

# VOLKSWAGEN 1300

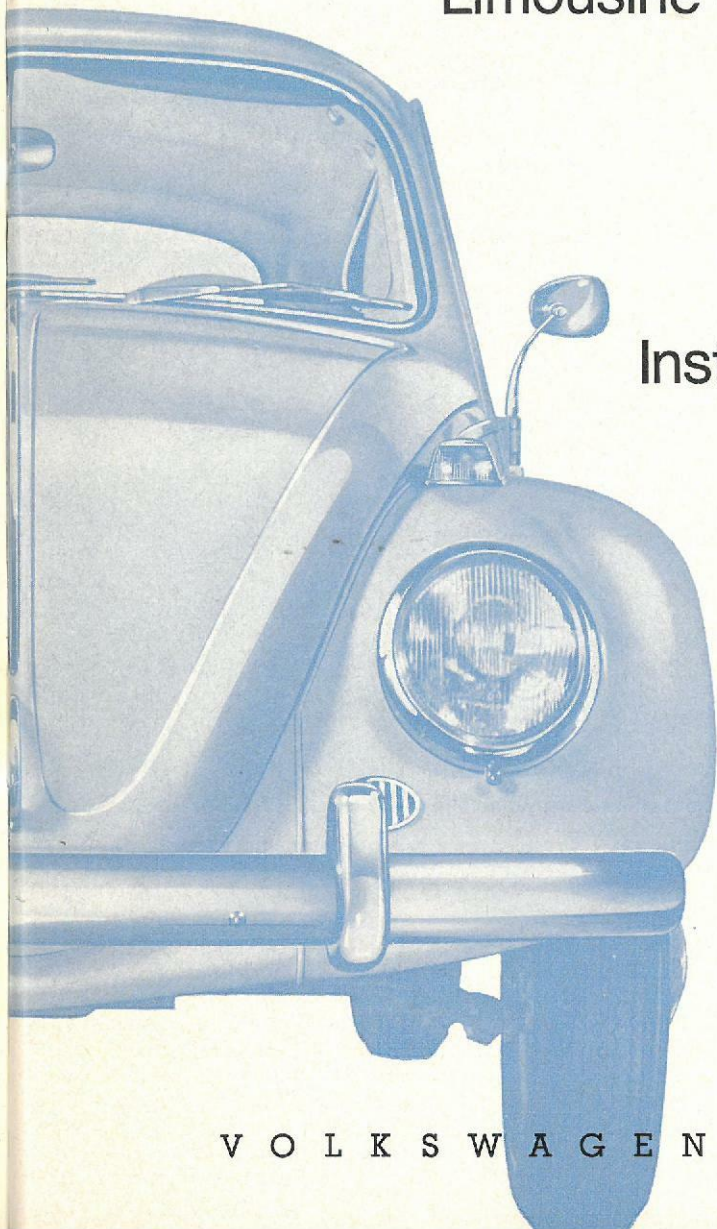


Limousine og Cabriolet

Instruktionsbog

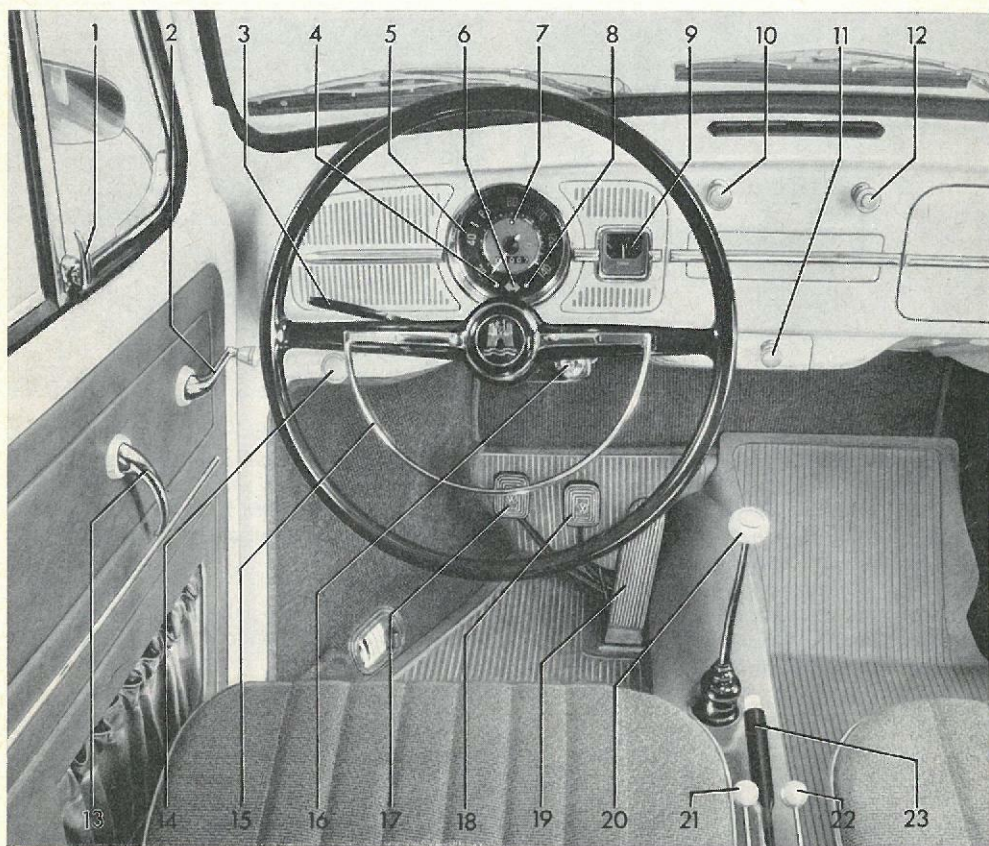
August 1965

V O L K S W A G E N W E R K A G





<b>Indhold:</b>	Betjeningsvejledning .....	4
	Kørepraksis .....	18
	Vinterkørsel .....	24
	Dæk .....	27
	Vognpleje .....	30
	Smøring .....	34
	Serviceeftersyn .....	41
	Konstruktionsdata .....	64
	Tekniske data .....	68
	Pæretabel .....	71
	Smøreplan .....	73
	Smøremiddeltabel .....	73
	Serviceskema .....	74
	Værktøj og tilbehør .....	75
	Stikordsregister .....	76
	Typeskilt, chassis- og motornummer .....	79
	Snitbillede .....	80



- 1 – Vrider for ventilationsrude
- 2 – Rudesving
- 3 – Blinklyskontakt med nedblændingstaste
- 4 – Kontrollampe for dynamo og køling – rød
- 5 – Speedometer
- 6 – Kontrollampe for blinker – grøn
- 7 – Kontrollampe for fjernlys – blå
- 8 – Kontrollampe for olietryk – grøn
- 9 – Benzinur
- 10 – Lyskontakt med instrumentbelysning
- 11 – Askebæger
- 12 – Kontakt for rudevisker og rudevasker anlæg

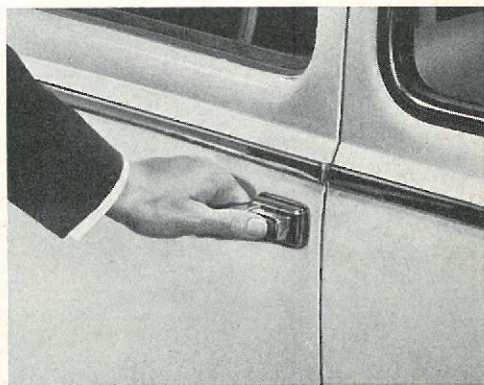
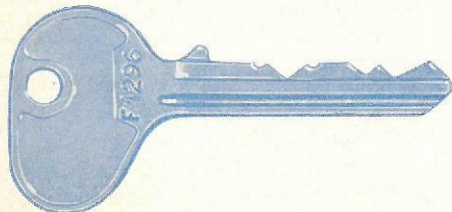
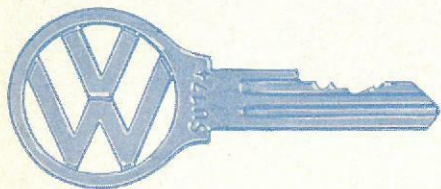
- 13 – Indvendigt dørgreb
- 14 – Trækknop for fronthjelm
- 15 – Horn
- 16 – Rattændingslås
- 17 – Koblingspedal
- 18 – Bremsepedal
- 19 – Gaspedal
- 20 – Gearstang
- 21 – Reguleringshåndtag for bageste varmedyser
- 22 – Varmereguleringshåndtag
- 23 – Håndbremse



## Betjeningsvejledning

### Før De påbegynder den første køretur

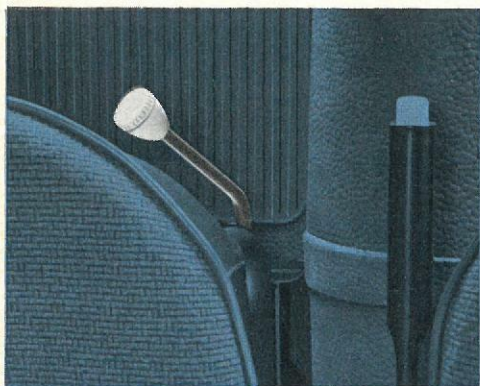
bør De roligt gøre Dem fortrolig med Deres Volkswagen. De har en nøgle til vogndørens sikkerhedslås og en nøgle til rattændingslåsen. Ved vogne uden rattændingslås benyttes samme nøgle til åbning af døren og til start af vognen. Numrene på disse nøgler bør De notere Dem og opbevare omhyggeligt sammen med vognpapirerne. De kan til enhver tid bestille en ny nøgle på Deres VW-værksted, hvis De skulle være uheldig at miste en.



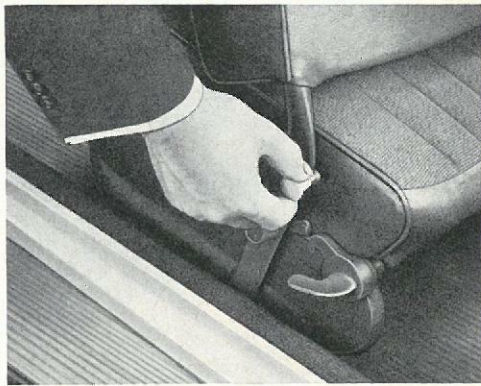
**Dørene** åbnes ved hjælp af en trykknop i dør-grebet. Når vognen er aflåst, åbner De først døren ved førersædet ved at dreje nøglen en halv omgang. Døren til passagersædet åbnes indefra ved at trække dørgrebet bagud.

Lukningen af dørene lettes for Dem, hvis De forinden åbner et vindue lidt.

Ved cabriolet'en kan begge døre åbnes udefra. For at aflåse vognen behøver De kun at trykke det indvendige dør-greb fremefter og ved lukning af døren blot at betjene trykknappen i dør-låsen. Hvis den spærrede dør utilsigtet skulle smække i, udløses spærringen automatisk. Dette sikrer Dem på en vis måde imod at komme til at smække Dem ude, medens nøglerne endnu er i vognen.



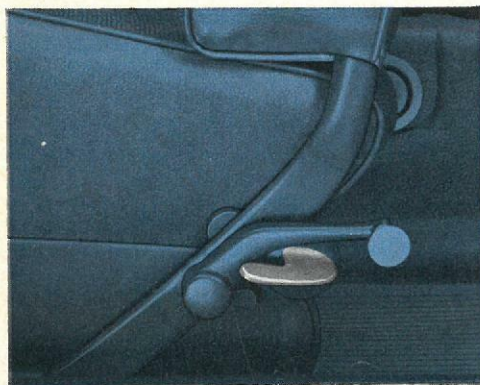
**Forsæderne** er også under kørslen individuelt indstillelige. For at udløse et sæde løfter De grebet foran til højre ved sædet. Nu kan sædet let forskydes i længderetningen, således at siddestillingen tilpasses kroppen.



En låsemekanisme forhindrer ryglænene i at klappe fremefter under kørslen. Når sæderne skal klappes fremefter, udløser De låsemekanismen ved at trække opad i reguleringsgrebet, der er anbragt fornedet ved sædet.

At sidde og køre i flere timer betyder en ensidig belastning for kroppen. De bør derfor benytte Dem af mulighederne for individuel indstilling af sæderne. Så føler De Dem frisk, selv efter mange timers kørsel.

Hældningen af ryglænene på de to forsæder kan ændres, således at tre forskellige stillinger er mulige.



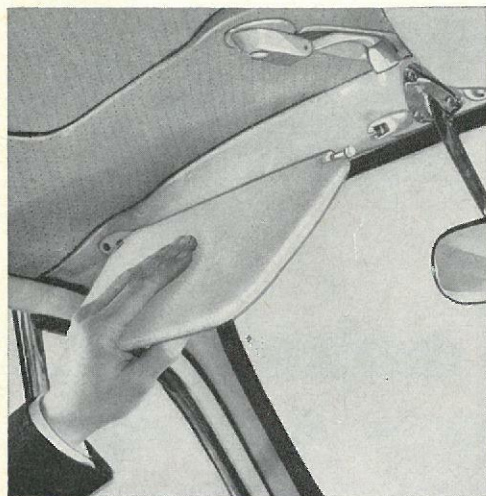


**Bakspejlene** kan tilpasses enhver siddestilling. De kan indstille dem således, at De — uden at ændre kørestilling — kan overse hele kørebanelen bag Dem. Kontroller derfor bakspejlernes indstilling, specielt når førersædets stilling ændres.

På Cabriolet'en kan det indvendige spejl også indstilles i højden ved at dreje det 180°, således at man også har godt udsyn bagud med åben kaleche.



**Solskærmene** kan trækkes ud af holderen ved siden af spejlet og svinges ud mod dørruderne. De opfylder derved også deres mission, når solen skinner på siden af vognen.



**Blinkkontakt.** De kan bekvemt og uden at slippe rattet betjene blinkkontakten med venstre hånds pegefinger:

Kontaktarmen opad — højre blinklys  
Kontaktarmen nedad — venstre blinklys

Så længe blinklyset er tændt, blinker en grøn kontrollampe — dobbeltpil — i speedometeret i takt med det udvendige blinklys.

Når man retter vognen op efter et sving, slukkes blinklyset automatisk.

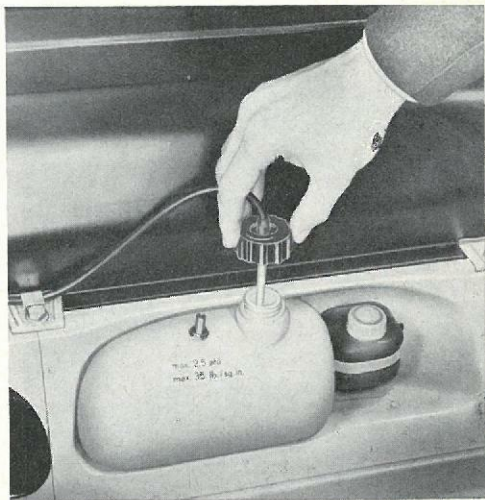
Når lygterne er tændt sker op- og nedblænding ved hjælp af tasten, der er indbygget i blinkkontakten. Ved fjernlys lyser den blå kontrollampe i speedometeret.



**Rudeviskerne** betjener De ved hjælp af den højre trækkontakt på instrumentbrættet. Når viskerne slås fra, går de automatisk tilbage til deres hvilestilling.

**Rudevasker anlægget** betjener De ved hjælp af en knap, der er monteret i kontakten for rudeviskerne. Rudevasker anlægget arbejder med trykluft, og ved et konstant tryk på knappen skylles viskerområdet på forruden med vand, indtil viskerne har rensset synsfeltet.

De bør ikke glemme, at fylde vand på anlægget fra tid til anden. Vandbeholderen ligger under forklappen bag reservehjulet og rummer ca. 1 liter. Da lufttrykket forsvinder fra beholderen, når dækslet løsnes, bør efterfyldningen med vand og luft helst foregå ved en benzintank. Beholderen kan fyldes med vand til det løber over. I påfyldningsåbningen er der monteret et rør, der sikrer, at der altid er tilstrækkelig luft til at anlægget kan fungere. Det nødvendige lufttryk andrager 35 lbs. Om vinteren



forhindrer man vandet i at fryse indtil ca.  $-12^{\circ}\text{C}$  ved at tilsætte 25 % sprit (3 dele vand til 1 del sprit). I stedet for sprit kan man også anvende et almindeligt, antifrysemiddel. Ved anvendelse af et sådant middel kan blandingsforholdet opgives af fremstilleren.

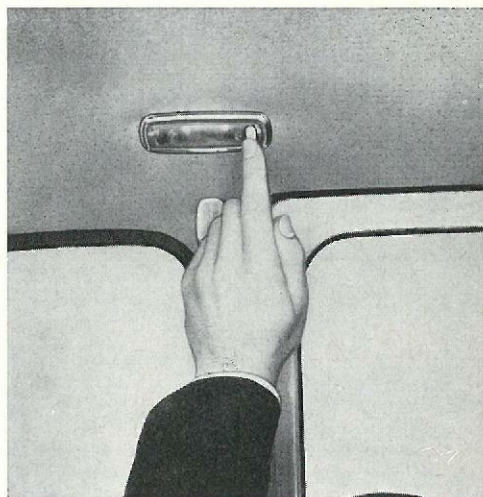
Rudevaskerbladene skal fra tid til anden aftages og renses grundigt med en ikke for hård børste og sprit eller ikke-sulfoneret sæbevand. De kan i modsat fald blive klæbrige, specielt i lange tørkeperioder på grund af tjæreforekomster, olie og insekter. Een gang om året bør viskerbladene fornyes.





**Lygterne** tændes ved hjælp af den venstre trækkontakt på instrumentbrættet. Træk knappen halvt ud – De kan tydeligt mærke hvilestillingen – og positionslyset, baglyset og nummerpladelyset er tændt. Ved tænding af forlygterne trækkes kontakten ud i sin anden stilling. Nedblændingskontakten er indbygget i blinkkontakten på ratstammen.

**Instrumentbrælyset** kan De regulere ved at dreje lyskontakten. Lyset kan slukkes helt, når kontakten drejes til venstre til anslag.

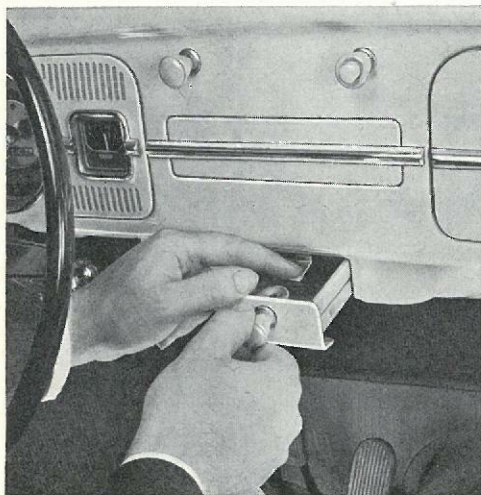


**Loftlyset** er anbragt over venstre dør. Kontakten, der er monteret i lygten, har tre stillinger:

- Oppe – Loftslýset tænder, når en dør åbnes.
- Midten – Loftslýset slukket, også ved åbnede døre.
- Nede – Loftslýset tændt, også ved lukkede døre.

Ved cabriolet'en er den indvendige belysning monteret i spejlholderen imellem de to solskærme. Kontaktstillingerne er:

- Oppe – tændt
- Midten – slukket
- Nede – dørkontakt



**Askebægeret i instrumentbrættet** kan tømmes, når De trykker bladfjederen lidt nedad. Ved isætningen griber bladfjederen automatisk fat.

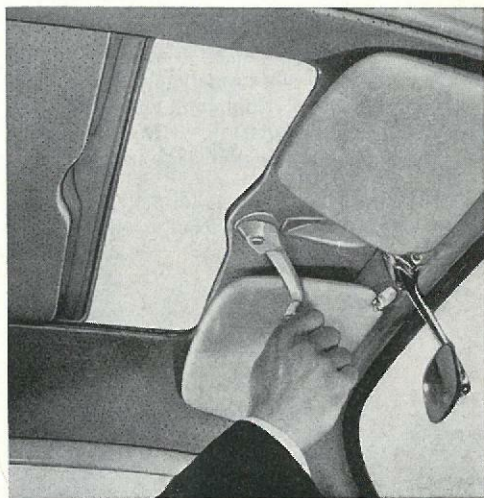
**Askebægeret bagved** skal ved afmontering trykkes noget nedad. Efter tømningen skal det trykkes ind i huset foroven og forneden samtidigt.

**Ventilationen** i vognen kan De regulere efter ønske og vejrforhold ved at benytte ventilationsruderne. Også ved kølige udendørstemperaturer er det rigtigt at åbne mindst een ventilationsrude. Stadig luftfornyelse i vognen holder nemlig også ruderne klare, som ellers let dugger på grund af fugtigheden i luften forårsaget af ånden fra personerne i vognen.

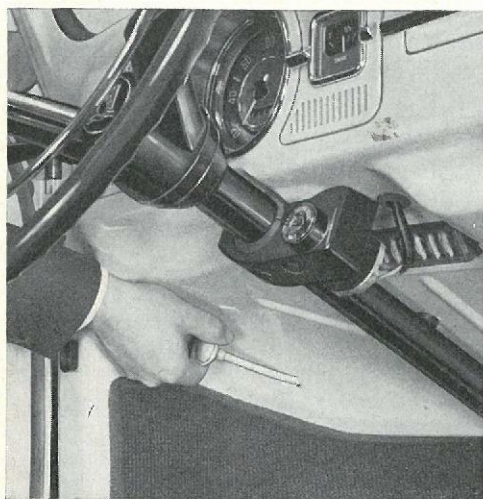
**Skydetaget** betjenes med et sving, der er anbragt forsænket i en fordybning imellem de to solskærme.

Efter at have slået svinget ud kan De åbne og lukke taget efter behag. Skydetaget er automatisk fastlåst i enhver stilling.

