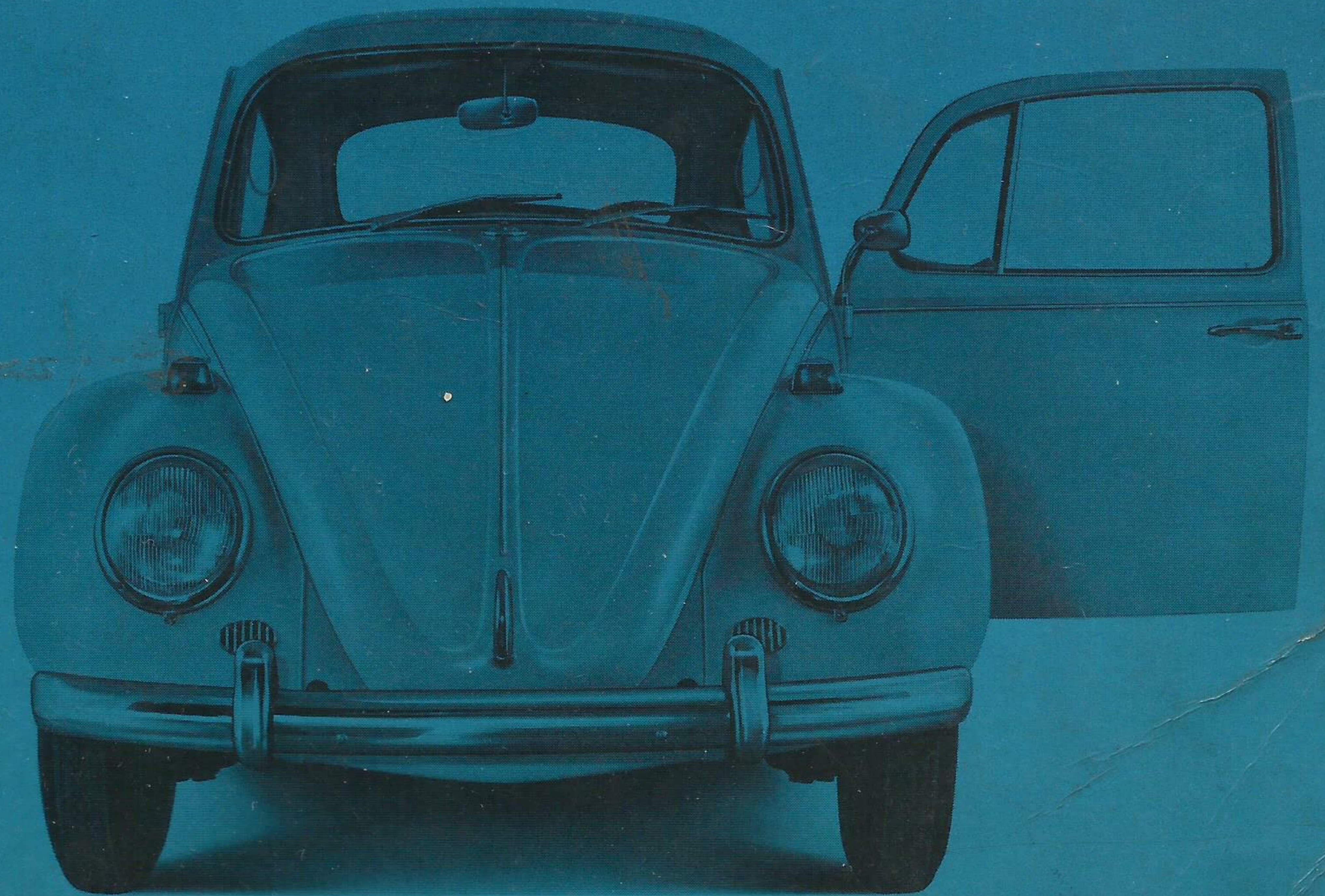


Betriebsanleitung





Betriebsanleitung und Wartungskarte

VW 1300 A, VW 1300, VW 1500

Limousine und Cabriolet

Ausgabe August 1966

V O L K S W A G E N W E R K A K T I E N G E S E L L S C H A F T

Inhalt

Machen Sie sich vertraut	Bedienung	5
Wenn es friert und schneit	Winterbetrieb	20
Sauber und gepflegt	Wagenpflege	22
Für den Fall, daß . . .	Selbsthilfe	29
Richtig schmieren		40
Technik in Zahlen und Bildern		46
Typschild, Fahrgestell- und Motornummer		51
Inhalt in Stichworten		52
Schmier- und Wartungsplan		54
Wartungskarte		

Alle Abbildungen zeigen den VW 1300, der auch der Beschreibung zugrunde liegt. Soweit Bedienung und technische Einzelheiten des VW 1300 A, des VW 1500 und der Cabriolet-Modelle wesentlich abweichen, ist darauf besonders hingewiesen. Alle Sonderausstattungen die zum Teil auch auf unterschiedlichen gesetzlichen Bestimmungen einzelner Länder beruhen, sind dagegen nicht berücksichtigt.

Inhalt

Machen Sie sich vorant	1
Wenn es nicht anders geht	2
Bücher und Gedichte	3
Für den Fall der Noth	4
Rechtlich schwebend	5
Taktik in Kriegen und Blößen	6
Typische Fehlgänge und Missethungen	7
Recht in Schwere	8
Recht von Wirtshausen	9
Wirtshaus	10

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Genehmigung des Verlegers.
Verlag von ...
1911

Es ist Ihr Vorteil . . .

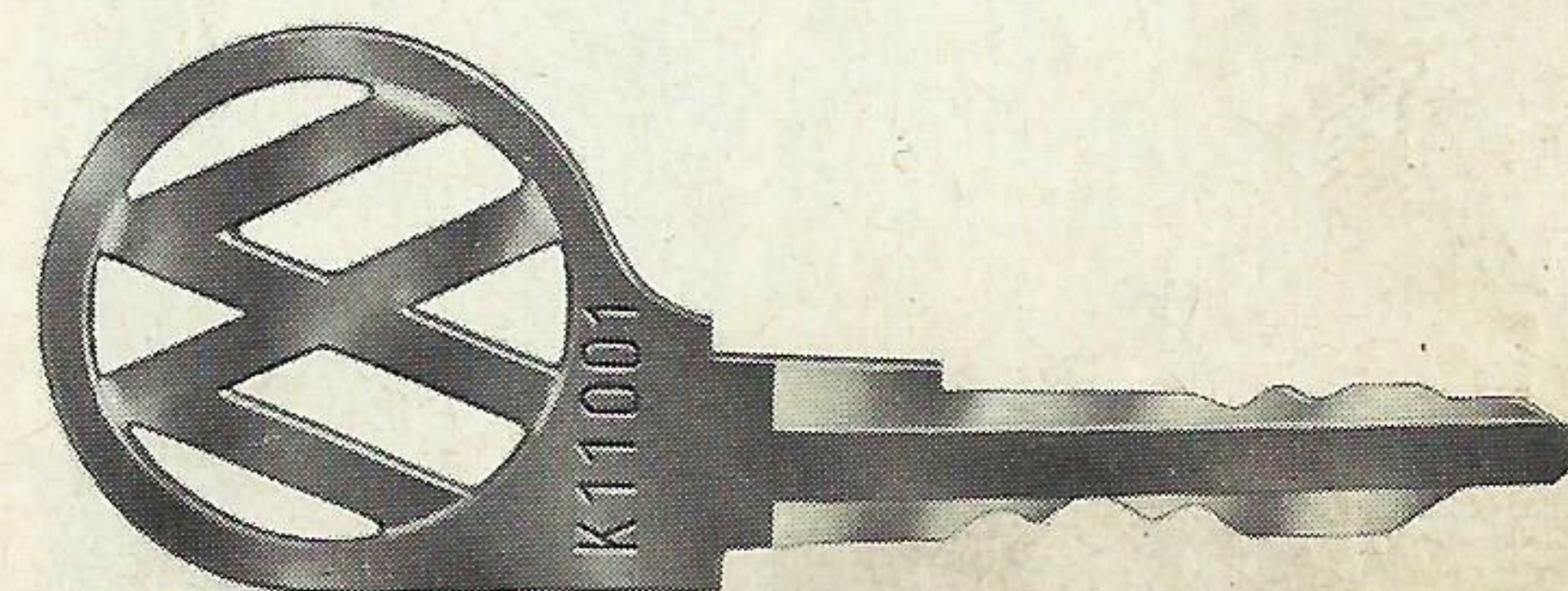
wenn Sie zunächst den ersten Teil dieser Betriebsanleitung, der sich mit der Bedienung Ihres Volkswagens befaßt, besonders sorgfältig durchlesen. Sie sind dann schnell mit Ihrem Wagen vertraut und werden mit dem Gefühl absoluter Sicherheit die erste Fahrt beginnen.

Alles Wissenswerte über den Winterbetrieb, ausführliche Hinweise für die Pflege sowie zahlreiche Ratschläge für die Selbsthilfe finden Sie im zweiten Teil der Anleitung. Er informiert Sie außerdem über die richtige Schmierung und Wartung Ihres Wagens und enthält eine Zusammenstellung aller interessanten technischen Daten.

Die letzten Seiten bilden die Wartungskarte. Neben dem Garantieschein und den Gewährleistungsbedingungen finden Sie dort auch den Gutschein für den kostenlosen Wartungsdienst. Die ausgefüllten Stempelfelder dienen Ihnen später als Nachweis für die von einer VW-Werkstatt ausgeführten Schmier- und Wartungsdienste.

Nur einen Schlüssel

benötigen Sie zum Öffnen der Tür und zum Anlassen des Motors. Bitte notieren Sie sich die Schlüsselnummer und legen Sie den Zettel zu den Wagenpapieren: Wenn Sie nämlich einmal den Schlüssel verlieren sollten, können Sie jederzeit bei Ihrer VW-Werkstatt Ersatz anfordern.



Bitte, nehmen Sie Platz

Beim Autofahren kommt es darauf an, richtig 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,

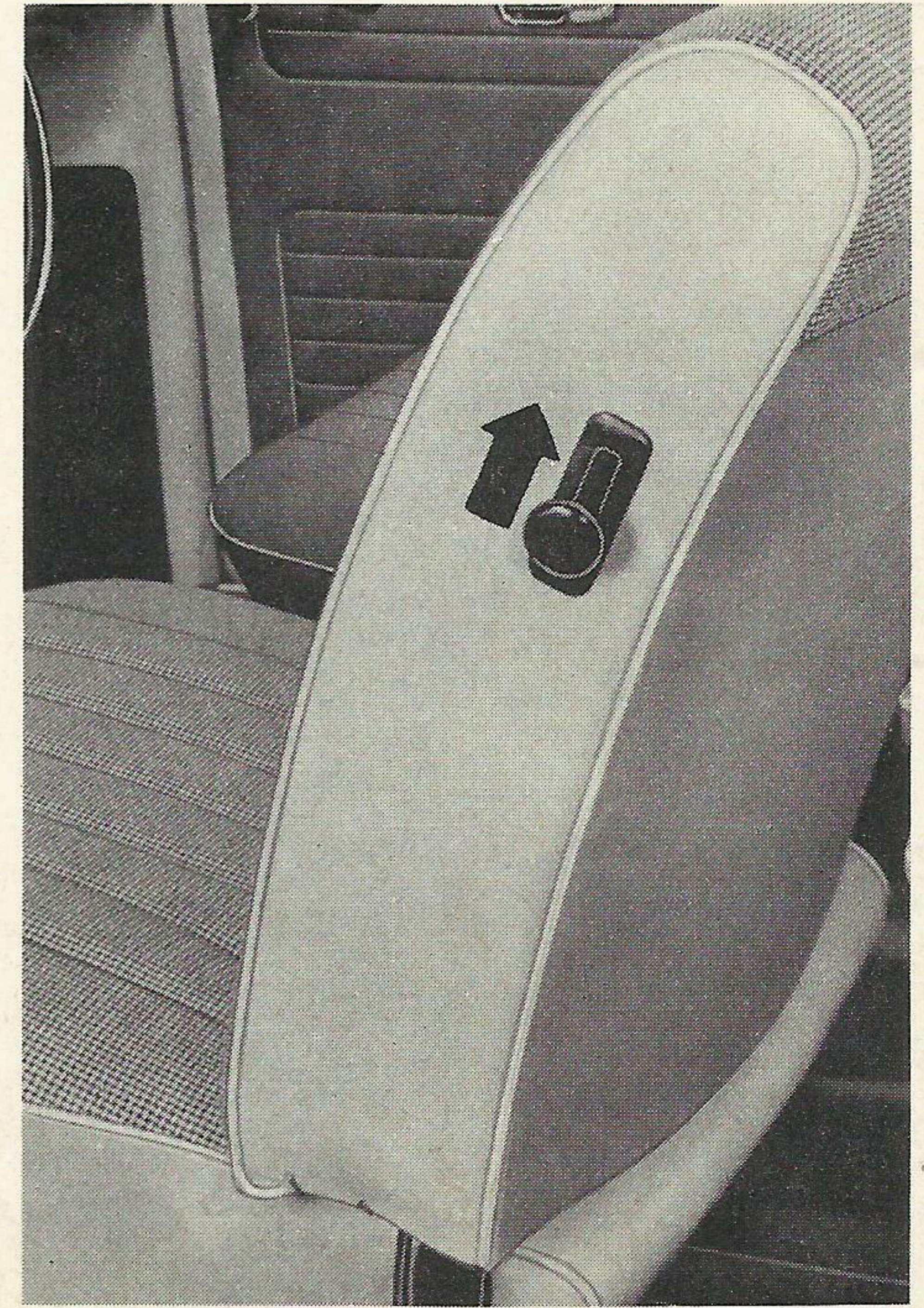
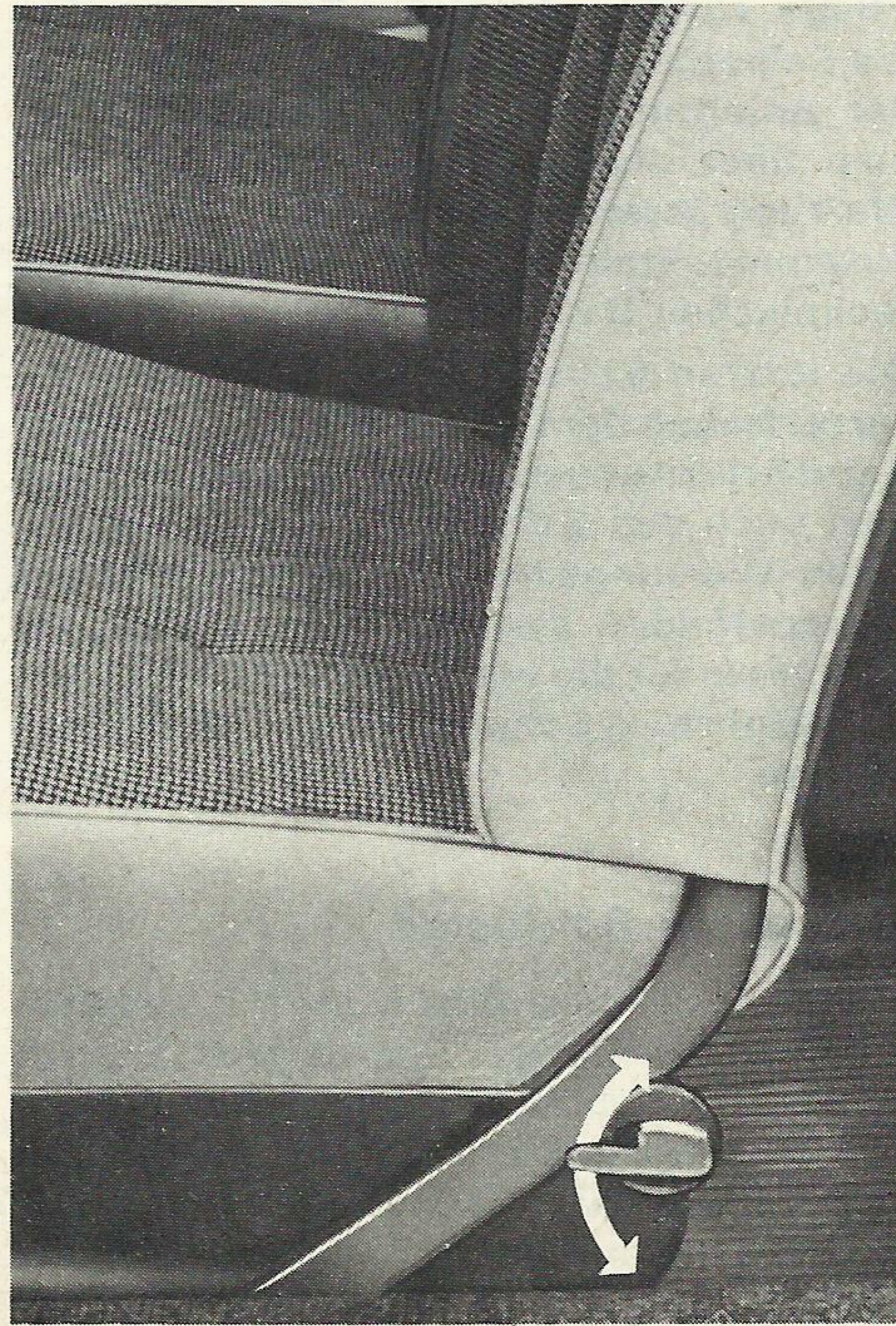
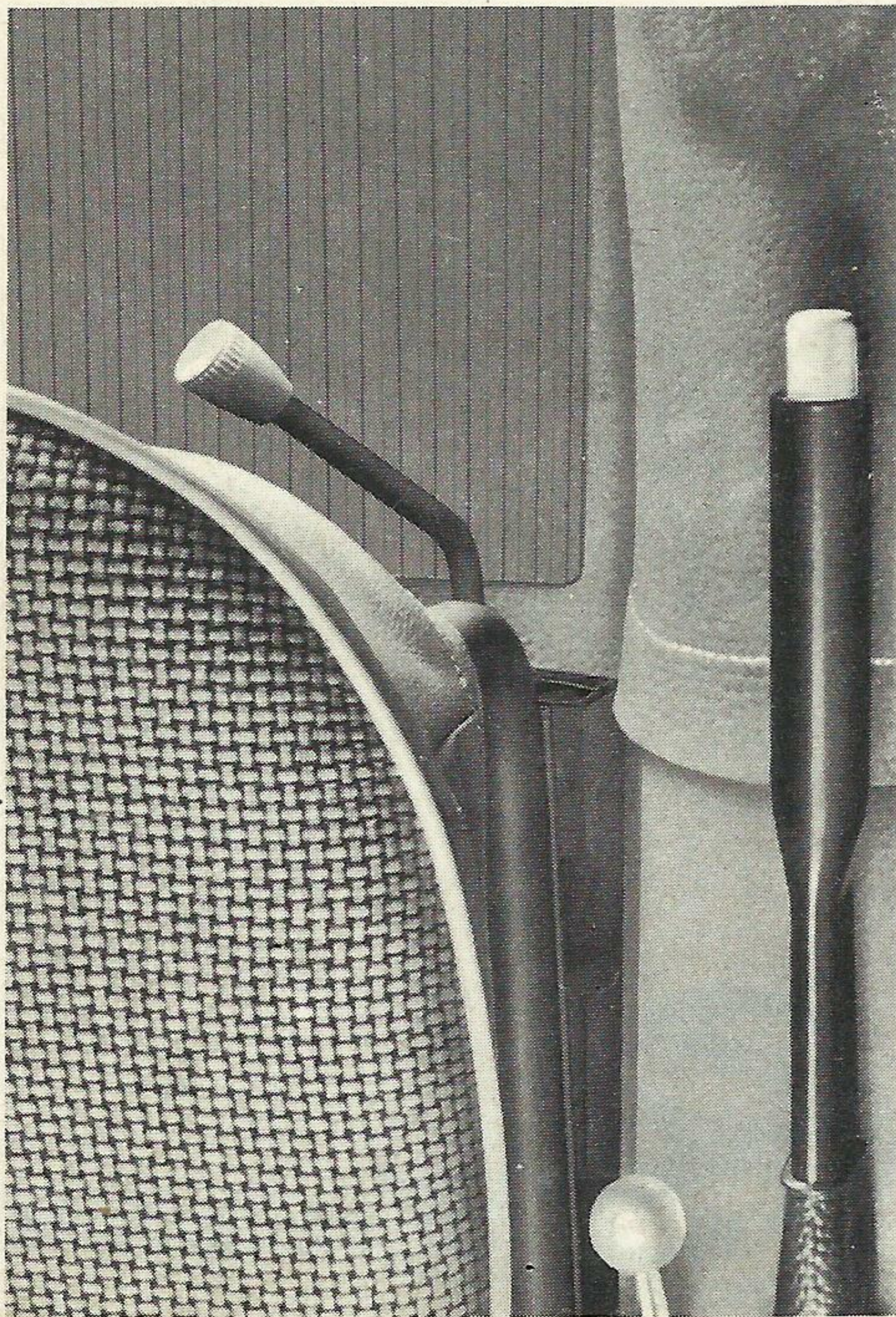
daß der Hebel wieder fest einrastet, damit sich der Sitz beim Fahren nicht unbeabsichtigt verstellen kann.

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

Die Neigung der Rückenlehne läßt sich mehr-

fach ändern. Probieren Sie es aus – Sie sollen bequem und entspannt sitzen.

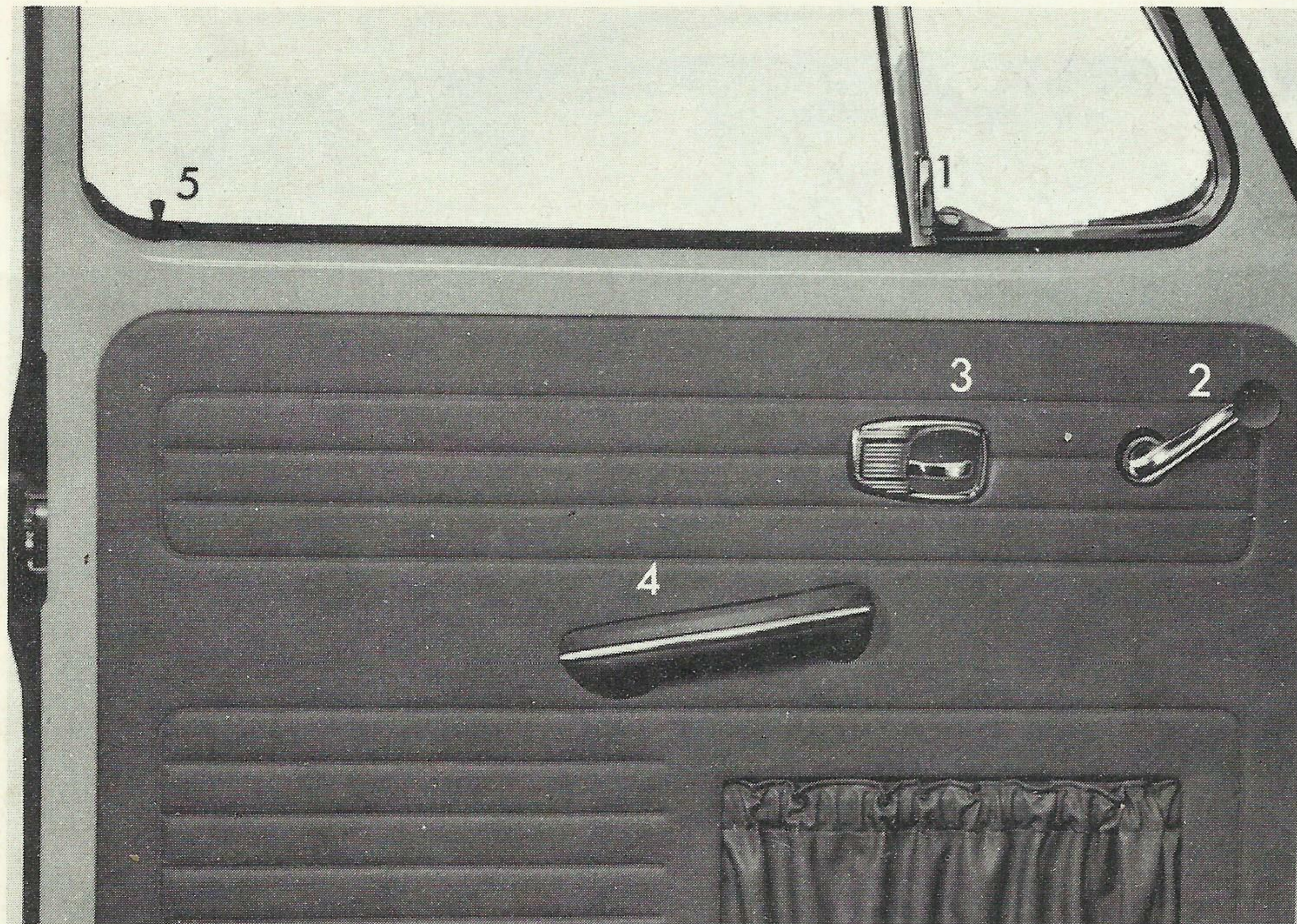
Die Rückenlehnen des VW 1300 und des VW 1500 sind gegen Vorklappen – beim scharfen Bremsen – verriegelt. Zum Entriegeln ziehen Sie den seitlich in die Lehne eingebauten Knopf nach oben.



Bevor Sie die Tür schließen,

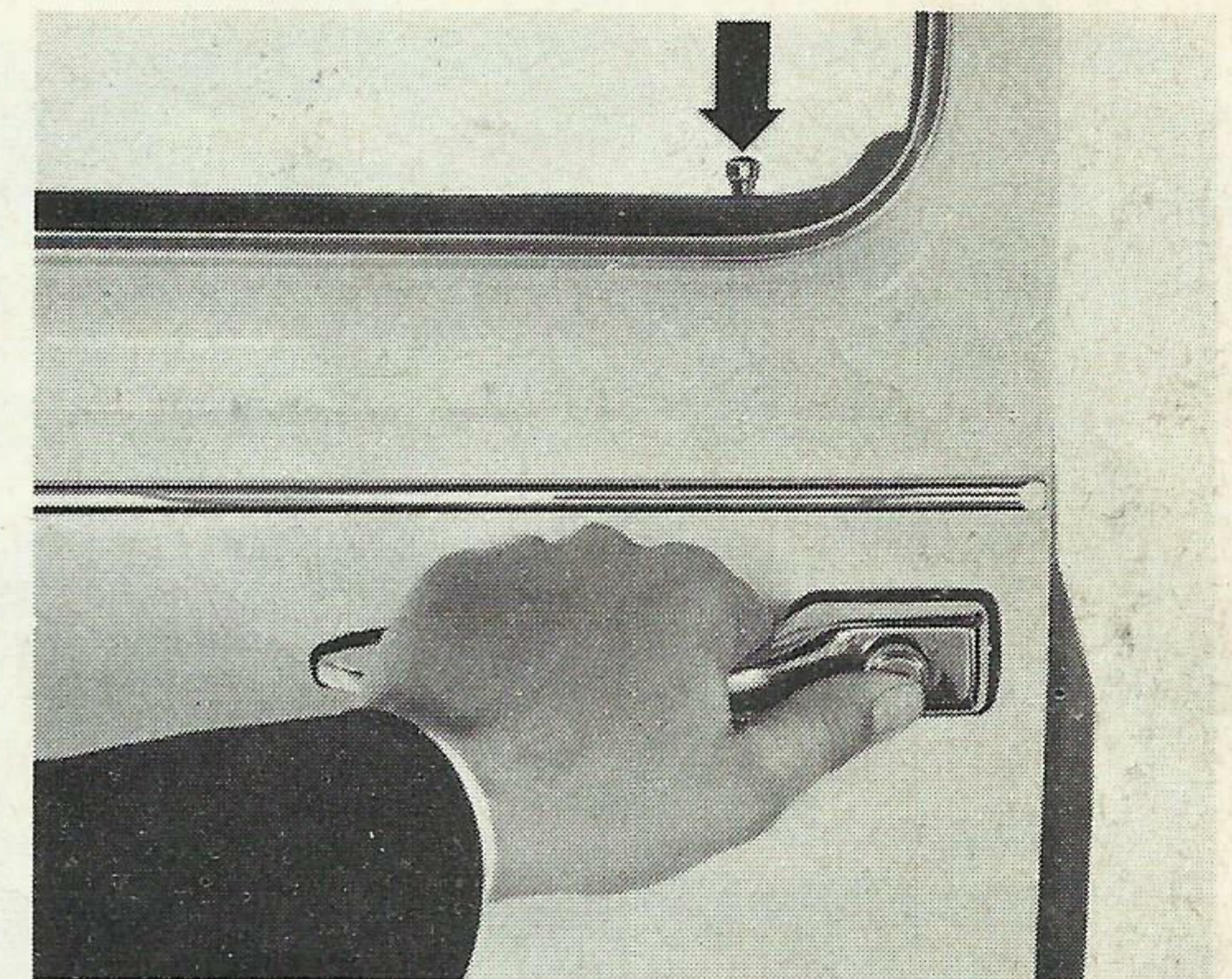
sollten Sie ein Fenster ein wenig öffnen. Die Tür läßt sich dann leichter zumachen, weil der Überdruck aus dem Wageninnern entweichen kann.

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



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

Beim Verlassen des Wagens brauchen Sie nur den Sicherungsknopf nach unten zu drücken und beim Zuklappen der Türen die Drucktaste 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.

Vor Ihnen - die Armaturentafel . . .

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

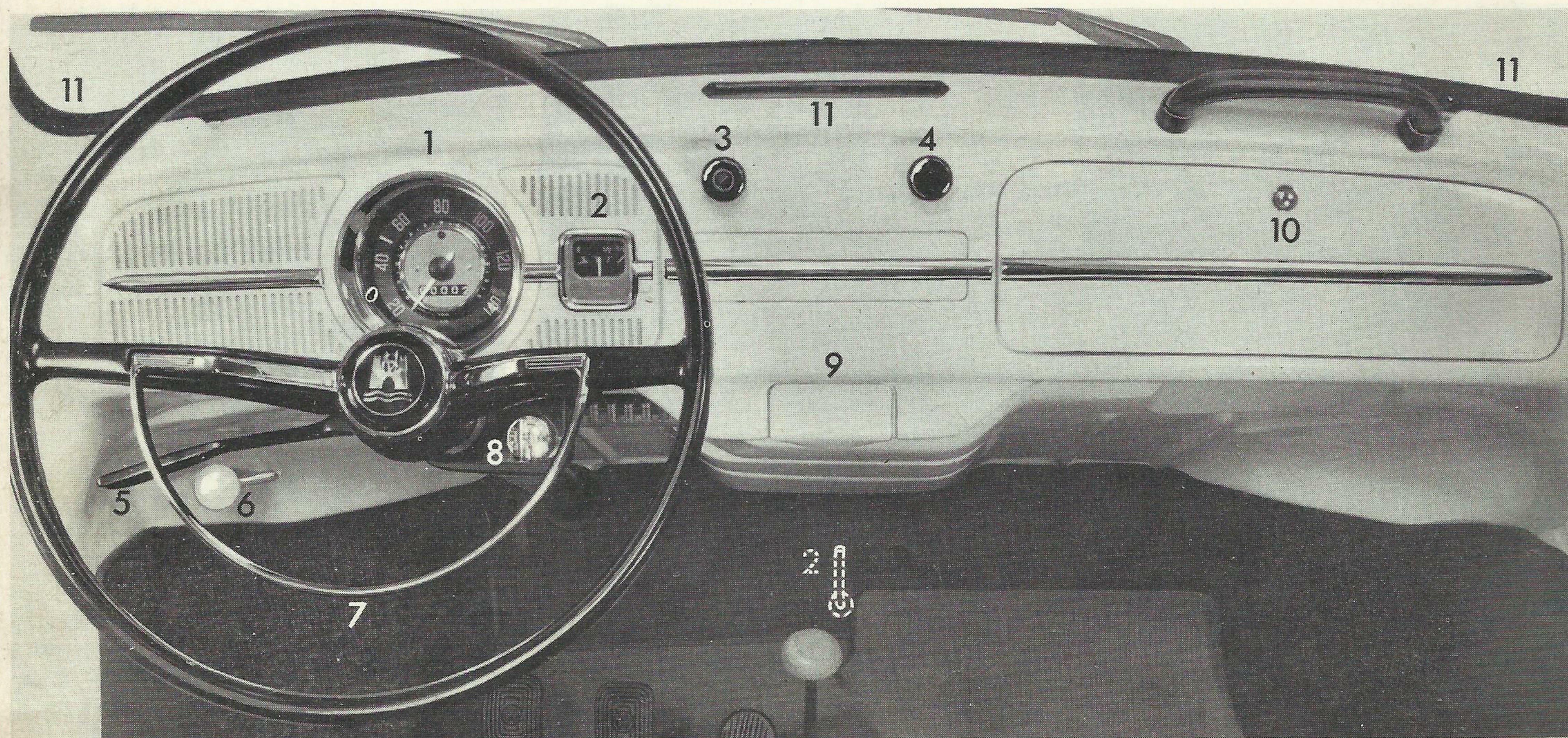
1. Tachometer

Das Tachometer enthält folgende Kontrollleuchten:

- grün – Öldruck
- rot – Lichtmaschine und Kühlung
- blau – Fernlicht
- grüner Doppelpfeil – Blinker

2. Kraftstoffuhr

Steht der Zeiger auf der Strichmarkierung „R“ – Reserve –, so sind noch etwa 5 Liter Kraftstoff vorhanden. Es ist Zeit zum Tanken!



