

Návod k obsluze



**JEĎTE 15 MINUT SMĚREM K TABUKU
A NAJDETE TAM SADAT - EL - FAHKIRY
A JEHO VW-SERVIS.**



O vozech VW jsou na celém světě známy dvě věci.
Jednak jsou to samotné vozy Volkswagen a jednak Volkswagen-
servis.

Oboje můžete mít ve Vaší zemi. Všeobecně známé je, že kde
se objevují vozy značky VW, tam je Vám všude k dispozici
dokonalá, originální služba VW-provozů.

VW-servis nezná žádných hranic.

Jestliže jest Váš Volkswagen světoběžníkem — slouží mu dnes
na celém světě 8947 VW-provozů.

Není to uspokojující?



**MNOHÝ BY VÁS CHTĚL MÍT COBY ZÁKAZNÍKA
KAŽDÝ VŠAK NENÍ DOSTI VHDNÝ
PRO VÁŠ VŮZ VW.**



Kdo nemá příslušnou autorizaci od VW, nemůže Vám být příliš prospěšný. Tato prospěšnost je naprosto samozřejmá pouze u VW služby zákazníkům.

Na příklad oceňovaná čekací doba u VW-servisů.

Školení mechanici se speciálním nářadím.

Racionální pracovní metody, které byly vyvinuty v závodech Volkswagen.

Krátce — hospodárný způsob, jak rok od roku zajistit vysokou provozní jistotu Vašeho VW vozu.

A abyste šel najisto: každá autorizovaná VW-dílna je označena VW značkou.



TAKTO SI TITO LIDÉ „ODÍRAJÍ KALHOTY VE ŠKOLNÍCH LAVICÍCH”
V ZÁVODECH VW.
ABYSTE SI BYL SE SVÝM VW-VOZEM VŠUDE VE SVĚTĚ TAK JISTÝ JAKO DOMA.



Každého roku projde VW školou služby zákazníkům přibližně 44 000 specialistů odborníků, mechaniků, mistrů a poradců z celého světa. V malých skupinkách po 8 až 10 lidech, kteří si osvojují ty nejmodernější a nejtechničtější pracovní metody.

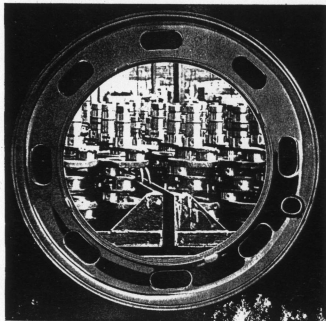
Po 3 až 4 letech si obnovují v opakovacích kursech své znalosti a zdokonalují je podle nové potřeby.

Hlavním důvodem tohoto školení je získání spolehlivosti a přesnosti prováděných oprav v nejkratším možném čase.

Pouze s tímto, to jest zajištěním jakosti, se však dílny VW nespokojí. Zaručují Vám mimo toho také přijatelné ceny.



**VE VŠECH PROVOZECH VW OBDRŽÍTE
ORIGINAL - VOLKSWAGEN - NÁHRADNÍ DÍLY.
ORIGINAL - VOLKSWAGEN - VÝMĚNNÉ SOUČÁSTI,
ORIGINAL - VOLKSWAGEN - PŘÍSLUŠENSTVÍ.
A TO VŠECHNO S PLNOU ZÁRUKOU.**



Originál-Volkswagen náhradní díly jsou jediné pravé náhradní díly pro Váš vůz VW.

Totéž platí pro originál-Volkswagen výměnné součásti.

Co je rozlišuje? Cena. Original-Volkswagen výměnné součásti jsou lacinější často o 50 % ba i více. Protože za staré — navrácené — součásti Vám odečítáme jejich upravenou cenu.

Rovněž originál-Volkswagen příslušenství je v závodech VW velmi přísně testováno a zkoušeno.

Obdržíte všechno s tou samou zárukou, jako ji má každá jiná součást VW do 10 000 km nebo do šesti měsíců.

Cena VW vozů je v jejich kvalitě.



Návod k obsluze

VW 1500, VW 1300, VW 1200



VYDÁNO V SRPNU 1969

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

Úvod	3	Údržba vozu	33—36
Typová označení, Číslo šasi, Číslo motoru	5	Pokyny pro svépomoc	
Obsluha		Výměna kol	37 / 38
Klíč ke spouštění (Startovní klíč)	6	Napínání klínového řemene nebo jeho výměna	39
Dveře	7	Čistění filtru pohonné hmoty	40
Sedadla	8	Čistění nebo výměna svíček	40
Ochranné pásy	9	Nastavování reflektorů	41
Palubní přístrojová deska a, ruční a nožní páky	10—13	Tabulka žárovek	42
VW autopřijímač	14	Výměna žárovek	42—43
Výsuvná střecha	15	Výměna pojistek	44
Vnitřní vybavení	15—16	Obsluha baterie	45
Větrání	16	Odvlek nebo závěs	46
Vytápění	17	Pohonné a mazací prostředky	47—48
Prostory pro zavazadla	18—20	Výměna oleje a správné mazání:	
Nářadí	19	Motor	49
Střecha kabrioletu	21	Automatická převodová skříň VW	50
Přípravy k jízdě	22—23	Přední osa	51
Spouštění motoru	24	Zámky, závěsy	52
Pokyny pro správnou jízdu	25	Vzduchový filtr	52—53
Zacházení a obsluha VW automatického zařízení	26—28	Technický popis v číslech s vyobrazením	54—58
Zimní provoz	29—30	Obsah dle seznamu hesel	59—60
Provoz pro vleč	31—32		

V tomto předpisu jsou popisy a vyobrazení vozu VW 1500. Sestavy i řazy jsou vypracovány s ohledem jednak na praktickou potřebu, jednak na větší možnou vybavenost. V popisu obsluhy, jakož i technických jednotlivostí jsou vždycky zvláště uvedeny typy vozů VW 1200, VW 1300 a modelu Cabriolet, včetně jejich hlavních odlišností. Zvláštní usek v tomto předpisu je věnován zacházení a obsluze automatiky s příslušným vyobrazením a popisem. Zvláštní vybavení, která jsou vyžadována v jiných zemích podle jim příslušných předpisů a požadavků, nejsou v tomto předpise uvedena.

Prosíme, abyste nás pochopili, že musíme být vždy a v každém případě pamětliví, že nová technika přináší stále zdokonalování a změny a proto se vždy snažíme, abychom včas tyto změny pro Vás zachytili.

ÚVOD

Chcete-li se dobře a rychle obeznámiti se svým vozem a svoji první jízdu započít s naprostou jistotou, bezpečností a citlivostí, je nutno, abyste si všimli těchto několika rad, které Vám dáváme pro Vaši informaci. Jest bezpodmínečně nutné, abyste se seznámili především s první částí tohoto návodu, abyste se seznámili s obsluhou a se vším tím, co slouží k dobrému udržování Vašeho vozu Volkswagen.

Ve druhé části tohoto návodu si prostudujete vše co je třeba vědět: o jeho zimním provozu, podrobné informace o vyčíslování dílů, rady o ošetřování. V této části najdete také informace o potřebě pohonných hmot, mazacích potřeb a jejich výměně, způsobu mazání, jakož i souhrně všech důležitých částí a jiné potřebné a zajímavé údaje.

Velmi upřímně Vám doporučujeme, abyste si přiložený návod k obsluze prostudovali důkladně. Najdete v něm všechny potřebné informace, jak máte správně se svým vozem zacházeti, spolehlivě jej řídit a také správně obsluhovat. Můžete pak očekávat, že naprosto nezávisle na množství ujetých kilometrů, počasí a jakosti silnic, zůstává Váš vůz stále stejně hospodárný a trvanlivý. Podmínkou však je dodržování všech výše uvedených pravidel jak o řízení, tak o ošetřování. Předpis správného zacházení s Vaším vozem je obsažen v průkazu pro Volkswagen-Service službu, který je přiložen jako druhý důležitý dokument.

Tento průkaz Vás současně informuje čemu máte věnovati hlavní pozornost, abyste docílili bezpečného provozu i bezpečné jízdy Vašeho vozu. Průkaz Vás současně instruuje o správném mazání a udržování. Kromě toho obsahuje i vlastní záruční list, jakož i podmínky záruk Vašeho vozu.

Dále tento průkaz Volkswagen-Service služby mějte vždy připravený u sebe, kdykoliv chcete navštívit opravnu či VW servis, abyste jej mohli vždy na požádání předložit.

Nechte si vždycky všechny služby, jakož i obsluhu, provádět ve Vašem vlastním zájmu pouze dle tohoto dokladu čili průkazu. Správná obsluha, jakož i správné provádění všech prací na údržbě, je vždy důležitým průkazem každé služby všech Vašich event. požadavků.

Volkswagenwerk Aktiengesellschaft

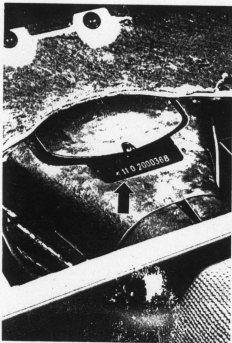
TYPOVÝ ŠTÍTEK, ČÍSLO ŠASI, ČÍSLO MOTORU

Ve Vašich jízdních dokumentech jsou vždy pod typovým označením uvedena čísla šasi a čísla motoru. Silniční dozorcí orgány tato čísla vždycky vyžadují. Proto je velmi důležité, aby tato čísla souhlasila s vozem a jeho dokumentem.

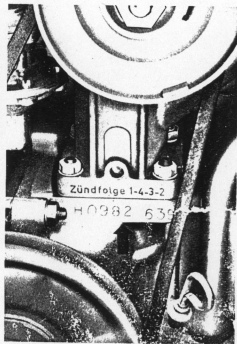
Typový štítek se nachází pod přední kapotou za rezervním kolem.



Číslo šasi je vyraženo pod zadním sedadlem na krytu poloosy.



Číslo motoru je vyraženo na klikové skřini a na přírubě pro nosníky generátorů.



Klíč

Pro otevření vozu a spuštění motoru potřebujete pouze jeden klíč. Prosíme, abyste si zaznamenali číslo klíčku. V případě, že by se Vám klíček ztratil, můžete obratem obdržeti v každém servisu VW nový náhradní klíček podle tohoto čísla.

Druhý klíček slouží ke dvířkám odkládací skřínky (na rukavice), a k zámku víka krycí kapoty motoru*.

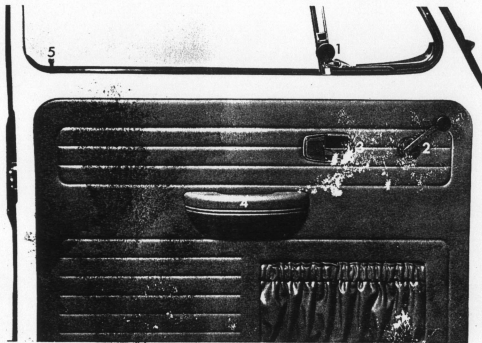


* Vícedodavka na zvláštní přání.

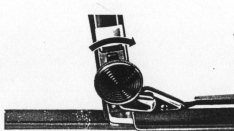
Dveře

Dříve než dveře uzavřete, měl byste poněkud pootvřít okno. Dveře se pak uzavírají lehčeji, protože se tím vnitřní přetlak při zavírání dveří poněkud zmenší.

1. Uzávěr otočného okna
2. Klikla na otevírání oken
3. Klikla na otevírání dveří zevnitř
4. Opěradlo na ruku sloužící současně jako táhlo na zavírání dveří
5. Zajišťování závěru dveří



Abyste mohli otočné okno otevřít, je třeba nejdříve otočit knoflíkem uzávěru tak, aby se Vám vačka uzávěru ocitla vpředu a vlastní uzávěr byl otočen nahoru.



Dokud jsou stisknuty zajišťovací knoflíky, nečchají se dveře zevnitř otevřít.

Při opouštění vozidla stlače zajišťovací knoflík dolů a při zabouchnutí dveří stisknete kliku dveřního držadla — Váš vůz je uzavřen.

Když zajištěné dveře nechtěně zapadnou, vyskočí zajišťovací knoflík samočinně nahoru. Tím je poskytnuta jistota, že dveře můžete zajistit jen vědomě a ne tehdy, když kliku je ještě zastrčen v zapalovací zámku.

Sedadla

Při jízdě vozem záleží velmi na tom, aby — zejména při dlouhých jízdách se sedělo pohodlně a volně. Proto Váš Volkswagen je opatřen zařízením, aby jak opěradlo, tak i sedadlo bylo možné přizpůsobiti velikosti Vašeho těla. Seřizování sedadla je velmi jednoduché. Zvedne se páka na pravé straně sedadla, potom lze sedadlem posunouti dle potřeby buď dopředu nebo dozadu. Je nutno však dáti bedlivý pozor na to, abyste po usazení sedadla páku dali do původní polohy, aby nemohlo dojiti k mimovolnému posunutí sedadla během jízdy.

Šikmo stavěné vodící tyče dávají možnost postavit sedadlo do každé požadované polohy.

Sklon opěradla lze rovněž upravit dle potřeby. K tomuto účelu slouží otočná rukojeť na rámu sedadla.

U vozů VW 1500 a VW 1300 je opěradlo sedadla zablokováno proti event. překlopení při náhlém zabrzdění. K odblokování opěradla je třeba zatáhnouti knoflíkem, který je nahoře po straně opěradla.

Na zvláštní žádost dodáme přední sedadla opatřená navíc opěradlem pro krk a hlavu.

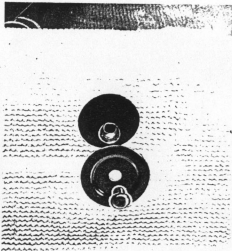


Ochranné pasy

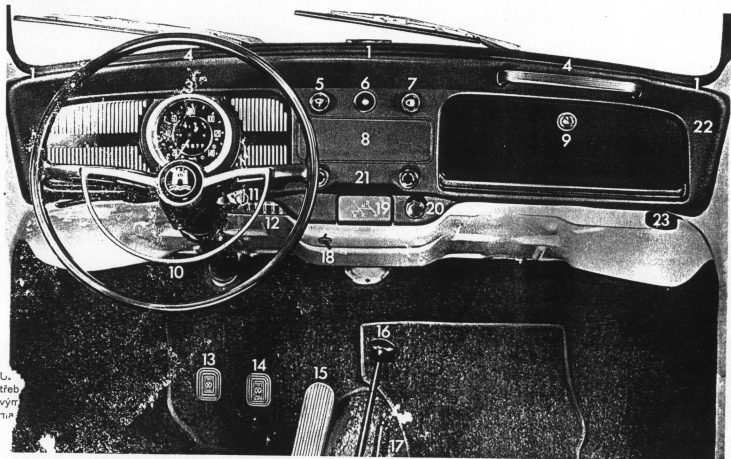
má každá autoopravna VW pro Vás připraveny. Ochranné pasy pro řidiče i pro spolujezdce jsou upevněny jednak na sloupek závěsu, jednak po stranách na kování krytu kardanového hřídele.

Ochranné pasy zadních sedadel jsou upevněny jednak pod sedací lavicí zadního sedadla a to po stranách napravo i nalevo, a uprostřed na horním krytu prostoru pro zavazadla. Dvě další místa pro upevnění těchto pasů jsou po stranách nahoře na zadním rámu oken.

Závitové otvory pro upevňovací šrouby ochranných pasů jsou přikryty zvláštními víčky z umělé hmoty. Při namontování ochranných pasů je třeba nejdříve tato víčka odstranit.



Palubní deska, ruční a nožní páky.



I v tom případě, že vůz, který jste si právě koupili, není Vaším prvním Volkswagenem, Vám přesto doporučujeme, abyste si jednotlivé knoflíky a páčky na palubní desce vyzkoušeli, rovněž tak vyzkoušeli všechny ruční i nožní ovládací páky, a to při zapnutém zapalování:

1 - Rozmrazovací dýza	17
2 - Páčka pro směrovky (blinkry) a tlumená světla	11
3 - Tachometr s ukazovatelem stavu pohonné hmoty a kontrolními světlý	12
4 - Směšovací dýza pro topení a větrání	16
5 - Zapínání stírače čelního skla s knoflíkem na jeho splachování	12
6 - Kontrolní světlo dvouokruhové brzdy*	22
7 - Vypínač světla	12
8 - Clona pro zamontování přijímače	
9 - Knoflík pro otevření prostoru pro rukavice *	
10 - Půlkruh na volantu pro signální houkačku	
11 - Spouštěcí zámek	12
12 - Skříňka pro pojistky	44
13 - Pedál spojky	25
14 - Pedál brzdy	22 / 25
15 - Pedál plynu	25
16 - Páka řazení rychlostí	13
17 - Páka ruční brzdy	13
18 - Spínač pro zadní topení*	13
19 - Popelníček	16
20 - Spínač pro výstražná světla	13
21 - Otočný knoflík pro větrání	16
22 - Měkké těsnění pro palubní desku*	
23 - Táhlo pro uvolnění otevírání nádrže	22

* Vicedodávka na zvláštní přání



2. Páčka pro směrovky (blinkry) a tlumená světla

Páčka nahoru — pravý blinkr.

Páčka dolů — levý blinkr.

Po projetí zatáčky se směrovky — blinkry — vypínají samočinně.

Povytažením páčky pro směrovky k volantu provádíte současně i za — a odtlumení světél. Při rozsvícení dálkových světél rozsvítí se Vám současně i modrá kontrolní žárovka. I při vypnutém světle a obrysovém světle můžete použít světelný signál.

3. Tachometr.

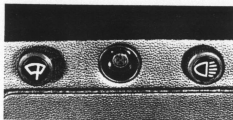
Tachometr obsahuje tato kontrolní světla:



- a — zelené — obrysové světlo *
- b — zelené — kontrolní světlo pro topení zadního okna **
- c — červené — topení generátoru a motoru
- d — zelenavá dvojšipka — ukazatelé směru (blinkry)
- e — červené — kontrola tlaku oleje
- f — červené — teplota oleje převodové skříně***
- g — modré — dálková světla

Ukazatel množství pohonné látky: Stojí-li ručička ukazatele na rysce „R“ — reserva — znamená to, že v nádrži je ještě asi 5 l benzinu. Je tedy čas nádrž naplnit.

