

Die Betriebsanleitung für den Audi 200.



Der Kraftstoffverbrauch wird weitgehend von der Fahrweise bestimmt.

Um möglichst wenig Kraftstoff zu verbrauchen, sollten Sie

- **hohe Drehzahlen vermeiden**
Der günstigste Verbrauch wird bei mittlerer Drehzahl und Halbgas erreicht.
- **erst dann herunterschalten, wenn der Motor nicht mehr ruckfrei läuft**
Im höchsten Gang kann normalerweise in der Ebene, je nach Getriebeausführung, auch noch bei 40 - 60 km/h gefahren und beschleunigt werden.
- **die Höchstgeschwindigkeit möglichst nicht ausnutzen**
Vollgasfahrten kosten viel Kraftstoff.
- **möglichst gleichmäßig und weit vorausschauend fahren**
Unnötige Beschleunigungs- und Bremsmanöver müssen mit hohem Kraftstoffverbrauch bezahlt werden.
- **die Schalt- und Verbrauchsanzeige beachten**
Wenn Ihr Fahrzeug mit diesen Anzeigen ausgerüstet ist, können Sie ganz verbrauchsbewußt fahren.

Bitte lesen Sie auch „Wirtschaftlich fahren“ im Kapitel „Fahrhinweise“.

Sie fahren sparsamer!

Verkehrssicherheit und Betriebssicherheit gehören zusammen!

Prüfen Sie vor der Fahrt

- **den Kraftstoffvorrat**
- **die Beleuchtung und die Blinkanlage**
- **die Wirksamkeit der Bremsen**
- **die Scheibenwaschanlage**

und in regelmäßigen Abständen

- **den Ölstand im Motor**
- **den Kühlmittelstand**
- **den Stand der Bremsflüssigkeit**
- **den Reifendruck**

Sie fahren sorgloser!

Diese Betriebsanleitung enthält wichtige Hinweise über den Umgang mit Ihrem Fahrzeug. Sie sollten sie vor Fahrtantritt lesen, damit Sie schnell mit Ihrem Fahrzeug vertraut werden und wissen, wie es richtig bedient, gefahren und behandelt wird.

Die sachkundige Behandlung und Pflege dient neben der regelmäßigen Wartung der Werterhaltung des Fahrzeuges und ist in vielen Fällen auch eine der Voraussetzungen für Gewährleistungsansprüche.

Weitere Hinweise zur Gewährleistung stehen im Serviceplan.

Hinweise zu Fahrten ins Ausland

Wenn Sie mit Ihrem Fahrzeug ins Ausland fahren wollen, bedenken Sie bitte folgendes:

- Obwohl in der ganzen Welt mehr als 10.000 V.A.G Betriebe Ihr Fahrzeug betreuen, gibt es bestimmte Länder, in denen nur ein eingeschränkter oder gar kein V.A.G Kundendienst zur Verfügung steht.
- In bestimmten Ländern ist es möglich, daß der Typ Ihres Fahrzeuges nicht vertrieben wird, so daß bestimmte Ersatzteile für Ihr Fahrzeug nicht verfügbar sind, oder daß das V.A.G Personal Reparaturarbeiten nur mit Einschränkungen ausführen kann.

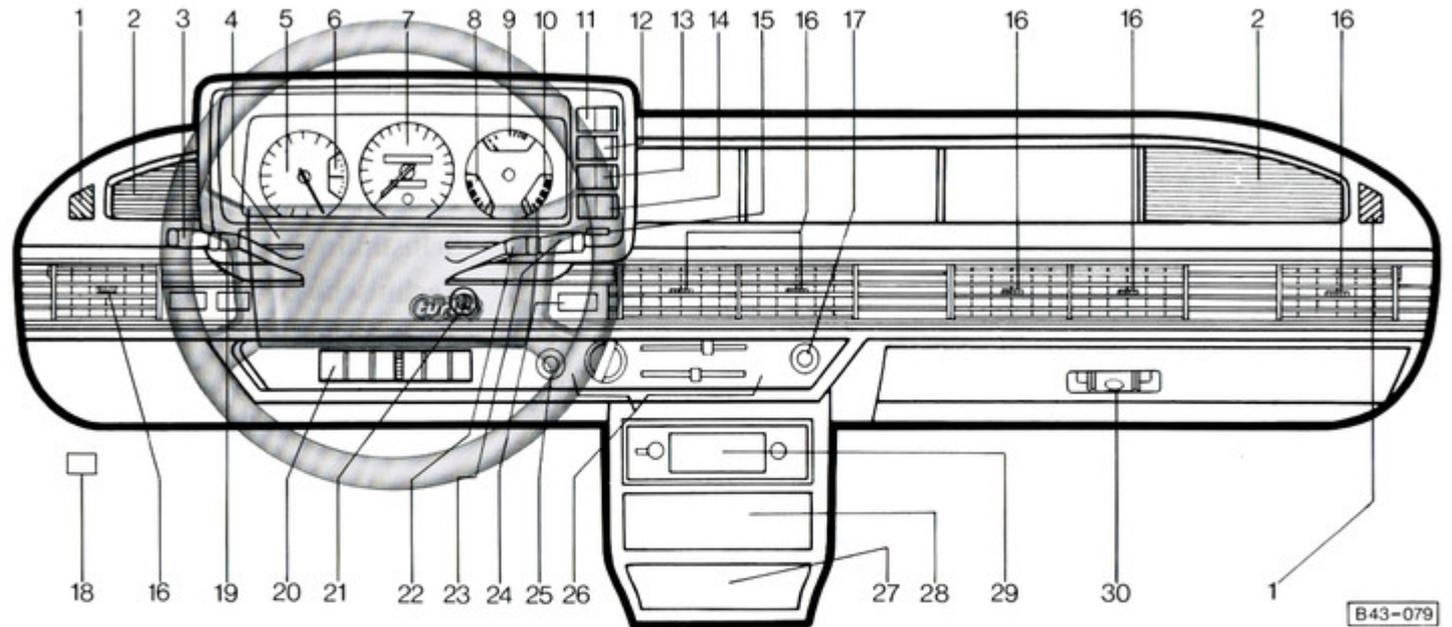
Wenn Sie bei Fahrten ins Ausland wissen wollen, welche Reparaturmöglichkeiten für Ihr Fahrzeug bestehen, sollten Sie sich entweder bei der Volkswagenwerk AG oder bei dem betreffenden Importeur erkundigen. Die Anschriften sind im Bordbuch enthalten.

Instrumententafel	2
Bedienung	4
Fahrhinweise	40
Betriebshinweise	46
Pflegen und Warten	59
Selbsthilfe	63
Technische Beschreibung ...	71
Technische Daten	72
Kenndaten	80
Stichwortverzeichnis	81

Bitte beachten Sie, daß die mit einem *gekennzeichneten Ausstattungen serienmäßig nur zu bestimmten Modellausführungen gehören oder nur für bestimmte Modelle als Mehrausstattungen lieferbar sind. Diese Ausstattungen werden auch nicht in allen Exportmärkten geliefert.

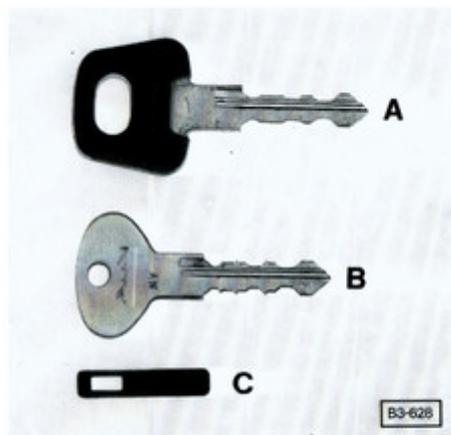
AUDI NSU AUTO UNION Aktiengesellschaft · Ingolstadt

Instrumententafel



	Seiten
1 = Defrosterdüsen für Seitenscheiben	32
2 = Platz für Lautsprecher	
3 = Blinker- und Abblendhebel	27
Geschwindigkeits-Regel-Anlage . . .	29/30
4 = Kontrolleuchten	21
5 = Drehzahlmesser	24
6 = Verbrauchsanzeige	24
Ladedruckanzeige	23
7 = Tachometer	23
8 = Kühlmitteltemperaturanzeige	25
9 = Öltemperaturanzeige	25
10 = Kraftstoffanzeige	25
11 = Heckscheibenbeheizung	29
12 = Nebelscheinwerfer/Nebelschlußleuchte	29
13 = Geschwindigkeits-Regel-Anlage . . .	29/30
14 = Sitzheizung	29
15 = Instrumentenbeleuchtung	29
16 = Heizungs- und Belüftungsdüsen	32
17 = Zigarettenanzünder/Steckdose	37
18 = Entriegelung für Motorraumklappe	7
19 = Lichtschalter	27
20 = Luftdüse	32
21 = Lenkanlaßschloß	19
22 = Warnlichtanlage	28
23 = Scheibenwischer- und -wascherhebel . . .	28
24 = Anti-Blockier-System	31
25 = Überblendregler für Lautsprecher ¹⁾ . . .	37
26 = Heizung und Belüftung	32
Klimaanlage	34
27 = Ascher	37
28 = Ablage	
29 = Radio ¹⁾	
30 = Ablagefach mit abschließbarer Klappe . .	37

Bitte beachten Sie, daß einige der aufgeführten Ausstattungen zu bestimmten Modellausführungen gehören oder Mehrausstattungen sind.



Schlüssel

Dem Wagen werden drei Schlüssel mitgegeben:

- zwei Schlüssel A
- ein Schlüssel B

Achtung!

Wird das Fahrzeug – auch nur vorübergehend – verlassen, ist in jedem Fall der Zündschlüssel abzuziehen.

Zentralverriegelung siehe auch nächste Seite.

A – Hauptschlüssel

Dieser Schlüssel paßt zu allen Schließern des Fahrzeuges.

B – Nebenschlüssel

Dieser Schlüssel paßt zu allen Schließern mit folgenden Ausnahmen:

- Gepäckraumklappe
- Abschließbares Ablagefach

C – Anhänger

Auf dem Anhänger befindet sich die Schlüsselnummer für Haupt- und Nebenschlüssel. Der Anhänger sollte gesondert sicher aufbewahrt werden, damit kein Unbefugter Nachschlüssel bestellen kann.

Anhand der Nummer können bei V.A.G Betrieben Ersatzschlüssel angefordert werden. Dabei ist anzugeben, ob es sich um einen Haupt- oder Nebenschlüssel handelt.

Zentralverriegelung

Über die Zentralverriegelung werden alle Türen sowie die Gepäckraumklappe gemeinsam ent- oder verriegelt.

Die Bedienung erfolgt ausschließlich an der **Fahrertür** – von außen mit dem Schlüssel, von innen mit dem Sicherungsknopf.

Beim Verriegeln müssen sich die Sicherungsknöpfe aller Türen nach unten bewegen. Sollte dies bei einer Tür einmal nicht geschehen, ist die betreffende Tür noch einmal zu öffnen und richtig zu schließen.

Achtung!

Wird der Sicherungsknopf in der Fahrertür von Innen heruntergedrückt, sind alle Türen verriegelt.

Auch deshalb sollten Kinder nie unbeaufsichtigt im Fahrzeug zurückgelassen werden, weil bei verriegelten Türen im Notfall Hilfe von außen erschwert wird.

Beifahrertür und Gepäckraumklappe können auch separat ent- oder verriegelt werden:

Die Beifahrertür mit dem Schlüssel oder Sicherungsknopf, die Gepäckraumklappe mit dem Schlüssel.

Zum Entriegeln der Gepäckraumklappe den Schlüssel bis zum Anschlag nach rechts drehen, in dieser Stellung halten und den unter der Klappe befindlichen Griff ziehen.

Wenn der Schlüssel in waagerechter Stellung abgezogen wird, ist die Gepäckraumklappe nach dem Schließen wieder in die Zentralverriegelung einbezogen.

Wird der Schlüssel in senkrechter Stellung abgezogen, ist die Gepäckraumklappe nach dem Schließen dauernd verriegelt.

Hinweise:

Bei defekter Zentralverriegelung können alle Schlösser normal betätigt werden.

Um Beschädigungen der Zentralverriegelung zu vermeiden, dürfen die Fahrzeigtüren erst dann geöffnet werden, wenn alle Sicherungsknöpfe oben sind. Dies kann gegebenenfalls einige Sekunden dauern.

Türen

Von **außen** lassen sich Fahrer- und Beifahrertür mit dem Schlüssel auf- und zuschließen. Beim Aufschließen bewegt sich der Sicherungsknopf nach oben, beim Zuschließen nach unten.

Die Beifahrertür und die Hintertüren lassen sich von außen ohne Schlüssel verriegeln: Sicherungsknopf hineindrücken und Türen schließen.

Die Fahrertür läßt sich durch Hineindrücken des Sicherungsknopfes nicht verriegeln, solange sie geöffnet ist. Dadurch wird verhindert, daß der Schlüssel im Lenkanlaßschloß vergessen wird.

Von **innen** werden alle Türen durch Hineindrücken der Sicherungsknöpfe verriegelt. Solange die Knöpfe hineingedrückt sind, lassen sich die Türen weder von innen noch von außen öffnen.

Während der Fahrt sollten die Sicherungsknöpfe **nicht** hineingedrückt sein, damit im Notfall Helfer leicht von außen in den Wagen gelangen können.



Kindersicherung

Die hinteren Türen sind zusätzlich mit einer Kindersicherung versehen. Bei eingelegter Kindersicherung – Hebel unten – ist der Türöffnungshebel von innen blockiert. Die Tür kann nur von außen geöffnet werden. Der Sicherungsknopf muß dabei hochgezogen sein.

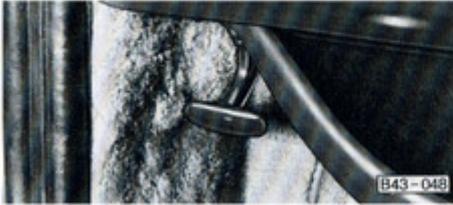
Gepäckraumklappe

Das Schloß kann nur mit dem Hauptschlüssel aufgeschlossen werden.

Zum Öffnen der Klappe bei waagrecht stehendem Schlüsselloch Griff unter der Klappe ziehen und Klappe anheben.

Zum Schließen Klappe herunterziehen und mit leichtem Schwung zuschlagen.

Nie mit angelehnter oder gar offener Gepäckraumklappe fahren, da sonst Auspuffgase in den Innenraum gelangen können!



Motorraumklappe

Zum Entriegeln der Klappe Hebel links am Seitenteil unter der Instrumententafel ziehen – die Motorraumklappe springt durch Federkraft aus ihrer Verriegelung.

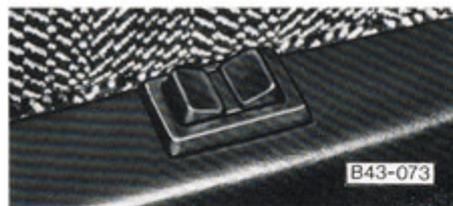
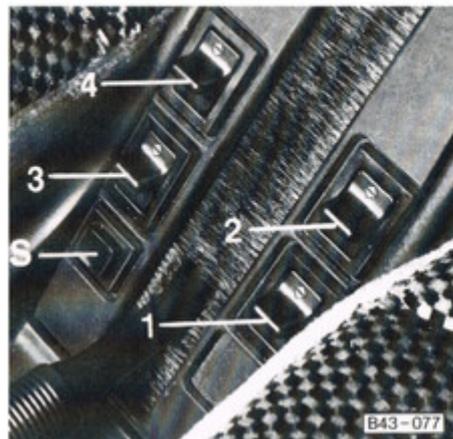
Zum Öffnen Motorraumklappe vorn hochheben und durch seitlichen Druck ausklinken. In ganz geöffneter Stellung wird die Klappe durch Federkraft offen gehalten.

Zum Schließen Klappe nach unten drücken, bis sie in die Verriegelung einrastet.

Aus Sicherheitsgründen muß die Motorraumklappe im Fahrbetrieb immer fest geschlossen sein. Nach Schließen der Motorraumklappe immer durch Anheben der Klappe prüfen, ob die Verriegelung eingerastet ist.

Sollte während der Fahrt bemerkt werden, daß der Verschluß nicht eingerastet ist, sofort anhalten und die Motorraumklappe schließen.





Fenster

Versenkfenster

Die Fenster lassen sich bei eingeschalteter Zündung elektrisch öffnen und schließen.

Die Bedienung erfolgt entweder:

- durch die Schaltergruppe in der Mittelkonsole, mit einem Schalter (1–4) für jedes Fenster, oder
- durch einen Einzelschalter in jeder Fondtür.

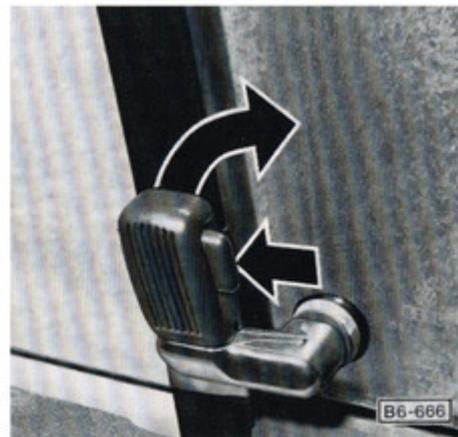
Schalter für Fensterheber:

- 1 – vorn links
- 2 – hinten links
- 3 – vorn rechts
- 4 – hinten rechts

Mit dem Sicherheitsschalter (S) in der Mittelkonsole können die hinteren Fensterheber sowie die hinteren Zigarettenanzünder außer Betrieb gesetzt werden. Nur wenn der Schalter hineingedrückt ist, lassen sich die Fenster öffnen und schließen und die Zigarettenanzünder betätigen.

Achtung!

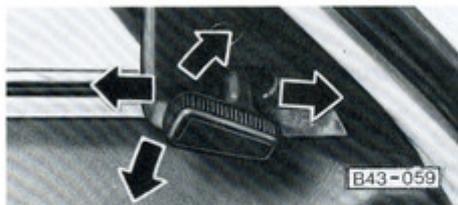
Durch unachtsames und unkontrolliertes Schließen können Quetschverletzungen entstehen. Deshalb Vorsicht beim Schließen der Fenster. Beim Verlassen des Fahrzeugs Zündschlüssel stets abziehen.



Ausstellfenster *

Öffnen – Sperrtaste im Verschlussgriff drücken und Verschluss schwenken.

Schließen – Fenster vorn gegen die Dichtung drücken, dann Verschluss schwenken bis die Sperrtaste einrastet.



Rückblickspegel

Von innen einstellbare Außenspiegel

Der oder gegebenenfalls beide Außenspiegel werden durch Schwenken des Hebels eingestellt.

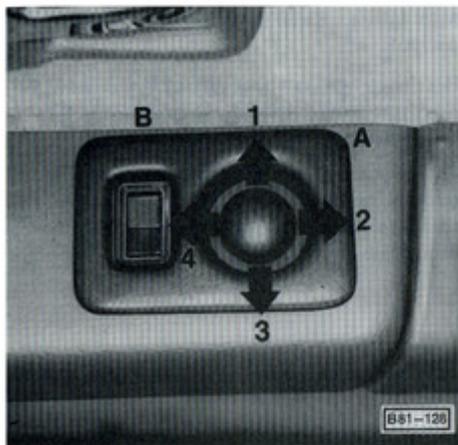
Elektrisch einstellbare Außenspiegel *

Die Verstellung erfolgt mit dem Knopf (A). Beim Drücken des Knopfes kippt die Spiegelfläche in folgende Richtungen:

- 1 – nach außen 3 – nach innen
- 2 – nach oben 4 – nach unten

Mit dem Kippschalter (B) wird vom Fahrer- auf den Beifahreraußenspiegel umgeschaltet.

Die elektrisch einstellbaren Außenspiegel werden beheizt, sobald die Heckscheibenbeheizung eingeschaltet ist.



Abblendbarer Innenspiegel

- Spiegel in Normalstellung – Hebel vorn
- Spiegel abgeblendet – Hebel unten

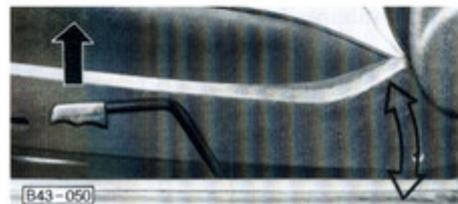
Vordersitze

Sitz in Längsrichtung verstellen

Bügel vorn unten am Sitz hochziehen und Sitz verschieben. Dann Bügel loslassen und Sitz weiter verschieben, bis die Verriegelung einrastet.

Achtung!

Aus Sicherheitsgründen dürfen die Vordersitze nur bei stehendem Fahrzeug verstellt werden.



Sitzhöhe verstellen*

Körpergewicht nach vorn verlagern und den Hebel an der Sitzaußenseite nach oben ziehen.

Sitz durch Verlagern des Körpergewichts in die gewünschte Stellung bringen und den Hebel loslassen.

Lehnenneigung verstellen

Lehne entlasten und Handrad seitlich an der Lehne drehen.

Achtung!

Während der Fahrt sollten die Rückenlehnen nicht zu weit nach hinten geneigt werden, weil sonst die Wirkung der Sicherheitsgurte beeinträchtigt wird.



Ablagefach zwischen den Vordersitzen

Zum Öffnen des Ablagefaches mit den Fingern in die Aussparung (Pfeil) greifen und Deckel nach oben anheben.

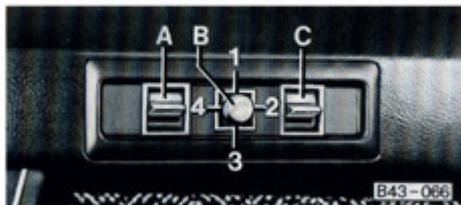
Sitzheizung*

Sitz- und Lehnenfläche des Fahrersitzes können bei eingeschalteter Zündung elektrisch beheizt werden. Die Anlage wird mit einem Schalter (siehe Seite 21) eingeschaltet.

Sind in beiden Vordersitzen Sitzheizungen eingebaut, lassen sie sich nur zusammen ein- und ausschalten.

Bei Fahrzeugen mit beheizbaren Fondsitzen* wird die Sitzheizung durch das Körpergewicht ein- und ausgeschaltet.

Die Sitztemperatur wird durch einen Thermo-schalter automatisch geregelt. Die Sitzheizung schaltet sich bei etwa 20°C ein und bei etwa 40°C wieder aus.



Elektrisch verstellbare Vordersitze*

Die Verstellung funktioniert nur bei eingeschalteter Zündung.

Schalter A:

- oben: Sitzfläche hebt sich hinten
- unten: Sitzfläche senkt sich hinten.

Schalter B:

Mit dem Schalter B wird der Sitz in Längsrichtung verschoben oder in der Höhe eingestellt:

- 1 = nach oben 3 = nach unten
- 2 = nach vorn 4 = nach hinten

Schalter C:

- oben: Sitzfläche hebt sich vorn
- unten: Sitzfläche senkt sich vorn



Ablagetaschen in den Rücklehnen

Zum Öffnen Ablagetaschen in Pfeilrichtung ziehen.

