

Betriebsanleitung



Betriebsanleitung

VW 1500, VW 1300, VW 1200



Ausgabe August 1969

V O L K S W A G E N W E R K A G · W O L F S B U R G

Inhalt

| | | | |
|--|--------------|--|--------------|
| Einleitung | 3 | Wagenpflege | 33—36 |
| Typschild, Fahrgestellnummer, Motornummer | 5 | Selbsthilfe-Tips | |
| Bedienung | | Radwechsel | 37/38 |
| Schlüssel | 6 | Keilriemen spannen oder ersetzen | 39 |
| Türen | 7 | Kraftstoff-Filter reinigen | 40 |
| Sitze | 8 | Zündkerzen reinigen oder ersetzen | 40 |
| Sicherheitsgurte | 9 | Scheinwerfer einstellen | 41 |
| Armaturentafel, Hand- und Fußhebel | 10—13 | Lampentabelle | 42 |
| VW-Autoradios | 14 | Glühlampen ersetzen | 42/43 |
| Schiebedach | 15 | Sicherungen ersetzen | 44 |
| Innenausstattung | 15/16 | Batterie pflegen | 45 |
| Frischbelüftung | 16 | Abschleppen | 46 |
| Heizung | 17 | Kraft- und Schmierstoffe | 47/48 |
| Kofferräume | 18/20 | Ölwechsel und Schmierarbeiten | |
| Werkzeug | 19 | Motor | 49 |
| Cabriolet-Verdeck | 21 | Schaltgetriebe, VW-Automatic | 50 |
| Vorbereitungen zur Fahrt | 22/23 | Vorderachse | 51 |
| Motor anlassen | 24 | Scharniere, Schlösser | 52 |
| Hinweise für eine gute Fahrt | 25 | Luftfilter | 52/53 |
| Umgang mit der VW-Automatic | 26—28 | Technik in Zahlen und Bildern | 54—59 |
| Winterbetrieb | 29/30 | Inhalt in Stichworten | 62/63 |
| Anhängerbetrieb | 31/32 | | |

Abgebildet und beschrieben wird in dieser Betriebsanleitung der VW 1500. Soweit Bedienung und technische Einzelheiten des VW 1300, des VW 1200 und des Cabriolet-Modells wesentlich abweichen, ist darauf hingewiesen.

Der Umgang mit der VW-Automatic ist in einem besonderen Abschnitt erklärt.

Außerdem werden eine Reihe von praktischen Mehrausstattungen berücksichtigt, die auch zum Teil zur L-Ausstattung gehören.

Abweichungen in Technik und Ausstattung, die unter anderem auf unterschiedlichen gesetzlichen Bestimmungen einzelner Länder beruhen, sind dagegen nicht berücksichtigt.

Bitte haben Sie Verständnis dafür, daß wir uns jederzeit Änderungen in Ausstattung und Technik gegenüber den Abbildungen und Beschreibungen in dieser Anleitung vorbehalten müssen.

Einleitung

Es ist Ihr Vorteil, wenn Sie sich recht schnell mit Ihrem Wagen vertraut machen und die erste Fahrt mit dem Gefühl absoluter Sicherheit beginnen. Deshalb sollten Sie zunächst den ersten Teil dieser Betriebsanleitung, der sich mit der Bedienung Ihres Volkswagens befaßt, besonders sorgfältig durchlesen.

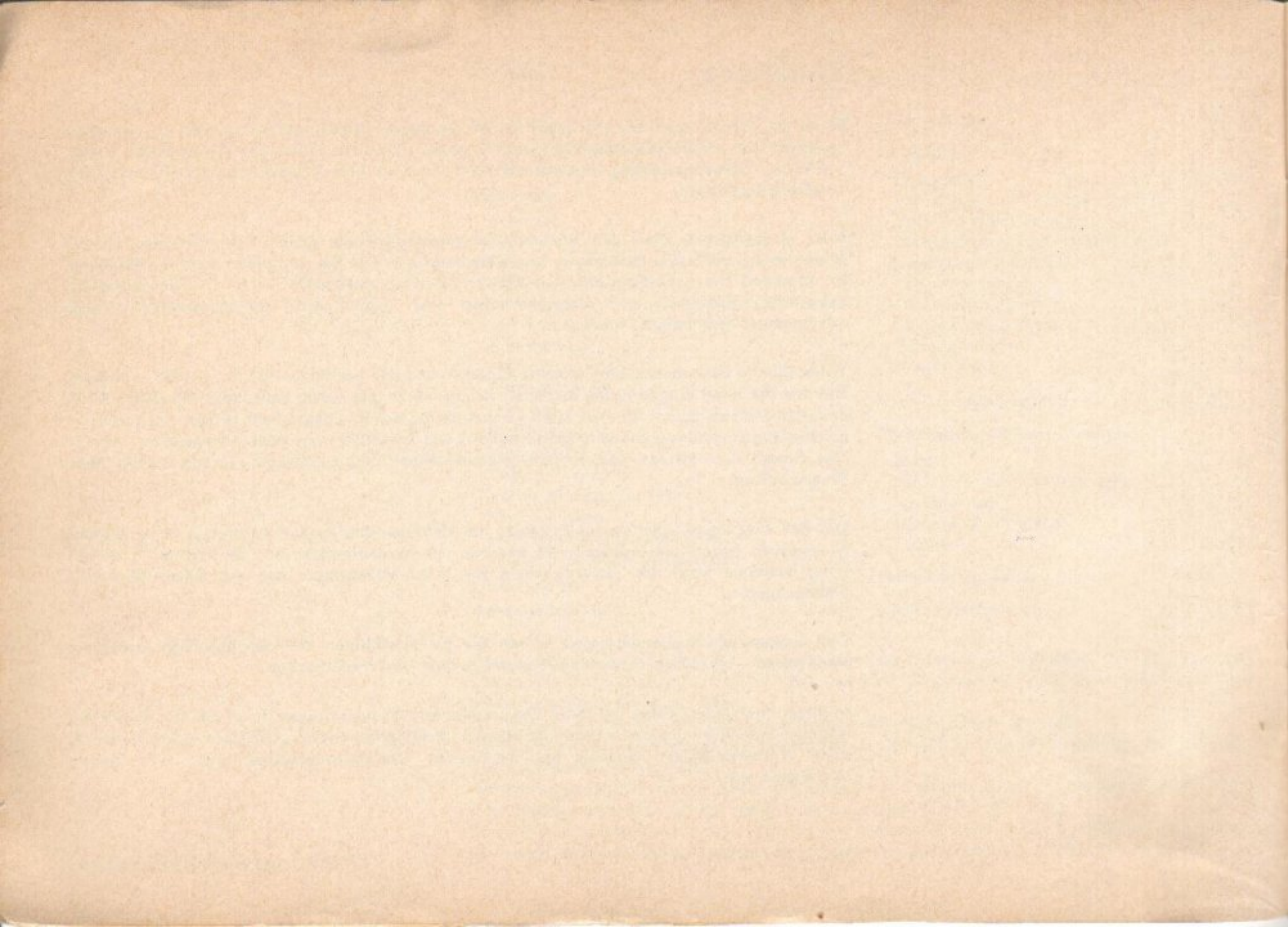
Alles Wissenswerte über den Winter- und Anhängerbetrieb, ausführliche Hinweise für die Pflege sowie zahlreiche Ratschläge für die Selbsthilfe finden Sie im zweiten Teil der Anleitung. Er informiert Sie außerdem über die für Ihr Fahrzeug geeigneten Kraft- und Schmierstoffe, beschreibt Ölwechsel- und Schmierarbeiten und enthält eine Zusammenstellung aller interessanten technischen Daten.

Wenn Sie die Betriebsanleitung studiert haben — und das empfehlen wir Ihnen sehr —, wissen Sie, wie Sie Ihren Wagen richtig bedienen, richtig fahren und richtig behandeln. Mit gutem Recht erwarten Sie nun, daß er für viele Jahre — unabhängig von Kilometerstand, Wetter und Straße — gleichmäßig zuverlässig und wirtschaftlich bleibt und schließlich eine hohe Lebensdauer erreicht. Das Rezept dazu ist der Volkswagen-Kundendienstpaß, der als zweite wichtige Schrift Ihrem Wagen beiliegt.

Der Paß sagt Ihnen, was Sie zur Erhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit Ihres Wagens zu beachten haben, und erklärt Ihnen das von uns ausgearbeitete Service-System. Er enthält unter anderem auch den Garantieschein für Ihren Volkswagen und die Gewährleistungsbedingungen.

Den Volkswagen-Kundendienstpaß sollten Sie bei zukünftigen Werkstattbesuchen immer zur Hand haben — er stellt gleichsam den Kontakt zu Ihrer VW-Werkstatt her.

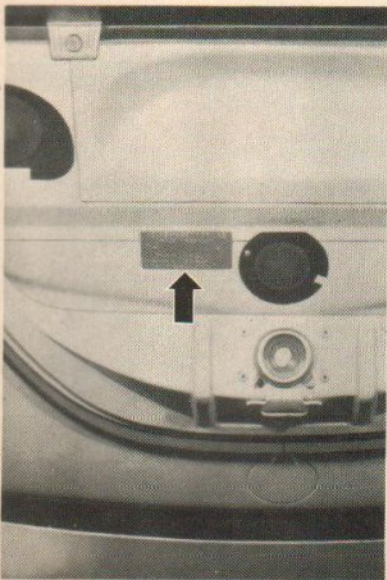
In Ihrem Interesse: Lassen Sie Ihren Volkswagen von Stund an nach den Richtlinien des Volkswagen-Kundendienstpasses warten und pflegen. Richtige Behandlung und lückenloser Nachweis aller Wartungsarbeiten können bei eventuellen Gewährleistungsansprüchen von großer Wichtigkeit sein.



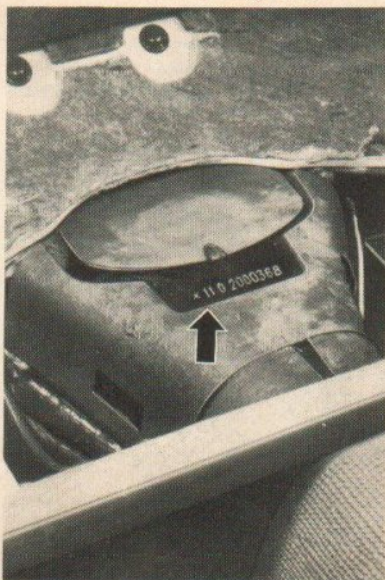
Typschild, Fahrgestell- und Motornummer

In Ihren Fahrzeugpapieren sind unter anderem die Typenbezeichnung, die Fahrgestell- und die Motornummer eingetragen. Die Zulassungsstelle und gelegentlich der Zoll bei Grenzübertritten legen Wert darauf, daß diese Angaben mit denen an Ihrem Wagen übereinstimmen.

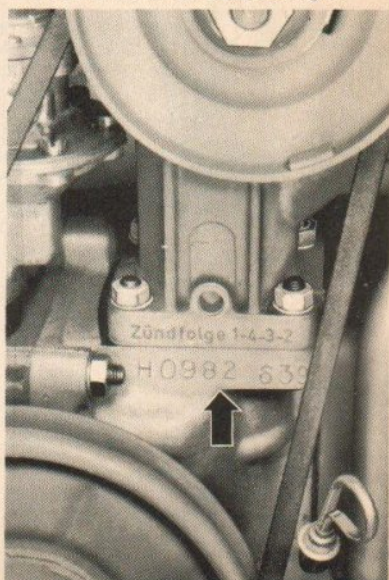
Das **Typschild** finden Sie unter der vorderen Haube hinter dem Reserverad.



Die **Fahrgestellnummer** ist unter der Sitzbank in den Rahmentunnel eingeschlagen.



Die **Motornummer** steht am Flansch des Kurbelgehäuses für den Generatorträger.



Bedienung

Schlüssel

Nur einen Schlüssel benötigen Sie zum Öffnen der Türen, zum Anlassen des Motors und gegebenenfalls zum Abschließen des Motorraumdeckels*. Bitte notieren Sie sich die Schlüsselnummer: Wenn Sie einmal den Schlüssel verlieren sollten, können Sie anhand dieser Nummer jederzeit bei Ihrer VW-Werkstatt Ersatz anfordern.

Der andere Schlüssel ist für den abschließbaren Handschuhkasten* bestimmt.



* Mehrausstattung auf Wunsch

Türen

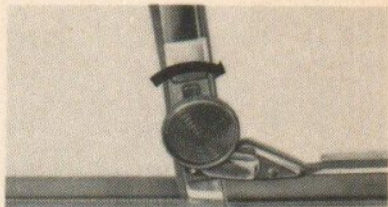
Bevor Sie die Tür schließen, sollten Sie ein Fenster ein wenig öffnen. Die Tür läßt sich dann leichter zumachen, weil der Überdruck aus dem Wageninnern entweichen kann.

1. Verschluß des Drehfensters
2. Fensterkurbel
3. Türinnenhebel
4. Armlehne und Griff zum Türschließen
5. Sicherungsknopf für das Türschloß



Zum Öffnen des Drehfensters drehen Sie den Knopf des Verschlusses, bis der Sperrnocken nach vorn zeigt, und schwenken den Verschluß nach oben.

Beide Türen lassen sich auch von innen mit den Türinnenhebeln nicht öffnen, solange die Sicherungsknöpfe hineingedrückt sind.



Während der Fahrt sollten die Sicherungsknöpfe nicht hineingedrückt werden, damit in Notfällen Helfer von außen in den Wagen gelangen können.

Beim Verlassen des Wagens brauchen Sie nur den Sicherungsknopf nach unten zu drücken und beim Zuklappen der Türen die Klinke im Türgriff zu betätigen — Ihr Wagen ist verschlossen.

Wenn die verriegelte Tür einmal ungewollt zufällt, springt der Sicherungsknopf selbsttätig wieder heraus. Dadurch ist Ihnen eine gewisse Sicherheit gegeben, daß die Tür nicht unbeabsichtigt verriegelt wird, während sich der Schlüssel noch im Wagen befindet.

Sitze

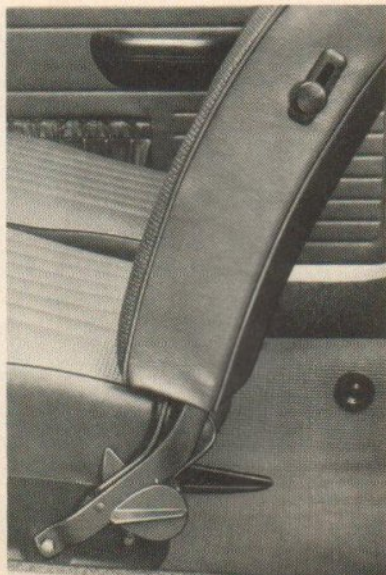
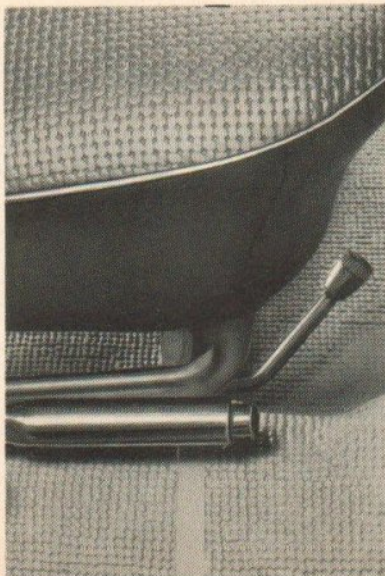
Beim Autofahren kommt es darauf an, auch nach längerer Fahrzeit noch bequem und entspannt zu sitzen. Deshalb hat Ihr Volkswagen Einzelsitze, die so gebaut sind, daß Sie Sitz und Lehne Ihrer Körpergröße entsprechend einstellen können. Das ist ganz einfach. Der Hebel vorn rechts am Sitz wird angehoben. Dann läßt sich der Sitz leicht nach vorn oder hinten verschieben. Achten Sie aber bitte stets darauf, daß der Hebel wieder fest einrastet, damit sich der Sitz beim Fahren nicht unbeabsichtigt verstellen kann.

Die schrägen Gleitschienen ergeben dabei für jede Körpergröße die günstigste Sitzhöhe.

Auch die Neigung der Rückenlehne läßt sich mehrfach ändern. Dazu dient der Drehgriff am Sitzrahmen.

Die Rückenlehnen des VW 1500 und des VW 1300 sind gegen Vorklappen — beim scharfen Bremsen — verriegelt. Zum Entriegeln ziehen Sie den seitlich in die Lehne eingebauten Knopf nach oben.

Vordersitze mit eingearbeiteten Nackenstützen sind als Mehrausstattung erhältlich.

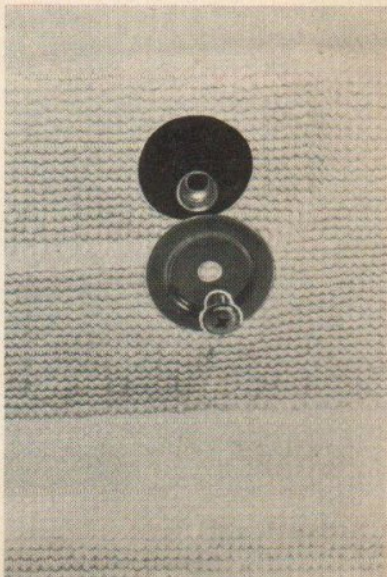
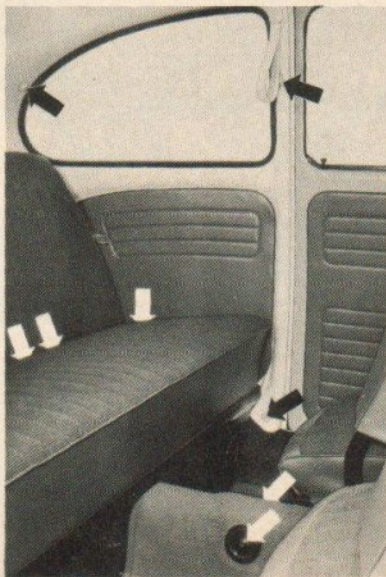


Sicherheitsgurte

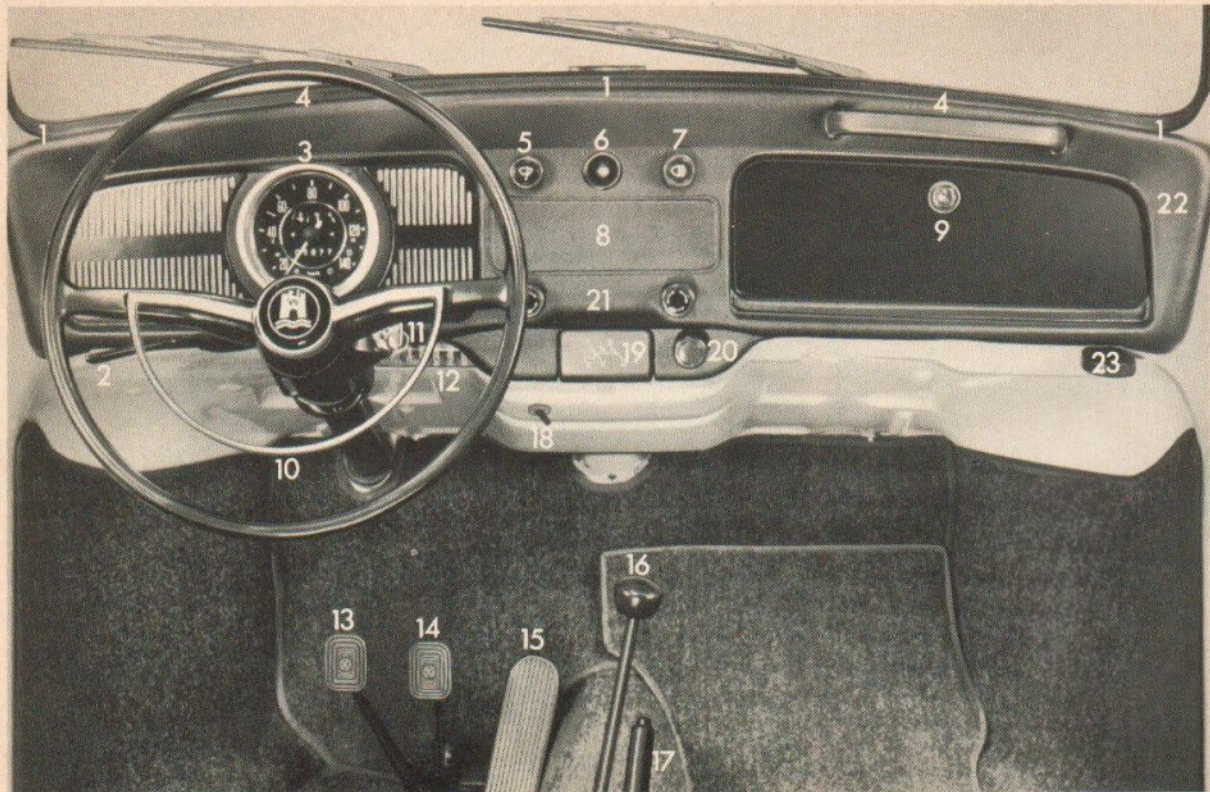
hält jede VW-Werkstatt für Sie bereit. Die Sicherheitsgurte für den Fahrer und den Beifahrer werden an der Schloßsäule und im hinteren Fußraum seitlich am Rahmentunnel angeschraubt.

Die Gurte für die hinteren Wageninsassen haben ihre Befestigungspunkte einmal unter der Sitzbank, und zwar rechts und links an den Seitenteilen sowie in der Mitte des Kofferbodens. Zwei weitere Befestigungspunkte befinden sich rechts und links an den Dachholmen hinter den Seitenfenstern.