U vozů VW 1200 je místo ukazatele stavu pohonné hmoty tak zvaný „kohoutek“. Během jízdy má páčka tohoto kohoutku být postavena směrem „nahoru“. Jakmile však začne motor „vynechávat“, je podezření nedostatku benzinu, otočte tedy páčkou doprava, tím využijete



reservy asi 5 l benzinu, které v nádrži ještě máte. Nezapomeňte však po natankování páčku kohoutu opět vrátit do původní polohy to jest směrem „nahoru“. Stojí-li páčka kohoutku ve střední poloze, znamená to uzavření kohoutku čili uzavření přívodu benzinu.

5. Stírač a splachovač čelního skla.

Pomocí otočného spínače můžete dát stíračům postupně dvě rychlosti: Upozorňujeme však, že u vozů VW 1200 je zavedena pouze jedna rychlost. U vozů VW 1500 a VW 1300 se vrátí stírače po vypnutí vždy zpět do výchozí polohy. Stlačte knoflík u vypínače stíračů, abyste tímto stlačením spláchl a očistili čelní sklo.

7. Vypínač světla.

Napůl vytažený knoflík zapíná p i . kovací světla, malá světla (pro stání), zadní světla a osvětlení palubní desky. Úplným povytážením knoflíku zapínáte dálková světla — reflektory.



Osvětlení palubní desky u vozů VW 1500 a VW 1300 je možné plynule regulovat pouhým otáčením vypínače.

9. Odkládací prostor pro rukavice.

Otevření skřínky provedete tak, že otočíte knoflíkem doleva. Odkládací skřínka u typu Cabriolet je uzavíratelná.

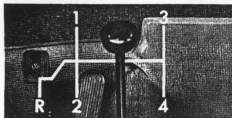
11. Spouštěcí zámek.

- 1 — Zapalování vypnuto — řízení uzavřeno — klíček necháte vytažený.
- 2 — Zapalování vypnuto — řízení volné.
- 3 — Zapalování zapnuto.
- 4 — Uvádění v chod.

Upozornění: Klíček ponecháváte pouze při parkování vytažený.

Pro některé exportní země jsou spouštěcí zámky dodávány s blokovacím kolíkem — nastavování klíče v poloze 1 — v takovémto případě je poloha klíče v zámku zasunuta pak na stupnici 2.

* Zákonný předpis, platný v některých jiných — exportních státech — není zde zvláště uveden
 ** Vicedodávka na zvláštní přání — viz stránka 13.
 *** Větší vybavení platí pro VW-Automatic — viz stránka 26.



16. Páka pro řazení rychlosti v rychlostní skříni.
(VW-Automatic viz stránka 26)

Zpáteční rychlost zařazujete vždy pouze, když vůz stojí, kromě toho je tato rychlost zajištěna i zvláštním uzávěrem proti možnému omylu. Postavte páku na polohu „volno“ — stlačte ji dolů, pak ji posuňte vlevo a zatáhněte ji nazad až k dorazu. Při každém couvání a zapnutém zapalování se současně rozsvítí světlo, které upozorňuje vozidla Vás následující na Váš záměr jízdy vzad*.

17. Páka ruční brzdy.

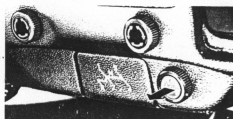
Při uvolňování ruční brzdy nejdříve zatáhněte ruční pákou trochu nahoru a pak stiskněte zajišťovací knoflík.



18. Topení zadního okna *.

Topení zadního okna můžete zapnout při zapnutém zapalování páčkovým spínačem. Při tom se Vám musí na tachometru rozsvítit zelené kontrolní světlo (Viz stránka 12).

Jakmile je zadní okno volné, vypněte prosím topení zadního okna, aby baterie nebyla zbytečně zatížena zvýšenou spotřebou proudu.



20. Zařízení výstražných světel.

Světla se zapínají zatáhnutím knoflíku (Na knoflíku se rozsvítí kontrolní světlo).

Při zapnutých výstražných světlech se současně rozsvěcují všechny čtyři směrovky (blinkry). Zapnuté zařízení musí sloužit jiným jezdcům a vozidlům jako upozornění a to jak při jízdě, tak i při stání. Připouštíme i možnost jiných předpisů, které jsou platné v jiných zemích a které mohou být odlišné.

Výstražná světla mohou svítit i při vyprutém zapalování.

Vicedodávka na zvláštní přání.

je možno dostati pouze jako vybavení navíc a to hlavně tyto aparáty: „Braunschweig“, „Emden“ a „Wolfsburg“. Vyberete-li si některé z uvedených typů, upozorňujeme Vás na jejich charakteristiky:

Model „Braunschweig“

má 5 knoflíků voličů vln a to:

- 2 pro ultrakrátké vlny (87,6 — 108 MHz)
- 2 pro střední vlny (515 — 1620 kHz)
- 1 pro dlouhé vlny (150 — 290 kHz)

- 1 otočný knoflík pro volbu vysílání — na pravé straně.
- 1 otočný knoflík pro hlasitost „zapnuto — vypnuto“ a regulování tónové clony (vytažením knoflíku = tmavý a zatlačením knoflíku = světlý) : na levé straně přístroje.

Funkce tlačítek pro vyhledávání stanic:

Zvolit příslušný vysílač, nejprve vytáhnout a potom stisknout tlačítko příslušného vlnového rozsahu. Tím je stanice zvolena, takže můžete stisknutím tlačítka pro volbu stanic kdykoliv znovu volit, i když máte přechodně zapnutou jinou stanici. V hustě osídlených oblastech a v horském terénu může být jakost příjmu UKV kolísavá.

Model „Emden“

3 tlačítka pro volbu vlnového rozsahu:

- U = velmi krátké vlny (87,6 — 108 MHz)
- M = střední vlny (515 — 1620 kHz)
- L = dlouhé vlny (150 — 290 kHz)

- 1 tlačítko pro tónovou clonu: „světlá—tmavá“
- 1 otočný knoflík pro volbu vysílače: na pravé straně přístroje
- 1 otočný knoflík pro „zapnutí — vypnutí“ a regulování hlasitosti: na levé straně přístroje
- 2 značky stanic

- 1 — otočný knoflík „Zapnuto — vypnuto“, hlasitost
- 2 — tlačítko tónové clony
- 3 — tlačítko vlnového rozsahu
- 4 — otočný knoflík pro volbu vysílače
- 5 — značky stanic

V zastavěných areálech anebo v příliš hornatých krajích se může stát, že kvalita příjmu VKV bude kolísavá, zejména v některých částech rozsahu.

Nesprávné zacházení s teleskopickou anténou vede k tomu, že ji lze těžce vytahovati a může dojít i k jejímu zalomení.

Proto je dobře, když po umytí vozu anténu několikrát vytáhnete a zasunete a čistým hadříkem řádně do sucha otřete a jemně namažete speciálním mazadlem pro antény (lze obdržeti v odborných obchodech). Při výměně pojistky pro přívodní kabel použijte pouze jemné dvouampérové pojistky. (VW-náhradní díly -číslo 111 035 307.)

Dříve, než uvedete svoje autorádio do provozu, neopomeňte si opatřit příslušné povolení k používání podle známých právních předpisů.

Model „Wolfsburg“

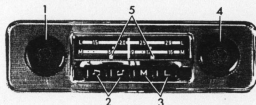
2 tlačítka vlnového rozsahu:

- M = střední vlny (515 — 1620 kHz)
- L = dlouhé vlny (150 — 290 kHz)

2 tlačítka tónové clony:

„světlá a „tmavá“

- 1 otočný knoflík volby vysílače: na pravé straně přístroje
- 1 otočný knoflík „Zapnuto — vypnuto“ a regulace hlasitosti: na levé straně přístroje
- 2 značky stanic



Posuvná střecha.

V zájmu zajištění pevnosti střechy má být klika pro posuvnou ocelovou střechu vždy ve vodící kolejnici. Když chcete střechu uzavřít, otočte klikou nejprve k narážce a pak táhněte tak daleko nazad, až ji můžete opět zasunouti do vodící kolejničky zpět.

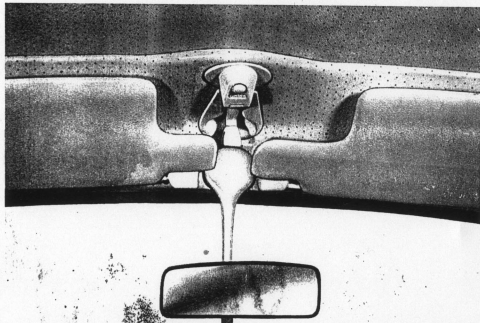
Vnitřní Vybavení.

Ochrana před sluncem — sluneční clona.

Stane-li se Vám, že Vás slunce oslňuje oknem dveří, můžete sluneční clonu sklonit z neutrální polohy a natočit k oknu dveří.

Vůz VW 1200 je opatřen sluneční clonou pouze u řidiče.

Vůz VW-Cabriolet je opatřen i normálním zrcátkem, aby se mohl spolujezdec upravit.



Zpětné zrcátko.

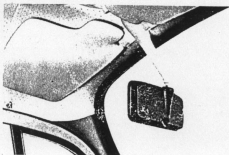
Vnější i vnitřní zpětná zrcátka jsou uložena tak, aby mohlo být jimi snadno pohybováno, a aby je bylo lze nastavit dle potřeby tak, že řidič může v těchto zrcátkách pozorovat ze sedadla v kterémkoliv posici, co se za ním na silnici děje.

Může se stát, že se rameno držáku vnitřního zpětného zrcátka vlivem vnějšího tlaku pohne nebo i vyskočí, v takovém případě silnějším tlakem posadte rameno se zrcátkem do původní — správné — polohy.

Na zvláštní požádání může být dodán zvláštní cloněný vnitřní zpětný zrcátko. Clonění je docile možností úpravy polohy zrcátka. Za tím účelem je ve spodu zrcátka umístěno tlačítko:

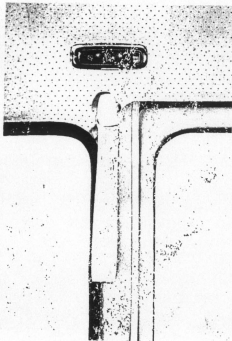
Tlačítko tlačít dopředu — zrcátko je odstíněno. Tlačítko zatáhnouti dozadu — nastavení normální polohy zrcátka.

U Cabrioletu je možno vnitřní zpětné zrcadlo otočit i nahoru o 180°, tak aby při otevřené střechy byl dobrý pohled jeho prostřednictvím na zadní část jízdní dráhy.



Popelníček na palubní desce.

Vyprázdnění popelníčku se provádí stlačením ploché pružinky na popelníčku směrem dolů a stažením pružinky zpět.



Popelníčky v zadní části vozu (u zadních sedadel).

Vyprázdnění se děje stlačením popelníčku ležce dolů a jeho vytažením. Vyprázdněný popelníček nejprve posadíte trochu nahoru a po té celý vsuňte do schránky.

Vůz VW 1200 u zadních sedadel popelníček nemá.

Vnitřní osvětlení.

Nastavení vypínače:

- Nahore — vnitřní osvětlení je rozsvíceno pouze tehdy, když jsou dveře otevřeny.
Střední poloha — vnitřní osvětlení vypnuto.
Dole — vnitřní osvětlení zapnuto.

U vozů VW 1200 jsou pouze dvě možnosti nastavení vypínače:

- Nahore — vnitřní osvětlení zapnuto.
Dole — vnitřní osvětlení vypnuto.

Vnitřní osvětlení u cabrioletů je upevněno na držáku zrcadla.

Nastavení vypínače:

- Vpravo — vnitřní osvětlení zapnuto.
Střed — vnitřní osvětlení vypnuto.
Vlevo — stykač kontaktu dveří.

Držadlo a věšák na šaty.

Vůz VW 1200 nemá ani držadlo, ani věšák na šaty.

Větrání. (VW 1500, VW 1300) *

Množství čerstvého vzduchu, který se přivádí dýsnou umístěnou na horní hraně palubní desky, se v každém z uvedených vozů reguluje otočnými knoflíky.

Knoflík otočený v levo — větrání otevřeno.

Knoflík otočený v pravo — větrání uzavřeno.

Při zapnutém topení proudí touto dýsnou též teplý vzduch, takže se teplý čerstvý vzduch směšuje a vytváří tak příjemné ovzduší ve voze.

* Mimo typ VW 1200.



1. Páčka pro regulování teploty.

Páčka nahoře — topení zapnuto.

Páčka dole — topení vypnuto.

Za účelem rozmrazování čelního skla proudí ohřátý vzduch při zapnutém topení jednak oběma vnějšími dýsnami a kromě toho navíc ještě prostřednictvím střední rozmrazovací dýsny umístěné nad palubní deskou (6). Pro vozy VW 1500 a VW 1300 jsou dodávány i dýsny umístěné nad palubní deskou (6). U vozů VW 1500 a VW 1300 proudí také z dýsen pro čerstvý vzduch (4) ohřátý vzduch pro rozmrazování čelního skla.

Když při zapnutém topení pootevřete třeba jen málo otočné okno, bude topení účinnější. Ventilátor může snáze přemoci vnitřní přetlak vnikající dovnitř s otepleným vzduchem.

2. Páčka pro regulování teploty předního prostoru pro nohy.

U vozů VW 1500 a VW 1300 je možno regulovat přívod teplého vzduchu do předního prostoru pro nohy z každé strany vozu. Páčky se nacházejí na spodním dveřním rámu.

Páčka dopředu — topení otevřeno.

Páčka dozadu — topení zavřeno.

3. Páčka pro regulování teploty zadního prostoru.

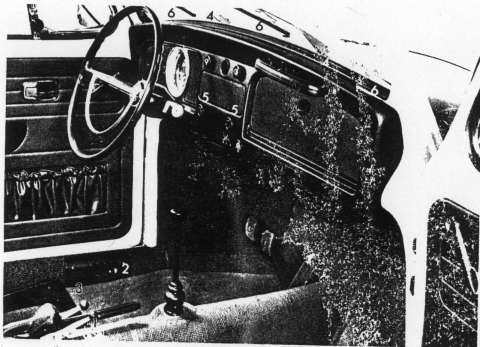
Pomocí této páčky lze při zapnutém topení pouštět teplý topný vzduch do zadního prostoru:

Páčka otočená nahoru — teplovzdušná klapka otevřena.

Páčka otočená dolů — teplovzdušná klapka uzavřena.

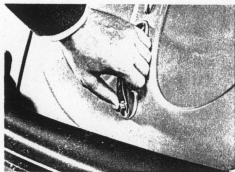
Při nízké teplotě doporučuje se vždy na počátku jízdy klapku pro teplovzdušné topení nechat chvíli uzavřenu. Tímto opatřením se zabrání tomu, že při proudění vzduchu a zejména při jeho větší vlhkosti nedochází k velmi

nepříjemnému zamražení čelního skla. Jakmile je čelní sklo volné — nezamražené — může se vytápění otevřít třeba naplno, aby se docílilo co nejrychlejšího a nejpříjemnějšího vyhřátí prostoru vozu.



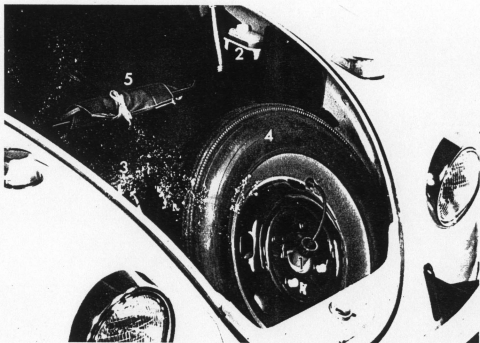
Prostory pro zavazadla

Jedte-li s menším či větším počtem zavazadel, ukládejte je v první řadě do předního prostoru a to zejména zavazadla nejtěžší. Vhodné rozmístění zavazadel zajišťuje klidnější a lepší jízdní podmínky. Využijte všechny možnosti, které Vám Váš vůz oběma svými prostory pro zavazadla poskytuje.



Pro odjištění krytu zavazadlového prostoru je v úschovni skřínce (pro rukavice) umístěna páčka.

Zatáhnutím této páčky se pomocí pružiny kryt pootevře a lze jej pak snadno úplně otevřít stisknutím knoflíku na rukojeti krytu. Při uzavírání prostoru zavazadel pečlivě sledujte — sluchem — zda kryt řádně „zaklapnul“.



1. Vodní nádrž pro splachování čelního skla.

Nádrž je možno naplnit úplně — až téměř k přetečení — takže potřebný vzduchový polštář pro nahuštění vzduchu zůstává stejně v potřebné výši t. j. asi 3 atp.

Nezapomeňte vždycky zastrčit hadičku ventilu na příslušném za tím účelem upraveném otvoru na ochranném kloboučku nádrže, ale vyvarujte se při tom uvolnění ventilu rezervního kola.

Doporučujeme Vám, abyste stále dbali, aby nádrž byla naplněna čistou vodou, čímž by bylo lze vždy rychle a účinně, když je to potřeba, čelní sklo umývat. Pro účinnější upotřebení doporučuje se zejména v zimě používání speciálního přípravku, kterým se zvýší odolnost vody proti mrazu. Příslušné objednací číslo přípravku najdete v příručce „Údržba vozu“ na stránce 34.

Pro zvýšení odolnosti proti mrazu je možno použití i topného lihu a to v poměru 1 díl lihu na 3 díly vody. Odolnost proti zamrznutí se zvýší na -12°C .