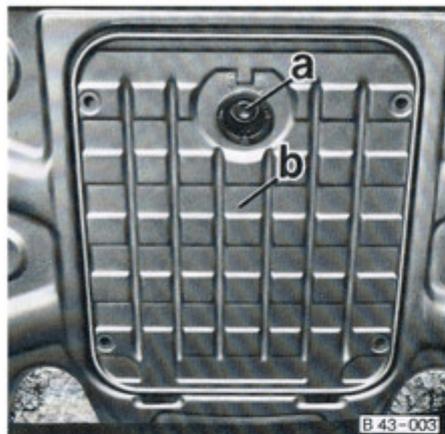


Hintere Sitzbank

Sitzpolster herausnehmen

Sitzpolster an der Vorderseite mit einem kurzen Ruck nach oben aus ihrer Aufnahme lösen und nach vorne herausheben.

Zum Wiedereinsetzen das Polster möglichst weit unter die Rückensitzlehne schieben. Das Vorderende des Sitzpolsters kräftig nach unten drücken, bis die beiden Zapfen in die Aussparungen des Sitzpolsters einrasten.



Durchladesack*

Mit Hilfe des Durchladesacks lassen sich Ski oder andere lange Gegenstände diebstahlsicher, sauber und ohne Beschädigung im Innenraum transportieren.

Gepäckraumklappe öffnen. Gepäckraummitte vom Gepäck freimachen. Drucktaste (a) drücken und Klappe (b) nach oben herausheben.

Im Innenraum Mittelarmlehne im Fond nach vorne herausklappen. Den dadurch sichtbaren Reißverschluß ganz öffnen und aushaken. Durchladesack (c) herausziehen.

Ski oder ähnliche Gegenstände können jetzt durch den Gepäckraum in den Innenraum geschoben werden.

Beim Einbau ist darauf zu achten, daß der Durchladesack nicht in feuchtem Zustand zusammengefaltet wird.

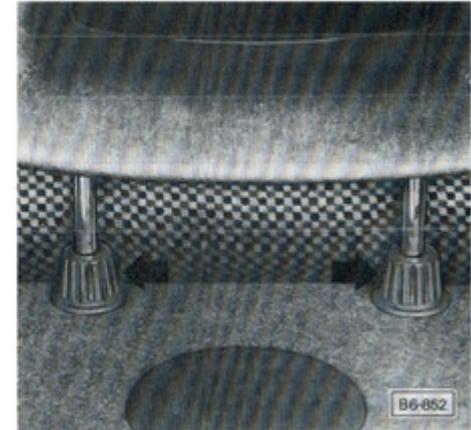
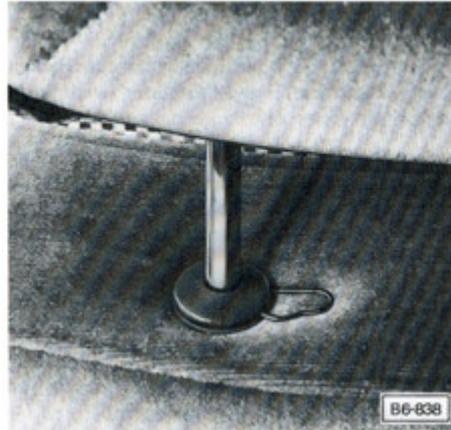


Mittelarmlehne aus- und einbauen

Zur leichteren Handhabung des Durchladesackes läßt sich die Mittelarmlehne herausnehmen.

Rückenlehnen-Polsterung auf beiden Seiten neben der Mittelarmlehne zur Seite drücken und Halterung freilegen. Verriegelungshaken (Pfeil) auf beiden Seiten zurückdrücken und Mittelarmlehne nach oben herausheben.

Beim Einbau Mittelarmlehne von oben in die Haken hineindrücken. Kontrollieren Sie bitte, ob die Zapfen richtig in die Verriegelungshaken eingesteckt sind.



Kopfstützen

Höhe einstellen

Stütze mit beiden Händen seitlich fassen und nach oben oder unten schieben – die Oberkante der Stütze muß etwa in Augenhöhe liegen.

Neigung einstellen

Oberkante der Stütze nach vorn oder hinten drehen – der Kopf muß hinten an der Stütze anliegen.

Aus- und einbauen

Vorn

Federklammern aus den Führungsringen in der Rückenlehne mit kleinem Schraubendreher seitlich herausziehen oder herausdrücken. Kopfstütze herausziehen.

Beim Wiedereinbau zuerst Kopfstütze einsetzen, dann Federklammern so eindrücken, daß der gerade Schenkel der Klammern vorne liegt.

Hinten *

Beide Verschlussklappen rechts- oder linkerherum drehen. Kopfstützen nach oben herausheben.

Zum Einbau Kopfstützen von oben in die Führung einschieben und auf richtigen Sitz prüfen.

Sicherheitsgurte

Sicherheitsgurte nützen nur, wenn man sie vor jeder Fahrt anlegt – besonders im Stadtverkehr!

Achtung!

Personen unter 1,50 m Körpergröße sollten keine normalen Dreipunktgurte anlegen – die Verletzungsgefahr bei Unfällen könnte sich vergrößern!

Kinder unter 12 Jahren gehören auf die Rücksitzbank: Kleinkinder in einen Kindersitz, ältere Kinder angeschnallt mit einem Kinder-Dreipunktgurt. Kinder über 6 Jahre können auch einen Beckengurt, Kinder über 1,50 m auch einen normalen Dreipunktgurt anlegen.

Aus Sicherheitsgründen sollte der Umlenkbügel bei Personen mit einer Körpergröße unter etwa 1,70 m im unteren Gurtpunkt (2) montiert werden.

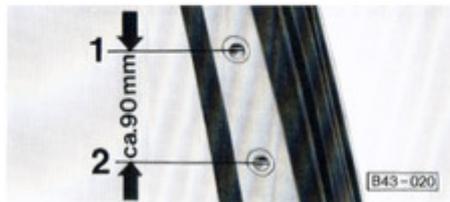
Den einzelnen Gurt darf immer nur eine Person anlegen, also niemals zwei Mitfahrer (**auch keine Kinder**) mit **einem** Gurt anschnallen!

- Das Gurtband darf nicht über feste oder zerbrechliche Gegenstände (Brille, Kugelschreiber, Schlüsselbund, Tabakspfeife usw.) führen, weil dadurch Körperverletzungen verursacht werden können.
- Stark auftragende, lose Kleidung (z. B. Mantel über Sakko) beeinträchtigt den einwandfreien Sitz und die Funktion der Sicherheitsgurte.
- Das Gurtband darf nicht eingeklemmt sein und nicht an scharfen Kanten scheuern!
- Der Einführtrichter für die Schloßzunge darf nicht durch Papier oder ähnliches verstopft sein, da sonst die Schloßzunge nicht einrasten kann.

Das Gurtband muß saubergehalten werden, da durch grobe Verschmutzung die Funktion des Gurtautomaten beeinträchtigt werden kann (siehe auch Kapitel „Pflegen und Warten“).

Sicherheitsgurte, die beschädigt sind, oder während eines Unfalles beansprucht und dadurch gedehnt wurden, müssen erneuert werden – am besten von einem V.A.G Betrieb. Außerdem sind auch die Verankerungen der Gurte zu prüfen.

Bei Fahrzeugen, die ab Werk nicht mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind, können nachträglich Gurte für alle Sitzplätze eingebaut werden. Einzelheiten über den ordnungsgemäßen Einbau von Sicherheitsgurten sind jedem V.A.G Betrieb bekannt. Der nachträgliche Gurteinbau sollte deshalb dort durchgeführt werden.



Dreipunkt-Automatikgurte

Die Automatikgurte gewähren bei langsamem Zug volle Bewegungsfreiheit. Bei plötzlichem Bremsen blockieren sie jedoch.

Die Aufrollautomaten der Vordersitze blockieren die Gurte auch bei steiler Bergfahrt und bei schnellem Kurvenfahren.

Anlegen

Gurtband an der Schloßzunge langsam und gleichmäßig über Brust und Becken ziehen und Zunge in das zum Sitz gehörende Schloßteil einstecken, bis sie hörbar einrastet (Zugprobe!).

Das Gurtband darf nicht verdreht sein.

Die Rückenlehnen der Vordersitze dürfen nicht zu weit nach hinten geneigt sein, da sonst die Sicherheitsgurte ihre Wirkung verlieren können.

Der Beckengurt-Teil muß immer fest anliegen, Gurtband gegebenenfalls etwas nachziehen.

Ablegen

Gelöst wird der Gurt durch Fingerdruck auf die mit „PRESS“ beschriftete Taste im Schloßteil. Die Schloßzunge springt dabei durch Federdruck aus dem Schloßteil heraus.

Schloßzunge von Hand zurückführen, damit der Aufrollautomat das Gurtband leichter aufwickeln kann. Ein Kunststoffknopf oder -schieber hält die Schloßzunge in griffgerechter Position. Schieber gegebenenfalls etwas nachführen.

Beckengurt

Das Gurtschloß wird wie bei den Dreipunkt-Automatikgurten bedient.

Der Gurt muß immer fest anliegen.

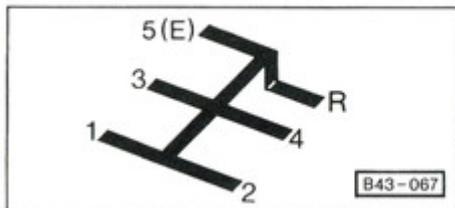
Zum Einstellen der Gurtlänge ist die Schloßzunge im rechten Winkel zum Gurtband zu halten und der betreffende Gurtteil in die entsprechende Richtung zu ziehen.

Das Verstellen des Gurtes wird erleichtert, indem Schloßzunge und -kappe in Längsrichtung zusammengedrückt werden.

Überschüssige Gurtlänge wird durch Verschieben des Kunststoffschiebers aufgefangen.

Hinweis

In einigen Exportländern können Sicherheitsgurte verwendet werden, deren Funktion von den beschriebenen Automatik- und Beckengurten abweicht.



Schalgetriebe

Rückwärtsgang

Den Rückwärtsgang nur bei stehendem Fahrzeug einlegen:

Hebel in Leerlaufstellung ganz nach rechts, dann nach unten und dann nach hinten bewegen.

5. bzw. E-Gang einlegen

Den Schalthebel über den Druckpunkt hinaus bis zum Anschlag nach rechts drücken und dann nach vorne schieben.

Achtung!

Beim Zurückschalten in den 4. Gang darf auf den Hebel keine Seitenkraft ausgeübt werden, da sonst versehentlich der 2. Gang eingelegt werden könnte. Die dadurch entstehenden hohen Motordrehzahlen können zu einem Motorschaden führen.

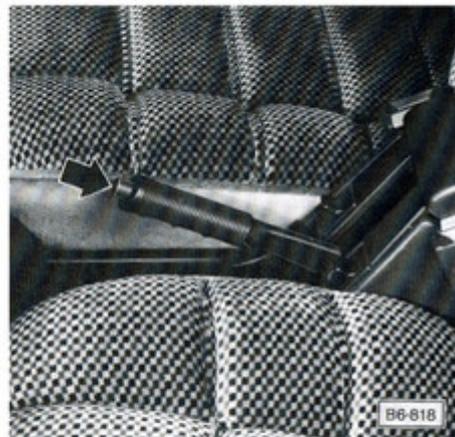
Für alle Schaltgetriebe gilt:

- Bei eingeschalteter Zündung brennen nach dem Einlegen des Rückwärtsganges die Rückfahrleuchten.
- Während der Fahrt sollte die Hand nicht auf dem Schalthebel liegen:

Der Druck der Hand überträgt sich bis auf die Schaltgabeln im Getriebe und kann so auf die Dauer zu vorzeitigem Verschleiß der Schaltgabeln führen.

- Bei Fahrzeugen mit 4 +E-Getriebe kann die Höchstgeschwindigkeit **nicht** im E-Gang erreicht werden. Dies ist nur im 4. Gang möglich. Ist beim Fahren mit dem E-Gang zu beschleunigen, so ist auf den 4. Gang zurück zu schalten, da durch die Abstufung des E-Ganges ein Überholvorgang zu lange andauern würde.

Beim 4 + E- bzw. 5-Gang-Getriebe kann nicht direkt vom E- bzw. 5. Gang in den Rückwärtsgang geschaltet werden – der Schalthebel muß vorher in die Ebene 3./4. Gang gebracht werden.



Handbremshebel

Der Handbremshebel befindet sich zwischen den Vordersitzen.

Zum Anziehen der Handbremse Hebel hochziehen. Der Hebel sollte fest angezogen werden, damit nicht versehentlich mit angezogener Handbremse gefahren werden kann.

Bei angezogener Handbremse und eingeschalteter Zündung leuchtet die Bremskontrolleuchte auf.

Zum Lösen der Handbremse Handbremshebel etwas hochziehen, Sperrknopf hineindrücken und Hebel ganz nach unten drücken.

Automatisches Getriebe

Wählhebelstellungen

P – Parksperr

Die Antriebsräder sind mechanisch gesperrt.

Die Parksperr darf **nur** bei stehendem Fahrzeug eingelegt werden. Vor dem Ein- und Ausschalten der Stellung „P“ muß die Sperrtaste im Wählhebelgriff gedrückt werden.

R – Rückwärtsgang

Der Rückwärtsgang darf **nur** bei stehendem Fahrzeug und Leerlaufdrehzahl des Motors eingelegt werden. Vor dem Einlegen der Stellung „R“ muß die Sperrtaste im Wählhebelgriff gedrückt werden.

N – Leerlaufstellung

D – Dauerstellung für Vorwärtsfahrt

Die drei Vorwärtsgänge werden abhängig von Motorbelastung und Fahrgeschwindigkeit automatisch herauf- und heruntergeschaltet.

2 – Stellung für Bergstrecken

Der 1. und 2. Gang werden abhängig von Motorbelastung und Fahrgeschwindigkeit automatisch herauf- und heruntergeschaltet. Der 3. Gang bleibt gesperrt. Dadurch wird die Motorbremswirkung erhöht.

Die Höchstgeschwindigkeit darf beim 100 kW-Motor: 120 km/h
beim 125 kW-Motor: 135 km/h
nicht überschreiten.

Der Wählhebel kann auch während Gas gegeben wird von „D“ in „2“ gelegt werden. Da sich der 2. Gang dann jedoch sofort einschaltet, darf das **nur unter 120 bzw. 135 km/h** geschehen.

1 – Stellung für steile Bergstrecken

Zum Einlegen muß die Sperrtaste im Wählhebelgriff gedrückt werden. Das Fahrzeug fährt nur im 1. Gang. Der 2. und 3. Gang bleiben gesperrt. Dadurch wird die maximal mögliche Motorbremswirkung erreicht.

Die Höchstgeschwindigkeit darf 70 km/h nicht überschreiten.

Der Wählhebel kann auch während Gas gegeben wird von „2“ in „1“ gelegt werden. Da sich der 1. Gang jedoch sofort einschaltet, darf das **nur unter 70 km/h** geschehen.

Kick-down-Einrichtung

Die Kick-down-Einrichtung ermöglicht eine maximale Beschleunigung. Wird das Gaspedal über den Druckpunkt hinaus ganz durchgetreten, wird abhängig von Fahrgeschwindigkeit und Motordrehzahl entweder das Hochschalten verzögert oder in den nächstniedrigeren Gang zurückgeschaltet.

Hinweise für den Fahrbetrieb

Anlassen

Der Motor kann nur in den Wählhebelstellungen „N“ oder „P“ angelassen werden.

Siehe auch „Motor anlassen“, Seite 20.

Wählen eines Fahrbereiches

Vor Wählen eines Fahrbereiches bei stehendem Fahrzeug und laufendem Motor Fußbremse betätigen oder Handbremse anziehen. Das gilt auch, wenn der Wählhebel von „P“ in „N“ gelegt wird.

Besonders bei erhöhter Leerlaufdrehzahl (Kaltstart) ist es erforderlich, das Fahrzeug mit der Bremse zu halten. Das ist notwendig, weil beim automatischen Getriebe auch bei Leerlaufdrehzahl die Kraftübertragung nicht ganz unterbrochen wird – der Wagen „kriecht“.

Während des Wählvorgangs bei stehendem Wagen kein Gas geben.

Wenn während der Fahrt einmal versehentlich in „N“ geschaltet wurde, muß vor dem Wiedereinlegen eines Vorwärtsfahrbereiches Gas weggelassen und Leerlaufdrehzahl abgewartet werden.

Anhalten

Beim vorübergehenden Anhalten, z. B. an Ampeln, muß das Fahrzeug mit der Bremse gehalten werden. Die Leerlaufstellung „N“ braucht nicht eingelegt zu werden. Der Motor darf dabei jedoch nur im Leerlauf drehen.

Parken

In der Ebene genügt es, die Parksperre einzulegen. Bei abschüssiger Fahrbahn sollte zuerst die Handbremse fest angezogen und dann die Parksperre eingelegt werden. Dadurch wird erreicht, daß der Sperrmechanismus nicht zu stark belastet wird und die Parksperre sich leichter ausschalten läßt.

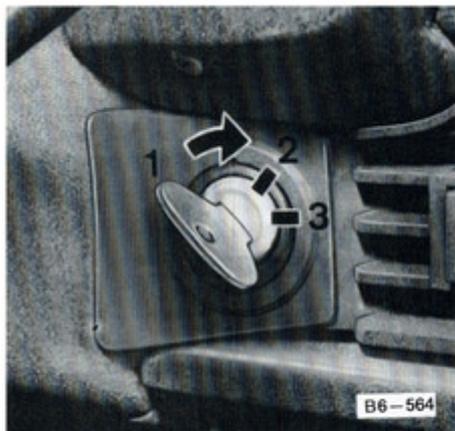
Anschleppen

Der Motor kann nicht durch Anschleppen oder Anschieben des Fahrzeuges angeworfen werden.

Bei entladener Batterie kann mit einem Starthilfekabel die Batterie eines anderen Fahrzeugs zum Starten benutzt werden. Siehe „Starthilfe“, Seite 69.

Abschleppen

Sollte das Fahrzeug einmal abgeschleppt werden müssen, sind unbedingt die Hinweise im Kapitel „Abschleppen“ auf Seite 70 zu beachten.



Lenkanlaßschloß

1 – Zündung aus/Motor aus Lenkung kann gesperrt werden.

Schlüssel läßt sich abziehen.

Zum **Sperren der Lenkung** bei abgezogenem Schlüssel das Lenkrad drehen, bis der Lenkungssperbolzen hörbar einrastet.

Achtung!

Schlüssel erst abziehen, wenn das Fahrzeug zum Stillstand gekommen ist!

2 – Zündung ein.

Lenkung frei.

Wenn sich der Schlüssel nicht oder nur schwer in diese Stellung drehen läßt, Lenkrad etwas hin- und herbewegen – die Lenkungssperre wird dadurch entlastet!

3 – Motor anlassen.

In dieser Stellung werden die Scheinwerfer auf Standlicht zurückgeschaltet und die Scheibenwischer, das Gebläse und die Heckscheibenbeheizung abgeschaltet.

Vor jedem erneuten Anlassen muß der Zündschlüssel in Stellung 1 zurückgedreht werden: Die Anlaß-Wiederhol Sperre im Lenkanlaßschloß verhindert, daß der Anlasser bei laufendem Motor einspur und dadurch beschädigt werden kann.

Motor anlassen

Allgemeine Hinweise:

- **Vorsicht beim Anlassen des Motors in geschlossenen Räumen – Vergiftungsgefahr!**
- Vor dem Anlassen Schalthebel in Leerlaufstellung bringen (bei automatischem Getriebe: Wählhebelstellung „P“ oder „N“) und Handbremse anziehen.
- Bei Schaltgetriebe während des Anlaßvorgangs das Kupplungspedal ganz durchtreten – der Anlasser muß dann nur den Motor durchdrehen.
- Sobald der Motor anspringt, Schlüssel sofort loslassen – der Anlasser darf nicht mitlaufen.
- Den Motor nicht im Stand warmlaufen lassen. Sofort losfahren! Nur bei Frost sollte der Motor vor Fahrtbeginn etwa eine **halbe Minute** mit Leerlaufdrehzahl laufen, damit eine einwandfreie Motorschmierung sichergestellt ist.
- Hohe Drehzahlen und Vollgas vermeiden, solange der Motor seine Betriebstemperatur nicht erreicht hat.

Startvorgang

Die Motoren sind mit einer K-Jetronic-Benzineinspritzung ausgerüstet. Die Beschreibung des Startvorganges gilt unabhängig von der Außentemperatur sowohl für die **kalten** als auch für die **warmen** Motoren.

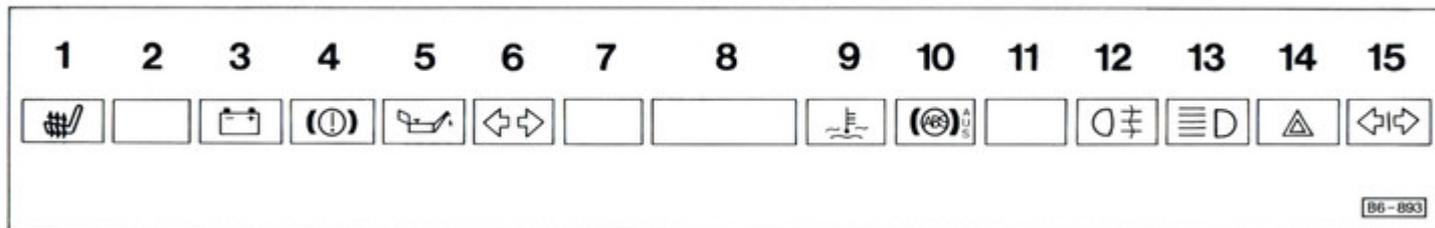
- Gaspedal etwas niederdrücken und während des Startvorganges festhalten.
- Zündschlüssel drehen und starten.
Sollte der Motor nach 10 Sekunden nicht angesprungen sein, Startvorgang unterbrechen und nach etwa einer halben Minute wiederholen.
- Bei **heißem Motor** vor dem Anlassen Gaspedal ganz durchtreten und Vollgasstellung beibehalten – nicht pumpen!
- Pedal nach dem Anspringen des Motors sofort loslassen, damit der Motor nicht mit zu hoher Drehzahl läuft.

Motor abstellen

Für alle Motoren gilt:

Nach längerer hoher Motorbelastung den Motor nicht sofort abstellen, sondern ca. 2 Minuten mit erhöhter Leerlaufdrehzahl laufen lassen, damit ein Wärmestau vermieden wird.

Bei Fahrzeugen mit Abgas-Turbolader, Klimaanlage und/oder werksseitig eingebauter Anhängervorrichtung kann sich das Gebläse zum Kühlen der Einspritzdüsen einschalten, das auch nach Abstellen des Motors weiterlaufen kann.



Kontrollleuchten

1 – Sitzheizung

Die Kontrollleuchte leuchtet bei eingeschalteter Zündung und Sitzheizung auf (siehe Seite 10).

3 – Generator

Die Kontrollleuchte leuchtet beim Einschalten der Zündung auf. Sie muß nach dem Anspringen des Motors verlöschen.

Leuchtet die Kontrollleuchte während der Fahrt auf, sofort anhalten, Motor abstellen und Keilriemen prüfen. Bei gerissenem Keilriemen kann normalerweise noch bis zum nächsten V.A.G Betrieb weitergefahren werden. Da sich dabei aber die Batterie ständig leert, sollten alle nicht unbedingt erforderlichen elektrischen Verbraucher ausgeschaltet sein.