Die Gewindelöcher für die Befestigungsschrauben der Sicherheitsgurte sind durch Kunststoff-Schraubeinsätze verschlossen. Diese Einsätze dürfen keinesfalls zum Befestigen der Gurthalterungen benutzt werden.



Armaturentafel, Hand- und Fußhebel



Auch wenn es nicht Ihr erster Volkswagen ist, sollten Sie sich die Armaturen ansehen und die einzelnen Knöpfe und Hebel bei eingeschalteter Zündung ausprobieren:

| | |
|---|------------|
| 1 — Entfrosterdüsen | (S. 17) |
| 2 — Blinker- und Abblendhebel | (S. 11) |
| 3 — Tachometer mit Kraftstoffanzeige und Kontrolleuchten | (S. 11) |
| 4 — Mischdüsen für Heizung und Frischbelüftung | (S. 16) |
| 5 — Scheibenwischerschalter mit Knopf für Scheibenwaschanlage | (S. 12) |
| 6 — Zweikreis-Bremskontrolleuchte* | (S. 22) |
| 7 — Lichtschalter | (S. 12) |
| 8 — Blende für Radioeinbau | (S. 14) |
| 9 — Entriegelungsknopf für Handschuhkasten, abschließbar* | (S. 12) |
| 10 — Signalhalbring | |
| 11 — Lenkanlaßschloß | (S. 12) |
| 12 — Sicherungskasten | (S. 44) |
| 13 — Kupplungspedal | (S. 25) |
| 14 — Bremspedal | (S. 22/25) |
| 15 — Gaspedal | (S. 25) |
| 16 — Handschalthebel | (S. 13) |
| 17 — Handbremshebel | (S. 13) |
| 18 — Schalter für Heckscheibenheizung* | (S. 13) |
| 19 — Aschenbecher | (S. 16) |
| 20 — Schalter für Warnlichtanlage | (S. 13) |
| 21 — Drehknöpfe für Frischbelüftung | (S. 16) |
| 22 — Polsterauflage für Armaturentafel* | |
| 23 — Zugschlaufe für Tankklappe | (S. 22) |

* Mehrausstattung auf Wunsch.



2. Blinker- und Abblendhebel

Hebel nach oben — Blinker rechts

Hebel nach unten — Blinker links

Nach Durchfahren einer Kurve schalten sich die Blinker selbsttätig aus.

Durch Heranziehen des Blinkerhebels zum Lenkrad wird auch auf- und abgeblendet. Bei Fernlicht leuchtet die blaue Kontrollampe im Tachometer auf. Ebenso betätigen Sie bei ausgeschalteter Beleuchtung und bei Standlicht die Lichthupe.

3. Tachometer

Das Tachometer enthält folgende Kontrolleuchten:



- a — grün — Standlicht*
- b — grün — Heckscheibenheizung**
- c — rot — Generator und Motorkühlung
- d — grüner Doppelpfeil — Blinker
- e — rot — Öldruck
- f — rot — ATF-Temperatur***
- g — blau — Fernlicht

Kraftstoffanzeige: Wenn der Zeiger auf der Strichmarkierung „R“ — Reserve — steht, so sind noch etwa 5 Liter Kraftstoff vorhanden. Es ist Zeit zum Tanken!

Der VW 1200 besitzt anstelle der Kraftstoffanzeige einen Kraftstoffhahn. Normalerweise soll der Hebel des Kraftstoffhahnes während der Fahrt nach oben weisen. Fängt der Motor aus Kraftstoffmangel an zu stottern, drehen Sie bitte den Hebel nach rechts — es sind noch etwa 5 Liter Kraftstoff vorhanden. Vergessen Sie aber nicht, den Hebel nach dem Tanken wieder nach oben zu stellen. Steht der Hebel in Mittelstellung, so ist der Kraftstoffhahn geschlossen.

* Gesetzliche Vorschrift in einigen Exportländern, sonst nicht angeschlossen.

** Mehrausstattung auf Wunsch — siehe Seite 13.

*** Mehrausstattung VW-Automatic — siehe Seite 26.



5. Scheibenwischer und Scheibenwaschanlage

Mit dem Drehschalter lassen sich zwei verschiedene Wischgeschwindigkeiten — beim VW 1200 nur eine Wischgeschwindigkeit — einschalten. Nach dem Ausschalten kehren beim VW 1500 und VW 1300 die Scheibenwischer immer in ihre Ausgangsstellung zurück. Wenn Sie auf den Knopf im Drehschalter drücken, so wird zur Reinigung Wasser auf die Wischfelder der Windschutzscheibe gesprüht.

7. Lichtschalter

Bei halb herausgezogenem Knopf sind Standlicht, Kennzeichenbeleuchtung, Rückleuchten und Armaturenbeleuchtung eingeschaltet. Wenn Sie den Knopf ganz herausziehen, brennen zusätzlich die Scheinwerfer.

Die **Armaturenbeleuchtung** können Sie dann durch Drehen des Lichtschalters stufenlos regulieren.



9. Handschuhkasten

Zum Öffnen drehen Sie den Knopf nach links. Der Handschuhkasten des Cabriolets ist abschließbar.

11. Lenkanlaßschloß

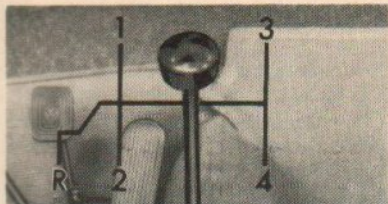
Wenn sich der Zündschlüssel nach dem Einstecken in das Lenkanlaßschloß nur schwer oder gar nicht drehen läßt, bewegen Sie bitte das Lenkrad etwas hin und her — die Lenksperrung wird dadurch entlastet.

- 1 — Zündung aus — Lenkung gesperrt!) — Schlüssel läßt sich abziehen
- 2 — Zündung aus — Lenkung frei
- 3 — Zündung ein
- 4 — Anlassen

!) Schlüssel abziehen und Lenkrad drehen, bis Sperrbolzen einrastet.

Achtung: Schlüssel nur bei stehendem Wagen abziehen.

Für einige Exportländer werden Anlaßschlösser ohne Lenkungsperrbolzen — Schlüsselstellung 1 — eingebaut. In diesem Fall wird der Zündschlüssel in Stellung 2 des Schlosses eingeführt und abgezogen.

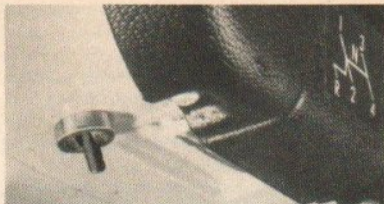


16. Handschalthebel für Schaltgetriebe
(VW-Automatic siehe Seite 26)

Den Rückwärtsgang darf man nur bei stehendem Wagen einlegen; er ist überdies durch eine Sperre gegen Schaltfehler gesichert: Steht der Schalthebel in Leerlaufstellung, drückt man ihn kräftig nach unten, legt ihn nach links und zieht ihn bis zum Anschlag zurück. Bei eingelegtem Rückwärtsgang und eingeschalteter Zündung leuchten gleichzeitig die **Rückfahrcheinwerfer*** auf.

17. Handbremshebel

Zum Lösen der Handbremse ziehen Sie den Handbremshebel zuerst ein wenig nach oben und drücken auf den Sperrknopf.



18. Heckscheibenheizung*

Mit dem Kippschalter können Sie bei eingeschalteter Zündung die Heckscheibenheizung in Betrieb nehmen. Dabei leuchtet im Tachometer die grüne Kontrollampe (siehe Seite 12) auf.

Sobald die Heckscheibe frei ist, schalten Sie bitte die Heckscheibenheizung ab, um die Batterie nicht unnötig mit dem erhöhten Stromverbrauch zu belasten.



20. Warnlichtanlage

Anlage einschalten — Knopf ziehen (im Knopf blinkt dann eine Kontrollampe mit).

Bei eingeschalteter Warnlichtanlage blinken alle 4 Blinkleuchten gleichzeitig. Die Anlage darf nur in Gefahrensituationen während der Fahrt und bei defektem Fahrzeug im Stand zur Warnung der anderen Verkehrsteilnehmer eingeschaltet werden. Gegenüber den genannten Anwendungsmöglichkeiten können in einzelnen Ländern abweichende Vorschriften gelten.

Die Warnlichtanlage ist auch bei ausgeschalteter Zündung funktionsfähig.

* Mehrausstattung auf Wunsch.

VW-Autoradios

sind als Mehrausstattung erhältlich, und zwar die Geräte „Braunschweig“, „Emden“ und „Wolfsburg“. Haben Sie eines dieser Radio-Modelle für Ihr Fahrzeug gewählt, so beachten Sie bitte die folgenden Hinweise:

Modell „Braunschweig“

- 5 Stationsdrucktasten für Wellenbereiche:
 - 2mal U = Ultrakurzwellen (87,6— 108 MHz)
 - 2mal M = Mittelwelle (515 —1620 kHz)
 - 1mal L = Langwelle (150 — 290 kHz)
- 1 Drehknopf für Senderwahl: rechts im Gerät
- 1 Drehknopf für „Ein—Aus“, Lautstärkeregelung und Tonblende (Knopf gezogen = dunkel, Knopf gedrückt = hell): links im Gerät

Modell „Emden“

- 3 Drucktasten für Wellenbereiche:
 - U = Ultrakurzwellen (87,6—108 MHz)
 - M = Mittelwelle (515—1620 kHz)
 - L = Langwelle (150—290 kHz)
- 1 Drucktaste für Tonblende: „hell—dunkel“
- 1 Drehknopf für Senderwahl: rechts im Gerät
- 1 Drehknopf für „Ein—Aus“ und Lautstärkeregelung: links im Gerät
- 2 Stationsmarken

Modell „Wolfsburg“

- 2 Drucktasten für Wellenbereiche:
 - M = Mittelwelle (515 —1620 kHz)
 - L = Langwelle (150 — 290 kHz)
- 2 Drucktasten für Tonblende: „hell“ und „dunkel“
- 1 Drehknopf für Senderwahl: rechts im Gerät
- 1 Drehknopf für „Ein—Aus“ und Lautstärkeregelung: links im Gerät
- 2 Stationsmarken

Funktion der Stationsdrucktasten:

Gewünschten Sender wählen, Taste des dazugehörigen Wellenbereiches ziehen und danach hineindrücken. Dadurch wird der Sender fest eingestellt, so daß Sie ihn jederzeit durch Druck auf die Stationstaste wieder wählen können, auch wenn Sie vorübergehend einen anderen Sender eingestellt hatten.

In bebauten Gebieten und im bergigen Gelände kann die Qualität des UKW-Empfanges durch die wechselnden Empfangsverhältnisse schwanken.



- 1 — Drehknopf „Ein—Aus“, Lautstärke
- 2 — Tonblendendrucktaste
- 3 — Drucktaste-Wellenbereiche
- 4 — Drehknopf Senderwahl
- 5 — Stationsmarke

Mangelnde Pflege der Teleskop-Antenne

führt mit der Zeit zu Schwergängigkeit beim Einschieben, und es besteht die Gefahr, daß die Antenne dabei abknickt. Deshalb sollte die Antenne ab und zu nach dem Wagenwaschen mit einem sauberen Lappen trockengewischt und leicht mit Chromschutz aus der Tube (Artikel-Nr. 000 096 067) eingerieben werden.

Beim Austausch der Sicherung im Anschlußkabel nur Feinsicherungen 2 Ampere verwenden (VW-Ersatzteile-Nr. 111 035 307).

Bevor Sie Ihr Autoradio in Betrieb nehmen, vergessen Sie bitte nicht, eine Rundfunkgenehmigung zu beantragen, sofern es die Vorschriften verlangen.

Schiebedach

Die Kurbel des Stahlschiebedaches soll aus Sicherheitsgründen immer in der Griffmulde liegen. Zum Schließen des Daches drehen Sie die Kurbel zuerst bis zum Anschlag und dann so weit zurück, bis sie in die Griffmulde eingeklappt werden kann.

Innenausstattung

Sonnenblenden

Sie können die Sonnenblende des Fahrers aus der Halterung neben dem Spiegel herausheben und zum Türfenster schwenken, wenn einmal die Sonne durch das Seitenfenster blendet.

Der Volkswagen 1200 besitzt nur auf der Fahrerseite eine Sonnenblende.

Beim VW-Cabriolet ist in die Beifahrer-Sonnenblende ein Make-up-Spiegel eingelassen.

Rückblickspegel

Außen- und Innenspiegel sind gelenkig gelagert und lassen sich so einstellen, daß Sie in jeder Sitzposition die hinter Ihnen liegende Straße gut überblicken können.

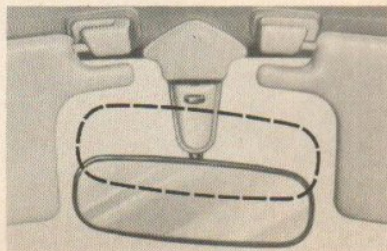
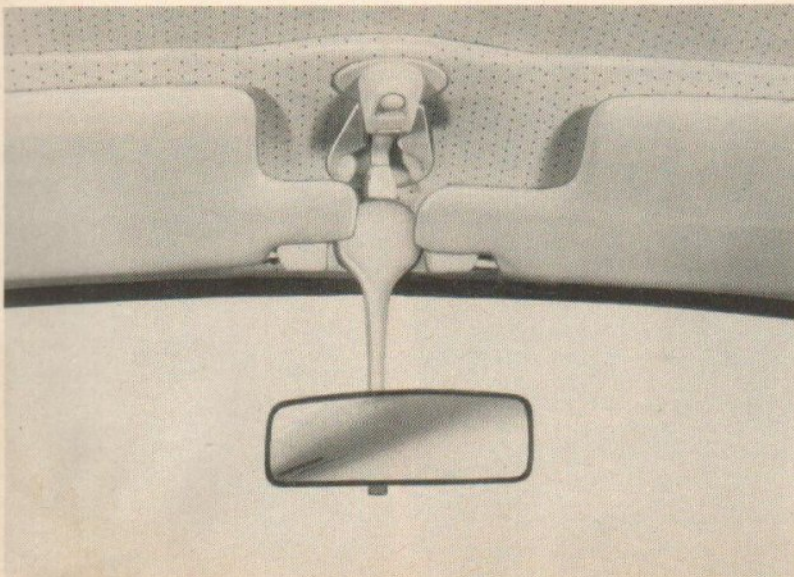
Aus Sicherheitsgründen springt der Arm des Innenspiegels bei Gewalteinwirkung aus seiner Halterung. Er läßt sich mit kräftigem Druck wieder einsetzen.

Als Mehrausstattung wird ein **abblendbarer Innenspiegel** geliefert. Das Abblenden wird durch Kippen der Spiegelfläche erreicht. Dazu ist unten am Spiegel eine Taste vorhanden:

Taste nach vorn drücken — Spiegel abgeblendet

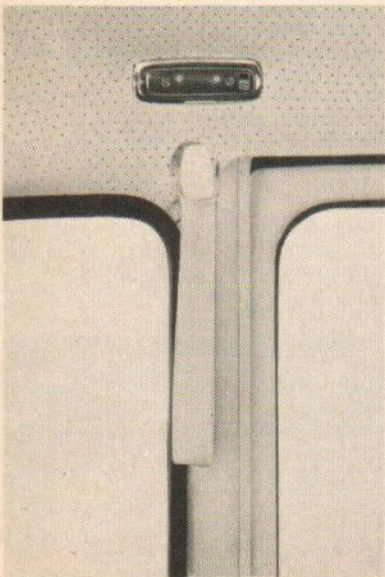
Taste nach hinten ziehen — Normalstellung

Beim Cabriolet ist der Innenspiegel durch Drehen um 180° auch in der Höhe verstellbar, so daß auch bei geöffnetem Verdeck gute Sicht nach hinten besteht.



Aschenbecher in der Armaturentafel

Zum Entleeren drücken Sie bitte die Blattfeder im Aschenbecher nach unten und ziehen ihn dann heraus.



Aschenbecher im Fondraum

Zum Entleeren drücken Sie den Aschenbecher etwas nach unten und nehmen ihn heraus. Den leeren Aschenbecher setzen Sie zuerst oben ein und schieben ihn dann ganz in das Gehäuse hinein. Der VW 1200 hat im Fondraum keinen Aschenbecher.

Innenbeleuchtung

Schalterstellungen:

- Oben — Innenbeleuchtung brennt nur bei geöffneter Wagentür
- Mitte — Innenbeleuchtung aus
- Unten — Innenbeleuchtung ein

Beim VW 1200 hat die Innenbeleuchtung nur zwei Schalterstellungen:

- Oben — Innenbeleuchtung ein
- Unten — Innenbeleuchtung aus

Beim Cabriolet ist die Innenbeleuchtung in den Spiegelhalter eingebaut. Die Schalterstellungen sind:

- Rechts — Innenbeleuchtung aus
- Mitte — Innenbeleuchtung ein
- Links — Türkontaktschalter

Halteschleife und Kleiderhaken

Der VW 1200 besitzt keine Halteschlaufen und Kleiderhaken.

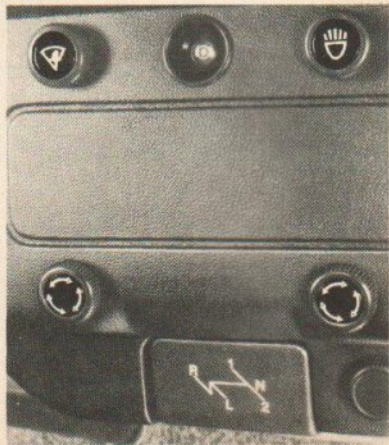
Frischbelüftung*

Die Frischluftmenge, die aus den Düsen auf der Oberseite der Armaturentafel austritt, ist durch die Drehknöpfe für jede Wagenseite getrennt regulierbar.

- Knöpfe linksherum drehen — Frischbelüftung öffnen
- Knöpfe rechtsherum drehen — Frischbelüftung schließen

Die Frischbelüftung ist abgestellt, wenn die Drehknöpfe — über den spürbaren Druckpunkt — ganz nach rechts gedreht werden.

Bei eingeschalteter Heizung strömt auch Warmluft aus diesen Düsen, so daß Frisch- und Warmluft beliebig gemischt werden können.



* außer VW 1200

Heizung

1. Regulierhebel für die Heizung

- Hebel nach oben — Heizung ein
Hebel nach unten — Heizung aus

Zur Entfrostung der Windschutzscheibe strömt Warmluft bei eingeschalteter Heizung einmal aus den beiden äußeren Düsen und außerdem aus der mittleren Entfrosterdüse oberhalb der Armaturentafel (4). Beim VW 1500 und VW 1300 liefern auch die dazwischenliegenden Frischluftdüsen (5) Warmluft zur Scheibenentfrostung.

Wenn Sie bei eingeschalteter Heizung eines der Drehfenster etwas öffnen, wird die Heizung wirksamer. Das Gebläse kann dann nämlich die Warmluft wesentlich leichter in den Innenraum drücken.

2. Regulierhebel für die Heizung im vorderen Fußraum

Beim VW 1500 und beim VW 1300 kann der Warmlufteintritt in den vorderen Fußraum für jede Wagenseite getrennt reguliert werden. Die Hebel befinden sich an den Austrittsöffnungen in den Unterholmen:

- Hebel nach hinten — auf
Hebel nach vorn — zu

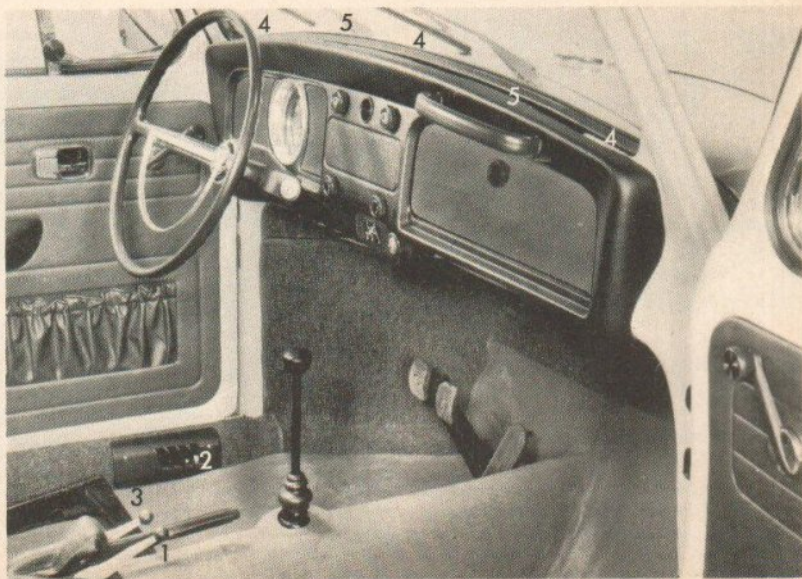
3. Regulierhebel für die Heizung im hinteren Fußraum

Mit diesem Hebel können Sie bei eingeschalteter Heizung den Warmlufteintritt in den hinteren Fußraum beeinflussen.

- Hebel nach oben — Warmluftklappen auf
Hebel nach unten — Warmluftklappen zu

Bei niedrigen Außentemperaturen empfiehlt es sich, die Warmluftklappen im hinteren Fußraum bei Fahrtbeginn zunächst verschlossen zu halten. Dadurch wird der Luftstrom an der Windschutzscheibe verstärkt und auch bei hoher Luftfeuchtigkeit ein Beschlagen der

Scheibe verhindert. Sobald die Windschutzscheibe frei ist, sollte die Fußraumheizung jedoch voll geöffnet werden, um eine möglichst schnelle und gleichmäßige Erwärmung des Innenraumes zu erzielen.



