperatura de servicio.

Calefacción confortable del interior

Para el bienestar de los ocupantes de un vehículo es de suma importancia la configuración de las capas del aire en su interior — zona inferior caliente, zona superior algo más fría —. El ajuste que seguidamente describimos se ha acreditado en general como el más efectivo:

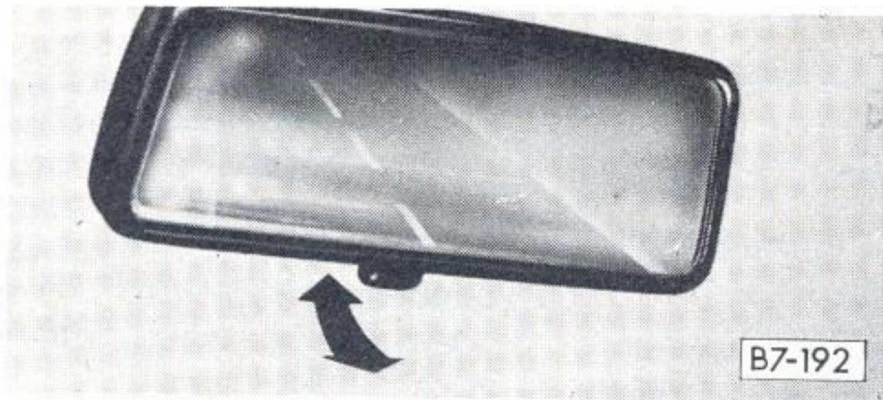
- Palancas A p. distribución de aire:
Palanca izquierda, totalmente a la izquierda.
Palanca derecha: partiendo de su tope derecho, desplazarla hacia la izquierda 2/3 de su recorrido total.
- Mediante la palanca B, elegir la potencia calorífera.
- Interruptor del ventilador, en posición I. Si se viaja a poca velocidad, convendría hacer funcionar el ventilador siempre a la velocidad I, ya que el mismo representa un auxiliar eficaz de la calefacción.

A través de las toberas E se introduce aire sin calentar al compartimiento de pasajeros.

Ventilación

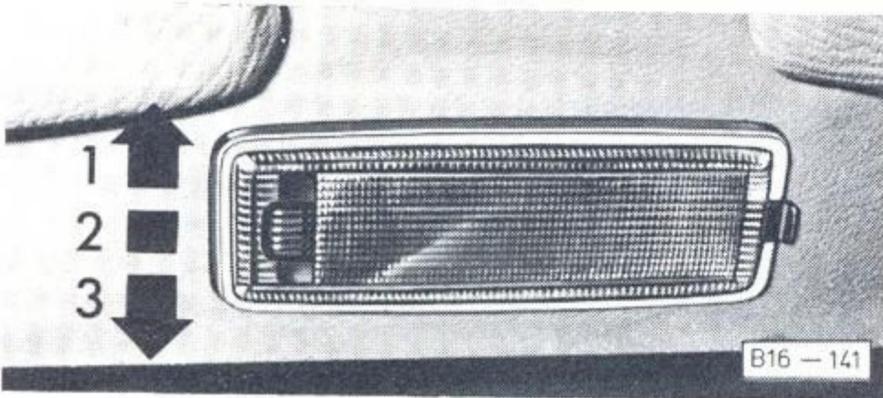
La potencia máxima de aireación a través de las toberas E se consigue desplazando hasta el tope, en el centro, ambas palancas A.

Conduciendo a baja velocidad, habría que hacer funcionar el ventilador, para reforzar la entrada de aire.



Vehículos con espejo retrovisor antideslumbrante interior

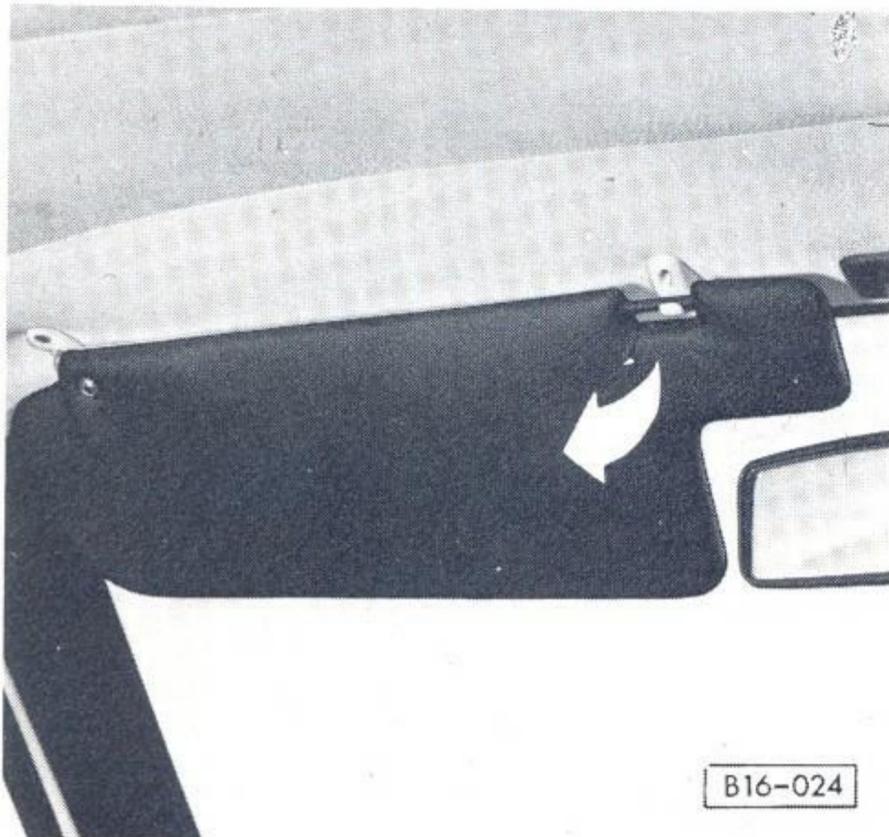
Posición normal — palanca hacia adelante
Antideslumbrante — palanca hacia abajo



Luz interior

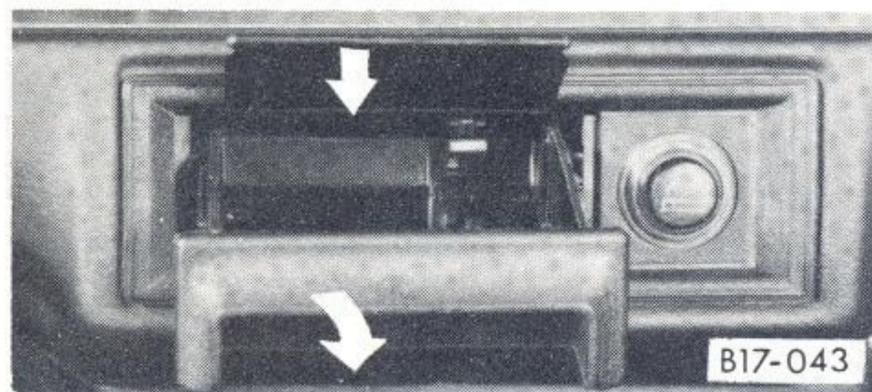
Posiciones del interruptor

- arriba (1) — conexión de contacto de puerta.
- en el centro (2) — desconectado.
- abajo (3) — el alumbrado interior permanece encendido constantemente.



Parasoles

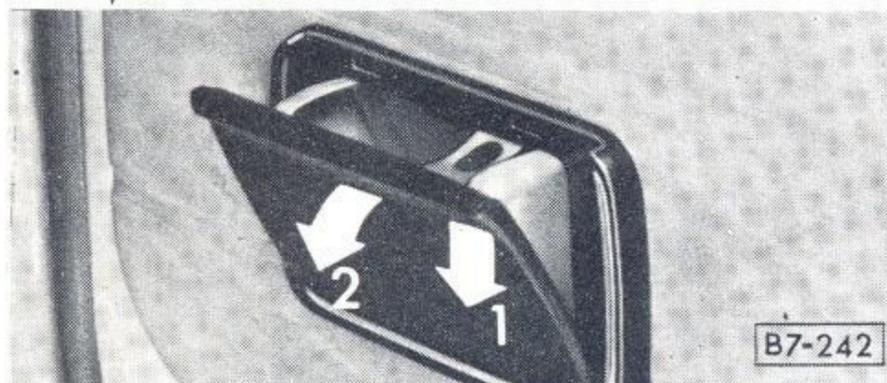
Los parasoles pueden, dado el caso, extraerse de su soporte y girarse hacia las ventanillas.



Cenicero delantero

Para vaciarlo — abrirlo, presionar hacia abajo la lámina de resorte y extraer el cenicero.

Para colocarlo — introducirlo hasta que encaje la lámina de resorte.



Cenicero en la parte posterior

Para vaciarlo - presionarlo hacia abajo (1) y extraerlo (2).

Para colocarlo - primeramente asentarlo por su lado inferior y presionándolo hacia abajo introducirlo.

Instrucciones de rodaje

Durante los primeros 1500 kilómetros...

La selección de materiales y la calidad de producción, unidas a los más modernos métodos de fabricación, garantizan una elevada precisión y óptimas cualidades de funcionamiento de todas las piezas del motor. Sin embargo, esto no impide que durante las primeras horas de servicio se origine una fricción interna más intensa que posteriormente cuando las piezas móviles se han adaptado entre sí. El buen resultado de este proceso depende esencialmente del modo de conducir durante los primeros 1500 kilómetros.

Por consiguiente, **durante el período de rodaje** no deberán sobrepasarse, en cada una de las marchas, las siguientes velocidades:

| Cambio manual | Kilometraje 0 — 500 | Kilometraje 500 — 1000 |
|---------------|------------------------|---------------------------|
| 1ª velocidad | 25 km/h | 35 km/h |
| 2ª velocidad | 45 km/h | 60 km/h |
| 3ª velocidad | 70 km/h | 90 km/h |
| 4ª velocidad | 100 km/h | 120 km/h |

| Cambio automático | Kilometraje 0 — 500 | Kilometraje 500 — 1000 |
|---------------------|------------------------|---------------------------|
| Gama de velocidad 1 | 40 km/h | 40 km/h |
| Gama de velocidad 2 | 60 km/h | 70 km/h |
| Gama de velocidad D | 100 km/h | 115 km/h |

De los 1000 a 1500 kilómetros

puede ir aumentando paulatinamente la velocidad, hasta llegar a la máxima, o hasta el régimen máximo admisible de revoluciones del motor.

De ser posible, no deberán mantenerse por largo tiempo las velocidades máximas mencionadas: alternando el régimen de revoluciones del motor, así como también las exigencias a que se somete todo el bloque propulsor, se logra un perfecto rodaje del vehículo.

Durante los 500 km siguientes se puede ir aumentando paulatinamente la velocidad, hasta alcanzar la máxima.

Todos los datos relativos a velocidad y régimen de revoluciones tienen validez únicamente estando el motor a **temperatura de servicio**.

Instrucciones de rodaje

Reglas para la conducción

Las indicaciones que figuran a continuación revisten especial importancia para el servicio rentable y seguro de su vehículo.

- 1 No ponga nunca el motor frío a un elevado régimen de revoluciones — ni en marcha en vacío, ni con velocidades conectadas.
- 2 El rodaje a bajo régimen de revoluciones es tan contraproducente como las aceleraciones bruscas.
- 3 Los neumáticos nuevos no poseen todavía su máxima capacidad de adherencia y, por esta razón, los primeros 100 kilómetros deben correrse a moderada velocidad. Ello repercutirá en la duración de los mismos.
- 4 Las balatas de los frenos, cuando son nuevas, tienen que someterse a una especie de "esmerilado" previo y, por esa razón, al principio no disponen todavía de su óptima fuerza de fricción. Para compensarlo, habrá que aplicar mayor fuerza al pedal del freno — durante los primeros 200 km de manejo en ciudad aproximadamente. Lo mismo cabe decir, cuando en alguna ocasión posterior se efectúe un cambio de balatas.
- 5 En una pendiente, haga que frene el propio motor: conéctese a tiempo una velocidad inferior y reserve el freno por, si acaso. Si adicionalmente hay que utilizar el freno, no deberá hacerse de modo permanente, sino a intervalos.

Para más datos sobre recorridos por zonas montañosas, véase "Conducción con remolque".
- 6 Al atravesar zonas cubiertas de agua, o cuando llueve y también después de lavar el vehículo, téngase presente que se retrasa la acción del freno, pues antes han de secarse por el efecto de fricción las balatas.

- 7 El desgaste de las balatas depende en gran medida de las condiciones de rodaje, así como del estilo de conducción. Por ello, es posible que alguna vez sea preciso hacer comprobar el espesor de las balatas en un taller autorizado Volkswagen incluso antes de lo previsto, especialmente tratándose de vehículos de frecuente utilización en tráfico urbano y breves recorridos, o bien que se conduzcan deportivamente.
- 8 Jamás deberá obstaculizarse el manejo de los pedales, particularmente el del freno.

En caso de avería de la instalación de frenos, podría suceder que se precisase una mayor carrera del pedal. Por ello, sólo podrán utilizarse tapetes u otro alfombrado adicional en tanto la carrera del pedal se halle libre con toda seguridad. En el piso no deberá tampoco depositarse ningún objeto que, al frenar, pueda alojarse bajo los pedales.

- 9 Para mayor seguridad este vehículo cuenta con un sistema de frenos de doble circuito.

En caso de falla del sistema de frenos efectúe una inspección previa y de ser posible condúzcalo con precaución a su próximo taller autorizado Volkswagen.

Economía en la conducción

Su vehículo lleva consigo los requisitos técnicos de rentabilidad. Naturalmente, la rentabilidad depende, en gran medida, del estilo personal de conducir. Quien desee consumir el mínimo de gasolina, reducir al mínimo el desgaste de los frenos y de los neumáticos, debiera evitar correr a las máximas velocidades, así como las aceleraciones a fondo y en lugar de eso, conducir de un modo uniformemente ágil.

Factores desfavorables para el consumo de combustible son, por ejemplo:

- La densidad del tránsito; en especial, la circulación urbana con sus innumerables semáforos.
- El tráfico de recorridos cortos, teniendo que arrancar una y otra vez continuamente.
- El estado del pavimento, especialmente con arena.
- La conducción en caravana, habiendo de emplear las velocidades cortas y sometiendo al motor a un régimen de revoluciones relativamente alto (en comparación con las distancias recorridas).

Por el contrario, puede alcanzarse un consumo favorable conduciendo a velocidad moderada por largos trayectos — sin detenerse a menudo.

También el consumo de aceite depende notablemente de la carga y número de revoluciones del motor. Según se conduzca, el consumo de aceite puede llegar hasta un litro cada 1000 kilómetros.

Es sabido que el consumo de aceite de un motor nuevo se reduce al mínimo después de cierto período de rodaje. Así pues, el consumo sólo se puede valorar después de un recorrido de 5000 kilómetros. Al principio puede ser que supere el valor indicado.

Instrucciones de rodaje

Conducciones en invierno

Enfriamiento del motor.

¡Jamás deberá utilizarse el automóvil sin la proporción adecuada de anticongelante al agua de refrigeración! Tampoco en verano.

- Nuestro producto refrigerante G 11 (base de glicol) no sólo ofrece protección contra el frío, sino que, usado en la proporción debida, preserva el sistema de enfriamiento y calefacción de cualquier clase de corrosión e impide la sedimentación calcárea. Aparte de que el congelante eleva ostensiblemente la temperatura de ebullición del agua. Deberán, por ello, evitarse las mezclas con contenido insuficiente de anticongelante, sobre todo por no ofrecer la debida protección contra la corrosión. Por esta razón, recomendamos no disminuir la proporción de mezcla prevista en fábrica de 30% de refrigerante y 70% de agua.
- Si por razones del clima fuese necesaria una mayor protección anticongelante, podrá aumentarse sin temor alguno la proporción del producto anticongelante.
- Por ningún motivo use otros productos refrigerantes que no sea el original Volkswagen (G-11), ya que usted no tendrá la seguridad de que estos cuenten con los componentes anticorrosivos y antioxidantes y la falta de éstos, podrá causar graves daños al motor.

Conducción con remolque

Su vehículo puede, naturalmente, arrastrar un remolque. He aquí, unas breves observaciones sobre el equipo que necesita:

El montaje habrá de efectuarse ateniéndose exactamente a las instrucciones que se entregan junto con el dispositivo.

- Al alcance visual del conductor tiene que haber dispuesta una lámpara de control especial que indica el funcionamiento de las luces direccionales del remolque.

- Cuando con los espejos retrovisores de serie no sea posible dominar la situación del tráfico detrás del remolque, habrá que montar un segundo espejo retrovisor exterior. En caso dado, ambos retrovisores exteriores deberán ir fijados en brazos salientes.
- Utilice, tanto en el vehículo tractor como en el remolque, sólo neumáticos con buen dibujo y no olvide la correcta presión de inflado de los mismos. Elija siempre las presiones necesarias para el vehículo totalmente cargado.