Når skydetaget lukkes, skal svinget drejes helt frem. Derefter drejer De svinget en lille smule tilbage og løfter det igen ind i fordybningen.





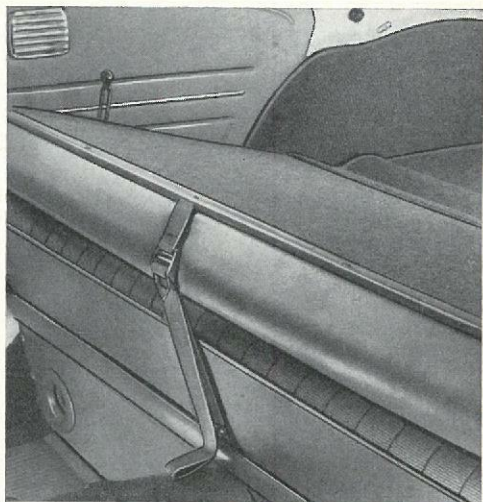


### Bagagerummet

under frontklappen er ved aflåset vogn sikret mod åbning af uvedkommende. Trækknappen til klappen er anbragt under instrumentbrættet til venstre.

Ved Cabriolet'en er trækknappen forsynet med en sikkerhedslås, således at De også ved uaflåset vogn kan sikre reservehjul, benzin og bagage mod tyveri. Nøglen til denne sikkerhedslås er den samme, som De benytter til døren og Cabriolet'ens aflåselige handskerum.

Når bagagerummet lukkes skal man sørge for, at klappens låsetap griber rigtigt fat.



Bag bagsæderne er der et andet bagagerum. Dette bagagerum er især egnet til ting, som De under kørslen gerne vil have lige ved hånden. Når bagagen skal lægges ind eller tages ud, kan bagsædernes ryglæn klappes fremefter. Hvis De engang ønsker at transportere særlig store bagagestykker, kan De ved Limousine også vippe ryglænet fremad og anbringe det i sædets anlægsskinne. I normalstillingen fastholdes det af en gummistrop.

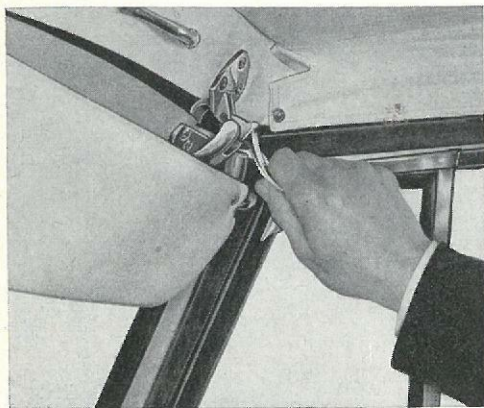
## Sikkerhedsseler

Ethvert VW værksted har sikkerhedsseler parat til Dem. Sikkerhedsselerne for fører og forsædepassager skrues på låsekarmen og på siden af rammetunnelen i bageste fodrum. Befæstigelsespunkterne for bagsædepassagerernes sikkerhedsseler finder De henholdsvis til højre og venstre over bagsædets ryglæn og i midten af bagagerummet, skjult af bagsædet.



um.  
som  
mån-  
ges  
nef-  
tere  
hou-  
nge  
gen

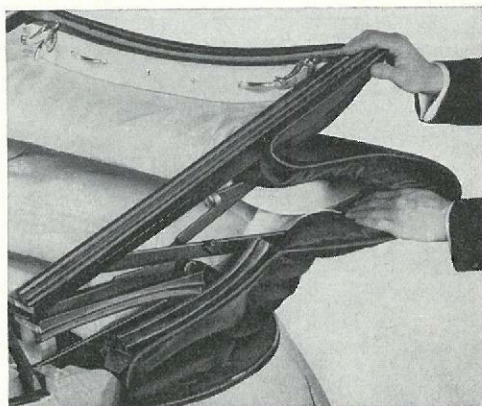




### Cabriolet-kalechen

kan De uden vanskelighed åbne og lukke alene. Hvis De indskærper Dem de rette greb, holder Deres kaleche længere, da kalechens levetid afhænger af dens behandling.

Kalechen må kun åbnes i tør tilstand. Efter længere ture på støvede veje anbefales det Dem at aftørre kalechen omhyggeligt, før De åbner den, da skarpe støvpartikler beskadiger kalechen, således at der opstår gnidningssteder, der kan forårsage nye beskadigelser. Gnidningssteder kan også opstå, når den åbnede kaleche ikke længere fastholdes tilstrækkeligt af kalechelåsene. I et sådant tilfælde beder vi Dem spørge et VW værksted til råds.



### Kalechen åbnes

De forreste låsegreb løsnes.

Den forreste ende af kalechen løftes, og kalechen lægges bagover.

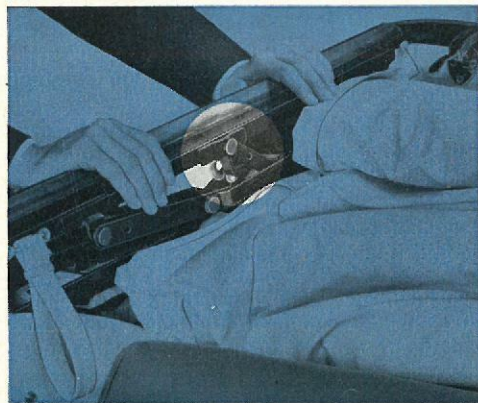
Kalechebetrækket trækkes fri af leddene i stangforbindelserne i højre og venstre side.

Det indvendige tagstof trækkes fri af leddene i højre og venstre side og skubbes indefter. Kapperne til låsegrebene lægges over føringerne.



Kalechen trykkes let nedefter i højre og venstre side, indtil de to fjorderbelastede hager er i indgreb.

Overtrækket trækkes på plads bagfra, og det fastholdes af trykknapperne. Man må herunder passe på, at kalechebetrækket ikke hænger ned, men virkelig beskyttes af overtrækket. Pyntelisten ved den nederste kalechekant må ligge frit.



### Kalechen lukkes

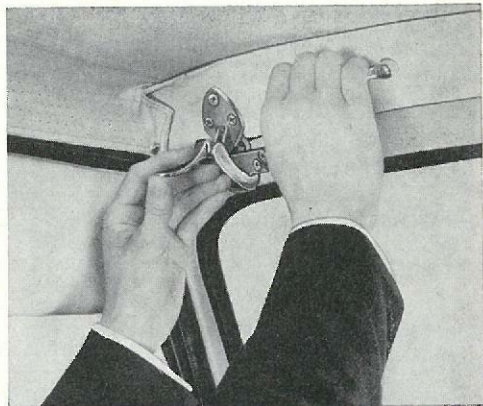
Trykknapperne til overtrækket løsnes, og overtrækket tages af bagfra. Overtrækket kan opbevares i et af bagagerummene i sammenlagt stand.

Kalechen trykkes let nedefter, og hagerne i højre og venstre side hægtes af.

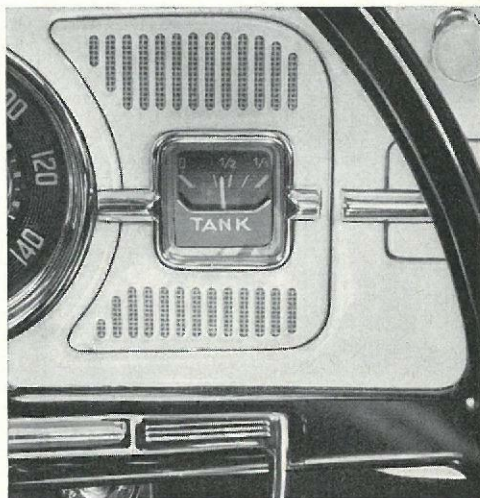
Kalechen klappes fremefter.

Kalechen trækkes ned til kanten af vindspejlet ved hjælp af de to håndgreb, til føringerne har fat i styrene.

Kapperne på låsegrebene lægges ned over holdestykkerne, og grebene spændes.







## Kontroller

benzinmængden, bremserne og lygterne, før De kører, samt med regelmæssige mellemrum også motorens ollestand og dækkene på Deres vogn.

## Benzinbeholdningen

rækker ved fyldt tank, det vil sige, når benzinurets viser står helt til højre, til godt 450 km kørsel. Så snart viseren står på "Reserve", er det tid at tanke. De har nu 5 liter i reserve, der rækker til ca. 50–60 km, således at De i hvert fald kan nå den næste tankstation.

Valget af benzinsort og fabrikat kan De selv bestemme. VW-motoren er konstrueret således, at den kan køre på alle anerkendte firmaers benziner, blot disse opfylder motorens behov med hensyn til oktantal (87 okt.) Kan De ikke skaffe normal benzin med tilstrækkelig bankefasthed, er det rigtigt at anvende eller iblande superbensin. De anerkendte kvaliteter – såvel normal benzin som superbensin – udmærker sig ved ensartet sammensætning, og indeholder ingen skadelige bestanddele.

Benzintanken rummer 40 liter. Påfyldningsstudsens ligger under fronthjelmens, der åbnes ved hjælp af trækknappen til venstre under instrumentbrættet.

**Bremserne** skal ubetinget kontrolleres, før man kører, sådan siger færdselsloven. De får en følelse af ubetinget sikkerhed ved straks efter starten at træde bremsepedalen ned og derefter forvisse Dem om bremsevirkningen.

**Lygterne** omfatter frem for alt også blinklygter og stoplygter. Begge kan De kun kontrollere, når tændingen er tilsluttet.

Hvis en pære i blinkanlægget er defekt, arbejder de andre blinklygter og kontrollampen i speedometeret med væsentligt hurtigere blinkimpulser.

Stoplygterne lyser kun, når fodbremsen påvirkes.

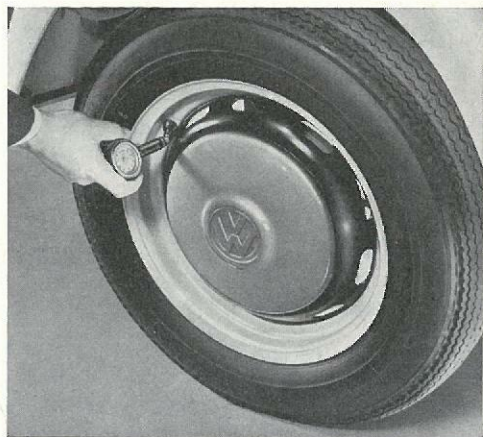
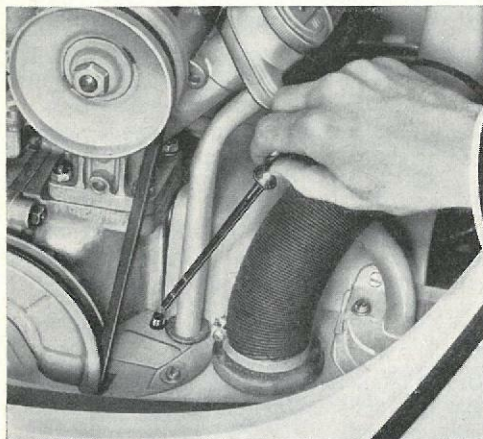
**Motorens oliestand** kan kun kontrolleres, når motoren er standset. Oliestanden skal altid

ligge mellem de to mærker på oliemålepinden og må aldrig synke ned under den nederste streg. For at undgå fejlaflæsninger skal målepinden aftørres før målingen.

Til efterfyldningen skal De om muligt altid anvende det samme fabrikat HD-olie.

**Dækkene** kræver særlig opmærksomhed. Kun når lufttrykket er rigtigt, hvilket også har betydning for dækkenes levetid, kommer vognens affjedring og vejbeligenhed til sin ret. Det er derfor sikkert ikke for meget forlangt, at De lejlighedsvis tager en nøjagtig trykmåler i hånden og kontrollerer dækkenes tryk.

Når vognen er fuldt belastet, skal lufttrykket foran andrage 17 lbs. og bagved 25 lbs. Med 1-2 personer er det tilstrækkeligt med et lufttryk på 16 lbs. foran og 24 lbs. bagved. Hvis vognen skal køre i længere tid på motorvej med høj hastighed, skal lufttrykket foran og bagved forøges med 3 lbs.







### Start af motoren

Med tændings- og startkontakten tilsluttes først tændingen og derefter starteren. Da startermotoren belaster batteriet temmelig stærkt, bør man undgå at tilslutte strømforbrugende komponenter, som langt lys, viskermotor og radio. Derudover bør De sørge for, at gearstangen står i frigear.

For at tilslutte tændingen drejes tændingsnøglen så langt mod højre, at den røde og den grønne kontrollampe i speedometeret lyser. Derefter drejes nøglen endnu længere mod højre – så langt som muligt.

**Ved temperaturer over frysepunktet** eller ved endnu varm motor bør De træde speederpedalen langsomt ned under startforsøget. Kun hvis motoren er meget varm, skal speederpedalen trædes helt i bund.

**Ved temperaturer under frysepunktet** og ved kold motor skal speederpedalen trædes helt i bund, hvorved den automatiske choker lukker, og slippes, før tændingen sættes til. Derudover trædes koblingen i bund, således at starteren kun behøver at dreje motoren, da motor- og gearolie i kold tilstand er meget tykflydende.

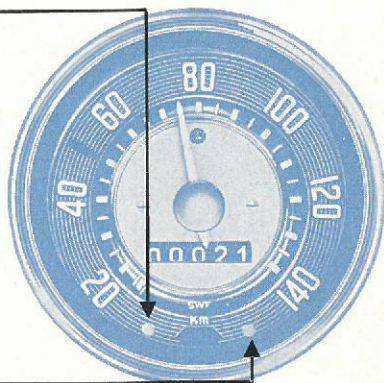
Så snart motoren går i gang, slippes tændingsnøglen, hvorved starteren afbrydes. De kan derefter straks køre. Karburatorens automatiske choker regulerer af sig selv den rigtige benzinluftblanding og tomgangsomedrejningstallet i henhold til driftstemperaturen. Undgå dog ubetinget for høje omdrejningstal, så længe motoren endnu er kold.

Hvis motoren ikke går i gang efter 10 sekunders forløb, kan startforsøget gentages efter en mindst lige så lang pause. De skal dog først afbryde tændingen helt, idet spærreanordningen i tændingslåsen forhindrer, at starteren kan betjenes flere gange. Derved undgår man at starteren går i indgreb, medens motoren er i gang. Hvis De mærker, at motoren er startvillig, uden at den dog går i gang, må startforsøget ikke afbrydes.

**Den røde kontrollampe for dynamo og køling** slukker, når motorens omdrejningstal forøges. Lyser denne lampe under kørslen, bør De altid standse vognen og allerførst kontrollere ventilatorremmen for dynamo. Hvis ventilatorremmen er gået i stykker, er kølingen af motoren afbrudt. Hvorledes man udskifter ventilatorremmen er beskrevet på side 42.

Dersom dynamoen ikke oplader af andre grunde, kan De ganske vist endnu køre videre, men bør om muligt opsøge det nærmeste værksted, da batteriet ellers aflades fuldstændigt.

**Den grønne olietrykstillampe** slukker, når motoren går i gang. Hvis denne stillampe lyser under kørslen, skal De øjeblikkelig standse og afbryde tændingen, idet motorens smøresystem kan være i uorden. Undersøg derefter motorens oliestand. Hvis der er andre årsager til forstyrrelsen, skal De ubetinget lade vognen slæbe til nærmeste VW værksted.



**Vær forsigtig når De starter motoren i garagen!** Det er absolut nødvendigt, at De sørger for god udluftning, så udblæsningsgasserne kan trække bort, da disse indeholder den yderst giftige kulfilte.



## Kørepraksis

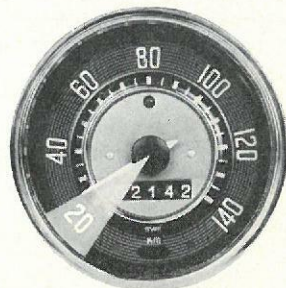
**Tilkørsel** behøver De ikke at tage hensyn til med Deres Volkswagen! De mest moderne fremstillings- og kontrolforanstaltninger gør det muligt at se helt bort fra de normale hastighedsbegrænsninger i den første tid. De kan altså allerede fra den første dag køre vognen helt ud. Nogle alment gyldige køreregler bør De dog iagttage.

### Gearskiftning

Kast af og til et blik på speedometeret, især i den første tid.

**Iagttag ubetinget de tilladelige hastighedsområder i de enkelte gear:**

1. gear  
0 til 25 km/t



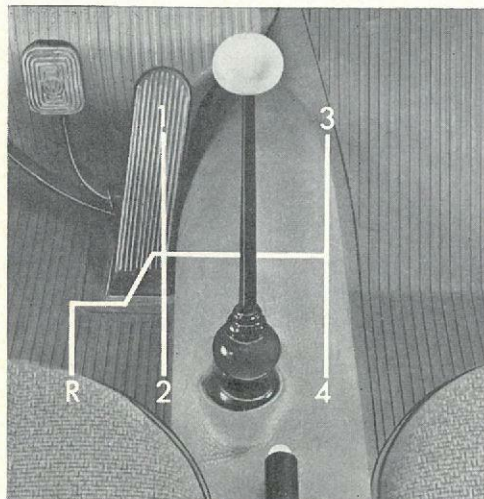
### Særlig økonomisk kører De mellem:

For høje og for lave hastigheder i de enkelte gear skal De ubetinget undgå! De kan derved forøge motorens levetid.

Der må kun skiftes til bakgear, når vognen holder helt stille. Bakgearet er sikret mod uforvarende gearskiftning af en låseanordning. Når De skifter til bakgear, skal gearstangen først trykkes nedad, inden den føres over mod venstre og bagud.

### Nedgearing

Skift, især på stigninger, men også før acceleration fra lave hastigheder, rettidigt ned i



n til  
erne  
gør  
ha-  
kan  
nen  
bør

ær i

om-

2. gear  
10 til 50 km/t



10 og 35 km/t

3. gear  
25 til 80 km/t



25 og 55 km/t

4. gear  
40 til 120 km/t



40 og 90 km/t

gear for om muligt at holde motoren i sit gunstigste omdrejningsområde. Gearkassen i Deres vogn er fuldsynkroniseret – De behøver altså virkelig ikke at være bange for at skifte gear!

fra 4. til 3. gear imellem 80 og 40 km/t og fra 3. til 2. gear mellem 50 og 25 km/t. 1. gear behøver De kun at anvende, når De kører i „skridtgang“ og på meget stejle stigninger.

Også ved nedgearing gælder visse hastighedsområder. For store hastigheder ved nedgearinger belaster synkronmekanismen i gearkassen unødigt. For lave hastigheder i de enkelte gear skader motoren. De bør derfor skifte

For at udnytte synkroniseringen rigtigt er det nødvendigt at træde koblingen helt ud ved gearskiftning. En ufuldstændigt udtrådt koblingspedal bevirker et for tidligt slid på koblingen og synkronmekanismen.

elte  
ved

nen  
for-  
ing.  
gen  
mod

ce-  
ed i

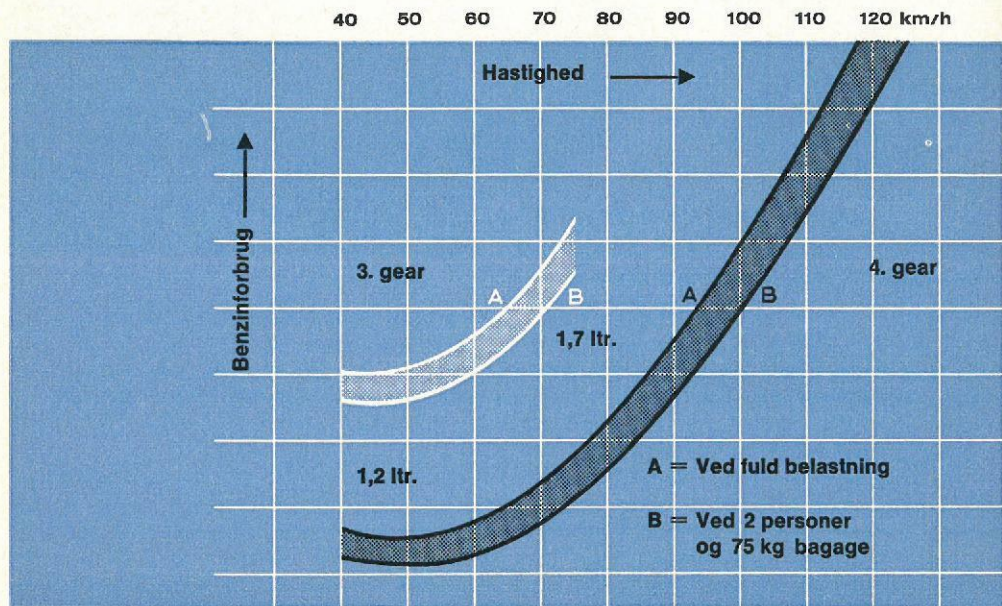


Økonomi er en af vognens dyder! Det afhænger af Deres køremåde, om De er i stand til at køre nogle kilometer mere pr. liter:

Udnyt roligt de lavere hastighedsområder i de enkelte gear. Skemaet viser Dem, hvordan benzinfbruget stiger, når De f. eks. bytrafik kører i 3. i stedet for i 4. gear. På samme måde forholder det sig, når De speeder motoren unødvendigt op i 1. eller 2. gear! Skift ved 10 km/t til 2., ved 25–35 km/t til 3. og ved 40–50 km/t til 4. gear, hvis De kan klare Dem med normal acceleration.

Giv langsomt gas ved acceleration. Udnyt kun den fulde acceleration og især Deres vogns udmærkede bremseevne, når en kritisk situation i færdslen kræver det.

Leg aldrig unødigt med speederpedalen, hverken når vognen holder stille eller under kørslen. For hver gang speederpedalen trædes ned, sprøjtes en lille mængde ekstra benzin ind i karburatoren. Hyppige bevægelser af speederpedalen forøger benzinfbruget mærkbart.