*Leucht blau
L 639*

*VW 1300
auf dem Glas*

*Schlüssel Nr. 354024
J G M 1491*

Der VW 1300 A besitzt anstelle der Kraftstoffuhr 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.

3. Scheibenwischer und Scheibenwaschanlage

Die Scheibenwischer schalten Sie durch Drehen des Schalters ein. Sie kehren nach dem Ausschalten immer in ihre Ausgangsstellung zurück. Drücken Sie auf den Knopf, der in den Drehschalter eingebaut ist, so wird zur Reinigung Wasser auf die Wischfelder der Windschutzscheibe gesprüht.

4. Lichtschalter

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

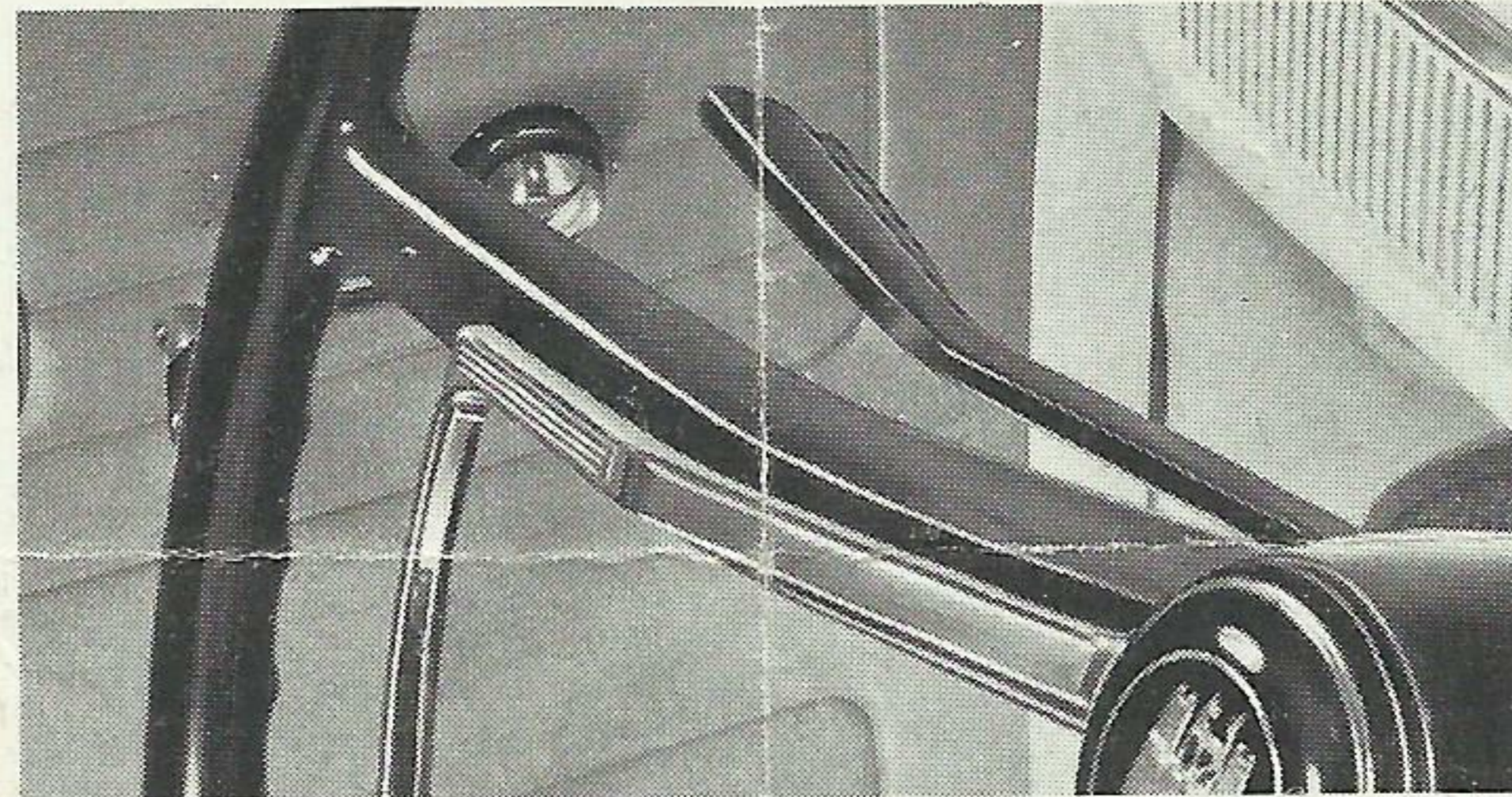
Die Armaturenbeleuchtung können Sie dann durch Drehen des Lichtschalters einschalten und stufenlos regulieren.

5. Blinkerschalter

Hebel nach oben – Blinker rechts
Hebel nach unten – Blinker links

Nach Durchfahren der Kurve schalten sich die Blinker selbsttätig aus.

Mit der Taste im Blinkerschalter blenden Sie auf und ab. Bei Fernlicht leuchtet die blaue



Kontrollleuchte im Tachometer auf. Die Taste dient bei Tag auch als Lichthupe.

Nur der VW 1300 A besitzt statt der Taste im Blinkerschalter einen Fußabblendschalter, der links neben dem Kupplungspedal liegt.

6. Zugknopf für Kofferraumdeckel

Achten Sie bitte darauf, daß beim Schließen des Deckels die Verriegelung hörbar einrastet.

Beim Cabriolet ist der Knopf abschließbar, damit auch bei geöffnetem Verdeck Gepäck, Reserverad und Kraftstoff vor fremdem Zugriff geschützt sind.

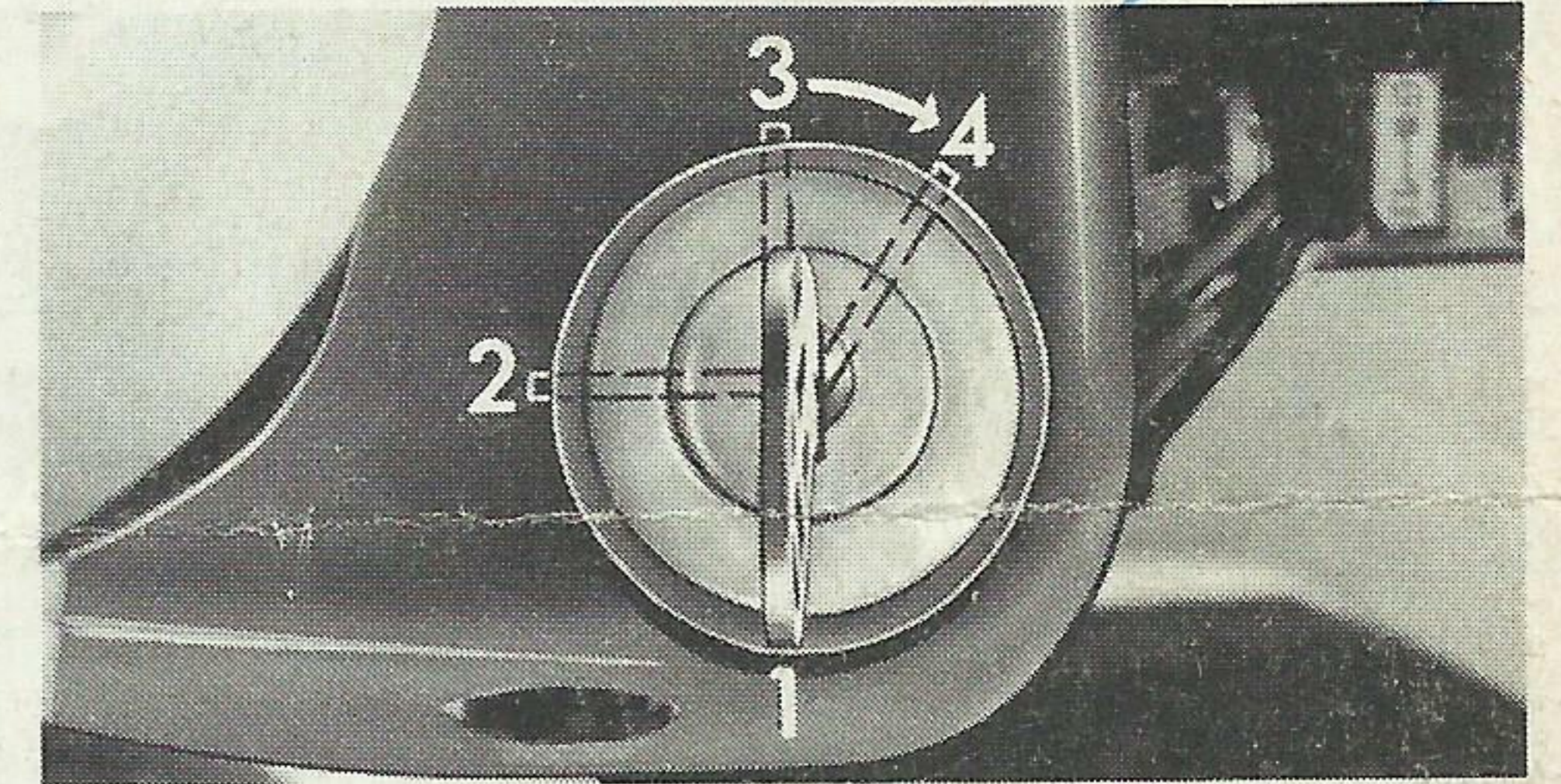
7. Signalhalbring

Der VW 1300 A besitzt einen Signalknopf in der Mitte des Lenkrades.

8. Lenkanlaßschloß

- 1 – Zündung aus – Lenkung gesperrt
- 2 – Zündung aus – Lenkung frei
- 3 – Zündung ein
- 4 – Anlassen

*LA 1-305-604
- 080
← Bosch
Zim. Satz Amp.
Sicherungen*



Achtung:

Schlüssel stets nur bei stehendem Wagen abziehen.

9. Aschenbecher

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

10. Handschuhkasten

Mit einem Druck auf den Knopf – beim Cabriolet ist er verschließbar – öffnet sich der Deckel durch Federdruck von selbst.

11. Entfrosterdüsen

Über der Windschutzscheibe . . .

12. Sonnenblenden

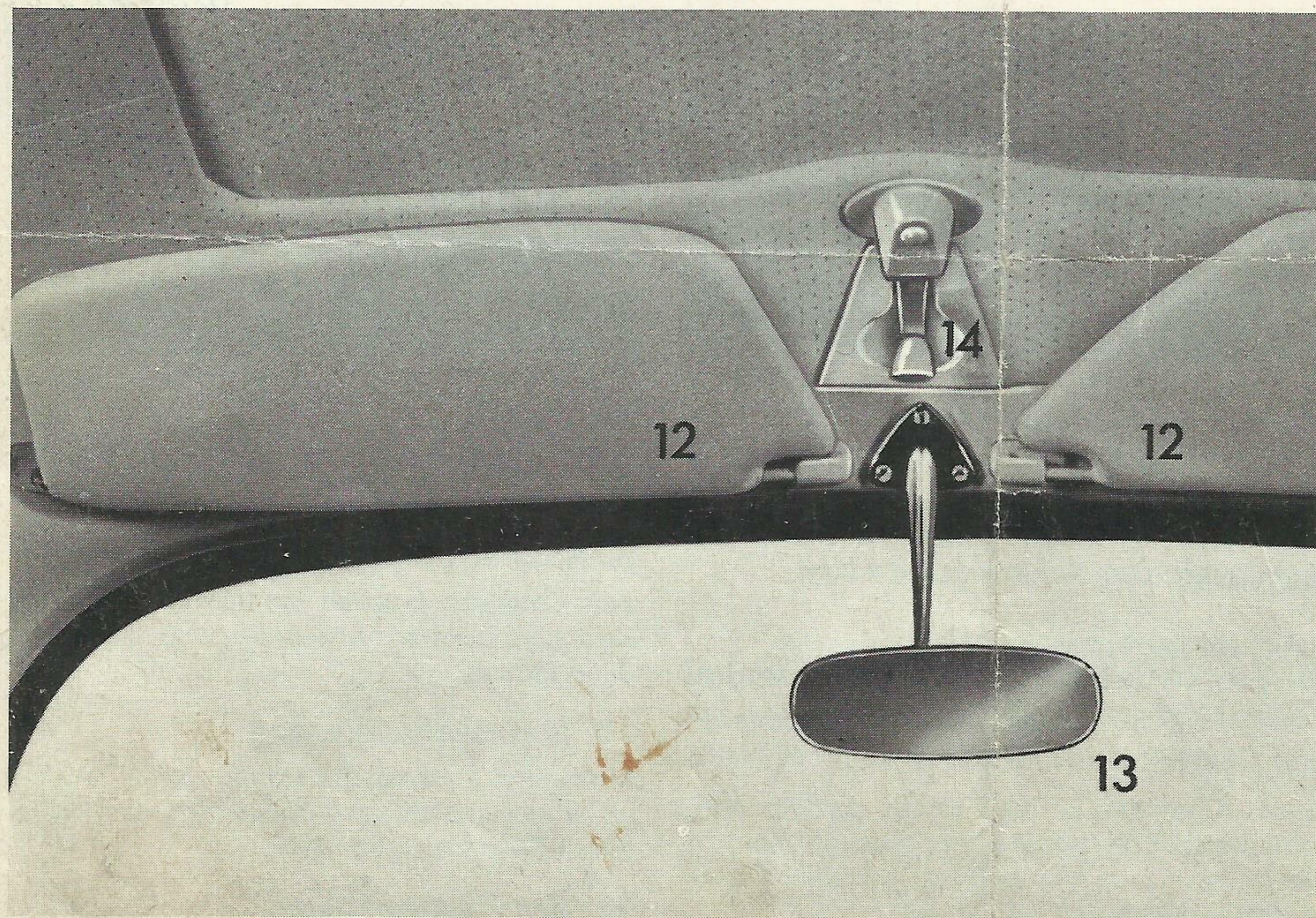
Sie können die Sonnenblenden aus den Halterungen neben dem Spiegel herausziehen und zu den Türfenstern schwenken, wenn einmal die Sonne durch die Seitenfenster blendet.

Der Volkswagen 1300 A besitzt nur auf der Fahrerseite eine Sonnenblende.

13. Rückblickspiegel

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

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.



14. 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.

Das Faltschiebedach des Volkswagen 1300 A läßt sich durch Herumlegen des Griffes nach rechts in jeder Stellung festklemmen.

Öffnen Sie das Verdeck immer ganz, bevor Sie es in die gewünschte Lage bringen. Es wird dann durch richtige Lage der Falten geschont.

Zum Schließen ziehen Sie das Verdeck nach vorn, bis der Verschlusshaken faßt, und legen den Griff wieder nach rechts.

Im Fußraum und zwischen den Vordersitzen . . .

15. Kupplungspedal

16. Bremspedal

17. Gaspedal

18. Gangschalthebel

19. Handbremshebel

Zum Lösen des Sperrknopfes ziehen Sie den Handbremshebel zuerst ein wenig nach oben.

20. Regulierhebel für die Heizung

Hebel nach oben – Heizung ein
Hebel nach unten – Heizung aus

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

21. Schieber für die Heizung im vorderen Fußraum

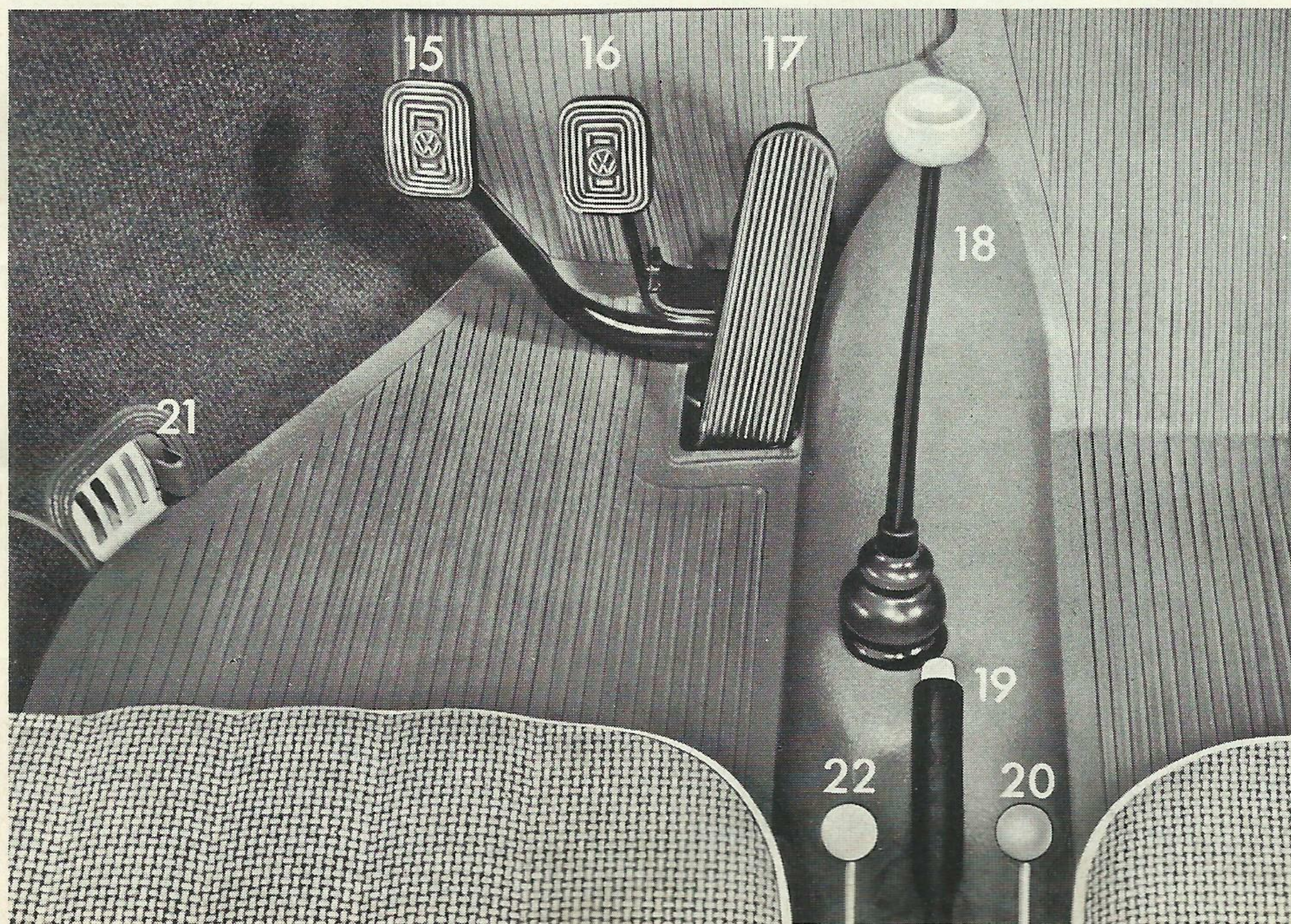
Beim VW 1300 und beim VW 1500 kann der Warmlufteintritt in den vorderen Fußraum für jede Wagenseite getrennt reguliert werden. Die Schieber befinden sich direkt an den Austrittsöffnungen.

22. 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.



Hinter Ihnen

23. Aschenbecher

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 1300 A hat im Fondraum keinen Aschenbecher.

24. Hinterer Kofferraum

Der hintere Kofferraum ist gut zugänglich, wenn Sie vorher die Rückenlehne der Sitzbank nach vorn klappen. Dazu lösen Sie erst oben rechts die Gummischlaufe, mit der die Rückenlehne gegen unbeabsichtigtes Vorklappen gesichert ist.

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



25. Innenbeleuchtung

Schalterstellungen:

Oben – Innenbeleuchtung brennt nur bei geöffneter Wagentür

Mitte – Innenbeleuchtung aus

Unten – Innenbeleuchtung ein

Beim VW 1300 A hat die Innenbeleuchtung nur zwei Schalterstellungen:

Oben – Innenbeleuchtung ein

Unten – Innenbeleuchtung aus

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

Oben – Innenbeleuchtung ein

Mitte – Innenbeleuchtung aus

Unten – Türkontaktschalter

26. Halteschlaufe und Kleiderhaken

Der VW 1300 A besitzt keine Halteschlaufen und Kleiderhaken.

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 unter der Sitzbank rechts und links an den Seitenteilen und in der Mitte des Kofferbodens.



**Sehen wir nun
am besten gleich . . .**

. . . in den vorderen Kofferraum

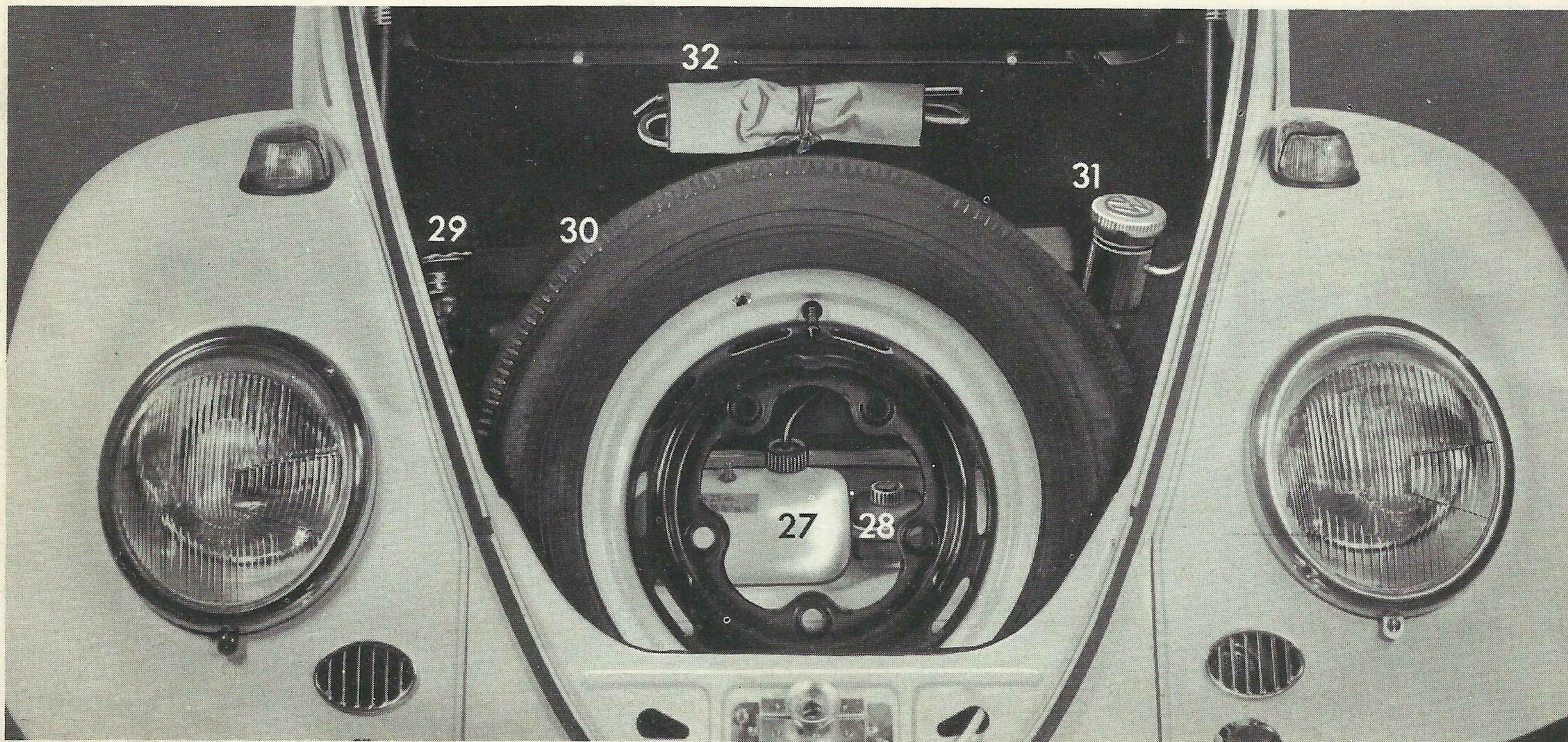
Der Zugknopf für die vordere Haube liegt ganz links unter der Armaturentafel.

Ob Sie mit viel oder wenig Gepäck verreisen – bitte beladen Sie immer zuerst den vorderen Kofferraum, und zwar möglichst mit den schwereren Gepäckstücken. Günstige Ge-

wichtsverteilung bedeutet gute Fahreigenschaften. Nutzen Sie die Möglichkeit, die Ihnen Ihr Volkswagen durch seine beiden Kofferräume bietet!

27. Wasserbehälter für Scheibenwaschanlage

Der Behälter kann stets bis zum Überlaufen gefüllt werden – das zum Aufpumpen benötigte Luftpolster bleibt immer erhalten. Der erforderliche Luftdruck beträgt 2,5 atü.



Wir empfehlen, dem Wasser stets Scheibenreiniger beizufügen, denn klares Wasser genügt im allgemeinen nicht, um die Windschutzscheibe schnell und intensiv zu reinigen. In entsprechend stärkerer Konzentration eignet sich dieser Zusatz im Winter auch als Frostschutzmittel. Einzelheiten über das richtige Mischungsverhältnis entnehmen Sie bitte der Tabelle für Pflegemittel auf Seite 25.

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 .

28. Bremsflüssigkeitsbehälter

Der Vorratsbehälter soll mindestens dreiviertel gefüllt sein.

Ist das nicht der Fall, muß Ihre VW-Werkstatt das Bremssystem prüfen!

29. Wagenheber

Wie Sie ihn bedienen, finden Sie im Zusammenhang mit dem Radwechsel auf Seite 29.

30. 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.

31. Kraftstoffeinfüllstutzen

Der Kraftstofftank faßt 40 Liter. Die Wahl der Kraftstoffart und -marke können Sie ohne weiteres selbst treffen. Ihr Volkswagen kann mit allen handelsüblichen Markenkraftstoffen betrieben werden, die den Oktanzahlbedarf des Motors erfüllen:

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

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

32. Werkzeug und Zubehör

In der Werkzeugtasche finden Sie:

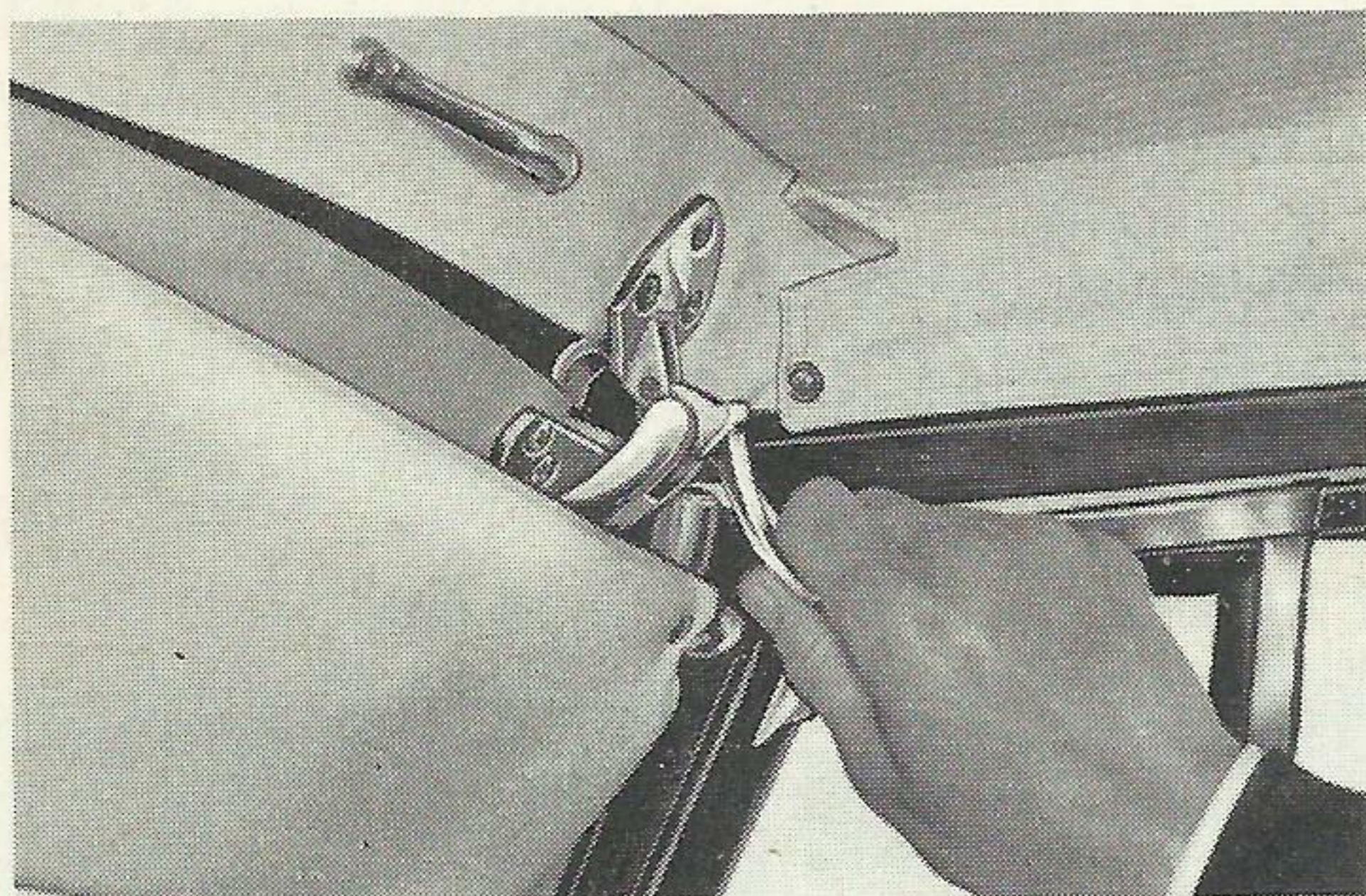
- 1 Keilriemen
- 1 Abziehhaken für Radzierkappen
- 1 Kombinationszange
- 1 Wechselschraubenzieher für Schlitz- und Kreuzschlitzschrauben
- 1 Maulschlüssel 8 mm und 13 mm
- 1 Steckschlüssel für Zündkerzen, obere Keilriemenscheibe und Radschrauben
- 1 Steckschlüssel 14 mm
- 1 Hebel für Steckschlüssel (wird auch als Betätigungsstange für den Wagenheber benutzt)

Nun kennen Sie Ihren Wagen schon recht gut.