Kofferräume

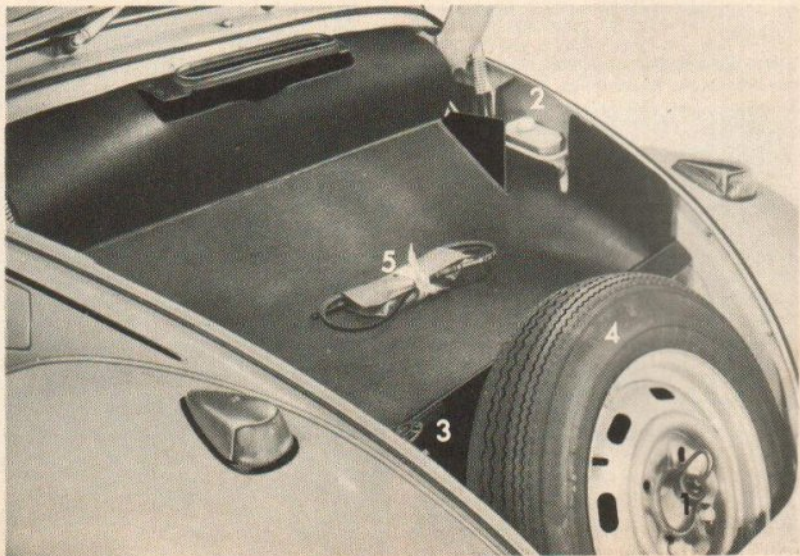
Ob Sie mit viel oder wenig Gepäck verreisen — bitte beladen Sie immer zuerst den vorderen Kofferraum, und zwar möglichst mit den schwereren Gepäckstücken. Günstige Gewichtsverteilung bedeutet gute Fahreigenschaften. Nutzen Sie die Möglichkeiten, die Ihnen Ihr Volkswagen durch seine beiden Kofferräume bietet!



Zum Entriegeln der Haube ist ein Hebel in den Handschuhkasten eingebaut:

Entriegeln — Hebel ziehen.

Die Haube springt unter Federdruck etwas auf und läßt sich ganz öffnen, wenn Sie den Knopf des Haubengriffes hineindrücken. Beim Schließen der Haube achten Sie bitte darauf, daß die Verriegelung hörbar einrastet.



1. Wasserbehälter für Scheibenwaschanlage

Der Behälter kann stets bis zum Überlaufen gefüllt werden — das zum Aufpumpen benötigte Luftpolster bleibt immer erhalten. Der erforderliche Luftdruck beträgt 3,0 atü.

Vergessen Sie bitte nicht, den Ventilschlauch stets wieder in die dafür vorgesehene Öffnung der Verschlussklappe des Behälters zu stecken, um Klappergeräusche des Ventils am Reserverad zu vermeiden.

Wir empfehlen, dem Wasser stets Scheibenreiniger beizufügen, denn klares Wasser genügt nicht, um die Windschutzscheibe schnell und intensiv zu reinigen. In entsprechend stärkerer Konzentration eignet sich der Scheibenreiniger im Winter auch als Frostschutzmittel. Die Bestellnummern finden Sie im Abschnitt „Wagenpflege“ auf Seite 35.

Auch Brennspritus kann als Frostschutzmittel verwendet werden. In diesem Fall ergibt eine Mischung von 1 Teil Spiritus und 3 Teilen Wasser Frostschutz bis etwa -12°C .

Brennspritus besitzt natürlich nicht die besondere Reinigungskraft des Scheibenreinigers.

2. Bremsflüssigkeitsbehälter

Er soll immer bis zu der umlaufenden Kante gefüllt sein. Sinkt der Flüssigkeitsspiegel im Fahrbetrieb mit der Zeit merklich unter diese Kante ab, so muß eine VW-Werkstatt das Bremssystem prüfen.

Bremsflüssigkeit ist hygroskopisch! Da ein zu hoher Wassergehalt in der Bremsflüssigkeit dem gesamten Bremssystem auf die Dauer nicht zuträglich ist, sollte die Bremsflüssigkeit etwa alle zwei Jahre erneuert werden. Anschließend ist die Bremsanlage wieder zu entlüften.

3. Wagenheber

Wie Sie ihn bedienen, finden Sie im Zusammenhang mit dem Radwechsel auf Seite 37.

4. Reserverad

Lassen Sie hin und wieder auch den Luftdruck des Reserverades prüfen. Es empfiehlt sich, den im Fahrbetrieb vorkommenden Höchstdruck von 2 atü zu wählen. Wenn Sie das Reserverad benötigen, ist es einfacher, überschüssige Luft abzulassen, als fehlende aufzupumpen.

5. Werkzeug und Zubehör

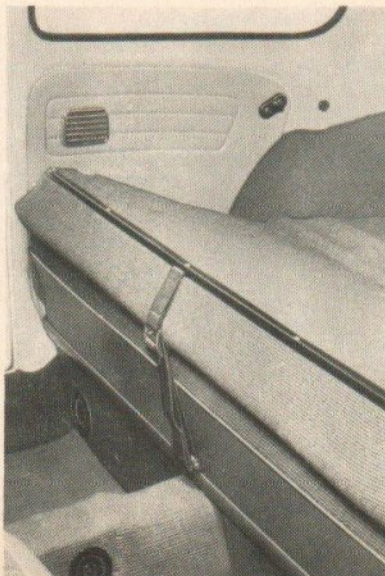
In der Werkzeutasche finden Sie:

- 1 Keilriemen (9,1 oder 9,5 mm X 900 mm)
- 1 Abziehhaken für Radzierkappen
- 1 Kombinationszange
- 1 Wechselschraubenzieher für Schlitz- und Kreuzschlitzschrauben
- 1 Maulschlüssel 8 mm und 13 mm
- 1 Doppelsteckschlüssel für Zündkerzen, obere Keilriemenscheibe und Radschrauben
- 1 Steckschlüssel 13 mm
- 1 Hebel für Steckschlüssel (wird auch als Betätigungsstange für den Wagenheber benutzt)

Hinterer Kofferraum

Der hintere Kofferraum ist gut zugänglich, wenn Sie vorher die Rückenlehne der Sitzbank nach vorn klappen. Dazu lösen Sie beim VW 1500 und VW 1300 die Lehnverriegelung, indem Sie an der Schlaufe ziehen, die sich seitlich an der Lehne befindet. Nach dem Zurückklappen ist die Lehne wieder automatisch gegen Vorklappen gesichert. Die Sitzbanklehne des VW 1200 ist an der rechten Seite mit einer Gummischlaufe gegen Vorklappen gesichert.

Wollen Sie große Gepäckstücke befördern, so können Sie bei der VW 1500- und VW 1300-Limousine die vorgeklappte Rückenlehne mit einem Gurt an der Auflageschiene der Sitzbank befestigen und haben auf diese Weise einen vergrößerten Kofferraum.



Cabriolet-Verdeck öffnen und schließen

Wenn die Sonne scheint, können Sie das Cabriolet-Verdeck mühelos allein öffnen — aber bitte nur in trockenem und sauberem Zustand, da scharfkantige Staubteilchen die Ursache für Verdeckschäden sein können.

Zuerst lösen Sie die beiden Hebel der Dachverschlüsse vorn über den Drehfenstern und legen das Verdeck zurück. Nun ziehen Sie den Verdeckbezug zusammen mit der Polster-Unterlage nach hinten aus den seitlichen Verdeckscheren heraus. Den Himmelbezug schieben Sie nach innen, damit er nicht in das Gestänge eingeklemmt werden kann, danach drücken Sie die Hebel der Dachverschlüsse nach unten. Bevor Sie die Verdeckhülle überziehen und mit den vorgesehenen Druckknöpfen befestigen, drücken Sie das Verdeck an beiden Seiten so weit nach unten, bis die Verdeckschnapper einrasten. Beim Überstreifen der Verdeckhülle drücken Sie gleichzeitig den Verdeckbezug an beiden Seiten nach oben, damit er einwandfrei von der Hülle aufgenommen wird — sonst gibt es Scheuerstellen.



Und wenn es regnet, wollen Sie Ihr Cabriolet-Verdeck ja wieder so schnell wie möglich schließen:

Nachdem Sie die Verdeckhülle abgenommen haben, drücken Sie das Verdeck leicht nach unten und hängen dabei die beiden Verdeckschnapper aus. Nun können Sie das Verdeck nach vorn klappen. Bitte setzen Sie sich in den Wagen und ziehen Sie das Verdeck an den nach vorn geklappten Hebeln der Dachverschlüsse auf den Rahmen der Windschutzscheibe herunter, bis die Fanghaken in ihre Aufnahmen schnappen. Wenn Sie jetzt noch die beiden Hebel der Dachverschlüsse nach hinten umlegen, ist das Verdeck verriegelt. Und nun noch ein Tip:

Öffnen und schließen Sie die hinteren Seitenfenster einmal, nachdem das Verdeck verriegelt worden ist, damit sich die Verdeckdichtungen richtig anlegen können und nicht verdrückt werden.

Vorbereitungen zur Fahrt

Sie fahren sorgloser, wenn Sie vor der Fahrt den Kraftstoffvorrat, die Bremsen, die Beleuchtung und — in regelmäßigen Abständen — den Ölstand im Motor sowie den Reifendruck prüfen.



Kraftstoffvorrat: Die Kraftstoffanzeige in der Armaturentafel arbeitet nur bei eingeschalteter Zündung (siehe auch Seite 12). Der Kraftstoffbehälter faßt etwa 40 Liter. Der Kraftstoffzufüllstutzen befindet sich, von einer Klappe verdeckt, an der rechten Fahrzeugseite über dem vorderen Kotflügel.

Zum Entriegeln der Klappe ziehen Sie an der Zugschlaufe rechts unter der Armaturentafel.

Die Bremsen sollten Sie unbedingt gleich zu Beginn der Fahrt durch Niederreten des Bremspedales prüfen. Hierzu zwei Hinweise:

1. Bedenken Sie bitte, daß jede Bremse einem gewissen Verschleiß unterliegt, der sich im Laufe der Zeit durch Vergrößerung des Pedalleerweges bemerkbar macht. Unter Umständen kann es deshalb auch zwischen den vorgesehenen Wartungsdiensten einmal notwendig werden, die Bremsen in einer VW-Werkstatt nachstellen zu lassen. Dies gilt besonders für Fahrzeuge, die häufig im Stadt- und Kurzstreckenverkehr oder sehr sportlich gefahren werden.

Bei Fahrzeugen mit Scheibenbremsen vorn — VW 1500 und VW 1300* — verändert sich der Pedalweg durch die automatische Nachstellung der vorderen Bremsbeläge im Fahrbetrieb nicht spürbar. Dafür erkennt man am Absinken des Flüssigkeitsspiegels im Bremsflüssigkeitsbehälter die Abnutzung der Beläge und damit die Notwendigkeit, das Bremssystem von einer VW-Werkstatt prüfen zu lassen.

2. Sollte sich der Pedalweg jedoch plötzlich vergrößern, kann ein Bremskreis der Zweikreis-Bremsanlage ausgefallen sein. Die Zweikreis-Bremskontrolleuchte* zeigt das durch Aufleuchten während des Bremsvorganges an. Sie können dann zwar noch bis zur nächsten VW-Werkstatt weiterfahren, müssen aber auf dem Weg dorthin mit verlängerten Bremswegen rechnen.



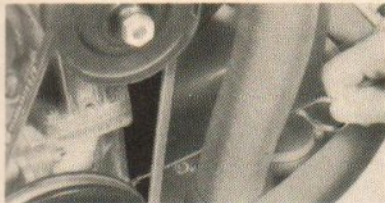
Die Zweikreis-Bremskontrolleuchte* prüfen Sie bitte von Zeit zu Zeit durch einen Druck auf das Lampengehäuse bei eingeschalteter Zündung. Sollte dabei die Glühlampe nicht aufleuchten, lassen Sie sie bitte auswechseln.

Die Beleuchtung umfaßt Scheinwerfer, Rückleuchten, Kennzeichenbeleuchtung, die Blinkanlage, die Rückfahrcheinwerfer* und die Bremsleuchten.

Bei eingeschalteter Zündung prüfen Sie bitte die Blinkanlage, die Bremsleuchten und die Rückfahrcheinwerfer. Den Ausfall einer Blinkleuchte erkennen Sie am Schnellerwerden oder Ausbleiben des Blinkimpulses der Kontrolllampe im Tachometer. Die Bremslichter müssen bei Betätigung der Fußbremse aufleuchten, die Rückfahrcheinwerfer brennen nur bei eingelegetem Rückwärtsgang — VW-Automatic: Wählhebel in Stellung „R“.

* Mehrausstattung auf Wunsch.

Der Ölstand soll zwischen den beiden Markierungen des Ölmeßstabes liegen und darf nie unter den unteren Strich absinken. Vor der Kontrolle ist der Stab abzuwischen.



Eine genaue Anzeige erhält man nur, wenn der Wagen auf einer waagerechten Fläche steht.

Falsch ist es auch, den Ölstand unmittelbar nach Abstellen des Motors zu prüfen, da das im Umlauf befindliche Motoröl wenigstens 5 Minuten braucht, um in das Kurbelgehäuse zurückzufließen.

Zum Nachfüllen wählen Sie immer ein Marken-HD-Öl für Ottomotoren. Es ist vorteilhaft, möglichst die gleiche Ölmarke zu verwenden, doch lassen sich Mischungen von HD-Ölen verschiedener Hersteller oft nicht vermeiden. Schäden am Motor sind deswegen nicht zu befürchten.

Erläuterungen über die zu verwendende Viskositätsklasse finden Sie auf Seite 47.

Richtiger Reifen-Luftdruck ist im Interesse der Fahrsicherheit unbedingt erforderlich.

Zu geringer wie auch zu hoher Luftdruck verkürzen die Lebensdauer der Reifen und wirken sich außerdem ungünstig auf die Straßelage des Fahrzeuges aus.

Obwohl die schlauchlose Bereifung Ihres Wagens den einmal gewählten Luftdruck lange beibehält, sollten Sie vor Antritt einer längeren Fahrt, mindestens aber einmal wöchentlich, den vorgeschriebenen Reifendruck an Ihrer Tankstelle prüfen lassen.

Sämtliche in Frage kommenden Luftdruckwerte finden Sie in der Tabelle auf Seite 56 sowie auf einem Schild in der Klappe für den Handschuhkasten.

Und noch zwei wichtige Hinweise:

1. Wenn überwiegend in staubreichen Gegenden gefahren wird, muß das Ölbadluftfilter häufiger geprüft werden — unter Umständen sogar täglich.

Wie das geschieht, ist auf Seite 52 beschrieben.

2. Fahren Sie Ihren Wagen nie mit abgeklemmter Batterie und achten Sie darauf, daß — umgekehrt — vor dem Schnellladen der im Fahrzeug befindlichen Batterie unbedingt beide Polanschlüsse abgenommen werden: Bei Nichtbeachtung dieser Hinweise besteht sonst die Gefahr, daß die elektronischen Bauteile der elektrischen Anlage beschädigt werden.

Motor anlassen

Bevor Sie den Zündschlüssel drehen, überzeugen Sie sich bitte davon, daß der Schalter in der Leerlaufstellung steht.

Bei Temperaturen über dem Gefrierpunkt oder bei noch warmem Motor treten Sie während des Anlassens das Gaspedal langsam durch. Bei sehr warmem Motor ist mit Vollgas zu starten — nicht „pumpen“!

Bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt oder bei kaltem Motor vor dem Anlassen Gaspedal einmal ganz durchtreten und langsam zurücknehmen, um die Startautomatik auszulösen. Dann Zündung einschalten und **sofort** starten. Kuppeln Sie bitte aus, damit der Anlasser nur den Motor durchzudrehen braucht.

Sobald der Motor läuft, lassen Sie bitte den Zündschlüssel los: Der Anlasser darf nicht mitlaufen.

Es ist falsch, den Motor im Leerlauf warmlaufen zu lassen — fahren Sie sofort los. Vermeiden Sie aber bitte hohe Drehzahlen, solange der Motor noch kalt ist.

Müssen Sie das Anlassen wiederholen oder bleibt der Motor während der Fahrt einmal stehen, kann erst wieder gestartet werden, wenn Sie zuvor die Zündung ausschalten: Die im Zündschloß eingebaute Anlaß-Wiederholersperre verhindert, daß der Anlasser bei laufendem Motor einspurt und dadurch beschädigt werden kann.

Die Kontrollampen, die beim Einschalten der Zündung im Tachometer aufleuchten, erlöschen nach dem Anlassen des Motors. Nur bei Fahrzeugen mit 1,2-Liter-Motor erlischt die rote Kontrollampe für Generator und Kühlung erst mit steigender Motordrehzahl.

Wenn die rote Kontrollampe für den Generator einmal während der Fahrt aufleuchtet, halten Sie bitte unbedingt an und prüfen Sie zunächst den Generator-Keilriemen. Bei gerissenem Keilriemen ist nämlich die Kühlung des Motors unterbrochen. Wie man den Keilriemen erneuert, ist auf der Seite 39 beschrieben.

Sollte der Generator aus anderen Gründen nicht mehr laden, so können Sie zwar noch weiterfahren, aber möglichst nur bis zur nächsten Werkstatt, denn sonst würde die Batterie bald ganz leer sein.

Leuchtet die rote Kontrollampe für den Öldruck während der Fahrt auf, müssen Sie unverzüglich anhalten, weil dann die Schmierung des Motors unterbrochen sein kann. Prüfen Sie bitte zunächst den Ölstand. Liegt eine andere Ursache für die Störung vor, so sollten Sie unbedingt fachmännische Hilfe in Anspruch nehmen.

Vorsicht beim Anlassen des Motors in geschlossenen Räumen! Vergiftungsgefahr!

Hinweise für eine gute Fahrt

Einfahrbeschränkungen gibt es für Volkswagen nicht — vom ersten Tag an können Sie Ihren Wagen voll ausfahren. Beachten Sie jedoch bitte die zulässigen Geschwindigkeitsbereiche für die einzelnen Gänge.

| | 1,5 l- Motor | 1,3 l- Motor | 1,2 l- Motor |
|--------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 1. Gang km/h | 0—25 | 0—25 | 0—25 |
| 2. Gang km/h | 15—55 | 10—50 | 10—50 |
| 3. Gang km/h | 30—90 | 30—85 | 30—80 |
| 4. Gang km/h | 50—125 | 45—120 | 45—115 |

Verlangen es die Verkehrsverhältnisse, einen Überholvorgang schnell beenden zu müssen, so können Sie kurzfristig auch einmal im 2. Gang bis 60 km/h und im 3. Gang bis 95 km/h beschleunigen. Allerdings kosten Vollgasbeschleunigungen erheblich mehr Kraftstoff. Wer weich und gleichmäßig, das heißt zügig fährt, hat die Wirtschaftlichkeit auf seiner Seite. Sehr schnelles, rasant-sportliches Fahren, häufiger Wechsel zwischen Vollgas und Bremse bedeutet, öfter tanken zu müssen — ganz abgesehen vom höheren Verschleiß der Reifen und der Bremsbeläge.

Besonders wirtschaftlich fahren Sie zwischen:

- 10 und 35 km/h im 2. Gang
- 30 und 55 km/h im 3. Gang und
- 50 und 95 km/h im 4. Gang.

Lassen Sie uns in diesem Zusammenhang auch von der Kupplung sprechen. Sie wird heute mehr denn je beansprucht. Ein geübter Fahrer läßt die Kupplung sowohl beim Anfahren als auch beim Schalten möglichst wenig schleifen. Er kuppelt beim Gangwechsel stets ganz aus, fährt in der Kolonne und im Stadtverkehr beim Abbiegen nicht mit schleifender Kupplung, sondern schaltet vorher in den entsprechenden Gang zurück und benutzt nie das Kupplungspedal als „Ruheplatz“ für den linken Fuß.

Volkswagen haben hervorragende Bremsen, die kürzeste Bremswege ermöglichen. Denken Sie aber bitte daran, daß der Bremsweg um ein Vielfaches der Geschwindigkeitszunahme ansteigt: Er ist beispielsweise bei 100 km/h viermal so lang wie bei 50 km/h. Bremsen Sie stets rechtzeitig und mit Gefühl — blockierte Räder verlängern den Bremsweg.

Wasser vermindert den Reibwert der Bremsbeläge. Besonders die Bremsscheiben der Scheibenbremsen können bei Wasserdurchfahrten — wie übrigens auch beim Wagenwaschen — naß werden. Sie werden zwar beim Bremsen durch die Reibwirkung der Beläge sofort getrocknet, trotzdem wird die volle Bremswirkung dadurch etwas verzögert einsetzen. Hinzu kommt die verminderte Haftung der Reifen bei Nässe. Auch daran können wir nichts ändern. Sie aber können sich gegen Gefahren schützen, wenn Sie stets ausreichenden Abstand halten — besonders bei Regen und auf glatter Straße. Sicherheit geht über alles!

Das wollten wir Ihnen als Voraussetzung für die richtige Bedienung Ihres Volkswagen und als Grundlage für eine gute Fahrweise mit auf den Weg geben.

Gute Fahrt!