Træd ikke speederpedalen yderligere i bund, når hastigheden formindskes på en stigning, men skift rettidigt ned i gear og hold derved motoren i det gunstigste omdrejningsområde.

Slip speederpedalen rettidigt før en kurve, og før De standser, og forsøg ikke at spare benzin ved at træde koblingen ud og lade vognen rulle ned ad en bakke.

Store hastigheder betyder under alle omstændigheder også et større benzinförbrug. Dette kan De også se tydeligt af skemaet. Endvidere viser det, at forbruget ikke stiger proportionalt med den tiltagende hastighed, men meget stærkere. De kan dog køre hurtigt og alligevel økonomisk, hvis De efter enhver acceleration løfter speederpedalen, idet De finder den stilling, som giver den ønskede hastighed. Især på lange motorvejstrækninger kan De på denne måde køre virkeligt økonomisk.

Kør med andre ord jævnt! En glidende kørsel og rettidige gearskiftninger giver motoren de gunstigste driftsbetingelser.

## Bremser

Bremserne reagerer allerede på den mindste påvirkning. Brems med følelse og undgå, at hjulene blokerer! Bremselængden med blokerede hjul er under ingen omstændigheder den korteste. Derudover kan De derved i ugunstige tilfælde miste herredømmet over vognen på fugtig eller isglat vej. Desuden tager dækkene skade!

Når De kører ned ad bakke, bør De udnytte motorens bremsevirkning og vælge det gear,

det ville være nødvendigt at bruge for at køre op ad samme stigning. De behøver i så fald ikke at bremse ret meget. Tændingen må aldrig afbrydes ved kørsel ned ad bakke.

Hårde opbremsninger bør kun forekomme i en farlig situation. Kontroller dog alligevel med passende mellemrum bremsernes fulde virkning, således at De i en given situation har et indtryk af, hvorledes vognen reagerer.



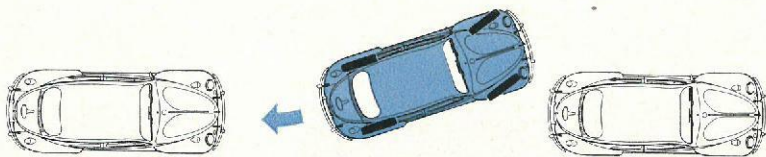
## Parkering

Parkering er heller ikke særlig besværlig, selv hvor der kun er lidt plads mellem to parkerede vogne:

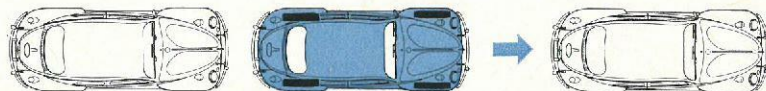
Hold nøjagtigt på siden af den foran parkerede vogn. Drej rattet helt til højre og kørsomt baglæns ind i mellemrummet:



Når den forreste kofanger på Deres vogn er ud for den bageste kofanger på den foran holdende vogn, drejer De rattet helt til venstre og kører videre baglæns til kantstenen:



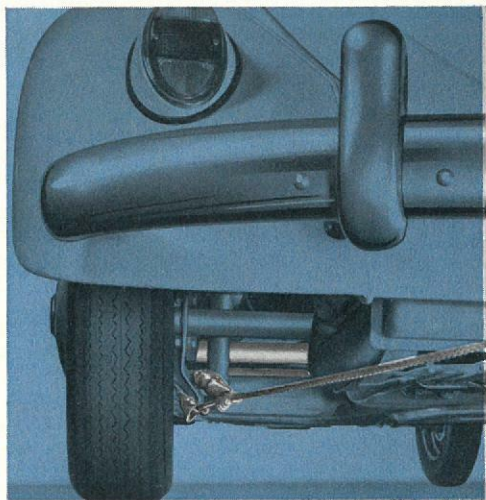
Drej derefter rattet til højre og kørsomt et lille stykke frem, indtil vognen står parkeret korrekt langs kantstenen:



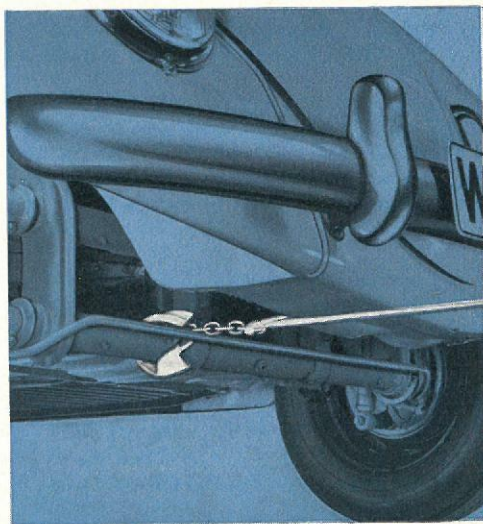
Når De parkerer på en bakke, bør De ikke alene trække håndbremsen, men som en ekstra sikkerhedsforanstaltning sætte vognen i 1. gear eller bagegear. Husk at trække tændingsnøglen ud, før De forlader vognen. Hvis Deres vogn har rattændingslås, trækker De først nøglen ud, når vognen holder stille. Herved låses styretøjet, og vognen er sikret mod tyveri.

## Slæbetov

For det tilfældes skyld, at De engang vil anbringe et slæbetov på Deres Volkswagen, bedes De lægge mærke til, at kofangerne er ganske uegnede som befæstigelsessteder. Hvis der ikke skal benyttes særlig store trækkræfter, er det tilstrækkeligt at befæstige tovet på støddæmperholderen. Ellers anbefales tværrøret, som torsionsfjedrene for baghjulsaffjedringen ligger i. Begge befæstigelsespunkter er ikke særlig bekvemme at komme til, men de garanterer Dem dog, at Deres hjælp til andre ikke er forbundet med skader på Deres vogn.



Foran befæstiges slæbetovet på foraksellelegemets nederste akselrør og nærmere bestemt så tæt på ramnehovedet som muligt. Herunder er det vigtigt, at tovet lægges omkring akselrøret oppefra og derpå føres igennem mellem akselrør og stabilisator.





## Vinterkørsel

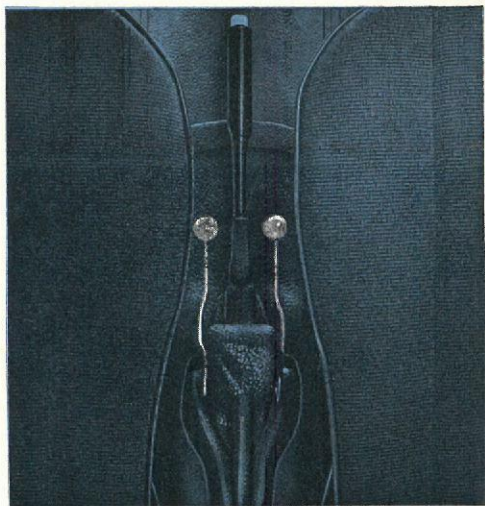
Især om vinteren vil De lære at sætte pris på Deres VW's særlige luftkøling og varmesystem. De kan ubekymret udsætte den for bidende kulde! Dens luftkølede motor er altid startklar og sørger hurtigt for en god opvarmning af vognens indre.

**Varmeanlægget** kan reguleres trinløst. I fodpanelet er der varmluftåbninger, der kan lukkes, hvilket muliggør, at tilførslen af varm luft helt kan tilpasses vejforholdene og reguleres alt efter ønske fra personerne i vognen.

Med den højre stang mellem forsæderne betjener De hele varmeanlægget. Den venstre stang tjener til regulering af varmen i det bageste fodpanel. Varmluftåbningerne i forreste fodpanel kan lukkes med skyder efter behag. Ved meget lave udendørstemperaturer anbefales det, altid at lukke varmluftåbningerne i det bageste fodpanel, når De begynder at køre.

Greb opad – åben

Greb nedad – lukket



Derved forøges luftstrømmen ved forruden, og ved stor fugtighed i luften forhindres det, at ruden dugger. Så snart forruden er fri, bør der dog åbnes helt for varmen i fodpanelet for at opnå en så hurtig og jævn opvarmning af vognen som muligt.

Hvis De åbner en af ventilationsruderne, medens der er åbnet for varmen, forøges varmeanlæggets ydelse mærkbart. Blæseren kan i så fald lettere trykke varmluften ind i vognen. Forsøg under ingen omstændigheder på at tildække luftgitteret under bagruden for derved at forøge varmetilførslen. Luftgitteret skal ubetinget holdes frit, således at tilførslen af friskluft til karburator og blæser ikke forstyrres.

**Motorolie** med en viskositet SAE 30 er forholdsvis tykflydende ved temperaturer under frysepunktet. Så snart man gennem længere tid må regne med temperaturer under 0° C, skal man rettidigt påfylde en tyndere motorolie SAE 10 W.

Såfremt De om vinteren anvender Deres VW udelukkende til korte afstande og bykørsel, anbefaler vi Dem undtagelsesvis at skifte olie med mindre mellemrum end ellers, altså for hver 2500 km, når De anvender den foreskrevne HD-olie. Hvis De under disse omstændigheder kun tilbagelægger få hundrede kilometer om måneden, er det tilrådeligt at skifte olie for hver 6. til 8. uge. På de øvrige årstider er disse forholdsregler overflødige og uøkonomiske.

Ved temperaturer fra ca. -25° C, altså i lande med arktisk klima, skal man anvende SAE 5 W i stedet for SAE 10 W og foretage olieskiftning for hver 1250 km.

**Gearolie.** Almindeligvis kan man køre med gearolie SAE 90 hele året. Kun i lande med arktisk klima er det nødvendigt at anvende den tyndere gearolie af viskositetsklassen SAE 80.

**Chassiset** er særlig udsat for kulde og fugtighed om vinteren. I stadig større omfang anvendes der kemikalier til optoning af gaderne,

hvilket selv ikke en meget modstandsdygtig lakering kan holde til i det lange løb. Undersiden af Deres VW er derfor ekstra beskyttet mod vejrets indflydelse ved hjælp af et undervognsbeskyttelsesmiddel på voksbasis. For at bevare hele den beskyttende virkning anbefales det at kontrollere dette beskyttelseslag, når vinteren begynder, og lade det udbedre ved eftersprøjtning. Olieholdige korrosionsbeskyttende midler bør ikke påføres den voksbeskyttede undervogn.

**Batteriet** kræver særlig opmærksomhed om vinteren! Dette belastes væsentligt mere på grund af det større strømforbrug ved start og hyppigere anvendelse af lys samtidig med, at dets kapacitet nedsættes med faldende temperaturer. Såfremt De ofte kun kører korte strækninger eller i tæt bytrafik, er det tilrådeligt at oplade batteriet fra tid til anden i vinteren. Metallisk blanke stelforbindelser og kabelforbindelser mellem batteri og starter hører også med til et godt vedligeholdt batteri.

**Tændrørene** må om vinteren ikke have for stor elektrodeafstand. Elektrodeafstanden skal normalt andrage 0,7 mm. I meget kolde perioder kan man midlertidigt formindske afstanden til 0,4–0,5 mm for at lette starten af motoren.

**Bremserne** er om vinteren udsat for forøget mængde af kondens- og opsprøjtende vand, der kan fryse i bremsetromlerne. Derfor bør De ikke trække håndbremsen an, når De forlader vognen, men sætte gearstangen i 1. eller bakgear.

**Dørlåsene** kan om vinteren fryse til, når der f. eks. trænger vand ind i låsecylindren ved vask af vognen. Man skal derfor aldrig rette vand-slangen direkte mod låsene. Endnu bedre er det at tildække nøglehullet, før vognen vaskes.

Tilfrosne dørlåse kan åbnes med en opvarmet nøgle. Derefter skal man om muligt straks sprøjte et antifrostmiddel ind i låsecylindrens nøglehul.



**Dæk**, hvor mønsteret er slidt ned, kan specielt om vinteren være farlige. Sørg derfor for at udskifte dækkene rettidigt!

De såkaldte vinterdæk er forsynede med en ekstra kraftig slidbaneprofil med god skridsikkerhed, der er særlig effektiv i sjap og sne. De kan anvendes på alle fire hjul. Der må under ingen omstændigheder monteres vinterdæk på forhjulene alene.

Endnu fordelagtigere er anvendelsen af de såkaldte pigdæk, hvorved køresikkerheden forøges såvel på sneglatte som isglatte veje. Heller ikke disse dæk, som i øvrigt skal monteres på alle fire hjul, må forlede Dem til at køre hurtigere, end De ville gøre under samme omstændigheder med normale vinterdæk.

Alment gælder: Vinterdæk har kun deres fordel, hvis der virkelig er tale om sneglatte og isglatte veje. Uanset hvilken slags vinterdæk, der benyttes, anbefales det ikke at udnytte vognens tophastighed fuldt ud. Heller ikke på tørre veje uden sne kan De forvente den samme skridsikkerhed af vinterdækkene som af normaldækkene. Desuden er de under disse omstændigheder, især ved store hastigheder, udsat for et væsentligt større slid.

**Snekæder** kan kun benyttes på baghjulene i forbindelse med sommer- og vinterdæk. Der må kun anvendes kæder med små led på dækprofilen og dækkenes indersider, som kun må dække 13 mm inklusive kædelåsen. Ved kørsel på længere snefri strækninger skal kæderne tages af, for så gør de ingen nytte, ødelægger dækkene og bliver hurtigt slidt op.

## Dæk

Ikke alene lufttrykket, men også køremåden er af stor betydning for dækkenes levetid. Når vognen accelererer stærkt, der bremses hårdt eller køres hurtigt i kurverne, slides der uforholdsmæssigt meget på dækkene.

Undgå overbelastning af vognen og beskyt dækkene mod stærkt sollys, benzin og olie.

Fra tid til anden er det bedst at kontrollere dækkene for indtrængte fremmedlegemer eller andre beskadigelser. Et dæk skal senest udskiftes, når profileringen kun andrager 1 mm, da grænsen for trafiksikkerheden hermed er nået. Konstateres et unormalt dækslid efter længere tids kørsel bør De henvende Dem på et VW værksted.

Nævnlig ved store hastigheder er det en stor fordel for vognens køreegenskaber og dækkenes holdbarhed, at hjulene er vel afbalancerede. Det kan derfor anbefales at lade dette foretage efter reparationer af dæk eller slanger. Da der efter længere tids kørsel kan optræde en ubalance på grund af naturlig slitage, bør hjulenes afbalancering gentages efter 10 000 km.

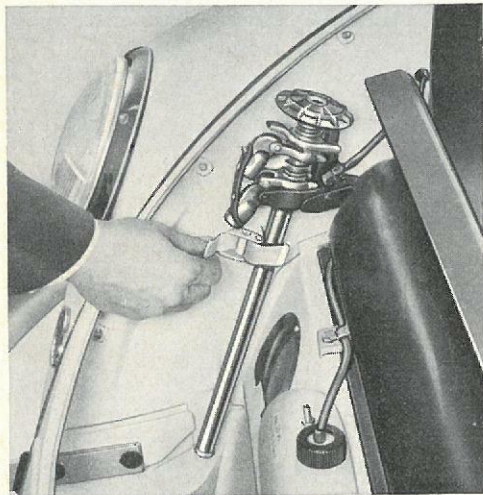
Når dækkene bliver monteret, sørg da for, at de røde mærker kommer til at sidde ved ventilen, hvorved ubalancen til dels udlignes.



## Udskiftning af hjul

Reservehjul, donkraft og værktøj findes under fronthjelm, der åbnes med trækknappen under instrumentbrættet i venstre side.

Donkraften holdes fast ved siden af reservehjulet ved hjælp af en spændelås.



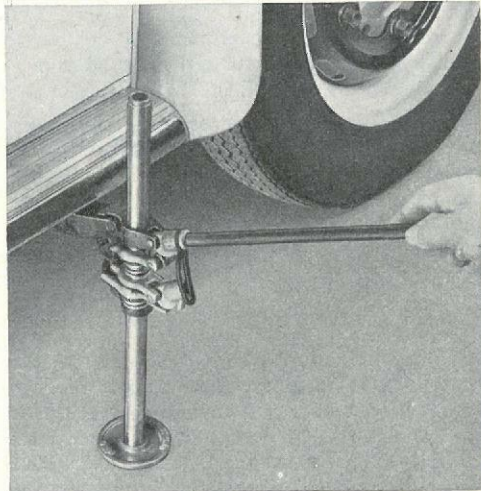
Træk håndbremsen an.

Træk hjulkapslen af med aftrækkeren i værktøjssættet og løsn alle fem hjulbolte ca. en omdrejning med hjulnøgle og betjeningsstang for donkraft.

Skub donkraften ind i firkantrøret under trinnet til anslag og tryk donkraftens rør nedad med hånden, indtil donkraften rører jorden.

Stik betjeningsstangen ind i donkraftens øverste hul og løft vognen så meget op, at hjulet går fri af jorden.

Skru derefter hjulboltene helt ud og tag hjulet af.



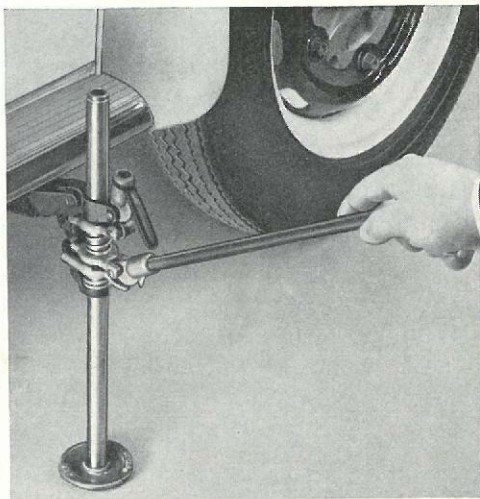


Løft vognen så meget, at de 5 bolthuller i reservehjulet flugter med de tilsvarende huller i bremsetromlen.

Skru 1 hjulbolt i og spænd den, dog ikke mere end at hjulet kan bevæges med hånden, indtil fælgens og bremsetromlens huller er ud for hinanden.

Monter de øvrige hjulbolte.

Spænd boltene så meget, at hjulet centrerer ved hjælp af bolthovedernes koniske form og ligger jævnt an på bremsetromlen.



Stik betjeningsstangen ind i donkraftens nederste hul og sænk vognen.

Spænd boltene over kryds.

Sæt hjulkapslen på med et kraftigt slag, og kontroller at den sidder fast.



## Vognpleje

**Som ejer** ligger det Dem selvfølgelig på sinde, at Deres VW er ren og velholdt. Det er vor opgave at levere Dem en vogn, hvis lakering ikke alene er overordentlig modstandsdygtig og glansfuld, men også har en lang levetid. Ved en særlig kemisk behandling beskyttes karosseriet indgående mod rustdannelse, ligesom lakkens evne til at binde forøges væsentligt. Der anvendes i øvrigt kun kunsthar-pikslakker af udsøgt kvalitet.

Selv den bedste lak kræver dog en regelmæssig og fagmæssig behandling. Det er vel forståeligt, når De tænker på de store påvirkninger, vognens lakering udsættes for. Stærkt sollys, regnskyl, støv og snavs påvirker i længden lakken.

**Vask** frem for alt den nye vogn hyppigt i de første par uger! Lakken er Dem taknemmelig for den behandling. Til vognvask behøver De en blød svamp til karosseriet, en blød børste til hjulene, en kraftig børste med langt skaft til chassiset – og meget vand!

Chassiset og undersiden af karosseriet renses først for det værste snavs med en vandstråle – derefter med en børste og rigeligt vand.

Karosseriets flader og hjulene sprøjtes med en fin vandstråle, indtil gadesnavs er opløst. Der må under ingen omstændigheder anvendes en kraftig vandstråle på lakken. Derefter vasker man snavset af fra oven og nedefter med en svamp og rigeligt vand. Husk at svampen skal skylles grundigt ret ofte for at undgå, at lakken ridses.

Der findes en mængde gode vaskemidler i handelen, der vil lette dette arbejde væsentligt.

Køb dog ikke et tilfældigt fabrikat, men lad Dem råde af Deres værksted! Anvend aldrig sulfonerede vaskemidler! Det er især vigtigt, at spule vognen grundigt efter med rent vand for at sikre sig, at de sidste rester af vaskemidlet er skyllet af. Efter afskylningen tørres vognen af med et rent vaskeskind, således at der ikke danner sig vandpletter i lakeringen.

**Konservering** af lakken bør De foretage første gang ca. 8–10 uger efter leveringen og derefter med regelmæssige mellemrum på 6 til 8 uger. At konservere vil sige at erstatte de fedtstoffer, som vejrliget i tidens løb har fjernet, således at lakken bevarer sin elasticitet. Lakkens overflade bliver derved samtidig forsynet med et vokslag, der er vandskyende og lukker dens porer.

„Originalt-VW-konserveringsmiddel“ (L 190) er specielt fremstillet til lakken på Volkswagen og kan købes på ethvert VW værksted. Efter at vognen er grundigt rengjort – vasket og aftørret omhyggeligt – påsmøres konserveringsmidlet med en ren klud. Derefter skal det tørre i 20 minutter, hvorpå man polerer efter med polervat eller en blød klud, indtil overfladen ikke mere er stribet.

Lakken bør også konserveres efter enhver skumvask, idet de kemiske stoffer i vaskemidlet opløser konserveringsmidlets beskyttelseslag.

**Polering** skal De kun foretage, når lakeringen er blevet mat og ikke længere kan blive glansfuld ved behandling med konserveringsmiddel. Vær særlig kritisk, når De køber poleringsmidler! De bør under ingen omstændigheder anvende et polermiddel med slibende eller stærkt kemiske egenskaber.