Leuchtet die Kontrollleuchte, obwohl der Keilriemen nicht gerissen ist, kann normalerweise bis zum nächsten V.A.G Betrieb weitergefahren werden, aber die Batterie entlädt sich auch dabei ständig – siehe vorherigen Absatz.

4 – Bremsanlage

Die Bremskontrollleuchte * muß bei eingeschalteter Zündung aufleuch-

ten und bei laufendem Motor nach dem Lösen der Handbremse verlöschen.

Leuchtet die Kontrollleuchte beim Einschalten der Zündung **nicht** auf, sollte die Ursache der Störung möglichst bald beseitigt werden, damit die Leuchte ihre Kontroll- und Warnfunktion erfüllen kann.

Leuchtet die Kontrollleuchte während der Fahrt auf, so ist der Bremsflüssigkeitsstand im Vorratsbehälter zu niedrig. Macht sich gleichzeitig ein größerer Leerweg des Bremspedals bemerkbar, kann einer der beiden hydraulischen Bremskreise ausgefallen sein. Man kann dann zwar noch vorsichtig zum nächsten V.A.G Betrieb weiterfahren, muß sich aber auf dem Weg dorthin auf höhere Pedalkräfte und längere Bremswege einstellen.

5 – Motor-Öldruck

Die Kontrollleuchte leuchtet beim Einschalten der Zündung auf. Sie muß nach dem Anspringen des Motors verlöschen. Leuchtet oder flackert die Kontrollleuchte während der Fahrt auf, **sofort anhalten, Motor abstellen**, Ölstand prüfen und gegebenenfalls Öl nachfüllen – siehe Seite 48.

Bedienung

Leuchtet die Leuchte, obwohl der Ölstand in Ordnung ist, **nicht** weiterfahren. Der Motor darf dann auch nicht im Leerlauf laufen – fachmännische Hilfe in Anspruch nehmen.

Hinweis:

Die Öldruckkontrolleuchte ist keine Ölstandsanzeige!

6 – Blinkanlage

siehe Seite 27.

9 – Kühlmitteltemperatur/Kühlmittelstand¹⁾

Die Kontrolleuchte blinkt zur Funktionskontrolle beim Einschalten der Zündung einige Sekunden lang.

Sollte die Leuchte danach nicht verlöschen oder während der Fahrt blinken, kann entweder die Kühlmitteltemperatur zu hoch oder der Kühlmittelstand zu niedrig¹⁾ sein: Sofort anhalten, Kühlmittelstand prüfen und gegebenenfalls Kühlmittel auffüllen.

Achtung – Verbrühungsgefahr! siehe Seite 50.

Liegt die Störung nicht am zu niedrigen Kühlmittelstand, Sicherung des Kühlerventilators prüfen und gegebenenfalls ersetzen – siehe Seite 65.

Verlischt die Kontrolleuchte nicht, obwohl Kühlmittelstand und Ventilatorsicherung in Ordnung sind, nicht weiterfahren – fachmännische Hilfe in Anspruch nehmen.

Falls die Störung nur am Kühlventilator liegt, kann – vorausgesetzt der Kühlmittelstand ist in Ordnung und die Temperaturkontrolleuchte erloschen – zum nächsten V.A.G. Betrieb weitergefahren werden. Damit dabei der Fahrtwind zur Kühlung ausgenutzt wird, sind Leerlauf und Kriechfahrten zu vermeiden.

10 – Anti-Blockier-System (ABS)

Die Kontrolleuchte leuchtet beim Einschalten der Zündung auf. Sie verlöscht, nachdem der Motor angesprungen ist.

Leuchtet die Kontrolleuchte während der Fahrt auf oder verlöscht auch bei längerem Fahren nicht, ist die Anlage nicht in Ordnung.

Anlage mit dem Hauptschalter ausschalten (siehe Seite 31) und möglichst bald eine V.A.G. Werkstatt aufsuchen.

12 – Nebelschlußlicht

siehe Seite 29.

13 – Fernlicht

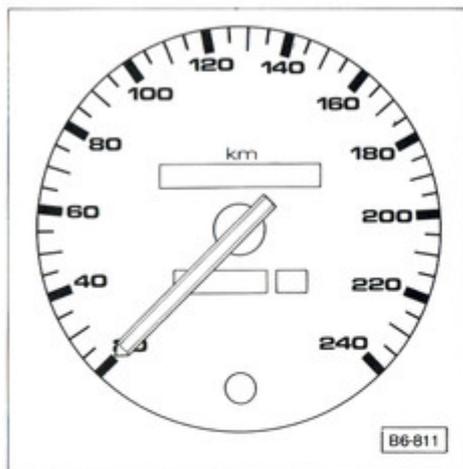
siehe Seite 27.

14 – Warnlichtanlage

siehe Seite 28.

15 – Anhängerblinker bzw. frei

¹⁾ Nur bei Fahrzeugen mit automatischer Kontrolle des Kühlmittelstandes – siehe Seite 50.



Instrumente

Tachometer

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in den einzelnen Gängen während der ersten 1500 Kilometer und danach stehen auf der Seite 40.

Zählwerk

Die letzte Stelle des Kurzstreckenzählers zeigt 100 m-Strecken an.

Das Zählwerk des Kurzstreckenzählers wird durch Drücken des Rückstellknopfes im Tachometer auf Null zurückgestellt.



Drehzahlmesser

siehe Seite 24.

Ladedruckanzeige für Abgasturbolader*

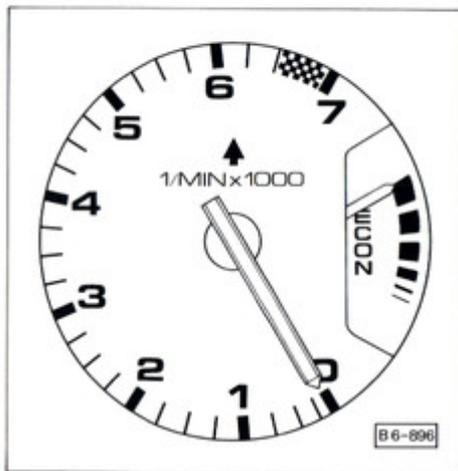
BAR

Das Instrument zeigt den Ladedruck des Abgasturboladers an.

Wird bei Vollast infolge eines Defektes in der Anlage der zulässige Druck überschritten, schaltet sich die Kraftstoffpumpe solange automatisch ab, bis der Ladedruck auf einen Normalwert abgesunken ist.

Danach schaltet sich die Kraftstoffpumpe wieder ein, und es kann weitergefahren werden.

Anschließend sollten Sie sofort eine V.A.G. Werkstatt aufsuchen, damit der Grund für das Überschreiten des Ladedrucks festgestellt wird.



Verbrauchs-Anzeige *

ECON

Dieses Instrument hilft Kraftstoff sparen.

Die Verbrauchs-Anzeige arbeitet mit dem Unterdruck im Saugstutzen des Motors. Dieser steht in direktem Verhältnis zum jeweiligen Kraftstoffverbrauch.

Das Instrument zeigt an, ob im Augenblick mit verbrauchsgünstiger Gaspedalstellung gefahren wird oder nicht.

Nadel im unteren Bereich:
niedriger Verbrauch.

Nadel im oberen Bereich:
hoher Verbrauch.

Dies gilt nicht für den E-Gang: Obwohl hier bei Vollgasfahrt ein hoher Verbrauch angezeigt wird, ist der Spareffekt bis zu 12% gegenüber dem 4. Gang

Bei stehendem Fahrzeug (Leerlauf) ist die Anzeige ohne Bedeutung.

Da der Verbrauch beim Fahren in den unteren Gängen bei gleicher Geschwindigkeit größer ist als im höchsten Gang empfehlen wir Ihnen, überall da, wo es die Verkehrssituation erlaubt und der Motor nicht durch zu niedrige Drehzahlen strapaziert wird, im **höchstmöglichen Gang** zu fahren.

Fahren Sie zügig und mit möglichst gleichmäßiger Geschwindigkeit. Vermeiden Sie also unnötig starke Beschleunigungs- und Bremsmanöver. Versuchen Sie, die Verbrauchs-Anzeige konstant zu halten und den Zeiger nicht nach oben aus dem Anzeigebereich herauslaufen zu lassen.

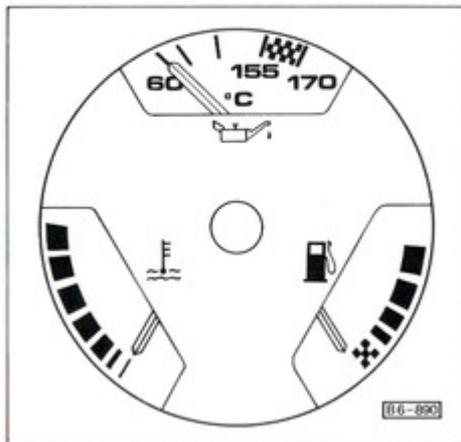
Weitere Informationen über wirtschaftliche Fahrweise finden Sie im Kapitel „Fahrhinweise“.

Drehzahlmesser

Die zulässigen Motordrehzahlen während der Einfahrzeit stehen auf der Seite 40.

Das karierte Feld auf der Skala zeigt den kurzzeitig höchstzulässigen Drehzahlbereich des eingefahrenen, betriebswarmen Motors. Es empfiehlt sich jedoch, spätestens bei Erreichen dieses Feldes (6300/min) den nächstgrößeren Gang einzulegen oder Gas wegzunehmen.

Früheres Hochschalten hilft Kraftstoff sparen und vermindert das Betriebsgeräusch! In den nächstkleineren Gang sollte man spätestens zurückschalten, wenn der Motor nicht mehr ruckfrei läuft.



Die Kraftstoff- und Kühlmitteltemperatur-Anzeigen arbeiten nur bei eingeschalteter Zündung. dem Einschalten der Zündung dauert es jedoch einige Zeit bis die Nadeln ihre Anzeigestellung erreicht haben.

Kühlmitteltemperatur-Anzeige



Die Nadel geht bei steigender Kühlmitteltemperatur nach oben. Ist sie im unteren Bereich, soll der Motor nicht stark belastet und hohe Drehzahlen vermieden werden. Bei Normalbetrieb pendelt sich die Nadel im Bereich der großen Felder ein.

Wird der Motor überlastet, steigt die Nadel nach oben und die Kühlmitteltemperatur-Leuchte blinkt auf (siehe Seite 22, Punkt 9).

Vorgehen wie dort beschrieben.

Kraftstoffanzeige



Der Kraftstoffbehälter faßt ca. 75 Liter.

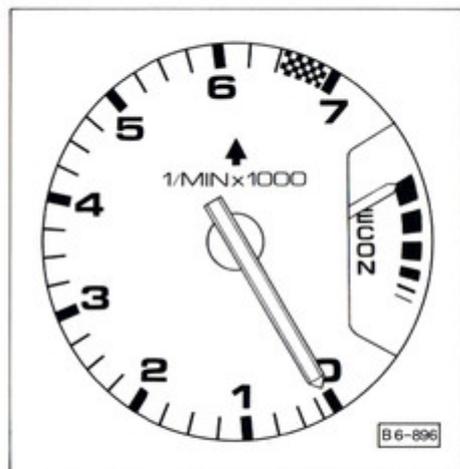
Wenn die Nadel das Reservefeld erreicht, sind noch etwa 12 Liter Kraftstoff im Tank.

Motor-Ölthermometer

Solange das Motoröl noch kalt ist, sollte dem Motor nicht die volle Leistung abverlangt werden.

Gelangt die Anzeigenadel in Ausnahmefällen in den Warnbereich, ist die Motordrehzahl zu verringern. Die Nadel muß dann in den Normalbereich zurückgehen.

Bleibt die Nadel im Warnbereich, anhalten und Motor abstellen. Motor-Ölstand prüfen. Ist der Ölstand in Ordnung und verläßt die Motor-Öldruckkontrolleuchte nach dem Anlassen des Motors, kann unter Vermeidung hoher Motordrehzahlen zur nächsten V.A.G Werkstatt weitergefahren werden.



Schaltanzeige ✱

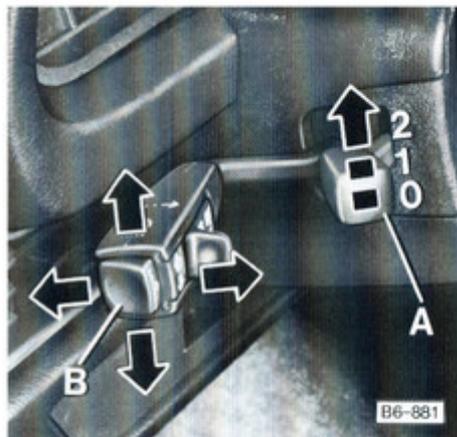
Schalt- und Verbrauchsanzeige sind in dem abgebildeten Instrument zusammengefaßt (Verbrauchsanzeige siehe Seite 24).

Beide Anzeigen helfen Kraftstoff sparen.

Die Schaltanzeige (Kontrolleuchte innerhalb des Pfeiles) leuchtet in allen Gängen mit Ausnahme des höchsten Ganges **immer** dann auf, wenn die im Augenblick geforderte Leistung nicht verbrauchsgünstig erreicht wird. Im nächsthöheren Gang sind dann bei **geringerem Verbrauch** die gleichen Fahrleistungen möglich. Beim Aufleuchten der Schaltanzeige soll deshalb in den **nächsthöheren Gang geschaltet** werden. Selbstverständlich müssen Fahrgeschwindigkeit und Wahl des Ganges den Verkehrs- und Straßenverhältnissen angepaßt werden, z. B. auf Gefällestrrecken.

Hinweise

- Beim Beschleunigen leuchtet die Schaltanzeige nicht auf. In jedem Fall muß spätestens dann hochgeschaltet werden, wenn das karierte Feld des Drehzahlmessers erreicht wird.
- Die Schaltanzeige erlischt nicht nur beim Schalten in den nächsthöheren Gang, sondern auch beim Gasgeben oder -wegnehmen. In diesem Fall tritt keine Kraftstoffersparnis ein.
- Bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe ist die Schaltanzeige nicht in Betrieb, da alle Vorwärtsgänge entsprechend der Motorleistung und Fahrgeschwindigkeit verbrauchsoptimal geschaltet werden.



A – Lichtschalter

Raste 0 – Beleuchtung aus

Raste 1 – Standlicht

Raste 2 – Abblend- oder Fernlicht

Die Scheinwerfer brennen nur bei eingeschalteter Zündung. Während des Anlassens werden die Scheinwerfer automatisch auf Standlicht zurückgeschaltet.

Bei eingeschaltetem Licht läßt sich die Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung durch Drehen des Rändelrades stufenlos regulieren.

B – Blinker- und Abblendhebel

Die Blinkanlage arbeitet nur bei eingeschalteter Zündung.

- Mittelstellung – Aus
- Hebel nach oben – Blinker rechts
- Hebel nach unten – Blinker links

Bei eingeschalteter Blinkanlage blinkt die Kontrollleuchte mit.

Den Ausfall einer Blinkleuchte erkennt man am schnelleren Blinkimpuls der Kontrollleuchte.

Auf- und Abblenden, Lichthupe

- Abblenden – Hebel in Mittelstellung
- Aufblenden – Hebel nach vorn drücken
- Lichthupe – Hebel zum Lenkrad ziehen.

Blinken zum Fahrspurwechsel

Hebel nur bis zum Druckpunkt nach oben oder unten drücken und festhalten – die Kontrollleuchte muß mitblinken.

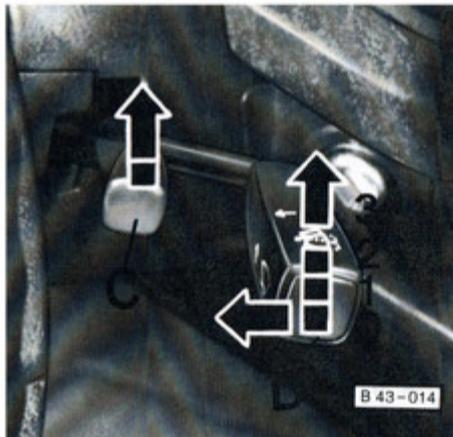
Parklichtschaltung

Das Parklicht leuchtet nur bei abgezogenem Zündschlüssel

- Hebel nach oben – Parkbeleuchtung rechts
- Hebel nach unten – Parkbeleuchtung links

Hinweis

In Exportländern können für die Benutzung der Beleuchtungseinrichtungen andere gesetzliche Bestimmungen gelten.



C – Hebel für Warnlichtanlage (Hebel mit rotem Symbol)

Ein: Hebel nach oben drücken.

Bei eingeschalteter Warnlichtanlage blinkt die Kontrollleuchte mit.

Die Anlage funktioniert auch bei ausgeschalteter Zündung.

D – Scheibenwischer und Scheibenwaschanlage

Scheibenwischer und Scheibenwaschanlage arbeiten nur bei eingeschalteter Zündung.

Bei Frost vor jedem erstmaligen Einschalten der Scheibenwischer prüfen, ob die Wischerblätter nicht angefroren sind!

- Raste 0 – aus
- Raste 1 – Intervall-Wischen
- Raste 2 – Wischer langsam
- Raste 3 – Wischer schnell

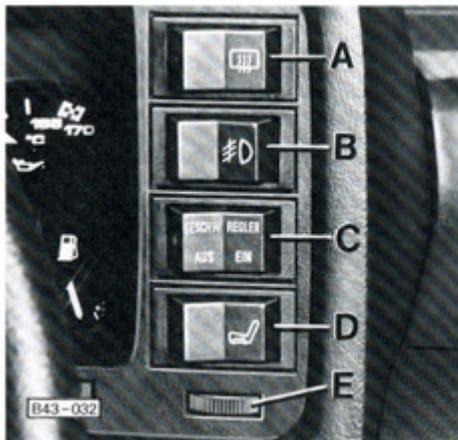
Die Scheibenwaschanlage kann bei jeder Wischergeschwindigkeit durch Ziehen des Hebels in Richtung Lenkrad eingeschaltet werden.

Behälter für Waschflüssigkeit füllen siehe Seite 53.

Scheinwerfer-Waschanlage

Bei eingeschalteter Fahrbeleuchtung (Ablend- oder Fernlicht) werden während des Scheibenwaschens gleichzeitig auch die Scheinwerfergläser über Spritzdüsen aus den Stoßfängern gewaschen.

In regelmäßigen Abständen, zum Beispiel beim Tanken, sollte hartnäckig festsitzender Schmutz (wie Insektenreste) von den Gläsern entfernt werden.



A – Heckscheibenbeheizung

Die Beheizung arbeitet nur bei eingeschalteter Zündung. Wenn die Beheizung eingeschaltet ist, leuchtet im Schalter eine Kontrollleuchte.

Sobald die Heckscheibe frei ist, sollte die Beheizung abgeschaltet werden, damit die Batterie geschont wird.

Bei Fahrzeugen mit **elektrisch beheizbaren Außenspiegeln** werden die Spiegelflächen beheizt, sobald die Heckscheibenbeheizung eingeschaltet ist.

B – Nebelscheinwerfer Nebelschlußleuchte*

Erste Raste – Nebelscheinwerfer
Zweite Raste – Nebelscheinwerfer und Nebelschlußleuchte bzw. nur Nebelschlußleuchte.

In der ersten Raste leuchtet eine Kontrollleuchte im Schalter, in der zweiten eine Leuchte im Kontrollleuchtenband.

Die Nebelscheinwerfer brennen bei Standlicht (Zündung eingeschaltet), Ablend- oder Fernlicht.

Die Nebelschlußleuchte brennt nur bei eingeschalteten Nebelscheinwerfern bzw. bei Ablend- oder Fernlicht.

C – Geschwindigkeits-Regel-Anlage*

Die Geschwindigkeits-Regel-Anlage wird mit dem Hauptschalter ein- und ausgeschaltet (siehe auch „Geschwindigkeits-Regel-Anlage*“, nächste Seite).

D – Sitzheizung*

Die Anlage arbeitet nur bei eingeschalteter Zündung.

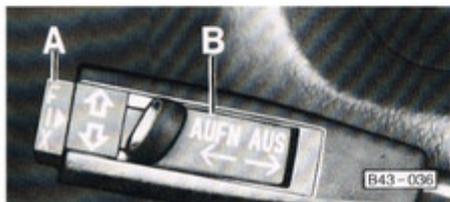
Wenn die Anlage eingeschaltet ist, leuchtet im Schalter eine Kontrollleuchte.

Weitere Hinweise siehe „Vordersitze“ Seite 10.

E – Instrumentenbeleuchtung

Die Leuchtstärke ist durch Drehen des Rändelrades stufenlos einstellbar.

Hell: Rad nach rechts drehen.



Geschwindigkeits-Regel-Anlage*

Durch diese Anlage kann, soweit die Motorleistung es zuläßt, jede gewünschte Geschwindigkeit ab etwa 35 km/h konstant gehalten werden. Dadurch wird der „Gasfuß“, vor allem auf langen Strecken, entlastet.

Bedient wird die Anlage mit der Schiebetaste **B** und der Drucktaste **A** am Blinker- und Abblendhebel.

Eingeschaltet wird die Anlage mit dem Hauptschalter.

Wenn die zu haltende Geschwindigkeit erreicht worden ist, genügt ein kurzer Druck auf die Drucktaste **A**. Der Fuß kann dann vom Gaspedal genommen werden.

Die gespeicherte Geschwindigkeit kann auch ohne Druck auf das Gaspedal erhöht werden. Die Drucktaste **A** braucht nur so lange gedrückt zu werden, bis die gewünschte Geschwindigkeit erreicht ist.

Die Geschwindigkeit kann auch wie üblich mit dem Gaspedal erhöht werden. Nach Loslassen des Pedals regelt die Anlage wieder auf die vorher gespeicherte Geschwindigkeit zurück.

Achtung!

Bei festgestelltem Defekt oder auch schon bei Verdacht eines Defektes Anlage mit dem Hauptschalter ausschalten und nächste V.A.G. Werkstatt aufsuchen.

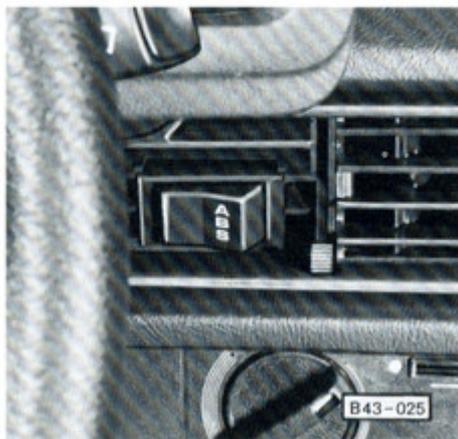
Vorübergehend ausgeschaltet wird die Anlage durch Treten des Brems- oder Kupplungspedals oder bei erheblichem Unterschreiten der gespeicherten Geschwindigkeit, z. B. wenn an Steigungen in einem zu hohen Gang gefahren wird.

Zur Wiederaufnahme (AUFN) der zuvor gespeicherten Geschwindigkeit ist nach Loslassen des Brems- oder Kupplungspedals oder am Ende der Steigung die Schiebetaste **B** bis zum Anschlag nach links zu schieben.

Vollständig ausgeschaltet wird die Anlage durch Schieben der Taste bis zum Anschlag nach rechts (AUS), mit dem Hauptschalter oder durch Ausschalten der Zündung.