Umgang mit der VW-Automatic*

Bei der Bedienung der VW-Automatic sind nur wenige Punkte zu beachten, die Sie kennen sollten, wenn Sie die Vorteile der Automatic auch wirklich ausnutzen wollen. Machen Sie sich bitte zunächst die folgenden drei Grundregeln zu eigen:



- 1 — Bei Ihrem Wagen mit VW-Automatic ist zwischen Motor und Getriebe ein „Drehmomentwandler“ eingebaut, der unter anderem als Anfahrkupplung dient.
Deshalb betätigen Sie bitte die Fuß- oder Handbremse, wenn Sie bei stehendem Fahrzeug einen Fahrbereich wählen. Das ist notwendig, weil der Drehmomentwandler auch bei Leerlaufdrehzahl die Kraftübertragung nicht ganz unterbricht. Der Wagen neigt dazu, sich langsam zu bewegen, er „kriecht“, und zwar um so stärker, je niedriger der eingelegte Fahrbereich oder je höher die Motordrehzahl ist.
- 2 — Zum Wählen der Fahrbereiche muß die Kraftübertragung zwischen Motor und Getriebe unterbrochen werden. Das geschieht durch eine Trennkupplung, die automatisch ausrückt, sobald Sie den Wählhebel in Richtung eines Fahrbereiches bewegen. Benutzen Sie den Wählhebel daher nur zum Wechseln eines Fahrbereiches. Wenn Sie ihn während der Fahrt anfassen und dabei unbeabsichtigt in Wählrichtung bewegen, können Sie bereits auskuppeln. Das würde zu einem plötzlichen Hochdrehen des unbelasteten Motors führen und beim Wiedereinkuppeln — sobald Sie den Wählhebel loslassen — die Trennkupplung stark beanspruchen.
- 3 — Vermeiden Sie bitte, beim Wählen eines anderen Fahrbereiches aus alter Gewohnheit zu „kuppeln“ und so versehentlich auf die Bremse zu treten: Ihr „VW-Automatic“ besitzt kein Kupplungspedal mehr. Dafür ist das Bremspedal wesentlich breiter, damit Sie — zum Beispiel beim Rangieren — auch einmal mit dem linken Fuß bremsen können.

* Mehrausstattung auf Wunsch für VW 1500, VW 1300 und VW 1200 mit 1300-ccm-Motor.

Die Fahrbereiche

Ihr „VW-Automatic“ hat drei Vorwärts- und einen Rückwärtsfahrbereich. Sie sind so abgestuft, daß Sie sehr schnell das Gefühl dafür bekommen, die Fahrbereiche richtig zu wählen und — in Anpassung an die jeweilige Verkehrssituation — auch auszunutzen.

Der Fahrbereich L — oder Lastbereich — wird nur ganz selten benötigt. Er dient zum Fahren an steilen Steigungen bei voll ausgelastetem Wagen oder mit Anhänger. Auch für besonders langsames Fahren in schwierigem Gelände ist dieser Fahrbereich zu empfehlen. Er reicht von 0 bis 55 km/h.

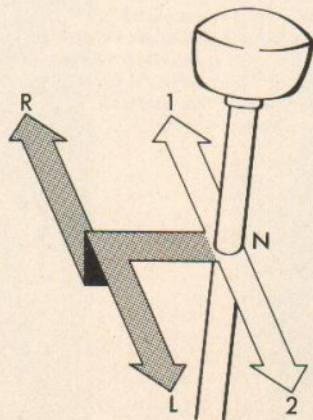
Der Fahrbereich 1 — Anfahr- und Beschleunigungsbereich — reicht von 0 bis etwa 90 km/h. Ferner empfiehlt er sich für dichten Stadtverkehr, mittlere Steigungen, langsame Kolonnenfahrten und immer dann, wenn es beim Überholen auf die größtmögliche Beschleunigung des Wagens ankommt.

Der Fahrbereich 2 ist der Normalfahrbereich, den Sie grundsätzlich auf freier Strecke wählen. Auch bei gut fließendem Stadtverkehr — also bei verhältnismäßig niedrigen Geschwindigkeiten — läßt sich Ihr „VW-Automatic“ angenehm in diesem Fahrbereich fahren.

Den Rückwärtsfahrbereich — R — legen Sie bitte wie gewohnt nur bei stehendem Fahrzeug ein. Dazu ist eine Sperre durch Niederdrücken des Hebels zu überwinden.

Der Wählhebel steht in Leerlaufstellung N immer zwischen den Fahrbereichen 1 und 2, die Sie am meisten benutzen. Zum Wählen der Fahrbereiche L oder R muß der Wählhebel zunächst nach links gedrückt werden.

Das Anlassen des Motors ist nur möglich, wenn der Wählhebel in Leerlaufstellung — N — steht. Im übrigen gelten auch für das Anlassen des „VW-Automatic“ die Hinweise auf Seite 24 dieser Betriebsanleitung.



Anfahren

Bevor Sie zum Anfahren einen Fahrbereich wählen, treten Sie bitte leicht auf die Fußbremse oder ziehen Sie die Handbremse an. Warum das notwendig ist, wissen Sie ja bereits. Das Anfahren geschieht normalerweise im Fahrbereich 1, also:

Handbremse anziehen oder Fußbremse leicht betätigen

Wählhebel nach vorn in die Stellung 1 legen und sofort wieder loslassen

Bremse lösen und Gas geben

Wenn Sie gern ruhig und ausgeglichen fahren — Sie sparen damit Kraftstoff —, empfehlen wir Ihnen, schon bald nach dem Anfahren — etwa bei 30—40 km/h — den Fahrbereich 2 zu wählen. Das ist ganz einfach:

Gas wegnehmen

Wählhebel in die Stellung 2 legen und wieder Gas geben.

Sie können in diesem Fahrbereich praktisch alle Geschwindigkeiten bis hinunter zum Schritt-Tempo fahren. Der Drehmomentwandler des Getriebes wandelt stufenlos die vom Motor abgegebene Leistung und paßt sie der jeweiligen Fahrsituation an.

Wenn Sie gern sportlich fahren und das volle Beschleunigungsvermögen Ihres Wagens ausnutzen wollen, können Sie den Fahrbereich 1 ohne weiteres bis 90 km/h ausfahren und erst dann den Fahrbereich 2 wählen: Allerdings kostet diese Fahrweise auch etwas mehr Kraftstoff.

**„Fahren Sie 15 Minuten bis Tabuk,
und Sie werden Sadad El-Fahkiry treffen.
Und seinen VW-Service.“**



Von VW sind in der ganzen Welt zwei Dinge gleich gut.
Der Volkswagen. Und der Volkswagen-Service.
Beides bekommen Sie in Ihrem Land. Überall, wo das
VW-Zeichen anzeigt, daß ein autorisierter VW-Betrieb für Sie
bereitsteht.

Aber der VW-Service kennt keine Grenzen.

Falls Ihr Volkswagen ein Globetrotter ist — es gibt
8947 VW-Betriebe auf der ganzen Welt. Ist das nicht
beruhigend?



**Sie drücken die „Schulbank“ bei VW.
Damit Sie sich überall auf der Welt mit Ihrem VW
sicher wie zu Hause fühlen.**



Jedes Jahr werden 44 000 Fachleute in VW-Kundendienstschulen ausgebildet. Mechaniker, Meister und KD-Berater aus aller Welt. In kleinen Gruppen zu 8 oder 10 Mann lernen sie die modernsten Arbeitsmethoden kennen.

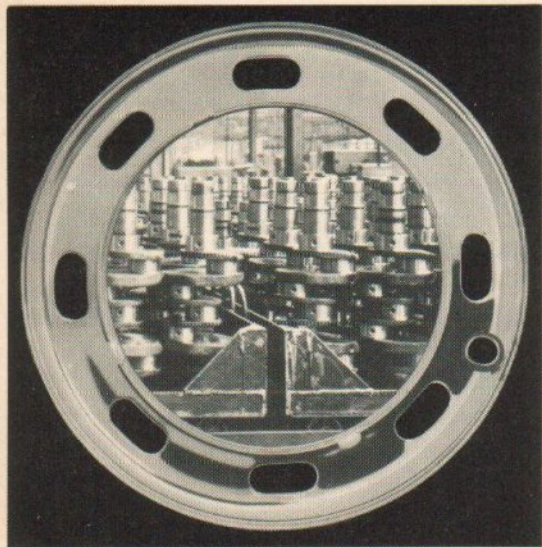
Alle 3 oder 4 Jahre frischen sie ihre Kenntnisse in einem Wiederholungskurs auf.

Fazit dieser Schulung: Präzision bei Instandsetzungsarbeiten — und kürzere Arbeitszeit.

Denn als VW-Werkstatt genügt es nicht, nur Qualität zu liefern. Sie liefert sie auch zu vernünftigen Preisen.



**Im VW-Betrieb bekommen Sie
Original-Volkswagen-Ersatzteile,
Original-Volkswagen-Austauschteile,
Original-Volkswagen-Zubehör.
Und alles mit Gewährleistung.**



Original-Volkswagen-Ersatzteile sind die echten Ersatzteile für Ihren VW.

Original-Volkswagen-Austauschteile auch.

Was sie unterscheidet? Der Preis. Original-Volkswagen-Austauschteile sind billiger. Oft 50 % und mehr. Weil wir die alten Teile dafür in Zahlung nehmen und aufbereiten.

Auch Original-Volkswagen-Zubehör ist von VW getestet und erprobt.

Sie erhalten auf alles die gleiche Gewährleistung wie auf jedes Teil am fabrikneuen VW: bis zu 10 000 km oder 6 Monate.

VW legt Wert auf Qualität. Sie auch?



**Mancher hätte Sie jetzt gern als Kunde.
Aber nicht jeder ist gut genug
für Ihren VW.**



Wer nicht von VW autorisiert ist, kann Ihnen vieles nicht bieten, was beim VW-Kundendienst selbstverständlich ist. Zum Beispiel das bewährte VW-Wartungssystem. Geschulte Mechaniker mit Spezialwerkzeugen. Rationelle Arbeitsmethoden, die das Volkswagenwerk entwickelt hat. Kurz — die wirtschaftliche Art, Ihren VW topfit und betriebssicher zu halten. Jahr um Jahr. Und damit Sie sicher gehen: Vor jeder autorisierten VW-Werkstatt steht das VW-Zeichen.



Anhalten

Nehmen Sie das Gas weg und bremsen Sie den Wagen ab. Behalten Sie bitte den Fuß leicht auf der Bremse oder ziehen Sie die Handbremse an, damit der Wagen nicht kriecht. Zum Anfahren brauchen Sie nur wieder Gas zu geben. Wenn der Wagen nicht voll besetzt ist und Sie nicht gerade an einer Steigung halten mußten, können Sie auch durchaus im Fahrbereich 2 anfahren. Im Fahrbereich 1 ist die Beschleunigung natürlich besser.

Bergfahrten

Wenn die Bremskraft des Motors ausgenutzt werden soll, ist wie bei konventionellen Schaltgetrieben die jeweils kleinere Fahrstufe zu wählen.

Parken

Beim Parken ist zu beachten, daß der stehende Wagen nicht durch einen eingelegten Fahrbereich gegen Wegrollen gesichert werden kann.

Ziehen Sie beim Parken also grundsätzlich die Handbremse an.

Rangieren

Zum Rangieren benutzen Sie am besten den Rückwärts- und den Fahrbereich L. Denken Sie bitte daran, daß der Rückwärtsfahrbereich nur bei stehendem Fahrzeug und bei Leerlaufdrehzahl des Motors gewählt werden darf.

Warnlampe im Tachometer

Wenn Sie einmal längere Zeit unter hoher Belastung — zum Beispiel langsames Kolonnenfahren mit Anhänger am Berg — fahren müssen, kann die rote Warnlampe im Geschwindigkeitsmesser aufleuchten (siehe

auch Seite 12). Sie zeigt damit an, daß sich die Temperatur der Wandlerflüssigkeit stärker erhöht hat. Um die Wandlerflüssigkeit intensiver zu kühlen, müssen Sie in den nächst niedrigeren Fahrbereich zurückwählen. Die Lampe wird dann bald darauf wieder verlöschen. Wenn jedoch im Fahrbereich L die Warnlampe nicht ausgeht, halten Sie bitte bei nächster Gelegenheit an — der Drehmomentwandler könnte sonst durch Überhitzung Schaden nehmen. Die Temperatur der Wandlerflüssigkeit wird jedoch schnell zurückgehen, wenn man den Motor mit erhöhter Leerlaufdrehzahl weiterlaufen läßt.

Anhängerbetrieb und Abschleppen

Ist mit dem „VW-Automatic“ uneingeschränkt möglich. Mit dieser zusätzlichen Belastung sollte man aber möglichst nur im Fahrbereich L anfahren und ebenfalls an Steigungen rechtzeitig zurückwählen.

Anschleppen

Sollte der Motor Ihres „VW-Automatic“ wider Erwarten einmal nicht anspringen, so können Sie den Wagen mit einer Geschwindigkeit von etwa 25 km/h anschleppen lassen. Wählen Sie dazu den Fahrbereich L.

Anschieben ist nicht möglich, weil der Kraftschluß des Drehmomentwandlers im Schrittempo nicht ausreicht.

Eine 8-Ampere-Schwebesicherung, die das Steuerventil der „Automatic“ extra absichert, befindet sich im Motorraum, und zwar an einem Haltewinkel neben der Zündspule. Wenn diese Sicherung einmal durchgebrannt ist, lassen sich die Fahrbereiche nicht mehr wählen.

Winterbetrieb

Im Winter werden Sie besonders die Luftkühlung und die Heizung Ihres Wagens schätzen lernen. Sorglos können Sie ihn schneidender Kälte aussetzen! Sein luftgekühlter Motor ist immer startbereit und sorgt schnell für eine gleichmäßige Erwärmung des Innenraumes.

Versuchen Sie aber bitte unter keinen Umständen, die Kühlung und damit die Heizung Ihres Wagens durch Abdecken der Luftschlitze im Wagenheck zu beeinflussen. Die Luftschlitze müssen unbedingt frei bleiben, damit die Zufuhr von Frischluft für Vergaser und Kühlgebläse nicht gestört wird.

Reifen mit abgefahrenem Profil können vor allem im Winter gefährlich werden. Sorgen Sie daher rechtzeitig für Ersatz! Winterreifen verlieren weitgehend ihre Wintertauglichkeit, wenn das Profil bis zu 4 mm abgefahren ist.

Besonders griffiges Profil mit guter Bodenhaftung bei Matsch und Schnee haben M+S-Reifen. Noch vorteilhafter sind M+S-Eisreifen, die die Fahrsicherheit bei Schneeglätte und Glatteis wesentlich erhöhen. Winterreifen sind grundsätzlich an allen vier Rädern zu fahren.

Auch bei der Montage von Winterreifen darf die vorgeschriebene Karkassenfestigkeit nicht unterschritten werden. Bitte achten Sie daher beim Kauf von Winterreifen immer auf die PR-Angabe auf der Reifenflanke.

Die spezifischen Eigenschaften der Winterreifen werden verbessert, wenn der Luftdruck um 0,2 atü über den jeweils gültigen Luftdruck

für Normalreifen erhöht wird. Diese 0,2 atü schließen jedoch die empfohlene Luftdruckerhöhung für Autobahnfahrt mit ein. Neue M+S-Eisreifen sollen zunächst bei mäßiger Geschwindigkeit eingefahren werden, damit sich die Spikes richtig einlagern.

Allgemein gilt: Winterreifen haben nur dann echte Vorteile, wenn wirklich winterliche Straßenverhältnisse vorliegen. Aus Gründen der Fahrsicherheit empfiehlt es sich, mit Winterreifen — gleich welcher Art — die Höchstgeschwindigkeit des Wagens nicht voll auszunutzen. Auch bei schneefreien, nassen und trockenen Straßen können Sie von ihnen nicht die gleiche Bodenhaftung erwarten, wie von einer Normalbereifung. Außerdem unterliegen sie unter diesen Bedingungen besonders bei hohen Geschwindigkeiten einem wesentlich stärkeren Verschleiß.

Gürtelreifen bewähren sich auch im Winter. Wenn keine extremen Winterbedingungen vorliegen, können sie eine M+S-Bereifung zu meist ersetzen. M+S- und M+S-Eisreifen in Gürtelbauart haben dagegen optimale Winter-eigenschaften. Die für normale Winterreifen empfohlene Luftdruckerhöhung um 0,2 atü ist auch für Winter-Gürtelreifen gültig.

Schneeketten: Es sollen nur feingliedrige Spurketten verwendet werden, die an der Reifenfläche und an den Innenseiten der Reifen nicht mehr als 15 mm einschließlich Kettenschloß auftragen. Schneeketten aus dem Original-VW-Zubehörprogramm erfüllen diese Voraussetzungen.

Im Gegensatz zu Winterreifen brauchen Schneeketten im allgemeinen nur auf die Antriebsräder aufgelegt zu werden. Sind Schneeketten ausnahmsweise auch einmal an den Vorderrädern erforderlich, sollte auf den vollen Lenkeinschlag verzichtet werden, um ein mögliches Anstreifen der Ketten im Radhaus zu vermeiden. Das gilt besonders bei Verwendung von Schneeketten auf Winterreifen. Beim Befahren längerer schneefreier Strecken sollen die Ketten abgenommen werden. Dort haben sie keinen Sinn, beschädigen die Reifen und sind schnell zerstört.

Das Motoröl der Viskositätsklasse SAE 30 wird bei Temperaturen nahe dem Gefrierpunkt sehr zähflüssig, so daß das Anspringen des Motors erschwert wird. Sobald mit winterlichen Temperaturen zu rechnen ist, soll daher rechtzeitig anläßlich eines Ölwechsels ein dünnflüssigeres Motoröl eingefüllt werden. Nähere Einzelheiten über die zu verwendende Viskositätsklasse finden Sie auf Seite 47.

Falls Sie Ihren Volkswagen im Winter nur auf kurzen Strecken und im Stadtverkehr fahren, so empfehlen wir Ihnen, den Ölwechsel ausnahmsweise in 2500-km-Abständen vorzunehmen. Legen Sie aber unter diesen Bedingungen nur wenige hundert Kilometer im Monat zurück, so ist es ratsam, das Öl alle 6 bis 8 Wochen wechseln zu lassen. In der übrigen Jahreszeit sind diese Maßnahmen überflüssig und unwirtschaftlich. In Gebieten mit arktischem Klima, also bei Temperaturen etwa ab -25°C , soll das Öl alle 1250 km gewechselt werden.

Das Getriebeöl SAE 90 kann man im allgemeinen ganzjährig fahren. Nur in Gebieten mit überwiegend winterlichen Außentemperaturen ist es erforderlich, das dünnere Getriebeöl der Viskositätsklasse SAE 80 zu verwenden.

In Gebieten mit arktischen Temperaturen nur unter -25°C kann in das Getriebe ATF (Automatic Transmission Fluid) eingefüllt werden. Bei ansteigenden Temperaturen ist das ATF unbedingt wieder durch Getriebeöl SAE 80 oder SAE 90 zu ersetzen.

Die Batterie läßt mit sinkender Außentemperatur nicht nur in der Kapazität nach, sie wird vor allen Dingen in der kalten Jahreszeit auch wesentlich stärker beansprucht. Ganz abgesehen von dem höheren Stromverbrauch beim Anlassen und dem häufigeren Fahren mit Licht, werden gerade im Winter vielfach elektrische Zusatzgeräte, die sehr viel Strom aufnehmen, eingeschaltet — zum Beispiel Heizscheiben oder Standheizungen. Eine tief ausgekühlte Batterie, wenn sie obendrein nicht gut geladen ist, hat schließlich nur noch einen Bruchteil der Startleistung einer Batterie bei normaler Temperatur. Besonders wenn Sie nur kurze Strecken oder im Stadtverkehr fahren, ist es daher ratsam, die Batterie im Winter hin und wieder zusätzlich aufladen zu lassen. Vor dem Schnellladen der im Fahrzeug befindlichen Batterie sind beide Polanschlüsse abzunehmen, damit die elektronischen Bauteile der elektrischen Anlage nicht beschädigt werden können. Nähere Hinweise finden Sie auf der Seite 45.

Die Zündkerzen dürfen vor allem während der kalten Jahreszeit keinen zu großen Elektrodenabstand haben. Er soll normalerweise 0,7 mm betragen.

Das Fahrgestell ist im Winter ganz besonderen Beanspruchungen ausgesetzt. Vor allem werden in immer stärkerem Maße Chemikalien zum Abtauen der Straßen verwendet, denen auf die Dauer auch eine sehr widerstandsfähige Lackierung nicht standhalten kann. Die Unterseite Ihres Volkswagens ist deshalb zusätzlich durch einen Wachs-Unterbodenschutz gegen Witterungseinflüsse geschützt. Es empfiehlt sich, diesen Schutzfilm zu Beginn des Winters zu prüfen und durch Nachspritzen ausbessern zu lassen, wenn die volle Schutzwirkung erhalten bleiben soll. Ölhaltige Korrosionsschutzmittel sollten auf die wachsgeschützte Fahrzeugunterseite nicht aufgetragen werden.

Türschlösser können einfrieren, wenn zum Beispiel beim Waschen Wasser in den Schließzylinder gelangt. Der Wasserstrahl sollte da-

her nicht direkt auf das Schloß gerichtet werden. Noch besser ist es, das Schlüsselloch vorher abzudecken.

Ein eingefrorenes Türschloß läßt sich ohne Schwierigkeiten — auch bei starkem Frost — mit Hilfe des Türschloß-Enteisers aus dem VW-Pflegemittelangebot auftauen. Dieses Mittel enthält konservierende Bestandteile, so daß auch bei häufigem Gebrauch der Schließzylinder nicht angegriffen wird. Auch für die Lackierung ist es unschädlich.

Kunststoff-Flasche Türschloß-Enteiser (100 ccm) 000 096 106
Türschloß-Enteiser-Spray 000 096 107
(16 ccm — Taschenformat)
Nachfüllpackung für 000 096 107 . 000 096 108
(300 ccm)

Vereiste Scheiben werden mit unserem Entfroster-Spray besprüht. Nach kurzer Einwirkdauer läßt sich auch stärkster Eisbelag mühelos abwischen.

Entfroster-Spray (300 ccm) 000 096 109

Sehr nützlich kann es sein, wenn man während des Winters einen Spaten oder eine Schaufel mit kurzem Stiel — zum Freischaufeln —, einen Handfeger — zum Abkehren des Schnees — und einen Kunststoffschaber — zum Abkratzen vereister Scheiben — im Wagen hat.