2. Nádrž na brzdovou kapalinu.

Má být vždy naplněna až po označený provozní okraj. Klesne-li hladina během provozu časem pod tento okraj, je nutno ihned vyhledat VW-servis a nechat brzdy řádně prohlédnouti a vyzkoušet. Upozorňujeme naléhavě, že brzdová kapalina je hygroskopická. Je proto nutné sledovat obsah vody v kapalině v celém brzdovém systému, zda během jízdy není reakce kapaliny příliš „liná“, proto se doporučuje vždy nejdéle do dvou let kapalinu úplně vyměnit. Tímto se současně také odvodušňuje celý brzdový systém.

3. Zvedák vozu.

Jak se se zvedákem zachází, je podrobně popsáno v kapitole o výměně kol na straně 37.

4. Rezervní kolo.

Současně se zkoušením tlaku nahuštění v kolech vozu nechte si vždy zároveň vyzkoušet i tlak nahuštění rezervního kola. Doporučujeme během provozu často kontrolovat předepsanou výši tlaku t. j. cca 2 atp. Nastane-li Vám potřeba výměny kola, je vždy lepší, když máte rezervu s předepsaným tlakem nahuštění, než když je ji nutno dohušťovat ručně.

5. Nářadí a příslušenství.

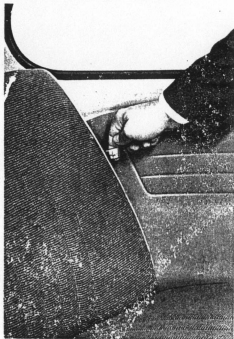
Taška na nářadí obsahuje:

- 1 klinový řemen
- 1 stahovák pro výměnu pneu
- 1 kleště — kombinačky
- 1 vyměnitelný šroubovák pro normální drážky i pro křížové drážky
- 1 normální maticový klíč 8 mm a 13 mm
- 1 dvojitý násadkový klíč pro svíčky, horní klinovou řemenici a matice kol
- 1 násadkový klíč 13 mm
- 1 páka pro násadkový klíč (kterou je možno použít i pro manipulaci se zvedákem)

Zadní prostor pro zavazadla.

Zadní prostor pro zavazadla je snadno přístupný, když opěradlo sedadla sklopíte dopředu. Za tím účelem odjistíte si u vozu VW 1300 a 1500 regulování polohy opěradla tím, že zatáhnete za očko, které se nachází po straně opěradla. Jeho zatlačením zaklapne pojistka a opěradlo je opět zajištěno proti samovolnému předklonění. Opěradlo sedadla u vozu VW 1200 je opatřeno gumovým očkem na pravé straně, kterým lze opěradlo zajistiti proti předklonění.

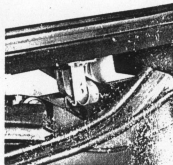
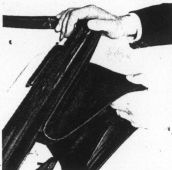
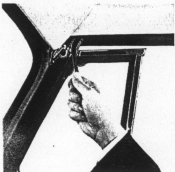
Chcete-li umístiti do zadního prostoru větší zavazadlo, můžete u vozů VW 1500 a VW 1300-Limousina předkloněné opěradlo sedadla zajistiti popruhem na opěradlovou tyč; tímto způsobem získáte větší prostor pro zavazadla.



Otevírání a zavírání střechy u cabrioletu

Je-li přílišné horko, můžete si střechu cabrioletu otevřít sám bez námahy — ovšem upozorňujeme, že je nutné provádět otevírání ve stavu suchém a čistém, protože by ostré prachové částice mohly způsobit poškození střešního zařízení.

Nejdříve pohněte oběma páčkami, které zajišťují závěr střechy a nacházejí se nad otočným oknem a stáhněte střechu dozadu. Potom táhněte krytem střechy společně s pružným podkladem dozadu od bočních střešních podpěr. Vlastní kryt táhněte zevnitř, abyste nepoškodili vodící tyče; pak — po úplném otevření — stlačte páčku od uzávěru střechy opět dolů. Dříve než přetáhnete povlak střechy a než ji zajistíte příslušným tlačítkem, stlačte střechu na obou stranách tak daleko dolů, až Vám zaskočí západka. Při přetahování povlaku střechy tlačte současně i potah střechy na obou stranách nahoru, jinak by se mohl potah oddělit a prodřít.



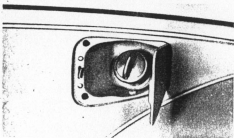
Práci-li, můžete střechu Vašeho cabrioletu opět co nejrychleji uzavřít:

Jakmile jste stáhli střešní povlak, zatlačte střechu lehce dolů a odvěste po té obě střešní západky. Nyní můžete celou střechu zajistit vpředu. Posadte se do vozu, stáhněte střechu až po přední páčku závěru střešního zařízení na ochranném štítu a u zachytovače, až pojistka zaklapne. Když pak ještě obě páčky uzávěru střechy otočíte dozadu, je střecha na místě pevně zajištěna. A ještě jedno upozornění:

Otevřete a zavřete zadní okno jedno nebo několikrát, abyste zjistili, že jednak okno dobře těsní ve střešním těsnění, a jednak zda se rám neohnuje.

Připravu k jízdě

Budete moci jezdit vždy bezstarostně, když si před jízdou zjistíte: zda máte dostatek pohonných hmot, jestli máte v pořádku brzdy, světla, zda máte předepsané množství mazadel v motoru i v jiných mazaných částech vozu a konečně zda máte dostatečné nahuštěné pneumatiky.



Plováček ukazatele stavu benzinu při plně nádrži Vám udává obsah 40 litrů benzinu, což postačí pro jízdu na 400 až 450 km. Plnicí hrdlo na benzin je kryto kloboučkem s páčkou a nachází se na pravé straně ve směru jízdy nad předním blatníkem.

Pro odblokování klapyk uzavěru, zatáhněte za očko vpravo pod palubní deskou.

Brzdy je třeba ihned před každým rozjezdem vyzkoušet sešlápnutím brzdového pedálu. K tomuto dvě upozornění:

1. Nezapomínejte, že během času se každá brzda opotřebovává a tím se stále zvětšuje „mrtvý chod“ brzdového pedálu. Když uvažujeme tuto skutečnost, musíme doporučit, aby i během předpokládaného normálního servisu jste si nechali alespoň jednou v servisu VW brzdy zkontrolovat a event. seříditi. Tuto opatrnost doporučujeme zejména u vozů, které jezdí více ve městě nebo kratší trasy, anebo ve sportovních jízdách.

U vozů s kotoučovými brzdami vpředu — VW 1500 a VW 1300* — mění se dráha pedálu automatickým nastavováním na přední obložení brzd nepozorovaně. Proto je velmi nutné sledovat pokles hladiny brzdící tekutiny v nádrži, opotřebení obložení a proto je také nutné častěji vyzkoušení celého brzdového systému v servisech VW.

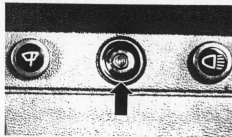
2. Vozy VW 1500 a VW 1300 jsou vybaveny t. zv. dvoukruhovým brzdovým systémem, to jest na rozvodný hydraulický systém na přední osu a na hydraulický okruh na zadní osu, z nichž každý je samostatně plně účinný.

Může se však stát, že hydraulický tlak v jednom z okruhů poklesne, což zpozorujete tak, že brzdový pedál má větší mrtvý chod. Tu musíte ihned navštívit nejbližší servis VW. Můžete sice brzditi tím druhým okruhem, ovšem tím se Vám prodlouží brzdná dráha.

Dvoukruhové kontrolní světlo brzd*

Kontrolní světla na palubní desce Vám hlídají celý dvoukruhový brzdový systém. Když se Vám rozsvítí kontrolní světla během brzdění, musíte bezpodmínečně navštívit VW Servis, protože to znamená, že v jednom z okruhů poklesl hydraulický tlak.

Tlakováním na kryt lampy při zapnutém zapalování čas od času vyzkoušejte žárovku a v případě, že se nerozsvítí, nechte ji ihned vyměnit.

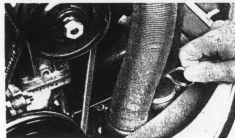


Osvětlení — včetně reflektorů, zadních světel, parkovacích světel, blinkrů, reflektorů pro jízdu vzad a brzdových světel.

* Vicedodávky na zvláštní přání.

Při zapnutí zapalování si vyzkoušejte blinkry, brzdová světla a reflektory pro jízdu vzad. „Vypadnutí“ jednoho z blinkrů poznáte okamžitě na tachometru, kde jsou kontrolní světla blinkrů. Brzdová světla se rozsvěčují pouze při sešlápnutí brzdového pedálu, reflektory pro jízdu vzad se rozsvítí pouze při příslušné jízdě. VW Automatic: volicí páka na značce „R“.

Stav oleje v nádrži má být mezi oběma značkami stavu hladiny a nemá nikdy klesnout pod



spodní rysku. Pro kontrolu stavu oleje slouží kontrolní tyčka, kterou je nutno před kontrolou řádně oříti.

Má-li být kontrola stavu oleje přesná, musí vůz stát ve vodorovné poloze. Je rovněž chybné provádět kontrolu hladiny oleje za běhu motoru nebo bezprostředně po jeho zastavení. Pro uklidnění hladiny oleje je potřeba asi 5 minut klidu klikové skříně.

Pro doplnění stavu oleje volte vždy jednu a tu samou značku HD-olej pro spalovací motory.

Používatí stejné značky oleje je velmi výhodné a je nutno pokud možno vyhýbat se míchat jakéhokoliv jiné druhy olejů, je možno se obávat, že se může motor poškodit.

Podrobnější údaje o mazacích prostředcích, zejména o viskozitě olejů, najdete na stránce 47.

Správný tlak v pneumatikách je vždy v zájmu bezpečné a spolehlivé jízdy velmi nutný.

Nesprávný tlak v pneumatikách, ku příkladu jen o málo vyšší nebo nižší, zkracuje rovněž životnost pneumatik a kromě toho působí nepříznivě na stabilitu vozu během jízdy.

Pneumatiky bez duší, které má Váš vůz a které si udržují svůj tlak trvale a dlouho, jsou přes to nutně zapotřebí, obzvláště před dlouhými jízdami, ale i jinak, alespoň jednou týdně být zkontrolovány s ohledem na jejich tlak.

Všechny v úvahu přicházející tlaky obutí Vašeho vozu najdete v tabulce na stránce 56 a rovněž na štítku v klapce, která překrývá otvor pro naplňování pohonné látky.

A ještě dvě důležitá upozornění:

1. Jezdíte-li trvale, nebo častěji po prašných cestách, musíte kapalinový čistič vzduchu častěji zkoušet a za méně příznivých okolností zkoušetí třebas denně.

Způsob provádění je podrobně popsán na stránce 52.

2. Nikdy nejezděte s nedostatečně pevně uchycenou baterií. Zvláště Vás však upozorňujeme, budete-li nabíjet baterii z venku to jest nikoliv pomocí dynama ve Vašem voze, je bezpodmínečně nutné odpojit oba póly. Zanedbáním tohoto upozornění můžete vážně poškodit elektronické části elektrické výzbroje Vašeho vozu.

Spouštění motoru

Dříve než otočíte zapalovacím klíčkem, pře-
svědčte se zda je rychlostní páka v neutrální
poloze.

Při teplotě nad bodem mrazu nebo za ještě
teplého motoru sešlápněte plynový pedál
pomalu až na doraz. Při velmi horkém motoru
startujte motor při plném plynu — „nepum-
pujte“!

Při teplotě pod bodem mrazu nebo při velmi
studeném motoru, před spouštěním jednou
sešlápněte plynový pedál tam a zpět, — okolo
startovacího automatu je nutno tento uvolnit.
Potom teprve zapněte zapalování a ihned star-
tujte. Vypněte spojku, protože motor se potře-
buje několikrát protočít.

Jakmile již motor běží, nechte zapínací klíč
zastrčený: spouštěč tím v běhu nebude.

Je velkou chybou nechat motor běžet volně
za účelem „zahřátí“, jeďte ihned po spuštění
motoru. Vyhýbejte se zbytečnému protáčení
motoru na vysoké obrátky, zejména dokud je
motor ještě studený.

Stane-li se, že musíte spouštění opakovat,
anebo Vám během jízdy motor vynechá a
zůstane stát, je třeba motor opět nastartovat,
když jste napřed zapalování vypnuli. V zapalo-
vacím zámku se nachází opakovací závora,
která zabrání spouštění, aby nedošlo k poško-
zení startéru při jízdě motoru.

Kontrolní světla, která se rozsvítí na tacho-
metru, při zapnutí zapalování zhasnou po spu-
štění motoru. Pouze u motorů o obsahu 1,2 litru
zhasne červená kontrolní lampa pro generátor
a chlazení, až při stoupajících obrátkách
motoru.

Když se Vám během jízdy rozsvítí červené kon-
trolní světlo pro generátor, bezpodmínečně
zastavte a podívejte se zda je v pořádku klí-
nový řemen generátoru. Při přetrženém klíno-
vém řemenu je zejména přerušeno chlazení
motoru. Jak je třeba provést natažení nového
řemenu, najdete potřebné instrukce na
stránce 39.

Stane-li se, že generátor nenabíjí z nějakého
jiného důvodu, můžete jeti dále, ale zastavte
v každém případě u nejbližšího servisu. Jinak
se Vám může stát, že se Vám baterie úplně
vybíje.

Rozsvítí-li se Vám během jízdy červená kon-
trolní lampa pro tlak oleje, musíte bezpodmi-
nečně zastavit, protože v takovémto případě
došlo k přerušení mazání motoru. Zkontrolujte
nejdříve stav oleje. Jestliže je však závada
někde jinde, musíte ihned vyhledat odbornou
pomoc.

**Pozor při spouštění motoru v uzavřeném pro-
storu!** Postarejte se o dokonalé větrání, jinak
se vystavujete nebezpečí zamoření prostoru
jedovatým plynem.

Návod k správné jízdě

Již od prvního dne můžete bez obav použít Váš Volkswagen na plnou jízdu. Zapamatujte si pouze přípustné anebo doporučené rychlosti v jednotlivých stupních řazení, jak jsou níže uvedeny v tabulce:

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

Vyžaduje-li toho provozní nutnost na silnici při předjíždění, když je to v zájmu jeho rychlejšího ukončení, můžete na krátkou dobu rychlosti, které jsou uvedeny v tabulce, překročit a to u druhé rychlosti na 60 km/h a u třetí rychlosti na 95 km/h. V každém případě však je nutno vzít na vědomí, že se tím zvyšuje spotřeba pohonných hmot. Kdo jezdí rovnoměrně, měkce, to znamená, že jezdí správnými zrychleními, jezdí také hospodárně. Příliš rychlá — rasantní — sportovní jízda, častější změny mezi plnou rychlostí na plný plyn a zpomalováním — brzděním —, znamená také častější tankování, nehledě ani na mnohem větší opotřebení obutí, brzd a celého vozu.

Zvláště úsporná jízda se pohybuje v mezích:

- 10 až 35 km/h na 2. rychlosti
- 30 až 55 km/h na 3. rychlosti a
- 50 až 95 km/h na 4. rychlosti.

Dovolte nám, abychom při této příležitosti hovořili také o spojce. Tato si vyžaduje rovněž značnou pozornost. Zkušený a dovedný řidič používá spojky skutečně pouze při řazení rychlosti a nikoliv jako „regulátor“ rychlosti, aby se talíře spojky co nejméně opotřebovávaly. Používá spojky pouze při řazení rychlosti, jede-li v delší koloně, nebo v městském provozu, když jede vhodnou dovolenou rychlostí, kterou vyžaduje daný provoz a nikdy nepoužívá spojky ani jako tlumiče rychlosti, ani jako „oddychový“ pedál pro levou nohu.

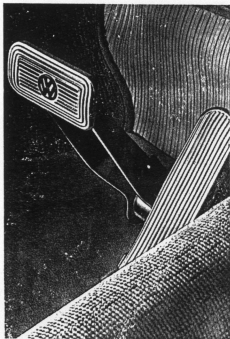
Volkswagen má vynikající brzdy, které umožňují tu nejkratší brzdnou dráhu. Pamatujte však na to, že brzdná dráha to jest její délka je závislá na rychlosti —, je násobkem přírůstku rychlosti: je ku příkladu při 100 km/h čtyřikrát delší než při rychlosti 50 km/h. Brzděte vždy včas a s velkou citlivostí — zablokovaná kola prodlužují brzdnou dráhu.

Voda snižuje tření brzdových obložení. Zvláště brzdové kotouče u kotoučových brzd se mohou navlhčit ať již při jízdě v mokřem terénu anebo při mytí vozu. Nechte se obložení i kotouče osušit použitím brzd; přesto je nutno si uvědomit, že se účinnost brzd zpomalí. Tuto skutečnost je nutno vzít na vědomí při každé vlhké či mokré jízdě a nemůžeme na tom naprosto nic změnit. To musíte vždy v takovémto případě být sám tak opatrný, abyste držel vhodnou vzdálenost od vozů před Vámi jedoucích, zejména za deště nebo hladké silnice. Bezpečnost musí být vždy Vaším nejvyšším zákonem.

Toto vše jsme Vám chtěli dát na paměť a to jako předpoklady nejen pro správnou obsluhu Vašeho vozu, ale také jako základní zásady správné jízdy. Šťastnou cestu!