Instrucciones de rodaje

El servicio con remolque somete en todo caso al vehículo tractor a grandes esfuerzos, especialmente por lo que respecta a la carrocería, chasis, embrague y frenos.

Con objeto de no exponer su vehículo a un esfuerzo excesivo, le rogamos considere las siguientes indicaciones y reglas:

- 1 No deberán sobrepasarse las cargas máximas de remolque prescritas.
- 2 La presión de apoyo de la barra de tracción sobre la rótula esférica del dispositivo de remolque no deberá sobrepasar los 50 kg. No deberá sobrepasarse la carga admisible sobre el eje trasero.
- 3 Trate con cuidado el embrague del vehículo tractor. No acelere al arrancar más de lo debido y evite que el embrague patine innecesariamente.
- 4 Le recomendamos que viaje siempre a velocidades moderadas. En todo caso deberán respetarse las disposiciones relativas a la velocidad máxima.
- 5 Frene usted a tiempo y si es posible de un modo suave. Acostúmbrase a frenar correctamente cuando se trate de un remolque con freno de retención: oprimir primero el pedal de freno con suavidad y luego a fondo; así se evitan sacudidas que pueden originarse por bloqueo de las ruedas del remolque. Antes de subir o bajar alguna cuesta, conecte a tiempo una velocidad inferior.
- 6 El servicio de remolques está siempre condicionado a un consumo de gasolina superior al normal. El mayor peso a transportar y la resistencia a la rodadura y al aire considerablemente mayores del vehículo que ejerce la tracción, exigen también mayor rendimiento del motor que, por tanto, se traduce en más consumo.

- 7 Su vehículo puede incluso con remolque superar cualquier subida normal, si se conduce de un modo adecuado.

La capacidad máxima de subida indicada en los “Datos Técnicos” son para vehículo... ¡sin remolque

Como consecuencia natural, según el peso de este último se reducirán más o menos estos valores.

- 8 Lógicamente, el rendimiento del motor disminuye al viajar por zonas montañosas a medida que aumenta la altitud, debido a la menor densidad del aire. Por tanto, el peso admisible de un remolque con freno no debería utilizarse totalmente al atravesar, por ejemplo, montañas elevadas.
- 9 Puesto que los motores con ventilador eléctrico del radiador, al ascender por largas pendientes, se refrigeran mejor si se conduce con una marcha más bien larga y abajo régimen de revoluciones que con la marcha inmediatamente inferior y, por ello, a un mayor régimen de revoluciones, — en contra de lo que se hace en la práctica, es decir, viajar por montaña con el motor revolucionado —, no deberá conectarse una marcha inferior, mientras el motor esté en situación de superar la pendiente conduciendo con la marcha superior a un régimen medio de revoluciones y sin necesidad de pisar a fondo el acelerador. De lo contrario, habrá naturalmente que conectar a tiempo una velocidad más corta.

La seguridad de rodaje y la seguridad de funcionamiento son premisas que se complementan entre sí

Antes de iniciar el viaje compruebe usted

- la existencia de combustible
- el alumbrado y las luces intermitentes
- la eficacia de los frenos
- la instalación lavaparabrisas

y, en intervalos regulares.

- el nivel de aceite del motor
- el nivel del líquido de enfriamiento
- el nivel del líquido de frenos
- la presión de inflado de los neumáticos

Así podrá usted conducir libre de preocupaciones

Combustible

GASOLINA normal (Nova)
RON* no inferior a 81 octano.

Si no se dispone de gasolina normal con suficiente resistencia antidetonante, habrá que cargar combustible solo o mezclado en proporción suficiente.

*Research-Octan-Number = medida de la resistencia antidetonante del Combustible.

Aditivos

No deberán mezclarse ninguna clase de aditivos al combustible, aceites o líquido de enfriamiento ya que pueden perder sus características.

Relleno de gasolina

La boca del depósito se encuentra en el panel lateral sobre la rueda trasera derecha.

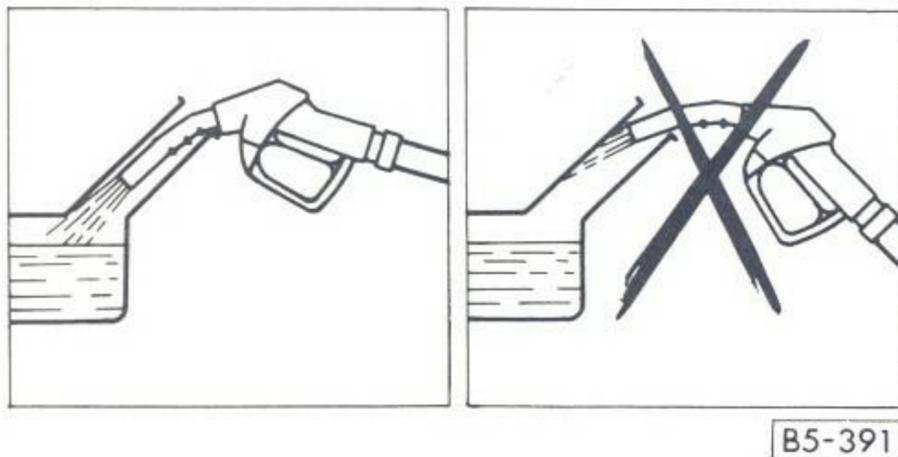
El depósito tiene una capacidad de 40 litros. Cuando la aguja del indicador del nivel de gasolina alcanza la zona de reserva, quedan aprox. 5 litros.



Tapón del depósito de gasolina

Para abrirlo introducir la llave y girando ésta media vuelta, deteniendo el tapón para que gire conjuntamente. En seguida retire el tapón girándolo en sentido opuesto a las manecillas del reloj.

Para colocarlo - introducir el tapón girándolo en sentido de las manecillas del reloj hasta el tope. Para asegurarlo, girar la llave media vuelta deteniendo el tapón para evitar que el gire conjuntamente.



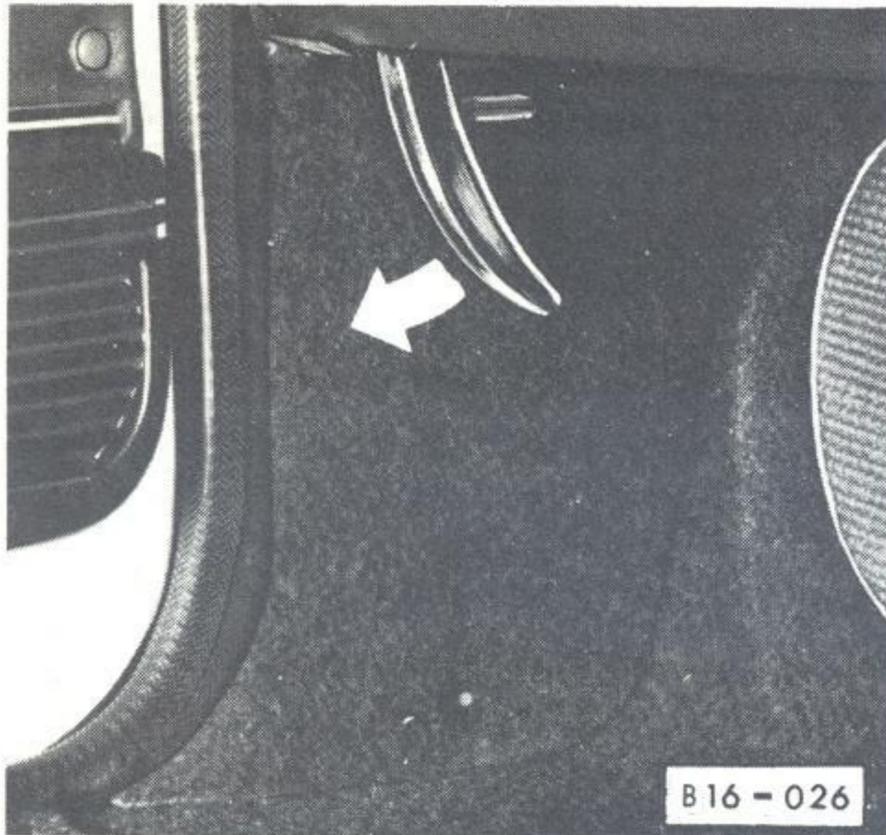
Del correcto manejo de la pistola automática depende un relleno perfecto del depósito.

- Introducir al máximo la pistola en la boca del depósito, sin ladearla.
- No rellenar a excesiva velocidad, ya que el combustible producirá mucha espuma, desconectándose así la pistola antes de tiempo.

Capó del motor

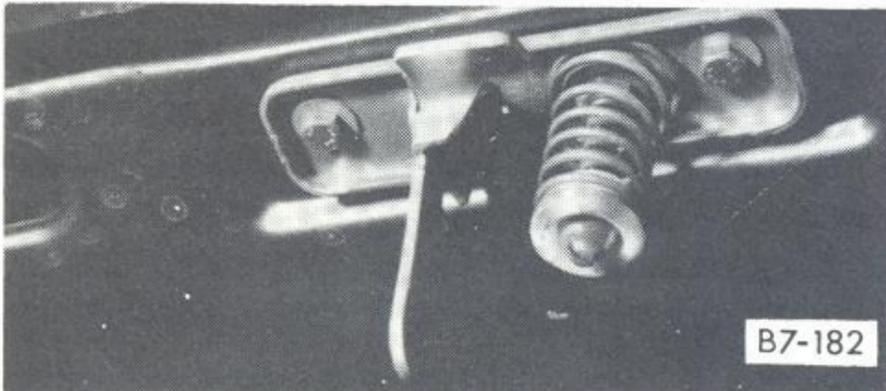
Desbloqueo del capó

Tirar de la palanca dispuesta en el panel lateral izquierdo, bajo el tablero de instrumentos — el capó salta ligeramente por la fuerza del muelle.



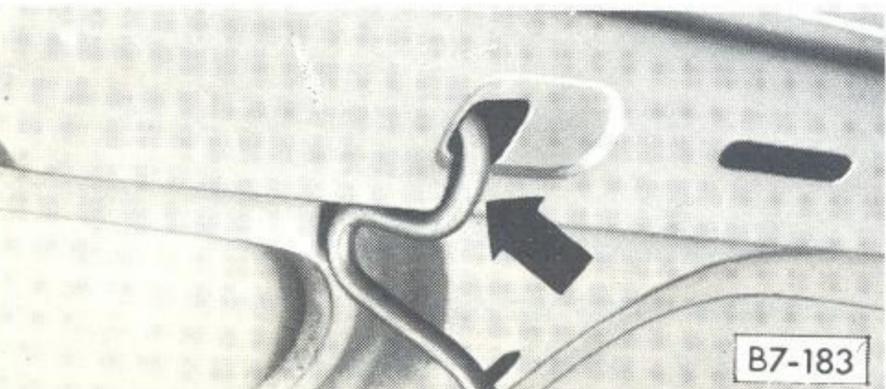
Apertura del capó

Elevar ligeramente el capó de motor y des-trabar el gancho hacia adelante.



Sustentación del capó

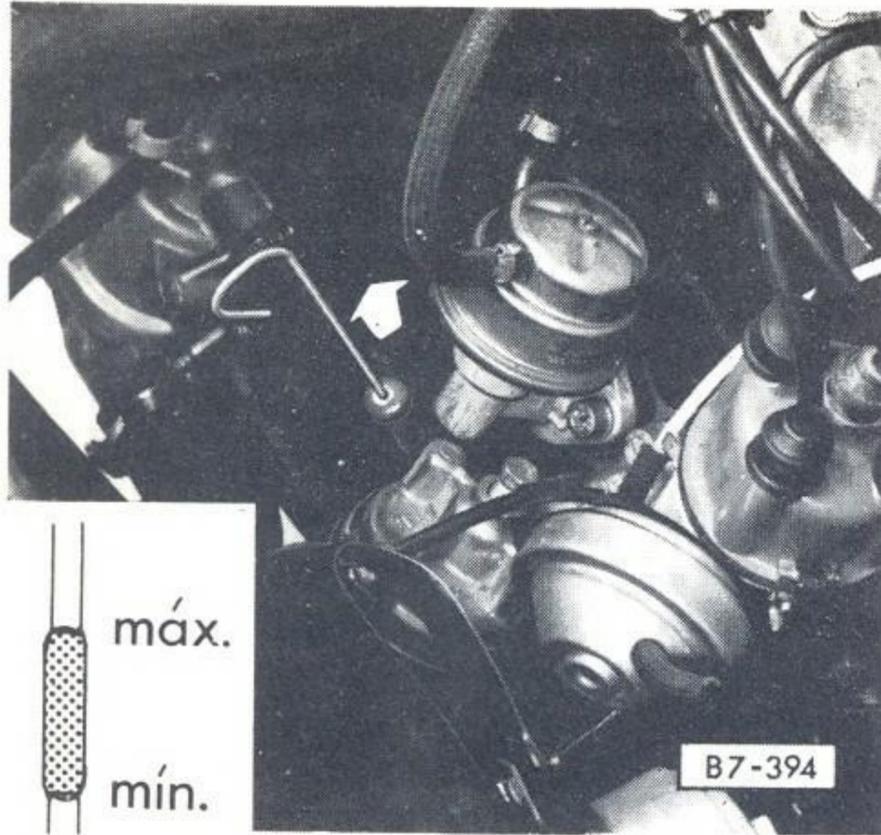
Levantar el capó, extraer de su soporte la varilla de sustentación del mismo e introducir-la por su extremo en el ojal del refuerzo del capó.



Cierre del capó

Alzar ligeramente el capó y desenganchar la varilla de sustentación, volviendo a colocar ésta en su soporte en la chapa de cierre delantera mediante presión. A una altura de 30 centímetros aproximadamente dejar caer el capó para que quede bloqueado. No presionar sobre él.

Por razones de seguridad, el capó ha de ir bien cerrado durante la marcha. Por eso, compruébese, intentando alzarlo, si el capó ha quedado perfectamente cerrado. Si durante la marcha notase que el cierre del capó no va bien encajado, deténgase inmediatamente y ciérrelo como ya se ha descrito.



Nivel de aceite del motor

El nivel de aceite del motor ha de comprobarse con regularidad: lo mejor es al cargar combustible. Deberá quedar entre ambas marcaciones — máx./mín. — de la varilla de medición, sin descender nunca por debajo de la marca mín.

Comprobación del nivel de aceite

Sólo se consigue una medición exacta, cuando el vehículo está en perfecta posición horizontal. No es procedente comprobar el nivel inmediatamente después de parar el motor — el aceite todavía en circulación necesita unos minutos para retornar a la bandeja de aceite.

Para proceder a la medición, extráigase la varilla y pásese por ella un paño limpio. Introducir la varilla hasta el tope, extraerla y leer el nivel de aceite:

Diferencia de cantidad entre las marcas máx. y mín.: 1,0 litro

Cuando el nivel de aceite haya descendido a la marcación mín., no por eso hay que rellenar indispensablemente hasta la marcación máx. Sin embargo, habrá que echar la suficiente cantidad de aceite, para que el nivel no descienda con toda seguridad por debajo de la marca mín. antes del siguiente control de aceite.

Cuando se someta el motor a duro esfuerzo, como por ejemplo, al recorrer largos trayectos a elevada velocidad, el nivel de aceite deberá estar lo más próximo posible a la marcación máx.



Relleno de aceite del motor

Desenroscar el tapón de la boca de relleno de aceite, dispuesta en la tapa de culata. Echar aceite.

Controlar el nivel de aceite mediante la varilla de medición.

No se deberá sobrepasar la marcación máx.

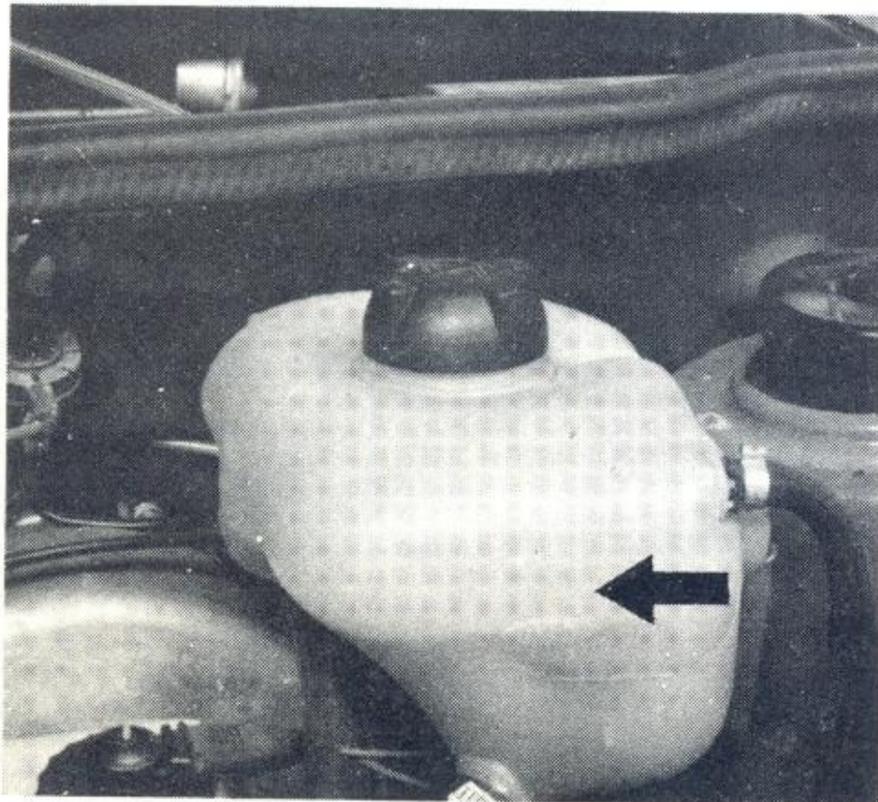
Volver a atornillar con firmeza el tapón.