Anhängerbetrieb

Allgemeine Hinweise für das Fahren mit einem Anhänger

Der Anhängerbetrieb stellt in jedem Falle hohe Anforderungen an den Zugwagen: Aufbau, Fahrwerk, Kupplung und Bremsen werden besonders beansprucht.

Damit Ihr Volkswagen nicht überfordert wird, beherzigen Sie bitte folgende Hinweise und Fahrregeln, die nicht zuletzt auch der Fahr-sicherheit dienen:

- Die maximalen Anhängelasten dürfen nicht überschritten werden.
- Die Anhängervorrichtung muß nach den Richtlinien des Volkswagenwerkes montiert sein. Anhängervorrichtungen, die als Original-VW-Zubehör in einer VW-Werkstatt eingebaut werden, erfüllen diese Voraussetzungen. Andernfalls werden den Anhängervorrichtungen genaue Einbauanleitungen mitgegeben.
In Deutschland muß auch der Einbau einer typegeprüften Anhängervorrichtung in die Kraftfahrzeugpapiere eingetragen werden.
- Der Auflagedruck der Anhängedachsel auf den Kugelkopf der Anhängervorrichtung muß 25—40 kg betragen. Die zulässige Hinterachslast darf hierdurch aber nicht überschritten werden.
- Ein zweiter Außenspiegel ist fast immer erforderlich. Ist der Anhänger breiter als der Zugwagen, müssen beide Außenspiegel an Auslegern befestigt sein. Sie sollten am besten teleskopartig verstellbar sein, damit der Blick nach hinten jederzeit möglich ist.
- Fahren Sie stets mit mäßiger Geschwindigkeit. In Deutschland ist die Höchstgeschwindigkeit bei Anhängerbetrieb ohnehin auf 80 km/h begrenzt.
- Verwenden Sie nur Reifen mit gutem Profil. Achten Sie auch auf den richtigen Luftdruck. Wählen Sie stets die Luftdrücke für volle Belastung. Die Reifen des Anhängers müssen unbedingt den gleichen Luftdruck haben.
- Schonen Sie die Kupplung des Zugwagens. Geben Sie beim Anfahren nur soviel Gas wie unbedingt nötig und lassen Sie die Kupplung nicht unnötig schleifen.
- Bremsen Sie rechtzeitig und möglichst sanft. Üben Sie das richtige Bremsen bei einem Anhänger mit Auflaufbremse: Zuerst sanft anbremsen, dann zügig abbremsen. So vermeiden Sie Bremsstöße, die durch blockierte Anhängerräder entstehen können.
- Schalten Sie rechtzeitig zurück — sowohl bei Bergauf- als auch bei Bergabfahrten.
- Anhängerbetrieb ist immer mit erhöhtem Kraftstoffverbrauch verbunden. Das größere Transportgewicht und der wesentlich höhere Roll- und Luftwiderstand des Gespanns verlangen vom Motor mehr Leistung, mehr Leistung aber bedeutet höheren Verbrauch!
- Auch mit Anhänger bewältigt Ihr VW bei entsprechender Fahrweise jede normale Straßensteigung. Verlangen Sie dabei aber nichts Unmögliches. Die maximale Steigfähigkeit in den Gängen gilt für eine Besetzung mit 2 Personen — jedoch ohne Anhänger! Je nach Anhängergewicht sind mehr oder weniger große Abstriche von diesen Werten die natürliche Folge-rung!
- Natürlich ist es auch, daß sich die Motorleistung bei Bergfahrten mit zunehmender Höhe verringert, eine Folge der abnehmenden Luftdichte! Das zulässige Gewicht eines gebremsten Anhängers sollte deshalb — z. B. bei Paßfahrten im Hochgebirge — nicht voll ausgenutzt werden.

Anhängerbetrieb mit dem VW-Automatic

Die VW-Automatic bietet gerade für das Fahren mit Anhänger viele Vorteile, die z. B. beim Anfahren mit dem schweren Gespann, aber auch beim Fahren am Berg und im Kolonnenverkehr zur Geltung kommen.

Durch den Drehmomentwandler werden bei sachgemäßer Bedienung Anfahrtrücke völlig vermieden. Außerdem treten während der Fahrt und beim Wählen der Fahrbereiche keine Schaltrücke auf — Motor, Kraftübertragung und die Reifen der Antriebsräder werden geschont. Im Abschnitt „Umgang mit der VW-Automatic“ auf der Seite 26 finden Sie auch nähere Hinweise über den Anhängerbetrieb, die Sie beachten sollten.

Für das Fahren mit dem Anhänger in den Bergen möchten wir hier noch ein paar Ratschläge geben, die dazu angetan sind, die Fahrsicherheit zu erhöhen und das Getriebe zu entlasten:

Die Flüssigkeit im Drehmomentwandler kann zu heiß werden, wenn beim Anfahren und im Fahrbetrieb ein Fahrbereich gewählt wird, der zu starkem Schlupf führt.

Eine Überhitzung tritt dagegen nicht ein, wenn Sie

- grundsätzlich im Fahrbereich L anfahren (Fahrbereich 1 erst einlegen, wenn mindestens 35 km/h erreicht sind),
- während der Fahrt beim Aufleuchten der Warnlampe im Tachometer sofort in den nächst niedrigeren Fahrbereich zurückwählen.

- **Richtig ist es**, bei langen Bergabfahrten den Fahrbereich L zu wählen, um die Bremswirkung des Motors auszunutzen und damit die Radbremsen zu entlasten.

- **Falsch ist es**, das Gespann am Hang bei eingelegtem Fahrbereich längere Zeit durch Gasgeben am Zurückrollen zu hindern, es sozusagen in der „Schwebe“ zu halten — anstatt die Hand- oder Fußbremse zu benutzen. Grund: Durch längeren starken Schlupf im Drehmomentwandler würde sich das ATF übermäßig erhitzen, so daß es zu Dichtungsschäden im Getriebe kommen kann.

Wagenpflege

Bestechender Glanz, außerordentliche Witterungsbeständigkeit, hohe Schlagfestigkeit und damit eine lange Lebensdauer sind die hervorstechenden Merkmale der Lackierung Ihres Wagens.

Aber auch der beste Lack muß regelmäßig und sachkundig gepflegt werden, wenn er über Jahre hinaus sein gutes Aussehen behalten soll. Das wird verständlich, wenn Sie sich einmal überlegen, welchen Beanspruchungen die Lackierung ausgesetzt ist:

Grelles Sonnenlicht, kalte Regengüsse, Industrieabgase, Ruß, Staub und Schmutz wirken in immer wiederkehrendem Wechsel auf den Lack ein. In der kalten Jahreszeit werden alle äußeren Fahrzeugteile durch die extremen klimatischen Bedingungen und aggressiven Streusalzlösungen noch stärker beansprucht. Wir empfehlen daher, den Wagen in dieser Zeit in etwas kürzeren Zeitabständen, als es sonst üblich ist, zu pflegen.

Jede VW-Werkstatt hält alle zur Volkswagen-Pflege vorgesehenen Mittel für Sie bereit. Diese Pflegemittel wurden von uns erprobt und speziell für den Volkswagen ausgewählt. Die Bestell-Nummern entnehmen Sie bitte unseren Pflegehinweisen.

Waschen

Wagen mit klarem Wasser von oben nach unten abwaschen — aber nicht in der Sonne!

Schwamm dabei oft gründlich ausspülen, um Kratzspuren auf dem Lack zu vermeiden.

Genügt klares Wasser zum Schmutzlösen nicht, „Wasch-Shampoo“ dem Waschwasser zusetzen und mit Schwamm oder weicher Waschbürste auftragen.

Danach Wagen gründlich mit Wasser nachspülen und abledern.

Kanister Wasch-Shampoo . . . 000 096 111
(150 ccm)

Kanister Wasch-Shampoo . . . 000 096 112
(250 ccm)

Waschschwamm 000 096 151

Waschleder 000 096 155

Auto-Waschbürste 000 096 157

Waschhandschuh 000 096 153

Konservieren

So oft wie möglich! Dadurch kann verhindert werden, daß sich Schmutz auf der Lackoberfläche festsetzt und Industriestaub in den Lack eindringt.

Entweder nach dem Wagenwaschen „Lack-konservierer“ auftragen und blankreiben oder einfach regelmäßig „Waschkonservierer“ dem zweiten Waschwasser beifügen. Fahrzeug damit nachwaschen und abledern.

Kanister Lackkonservierer . . . 000 096 011
(250 ccm)

Kanister Lackkonservierer . . . 000 096 012
(1000 ccm)

Kanister Waschkonservierer . . . 000 096 121
(150 ccm)

Kanister Waschkonservierer . . . 000 096 122
(250 ccm)

Polieren

Nur, wenn Lackierung unansehnlich geworden ist und mit Konservierungsmitteln kein Glanz mehr erzielt wird.

Nach der Behandlung mit „Lack-Politur“ Wagen konservieren.

Beim Polieren mit „Lack-Pflege“ erübrigt sich das Konservieren.

Kanister Lack-Politur (250 ccm) 000 096 001

Kanister Lack-Politur (1000 ccm) 000 096 002

Tube Lack-Pflege (210 g) . . . 000 096 021

Beutel Polierwatte (200 g) . . . 000 096 161

Beutel Polierwatte (500 g) . . . 000 096 162

Lackschäden ausbessern

Kleine Lackschäden, wie Kratzer, Schrammen oder Steinschläge, sofort mit Original-VW-Lackstift oder -Sprühdose ausbessern, bevor sich Rost ansetzt. Ein Klebeschild im Reservieraum nennt die Farbbezeichnung und Farbnummer der Originallackierung des Wagens.

Industriestaub entfernen

Wenn notwendig, Lackflächen möglichst bald mit „Industriestaub-Entferner“ behandeln.

„Industriestaub-Entferner“ muß nach dem Einwirken gründlich abgespült werden!

Besonders auf Fugen, Falze usw. achten.

Flasche Industriestaub-Entferner . 000 096 091
(500 ccm)

Teerflecke entfernen

Wenn notwendig, Lackfläche möglichst bald mit „Teerentferner“ behandeln. Nach der Behandlung Reste des Teerentferners mit Waschmittellösung (Wasser und Wasch-Shampoo) abspülen.

Kanister Teerentferner (150 ccm) 000 096 051

Kanister Teerentferner (250 ccm) 000 096 052

Insektenreste entfernen

Festgetrocknete Insekten mit „Insektenentferner“ vom Lack lösen.

Behandelte Lackflächen nachwaschen. Verschmutzte Windschutzscheibe mit „Insektenschwamm“ bearbeiten.

Tube Insektenentferner (80 g) . . 000 096 081

Insektenschwamm 000 096 083

Parken unter Bäumen

Wagen, die im Sommer unter Bäumen geparkt werden, zeigen sich oft über und über mit

klebrigen Tröpfchen gesprenkelt. Diese Flecke lassen sich verhältnismäßig leicht mit einer Lösung aus Wasch-Shampoo entfernen, wenn die Behandlung nicht zu lange hinausgezögert wird. Eine Nachbehandlung der gereinigten Flächen mit Lack-Konservierer ist in jedem Fall zu empfehlen.

Chromteile pflegen

Vor jeder Behandlung mit Pflegemitteln sollen die Chromteile unbedingt abgewaschen und vollkommen trocken sein. Flecke und Beläge mit „Chromputz aus der Tube“ abreiben.

„Chromschutz aus der Tube“ enthält Konservierungsmittel: Es reinigt und schützt also gleichzeitig die Chromteile vor weiteren Witterungseinflüssen.

„Chromschutz flüssig“ kommt in Frage, wenn Chromteile längere Zeit vor Korrosion geschützt werden sollen. Möglichst mit Sprühpistole auftragen. „Entkonservierer für Chromschutz“ entfernt diesen Schutzfilm mühelos.

Tube Chromputz (80 g) 000 096 061

Kanister Chromschutz (500 ccm) 000 096 063

Tube Chromschutz (80 g) . . . 000 096 067

Kanister Entkonservierer für

Chromschutz (500 ccm) 000 096 167

Zum Auftragen von „Chromschutz flüssig“ und Entkonservierer empfehlen wir, die Sprühpistole 000 096 064 zu verwenden.

Kunstleder reinigen

Bei leichter Verschmutzung mit weichem Lappen oder Bürste säubern. Bei stärkerer Verschmutzung von luftdurchlässigem Kunstleder „Kunststoff- und Textilreiniger flüssig“ mit saugfähigem, farblosem Tuch auftragen. Behandelte Flächen nach der Reinigung mit weichem Lappen trockenreiben. Luftundurchlässige Kunststoffe können mit Reinigungspaste gesäubert werden.

Kunststoffreiniger-Paste (200 g) 000 096 071

Kunststoff- und Textilreiniger
flüssig (500 ccm) 000 096 072

Stoffpolsterung reinigen

Mit Staubsauger absaugen oder mit einer nicht zu weichen Bürste abbürsten. Flecke oder starke Verschmutzungen lassen sich mit „Kunststoff- und Textilreiniger flüssig“ entfernen:

Dabei sauberen, farblosen Lappen mit dem Reiniger anfeuchten und Fleck durch kreisförmiges Reiben von außen nach innen auflösen.

Kunststoff- und Textilreiniger
flüssig (500 ccm) 000 096 072

Das Cabriolet-Verdeck braucht keine besondere Pflege. Es ist jedoch wichtig, daß der Kunststoffbezug rechtzeitig und regelmäßig gereinigt wird. Verschmutzungen und Flecke lassen sich am besten mit unseren Reinigern

für Kunststoffe entfernen. Farbverdünner, chlorhaltige Fleckenwasser oder ähnliche Mittel sind ungeeignet, da sie das Kunststoff-Material angreifen.

Die Drehpunkte der Verdeckscheren werden bei Bedarf von Staub und Schmutz gereinigt und mit einem Tropfen Öl versehen. Anschließend empfiehlt es sich, die Gelenke sorgfältig abzuwischen, damit das Verdeck nicht durch her austropfendes Öl verschmutzt wird.

Reibungsgeräusche, die zwischen den seitlichen Fensterrahmen des Cabriolets und den Gummiprofilen auftreten können, lassen sich durch Einreiben mit Talkum oder Glycerin beseitigen.

Fensterscheiben reinigen

Normalerweise mit Schwamm und lauwarmem Wasser reinigen. Anschließend mit Fensterleder trocknen. Dieses Leder nicht für Lackflächen benutzen, da Rückstände von Konservierungs- und Poliermitteln Sichtbehinderungen hervorrufen.

Sichtbehinderungen durch Insektenreste mit „Insektenschwamm“, Gummiabrieb oder Ölrückstände mit „Scheibenreiniger“ beseitigen.

Flasche Scheibenreiniger . . . 000 096 105
(200 ccm)

Kissen Scheibenreiniger (35 ccm) 000 096 101

Insektenschwamm 000 096 083

Klarsichttuch 000 096 165

Scheibenputzer 000 096 152

Scheibenwischerblätter

Durch Öl oder Insekten verklebte Wischerblätter mit harter Bürste und Waschmittellösung reinigen.

Je nach Zustand Wischerblätter jährlich ein- bis zweimal durch neue ersetzen.

Tür- und Fensterdichtungen

Gummidichtungen sollen geschmeidig und unbeschädigt bleiben. Daher ab und zu leicht mit Glycerin oder Talkumpuder einreiben.

Die Vordersitze

Wenn sich die Vordersitze schwer verschieben lassen, sind die Gleitschienen von oben und unten leicht zu fetten. Vor dem Einfetten müssen die Schienen mit einem Lappen gereinigt werden. Die Sitze können dazu ausgebaut werden, indem sie nach vorn aus den Gleitschienen herausgeschoben werden. Dabei müssen die Anschlagfedern jeweils an den rechten Sitzschienen mit einem Schraubenzieher heruntergedrückt werden. Beim Einbau der Sitze ist die Ausgleichfeder wieder einzuhängen.

Fahrzeug lüften

Steht der Wagen längere Zeit in einer geschlossenen Garage, sind Garage und Wageninnenraum von Zeit zu Zeit auszulüften, um Schimmel und Stockflecke zu vermeiden.

Die Reifen

Wer außer einer regelmäßigen Luftdruckkontrolle und einer reifenschonenden Fahrweise ein übriges zur Pflege der Bereifung tun will, beherzige folgende Regeln:

1. Reifen von Zeit zu Zeit auf Beschädigungen prüfen und eingedrungene Fremdkörper entfernen.
2. Reifen vor Berührung mit Kraftstoff und Öl schützen.
3. Bereifung möglichst nicht längere Zeit intensiver Sonnenbestrahlung aussetzen.
4. Verlorengegangene Staubkappen der Ventile umgehend ersetzen.

Ein Reifen ist spätestens zu erneuern, wenn seine Profiltiefe nur noch 1 mm am ganzen Umfang und auf der vollen Breite der Lauffläche beträgt, weil dann die Grenze der Verkehrssicherheit erreicht ist. Wir raten jedoch dringend, die Reifen nicht so weit abzufahren, da solche Reifen bei Nässe den für höhere Geschwindigkeiten erforderlichen Kraftschluß mit der Fahrbahn unter Umständen nicht mehr gewährleisten. Stellen Sie eine ungleichmäßige Abnutzung der Reifen fest, dann lassen Sie sich bitte umgehend bei Ihrer VW-Werkstatt beraten.

Besonders bei hohen Geschwindigkeiten machen sich statisch und dynamisch ausgewuchtete Räder vorteilhaft für die Fahreigenschaften des Wagens und die Lebensdauer der Reifen bemerkbar. Da aber nach längerer Laufzeit infolge des natürlichen Verschleißes eine Verlagerung der Unwucht eintreten kann,

sollten die Räder alle 10 000 km neu ausgewuchtet werden. Darüber hinaus soll ein Rad grundsätzlich nach einer Reifenreparatur ausgewuchtet werden. Diese Empfehlung gilt für ausgewuchtete Räder auch dann, wenn ein Reifen durch Ventilschaden luftleer geworden ist.

Wer Gürtelreifen — Radialreifen — gewählt hat, schätzt die positiven Merkmale dieser Reifenbauart, die sich vor allem in höherer Lebensdauer, erhöhter Rutschfestigkeit, besserer Kurvengängigkeit, kürzeren Bremswegen und geringerem Rollwiderstand äußern. Er wird in Kauf nehmen, daß Gürtelreifen bei langsamer Fahrt härter ablaufen und demzufolge auf Pflasterstraßen — abhängig von ihrem konstruktiven Aufbau — mehr oder weniger Dröhngeräusche erzeugen können.

Schlauchlose Gürtelreifen dürfen an Volkswagen nur in Verbindung mit den serienmäßigen Sicherheitsfelgen (sogenannten Hump-Felgen) benutzt werden. Bei einem Felgenwechsel ist das besonders zu beachten! Im Zweifelsfall lassen Sie sich von Ihrer VW-Werkstatt beraten.

Richtige und gleichmäßige Luftdrücke einer Achse sind im Interesse eines sicheren Fahrverhaltens bei Gürtelreifen besonders wichtig. Beachten Sie daher die für Gürtelreifen empfohlenen speziellen Luftdruckangaben in der Luftdrucktabelle auf Seite 56 dieser Betriebsanleitung und lassen Sie den Luftdruck der Reifen regelmäßig kontrollieren. Unsere Hinweise für richtige Reifenpflege gelten im übrigen ohne Ausnahme auch für die Gürtelbereifung.

Selbsthilfe-Tips

Für den Fall, daß Sie einmal darauf angewiesen sind, eine kleine Störung oder eine Panne selbst zu beheben, haben wir Ihnen auf den nächsten Seiten diejenigen Arbeiten beschrieben, die Sie notfalls selbst ausführen können.

Bei allen übrigen Reparaturarbeiten wollen Sie sich bitte grundsätzlich an unsere VW-Werkstätten wenden. Die Kundendienst-Organisation des Volkswagenwerkes bietet Ihnen ein weit verzweigtes Netz autorisierter Werkstätten mit geschulten, erfahrenen Fachleuten und allen notwendigen Spezialwerkzeugen und -einrichtungen. Überall, wo Sie unterwegs das vertraute VW-Zeichen am Straßenrand treffen, werden Sie fachmännisch beraten und finden schnelle und wirksame Hilfe.



Bevor sich das Reserverad ganz aus der Mulde vor dem Kofferraum herausnehmen läßt, muß der Wasserbehälter der Scheibenwaschanlage abgenommen werden. Zum Herausdrücken der beiden Spannkeile, mit denen der Wasserbehälter am Reserverad befestigt ist, stellen Sie das Reserverad am besten auf das vordere Abschlußblech.

Handbremse fest anziehen.

Radzierkappe mit dem Abziehhaken in Verbindung mit der Betätigungsstange für den Wagenheber abziehen. Der Abziehhaken wird dabei in die Löcher am Rande der Radzierkappe eingehängt, die Betätigungsstange am Felgenrand abgestützt.

Alle Radschrauben mit Doppelsteckschlüssel und Betätigungsstange um etwa eine Umdrehung lösen.

Wagenheber bis zum Anschlag in das Vierkantrohr unter dem Trittbrett einstecken und Standrohr mit der Hand bis zum Boden hinunterdrücken.



Betätigungsstange in das obere Hebelgelenk (A) des Wagenhebers einstecken und Wagen anheben.

Radschrauben herausdrehen und Rad abnehmen.

Wagen unter Umständen etwas weiter anheben oder etwas absenken, so daß sich ein Schraubenloch des aufgestellten Reservrades mit einer Gewindebohrung für die Radschrauben annähernd deckt.