Også til polering af vor kunstharpikslak har vi anskaffet et særligt middel. De kan købe vort „Originalt-VW-polervand“ (L 170) på ethvert VW værksted. Før vognen poleres, skal den vaskes og aftørres omhyggeligt. Polervandet påsmøres med en blød, ren klud eller med polervat. Derefter gnides lakken hårdt i regelmæssige lange tag. Ved gnidningen mærkes snart en svag modstand, der viser, at polermidlets bestanddele er trængt ind i lakkens porer, og at opløsningsvæsken er fordampet. Nu gnides der kraftigt efter med polervat, indtil højglansen fremkommer.

Poleringen skal ske i mindre afsnit for at hindre, at polermidlet tørrer for hurtigt ind. En efterfølgende behandling med konserveringsmiddel garanterer, at glansen holder sig.

---

**Vask, konservering og polering af vognen i sollys skal ubetinget undgås!**

---



**Tjærepletter** har den kedelige egenskab, at de efter en kort tids forløb æder sig ned i lakken. Sådanne pletter skal derfor straks efter en køretur fjernes med originalt-VW-konserveringsmiddel.

Undervejs har man som regel kun benzin til rådighed, men også petroleum og terpentin kan i nødstilfælde anvendes. I det sidst nævnte tilfælde skal de behandlede steder bagefter vaskes med lunken vaskemiddelopløsning og skylles efter, således at alle spor af rensningsmidlet fjernes.

**Insekter** klæber navnlig om sommeren i stort antal til vognens forparti og frontrude. Insekterne bør snarest fjernes med svamp og vand. Hvis de har siddet på i længere tid, kan de fjernes med lunken vaskemiddelopløsning.

**Parkering under træer** i længere tid om sommeren giver i mange tilfælde en masse små dråber over hele vognen. Disse pletter kan forholdsvis let fjernes med en lunken vaskemiddelopløsning, hvis man ikke venter for længe dermed. Efterbehandling af de rensede flader med konserveringsmiddel må under alle omstændigheder anbefales.

**Forkromede dele** behandles De bedst, efter at disse er tørre, med „Original-VW-Chromlin“. Chromlinen påsmøres i et tyndt lag og skal have tid til at tørre i ca. 10 minutter. Derefter pole-res de behandlede kromdele med en tør klud.

**Cabriolet'ens kaleche** behøver ingen særlig vedligeholdelse. Det er dog vigtigt, at betrækket af kunststof renses rettidigt og regelmæssigt. En meget snavset kaleche renses bedst med en vaskemiddelopløsning eller med et af de rensedmidler for kunststof, som findes i handelen. Arbejdet med at fjerne snavset fra den nubrede overflade lettes, når man anvender en hård børste. Under børstningen ved kelechens nederste kant, må der udvises forsigtighed, således at lake-ringen ikke ridses af børsterne. Efter rensningen af kalechen skylles hele vognen grundigt med vand.

Pletter på kalechen må aldrig fjernes med farvefortynder, klorholdigt pletvand eller lignende midler, da sådanne midler angriber materialet af kunststof. Et egnet middel til fjernelse af pletter er rensebenzin, som påføres med en benzinfugtet klud og skylles efter et kort stykke tid grundigt af med en lunken vaskemiddelopløsning.

**Polstringen** renses med en støvsuger eller en ikke for blød børste. Pletter kan som regel fjernes med lunken vaskemiddelopløsning. Fedt- og oliepletter behandles med pletpasta eller pletvand. Rensningsmidlet må ikke hældes direkte på stoffet, da der i så fald dannes skjolder. Derimod skal De fugte en ren farvægte klud med pletvand, hvorefter De med cirkelbevægelser gnider ude fra og ind mod plettens centrum.

**Kunstlæderpolstringen** på tag- og sidestykker samt sæder renses bedst med en blød klud eller en blød børste. Hvis der er tale om meget snavsede beklædninger, skal der renses med lunken vaskemiddelopløsning eller et torskumsrensningemiddel. Sædefladerne og ryglænenes forside må kun renses med et torskumsrensningemiddel. Til disse flader anvendes et for luft gennemtrængeligt kunstlæder, i hvis vævning flydende rensningemidler straks trænger ind.

Fedt- eller farvepletter skal man fjerne, før de tørrer. Indtørrede pletter kan man fjerne forsigtigt med en klud, der er fugtet med benzin eller sprit. Pletter af skocremer fjerner man med terpenin. Hvis dette middel får lov til at sidde i længere tid, kan kunstlæderets støvskyende overflade opløses. Altså vær forsigtig! Der må ikke anvendes trikloræthylen eller fortynder til rensning.

Efter rensningen skal kunstlæderpolstringen gnides tør med en blød klud. Såkalte konserveringsmidler er uegnede, fordi de ikke trækker ind i materialet, men binder støv og snavser tøjet til.

**Ruderne** renses De bedst med en ren svamp og varmt vand. Kun i undtagelsestilfælde bør De tilsætte vandet et ruderensningsmiddel, da lakeringens holdbarhed let kan angribes derved. Til tørring af ruderne bør De altid anvende et helt tørt vaskeskind. Dette skind må under ingen omstændigheder benyttes til vognens lakflader. De fleste lakkonserveringsmidler indeholder nemlig bestanddele, af hvilke blot spor på ruderne er tilstrækkeligt til at hæmme udsynet i regnvejrs på ubehagelig måde. Tilnavnsning af denne art lader sig kun fjerne ved meget omhyggelig brug af et ruderensningsmiddel. Herunder må man ikke glemme viskerbladene.

**Dør- og rudepakninger:** For at bevare gummilisternes egenskaber er det vigtigt, at disse gummidele forbliver ubeskadigede og smidige. For at bibeholde gummiets oprindelige smidighed anbefales det lejlighedsvis at pudre gummipakningerne med talkum.

Støj, der kan opstå som følge af gnidningen mellem vinduesrammerne og gummiprofilerne på cabriolet'en, kan ligledes fjernes let med talkum eller ved at gnide gummiprofilerne med glycerin.

**Udluftning af karosseriet:** Hvis vognen står i en lukket garage i længere tid, skal man sørge for regelmæssig udluftning af garagen og karosseriet. Ved at åbne vogndørene eller ved i det mindste at åbne sideruderne opnår man en udluftning af vognen, hvilket forringer muligheden for dannelse af skimmel- og mugpletter i vognens indre.



## Smøring

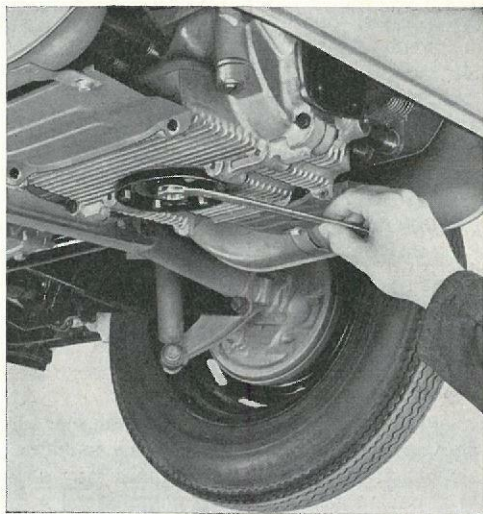
Rigtig smøring betyder frem for alt rettidig og omhyggelig smøring. De bør derfor heller ikke forsømme at få alle arbejder i forbindelse med smøringen udført regelmæssigt. Smøreskemaet på side 73 giver Dem en god oversigt over de enkelte smøresteder, der kræver Deres opmærksomhed, og ved hvilke kilometer-tal de bør smøres.

Vort servicehæfte giver Dem mulighed for at få Deres vogn smurt hurtigt og til små priser på vore værksteder af trænet personale. Det er fordele, som De bør udnytte!

### Motor

Motorolien bør skiftes med de foreskrevne mellemrum selv ved anvendelse af de bedste olier, idet en brugt olie i motoren betyder forøget slid og forkortet levetid.

Motorolie aftappes



g og  
ikke  
med  
ske-  
rsigt  
De-  
eter-

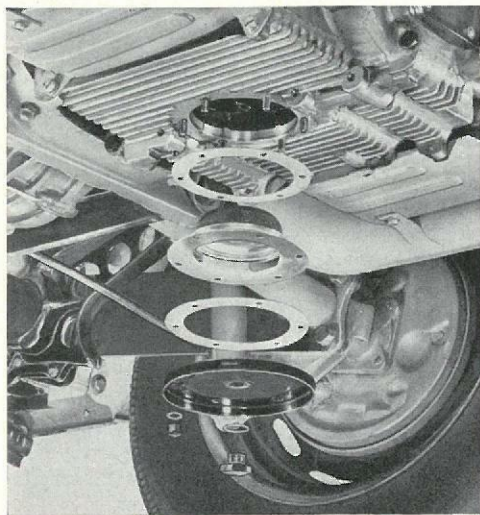
at få  
r på  
t er

evne  
dste  
yder

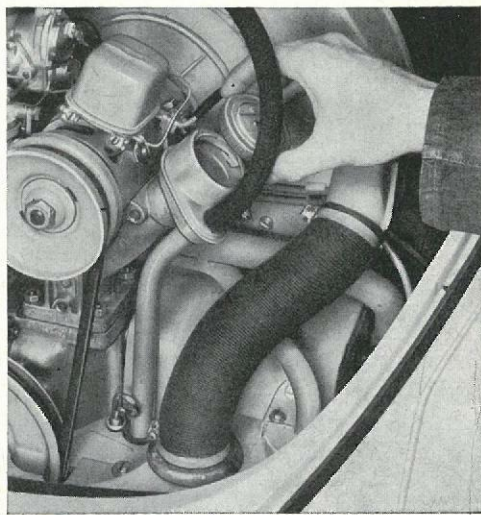
Den gamle olie aftappes i driftsvarm tilstand ved udskruning af bundproppen i oliens dæksel. En skylning af motoren er overflødig, men oliens dæksel skal afmonteres og renses ved hver olieskiftning. Oliens pakninger og pakningene for de lukkede møtrikker skal herunder ubetinget fornyes. Derefter påfyldes motoren 2,5 l anerkendt HD-olie.

Under normale driftsforhold er det overflødigt og uøkonomisk at foretage olieskift oftere end for hver 5000 km. Hyppigere olieskift tilråder vi Dem kun om vinteren, når De for en overvejende del kører korte strækninger i bytrafik eller kun tilbagelægger få hundrede kilometer om måneden.

Oliens dæksel renses



Motorolie påfyldes





### **Olie og olie er to ting**

Der er foreskrevet en HD-olie til Deres motor.

HD-olier til benzinmotorer indeholder særlige kemiske stoffer, som beskytter motoren mod korrosion og slamdannelser. Ikke alene formindsker disse stoffer afsætninger i motoren, men løsner disse og holder dem flydende i olien i findelt og uskadelig form. Alle disse urenheder vil blive aftappet sammen med olien ved olieskiftning.

HD-oliernes rensende egenskaber medfører i øvrigt, at olien får en mørkere farve efter kort tids kørsel. Denne omstændighed behøver De ikke at være urolig for, og der er ikke derfor nogen grund til at foretage hyppigere olieskiftning.

### **Endnu mere om olier**

De moderne anerkendte motorolier har i dag alle nået en så høj kvalitet, at man overlader til Dem selv at vælge, hvilket oliefabrikat De ønsker at anvende. Hvis De er i tvivl, er man på ethvert VW-værksted villig til at vejlede Dem på bedste måde. Det bedste ville være, hvis De allerede efter de første 500 kilometers kørsel valgte "Deres" olie og derefter udelukkende holdt Dem til denne. VW-motoren stiller ikke større krav til olie kvaliteten, end de, der opfyldes af ethvert anerkendt fabrikats olie kvaliteter.

Oliernes inddeling i de forskellige viskositetsklasser ser De af betegnelserne SAE 20 W/20, SAE 10 W o.s.v. Viskositet er en betegnelse for oliens letflydenhed. De kan se af smøreskemaet på side 73, hvilken viskositet, der skal vælges ved forskellige lufttemperaturer.

Det spiller ikke nogen rolle, at lufttemperaturen midlertidigt ligger over eller under de for de enkelte viskositetsklasser nævnte temperaturer. Derfor er det også fuldt ud tilladeligt at blande olier af forskellige viskositetsklasser, hvis der mellem to olieskift skal efterfyldes olie, og lufttemperaturen ikke længere passer til viskositetsklassen af den olie, der er i motoren. Det er ganske vist en forudsætning, at der anvendes samme oliefabrikat.

I nogle lande er benævnelse af olier efter det såkaldte API-system almindelig (API = American Petroleum Institute). Efter denne inddeling benævnes olier, der er egnede for VW-motoren "For Service MS".

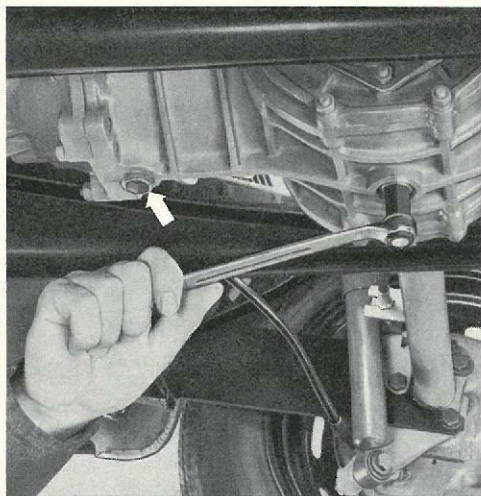
Man må ikke blande tilsætningsmøremidler – ligegyldigt hvilken art – i en HD-olie.

### Bagtøj

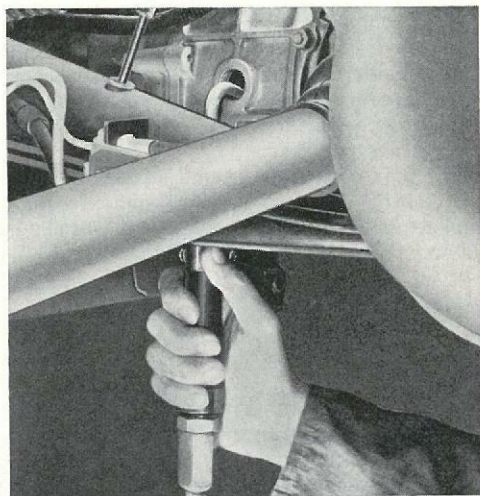
Gearkasse og differentiale er sammenbygget og smøres med hypoidolie. Olien skal stå op til kanten af påfyldningsåbningen. Ved olieskift – ved 500 km og derefter ved 50 000 km – aftappes den gamle olie, idet man fjerner de to magnetbundpropper, medens gearolien er driftsvarm. Magnetbundpropperne renses omhyggeligt. Derefter påfyldes 2,5 l hypoidolie.

Tilsætningsmøremidler må ikke anvendes i forbindelse med hypoidolie.

Gearolie aftappes



Gearolie påfyldes

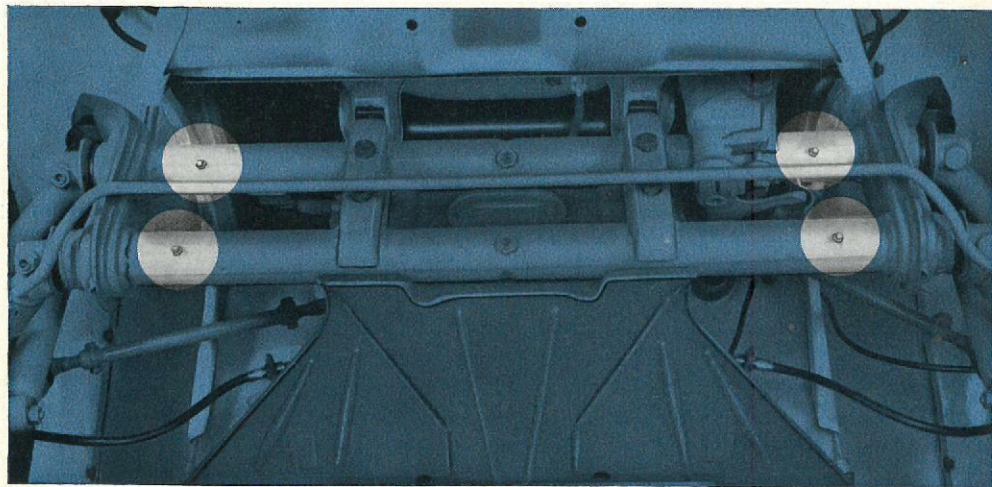




## Chassis

**Effektiv smøring af fortøjets lejesteder er kun mulig, når forvognen er løftet, altså i ubelastet tilstand.**

Forakslen er forsynet med 4 smørepipler, der alle skal smøres for hver 10.000 km.



Før smøringen skal smørepiplerne renses godt med en klud for at hindre snavs i at trænge ind i smørestederne. Kontroller også støvkapperne på kuglebolte og forbindelsesstængernes kuglehoveder for beskadigelser og påse ved enhver smøring, at de sidder fast. Beskadigede støvkapper skal om nødvendigt straks udskiftes.

Dæk og bremseslanger må ikke komme i berøring med fedt og olie. Også mindre forekomster skal straks aftørres.

Hvis vognen kører mindre end 10.000 km om året, bør forakslen smøres en gang om året.

Det kan anbefales at rense og smøre karburatorens forbindelseskabler, koblingskablet og varmekablerne samt koblingskablets indstillingsmøtrik en gang om året ved overgangen til vinteren.

## Forhjulsløjer

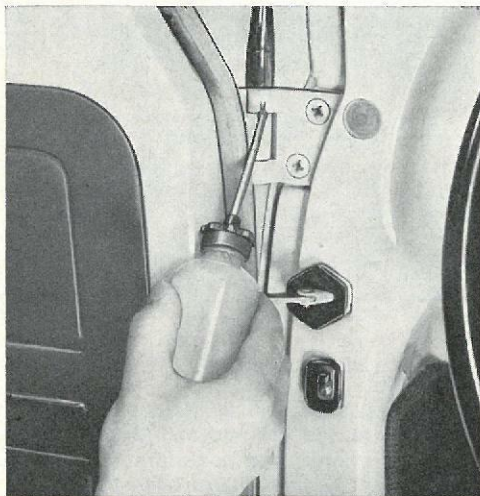
Forhjulsløjerne bliver ved samlingen forsynet tilstrækkeligt med fedt. Navkapslen skal holdes fri for fedt.

For hver 50 000 km skal løjerne renses omhyggeligt og fyldes med det foreskrevne fedt i henhold til smøretabellen.

Herved er det nødvendigt at aftage bremsetromlerne. Derefter skal forhjulsløjerne indstilles på ny. For at undgå skader på løjerne skal dette arbejde udføres på et VW værksted.

## Døre og hjelme

Dørhængslerne skal, mindst ved hver smøring eller bedre en gang om ugen, smøres grundigt, efter at alt snavs og støv er fjernet fra smørestederne.



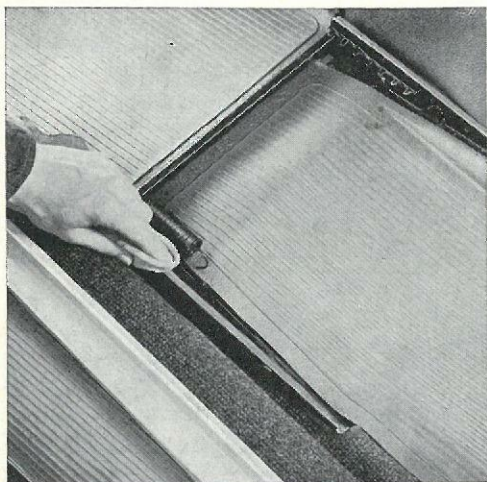
Dørlåsen smøres med olie gennem et hul i dørens låseside.

Sikkerhedslåsens låsecylinder behandles om nødvendigt med grafit. Det er tilstrækkeligt at dyppe nøglen i grafit og dreje den nogle gange frem og tilbage i låsen.

Låsepladernes glideflader smøres ganske let med fedt.

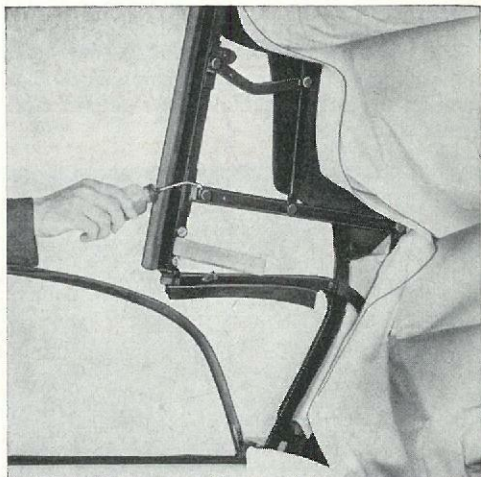
Klappernes hængsler smøres med olie, låsene smøres med fedt.





### **Forsæder**

Dersom forsæderne kun vanskeligt lader sig forskyde, indfedtes glideskinnerne let fra oven og neden. Før indfedtningen må skinnerne tørres af med en klud. Sæderne kan kun udtages ved at skubbe dem fremefter og ud af glideskinnerne. Ved montering af sæderne skal hjælpefjederen anbringes igen.



### **Kalechen til cabriolet'en.**

Omdrejningspunkterne til kalechens stangforbindelser renses om nødvendigt for støv og snavs og smøres med nogle dråber olie. Det anbefales at aftørre smørestederne omhyggeligt efter smøringen, således at man undgår, at olie drypper ned og tilsnavser kalechen.