VW-automatic *

Pro obsluhu VW-Automatic je nutné si všimnouti pouze několika málo zásadních bodů, chcete-li opravdu využít všech výhod, které tento systém skýtá. Všimněte si nejdříve následujících tří základních pouček:



- 1 — Váš vůz s „VW-Automatic“ systémem má mezi motorem a převodovou skříní vestavěný tak zvaný „měnič kroutícího momentu“, který mimo jiné slouží také jako zrychlovací spojka. Proto zatáhněte nožní nebo ruční brzdu, máte-li v úmyslu zvoliti si jeho pomocí rychlostní rozsah. To je velmi nutné, protože měnič kroutícího momentu i při obrátkách naprázdno nepřenáší úplně přenos síly. Vůz má tendenci pomalu se dávat v pohyb „tlačí se“ vpřed a to podle toho, zda je nižší příslušný jízdní impuls, nebo jsou vyšší obrátky motoru.
- 2 — K volbě rychlostního rozsahu je nutné, aby převod síly mezi motorem a převodem byl přerušen. To je provedeno prostřednictvím rozpojovací spojky, která se automaticky vypne ihned, jakmile jste volicí páku zasunul do polohy jízdy. Používejte volicí páky pouze tehdy, když měníte jízdní směr. Posunete-li tuto během jízdy — mimovolně — a tím nepředvídaně změníte rychlostní rozsah, můžete ihned spojku vypnout. Motor tím dostane nenadále vysoké obrátky, protože není zatížen a při opětovém zapojení ihned co se volicí páka uvolní, se velmi silně rozpojovací spojka namáhá.
- 3 — Vyvarujte se při volbě jiné cestovní rychlosti podle starého zvyku „pracovat“ se spojkou, a tak nechtěně použítí brzdy. Váš vůz a jeho „VW-Automatic“ nepotřebuje spojkový pedál. Proto také je brzdový pedál o něco širší; proto můžete ku příkladu při ranžirování použití k brzdění i levou nohu.

* Dodává se na zvláštní přání pro vozy VW 1500 a VW 1300.

Rychlostní rozsah. „VW-Automatic“ Vašeho vozu má tři rozsahy pro jízdu vpřed a jeden pro jízdu vzad. Zařízení je upraveno tak, aby jednotlivá odstupňování byla co nejrychlejší a citlivě reagovala na každou volbu rychlostního rozsahu, aby se rylost vozu snadno přizpůsobila dané situaci provozu na jízdní dráze.

Jízdní rozsah L — neboli pomalý rozsah je používán velmi zřídka. Slouží hlavně při prudkém stoupání do kopců při plném zatížení vozu anebo se závěsem. Též v obtížném terénu, kde je pomalejší jízda v zájmu řidiče i posádky vozu, se tento rychlostní rozsah doporučuje. Rozsah je od 0—55 km/h.

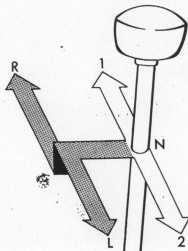
Rychlostní rozsah 1 — rozjezd — a zrychlovací rozsah — je od 0 do 90 km/h. Tento rozsah se doporučuje zejména pro hustý městský provoz, středně mírné stoupání, pomalejší jízdu v koloně a vždy a všude tam, kde je možnost vozem zajet rychleji za účelem předjíždění.

Rychlostní rozsah 2 je normální jízdní rozsah, a proto jej používejte hlavně na volné jízdní dráze. Rovněž jej možno použít v městském, ale hladkém — kontinuálním — provozu, čili v poměrně klidné ne příliš velké rychlosti. „VW-Automatic“ Vašeho vozu Vás nechá v tomto rozsahu jet velmi příjemně, klidně a pohodlně.

Rychlostní rozsah pro jízdu vzadu — R —. Zařazujte tento rozsah jak je třeba, ovšem vždy když vůz stojí čili je v klidu. K tomu účelu slouží uzávěr, který se stlačením páky směrem dolů uvede v činnost.

Volící páka je v poloze neutrální — volné — N — a to vždy mezi rozsahy 1 a 2, kterých se vlastně nejvíce používá. K volbě rozsahů L nebo R je nutno v první řadě volící páku stlačit doleva.

Spouštění motoru lze provést pouze, když je volící páka v neutrální poloze — N —. Další instrukce pro uvádění „VW-Automatic“ systému v činnost platí v poučeních uvedených na stránce 24 tohoto návodu.



Rozjezd — jízda.

Dříve než si zvolíte vhodný rychlostní rozsah, sešlápněte mírně nožní brzdu anebo lehce zatáhněte brzdu ruční. Proč je to nutné uvádíme dále: Rozjezd se provádí normálně na rozsah 1, to znamená:

Zatáhne se ruční brzda nebo se lehce sešlápně brzda nožní.
volící páka se zasune dopředu do polohy 1 a opět se nechá volná,
uvolní se brzdy a přidává se plyn.

Máte-li rádi jízdu klidnou a vyrovnanou — šetřte tím i provozní hmoty — doporučujeme Vám brzo po rozjezdu — přibližně při rychlosti 30 — 40 km/h — zvoliti již rychlostní rozsah 2. Postup je velmi jednoduchý:

Ubratí plyn,
volící páku zasunout na polohu 2. znovu přidatí plyn.

Tímto způsobem, takto volenými rozsahy, můžete prakticky jet všemi rychlostmi, od rychlosti chůze počínaje. Měníci kroutícího momentu u rychlostní skříně mění nepřerušovaně — kontinuálně — každý impuls motoru a tak vyhovuje každé situaci jízdy bez rušivých vlivů.

Jezdíte-li rád sportovně a chcete-li využití plně možností rychlosti, kterou vůz může dát; můžete na rozsah 1 jet až do rychlosti 90 km/h a na to zvoliti rozsah 2: musíte však v každém případě počítat s tím, že budete mít větší spotřebu provozních hmot.

Zastavení

Uberte plyn úplně a vůz zabrzdíte. Nechte nohu lehce na brzdovém pedálu anebo si zatáhnete ruční brzdou, aby se vůz nehnul. K opětnému rozjezdu potřebujete pak pouze přidat plyn (samozřejmě po odbrzdění). Není-li vůz plně obsazen a nejedete-li bezprostředně do kopce, můžete ihned zapojit pro odjezd rozsah 2. S rozsahem 1 je však rozjezd a zrychlování klidnější a lepší.

Sjezdy s kopce

Když má být využita brzdící síla motoru je nutné, zvolit nižší rychlost, tak jak u konvenční převodovky.

Parkování

Při parkování je nutno pamatovat, že vůz není zajištěn proti samovolnému pohybu zvolením jízdního rozsahu.

V každém případě si vůz zajišťete před samovolným pohybem řádným zatažením ruční brzdy.

Zaparkování (ranžirování)

Při zaparkování je nutno použít buď zpáteční rychlosti, nebo při systému rychlostních rozsahů L. Pamatujte si však, že při použití zpáteční jízdy při systému jízdních rozsahů smíte použít zpátečního rozsahu pouze tehdy, když je vůz úplně v klidu a motor jede naprázdno.

Kontrolní světla na tachometru

Stane-li se Vám, že jste nuceni dlouhou dobu jet na větší zatížení, ku příkladu s dlouhou kolonou, se závěsem, do kopce, může se Vám rozsvítit červené kontrolní světlo na tachometru. (Viz též stránka 12.) Znamená to, že teplota kapaliny v převodové skříní silně stoupá. Pro větší — intenzivnější — chlazení kapaliny musíte ihned změnit rychlost z 2 na 1. Lampa pak zhasne opět. Rozsvítí-li se však žárovka znova, je nutno přehodit rychlostní rozsah na L, aby v zájmu jistoty klesla teplota tekutiny v převodech.

Provoz s vletem a závěsem, je možný i se systémem „VW-Automatic“. Ale s každým takovýmto více zatížením byste měli jet pouze na rozsah L a v každém případě, zejména jedete-li do stoupání, tak na rozsah nižší.

Závěs

Nenaskočí-li Vám mimo očekávání motor, můžete vůz nechat zavésit a přibližně rychlostí 20 km/h nechat odvléct. Volte o tomto případě jízdní rozsah L.

Roztlačení není možné, protože síla měniče kroučícího momentu v rychlosti chůze nestačí.

Závěsná pojistka 8-Ampér, která zvláště zajišťuje rychlostní systém „Automatic“, nachází se v prostoru motoru na výfukové skříní blízko zapalovací cívky. Zvolení jízdních rozsahů není možné, když je tato pojistka spálená.

Zvlášť v zimě oceníte vzduchové chlazení a topení Vašeho vozu. Vůz můžete bez starosti ponechat venku i v nejostřejším mrazu. Vzduchem chlazený motor vozu je schopný ihned startu a postará se sám o vhodnou teplotu ve svém vnitřním prostoru.

Nepokoušejte se nikdy a za žádných okolností ať chlazení nebo topení Vašeho vozu ovlivnit tím, že zakryjete vzduchové šterbiny na zadní části vozu. Vzduchové šterbiny musí zůstat bezpodmínečně volné, aby jimi mohl procházet čerstvý vzduch jednak pro karburátor, a jednak pro chladicí zařízení prostoru motoru.

Pláště-pneumatiky s obroušeným profilem je nutné především pro zimní provoz vyměnit. Ojeté pláště jsou v zimě zdrojem nehod. Zvláště výhodné rýhování profilu s dobrou přilnavostí k silnici za sněhu nebo bláta mají pláště M+S. Můžete jezdit na všech čtyřech kolech s pláštěmi tohoto typu. V žádném případě však nejezdíte pouze na předních kolech s pláštěmi typu M+S. Ještě výhodnější jsou pláště M+S pro ledovou námrazu; Tyto pláště zvyšují bezpečnost jízdy zejména na zledovatělých a zasněžených silnicích. Přípustná nejvyšší rychlost na pláštích M+S je až 130 km/h.

Ani při montáži zimního obutí, vzhledem k pevnosti ráfků, nelze podceňovat předepsaný postup. Prosíme, věnujte pozornost při nákupu zimního obutí vždy značce PŘE na boku pláště.

Speciální vlastnosti zimních pláštů lze zlepšit tím, že je nahustíme o 0,2 atp výše než dovolují běžně používané — normální pláště. Toto doporučené zvýšení o 0,2 atp není však pro dálnice příliš vhodné. Nové M+S pláště pro ledovou námrazu mají být zajaty při mírnější rychlosti, aby se dobře upevnily kovové cvočky, které jsou na obvodu pláštů.

Všeobecně platí: Zimní obutí je s výhodou používáno hlavně tehdy, když jsou na jízdní dráze skutečně zimní podmínky. V zájmu bezpečnosti jízdy se na každý způsob doporučuje nevyužívat plně možnosti rychlosti vozu. Ani při jízdní dráze beze sněhu, mokré nebo suché, nemůžete od těchto pláštů očekávat tu plnou přilnavost jako od pláštů normálního provedení. Kromě toho tyto pláště za uvedených podmínek a zvláště při velkých rychlostech podléhají mimořádně velkému opotřebení. Zimní obutí ztrácí za delší dobu během času svoji zimní použitelnost, zejména je-li profil ojetý již více než o 4 mm.

Pasové pneumatiky se v zimě rovněž osvědčují. Nejsou-li v zimě mimořádně nepříznivé podmínky, můžete zpravidla zaměnit M+S pláště pro zimní období za pláště pasové, tyto pasové pláště mají optimálně tytéž dobré vlastnosti pro zimní provoz. Jako nejvyšší rychlost se však v zájmu bezpečnosti u těchto pláštů nedoporučuje vyšší rychlost než 130 km/h. Rovněž tak ono shora zmíněné zvýšení tlaku pneumatik o 0,2 atp. proti normálním pneumatikám platí i pro pneu pasové.

Sněhové řetězy mají být natahovány pouze na zadní pláště. Mají to být řetězy s menšími jemnými oky, aby jak na obvodu pláště, tak i na boku, včetně závěrného článku řetězu, tvořily vrstvu ne vyšší než 15 mm. Při delší trati bez sněhu doporučujeme jízdu bez řetězů. Nemá to žádný smysl, nehledě ani k poškození pláště a zbytečného opotřebení řetězu i pláště.

Motorový olej má mít viskozitní třídu SAE 30, při teplotě blízké bodu mrazu je vysoce viskózní, takže naskočení motoru je ztížené. Je nutno tedy počítat se zimním provozem a pro usnadnění spouštění motoru je třeba olej vyměnit olejem řidším. Pro usnadnění volby potřebného výměnného oleje je na stránce 47 uvedena tabulka tříd viskosity.

V případě, že s Vaším Volkswagenem jezdíte v zimě pouze krátké tratě, anebo v silně frekventovaném městském provozu, doporučujeme Vám, abyste výjimečně prováděli výměnu oleje již po 2500 km najetých jízd. Upozorňujeme Vás na tyto okolnosti a doporučujeme Vám, abyste si těchto rad všimli a dbali a když shledáte potřebu, vyměňovali olej třeba i po několika stech najetých kilometrech, nebo po 6 až 8 týdnech. V jiných ročních obdobích jsou tato opatření nehespodárná a proto zbytečná. V krajích s arktickou zimou to jest cca pod -25°C , je třeba olej měnit každých najetých asi 1250 km.

Olaj v převodové skřini druh SAE 90 možno používat běžně celý rok. Jen v oblastech s převážně zimní vnější teplotou je žádoucí vyměnit olej za řidší převodový olej viskozitní třídy SAE 80.

Při déletrvajícím teplotě nižší než -25°C je velmi doporučené naplnit převodovou skříň olejem ATF (Automatic Transmission Fluid), protože tento druh oleje při velmi studeném počasí dává velmi výhodné podmínky pro činnost převodovky. Při stoupání teploty k bodu mrazu je však bezpodmínečně nutné vyměnit olej ATF za olej SAE 80 nebo SAE 90.

Baterie při klesající venkovní teplotě je vždy vystavena větší spotřebě a tím většímu klesání kapacity. V zimním období vyžadují všechny věci napojené na baterii větší zatížení. Bez ohledu na spotřebu proudu při natáčení motoru a větší spotřebě světla (dříve se stmívá) je nárok na větší spotřebu proudu v zimním období také od jiných různých dalších spotřebičů, jako ku příkladu všechny druhy vytápění. Příliš chladná baterie, zejména není-li úplně nabitá, stačí na téměř úplné vybití pouze při použití startéru a to někdy i při normální teplotě. Proto se velmi doporučuje, aby zejména při krátkých jízdách a při městském provozu, kde je odběr z baterie mnohem intenzivnější, byla tato častěji nabíjena, to znamená pokud možno ještě jedna rezervní baterie. Další podrobné informace o obsluze baterie najdete na stránce 45.

Svíčky nemají mít během provozu po celý rok, i když je chladnější počasí, příliš velkou vzdálenost elektrod. Doporučuje se normální vzdálenost 0,7 mm. Pouze při velkých mrazech je možno pro snazší spouštění motoru vzdálenost elektrod upravit na 0,5 mm.

Šasi vyžaduje v zimě zvláštní péči. Především je nutné chránit spodek šasi před vlivem různých, stále se množících a agresivních chemikálií, kterými jsou silnice z různých důvodů a zejména v zimě sypany; proto je nutné v zájmu trvanlivosti celý spodek šasi natřít velmi odolným lakem, který by odolával nejen nepříznivému počasí, ale i vlivu zmíněných chemikálií. Doporučujeme Vám, natřít spodek, dříve než začne zimní období, jaksí na zkoušku a pak event. nepokryté části dodatečně nastříkati tak, aby celý spodek byl dokonale chráněn. Protikorozní prostředky, obsahující olej, nepoužívejte na součásti, které jsou chráněny voskovou emulsi.

Zámky dveří mohou zamrznouti, ku příkladu při mytí vozu, když se do vložky zámku dostane voda. Proto je třeba při stříkání vody

při mytí proud vody řídit tak, aby voda nemohla vniknout přímo do vložky zámku. Ještě lepší je před mytím vozu otvory zámku zalepit nebo jinak přikrýt.

Zamrznutý zámek je možno bez nesnází — i při silném mrazu — rozmraziti pomocí ochranného prostředku na rozmrazování zámků. Tento rozmrazovací prostředek obsahuje chemickou složku, která dovoluje, že při častějším použití je vložka zámku volně pohyblivá. Takto chráněnému zámku neškodí ani lakování.

Odmrazovač zámků dveří — v lahvi z umělé hmoty (100 cm³) . . . 000 096 106

Odmrazovač zámků dveří-stříkací (16 cm³-kapesní formát) . . . 000 096 107

Reservní doplňování pro (300 cm³). . . 000 096 107, 000 096 108

Zamrzlá okna se postříkají naším stříkacím rozmrazovačem. Po jeho krátkém působení může být rozmrazena a odstraněna beze stop i sebesilnější námraza. Stříkací rozmrazovač (300 cm³) . . . 000 096 109

Je velmi užitečné během zimního období voziti sebou ve voze lopátu s krátkou rukojetí pro prohazování sněhu, ruční košťátko pro smetení sněhu a škrabák z umělé hmoty pro oškrabávání námrazy.

PROVOZ SE ZÁVĚSEM.

Všeobecné pokyny pro jízdu se závěsem (Karavana).

Provoz se závěsem (karavanou) má v každém případě velmi vysoké požadavky na tažný vůz. Jsou mimořádně namáhány zejména konstrukce karoserie, šasi, spojka a brzdy.

Nemusíte si však s tímto dělati u Vašeho vozu VW velké starosti, osvojte si laskavě pouze následující instrukce a jízdní pokyny, které Vám vlastně mají v konečné fázi sloužit k zajištění bezpečné jízdy.

1 — Nepřekračujte nikdy povolené maximální závěsné zatížení.

2 — Zařízení pro závěs musí být provedeno a namontováno dle předpisů, které uvádí závod Volkswagen. Toto zařízení je dodáváno jako příslušenství k vozům VW a je vždycky na zvláštní žádost montováno v některém servisu nebo dílně VW, což zaručuje shora uvedené podmínky. Jinak jest dodávkou zařízení pro závěs současně vždy dodán i přesný návod ke správnému provedení montáže.

V Německu je vyžadováno předpisem, aby závěsné zařízení mělo typovací a zkušební list a tento aby byl součástí dokladů vozu.

3 — Dovolенý tlak na závěsnou ojí a na kulový kloub nemá být vyšší než 40 kg. Přípustné zatížení zadní osy nemá být tímto nijak překročeno. Náklad závěsu je tak upraven, aby zatížení na osu ani při jízdách do špatných silnicích nepřekročilo dovolenou mez.