Las clases de aceite y viscosidad recomendadas figuran en la página 52.

Consumo admisible de aceite: véase pág. 33 y "Datos técnicos".



¡Cuidado! No abrir el tapón cuando el motor esté muy caliente, pues existe peligro de quemadura. El sistema se halla bajo presión.



Verificación del nivel de líquido de enfriamiento.

El nivel sólo puede verificarse correctamente con el motor parado:

Primero, dejar que se enfríe el motor ligeramente, a continuación, girar lentamente el tapón del radiador **una** vuelta hacia la izqda. y dejar que se escape la presión. Después, desenroscar el tapón por completo.

Estando el motor frío, deberá verse el líquido de enfriamiento entre las marcas Mín. y Máx. que aparecen en el grabado; con el motor caliente, sobre la marca Máx.

En este sistema cerrado de enfriamiento no se producen normalmente **pérdidas del líquido**.

Cuando el depósito de compensación va aparte, no hay necesidad de desenroscar el tapón, ya que el depósito es traslúcido.

Cualquier pérdida habrá que atribuirla en primer lugar a alguna fuga en el sistema. En tal caso, hay que hacer comprobar inmediatamente por un taller autorizado Volkswagen la instalación.

Si el hermetizado es correcto, cualquier pérdida del líquido sólo podrá atribuirse a que éste ha sobrepasado el tope de ebullición, a consecuencia de un sobrecalentamiento del motor. Siempre que esto no pueda atribuirse a un modo incorrecto de conducir (véase pág. 36, punto 8) o a un menor acceso de aire (faros suplementarios delante de la parrilla), sino a alguna irregularidad en el ventilador del radiador en el ajuste del encendido, etc., habrá que acudir inmediatamente a un taller autorizado Volkswagen.

Instrucciones de servicio

Relleno del líquido de enfriamiento

Con objeto de que se mantenga inalterable el poder anticorrosivo y se impida la sedimentación calcárea en el sistema de enfriamiento, **no deberá modificarse** la proporción de mezcla del líquido de enfriamiento, **ni siquiera en la época cálida del año, añadiéndole agua pura.**

Para efectuar el relleno utilícese sólo nuestro líquido de enfriamiento G 11 (sin diluir) o una mezcla del mismo y agua limpia. Proporción de mezcla: véase el capítulo "Conducción en invierno", pág. 34.

Cuando haya habido gran pérdida de líquido, echar líquido de enfriamiento sólo con el motor **frío**, a fin de que éste no sufra daños.

Por el contrario, cuando haya que echar pequeñas cantidades de líquido de enfriamiento con objeto de igualar el nivel en el depósito de compensación, podrá ello efectuarse sea cual sea la temperatura de servicio.

Al rellenar, no debe sobrepasarse la marcación Máx. — El líquido sobrante, al calentarse, es empujado hacia fuera, a través de la válvula de sobrepresión, colocada en el tapón del sistema de enfriamiento.

Enroscar firmemente el tapón.

Ventilador del radiador

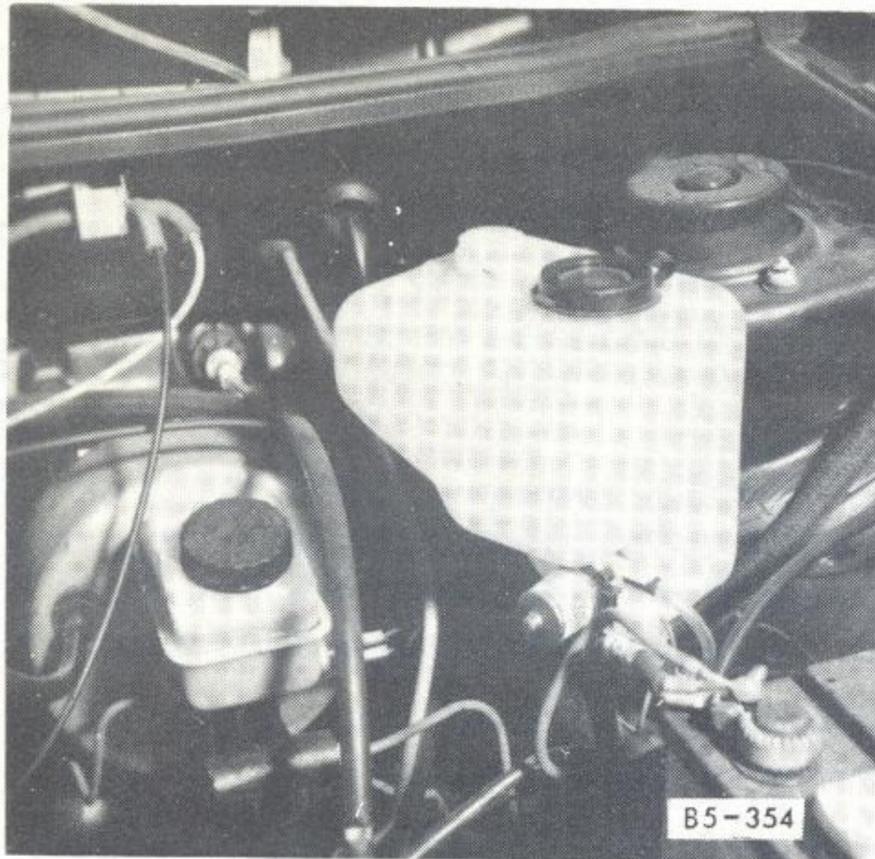
La propulsión del ventilador es eléctrica y su mando lo efectúa la temperatura del líquido de enfriamiento a través de un termostato.

Por consiguiente, puede ocurrir que, estando el motor caliente, siga girando el ventilador cierto tiempo después de desconectado el encendido o bien, comience a funcionar estando el motor parado.

Lavaparabrisas

Su depósito, dispuesto en el compartimiento del motor, es transparente y tiene una capacidad aproximadamente de 1.7 litros.

Los vehículos dotados con lavacrystal trasero llevan un depósito adicional en el portaequipaje de aprox. 1.7 litros.



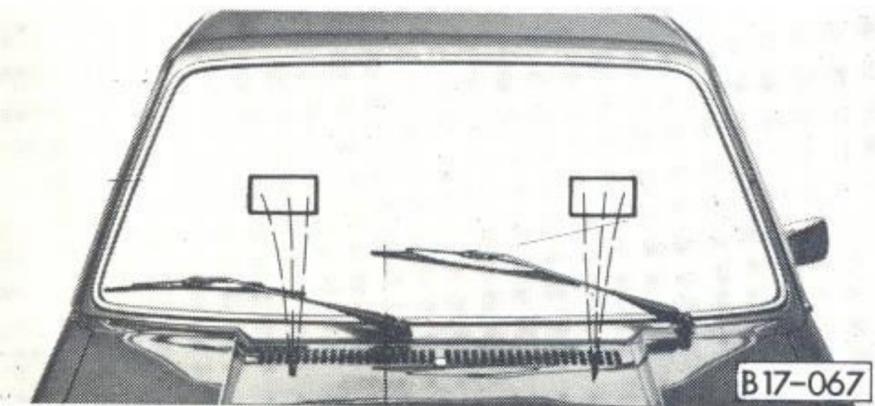
Relleno del depósito de agua

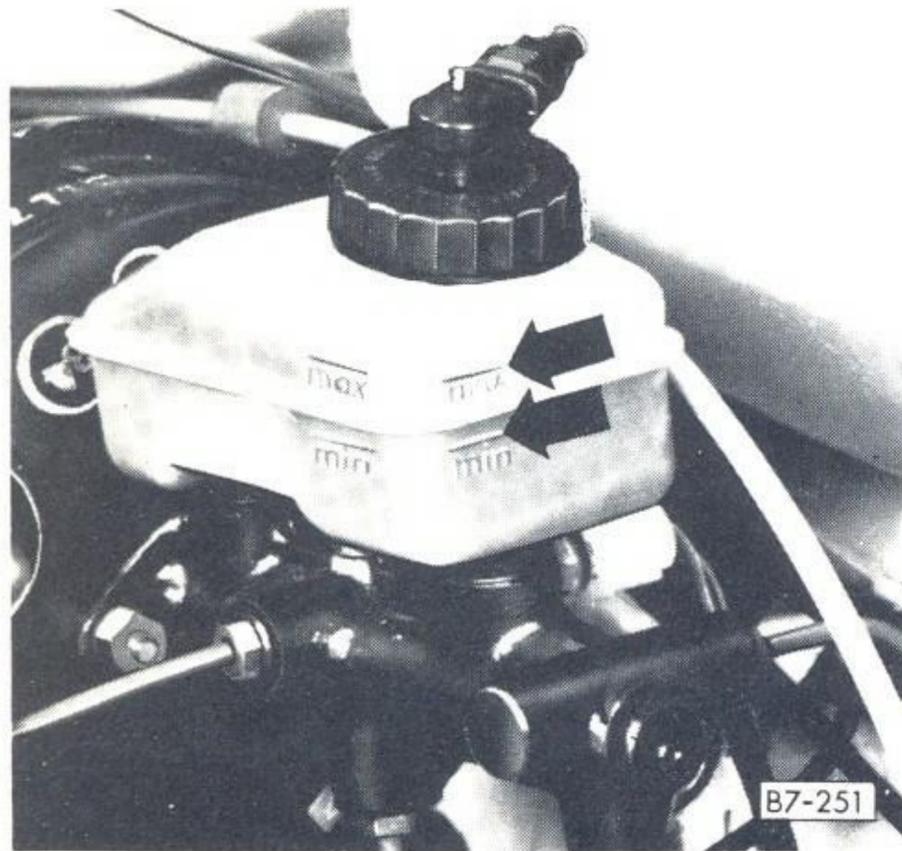
Quitar el tapón del depósito, agregar líquido hasta el borde. Volver a cerrarlo, presionando firmemente. Comprobar el funcionamiento del lavaparabrisas — conectando antes el encendido.

Es conveniente agregar siempre al agua un producto para limpieza de cristales.

Ajuste de las toberas del lavaparabrisas

Para ajustar las toberas, bastará orientar el chorro de tal manera, que proyecte agua en el centro del campo visual tanto del conductor como el del acompañante.





Líquido de frenos

El líquido de frenos atrae la humedad. Como a la larga es contraproducente que el mismo contenga excesiva cantidad de agua, deberá renovarse cada dos años. Como consecuencia, habrá que purgar nuevamente la instalación de frenos.

Utilícese solamente líquido nuevo de frenos original Volkswagen con la especificación según norma NOM 134 LFD 1, que puede adquirirse en todos los talleres autorizados Volkswagen.

Atención:

El líquido de frenos es cáustico y ataca la pintura.

Depósito del líquido de frenos

Este depósito se halla en el compartimiento del motor y dispone de dos cámaras, una para cada circuito de freno.

El tapón roscado para la boca de relleno va provisto de un orificio de ventilación. Este orificio no deberá jamás taparse.

El depósito es translúcido, pudiendo así controlarse por fuera el nivel del líquido. Este deberá hallarse siempre entre las marcas mín, y máx.

Durante la marcha, el nivel del líquido desciende ligeramente, debido al desgaste y al reajuste automático de los forros de freno. Esto es normal.

Si, por el contrario, el nivel del líquido desciende notoriamente en poco tiempo, ello significa que hay pérdida del mismo por fugas en la instalación de frenos. Acuda entonces inmediatamente a un taller autorizado Volkswagen y haga comprobar el sistema de frenos.

Servofreno

El servofreno trabaja neumáticamente, es decir con la depresión que se forma sólo con el motor en marcha.

Al correr con el motor parado, por ejemplo al ser remolcado, hay que pisar con más fuerza el pedal de freno.

Ruedas

Los neumáticos y los rines son importantes elementos de diseño. Por ello, los rines y los neumáticos autorizados por nosotros están exactamente armonizados con el tipo de vehículo, contribuyendo así fundamentalmente a una perfecta estabilidad en carretera, así como a unas seguras cualidades de marcha.

Si quisiera usted, equipar posteriormente su vehículo con otros neumáticos o rines que los montados de fábrica, tenga en cuenta lo siguiente:

- **Los rines y sus tornillos de fijación van armonizados técnicamente entre sí. Por ello, si cambiase los rines, habrán de colocarse los tornillos que correspondan, pues de ellos depende el buen asiento de las ruedas y el buen funcionamiento de los frenos.**

Los talleres autorizados Volkswagen saben cuáles son las posibilidades técnicas de un cambio y cuáles son los tornillos de rueda que corresponden en cada caso.

He aquí algunas indicaciones de importancia:

Neumáticos nuevos

- Los neumáticos nuevos deben someterse a un "rodaje previo" (véase el capítulo "Reglas para la conducción" pág. 32).

Conservación de los neumáticos

- Los neumáticos han de llevar siempre la debida presión, cuyos valores figuran en el cap. "Datos Técnicos".
- De vez en cuando se comprobarán los neumáticos, por si estuviesen dañados, y se alejarán los cuerpos extraños introducidos en los mismos.
- Se evitará que entren en contacto con aceite, grasa y gasolina.
- También se evitará que durante semanas estén expuestos a los rayos del sol.
- Cuando se hayan extraviado los tapones de las válvulas deberán reemplazarse inmediatamente.
- Cuando se vaya a desmontar las ruedas, antes habría que marcarlas para poder, así, volverlas a montar en el mismo sentido de marcha anterior.

Los neumáticos de mayor perfil deberían ir delante.

Antes convendría balancear las ruedas.

Neumáticos sin cámara

- Todos los neumáticos de serie van sin cámara.
- Los neumáticos sin cámara se emplearán sólo con rines de seguridad.
- Sólo en casos excepcionales se utilizarán cámaras en "neumáticos sin cámara". En tal caso habrá que asegurarse de que el aire aprisionado entre la cámara y el neumático pueda escapar por donde está la válvula.

Instrucciones de servicio

Desgaste de neumáticos

La duración de un neumático depende esencialmente de los siguientes factores:

● Presión de inflado

Una presión de inflado excesivamente baja o demasiado alta acorta la vida del neumático — aparte de las desfavorables repercusiones sobre el compartimiento de marcha y el consumo de combustible.

Así pues, debiera controlarse la presión de inflado a intervalos regulares, lo mejor sería al tiempo de cargar combustible con un medidor exacto y corregirla en caso dado — no olvidar la rueda de reserva.

● Modo de conducir.

El tomar a velocidad las curvas, las aceleraciones brutales y los bruscos frenazos aumentan el desgaste de los neumáticos.

● Estación del año e inclemencias atmosféricas

El desgaste del perfil de un neumático es mayor cuando las temperaturas exteriores son altas y el pavimento está seco, que con bajas temperaturas y pista mojada: el hule en estado caliente es menos resistente a la fricción que en estado frío.

● Alineación de ruedas

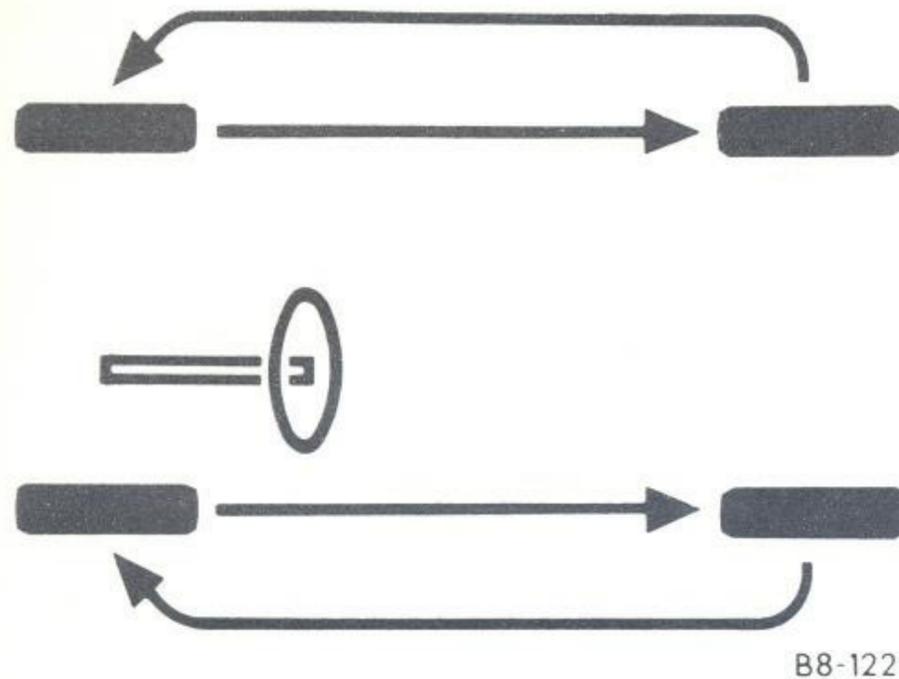
Un defectuoso ajuste del tren de rodaje no sólo ocasiona un mayor desgaste de los neumáticos, la mayoría de las veces unilateral, sino que disminuye la seguridad de marcha.