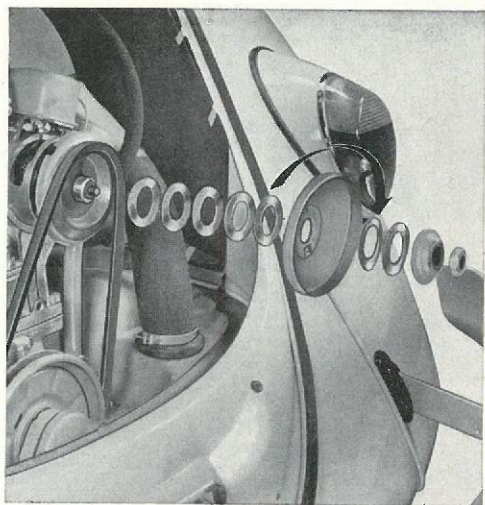
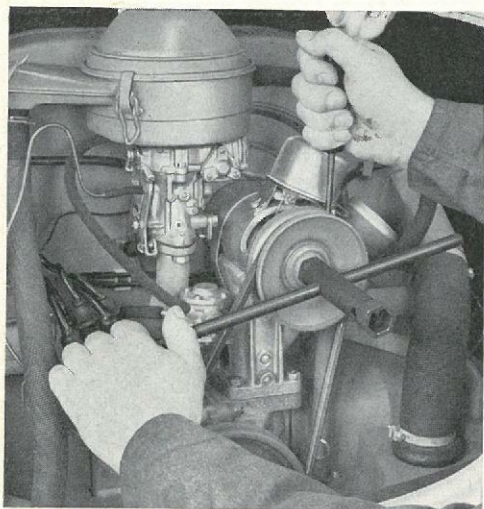
gfor-  
v og  
Det  
gge-  
dgår,  
n.

Volkswagenwerks serviceorganisation er til Deres rådighed med et vidt forgrenet net af autoriserede værksteder med specialuddannede, erfarne fagfolk og alle nødvendige specialværktøjer og udstyr. Overalt, hvor De undervejs møder det velkendte VW-skilt, modtages De som et medlem af VW-familien. Her får De fagmæssig vejledning og hurtig og effektiv hjælp.

For det tilfælde at De rent undtagelsesvis ikke straks har mulighed for at opsøge et VW værksted og derfor selv er henvist til at afhjælpe en mindre fejl, skal vi her give Dem en opstilling over de vigtigste arbejder, der hører med til det normale serviceeftersyn. Ved alle øvrige service- og reparationsarbejder bør De venligst udelukkende henvende Dem på vore VW værksteder. Der er Deres vogn i de bedste hænder, og De sparer tid, ærgrelser og penge.

## Serviceeftersyn





### Kontrol af ventilatorrem

Dynamoens ventilatorrem og motorens blæser skal undersøges for slid og forskriftsmæssig spænding med de foreskrevne mellemrum. Den skal kunne trykkes ca. 1,5 cm med et kraftigt tommelfingertryk og må ikke bære spor af slid.

For at justere en ventilatorrem aftages bageste remskivehalvdel på dynamoen. Når møtrikken løsnes og spændes, sættes en skruetrækker ind i udskæringen i den forreste remskivehalvdel og støttes imod den øverste skrue i dynamohuset. Ved udskiftning af ventilatorrem skal desuden dækpladen for den nederste remskive aftages, efter at de tre befæstigelses-skrue er fjernet.

Den forskriftsmæssige spænding af ventilatorremmen opnås ved at fjerne eller ilægge afstandsskiver mellem de to remskivehalvdele. Herunder forøges remmens spænding ved at udtage skiver og formindskes ved at ilægge skiver.

Nye remme giver sig lidt i begyndelsen, det vil sige, at man må kontrollere dem efter 500 km kørsel og om nødvendigt efterspænde dem. Spændingen ændrer sig derefter ikke mere, og yderligere justering er ikke nødvendig. Det er lige så forkert at køre med en for stram som med en for slap ventilatorrem.

Selv om ventilatorremmens levetid er lang, bør man altid have en ekstra ventilatorrem i vognen.

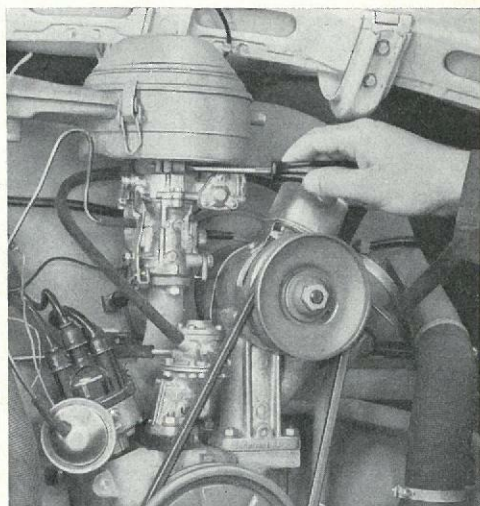
## Kontrol af luftfilter

Oliebadsluftfilteret skal kontrolleres for hver 10000 km.

Støvmængden i den af motoren ind sugede luft fastholdes af filterindsatsen i luftfilterets overdel og skylles ud under kørslen af den olie, der befinder sig i underdelen. Med tiden danner der sig derfor et slamlag på bunden af underdelen. Konstateres det, at der over dette slamlag kun er 4–5 mm tyndtflydende olie, skal underdelen renses omhyggeligt og fyldes med frisk olie. Det er ikke nødvendigt at rense overdelen. Kun hvis filterindsatsen er så snavset på grund af for sen rensning eller oliemangel, at lufthullerne på undersiden allerede er til dels angrebet, kan dette støvlag bedst fjernes med en træspån.

En snavset filterindsats nedsætter ikke alene motorens ydelse, men kan også forårsage for tidligt slid af motoren. I tilfælde, hvor vognen skal køres på meget støvede veje, anbefales det, at kontrollere filteret tilsvarende hyppigt.

Kontroller også hver gang varmluftspældets letgængelighed. Dette spjæld regulerer afhængigt af motorens omdrejningstal adgangen af varm ind sugningsluft til karburatoren.



## Rensning af luftfilteret

Slangen for udluftning af krumtaphus trækkes af luftfilteret.

Slangen for varm luft trækkes af luftfilterets ind sugningsstuds.

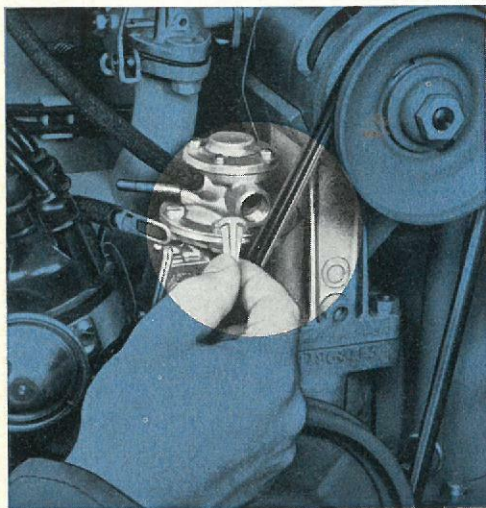
Luftfilterets spændskruer løsnes.

Luftfilteret tages af karburatoren og adskilles. Overdelen må aldrig lægges med filterindsatsen opad.

Filterets underdel renses omhyggeligt og fyldes med 0,25 liter ny motorolie SAE 20.

Ved montering af filteret påses det, at der overalt er samme afstand mellem fordybningen i filterunderdelen og huset for startautomatik.





### Rensning af benzinpumpens filter

Benzinpumpens filter holder benzinen fri for snavs og vand. Filteret skal renses med de foreskrevne mellemrum.

Sugeslangen trækkes af benzinpumpen og lukkes.

Bolten skrues ud og filteret tages ud og renses omhyggeligt i rensebenzin.

Glem ikke ved montering af filteret at ilægge pakningen for dækslet.

### Tændingsindstilling

Når vi på dette sted giver anvisning på indstilling af tændingen, sker det kun, fordi det har vist sig, at ukendskab eller misforståelser med hensyn til den forskriftsmæssige indstilling forårsager manglende ydelse, stort benzinforbrug og medfører alvorlige skader på motoren. Tændingstidspunktet må ikke vilkårligt flyttes frem, heller ikke ved anvendelse af superbensin. En ændring af tændingstidspunktet er ikke blot formålsløs, men kan — som sagt — påføre motoren skader.

Før tændingstidspunktet indstilles, skal platinafstanden kontrolleres. Afstanden andrager 0,4 mm, når kontakterne er helt åbne. Tændingstidspunktet indstilles på  $7,5^\circ$  før top.

Tændingen skal udelukkende indstilles ved kold eller lidt varm motor.

### Rensning af platiner

På platinerne forekommer der i tidens løb en vis materialevandring. Denne viser sig som små forhøjninger og fordybninger på kontaktfladerne og fører almindeligvis ikke til tændingsforstyrrelser.

Det er derimod vigtigt, at kontakterne altid er rene og fri for olie eller fedt. Rensningen foretages bedst med en papstrimmel, der trækkes igennem platinerne under et let tryk på kontaktarmen. Platiner, der er stærkt brændte, skal fornyes.

## Smøring af strømfordeler

Platinernes glidestykke i strømfordeleren skal altid være forsynet med noget lithiumfedt, som smører fordelerakslens knast. For hver 10.000 km skal det undersøges, om dette sted er rent og trænger til nyt fedt. Hertil må man kun anvende ganske lidt fedt, som ikke må komme i nærheden af platinerne, da der derved kan opstå fejl ved tændingen.

## Indstilling af platiner

Aftag fordelerdæksel og rotor.

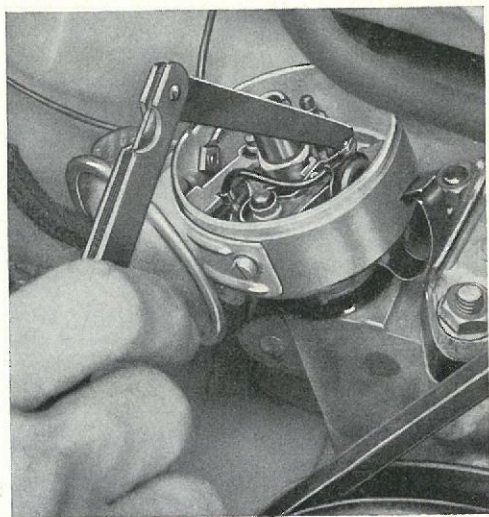
Drej motoren ved dynamoen, indtil fordelerakslens knast åbner afbryderarmen helt.

Løsn afbryderarmens fastspændingsskrue.

Sæt en skruetrækker mellem to tappe på kontaktpladen og platinkontaktens slids, og indstil platinafstanden på 0,4 mm.

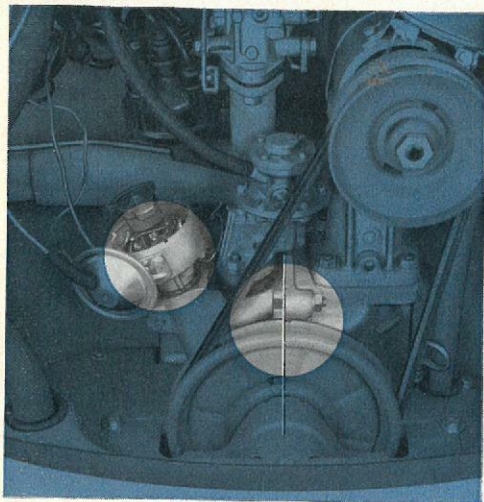
Spænd fastspændingsskruen og sæt rotoren på.

Efter at platinerne er indstillede, skal tændingstidspunktet under alle omstændigheder efterjusteres.





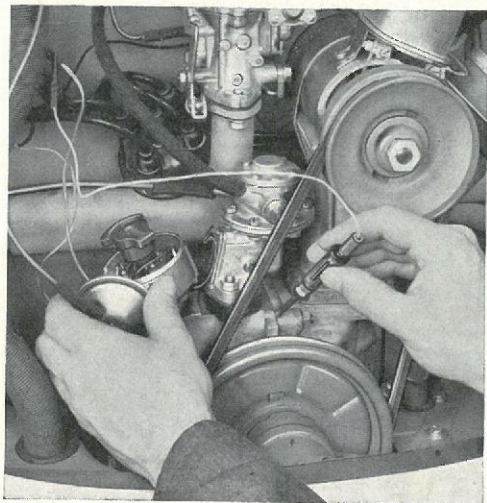
## Indstilling af tændingstidspunkt



Drej motoren så meget højre om ved hjælp af dynamoen, at det venstre mærke på remskiven flugter med krumtaphusets samlingsfuge, og rotoren peger på mærket for tænding på cylinder 1 på kanten af fordelerhuset.

Løsn klemeskruen på fordelerens holder.

En 6 V prøvelampe tilsluttes med den ene pol på klemme 1 på tændspolen og den anden til stel.



Tilslut tændingen.

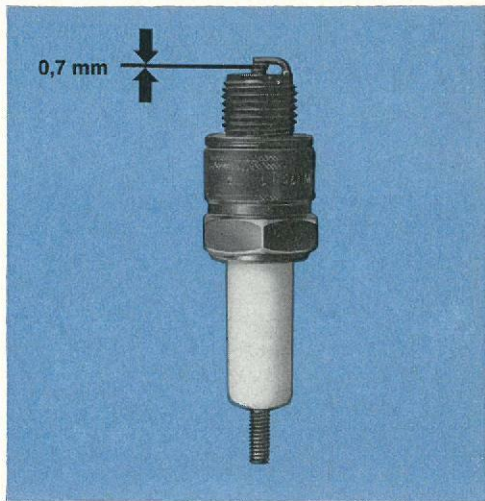
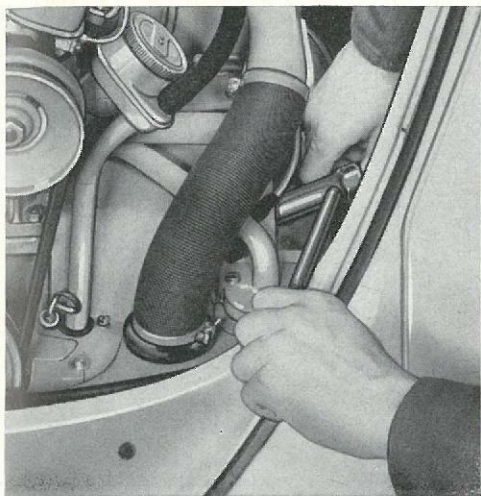
Drej strømfordeleren med uret, indtil platin-kontakterne er lukkede, drej derefter langsomt i den modsatte retning, indtil platinerne begynder at åbne sig, og prøvelampen lyser.

Spænd klemeskruen på fordelerens holder.

Sæt strømfordelerdækslet på.

Tændingstidspunktet er rigtigt indstillet, når prøvelampen lyser i det øjeblik remskivens venstre mærke flugter med krumtaphusets samlingsfuge, når motoren drejes langsomt i sin normale omdrejningsretning. Forinden skal motoren dog drejes mindst en kvart omdrejning tilbage for at udligne spillerummet i fordelerdrevet.

## Tændrørskontrol



Tændrørens — eller rettere sagt elektrodernes og porcelænets — udseende fortæller Dem om motorens indstilling og tilstand:

- lysebrun — god karburatorindstilling og korrekt arbejdende tændrør
- sort — blandingen for fed
- lysegrå — blandingen for mager
- fedtet — tændrøret svigter eller utætte stempelringe

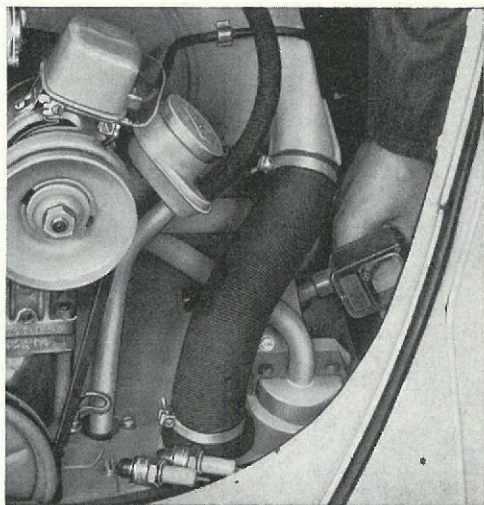
Tændrørene har en gennemsnitlig levetid på ca. 15 000 km og skal derfor udskiftes rettidigt.

For at undgå tændingsforstyrrelser er det nødvendigt, at tændrørene udskrues for hver 10 000 km og kontrolleres. Forbrændingsrester lader sig let fjerne fra porcelæn og elektroder med en tændrørsbørste og en træpind. Tændrørene skal også være tørre og rene udvendig for at undgå kortslutninger og krybestømme. Elektrodeafstanden kan indstilles efter behov ved at bøje stelelektroden. Afstanden skal andrage 0,7 mm.

Påse at tætningsringen er anbragt på tændrøret, når dette iskrues. Spænd tændrørene fast, men ikke for stramt!



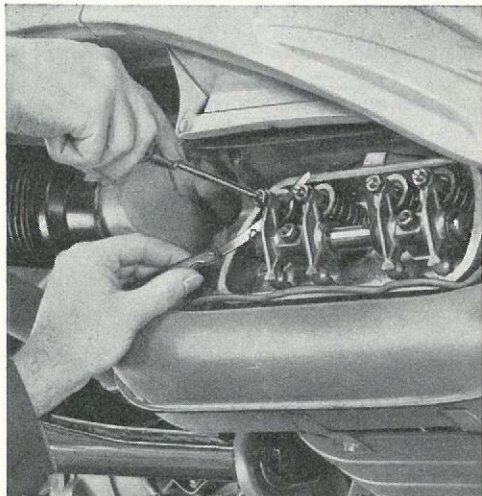
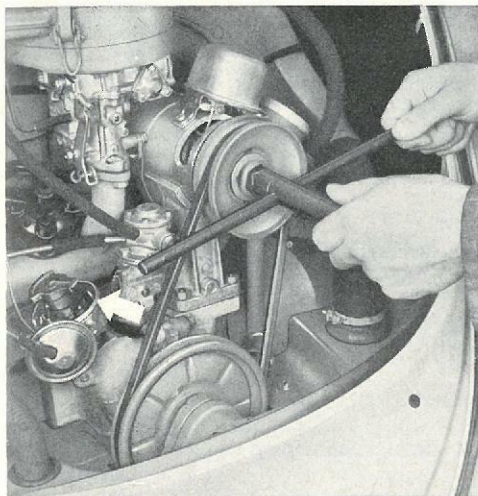
## Kontrol af kompressionstryk



Kompressionstrykket måles ved driftsvarm motor i hver cylinders tændrørsåbning. For at kontrollere kompressionstrykket skal alle fire tændrør være skruet ud. Motoren drejes derefter så længe rundt med starteren ved helt nedtrådt speederpedal, at afmærkningen ikke mere ændrer sig mærkbart.

Kompressionstrykket skal mindst andrage 6,5 ato. Det er vigtigt, at der kun benyttes pålidelige trykmålere, og at trykmåleren passer nøjagtigt i tændrørsåbningen.

## Indstilling af ventiler



Ventilerne må kun indstilles ved kold eller lidt varm motor. Spillerummet skal ved indsugnings- og udstødningsventilerne andrage 0,10 mm.

Under indstillingen skal begge ventiler være lukkede, d. v. s. stemplet i den pågældende cylinder skal stå i sin øverste stilling. De forskellige cylindres numre er præget på motorens afskærmningsplader. Indstillingen sker i rækkefølgen 1., 2., 3. og 4. cylinder.

Aftag fordelerdækslet.

Drej motoren ved hjælp af dynamoen, indtil fordelerratoren står ud for tændingsmærket for cylinder 1 på kanten af fordelarhuset.

Åftag topstykkedæksel.

Løsn indstillingskruens kontramøtrik for ventilerne for cylinder 1.

Indstil ventilafstanden med et søgerblad.

Fasthold indstillingskruerne og spænd kontramøtrikkerne.

Ved indstilling af ventilerne for cylinder 2., 3., og 4. drejes motoren **venstre om**, indtil rotoren ved hver indstilling er drejet 90°.



## Indstilling af karburator

Enhver karburator er kontrolleret på fabriken og indstillet til almindelige benzinkvaliteter. Kontrol og indstilling af karburatoren og dennes automatiske choker samt reparationer på accelerationspumpen kræver specielt kendskab og erfaring. De bør derfor ubetinget overlade disse arbejder til et VW værksted. En ændring af indstillingen ved udskiftning af dyser med andre størrelser end de foreskrevne er under normale forhold kun skadelig og bør undgås.

Kun tomgangsindstillingen kræver i visse tilfælde en efterregulering i tidens løb. Indstillingen skal ske ved driftsvarm motor. Yderligere skal det iagttages, at tomgangshastighedsskruen ikke griber ind i tandsegmentets trin.

Motoren indstilles med tomgangshastighedsskruen til det normale tomgangsomdrejningstal (ca. 550 o/m) (1).

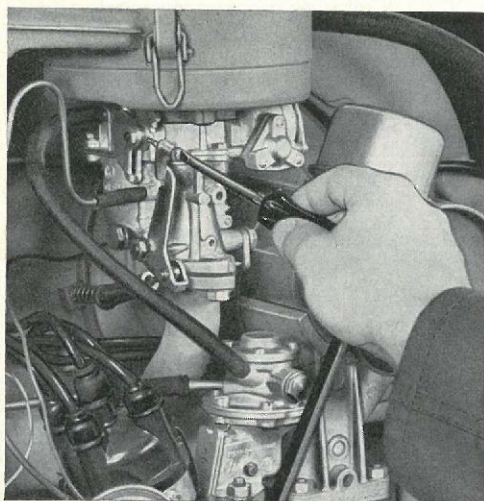
Drej tomgangsblendingsskruen så meget mod højre, at tomgangsomdrejningstallet formindskes. Drej derefter  $\frac{1}{8}$  til  $\frac{1}{4}$  omdrejning mod venstre (2).

Efterjuster tomgangsomdrejningstallet på indstillingskruen (1).

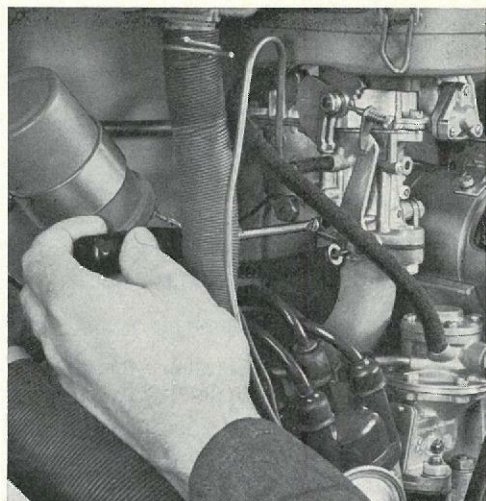
Indstillingen er rigtig, når motoren ikke går i stå ved pludselig åbning og lukning af gasspjældet.