**Was Sie vor und während der Fahrt beachten müssen,
lesen Sie auf den Seiten 17 bis 19.**

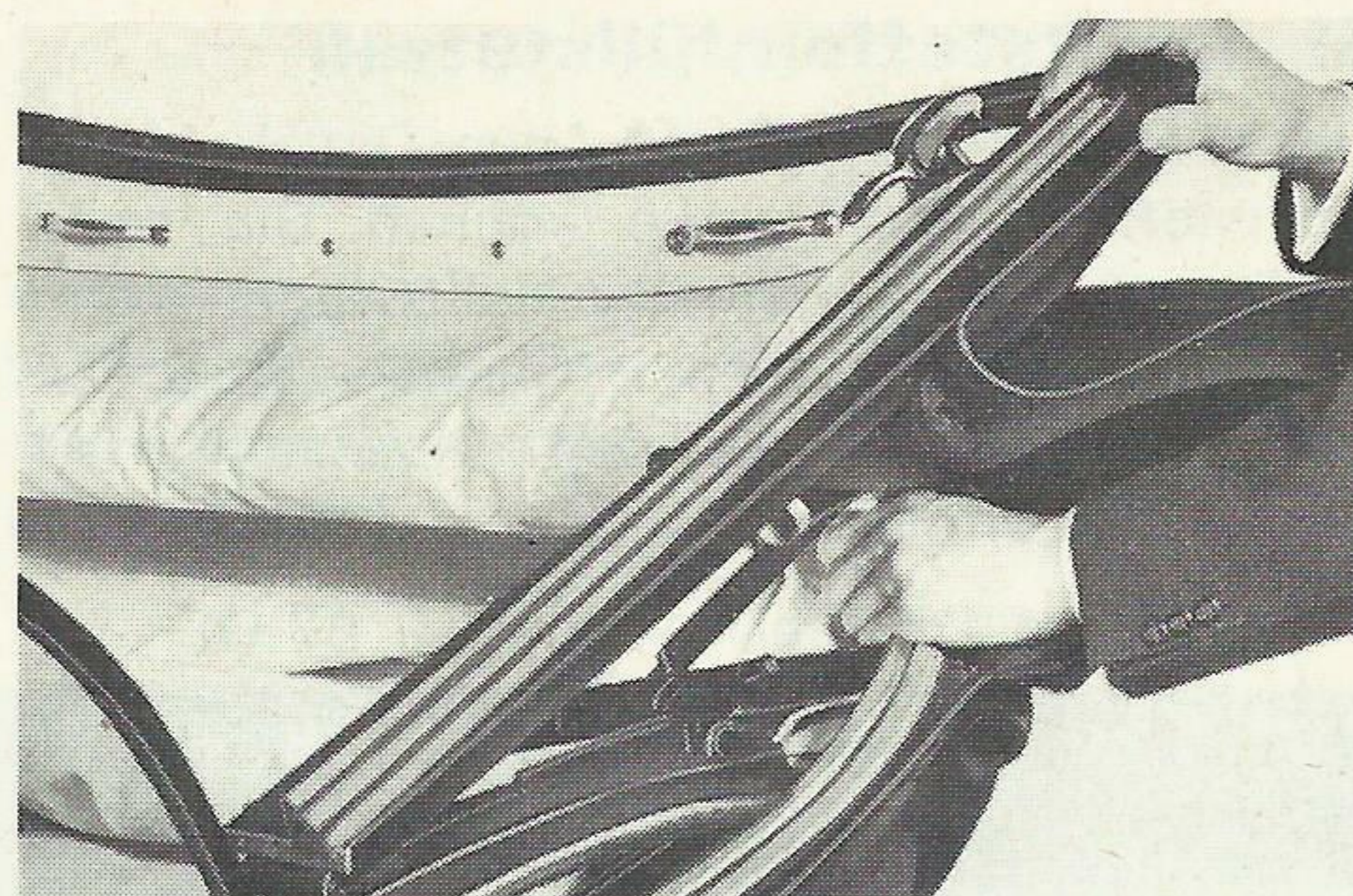
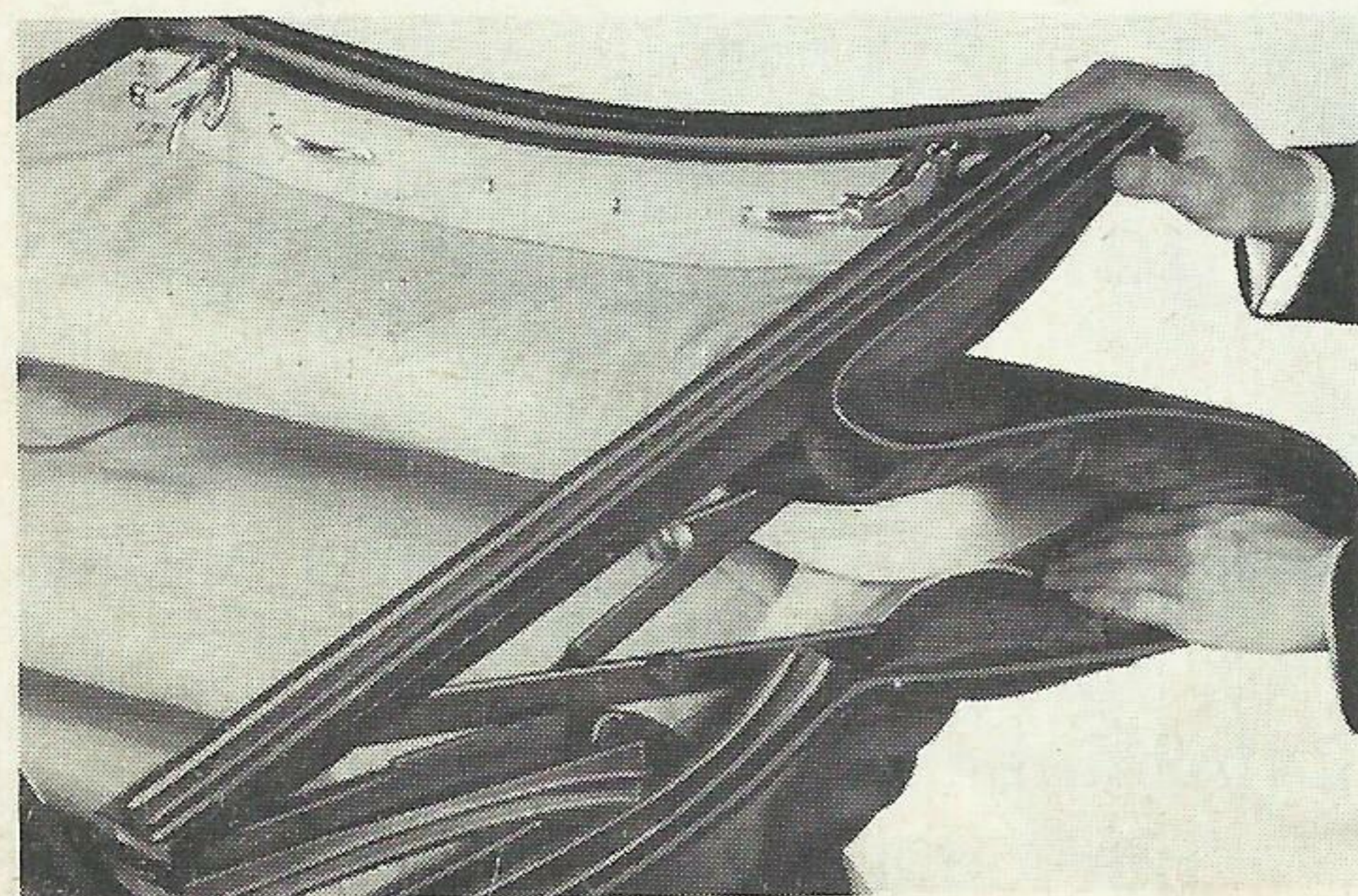
**Nur wer ein Cabriolet fährt, sollte vorher auch
noch die folgende Seite lesen.**

Wenn die Sonne scheint . . .



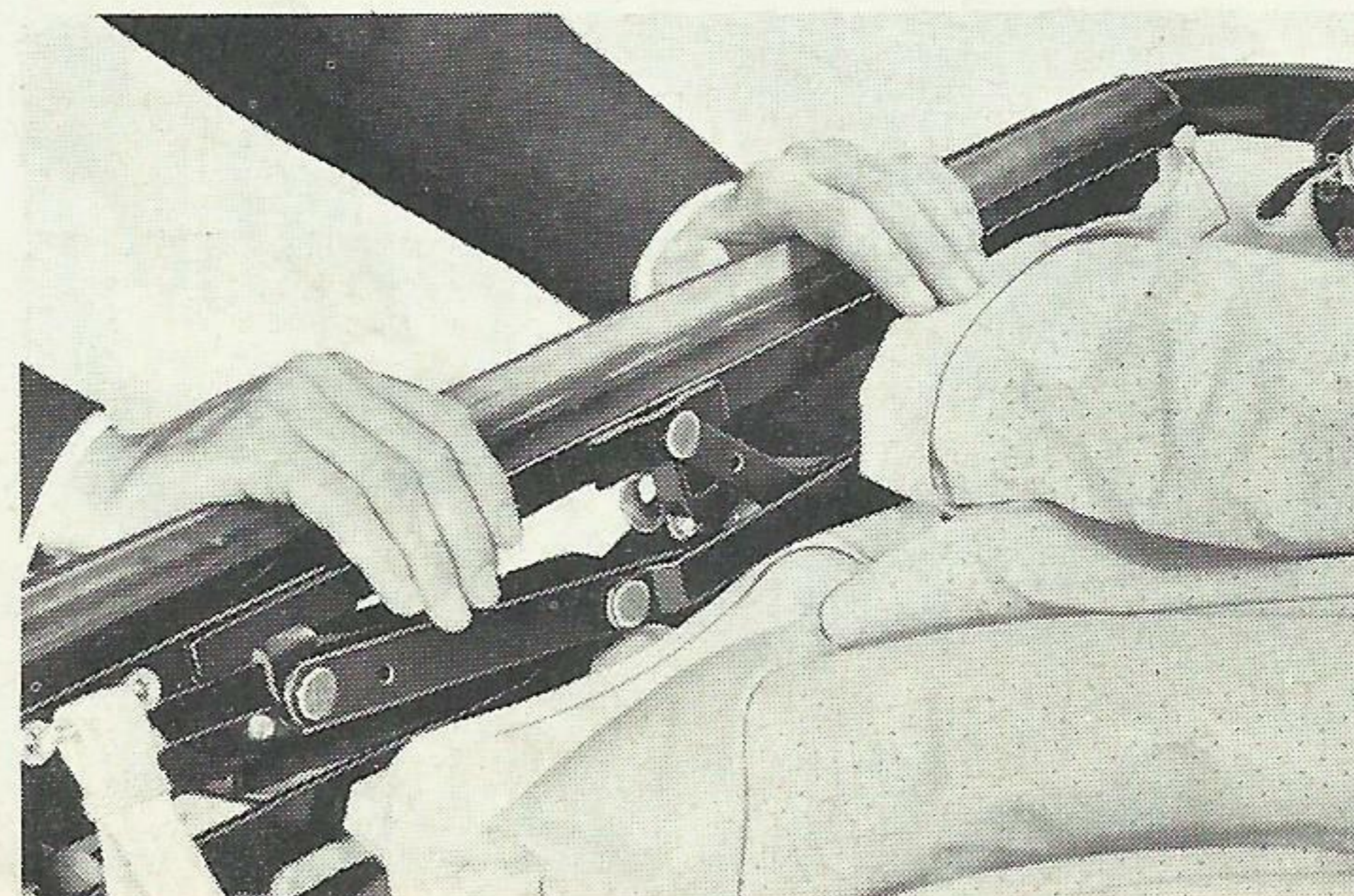
können Sie das Cabriolet-Verdeck mühelos allein öffnen – aber bitte nur in trockenem und sauberem Zustand, da scharfkantige Staubteilchen die Ursache für Verdeckschäden werden können.

Zuerst lösen Sie die Dachverschlüsse über der Windschutzscheibe und legen das Verdeck zurück. Nun ziehen Sie den Verdeckbezug mit der Polsterung aus den seitlichen Verdeckscheren nach hinten heraus.



Den Himmel schieben Sie nach innen, damit er nicht in das Gestänge eingeklemmt werden kann. Die Dachverschlüsse legen Sie nach hinten.

Bevor Sie die Verdeckhülle überziehen und mit den vorgesehenen Druckknöpfen befestigen, drücken Sie das Verdeck an beiden Seiten leicht nach unten, bis die Verdeckschnapper



einrasten. Und achten Sie bitte darauf, daß der Verdeckbezug ganz 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. Wenn Sie die Hülle abgenommen haben, drücken Sie das Verdeck leicht nach unten: Die beiden Verdeckschnapper lassen sich aushängen, und das Verdeck kann nach vorn geklappt werden. Nun wird es mit Hilfe der Handgriffe auf die Rahmenkante der Windschutzscheibe heruntergezogen, bis die Führungen in die Aufnahme der Haltestücke eingreifen. Zuletzt legen Sie die Kappen der Verschlüsse über die Nasen der Haltestücke und spannen beide Hebel.

Sie fahren sorgloser, wenn Sie vor der Fahrt . . .

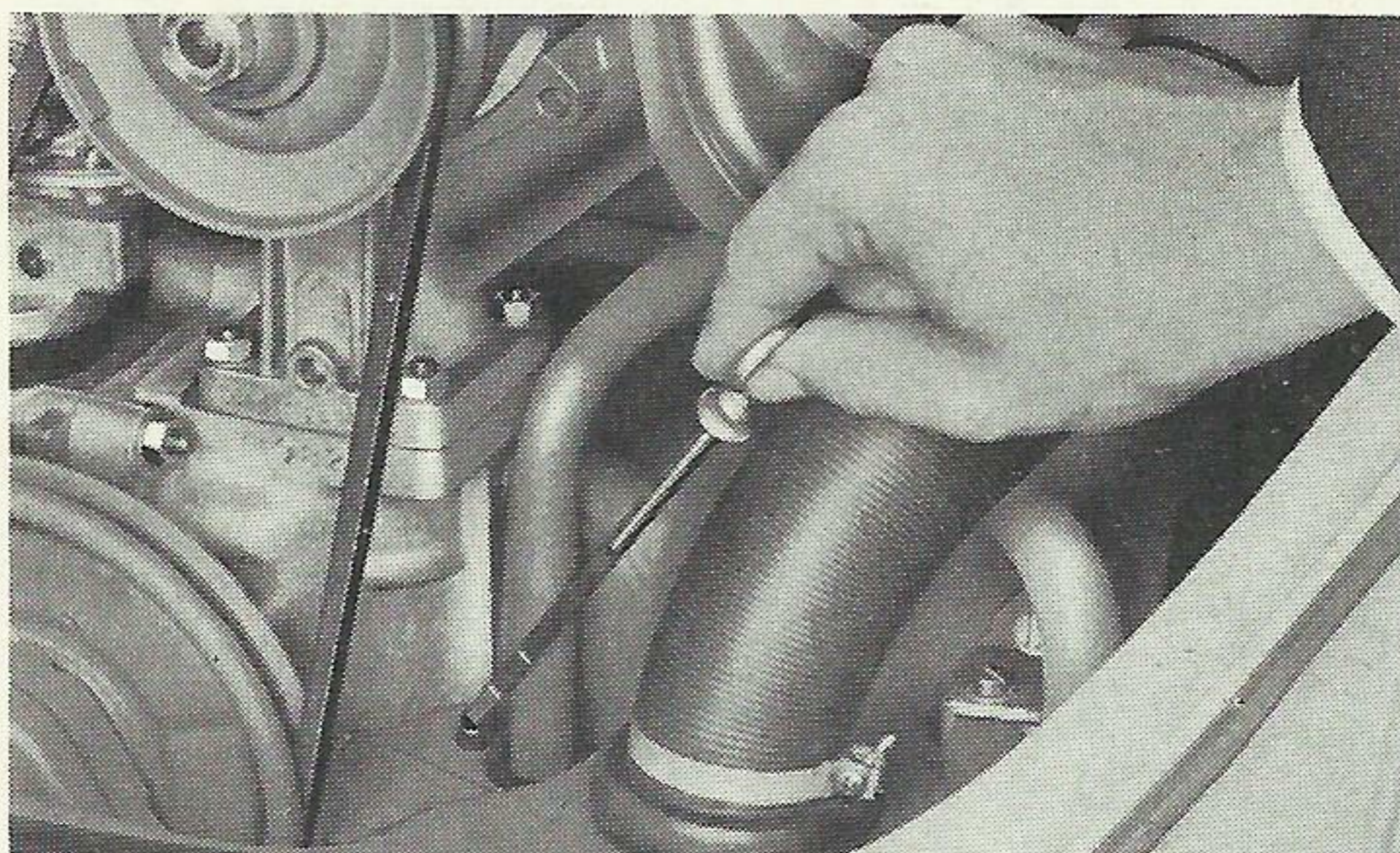
den Kraftstoffvorrat, die Bremsen, die Beleuchtung und – in regelmäßigen Abständen – den Ölstand im Motor sowie den Reifendruck prüfen.

Der Kraftstoffvorrat reicht bei vollem Tank für 400 bis 450 km.

Die Bremsen sollten Sie unbedingt gleich nach dem Anfahren durch Niedertreten des Bremspedals prüfen.

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

Bei eingeschalteter Zündung prüfen Sie bitte die Blinkanlage und die Bremsleuchten. Den Ausfall einer Blinkleuchte erkennen Sie an dem wesentlich schnelleren Blinkimpuls der Kontrollampe im Tachometer. Die Bremslichter leuchten nur bei Betätigung der Fußbremse auf.



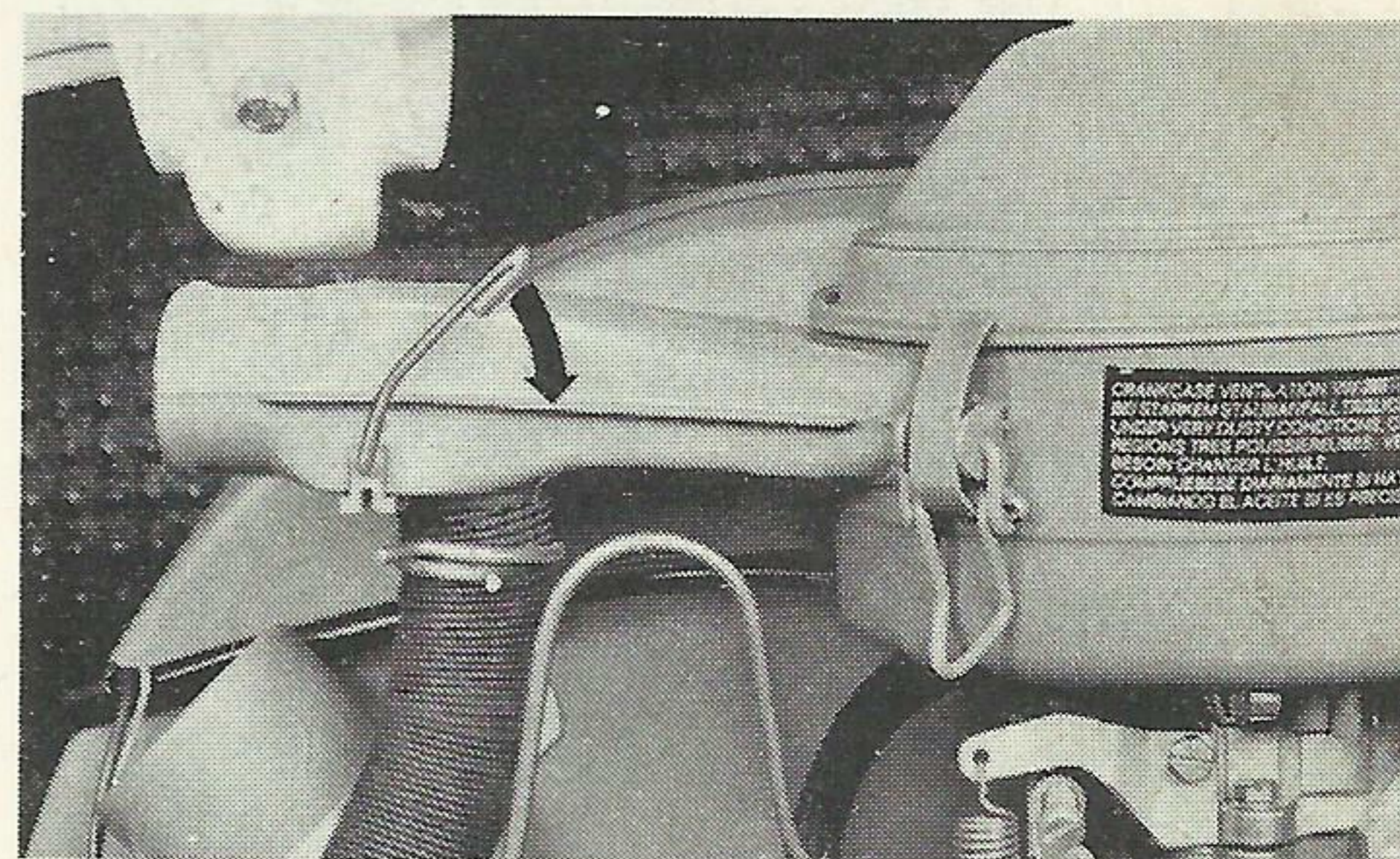
Der Ölstand soll zwischen den beiden Markierungen des Ölmeßstabes liegen und darf nie unter den unteren Strich absinken. Vor der Kontrolle ist der Stab abzuwischen.

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 die Ölwanne zurückzuzießen.

Zum Nachfüllen wählen Sie möglichst immer das gleiche Marken-HD-Öl für Ottomotoren. Nähere Einzelheiten über die zu verwendende Viskositätsklasse finden Sie auf Seite 41.

Reifendrücke:	vorn	hinten
Volle Belastung	1,2 atü	1,8 atü
Belastung mit 1 bis 2 Personen	1,1 atü	1,7 atü

Für längere Autofahrten mit hoher Geschwindigkeit ist der Luftdruck vorn und hinten um jeweils 0,2 atü zu erhöhen.



Und noch zwei wichtige Hinweise:

1. Der Vergaser Ihres Volkswagens soll bei Temperaturen unter +10°C vorgewärmte Ansaugluft erhalten. Dadurch wird auch in der kühleren Jahreszeit ein günstiger Kraftstoffverbrauch erzielt und die manchmal bei hoher Luftfeuchtigkeit auftretende Vergaservereisung vermieden.

Die gewichtsbelastete Klappe im Ansaugstutzen des Ölbadluftfilters muß daher im Winter und in den Übergangszeiten frei beweglich sein. Herrschen überwiegend höhere Außentemperaturen als +10° C vor, ist die Klappe festzustellen. Dazu klemmt man den Hebel unter den Blechfalz des Ansaugstuzens. Das Ölbadluftfilter des VW 1500 besitzt zwei Warmluftregelklappen.

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

Wie das geschieht, ist auf Seite 45 beschrieben.

Motor anlassen – leichter geht's nicht



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 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 Lichtmaschine und Kühlung erst mit steigender Motordrehzahl.

Wenn die rote Kontrollampe einmal während der Fahrt aufleuchtet, halten Sie bitte unbedingt an und prüfen Sie zunächst den Keilriemen für die Lichtmaschine. Bei gerissenem Keilriemen ist nämlich die Kühlung des Motors unterbrochen. Wie man den Keilriemen erneuert, ist auf der Seite 31 beschrieben.

Sollte die Lichtmaschine 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.

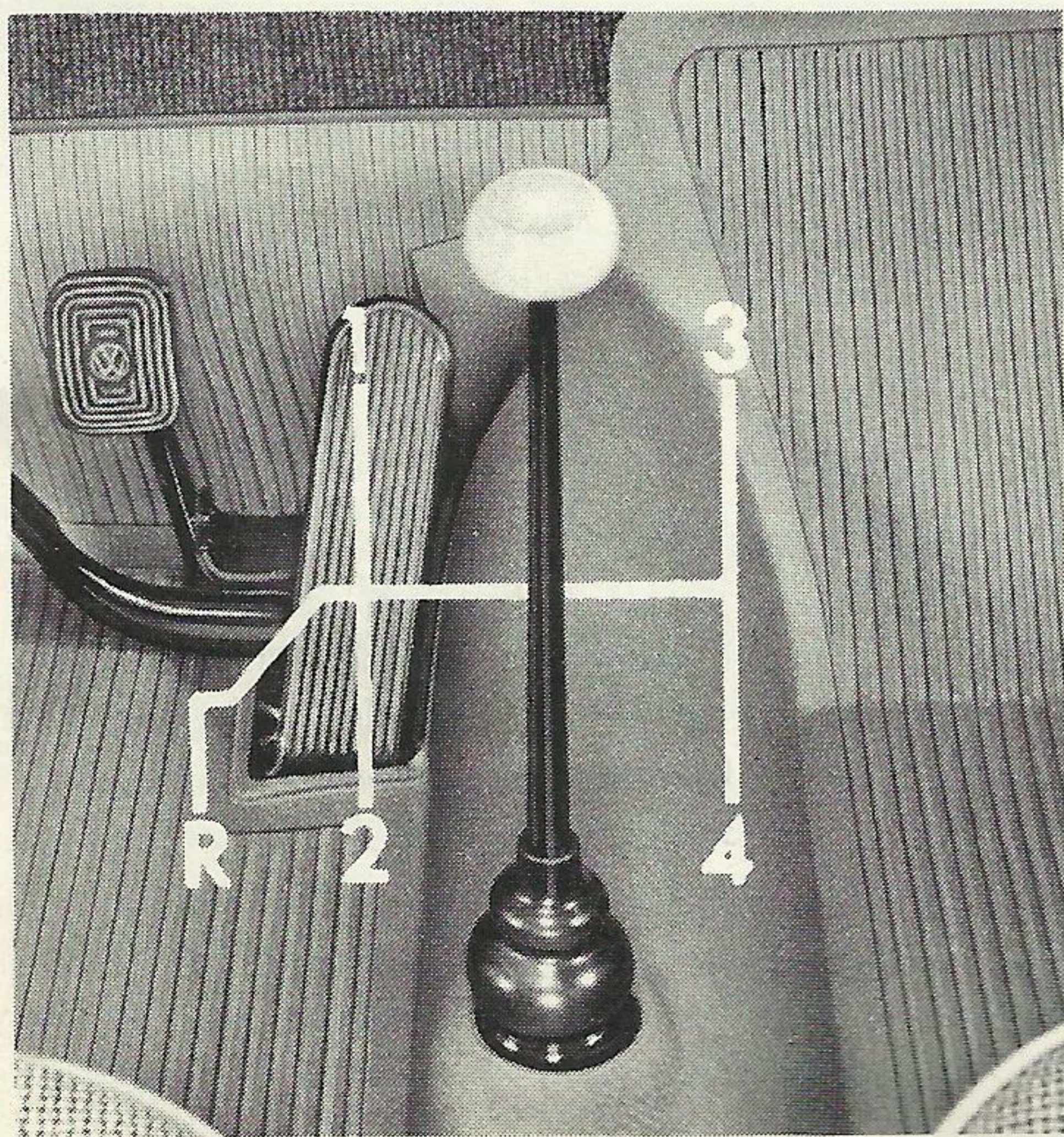
Leuchtet die grüne Kontrollampe für den Öl-druck während der Fahrt auf, müssen Sie unverzüglich anhalten, weil dann die Schmierung des Motors unterbrochen sein kann. Prüfen Sie bitte zunächst den Ölstand. Liegt eine andere Ursache für die Störung vor, so sollten Sie unbedingt fachmännische Hilfe in Anspruch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

Vorsicht beim Anlassen des Motors in geschlossenen Räumen! Sorgen Sie unbedingt für gute Lüftung, damit die äußerst giftigen Auspuffgase abziehen können.

... er läuft ... und läuft ... und läuft ...

Vom ersten Tag an können Sie Ihren Volkswagen voll ausfahren. Beachten Sie jedoch bitte die zulässigen Geschwindigkeitsbereiche für die einzelnen Gänge:

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



Verlangen es die Verkehrsverhältnisse, einen Überholvorgang schnell zu beenden, 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 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
45 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 und benutzt nie das Kupplungspedal als „Ruheplatz“ für den linken Fuß.

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.

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 die Haftung der Reifen und den Reibwert der Bremsbeläge, daran können auch 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 Volkswagens und als Grundlage für eine gute Fahrweise mit auf den Weg geben.

Gute Fahrt!

Wer mehr über seinen Wagen wissen will, findet auf den folgenden Seiten Hinweise und Ratschläge für den Winterbetrieb und die Pannenhilfe sowie alles Wissenswerte über die richtige Schmierung und Wartung.

Wenn es friert und schneit . . .

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.

Die Bremsen sind im Winter in erhöhtem Maße Kondens- und Spritzwasser ausgesetzt, das in den Bremstrommeln gefrieren kann. Ziehen Sie daher beim Abstellen des Wagens nicht die Handbremse an, sondern sichern Sie ihn durch Einschalten des 1. oder des Rückwärtsganges.

Auf abschüssiger Straße sollte man den Wagen zusätzlich gegen Wegrollen sichern, indem man die Vorderräder nach links oder rechts zum Bordstein hin einschlägt. Gibt es keinen Bordstein, so muß ein Holzklötzchen oder ein Stein vor ein Vorderrad gelegt werden.

Reifen mit abgefahrenem Profil können vor allem im Winter gefährlich werden. Sorgen Sie daher rechtzeitig für Ersatz!

Besonders griffiges Profil mit guter Bodenhaftung bei Matsch und Schnee haben M+S-Reifen. Sie können an allen vier Rädern gefahren werden. Keinesfalls dürfen nur die Vorderräder mit M+S-Reifen ausgerüstet sein. Noch vorteilhafter sind M+S-Eisreifen, die die Fahrsicherheit bei Schneeglätte und Glatteis wesentlich erhöhen. M+S-Eisreifen sind grundsätzlich an allen vier Rädern zu fahren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für M+S- und M+S-Eisreifen beträgt 130 km/h.

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 Luftdruck-erhöhung 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.

Schneeketten können in Verbindung mit Sommer- und Winterreifen nur an den Hinterrädern benutzt werden. 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. 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 41.

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 Ländern 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 Ländern mit arktischem Klima ist es erforderlich, das dünnere Getriebeöl der Viskositätsklasse SAE 80 zu verwenden.

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.

Die Zündkerzen dürfen vor allem während der kalten Jahreszeit keinen zu großen Elektrodenabstand haben. Er soll normalerweise 0,7 mm betragen. Bei großer Kälte kann man den Elektrodenabstand vorübergehend auf 0,4 bis 0,5 mm verringern, um das Anspringen des Motors zu erleichtern.

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

Ein eingefrorenes Türschloß läßt sich mit einem gut erwärmten Schlüssel öffnen. Danach sollte möglichst sofort etwas Frostschutzmittel oder Glycerin durch das Schlüsselloch in den Schließzylinder eingespritzt werden.

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.

Sauber und gepflegt macht Ihr Volkswagen Ihnen noch mehr Freude

Unsere Aufgabe ist es, Ihnen mit dem Wagen eine **Lackierung** zu liefern, die nicht nur außerordentliche Widerstandsfähigkeit und bestechenden Glanz besitzt, sondern auch eine hohe Lebensdauer erwarten läßt. Dies wird durch eine besondere chemische Behandlung und eine Vier-Schicht-Lackierung mit Kunstharzlacken ausgesuchter Qualität erzielt.

Auch der beste Lack bedarf aber einer regelmäßigen und sachkundigen Pflege. Das wird verständlich, wenn man sich die großen Beanspruchungen vor Augen führt, denen die Lackierung eines Wagens ausgesetzt ist: grelles Sonnenlicht, Regengüsse, Industrieabgase, Ruß, Staub und Schmutz wirken in immer wiederkehrendem Wechsel auf den Lack ein.

In der kalten Jahreszeit werden alle äußeren Fahrzeugteile durch extreme klimatische Bedingungen und aggressive Streusalzlösungen noch stärker beansprucht. Wir empfehlen daher, den Wagen in dieser Zeit in etwas kürzeren Zeitabständen, als sonst üblich, zu pflegen.

Jede VW-Werkstatt hält alle zur Wagenpflege geeigneten Mittel für Sie bereit. Sie wurden von uns erprobt und bieten die Gewähr für beste Pflegewirkung. Die Bestell-Nummern dieser Spezialmittel entnehmen Sie bitte der Zusammenstellung auf den Seiten 25, 26 und 27.

Waschen Sie den Wagen vor allem in den ersten zwei Monaten recht häufig mit klarem Wasser: Das natürliche Nachhärten der Lackierung wird dadurch begünstigt. Zum Waschen benötigen Sie einen weichen Schwamm oder eine Durchflußbürste für den Aufbau, eine Stielbürste für die Räder und – viel Wasser. Die lackierten Flächen des Aufbaus und die Räder werden mit einem feinverteilten Wasserstrahl abgebraust, bis der Straßenschmutz aufgeweicht ist. Dann wird der Wagen von oben nach unten abgewaschen. Spülen Sie den Schwamm in kurzen Abständen gründlich aus – Sie vermeiden so, daß Kratzspuren auf dem Lack zurückbleiben.

Später sollte das Fahrzeug immer dann gewaschen werden, wenn es verstaubt oder verschmutzt ist. Je länger der Straßenstaub auf der Karosserie haftet, um so nachteiliger ist seine Wirkung auf alle lackierten Flächen. Die Schmutzteilchen wirken chemisch schädigend auf die Oberfläche des Lackes ein und verkratzen sie bei oft unvermeidlichen Berührungen. Läßt sich der Schmutz mit klarem Wasser nicht entfernen, dann fügen Sie dem Wasser Wasch-Shampoo zu. Nach dem Waschen muß diese Waschmittellösung mit klarem Wasser restlos abgespült werden. Um Wasserflecken zu vermeiden, ist der Wagen nach jeder Wäsche gründlich abzuledern.

Konservieren sollten Sie die Lackierung erstmalig nach etwa 8 bis 10 Wochen. Konservieren heißt, dem Lack die seiner Elastizität dienenden Fettstoffe ersetzen, die ihm durch Witterungseinflüsse und Waschen – vor allem, wenn Sie dazu Waschmittel verwenden – im Laufe der Zeit entzogen werden. Dabei wird die Oberfläche mit einer porenschließenden und wasserabweisenden Wachsschicht überzogen.

Der Lack muß erneut konserviert werden, wenn Wasser nicht mehr vom Lack abperlt, sondern großflächig verläuft. Durch regelmäßiges Konservieren bleibt der ursprüngliche Glanz der Lackierung sehr lange erhalten.

Eine weitere Möglichkeit, den Lack zu konservieren, bietet Ihnen ein Wasch-Konservierer. Seine Anwendung ist einfacher als das Konservieren herkömmlicher Art. Wenn der Wagen vom Schmutz befreit ist, wird Wasser, dem Wasch-Konservierer beigemischt wurde, auf der Lackierung verteilt. Danach ist nur noch Abledern erforderlich. Dieser Konservierer schützt die Lackierung jedoch nur dann ausreichend, wenn er bei jeder Wagenwäsche verwendet wird und der Abstand zwischen zwei Wäschen nicht mehr als zwei bis drei Wochen beträgt.

Polieren sollten Sie den Wagen nur, wenn die Lackierung infolge ungünstiger Witterungseinflüsse oder mangelhafter Pflege unansehnlich geworden ist und sich durch Behandlung mit dem Konservierungsmittel kein Glanz mehr erzielen läßt. Nach dem Polieren mit Lackpolitur sichert eine eingehende Behandlung des Lackes mit Lack-Konservierer den erzielten Glanz.

Waschen, Konservieren und Polieren Sie Ihren Wagen nicht in der Sonne

Vor dem Konservieren und Polieren muß der Wagen frisch gewaschen und vollständig trocken sein.

Teerflecke haben die Eigenschaft, innerhalb kurzer Zeit in den Lack einzudringen. Sie sollten daher möglichst sofort entfernt werden, und zwar am besten mit einem Teerentferner. Hinterher müssen die behandelten Stellen mit einer Lösung aus Wasch-Shampoo und Wasser gewaschen und abgespült werden, um alle Spuren des Teerentferners zu beseitigen.

Insekten fangen sich in der wärmeren Jahreszeit in großer Zahl vorn am Wagen und an der Windschutzscheibe. Auch Insekten sollten möglichst nicht lange auf der Lackierung bleiben, sondern bald abgewaschen werden. Festgetrocknete Insekten lassen sich mit Insekten-Entferner vom Lack lösen. Auch hierbei sind die behandelten Flächen nachzuwaschen, abzuspülen und abzuledern.

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.

Verchromte Teile behandeln Sie mit Chrom-Schutz oder Chrom-Putz. Sollen die verchromten Teile im Winter für längere Zeit gegen Korrosion geschützt werden, können Sie Chrom-Schutz flüssig anwenden. Diese Flüssigkeit tragen Sie zweckmäßigerweise mit der Sprühpistole auf. Entfernen läßt sich dieser

Schutzfilm durch Abwaschen mit Petroleum. Anschließendes Nachwaschen mit Wasch-Shampoo-Lösung und Abspülen mit Wasser beseitigt alle Rückstände.