Límite de desgaste

Cuando la profundidad del perfil, esté a 1 mm. en cualquier punto de la superficie de rodadura, se ha alcanzado entonces el límite de seguridad de rodaje.

Recomendamos no espere hasta que el perfil se desgaste hasta el límite, ya que entonces al rodar sobre el pavimento húmedo, no se garantiza la debida adherencia de los neumáticos.





Intercambio de ruedas

Para que en caso de **desgaste desigual de los neumáticos** no haya que renovar estos antes de lo necesario, se recomienda intercambiar las ruedas como muestra el esquema, o sea, manteniendo la dirección de marcha. También cuando los neumáticos delanteros estén más desgastados habrá que intercambiarlos por los traseros, conforme al esquema. Con ello aumenta la seguridad de rodaje, particularmente con pavimento húmedo, y se logra una misma duración para todos los neumáticos.

Recambio de neumáticos

Por razones de seguridad, a ser posible, no deberá renovarse el neumático de una sola rueda, sino que se hará por lo menos en las dos de un mismo eje. Los de mayor perfil deberán ir siempre en las ruedas delanteras.

Sólo se combinarán neumáticos de un mismo tipo de construcción y de un mismo dibujo.

Por razones de seguridad, al montar un nuevo neumático sin cámara, hay que utilizar también una **nueva** válvula.

Balaceo de ruedas

El correcto balaceo estático y dinámico de las ruedas, proporciona una mejor adaptación de los neumáticos al pavimento y una mayor duración de los mismos, especialmente cuando se maneja a elevadas velocidades.

Como, sin embargo, con el uso está expuesto a distintos factores que pueden originar un desequilibrio, se deberá balacear las ruedas cada 15000 kilómetros aproximadamente.

Al correr a las máximas velocidades puede ser que note por las vibraciones en la dirección un desequilibrio de las ruedas. En tal caso, se recomienda balacearlas antes de estos intervalos.

Siempre que haya habido que reparar un neumático, habrá que balacear la rueda.

Conservación y Mantenimiento

Todo el mundo puede realizar por sí mismo los trabajos de **conservación** de su vehículo. Para ello se necesita sólo sentir un poco de interés y cariño hacia el propio vehículo, procurarse adecuados productos de conservación y atenerse estrictamente a nuestras instrucciones.

Mantenimiento es algo más que simple conservación. El mantenimiento presupone unos conocimientos especializados, precisándose además aparatos propios de un taller, así como herramientas especiales. También el cambio del aceite y las operaciones de lubricación requieren un conocimiento experto.

El realizar arreglos en las piezas de vital importancia de un vehículo pone en peligro la seguridad del mismo. Si se cambia el ajuste, de fábrica, del carburador o del equipo de inyección, o del encendido o bien de las válvulas, casi siempre sufren también una modificación los valores admisibles para la emisión de gases, aumentando el consumo de combustible, y constituye actualmente en la mayoría de los países una infracción a las leyes.

Quien confía su vehículo a un taller autorizado Volkswagen puede estar seguro de que nada queda desatendido, por lo que se refiere a mantenimiento, rentabilidad, seguridad de tráfico y servicio.

El Carnet de Servicio, que se le entrega con su vehículo, le informa con exactitud detallada acerca de qué es lo que debe hacerse, cuándo hay que hacerlo y cuál es el provecho que de ello se deriva. Por favor, infórmese allí sobre los detalles a este respecto.

Conservación del vehículo

Una conservación periódica y experta contribuye al mantenimiento del valor del vehículo.

Lavado

La mejor defensa contra las influencias nocivas del medio ambiente es lavar con frecuencia el vehículo.

Lavar el vehículo con agua clara de arriba hacia abajo, pero no bajo el sol. Si no es posible eliminar la suciedad con agua clara, añadir a esta última un champú apropiado. A continuación enjuagar a fondo el vehículo con agua.

Pulido *

Sólo cuando la pintura haya perdido su vistosidad y no recobre su brillo al aplicársele cera, entonces deberá pulirse hasta eliminar la pintura maltratada. Posteriormente deberá aplicarse cera.

Retoque de pintura

Pequeños desperfectos como, por ejemplo, rasguños, rozaduras, impactos de piedras deberán retocarse enseguida antes de que se origine oxidación.

Encerado

¡Hágalo con la mayor frecuencia posible! Sólo así se puede evitar que la suciedad se asiente en la superficie de la pintura y penetre en ésta el polvo industrial.

O bien aplicar, después de lavar el vehículo, cera y frotar hasta que brille.

*** Para vehículos con pintura metálica, favor de consultar con su taller autorizado Volkswagen.**

Alejar el polvo industrial

Tratar cuanto antes las superficies afectadas con disolvente para polvo industrial. No aplicarlo directamente sobre las piezas negras de material sintético. Después de que este producto haya hecho efecto es necesario enjuagar la superficie en cuestión. Préstese especial atención a las juntas, ranuras, pliegues, etc.

Alejar las manchas de productos de petróleo.

Tratar con disolvente de alquitrán las superficies afectadas. Una vez practicada esta operación deberá alejarse todo resto del disolvente con una solución apropiada (agua y champú).

Alejar los restos de insectos

Alejar cuanto antes los insectos pegados a la pintura.

Conservación y Mantenimiento

Limpieza del tapizado

Quitar el polvo del tapizado con una aspiradora o con un cepillo de pelo no demasiado blando.

Las manchas y fuerte suciedad pueden alejarse con apropiados productos de limpieza.

Limpieza de los cristales de ventanilla

Normalmente se utiliza con este fin una esponja y agua tibia, secando seguidamente con una franela adecuada.

Rasquetas limpiaparabrisas

Las rasquetas adheridas al cristal por efecto del aceite o insectos se limpian con un cepillo duro y un detergente.

Según su estado, las rasquetas deberán renovarse una o dos veces al año.

Juntas de puertas, capós y ventanillas

Conviene frotar ligeramente de vez en cuando estas juntas de goma con glicerina o talco. Esto permite mantener su suavidad y aumentar su duración, impidiendo además que en invierno se congelen.

Limpieza del motor

Cuando sea necesario, haga lavar el motor en un taller autorizado Volkswagen.

Protección de la parte inferior del vehículo

La parte inferior del vehículo lleva una protección duradera contra las influencias de tipo químico y mecánico. Pero como no hay que excluir la posibilidad de que sufra daños esa capa protectora, ocasionadas en la carretera, deberá a determinados intervalos comprobarse la parte inferior del vehículo y, si es necesario, retocar.

Como no cualquier producto de los que se ofrecen es el adecuado para ello, aconsejamos que los trabajos de retoque o cualesquiera otras medidas anticorrosivas se hagan ejecutar por un Taller autorizado Volkswagen.

Conservación de la batería

La batería se halla situada en el compartimiento del motor, a la izquierda.

La batería debe comprobarse y se le ha de dedicar el debido cuidado con regularidad, puesto que de su estado dependen fundamentalmente el buen arranque del motor y un funcionamiento sin fallas de la instalación eléctrica.

Comprobación del nivel del electrólito

El nivel del electrólito deberá hallarse siempre 5 mm. por encima de las placas. Cuando dicho nivel sea demasiado bajo, habrá que desenroscar los tapones de cierre y añadir agua destilada.

No rellene más de lo debido, pues si el nivel es demasiado alto puede derramarse el ácido durante la marcha y ocasionar daños.

La frecuencia con que se ha de comprobar el nivel del electrólito de la batería depende — como tantos otros trabajos de conservación — de las condiciones de rodaje del vehículo y de la estación del año: si se recorren preponderantemente trayectos largos durante el día, con las luces desconectadas habrá que rellenar con mucha más frecuencia que si se marcha en otras condiciones de servicio. De lo que se puede deducir, de modo general, que en verano es necesario controlar el electrólito más a menudo que en invierno.

Una batería que no se use se descarga por sí sola con el tiempo, debiendo ser verificada y recargada con carga lenta cada 4 semanas aproximadamente.

Desmontaje

Soltar los bornes de los polos. Quitar primeramente el cable a tierra, luego retirar el cable positivo de la batería y sacarla.

Montaje

Fijar primeramente el cable positivo, después el cable a tierra. Las cabezas de los polos habrán de mantenerse limpias y untarse con grasa protectora los bornes después del montaje.

Algo que usted no debe olvidar

No poner en cortocircuito jamás la batería: en caso de cortocircuito, ésta se calienta sobremanera y puede reventar. Además, las chispas podrían inflamar el gas detonante que se origina durante el proceso de carga. Por esta razón, tampoco deben alumbrarse con llama libre los orificios de la batería. El ácido de la batería es cáustico, por lo que hay que evitar todo contacto con los ojos, la piel o las ropas.

El motor no deberá funcionar con la batería desconectada, pues de este modo se averiaría la instalación eléctrica. Antes de efectuar la carga rápida de la batería, se procederá a retirar ambos bornes de conexión.

Ayuda de arranque mediante la batería de otro vehículo: véase capítulo "Ayuda de arranque pag. 65"

Conservación y Mantenimiento

Lubricantes

Aceite del motor

Utilice solamente aceite de marcas autorizadas por Volkswagen de México, S.A. de C.V. **SAE 20 W 40.** ó equivalente “**SE**”, “**SF**” según API.

Para la información sobre las marcas autorizadas, favor de consultar a su Concesionario autorizado Volkswagen.

Cambio manual y mando de semiejes

Aceites hipoidales de marcas autorizadas por Volkswagen de México S. A. DE C. V. **SAE 80** ó **SAE 80 W-90** ó designados “**GL4**” según API.

Cambio automático

● Convertidor par motor y engranajes

Aceite **ATF Dexron**® (fluido para transmisión automática).

● Mando de semiejes (diferencial)

aceites hipoidales de marcas autorizadas por Volkswagen de México, S.A. de C.V. **SAE 90** ó designados “**GL5**” según API.

Aditivos

No debe mezclarse ningún aditivo al combustible, aceites o líquido de enfriamiento, ya que podrían perder sus características.

Trabajos de lubricación

Cambio del aceite de motor

El cambio del aceite de motor se efectuará por lo menos dos veces al año.

El aceite de motor no sólo está sometido a un desgaste por el uso - su capacidad lubricadora merma también con el tiempo. Por ello debe cambiarse el aceite cada 6 meses, o por lo menos en los intervalos previstos en el Carnet de Servicio.

El aceite viejo se evacuará a temperatura de servicio. El anillo de junta del tornillo de evacuación de aceite deberá renovarse siempre. Apretar firmemente el tornillo de evacuación.

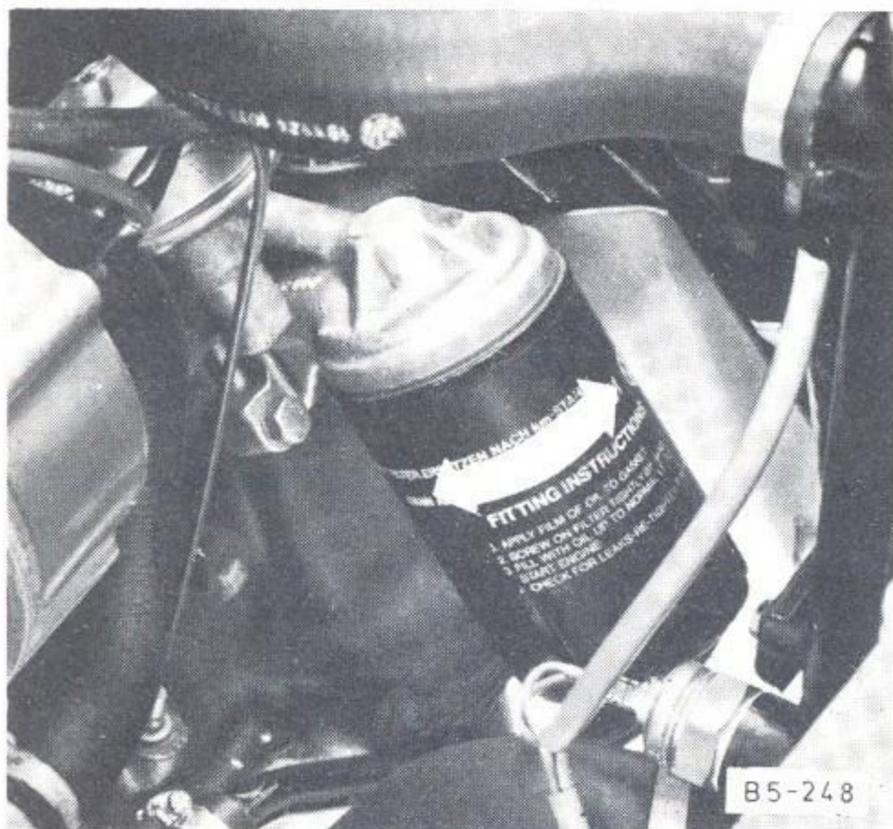
Relleno del aceite de motor: véase pág. 40.

Cantidades de cambio de aceite de los motores:

con recambio del filtro = 4.5 litros
sin recambio del filtro = 4.0 litros

Las propiedades purificadoras de los aceites HD tienen la particularidad de que, después de un período de uso relativamente corto, éstos adquieren un tono oscuro. Esto no constituye una disminución de sus cualidades lubricativas y no es motivo de preocupación.

Si se viaja constantemente por zonas muy polvorosas o bien por lugares de clima ártico o sea a partir de temperaturas constantes de unos 20° C bajo cero, debiera cambiarse el aceite a intervalos más breves. En el caso de que se tuviesen dudas sobre la conveniencia de efectuar el cambio de aceite a intervalos más breves, se recomienda acudir a un taller autorizado Volkswagen.



Recambio del filtro de aceite

El filtro de aceite se renovará a los intervalos previstos en el carnet de servicio.

Si no es posible desenroscarlo con la mano, habrá que utilizar una herramienta especial.

El anillo-junta del nuevo filtro se aceitará ligeramente. El filtro debe atornillarse sólo con la mano.

Cambio del aceite de engranajes Cambio manual

El aceite de engranajes no necesita ser cambiado.

Cambio automático — véase página 69.

Puntos de lubricación adicionales

Los cierres del capó de motor y de la tapa trasera se untan ligeramente con grasa.

Los polos y bornes de conexión de la **batería** se untan con **grasa protectora especial**.

Los cilindros de cierre de las cerraduras de seguridad de las puertas y de la tapa trasera se lubrican, de ser preciso con grafito. Bastará sumergir en grafito la llave y girarla en la cerradura varias veces.



Filtro de combustible

Purgado del filtro

El filtro deberá purgarse cada 7,500 Kms. y en caso necesario a intervalos más cortos dependiendo del grado de contaminación del combustible.

Para purgar, aflojar la llave localizada en la base inferior del filtro, dejar salir el contenido y apretar nuevamente la llave de purga.

Para agilizar el vaciado del filtro es conveniente desmontar cualquiera de las mangueras de alimentación de combustible en el filtro, permitiendo con esto la circulación de aire en el sistema y la evacuación rápida del líquido contaminado.

Recambio del filtro

El filtro cuenta en su interior con un elemento filtrante de papel el cual se renovará cada 30,000 Kms. conjuntamente con sus respectivos empaques y en caso necesario a intervalos más cortos dependiendo del grado de contaminación del combustible.

Para cambiar el elemento filtrante, bastará con alfojar el tornillo (cabeza exagonal) localizado en el soporte del filtro, desmontar el elemento junto con la tapa inferior, colocar el nuevo elemento en la tapa inferior. Sin girar colocarlos en el soporte fijándolos nuevamente con el tornillo de sujeción.