En ujævn tomgang kan også være en følge af beskadigede pakninger, en ikke fastspændt flange for indsugningør, forkert indstillet tænding eller utætte ventiler.

1



2



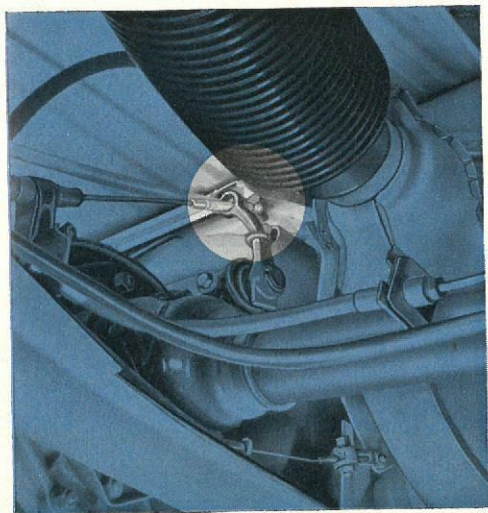
## Kontrol af koblingsfrigang

Et let gearskifte og fuldstændig overførelse af motorydelsen til gearkasse og bagaksel er kun mulig ved forskriftsmæssigt indstillet kobling.

Målt ved koblingspedalens øverste ende skal koblingsfrigangen andrage 10 til 20 mm (a). Den indstilles med en fløj møtrik på koblingskablets endestykke. Herunder skal man altid passe på, at de to tappe på fløj møtrikken griber ind i de tilsvarende hak i koblingsarmen.

Efter indstillingen trædes koblingspedalen i bund flere gange, og frigangen kontrolleres igen.

Lejestedet mellem udrykkerarm og indstillingsmøtrik skal altid være smurt med universalfedt.



## Tillæg Instruktionsbog VW 1200/1300 og VW Transporter

Udgave august 1965

Karburatoren på Deres Volkswagen skal have forvarmet indsugningsluft ved temperaturer under  $+10^{\circ}\text{C}$ . Herved opnår man også et gunstigt benzinforgbrug i den mere kølige årstid og undgår den tilslusning af karburatoren, som undertiden forekommer ved stor fugtighed i luften.

Det vægtbelastede spjæld i oliebadsluftfilterets indsugningsstuds skal derfor være frit bevægeligt om vinteren og i overgangsperioderne. Dersom udendørstemperaturen for en overvejende del ligger over  $+10^{\circ}\text{C}$ , skal spjældet sættes fast. Dette gøres ved at klemme armen ind under indsugningsstudsens pladekant.





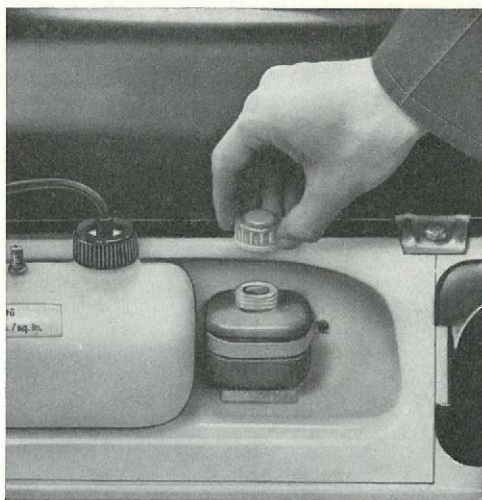
## Kontrol og justering af bremseser

Spillerummet mellem bremsebakke og bremsetromle bliver større i tidens løb på grund af naturligt slid på belægningerne. Hvis bremsepedalens vandring bliver for stor, inden bremsebakkerne aktiveres, skal bremsebakkerne justeres eller forsynes med ny belægning.

Sliddet på belægningerne skal undersøges igennem inspektionshullet i bremsetromlen for hver 10 000 km. Belægningernes tykkelse må ikke underskride 2,5 mm. Kontroller derudover samtlige rør og samlinger i bremseanlægget for utætheder, ydre beskadigelser og korrosion. Beskadede bremserør skal straks udskiftes.

Hvis der er kommet luft i bremsesystemet, vil bremsepedalen lade sig trykke langt ned og samtidig fjedre. Før der foretages udluftning af bremserne, skal man undersøge, om der er tilstrækkelig bremsevæske i beholderen bag reservehjulet. Beholderen skal være trekvart fuld. Der må kun anvendes „Original-VW-bremsevæske“.

Vær forsigtig ved påfyldning! Bremsevæske angriber lakken!



mse-  
d af  
mse-  
rem-  
erne

oges  
n for  
må  
over  
gget  
orro-  
ud-

c, vil  
og  
ning  
er er  
bag  
vart  
rem-

eske

### Justering af fodbremsen

Bremsebakkerne indstilles individuelt på alle 4 hjul. Før og efter justeringen skal bremsepedalen trædes een gang kraftigt i bund, således at bremsebakkerne centrerer sig. Ved justering af bremserne på baghjulene skal håndbremsen være udløst.

Træk hjulkapslen af.

Løft hjulet og drej det, indtil indstillingsåbningen i bremsetromlen er ud for den ene af de to justeringsmøtrikker.

Drej møtrikken med en skruetrækker i pilret-

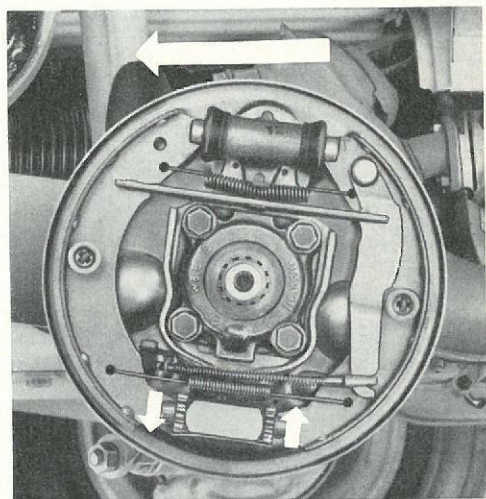
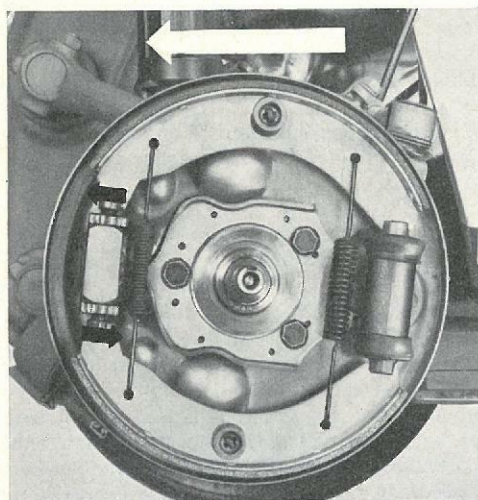
ningen, indtil bremsebelægningen berører bremsetromlen.

Gentag fremgangsmåden på den anden justeringsmøtrik. Man skal være opmærksom på, at de to justeringsmøtrikker i eet hjul drejes modsat hinanden.

Drej begge justeringsmøtrikker ca. 3-4 takker tilbage, indtil hjulet løber frit.

Sæt hjulkapslen på, og kontroller at den sidder fast.

Justeringen på de andre hjul sker på samme måde.





## Udluftning af bremseser

Ved udluftning af bremseser begynder man altid med det hjul, der er længst væk fra hovedbremsecylinderen. For en vogn med venstre styling er rækkefølgen altså: højre og venstre baghjul, derefter højre og til sidst det venstre forhjul.

Fjern gummikappen på udluftningsventilen og sæt udluftningsslangen på.

Læg den frie ende af udluftningsslangen ned i en glasskål, der er halvt fyldt med bremsevæske. Udluftningsslangens munding bør anbringes så højt som muligt.

Derefter løsnes udluftningsskruen en halv til en hel omdrejning med en fastnøgle 7 mm.

Træd bremsepedalen ned og lad den gå langsomt tilbage, indtil der ikke mere kommer luftblærer ud af slangen.

Til sidst trædes bremsepedalen i bund og fastholdes der, medens udluftningsskruen spændes.

Derefter aftages udluftningsslangen, og gummikappen sættes på.

Udluftningen ved de andre hjul foregår på samme måde, man bør dog iagttage, at der under alle omstændigheder er tilstrækkelig bremsevæske i væskebeholderen, så der ikke på det sted suges luft ind. Når alle hjulene er udluftede, skal bremsevæskestanden endnu engang kontrolleres og om nødvendigt korrigeres.



## Justering af håndbremsen

Håndbremsen justeres ved håndbremsestangen: Justeringsmøtrikkerne er tilgængelige ved hjælp af slidser på siden af afdækningen.

Begge baghjul løftes.

Begge justeringsmøtrikker løsnes og spændes så meget, at baghjulene lige kan løbe uhindret rundt, når håndbremsen er løsnet.

Træk håndbremsen an. Når håndbremsen er trukket an til 4. tand, må hjulene ikke mere kunne drejes med hånden. Udligningsarmen under indstillingsmøtrikkerne skal ligge vandret, når håndbremsen er trukket an.

Justeringsmøtrikkerne sikres igen omhyggeligt.

## Forhjulenes styrt og spidsning

kan kun kontrolleres rigtigt på et værksted. Ved tom vogn skal styrtet andrage  $30' \pm 15'$ , spidsningen 2 til 4,5 mm. Utilladelige afvigelser fra disse værdier indvirker ugunstigt på vognens køreegenskaber og på dæksliddet.

## Styretøjet

må ikke udvise noget utilladeligt spillerum, når hjulene står i ligeudstilling. På den anden side skal forhjulene af sig selv gå tilbage i ligeudstilling efter gennemkørsel af en kurve.

Ved kontrol bevæger De rattet let frem og tilbage, til der mærkes modstand. Styretøjet er korrekt indstillet, når der målt på rattets omkreds ikke er mere end 25 mm spillerum.

Justeringsarbejder på styretøjer kræver ikke alene specialværktøjer, men også stor erfaring og bør udelukkende overlades til et VW værksted.



### **Kontrol af batteri**

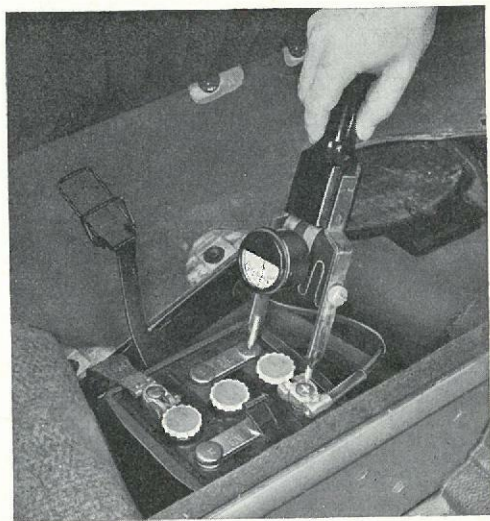
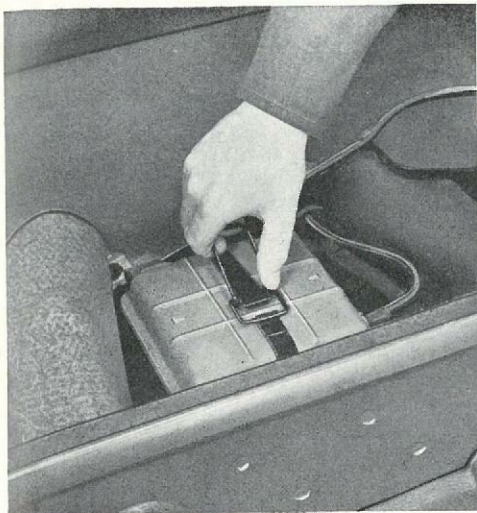
Vognens start afhænger ikke mindst af batteriets tilstand. Batteriet skal derfor regelmæssigt kontrolleres og passes omhyggeligt. Batteriets dæksel aftages, efter at bagsædet er løftet, og patentlåsen for spændebåndet udløst.

Syren skal altid stå lidt over batteriets plader. Væsken skal altid stå nøjagtigt ud for afmærkningen. Alt afhængigt af batteriets fabrikat skal syrestanden dække bunden i indsatsen eller broen over pladerne. Ved for lav syrestand skal der efterfyldes med destilleret vand. Der skal kun påfyldes syre, hvis der er løbet noget ud. Hvis væskestanden er for høj, kan syren løbe over og forårsage skader.

Vær derfor forsigtig ved påfyldning!

Batte-  
mæs-  
Bat-  
et er  
dløst.

ader.  
r af-  
abri-  
dsat-  
syre-  
rand.  
øbet  
kan



Som yderligere kontrol af batteriet anvender man en celleprøver, d. v. s. et voltmeter med parallelt forbundet belastningsmodstand. En celledens spænding må under målingen – 10 til 15 sekunder – ikke synke ned under 1,6 volt, ellers er cellen afladet eller defekt. Den normale spænding andrager 2 volt.

Polhovederne skal renses med en ren klud eller, hvis der har dannet sig megen korrosion, med en polrensers. Polhoveder og kabelsko fedtes godt ind med polbeskyttende fedt. Sørg for en god fast og metallisk blank stelforbindelse til karosseriet.

Syrens vægtfylde kan måles med et aræometer. Ved forøget opladning af batteriet stiger syrens specifikke vægt. Samtidig stiger også syremålerens svømmer. På en skala kan syrens vægtfylde aflæses i baumégrader, eller dens vægtfylde kan aflæses direkte.

Batteri opladet	32° Bé = vægtfylde 1,285
Batteri halvt opladet	27° Bé = vægtfylde 1,230
Batteri afladet	18° Bé = vægtfylde 1,142

Hvis Deres vogn i længere tid står ubenyttet, bør De overlade til et værksted at vedligeholde batteriet. Et ubenyttet batteri aflader sig selv i tidens løb. Der kan derved opstå varige skader på pladerne, hvis batteriet ikke rettidigt kontrolleres og oplades ca. en gang om måneden.

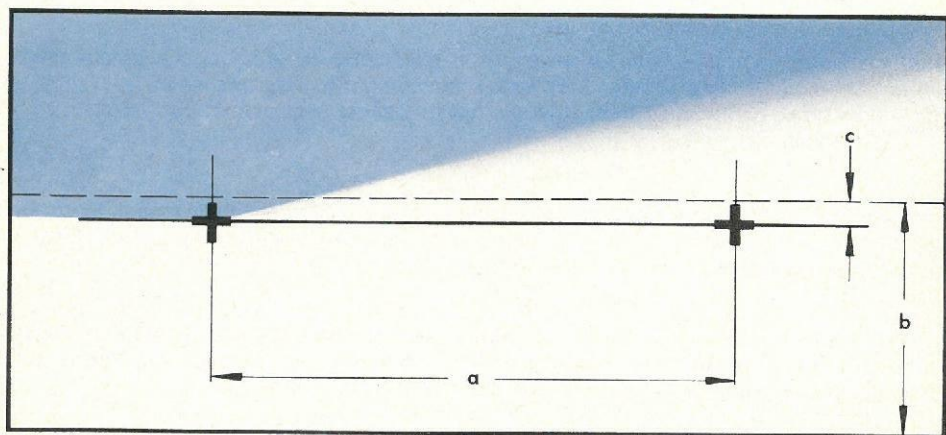


### Indstilling af forlygterne

Hvis man ikke har et specielt aggregat til lygteindstilling, følges nedenstående anvisning:

Vognen placeres på en plan flade 5 m fra en lodret væg. Dækkene skal have det foreskrevne lufttryk. Et af bagsæderne skal være belastet med 1 person eller 70 kg.

Tegn to kryds og en indstillingslinie på væggen i henhold til måleangivelserne på skitsen. Vognens længdeakse skal være vinkelret på væggen og træffe denne midt imellem de to kryds.



a – 1004

b – Højde fra jorden til forlygternes midtpunkt

c – 50 mm (ved en afstand på 5 m fra indstillingstavlen)

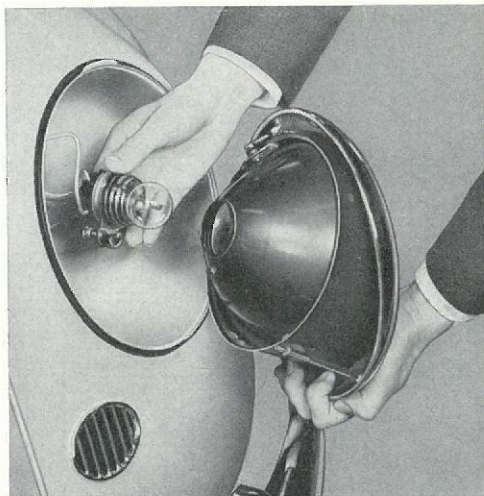


Forlygterne indstilles enkeltvis ved hjælp af de to skruer i lygtekransen, og indstillingen sker ved nedblændet lys. Den modsatte lygte skal herunder tildækkes.

A – Sideindstilling

B – Højdeindstilling

Forlygterne er korrekt indstillet, når den lysmørke grænse følger indstillingslinien til venstre for indstillingskrydset og nøjagtigt midt i krydset beskriver et knæk skråt opefter.



### Udskiftning af forlygtepære

Kærvskruen i midten under lygtekransen udtages. Reflektoren løftes ud.

Beskyttelseskappen drejes venstre om, og pæren tages ud af reflektoren.

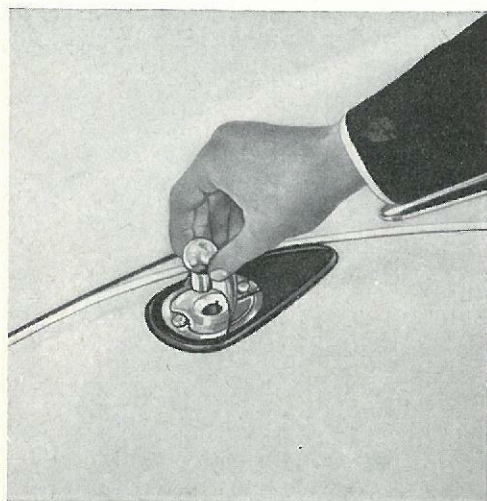
Træk fatningen af pæresoklen og udskift pæren.

Undgå ved monteringen at tage på pæren med den bare hånd, men anvend en ren blød klud, en papirserviet eller lignende. Pærefatningens tap skal gribe ind i reflektorens tilsvarende udsnit.

Sæt beskyttelseskappen på således, at kontaktpladen ligger an mod parkeringspærens sokkel.

Kontroller forlygternes indstilling.



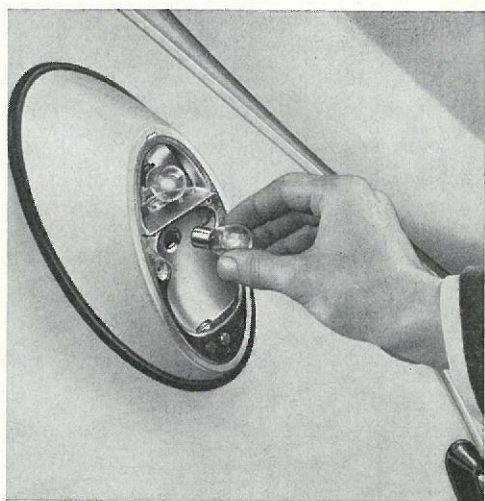


### **Udskiftning af forreste blinklyspære.**

Udskru philipsskruen, løft blinklygtens hus og glas af.

Udskift pæren.

Påse ved monteringen, at pakningen sidder rigtigt.



### **Udskiftning af stop-, blink- eller baglygtepære**

Skru to philipsskruer ud.

Aftag lygteglasset.

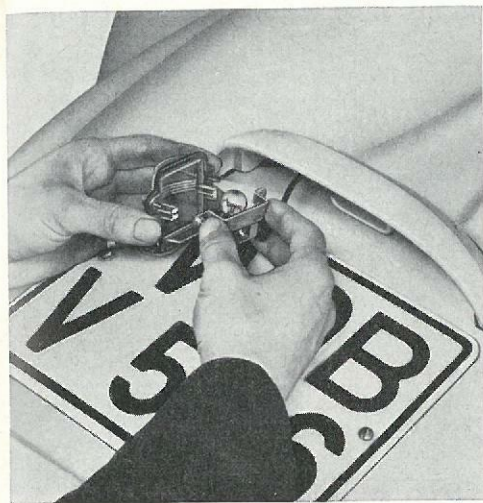
Udskift den defekte pære.

Anbringelse af pærerne:

Foroven – stop- og baglygtepære

Forneden – blinklygtepære

Ved isætning af stop- og baglygtepære skal holdestiften, der ligger nærmest glaskolben vende nedad. Spænd philipsskruerne for glasindsatsen ensartet og ikke for stramt.



### Udskiftning af nummerpladelygtens pære.

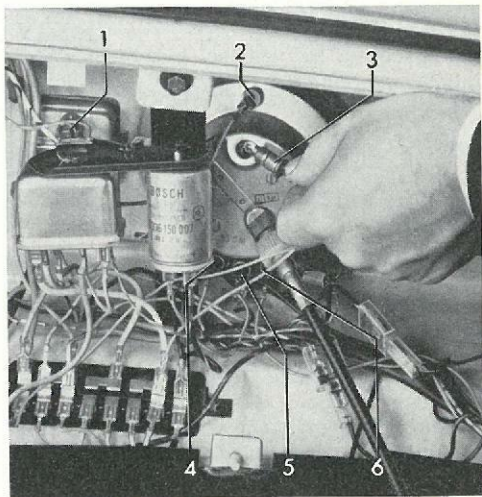
Luk bagklappen op.