Achtung

- Die Geschwindigkeits-Regel-Anlage darf bei dichtem Verkehr und ungünstigem Fahrbahnzustand (Glätte, Aquaplaning, Rollsplitt) nicht benutzt werden.
- Bei Geschwindigkeiten über etwa 30 km/h und eingeschalteter Anlage nicht in den Leerlauf schalten! Der Motor dreht sonst hoch und kann dadurch beschädigt werden!



Anti-Blockier-System*

Einschalten:

- Bei jedem Starten des Motors schaltet sich die Anlage automatisch ein, auch wenn sie vorher mit dem Hauptschalter ausgeschaltet worden ist.
- Die Kontrollleuchte im Kombi-Instrument verlischt, nachdem der Motor angesprungen ist und zeigt damit an, daß die Anlage jetzt funktionsbereit ist.

- Wurde die Anlage durch Drücken des Schalters bei laufendem Motor ausgeschaltet, kann sie durch erneutes Drücken des Schalters wieder eingeschaltet werden.

Ausschalten:

- Hauptschalter drücken.
- Die Kontrollleuchte im Kombi-Instrument leuchtet auf.

Hinweise:

Das Anti-Blockier-System (ABS) verhindert ein ungewolltes Blockieren der Räder beim Bremsen und trägt damit zur Richtungsstabilität des Fahrzeuges bei.

Der Hauptschalter bietet Ihnen die Möglichkeit, nach Wunsch Bremsproben oder Zustandsprüfungen zu machen, die ein gewolltes Blockieren der Räder zum Ziel haben.

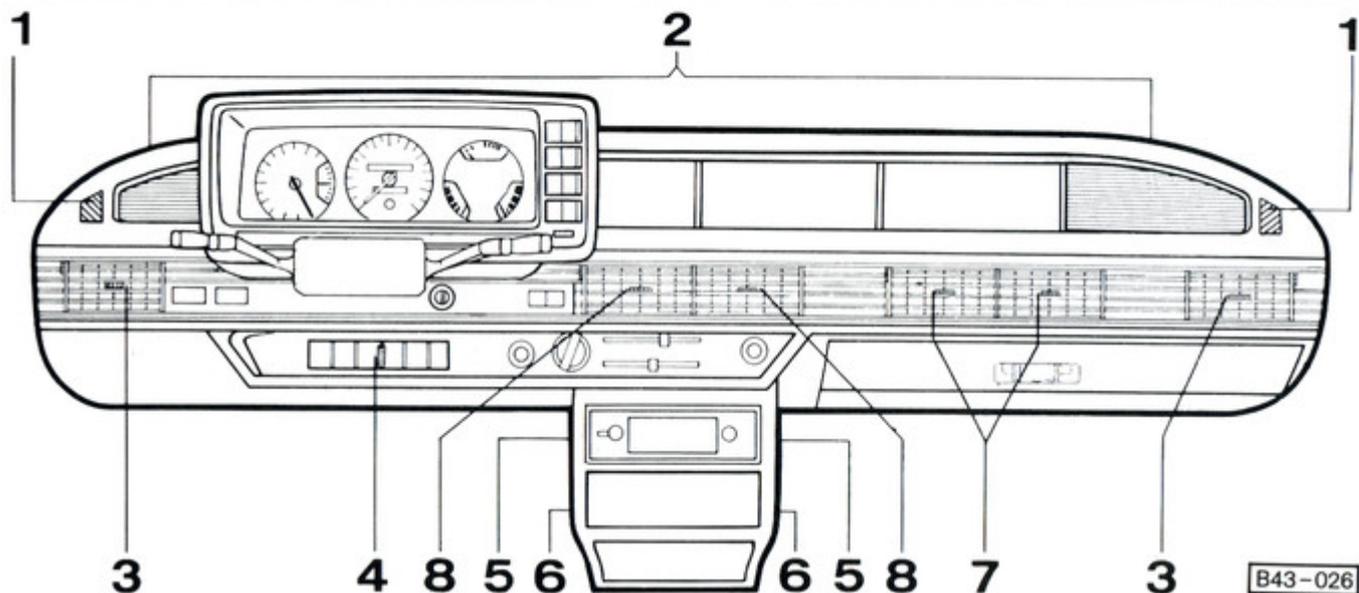
Falls Sie auf außergewöhnlich ungünstiger Fahrbahn, wie beispielsweise Kies oder flugschneebedecktem Glatteis, auf der Sie ohnehin nur unter größter Vorsicht und langsam fahren würden, ein Blockieren der Räder beim Bremsen in Kauf nehmen, können Sie durch Abschalten des ABS möglicherweise eine Verkürzung der Bremsstrecke erreichen.

Nach Erreichen normaler Straßenverhältnisse sollten Sie die Anlage sofort wieder einschalten.

Erlischt die Kontrollleuchte im Kombi-Instrument trotz eingeschaltetem ABS und laufendem Motor nicht, liegt eine Störung im System vor.

Das Fahrzeug wird jetzt mit dem normalen Bremsensystem gebremst. Suchen Sie bitte baldigst eine V.A.G Werkstatt auf.

Leuchtet die Kontrollleuchte bei eingeschalteter Zündung und stehendem Motor bzw. nach dem Ausschalten der Anlage mit dem Hauptschalter nicht auf, liegt ein Defekt im elektrischen System vor. Auch hier sollten Sie möglichst bald eine V.A.G Werkstatt aufsuchen und den Fehler beheben lassen.



Heizung und Belüftung

1 = Defrosterdüsen für Seitenscheiben

2 = Defrosterdüsen für die Windschutzscheibe und Scheibenwischerblätter.

3 = Belüftungsdüsen für Fahrer und Beifahrer (abschaltbar, mengen- und richtungsregulierbar).

Diese Düsen sind auch zur Entfeuchtung und Entfrostung der Seitenscheiben verwendbar.

4 = Belüftungsdüsen für Fahrer (abschaltbar).

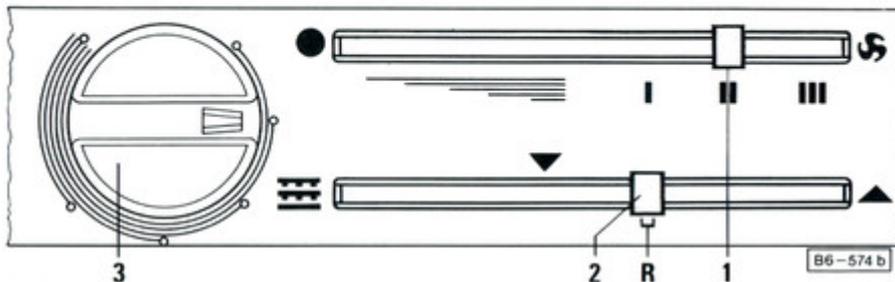
5 = Luftaustritte in den vorderen Fußraum.

6 = Luftaustritte für den hinteren Fußraum.

7 = Belüftungsdüsen für Beifahrer (abschaltbar, mengen- und richtungsregulierbar).

8 = mittlere Belüftungsdüsen für Fahrer und Beifahrer.

(abschaltbar, mengen- und richtungsregulierbar).



Bedienung

(ohne Klimaanlage)

Die aus sämtlichen Düsen ausströmende Luft ist stufenlos von warm bis kalt regulierbar. Es wird jedoch stets ein genügend großer Luftstrom benötigt. Deshalb sollten Sie immer mit eingeschaltetem Gebläse fahren.

Das Gebläse läuft nur bei eingeschalteter Zündung bzw. laufendem Motor.

Die Füße werden nicht direkt angeblasen (Raumklima).

Hebel 1:

für Luftzufuhr und Gebläsesteuerung.

- – geschlossene Luftzufuhr.
(In dieser Stellung nicht fahren, da keine Luft zugeführt wird und die Scheiben schnell beschlagen.)

- I – Gebläse langsam
- II – Gebläse mittel
- III – Gebläse schnell.

Hebel 2:

für die Luftverteilung zwischen Defroster-, Fußraum- und Belüftungsdüsen.



Die gesamte Luft kommt aus den Belüftungsdüsen. Fußraum- und Defrosterdüsen sind geschlossen. Gleichzeitig wird die Gebläsedrehzahl in jeder Stellung um eine Stufe angehoben.



Fußraumdüsen auf. Aus den Defrosterdüsen kommt nur eine geringe Luftmenge.



Raste „Normalstellung“.

In dieser Stellung wird die Luft optimal zwischen Defroster- und Fußraumdüsen verteilt. Aus den Belüftungsdüsen kann Luft entnommen werden.



Defrosterdüsen voll auf. Fußraum- und Belüftungsdüsen sind zu.

Drehknopf 3:

für stufenlose Einstellung der Heizleistung.

Rechtsherum drehen – steigende Heizleistung.
Linksherum drehen – sinkende Heizleistung.

Normalbetrieb:

- Hebel 1 auf Gebläsestufe I oder II,
- Hebel 2 auf Raste „R“,
- Drehknopf 3 je nach gewünschter Temperatur.

Es ergibt sich eine Temperaturschichtung, d. h. im Kopfraum ist es kühler als im Fußraum.

Windschutzscheibe entfrosten oder entfeuchten.

- Hebel I ganz nach rechts (III)
- Hebel 2 ganz nach rechts (▲)
- Drehknopf 3 rechtsherum bis Anschlag.

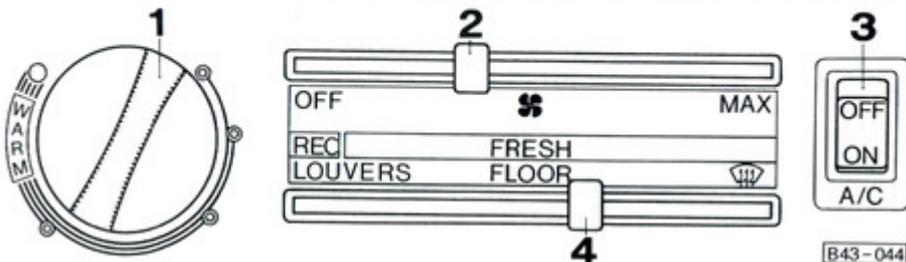
Bei extremer Hitze

- Hebel 1 ganz nach rechts (III)
- Hebel 2 ganz nach links (☰)
- Belüftungsdüsen nach Wunsch einstellen
- Drehknopf 3 ganz nach links drehen.

Bei extremer Kälte

- Hebel I ganz nach rechts (III)
- Hebel 2 auf Raste „R“
- Belüftungsdüsen 3 zum Entfeuchten der Seitenscheiben gegebenenfalls leicht öffnen. Düsen 4, 7 und 8 unbedingt schließen.
- Drehknopf 3 rechtsherum bis Anschlag.

Bedienung



Klimaanlage*

Die Klimaanlage wird mit den Bedienungsorganen für Heizung und Belüftung gesteuert.

Temperatur-Einstellknopf (1)

Zum Einstellen der gewünschten Temperatur ist nur ein stufenloses Drehen des Temperatur-Einstellknopfes erforderlich.

Kühlen: Knopf (1) nach links drehen und Klimaanlage mit Schalter (3) einschalten.

Heizen: Knopf (1) in Richtung „WARM“ nach rechts drehen und Klimaanlage ausschalten.

Gebläse-Einstellschieber (2)

Mit dem Schieber kann der Luftdurchsatz eingestellt werden. Das Gebläse läuft immer mit, solange der Schieber nicht in Stellung „OFF“ steht.

Auf der Blende sind die drei Markierungen:

OFF = Aus

 = Mittlere Luftmenge

MAX = Größte Luftmenge

In der Stellung „OFF“ ist die gesamte Anlage abgeschaltet und die Frischluftzufuhr gesperrt.

Damit wird verhindert, daß z.B. bei einem Verkehrsstau verunreinigte Luft in den Innenraum gelangt.

Durch Verschieben des Schiebers nach rechts werden die Anlage und die Frischluftzufuhr wieder eingeschaltet.

Klimaanlagen-Schalter „A/C“ (3)

OFF = Klimaanlage ausgeschaltet

ON = Klimaanlage eingeschaltet.

Luftverteilungs-Einstellschieber (4)

Der Schieber dient zur Luftverteilung zwischen Defroster-, Fußraum- und Belüftungsdüsen.

LOUVERS: Die gesamte Luftmenge kommt aus den Düsen im Instrumentenbrett. Fußraum- und Belüftungsdüsen sind zu.

REC: In dieser Stellung des Schiebers wird von Frischluft auf Umluft umgeschaltet und damit eine intensivere Kühlung erreicht.

FLOOR: Fußraumdüsen auf: Aus den Defrosterdüsen kommt nur wenig Luft.

 Defrosterdüsen voll auf. Fußraum- und Belüftungsdüsen sind zu.

Hinweise!

Um die Heizleistung bzw. Kühlung nicht zu beeinträchtigen und das Beschlagen der Scheiben zu vermeiden, ist darauf zu achten, daß die Lufteinlaßschlitze vor der Windschutzscheibe stets frei sind von Eis, Schnee und Blättern.

Bei Winterbetrieb können die Seitenscheiben zusätzlich durch die Düsen (3) von Beschlag freigehalten werden, wenn der Luftstrahl nach außen gerichtet wird.

Die aus den vorderen Düsen austretende und durch den ganzen Innenraum strömende Luft wird durch die Austrittsschlitze unterhalb der Heckscheibe abgesaugt. Daher dürfen diese Austrittsschlitze nicht durch Kleidungsstücke etc. verdeckt werden.

- Sollte der Motor bei besonders starker Belastung und hohen Außentemperaturen zu heiß werden, ist die Klimaanlage solange auszuschalten, bis die Kühlmitteltemperatur wieder einen Normalwert erreicht hat.
- Bei Einbau einer Klimaanlage verringert sich die Zuladung um etwa 40 kg.

● Achtung!

Bei eingeschalteter Klimaanlage wird im Wageninneren nicht nur die Temperatur, sondern auch die Luftfeuchtigkeit abgesenkt. Dadurch wird bei hoher Außenluftfeuchtigkeit ein Beschlagen der Scheiben verhindert. Wenn die Temperatur zu stark abgesunken ist, genügt es im allgemeinen, den Temperatureinstellknopf (1) entsprechend nach rechts zu drehen.

- Die Klimaanlage arbeitet am besten, wenn die Fenster geschlossen sind. Wenn jedoch der Innenraum bei stehendem Fahrzeug durch Sonneneinstrahlung stark aufgeheizt wurde, sollte ein Fenster nach Einschaltung der Anlage solange geöffnet bleiben, bis die Warmluft aus dem Innenraum herausgedrückt ist.
- Bei hohen Außentemperaturen und hoher Luftfeuchtigkeit kann Kondenswasser vom Verdampfer abtropfen und unter dem Fahrzeug eine Wasserlache bilden. Das ist normal und kein Zeichen für eine Undichtigkeit.

Wartung

Der Kondensator sollte regelmäßig auf Sauberkeit geprüft werden. Wenn er sich, auch teilweise, durch Schmutz oder Insekten zugesetzt hat, sollte er mit Wasser abgespritzt werden.

Falls die Luft aus den Austrittsdüsen bei eingeschalteter Anlage **ungekühlt** austritt, muß die Anlage durch Drücken der „A/C“-Taste (3) sofort ausgeschaltet und eine V.A.G Werkstatt aufgesucht werden.

Arbeite die Klimaanlage nicht, Sicherung prüfen und gegebenenfalls ersetzen.

Undichtigkeiten

Wenn Sie den Verdacht haben, daß Ihre Klimaanlage z. B. durch einen Unfall beschädigt worden ist, sollte die Anlage sofort auf Undichtigkeiten oder andere Schäden geprüft werden. Undichtigkeiten müssen sofort, wenn auch nur behelfsmäßig, beseitigt werden, weil der Verlust von Kühlmittel zu ernsthaften Schäden an der Klimaanlage führen kann.

Anlage durch Drücken der „A/C“-Taste ausschalten. Sie darf dann auf keinem Fall wieder eingeschaltet werden.

Reparaturarbeiten an der AUDI-Klimaanlage erfordern besondere Fachkenntnisse und Spezialwerkzeuge. Bei Störungen an der Anlage wenden Sie sich bitte in jedem Falle zunächst an eine V.A.G Werkstatt.



Schiebe-/Ausstelldach*

Das Dach wird bei eingeschalteter Zündung mit dem Schalter zwischen den Sonnenblenden betätigt.

Aufschieben

Schalter oben drücken.

Zuschieben

Schalter unten drücken.

Ausstellen

Bei geschlossenem Dach Schalter unten drücken.

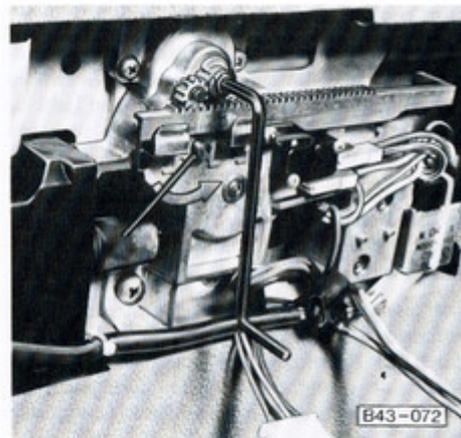
Absenken

Schalter oben drücken.

Beim Übergang von Schiebe- in Ausstellfunktion und umgekehrt muß der Schalter bei geschlossenem Dach kurz losgelassen werden.

Achtung!

Durch unachtsames oder unkontrolliertes Schließen des Daches können Quetschverletzungen entstehen. Deshalb Vorsicht beim Schließen des Daches. Beim Verlassen des Fahrzeuges Zündschlüssel stets abziehen.



Bei defekter Anlage kann das Dach auch von Hand geschlossen werden:

- Abdeckung mit Schalter lösen.
- Steckergehäuse vom Schalter und der Zeituhr abziehen.
- Schwarzen Ausrückhebel an der Unterseite des Antriebs in Pfeilrichtung schwenken.
- Hilfskurbel aus der Abdeckung nehmen, in die Achse mit Sechskantloch stecken und drehen.

Gepäckraumleuchte

Die Leuchte brennt bei geöffneter Gepäckraumklappe.

Sonnenblenden

Die Sonnenblenden können aus den seitlichen Halterungen herausgezogen und zu den Türen geschwenkt werden.

Steckdose/Zigarettenanzünder

Die **Steckdose** kann für einen Zigarettenanzünder oder weiteres elektrisches Zubehör mit einer Leistungsaufnahme bis 200 Watt verwendet werden. Bei stehendem Motor wird dabei aber die Batterie entladen.

Der **Zigarettenanzünder** wird durch Hineindrücken des Einsatzes eingeschaltet.

Wenn die Heizspirale glüht, springt der Anzündereinsatz hervor – Anzünder sofort herausnehmen und benutzen.

Zigarettenanzünder hinten

Die Zigarettenanzünder hinten lassen sich mit dem Sicherheitsschalter für die elektrischen Fensterheber ein und ausschalten (siehe Seite 8).

Ein: Sicherheitsschalter gedrückt.

Ascher vorn

Entleeren – Ascher öffnen und herausheben.

Einsetzen – Ascher in die Halterung hineindrücken.

Ascher hinten

Entleeren – Ascher öffnen, Feder im Ascher niederdrücken und Ascher herausnehmen.

Einsetzen – Ascher gerade ansetzen und bis zum Einrasten in die Öffnung drücken.

Ablagefach-Klappe

Zum Öffnen der Klappe beide Schiebetasten zusammendrücken.

Für die abschließbare Klappe paßt nur der Hauptschlüssel – siehe Seite 4.



Überblendregler für die Lautsprecher*

Bei werksseitig eingebautem Stereo-Radio mit hinteren Lautsprechern kann die Lautstärke zwischen den vorderen und hinteren Lautsprechern mit dem Überblendregler eingestellt werden.

Drehknopf nach rechts:
Hintere Lautsprecher.

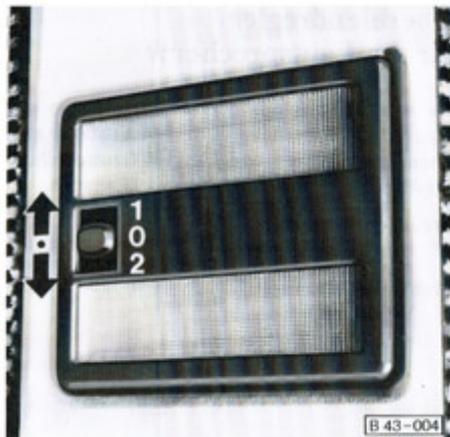
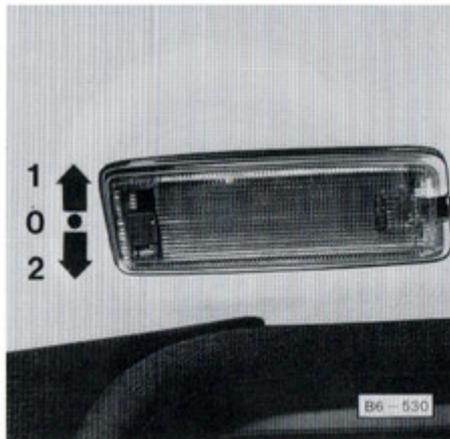
Drehknopf nach links:
Vordere Lautsprecher.

Innenleuchte

oberes Bild:
Fahrzeuge **mit** Schiebe-/Ausstelldach
unteres Bild:
Fahrzeuge **ohne** Schiebe-/Ausstelldach

Schalterstellungen:

Oben (1) – Türkontaktschaltung
Innenleuchte brennt nur bei
geöffneten Vordertüren
Mitte (0) – Aus
Unten (2) – Innenleuchte brennt dauernd.





Beleuchteter Make-up-Spiegel*

In die Rückseite der Beifahrer-Sonnenblende ist ein beleuchteter Make-up-Spiegel eingelassen.

Einschalten: Durch Betätigen des Schiebeschalters.

Wird die Sonnenblende hochgeschwenkt, schaltet sich die Spiegelbeleuchtung automatisch aus.



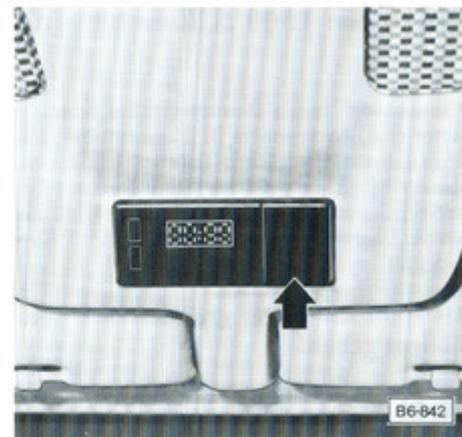
Leseleuchten

In die Beifahrer- sowie die beiden Fond-Türen sind unterhalb des Aschers Leseleuchten eingebaut.

Einschalten: Durch Betätigen des Schiebeschalters (Pfeil).

Die Leseleuchten arbeiten nur bei geschlossenen Türen.

Zigarettenanzünder: siehe Seite 37.



Zeituhr

Die Digital-Zeituhr kann bei eingeschalteter Zündung ständig abgelesen werden.

In allen anderen Stellungen des Lenkanlaßschlosses muß zum Ablesen der Uhrzeit der Druckschalter (Pfeil) auf der rechten Seite der Zeituhr gedrückt werden.

Uhrzeit einstellen

Die Uhrzeit wird mit den beiden Druckschaltern auf der linken Seite eingestellt.

Oberer Schalter: Stunden
Unterer Schalter: Minuten

Die Anzeige verstellt sich beim Drücken der Schalter um jeweils eine Einheit. Zum weiteren Verstellen muß dann erneut gedrückt werden.

