



Volkswagen Argentina

Publicaciones Técnicas
Departamento de Servicio Post-Venta

El consumo de combustible depende en gran parte del modo de conducir

Para consumir el mínimo de combustible, debiera Ud. conducir siempre con uniformidad y fluidez.

Evite

- las aceleraciones bruscas
- y
- las velocidades máximas.

economizará más en la conducción

La seguridad de rodaje y la seguridad de funcionamiento son premisas que se complementan entre sí

Antes de iniciar el viaje compruebe usted

- la existencia de combustible
- los faros y las luces intermitentes
- la eficacia de los frenos
- el sistema lavaparabrisas

y, en intervalos regulares,

- el nivel de aceite del motor
- el nivel de agua de la refrigeración
- el nivel del líquido de frenos
- la presión de inflado

Así podrá usted conducir libre de preocupaciones

Indice

Identificación del vehículo	3	Sistema de luces	28
Período de asentamiento	3	Tabla de mantenimiento	29
Instrumentos y controles	4	Lubricación	32
Nivel sonoro del escape	7	Información de lubricación y mantenimiento general	37
Instrumentos	7	Filtro de aire	40
Cambio de velocidades	12	Especificaciones generales de la unidad	41
Equipo de aire acondicionado (opcional)	13	Neumáticos	44
Calefacción-Desempañador-Ventilación	15	Cuidado de la apariencia del vehículo	46
Carrocería	17	Instrucciones para el uso del crিকে	48
Frenos	20		
Sistema de enfriamiento	22		
Sistema eléctrico	25		
Sistema de combustible	26		

Nota: VOLKSWAGEN ARGENTINA S.A. se reserva el derecho de modificar, revisar, suspender o alterar los modelos de sus vehículos, o de cualquier pieza de los mismos, en cualquier momento y sin previo aviso, sin que dicha firma ni sus Concessionarios asuman responsabilidad o compromiso alguno con el comprador.

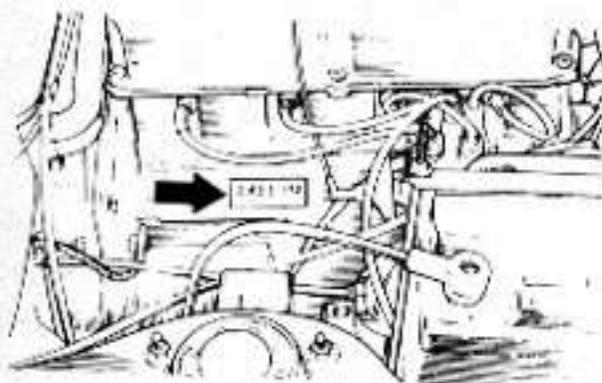
Identificación del vehículo

NUMERO DE SERIE DE LA CARROCERIA

El número de serie de la carrocería, está grabado en una placa que se encuentra adosada en el extremo superior derecho del panel para llamas y también se encuentra estampado en el faso largero en la zona delantera derecha.

NUMERO DEL MOTOR

El número de identificación del motor está grabado en el block de cilindros, sobre el alojamiento del árbol de levas (lado derecho).



Observación: La posición de la numeración respectiva de carrocería y motor, está dada tomando como referencia el puesto de conducción.

Período de asentamiento

El período de asentamiento de la unidad es primordial para el buen desempeño de la misma.

Los primeros 1.500 Km, son decisivos para el funcionamiento correcto del vehículo, debiéndose tomar las precauciones que indicamos a continuación:

- 1 — No se debe conducir el vehículo a bajas R.P.M. del motor durante los primeros 500 Km. de recorrido. Los métodos de fabricación y materiales utilizados para la construcción del vehículo dan como resultado un funcionamiento eficiente desde el comienzo de su utilización.
- 2 — Durante los primeros 500 Km, se evitarán velocidades que sobrepasen los 80 Km/h. De vez en cuando es necesario sobrepasar esta velocidad (en cortos períodos, después que el motor haya tomado temperatura normal de funcionamiento) lo que ayudará a mejorar el proceso de asentamiento del motor.