Skru de to skruer i henholdsvis venstre og højre side af lytglasets ud og aftag lytglas med pærefatning.

Træk fatningen ud af lytglasets.

Udskift pæren.

Vær ved monteringen opmærksom på, at gummimuffen for kabelføringen sidder korrekt.



### Udskiftning af kontrollampepærerne.

Adgangen til kontrollamperne for olietryk, dynamo, blinklys, fjernlys og belysningslamperne for speedometeret bliver fri ved at åbne front-hjelmen og tage afdækningen på bagsiden af instrumentbrættet ned. Kontrollampefatningerne kan let tages ud af rørholderne.

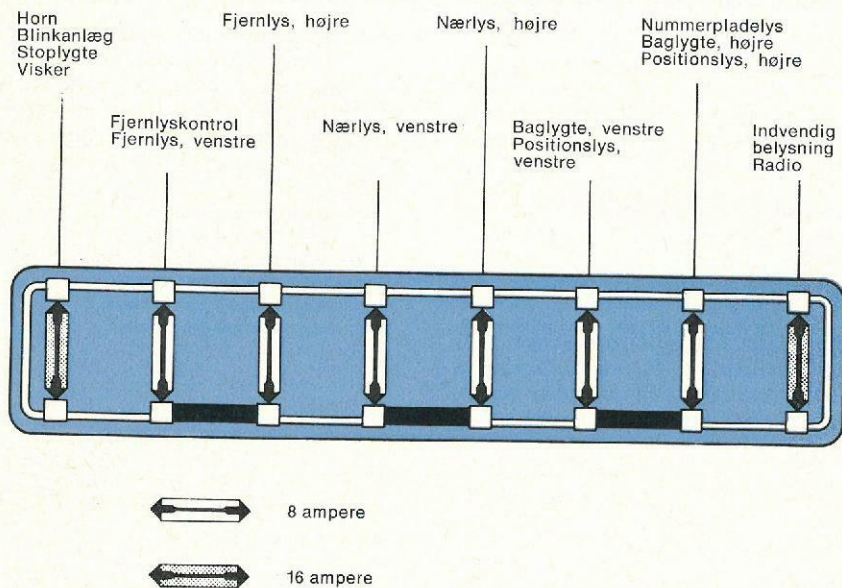
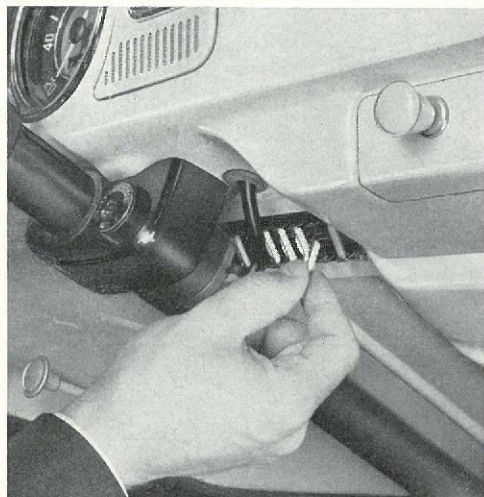
- 1 – pære for benziner
- 2 – pære for speedometeret
- 3 – kontrollampe for fjernlyset
- 4 – kontrollampe for olietryk
- 5 – kontrollampe for blinklys
- 6 – kontrollampe for dynamo



## Udskiftning af sikringer.

Sikringsdåsen, hvis dæksel er gennemsigtigt, findes under instrumentbrættet ved siden af ratrøret.

Når en sikring brænder igennem, er det ikke nok at udskifte den, man må undersøge, hvad årsagen til kortslutningen eller overbelastningen har været. Sikringer, der er repareret med stanniol eller ståltråd, må under ingen omstændigheder benyttes, da man derved risikerer, at der opstår alvorligere skader andre steder i det elektriske anlæg. Det kan anbefales altid at medføre nogle ekstra sikringer d. v. s. 16 amp. sikringer til visker, stoplys, blinkrelæ og horn og 8 amp. sikringer til alle øvrige strømforbrugere.



## Indstilling af dørlås

Dørlåsene på VW behøver ikke justeres regelmæssigt. I det tilfælde at en dør undtagelsesvis klemmer eller klapper, kan den bevægelige kile indstilles.

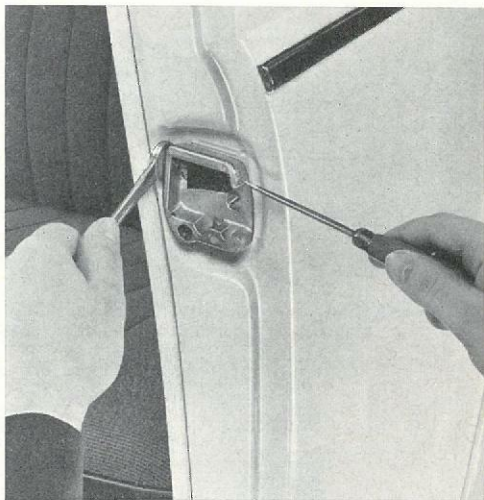
Tre skruer til låsepladen kontrolleres for fastspænding. Såfremt nødvendigt, spændes disse fast. Låsepladen må indstilles således, at dør og sidedele i højden og til siden ligger i flugt med hinanden. Låsehuset på døren skal passe ind i låsepladen på karosseriet med samme afstand foroven og forned.

Indstillingsskruen holdes med en skruetrækker og kontramøtrikken løsnes ved hjælp af en 11 mm fastnøgle.

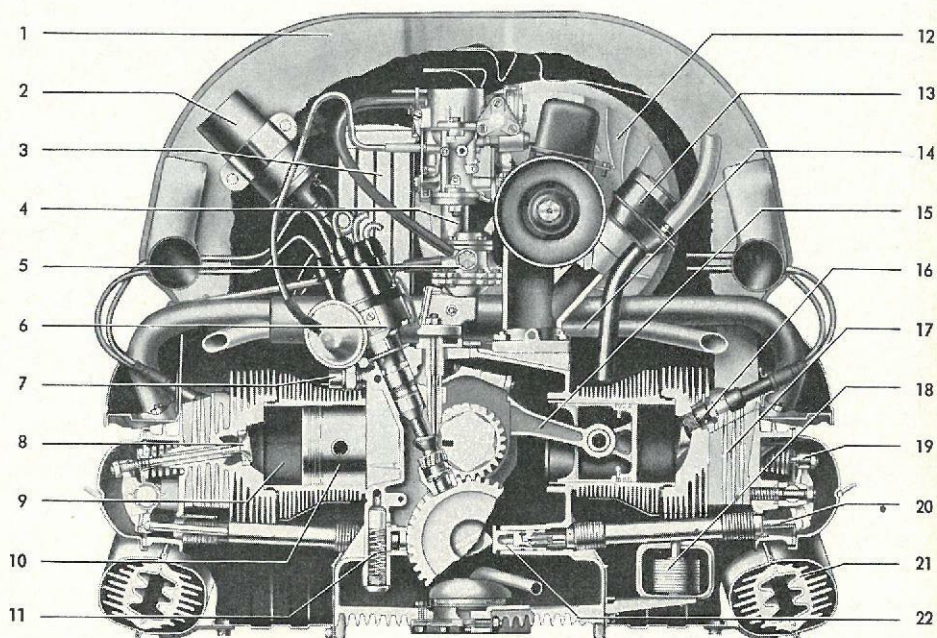
Indstillingsskruen drejes ved hjælp af skruetrækkeren til venstre, når døren klapper og til højre, når døren klemmer. Som regel er det tilstrækkeligt med  $\frac{1}{4}$  eller  $\frac{1}{2}$  omgang for at bringe kilen på dens rette plads.

Låsen er rigtigt indstillet, når døren ved hjælp af det indvendige håndtag åbnes med følelig modstand. Er modstanden derimod for stor eller springer døren op igen, må anslaget stilles lidt tilbage. Stilleskruen drejes i så fald til højre.

Stilleskruen holdes efter indstillingen af anslaget fast med skruetrækkeren, og kontramøtrikken spændes.



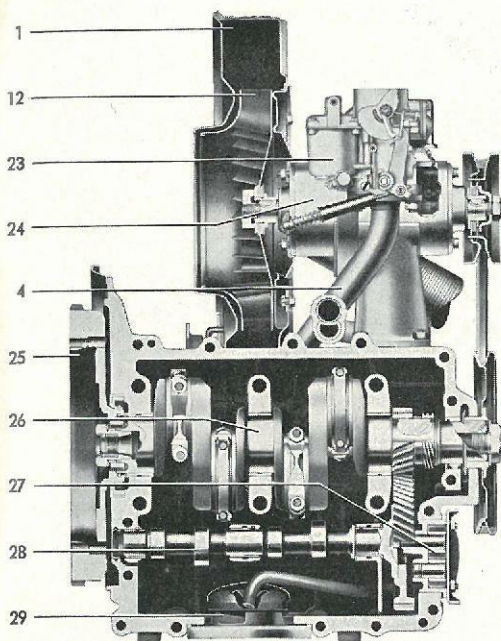




## Konstruktionsdata

### Motor

Motoren er anbragt bag i vognen og er ved hjælp af fire bolte fastspændt til gearkassen, som hviler i gummilejer. Krumtaphuset er af letmetal. Cylinderne ligger to og to overfor hinanden, og hvert par har et fælles topstykke af letmetal. Ventilerne er anbragt som topventiler i topstykkerne og aktiveres af knastakslen ved hjælp af ventilløftere, stødstænger og vippearmer. Den korte krumtapaksel, hvis lejesteder er hærdede, er anbragt i fire lejer og driver knastakslen rundt ved hjælp af et takhjul med skråtskærne tænder. Plejlstængerne er monteret på krumtapakslen med lejepander af blybrønze. Stemplerne er fremstillet af letmetal og har stålindlæg.



- 1 – Blæserhus
- 2 – Tændspole
- 3 – Oliekøler
- 4 – Indsugningsrør
- 5 – Benzinpumpe
- 6 – Strømfordeler
- 7 – Olietryksskontakt
- 8 – Ventil
- 9 – Cylinder
- 10 – Stempel
- 11 – Oliereduktionsventil
- 12 – Blæserhjul
- 13 – Oliepåfyldning med ånderør
- 14 – Forvarmerør
- 15 – Plejlstang
- 16 – Tændrør
- 17 – Topstykke
- 18 – Termostat
- 19 – Vippearms
- 20 – Stødstang
- 21 – Varmelegeme
- 22 – Ventilløfter
- 23 – Karburator
- 24 – Dynamo
- 25 – Svingsjul
- 26 – Krumtapaksel
- 27 – Oliepumpe
- 28 – Knastaksel
- 29 – Oliesi

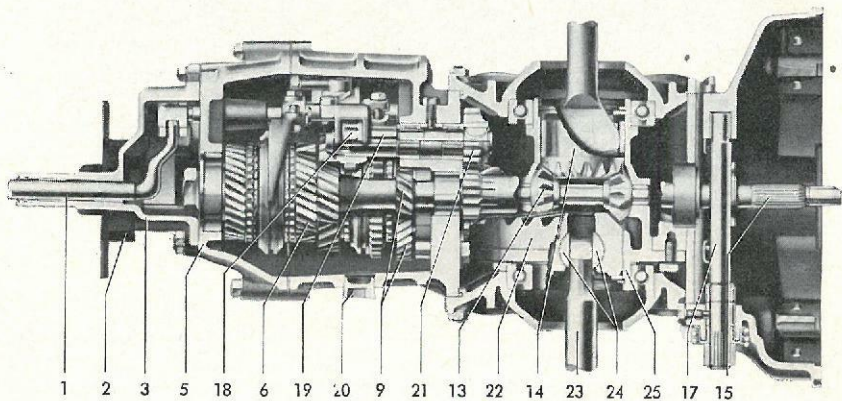
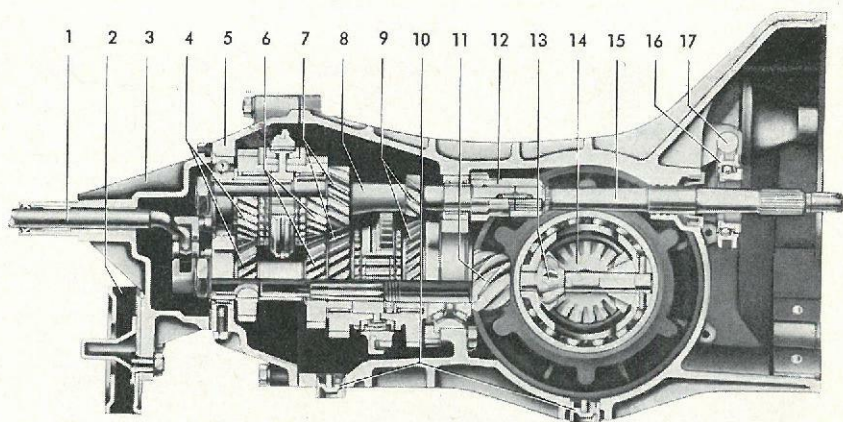
En faldstrømskarburator med automatisk startanordning og med accelerationspumpe sørger for benzin-luftblandingen.

Motoren er forsynet med batteritænding. Strømfordeleren styres ved hjælp af vakuüm. Dynamoen drives af en kilerem. For at kunne spænde kileremmen er remskiven på dynamoen indstillelig.

Tryksmøringens oliepumpe drives af knastakslen og suger olien op fra krumtaphuset gennem en si, hvorefter olien, efter at have passeret en oliekoeler, når ud til smørestederne. Når olien er kold og derfor tyktflydende, er det ved hjælp af en overtrykssventil muligt at opnå direkte smøring af motoren uden om oliekoeleren.

Luftkølingen sker ved en køleluftblæser på dynamoakslen. Blæseren suger luften ind gennem en åbning i blæserhuset og fører luften forbi de stærkt ribbede cylindre. En regulering af køleluftmængden ved hjælp af termostat sikrer motoren en jævn driftstemperatur.





- 1 – Vælgerarm
- 2 – Gummiophæng
- 3 – Skiftehus
- 4 – 4. gearhjul
- 5 – Endedæksel
- 6 – 3. gearhjul
- 7 – 2. gearhjul
- 8 – Hovedgearaksel, forreste
- 9 – 1. gearhjul
- 10 – Olieaftapningsskruer
- 11 – Spidshjul
- 12 – Baggearhjul
- 13 – Stjernehjul

- 14 – Planethjul
- 15 – Hovedgearaksel, bageste
- 16 – Koblingsudrykkerleje
- 17 – Koblingsudrykkeraksel
- 18 – Skiftehjul for baggear
- 19 – Baggearaksel
- 20 – Oliepåfyldningsprop
- 21 – Drivhjul for baggear
- 22 – Kronhjul
- 23 – Bagaksel
- 24 – Glidesten
- 25 – Differentialehus

## **Chassiset.**

Chassiset til Deres VW er af presset stålplade. Det elektrisk svejsede rammerør er bagtil gaffelformet for at give plads til motoren og gearkassen. Gennem rammerøret går:

gearskiftestang, benzinnør og i føringsrør kabler for håndbremse, kobling, luftspjæld og varmeanlæg.

Forakslen er skruet på rammehovedet og består af 2 rør med gennemgående, tværliggende blad-fjederstænger. Herpå er bæreamene for forhjulene fastgjort. Forhjulene er enkelt affjedret. På de nederste bæreamer er der monteret en stabilisator.

Styrehuset, udformet som rullestyring, styrer forhjulene via de delte forbindelsesstænger. En styretøjsdæmper sikrer rolig styring.

Bagakslen er udformet som pendulaksel. Baghjulene er enkelt affjedret ved hjælp af indstillelige torsionsstænger.

Dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere for og bag dæmper effektivt eftersvingningerne fra vognens affjedring.

## **Gearkasse og bagaksel**

Kraftoverføringen fra motoren til gearkassen sker ved en tør enkeltpladet kobling. I gearkassen er de fire fremadgående gear og bakgearet sammenbygget med differentialet.

Alle fremadgående gear er spærresynkroniseret og kan derfor sættes i indgreb uden mislyd. Disse gears tandhjul er skråråbne og derfor lydsvage.

Differentialets kron- og spidshjul er spiralskårne. Bagakselne er udformet som pendulaksler med svingningspunkt i differentialet.

## **Bremser.**

Den hydrauliske fodbremse virker på alle fire hjul, håndbremsen via bremsekabler på baghjulene.

## **Karosseri**

Karosseriet, som har to døre, er af presset stålplade og elektrisk svejset. Det er skruet på chassiset. Dørruderne er til at rulle ned. I dørene er der ventilationsruder, således at der er mulighed for effektiv og trækfri udluftning af vognen. Forsæderne kan selv under kørslen let flyttes frem og tilbage.

Der findes et kuffertrum under forklappen og bag bagsæderne. Forklappens lås åbnes fra førersædet ved hjælp af et trækkabel. Benzintank og reservehjul ligger ligeledes under forklappen.

## **Varmeanlæg**

Den af køleluftblæseren ind sugede friskluft opvarmes af varmelegemer. Den opvarmede luft ledes igennem tre defrosterdysere ved frontruden, to dysere med forskydeligt spjæld i forreste fodrum og yderligere to dysere i bageste fodrum. Til regulering af varmen findes to arme på rammetunnelen til højre for førersædet.



## Tekniske Data

### Motor

Type .....	4 takts 4 cyl. boxermotor anbragt bag bagakslen
Cylinderanordning .....	To og to over for hinanden
Dimensioner	
Boring .....	77 mm
Slaglængde .....	69 mm
Volumen .....	1285 cm <sup>3</sup>
Kompression .....	7,3
Ventiler .....	Topventiler
Ventiltolerance ved kold motor .	Indsugning 0,10 mm Udstødning 0,10 mm
Maximal ydelse .....	40 hk ved 4000 o/m
Smøring .....	Tryksmøring (tandhjulspumpe) m. olie køler
Olieindhold .....	2,5 liter
Benzinforsyning .....	Mekanisk benzinpumpe
Karburator .....	Faldstrømskarburator Solex 30 PICT
Køling .....	Luftkøling med blæser, automatisk reguleret ved termostat
Batteri .....	6 volt 66 amperetimer
Starter .....	elektrisk, 6 volt, 0,5 HK
Dynamo .....	Spændingsreguleret, 6 volt, 180 watt ved 2500 o/min
Strømfordeler .....	med vakuumregulator
Tændingsrækkefølge .....	1-4-3-2
Tændingstidspunktindstilling ...	7,5° før det øverste død punkt
Knikserafstand .....	0,4 mm

Tændrør .....	14 mm gevind Bosch W 175 T 1 Beru 175/14 Champion L 87 y eller tilsvarende tændrør af andre fabrikater i henhold til tændrørs- fabrikkernes opgivelser.
Elektrodeafstand .....	0,7 mm

### Kobling

Type .....	Tør enkeltpladekobling
Koblingsfrigang ved koblingspedal .....	10–20 mm

### Gearkasse

4 fremadgående gear synkroniserede og støjsvage, 1 bakgear

Udvekslingsforhold .....	1. gear 3,80	3. gear 1,32
	2. gear 2,06	4. gear 0,89
		Bakgear 3,88

### Baghjulstræk

Kraftoverføringen sker ved hjælp af kron- og spidshjul med spiralskårne tænder.

Udveksling .....	4,375
Olieindhold i gearkassen .....	3,0 l

### Chassiset

Fjedring foran .....	2 torsionsstave
Fjedring bag .....	2 torsionsstave
Støddæmpere .....	Hydraulisk dobbeltvirkende for og bag
Styring .....	Rullestyring med delt forbindelsesstang og hydraulisk styretøjsdæmper



Ratdrejning fra side til side .....	2,6 omgang
Mindste vendediameter .....	ca. 11 m
Hjul .....	Pladehjul 4 J × 15
Dækstørrelse .....	5,60-15, slangeløs

#### Luftryk

1-2 personer .....	foran	1,1 atm. = 16 lbs.
	bagved	1,7 atm. = 24 lbs.

3-5 personer .....	foran	1,2 atm. = 17 lbs.
	bagved	1,8 atm. = 25 lbs.

Hvis vognen skal køre i længere tid på motorvej med høj hastighed, skal luftrykket foran og bagved forøges med 3 lbs.