Die ersten 1500 Kilometer – und danach

Während der ersten Betriebsstunden weist der Motor eine höhere innere Reibung auf als später, wenn sich alle beweglichen Teile aufeinander eingespield haben. In welchem Ausmaß dieser Einlaufvorgang erzielt wird, hängt im wesentlichen von der Fahrweise während der ersten 1500 Kilometer ab.

Bis 1000 Kilometer grundsätzlich kein Vollgas geben!

Außerdem sollten folgende Geschwindigkeiten (in km/h) nicht überschritten werden:

km-Stand 0–1000:

Schaltgetriebe	100 kW	125 kW
1. Gang	35	35
2. Gang	60	60
3. Gang	95	95
4. Gang	130	130
5. bzw. E-Gang	130	15

Automatisches Getriebe	100 kW	125 kW
Fahrbereich 1	45	50
Fahrbereich 2	85	90
Fahrbereich D	120	125

Die **maximal** zulässige Motordrehzahl während der ersten 1000 km beträgt 4200/min. Für den 5. bzw. E-Gang gilt jedoch **nur** die angegebene Höchstgeschwindigkeit.

Von 1000–1500 Kilometer

kann allmählich auf volle Geschwindigkeit bzw. auf die höchstzulässige Motordrehzahl gesteigert werden.

Nach der Einfahrzeit

muß bei der maximal zulässigen Motordrehzahl von etwa 6300/min. in den nächsthöheren Gang geschaltet werden. Bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe dürfen im 1. Fahrbereich 70 km/h und im 2. Fahrbereich

beim 100 kW-Motor: 120 km/h

beim 125 kW-Motor: 135 km/h

nicht überschritten werden.

Extrem hohe Motordrehzahlen (etwa ab 6700/min.) werden von einem Drehzahlbegrenzer verhindert.

Wichtige Hinweise

- Den kalten Motor nie auf hohe Drehzahlen bringen – weder im Leerlauf noch in den Gängen.
Alle Geschwindigkeits- und Drehzahlangaben gelten nur bei **betriebswarmem** Motor!
- Die höchstzulässige Motordrehzahl möglichst nicht ausnutzen – frühes Hochschalten hilft Kraftstoff sparen und vermindert das Betriebsgeräusch.
- Nicht mit zu niedriger Drehzahl fahren – herunterschalten, wenn der Motor nicht mehr ruckfrei läuft.

Sicher fahren

Die folgenden Hinweise sind sehr wichtig für den sicheren Betrieb des Wagens.

Reifen

- Neue Reifen haben zu Anfang noch nicht die optimale Haftfähigkeit und sollten daher etwa 100 km mit mäßiger Geschwindigkeit „eingefahren“ werden. Das kommt auch der Lebensdauer der Reifen zugute.
- Um Beschädigungen von Reifen und Felgen zu vermeiden, dürfen Bordsteine oder ähnliche Hindernisse nur langsam und in möglichst stumpfem Winkel überfahren werden.

Bremsen

- Neue Bremsbeläge müssen sich „einschleifen“ und haben daher etwa während der ersten 200 km noch nicht die optimale Reibkraft. Die etwas verminderte Bremswirkung kann durch einen stärkeren Druck auf das Bremspedal ausgeglichen werden. Das gilt auch später nach einem Bremsbelagwechsel.
- Die Bedienung des Bremspedals darf nie behindert werden!

Bei Störungen an der Bremsanlage kann ein größerer Pedalweg erforderlich sein. Deshalb dürfen Fußmatten und andere zusätzliche Bodenbeläge im Fußraum vor dem Fahrersitz nur dann verwendet werden, wenn der Pedalbereich mit Sicherheit freibleibt. Im Fußraum dürfen auch keine Gegenstände abgelegt werden, die beim Bremsen unter die Pedale rutschen können.

- Im Gefälle sollte durch rechtzeitiges Zurückschalten die Bremswirkung des Motors ausgenutzt werden. Dadurch wird die Bremsanlage entlastet. Muß zusätzlich gebremst werden, soll das nicht anhaltend, sondern in Intervallen geschehen.
- Nach Wasserdurchfahrten, bei heftigem Regen oder nach dem Wagenwaschen kann die Wirkung der Bremsen verzögert einsetzen – die Beläge müssen erst trockengebremst werden.

Auch bei Fahrten auf salzgestreuten Straßen kann die volle Bremswirkung verzögert einsetzen, wenn längere Zeit nicht gebremst wird – die Salzsicht auf Bremscheiben und Bremsbelägen muß beim Bremsen erst abgeschliffen werden.

- Die Abnutzung der Bremsbeläge ist in hohem Maße von den Einsatzbedingungen und der Fahrweise abhängig. Besonders bei Fahrzeugen, die häufig im Stadt- und Kurzstreckenverkehr oder sehr sportlich gefahren werden, kann es deshalb auch zwischen den im Serviceplan angegebenen Abständen notwendig sein, die Stärke der Bremsbeläge in einem V.A.G Betrieb prüfen zu lassen.
- Sollte sich einmal der Pedalweg plötzlich vergrößern, kann ein Bremskreis der Zweikreis-Bremsanlage ausgefallen sein. Man kann dann zwar noch bis zum nächsten V.A.G Betrieb weiterfahren, muß sich aber auf dem Weg dorthin auf höhere Pedalkräfte und längere Bremswege einstellen.

Bei Fahrzeugen mit Bremskontrollleuchte wird das Absinken des Bremsflüssigkeitsstandes durch Aufleuchten der Leuchte angezeigt (siehe auch Seite 21).

Wirtschaftlich fahren

Die technischen Voraussetzungen für sparsamen Verbrauch und Wirtschaftlichkeit hat der Wagen „von Haus aus“ mitbekommen. Damit diese Eigenschaften auch im Fahrbetrieb erhalten bleiben, sollten folgende Punkte beachtet werden:

- Der Wagen sollte in den im Serviceplan genannten Abständen durch einen V.A.G Betrieb betreut werden. Dadurch erreicht man nicht nur optimale Wirtschaftlichkeit sondern auch ständige Betriebsbereitschaft und lange Lebensdauer.
- Der Reifenfülldruck sollte regelmäßig geprüft werden. Durch einen zu geringen Fülldruck erhöht sich der Rollwiderstand. Dadurch steigt nicht nur der Kraftstoffverbrauch – auch das Fahrverhalten wird verschlechtert.
- Mit Dachgepäckträger oder Skihalter sollte nicht unnötig gefahren werden, da sonst besonders bei hohen Geschwindigkeiten der Luftwiderstand stark ansteigt.
- Im Gepäckraum sollte kein unnötiger Ballast mitgeschleppt werden. Gerade im Stadtverkehr, wenn häufig beschleunigt werden muß, beeinflußt das Fahrzeuggewicht den Kraftstoffverbrauch stark.

- Alle elektrischen Verbraucher (z.B. Heckscheibenbeheizung, Zusatzscheinwerfer) sollten nur so lange eingeschaltet bleiben, wie sie benötigt werden – durch die höhere Generatorbelastung steigt auch der Kraftstoffverbrauch.
- Der Kraftstoffverbrauch sollte regelmäßig mit Hilfe des Kilometerzählers überprüft werden. Dadurch erkennt man frühzeitig Unstimmigkeiten, die zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch führen.

Wirtschaftlichkeit hängt natürlich auch vom **persönlichem Fahrstil** ab:

- Wer den Kraftstoffverbrauch und die Abnutzung der Bremsen und Reifen möglichst niedrig halten will, sollte Höchstgeschwindigkeiten und Vollgasbeschleunigungen vermeiden und statt dessen gleichmäßig und zügig fahren.
- Im höchsten Gang sollte so oft und so lange wie möglich gefahren werden: Der Kraftstoffverbrauch ist beispielsweise im 2. Gang etwa 2mal und im 3. Gang etwa 1,5mal so groß wie im 4. Gang.

- Besonders bei Fahrzeugen mit 4 + E-Getriebe wird durch häufiges Benutzen des E-Ganges der Verbrauch deutlich gesenkt. Gleichzeitig wird durch die sehr stark reduzierte Motordrehzahl das Motorgeräusch verringert.

Höchstgeschwindigkeiten und Vollgasbeschleunigungen sollten vermieden werden. Gleichmäßige und zügige Fahrweise senkt nicht nur den Kraftstoffverbrauch – auch Bremsen und Reifen werden geschont. Die Höchstgeschwindigkeit wird in der Ebene statt im E-Gang im 4. Gang erreicht.

Durchzugskraft und Beschleunigungsvermögen sind im E-Gang natürlich eingeschränkt. Falls erforderlich, muß häufiger geschaltet werden. Diese geringe Mühe wird durch wesentliche Verbrauchs- und Geräuschverringering belohnt.

- Die Schalt- und Verbrauchsanzeige sollte immer beachtet werden – siehe „Bedienung“ Seiten 24 und 26.

Neben der Fahrweise bestimmen die individuellen Einsatzbedingungen des Wagens den Kraftstoffverbrauch, ohne daß der Fahrer darauf einen wesentlichen Einfluß nehmen kann.

Ungünstig für den Verbrauch sind z. B. folgende Punkte:

- Hohe Verkehrsdichte, also besonders der Großstadtverkehr mit seinen zahlreichen Ampeln.
- Häufiger Kurzstreckenverkehr, vor allem das Fahren von Haus zu Haus mit immer neuem Starten und Warmfahren des Motors.
- Schlechter Straßenzustand, besonders loser Sand oder Schnee.
- Kolonnenfahren in den unteren Getriebegängen, also Fahren mit relativ vielen Motorumdrehungen im Verhältnis zur zurückgelegten Wegstrecke.

Auch der Ölverbrauch ist in hohem Maße von Belastung und Drehzahl des Motors abhängig. Je nach Fahrweise kann der Verbrauch bis zu 1,5 l/1000 km betragen.

Es ist normal, daß der Ölverbrauch des neuen Motors erst nach einer gewissen Laufzeit seinen niedrigsten Wert erreicht. Der Verbrauch kann während der ersten 5000 km auch etwas über dem genannten Wert liegen.

Kraftstoffverbrauch und Motorleistung lassen sich ebenfalls erst nach dieser Fahrstrecke richtig beurteilen.

Fahren mit Anhänger

Zum Fahren mit einem Anhänger muß der Wagen besonders ausgerüstet sein.

Hat der neue Wagen bereits eine Anhängervorrichtung, ist alles für den Anhängerbetrieb Notwendige schon berücksichtigt.

Bei nachträglichem Einbau einer Anhängervorrichtung ist zu beachten:

- Die Anhängervorrichtung ist ein Sicherheitsteil. Es darf daher nur eine für diesen Wagen entwickelte, bauartgenehmigte Vorrichtung verwendet werden, die außerdem nach unseren Richtlinien montiert werden muß. Einzelheiten enthält die mit der Vorrichtung gelieferte Einbauanweisung.
- Im Sichtbereich des Fahrers muß eine besondere Kontrollleuchte eingebaut werden, die die Funktion der Blinkanlage des Anhängers anzeigt.
- Sofern nicht bereits ab Werk eine verstärkte Kühlanlage eingebaut ist, muß die Anlage entsprechend verstärkt werden.

- Bei Fahrzeugen für die Bundesrepublik Deutschland müssen anschließend die Fahrzeugpapiere geändert werden.
- Einzelheiten über den ordnungsgemäßen Einbau einer Anhängervorrichtung sind jedem V.A.G Betrieb bekannt. Der Einbau sollte deshalb dort durchgeführt werden.

Bei Bergfahrten mit Anhänger ist zu beachten:

- Die in „Technische Daten“ angegebenen Anhängelasten gelten nur für Steigungen von 10 bis 12 %. Wird das höchstzulässige Gesamtgewicht nicht ausgenutzt, können jedoch entsprechend größere Steigungen befahren werden.

Außerdem gelten die angegebenen Anhängelasten nur für Höhen bis 1000 m über dem Meeresspiegel (NN). Da in Höhen über 1000 m durch die abnehmende Luftdichte die Motorleistung sinkt und damit auch die Steigfähigkeit abnimmt, muß deshalb pro angefangener 1000 m weitere Höhenzunahme das Gesamtgewicht um 10% verringert werden.

- Die Kühlwirkung des Kühlerventilators kann durch Herunterschalten nicht erhöht werden, da die Drehzahl des Ventilators unabhängig von der Motordrehzahl ist. Auch bei Anhängerbetrieb sollte deshalb nicht heruntergeschaltet werden, solange der Motor eine Steigung ohne Vollgas schafft.

Hinweise:

- Durch den Einbau einer Anhängervorrichtung erhöht sich das Leergewicht des Zugwagens um etwa 23 kg, so daß sich die Zuladung entsprechend verringert.

Anhängelasten und Stützlast siehe „Technische Daten“, Seite 78.

- Bei Fahrzeugen mit Niveau-Regulierung* ist bei laufendem Motor zu prüfen, ob der Stand des Hydraulik-Öls dem Beladungszustand des Wagens entspricht. Im Bedarfsfall neues Hydraulik-Öl nachfüllen, siehe auch Seite 52.
- Die in den Technischen Daten angegebenen maximalen Anhängelasten gelten nur für eine Geschwindigkeit von 80 km/h. Sollen und dürfen auch höhere Geschwindigkeiten gefahren werden (in einigen Ländern erlaubt), so ist nur eine **Anhängelast von 1200 kg** zulässig.

Da die Fahrstabilität der Anhänger sehr unterschiedlich u. a. von der technischen Qualität ihrer Fahrgestelle abhängig ist, darf auch bei einer Reduzierung der Anhängelast auf 1200 kg nur sehr vorsichtig und mit langsam steigender Geschwindigkeit gefahren werden.

Dabei ist stets zu berücksichtigen, daß abhängig von den Straßen-, Wetter- und Windverhältnissen die zulässige Höchstgeschwindigkeit oftmals nicht erreicht werden kann. Auf jeden Fall muß die Geschwindigkeit sofort herabgesetzt werden, sobald auch nur die geringste Pendelbewegung des Anhängers feststellbar ist.

Kraftstoff

Ottokraftstoff **Super**

DIN 51600

ROZ¹⁾ nicht niedriger als 98.

Kraftstoffzusätze

– gleich welcher Art – sollen nicht beigemischt werden.

¹⁾ Research-Oktan-Zahl, Maß für Klopfestigkeit des Ottomotors.

Tanken

Der Kraftstoff-Einfullstutzen ist im rechten hinteren Seitenteil eingelassen.

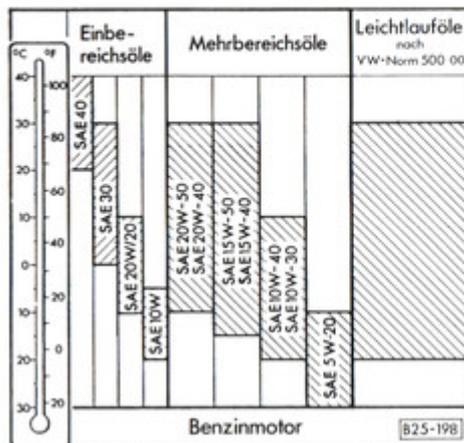
Zum abschließbaren Tankverschluß passen Haupt- und Nebenschlüssel.

Der Kraftstoffbehälter faßt ca. 75 Liter.

Störungsfreies Betanken hängt wesentlich von der richtigen Bedienung der Zapfpistole ab.

- Pistole so weit wie möglich in den Tankeinfullstutzen einführen und nicht verkanten.
- Keine zu hohe Fördermenge wählen – der Kraftstoff schäumt sonst auf. Das kann zu vorzeitigem Abschalten der Zapfpistole führen.

Sobald die vorschriftsmäßig bediente automatische Zapfpistole erstmalig abschaltet, ist der Kraftstoffbehälter „voll“. Dann sollte nicht weiter getankt werden, weil sonst der Ausdehnungsraum im Tank gefüllt wird – der Kraftstoff könnte bei Erwärmung überlaufen.



Schmierstoffe

Motor

Einbereichs- und Mehrbereichsöle

Nur **Marken-HD-Öle** verwenden. Das Gebinde muß nach dem API-System mit „SE“ oder „SF“ gekennzeichnet sein.

Bei Verwendung von Einbereichsöl SAE, 10 W bzw. Mehrbereichsöl SAE 5 W-20 müssen anhaltend hohe Motordrehzahlen und ständige starke Belastung vermieden werden, wenn die Temperaturen über die angegebenen Bereiche ansteigen.

Leichtlauföle

Neben Einbereichs- und Mehrbereichsölen gibt es sogenannte Leichtlauföle (meistens synthetische Öle). Von uns geprüfte und freigegebene Leichtlauföle tragen auf dem Gebinde den Vermerk „entsprechend VW-Norm 50000“.

Hinweise

- Bei kurzfristigen Temperaturschwankungen braucht das Öl nicht gewechselt zu werden.
- Einbereichs-, Mehrbereichs- und Leichtlauföle der von uns vorgeschriebenen Qualitäten dürfen gemischt werden, wenn die Viskositätsklassen den jeweiligen Außentemperaturen entsprechen.

Den Schmierstoffen sollen keine Zusatzschmiermittel beigemischt werden.

Getriebe

Schaltgetriebe mit Achsantrieb

Hypoid-Öl SAE 80 oder SAE 80 W-90
API „GL4“ bzw. Mil L-2105.

Automatisches Getriebe

Achsantrieb: Hypoid-Öl SAE 90 API „GL5“
bzw. Mil L2105 B

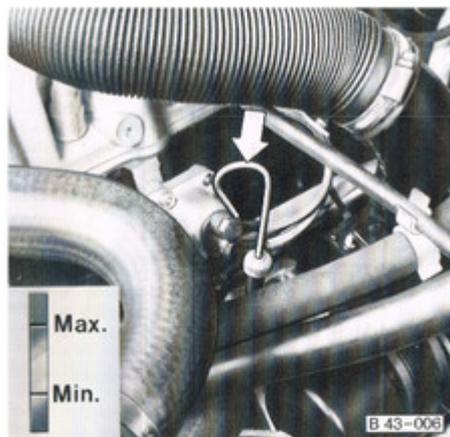
Automatikteil: ATF Dexron®

Servolenkung

ATF Dexron®

Niveau-Regulierung:

Volkswagen-Audi Hydrauliköl
Teile-Nr.: AOE 041 020 10 oder
Aral Hydrauliköl 1010



Motoröl

Ölstand prüfen

Der Motor-Ölstand muß in regelmäßigen Abständen, am besten bei jedem Tanken, geprüft werden.

Die Lage des Ölmeßstabes ist aus der Abbildung ersichtlich.

Beim Messen des Ölstandes muß der Wagen waagrecht stehen. Nach Abstellen des Motors ein paar Minuten warten, damit das Öl in die Ölwanne zurückfließen kann.

Dann den Ölmeßstab herausziehen, mit einem sauberen Tuch abwischen und den Stab wieder bis zum Anschlag hineinschieben. Den Meßstab anschließend wieder herausziehen und den Ölstand ablesen: Der Ölstand muß zwischen den beiden Markierungen liegen.

Die Mengendifferenz zwischen max.- und min.-Marke beträgt bei allen Motoren 1,0 Liter.

Bei besonderer Motorbeanspruchung, wie sie zum Beispiel bei langen Autobahnfahrten im Sommer, bei Anhängerbetrieb oder Paßfahrten im Hochgebirge auftritt, ist der Ölstand möglichst nahe der max.-Marke zu halten.

Motoröl nachfüllen

Den Deckel der Öl-Einfüllöffnung im Zylinderkopfdeckel abschrauben und Öl nachfüllen. Anschließend Ölstand mit dem Ölmeßstab kontrollieren. Die max.-Marke soll nicht überschritten werden.

Motorölwechsel

Das Motoröl muß in den im Serviceplan angegebenen Abständen gewechselt werden.

Wird ständig in Gebieten mit starkem Staubanfall oder in Ländern mit arktischem Klima, also bei Dauertemperaturen ab etwa -20°C gefahren, sollte man das Motoröl in kürzeren Abständen wechseln lassen.

Empfohlene Ölsorten und Viskositätsklasse siehe vorige Seite.

Zulässiger Ölverbrauch siehe Seite 72.

Getriebeöl

Ölstand prüfen

Beim Schaltgetriebe braucht der Ölstand zwischen den im Serviceplan angegebenen Abständen nicht geprüft zu werden.

Beim Automatischen Getriebe braucht der Ölstand im Achsantrieb ebenfalls nicht zwischen durch geprüft zu werden.

Der ATF-Stand im Automatikteil ist jedoch auch zwischen den im Serviceplan angegebenen Abständen zu prüfen. Dabei muß das ATF handwarm sein und der Wagen auf einer waagerechten Fläche stehen. Der Motor muß bei angezogener Handbremse und Wählhebelstellung „N“ im Leerlauf laufen. Zum Prüfen Meßstab (siehe Abbildung) herausziehen, mit einem sauberen, nicht fasernden Lappen abwischen und bis zum Anschlag hineinstecken. Stab herausziehen und ATF-Stand ablesen. Der Stand muß unbedingt zwischen den beiden Markierungen liegen – andernfalls sollte so bald wie möglich ein V.A.G. Betrieb aufgesucht werden.



Öl wechseln

Beim Schaltgetriebe braucht das Öl nicht gewechselt zu werden.

Beim automatischen Getriebe wird das Öl im Achsantrieb ebenfalls nicht gewechselt. Das ATF im Automatikteil wird jedoch in den im Serviceplan angegebenen Abständen gewechselt.

Bei erschwerten Einsatzbedingungen (Anhängerbetrieb, überwiegender Kurzstrecken- und Großstadtverkehr, dauerndes Fahren im Gebirge, extrem hohe Außentemperaturen) sollte das ATF häufiger gewechselt werden. Das sollte am besten von einem V.A.G. Betrieb durchgeführt werden.

Ohne ATF-Füllung darf der Motor nicht laufen. Außerdem darf der Wagen ohne ATF nur mit angehobenen Antriebsrädern abgeschleppt werden.



Servolenkung

Der richtige Flüssigkeitsstand im Vorratsbehälter ist wichtig für die einwandfreie Funktion der Servolenkung.

Der Vorratsbehälter befindet sich im Motorraum an der hinteren Querwand. Die Kontrolle muß bei laufendem Motor erfolgen.

Der Flüssigkeitsstand soll möglichst an der MAX.-Marke des Behälters stehen. Wenn der Stand bis zur MIN.-Marke abgesunken ist, ATF Dexron® nachfüllen; dazu rote Kappe im Behälterdeckel abschrauben.

Hinweis

Bei Ausfall der Servolenkung oder bei stehendem Motor (Abschleppen) bleibt der Wagen weiterhin voll lenkfähig. Zum Lenken muß jedoch mehr Kraft aufgewendet werden.



Kühlsystem

Das Kühlsystem ist werksseitig mit einer Kühlmittel-Dauerfüllung aus Wasser und unserem Kühlmittelzusatz G10 (Frostschutzmittel auf Glykolbasis mit Korrosionsschutzzusätzen) versehen. Diese Mischung bietet den notwendigen Frost- und Korrosionsschutz, verhindert Kalkansatz und erhöht die Kochgrenze des Kühlmittels deutlich.

Kühlmittelstand prüfen

Der richtige Kühlmittelstand ist wichtig für eine einwandfreie Funktion des Kühlsystems. Der Kühlmittelstand kann nur bei stehendem Motor richtig geprüft werden.