4 — Je velmi nutné, aby na voze bylo namontováno i druhé vnější zpětné zrcátko. Je-li závěs širší než tažené vozidlo, musí být obě zpětná vnější zrcátka upevněna na ramenech. Nejlepší a také doporučené je použití teleskopických ramen, aby je bylo možno dle potřeby nastavovat, protože je velmi důležitá možnost vidět dozadu i za závěs.

5 — Se závěsem jezdíte vždy pouze povolenou rychlostí. V Německé republice je dovolená nejvyšší rychlost vozu se závěsem 80 km/h.

6 — Obutí vozu jakož i závěsu používejte pouze s dobrými profily. Všímejte si bedlivě, aby pneumatiky vozů měly správný tlak. Tento tlak pneumatik volte pro nejvyšší zatížení. Obutí závěsu musí mít bezpodmínečně tentýž tlak jako tažný vůz.

7 — Šetřete spojku tažného vozu. Při jízdě se závěsem přidávejte pouze tolik plynu, kolik je pro správnou rychlost třeba a nenechávejte zbytečně odírat — šlošovat — spojku.

8 — Brzdíte vždy včas — ve vhodnou chvíli a pokud možno měkce. Nacvičte si správné brzdění se závěsem s nájezdovou brzdou: Nejdříve měkce zabrzdíte, pak zabrzdíte náhle. Tím si zvyknete jak se vyvarujete nárazům vzniklým odbrzdění, které by mohlo zavinit i zablokování kol závěsu.

9 — Zařazujte rychlost včas — zpět — na nižší stupeň při stoupání do kopce, rovněž tak jako i při klesání z kopce.

10 — Provoz se závěsem je vždy spojen současně se zvýšenou spotřebou paliva. Větší zatížení v tahu a s tím spojené větší valivé tření a odpor vzduchu vlivem závěsu vyžadují na motoru větší výkon, což samozřejmě znamená i větší celkovou spotřebu.

11 — Rovněž tak každé stoupání silnice vyžaduje vhodný způsob jízdy se závěsem. Nechtějte však nikdy od vozu nemožnosti. Při maximální stoupavosti platí pro jednu rychlost obsazení vozu dvěma osobami, avšak bez závěsu. Je přirozené, že zátěž závěsu má větší či menší vliv i na valivé tření.

12 — Je samozřejmé, že výkon motoru se často snižuje při jízdě v horách a to přiměřeně k této výšce vlivem snížení tlaku vzduchu. Přípustná váha zabrzděného závěsu nemá být proto — ku přikladu při soutěžkách ve vysokých horách — využita až na hranici možností.

Provoz se závěsem se zařízením vozu VW-Automatic. Vůz, který má zařízení VW-Automatic, nabízí pro jízdu se závěsem mnohé výhody. Tyto se projevují zejména při velkém zatížení jak závěsu, tak i při jízdě do kopců, anebo při jízdě v koloně.

Prostřednictvím měniče kroutícího momentu se úplně vymezí všechny rozjezdové tvrdosti — trnutí vozu — je-li rozjezd proveden řádně — to jest odborně. Kromě toho je vůz během jízdy a správné volbě jízdních rozsahů ušetřen všech trhavých pohybů. Rovněž tak se šetří motor, převod sil, ozubená kola v převodovce a konečně i obutí vozu. Ve vyobrazení v článku „Zacházení se systémem VW-Automatic“ na stránce 26 najdete bližší informace o zacházení se závěsem, je pouze na Vás, abyste si je prostudovali a osvojili.

Pro jízdu v horském terénu se závěsem Vám kromě uvedeného můžeme navíc dát ještě několik užitečných rad, které jsou v tomto případě velmi vhodné pro větší bezpečnost jízdy a odlehčení převodovky.

Kapalina v měniči kroutícího momentu se může velmi snadno značně přehřát, jestliže při jízdě se závěsným provozem je volen pouze jeden jízdní rozsah, který právě může způsobit značná proklouzávání a tím i zmíněný ohřev.

Můžete se vyhnouti takovému přehřátí kapalin, když budete postupovati dle následujících pokynů

- 1 — zásadně jezděte hlavně s rozsahem L, (samozřejmě, že nejprve zapínáte rozsah 1 a po dosažení nejméně 35 km/h zapínáte rozsah L).
- 2 — rozsvítí-li se Vám během jízdy kontrolní lampa na tachometru, znamená to, abyste okamžitě zařadili nejbližší nižší jízdní rozsah.

Nejvhodnější způsob jízdy v kopcovitém terénu se závěsem, je se zařazením jízdního rozsahu na L, aby se využila brzdná účinnost motoru a tím odlehčily brzdy kol.

Chybné však je, udržovati trvale tažnou sílu závěsu při jednom zařazení jízdního rozsahu celý dlouhý čas pouze přidáváním plynu, aby se zamezilo event. mimovolnému skluzu zpět a držeti tak závěs i s vozem v jakési zvednuté poloze, místo použití ruční nebo nožní brzdy. Zásadně platí: Nastane-li v měniči kroutícího momentu po delší dobu silnější proklouzávání, může se stát, že kapalina ATF v měniči se příliš zahřeje. To může způsobit značné škody na těsnicím systému.

OŠETŘOVÁNÍ VOZU.

Lakování Vašeho vozu má pozoruhodné vlastnosti: mimořádně dokonalý lesk a odolnost proti povětrnostním vlivům, vysokou odolnost proti nárazům a tím velmi dlouhou životnost. Ale i ten nejlepší lak musí být pravidelně ošetřován, má-li mít během roku správný vzhled. Je proto samozřejmé, že si osvojíte příslušné znalosti, které od Vás vyžaduje udržování dobrého vzhledu, lakování Vašeho vozu.

Příliš silné sluneční záření, studený liják, průmyslový spad, saze, prach, špína, způsobují stálým opakováním trvalé poškození povrchu laku. V zimním období trpí všechny vnější součásti vozu nejen extrémními podmínkami vzniklými počasím, ale velmi silně trpí i agresivním působením různých solí. Doporučujeme Vám proto v tomto období mnohem častější ošetřování vozu než je obvyklé za klidnějších podmínek a lepšího počasí.

Každý servis-VW má k dispozici všechny vhodné a potřebné prostředky pro ošetřování vozů Volkswagen. Všechny tyto prostředky byly v našem závodě vybrány právě pro vozy Volkswagen a speciálně pro ně vyzkoušeny. Příslušná objednávací čísla si najdete v příslušném poučení pro ošetřování vozu.

Mytí

V prvních dvou měsících:

Vůz dosti často omýváte čistou vodou a to vždy směrem shora dolů — ale nikdy ne na slunci!

Houbu vždy dobře propláchněte, abyste zabránili event. poškrábání laku.

Později:

Vůz myjte, když shledáte, že je špinavý. K dokonalému čištění však nestačí pouze čistá voda. Do dostatečného množství čisté vody přidejte také vhodný čistící prostředek (mycí šampon) a takto dobře promíchanou tekutinou nátřete buď houbou nebo kartáčem celý vůz. Potom celý vůz řádně spláchněte čistou vodou a důkladně osušte kůži.

Kanistr mycího šamponu	000 096 111
(150 cm ³)	
Kanistr mycího šamponu	000 096 112
(250 cm ³)	
Mycí houba	000 096 151
Mycí kůže	000 096 155
Mycí kartáč na auto	000 096 157
Mycí rukavice	000 096 153

Konservování

Ze začátku asi po osmi až deseti týdnech. Později vždycky tenkrát, když mycí voda z laku již neodkapává.

Buďto nanášíte leštící pastu (konzervátor) po omytí vozu, a pak jej leštíte, nebo jednoduše po druhém omytí použijete „Mycí leštící pastu“. Potom — a — vůz ještě jednou spláchnete či — a otřete kůži.

Kanistr leštící pasty (konzervátor na lak), (250 cm ³)	000 096 011
Kanistr leštící pasty (konzervátor na lak), (1000 cm ³)	000 096 012
Kanistr mycí-leštící pasty (150 cm ³)	000 096 121
Kanistr mycí-leštící pasty (250 cm ³)	000 096 122

Polirování — leštění

Provádějte pouze tehdy, když lak je již málo lesklý — matný — a ani pomocí konservačních prostředků se již lesku více nedocílí.

Používejte v takovém případě pro konservování tak zvaný lakový leštic (Lack-Politur).

Při leštění pastou pro ošetřování laku ušetříte si konservování.

Kanistr leštic laku (Lack-Politur) (250 cm ³)	000 096 001
Kanistr leštic laku (Lack-Politur) (1000 cm ³)	000 096 002
Tuba pasty pro ošetřování laku (Lack-Pflege), (210 g)	000 096 021
Pytlík lešticí vaty (200 g)	000 096 161
Pytlík lešticí vaty (500 g)	000 096 162

Opravy poškození laků

Malá poškození laku, poškrábání, trhlinky, poškození drobnými kameny, je nutno opravit ihned pomocí originální -/W-Lak-tužky nebo stříkací dysnou, dříve než začne u poškození působiti rez. V zálopném žlutku v prostoru rezervního kola najdete označení správné barvy a správného čísla dle originálu Vašeho vozu.

Odstraňování průmyslového prachu

Ukaže-li se toho potřeba, je nutno co nejdříve použít tak zvaného „Odprašovače průmyslového prachu“.

Odprašovač průmyslového prachu musí být po použití důkladně spláchnut. Zvláštní pozornost je nutno věnovat sparám, drážkám a pod. Lahev odprašovače průmyslového prachu (500 cm³) 000 096 091

Odstraňování dehtových skvrn

Je-li to nutné, použijte pro odstranění dehtových skvrn z laku „Čističe dehtových skvrn“. Po jeho použití očistíte zbylé skvrny směsí vody a mycího šamponu a pak vůz opláchnete. Kanistr čističe dehtových skvrn 000 096 051 (150 cm³)
Kanistr čističe dehtových skvrn 000 096 052 (250 cm³)

Odstranění přischlého hmyzu

Od pevně přilepeného suchého hmyzu je možno lakování vozu očistit zvláštním prostředkem, který se nazývá „Odchmyzovač“.

Patřičná místa řádně omýt. Znečištěné čelní sklo lze od hmyzu očistit rovněž tak zvanou „Odchmyzovací houbou“.

Tuba odchmyzovače (80 g) 000 096 081
Odchmyzovací houba 000 096 083

Udržování chromovaných částí vozu

Chromované části vozu musí být vždycky před každým použitím prostředků pro jejich udržování bezpodmínečně umyty a řádně osušeny. Skvrny a různé přilepky se nejdříve otřou „Čidičem chromu“ v tubě. „Ochrana chromu“ z tuby obsahuje i konservační látky.

Tento prostředek nejen čistí, ale současně i chrání chromované části před dalšími povětrnostními vlivy.

„Tekutý ochranný prostředek“ se použije v tom případě, předpokládá-li se, že chromové části mají být delší dobu chráněny před event. rezivěním. Tuto ochranu lze nanášet i pomocí stříkací pistole. Odkonservovávač ochranných chromových součástí odstraní tento ochranný film bez námahy.

Tuba čidiče chromu (80 g) 000 096 061
Kanistr ochrany chromu (500 cm³) 000 096 063
Tuba ochrany chromu (80 g) 000 096 067
Kanistr odkonservovače ochrany chromu (500 cm³) 000 096 167

Čistění umělé kůže

Při lehkém znečištění očistit měkkým hadrem nebo kartáčem. Při silnějším — větším — uspinění používejte průdušnou umělou kůži s použitím „Tekutého čističe umělého textilu a umělých hmot“. Čistící prostředek

nanášejte bezbarvým čistým hadrem. Ošetřované plochy je nutno po očištění osušit měkkým hadrem. Průdušné umělé hmoty mohou být čišťeny pomocí čisticí pasty.

Pasta na čišťení umělých hmot 000 096 071 (200 g)

Tekutý čistič umělých hmot a textilu 000 096 072 (500 cm³)

Čistění potahových látek

Čistění provádějte buď vysavačem prachu, anebo kartáčováním ne příliš měkkým kartáčem. Skvrny nebo silná znečištění odstraňujte pomocí „Tekutého čističe umělých hmot a textilu“ a to tak, že skvrnu rozpustíte shora i zdola čističem napuštěným na bezbarvý a čistý hadr, kterým pak skvrnu třeme křížem křížem.

Tekutý čistič umělých hmot a textilu 000 096 072 (500 cm³)

Střecha cabrioletu nevyžaduje mimořádného udržování. Je však v každém případě důležité, aby zejména potah z umělé hmoty byl včas a pravidelně čistěn. Větší znečištění a skvrny je možno nejsnáze odstraňovat našim známým čističem pro umělé hmoty. Ředidlo na barvy, čistič skvrn obsahující chlor, nebo jiné podobné prostředky, jsou nevhodné, mohou způsobiti na umělé hmotě škody.

Pohyblivé a otočné části střechy, pokud jsou zaprášeny nebo jinak znečištěny, zbavují se nečistoty několika kapkami řídkého oleje. Současně se však doporučuje jak klouby, tak i jiné třecí části otřít od přebytečného oleje, aby se střecha prokapaným olejem neznečistila. Třecí plochy bočních oken cabrioletu, gumové profily a profily vstupu mohou být ošetřeny „Talcum-em“ nebo glycerinem.

Čistění čelního skla

Normální čistění provádějte houbou namočenou ve vlažné čisté vodě. Potom osušte sklo kůží na okna. Tuto kůží nepoužívejte na čistění nebo leštění lakového povrchu vozu. Mohla by Vám zanechat stopy nebo skvrny na skle po konzervačních nebo leštících prostředcích a způsobila by tím špatnou průhlednost skel.

Neprůhlednost, zaviněnou přilnutým hmyzem, odstraníte buď odhmyzovací houbou, a zbytky pak od nastříkaného oleje odstraníte čisticím prostředkem pro čelní skla.

1 lahev čisticího prostředku na
čelní sklo (200 cm²) 000 096 105

Polštářek s čističem na čelní sklo 000 096 101
(35 cm²)

Houbička na přilnutý hmyz na čelní sklo 000 096 083

Hadr na čistění zamlžených oken - 000 096 105

**Pro použití tekutých ošetřovacích a čistících
prostředků doporučujeme stříkací pistoli
000 096 064.**

Stírač čelního skla

Stírač zalepený olejem nebo hmyzem nejlépe očistíte tvrdším kartáčem, namočeným ve vodě, ve které je čistící prostředek. Doporučujeme Vám stírače jednou až dvakrát ročně vyměnit.

Těsnění oken a dveří

Gumová těsnění mají být stále pružná, ohebná a nepoškozená. Proto je otírejte střídavě tam i zpět glycerinem anebo práškovým maskem.

Větrání vozu

Jestliže vůz stojí delší dobu v uzavřené garáži, je velmi nutné jak garáž, tak i vůz čas od času vyvětrat, aby nedošlo k plísní, zejména uvnitř vozu, ale i v garáži, případně aby na voze nevznikly skvrny od vlhkosti.

Přední sedadla

Když zjistíte, že se přední sedadla nechají posouvat jen velmi těžko, je třeba vodící kolejničky lehce shora i zdola namazat vhodným mazadlem. Ovšem před namazáním je musíte důkladně otřít hadrem. Za tím účelem je nutné sedadla vyjmouti a to tak, že je z vodících kolejniček vysuneme dopředu. Abyste mohli sedadla vyjmouti, musíte zajišťovací pák na pravé kolejničce pomocí šroubováku stlačit dolů. Při opětovném posazení sedadel na jejich správná místa je třeba tato opět zajistit příslušným zajišťovacím pákem.

Kdo si chce kromě normální předepsané kontroly huštění pneumatik a správnou — úspornou jízdu mimořádně hledět obutí svého vozu, aby prodloužil jeho životnost, necht' dodržuje následující instrukce:

1. Čas od času prohlédněte zda pláště nejsou poškozeny a odstraňte všechny cizí k plášti nepatřící předměty.
2. Ochraňujte pláště od znečištění nebo postříkání benzínem nebo olejem.
3. Nenechávejte nikdy dlouho obutí, vystavené slunečnímu žaru.
4. Ztratíte-li krycí čepičku nahušťovacího ventilkou, nahraďte ji ihned novou.

Pláště je nutné ihned a bezpodmínečně obnoviti, jakmile zjistíte, že profil rýhování je ojetý po celém obvodu a celé jízdní šíři na hloubku 1 mm, protože takovéto pláště již nezajišťují dostatečně bezpečnost jízdy. Naopak Vám doporučujeme, abyste pokud možno nenechali dojiti až k tak vysokému ojetí plášťů, protože takové pláště zejména na mokré jízdní dráze a při větší rychlosti mohou způsobiti neočekávanou nehodu, tím že nedávají dostatečně silný styk s vozovkou. Zjistíte-li tedy takovéto opotřebení obutí jak uvádíme, doporučujeme Vám návštěvu Vašeho VW-servisu.

Zvláště při používání velkých rychlostí vznikají příliš velké statická i dynamická kinetická namáhání. Tyto rychlosti jsou sice výhodné pro využití jízdních vlastností vozu, ale je přitom

nutno myslet i právě na životnost pneumatik. Ale může se stát po dlouhé jízdě nebo po větším množství najetých kilometrů, že se vlivem většího přirozeného opotřebení přesune kinetická energie až k nerovnováze; proto se doporučuje, aby se pláště po každých 10 000 km zkontrolovaly a vytižily. Navíc také po každé opravě mají být kola znovu vytižena. Toto doporučení platí také pro ta už vytižená kola, u kterých ušel vzduch vlivem špatného ventilu.

Kdo si pro svůj vůz jako obutí zvolil pásové nebo tak zvané radiální pláště, může oceniti pozitivní vlastnosti této volby tím, že toto obutí má delší životnost, odolnost proti skluzu, lepší jízdu v zatáčce, kratší brzdnou dráhu a malý odpor valivého tření. Je třeba si pamatovati již při koupi na to, že toto obutí při delší jízdě, zejména na dlážděných silnicích — bez ohledu na jejich konstrukční provedení — mohou tvořit menší nebo větší dunivý hluk.