Die Scheiben reinigen Sie am besten mit einem sauberen Schwamm und warmem Wasser. Zum Trocknen der Scheiben verwenden Sie bitte immer einen besonders sauberen Lederlappen. Dieses Leder darf unter keinen Umständen für die Lackflächen des Wagens benutzt werden! Die meisten Lackpflegemittel enthalten nämlich Bestandteile, von denen schon Spuren auf den Scheiben genügen, um bei Regen Sichtbehinderungen hervorzurufen. Derartige Verschmutzungen lassen sich nur mit einem guten Scheibenreinigungsmittel entfernen. Dabei dürfen auch die Scheibenwischerblätter nicht vergessen werden.

Die Scheibenwischerblätter sind von Zeit zu Zeit abzunehmen und mit einer harten Bürste und Brennspritze oder einer starken Waschmittellösung zu säubern. Sie verkleben besonders während langer Trockenperioden durch Teerspritzer, Öl und Insektenteilchen. Jährlich einmal sollten die Wischerblätter erneuert werden.

Das Cabriolet-Verdeck braucht keine besondere Pflege. Das gleiche gilt auch für **das Faltschiebedach** des VW 1300 A. Es ist jedoch wichtig, daß der Kunststoffbezug rechtzeitig und regelmäßig gereinigt wird. Stärkere Verschmutzungen lassen sich am besten mit einer Waschmittellösung oder mit

Reiniger für Kunststoffe und Schiebedachbezüge entfernen. Eine harte Bürste erleichtert das Reinigen der genarbten Oberfläche. Dabei ist am Rand des Verdeckes allerdings etwas Vorsicht geboten, damit die Lackierung nicht durch die Borsten verkratzt wird. Nach der Reinigung des Verdeckes wird das ganze Fahrzeug gründlich mit Wasser abgespült.

Flecke im Verdeck dürfen nicht mit Farbverdünner, chlorhaltigem Fleckenwasser oder ähnlichen Mitteln entfernt werden, da sie das Kunststoff-Material angreifen. Dazu nimmt man Waschbenzin, das mit einem angefeuchteten Lappen kurze Zeit aufgetragen und anschließend mit lauwarmer Waschmittellösung gründlich abgespült wird.

Die Drehpunkte der Verdeckschere 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 heraustropfendes 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.

Pflegemittel für Volkswagen

	Spezialmittel	Verpackungsart und Menge	VW-Teile-Nr.	Eigenschaften	Anwendung
Wagen waschen	Wasch-Shampoo	Kanister, 150 ccm	000 096 111	Wäscht mühelos und gründlich. Schont den Lack.	1–2 Meßbecher Shampoo in Eimer geben. Wasser mit kräftigem Strahl zulaufen lassen oder umrühren. Wagen mit dem entstandenen Schaum waschen, mit klarem Wasser abspülen und abledern.
	Wasch-Shampoo	Kanister, 250 ccm	000 096 112		
	Waschschwamm	17×11×5,5 cm	000 096 151	—	
Lack konservieren	Lack-Konservierer	Kanister, 250 ccm	000 096 011	Schützt den Lack vor Witterungseinflüssen. Erhält ihn elastisch und beständig.	Lack-Konservierer mit Polierwatte oder Sprüh-pistole 000 096 064 auf den sauberen, trockenen Wagen dünn auftragen. Leicht nachreiben, bis der Lack wieder glänzt.
	Lack-Konservierer	Kanister, 1000 ccm	000 096 012		
	Wasch-Konservierer	Kanister, 150 ccm	000 096 121	Wäscht und konserviert in einem Arbeitsgang. Schützt den Lack begrenzte Zeit vor Witterungseinflüssen.	
	Wasch-Konservierer	Kanister, 250 ccm	000 096 122		
Lack polieren	Lackpflege	Tube, 210 g	000 096 021	Reinigt, poliert und schützt den Lack und bringt ihn auf Hochglanz.	Die gesäuberte, trockene Lackfläche zonenweise mit Lackpflege einreiben, trocknen lassen, mit Polierwatte nachreiben bis strahlender Glanz sichtbar ist. Nicht in der Sonne polieren.
	Lack-Politur	Kanister, 250 ccm	000 096 001	Frischt matten Lack wieder auf.	Polierwatte mit Lackpolitur tränken und die gesäuberte, trockene Lackfläche zonenweise einreiben. Polierreste mit sauberer Watte entfernen. Kurz nachreiben.
	Lack-Politur	Kanister, 1000 ccm	000 096 002		
	Polierwatte	Beutel, 200 g	000 096 161	—	—
Teerflecke vom Lack und Chrom entfernen	Teerentferner	Kanister, 150 ccm	000 096 051	Löst und entfernt Teer- und Asphaltflecke.	Watte mit Teerentferner tränken. Flecke betupfen, Flüssigkeit einwirken lassen. Gelöste Teerreste abwischen.
	Teerentferner	Kanister, 250 ccm	000 096 052		

	Spezialmittel	Verpackungsart und Menge	VW-Teile-Nr.	Eigenschaften	Anwendung
Insektenreste vom Lack und Chrom entfernen	Insektenentferner	Tube, 80 g	000 096 081	Löst Insektenreste von Lack und Scheiben.	Zu reinigende Fläche anfeuchten, Insektenentferner mit feuchtem Wattebausch auftragen, kurz einwirken lassen und mit Watte abreiben. Nicht eintrocknen lassen! Behandelte Fläche mit klarem Wasser gut abspülen.
Chromteile pflegen und reinigen	Chromputz	Tube, 80 g	000 096 061	Putzt, poliert und schützt verchromte Teile.	Auf gereinigte Chromteile Chromputz dünn auftragen und mit weichem Lappen polieren.
	Chromschutz flüssig	Flasche, 500 ccm	000 096 063	Bildet einen transparenten, widerstandsfähigen Schutzfilm auf dem Chrom.	Schutzfilm auf vollständig trockene Chromteile gleichmäßig auftragen. Möglichst aufsprühen (mit Sprühpistole 000096064).
	Sprühpistole	—	000 096 064		Zum Auftragen von Chromschutz flüssig. Auch zum Sprühen anderer Flüssigkeiten geeignet.
	Chromschutz	Tube, 80 g	000 096 067	Pflegt und schützt verchromte Teile.	Entsprechend der Jahreszeit dünnen bzw. stärkeren Schutzfilm mit weichem Lappen auf trockene Chromteile auftragen, Schutzfilm nach jeder Wagenwäsche erneuern.
Cabriolet-Verdecke und Schiebedächer aus PVC reinigen und pflegen	Reiniger für Kunststoffe und Schiebedachbezüge	Dose, 200 g	R 3	Reinigt und pflegt PVC-Materialien.	Reiniger mit feuchtem Kunststoffschwamm auftragen und mit trockenem Tuch abreiben.

	Spezialmittel	Verpackungsart und Menge	VW-Teile-Nr.	Eigenschaften	Anwendung
Windschutzscheibe reinigen	Scheibenreiniger	Flasche, 200 ccm	000 096 105	Entfernt als Zusatzflüssigkeit für die Scheibenwaschanlage hartnäckigen Schmutz, Silikon und Fett von der Scheibe. Ist außerdem als Frostschutz zu verwenden: Hält die Scheibenwaschanlage auch im Winter einsatzbereit. Löst – in reiner Form gebraucht – Eis von den Scheiben.	<p>Als Scheibenreiniger: Während der warmen Jahreszeit etwa $\frac{1}{10}$ des Flascheninhaltes oder 1 Kissen als Reinigungsmittel dem Wasser der Waschanlage beifügen.</p> <p>Als Frostschutzmittel: Bei Minustemperaturen von 15° C gesamten Inhalt der Flasche dem Wasser der Waschanlage beifügen, bei geringen Minustemperaturen Menge reduzieren. Der Inhalt eines Kissens garantiert Frostschutz bis -2° C.</p>
	Scheibenreiniger	Kissen, etwa 35 ccm	000 096 101		

Die Stoffpolsterung wird mit einem Staubsauger abgesaugt oder mit einer nicht zu weichen Bürste abgebürstet. Flecke lassen sich im allgemeinen mit lauwarmer Waschmittellösung entfernen. Fett- und Ölflecke werden mit Fleckenwasser behandelt. Das Reinigungsmittel darf nicht unmittelbar auf den Stoff gegossen werden, da sich sonst Ränder bilden. Feuchten Sie vielmehr einen sauberen, farbechten Lappen mit dem Fleckenwasser an und entfernen Sie den Fleck durch kreisförmiges Reiben von außen nach innen.

Das Kunstleder der Dach- und Seitenverkleidungen und der Sitze reinigt man am besten mit einem weichen Lappen oder einer weichen Bürste. Bei stärkerer Verschmutzung ist es mit lauwarmer Waschmittellösung oder einem Trockenschäum-Reinigungsmittel zu säubern. Falls auch die Sitzflächen und die Vorderseite der Rückenlehnen mit Kunststoff bezogen sind, darf dafür nur ein Trockenschäum-Reinigungsmittel benutzt werden: Für diese Flächen wird ein luftdurchlässiges Kunstleder verwendet, in dessen Gewebe-Unterbau flüssige Reinigungsmittel sofort eindringen würden. Fett oder Farbflecke sollte man abwischen, bevor sie antrocknen. Eingezogene Flecke lassen sich vorsichtig mit einem Lappen entfernen, der mit Benzin oder Spiritus angefeuchtet ist. Flecke durch farbige Schuhcreme beseitigt man mit Terpentinöl. Längere Einwirkung dieser Mittel kann die staubabweisende Schutzschicht des Kunstleders auflösen. Also Vorsicht! Trichloräthylen oder Lackverdünner dürfen zur Reinigung nicht benutzt werden. Nach dem Reinigen ist das Kunstleder mit einem weichen Lappen gut trocken zu reiben. Sogenannte Konservierungsmittel sind für Kunstleder ganz ungeeignet, weil sie nicht in das Material einziehen, sondern lediglich Staub binden und die Kleider verschmutzen.

Auslüften der Karosserie: Steht der Wagen längere Zeit in einer geschlossenen Garage, sind Garage und Wageninnenraum von Zeit zu Zeit zu lüften, um zu verhindern, daß sich Schimmel und Stockflecke im Wageninneren bilden.

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. Beim Einbau der Sitze ist die Ausgleichfeder – Pfeil – wieder einzuhängen.

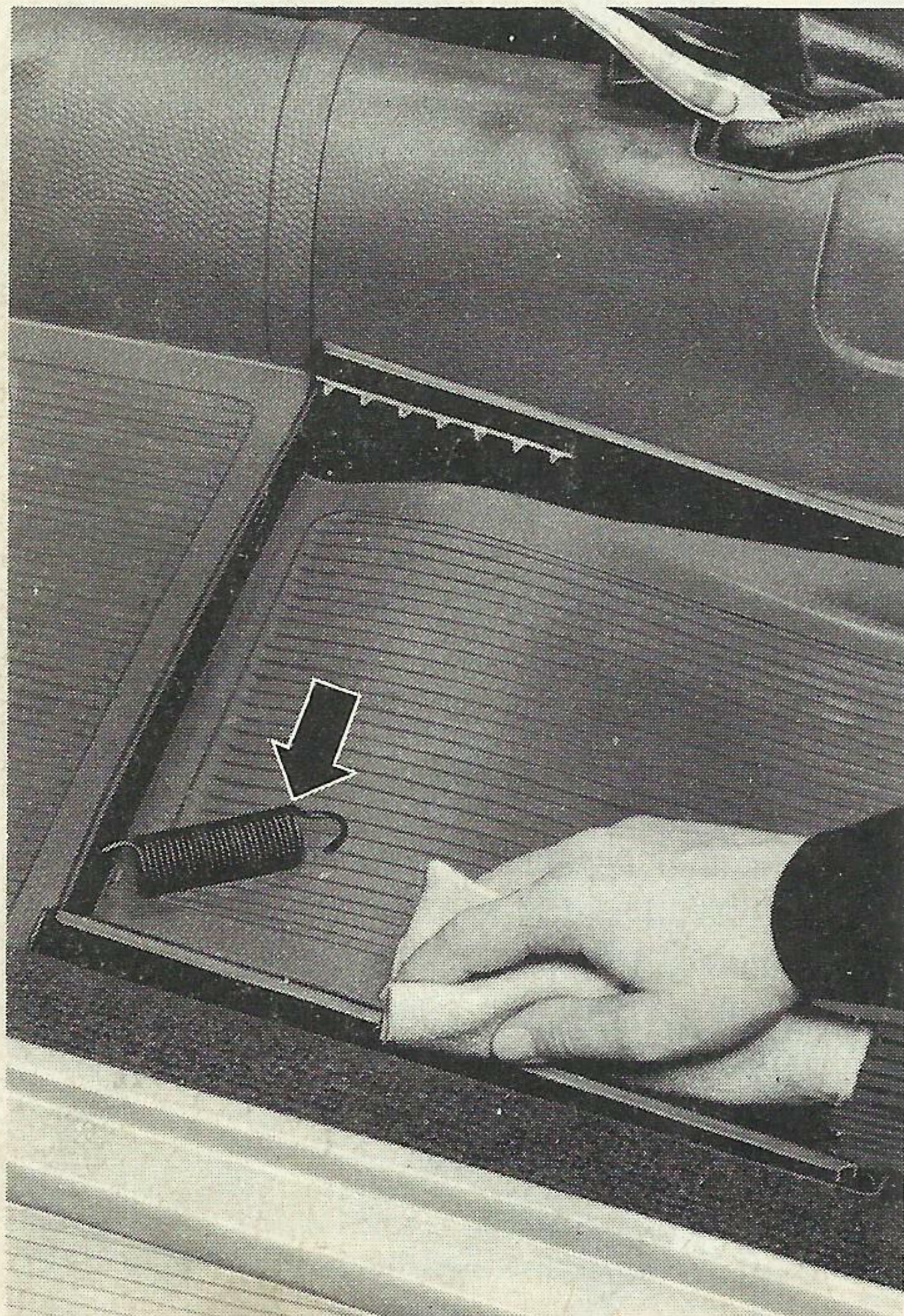
Tür- und Fensterdichtungen: Für die einwandfreie Abdichtung der Türen und Fenster ist es wichtig, daß die Gummiteile unbeschädigt und geschmeidig bleiben. Um die ursprüngliche Geschmeidigkeit des Gummis zu erhalten, empfiehlt es sich, sämtliche Gummidichtungen gelegentlich mit Talkum einzupudern.

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. Verlorene 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 10000 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.



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.

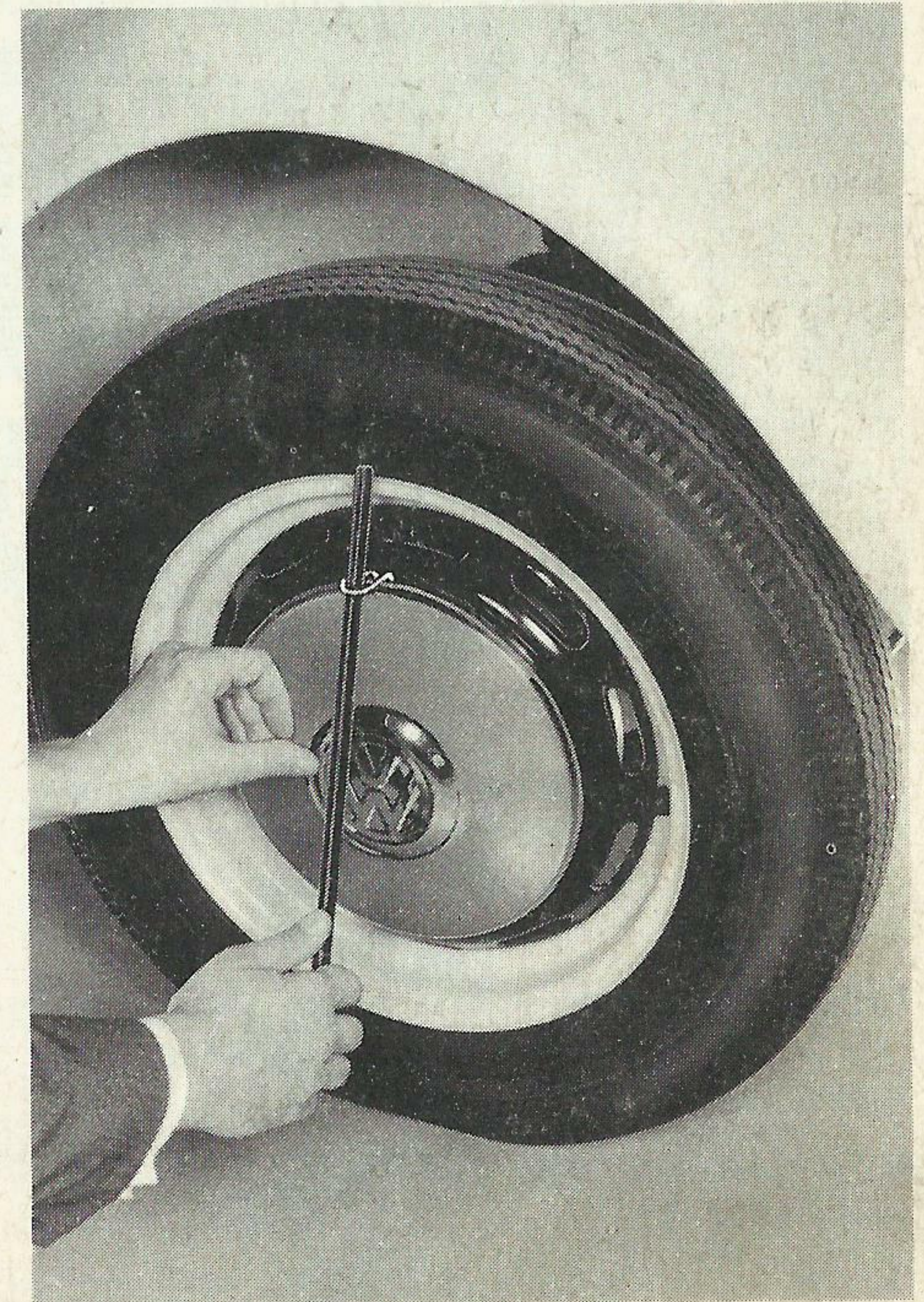
Bei allen übrigen Reparaturarbeiten wollen Sie sich bitte grundsätzlich an unsere VW-Werkstätten wenden. Die Kundendienst-Organisation des Volkswagenwerkes bietet Ihnen ein weit verzweigtes Netz autorisierter Werkstätten mit geschulten, erfahrenen Fachleuten und allen notwendigen Spezialwerkzeugen und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

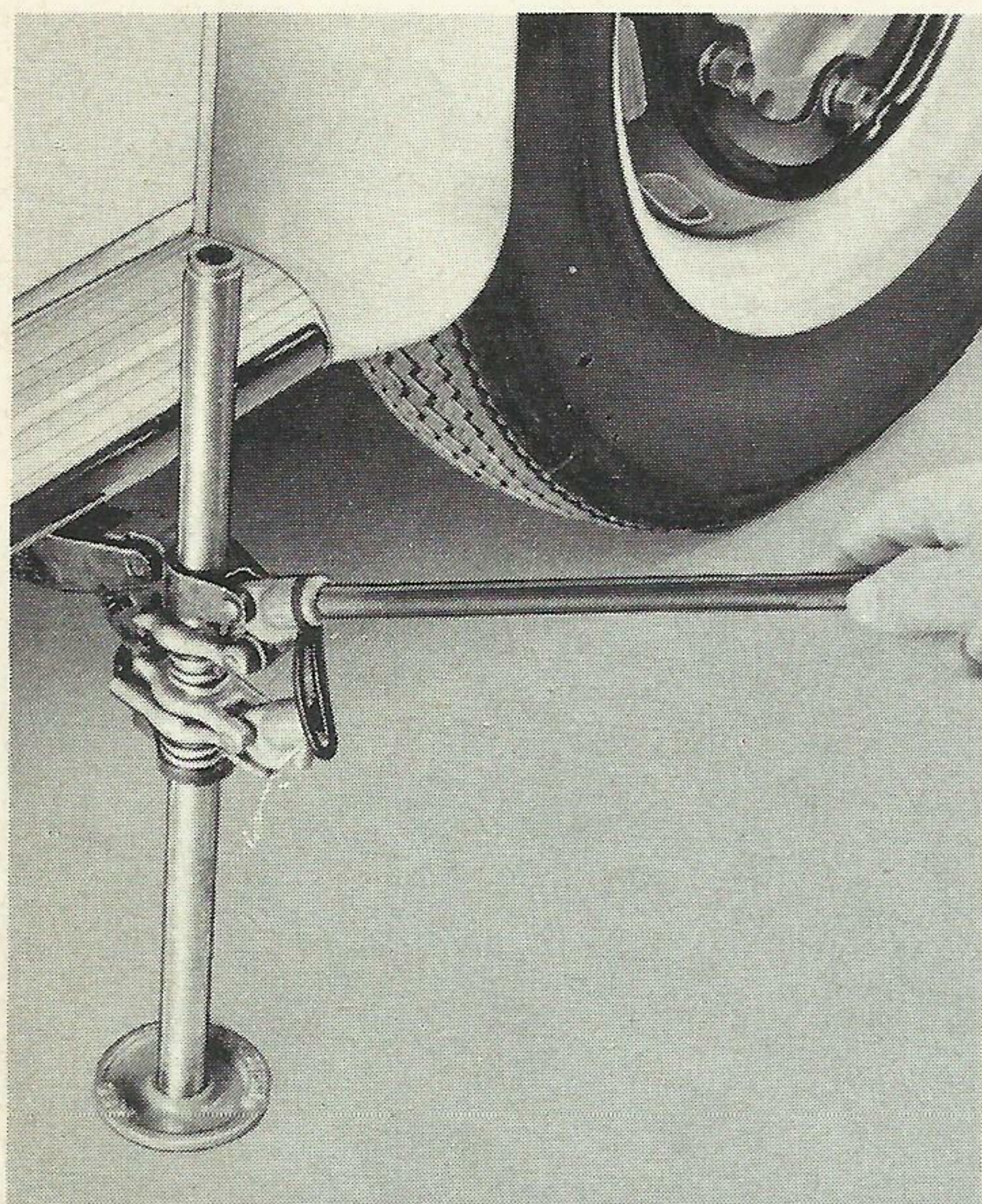
Radwechsel

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 Felgenreif abgestützt.

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

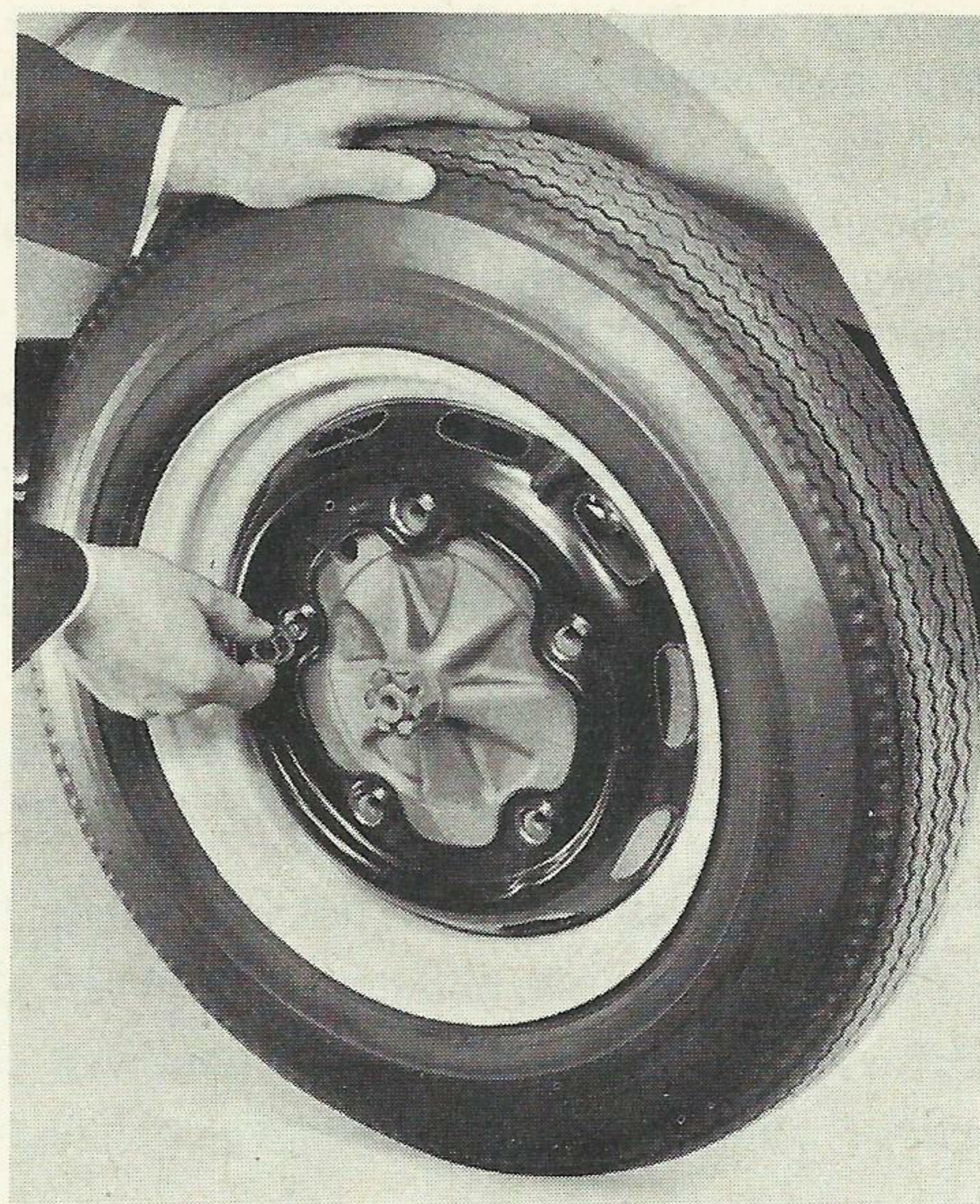




Wagenheber bis zum Anschlag in das Vierkantrohr unter dem Trittbrett einstecken und Standrohr mit der Hand bis zum Boden hinunterdrücken.

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

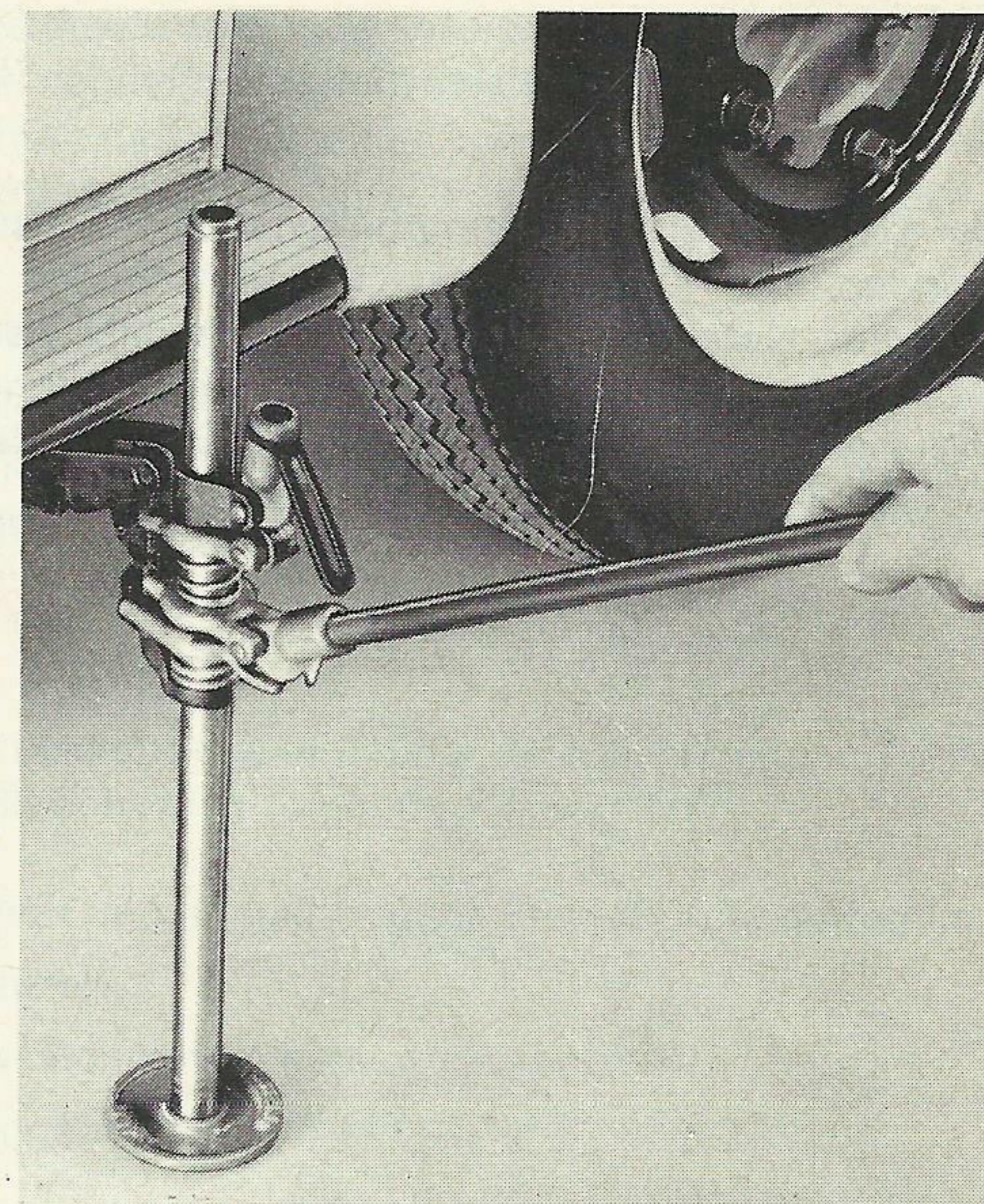
Radschrauben herausdrehen und Rad abnehmen.



Wagen unter Umständen etwas weiter anheben oder etwas absenken, so daß sich die Schraubenlöcher des aufgestellten Reserverades mit den Gewindebohrungen für die Radschrauben annähernd decken.

Zunächst nur eine Radschraube einsetzen und diese so weit anziehen, daß sich das Rad noch mit der Hand um diesen Punkt schwenken läßt; bis sich auch die übrigen Schraubenlöcher mit den Gewindebohrungen decken.

Restliche Schrauben einsetzen.