Bei kaltem Motor muß der Kühlmittelstand im durchscheinenden Ausgleichsbehälter bis zur Spitze der Pfeilmarkierung reichen.

Bei warmem Motor zeichnet sich der Stand dann etwas darüber ab.

Erst den Motor etwas abkühlen lassen, dann den Verschlußdeckel des Kühlers langsam eine Umdrehung linksherum drehen und den Überdruck entweichen lassen. Danach den Deckel ganz abschrauben.

Achtung!

Den Verschlußdeckel nicht bei heißem Motor öffnen. Verbrühungsgefahr!

Das Kühlsystem steht unter Druck!

Automatische Kontrolle des Kühlmittelstandes

In dem Behälter kann auch eine automatische Kontrolleinrichtung des Kühlmittelstandes eingebaut sein. Das erkennt man an der Kabelzuführung an der Oberseite des Ausgleichsbehälters (siehe Abbildung). Bei diesen Fahrzeugen wird ein zu niedriger Kühlmittelstand durch Dauerblinken der Kontrollleuchte für Kühlmitteltemperatur/Kühlmittelstand angezeigt (siehe Seite 22).

Kühlmittelverluste

Kühlmittelverlust läßt in erster Linie auf Undichtigkeiten schließen. In diesem Fall sollte das Kühlsystem unverzüglich von einem V.A.G Betrieb geprüft werden.

Bei dichtem System können Verluste nur auftreten, wenn das Kühlmittel durch eine Überhitzung kocht und dadurch aus dem Kühlsystem gedrückt wird. Sofern das nicht durch falsche Fahrweise (siehe Hinweis auf der nächsten Seite) oder durch Beeinträchtigung der Kühlluftzufuhr (z.B. Kühlerabdeckung, Zusatzscheinwerfer vor dem Kühlergrill) verursacht wurde, sollte sofort ein V.A.G Betrieb aufgesucht werden.

Kühlmittel nachfüllen

Erst den Motor etwas abkühlen lassen, dann den Verschlußdeckel langsam eine Umdrehung links-herum drehen und den Überdruck entweichen lassen. Danach den Deckel ganz abschrauben.

Achtung!

Den Verschlußdeckel nicht bei heißem Motor öffnen. Verbrühungsgefahr!

Das Kühlsystem steht unter Druck!

Damit der Schutz gegen Korrosion immer erhalten bleibt, die Kühlanlage nicht verkalkt und die Kochgrenze nicht absinkt, darf das Mischungsverhältnis des Kühlmittels **auch in der warmen Jahreszeit bzw. in warmen Ländern nicht durch Nachfüllen von reinem Wasser verändert werden: Der Kühlmittelzusatz-Anteil sollte mindestens 40% (Frostschutz bis etwa -25°C) betragen.**

Bei größerem Kühlmittelverlust Kühlmittel nur bei abgekühltem Motor einfüllen, um Motorschäden zu vermeiden.

Nicht über die Pfeilmarkierung auffüllen: Überschüssiges Kühlmittel wird bei Erwärmung durch das Überdruckventil im Verschlußdeckel aus dem Kühlsystem gedrückt.

Den Verschlußdeckel fest zuschrauben.

Kühlerventilator

Der Kühlerventilator wird elektrisch angetrieben und über einen Thermoschalter von der Kühlmitteltemperatur gesteuert.

Hinweis

Die Drehzahl des Kühlerventilators ist unabhängig von der Motordrehzahl. Die Kühlwirkung kann deshalb durch Herunterschalten nicht erhöht werden. Solange der Motor z.B. eine Steigung ohne Vollgas schafft, sollte also nicht heruntergeschaltet werden.

Winterbetrieb

Die werksseitig eingefüllte Dauerfüllung des Kühlsystems bietet Frostschutz bis etwa -25°C . Um sicherzugehen, daß ausreichender Gefrierschutz vorhanden ist, soll das Kühlmittel vor Beginn der kalten Jahreszeit geprüft, und wenn erforderlich, mit unserem Kühlmittelzusatz G 10 (unverdünnt) ergänzt werden.

Ist aus klimatischen Gründen ein stärkerer Frostschutz erforderlich, kann der Anteil von G 10 erhöht werden, aber nur bis zu 60% (Frostschutz bis etwa -40°C), da sich sonst der Frostschutz wieder verringert und außerdem die Kühlwirkung verschlechtert wird.

Fahrzeuge für Exportländer mit kaltem Klima erhalten im allgemeinen bereits werksseitig Frostschutz bis etwa -35°C .



Niveau-Regulierung*

Um ein einwandfreies Funktionieren der Niveau-Regulierung zu gewährleisten, sollte der Spiegel des Hydraulik-Öls im Ausgleichsbehälter regelmäßig bei laufendem Motor kontrolliert werden.

Da der Behälter transparent ist, braucht er zur Kontrolle nicht aufgeschraubt zu werden. Soll Öl nachgefüllt werden, ist die rote Plastikkappe abzuschrauben.

Weil der Ölstand vom Beladezustand des Wagens abhängt und daher Schwankungen unterworfen ist, befinden sich drei Markierungen am Behälter:

MAX unbeladen:

Der Ölstand darf bei unbeladenem Wagen diese Markierung nicht überschreiten.

MIN unbeladen:

Wenn sich der Ölstand bei unbeladenem Wagen unter dieser Markierung abzeichnet, Öl bis höchstens zur Markierung „MAX unbeladen“ auffüllen.

MIN vollbeladen:

Unterschreitet der Ölstand bei **vollbeladenem Fahrzeug** diese Markierung, ist sofort Öl bis zu diesem Strich aufzufüllen. Bei eventuellen Undichtigkeiten oder wenn kein Hydraulik-Öl zur Verfügung steht, sofort nächste V.A.G Werkstatt aufsuchen. Da die Ölpumpe bei zu wenig Öl nicht mehr einwandfrei arbeitet, kann die Anlage erheblich beschädigt werden (Hydraulik-Öl siehe Schmierstoffe, Seite 47).



Scheibenwaschanlage

Die transparenten Flüssigkeitsbehälter für die Scheibenwaschanlage sowie die Scheinwerfer-Waschanlage befinden sich im Motorraum.

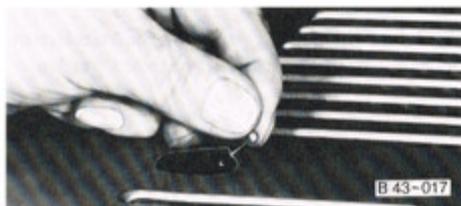
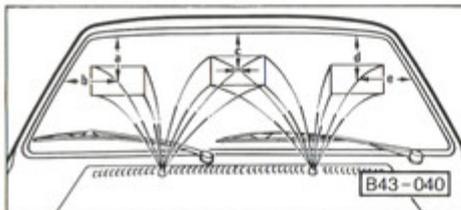
Der Behälter für die Scheibenwaschanlage faßt etwa 1,7 l; der für die Scheinwerfer-Waschanlage etwa 4,5 l.



Wasserbehälter füllen

Verschuß des Behälters abziehen, Waschflüssigkeit bis zum Rand auffüllen. Verschuß wieder fest aufdrücken. Anschließend bei eingeschalteter Zündung die Funktion der Scheibenwaschanlage prüfen.

Wir empfehlen, dem Wasser stets einen Scheibenreiniger (im Winter mit Frostschutz) beizufügen, denn klares Wasser genügt im allgemeinen nicht, um Scheiben und Scheinwerfergläser schnell und intensiv zu reinigen.



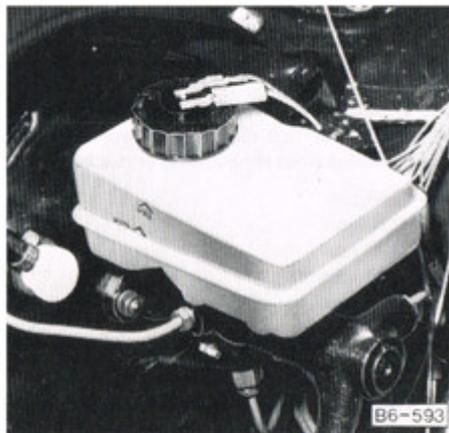
Waschdüsen einstellen

Die Düsen für die Windschutzscheibe müssen so eingestellt sein, daß die Scheibe auch bei hohen Geschwindigkeiten einwandfrei gewaschen wird.

- a = 260 mm
- b = 220 mm
- c = 120 mm
- d = 160 mm
- e = 220 mm

Die Spritzrichtung kann gegebenenfalls mit einer Nadel korrigiert werden.

Die Düsen der **Scheinwerfer-Waschanlage** lassen sich nur mit einem Spezialwerkzeug einstellen. Sollte eine Einstellung erforderlich sein, ist ein V.A.G Betrieb aufzusuchen.



Bremsflüssigkeitsbehälter

Der Vorratsbehälter für die Bremsflüssigkeit befindet sich im Motorraum. Der Behälter hat für jeden der beiden Bremskreise eine Kammer.

Der Schraubverschluß für die gemeinsame Einfüllöffnung hat eine Belüftungsbohrung, die nicht verstopft sein darf.

Flüssigkeitsstand prüfen

Der richtige Bremsflüssigkeitsstand ist wichtig für eine einwandfreie Funktion der Bremsanlage. Der Flüssigkeitsstand muß immer zwischen den „MAX“- und „MIN“-Markierungen liegen.

Ein geringfügiges Absinken des Flüssigkeitsspiegels entsteht im Fahrbetrieb durch die Abnutzung und automatische Nachstellung der Bremsbeläge. Das ist normal.

Sinkt der Flüssigkeitsvorrat jedoch innerhalb kurzer Zeit deutlich ab oder sinkt er unter die „MIN“-Marke, kann die Bremsanlage undicht geworden sein. Sofort einen V.A.G Betrieb aufsuchen und die Bremsanlage überprüfen lassen.

Bei Fahrzeugen mit Bremskontrollleuchte * wird ein zu niedriger Bremsflüssigkeitsstand im Vorratsbehälter durch Aufleuchten der Bremskontrollleuchte angezeigt (siehe auch Seite 21). Sofort einen V.A.G Betrieb aufsuchen und die Bremsanlage überprüfen lassen.

Bremsflüssigkeit

Bremsflüssigkeit zieht Feuchtigkeit an. Da ein zu hoher Wassergehalt in der Bremsflüssigkeit der gesamten Bremsanlage auf die Dauer schadet, muß die Bremsflüssigkeit alle zwei Jahre erneuert werden. Anschließend ist die Bremsanlage wieder zu entlüften.

Es darf nur unsere Original Bremsflüssigkeit (Spezifikation nach US-Norm FMVSS 116 DOT 3 oder DOT 4) verwendet werden. Die Flüssigkeit muß neu und ungebraucht sein.

Achtung!

Bremsflüssigkeit ist giftig!

Sie ist deshalb nur im Original-Behälter und besonders vor Kindern sicher aufzubewahren.

Außerdem ist zu beachten, daß Bremsflüssigkeit den Fahrzeuglack angreift.

Bremskraftverstärker

Der Bremskraftverstärker arbeitet mit Unterdruck, der nur bei laufendem Motor vorhanden ist.

Deshalb das Fahrzeug nie mit abgestelltem Motor rollen lassen.

Wird das Fahrzeug abgeschleppt, muß das Bremspedal entsprechend kräftiger getreten werden.



Batterie

Die Batterie befindet sich im Motorraum unter der schwarzen Plastikabdeckung des Wasserkastens. Diese Abdeckung muß zum Ausbau der Batterie entfernt werden.

Bei Fahrzeugen mit Klimaanlage befindet sich die Batterie unter der hinteren Sitzbank.

Achtung!

Batteriesäure ist ätzend und darf nicht in die Augen, auf die Haut oder die Kleider kommen.

Säurespritzer sofort mit klarem Wasser gründlich abspülen.

Der Säurestand sollte deshalb nur in einem V.A.G Betrieb korrigiert werden.

Säurestand prüfen

Die Batterie ist unter normalen Betriebsbedingungen nahezu wartungsfrei. Bei hohen Außentemperaturen empfiehlt es sich jedoch, den Säurestand in regelmäßigen Abständen zu prüfen. Er soll sich immer zwischen den an den Längsseiten angebrachten min.- und max.-Marken abzeichnen. Ein zu niedriger Säurestand sollte nur durch einen V.A.G Betrieb korrigiert werden.

Winterbetrieb

Die Batterie wird im Winter besonders stark beansprucht. Außerdem hat sie bei niedrigen Temperaturen nur noch einen Teil der Startleistung, die sie bei normalen Temperaturen hat. Wir empfehlen deshalb, die Batterie vor Beginn der kalten Jahreszeit durch einen V.A.G Betrieb prüfen und gegebenenfalls aufladen zu lassen. Der Erfolg ist nicht nur ein sicheres Anspringen des Motors, eine immer gut geladene Batterie hat auch eine längere Lebensdauer.

Hinweise

- Batterie niemals kurzschließen: Bei Kurzschluß erhitzt sich die Batterie stark und kann platzen. Außerdem können Funken das während des Ladens entstandene Knallgas entzünden.
- Um Kurzschlüsse mit Sicherheit zu vermeiden, muß vor allen Arbeiten an der elektrischen Anlage das Minuskabel an der Batterie abgeklemmt werden. Beim Glühlampenwechsel genügt das Ausschalten der Lampe.
- Der Motor darf nicht bei abgeklemmter Batterie laufen, da sonst die elektrische Anlage (elektronische Bauteile!) beschädigt wird.
- Vor dem Schnellladen der Batterie sind beide Anschlußklemmen abzunehmen.
- Starthilfe mit Fremdbatterie siehe Kapitel „Selbsthilfe“.

Falls die Batterie einmal ausgebaut werden muß, zuerst das Minuskabel, dann das Pluskabel lösen und abnehmen. Anschließend die Batteriebefestigung abschrauben. Beim Einbau ist in umgekehrter Reihenfolge vorzugehen.

Räder

Reifen und Felgen sind wichtige Konstruktionselemente. Deshalb sind die von uns freigegebenen Reifen und Felgen genau auf den Wagentyp abgestimmt und tragen damit wesentlich zur guten Straßenlage und den sicheren Fahreigenschaften bei.

Wenn der Wagen nachträglich mit anderen als den werksseitig montierten Reifen oder Felgen ausgerüstet werden soll, ist folgendes zu beachten:

- Aus technischen Gründen dürfen für den Wagen keine Felgen anderer Fahrzeugtypen – auch nicht die des Vorgängermodells – verwendet werden!
- Felgen und Radschrauben sind konstruktiv aufeinander abgestimmt!
- Bei jeder Umrüstung auf andere Felgen (z.B. Leichtmetallfelgen oder Räder mit Winterbereifung) müssen deshalb die dazugehörigen Radschrauben mit der richtigen Länge und Kallottenform verwendet werden. Der Festsitz der Räder und die Funktion der Bremsanlage hängen davon ab!
- Durch die Benutzung von Reifen und/oder Felgen, die von uns nicht für Ihren Wagentyp freigegeben sind, kann die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden. Außerdem kann die vorhandene Zulassung des Wagens zum öffentlichen Straßenverkehr ihre Gültigkeit verlieren!

V.A.G Betriebe sind darüber unterrichtet, welche technischen Möglichkeiten der Umrüstung bestehen und welche Radbefestigungsschrauben für die werksseitig lieferbaren Felgen verwendet werden müssen.

Neue Reifen

Neue Reifen müssen „eingefahren“ werden – siehe „Sicher fahren“, Seite 41.

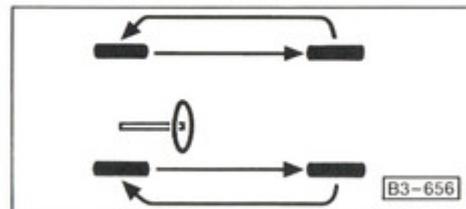
Reifenpflege

- Der Reifenfülldruck muß genau eingehalten werden. Fülldruckwerte siehe Kapitel „Technische Daten“ oder Aufkleber an der Innenseite der Tankklappe.
- Reifen von Zeit zu Zeit auf Beschädigungen prüfen, eingedrungene Fremdkörper entfernen.
- Reifen vor Berührung mit Öl, Fett und Kraftstoff schützen.
- Wochenlange intensive Sonnenbestrahlung der Reifen vermeiden.
- Verlorenegegangene Staubkappen der Ventile umgehend ersetzen.

- Werden die Räder abmontiert, sollten sie vorher gekennzeichnet werden, damit bei der Wiedermontage die bisherige Laufrichtung beibehalten werden kann.
- Abmontierte Räder, bzw. Reifen immer kühl, trocken und möglichst dunkel lagern. Reifen, die nicht auf einer Felge montiert sind, sollten stehend aufbewahrt werden.

Räder tauschen

Bei deutlich stärkerer Abnutzung der Vorderradbereifung empfiehlt es sich, die Vorderräder gegen die Hinterräder dem Schema entsprechend zu tauschen. Durch die größere Profiltiefe vorn erhöht sich die Fahrsicherheit – vor allem bei Nässe – und alle Reifen erhalten die gleiche Lebensdauer.



Reifenverschleiß

Die Lebensdauer der Bereifung hängt im wesentlichen von folgenden Punkten ab:

Reifenfülldruck

Ein zu geringer oder zu hoher Reifenfülldruck verkürzt die Lebensdauer der Bereifung und wirkt sich ungünstig auf das Fahrverhalten des Wagens aus.

Bei hohen Dauergeschwindigkeiten muß ein Reifen mit zu geringem Fülldruck mehr Walkarbeit leisten und erwärmt sich dabei zu stark. **Das kann zur Laufstreifenablösung und sogar zum Platzen des Reifens führen.**

Außerdem wird durch einen zu geringen Fülldruck der Kraftstoffverbrauch erhöht. Der Fülldruck sollte daher in regelmäßigen Abständen geprüft werden, dabei das Reserverad nicht vergessen!

Fahrweise

Schnelles Kurvenfahren, rasantes Beschleunigen und scharfes Bremsen erhöhen die Abnutzung der Reifen.

Radstellungsfehler

Eine fehlerhafte Einstellung des Fahrwerks bewirkt nicht nur erhöhten, meist einseitigen Reifenverschleiß, sondern beeinträchtigt auch die Fahrsicherheit. Bei außergewöhnlichem Reifenverschleiß sollte deshalb ein V.A.G. Betrieb aufgesucht werden.



Verschleißmerkmal

Im Profilgrund der Originalbereifung befinden sich quer zur Laufrichtung ca. 12 mm breite und 1,6 mm hohe „Verschleißanzeiger“ – siehe Abbildung.

Wenn der Reifen an diesen Stellen kein Profil mehr aufweist, sollte er sobald wie möglich ersetzt werden.

Bei 1 mm Restprofil – gemessen an irgendeiner Stelle der Lauffläche – ist die gesetzlich zulässige Mindestprofiltiefe erreicht (in Exportländern können andere Werte gelten).

Da solche Reifen bei höheren Geschwindigkeiten auf nasser Straße den erforderlichen Kraftschluß mit der Fahrbahn nicht mehr gewährleisten, raten wir dringend, die Reifen nicht so weit abzufahren.

Reifen ersetzen

- Aus Gründen der Fahrsicherheit Reifen möglichst nicht einzeln, sondern mindestens achsweise ersetzen. Die Reifen mit der größeren Profiltiefe sollen immer auf den Vorderrädern gefahren werden.
- Nur Reifen gleicher Bauart und Profilausführung kombinieren.
- Aus Sicherheitsgründen ist bei jeder Montage eines neuen schlauchlosen Reifens ein neues Gummiventil zu verwenden.
- Die Verwendung eines Schlauches in „schlauchlosen Reifen“ soll auf Ausnahmefälle beschränkt werden. Dabei muß sichergestellt sein, daß die zwischen Schlauch und Reifen eingeschlossene Luft am Ventil entweichen kann.
- Reifenreparaturen erfordern sehr viel Fachkenntnis und dürfen deshalb nur von einem Fachmann durchgeführt werden.

Räder auswuchten

Die Räder des neuen Wagens sind ausgewuchtet. Alle 15000 km, spätestens jedoch dann, wenn sich eine Lenkruhe bemerkbar macht, sollten die Räder neu ausgewuchtet werden.

Eine Unwucht bewirkt nicht nur Lenkruhe, sondern auch erhöhten Verschleiß von Lenkung, Radaufhängung und Reifen. Außerdem muß ein Rad nach jeder Reifenreparatur neu ausgewuchtet werden.

Winterreifen

Bei winterlichen Straßenverhältnissen können die Fahreigenschaften des Wagens durch Winterreifen verbessert werden. Das gilt besonders für Fahrzeuge, die mit Sommergürtelreifen in HR-Ausführung ausgerüstet sind. Diese für hohe Geschwindigkeiten ausgelegten Reifen haben wärmefeste Gummimischungen, die jedoch auf Eis und Schnee im allgemeinen weniger rutschfest sind.

Beim Umrüsten auf Winterreifen ist folgendes zu beachten:

- Es dürfen nur Winterreifen in Gürtelbauart gewählt werden.
- Winterreifen müssen an allen vier Rädern gefahren werden.
- Der Fülldruck der Winterreifen muß 0,2 bar höher als bei Sommerreifen sein – siehe Technische Daten, Seite 76.
- Winterreifen verlieren weitgehend ihre Wintertauglichkeit, wenn das Reifenprofil bis auf eine Tiefe von 4 mm abgefahren ist.
- Mit SR-Winter-Gürtelreifen darf der Wagen nicht schneller als 160 km/h gefahren werden. Bei Reifen neuerer Fertigung ist diese Geschwindigkeitsgrenze durch den Buchstaben „Q“ hinter der Reifenbezeichnung angegeben.

In der Bundesrepublik Deutschland muß an Fahrzeugen, die diese Geschwindigkeit überschreiten können, ein entsprechender Aufkleber im Blickfeld des Fahrers angebracht sein. Aufkleber sind beim Reifenfachhandel erhältlich.

Eventuell abweichende Vorschriften anderer Länder beachten.

Schneeketten

Feingliedrige Spurketten, die nicht mehr als 15 mm (einschließlich Kettenschloß) auftragen, dürfen nur auf den Vorderrädern verwendet werden.

In der Bundesrepublik Deutschland beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit Schneeketten 50 km/h.

Beim Befahren schneefreier Strecken müssen die Ketten abgenommen werden. Dort beeinträchtigen sie die Fahreigenschaften, beschädigen die Reifen und sind schnell zerstört.

Pflegen

Regelmäßige, sachkundige Pflege dient der Werterhaltung des Fahrzeuges.

Außerdem ist sie auch eine der Voraussetzungen für die Erhaltung von Gewährleistungsansprüchen bei eventuellen Korrosionsschäden an der Karosserie.

Die erforderlichen Pflegemittel sind bei V.A.G Betrieben erhältlich. Die Anwendungsvorschriften auf der Verpackung müssen beachtet werden.

Achtung!

Pflegemittel können bei mißbräuchlicher Anwendung gesundheitsschädlich sein. Deshalb sind sie immer – besonders vor Kindern – sicher aufzubewahren.

Waschen

Der beste Schutz des Wagens vor schädlichen Umwelteinflüssen ist – besonders im Winter – häufiges Waschen und Konservieren.

Mindestens nach Schluß der Streuperiode sollte auch die Wagenunterseite gründlich gewaschen werden.