Zunächst nur eine Radschraube einsetzen und diese so weit anziehen, daß sich das Rad noch mit der Hand um diesen Punkt schwenken läßt. Wagen noch etwas weiter anheben und Rad

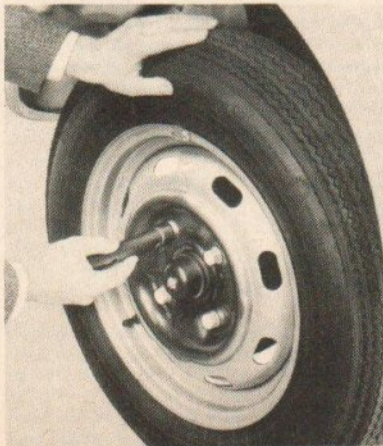
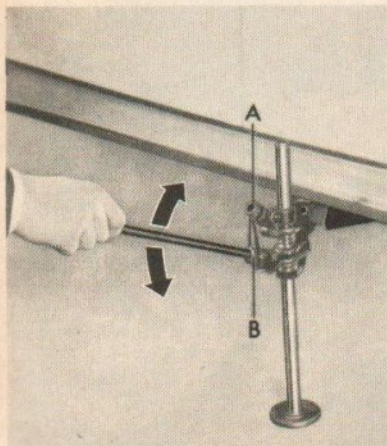
so weit schwenken, daß sich die restlichen Schrauben einsetzen lassen. Radschrauben zunächst mit dem Doppelsteckschlüssel ohne eingesteckte Betätigungsstange handfest einschrauben. Dabei das Rad leicht hin- und herbewegen, damit es durch die ballige Form der Schraubenköpfe einwandfrei auf der Radnabe bzw. Bremstrommel zentriert wird.

Betätigungsstange in das untere Hebelgelenk (B) des Wagenhebers einstecken und Wagen ablassen. Betätigungsstange so in den Doppelsteckschlüssel einstecken, daß sich der längste Hebelarm ergibt — siehe Bild — und Radschrauben über Kreuz gleichmäßig festziehen.

Radzierkappe mit kräftigem Schlag auf den Kappenrand aufsetzen.

Lassen Sie bitte nach dem Radwechsel möglichst umgehend den vorschriftsmäßigen Sitz der Radschrauben mit einem Drehmoment-schlüssel prüfen! Das Anzugsdrehmoment soll 15 mkg betragen.

Vergessen Sie auch nicht, den Luftdruck des montierten Reservrades laut Reifendruck-tabelle auf Seite 56 zu korrigieren, und lassen Sie den beschädigten Reifen so bald wie mög-lich instandsetzen.

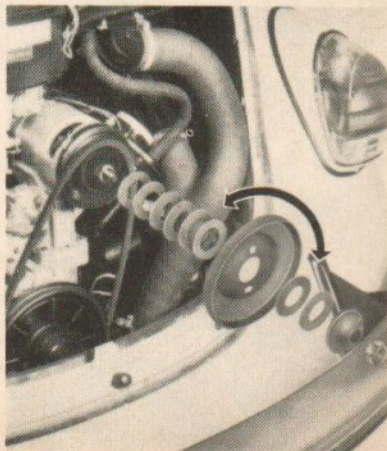
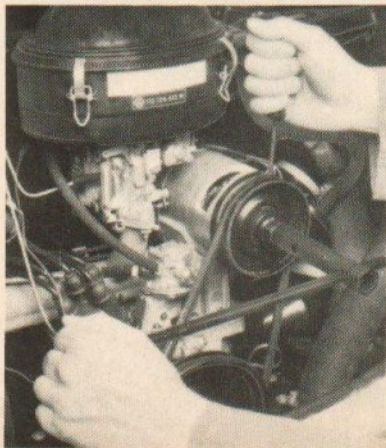


Keilriemen spannen oder ersetzen

Der Keilriemen ist richtig gespannt, wenn er sich um etwa 1,5 cm durchdrücken läßt. Es ist ebenso falsch, mit zu starker wie mit zu schwacher Keilriemenspannung zu fahren. Ein neu aufgelegter Keilriemen kann sich zunächst noch etwas längen, er sollte daher nach etwa 1000 km Fahrstrecke geprüft und gegebenenfalls gespannt werden. Trotz der hohen Lebensdauer des Keilriemens sollte sich immer ein Reservekeilriemen im Wagen befinden.

Zum Nachstellen des Keilriemens nehmen Sie die hintere Hälfte der Riemenscheibe am Generator ab. Beim Lösen und Anziehen der Mutter ist ein Schraubenzieher durch die Aussparung der vorderen Riemenscheibenhälfte zu stecken und in der Kerbe am Generatorgehäuse abzustützen. Zum Auswechseln des Keilriemens ist außerdem das Deckblech für die untere Riemenscheibe nach Herausschrauben der drei Befestigungsschrauben abzunehmen.

Die vorschriftsmäßige Keilriemenspannung wird durch Herausnehmen beziehungsweise Einfügen von Abstandsscheiben zwischen den beiden Riemenscheibenhälften eingestellt. Dabei wird durch Herausnehmen die Spannung erhöht und durch Einfügen verringert.



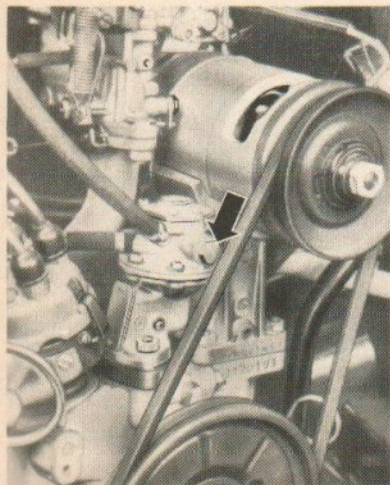
Kraftstoff-Filter reinigen

Verschlußschraube entfernen und Filtersieb herausnehmen.

Verschlußschraube sofort wieder hineindreihen, damit kein Kraftstoff austreten kann.

Filter in sauberem Benzin reinigen und ausblasen.

Beim Einbau achten Sie bitte auf den richtigen Sitz des Dichtringes für die Verschlußschraube.



Zündkerzen reinigen oder ersetzen

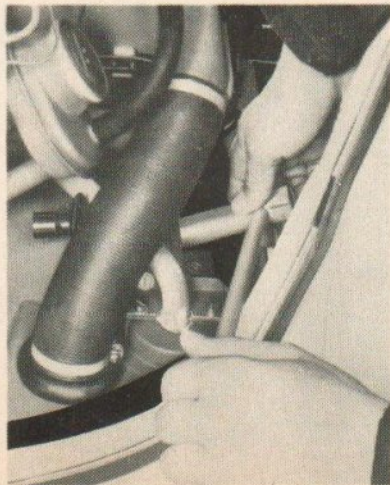
Zündkerzenstecker abziehen.

Kerzen mit Steckschlüssel und Betätigungsstange herausschrauben.

Verschmutzte Kerzen sollten mit einem Sandstrahlgebläse gereinigt werden. Zur Not lassen sich Verbrennungsrückstände auch mit einem Holzspan vom Isolierkörper und von den Elektroden entfernen. Verwenden Sie aber bitte keine sogenannte Kerzenbürste. Die Kerzen sollen auch außen sauber und trocken sein, um Kurzschlüsse und Kriechströme zu vermeiden. Der Elektrodenabstand wird bei Bedarf durch Biegen der Masselektrode nachgestellt. Er soll 0,7 mm betragen.

Zündkerzen beim Ansetzen nicht verkanten und fest, aber nicht mit Gewalt, anziehen.

Jeweils nach 20 000 km Fahrstrecke empfehlen wir, die Zündkerzen zu erneuern.



Scheinwerfer einstellen

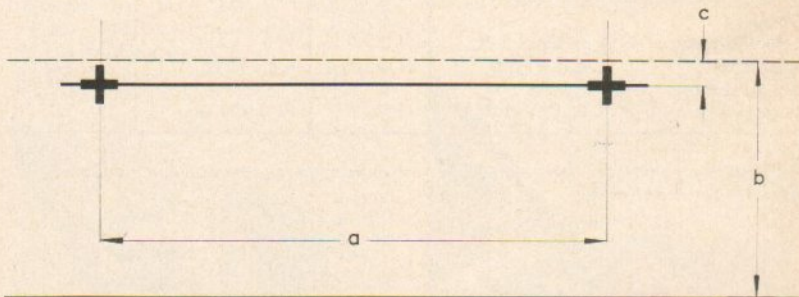
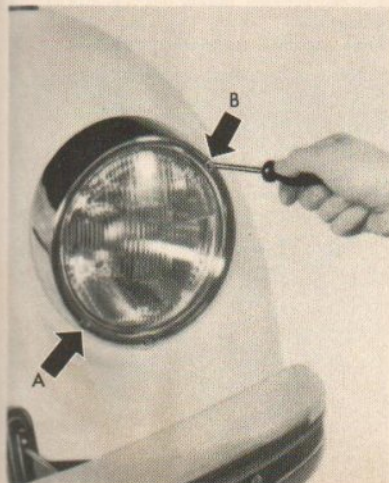
Falls kein Prüf- oder Einstellgerät für Scheinwerfer zur Verfügung steht, ist wie folgt zu verfahren:

Wagen auf einer ebenen Fläche 5 m vor einer senkrechten Wand aufstellen. Die Reifen müssen den vorgeschriebenen Luftdruck haben. Die Mitte der hinteren Sitzbank muß mit einer Person oder 70 kg belastet sein.

Zwei Einstellkreuze mit Einstelllinie entsprechend den Maßangaben der Skizze auf der Wand anbringen. Die Längsachse des Wagens muß die Wand in der Mitte zwischen den beiden Einstellkreuzen im rechten Winkel treffen.

Scheinwerfer mit den beiden Schlitzschrauben in der Scheibenfassung einzeln bei abgeblendetem Licht einstellen. Der zweite Scheinwerfer ist dabei abzudecken.

Die Scheinwerfer sind richtig eingestellt, wenn die Hell-Dunkel-Grenze links von den Einstellkreuzen waagrecht auf der Einstelllinie verläuft und ihr Knick genau im Mittelpunkt der Kreuze liegt.



$a = 1044 \text{ mm}$

$b = \text{Höhe des Scheinwerfermittelpunktes vom Boden}$

$c = 50 \text{ mm (bei 5 m Abstand von der Einstelltafel)}$

A — Seiteneinstellung
B — Höheneinstellung

Lampen-Tabelle

| Lampe für | 12-Volt-Anlage | | 6-Volt-Anlage | |
|--|--------------------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------|
| | Bezeichnung nach DIN 72 601 | Ersatzteile Nr. | Bezeichnung nach DIN 72 601 | Ersatzteile Nr. |
| Scheinwerfer | A 12 V 45/40 W | N 17 705 3 | A 6 V 45/40 W | N 17 705 1 |
| Standlicht | HL 12 V 4 W | N 17 717 2 | HL 6 V 4 W | N 17 717 1 |
| Brems-Schlußleuchte . | SL 12 V 21/5 W | N 17 738 2 | SL 6 V 21/5 W | N 17 738 1 |
| Rückfahrcheinwerfer* | 12 V 25 W | N 17 733 2 | — | — |
| Kennzeichenleuchte .. | G 12 V 10 W | N 17 719 2 | G 6 V 10 W | N 17 719 1 |
| Tachometer- Kontrollleuchten | J 12 V 2 W | N 17 722 2 | J 6 V 1,2 W | N 17 722 1 |
| Übrige | | | | |
| Kontrollleuchten | W 12 V 1,2 W | N 17 751 2 | W 6 V 1,2 W | N 17 751 1 |
| Innenleuchte | K 12 V 10 W | N 17 723 2 | K 6 V 10 W | N 17 723 1 |
| Blinkleuchten vorn und hinten | RL 12 V 21 W | N 17 732 2 | RL 6 V 21 W | N 17 732 1 |

Wir empfehlen, im Wagen stets ein Kästchen mit Ersatzglühlampen mitzuführen, das jede VW-Werkstatt für Sie bereithält.

* Mehrausstattung auf Wunsch.

Glühlampen ersetzen

Scheinwerfer- oder Standlichtlampe

Schlitzschraube in der Mitte unter der Scheinwerferfassung herausdrehen.

Scheinwerferfassung herausnehmen.

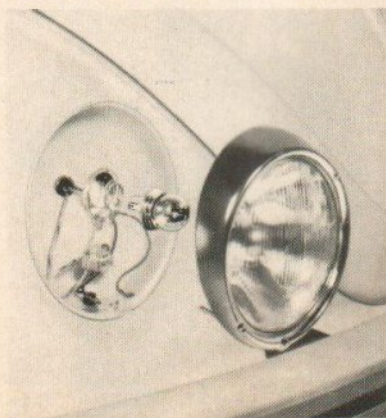
Stecker vom Lampensockel abziehen.

Verschlußkappe nach links drehen und abnehmen.

Lampe auswechseln. Der Nocken an der Lampenfassung muß in den Ausschnitt des Reflektors einrasten. Glaskolben der Lampe nicht mit den Händen berühren!

Verschlußkappe so aufsetzen, daß das Kontaktblech auf dem Sockel der Standlichtlampe aufliegt.

Einstellung der Scheinwerfer überprüfen.



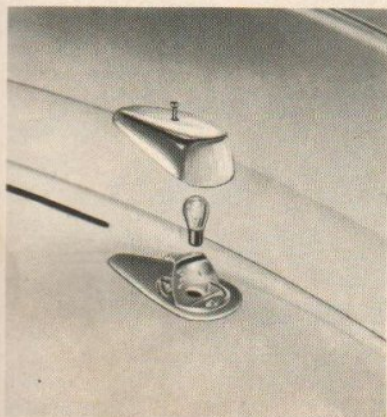
Lampe für vordere Blinkleuchte

Kreuzschlitzschraube herausschrauben.

Gehäuse und Glas für Blinkleuchte abnehmen. Lampe leicht in den Halter hineindrücken, drehen und herausnehmen.

Neue Lampe einsetzen.

Beim Einbau ist auf richtigen Sitz der Dichtung zu achten.



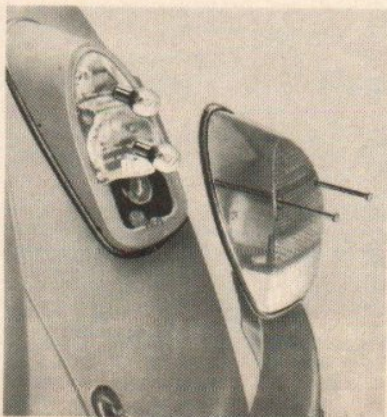
Lampe für hintere Blinkleuchte, Brems- und Schlußlichtlampe oder Rückfahrscheinwerfer*

Drei Kreuzschlitzschrauben so weit herausschrauben, bis sich der Glaseinsatz abnehmen läßt.

Beschädigte Lampe leicht in den Halter hineindrücken, drehen und herausnehmen:

- Oben — Blinklichtlampe
- Mitte — Brems- und Schlußlichtlampe
- Unten — Rückfahrscheinwerfer

Beim Einsetzen der Brems- und Schlußlichtlampe muß der näher zum Glaskolben liegende Haltestift nach unten zeigen. Kreuzschlitzschrauben des Glaseinsatzes gleichmäßig und nicht zu fest anziehen.



Lampe für Kennzeichenbeleuchtung

Hinteren Deckel öffnen.

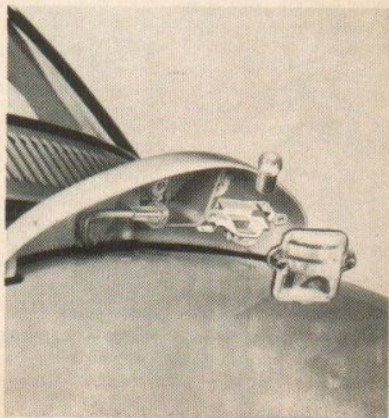
Halteschrauben links und rechts des Glaseinsatzes herausschrauben und Glaseinsatz mit Lampenträger herausnehmen.

Lampenträger aus dem Glaseinsatz herausziehen.

Lampe leicht in den Lampenträger hineindrücken, drehen und herausnehmen.

Neue Lampe einsetzen.

Beim Einbau ist auf richtigen Sitz der Gummifülle für die Kabeldurchführung zu achten.



* Mehrausstattung auf Wunsch.

Sicherungen ersetzen

Der Sicherungskasten, dessen Deckel durchsichtig ist, befindet sich unterhalb der Armaturentafel neben dem Mantelrohr der Lenkung. Zwei zusätzliche Sicherungshalter befinden sich im Motorraum an einem Haltewinkel neben der Zündspule:

Sicherungshalter A — Rückfahrscheinwerfer*
 Sicherungshalter B — Steuerventil der VW-Automatic* (Wenn diese Sicherung durchgebrannt ist, lassen sich die Fahrbereiche nicht mehr wählen)

Nach Durchbrennen einer Sicherung genügt es nicht, sie nur durch eine neue zu ersetzen. Vielmehr ist die Ursache des Kurzschlusses beziehungsweise der Überlastung festzustellen.

Auf keinen Fall dürfen mit Stanniol oder Draht geflickte Sicherungen verwendet werden, da dann ernstere Schäden an anderer Stelle der elektrischen Anlage auftreten können.

Es empfiehlt sich, stets einige 8-Ampere-Ersatzsicherungen mitzuführen.

** Für die Arbeitsstrom-Leistung der Heckscheibenheizung befindet sich unter der Sitzbank eine 8-Ampere-Schwebesicherung.

1 Kraftstoffanzeige
 Kontrollleuchten für
 Zweikreis-Bremsanlage*
 VW-Automatic* und
 Heckscheibenheizung*
 (Steuerstrom)**
 Blinkanlage
 Horn

3 Fernlicht links
 Fernlichtkontrolle

8 Schlußlicht rechts
 Standlicht rechts
 Kennzeichen-
 beleuchtung

4 Fernlicht rechts

5 Abblendlicht links

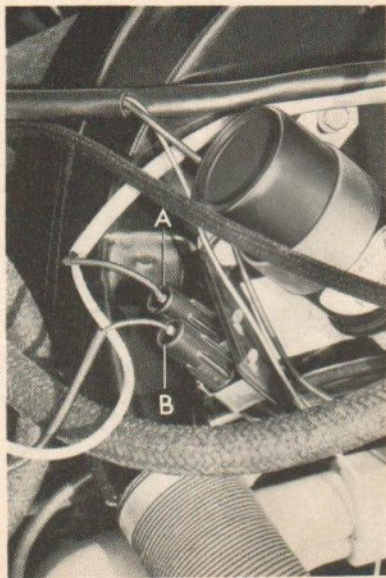
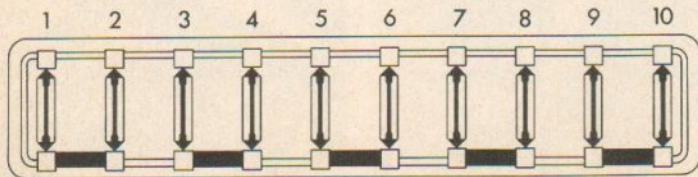
9 Warnlichtanlage
 Lichthupe
 Innenleuchte

6 Abblendlicht rechts

7 Standlicht links
 Schlußlicht links

10 Radio*

2 Scheibenwischer
 Bremslicht



* Mehrausstattung auf Wunsch

Batterie pflegen

Die Startbereitschaft des Wagens hängt nicht zuletzt vom Zustand der Batterie ab, die daher regelmäßig zu prüfen und zu pflegen ist.

Nachdem Sie die hintere Sitzbank angehoben haben, können Sie die Pflegearbeiten ausführen. Beim VW 1200 ist vorher der aufgeklebte Batteriedeckel abzunehmen.

Zur Prüfung des Säurestandes werden die Verschlußstopfen herausgeschraubt. Die Säure soll immer etwas über dem Plattensatz der Batterie stehen. Der Säurespiegel ist deshalb genau auf der Säurestandmarke zu halten. Je nach Bauart der Batterie muß dabei entweder der Boden des Sichtkorbes in der Einfüllöffnung oder der Steg über den Platten gerade eben bedeckt sein. Bei zu niedrigem Säurestand füllen Sie bitte nur destilliertes Wasser nach.

Der Säurespiegel sinkt beim Laden der Batterie vor allem durch die chemische Zersetzung des Wassers, mit dem die Säure verdünnt ist — weniger durch Verdunstung. Wie oft nachgefüllt werden muß, richtet sich daher im wesentlichen nach den Fahrbedingungen, indirekt aber auch nach der Jahreszeit: Wer vorwiegend am Tage längere Strecken fährt, also ohne eingeschaltete Beleuchtung, und selten den Anlasser benutzt, muß sehr viel öfter Wasser nachfüllen als jemand, für den diese Einsatzbedingungen nicht gelten. Ganz allgemein ist daraus abzuleiten, daß man im Sommer öfter nach dem Säurestand sehen muß als im Winter. VW-Fahrern in den sogenannten „warmen Ländern“, die viel unterwegs sind, empfehlen wir, mindestens alle 8 Tage den Säurestand der Batterie zu prüfen.

Füllen Sie nicht mehr auf als notwendig — bei zu hohem Säurestand kann während des Betriebes Säure überlaufen und Schaden verursachen.

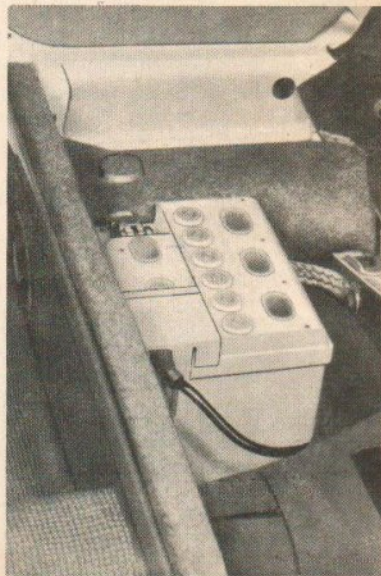
Die Polköpfe und Anschlußklemmen sind sauberzuhalten und mit Polschutzfett einzufetten. Achten Sie bitte auf eine metallisch blanke und feste Verbindung des Massebandes mit dem Aufbau.