Importante

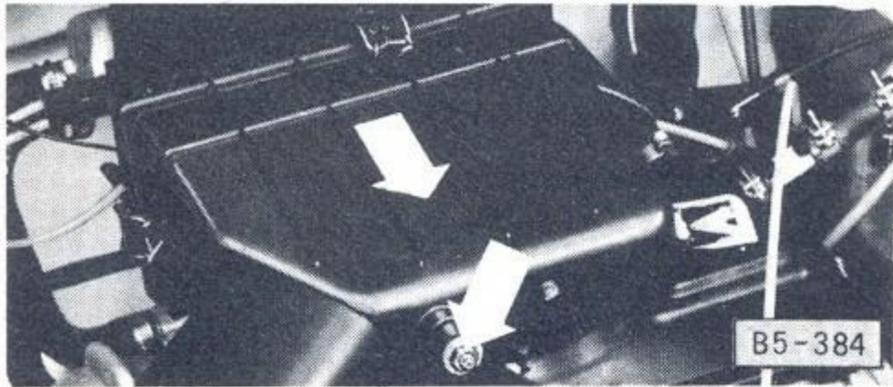
El elemento filtrante no deberá girarse durante el montaje, ni estando aún ya montado, de lo contrario se puede dañar.

Conservación y Mantenimiento

Filtro de aire

Desmontaje y montaje del elemento filtrante

Aflojar la tuerca dispuesta en la parte delantera de la carcasa del filtro, abrir los tensores de cierre. Levantar ligeramente el cuerpo anterior de la carcasa y tirar hacia adelante del mismo. Después de haber vuelto a ensamblar la carcasa del filtro, apretar con cuidado la tuerca.



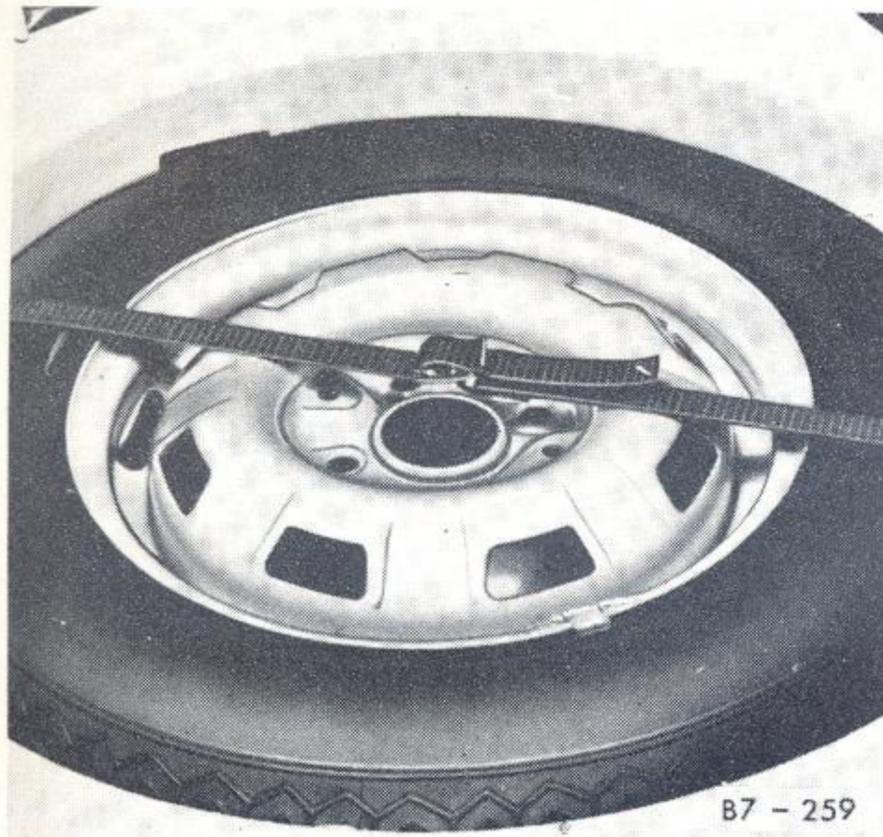
El elemento filtrante de papel se limpiará (sacudiéndolo cuidadosamente, con la parte sucia hacia abajo) cada 7500 km y se renovará cada 30 000 km o cada 2 años.

Cuando haya gran acumulación de polvo, el elemento filtrante se limpiará o renovará a intervalos más breves.

En tales ocasiones habrá siempre que limpiar a fondo la carcasa del filtro, tapando al mismo tiempo la abertura de aspiración, a fin de evitar que penetre suciedad por ella.

Al montar el elemento filtrante, téngase en cuenta su correcta posición.

El elemento filtrante no deberá limpiarse con gasolina, ni se untará con aceite.



Recambio de rueda

La rueda de repuesto

va colocada en una concavidad, bajo el revestimiento del piso del portaequipajes.

Hay que procurar que la rueda de repuesto esté siempre a punto de servicio. Para ello, debiera controlarse con regularidad su presión de inflado (valores de presión de inflado: véase pág. 74).

Las herramientas del vehículo

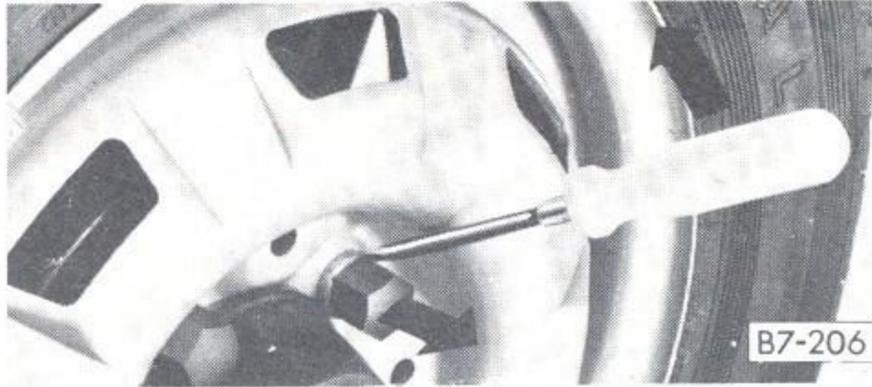
van colocadas, dentro de una bolsa, en la concavidad de la rueda de repuesto, o van sujetas al alzacoche en la rueda de repuesto.

El alzacoche (gato)

se halla sujeto con bandas de hule en la concavidad de la rueda de repuesto.

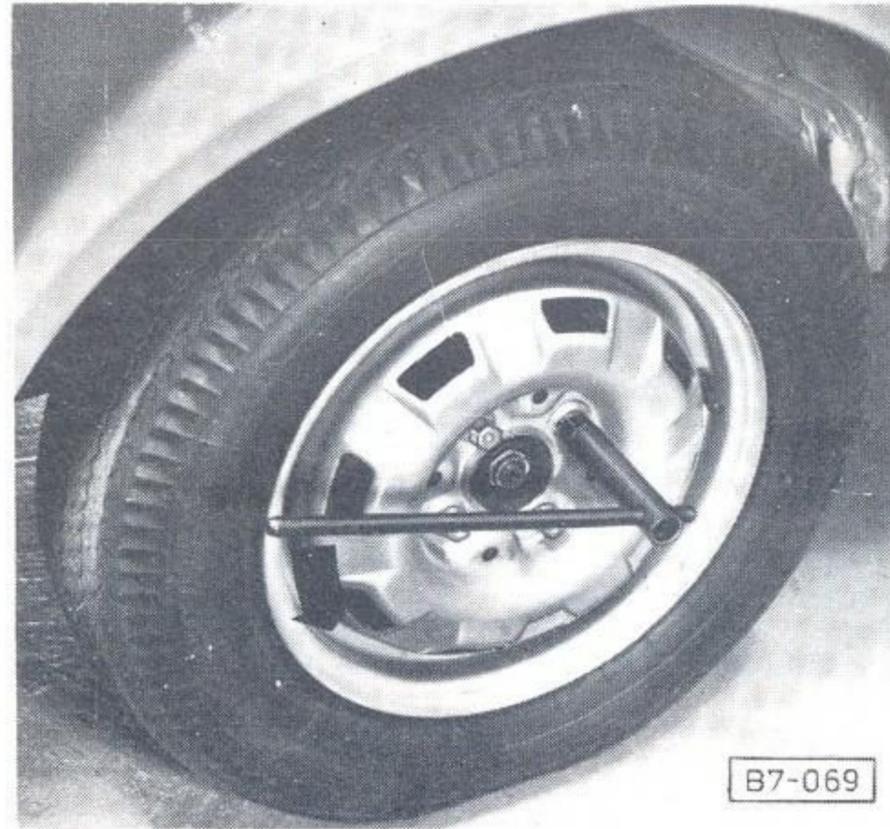
Para extraer el alzacoche:

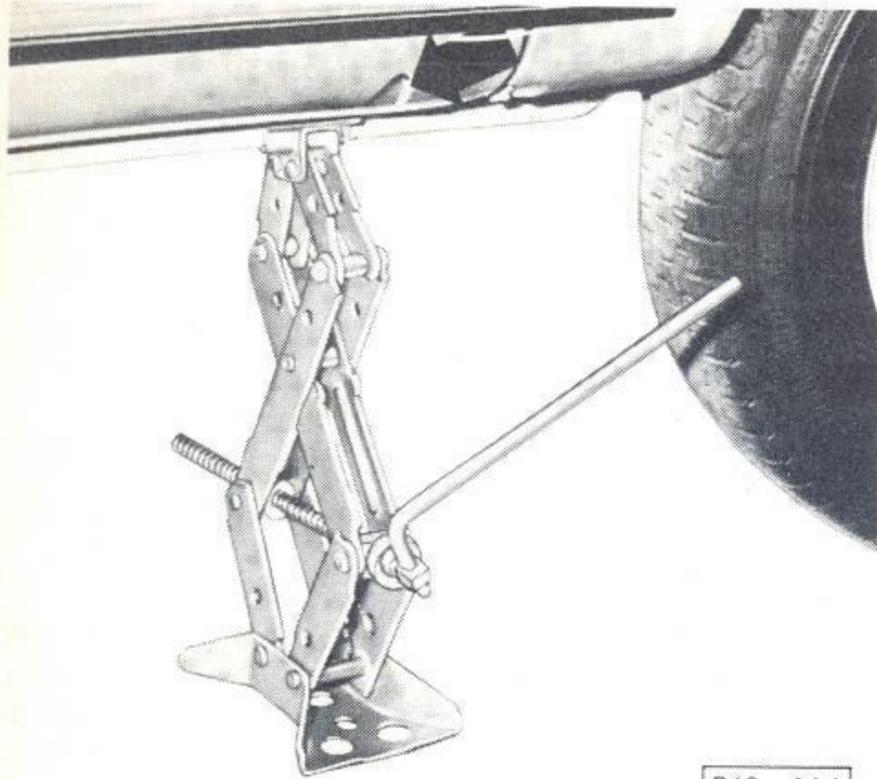
sacar la rueda de repuesto y destrabar las bandas de hule de la rueda mencionada.



Cambio de la rueda

- Aplicar firmemente el freno de mano. Si el piso se halla en declive, conviene bloquear una rueda del lado opuesto con una calza o una piedra.
- Extraer los recubrimientos de los tornillos y del cubo de rueda haciendo palanca con un destornillador.
- Con la llave de tubo y la barra de accionamiento, aflojar aproximadamente una vuelta los tornillos de rueda, introduciendo la barra en la llave de tubo de modo que proporcione el brazo de palanca más largo posible.





B16-144

- Colocar el alzacoche en la muesca marcada en el larguero, más próximo a la rueda averiada. La garra del alzacoche deberá colocarse sobre el saliente vertical del larguero inferior, de modo que al levantar el vehículo no pueda resbalar el alzacoche -

Cuando el piso sea blando, utilice una base limpia y estable para el pie del alzacoche.

- Levantar el vehículo hasta que la rueda averiada se separe del suelo.
- Desenroscar los tornillos de rueda y quitar ésta.
- Colocar la rueda de reserva y apretar ligeramente los tornillos de rueda.
- Bajar el vehículo y apretar los tornillos
- Bajar el vehículo y apretar los tornillos de rueda firmemente, en cruz.
- Tapar primeramente los tornillos y luego el cubo de rueda aplicándole un "golpe seco".

Nota

- El alzacoche que se suministra de fábrica está diseñado especialmente para este tipo de vehículos. No deberán efectuarse ninguna clase de trabajos debajo del vehículo estando éste levantado con el alzacoche.
- Después de un recambio de rueda, deberá comprobarse a la primera oportunidad el par de apriete con ayuda de una llave dinamométrica. El par de apriete es de 110 Nm (11 Kgm).
- Con esta ocasión deberá comprobarse la presión de inflado de la rueda montada.

Autoayuda

Fusibles

Para impedir que por cortocircuito ó sobrecarga se produzcan averías en las conducciones y centro de consumo de la instalación eléctrica, los diferentes circuitos van protegidos por medio de fusibles. La caja de fusibles — provista de una tapa de plástico transparente — se encuentra en el lado izquierdo bajo el tablero de instrumentos, junto a la columna de dirección (véase página 4).

Recambio de fusibles

- Desconectar el centro de consumo afectado.
- Levantar la tapa de la caja de fusibles.
- Extraer cuidadosamente de las grapas elásticas el fusible fundido.
- Colocar el nuevo fusible entre las grapas elásticas, de modo que quede visible la parte metálica cuidando al mismo tiempo de no tocarla y de que no se doblen las grapas. El fusible debe quedar perfectamente fijo entre las grapas.

Relación de fusibles

por orden de la numeración de la tapa:

| No | Centro de consumo | Resistencia |
|----|---|-------------|
| 1 | Luz trasera derecha, luz de placa | 8 amp. |
| 2 | Cuartos delanteros, luz trasera izquierda | 8 amp. |
| 3 | Luz baja izquierda | 8 amp. |
| 4 | Luz baja derecha | 8 amp. |
| 5 | Luz alta izquierda, Indicador luz alta en el tablero | 8 amp. |
| 6 | Luz alta derecha | 8 amp. |
| 7 | Ventilador del radiador | 16 amp. |
| 8 | Luz de freno, radio, | 8 amp. |
| 9 | Luz emergencia, luz interior, encendedor | 8 amp. |
| 10 | Turbina aire ventilación, limpiaparabrisas, relé intervalos | 25 amp. |
| 11 | Luz de reserva, claxon | 8 amp. |
| 12 | Luces direccionales, | 8 amp. |

Los vehículos equipados con limpiacristal trasero llevan un fusible adicional en un soporte extra por encima de la caja de fusibles.

Observaciones

- Un fusible quemado se reconoce por el filamento de metal fundido.
- Si después de recambiar un fusible, se vuelve a fundir de nuevo, es necesario acudir inmediatamente a un taller autorizado Volkswagen y reparar el defecto.
- En ningún caso deberán emplearse fusibles "reparados" con papel de estaño, puesto que podrían originarse averías de mayor importancia en otros lugares de la instalación eléctrica.
- Es conveniente llevar siempre consigo algunos fusibles de repuesto.

Relevadores

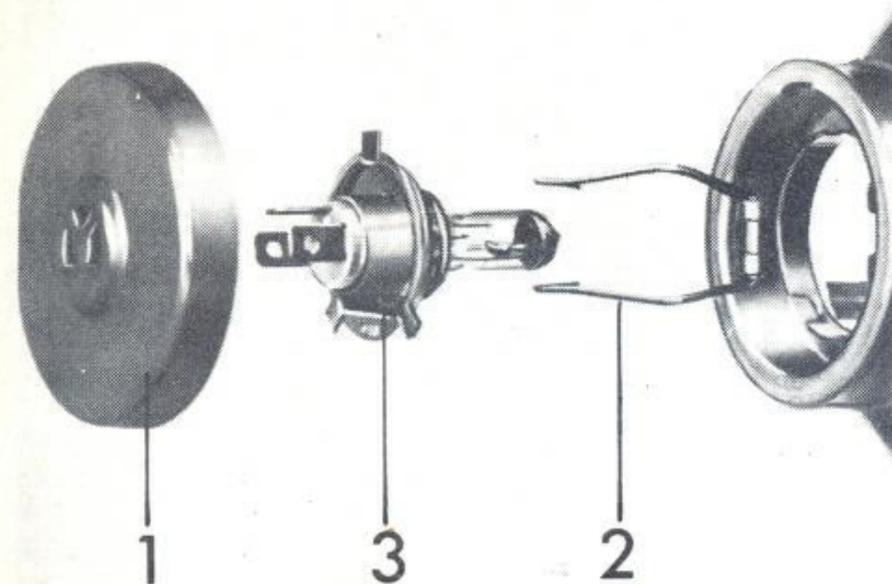
Por encima de la caja de fusibles se han dispuesto los relevadores para diversas funciones de conexión eléctrica.

Tanto de la verificación como del recambio de un relevador debiera encargarse siempre un taller autorizado Volkswagen.

Recambio de los focos

Antes de cambiar un foco hay que desconectar primero el centro de consumo correspondiente. No tocar con la mano el cristal ya que las huellas de los dedos que en el mismo quedan marcadas, se vaporizan luego por efecto del calor del foco y se reflejan en la superficie del espejo opacando así el reflector.