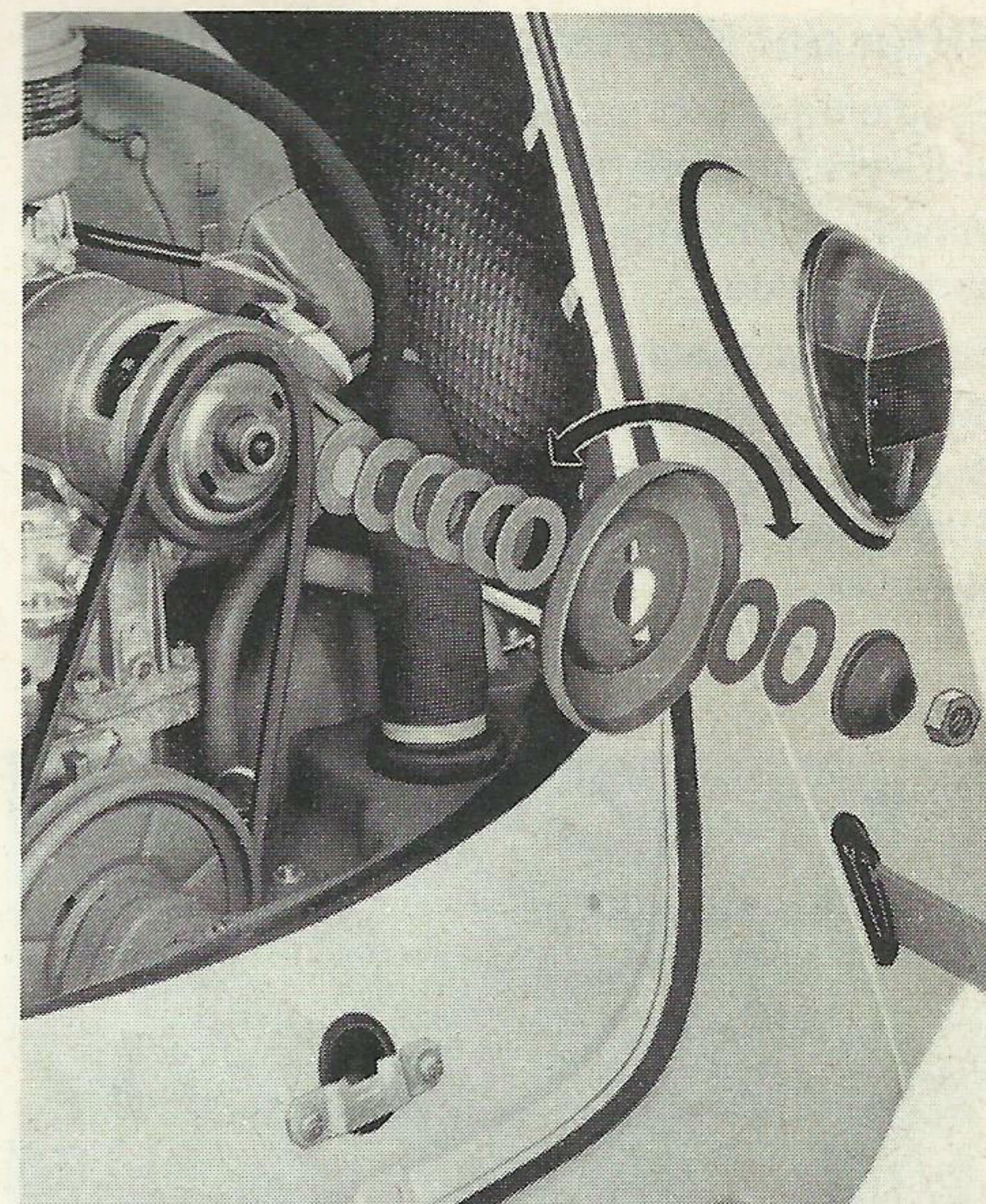
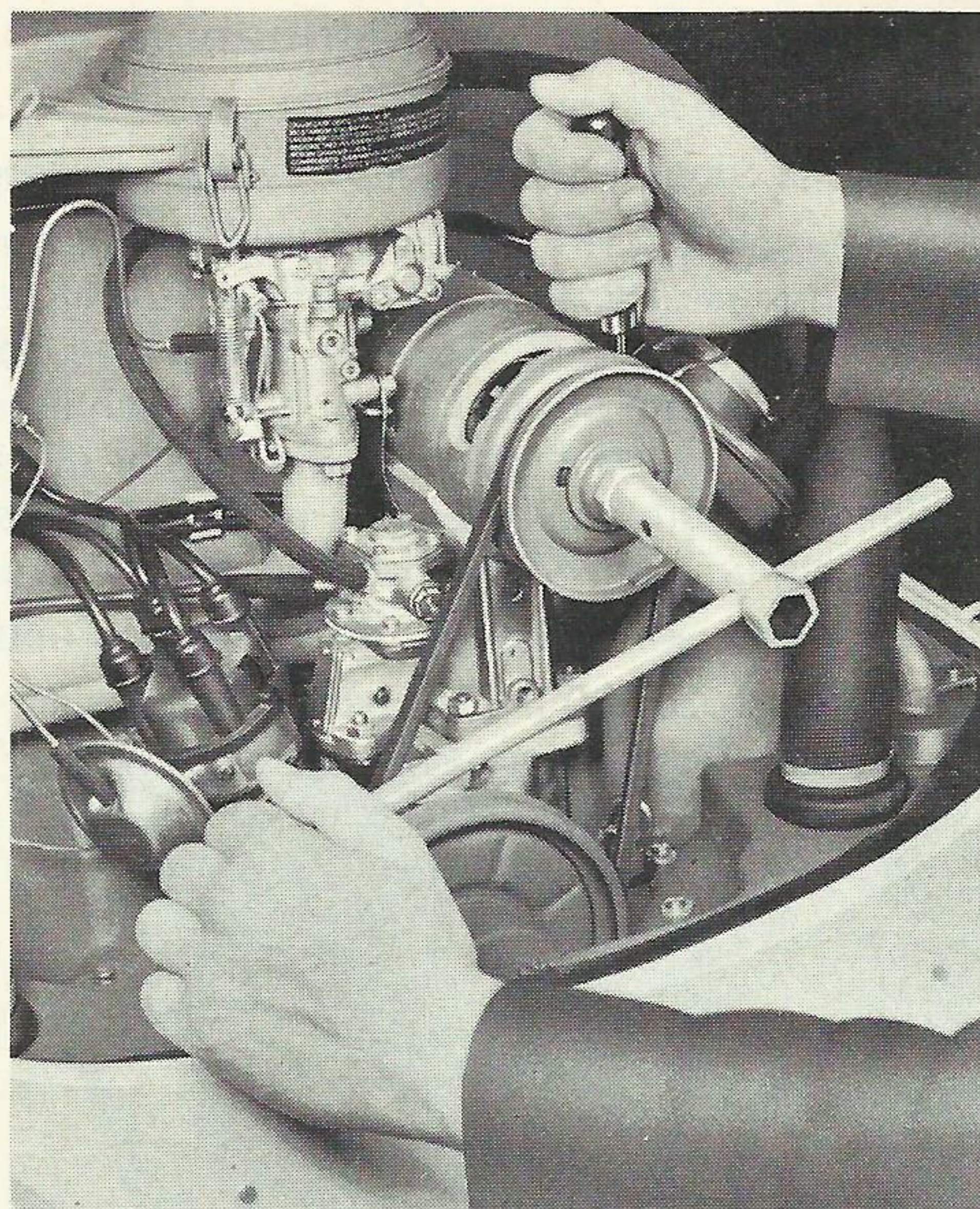


Radschrauben so weit anziehen, bis das Rad, durch die ballige Form der Schraubenköpfe zentriert, gleichmäßig an der Radnabe anliegt.

Betätigungsstange in das untere Hebelgelenk des Wagenhebers einstecken und Wagen ablassen.

Radschrauben über Kreuz gleichmäßig festziehen.

Radzierkappe mit kräftigem Schlag aufsetzen.



Keilriemen spannen oder erneuern

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 500 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 an der Lichtmaschine ab. Beim Lösen und Anziehen der Mutter ist ein Schraubenzieher in die Aussparung der vorderen Riemenscheibenhälfte zu stecken und gegen die obere Gehäuseschraube der Lichtmaschine 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 Abstandscheiben zwischen den beiden Riemenscheibenhälften eingestellt. Dabei wird durch Herausnehmen die Spannung erhöht und durch Einfügen verringert.

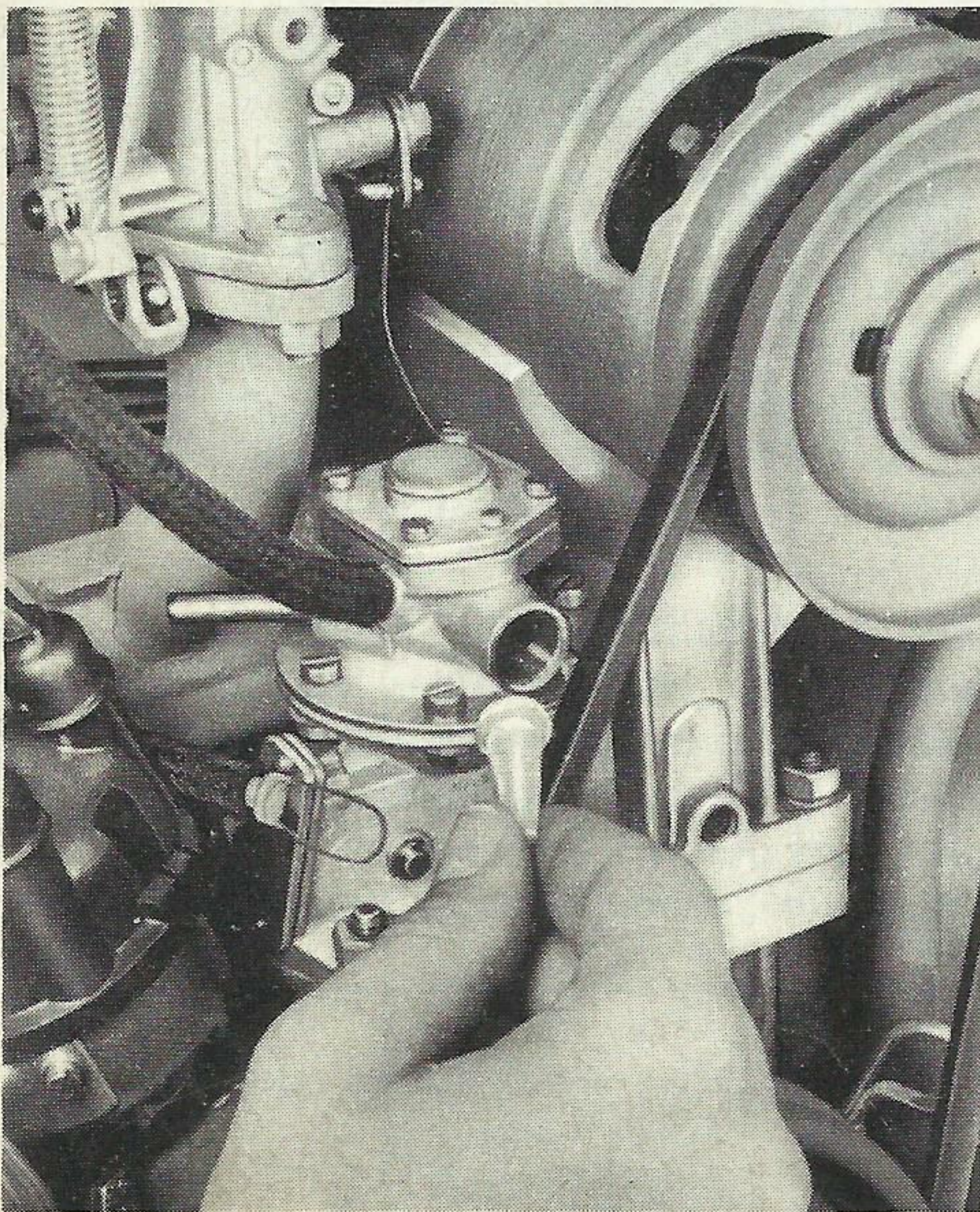
Filter der Kraftstoffpumpe reinigen

Saugleitung von der Kraftstoffpumpe abziehen und verschließen.

Verschlußschraube entfernen und Filtersieb herausnehmen.

Filter in sauberem Benzin reinigen und ausblasen.

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



Zündkerzen aus- und einbauen

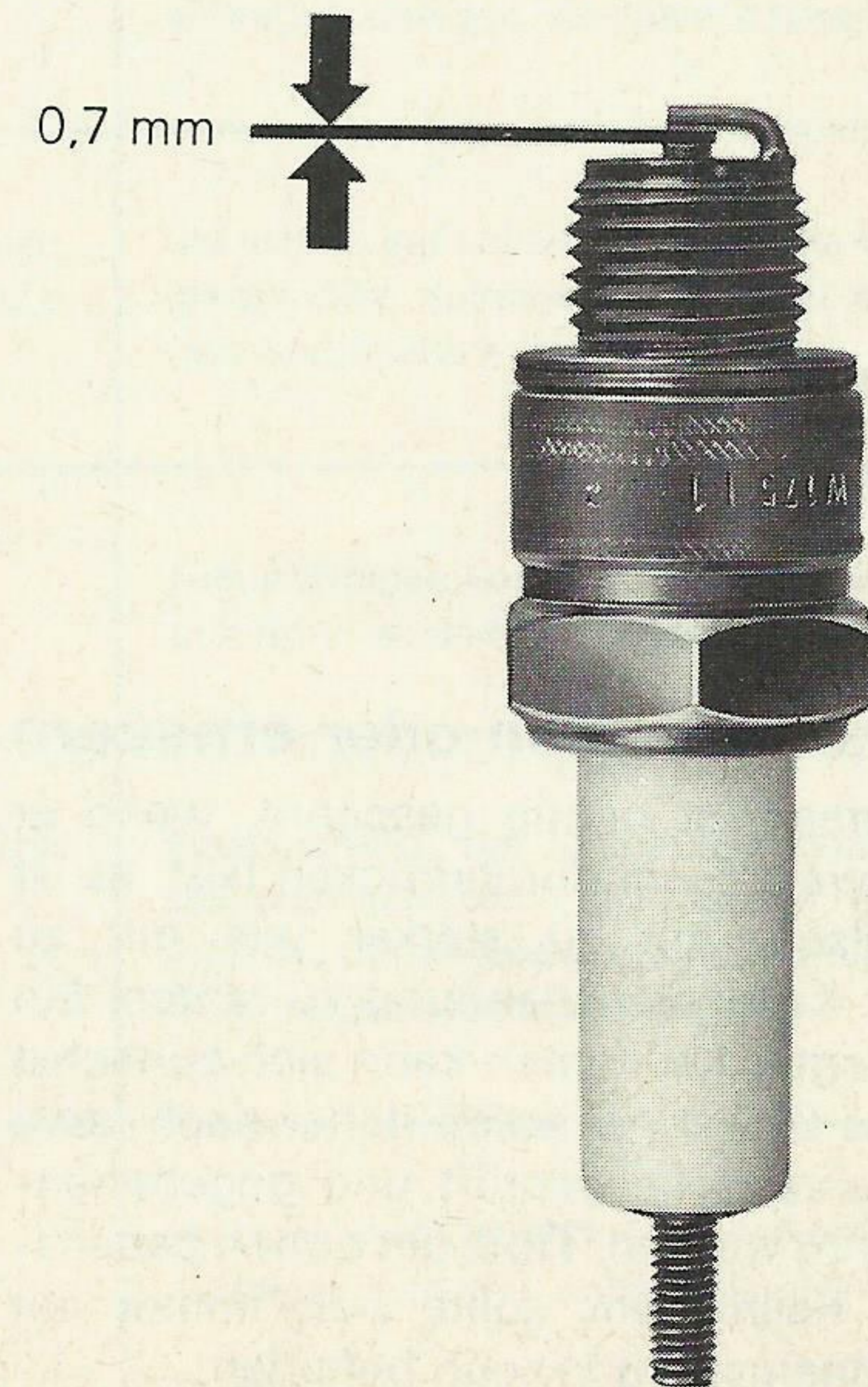
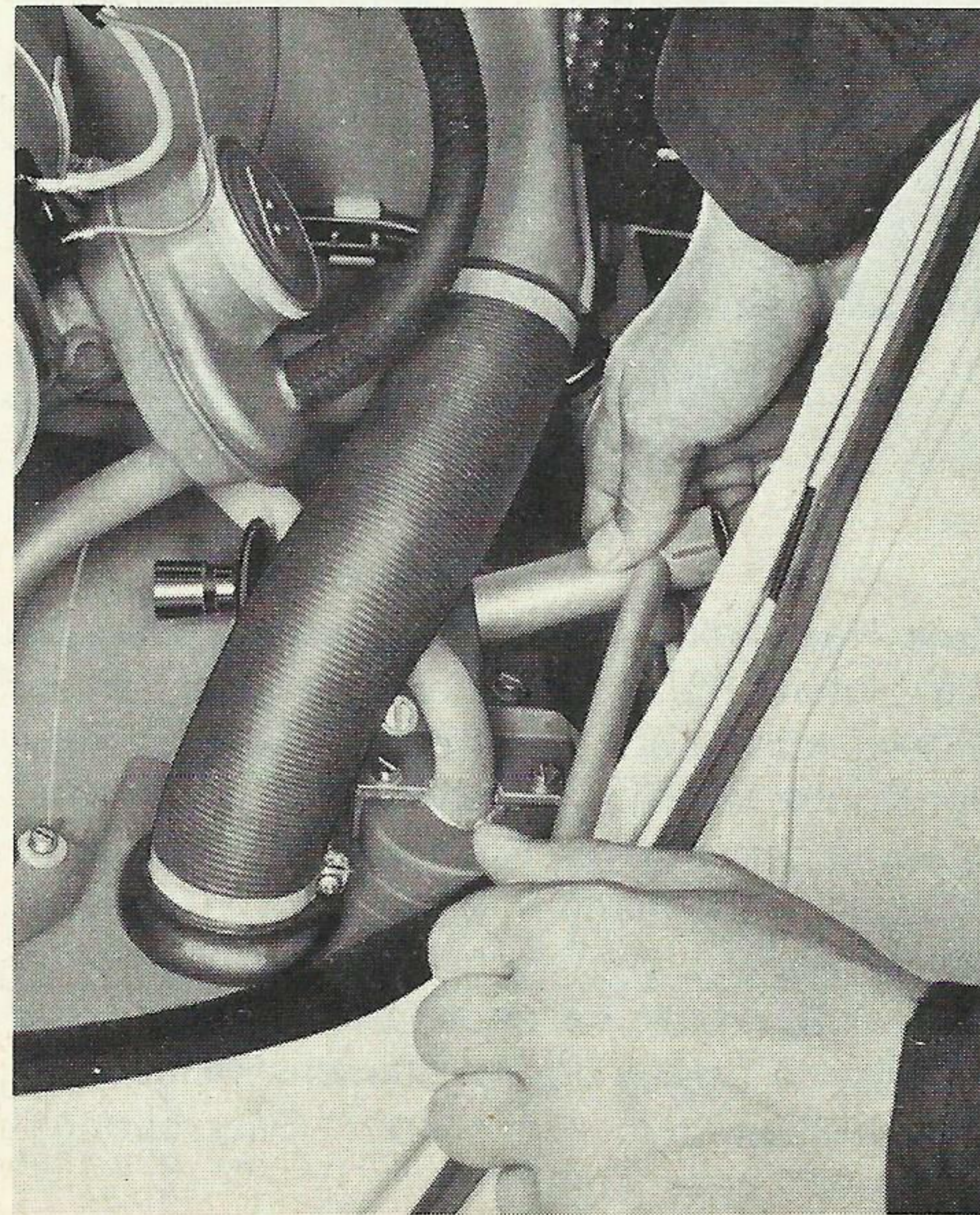
Zündkerzenstecker abziehen.

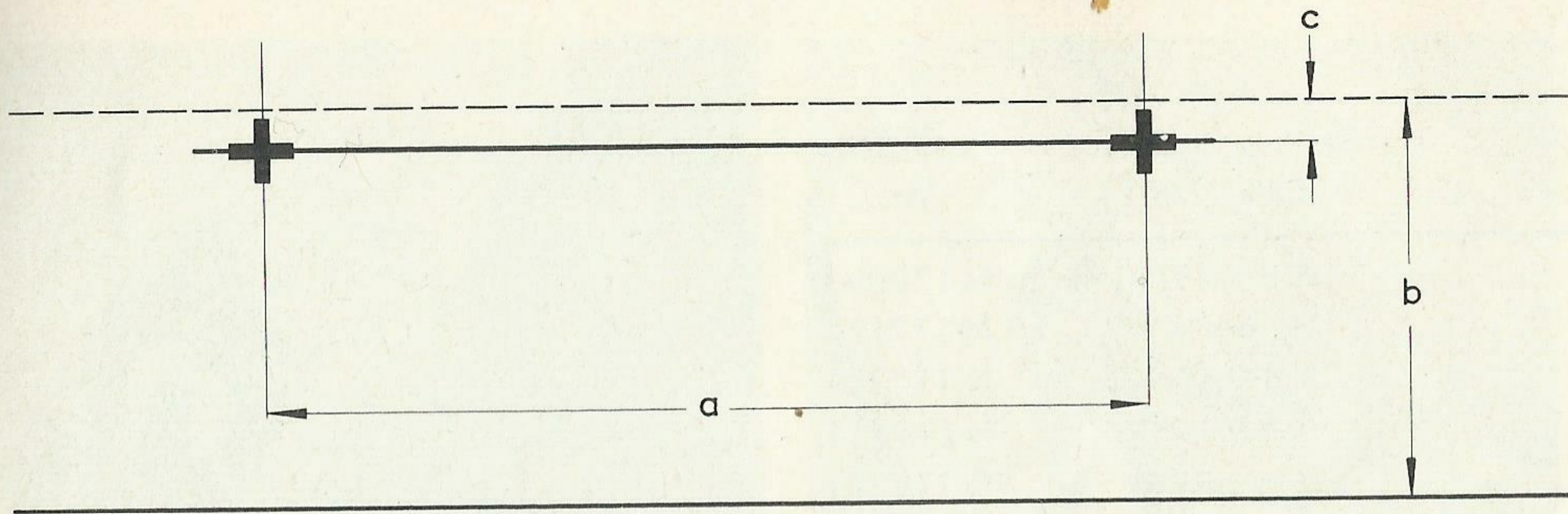
Kerzen mit Steckschlüssel und Betätigungsstange herausschrauben.

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. Lediglich bei großer Kälte kann man vorübergehend den Elektrodenabstand auf 0,4 bis 0,5 mm verringern, um dem Motor das Anspringen zu erleichtern.

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

Jeweils nach 20000 km Fahrstrecke empfehlen wir, die Zündkerzen zu erneuern.





$a = 1004 \text{ mm}$.

$b =$ Höhe des Scheinwerfermittelpunktes vom Boden

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

Scheinwerfer einstellen

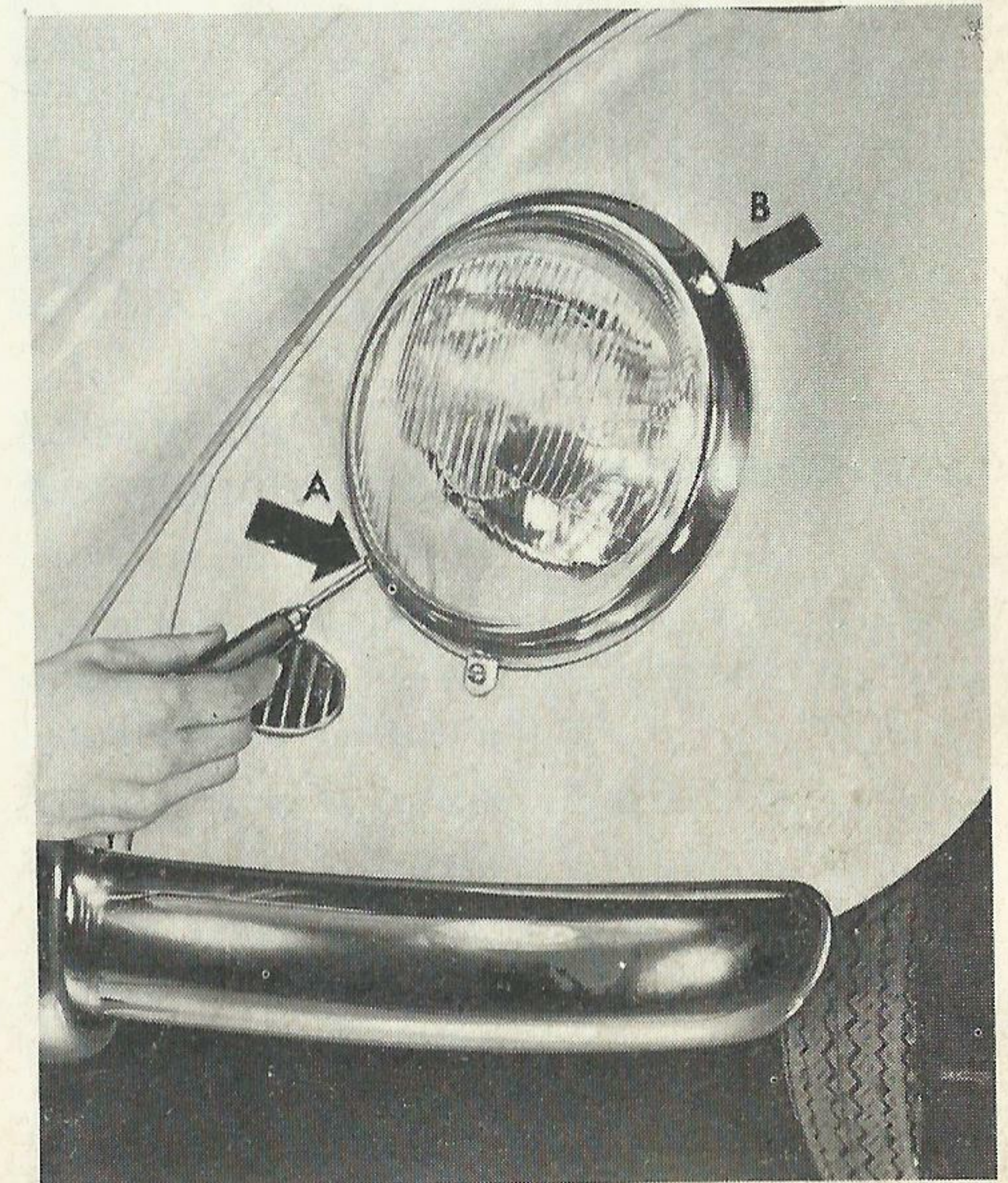
Falls kein Prüf- oder Einstellgerät für Scheinwerfer zur Verfügung steht, ist wie folgt zu verfahren:

Wagen auf einer ebenen Fläche 5 m vor einer senkrechten Wand aufstellen. Die Reifen müssen den vorgeschriebenen Luftdruck haben. Ein hinterer Sitzplatz 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 der Einstellkreuze waagrecht auf der Einstelllinie verläuft und ihr Knick genau im Mittelpunkt der Kreuze liegt.



A – Seiteneinstellung
B – Höheneinstellung

Lampen - Tabelle

Lampe für	Bezeichnung nach DIN 72 601	Ersatzteile Nr.
Scheinwerfer	A 6 V 45/40 W	N 177051
Standlicht	HL 6 V 4 W	N 177171
Brems-Schlußleuchte	S 6 V 18/5 W	N 177371
Kennzeichenleuchte	G 6 V 10 W	N 177191
Tachometer, Kraftstoffuhr und Kontrolleuchten	J 6 V 1,2 W	N 177221
Innenleuchte	K 6 V 10 W	N 177231
Blinkleuchten vorn und hinten	R 6 V 18 W	N 177311

V = Volt, W = Watt



Lampen auswechseln

Scheinwerferlampe

Schlitzschraube in der Mitte unter der Scheibenfassung herausschrauben.

Scheinwerfereinsatz herausnehmen.

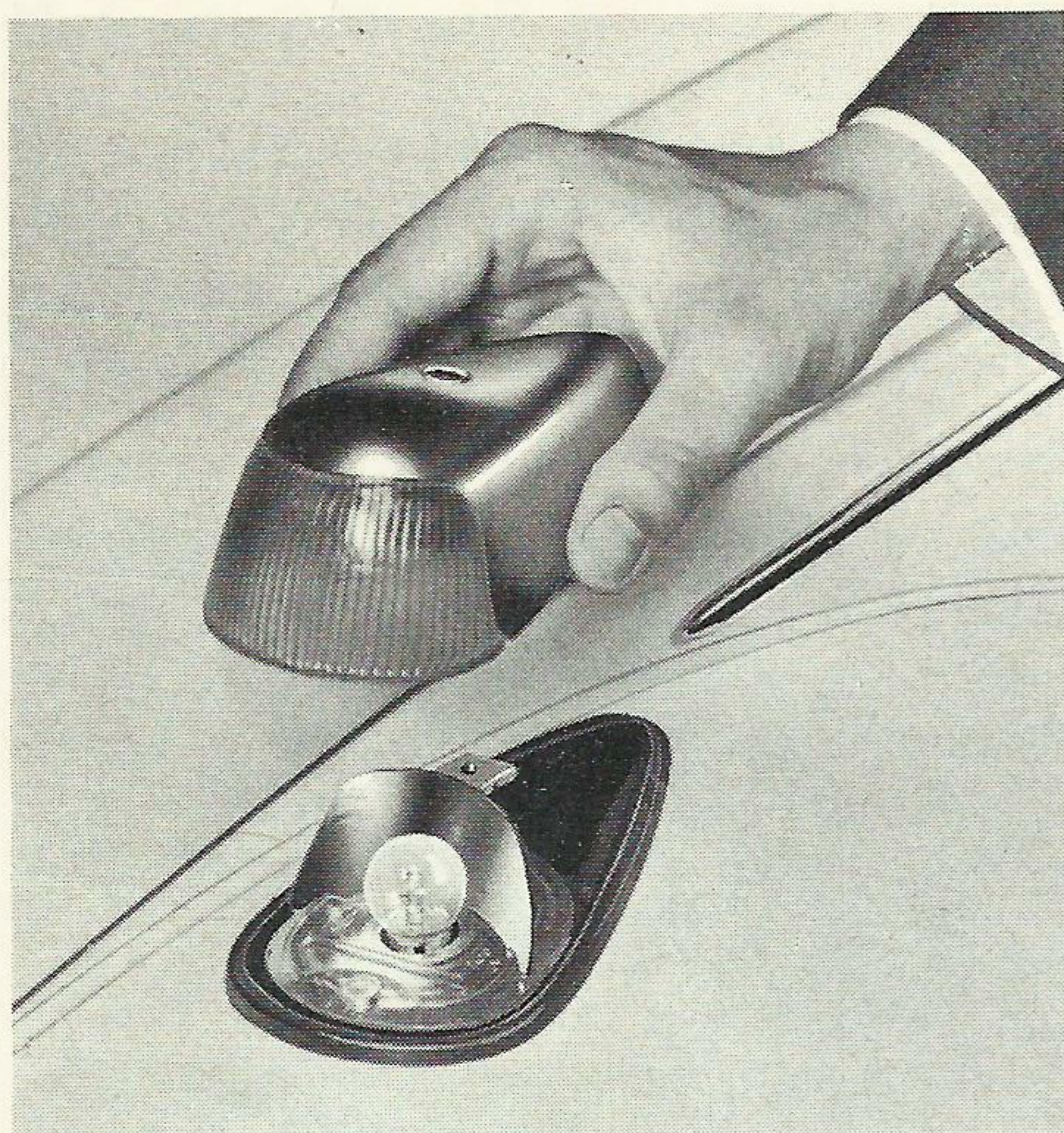
Stecker vom Lampensockel abziehen.

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.



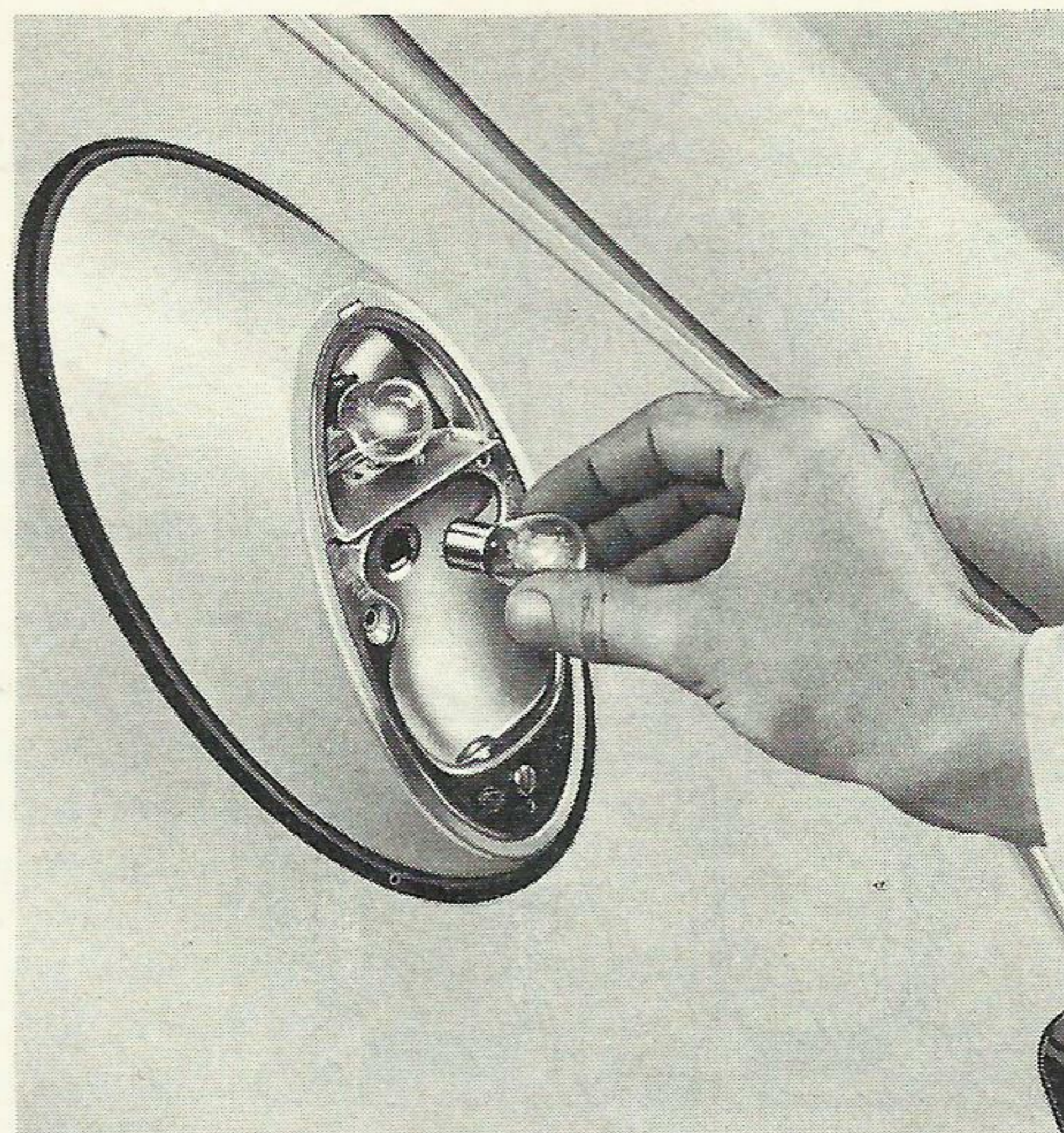
Lampe für vordere Blinkleuchte

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 oder Brems- und Schlußlichtlampe

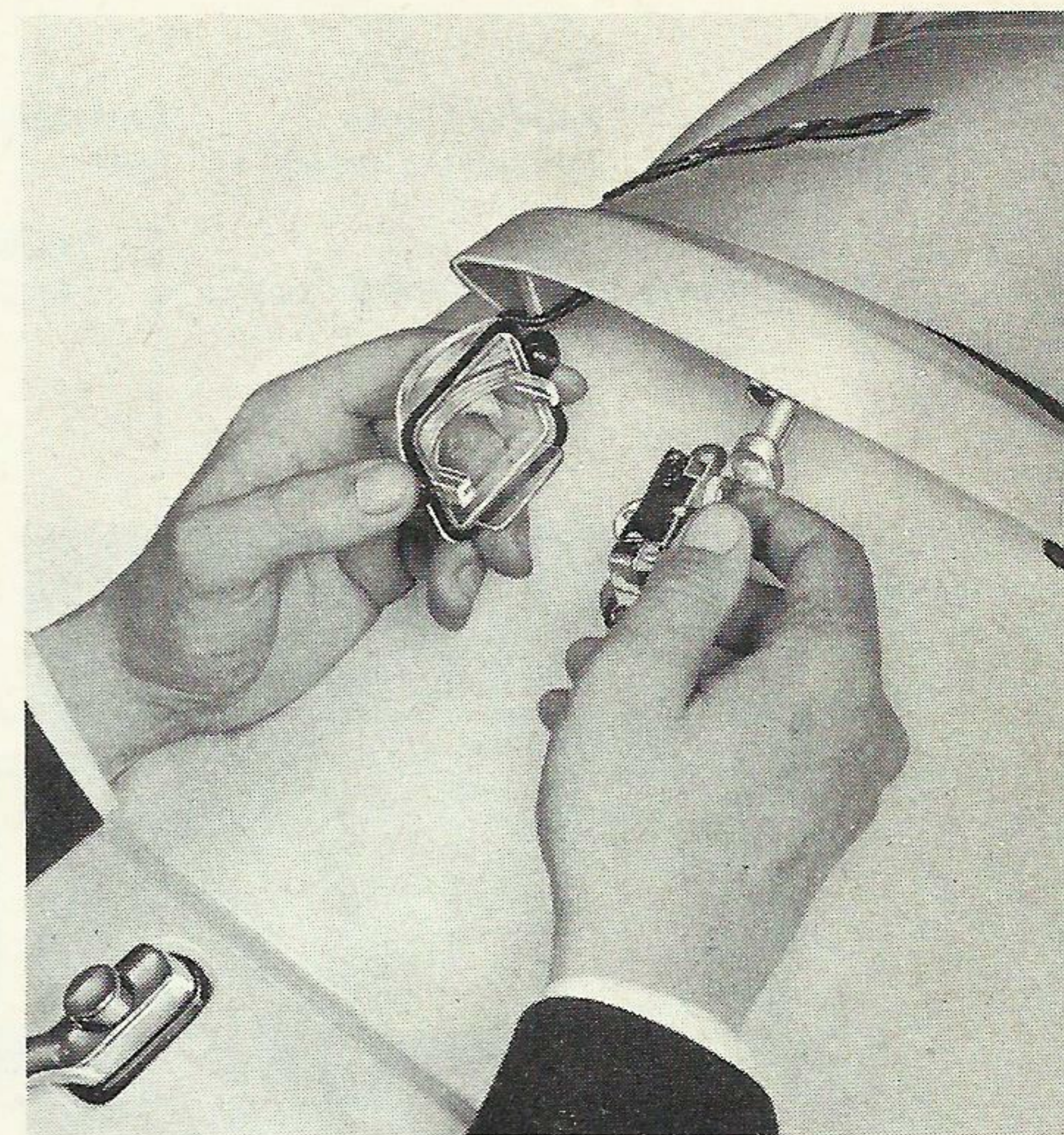
Zwei Kreuzschlitzschrauben so weit heraus-
schrauben, bis sich der Glaseinsatz abnehmen
läßt.