Hjulafstand .....	2400 mm
Sporvidde .....	foran 1305 mm
	bagved 1300 mm
Sporing (ved tomvægt) .....	2 til 4,5 mm.
Styrt (ved tomvægt) .....	30' ± 15'
Fodbremse .....	4 hjuls hydraulisk
Håndbremse .....	mekanisk virkende på baghjulene

#### Mål og vægt

	Limousine	Cabriolet
Længde .....	4070 mm	4070 mm
Bredde .....	1540 mm	1540 mm
Højde .....	1500 mm	1500 mm
Mindste højde fra jorden .....	152 mm	152 mm
Tomvægt (køreklar) .....	780 kg	820 kg
Nyttelast .....	380 kg	360 kg
Tilladelig totalvægt .....	1160 kg	1180 kg
Tilladelig forakselbelastning ....	480 kg	480 kg
Tilladelig bagakselbelastning ...	700 kg	700 kg

#### Benzin og olieforbrug

Benzinforbrug efter DIN 70 030 .. ca. 8,2 l pr. 100 km

(Forbrug plus 10 % med halv nyttelast ved konstant [90 km/t] 3/4 af tophastighed på llge vej)

Benzin .....
 87 okt. (Res. F 1) |

Olieforbrug .....
 0,3 til 1,0 l pr. 1000 km |

## Kapacitet

Benzintank .....	40 l
Motor .....	2,5 l
Gearkasse og differentiale .....	2,5 l
Bremse .....	0,25 l
Oliebadsluftfilter .....	ca. 0,25 l
Beholder for rudevasker .....	ca. 1 l

## Køreydelse

Marchhastighed ..... 120 km/t

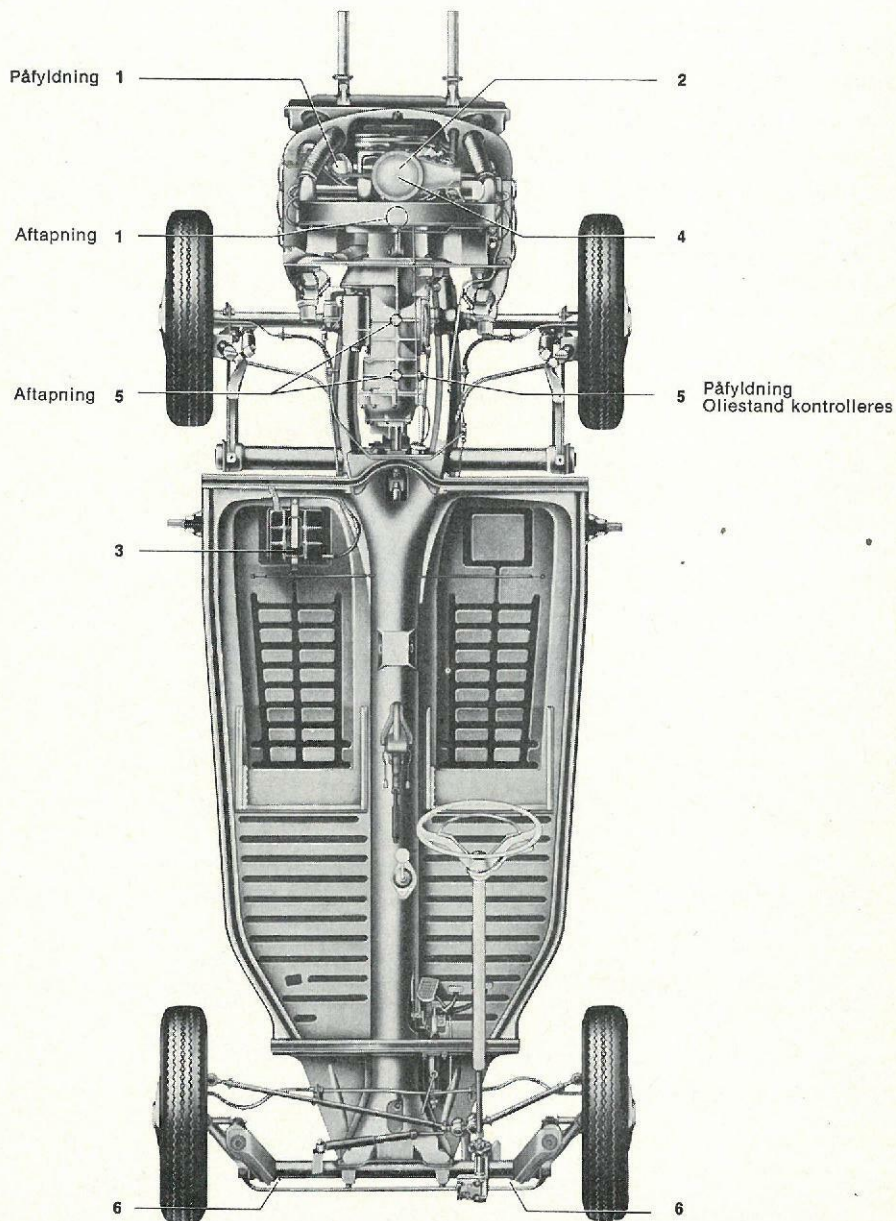
		Limousine	Cabriolet
Stigning .....	1. gear	44,5 %	42,0 %
	2. gear	23,0 %	22,0 %
	3. gear	13,5 %	13,0 %
	4. gear	8,0 %	7,5 %

## Pæretabel

Pæretabel V = volt, W = watt

Pære til	Betegnelse efter DIN 72801	res. dels nr.
Forlygter .....	A 6 V 45/40 W	N 17 705 1
Parkeringslys .....	HL 6 V 4 W	N 17 717 1
Stop- og baglygte .....	S 6 V 18/5 W	N 17 737 1
Nummerpladelys .....	G 6 V 10 W	N 17 719 1
Speedometer, benzinur og kontrolllys .....	J 6 V 1,2 W	N 17 722 1
Indvendig belysning .....	K 6 V 10 W	N 17 723 1
Blinklys, forreste og bageste ...	R 6 V 18 W	N 17 731 1





## Smøreskema

Ved km-stand		Nr.	Arbejder	Hver
500	5000			
		1	Motor: Olie skiftes, oliesien renses Kontrol for utætheder	<b>5 000 km</b>
		2	Karburatorforbindelser smøres	
		3	Batteri kontrolleres, poler renses og smøres med fedt	
			Dør og hjelmåse samt dørhængsler smøres *)	
		4	Luftfilter kontrolleres, om nødvendigt renses filterets underdel	<b>10 000 km</b>
		5	Bagtøj: Oliestand kontrolleres Kontrol for utætheder	
		6	Fortøj: smøres	
		5	Bagtøj: Olie skiftes, magnetbundpropper renses Kontrol for utætheder	<b>50 000 km</b>

\*) Senest dog hver 3. måned

## Smøremiddeltabel

Smøremiddel	Smørested	Specifikation	
		Temperatur °C	Viskositets- klasse
Motorolie (HD-olie til benzinmotorer)	Motor, Oliebadsluftfilter, karburatorforbindelser dørhængsler	over 0	SAE 30
		under 0	SAE 10 W
		under - 25	SAE 5 W
Hypoidolie	Gearkasse	hele året SAE 90 *)	
Universalfedt	Bærearne, låse til døre, motorhjul og bagagerum	Kuldebestandigt vandskyende højtryks- smørefedt	
Lithiumfedt	Forhjulsløjer, fiberklods i strømfordeler	Kuglelejerfedt	

\*) I lande med arktisk klima SAE 80 hele året

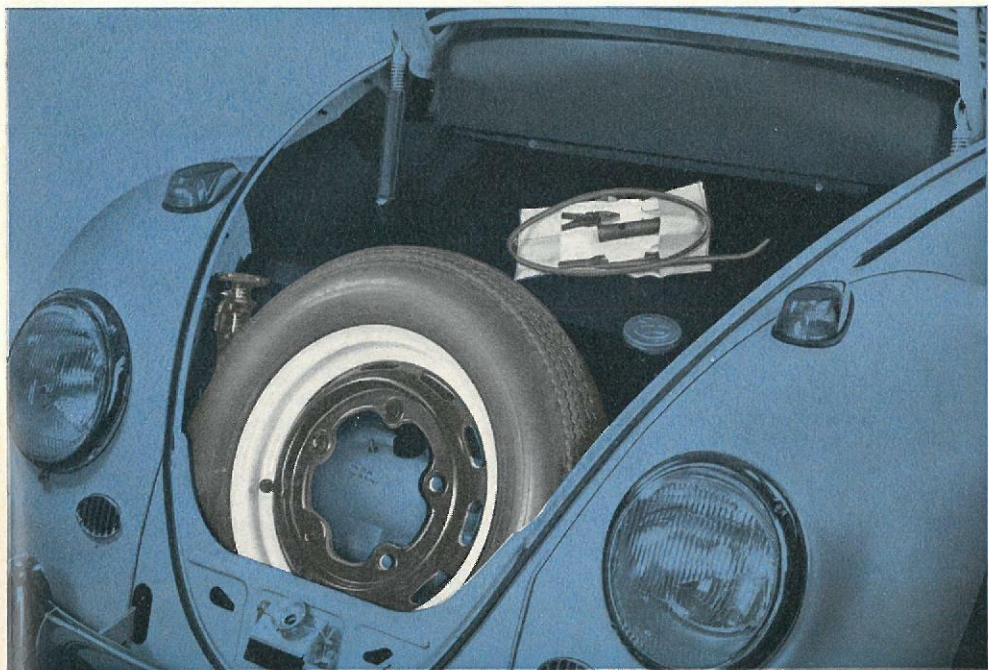


## Serviceskema

Ved km-stand		Arbejder	Hver
500	10000		
		Bagakselmøtrikker kontrolleres for fastspænding	
		Dæktryk kontrolleres. Hjulbolte kontrolleres for fastspænding	
		Ventilatorremmen kontrolleres	<b>10 000 km</b>
		Benzinpumpefilter renses	
		Platiner kontrolleres og udskiftes om nødvendigt, strømfordeler smøres, kontaktafstand og tændingstidspunkt indstilles	
		Ventilspillerum kontrolleres og pakningerne for topstykkernes dæksler udskiftes	
		Tændrør renses og kompressionstryk kontrolleres	
		Gummiventil for ånderør kontrolleres, udstødningsanlæg kontrolleres for beskadigelser	
		Koblingsspillerum indstilles	
		Støvkapper for styrekugler og forbindelsesstængernes kuglehoveder samt forbindelsesstængernes befæstigelse kontrolleres	
		Springen kontrolleres og indstilles	
		Styrehus: Styrerullens spillerum i forhold til styrespindelen kontrolleres og indstilles	
		Dæk kontrolleres for slid og beskadigelser, dæktryk kontrolleres	
		Ledninger og tilslutninger i bremseanlægget kontrolleres for utætheder og beskadigelser, bremsevæskestand kontrolleres. Hånd- og fodbremse indstilles	
		Bremsebelægningernes tykkelse kontrolleres	
		Det elektriske anlægs funktion kontrolleres	
		Prøvekørsel: Fod- og håndbremsens funktion kontrolleres. Varme anlæg og tomgang kontrolleres og indstilles	
		Forhjulsløjerne renses, fyldes med fedt og indstilles	<b>50 000 km</b>

## Værktøj og tilbehørsdele

- 1 ventilatorrem
- 1 værktøjstaske
- 1 reservehjul komplet med dæk
- 1 donkraft
- 1 aftrækker til hjulkapsel
- 1 kombinationstang
- 1 kombineret skruetrækker og stjerneskruetrækker
- 1 nøgle 8 × 13 mm
- 1 topnøgle for tændrør, hjulbolte og dynamoremskive
- 1 topnøgle 14 mm
- 1 dorn for topnøgle (bruges også til donkraften)
- 1 servicehæfte
- 1 fortegnelse over VW forhandlere





# Stikordsregister

	Side
Acceleration — rigtig og forkert .....	20
Affjedring — bag .....	69
— for .....	69
Akselafstand .....	70
Askebægere .....	9
Bagaksel — beskrivelse .....	67
— tekniske data .....	69
Baghjulsudveksling .....	69
Baglygtepære — udskiftning .....	60
Bagsæde — ryglæn .....	10
Bakgear .....	18
Bakspejl .....	6
Batteri — alm. vedligeholdelse .....	56
— vedligeholdelse om vinteren .....	25
Belysning .....	8
Benzin .....	14
Benzinbeholdning .....	14
Benzinfilter — rensning .....	44
Benzinforbrug .....	70
Benzinur .....	14
Benzinpumpe .....	68
Benzintank — indhold .....	14/71
— reserve .....	14
Betjeningsorganer .....	3
Betjeningsvejledning .....	5
Blinklys — pære udskiftes .....	60
Blinklyskontakt .....	6
Bremsepedal .....	3
Bremser — beskrivelse .....	67
— betjening .....	21
— justering .....	53
— kontrol .....	52
— udluftning .....	54
— vedligeholdelse om vinteren ...	26
Cabriolet — åbning og lukning af kaleche .	12
— vedligeholdelse af kaleche ...	32
— smøring af kalechestiverne ....	40
Chassis — beskrivelse .....	67
— nummer .....	79
— vedligeholdelse om vinteren ....	25
— smøring .....	38

Side	Side	Side
20	Donkraft – betjening .....	28
69	Drejediometer .....	69
69	Dynamo .....	68
70	Dæk – dimensioner .....	69
9	– lufttryk .....	15/70
	– slid .....	27
	– vedligeholdelse .....	27
	– vinter .....	26
67	Døre .....	5
69	– indvendigt håndtag .....	3
69	– justering .....	63
60	– lås frosset .....	26
10	– smøresteder .....	39
18	– vedligeholdelse af tætninger .....	33
6		
56		
25	Fodbremse – beskrivelse .....	67
8	– justering .....	54
14	– udluftning .....	55
14	Foraksel – beskrivelse .....	67
44	– smøring .....	38
70	– tekniske data .....	69
14	Fordelerkontakter – justering .....	45
68	– rensning .....	44
71	Forhjulenes – spidsning .....	70
14	– justering af spidsning .....	55
3	Forhjulsløjer – smøring .....	38
5	Forkromning – vedligeholdelse .....	32
60	Forlygter – justering .....	58
6	– udskiftning af pærer .....	59
3	Forsæder – indstilling .....	5
67	– smøring af glideskinne .....	40
21	Frigang under vognen .....	70
53		
52		
54	Gearkasse – beskrivelse .....	67
26	– snittegning .....	66
	Gearolie – skiftning og kapacitet .....	37/70
	– om vinteren .....	25
12	Gearskiftning .....	18
32	– på stigninger .....	18
40	Gearstang .....	3
67		
79		
25	Hastighed – max. ....	71
38	Hastighedsområder .....	13
	Hjelmlås – trækknop .....	3
	– Cabriolet .....	10
	Hjul – fælgdiameter .....	69
	– ubalance .....	27
	– udskiftning .....	28
	Hornkontakt .....	3
	Håndbremse – beskrivelse .....	67
	– justering .....	55
	Instrumentbrætlys .....	8
	Karburator – justering .....	50
	– type .....	68
	Karosseri – beskrivelse .....	67
	– ventilation .....	33
	Kobling – spillerum .....	51
	– type .....	69
	Koblingspedal .....	3
	Kompressionsforhold for motoren .....	68
	Kompressionstryk – kontrolleres .....	48
	Konstruktionsdata .....	64
	Kontrollamper – Blinklys .....	6
	– dynamo og køling .....	17
	– fjernlys .....	3
	– olietryk .....	17
	– udskiftning .....	61
	Kuffertrum .....	10
	Kunstlæder – vedligeholdelse .....	33
	Kølesystem for motor .....	64
	Kørsel ned ad bakke .....	21
	Køreteknik .....	18
	Lak – polering .....	31
	– vedligeholdelse .....	31
	Loftsllys .....	8
	Luftfilter – kontrol og rensning .....	43
	Lyskontakt – betjening .....	8
	Låsemekanisme for ryglæn .....	5
	Motor – beskrivelse .....	64
	– nummer .....	79
	– smøring .....	68
	– snittegning .....	64
	– tekniske data .....	68
	– type .....	68



	Side		Side
Motorolie — skiftning og kapacitet .....	34/70	Speedometer .....	3
— skiftning om vinteren .....	25	Sporvidde .....	70
— specifikation .....	36	Start af motor .....	16
— type .....	34	Starter .....	68
Mål .....	70	Stigeevne .....	71
Nedblændingskontakt .....	6/8	Stoplys — kontrol .....	14
Nedgearing .....	18	— udskiftning af pærer .....	60
Normalforbrug .....	14	Strømfordeler .....	68
Nummerpladelys — udskiftning af pære ...	61	— smøring .....	45
Nøgle .....	4	Styretøj — kontrol .....	55
Olieforbrug .....	70	— type .....	69
Oliemålepind .....	15	Støddæmpere — type .....	69
Oliesi i motor .....	35	Tekniske data .....	68
Oliestand — gearkasse .....	37	Tilbehørsdele .....	75
— motor .....	15	Tilkørselsforskrifter .....	18
Omdrejningstal for motor, tilladeligt .....	68	Tilsætningsssmøremidler — motor .....	36
Parkering .....	22	— gearkasse .....	37
Pletter fjernes .....	32	Tomgang — kontrol og indstilling .....	50
Polstring — rensning .....	33	Typeskilt .....	79
Pæretabel .....	71	Tændings — startkontakt .....	3/16
Reservehjul .....	27	Tændingsrækkefølge .....	68
Ruder — rensning .....	33	Tændingstidspunkt — indstilling .....	46
— vedligeholdelse af tætninger .....	33	Tændrør — afmontering .....	47
Rudesving .....	3	— elektrodeafstand .....	47/69
Rudevasker .....	7	— kontrol og rensning .....	47
Ryglænenes låsemekanisme .....	5	Udvekslingsforhold — bagaksel .....	69
Serviceeftersyn .....	41	— gearkasse .....	69
Serviceskema .....	74	Varme — beskrivelse .....	67
Sikkerhedsseler .....	11	— betjening .....	24
Sikringer — udskiftning .....	62	Vask af vognen .....	30
Sikringsdåse .....	62	Ventilationsrude .....	9
Skydetag — betjening .....	9	Ventilatorrem — kontrol og justering .....	42
Slæbetov .....	23	Ventiler — justering .....	49
Smøremidler — oversigtstabel .....	73	— spillerum .....	68
Smøreplan .....	73	— type .....	68
Smøreskema .....	72	Vinduesvisker .....	3/7
Smøring .....	34	Vinterkørsel .....	24
Snekæder .....	26	Vognens vedligeholdelse .....	30
Snitbillede .....	80	Vægt .....	70
Solskærme .....	6	Værktøjsfortegnelse .....	75
Speeder .....	3	Ydelse, max. ....	68
— betjening .....	20	Økonomi .....	20

side

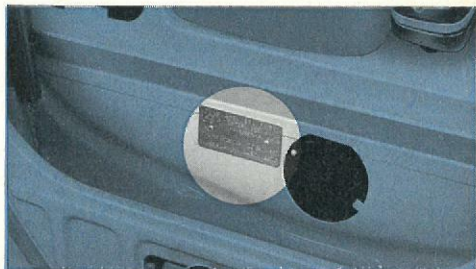
3  
70  
16  
68  
71  
14  
60  
68  
45  
55  
69  
69

**Typeskilt, chassis- og motornummer.** I Deres vognpapirer er blandt andet angivet typebetegnelse, fabrikationsår og chassis- og motornummer. Politiet lægger vægt på, at disse angivelser stemmer overens med Deres vogn.

68  
75  
18  
36  
37  
50  
79  
/16  
68  
46  
47  
/69  
47

### Typeskiltet

findes under fronthjelmen.



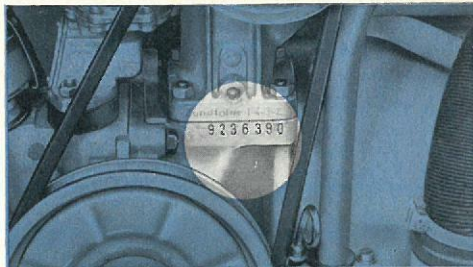
69  
69  
67  
24  
30  
9  
42  
49  
68  
68  
3/7  
24  
30  
70  
75  
68  
20

**Chassis-nummeret** findes på rammetunnelen under bagsædet.



### Motornummeret

findes på krumtaphusets flange for dynamokonsol.





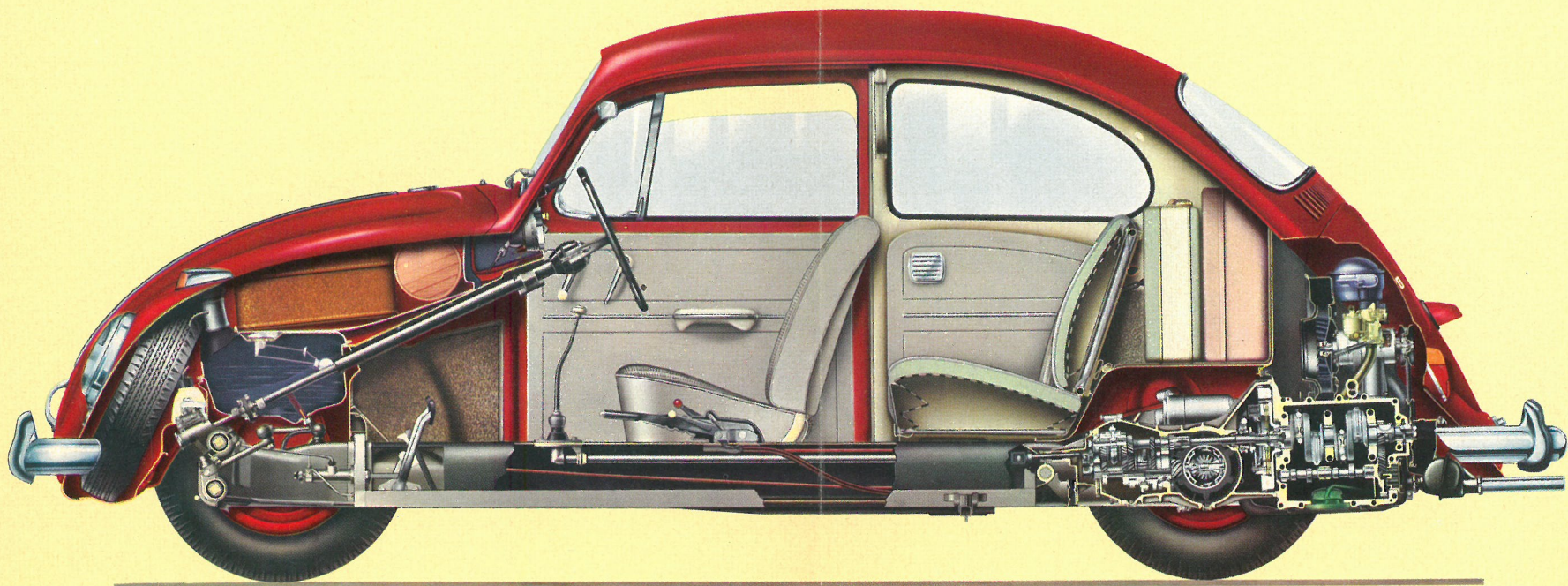
© 1965 Volkswagenwerk Aktiengesellschaft

Eftertryk eller oversættelse, også i uddrag, er ikke tilladt  
uden Volkswagenwerks skriftlige tilladelse.

Alle rettigheder forbeholdes ifølge loven Volkswagenwerk AG.

Ret til ændringer forbeholdes.









VOLKSWAGEN 1300  
EXPORT DÄNISCH