Un foco sólo debe ser sustituido por otro de la misma ejecución. La designación se localiza en el casquillo.

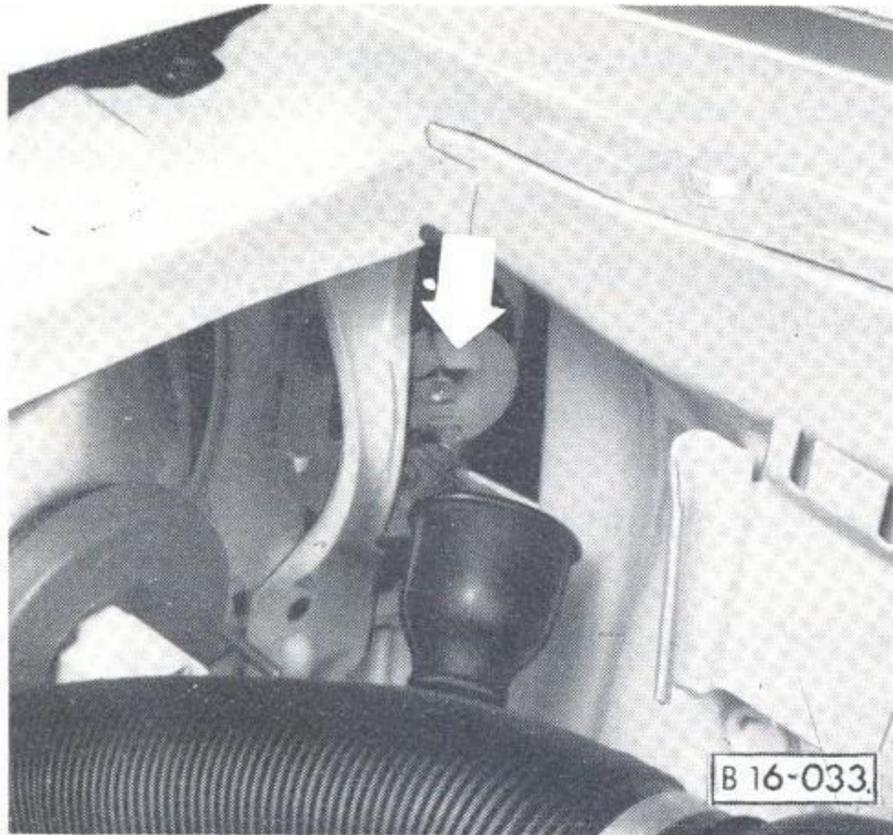


B11-004

Foco de faro normal y halógeno H 4

El foco se fija al reflector por medio de un aro retentor. Para su recambio no se necesita ninguna herramienta.

- Abrir el capó del motor. Quitar el enchufe del cable y la tapa 1 del faro.
- Oprimir entre sí el gancho 2 y jalarlo, extraer el foco 3.
- Adaptar el nuevo foco en el reflector de modo que el saliente de fijación del platillo quede introducido en el rebaje del lado inferior del reflector. De las tres lengüetas de enchufe del foco, la del centro ha de quedar arriba.
- Oprimir el gancho 2 y soltarlo en su lugar de fijación.
- Colocar cuidadosamente la tapa — tiene que quedar perfectamente ajustada al reflector — y el enchufe del cable.
- Hacer comprobar el ajuste de faros, en su taller autorizado Volkswagen.

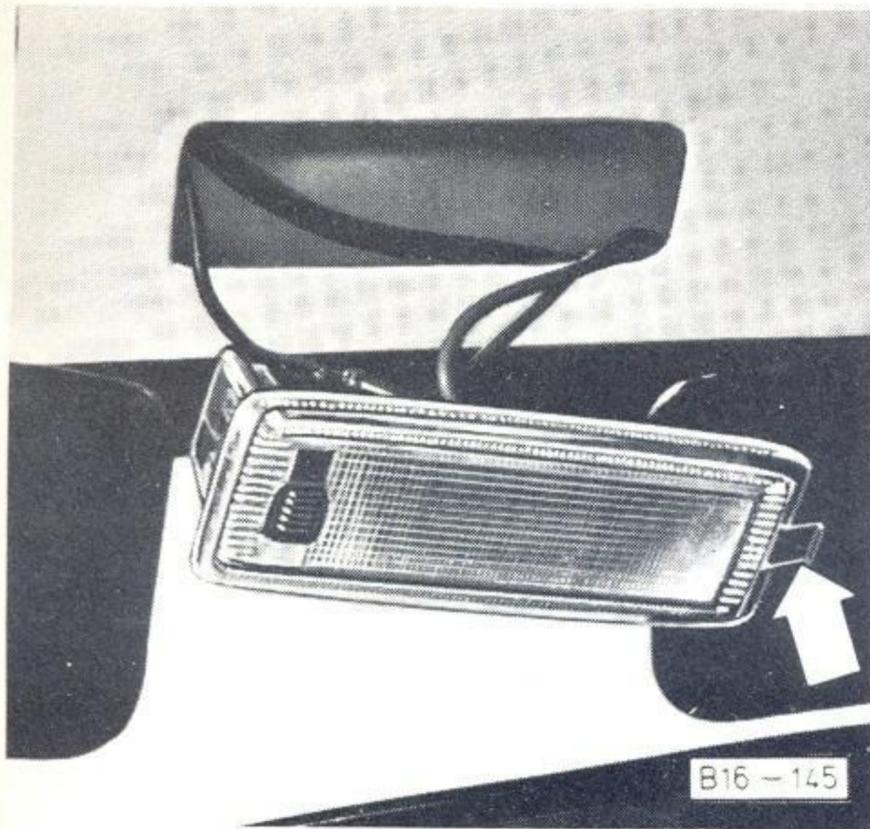


Luces direccionales delanteras

- Abrir el capó del motor.
- Retirar el recubrimiento de goma. Quitar la montura, después de presionar el retentor contra el casquillo del foco.
- Oprimir el foco defectuoso, girarlo hacia la izquierda y extraerlo.
- Introducir el nuevo foco.
- Volver a colocar la montura — debiendo encajar el retentor — y volver a colocar el recubrimiento de goma.

Luces traseras

- Presionar ambos retentores hacia el centro de la lámpara y sacar así el portafocos.
- Presionando el foco defectuoso, girarlo hacia la izquierda y extraerlo.
- Colocar el nuevo foco, presionando y girándolo hacia la derecha hasta el tope.
- Volver a colocar el portafocos. Ambos retentores deberán encajar.



Luz interior

La lámpara va sujeta en el techo por medio de una leva, al lado del interruptor, y mediante un bloqueador de resorte, al otro lado.

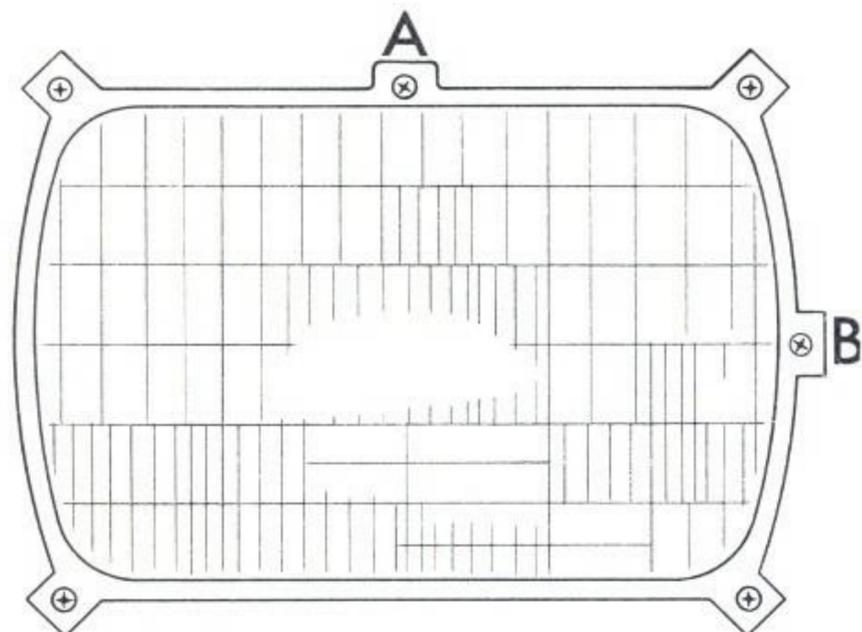
- Con ayuda de un destornillador y presionando cuidadosamente el mencionado bloqueador contra la lámpara, sacar ésta.
- Extraer el foco de entre ambos resortes de contacto.
- Colocar el nuevo foco.

Primeramente colocar la carcasa por el lado del conmutador, seguidamente presionar la parte opuesta hasta que encaje el bloqueador de resorte.

Luz de placa o matrícula

- Desatornillar la mica.
- Oprimir el foco defectuoso, girarlo hacia la izquierda y extraerlo.
- Introducir el nuevo foco.
- Colocar la mica sin atornillar con demasiada fuerza y cuidando del correcto asiento de la junta.

Faros rectangulares



B 7 - 430

Ajuste de faros

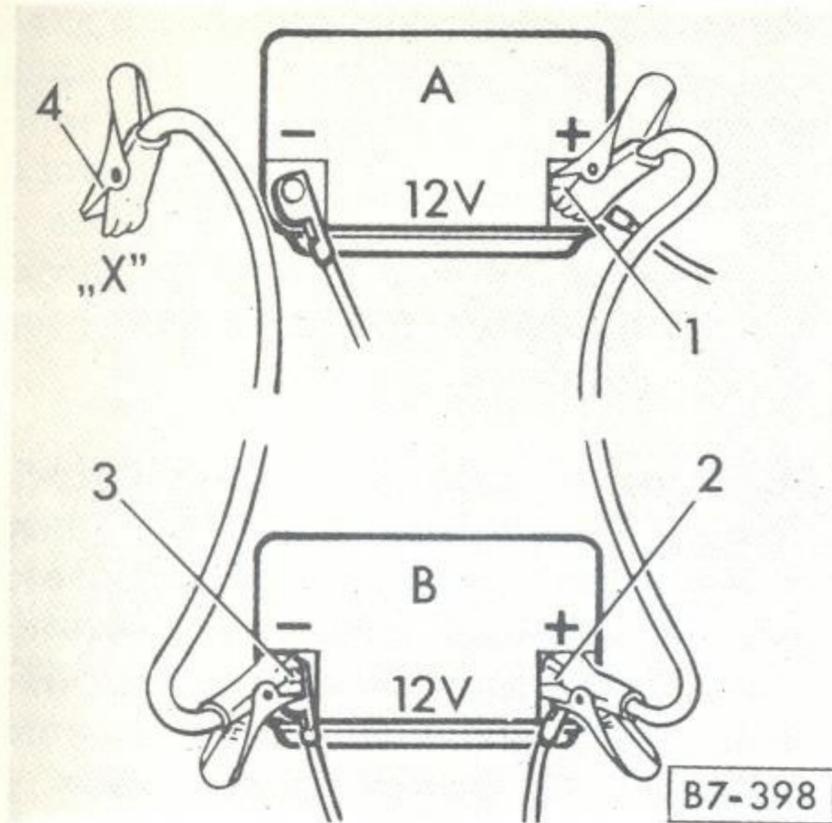
Los faros se ajustan, por la parte delantera, con un destornillador de cruz por el hueco entre la parrilla del radiador y el cristal del faro.

La posición de los tornillos de reglaje es igual para el faro derecho y el izquierdo.

A — ajuste de altura

B — ajuste lateral

El correcto ajuste de faros reviste suma importancia para la seguridad de tráfico. Por esta razón, sólo deberá efectuarse mediante un aparato especial, o en un taller autorizado Volkswagen.



A = batería descargada
B = batería cargada

La batería se halla en el compartimiento del motor, a la izquierda.

Ayuda de arranque

Si alguna vez el motor no arrancase, debido a haberse descargado la batería, puede utilizarse entonces la batería de otro vehículo, con ayuda de un **cable auxiliar de arranque**. Para ello, habrá que tener en cuenta lo siguiente:

- Ambas baterías deberán tener una tensión de 12 voltios. La capacidad (amp/h) de la batería cargada no deberá ser muy inferior a la de la descargada.
- Sólo se utilizarán cables auxiliares de arranque, cuya sección transversal sea suficiente grande. Atenerse a los datos del fabricante.
- Una batería descargada puede congelarse a los -10° C. Antes de hacer la conexión del cable mencionado, deberá necesariamente haberse descongelado la batería.
- Entre ambos vehículos no deberá haber contacto alguno, pues de lo contrario podría pasar corriente al unir los polos positivos.
- La batería descargada deberá hallarse debidamente embornada a la red del vehículo.
- Poner en marcha el motor del vehículo que suministra la corriente.
- Conectar los cables por el siguiente orden.

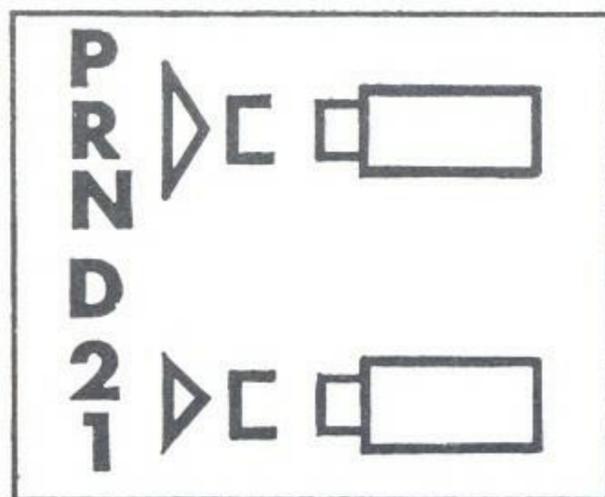
1. Un extremo del cable (+) (casi siempre, rojo) al polo (+) de la batería descargada.
2. El otro extremo del cable rojo al polo (+) de la batería cargada.
3. Un extremo del cable (-) (casi siempre, negro) de la batería cargada.
4. El otro extremo del cable negro a una pieza de metal masivo, firmemente atornillado al bloqueo de motor, o bien a este mismo.

Hay que cuidar escrupulosamente de que no se toquen las pinzas del cable y de que el cable embornado al polo positivo no entre en contacto con piezas metálicas del vehículo ¡Peligro de cortocircuito!

- **¡Atención! No inclinarse sobre las baterías, pues existe peligro de sufrir quemaduras cáusticas.**
- Poner en marcha el motor, tal como se describe en el apartado "Arranque el motor".
- Con el motor en marcha, quitar los cables exactamente en el orden inverso de operaciones.

Cambio automático

El cambio automático consta del engranaje planetario de tres marchas, de conexión automático, y un convertidor hidrodinámico de par motor. Hallándose la palanca selectora en la gama de velocidad normal — es decir, posición D —, se conectan automáticamente todas las marchas hacia adelante, de acuerdo con la carga del motor y la velocidad.



B7-099

Las posiciones de la palanca selectora son seis

- P — Bloqueo de estacionamiento
- R — Reversa
- N — Neutral
- D } Velocidades hacia adelante
- 2 }
- 1 }

Las posiciones P, R y 1 de la palanca selectora están aseguradas contra cualquier falsa conexión, mediante un dispositivo de bloqueo mecánico.

Para desbloquearlas, hay que oprimir la tecla lateral de la palanca selectora.

Descripción de su funcionamiento Normas fundamentales para el manejo

- **Con el vehículo parado y el motor en marcha, se efectuará la selección de una marcha accionando previamente el freno de pie o el de mano.**

Motivo: El convertidor de par, que sirve también como embrague de arranque, no interrumpe por completo la transmisión de fuerza — incluso con el motor a marcha lenta — El vehículo tiende a desplazarse lentamente, se "arrastra", con tanta más fuerza cuanto mayor sea el régimen de revoluciones.

- **Mientras se selecciona una velocidad con el vehículo parado, no hay que pisar el acelerador. Si durante la marcha se desplazase involuntariamente la palanca selectora a la posición "N", deberá primeramente soltarse el pedal acelerador y aguardar a que el motor regrese a sus revoluciones de baja, antes de poder conectarse una gama de velocidad hacia adelante.**

Motivo: A un régimen elevado de revoluciones del motor, los embragues de acoplamiento en el cambio se someten a innecesarios y duros esfuerzos.

Importante

Nunca accionar durante la marcha, el freno de pie y el acelerador simultáneamente, de lo contrario pueden provocarse averías en la transmisión automática.

Posiciones de la palanca selectora:

"D" Cada una de las tres velocidades de marcha hacia adelante se conecta automáticamente y en el momento oportuno, en dependencia de la carga del motor (posición del pedal: desde "poco gas" hasta "a pleno gas") y de la velocidad, lo mismo en sentido ascendente como descendente. "D" constituye, por consiguiente, la posición permanente para la marcha hacia adelante.