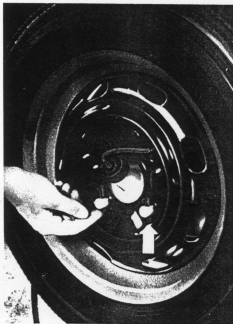
Pláště bez duší smí býti u Volkswagenů seriově dodávány pouze společně s bezpečnostními ráfky (tak zvané Hump-ráfky). Při první výměně ráfku nutno býti mimořádně opatrný. Druhou výměnu ráfku Vám doporučujeme, abyste dali provést ve Vaší VW dílně.

Správné a stejnoměrné nahuštění pasových plášťů jedné osy je pouze v zájmu bezpečné jízdy a je obzvláště důležité u tohoto druhu pneumatik. Všimněte si proto obzvláště údajů o nahušťování těchto plášťů, za tím účelem Vám dáváme tabulku na stránce 56, na

které najdete také jejich obsluhu. Tlak si nechte pravidelně kontrolovati. Všechna naše upozornění a návody správné obsluhy obutí vozu, jak je výše uvádíme, jsou zejména pro pasové pláště zvláště důležité.

POKYNY PRO SVĚPOMOC

V případě, že se Vám stane nehoda, nebo porucha a jste nucen si sám nějak vypomoci, dáváme Vám k tomu na příštích stránkách několik rad, jejichž pomocí si budete v každém případě moci závadu sami odstraniti. Ve všech ostatních opravách se raději vždy obraťte na naši nejbližší VW dílnu. Organizace pomoci zákazníkům, jejichž základnou jsou naše VW servisy, Vám nabízí široce rozvětvenou síť autorisovaných dílen s vyškolenými a zkušenými odborníky a se všemi potřebnými speciálními přístroji, pomůckami a nářadím. Může se Vám ale stát, že potkáte během cesty náš VW pomocný vůz, který Vám ihned odborně a rychle z nesnází pomůže.



Výměna kol

Dříve, než můžete vyjmouti rezervní kolo z úkrytu v prostoru pro zavazadla je nutno odejmouti vodní nádrž pro splachování čelního skla. Abyste mohli odtlačit oba zajišťovací háčky, které drží vodní nádržku na rezervním kole, postavte nejdříve rezervu na přední krycí plech. Ruční brzdou pevně zatáhněte.

Krycí víčko kola stáhněte pomocí prodlužovací tyče pro zvedák.

Tyč pro zvedák vsuňte do otvoru na okraji krycího víčka a opřete ji o ráfek kola, tím uvolníte krycí víčko. Všechny matice šroubů uvolníte dvojitém nástrčkovým klíčem rovněž pomocí již zmíněné tyče.

Zvedák umístěný pod stupátkem ve čtyřhranné rouře uvolníte úderem dlaně na vřdicí rouru směrem k podlaze.



Ovládací tyč vsuňte do horního kloubu páky (A) zvedáku a zvednete vůz pohybováním tyče (viz obrázek).

Matice, kterými je kolo připevněné, se odšroubují a kolo lze sejmuti.

Vůz, jak uznáte dle potřeby, buďto zvednete více anebo o něco zpustíte tak, aby se otvory pro šrouby kryly se šrouby na disku kola.

Pak nasunete rezervu na jeden ze šroubů tak daleko, aby kolo bylo lze lehce rukou pootočit. Vůz opět trochu pozvedněte a kolem otáčejte tak, aby všechny šrouby vnikly do příslušných

otvorů. Pak na šrouby nasadíte matice a ručně je lehce dotáhnete pouze s nasazením nástrčkového klíče.

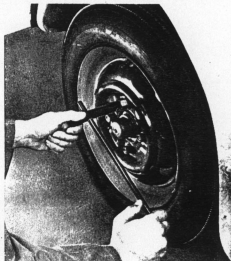
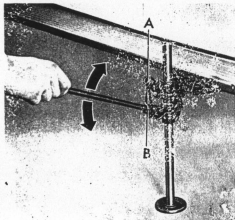
Po té kolem několikrát pohněte tam i zpět, aby se kolo na dřiku šroubů dostalo do správné polose, a vystředilo se tak na brzdovém bubnu.

Ovládací tyč pak vsuňte do spodního kloubu zvedáku (B) a pomalu vůz spouštíte. Pak ovládací tyč opět vytáhnete ze zvedáku a zasunete do otvoru nástrčkového klíče a křížově pevně dotáhnete postupně všechny matice (viz obrázek). Krycí víčko kola nasunete na ráfek, tak

abyste jej pak mohli ranou plochou dlaní nasadit pevně na hlavici kola.

Nechte si — po každé výměně kola — zkontrolovati co nejdříve, zda dosednutí kola a dotažení matice mají předepsanou tuhost, pomocí klíče, kterým lze měřiti krouticí moment. Krouticí moment dotažené matice má býti 15 mkg.

Nezapomeňte nikdy zkontrolovati nahuštění vyměněné pneumatiky a to podle tabulka na stránce 56, kde jsou uvedeny hodnoty nahuštění kol. Poškozené kolo, které bylo nutno vyměnit, dejte si co nejdříve spravit.

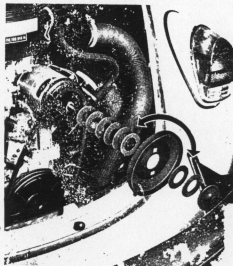
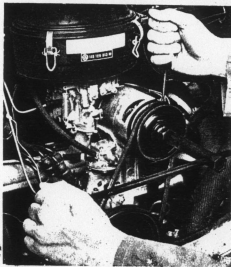


Natažení anebo výměna klínového řemene

Abyste mohli vyregulovat správné pnutí klínového řemene, jest nejdříve nutné, uvolnit zadní půlku řemenice na generátoru. Po uvolnění a odtažení matice je možno pomocí šroubováku vsunutého do spáry mezi oběma půlkami řemenice, opřením o přední díl řemenice a tlačení směrem k hornímu šroubu víka generátoru, odsunout generátor. Pro výměnu klínového řemene je kromě uvedeného postupu třeba ještě vyjmouti ochranný plech dolní řemenice tím, že uvolníme tři šrouby, které ochranný plech drží.

Předepsané napnutí klínového řemene dosáhnete tak, že stáhnete — jak je na obrázku naznačeno — příslušné vložky mezi oběma půlkami řemenice a vhodně je upravíte, aby měly obě půlky řemenice správný odstup, tím se upravil to jest zmenšil nebo zvětšil odstup vnitřních obvodů řemenic.

Správně natažený klínový řemen je tenkrát, když je nutné jej vytáhnout asi o 1,5 cm. Je právě tak chybné jezdit se silně napnutým řemenem, jako s řemenem volným. Nově nasažený klínový řemen může být o něco delší, ale má se vždy po asi 1000 km jízdy vyregulovat na správné napětí. I přes velmi dlouhou životnost, kterou klínový řemen má, doporučujeme Vám, abyste měli v rezervě sebou vždy jeden ve voze.

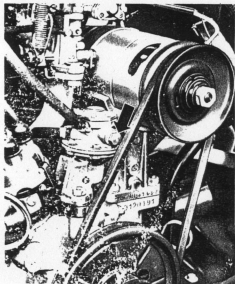


Čištění filtru čerpadla pro pohonné látky

Odšroubujte uzávěr a vytáhněte filtrační vložku. Uzávěr opět zašroubujte, aby Vám neunikal benzin.

Filtr pak vymyjete v čistém benzinu a profouknete.

Při opětném zasunutí filtru věnujte pozornost tomu, aby těsnicí kroužek byl usazen správně pro uzavírací šroub.



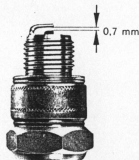
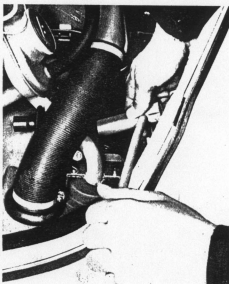
Vyšroubování a opětné zašroubování zapalovacích svíček

Připravte si klíč pro zapalovací svíčky.

Svíčky vyšroubujte pomocí nástrčkového klíče a ovládací tyče.

Zanešené — nečisté — svíčky se čistí nejlépe v pískovém tryskači. V nouzi lze zbytky spalování ze svíček odstranit pomocí dřevité vlny jak z tělesa svíčky, tak i z elektrod. Nepoužívejte nikdy tak zvaných „kartáčů“ na svíčky. Svíčky musí být i zevně čisté a suché, aby nedocházelo ke zkratu nebo k tak zvaným povrchovým proudům. Rozstup elektrod při ošetření nastavujte dle příslušného měřítka vzdálenosti elektrod. Normálně má být 0,7 mm. Při velkých mrazech je přípustné zmenšit rozstup elektrod na 0,5 mm, aby motor snáze naskočil.

Zapalovací svíčky při nasazování příliš neutahujte. Dejte pozor, aby se Vám v závitě nezpříčily. Doporučujeme Vám, abyste po každých asi 20 000 km svíčky vyměnili.



Nastavování reflektorů

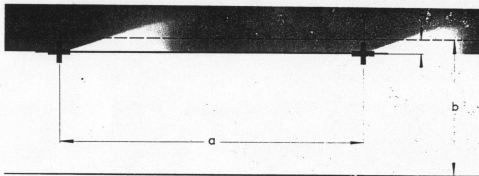
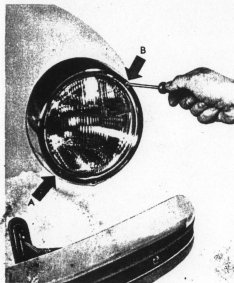
V případě, že nemáte ani, zkušební, ani stavěcí přístroje pro správné nastavování světlometů, postupujte následujícím způsobem:

Postavte vůz na naprosto vodorovnou plochu a to 5 m od kolmé pokud možno bílé stěny. Pneumatiky musí mít předepsaný tlak huštění. Jedno zadní sedadlo musí být obsazeno, anebo na něj položte zátěž o váze 70 kg.

Na kolmou stěnu nakreslete dva stavěcí křížky v rozměrech jak je uvedeno na obrázku. Podélná osa vozu musí být přesně v prostředku obou křížků a současně musí být přesně kolmo ke stěně.

Světlomet nastavujte pomocí dvou šroubů, které jsou na obroučce světlometu a to při zcloněném světle. Druhý reflektor při této operaci zakryjte.

Reflektor je tehdy dobře nastaven, když rozmezí světla a tmy leží na levo od stavěcího křížku, vodorovně od stavěcí linky a zlom světla je přesně v prostředku nakresleného křížku.



$a = 1044 \text{ mm}$

$b = \text{výška středního bodu reflektoru vrhaného světla od země}$

$c = 50 \text{ mm (při odšupu nastavovací desky)}$

A — boční stavění

B — výškové stavění

Tabulka světel

Žárovka pro	12 voltové zařízení		6 voltové zařízení	
	Označení dle DIN 72 601	Náhradní díl číslo	Označení dle DIN 72 601	Náhradní díl číslo
Světloomet	A 12 V 45 / 40 W	N 17 705 3	A 6 V 45 / 40 W	N 17 705 1
Obrysové světlo	HL 12 V 4 W	N 17 717 2	HL 6 V 4 W	N 17 717 1
Brzdová a koncová světla	SL 12 V 21 / 5 W	N 17 738 2	SL 6 V 21 / 5 W	N 17 738 1
Světloomet pro zpětnou jízdu . . .	12 V 25 W	N 17 733 2	—	—
Svítilna značkové tabulky	G 12 V 10 W	N 17 719 2	G 6 V 10 W	N 17 719 1
Kontrolní světla na tachom. . . .	J 12 V 2 W	N 17 722 2	J 6 V 1,2 W	N 17 722 1
Ostatní kontrolní světla	W 12 V 1,2 W	N 17 751 2	W 6 V 1,2 W	N 17 751 1
Vnitřní osvětlení	K 12 V 10 W	N 17 723 2	K 6 V 10 W	N 17 723 1
Blinkry přední a zadní	RL 12 V 21 W	N 17 732 2	RL 6 V 21 W	N 17 732 1

V = Volt, W = Watt

Výměna žárovek

Žárovky reflektorů

Vyšroubujte šroub s drážkou v prostředku pod obroučkou reflektoru.

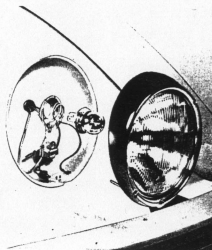
Nástavec reflektoru sejměte.

Vytáhněte zástrčku žárovky.

Otočte ochranným krytem na levo a sejměte jej. Vyměňte žárovku. Dotykový kolík objímky žárovky musíte zasunout správně do výřezu. Nedotýkejte se skleněné baňky žárovky!

Ochranný kryt nasadit tak, aby přilnul na lem patice obrysového světla.

Vyzkoušejte správné nastavení reflektoru.



Žárovky předního blinkru

Vyšroubujte šroub s drážkovou hlavou.

Kryt se sklem pro blinkr odejměte.

Žárovku lehce stlačte dolů, otočte a vyjměte.

Nasaďte novou žárovku.

Při zpětné montáži krytu se sklem dbejte, aby těsnění pod krytem sedlo správně.

Žárovky pro: zadní blinkry, brzdové a koncové světlo, nebo světlomet pro zpětnou jízdu*

Tři šrouby s drážkovou hlavou vyšroubujte tak, aby bylo možno kryt se sklem sejmuti.

Nesvitící žárovku v objímce lehce stlačte dolů, otočte a vytáhněte.

Nahoře — žárovka pro blinkr.

Uprostřed — žárovka pro brzdu a koncové světlo

Dole — žárovka pro světlomet zpětné jízdy

Při nasazování žárovky brzdového a koncového světla je nutné, abyste stavěcí kolík, ležící blízko žárovkové baňky, stlačili dolů. Po té nasaďte kryt se sklem a šroub s drážkovou hlavou dotáhněte, ale nikoliv příliš pevně.

Žárovka pro značkovou tabulku

Otevřete zadní kryt.

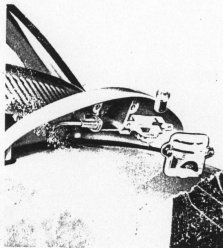
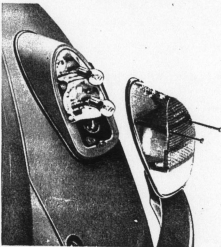
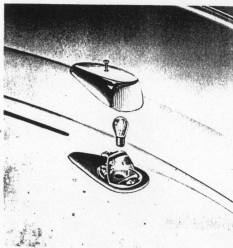
Upevňovací šrouby napravo i nalevo od skleněného krytu odšroubujte a vyjměte i s držákem žárovky.

Vytáhněte z krytu žárovku i s objímkou.

Nasaďte novou žárovku.

Při zpětné montáži dbejte na správné posazení gumové průchodky pro kabel.

* Více vybavení dle přání



Schránka na pojistky je umístěna pod palubní deskou vedle krycí trubky řízení. Má průhledné krycí víčko.

Dvě doplňkové pojistky se kromě toho ještě nacházejí v prostoru motoru na výfukové skříni. 8-ampérová pojistka je umístěna v držáku (A) nad generátorem a zajišťuje světlomet pro zpětnou jízdu.

Další 8-ampérová pojistka (B) umístěná vedle zapalovací cívky, patří pro rozváděcí ventil

řízení „VW-Automatic“. Spálí-li se Vám tato pojistka, nezařazujte rychlostní rozsahy.

Propálí-li se Vám některá z pojistek, nestačí tuto pouze vyměnit, musíte zjistit buď příčinu zkratu, nebo příčinu přetížení a teprve po odstranění zjištěné závady zasuňte novou pojistku.

V žádném případě nenahrazujte spálenou pojistku staniolem nebo drátem. Mohli byste způsobit větší škodu na elektrickém zařízení nebo vedení. Doporučujeme Vám, abyste vždy měli sebou v rezervě několik 8-amp. pojistek.

* Pro vlastní pracovní proudový okruh zadního topení ze ještě 8-Amp. závěsná pojistka pod sedadlem.

1 Ukazatel stavu benzínu
Zadní topení
(ovládací okruh)*
Blinkry
Houkačka

2 Stírač
Brzdové světla

3 Dálková světla levá
Kontrola dálkových
světél

4 Dálkové světlo pravé

5 Tlumené světlo levé

6 Tlumené světlo pravé

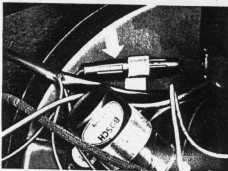
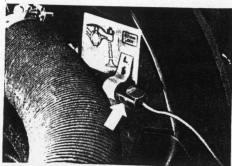
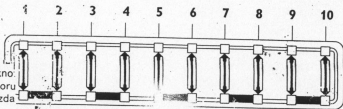
7 Obrysové světlo levé
Koncové světlo levé

8 Koncové světlo pravé
Obrysové světlo pravé
Osvětlení značkové
tabulky

9 Výstražné světlo
Signální světlo pro
předjíždění
Vnitřní osvětlení

10 Radio

Zatáhněte
pootevře a
stisknutím kno-
virání prostoru
sluchem — zda



Zkoušení baterie

Okamžitá pohotovost vozu ke startu je v konečné fázi závislá hlavně od stavu baterie; je ji nutno pravidelně zkoušet a řádně ošetřovat.

Víko baterie lze sejmuti pouze tehdy, když vyjmete zadní sedadlo, uvolníte západku uzávěru a upínacího pasu.