Wenn Sie Ihr Fahrzeug längere Zeit stilllegen, vertrauen Sie die Batterie am besten einer Werkstatt zur Pflege an. Eine unbenutzte Batterie entlädt sich im Laufe der Zeit selbst. Es können dann bleibende Schäden an den Platten auftreten, wenn sie nicht rechtzeitig — etwa alle 4 Wochen — überprüft und nachgeladen wird.

Vorsicht!

Batteriepole niemals kurzschließen!

Durch Kurzschluß erhitzt sich die Batterie sehr schnell und kann platzen. Außerdem können unter Umständen Funken das während des Ladevorganges entstandene Knallgas entzünden.



Abschleppen

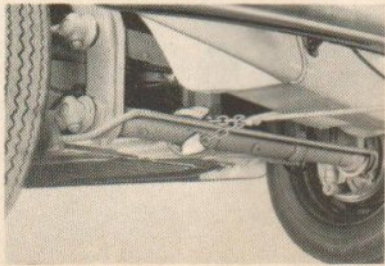
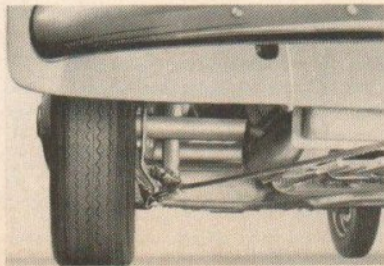
Ein Abschleppseil kann vorn oder hinten an einem Stoßfängerträger angebracht werden, vorausgesetzt, daß keine unzulässigen Zugkräfte verlangt werden und keine stoßartige Belastung auftritt. Bei Schleppmanövern abseits der befestigten Straße besteht immer die Gefahr, daß die Befestigungsteile am Aufbau überlastet und damit beschädigt werden.

Der Fahrer des ziehenden Wagens muß beim Anfahren und Schalten besonders weich einkupeln. In diesem Falle hat es der Automatik-Fahrer leichter: Der Drehmomentwandler zwischen Motor und Getriebe trägt wesentlich dazu bei, daß ruckfrei angefahren und geschaltet werden kann*. Der Fahrer des gezogenen Wagens hat darauf zu achten, daß das Seil stets straff gehalten wird.

Das Abschleppseil soll elastisch sein, damit das schleppende und das gezogene Fahrzeug geschont werden. Seile aus Kunstfasern sind besonders elastisch.

*Weitere Hinweise für Ab- und Anschleppen mit der VW-Automatic finden Sie auf der Seite 28.

Beim VW 1200 sind die Stoßfängerträger zum Abschleppen nicht geeignet. Hier wird das Seil hinten an einer Stoßdämpferstrebe befestigt. Vorn gehört es an das untere Tragrohr des Vorderachskörpers, und zwar möglichst dicht an den Rahmenkopf.



Kraft- und Schmierstoffe

Kraftstoff

Ihr Volkswagen kann mit allen handelsüblichen Markenkraftstoffen betrieben werden, die den Oktanzahlbedarf des Motors erfüllen:

| | |
|--------------------------|-------|
| 1,5-Liter-Motor | 91 OZ |
| 1,2- und 1,3-Liter-Motor | 87 OZ |

Sofern ein Normalbenzin mit ausreichender Klopfestigkeit nicht zur Verfügung steht, ist es richtig, Superkraftstoff zu verwenden oder beizumischen.

Motoröl

Verwenden Sie für den Motor Ihres Volkswagen immer ein Marken-HD-Öl für Otto-Motoren. Der Qualitätsstand der heute erhältlichen Markenöle gestattet es, daß Sie die Wahl des Fabrikates nach eigenem Ermessen treffen können. Der VW-Motor stellt hinsichtlich der Qualität des Oles keine Forderungen, die nicht von jedem bekannten und bewährten Markenfabrikat erfüllt werden. Wir raten Ihnen, daß Sie sich schon beim ersten Ölwechsel nach 1 000 km für „Ihr“ Öl entscheiden und — weil dieses schmiertechnisch gesehen vorteilhafter ist — soweit wie möglich dabei bleiben. Andererseits brauchen Sie aber keine Schäden am Motor zu befürchten, wenn es sich beim Ölwechsel oder beim Nachfüllen einmal nicht vermeiden läßt, daß eine andere als die von Ihnen gewünschte Ölmarke eingefüllt wird.

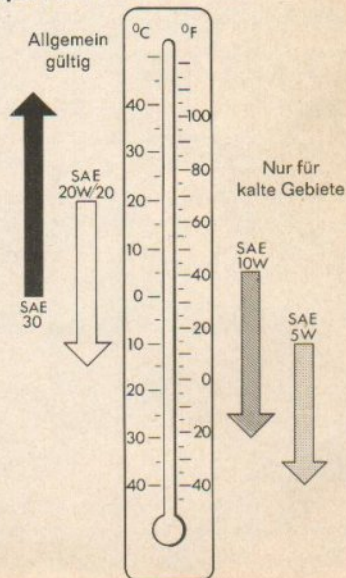
Die Unterteilung in die verschiedenen Viskositätsklassen der Öle erkennen Sie aus den Bezeichnungen SAE 30, SAE 20 W/20 usw. Mit Viskosität bezeichnet man den Grad der Dünnpflüssigkeit. Der VW-Motor benötigt jeweils nur 2 Viskositätsklassen, die in Abhängigkeit von der Jahreszeit wie folgt zu wählen sind:

| | |
|----------------------------------|--|
| SAE 30 | In der warmen Jahreszeit und ganzjährig in den sogenannten „warmen Ländern“. |
| SAE 20 W/20 oder SAE 10 W* | Im Winter. |
| SAE 5 W* | In den Gebieten, in denen überwiegend winterliche Temperaturen unter -15°C vorherrschen. |
| | Nur in Gebieten mit arktischem Klima bei Temperaturen unter -25°C . |

* Vermeiden Sie längere Fahrten mit hohen Geschwindigkeiten, wenn die Außentemperaturen bei Gebrauch von SAE 10 W 0°C beziehungsweise von SAE 5 W -15°C überschreiten.

Alle SAE-Klassen überdecken einen Temperaturbereich von etwa 35°C . Die Bereiche benachbarter SAE-Klassen überschneiden sich um mindestens 20°C . Kurzfristige Temperaturschwankungen während des Übergangs von der warmen Jahreszeit zum Winter und umgekehrt können

Temperaturbereiche der SAE-Klassen



also unberücksichtigt bleiben. Desgleichen ist es durchaus zulässig, Öle verschiedener Viskositätsklassen miteinander zu mischen, wenn zwischen zwei Ölwechseln Öl nachgefüllt werden muß und die Außentemperatur nicht mehr der Viskositätsklasse des im Motor befindlichen Öles entspricht.

In einigen Ländern ist die Kennzeichnung der Motoröle nach dem sogenannten API-System üblich (API = American Petroleum Institute). Nach dieser Einteilung tragen die für den VW-Motor geeigneten HD-Öle die Bezeichnung „For Service MS“.

Getriebeöl und ATF (Automatic Transmission Fluid)

Schaltgetriebe und Achsantrieb werden durch eine gemeinsame Marken-Hypoidöl-Füllung (nur nach Werksangabe!) geschmiert:

| | |
|--------|---|
| SAE 90 | Im allgemeinen ganzjährig |
| SAE 80 | In Gebieten mit überwiegend winterlichen Außentemperaturen |
| ATF | In Gebieten mit arktischen Temperaturen nur unter -25°C . |

ATF ist zwar ein speziell für automatische Getriebe vorgesehenes Schmiermittel, es kann aber auch unter den obengenannten Witterungsbedingungen in Schaltgetriebe und Achsantrieb gefüllt werden.

Im Drehmomentwandler des VW-Automatic wird ATF ganzjährig gefahren.

Für Volkswagen sind alle ATF zugelassen, die ein Dexron-Prüfzeichen tragen, z. B. Dexron® Nr. B 10 100. Geeignete Produkte liefern alle namhaften Mineralölgesellschaften.

Zusatzschmiermittel — gleich welcher Art — sollen weder dem Kraftstoff noch den Schmierölen beigemischt werden!

Abschmierfette

1. Zum Abschmieren der Vorderachse, der Deckelschlösser und für die Gleitflächen der Schließplatten wird **Mehrzweckfett auf Lithiumbasis** verwendet.
2. Die Polköpfe und Anschlußklemmen der Batterie werden mit **Polenschutzfett** bestrichen.

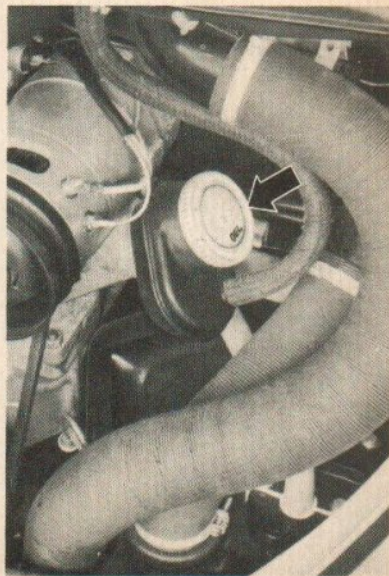
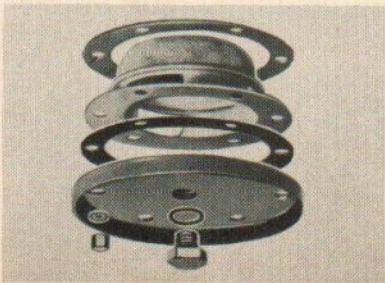
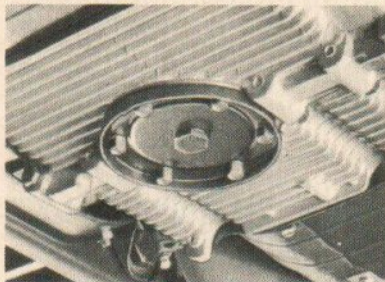
Ölwechsel und Schmierarbeiten

Motor

Motorölwechsel in den vorgeschriebenen Abständen ist auch bei Verwendung der besten Marken-HD-Öle notwendig, denn verbrauchtes Öl im Motor bedeutet verstärkte Abnutzung und verminderte Lebensdauer.

Das alte Öl wird in betriebswarmem Zustand durch Heraus-schrauben der Verschlussschraube im Deckel für das Ölsieb abgelassen. Ein Spülen des Motors ist überflüssig, wohl aber muß das Ölsieb bei jedem Ölwechsel ausgebaut und gereinigt werden. Die Dichtungen und die Dichtringe für die Hutmuttern sind dabei grundsätzlich zu erneuern. Danach wird der Motor mit 2,5 l Marken-HD-Öl befüllt.

Die reinigenden Eigenschaften der HD-Öle bringen es mit sich, daß sich das neue Öl schon nach verhältnismäßig kurzer Betriebszeit dunkler färben kann. Das braucht Sie nicht zu beunruhigen: unter normalen Betriebsbedingungen ist es überflüssig und unwirtschaftlich, den Ölwechsel in kürzeren Abständen als alle 5000 km vorzunehmen. Zu kürzeren Ölwechselabständen — alle 2500 km — raten wir Ihnen nur im Winter, wenn Sie überwiegend im Kurzstrecken- und Stadtverkehr fahren. Legen Sie unter diesen Bedingungen nur wenige hundert Kilometer im Monat zurück, so ist es ratsam, das Öl alle 6 bis 8 Wochen wechseln zu lassen. In Ländern mit arktischem Klima, also bei Temperaturen etwa ab -25°C , soll das Öl alle 1250 km gewechselt werden.

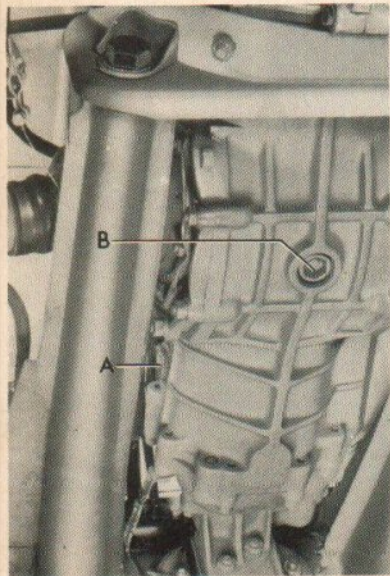


Schaltgetriebe und VW-Automatic

Schaltgetriebe

Wechsel- und Ausgleichgetriebe sind im Getriebegehäuse zusammengefaßt und werden gemeinsam mit Hypoidöl geschmiert. Das Öl soll bis zum Rand der Öleinfüllöffnung (A) stehen.

Das Getriebeöl wird nur bei 1000 km von



Ihrer Werkstatt gewechselt. Sollte das Öl trotzdem einmal wegen wesentlicher und dauerhafter Veränderungen der Außentemperaturen gewechselt werden müssen (siehe Seite 48), sind die dazu erforderlichen Arbeiten nachstehend beschrieben.

Zum Ölwechsel wird das alte Öl in betriebswarmem Zustand abgelassen. Die Magnet-Ölablaßschraube (B) ist sorgfältig zu reinigen. Danach werden 2,5 l Marken Hypoidöl (nur nach Werksangabe) eingefüllt.

Das Getriebeöl läuft unter Umständen nur sehr langsam ein. Füllt man es zu schnell ein, so kann vorzeitiges Überlaufen zu der Annahme führen, daß die vorgesehene Füllmenge erreicht ist, obwohl in Wirklichkeit erst 1 bis 1,5 l eingefüllt wurden. Für die Lebensdauer und Laufruhe der Hinterachse ist es jedoch unerlässlich, daß das Getriebe die vorgeschriebene Ölmenge erhält.

VW-Automatic

Wechsel- und Ausgleichgetriebe der VW-Automatic werden gemeinsam mit Hypoidöl (nur nach Werksangabe) geschmiert. Das Öl soll bis zur Öleinfüllöffnung (A) des Getriebegehäuses stehen. Beim Wechsel — alle 50 000 km — wird das Öl in betriebswarmem Zustand



Vorderachse

abgelassen. Dazu ist der Gehäusedeckel nach Entfernen der 14 Schrauben — C — abzuhängen und zu reinigen.

Der Gehäusedeckel ist möglichst mit einer neuen Dichtung wieder einzubauen. Die Dekelschrauben werden gleichmäßig festgezogen. Bei Verwendung eines Drehmomentschlüssels soll 1 mkg eingehalten werden. Danach werden langsam 3 Liter Hypoidöl (nur nach Werksangabe) eingefüllt.

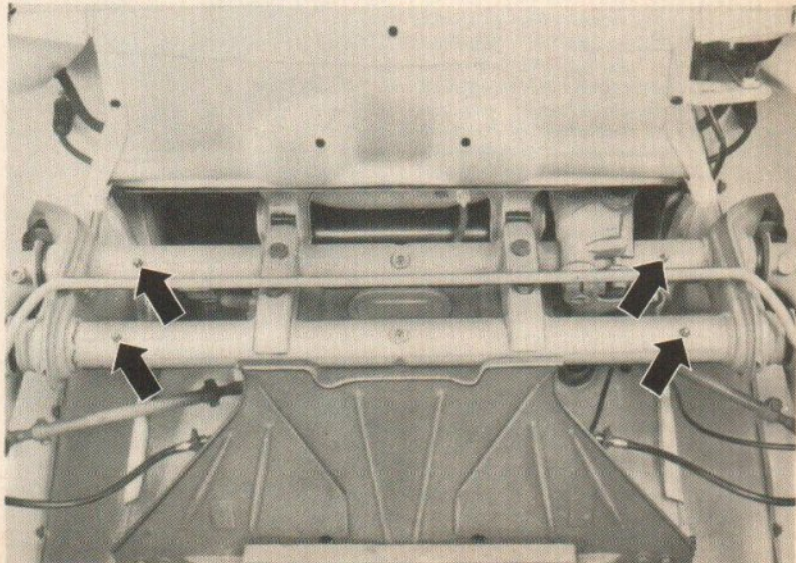
Fahrzeuge mit VW-Automatic besitzen zusätzlich einen ATF-Vorratsbehälter (ATF = Automatic Transmission Fluid), der den ATF-Kreislauf im Drehmoment-Wandler versorgt. Der Einfüllstutzen befindet sich rechts im Motorraum, seine Verschlussklappe ist mit einem Peilstab (D) versehen. Die ATF-Füllung des Wandlerkreislaufes wird nicht gewechselt. Grundsätzlich soll aber der ATF-Stand immer zwischen den beiden Markierungen des Peilstabes liegen, aber keinesfalls unterhalb der unteren Markierung. Falls erforderlich, lassen Sie daher bitte bei Ihrer VW-Werkstatt die ATF-Füllmenge ergänzen.

Zum Nachfüllen nur ATF nach Werksvorschrift verwenden!

Die Vorderachse kann nur in entlastetem Zustand, also bei angehobenem Vorderwagen, einwandfrei abgeschmiert werden.

An den Tragrohren sind 4 Schmiernippel vorhanden, die mit Mehrzweckfett auf Lithiumbasis abzusmieren sind. Schmiernippel und Fettaustrittsöffnung der Fettpresse bitte sorgfältig reinigen. Fettpresse aufsetzen und so lange abschmieren, bis frisches Fett an den Dichtringen der Traghebel zum Vorschein kommt.

Reifen und Bremsschläuche dürfen nicht längere Zeit mit Fett und Öl in Berührung kommen. Auch kleine Mengen bitte sofort entfernen. Wird der Wagen im Jahr weniger als 10 000 km gefahren, soll die Vorderachse jährlich einmal abgeschmiert werden.

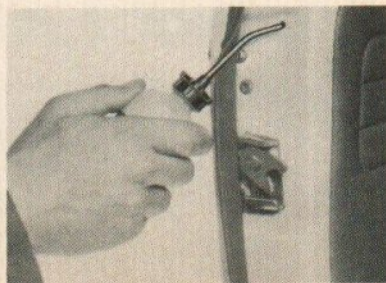
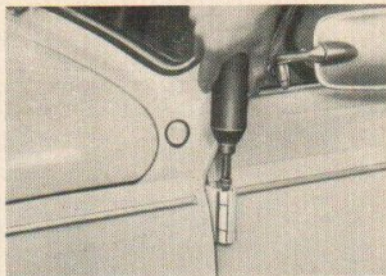


Scharniere und Schlösser

Die Türscharniere sollen alle 5000 km geschmiert werden. Die VW-Werkstatt verwendet dazu eine Handfettpresse mit kegeligem Mundstück, die — nach Abnahme des Kunststoffstopfens vom Scharnier — von oben direkt auf das Scharnier aufgesetzt wird. Bei dieser Gelegenheit bekommen die Türschlösser durch das Schmierloch in der Schloßseite der Tür, das mit einem Stopfen verschlossen ist, ein paar Tropfen Motoröl.

Die Deckelschlösser werden — bei Schwergängigkeit — mit etwas Fett versehen, die Schließzylinder der Sicherheitsschlösser bei Bedarf mit Graphit behandelt. Es genügt, den vorher in Graphit getauchten Schlüssel im Schloß mehrfach hin- und herzudrehen.

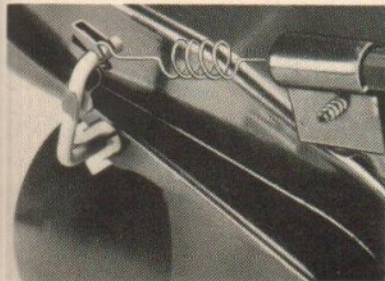
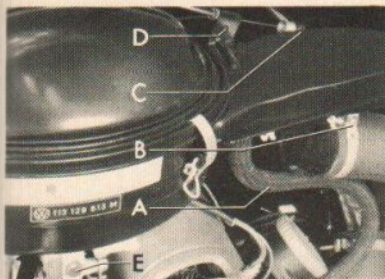
Die Gleitflächen der Schließplatten werden — wenn nötig — ganz leicht gefettet.



Luftfilter

Ein verschmutzter Filtereinsatz setzt nicht nur die Motorleistung herab, sondern kann auch frühzeitigen Verschleiß des Motors zur Folge haben. Falls es die örtlichen Betriebsverhältnisse mit sich bringen, daß der Wagen oft auf sehr staubigen Straßen gefahren wird, ist das Filter häufiger zu prüfen — unter Umständen sogar täglich.

Der gesamte Staub in der vom Motor angesaugten Luft wird vom Filtereinsatz im Oberteil des Luftfilters festgehalten und während der Fahrt von dem im Unterteil befindlichen Öl herausgespült. Am Boden des Unterteils bildet sich dabei im Laufe der Zeit eine Schlamm-schicht. Wenn über dieser Schlamm-schicht nur noch 4—5 mm dünnflüssiges Öl stehen, muß das Unterteil gereinigt und mit frischem Öl gefüllt werden. Dazu ist das Ölbad-Luftfilter auszubauen:



Schlauch — A — für Kurbelgehäuse-Entlüftung vom Luftfilter abziehen.

Schelle — B — am Warmluftschlauch lösen und Schlauch vom Stutzen des Luftfilters abziehen.

Halteklemme — C — für Drahtzug der Warmluftregelklappe abnehmen und Drahtzugöse aushängen.

Schlitzschraube — D — am Halteblech der Drahtzughülle herauserschrauben und Drahtzughülle herausziehen.

Sechskantschraube — E — im Stützblech des Luftfilters herauserschrauben.

Spannschraube des Luftfilters am Ansaugstutzen des Vergasers lösen und Luftfilter abnehmen. Spannverschlüsse lösen und Oberteil abnehmen. Das Oberteil darf nicht mit dem Filtereinsatz nach oben abgelegt werden.