Beschädigte Lampe leicht in den Halter hinein-
drücken, drehen und herausnehmen:

Oben – Blinklichtlampe

Unten – Brems- und Schlußlichtlampe

Beim Einsetzen der Brems- und Schlußlicht-
lampe muß der näher zum Glaskolben liegende
Haltestift nach unten zeigen. Kreuzschlit-
zschrauben des Glaseinsatzes gleichmäßig und
nicht zu fest anziehen.



Lampe für Kennzeichenbeleuchtung

Hinteren Deckel öffnen.

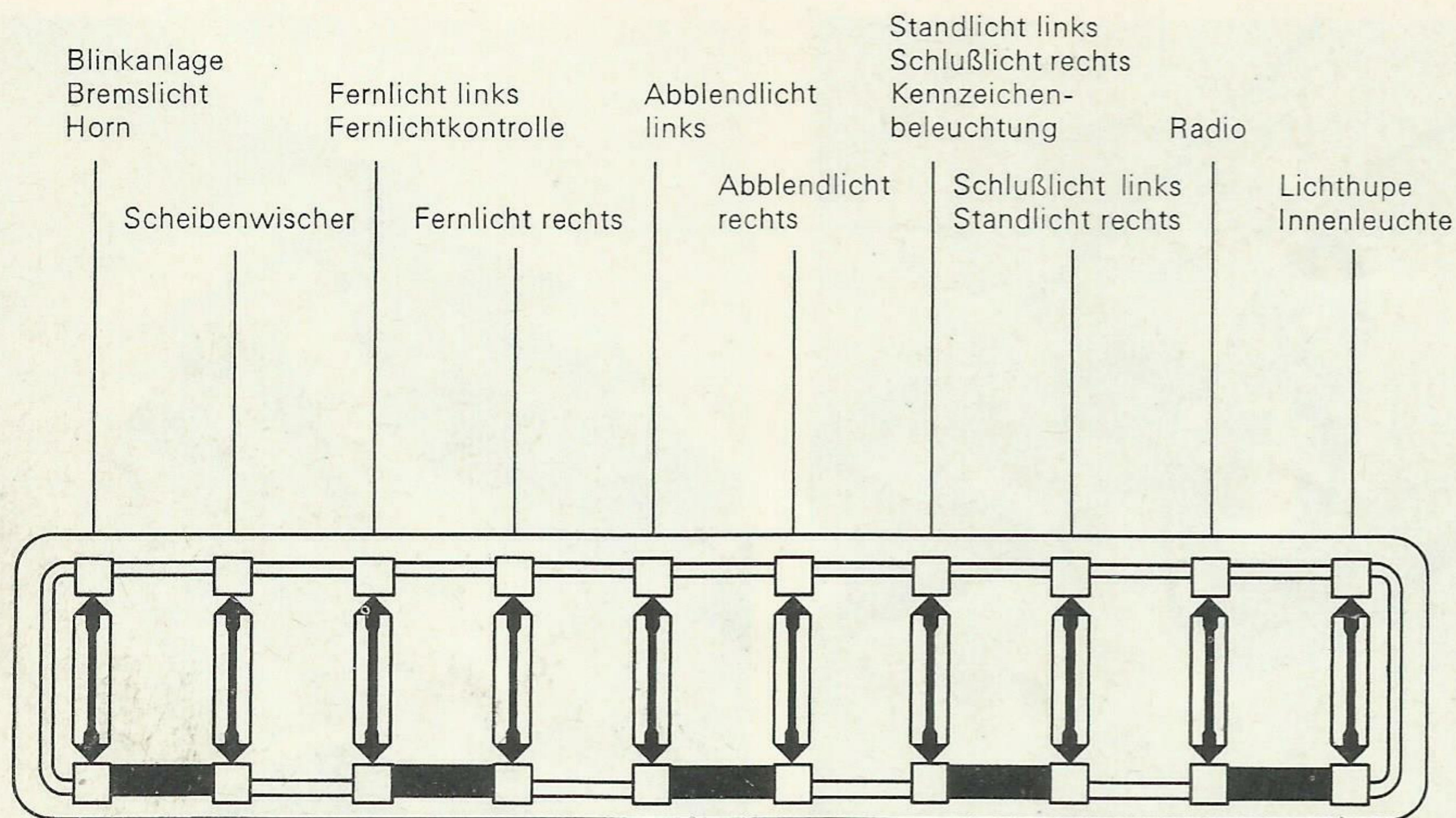
Halteschrauben links und rechts des Glasein-
satzes herausschrauben und Glaseinsatz mit
Lampenträger herausnehmen.

Lampenträger aus dem Glaseinsatz heraus-
ziehen.

Lampe leicht in den Lampenträger hinein-
drücken, drehen und herausnehmen.

Neue Lampe einsetzen.

Beim Einbau ist auf richtigen Sitz der Gum-
mitülle für die Kabeldurchführung zu achten.

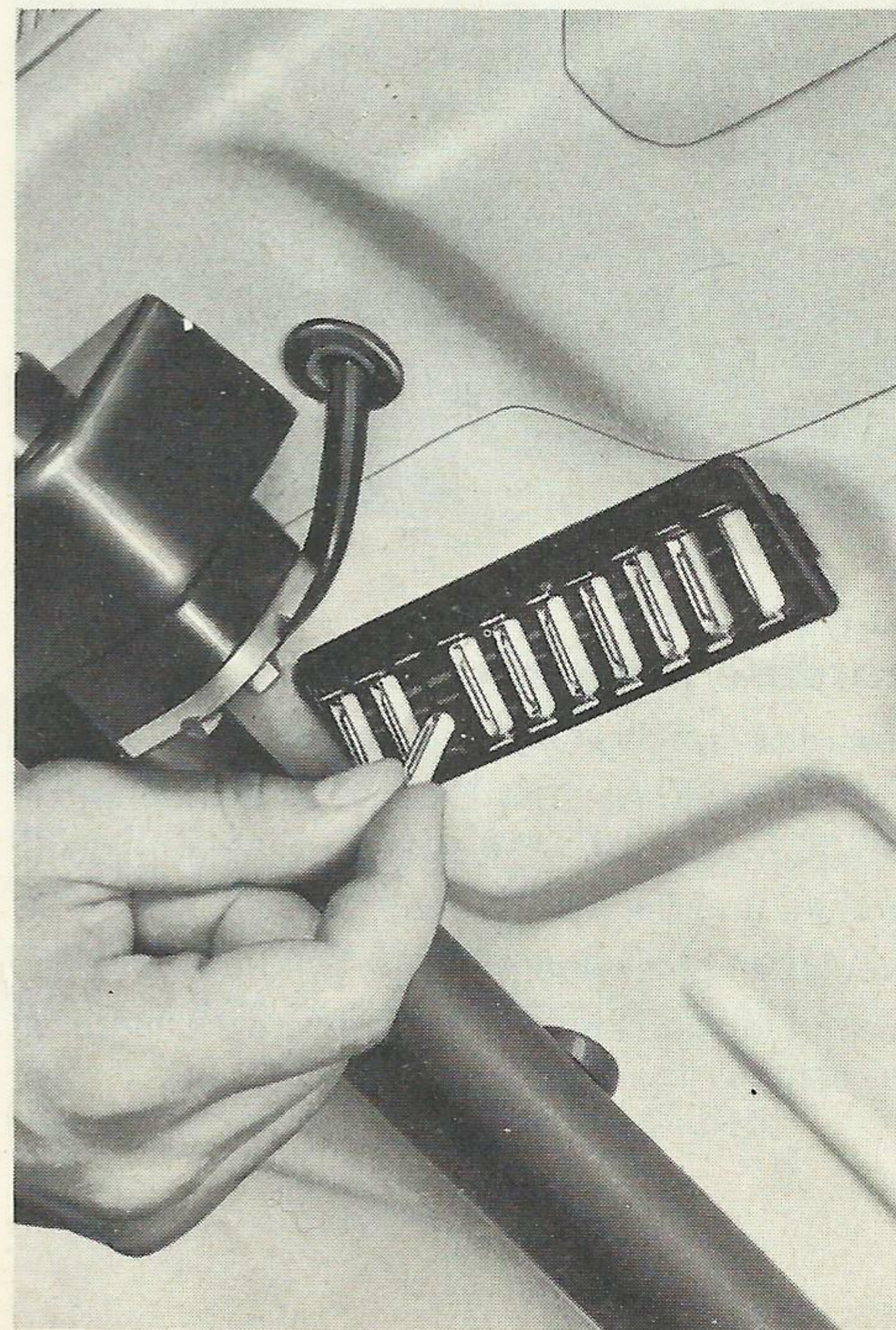


Sicherungen auswechseln

Die Sicherungsdose, deren Deckel durchsichtig ist, befindet sich unterhalb der Armaturentafel neben dem Mantelrohr der Lenkung.

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.



Batterie prüfen

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

Der Deckel der Batterie läßt sich abnehmen, nachdem die hintere Sitzbank angehoben und der Schnappverschluß für das Spannband gelöst ist.

Batterien, deren Gehäuse aus hellem Kunststoff besteht, haben kein Spannband. Sie sind mit zwei Spannstücken am Bodenblech befestigt. Der Batteriedeckel ist aufgeklemmt.

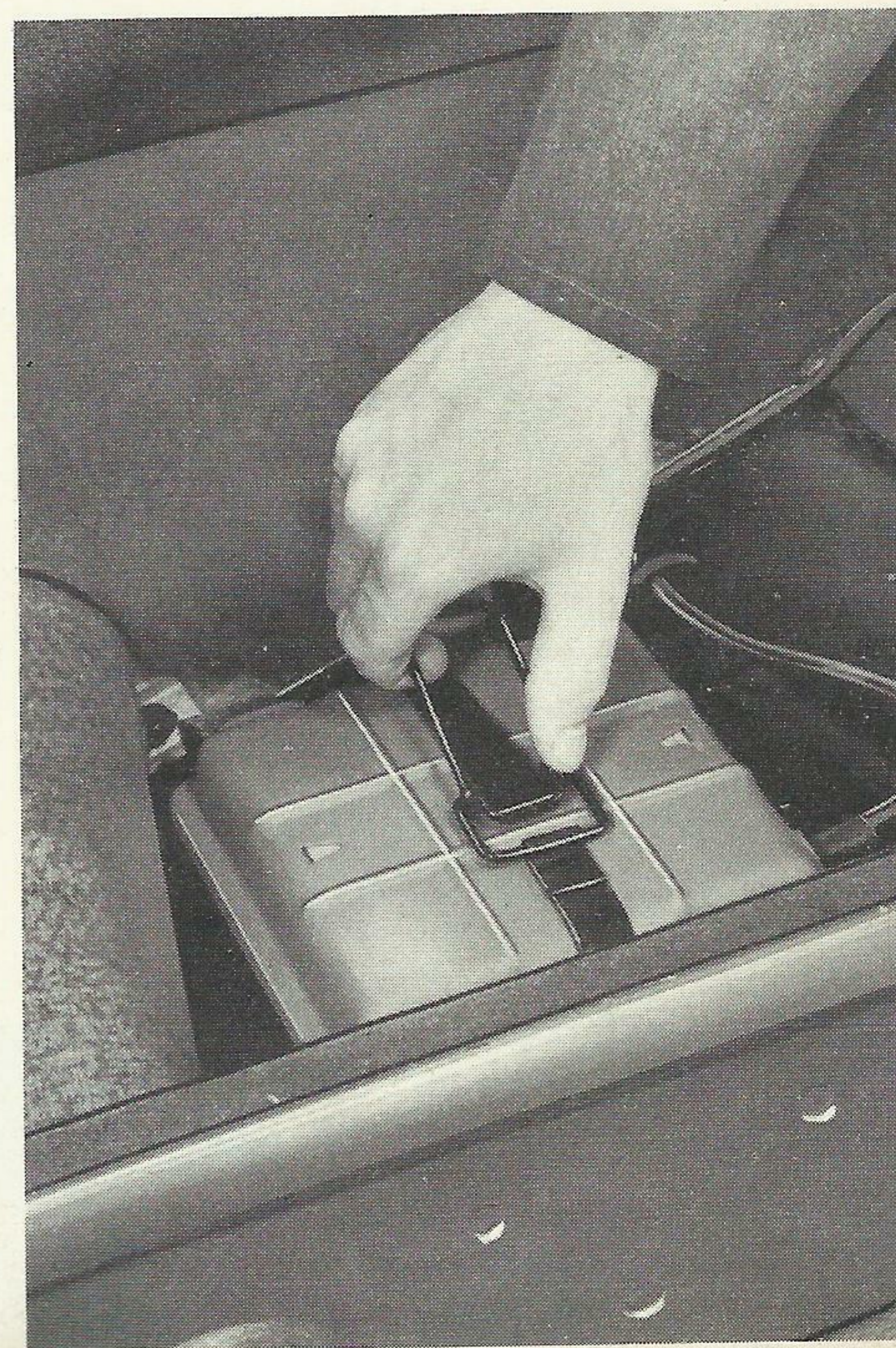
Zur Prüfung des Säurestandes werden die Verschlußstopfen herausgeschraubt. Die Säure soll immer etwas über dem Plattensatz der Batterie stehen. Der Säurespiegel ist genau auf der Säurestandmarke zu halten. Je nach Bauart der Batterie muß entweder der Boden des Sichtkorbes in der Einfüllöffnung oder der 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 sauber zu halten und mit Polschutzfett einzufetten. Achten Sie bitte auf eine metallisch blanke und feste Verbindung des Massebandes mit dem Aufbau.

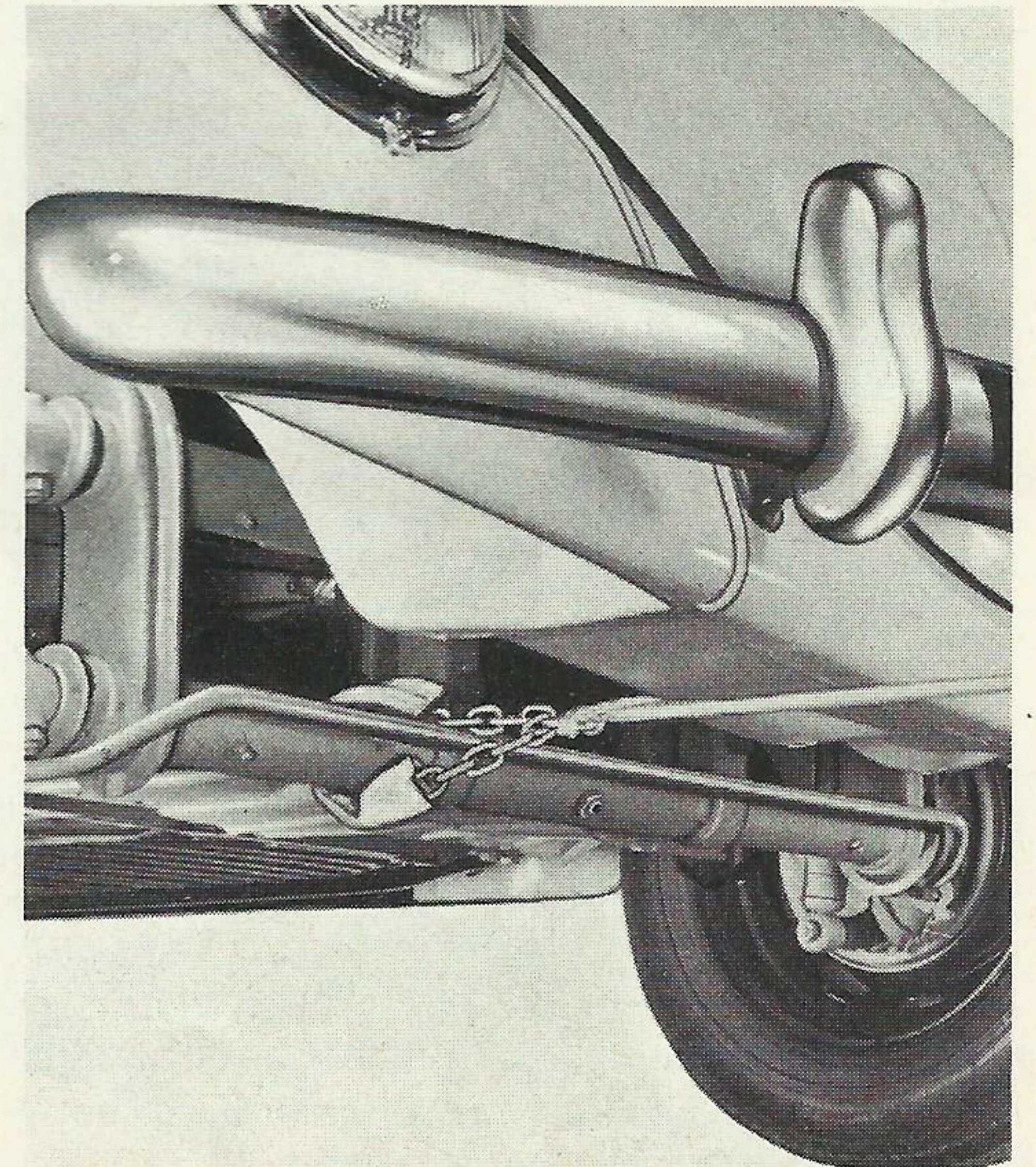
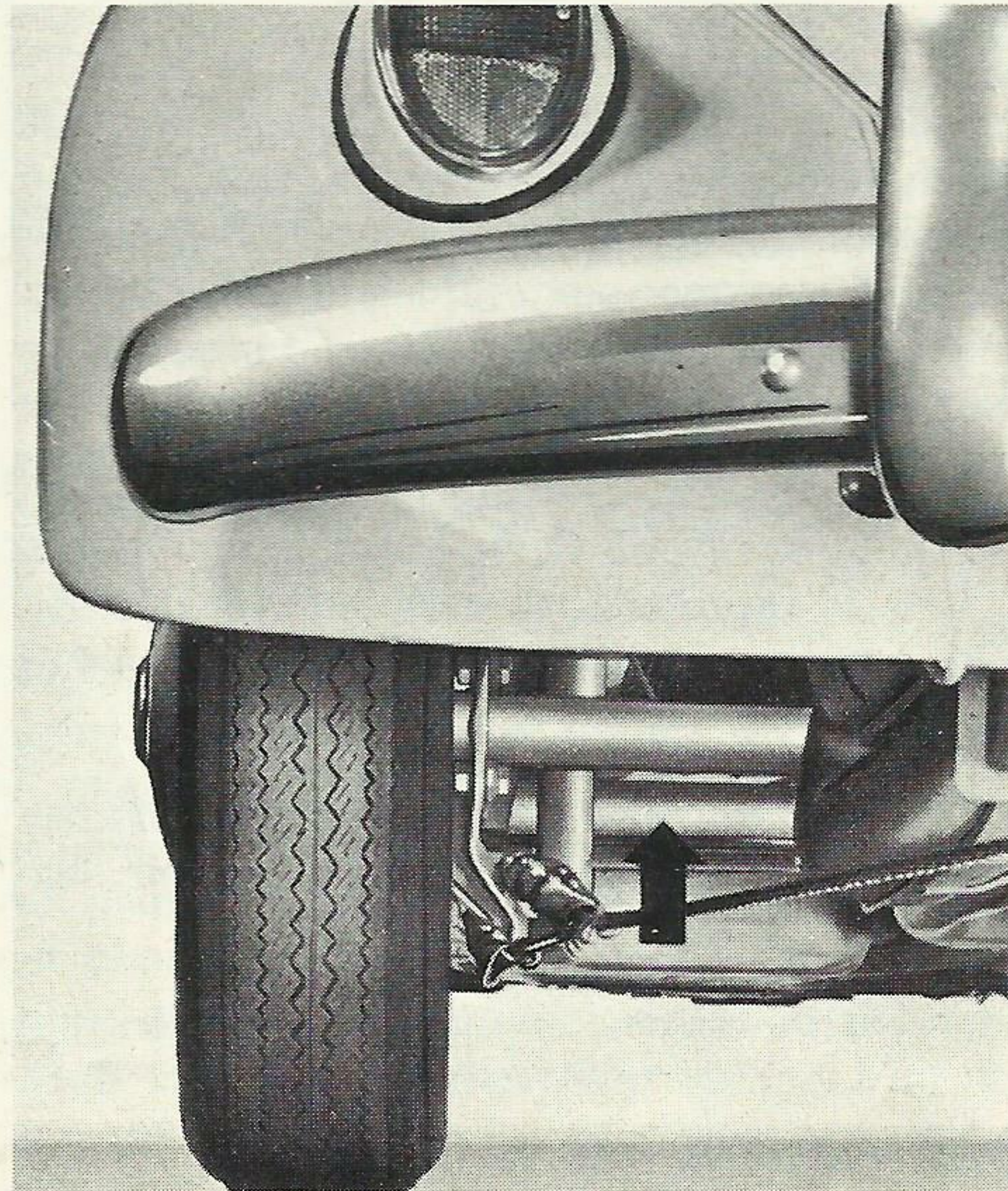
Wenn Sie Ihr Fahrzeug längere Zeit stilllegen, vertrauen Sie die Batterie am besten einer Werkstatt zur Pflege an. Eine unbenutzte Batterie entlädt sich im Laufe der Zeit selbst. Es können dann bleibende Schäden an den Platten auftreten, wenn sie nicht rechtzeitig – etwa alle 4 Wochen – überprüft und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



Abschleppen

Für den Fall, daß Sie einmal ein Abschleppseil an Ihrem Volkswagen anbringen wollen, beachten Sie bitte, daß die Stoßfänger als Befestigungspunkte ganz ungeeignet sind. Wenn nicht mit übermäßig großen Zugkräften zu rechnen ist, genügt es, das Seil hinten an der Stoßdämpferstrebe zu befestigen. Sonst empfehlen wir das Querrohr, in dem die Drehstäbe für die Hinterradfederung liegen. Beide Befestigungspunkte sind zwar nicht besonders bequem zu erreichen, sie bieten Ihnen aber die Gewähr, daß Ihre Hilfeleistung nicht etwa noch mit Schäden an Ihrem Wagen verbunden ist.

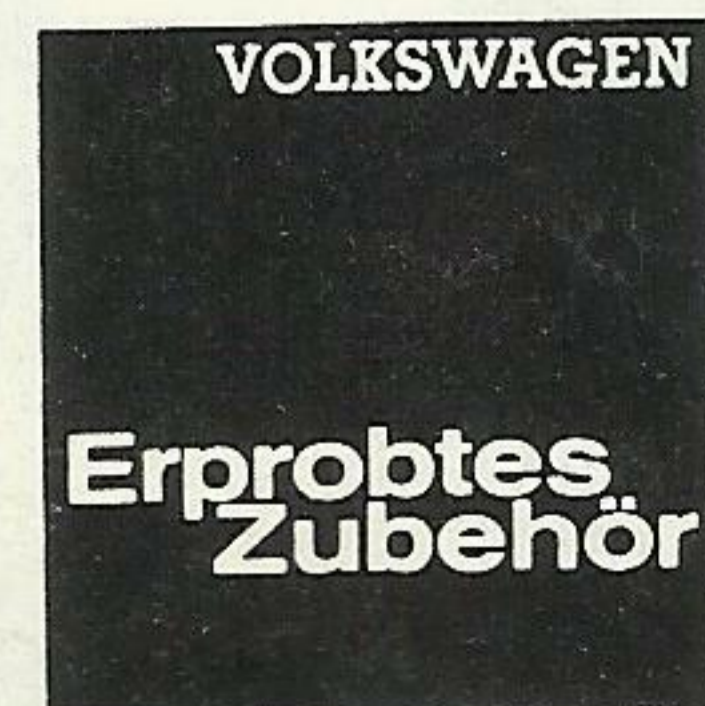
Vorn gehört das Abschleppseil an das untere Tragrohr des Vorderachskörpers, und zwar möglichst dicht an den Rahmenkopf.



Geben Sie Ihrem Volkswagen Ihre persönliche Note — durch erprobtes Volkswagen-Zubehör

Erprobtes Volkswagen-Zubehör ist kein x-beliebiges Zubehör. Es ist entweder speziell für den Volkswagen entwickelt oder aber für den Volkswagen aus dem großen Zubehör-Angebot ausgewählt. Es wurde im Volkswagenwerk gründlich geprüft und erprobt. Das Warenzeichen „Erprobtes Volkswagen-Zubehör“ ist die Gewähr für bestes Material, einwandfreie Verarbeitung und Zuverlässigkeit.

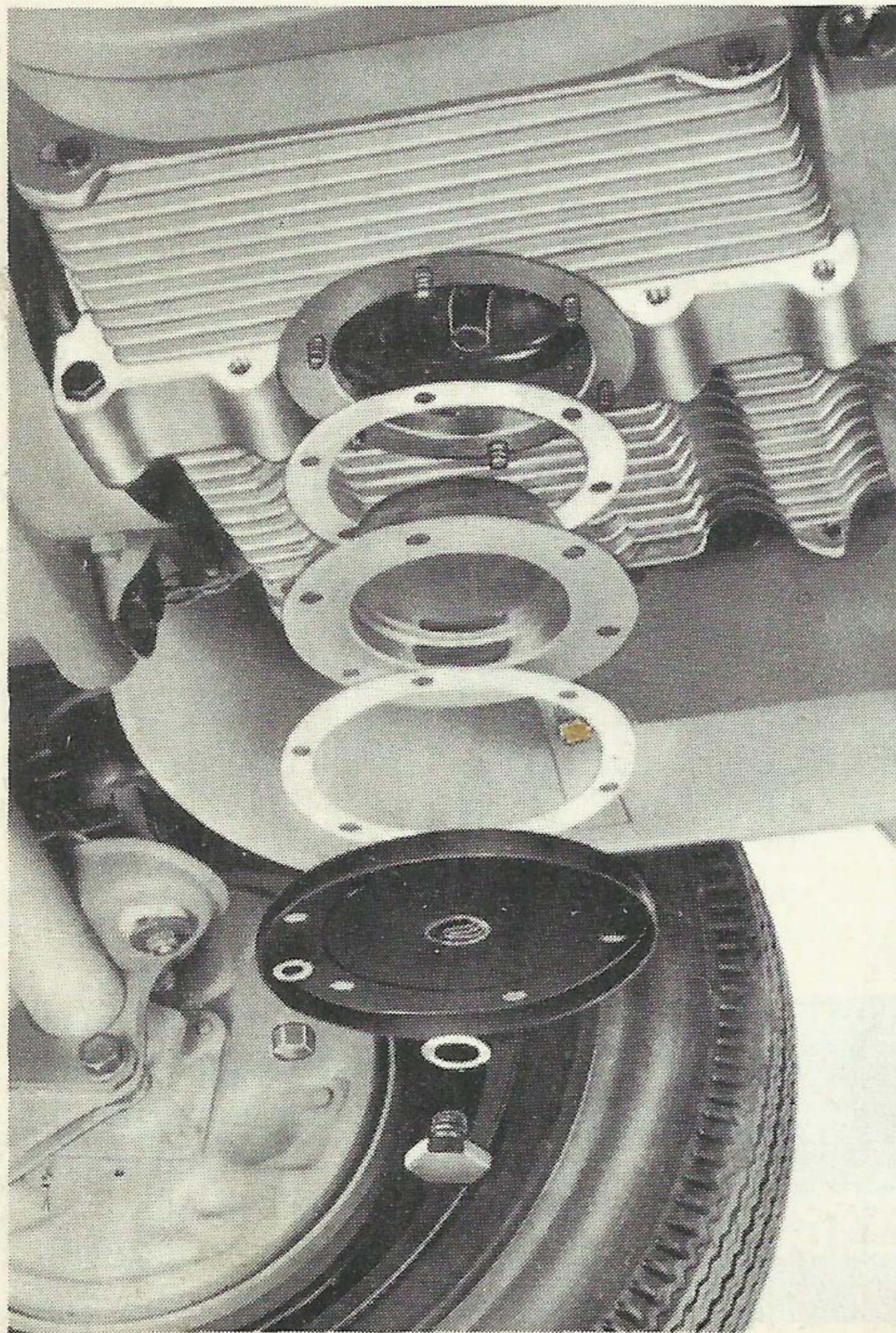
Erprobtes Volkswagen-Zubehör liefert Ihnen Ihre VW-Werkstatt. Dort wird es auch fachmännisch montiert. Viele Zubehör-Artikel können Sie aber auch selbst anbauen.



Approved Accessories
Accessoires Agréés
Accessori Approvati
Accesorios Aprobados
Utprovade Tillbehör
Acessórios Aprovados
Beproefde Accessoires

Richtig schmieren . . .

heißt vor allem rechtzeitig und sorgfältig schmieren. Der Schmierplan auf Seite 54 gibt Ihnen eine Übersicht, in welchen Kilometerabständen die einzelnen Schmierstellen Ihre Aufmerksamkeit erfordern.



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 Herausschrauben 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.

Und noch etwas über Öle

Zum Ölwechsel und zum Nachfüllen verwenden Sie möglichst immer das gleiche Marken-HD-Öl für Otto-Motoren. Der Qualitätsstand der heute erhältlichen Markenöle gestattet es, daß Sie die Wahl des Fabrikats nach eigenem Ermessen treffen. Der VW-Motor stellt hinsichtlich der Qualität des Öles keine Forderungen, die nicht von jedem bekannten und bewährten Markenfabrikat erfüllt werden. Am besten ist es, wenn Sie sich schon beim ersten Ölwechsel nach 500 km für „Ihr“ Öl entscheiden und auch in Zukunft dabei bleiben. Haben Sie irgendwelche Zweifel, wird man Sie in jeder VW-Werkstatt gern und richtig beraten.

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 Dünnsflüssigkeit. 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. In den Gebieten, in denen überwiegend winterliche Temperaturen unter -15°C vorherrschen.
SAE 5 W*)	Nur in Ländern mit arktischem Klima bei Temperaturen unter -25°C .