Baterie, které jsou zhotoveny ze světlé umělé hmoty, nejsou připoutány žádnými pasy. Jsou přišroubovány dvěma upínacími patkami k plechové podlaze. Víko baterie je upevněno svírkami. Abyste mohli zjistit stav kyseliny v baterii, odšroubujete uzavírací zátky. Hladina kyseliny má být něco málo nad horním povrchem akumulátorových desek baterie. Hladinu kyseliny je třeba udržovati na správném stavu ukazatele hladiny. Podle způsobu provedení jsou baterie postaveny buď na podlaze vlastního rámu v plnicím otvoru, nebo na lávce nad články, která současně je tímto zakrývá. Zjistíte-li nízký stav kyseliny v baterii, doplňujte jej pouze destilovanou vodou.

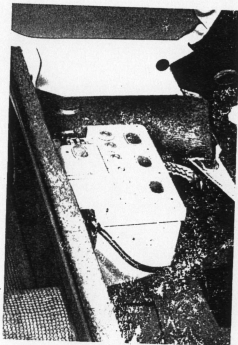
Hladina kyseliny klesá hlavně při nabíjení baterie, chemickým rozkladem vody, kterou je kyselina ředěna a mírně se vypařuje. Jak často má být baterie doplňována řídí se hlavně jízdními podmínkami, avšak nepřímou vlivem počasí a jeho změnou — v ročních obdobích, které nutí během dne jezdit delší trati se zapnutými světlými, a rovněž nutí k častějšímu použití startéru. Proto je nutné častěji doplňovati baterii destilovanou vodou než jindy, když tyto podmínky nejsou. Stává se však — a je nutno na to upozorniti — že i v létě je nutno — ba někdy i častěji než v zimě — kontrolovati hladinu kyseliny v baterii. Provoz „VW-vozu“ v tak zvaných tropických podmínkách, zvláště mají-li mnoho jízdy za takovýchto podmínek; doporučujeme kontrolu stavu hladiny kyseliny alespoň každých osm dní.

Doplňujte však baterii velmi opatrně, nikdy ne více než třeba, protože při vyšší hladině kyseliny by mohlo za jízdy dojít k překypění a tím by vznikla ve voze značná škoda. Pólové koncovky a připojovací svorky musí být vždy čisté a namazané ochranným mazadlem. Věnujte náležitou pozornost obnaženým kovovým částem, jakož i spojovacím elementům při ustavování baterie. Necháte-li Váš vůz delší dobu v klidu, světe baterii k ošetření příslušné dílně. Pokud baterie není úplně vybita, nabíjí se sama během jízdy. Může se ovšem stát, že během delší doby dojde k poškození desek — zvláště není-li baterie pravidelně — přibližně každé čtyři týdny — prozkoušena a dobíjena.

Pozor!

Póly baterie nikdy nezkratujte!

Zkratem může dojít k náhlému přehřátí desek a k jejich prasknutí, kromě toho za jistých okolností může dojít k jiskření během nabíjení a vzniku výbušných plynů.



Vzeti do závěsu

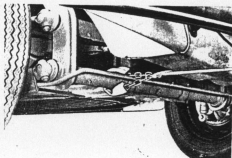
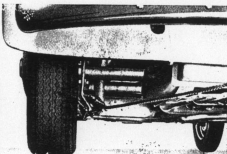
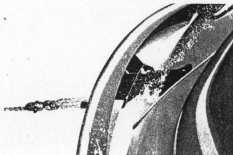
Tažné lano lze zavěsit buď vpředu nebo vzadu za nosič nárazníku, za předpokladu, že nedojde k nepřipustným tahovým silám nebo k možnosti nárazového přetížení. Bez ohledu na dobré upevnění a na dobrou silnici je při manévrování v závěsu přes to stále nebezpečí, že se závěsná zařízení přetíží a mohou se tak poškodit.

Ridič táhnoucího vozu musí během jízdy zasunovat rychlosti a manipulovat se spojkou zvláště jemně a měkce. V takovémto případě to má snazší řidič, který jede s vozem „VW-Automatic“. Měníč kroučícího momentu, který je vestavěný mezi motor a převodovou skříň, provádí vlastně tah sám, a zpětná jízda může být zapojena v případě tažení dozadu*. Řidič taženého vozu musí bedlivě dávat pozor, aby lano bylo stále v tahu.

Tažné lano má být elastické, aby byly táhnoucí i tažený vůz bez zbytečného dření. Zvláště elastická jsou lana z umělých hmot.

* Další instrukce pro zavěšení i vleč s „VW-Automatic“ em najdete na stránce 28.

U vozů VW 1200 není nosič nárazníku přizpůsoben pro vleč. U tohoto vozu je nutné lano upevnit vzadu na vzpěru tlumiče. Zepředu zavěšujete vůz za spodní nosnou rouru pro přední osu a to pokud možno za hlavici rámu s příslušným ochranným obalem.



PROVOZOVNÍ MHTY (STANOVENÍ A MAZADLA)

Benzin

Váš vůz Volkswagen může v zásadě jezdit na všechny dostupné druhy benzínu, které mají oktanové číslo:

1,5 litrový motor 91 OZ

1,2 a 1,3 litrový motor 87 OZ

Značku benzínu si můžete zvolit libovolně sami. Jestliže Vám však dosažitelný benzin nevyhovuje a to tím, že způsobuje v motoru klepání, je pak správné obstarat si superbenzín, případně tento smíchat s obyčejným benzinem.

Motorový olej

Používejte pro mazání Vašeho vozu Volkswagen vždy — pokud je to jen trochu možné — stejné značky oleje a to velké HD-olej pro motory typu Otto. Stav jakosti dnes vyráběných značek olejů Vám po zralém uvážení dovoluje zvolit vždy ten nevhodnější. Motor VW nemá se zřetelem na kvalitu nějaké mimořádné požadavky, avšak nedoporučujeme Vám, aby byl plněn každou nebo jakoukoliv vyráběnou značkou. Doporučujeme Vám, abyste již po prvních tisících najetých kilometrech to jest při první výměně, si zvolili ten pravý — „Váš“ olej a zůstali již trvale u tohoto jednoho druhu, to znamená pokud možno tento druh neměnili. Jinak se Vám může stát i v případě, že jste okolnostmi nuceni měnit nebo doplnit „Váš“ olej za jiný, že nemusíte mít žádné obavy, že by Váš motor doznal jakékoliv újmy.

S rozdělením jednotlivých jakostních, ale hlavně viskozitních tříd, se seznámíte v značkové tabulce SAE 30, SAE 20 W/20 atd. Číslo viskosity označuje hustotu, kterou VW-motor potřebuje, to jest 2 třídy viskosity a to podle ročního období, kdy je vhodné volit:

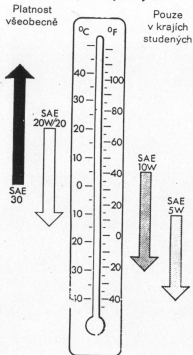
- | | |
|---------------|---|
| SAE 30 | v teplém ročním období, nebo celoročně, jste-li v tak zvaném teplém pásmu. |
| SAE 20 W / 20 | v zimě. |
| nebo | |
| SAE 10 W* | v krajích, kde průměrná zimní teplota se dá předpokládati pod -15°C . |
| SAE 5 W* | pouze v zemích s arktickou teplotou to jest pod průměrem -25°C . |

Všechny druhy olejů SAE mají rozmezí upotřebitelnosti cca 35°C .

Rozmezí sousedící v jednotlivých třídách SAE se překrývají nejméně o 20° . Krátkodobá překrývání výkyvů teplot během přechodu z teplého do studeného období roku nebo opačně, mohou zůstat bez povšimnutí.

* Vyhněte se delším cestám s velkou rychlostí, když vnější teploty při použití oleje SAE 10 W činí 0°C případně u SAE 5 W klesnou pod -15°C .

Rozsah teplot olejů třídy SAE



Rovněž tak mohou i nastat případy, kdy je nutno míchat oleje různých stupňů viskosit, to jest když dojde k situaci, že se musí olej doplňovat v mezidobí, když venkovní teplota ještě neodpovídá příslušné třídě viskosity, kterou motor v té či oné době má mít.

V některých státech se prodávají motorové oleje tak zvané značky API (API rovná se Americký Petrolejový Institut). Podle tohoto systému, volte pro svůj motor VW jako nejvhodnější olej HD označený „For Service MS“ (pro service MS).

Clej převodovky

Převodová skříň a náhon os jsou konstrukčně řešeny v jedné společné skříni a jsou mazány olejem tak zvaně hypoidním, viskositní třídy 90. Pouze v zemích s arktickým podnebím je celoročně nutné používat pro jízdu hypoidního oleje řidšího a to SAE 80.

ATF (Automatic Transmission Fluid)

ATF je speciální mazací olej pro automatické převodovky a používá se celoročně.

Pro vozy Volkswagen s převodem VW-Automatic jsou přípustny všechny druhy olejů ATF, které mají tak zvanou ochrannou značku Dexron, jako ku příkladu Dexron R čís. B 10 100. Vhodné výrobky podobné jakosti dodávají ostatně všechny výroby a společnosti pro výrobu minerálních olejů.

Ostatní — přídavná — mazadla — lhostejno jakého druhu — se nemají smíchat s pohonnou látkou nebo mazacím olejem.

Mazací vazeliny

1. Pro mazání přední osy je nejvhodnějším mazadlem **vaselina na bázi lithia**.
2. Pro krycí zámky a vodící plochy uzávěrů vezměte každou běžnou **vaselinu**.
3. Hlavice pólů akumulátorové baterie a připojovací elementy natírejte speciální **pastou nebo vazelínou pro mazání pólů**.

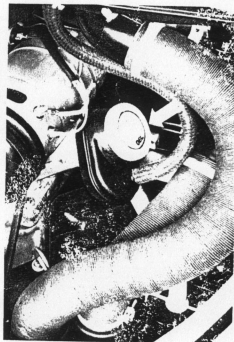
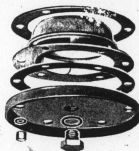
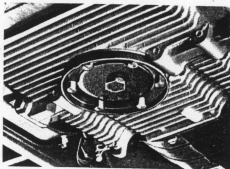
SPRÁVNÉ MAZÁNÍ

Motor

Vyměňování oleje v motoru v předepsaných časových obdobích je i při používání nejlepších olejů značky HD velmi prospěšné a nutné. Opotřebovaný olej obsahuje mnoho nevhodných příměsí, vniklých do oleje během provozu, a znamená proto vždy větší opotřebování a tím také snižování životnosti motoru.

Starý olej se vypouští při provozní teplotě a to tak, že se vyšroubuje zátká víčka společně se sitem. Vyplachování motoru je zbytečné, ale je bezpodmínečně nutné důkladné vyčištění olejového síta při každé výměně oleje a když je třeba, případně i jeho vyměnění. Těsnění a těsnící kroužky pro uzavěrovou matici mají být zásadně vždy vyměněny. Po úplném vyprázdnění je plná náplň oleje HD 2,5 l.

Vlastností čistého HD-oleje jest, že již po poměrně krátké době o provozu dostane trochu tmavější barvu. To Vás naprosto nemusí znepokojovat. Při normálním zacházení s motorem je nehospodárné a proto zbytečné vyměňovat olej při nižším počtu najetých km než asi 5000. Menší počet km to jest asi 2500 je třeba pro výměnu oleje počítati pouze v zimě, zejména jezdíte-li krátké tratě nebo v městském provozu. Jezdíte-li mnoho, pak Vám radíme, abyste nehleděli tak na množství najetých km a nechali si vyměňovat olej asi každých šest až osm týdnů. V zemích s arktickým podnebím měňte olej za každých asi 1250 km.



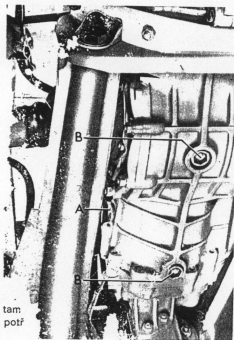
Převodová skříň a VW-Automatic

Převodové soukolí a diferenciál jsou v jedné společně — převodové — skříni a jsou také společně mazány hypoidním olejem. Hladina oleje má být až po okraj plnicího otvoru (A). Rovněž i zde se má dít výměna starého oleje při provozní teplotě. Magnetické výpustě oleje dvě při převodové skříni normální (B) a

jedna u VW-Automatic (C) je vždy při výměně oleje velmi pečlivě vyčistiti. Potom teprve se skříň naplňuje a to u VW-Automatic 3 l a u ostatních 2,5 l hypoidního oleje.

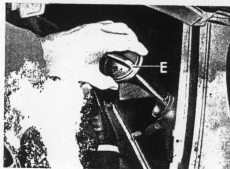
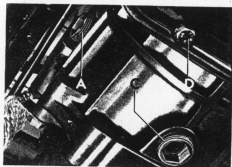
Převodový olej vtéká velmi pomalu. Proto je třeba jej plnit pouze takovou rychlostí, aby nedošlo k předčasnému „přeplnění“, až k správnému naplnění dle obsahu to jest asi 1 až 1,5 l. S ohledem na trvanlivost, klidný chod zadní osy, je naprosto nutné, aby převodovka byla vždy naplněna předepsaným množstvím mazacího oleje.

Vozidlo se systémem VW-Automatic má dodatečně vmontovanou rezervní nádrž ATF, která obstarává řádný běh měniče krouticího momentu. Plnicí hrdlo pro tuto nádrž se nachází na pravé straně prostoru motoru. Její ochranná zátka je viditelná význačným vypouklým krytem (D). Plnění měniče ATF nesmí být zamě-



tam
potř

T2



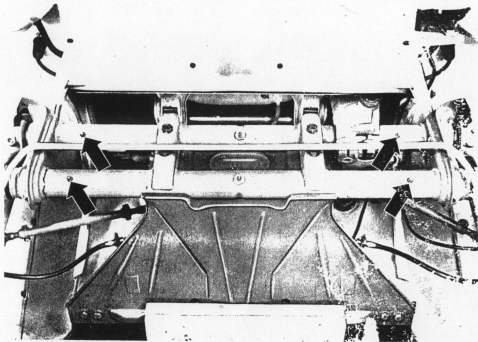
Přední osa

ňováno. Zásadně má být stav ATF stále mezi oběma značkami vypouklého krytu, ale v žádném případě nesmí klesnouti pod spodní značku. Stane-li se tak přece, navštivte ihned Vaši VW-dílnu, kde Vám vše dají opět do vzorného pořádku.

Pro doplňování používejte vždy pouze ATF dle příslušného návodu.

Mazání přední osy je možno provádět bezvadně pouze ve stavu, když je předek vozu zvednutý. Na nosných trubkách os jsou čtyři mazničky, které mohou být naplněny vhodným mazadlem, nejlépe vaselinou s obsahem lithia. Mazničky i otvory pro mazání je třeba nejdříve řádně očistiti, ovšem nezapomeňte také očistiti i ústí tlakového mazacího lisu. Nasadte pak tlakový lis a protlačujte mazadlo tak dlouho, až Vám čerstvá vaselina začne protékat přes těsnicí kroužky.

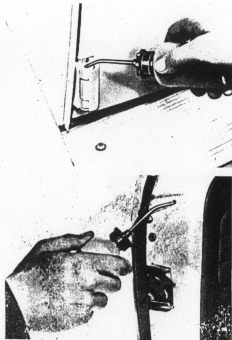
Pláště a brzdové potrubí nemáte nikdy příliš promazávat ať již vaselinou či olejem. Přeteče-li Vám sebemenší množství mazadla v těchto místech, je nutné je ihned otřiti. Najedete-li se svým vozem ročně víc než 10 000 km je třeba alespoň jednou ročně přední osu namazati.



Na závěsech dveří, na vrchu jejich čepu, je malá prostora pro mazání olejem, která je přikryta zátkou z umělé hmoty. Doporučuje se nejméně jednou za tři měsíce zátku pomocí šroubováku vytáhnout a zkusit, zda v prostoru je olej. Zjistíte-li, že prostora je prázdná, naplňte ji hustým olejem SAE 30. Odkápnutý olej otřete čistým hadříkem. Komůrku zátku opět ozavřete a závěs celý otřete. Ve stejném čase je třeba takto promazávat i zámky dveří, zámky uzávěru střechy, a závěsy střechy. Zámek dveří promazávejte olejem, mazacím otvorem po straně zámku, který je rovněž zazátkován zátkou z umělé hmoty. Rovněž je třeba vhodnou vaselinou promazávat i střešní závěsy, na které je možno event. použít i hodně hustý olej.

Přebytečný olej nebo mazadlo se střešních závěsů řádně otřete.

Uzavírací váleček bezpečnostního zámku je třeba — dle potřeby — natřít nejlépe grafitovým mazadlem. Postačí, když po nanesení mazadla otočíte v zámku klíčkem několikrát i zpět. Dotykové plochy zámku lehce otřete vaselinou.



Znečištěná filtrová vložka nepůsobí nepříznivě pouze na výkon motoru, nýbrž může způsobit také předčasně opotřebení motoru. Zvláště jezdíte-li s Vaším vozem po tuze zaprášených silnicích. V takovém případě se mimořádně doporučuje, abyste filtr čistili, a to třeba denně.

Veškerý prach, který si motor nassaje se vzduchem, se usazuje a zachycuje na horním konci filtru a během jízdy se pomalu splachuje s olejem na spodní konec. Tím se za čas usadí na dně skříně mazlavá usazenina. Je-li tato usazenina již asi 4—5 mm tlustá, musí se dno skříně důkladně vyčistit a naplnit čerstvým olejem. Při této příležitosti je třeba vyměnit i filtr a to tímto postupem:



hadici pro odvodu skříně — A — vytáhnouti ze vzduchového filtru.

Uvolnit spodní hadice — B — na teplý vzduch a tyto vytáhnouti z filtru. Upevňovací svorku — C — pro drátěné táhlo na regulování teplého vzduchu stáhnouti a drátěná táhla odpojit.

Šroub s drážkovou hlavou, který drží konsoly s pouzdem pro drátěná táhla, vyšroubovati — D — a pouzdro sejmuti.

Šroub se šestihlannou hlavou — E — odšroubovati a tím uvolnit krycí plech filtru.

Uvolnit upínací šroub vzduchového filtru na sací podpěře karburátoru a filtr sejmuti.