Unterteil des Filters sorgfältig reinigen und bis zur Ölstandsmarke mit neuem Motoröl füllen. Füllmenge: 1,2- und 1,3-Liter-Motor etwa 0,25 l, 1,5-Liter-Motor etwa 0,4 l. Ölviskosität: ganzjährig SAE 30. Nur in Ländern mit überwiegend arktischen Temperaturen ganzjährig SAE 10 W. Das Oberteil braucht nicht gereinigt zu werden. Nur wenn der Filtereinsatz durch verspätetes Reinigen des Unterteiles oder durch Öl-mangel so stark verschmutzt ist, daß sich die Lufteintrittslöcher auf der Unterseite bereits teilweise zugesetzt haben, ist diese Staubkruste — am besten mit einem Holzspan — zu entfernen.

Vor dem Einbau des Filters prüfen Sie bitte die Regelklappe auf Leichtgängigkeit. Die Klappe wird thermostatisch geregelt.

Beim Einbau des Filters achten Sie bitte darauf, daß sein Ansaugstutzen parallel zum Gebläsegehäuse verläuft — dann läßt sich auch die Schraube am Stützblech des Luftfilters einwandfrei einsetzen.

Spannschraube des Luftfilters am Ansaugstutzen des Vergasers sorgfältig, aber nicht zu fest anziehen. Drahtzug für Warmluftregelklappe wieder anschließen. Dazu wird zuerst die Drahtzughülle in das Halteblech bis zum Anschlag eingeschoben und mit der Schlitzschraube festgeklemmt. Die Drahtzugöse wird am Betätigungshebel der Regelklappe eingehängt und mit der Halteklemme befestigt.

Technik in Zahlen und Bildern

Motor

4-Zylinder-4-Takt-Boxermotor im Wagenheck, Luftkühlung durch Gebläse, thermostatisch geregelt, Druckumlaufschmierung durch Zahnradpumpe, Ölkühler, mechanische Kraftstoffpumpe, Fallstromvergaser mit Startautomatik und Beschleunigungspumpe, Ölbadluftfilter mit Ansaugluftvorwärmung, thermostatisch geregelt

| | 1,5-Liter-Motor | 1,3-Liter-Motor | 1,2-Liter-Motor |
|--|-------------------------|------------------------|-------------------------|
| Zylinderbohrung | 83 mm | 77 mm | 77 mm |
| Hub | 69 mm | 69 mm | 64 mm |
| Hubraum | 1493 ccm | 1285 ccm | 1192 ccm |
| Verdichtung | 7,5 | 7,3 | 7,0 |
| Höchstleistung nach DIN | 44 PS bei 4000 U/min | 40 PS bei 4000 U/min | 34 PS bei 3600 U/min |
| Höchstes Drehmoment nach DIN | 10,2 mkg bei 2000 U/min | 8,9 mkg bei 2000 U/min | 8,4 mkg bei 2000 U/min |
| Mittlere Kolbengeschwindigkeit | 9,2 m/s bei 4000 U/min | 9,2 m/s bei 4000 U/min | 7,68 m/s bei 3600 U/min |
| Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030 ¹⁾ | 8,8 l/100 km | 8,5 l/100 km | 7,5 l/100 km |
| Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030 mit VW-Automatic ²⁾ | 9,3 l/100 km | 9,0 l/100 km | — |
| Kraftstoff | 91 OZ (Res. F 1) | 87 OZ (Res. F 1) | 87 OZ (Res. F 1) |
| Ölverbrauch | 0,5 bis 1,0 l/1000 km | 0,3 bis 1,0 l/1000 km | 0,3 bis 1,0 l/1000 km |

Ventilspiel bei kalter Maschine: Einlaß und Auslaß 0,10 mm

1) Gemessener Verbrauch zuzüglich 10 %. Wagen mit halber Nutzlast bei gleichbleibend $\frac{3}{4}$ der Höchstgeschwindigkeit auf ebener Strecke und Windstille.

2) Mehrausstattung auf Wunsch

Kraftübertragung

Sperrsynchroisiertes Vierganggetriebe mit Kegelrad-Ausgleichgetriebe in einem Gehäuse, Einscheiben-Trockenkupplung

Kupplungsspiel am Fußhebel: 10—20 mm

Übersetzungen des Wechselgetriebes: 1. Gang 3,80; 2. Gang 2,06; 3. Gang 1,26; 4. Gang 0,89; Rückwärtsgang 3,61

Übersetzung des Achsantriebes: beim 1,5-Liter-Motor 4,125; 1,2- und 1,3-Liter-Motor 4,375

Pendelachsen

Hydrodynamischer Drehmomentwandler mit Dreistufen-Wechselgetriebe, mit dem Hinterachsantrieb in einem Gehäuse vereinigt.

Übersetzung des Wechselgetriebes: Fahrbereich L — 2,06 Fahrbereich 1 — 1,26
Fahrbereich 2 — 0,89 Rückwärtsfahrbereich — 3,07

Übersetzung des Achsantriebes: 4,375

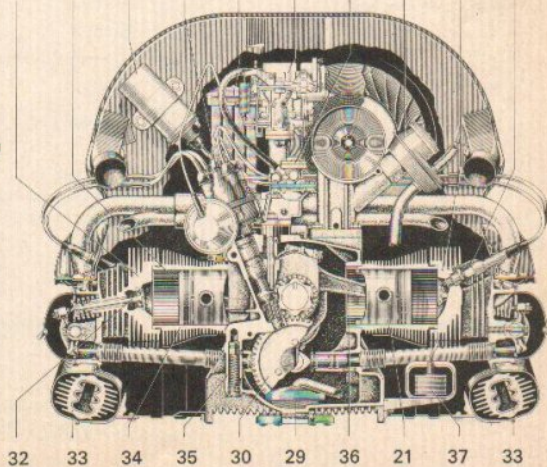
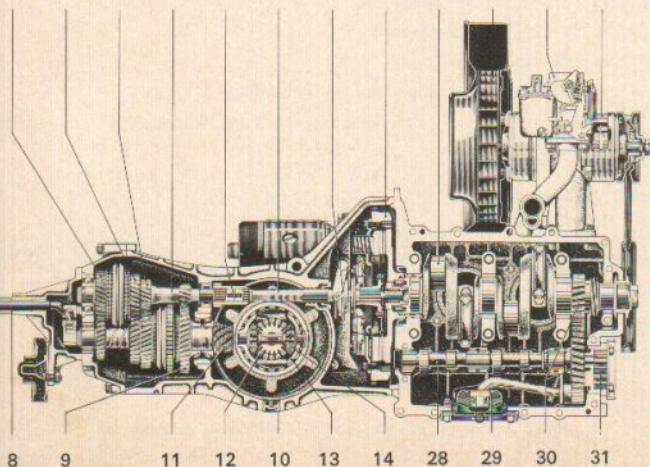
Achswellen mit je zwei Gleichlaufgelenken

- 1 — Zahnradpaar für 4. Gang
- 2 — Zahnradpaar für 3. Gang
- 3 — Zahnradpaar für 2. Gang
- 4 — Antriebswelle vorn
- 5 — Rücklauftrad
- 6 — Antriebswelle hinten
- 7 — Kupplungsaustrücklager
- 8 — Innenschalthebel
- 9 — Zahnradpaar für 1. Gang
- 10 — Ölablaßschraube
- 11 — Triebling
- 12 — Großes Ausgleichkegelrad
- 13 — Ausgleichgetriebegehäuse

- 14 — Kleines Ausgleichkegelrad
- 15 — Schwungrad
- 16 — Kurbelwelle
- 17 — Kühlgebläserad
- 18 — Vergaser
- 19 — Generator
- 20 — Zylinderkopf
- 21 — Kolben
- 22 — Zündspule
- 23 — Zündverteiler
- 24 — Ölkühler
- 25 — Kraftstoffpumpe
- 26 — Öleinfüllung mit Entlüftung

- 27 — Zündkerze
- 28 — Nockenwelle
- 29 — Ölrieb
- 30 — Antriebsräder für Nockenwelle
- 31 — Ölpumpe
- 32 — Ventil
- 33 — Wärmetauscher
- 34 — Zylinder
- 35 — Ölüberdruckventil
- 36 — Pleuelstange
- 37 — Thermostat

1 2 3 4 5 6 7 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 18 25 26 20 27



Fahrgestell

Rahmen mit tunnelförmigem Mittelträger
Vorderachse mit dem Rahmenkopf, Motor-Getriebe-Aggregat mit Rahmengabel verschraubt
Einzelradaufhängung: vorn Doppelkurbellenker, hinten Pendelachsen mit Längslenkern
Drehstabfederung, doppelt wirkende Teleskopstoßdämpfer, vorn Stabilisator, hinten Ausgleichfeder

Rollenlenkung mit wartungsfreien Spurstangen und hydraulischem Lenkungsdämpfer

Beim VW-Automatic: Hinten Doppelgelenkachse an Längs- und Schräglenkern geführt, keine Ausgleichfeder

Fußbremse: hydraulisch, beim VW 1300 und VW 1500 als Zweikreis-Bremsanlage und beim VW 1500 vorn als Scheibenbremse ausgebildet.

Handbremse: mechanisch auf die Hinterräder wirkend

Radstand 2400 mm

Wendekreisdurchmesser etwa 11 m

Spurweite vorn mit Trommelbremse: 1310 mm, mit Scheibenbremse: 1316 mm

Vorspur 2 bis 4,5 mm bei Leergewicht

Sturz $30' \pm 20'$ bei Leergewicht

Spurweite hinten 1350 mm

Räder 4 J \times 15, Lochscheibenräder mit Tiefbettfelge

| | | | | |
|-----------|----------------------------|--|-----------------------------|--|
| Bereifung | Normalreifen (schlauchlos) | | Gürtelreifen* (schlauchlos) | |
| | 5,60—15 4 PR | | 155 SR 15 | |

| | | | | |
|--|---------|---------|---------|---------|
| Luftdruck | vorn | hinten | vorn | hinten |
| Fahrzeug mit 1 oder 2 Personen besetzt | 1,1 atü | 1,7 atü | 1,3 atü | 1,9 atü |
| Fahrzeug mit 3 bis 5 Personen besetzt | 1,2 atü | 1,8 atü | 1,3 atü | 1,9 atü |

Für längere Autobahnfahrten mit hoher Geschwindigkeit ist der Luftdruck vorn und hinten bei Normalreifen um jeweils 0,2 atü zu erhöhen.
Die Luftdruckwerte in dieser Tabelle gelten für kalte Reifen.

Elektrische Anlage

| | | |
|------------------|---------|-----------------|
| Betriebsspannung | 12 Volt | VW 1200: 6 Volt |
| Batterie | 36 Ah | VW 1200: 66 Ah |
| Anlasser | 0,7 PS | VW 1200: 0,5 PS |

Gleichstrom-Generator mit Reglerschalter max. 30 Ampere, früheinschaltend, VW 1200: 45 Ampere

* Mehrausstattung auf Wunsch

| | | |
|----------------------------------|---|--|
| Keilriemen | 9,1 oder 9,5 × 900 mm | |
| Zündverteiler | mit Unterdruckverstellung | |
| Zündfolge | 1—4—3—2 | |
| Zündzeitpunkt-Einstellung | 7,5° vor dem oberen Totpunkt | |
| Abstand der Unterbrecherkontakte | 0,4 mm | |
| Zündkerzen | Bosch W 145 T 1, Beru 145/14, Champion L 88 | oder gleichwertige Zündkerzen anderer Fabrikate entsprechend den Angaben der Kerzenhersteller. |
| Kerzengewinde | 14 mm | |
| Elektrodenabstand | 0,7 mm | |

Maße und Gewichte

| | Limousine | Cabriolet | VW 1200 |
|------------------------------|-----------|-----------|----------|
| Länge | 4 030 mm | 4 030 mm | 4 070 mm |
| Breite | 1 550 mm | 1 550 mm | 1 550 mm |
| Höhe | 1 500 mm | 1 500 mm | 1 500 mm |
| Bodenfreiheit | 150 mm | 150 mm | 150 mm |
| Leergewicht (betriebsfertig) | 820 kg | 870 kg | 760 kg |
| Nutzlast | 380 kg | 360 kg | 380 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 1 200 kg | 1 230 kg | 1 140 kg |
| Zul. Vorderachslast | 490 kg | 500 kg | 490 kg |
| Zul. Hinterachslast | 730 kg | 740 kg | 710 kg |

Zulässige Dach- und Anhängelasten**

| | | | |
|----------------------|--------|--------|--------|
| Dachlast* | 50 kg | — | 50 kg |
| Anhänger mit Bremse | 500 kg | 500 kg | 500 kg |
| Anhänger ohne Bremse | 400 kg | 400 kg | 400 kg |

Wohnanhänger oder Anhänger zur Beförderung von Booten oder Segelflugzeugen —

| | | | |
|------------|--------|--------|--------|
| mit Bremse | 650 kg | 650 kg | 650 kg |
|------------|--------|--------|--------|

* nur Dachgepäckträger mit Abstützungen am Dachfalz verwenden. Die Gepäckträger aus dem Original-VW-Zubehörprogramm erfüllen diese Voraussetzung. Last gleichmäßig verteilen.

** vorbehaltlich der gegebenenfalls in einzelnen Ländern anders lautenden Bestimmungen.

Füllmengen

| | |
|----------------------------------|--|
| Kraftstoffbehälter | 40 Liter |
| Motor | 2,5 Liter |
| Hinterachse mit Getriebe | 3,0 Liter (Wechselmenge 2,5 Liter) |
| Bremsen | etwa 0,25 Liter |
| Ölbadluftfilter | etwa 0,25 Liter, beim 1,5 Liter-Motor etwa 0,4 Liter |
| Behälter für Scheibenwaschanlage | etwa 1 Liter |

VW-Automatic:

Wandlerkreislauf ca. 3,6 l ATF (Automatic Transmission Fluid)
ATF-Marke nur nach Werksangabe

Getriebe mit Achsantrieb 3 l Hypoid-Öl (nur nach Werksangabe)

Fahrleistungen

| | 1,5-Liter-Motor | 1,3-Liter-Motor | 1,2-Liter-Motor |
|----------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Höchst- und Dauergeschwindigkeit | 125 km/h | 120 km/h | 115 km/h |
| Beschleunigung 0—80 km/h | etwa 13 s | etwa 14 s | etwa 18 s |

Mit VW-Automatic:

| | | | |
|--------------------------|----------|------------|---|
| Höchstgeschwindigkeit | 120 km/h | 115 km/h | — |
| Beschleunigung 0—80 km/h | ca. 15 s | ca. 16,5 s | — |

Steigfähigkeit*

| | Limousine | Cabriolet | | |
|---------|-----------|-----------|--------|------|
| 1. Gang | 46 % | 45 % | 44 % | 41 % |
| 2. Gang | 24 % | 23 % | 23 % | 21 % |
| 3. Gang | 13 % | 13 % | 12,5 % | 12 % |
| 4. Gang | 8 % | 8 % | 8 % | 7 % |

Mit VW-Automatic:

Steigfähigkeit*

| | | | | |
|---------------|------|------|------|---|
| Fahrbereich L | 38 % | 36 % | 31 % | — |
| Fahrbereich 1 | 23 % | 22 % | 20 % | — |
| Fahrbereich 2 | 16 % | 15 % | 14 % | — |

* gemessen auf guter Straße, Fahrzeug mit 2 Personen besetzt.

Inhalt in Stichworten

| | | | | | |
|---|-------|--|----|--|----------|
| Abblenden | 11 | Einfahren | 25 | Kennzeichenbeleuchtung | |
| Abschleppen | 46 | | | — Lampe auswechseln | 43 |
| Abschmierdienst | 49 | Fahrgestell — Beschreibung | 56 | Kofferräume | 18/19/20 |
| Anhängelasten | 57 | — Nummer | 5 | Konservieren der Lackierung | 33 |
| Anhängerbetrieb | 31/32 | — Pflege im Winter | 31 | Kontrollampen | 12/22 |
| Anlassen des Motors | 24 | Federung | 56 | Kraftstoffart | 47 |
| Anlasser | 56 | Fensterdichtungen pflegen | 35 | Kraftstoffbehälter — Fassungsvermögen .. | 22 |
| Armaturenbeleuchtung | 12 | Fensterkurbel | 7 | — Reserve | 12 |
| Aschenbecher | 16 | Flecke entfernen | 34 | Kraftstoff-Förderung | 54 |
| | | Frischbelüftung | 17 | Kraftstoff-Filter reinigen | 40 |
| Batterie — allgemeine Hinweise zur Pflege | 45 | Fußbremse — Beschreibung | 56 | Kraftstoffanzeige | 12 |
| — Pflege im Winter | 31 | Gangschalthebel | 13 | Kraftstoffverbrauch | 54 |
| Beleuchtung | 12 | Generator | 56 | Kraftstoffvorrat | 22 |
| Beschleunigen — richtig und falsch | 25 | Geschwindigkeitsbereiche | 25 | Kühlung des Motors | 54 |
| Blinklicht-Lampe auswechseln | 43 | Getriebe — Beschreibung | 54 | Kunstleder — pflegen | 34 |
| Blinker- und Abblendhebel | 11 | — Schnittzeichnung | 55 | Kupplung — Bauart | 54 |
| Bodenfreiheit | 57 | Getriebeöl — Wechsel und Füllmenge | 50 | — Spiel | 54 |
| Bremsen — Bedienung | 13 | Gewichte | 57 | | |
| — Beschreibung | 56 | Handbremse — Beschreibung | 56 | Lampentabelle | 42 |
| — prüfen | 22 | Heckscheibenheizung | 13 | Lehnenverriegelung | 7/20 |
| Bremslicht — Lampe auswechseln | 43 | Heizung | 17 | Lenk-Anlaß-Schloß | 12 |
| — prüfen | 22 | Hinterachse — Technische Daten | 54 | Lenkung — Bauart | 56 |
| | | Hintersitze — Lehne | 20 | Lichthupe | 11 |
| Cabriolet — Verdeck öffnen und schließen | 21 | Höchstgeschwindigkeit | 57 | Lichtschalter — Bedienung | 12 |
| — Verdeck pflegen | 34 | Höchstleistung | 54 | Luftfilter — prüfen und reinigen | 23/52 |
| — Verdeckscheren schmieren | 34 | | | | |
| Chromteile — Pflege | 34 | Innenbeleuchtung | 16 | Maße | 57 |
| | | Karosserie — auslüften | 35 | Motor — Bauart | 54 |
| Dachlasten | 57 | Keilriemen — spannen oder erneuern | 39 | — Nummer | 5 |
| Deckelschloß | 18 | | | — Schnittzeichnung | 55 |
| Drehfenster | 7 | | | — Technische Daten | 54 |

| | | | | | |
|--------------------------------|-------|---|----|--------------------------------|----|
| Motoröl — Sorte | 47 | Scheinwerfer — einstellen | 41 | Ventile — Spiel | 54 |
| — Spezifikation | 47 | — Lampe auswechseln | 42 | Verdichtung des Motors | 54 |
| — Wechsel im Winter | 30 | Schlüssel | 6 | Vergaser — Typ | 54 |
| — Wechsel und Füllmenge | 49 | Schlußlicht — Lampe auswechseln | 43 | Vorderachse — Schmierung | 51 |
| Ölmeßstab | 23 | Schmierdienst | 49 | — Technische Daten | 56 |
| Ölsieb im Motor | 49 | Schneeketten | 30 | Vordersitze — verstellen | 8 |
| Ölstand — Getriebe | 50 | Schnittbild | 55 | — Sitzschienen schmieren | 35 |
| — Motor | 23 | Sicherheitsgurte | 9 | — ausbauen | 35 |
| Ölverbrauch | 54 | Sicherungen — auswechseln | 44 | Vorspur | 56 |
| Polieren der Lackierung | 33 | Sicherungskasten | 44 | Wagenheber — Bedienung | 37 |
| Polsterung — reinigen | 34 | Sicherungsknopf — Tür | 7 | Wagenpflege | 32 |
| Radstand | 56 | Sitzverstellung | 8 | Warnlichtanlage | 13 |
| Räder — Felgenreöße | 56 | Sonnenblenden | 15 | Waschen des Wagens | 33 |
| — Unwucht | 35 | Schiebedach — Bedienung | 15 | Wechselgetriebe | 54 |
| — wechseln | 37 | Spurweite | 56 | Wendekreis-Durchmesser | 56 |
| Reifen — Größe | 56 | Steigfähigkeit | 57 | Werkzeugverzeichnis | 19 |
| — Winterreifen | 30 | Stoßdämpfer — Bauart | 56 | Winterbetrieb | 29 |
| — Pflege | 35 | Sturz | 56 | Wirtschaftlichkeit | 25 |
| — Verschleiß | 35 | Tachometer | 11 | Zubehör | 29 |
| — Luftdruck | 23/56 | Technische Daten | 54 | Zündfolge | 56 |
| Reserverad | 19/37 | Türen | 7 | Zündkerzen — ausbauen | 40 |
| Rückblickspegel | 15 | — Dichtungen pflegen | 35 | — Elektrodenabstand | 56 |
| Rückenlehnenverriegelung | 7/20 | — Schlösser eingefroren | 31 | — prüfen und reinigen | 40 |
| Rückwärtsgang | 13 | — Schmierstellen | 52 | Zündverteiler | 56 |
| Schalten | 13 | Typschild | 5 | Zündzeitpunkt | 56 |
| Scheiben — reinigen | 34 | Übersetzungsverhältnis — Getriebe | 54 | Zusatz-Schmiermittel | 48 |
| Scheibenwaschanlage | 12/19 | — Hinterachse | 54 | Zweikreis-Bremsanlage | 22 |
| Scheibenwischer | 12 | Unterbrecherkontakte — Abstand | 56 | | |