Je länger Streusalze, Straßen- und Industriestaub, Insektenrückstände, Vogelekrekmente usw. auf dem Fahrzeug haften bleiben, desto nachhaltiger ist ihre zerstörende Wirkung.

Durch Streusalze besonders gefährdet sind alle innenliegenden Falze, Flansche und Fugen an Türen und Klappen. Diese Stellen müssen deshalb bei jedem Wagenwaschen – **auch nach der Wäsche in automatischen Waschanlagen** – mit einem Schwamm gründlich gereinigt und anschließend abgespült und abgeledert werden.

Beim Waschen sollte der Wasserstrahl nicht direkt auf die Schließzylinder gerichtet werden – sie könnten sonst im Winter einfrieren.

Teerspritzer, Industriestaub, Ölsuren, angeklebte Insekten usw. lassen sich nicht immer durch Waschen entfernen. Da sie bei längerer Einwirkung den Lack angreifen, sollten sie möglichst umgehend mit einem geeigneten Mittel beseitigt werden.

Konservieren

Der Wagen sollte so oft wie möglich konserviert werden. Dadurch wird verhindert, daß sich Schmutz auf der Lackoberfläche festsetzt und Industriestaub in den Lack eindringt.

Polieren

Polieren ist nur erforderlich, wenn die Lackierung unansehnlich geworden ist und mit Konservierungsmitteln kein Glanz mehr erzielt werden kann. Wenn die verwendete Politur keine konservierenden Bestandteile enthält, muß der Lack anschließend konserviert werden.

Matt lackierte Teile und Kunststoffteile dürfen nicht mit Konservierungs- oder Poliermitteln behandelt werden.

Lackschäden ausbessern

Kleine Lackschäden, wie Kratzer, Schrammen oder Steinschläge, sofort mit Lack (Audi Lackstift oder Sprühdose) abdecken, bevor sich Rost ansetzt.

Sollte sich doch schon einmal etwas Rost gebildet haben, muß er gründlich entfernt werden. Anschließend wird auf die Stelle zuerst eine Korrosionsschutz-Grundierung und dann Decklack aufgetragen. Selbstverständlich führt auch jeder V.A.G Betrieb diese Arbeiten durch.

Die Lacknummer für die Originallackierung des Wagens steht auf dem Fahrzeugdatenträger (siehe Seite 80).

Motorraum reinigen und konservieren

Der Motorraum und die Oberfläche des Antriebsaggregates sind im Werk korrosionsschützend behandelt worden.

Wird der Motorraum einmal mit fettlösenden Mitteln gereinigt oder läßt man eine Motorwäsche durchführen, wird der Korrosionsschutz fast immer mit entfernt. Eine anschließende dauerhafte Konservierung aller Flächen, Falze, Fugen und Aggregate im Motorraum sollte dann unbedingt mit in Auftrag gegeben werden. Das gilt auch, wenn korrosionsschutzte Aggregate erneuert werden.

Besonders im Winter ist ein guter Korrosionsschutz sehr wichtig. Wird häufig auf salzgestreuten Straßen gefahren, sollte der gesamte Motorraum und der Wasserfangkasten mindestens nach Schluß der Streuperiode einmal gründlich gereinigt und anschließend konserviert werden, damit das Streusalz nicht zerstörend wirken kann.

V.A.G Betriebe halten die vom Werk dafür empfohlenen Konservierungsmittel bereit und sind mit den erforderlichen Einrichtungen ausgerüstet.

Unterbodenschutz

Die Fahrzeugunterseite ist gegen chemische und mechanische Einflüsse dauerhaft geschützt.

Da jedoch im Fahrbetrieb von der Straße herrührende Verletzungen der Schutzschicht aber nicht auszuschließen sind, empfiehlt es sich, die Wagenunterseite in bestimmten Abständen – am besten vor Beginn der kalten Jahreszeit und im Frühjahr – prüfen und, wenn nötig, ausbessern zu lassen.

Jeder V.A.G Betrieb verfügt über die geeigneten Sprühmittel, ist mit den erforderlichen Einrichtungen versehen und kennt die Anwendungsvorschriften. Darum sollten Ausbesserungsarbeiten oder zusätzliche Korrosionsschutzmaßnahmen von einem V.A.G Betrieb durchgeführt werden.

Chromteile pflegen

Flecken und Beläge entfernt man mit einem Chromputzmittel. Zur Verhinderung von Korrosion über einen längeren Zeitraum können Chromschutzmittel aufgetragen werden. Dabei ist darauf zu achten, daß die Chromteile gleichmäßig und vollständig mit dem Schutzmittel überzogen werden.

Fensterscheiben reinigen

Rückstände von Gummi, Öl, Fett oder Silicon kann man mit einem Scheibenreiniger oder einem Siliconentferner beseitigen.

Zum Trocknen der Scheiben nicht das Fensterleder für Lackflächen verwenden, weil Rückstände von Konservierungsmitteln Sichtbehinderungen verursachen.

Die Scheibenwischerblätter sollten regelmäßig gesäubert und, je nach Zustand, jährlich ein- bis zweimal erneuert werden.

Kunststoffteile pflegen

Sollte normales Waschen einmal nicht ausreichen, dürfen diese Teile nur mit speziellen Kunststoffreinigungs- und Pflegemitteln behandelt werden.

Tür- und Fensterdichtungen

Die Gummidichtungen bleiben geschmeidig und halten länger, wenn man sie ab und zu leicht mit einem Gummi-Pflegemittel einreibt. Sie frieren im Winter dann auch nicht an!

Sicherheitsgurte reinigen

Gurte sauberhalten! Bei stark verschmutztem Gurtband kann das Aufrollen des Automatikgurtes beeinträchtigt werden.

Verschmutzte Gurte nur mit milder Seifenlauge waschen, ohne die Gurte aus dem Wagen auszubauen.

Die Gurte dürfen nicht chemisch gereinigt werden, da chemische Reinigungsmittel das Gewebe zerstören können. Die Sicherheitsgurte dürfen auch nicht mit ätzenden Flüssigkeiten in Berührung kommen.

Vor dem Aufrollen sollen Automatikgurte vollständig trocken sein.

Naturleder reinigen

Zum normalen Reinigen genügt ein trockenes oder feuchtes Tuch.

Eine größere Reinigung erfolgt am besten mit einem Schwamm, der mit einer lauwarmen Lösung eines milden Feinwaschmittels angefeuchtet wurde.

Leder nicht zu naß machen, damit kein Wasser durch die Nahtstiche sickern kann.

Anschließend mit einem weichen Lappen trockenreiben.

Außenspiegel reinigen

Zur Reinigung der Spiegeloberfläche darf nur ein weiches, mit Spiritus, Alkohol oder anderen Fensterputzmitteln angefeuchtetes Tuch verwendet werden.

Bitte keinen Eisschaber benutzen und die Spiegeloberfläche nicht polieren!

Warten

Regelmäßige Wartung ist erforderlich, damit die Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Betriebsbereitschaft erhalten bleibt. Der dem Wagen beiliegende Serviceplan gibt an, was in welchen Abständen gemacht werden muß.

Bei erschwerten Betriebsbedingungen, z.B. extrem hohen oder niedrigen Außentemperaturen, starkem Staubanfall usw., sollte der Wagen jedoch auch zwischen den im Serviceplan angegebenen Abständen gewartet werden. Das gilt vor allem für den Wechsel des Motoröls und des ATF im automatischen Getriebe und die Reinigung bzw. den Wechsel des Luftfiltereinsatzes.

Die Wartungsarbeiten sollten in einem V.A.G Betrieb durchgeführt werden, denn Warten setzt Fachkenntnisse, Werkstattgeräte und Spezialwerkzeuge voraus. Außerdem müssen diese Arbeiten nach unseren Richtlinien erfolgen.

Der lückenlose Nachweis des Service durch V.A.G Betriebe kann auch eine der Voraussetzungen für eventuelle Gewährleistungsansprüche sein.

Sicherheitsgesetzgebung und Umweltschutz verbieten es ohnehin über einen eng begrenzten Rahmen hinaus, Reparatur-, Einstell- und Wartungsarbeiten an Motor- und Fahrgestellteilen selbständig vorzunehmen. Durch Basteln an sicherheitsbezogenen Teilen gefährdet man sich und andere Verkehrsteilnehmer.

Außerdem verändern sich durch Verstellen der Einspritzanlage, der Zündung oder der Ventile die zulässigen Abgasemissionswerte. Obendrein erhöht sich der Kraftstoffverbrauch.

Anheben des Fahrzeuges

Hebebühne

Vor Auffahren auf eine Hebebühne muß sichergestellt werden, daß genügend Abstand zwischen tiefliegenden Fahrzeugteilen und der Hebebühne vorhanden ist.

Das gilt besonders für Fahrzeuge mit Spoiler.

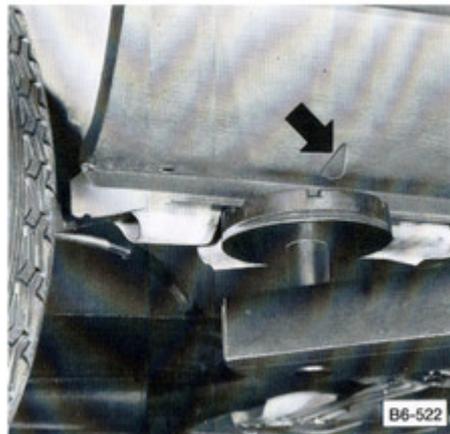
Der Wagen darf nur an den auf den Abbildungen gezeigten Aufnahmepunkten angehoben werden.

Vorn (obere Abbildung)

An der Versteifung des Bodenblechs im Bereich der eingepprägten Markierung.

Hinten (untere Abbildung)

An der senkrechten Versteifung des Unterholms.



Werkstatt-Wagenheber

Ein Werkstatt-Wagenheber darf an den gleichen Punkten angesetzt werden, die auch für die Hebebühne vorgesehen sind.

Um Beschädigungen des Langträgers bzw. des Wagenbodens zu vermeiden, ist unbedingt eine geeignete Gummi- oder Holzwischenlage zu verwenden.

Hinweis

Der Wagen darf keinesfalls an der Motorölwanne, den Achsen bzw. Teilen der Achsen oder am Getriebe angehoben werden, da sonst schwerwiegende Schäden eintreten können.

Bord-Wagenheber

Das Anheben mit dem Bord-Wagenheber ist auf der übernächsten Seite beschrieben.



Das Reserverad

befindet sich in einer Mulde unter dem Bodenbelag des Gepäckraumes – es wird durch ein Halteblech mit Schraube (Pfeil) gesichert.

Achten Sie bitte darauf, daß das Reserverad stets betriebsbereit ist. Der Fülldruck sollte regelmäßig geprüft werden.



Der Wagenheber

ist rechts im Gepäckraum befestigt.

Wagenheber herausnehmen:

Schraube (Pfeil) herausdrehen und Wagenheber nach oben herausnehmen.

Das Bordwerkzeug

ist mit einem Gummiband am Wagenheber befestigt.



Radwechsel

- Handbremse fest anziehen. Bei abschüssiger Fahrbahn zusätzlich ein gegenüberliegendes Rad durch einen Stein oder dergleichen blockieren.
- Radnabenkappe mit dem Schraubendreher abhebeln.
- Radschrauben mit Steckschlüssel und Stange um etwa eine Umdrehung lockern, dabei Stange so in den Steckschlüssel einschieben, daß sich der längste Hebelarm ergibt.

- Wagenheber **schräg nach außen** am Unterholm ansetzen (siehe Abbildung).

**Der Wagenheber darf nur an den Stellen ange-
setzt werden, die durch je eine keil- bzw. stern-
förmige Eindrückung am Unterholm in der
Nähe der Radausschnitte gekennzeichnet sind.**

Die Klaue des Wagenhebers muß dabei den senkrechten Steg des Unterholms umfassen, damit der Wagenheber beim Anheben des Wagens nicht abrutschen kann.

Bei weichem Untergrund eine großflächige, stabile Unterlage unter den Wagenheberfuß legen.

- Den Wagen anheben, bis das defekte Rad vom Boden abhebt.
- Radschrauben herausdrehen und Rad abnehmen.
- Reserverad ansetzen und alle Radschrauben leicht festziehen.
- Wagen ablassen und die Radschrauben über Kreuz festziehen.
- Radnabenkappe ansetzen und mit kräftigem Schlag einrasten lassen.

Wird das Reserverad montiert, muß die Radnabenkappe des defekten Rades mit dem Schraubendreher abgehoben und in die Nabenöffnung des Reserverades gedrückt werden.

Hinweise

Nach dem Radwechsel sollte bei nächster Gelegenheit das Anzugs-Drehmoment der Radschrauben mit einem Drehmomentschlüssel geprüft werden. Es beträgt bei den werksseitig lieferbaren Stahl- und Leichtmetallfelgen 110 Nm (11 kgm).

Fülldruck des montierten Reserverades bei dieser Gelegenheit prüfen lassen.

Achtung!

Der ab Werk mitgelieferte Wagenheber ist nur zum Anheben Ihres Wagentyps vorgesehen. Auf keinen Fall dürfen damit schwerere Fahrzeuge oder andere Lasten angehoben werden. Unter dem mit dem Wagenheber angehobenen Fahrzeug darf nicht gearbeitet werden!

Wenn der Wagen nachträglich mit anderen als den werksseitig montierten Reifen oder Felgen ausgerüstet werden soll, sind unbedingt die entsprechenden Hinweise in der linken und mittleren Spalte der Seite 56 zu beachten.

Sicherungen

Die einzelnen Stromkreise sind durch Schmelzsicherungen abgesichert.

Der Sicherungskasten befindet sich links im Waserkasten unter der Motorraumklappe.

Sicherungen auswechseln

- Den betroffenen Verbraucher ausschalten.
- Deckel des Sicherungskastens hochklappen.
- Durchgebrannte Sicherung – erkenntlich am durchgeschmolzenen Metallstreifen – aus den Federklemmen herausnehmen.
- Neue Sicherung gleicher Stärke so einsetzen, daß der Metallstreifen sichtbar ist. Dabei nicht auf den Metallstreifen fassen und die Federklemmen nicht verbiegen. Die Sicherung muß fest zwischen den Klemmen sitzen.
- Brennt eine neu eingesetzte Sicherung nach kurzer Zeit wieder durch, muß die elektrische Anlage so schnell wie möglich von einem V.A.G. Betrieb geprüft werden.

Sicherungsbelegung

Nr.	Verbraucher	A
1	Klimaanlage, Heizungslüfter	25
2	Nebelscheinwerfer	8
3	Fernlicht links	8
4	Fernlicht rechts	8
5	elektrische Kraftstoffpumpe	16
6	Standlicht rechts, Schlußlicht rechts	8
7	Standlicht links, Schlußlicht links, Motorraumbeleuchtung	8
8	Handschuhkastenleuchte, Kennzeichenleuchte, Instrumentenbeleuchtung	8
9	Horn, Kombiinstrument, Geschwindigkeits-Regel-Anlage	16
10	Kühlerventilator	25
11	Bremsleuchten	16
12	Zigarettenanzünder, Radio, Zeituhr, Innenleuchte, Make-up-Spiegel	16
13	Abblendlicht rechts	8
14	Abblendlicht links	8
15	Rückfahrcheinwerfer, Scheibenwischer, Schiebedach	16
16	Heizbare Heckscheibe	25
17	Blinkrelais	8

Zusatzsicherungen in einem Steckadapter im Sicherungskasten:

18	Fensterheber, Anhängervorrichtung	25
19	Zigarettenanzünder hinten	16
20	Zentralverriegelung	8

Hinweise

- Auf keinen Fall Sicherungen „reparieren“, weil dadurch ernste Schäden an anderer Stelle der elektrischen Anlage auftreten können.
- Stets einige Ersatz-Sicherungen im Wagen mitführen. Im Sicherungskasten sind Öffnungen zur Aufnahme dafür vorhanden.

Glühlampen auswechseln

Vor dem Auswechseln einer Glühlampe muß immer zuerst der betreffende Verbraucher ausgeschaltet werden.

Den Glaskolben der Glühlampe nicht mit bloßen Fingern anfassen – der zurückbleibende Fingerabdruck würde durch die Wärme der eingeschalteten Glühlampe verdunsten, sich auf der Spiegelfläche niederschlagen und den Reflektor erblinden lassen.

Eine Glühlampe darf nur durch eine Lampe gleicher Ausführung ersetzt werden. Die Bezeichnung steht auf dem Lampensockel.

Wir empfehlen, im Wagen stets ein Kästchen mit Ersatz-Glühlampen mitzuführen, das jede V.A.G Werkstatt für Sie bereithält.

Scheinwerferlampe H 1 (A) (Innere Scheinwerfer)

- Gummikappe abnehmen.
- Stromkabel abziehen.
- Federdrahtbügel aushaken und abklappen.
- Lampe auswechseln, dabei muß der Lampenteller der neuen Lampe sicher in die Reflektorfassung passen.
- Federdrahtbügel einhaken.
- Stromkabel aufstecken.
- Gummikappe aufdrücken.

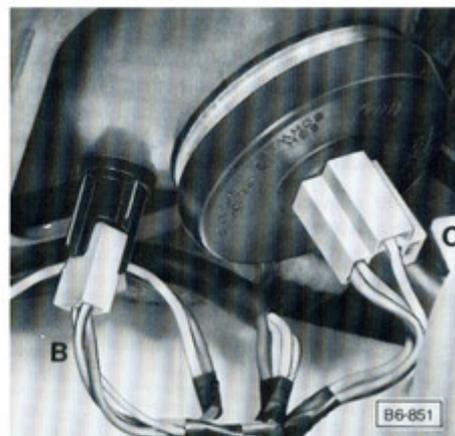


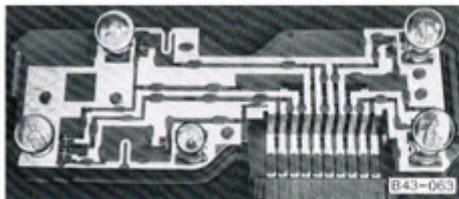
Standlichtlampe (B)

- Fassung nach links drehen und aus dem Reflektor ziehen.
- Defekte Lampe leicht in die Fassung drücken und nach links herausdrehen. Lampe durch Lampe gleicher Ausführung ersetzen, dabei neue Lampe hineindrücken und nach rechts drehen.
- Fassung in den Reflektor stecken und nach rechts verriegeln.

Scheinwerferlampe H 4 (C) (Äußere Scheinwerfer)

- Dreifachstecker abziehen.
- Gummikappe abnehmen.
- Federdrahtbügel aushaken und abklappen.
- Lampe auswechseln, dabei muß der Lampenteller der neuen Lampe sicher in die Reflektorfassung passen.
- Federdrahtbügel einhaken.
- Gummikappe aufdrücken.
- Dreifachstecker aufstecken.





Heckleuchten

- Gepäckraumklappe öffnen.
- Federlaschen auf beiden Seiten eindrücken und Lampenträger herausnehmen.
- Defekte Lampe in die Fassung drücken, nach links drehen und herausnehmen.
- Neue Lampe einsetzen und bis zum Anschlag nach rechts drehen.
- Lampenträger einsetzen – die Federlaschen müssen einrasten.

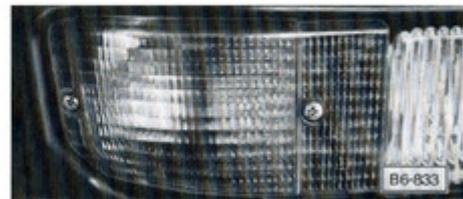
Innenleuchte (bei Schiebe-/Ausstelldach*)

- Haltefeder gegenüber dem Schalter vorsichtig zur Leuchtenmitte drücken und Leuchte herausnehmen.
- Lampe austauschen.
- Leuchte mit der Schalterseite zuerst einsetzen.



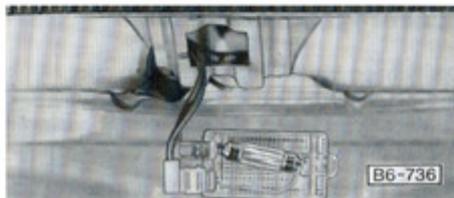
Kennzeichenleuchten

- Kreuzschlitzschrauben herausdrehen und Streuscheibe abnehmen.
- Lampe austauschen.
- Streuscheibe nicht zu fest anschrauben.



Vordere Blinkleuchten

- Kreuzschlitzschrauben herausdrehen und Streuscheibe abnehmen.
- Lampe austauschen.
- Streuscheibe nicht zu fest anschrauben.

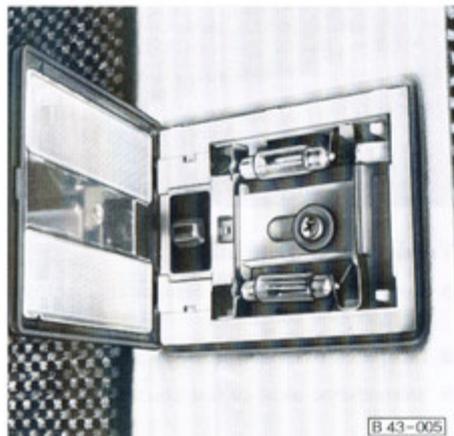


Motorraumbeleuchtung*

Die Motorraumleuchte an der Unterseite der Motorraumklappe brennt nur bei eingeschaltetem Fahr- und Standlicht. Die Lampe wird durch einen Quecksilberschalter automatisch ein- und ausgeschaltet. Die vom Werk festgelegte Schrägstellung der Leuchte darf nicht verändert, der Haltewinkel beim Auswechseln der Glühlampe also nicht verbogen werden.

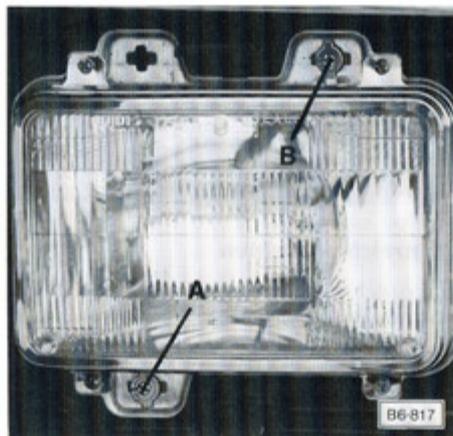
Gepäckraumleuchte

- Schraubendreher in die Aussparung seitlich an der Leuchte stecken und Leuchte herausdrücken.
- Lampe austauschen.
- Leuchte mit der Kabelanschlußseite zuerst wieder einsetzen.



Innenleuchte

- Schraubendreher vorsichtig zwischen Gehäuse-
rand und Kunststoffbespannung des Daches
einsetzen und Deckel nach unten klappen.
- Defekte Lampe (Soffitte) zwischen den beiden
Kontaktfedern herausnehmen.
- Neue Lampe gleicher Ausführung einsetzen.
- Deckel nach oben klappen und einrasten las-
sen.



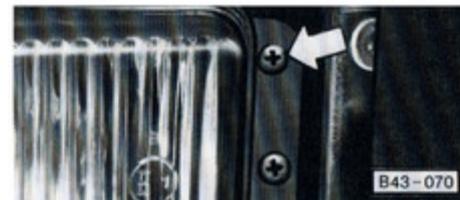
Scheinwerfer einstellen

Die richtige Einstellung der Scheinwerfer ist für die Verkehrssicherheit von großer Bedeutung. Die Einstellung darf daher nur mit einem Spezialgerät vorgenommen werden.