Upínací závěr uvolnit a horní část sejmut. Horní část nesmí býti společná si filtrovou vložkou.

Spodní část filtru pečlivě očistiti a prostor naplniti čistým olejem až k stavoznaku oleje. Množství oleje pro motor o obsahu 1,2 a 1,3 asi 0,25 l a pro motor o obsahu 1,5 asi 0,4 l. Viskozita oleje je celoročně SAE 30. Pouze v zemích s trvalou arktickou teplotou doporučujeme použití oleje SAE 10 W. Horní část není nutno tak často čistiti. Pouze stane-li se, že při čistění filtrové vložky je buďto nějakým zpětným postřikem, nebo příliš přeplněným prostorem olejem tato horní část tak znečištěna, že by ohrozila přístup vzduchu s boční strany, nebo jej dokonce znemožnila, je třeba pak takovéto znečištění odstraniti a to nejlépe dřevitou vlnou.

Před opětým nasazením filtru vyzkoušejte regulační klapku zda je lehce ovladatelná. U vozů VW 1300 a VW 1500 má tato klapka v teplém období nad 10° C být pevná; během teplot nižších než 10° C, je její stav závislý na obrátkách motoru resp. na vstupním nasávání a předehřátém vzduchu do karburátoru, kdy si pak motor sám klapku reguluje. U vozů VW 1500 je klapka regulována termostatem.

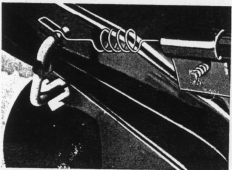
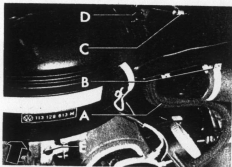
Při zamontovaném filtru věnujte pozornost tomu, aby nasávací hrdlo probíhalo paralelně s výfukovou komorou. U vozů VW 1500 nechá se pak upevniti bezvadně i šroub pro uchycení vzduchového filtru.

Upínací šroub vzduchového filtru na nasávací hrdlo karburátoru je třeba sice pečlivě, nikoliv však příliš tvrdě utáhnouti.

Drátěné táhlo pro regulaci klapy pro teplý vzduch u vozů VW 1500 je třeba opět připojit. Za tím účelem je nutné nejdříve vodítko táhla posunouti až na doraz k přidržnému plechu a pak připevniti šroubem s drážkovou hlavou. Táhlo se pak připojí na ovládací páku regulační klapy a uchyť se upevňovací svorkou.

VW 1300 a VW 1200

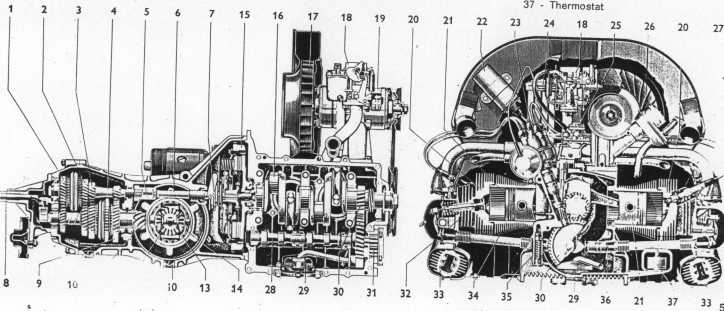
Hadici pro odvodu skříně uvolnit od vzduchového filtru. Hadici pro předehřátý vzduch odmontovati od nasávacího hrdla vzduchového filtru.



- 1 - Ozubené soukolí pro 4. rychlost
- 2 - Ozubené soukolí pro 3. rychlost
- 3 - Ozubené soukolí pro 2. rychlost
- 4 - Přední osa náhonu
- 5 - Ozubené soukolí pro zpětný chod
- 6 - Hřídel náhonu vzad
- 7 - Vysouvací ložisko spojky
- 8 - Vnitřní řadící páka
- 9 - Ozubené soukolí pro 1. rychlost
- 10 - Výpustný šroub oleje
- 11 - Kolo diferenciálu
- 12 - Velké kuželové kolo diferenciálu

- 13 - Skříň kuželového soukolí difer.
- 14 - Malé kuželové kolo diferenciálu
- 15 - Setrvačnik
- 16 - Kliková hřídel
- 17 - Kolo ventilátoru pro chlazení
- 18 - Karburátor
- 19 - Generátor
- 20 - Hlava válce
- 21 - Píst
- 22 - Zapalovací cívka
- 23 - Rozdělovač zapalování
- 24 - Chladič oleje

- 25 - Čerpadlo na benzin
- 26 - Plnění oleje s odvzdušňovačem
- 27 - Zapalovací svíčky
- 28 - Váčková hřídel
- 29 - Olejové sítko
- 30 - Soukolí pro pohon váčkové hřídele
- 31 - Olejové čerpadlo
- 32 - Ventily
- 33 - Výměník tepla
- 34 - Válec
- 35 - Přetlakový ventil oleje
- 36 - Ojnice
- 37 - Termostat



TECHNICKÁ DATA

Motor

4-válcový 4-taktní tak zvaný Boxer-motor umístěný v zádi vozu. Vzduchové chlazení ventilátorem, regulované termostatem. Tlakové oběhové mazání ozubeným čerpadlem. Chladič oleje. Mechanická pumpa pro provozní hmoty (benzin). Spádový karburátor se startovacím automatem a zrychlovacím čerpadlem. Ponorný olejo-vzduchový filter s nasávacím zařízením předehřátého vzduchu, který je u vozu VW 1500 regulovaný termostatem.

	Motor 1,5 litru	1,3 litru motor	1,2 litru motor
Vrtání válce	83 mm	77 mm	77 mm
Zdvih	69 mm	69 mm	64 mm
Obsah válce	1493 cm ³	1285 cm ³	1192 cm ³
Kompresse	7,5	7,3	7,0
Výkon motoru dle DIN	44 HP při 4000 obrátkách/min.	40 HP při 4000 obrátkách/min.	34 HP při 3600 obrátkách/min.
Nejvyšší krouticí moment dle DIN	10,2 kgm při 2000 obrátkách/min.	8,9 kgm při 2000 obrátkách/min.	8,4 kgm při 2000 obrátkách/min.
Střední rychlost pístu	9,2 m/vt. při 4000 obrátkách/min.	9,2 m/vt. při 4000 obr./min.	7,68 m/vt. při 3600 obr./min.
Spotřeba provozních hmot dle DIN 70 030 ¹⁾	asi 8,8 l/100 km	asi 8,5 l/100 km	asi 7,5 l/100 km
Provozní hmota — benzin	91 OZ (resp. F 1)	87 OZ (resp. F 1)	87 OZ (resp. F 1)
Spotřeba oleje	0,5 až 1,0 l/1000 km	0,3 až 1,0 l/1000 km	0,3 až 1,0 l/1000 km

Vůle ventilů při studeném stroji: sací i výfukový 0,10 mm

¹⁾ Naměřená spotřeba u 10 % vozů s polovičním přípustným zatížením při $\frac{3}{4}$ přípustné nejvyšší rychlosti na rovné trati a při bezvětří.

Převod síly

Jednodisková suchá spojka.

Vůle spojky nožního pedálu 10—20 mm.

Blokově synchronizovaná čtyřrychlostní převodová skříň s šikmým ozubením kol a diferenciálem v jedné skřini.

Kyvné poloosy.

Převodový poměr: 1. rychlost 3,80; 2. rychlost 2,06; 3. rychlost 1,26; 4. rychlost 0,89; zpětná rychlost 3,61.

¹⁾ Naměřená spotřeba u 10 % vozů s polovičním přípustným zatížením při $\frac{3}{4}$ přípustné nejvyšší rychlosti na rovné trati a při bezvětří.

Jízdní výkony

	Motor 1,5 litru		Motor 1,3 litru	Motor 1,2 litru
Nejvyšší a trvalá rychlost	125 km/hod.		120 km/hod.	115 km/hod.
Zrychlení 0—80 km/h	asi 13 vteřin		asi 14 vteřin	asi 18 vteřin
Stoupavost	Limusina Cabriolet			
1. rychlost	46 %	45 %	44 %	41 %
2. rychlost	24 %	23 %	23 %	21 %
3. rychlost	13 %	13 %	12,5 %	12 %
4. rychlost	8 %	8 %	8 %	7 %

**Technická data pro
„VW-Automatic“
pokud se odlišují od údajů
modelů převodovky VW**

Motor VW 1500 limusina a čtyřřed. cabriolet

Spotřeba pohonných hmot dle DIN

70 030* 9,3 l/100 km

Bod zážehu 0° = horní bod

Přenos síly

Hydromechanický měnič kroutícího momentu se třístupňovou převodovkou spojenou ve společné skříni s pohonem zadních náprav.

Převodový poměr převodovky:

Rozsah L — 2,06 Rozsah 1 — 1,26

Rozsah 2 — 0,89 Zpětný rozsah — 3,07

Převodový poměr převodu náprav . . . 4,375

Nápravy se dvěma volnými klouby

Spodek vozu (šasi)

Samostatné zavěšení kol na podélném i příčném řízení.

Množství náplně

Pro převodovou cirkulaci asi 3,6 l ATF (Automatic Transmission Fluid) značku ATF volte dle údajů výrobce

Převodovka s převodem na nápravy 3 l hypoidní olej.

Jízdní rychlosti

Nejvyšší rychlost 120 km/hod.

Zrychlení 0—80 km/hod. asi 15 vteřin

Stoupavost VW 1500 Limusina Cabriolet

Rozsah L 38 % 36 %

Rozsah 1 23 % 22 %

Rozsah 2 16 % 15 %

* Naměřená spotřeba u 10 % vozů s polovičním přípustným zatížením při $\frac{3}{4}$ přípustné nejvyšší rychlosti na rovné trati při bezvětří.

Spodek vozu neboli šasi

Je rámové konstrukce s tunelovým středním nosníkem.

Přední osa s rámovou hlavicí. Motor, převodový agregát, jest spojen s vidlicí rámu šrouby. Neodvislé, samostatné zavěšení kol: vpředu dvojité klikové řízení, vzadu kyvné poloosy s podélnými klikovými závěsnými rameny. Pérování skrutnými tyčemi, dvojitými účinnými teleskopickými tlumiči. Vpředu stabilisátor, vzadu vyrovnávací pružení. Šnekové řízení s kladkou s volnou spojovací tyčí a hydraulickým tlumičem řízení.

Nožní brzda: hydraulická, a to u vozů VW 1300 a VW 1500 jako dvoukruhová a u vozů VW 1500 jako dvoukotoučová.

Ruční brzda: mechanická, účinná na zadní kola.

Rozchod kol: podélný 2400 mm.

Průměr nejmenšího kruhu při nejvyšším vytočení volantu cca. 11 m.

Rozchod předních kol: s bubnovými brzdami 1310 mm, s kotoučovými brzdami 1316 mm.

Sbihavost kol vpředu: 2 až 4,5 mm při prázdném vozu.

Seřízení: $30' \pm 20'$ při prázdném vozu.

Rozchod zadních kol: 1350 mm.

Kola: 4 J x 15, děrovaný kotouč s prohloubeným ráfkem.

Obutí:	norm. pláště (bez duší)	pasové pláště* (bez duší)
	5,60 — 15 4 PR	155 SR 15

Huštění pneumatik:	přední	zadní	přední	zadní
obsazení vozu 1 neb 2 osobami	1,1 atp.	1,7 atp.	1,3 atp.	1,9 atp.
obsazení vozu 3 až 5 osobami	1,2 atp.	1,8 atp.	1,3 atp.	1,9 atp.

Při delší cestě dálnicemi a při vyšších rychlostech je vhodné nahuštění vyšší u normálních pneumatik a to přední i zadní šasi o 0,2 atp.

Hodnoty tlaků nahuštění platí pro pláště ve stavu studeném.

Elektrické zařízení

Provozní napětí: 12 Volt u vozu VW 1200 6 Volt

Baterie: 36 Ah u vozu VW 1200 66 Ah

Spouštěč (startér): 0,7 HP u vozu VW 1200 0,5 HP

Generátor na stejnosměrný proud s regulačním spínačem, maximálně 30 Amp., předstih, VW 1200: 45 Amp.

* Jiné požadavky na zvláštní přání.

Rozdělovač s podtlakovým přestavováním.

Sled zapalování: 1 — 4 — 3 — 2

Nastavení zapalovacího času: 7,5° od horního bodu.

Nastavení kontaktu

přerušovače: 0,4 mm.

Svíčky: Bosch W 145 T 1, Beru 145/14

Závít svíček: 14 mm

Vzdálenost elektrod: 0,7 mm

nebo jiné rovnocenné svíčky jiných výrobců shodné s údaji výrobce Bosch

Míry a váhy

	Limusina	Cabriolet	VW 1200
Délka	4030 mm	4030 mm	4070 mm
Šířka	1550 mm	1550 mm	1550 mm
Výška	1500 mm	1500 mm	1500 mm
Světlná výška	150 mm	150 mm	150 mm
Váha prázdného vozu (schopného provozu)	820 kg	870 kg	760 kg
Užitečné zatížení	380 kg	360 kg	380 kg
Celková přípustná váha	1200 kg	1230 kg	1140 kg
Přípustné zatížení přední nápravy	490 kg	500 kg	490 kg
Přípustné zatížení zadní nápravy	730 kg	740 kg	710 kg
Přípustné zatížení střechy*	50 kg	—	50 kg
Závěs s brzdou	500 kg	500 kg	500 kg
Závěs bez brzd	400 kg	400 kg	400 kg
Závěsný vůz — karavana — nebo závěs pro dopravu lodě, anebo závěs pro větroň s brzdou	650 kg	650 kg	650 kg

Přípustná zatížení vlekem a střechy**

Množství plnění

Nádrž na pohonné hmoty (benzín)	40 litru
Motor	2,5 litru
Zadní osa s převodovkou	3,0 litru (výměna 2,5 litru)
Brzdy	asi 0,25 litru
Lázeň vzduchového filtru	asi 0,25 litru, u motoru 1,5 litru asi 0,4 litru

Nádrž na vodu pro splachování čelního skla asi 1 litr.

* Přípustné pouze se střešním nosičem zavazadel, který je upevněn na okrajových lištách střechy. Zatížení je vždy nutno provádět rovnoměrně po celé ploše.

** S výhradou, že v některých zemích jsou jiné úřední předpisy.

ABECEDNÍ REJSTŘÍK

Baterie — všeobecné pokyny —		Kola — nahuštění	23/56	Ochrana před oslněním	15
— ošetřování	45	— pláště M+S	29	Olej do převodovky	50
— zimní ošetřování	30	— reserva	19/37	Olejové sítko v motoru	49
Bezpečnostní pásy	9	— velikost	56	Opotřebení	36
Brzdy — obsluha	13	Kompresse motoru	54	Osvětlení	12
— popis	56	Koncové lampy — výměna	43	— armatur	12
— zkouška	22	Konservování — lakování	33	Ošetřování chromových částí	34
Brzdová světla — výměna žárovek	43	Kontakt přerušovače — vzdálenost	56	— těsnění oken	35
— zkoušky	22	Kontrolní světla	12/22	— vozu	33
				— všeobecně	35
				— umělých hmot	34
Cabriolet — otevírání a zavírání střech	21	Mazací prostředky	48	Otočná okna	7
— ošetřování střechy	34	Motor — číslo	5		
— mazání vodících tyčí	34	— konstrukce	54		
		— průřezy	55		
Čelní sklo — čištění	35	— technická data	54		

Reserva pohonných hmot	12	Stav oleje — v motoru	23	Velikost ráfků	56
Reflektor — nastavování	41	— v převodové skříni	50	Větrání	16
— výměna žárovek	42	Stírače	12	Vnitřní osvětlení	16
Rozdělovač	56	Stoupavost vozu	58	Výměna kol	37
Rozchod kol	56	Střecha — obsluha	15	— žárovek blinkrů	43
Rozměry	57	Stupeň hospodárnosti	25	Vytápění	17
Rozmezí rychlosti	25	Světelná signalisace	12	— zadní části vozu	13
Rozchod kol	56	Světla výška	57	Vypínač blinkrů	12
Rychlostní páka	13	Svíčky — demontáž	40	Vzduchový filtr, zkoušení a čistění	23/52
Ruční brzda — popis	56	— vzdálenost elektrod	56		
Řazení	13	— zkoušení a čistění	40		
Řez motorem a převodem	55			Zaclonění	11
Řízení — konstrukce	56			Zadní osy — technická data	54
		Šasi — číslo	5	Zadní sedadlo — sklápění	20
Sbihavost předních kol	56	— ošetřování v zimě	30	Zapalovací čas — nastavení	57
Seřízení sedadla — předního	8	— popis	56	Zajišťovací knoflík dveří	7
— mazání kolejí	35			Zámek krytu	18
Sněhové řetězy	29	Tabulka žárovek	42	Zapalovací sled	57
Splachování čelního skla	12/19	Tachometr	12	Zařazení parkových světel	13
Spojka — konstrukce	54	Technická data	54	Zásoba paliva	22
— vůle	54	Tlumiče nárazů — popis a konstrukce	56	Zapínání světlá — obsluha	12
Spotřeba oleje	54	Typový štítek	5	Zatížení vlekem	57
— paliva	54			Zimní provoz	29
Spád	56	Úprava opěradla	8/20	Značkový štítek, osvětlení, výměna žárovky	43
Spouštěcí klíč	12			Zpětná jízda	13
Spouštění motoru	24	Váhy	57	Zpětná zrcádka	15
Startér	56	Ventil — vačky	54	Zrychlování správně — špatně	25
				Zvedák vozu — obsluha	37

© 1969 Volkswagenwerk Aktiengesellschaft

Patisk nebo přeložení, i částečné, není bez písemného
povolení závodu Volkswagen dovoleno. Všechna práva
dle zákona o původním výtisku jsou závodu VW výslovně vyhrazena.
Změny vyhrazeny.

50.255.15

Printed in Germany — 4. 70.



SERVICE