"2" El vehículo, inicia su marcha en primera velocidad; la conexión automática del cambio alcanza hasta la segunda velocidad. La tercera velocidad permanece bloqueada. Velocidad máxima en posición "2": 115 km/h.

Durante la marcha, es posible incluso acelerando - pasar la palanca selectora de la posición "D" a la posición "2". Puesto que entonces se conecta inmediatamente la segunda velocidad, ello no deberá hacerse más que rodando a una velocidad **inferior a 115 km/h.**

La posición "2" de la palanca es adecuada para trayectos montañosos.

"1" El vehículo inicia su marcha en primera velocidad y permanece en esta misma gama. La segunda y la tercera velocidad se hallan bloqueadas.

También esta gama de velocidad puede seleccionarse durante la marcha. La palanca selectora, sólo podrá colocarse en la posición "1", rodando a una velocidad inferior a los 65 km/h (oprimir la tecla de bloqueo).

Velocidad máx. en pos. "1": 65 km/h
"1" es la posición de palanca para pendientes pronunciadas.

"R" La gama de marcha atrás sólo debe conectarse estando el vehículo parado y el motor en marcha baja. Para conectar esta marcha, oprímase la tecla de bloqueo de la palanca selectora.

"N" Esta posición corresponde a neutral. En posición "N", el cambio automático no ejerce función de conexión alguna.

"P" Estando en la posición "P", las ruedas delanteras se hallan bloqueadas mecánicamente = bloqueo de estacionamiento.

Este bloqueo deberá conectarse sólo cuando el vehículo esté parado.

Para poder introducir o sacar la palanca selectora de su posición "P", hay que oprimir la tecla de bloqueo.

Sobremarcha

Este dispositivo conmutador entra en funcionamiento, al pisar con mayor fuerza el acelerador hasta sobrepasar el punto de pleno gas. Por medio de la sobremarcha puede influenciarse el funcionamiento del cambio automático, resultando las dos siguientes variantes:

- Aceleración máxima, revolucionando totalmente el motor.
- Conexión forzada del cambio a una marcha inferior, circulando a menos de 100 km/h a fin de rebasar o bien cuando se maneja por zonas montañosas.

Al arrancar con sobremarcha y mantener esa posición del acelerador - palanca selectora en posición "D" - se conecta automáticamente la marcha superior a las velocidades siguientes:

de la 1 a la 2, aprox. a 65 km/h
de la 2 a la 3, aprox. a 112 km/h

Cambio automático

Rodaje por terreno montañoso

Por zonas montañosas, especialmente por cordillera, el conductor no deberá olvidar que su vehículo con cambio automático va provisto de una palanca selectora.

Cuando haya que superar largas pendientes y curvas cerradas, habrá que elegir la gama de marchas "2", a fin de evitar que el cambio automático esté continua e innecesariamente conectando una marcha inferior o superior.

Ante las pendientes reviste aún mayor importancia la selección de una gama de marcha más corta: la eficacia retentiva del motor en la gama "2" descarga los frenos y aumenta la seguridad vial. En pendientes muy pronunciadas habrá que elegir a tiempo la gama "1", ya que de este modo se dispondrá de toda la eficacia de retención del motor.

Empuje del vehículo

Cuando el vehículo va provisto de cambio automático, al motor no podrá ponerse en marcha empujando el vehículo o tirando de él.

Si alguna vez el motor no arranca, debido a haberse descargado la batería, existe entonces la posibilidad de utilizar la batería de otro vehículo con ayuda de un cable apropiado al caso. Para más datos, véase cap. "Autoayuda", apartado "Ayuda de arranque".

Remolque

Remolcado por cable o barra de remolque

- Posición de la palanca selectora: "N".
- **No remolcar a una velocidad superior a 50 km/h.**
- Distancia máxima de remolcado: 50 kilómetros.

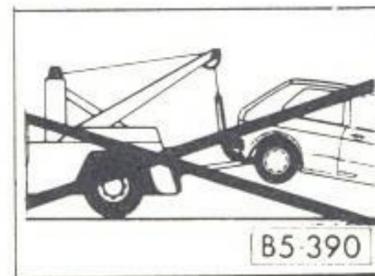
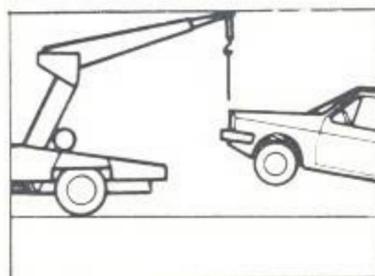
Cuando la distancia sea mayor, habrá que elevar por delante el vehículo.

Motivo: Estando el motor parado, no funciona la bomba de aceite de engranaje; por esta razón, el cambio no se lubrica de una manera suficiente para un mayor régimen de revoluciones ni un mayor tiempo de recorrido.

Motivo: Si al vehículo se le levantara por detrás los árboles de mando de las ruedas delanteras, al retrogirar, obligarían a los piñones planetarios del cambio automático a un régimen de revoluciones extremadamente alto; en breve tiempo sufriría serios daños el cambio automático.

Remolcado por grúa.

Su vehículo, de tracción delantera, sólo deberá ser levantado por delante.



Servicio con remolque

En terreno llano, y tratándose del servicio normal con remolque, en principio sólo deberá tenerse presente lo que ya se ha dicho respecto al cambio automático. Asimismo, son válidas también aquí las instrucciones generales del capítulo "Conducción con remolque".

En interés de la seguridad de rodaje y en atención a las especiales exigencias a que está cometido el cambio automático cuando se marcha con remolque por **terreno montañoso**, deberán tenerse muy en cuenta los siguientes puntos:

- Cuando se marcha por declives pronunciados o haya que circular, debido a las circunstancias del tráfico, a reducida velocidad, lo adecuado será elegir la gama de marchas "2". En la pos. "2", el conductor está en mejor situación de dominar el vehículo y el remolque.
- **Imprescindiblemente necesario** es, en largos descensos por terreno montañoso, elegir la gama "1", a fin de aprovechar la máxima eficacia retentiva del motor y descargar el freno. Si el declive es insignificante, también con la gama "2" proporciona el motor suficiente potencia de retención.

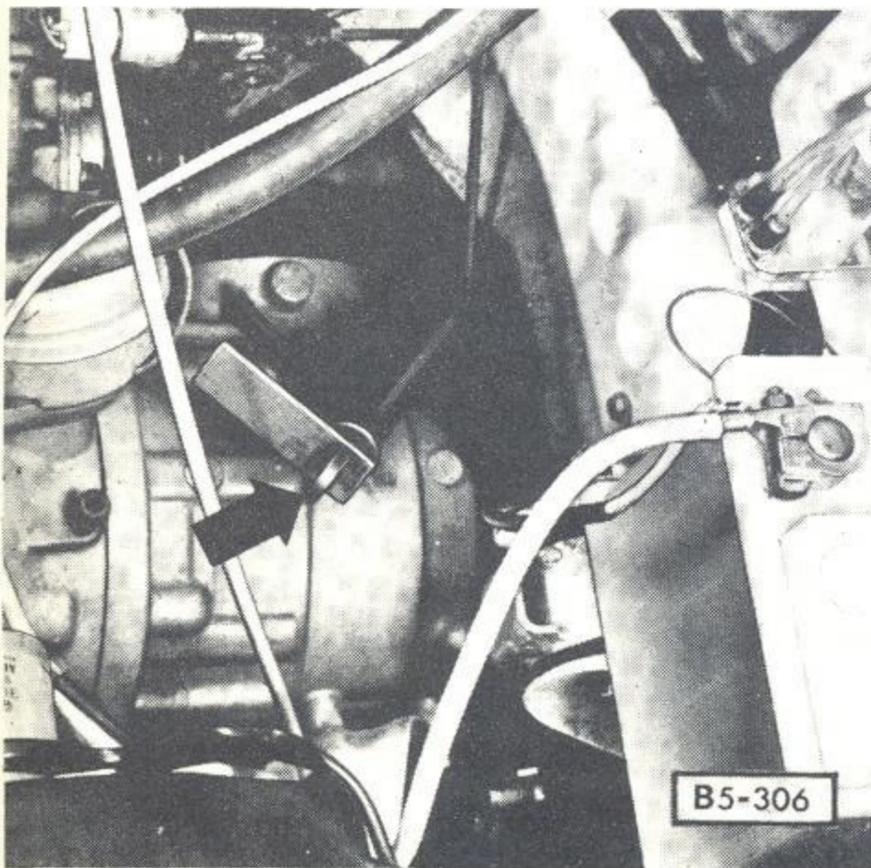
Instrucciones sobre lubricación

El convertidor de par motor y el engranaje planetario del cambio automático se lubrican conjuntamente con Automatic Transmission Fluid (ATF).

La caja del mando de semiejes va rellena con aceite de engranajes hipoidal.

No necesita cambiarse el aceite de engranajes del mando de semiejes, sólo verificar el nivel y rellenarse en caso necesario.

Especificaciones sobre lubricantes: véase cap. "Conservación y Mantenimiento", apartado "Lubricantes".



Comprobación del nivel ATF

Para el funcionamiento y larga vida del cambio automático es de suma importancia que el nivel del líquido ATF sea correcto. Por ello, deberá controlarse a intervalos no muy grandes el nivel del mismo; p. ej. cada vez que se controle el nivel de aceite del motor. Para la comprobación hay en el compartimiento del motor una varilla de medición, que al mismo tiempo sirve para cerrar la boca de relleno — véase grabado.

A este respecto, deberán observarse con toda exactitud las siguientes indicaciones:

- El líquido ATF debe estar templado; es decir, no se comprobará ni con el motor frío ni muy caliente.
- El vehículo deberá estar sobre una superficie horizontal.
- Colocar la palanca selectora en posición "N" y poner el freno de mano.
- Durante la verificación, el motor funcionará en marcha lenta.
- Para limpiar la varilla, sólo deberá usarse un trapo limpio y que no se deshilache (no usar estopa).
- El nivel del líquido tiene que hallarse necesariamente entre ambas marcaciones de la varilla de medición.

Cuando el nivel del líquido ATF sea demasiado alto o demasiado bajo, no bastará con evacuar parte del mismo o añadir res-

pectivamente, sino que más bien habría que hacer comprobar por un taller autorizado Volkswagen la causa de esta anomalía.

Cambio del líquido ATF

El contenido ATF se cambia regularmente cada 45000 Km. previstos en el Carnet de Servicio. Puesto que para el cambio se precisan especiales conocimientos técnicos, de ello debiera encargarse un taller autorizado Volkswagen.

Cuando las condiciones de circulación sean extremas, se recomienda cambiar el relleno del ATF cada 30 000 Km.

Sin ATF en el convertidor de par motor y en el cambio automático no deberá funcionar el motor ni remolcarse el vehículo.

Descripción técnica

Carrocería

Carrocería autoportante completamente de acero, estando configurado el habitáculo, como cédula de seguridad ● las partes anterior y posterior del vehículo van constituidas como zonas de absorción de la energía de colisión.

Eje delantero

Suspensión independiente de cada rueda, con patas telescópicas y brazos triangulares.

Dirección

Dirección de cremallera. Engranaje y columna de dirección, unidos mediante árbol de doble articulación.

Eje trasero

Suspensión independiente de cada rueda, mediante eje de brazos longitudinales combinados y muelles amortiguadores.

Frenos

Sistema de freno de circuito doble, hidráulico, con distribución en diagonal de los circuitos. Delante: frenos de disco. Detrás: frenos de tambor autoajustables ● Servofreno ● Regulador de frenado, dependiente de la carga (sólo vehículos con cambio automático) ● Freno de mano de efecto mecánico sobre las ruedas traseras.

Transmisión

Embrague monodisco seco ● Cambio manual de cuatro velocidades, completamente sincronizado, con el diferencial en una caja o bien convertidor hidrodinámico de par motor y cambio automático con 3 marchas. Mando de eje abridado ● Tracción delantera.

| Motor | |
|-----------------------------|--|
| Tipo | transversal, de cuatro tiempos, cuatro cilindros en línea |
| Bloque de cilindros | fundición gris |
| Bandeja de aceite | chapa de acero |
| Culata | metal ligero |
| Cigüeñal | sustentado en 5 puntos, provisto de contrapesos |
| Mando de válvulas | por correa dentada, por medio de árbol de levas a la cabeza y piezas de arrastre, buzos de platillo |
| Sistema de enfriamiento | enfriamiento por líquido mediante sistema cerrado de sobrepresión, con bomba de circulación radiador con depósito de compensación incorporado, ventilador eléctrico de mando termostático para el radiador |
| Lubricación | por circuito a presión, bomba de aceite y filtro de aceite |
| Alimentación de combustible | carburador de corriente descendente, con bomba de aceleración y ahogador de arranque automático. |
| Filtro de aire | filtro de aire seco con cartucho de papel |

Datos técnicos

En base a acuerdos internacionales, la mayoría de los países europeos convinieron en adoptar una nueva designación para las unidades técnicas de medición.

En este Manual de Instrucciones han sido afectadas por lo anterior las siguientes unidades de medición:

| | Designación anterior | Designación nueva | Observaciones |
|----------------------|----------------------|----------------------|------------------------------------|
| Potencia | CV | kW (kilovatio) | 1 CV = 0.736 kW |
| Par motor | mkg (kgm) | Nm (newtons - metro) | 1 kgm = 10 Nm* |
| Núm. de revoluciones | r.p.m. | 1/min** | |
| Presión de aire | kg/cm ² | bar sobrepresión | 1 kg/cm = 1 bar*** sobrepresión |

* exactamente 9,81 Nm

** p. ej.: 2700/min

*** exactamente 0,981 bar

Datos del motor

| | | |
|---|----------|------------------------|
| Potencia según DIN 70020 en kW (CV) rpm | 53/5000 | <i>X 1.36 = 72 HP.</i> |
| Par motor máximo en Nm a 1/min | 130/3000 | |
| Cilindrada en cm ³ | 17 80 | |
| Carrera en mm | 86.4 | |
| Diámetro en mm | 81. | |
| Compresión | 8.2:1 | |
| Combustible recomendado | Nova | |
| Consumo máx. aceite litros/1000 km | 1 | |

1 HP = 1.36 kW

| Consumo de combustible* en Km./l. | | |
|--------------------------------------|---------------|-------------------|
| | Cambio manual | Cambio automático |
| en carretera | 20.07 | 17.16 |
| en ciudad | 12.89 | 11.86 |

Según sea el estilo de conducir, las circunstancias viales y de tráfico, las influencias ambientales y el estado del vehículo, resultarán en la práctica valores distintos a los establecidos

| Rendimientos | | |
|---|---------------|-------------------|
| | Cambio manual | Cambio automático |
| Velocidad máxima en km/h aprox. | 153 | 146 |
| Aceleración en seg. 0 — 100 km/h | 16.65 | 19.61 |
| Capacidad de subida sobre buen pavimento, a media carga y ascendiendo la cuesta en 1a velocidad, en % aprox. | 38 | 38 |

Datos técnicos

| Instalación eléctrica | Unidades | |
|---|----------|--------------------|
| Tensión | volts | 12 |
| Batería | ampers | 36 (automático 50) |
| Motor de arranque | kW (CV) | 0.8 (1.1) |
| Alternador | ampers | 45 |
| Bujías | | |
| Champion | | N-10 Y |
| Bosch | | W 9 D |
| Separación de electrodos | mm | 0.6 |
| Correa trapezoidal, tamaño, para alternador/bomba agua refrigeración | | 9.5 x 950 |
| Repuesto núm. | | 049903 137 D |
| Ventilador del radiador | watts | 100 |

Neumáticos: Equipo de serie: neumáticos radiales, sin cámara 155 SR 13

Rines: Equipo de serie: centro perforado, de acero: cama de base hundida,
5 J x 13

| Presión de inflado | adelante | atrás |
|---------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| media carga o vacío | 1.7 atm (25 lbs/pulg ²) | 1.7 atm. (25 lbs/pulg ²) |
| carga total | 1.8 atm (26 lbs/pulg ²) | 2.2 atm. (32 lbs/pulg ²) |
| rueda de repuesto | 2.2 atm. (32 lbs/pulg ²) | |

| Pesos | Vehículos de dos puertas | Vehículos de cuatro puertas |
|---|---|-----------------------------|
| | Peso en vacío (listo para el servicio, depósito de gasolina completo) en kg | 800 |
| Carga útil en kg | 430 | 410 |
| Peso total admisible en kg | 1230 | 1230 |
| Carga admisible sobre el eje delantero, en kg | 670 | 670 |
| Carga admisible sobre el eje trasero, en kg | 580 | 600 |
| Carga admisible de techo*, en kg | 75 en todos los modelos y versiones | |

Los vehículos equipados con cambio automático tienen un peso adicional de 35 kg.