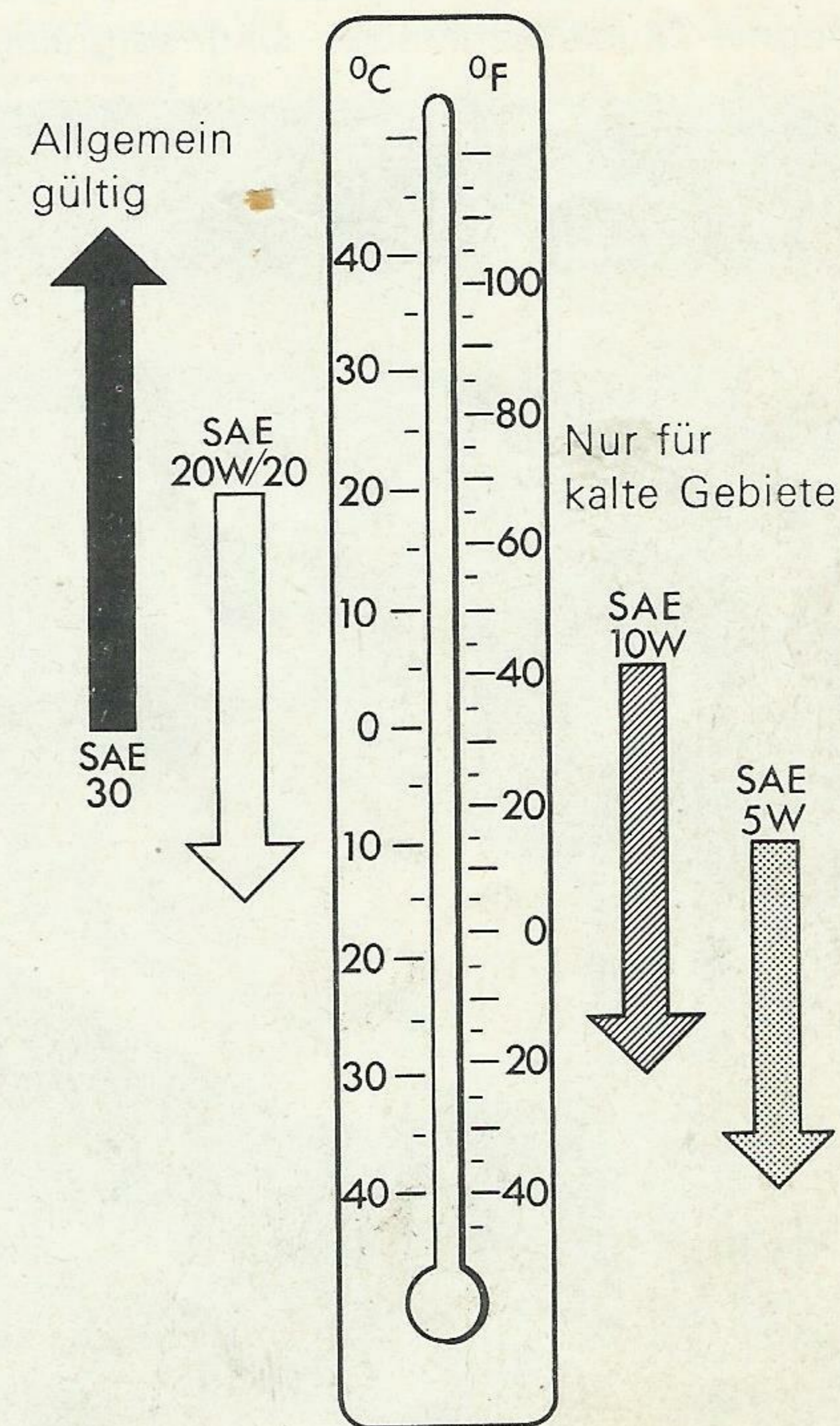
*) Vermeiden Sie längere Fahrten mit hohen Geschwindigkeiten, wenn die Außentemperaturen bei Gebrauch von SAE 10 W 0°C beziehungsweise von SAE 5 W -15°C überschreiten.

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 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. Voraussetzung ist allerdings, daß dazu die gleiche Ölmarke verwendet wird.

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“.

Zusatzschmiermittel – gleich welcher Art – sollen einem HD-Öl nicht beigemischt werden.

Temperaturbereiche der SAE-Klassen



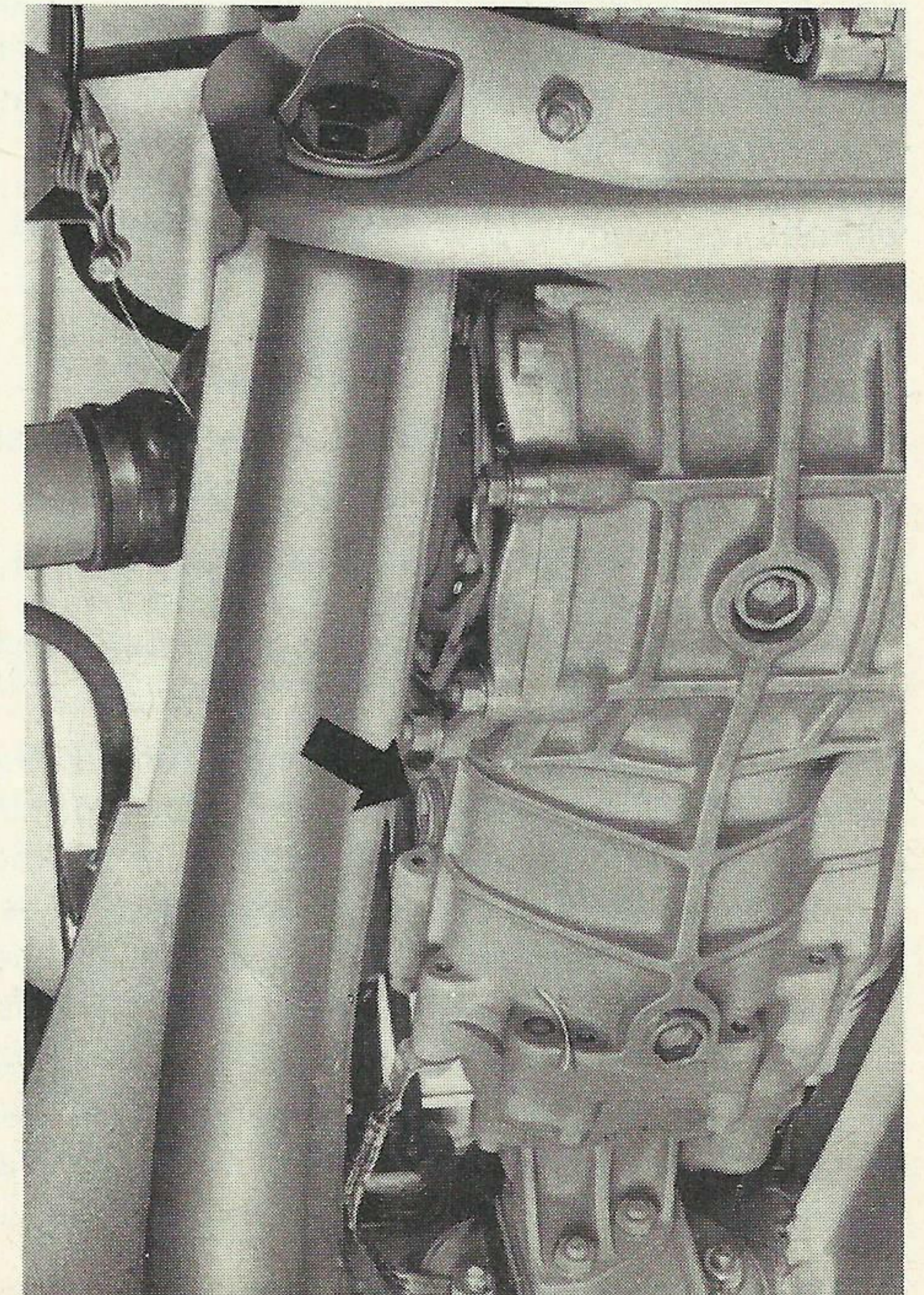
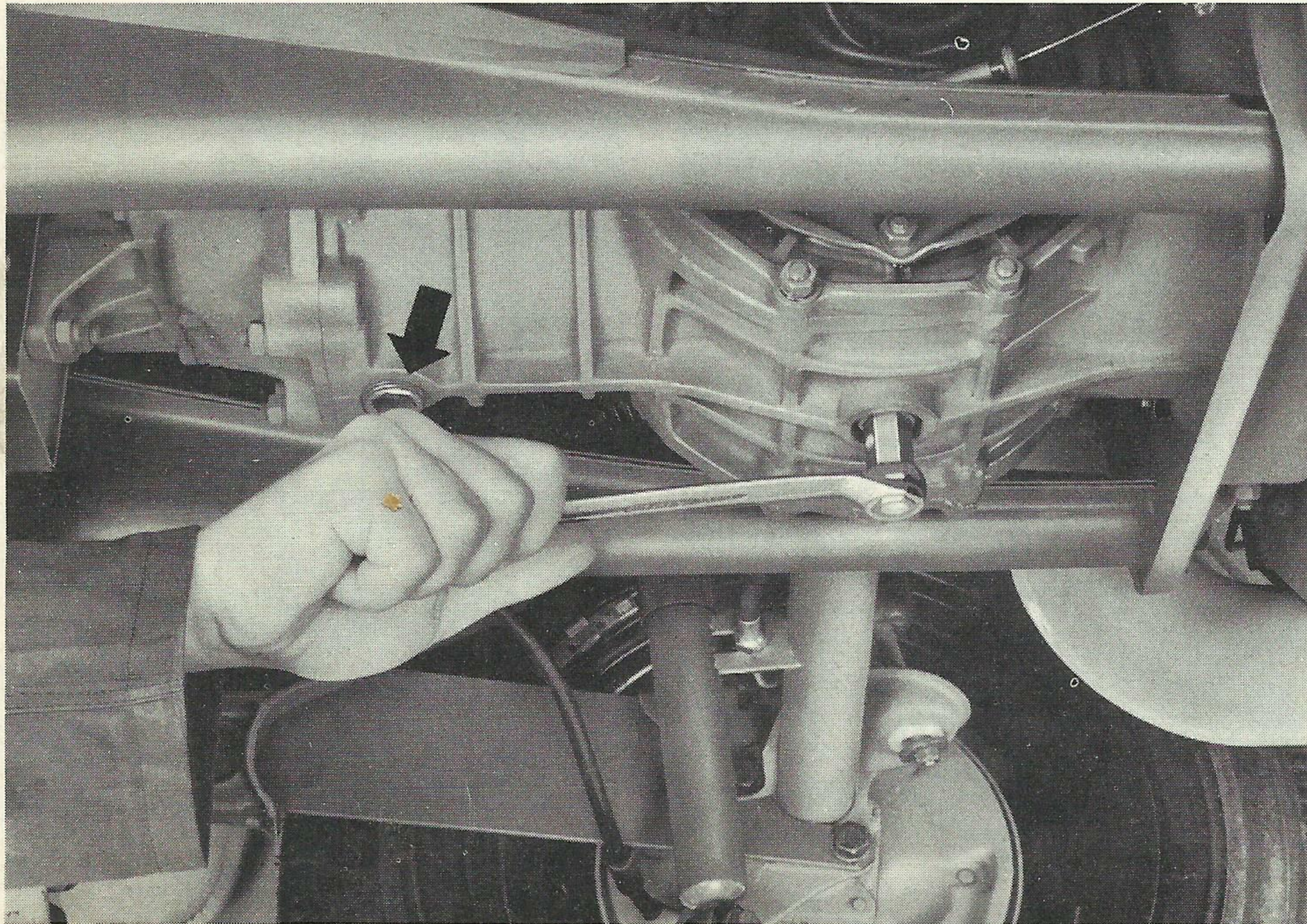
Getriebe

Wechsel- und Ausgleichgetriebe sind im Getriebegehäuse zusammengefaßt und werden gemeinsam mit Hypoidöl geschmiert. Das Öl soll bis zum Rand der Öleinfüllöffnung stehen. Zum Ölwechsel wird das alte Öl in betriebswarmem Zustand abgelassen. Die beiden Magnet-Ölablaßschrauben sind sorgfältig zu

reinigen. Danach werden 2,5 l Marken-Hypoidöl SAE 90 aufgefüllt. Nur in Ländern mit arktischem Klima soll ganzjährig das dünnflüssigere Öl SAE 80 gefahren werden.

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.

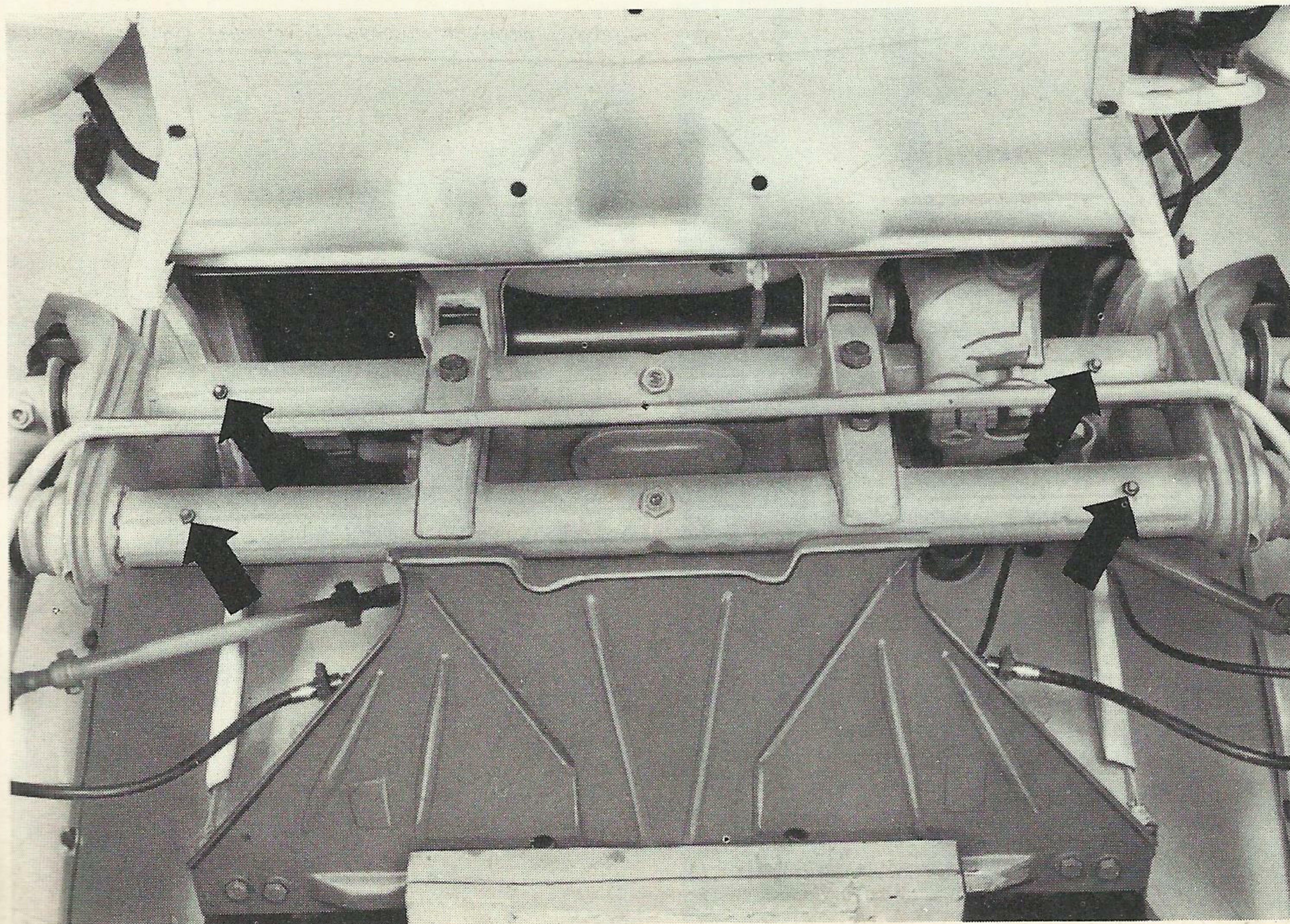
Zusatzschmiermittel sollen in Verbindung mit einem Hypoidöl nicht verwendet werden.



Vorderachse

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 abzuschmieren 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.

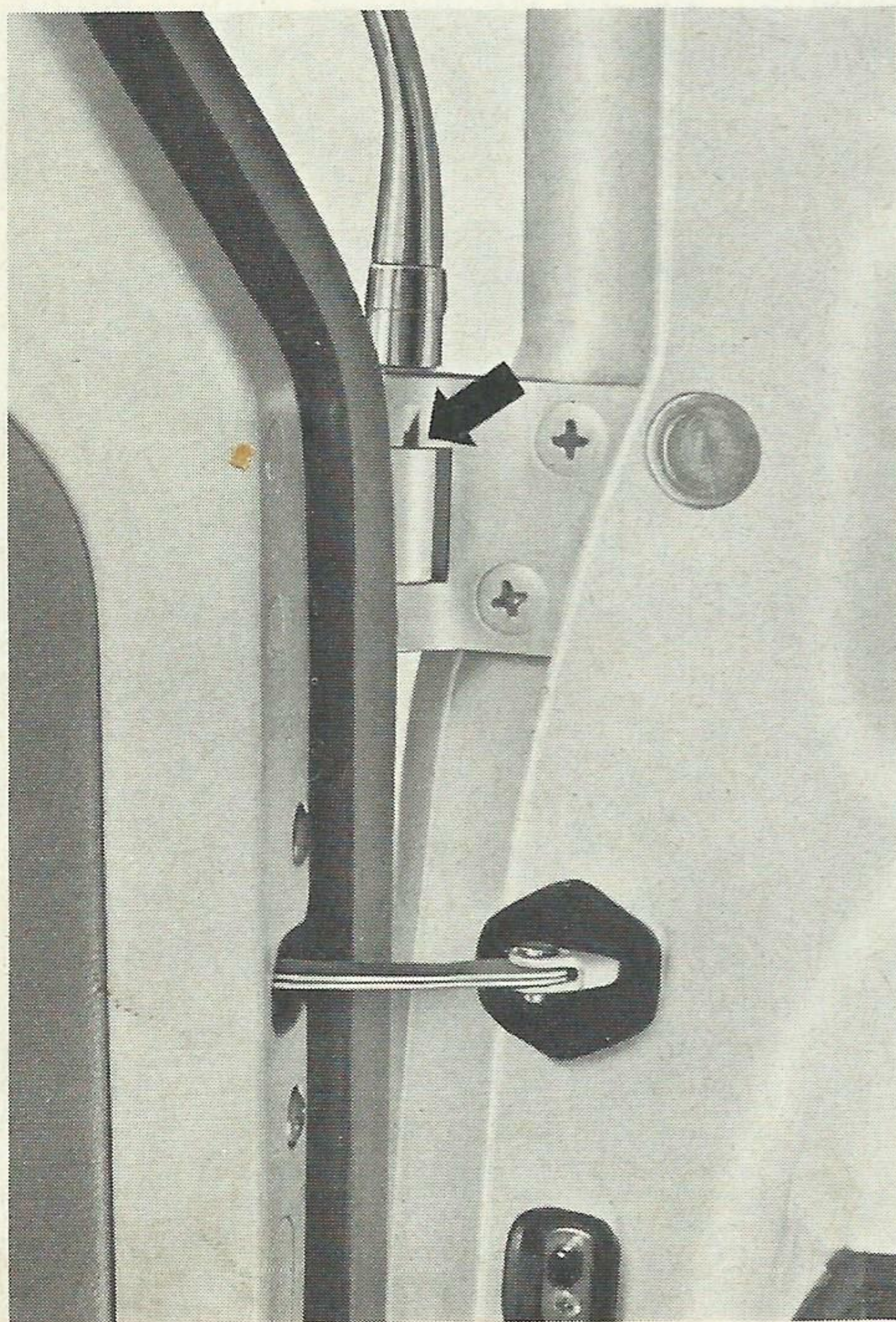


Reifen und Bremsschläuche dürfen nicht längere Zeit mit Fett und Öl in Berührung kommen. Auch kleine Mengen bitte sofort entfernen.

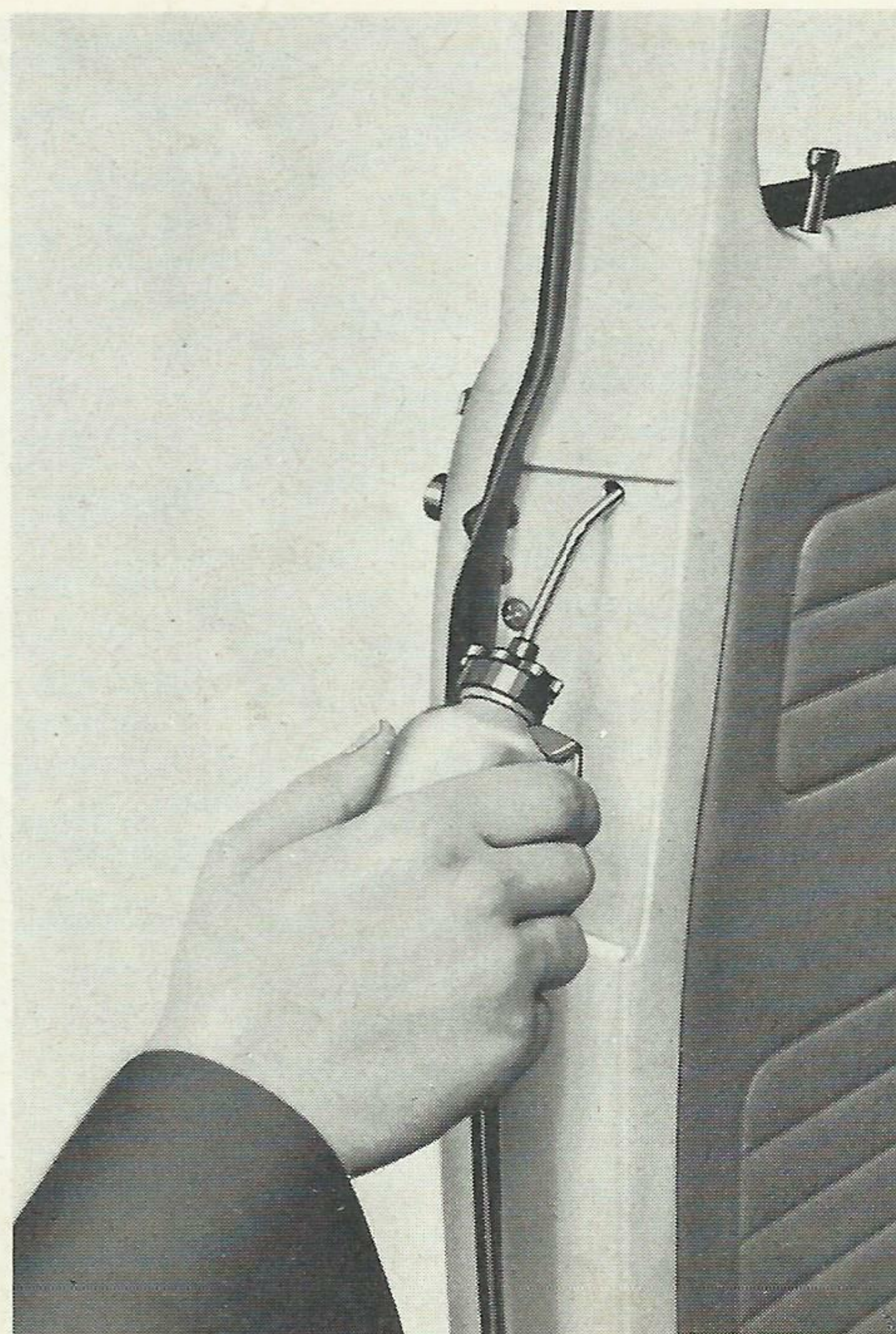
Wird der Wagen im Jahr weniger als 10000 km gefahren, soll die Vorderachse jährlich einmal abgeschmiert werden.

Türen und Deckel

Mindestens alle 3 Monate, besser wöchentlich einmal, sollen die Türscharniere geschmiert werden. Am oberen Teil jedes Scharniers ist dazu innen ein Schmierschlitze vorhanden. Scharniere reinigen und einige Tropfen Motoröl in den Schlitz geben. Abtropfendes Öl dabei sorgfältig mit einem Lappen abwischen.



Im gleichen Zeitraum sollen auch die Tür- und Deckelschlösser und die Deckelscharniere neu geschmiert werden. Das Türschloß bekommt durch das Schmierloch in der Schloßseite der Tür – das mit einem Stopfen verschlossen ist –, ein paar Tropfen Motoröl. Auch die Deckelscharniere werden geölt, die Deckelschlösser dagegen mit etwas Abschmierfett versehen.



Überschüssiges Öl an den Deckelscharnieren bitte abwischen.

Der Schließzylinder des Sicherheitsschlusses wird bei Bedarf mit Graphit behandelt. Es genügt, den vorher in Graphit getauchten Schlüssel im Schloß mehrfach hin und her zu drehen. Die Gleitflächen der Schließplatten werden 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 Schlammschicht. Wenn über dieser Schlammschicht nur noch 4–5 mm dünnflüssiges Öl stehen, muß das Unterteil gereinigt und mit frischem Öl gefüllt werden. Dazu ist das Ölbad-Luftfilter auszubauen:

1,2 und 1,3 Liter-Motor

Schlauch für Kurbelgehäuse-Entlüftung vom Luftfilter abziehen.

Schlauch für vorgewärmte Luft vom Ansaugstutzen des Luftfilters abziehen.

Spannschraube des Luftfilters lösen.

Luftfilter vom Vergaser 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 10W.

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.

Beim Einbau des Filters achten Sie bitte auf gleichmäßigen Abstand zwischen der Eindrückung im Unterteil des Filters und dem Gehäuse der Startautomatik. Spannschraube des Luftfilters sorgfältig, aber nicht zu fest anziehen.

Prüfen Sie bitte auch die Warmluftklappe des Luftfilters auf Leichtgängigkeit. Während diese Klappe bei sommerlichen Temperaturen über +10° C festgeklemmt bleibt, reguliert sie bei Temperaturen unter +10° C – in Abhängigkeit von der Drehzahl des Motors – den Zutritt vorgewärmter Luft zum Vergaser. Das Ölbadluftfilter des 1,5 Liter-Motors besitzt zwei Warmluftregelklappen.

1,5 Liter-Motor

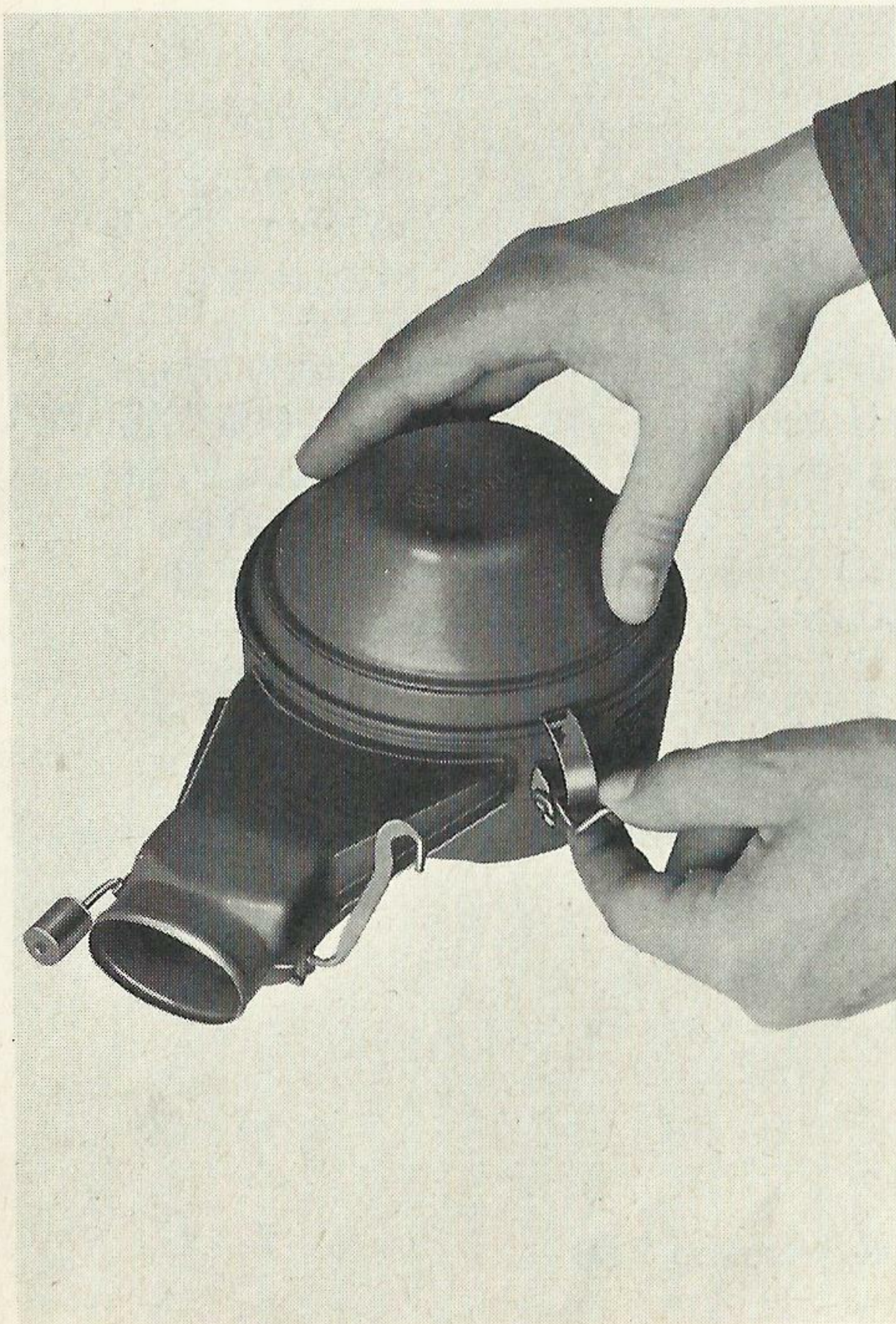
Schlauch für Kurbelgehäuse-Entlüftung vom Luftfilter abziehen.

Schläuche für vorgewärmte Luft von den Ansaugstutzen des Luftfilters abziehen.

Schlitzschraube für das Stützblech des Luftfilters herausschrauben.

Spannschraube des Luftfilters lösen.

Luftfilter vom Vergaser abnehmen.



Technik in Zahlen und Bildern

Motor

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

	1,2 Liter-Motor	1,3 Liter-Motor	1,5 Liter-Motor
Zylinderbohrung	77 mm	77 mm	83 mm
Hub	64 mm	69 mm	69 mm
Hubraum	1192 ccm	1285 ccm	1493 ccm
Verdichtung	7,0	7,3	7,5
Höchstleistung nach DIN	34 PS bei 3600 U/min	40 PS bei 4000 U/min	44 PS bei 4000 U/min
Höchstes Drehmoment nach DIN	8,4 mkg bei 2000 U/min	8,9 mkg bei 2000 U/min	10,2 mkg bei 2000 U/min
Mittlere Kolbengeschwindigkeit	7,68 m/s bei 3600 U/min	9,2 m/s bei 4000 U/min	9,2 m/s bei 4000 U/min
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 ¹⁾	etwa 7,5 l/100 km	etwa 8,5 l/100 km	etwa 8,8 l/100 km
Kraftstoff	87 OZ (Res. F 1)	87 OZ (Res. F 1)	91 OZ (Res. F 1)
Ölverbrauch	0,3 bis 1,0 l/1000 km	0,3 bis 1,0 l/1000 km	0,5 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.