Sollte es aus zwingenden Gründen trotzdem einmal notwendig sein, eine Änderung der Scheinwerfer-Einstellung vorzunehmen, so sind zuerst die beiden oberen Kreuzschlitzschrauben in der Scheinwerferblende herauszuschrauben, die Blende nach vorne zu schwenken und dann nach oben herauszuheben.

A = Höhenverstellung

B = Seitenverstellung



Nebelscheinwerfer einstellen

Die Nebelscheinwerfer lassen sich nur in der Höhe einstellen.

- Plastikabdeckkappe abschrauben.
- Einstellschraube (Pfeil) nach
rechts drehen = nach oben
links drehen = nach unten

Scheinwerfer bei Auslandsfahrten

Bei Fahrten in Ländern, in denen auf der anderen Fahrbahnseite als im Heimatland des Wagens gefahren wird, blendet das asymmetrische Abblendlicht den Gegenverkehr.

Um diese Blendung aufzuheben, müssen die keilförmigen Prismen-Sektoren der Scheinwerfer-Streuscheiben mit einem lichtundurchlässigen Klebestreifen abgedeckt werden.

Starthilfe

Die Batterie befindet sich im Motorraum bzw. unter der hinteren Sitzbank (siehe Seite 55).

Springt der Motor einmal nicht an, weil die Batterie entladen ist, kann mit einem Starthilfekabel die Batterie eines anderen Fahrzeuges zum Starten benutzt werden. Folgende Hinweise sind dabei zu beachten:

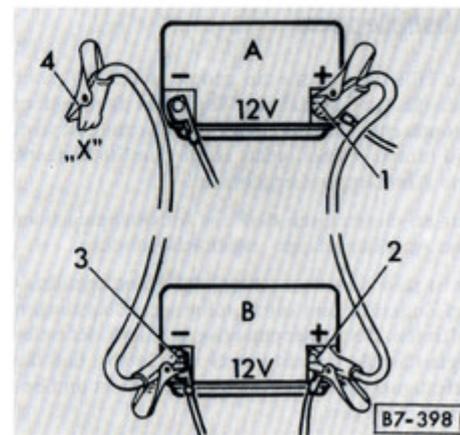
- Beide Batterien müssen 12 Volt Spannung haben. Die Kapazität (Ah) der stromgebenden Batterie darf nicht wesentlich unter der Kapazität der entladenen Batterie liegen.
- Es dürfen nur Starthilfekabel mit ausreichend großem Querschnitt verwendet werden. Angaben des Kabelherstellers beachten.
- Eine entladene Batterie kann bereits bei -10°C gefrieren. Vor Anschluß der Starthilfekabel muß eine gefrorene Batterie unbedingt aufgetaut werden.
- Zwischen den Fahrzeugen darf kein Kontakt bestehen, andernfalls könnte bereits bei Verbinden der Pluspole Strom fließen.
- Die entladene Batterie muß ordnungsgemäß am Bordnetz angeklemt sein.
- Motor des stromgebenden Fahrzeuges laufen lassen

- Starthilfekabel in folgender Reihenfolge anschließen:

1. Ein Ende des (+) Kabels (meist rot) an den (+) Pol der entladenen Batterie.
2. Anderes Ende des roten Kabels an den (+) Pol der stromgebenden Batterie.
3. Ein Ende des (-) Kabels (meist schwarz) an den (-) Pol der stromgebenden Batterie.
4. Anderes Ende des schwarzen Kabels (×) an ein massives, fest mit dem Motorblock verschraubtes Metallteil oder an den Motorblock selbst.

Es muß sorgfältig darauf geachtet werden, daß sich die Kabelklemmen nicht berühren und daß das an den Pluspol angeklemmte Kabel nicht mit elektrisch leitenden Fahrzeugteilen in Berührung kommt – Kurzschlußgefahr!

- **Achtung! Nicht über die Batterien beugen, Verätzungsgefahr!**
- Motor wie im Abschnitt „Motor anlassen“ beschrieben starten.
- Bei laufendem Motor beide Kabel genau in umgekehrter Reihenfolge abnehmen.



A = Entladene Batterie
B = Stromgebende Batterie

Abschleppen

Zur Hilfeleistung für ein anderes Fahrzeug, aber auch für den Fall, daß der Wagen aus irgendeinem Grunde einmal abgeschleppt werden muß, ist vorn und hinten jeweils rechts unter den Stoßfängern eine Abschleppöse angebracht.

Nur an diesen Ösen darf ein Abschleppseil oder eine Abschleppstange angebracht werden.

Es ist stets darauf zu achten, daß keine unzulässigen Zugkräfte und keine stoßartigen Belastungen auftreten. Bei Schleppmanövern abseits der befestigten Straße besteht immer die Gefahr, daß die Befestigungsteile am Fahrzeug überlastet und beschädigt werden.

Bei Verwendung eines Abschleppseiles ist zusätzlich zu beachten:

Der Fahrer des ziehenden Wagens muß beim Anfahren und Schalten besonders weich einkuppeln. Der Fahrer des gezogenen Wagens hat darauf zu achten, daß das Seil stets straff gehalten wird.

Das Abschleppseil soll elastisch sein, damit beide Fahrzeuge geschont werden. Es sollten daher nur Kunstfaserseile oder Seile mit elastischen Zwischengliedern verwendet werden.

Wenn der Wagen einmal abgeschleppt werden muß, ist folgendes zu beachten:

- Gesetzliche Bestimmungen über das Abschleppen müssen beachtet werden.
- Die Zündung muß eingeschaltet sein, damit das Lenkrad nicht blockiert ist und die Blinkleuchten, das Signalhorn, die Scheibenwischer und die Scheibenwaschanlage eingeschaltet werden können.
- Da der Bremskraftverstärker nur bei laufendem Motor arbeitet, muß bei stehendem Motor das Bremspedal entsprechend kräftig getreten werden.
- Bei Fahrzeugen mit Servolenkung muß bei stehendem Motor zum Lenken mehr Kraft aufgewendet werden.

Bei Fahrzeugen **mit automatischem Getriebe** sind **zusätzlich** folgende Punkte zu beachten:

- Wählhebelstellung „N“
- Nicht schneller als mit 50 km/h abschleppen lassen!

- Die maximale Schleppentfernung beträgt 50 Kilometer!

Über größere Entfernungen muß der Wagen vorn angehoben werden.

Grund: Bei stehendem Motor arbeitet die Getriebeölpumpe nicht, das Getriebe wird bei höheren Geschwindigkeiten und größeren Entfernungen daher nicht ausreichend geschmiert.

- Mit einem Abschleppwagen darf das Fahrzeug nur mit angehobenen Vorderrädern abgeschleppt werden.

Grund: Bei hinten angehobenem Wagen drehen die Antriebswellen rückwärts. Dadurch erreichen die Planetenräder im automatischen Getriebe so hohe Drehzahlen, daß das Getriebe in kurzer Zeit schwer beschädigt wird.

Anschleppen siehe Seite 18.

Motor

- Viertakt-Otto-Motor, längs eingebaut
- 5-Zylinder in Reihe
- Grauguß-Zylinderblock
- Stahlblech-Ölwanne
- Leichtmetall-Zylinderkopf
- 6fach gelagerte Kurbelwelle
- Ventilsteuerung über Zahnriemen durch obenliegende Nockenwelle
- Flüssigkeitskühlung
- Kühler mit separatem Ausgleichsbehälter
- durch Thermostalter gesteuertes Elektro-Kühlerventilator
- Kraftstoffeinspritzung
- Abgasturbolader (125 kW-Motor)
- Trockenluftfilter mit Papiereinsatz

Kraftübertragung

Schaltgetriebe

- Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung
- Sperrsynchroisiertes Fünfgang-Schaltgetriebe und Achsantrieb in einem Gehäuse
- Gemeinsame Schmierung für Getriebe und Achsantrieb
- Vorderradantrieb

Automatisches Getriebe

- Hydrodynamischer Drehmomentwandler und Planetengetriebe mit drei Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang
- Achsantrieb angeflanscht, mit getrennter Schmierung
- Vorderradantrieb

Vorderachse

- Einzelradaufhängung
- McPherson-Achse mit doppelt wirkenden Stoßdämpfern
- Stabilisator

Lenkung

- Zahnstangen-Lenkung
- Sicherheitslenksäule abgekröpft mit ausklinkbarer Mitnahme
- Lenkungsämpfer
- Servolenkung

Hinterachse

- Torsionskurbelachse mit Panhardstab
- Stabilisator
- Stoßdämpfer und Schraubenfeder hintereinander angeordnet
- Niveau-Regulierung *

Bremsen

- Hydraulisches Zweikreis-Bremssystem mit Diagonalaufteilung der Bremskreise.
Vorn: Scheibenbremsen
Hinten: Scheibenbremsen mit kombinierter Handbremsbetätigung
- Bremskraftverstärker
- Bremskraftregler lastabhängig
- Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.
- Anti-Blockier-System *

Aufbau

- Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit Sicherheits-Fahrgastzelle
- Vorder- und Hinterwagen als Knautschzonen ausgebildet.

Technische Daten

Sofern nicht anders gekennzeichnet, gelten alle technischen Daten für serienmäßig ausgestattete Fahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland.

Bei Sonderfahrzeugen und Fahrzeugen für andere Länder können diese Werte abweichen.

Es ist zu beachten, daß die Angaben in den amtlichen Fahrzeugpapieren stets Vorrang haben.

Motordaten

	100 kW	125 kW
Leistung nach DIN 70020 kW (PS) bei 1/min	100 (136) b. 5700	125 (170) b. 5300
Max. Drehmoment bei Nm (kgm) bei 1/min	185 (18,5) b. 4200	265 (26,5) b. 3300
Hubraum cm ³	2144	2144
Hub mm	86,4	86,4
Zylinderbohrung mm	79,5	79,5
Verdichtung	9,3	7,0
Kraftstoff	98 ROZ Super	98 ROZ Super
Ölverbrauch max. l/1000 km	1,5	1,5

Nähere Angaben siehe „Betriebshinweise“, Abschnitt Kraftstoffe“.

Kraftstoffverbrauch

(in l/100 km)

Die Verbrauchswerte wurden nach der im Juli 1978 neugefaßten DIN 70030 ermittelt. Grundlage dieser Neufassung war die Empfehlung A 70 der Europäischen Wirtschafts-Kommission (ECE). Um zu wirklichkeitsnahen Verbrauchsangaben zu kommen, werden dabei drei verschiedene Prüfbedingungen angewendet:

- Bei der Messung des Stadtzyklus wird üblicher Stadtfahrbetrieb simuliert.
- Die Messung für 90 km/h und
- 120 km/h erfolgt bei konstanter Prüfgeschwindigkeit.

Je nach Fahrweise, Straßen- und Verkehrsverhältnissen, Umwelteinflüssen und Fahrzeugzustand werden sich in der Praxis Werte ergeben, die von den nach DIN-Norm ermittelten Werten abweichen.

4 + E bzw. 5 Gang	100 kW	125 kW
Stadtzyklus	13,3	15,4
90 km/h	6,4	7,7
120 km/h	8,3	10,3
Automatik		
Stadtzyklus	13,2	15,4
90 km/h	8,2	8,9
120 km/h	10,5	11,6

Nach DIN 70030 gemessen.

4 + E bzw. 5 Gang	100 kW	125 kW
Stadtzyklus	12,2	-

Dieser Wert wurde abweichend von den in der DIN festgelegten Schaltpunkten für den Stadtzyklus unter Beachtung der Schaltanzeige ermittelt.

Technische Daten

Fahrleistungen

Die Fahrleistungswerte wurden nach DIN 70020 ohne fahrleistungsmindernde Ausstattungen, z.B. Klimaanlage, Schmutzfänger, extreme Breitreifen usw. ermittelt:

	100 kW	125 kW
4 + E bzw. 5-Gang		
Höchstgeschwindigkeit, etwa km/h	188	202
Beschleunigung 0- 80 km/h s	7,0	5,9
0-100 km/h s	10,6	8,6
Automatik		
Höchstgeschwindigkeit, etwa km/h	183	195
Beschleunigung 0- 80 km/h s	8,5	6,3
0-100 km/h s	11,5	9,4

Zündkerzen	100 kW	125 kW
Bosch	W 6 D	WR 5 DS
Beru	14 - 6 D	RS 39
Champion	N 7 Y	N 6 GY
Elektrodenabstand in mm	0,7 ± 0,1	0,8 + 0,1*

* Elektrodenabstand bei Champion N 6 GY:
0,7 + 0,1

Keilriemen	100 kW	125 kW
Generator	9,5 x 800	9,5 x 800
Klimaanlagen-Kompressor	12,5 x 915	12,5 x 915
Servolenkung-Hydraulikpumpe	12,5 x 992	12,5 x 992

Technische Daten

Räder

Stahlfelgen	6 J x 15	
Leichtmetallfelgen	6 J x 15	
Reifen Radialreifen, schlauchlos	205/60 HR 15 89 H 205/60 VR 15 89	
Reifenfülldruck	vorn	hinten
bei halber Zuladung bar	1,8	1,7
bei voller Zuladung oder Anhängerbetrieb bar	1,9	1,9
Reserverad bar	2,2	

Der jeweilige Reifenfülldruck ist bei Verwendung von Winterreifen um 0,2 bar zu erhöhen. Die Reifenfüllwerte gelten für kalte Reifen.

Wenn der Wagen nachträglich mit anderen als den werkseitig montierten Reifen und Felgen ausgerüstet werden soll, sind unbedingt die entsprechenden Hinweise in der linken und mittleren Spalte der Seite 56 zu beachten.

Gewichte

		100 kW	125 kW
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1765	1765
Leergewicht	kg	1260	1260
Zuladung	kg	505	505
Zulässige Vorderachslast	kg	1040	1040
Zulässige Hinterachslast	kg	850	850
Zulässige Dachlast ¹⁾	kg	75	75

Bei automatischem Getriebe erhöht sich das Leergewicht um etwa 30 kg, so daß sich die Zuladung um diesen Wert verringert.

Hinweise

- Durch bestimmte Mehrausstattungen – zum Beispiel Klimaanlage, Schiebe-/Ausstelldach, Anhängervorrichtung usw. – und durch nachträglichen Einbau von Zubehör erhöht sich das Leergewicht, so daß sich die Zuladung um den entsprechenden Wert verringert.
- Im Interesse guter Fahreigenschaften sollten schwere Gegenstände möglichst nahe der Hinterachse oder noch besser zwischen den Achsen transportiert werden. Die zulässigen Achslasten und das zulässige Gesamtgewicht dürfen auf keinen Fall überschritten werden.

¹⁾ Nur Dachgepäckträger mit Abstützung im Dachfalz verwenden.

Last gleichmäßig verteilen und zulässiges Gesamtgewicht des Fahrzeugs nicht überschreiten!

Technische Daten

Anhängelasten

(siehe auch „Fahren mit Anhänger“)

	100 kW	125 kW
Zulässige Anhängelasten		
Anhänger ohne Bremse kg	660	660
Anhänger mit Bremse bis 12/10% Steigung:		
Schaltgetriebe kg	1400/1500	1350/1500
Automatik kg	1500/1600	1600/1600
Zulässige Stützlast max. kg	50	50
..... min. kg	mindestens 4% der tatsächlichen Anhängelast; sie braucht jedoch nicht höher als 25 kg zu sein.	

Beachten Sie bitte die Reduzierung der Anhängelasten bei Geschwindigkeiten über 80 km/h (siehe Seite 45).

Maße

Länge mm	4695
Breite mm	1768
Höhe bei Leergewicht etwa mm	1390
Überhang vorn mm	972
hinten mm	1035
Bodenfreiheit bei zulässigem Gesamtgewicht mm	120
Radstand mm	2688
Spurweite vorn mm	1475
hinten mm	1453
Wendekreisdurchmesser etwa m	11,5

Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	etwa l	75
Kühlsystem mit Heizung	etwa l	8,0
Fahrzeuge mit Zusatzkühler	etwa l	9,4
Motoröl (Wechselmenge)		
ohne Filterwechsel	etwa l	4,0
mit Filterwechsel	etwa l	4,5
Mengendifferenz zwischen MIN.- und MAX.-Marke am Ölmeßstab	l	1,0
Wasserbehälter für		
Scheibenwaschanlage	etwa l	1,7
Scheinwerfer-Wasch-Anlage	etwa l	4,5



Das Typschild

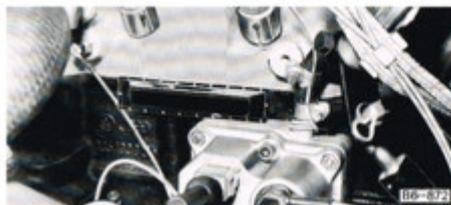
befindet sich – in Fahrtrichtung gesehen – rechts auf dem vorderen Schloßträgerblech neben dem Deckelverschluß.

Fahrzeuge für bestimmte Exportländer haben kein Typschild.



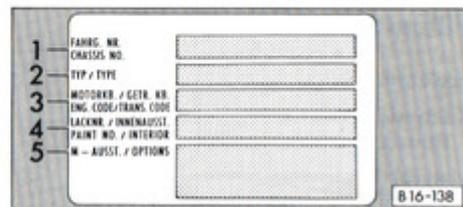
Die Fahrgestell-Nummer

ist neben dem Flüssigkeitsbehälter für die Scheibenwaschanlage in die Stirnwand eingepreßt.



Die Motornummer

ist bei allen Motoren auf der linken Seite des Motorblocks eingeschlagen.



Der Fahrzeugdatenträger

befindet sich auf der Innenseite der Gepäckraumklappe.

Der Aufkleber enthält folgende Fahrzeugdaten:

1. Fahrgestellnummer
2. Typ-Kennnummer
3. Motor- und Getriebekennbuchstaben
4. Lacknummer/Innenausstattungs-Kennnummer
5. Mehrausstattungs-Kennnummern

Diese Fahrzeugdaten befinden sich auch im Serviceplan.

Abblendhebel	27	Fahren mit Anhänger	44	Klimaanlage	34
Ablagefachklappe	37	Fahrgestell-Nummer	80	Kofferraum	6
Abmessungen	78	Fahrleistungen	74	Kontrolleuchten	21
Abschleppen	70	Fahrzeug anheben	62	Kopfstützen	13
Anhängelasten	78	Fahrzeugdatenträger	80	Kraftstoff	46
Anhängerbetrieb	44	Fahrzeugpflege	59	– sparen	24
Anheben des Fahrzeugs	62	Fenster	8	– Verbrauch	73
Anlassen des Motors	20	Fernlicht	27	– Vorratsanzeige	25
Anti-Blockier-System	22, 31	Frischbelüftung	32	Kühlerventilator	51
Ascher	37	Frostschutzmittel	51	Kühlmittelstand	50
ATF	47, 49	Füllmengen	79	Kühlmitteltemperatur-Anzeige	25
Ausstelldach	36	Gangschalthebel	16	Kühlmittelzusatz	51
Ausstellfenster	8	Gepäckraum	6	Kühlsystem	50
Automatisches Getriebe	17, 71	Geschwindigkeits-Regel-Anlage	29, 30	Kurzstreckenzähler	23
Batterie	55	Getriebeöl	47, 49	Ladedruck-Anzeige	23
Beleuchteter Make-up-Spiegel	39	Gewichte	77	Lampen auswechseln	66
Beleuchtung	27	Glühlampen auswechseln	66	Leseleuchten	39
Belüftung	32	Handbremse	16	Lenkanlaßschloß	19
Blinkerhebel	27	Heckklappe	6	Lichthupe	27
Blinkleuchten	67	Heckleuchten	67	Lichtschalter	27
Bordwerkzeug	63	Heizheckscheibe	29	Luftdruck der Reifen	76
Bremsanlage	71	Heizung	32	Maße	78
Bremsflüssigkeit	54	Hintere Sitzbank	11	Motor	78
Bremskontrolleuchte	21, 41, 54	Innenleuchte	38, 67, 68	– anlassen/abstellen	20
Bremskraftverstärker	54	Instrumente	23	– Daten	72
Dachlast	77	Instrumentenbeleuchtung	29	– Nummer	80
Drehzahlmesser	24	Instrumententafel	2, 3	– Öl	47, 48
Durchladesack	12	Keilriemen	75	– Ölfüllmengen	79
Einfahren	40	Kenndaten	80	– Ölstand	48
Elektrische Fensterheber	8	Kennzeichenbeleuchtung	67	– Öltemperatur-Anzeige	22
Elektrische Sitzverstellung	11	Kindersicherung	6	– Ölverbrauch	72
Entfrostern der Scheiben	33			Motorraumbeleuchtung	67

Stichwortverzeichnis

Motorraumklappe	7	Schneeketten	58	Warnlichtanlage	28
Motorraum reinigen und konservieren	60	Selbsthilfe	63–70	Winterreifen	58
Nebelscheinwerfer	29	Servolenkung	47, 49	Wirtschaftlich fahren	42
Nebelschlußleuchte	29	Sicher fahren	41	Zeituhr	39
Niveau-Regulierung	47, 52	Sicherheitsgurte	14	Zentralverriegelung	5
Oktaanzahl	46	Sicherungen	65	Zigarettenanzünder	37
Öle	47	Signalhorn	3	Zündkerzen	75
�lme�stab	48	Sitze	10	Zusatzschmiermittel	47
Ölverbrauch	72	Sitzheizung	10, 29		
Parklicht	27	Spiegel	9		
Pflegen	59	Spritzdüsen einstellen	53		
Radwechsel	64	Standlicht	27		
Räder	56, 76	Starthilfe	69		
Reifen		Steckdose	37		
– einfahren	56	Tachometer	23		
– Fülldruck	76	Tageskilometerz�hler	23		
Reserverad	63	Tankanzeige	25		
R�ckfahrleuchten	16, 67	Tanken	46		
Rückwärtsgang	16, 17	Tankf�llmenge	46		
Schalthebel	16	Technische Beschreibung	71		
Schalt- und Verbrauchsanzeige	24, 26	Technische Daten	72		
Scheibenwaschanlage	53	Türen	6		
Scheibenwischer	28	Typschild	80		
Scheinwerfer	68	�berblendregler	37		
Scheinwerfer-Waschanlage	28	Uhr	39		
Schiebe-/Ausstelldach	36	Unterbodenschutz	60		
Schlösser	4	Verbrauchs-Anzeige	24		
Schlüssel	4	Viskositätsklassen	47		
Schlu�leuchten	67	Wählhebel	17		
Schmierstoffe	47	Wagenheber	63		
		Wagenheberaufnahme	62		
		Wagenpflege	59		

Das Werk arbeitet ständig an der Weiterentwicklung aller Typen und Modelle. Bitte haben Sie deshalb Verständnis dafür, daß wir uns jederzeit Änderungen des Lieferumfanges in Form, Ausstattung und Technik vorbehalten müssen. Aus den Angaben, Abbildungen und Beschreibungen dieser Betriebsanleitung können daher keine Ansprüche hergeleitet werden.

© 1981 AUDI NSU AUTO UNION Aktiengesellschaft.

Nachdruck oder Übersetzung, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Genehmigung der AUDI NSU AUTO UNION Aktiengesellschaft nicht gestattet.

Alle Rechte nach dem Gesetz über das Urheberrecht bleiben der AUDI NSU AUTO UNION Aktiengesellschaft vorbehalten.

Änderungen vorbehalten.

Artikel-Nr. 0.97.568.116.00

Printed in Germany 8. 81