*Emplear sólo canastillas de techo con apoyo en el pliegue y distribuir uniformemente la carga. No debe sobrepasarse el peso total admisible.

| Cargas de remolque | Cambio manual | Cambio automático |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| Cargas admisibles de remolque, en kilogramos: | | |
| Remolque sin freno | 400 | 400 |
| Remolque con freno | 1000 (hasta un declive del 12%) | 1000 (hasta un declive del 12%) |
| Presión máx. admisible de apoyo de la barra de tracción sobre la cabeza esférica del acoplamiento, en kg | 50 | 50 |

Datos técnicos

Medidas

| | | |
|--|----------|-----------|
| Longitud | mm | 3860 |
| Ancho | mm | 1610 |
| Altura, peso en vacío | mm | 1410 |
| Altura libre sobre el piso, con peso total admisible | mm | 125 |
| Distancia entre ejes | mm | 2400 |
| Ancho de vía, delante/detrás | mm | 1390/1360 |
| Diámetro de giro | aprox. m | 10.6 |

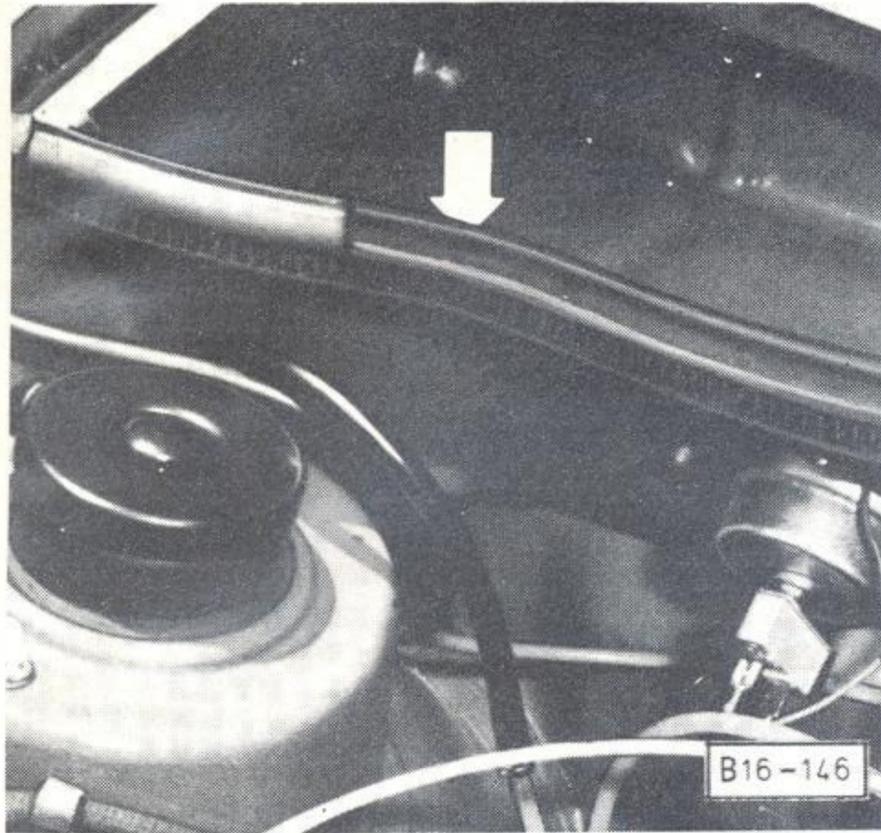
Capacidades

en litros.

| | |
|---|--|
| Depósito de gasolina | aprox. 40, de los cuales, 5 de reserva |
| Sistema de enfriamiento, incluida calefacción | aprox. 4.6, |
| Aceite del motor*, con cambio de filtro | aprox. 4.5 |
| Aceite del motor*, sin cambio de filtro | aprox. 4.0 |
| Cantidad de diferencia entre las marcaciones Max.-Min. de varilla de medición | 1.0 |
| Depósito de agua del lavaparabrisas | aprox. 1.7 |

*Clase de viscosidad y especificación: véase pág. 52

Placa del R.F.V., números de chasis y motor



1 — La placa del R.F.V.*

se encuentra al lado derecho (en el sentido de la marcha) en la parte inferior de la charola receptora de agua, bajo la tapa del motor.

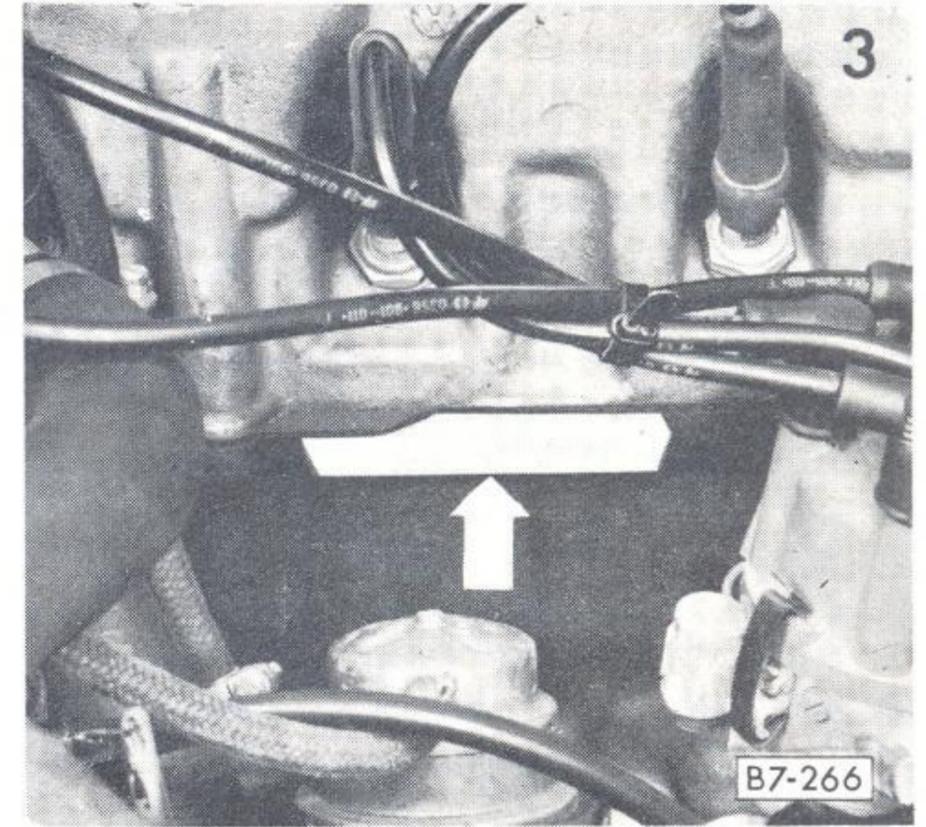
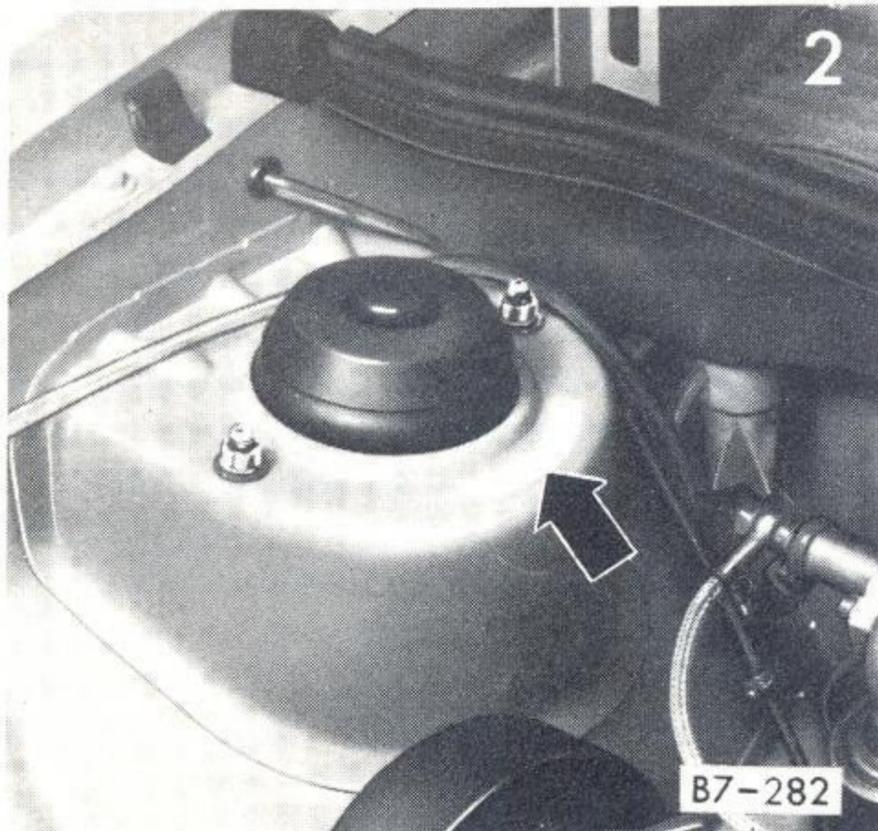
2 — El número de chasis

va marcado en la recepción del resorte del amortiguador en la salpicadera derecha.

3 — El número de motor

se encuentra grabado en la parte delantera, cerca de la culata

*Registro Federal de vehiculos



Índice alfabético

| | Página | | Página | | Página |
|--|--------|---|--------|---|--------|
| A ceite de la caja de cambios | 54 | Cierre de seguridad para niños | 8 | F aros | |
| Aditivo refrigerante | 41 | Cinturones de seguridad - | | -ajuste | 64 |
| Aditivos lubricantes | 52 | -limpieza | 50 | Filtro de aire | 56 |
| Aire de aspiración - | | -manejo | 12 | Focos recambio | 61 |
| precalentamiento | 26 | Claxon | 4 | Freno | |
| Aireación | 27 | Combustible | 37 | -depósito del líquido | 44 |
| Alternador | 74 | -ahorro | 33 | -forros | 32 |
| Alzacoches (gato) | 57 | -capacidad del depósito | 76 | -líquido | 44 |
| Arranque | 17 | -clase | 37 | -recorrido de frenado | 32 |
| -ayuda de arranque | 65 | -consumo | 73 | -regulador | 70 |
| Asiento trasero | 14 | -filtro | 55 | -servofreno | 44 |
| Asientos | 9, 14 | -indicador del nivel | 21 | Freno de mano | 15 |
| Asientos delanteros | 9 | -relleno de gasolina | 38 | Freno de pie | 70 |
| ATF (cambio automático) | 69 | Compartimiento del motor | | Fusibles | 60 |
| Autoayuda | 57, 65 | -limpieza y conservación | 50 | G amas de velocidad | 31 |
| B alanceo de ruedas | 47 | Conducción con remolque | 35 | Guantera | 4 |
| Batería | 51, 74 | Conducción en invierno | 34 | H erramientas del vehículo | 57 |
| Bocina de radio | 4 | Conservación | 49 | I luminación de instrumentos | 23 |
| Bujías de encendido | 74 | Conservación del vehículo | 48 | Indicador del nivel de combustible .. | 21 |
| C abeceras | 10 | Conservación y mantenimiento .. | 48, 56 | Indicador de temperatura del líquido | |
| Calefacción | 26 | Correa trapezoidal | 19 | de refrigeración | 21 |
| Cambio automático | 66 | D atos técnicos | 72, 76 | Instalación eléctrica | 74 |
| Cantidades de relleno | 76 | Desbalanceo de ruedas | 47 | Instrucciones de rodaje | 30, 36 |
| Capacidad del depósito de | | Descripción técnica | 70, 71 | Instrucciones de servicio | 37, 47 |
| combustible | 76 | Deshielo de los cristales | 27 | Instrumentos | 20 |
| Capó del motor | 39 | Direccionales palanca | 24 | Intermitentes simultáneos de | |
| Cenicero | 29 | E conomía en la conducción | 33 | emergencia | 23 |
| Cerradura de dirección y | | Espejo retrovisor | 28 | Interruptor de luces | 23 |
| arranque | 16 | | | Interruptor del ventilador | 26 |
| | | | | Juntas de goma - conservación | 50 |

| | Página | | | | |
|-------------------------------------|--------|--|--------|---|--------|
| Lámparas de control | 19 | Neumáticos | | Respaldos - inclinación | |
| Lavado del vehículo | 49 | -presión de inflado | 45, 74 | Regulable | 9 |
| Lavaparabrisas | 25, 43 | -rodaje | 30, 33 | Rodaje del vehículo | 30, 33 |
| -ajuste de los eyectores | 43 | Nivel del líquido de refrigeración ... | 41 | Rueda de repuesto | 57 |
| -depósito | 43, 76 | Número de chasis | 77 | Ruedas | |
| Limpiaparabrisas | 25 | Número de motor | 77 | -balanceo | 47 |
| Lubricación - trabajos | 53 | Palanca de cambio | 15 | -datos técnicos | 74 |
| Lubricantes | 52 | Palanca selectora | | -intercambio | 47 |
| Luces traseras | 62 | (cambio automático) | 66 | -recambio | 57 |
| Luz interior | 28, 63 | Parasoles | 28 | Seguridad en la conducción | 33 |
| Luz alta | 24 | Pesos | 75 | Servicio de invierno | 34 |
| Luz baja - palanca | 24 | Pintura desperfectos | 49 | Servicio - instrucciones | 37, 47 |
| Luz de placa | 63 | Placa de RFV | 77 | Sistema de refrigeración | 41 |
| Luz de cuartos | 23 | Portaequipajes | 11, 14 | Tablero de instrumentos | 4 |
| Luz de ráfagas (señal óptica) | 24 | Presión de los neumáticos | 45, 75 | -alumbrado de los mismos | 23 |
| Luz de reversa | 15, 62 | Puertas | 7 | Tapizado, limpieza | 50 |
| Llaves | 6 | Pulido | 49 | Techo | |
| Manejo | 6, 29 | Radio | 4 | -carga | 75 |
| Marcha atrás | 15 | Rasquetas limpiaparabrisas | 25, 50 | -portaequipaje, canastilla | 75 |
| Medidas | 76 | Relés | 60 | -termómetro p. aceite motor | 22 |
| Motor | | Remolcado | 34 | Velocímetro | 20 |
| -arranque / parada | 17, 18 | Remolque | | Ventanilla deflectora | 8 |
| -cambio del aceite | 53 | -cargas | 75 | Ventanillas | |
| -cambio del filtro de aceite | 54 | -servicio | 36 | -deshielo | 27 |
| -cantidad de relleno de aceite .. | 53, 76 | Rendijas de acceso de aire | 26 | -limpieza | 50 |
| -consumo de aceite | 33 | Rendimientos | 73 | Ventilación | 26 |
| -especificación del aceite | 52 | Reserva de combustible en el | | Ventilador del radiador | 21, 42 |
| -nivel del aceite | 40 | depósito | 21, 38 | | |

Principales datos técnicos que usted necesita conocer

- ¿Qué combustible consume su vehículo? Gasolina Nova, número de índice de octano 81 RON
- ¿Qué aceite de motor? Sólomente deberá utilizarse aceite de marcas autorizadas por Volkswagen de México S.A. de C.V. SAE 20 W 40 ó equivalente "SE" o "SF" según API.
- ¿Cuál es la cantidad de diferencia entre las marcaciones Min. y Max. de la varilla indicadora del nivel de aceite? 1.0 litro
- ¿Con qué frecuencia hay que cambiar el aceite del motor? Dos veces al año, pero como mínimo a los intervalos de kilometraje previstos en el Carnet de Servicio.
- ¿Cuándo hay que cambiar el filtro de aceite? A cada segundo cambio de aceite.
- ¿Cuál es la cantidad de recambio? Con cambio de filtro 4,5 litros; sin cambio de filtro: 4,0 litros.
- ¿Cuándo hay que cambiar el filtro de aire? El elemento filtrante de papel se limpiará normalmente cada 7500 km. y se renovará cada 30 000 km, o cada 2 años. Cuando haya gran acumulación de polvo, se hará con mayor frecuencia.
- ¿Qué clase de aceite hay en el cambio manual y mando de semiejes? Aceites hipoidales de marcas autorizadas por Volkswagen de México S.A. de C.V. SAE 80 ó SAE 80 W 90 ó equivalente "GL4" según API.
- ¿Con qué se lubrica el cambio automático? Convertidor por motor y engranajes (fluido para Transmisión automática) ATF Dexron
Mando de semiejes: aceites hipoidales de marcas autorizadas por Volkswagen de México S.A. de C.V. SAE 90 ó designados "GL5" según API.
- ¿Con qué frecuencia hay que cambiar el lubricante de la caja de cambios? Cambio manual: no necesita cambiarse.
Cambio automático:
Convertidor par motor y mecanismo automático: normalmente cada 45 000 km; bajo condiciones adversas de servicio, cada 30 000 km.
Mando de semiejes: no se cambia
- ¿Cuál ha de ser el nivel del líquido de refrigeración? **Con el motor frío**, el nivel del líquido deberá hallarse entre las marcaciones Min. y Max.