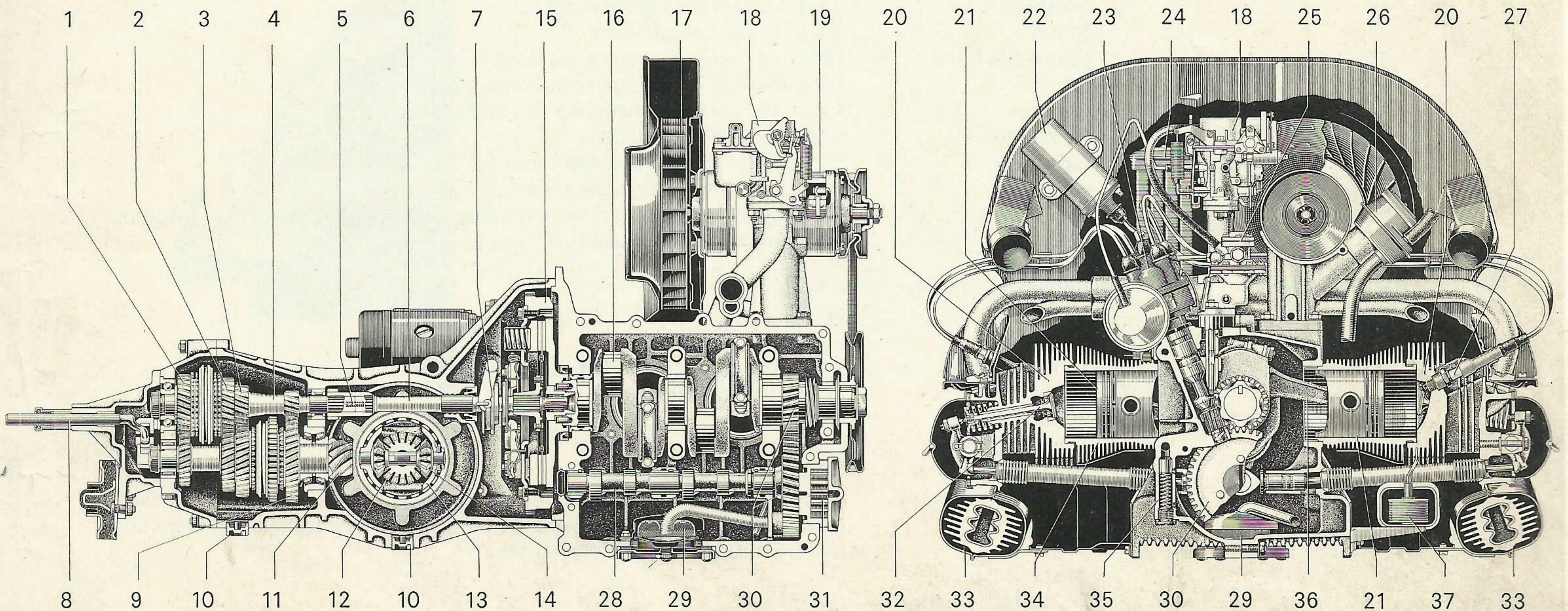
Kraftübertragung

Einscheiben-Trockenkupplung
Kupplungsspiel am Fußhebel: 10–20 mm
sperrsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Kegelrad-Ausgleichgetriebe in einem Gehäuse
Pendelachsen
Übersetzungen des Wechselgetriebes: 1. Gang 3,80; 2. Gang 2,06; 3. Gang 1,26; 4. Gang 0,89; Rückwärtsgang 3,88
Übersetzung des Achsantriebs: beim 1,2 und 1,3 Liter-Motor 4,375; beim 1,5 Liter-Motor 4,125

- 1 – Zahnradpaar für 4. Gang
- 2 – Zahnradpaar für 3. Gang
- 3 – Zahnradpaar für 2. Gang
- 4 – Antriebswelle vorn
- 5 – Rücklaufrad
- 6 – Antriebswelle hinten
- 7 – Kupplungsausrücklager
- 8 – Innenschalthebel
- 9 – Zahnradpaar für 1. Gang
- 10 – Ölablaßschrauben
- 11 – Triebbling
- 12 – Großes Ausgleichkegelrad
- 13 – Ausgleichgetriebegehäuse

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

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



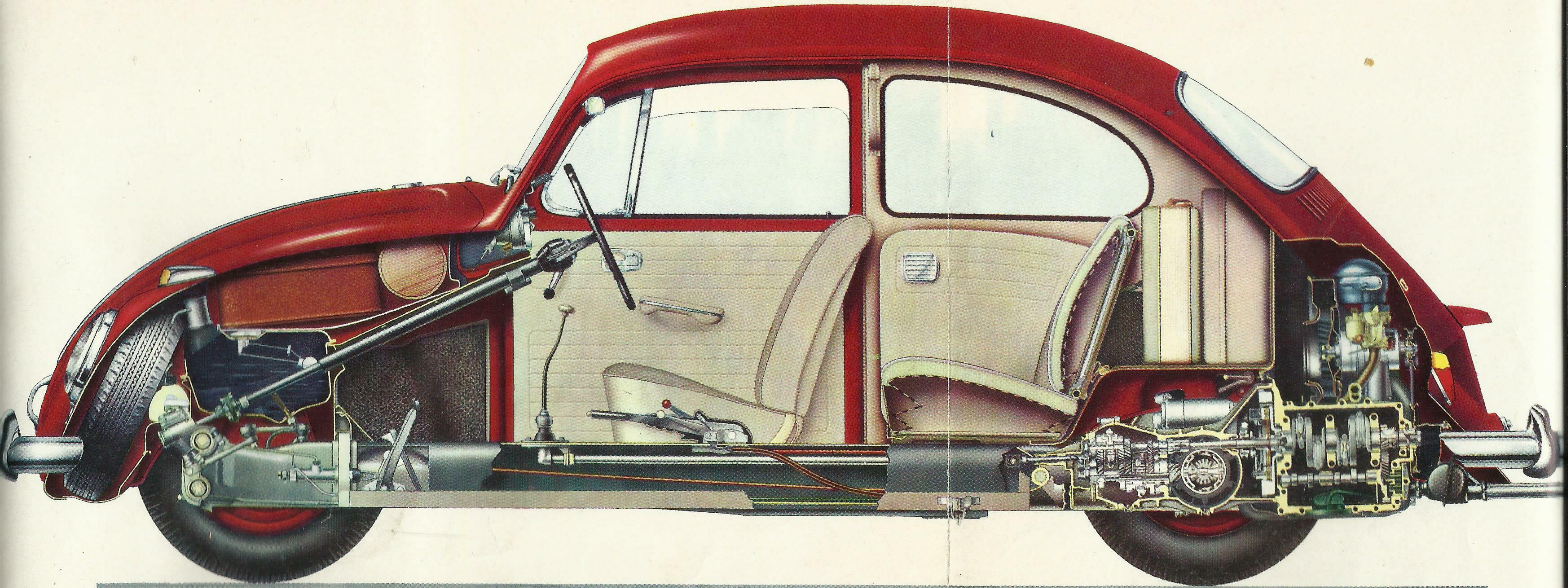
Fahrgestell

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 Lenkungsämpfer
Fußbremse: hydraulisch, beim VW 1500 vorn als Scheibenbremse ausgebildet
Handbremse: mechanisch auf die Hinterräder wirkend

Radstand	2400 mm
Wendekreis- durchmesser	etwa 11 m
Spurweite vorn	1305 mm
Vorspur	2 bis 4,5 mm bei Leergewicht
Sturz	30' ± 15' bei Leergewicht
Spurweite hinten	1350 mm bei Fahrzeugen mit Scheibenbremsen 1358 mm bei Fahrzeugen mit Trommelbremsen
Räder	4 J × 15, Lochscheibenräder mit Tiefbettfelge
Bereifung	5.60-15 4 PR schlauchlos
Luftdruck	Besetzung 1 bis 2 Personen: vorn 1,1 atü; hinten 1,7 atü Besetzung 3 bis 5 Personen: vorn 1,2 atü; hinten 1,8 atü Für längere Autobahnfahrten mit hoher Geschwindigkeit ist der Luftdruck vorn und hinten um jeweils 0,2 atü zu erhöhen.

Elektrische Anlage

Betriebsspannung	6 Volt
Batterie	66 Ah
Anlasser	0,5 PS
Lichtmaschine	max. 45 Ampere, beim 1,3 und 1,5 Liter-Motor früheinschaltend
Zündverteiler	mit Unterdruckverstellung
Zündfolge	1-4-3-2
Zündzeitpunkt- Einstellung	7,5° vor dem oberen Totpunkt (Verteilerfinger auf Markierung für Zylinder 1 am Rand des Verteiler- gehäuses gerichtet, dabei linke Kerbe der Keilriemenscheibe in Deckung mit Trennfuge des Kurbelgehäuses)
Abstand der Unterbrecherkontakte	0,4 mm



Maße und Gewichte

Zündkerzen	Bosch W 175 T 1 Beru 175/14 Champion L 87 y	oder gleichwertige Zündkerzen anderer Fabrikate entsprechend den Angaben der Kerzenhersteller
Kerzengewinde	14 mm	
Elektrodenabstand	0,7 mm	

	Limousine	Cabriolet
Länge	4070 mm	4070 mm
Breite	1540 mm	1540 mm
Höhe	1500 mm	1500 mm
Bodenfreiheit	152 mm	152 mm
Leergewicht (betriebsfertig)	800 kg	840 kg
Nutzlast	380 kg	360 kg
Zul. Gesamtgewicht	1180 kg	1200 kg
Zul. Vorderachslast	490 kg	490 kg
Zul. Hinterachslast	710 kg	710 kg

Füllmengen

Kraftstoffbehälter	40 Liter
Motor	2,5 Liter
Hinterachse mit Getriebe	2,5 Liter (bei Neufüllung 3,0 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

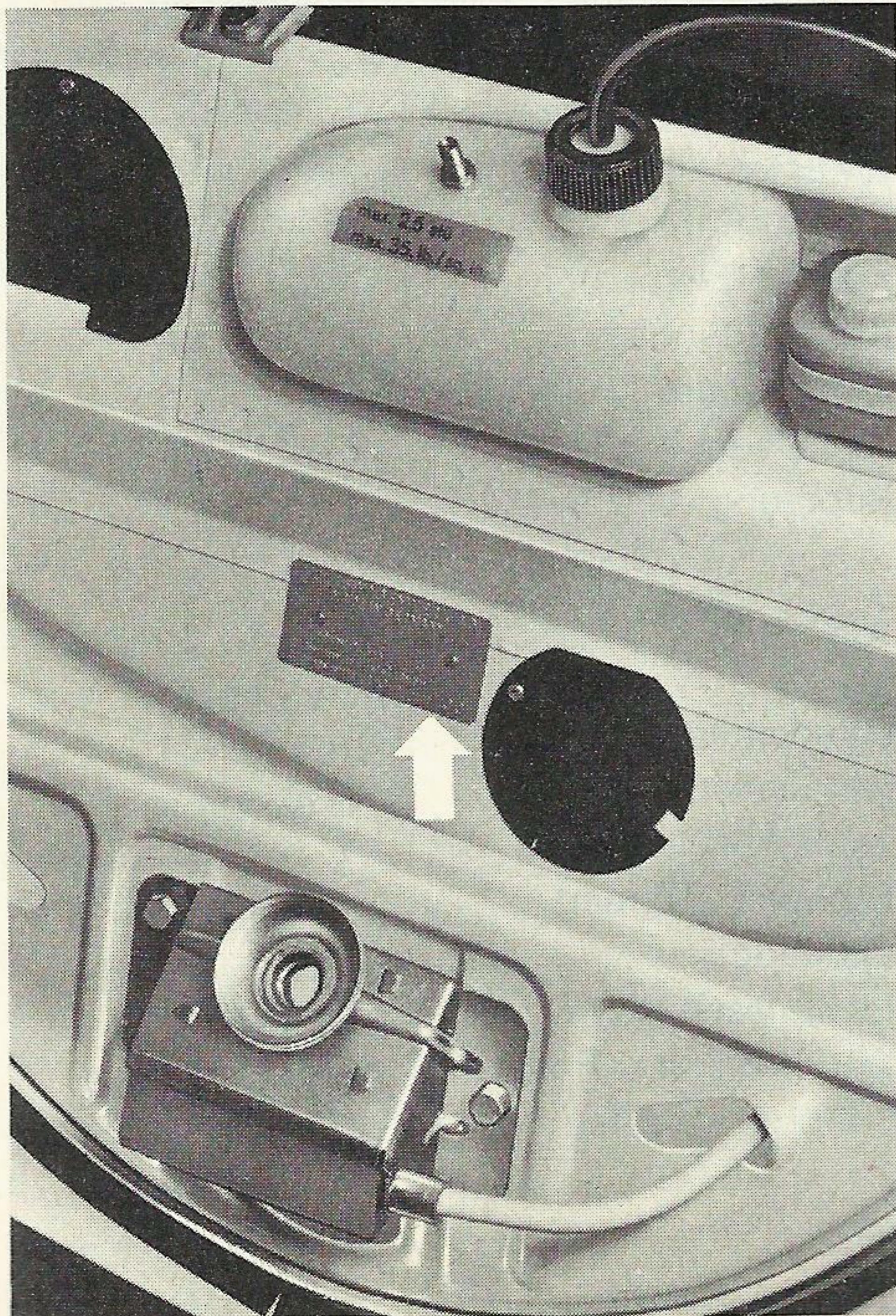
Fahrleistungen

	1,2 Liter-Motor	1,3 Liter-Motor	1,5 Liter-Motor	
Höchst- und Dauergeschwindigkeit	115 km/h	120 km/h	125 km/h	
Beschleunigung 0-80 km/h	etwa 18 s	etwa 14 s	etwa 13 s	
Steigfähigkeit			Limousine	Cabriolet
1. Gang	41%	44%	46%	45%
2. Gang	21%	23%	24%	23%
3. Gang	12%	12,5%	13%	13%
4. Gang	7%	8%	8%	8%

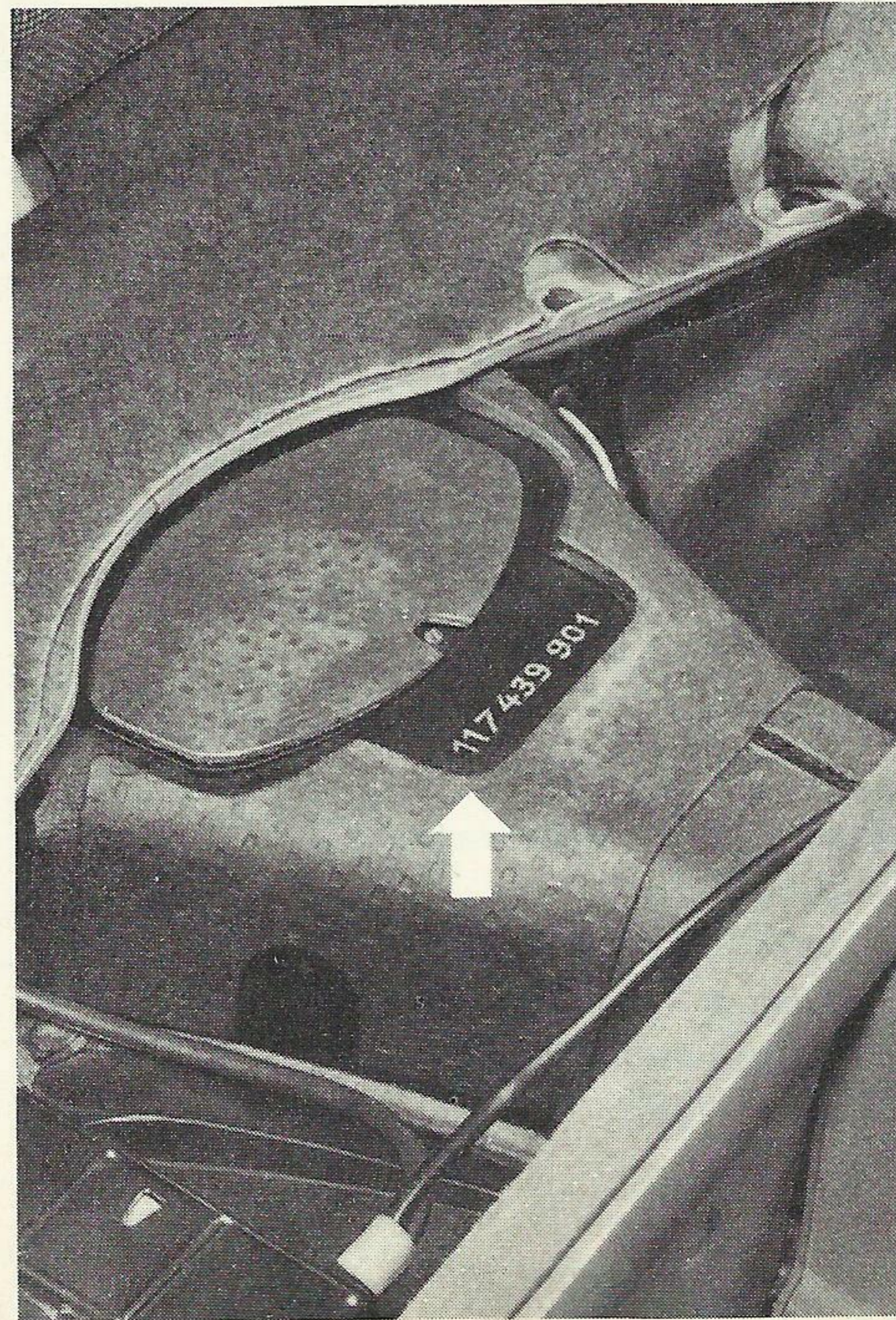
In Ihren Fahrzeugpapieren

sind unter anderem die Typbezeichnung, die Fahrgestell- und die Motornummer eingetragen. Die Polizei legt Wert darauf, daß diese Angaben mit denen an Ihrem Wagen übereinstimmen.

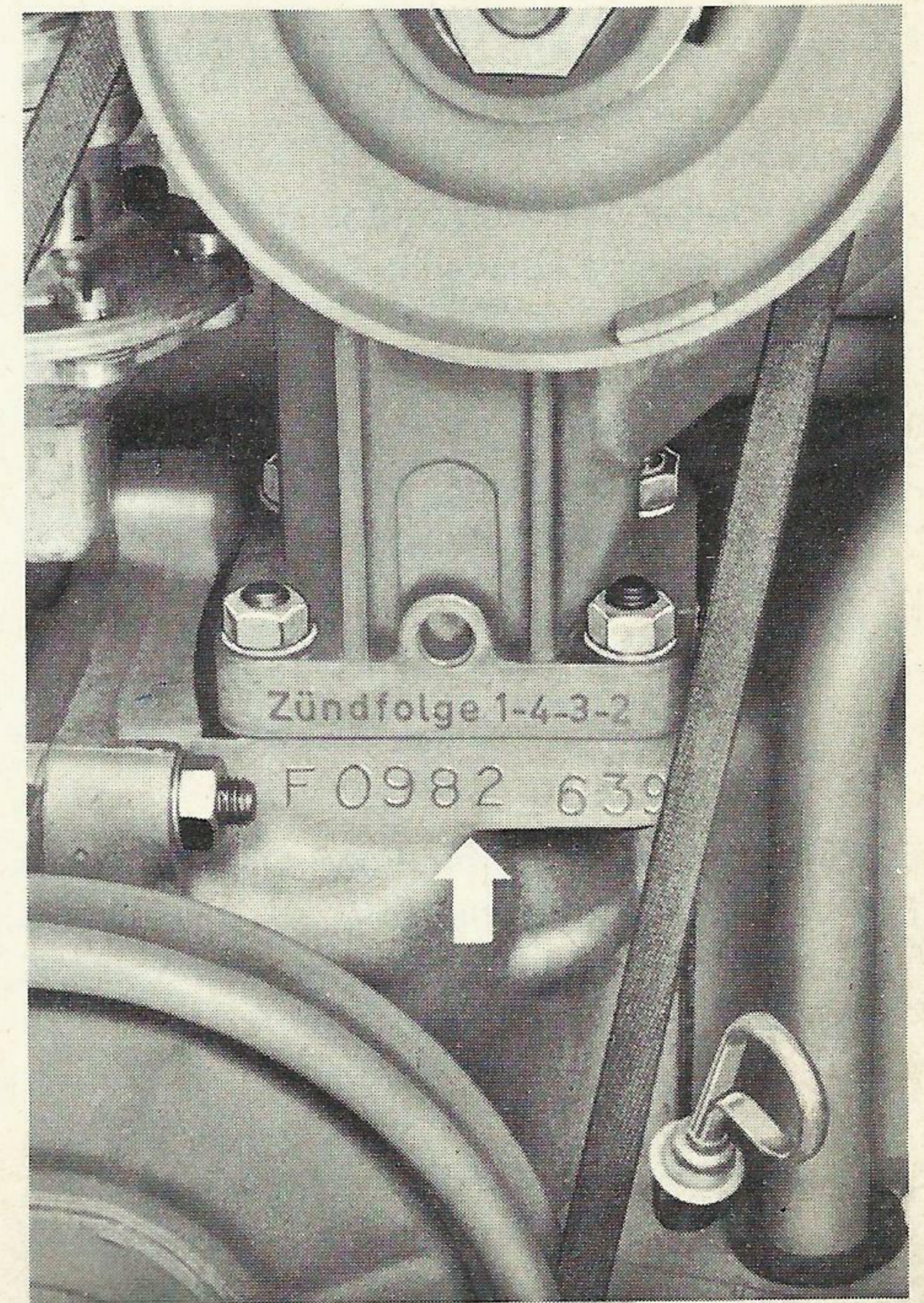
Das Typschild finden Sie unter der vorderen Haube hinter dem Reserverad.



Die Fahrgestellnummer ist unter dem Hintersitz in den Rahmentunnel eingeschlagen.



Die Motornummer steht am Flansch des Kurbelgehäuses für den Lichtmaschinenträger.



Inhalt in Stichworten

Abblenden	9	Einfahrsvorschriften	19	Karosserie – auslüften	27
Abschleppen	38			Keilriemen – spannen oder erneuern	31
Abschmierdienst	40			Kennzeichenbeleuchtung	
Anlassen des Motors	18	Fahrgestell – Beschreibung	48	– Lampe auswechseln	35
Anlasser	48	– Nummer	51	Kofferräume	12/14/15
Armaturenbeleuchtung	9	– Pflege im Winter	21	Konservieren der Lackierung	23
Aschenbecher	9/12	Federung	48	Kontrollampen	8/18
		Fensterdichtungen pflegen	28	Kraftstoffart	15/46
Batterie – allgemeine Hinweise zur Pflege	37	Fensterkurbel	7	Kraftstoffbehälter – Fassungsvermögen	15
– Pflege im Winter	21	Flecke entfernen	24/27	– Reserve	8
Beleuchtung	9	Fußbremse – Beschreibung	48	Kraftstoff-Förderung	46
Beschleunigen – richtig und falsch	19			Kraftstoff-Filter reinigen	32
Blinklicht-Lampe auswechseln	35	Gangschalthebel	11	Kraftstofffuhr	8
Blinkerschalter	9	Gaspedal	11	Kraftstoffverbrauch	46
Bodenfreiheit	49	Geschwindigkeitsbereiche	19	Kraftstoffvorrat	17
Bremsen – Bedienung	11/19	Getriebe – Beschreibung	46	Kühlung des Motors	46
– Beschreibung	48	– Schnittzeichnung	47	Kunstleder – pflegen	27
– Pflege im Winter	20	Getriebeöl – Wechsel und Füllmenge	42/49	Kupplung – Bauart	46
– prüfen	17	Gewichte	49	– Spiel	46
Bremslicht – Lampe auswechseln	35			Kupplungspedal	11
– prüfen	17				
		Handbremse – Beschreibung	48	Lampentabelle	34
Cabriolet – Verdeck öffnen und schließen	16	Heizung	11	Lehnenverriegelung	6
– Verdeck pflegen	24	Hinterachse – Technische Daten	46	Lenk-Anlaß-Schloß	9
– Verdeckscheren schmieren	24	Hintersitze – Lehne	12	Lenkung – Bauart	48
Chromteile – Pflege	24	Höchstgeschwindigkeit	49	Lichthupe	9
		Höchstleistung	46	Lichtmaschine	48
Deckelschloß – Cabriolet	9			Lichtschalter – Bedienung	9
– Zugknopf	9	Innenbeleuchtung	13	Luftfilter – prüfen und reinigen	17/45
Drehfenster	7				
				Maße	49
				Motor – Bauart	46

Motor – Nummer	51	S chalten	19	Ü bersetzungsverhältnis – Getriebe	46
– Schnittzeichnung	47	Scheiben – reinigen	14/24	– Hinterachse	46
– Technische Daten	46	Scheibenwaschanlage	9	Unterbrecherkontakte – Abstand	48
Motoröl – Sorte	40	Scheibenwischer	9	V entile – Spiel	46
– Spezifikation	41	Scheinwerfer – einstellen	33	Verdichtung des Motors	46
– Wechsel im Winter	21	– Lampe auswechseln	34	Vergaser – Typ	46
– Wechsel und Füllmenge	40	Schlüssel	5	Vorderachse – Schmierung	43
Ö lmeßstab	17	Schlußlicht – Lampe auswechseln	35	– Technische Daten	48
Ölsieb im Motor	40	Schmierdienst	40	Vordersitze – verstellen	6
Ölstand – Getriebe	42	Schmierplan	54	– Sitzschienen schmieren	28
– Motor	17	Schneeketten	21	Vorspur	48
Ölverbrauch	46	Schnittbild	47	W agenheber – Bedienung	30
P olieren der Lackierung	23	Sicherheitsgurte	13	Wagenpflege	22
Polsterung – reinigen	27	Sicherungen – auswechseln	36	Wartungsplan	55
R adstand	48	Sicherungsdose	36	Waschen des Wagens	22
Räder – Felgengröße	48	Sicherungsknopf – Tür	7	Wechselgetriebe	46
– Unwucht	28	Signalhalbring	9	Wendekreis-Durchmesser	48
– wechseln	29	Sitzverstellung	6	Werkzeugverzeichnis	15
Reifen – Größe	48	Sonnenblenden	10	Winterbetrieb	20
– Luftdruck	48	Sonnendach – Bedienung	10	Wirtschaftlichkeit	19
– M+S-Reifen	20	Spurweite	48	Z ubehör	39
– Pflege	28	Steigfähigkeit	49	Zündfolge	48
– Verschleiß	28	Stoßdämpfer – Bauart	48	Zündkerzen – ausbauen	32
Reserverad	15	Sturz	48	– Elektrodenabstand	21/49
Rückblickspiegel	10	T achometer	8	– prüfen und reinigen	32
Rückenlehnenverriegelung	6	Technische Daten	46	Zündverteiler	48
Rückwärtsgang	19	Türen	7	Zündzeitpunkt – einstellen	48
		– Dichtungen pflegen	28	Zusatz-Schmiermittel – Motor	41
		– Schlösser eingefroren	21	– Getriebe	42
		– Schmierstellen	44		
		Typschild	51		

Der Schmier- und Wartungsplan . . .

gibt Ihnen eine Übersicht über die von uns vorgesehenen Schmier- und Wartungsarbeiten. Die regelmäßige Ausführung dieser Arbeiten durch eine autorisierte VW-Werkstatt gehört zur sachgerechten Behandlung Ihres Volkswagens. Vergleichen Sie bitte hierzu Ziffer 6 unserer Gewährleistungsbedingungen.

Schmierplan

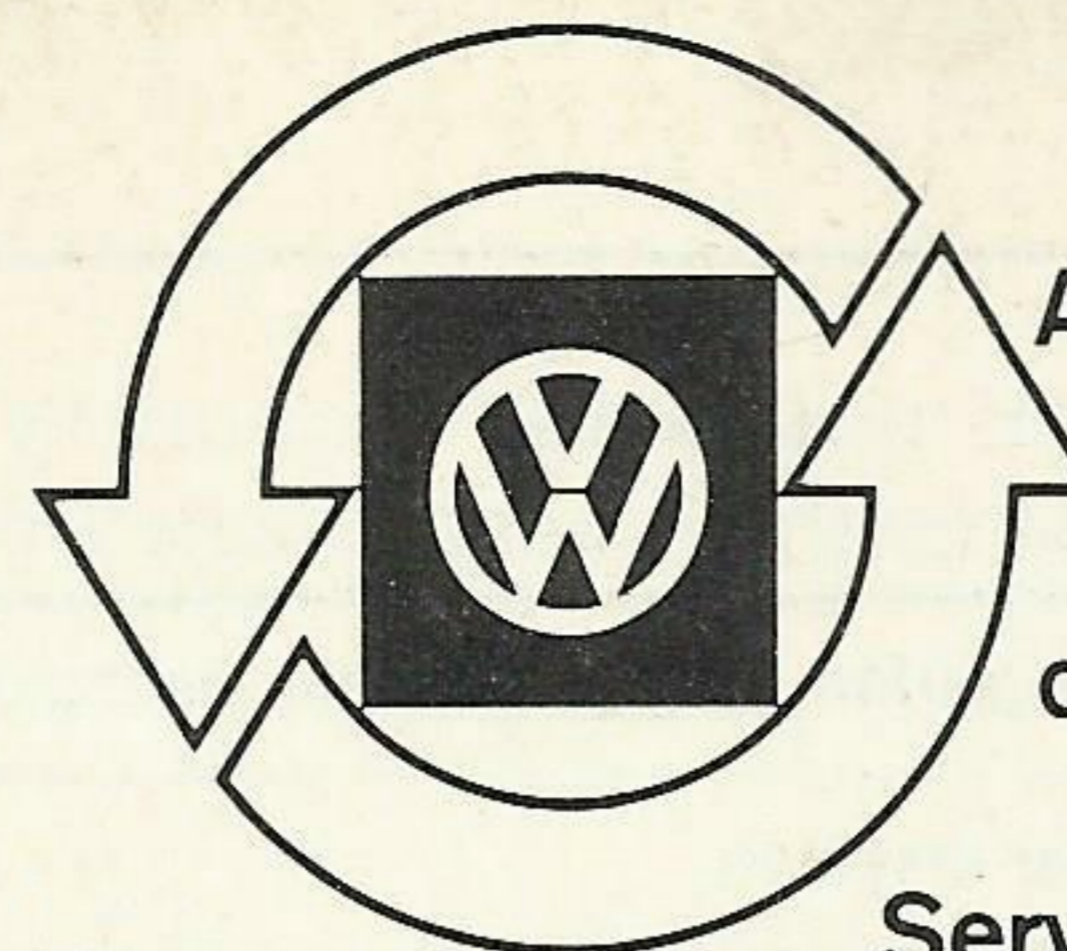
Arbeiten	W 1 Bei km-Stand 500	WS 5 Bei km-Stand 5 000, 15 000 25 000 usw.	W 10 Bei km-Stand 10 000, 20 000 30 000 usw.
Motor: Öl wechseln, Ölsieb reinigen, Sichtprüfung auf Undichtigkeiten	x	x	x
Hinterachse: Öl wechseln, Magnet-Ölablaßschrauben reinigen, Sichtprüfung auf Undichtigkeiten	x		Nur bei km-Stand 50 000, 100 000 usw.
Hinterachse: Ölstand prüfen, gegebenenfalls ergänzen, Sichtprüfung auf Undichtigkeiten			x
Vorderachse: Traghebellager schmieren			x
Tür- und Deckelschlösser sowie Türscharniere: Schmieren		x	x
Vergasergelenke: Ölen		x	x
Luftfilter: Prüfen, Unterteil gegebenenfalls reinigen und neues Öl einfüllen			x
Batterie: Spannung und Säurestand prüfen, gegebenenfalls destilliertes Wasser nachfüllen, Pole reinigen und fetten		x	x
Scheibenwaschanlage: Füllen	x	x	x

Achtung!

Wird Ihr Volkswagen weniger als 10 000 km im Jahr gefahren, dann lassen Sie bitte die Traghebellager der Vorderachse jährlich einmal abschmieren. Die Tür- und Deckelschlösser sowie die Türscharniere sollten mindestens alle 3 Monate einmal abgeschmiert werden.

Wartungsplan

Arbeiten	W 1 Bei km-Stand 500	W 10 Bei km-Stand 10000, 20000 30000 usw.
Kronenmuttern der Hinterachswellen auf festen Sitz prüfen, gegebenenfalls nachziehen	x	
Keilriemen prüfen, gegebenenfalls nachspannen oder ersetzen	x	x
Filter der Kraftstoffpumpe reinigen	x	x
Unterbrecherkontakte prüfen, gegebenenfalls ersetzen; Zündverteiler schmieren, Kontaktabstand und Zündzeitpunkt einstellen	x	x
Ventilspiel einstellen und Dichtungen für Zylinderkopfdeckel ersetzen	x	x
Zündkerzen reinigen, prüfen und Elektrodenabstand einstellen; Kompressionsdruck prüfen		x
Warmluftregelklappe für Vergaservorwärmung prüfen		x
Gummiventil für Kurbelgehäuseentlüftung prüfen, gegebenenfalls ersetzen; Auspuffanlage auf Beschädigungen prüfen		x
Kupplungsspiel einstellen	x	x
Staubkappen der Achsgelenke und Spurstangenköpfe prüfen; Befestigung der Spurstangen prüfen, gegebenenfalls nachziehen	x	x
Vorderradlager reinigen, mit Fett füllen und einstellen (einschließlich beide Bremstrommeln oder Bremscheiben aus- und einbauen)		W 50 Nur bei km-Stand 50000, 100000 usw.
Sturz und Vorspur der Vorderräder prüfen	x	x
Lenkgetriebe: Spiel der Lenkrolle zur Lenkspindel prüfen und einstellen		x
Reifendruck berichtigen. Festen Sitz der Radbefestigungsschrauben prüfen, gegebenenfalls Schrauben nachziehen	x	
Bereifung auf Verschleiß und Beschädigungen prüfen, Reifendruck berichtigen		x
Leitungen und Anschlüsse der Bremsanlage auf Undichtigkeiten und Beschädigungen prüfen, Stand der Bremsflüssigkeit prüfen, gegebenenfalls ergänzen, Hand- und Fußbremse einstellen	x	x
Stärke der Bremsbeläge prüfen		x
Elektrische Anlage auf Funktion prüfen, Scheinwerfer einstellen	x	x
Probefahrt: Fuß- und Handbremse auf Wirkung prüfen, Heizung und Leerlauf prüfen und einstellen	x	x



Austauschdienst
Exchange Service
Service
d'échange-standard
Servizio rotazione
Servicio de Canjeo
Utbytessystem Servicio de Troca
Ruil-Systeem

Original-VW-Ersatzteile

sind die echten Ersatzteile für den Volkswagen. Sie bieten Gewähr für Paßgenauigkeit, Materialgüte und Funktionstüchtigkeit. Jedes Teil Ihres Volkswagen ist als Original-VW-Ersatzteil lieferbar. Natürlich in der gleichen Qualität wie das entsprechende Teil Ihres fabrikneuen Volkswagen. Für Original-VW-Ersatzteile gelten deshalb die gleichen Gewährleistungsbedingungen wie für fabrikneue Volkswagen. Original-VW-Ersatzteile werden in jeder VW-Werkstatt fachgerecht eingebaut.

VW-Austauschteile

sind ebenso Ersatzteile für Ihren Volkswagen wie Original-VW-Ersatzteile. Für sie wird Gewähr wie für Original-VW-Ersatzteile geleistet. Auch sie sind in jeder VW-Werkstatt erhältlich. Dennoch, es besteht ein Unterschied: Der Preis. VW-Austauschteile sind billiger als Original-VW-Ersatzteile, aber genauso gut. Sie werden nicht neu gefertigt; es sind im Volkswagenwerk aufbereitete Teile. Deshalb müssen Sie, wenn Sie ein VW-Austauschteil haben wollen, das entsprechende alte, aufbereitbare Teil abgeben.

Wenden Sie sich bitte in allen Reparatur-Fragen an Ihre VW-Werkstatt. Man berät Sie dort jederzeit gern. Dort ist Ihr Wagen in besten Händen.

© 1966 Volkswagenwerk Aktiengesellschaft

Nachdruck oder Übersetzung, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Genehmigung der Volkswagenwerk AG nicht gestattet.

Alle Rechte nach dem Gesetz über das Urheberrecht bleiben der Volkswagenwerk AG ausdrücklich vorbehalten. Änderungen vorbehalten.