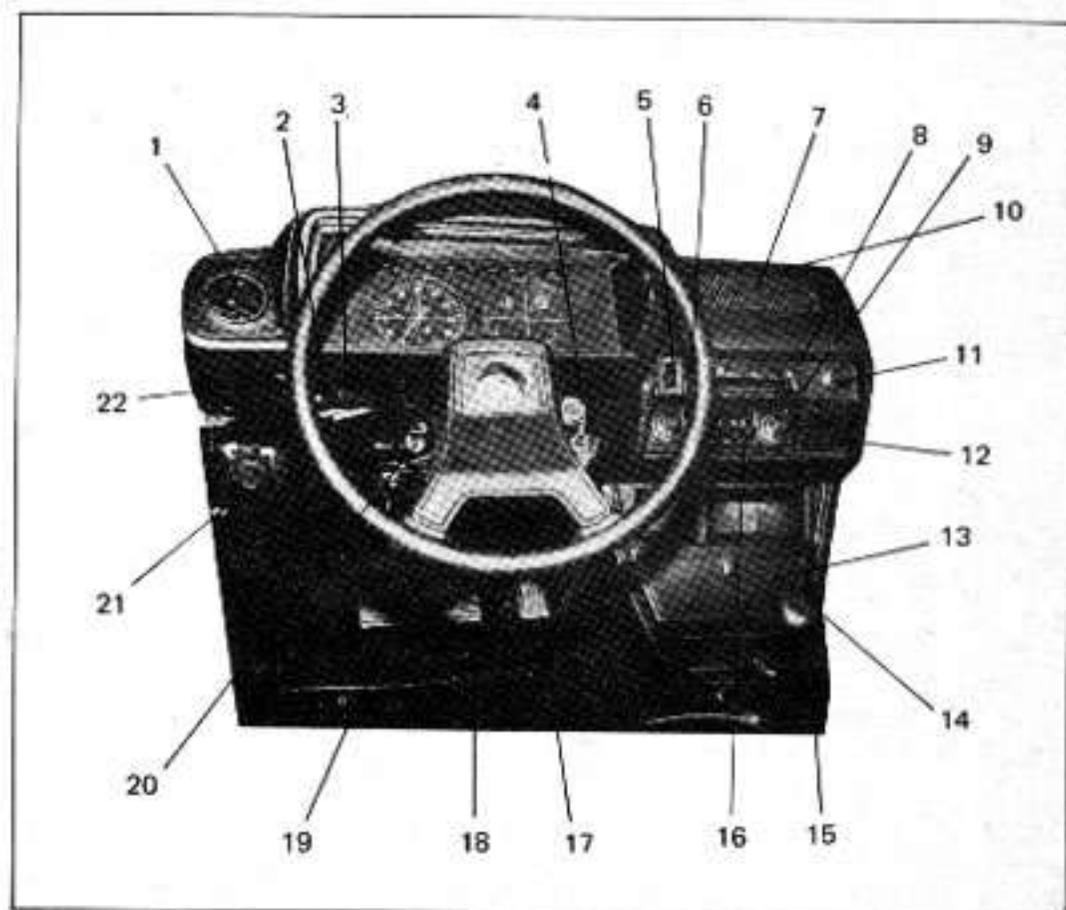
3 — Posteriormente, debe conducirse en cortos períodos a velocidades más elevadas. Sin embargo, la nueva unidad no deberá funcionar a velocidades excesivas hasta que por lo menos no haya caminado 1.000 Km.

- 4 — Durante el "PERIODO DE ASENTAMIENTO" es sumamente importante observar el nivel de aceite del motor y todos los instrumentos del tablero, especialmente el indicador de presión de aceite y el de temperatura. Las altas velocidades sostenidas del motor deben evitarse durante el primer período de uso de la unidad, de manera que todas las piezas trabajen durante el asentamiento en forma apropiada, sin mayores fricciones, y sin soportar temperaturas excesivas.

Instrumentos y controles

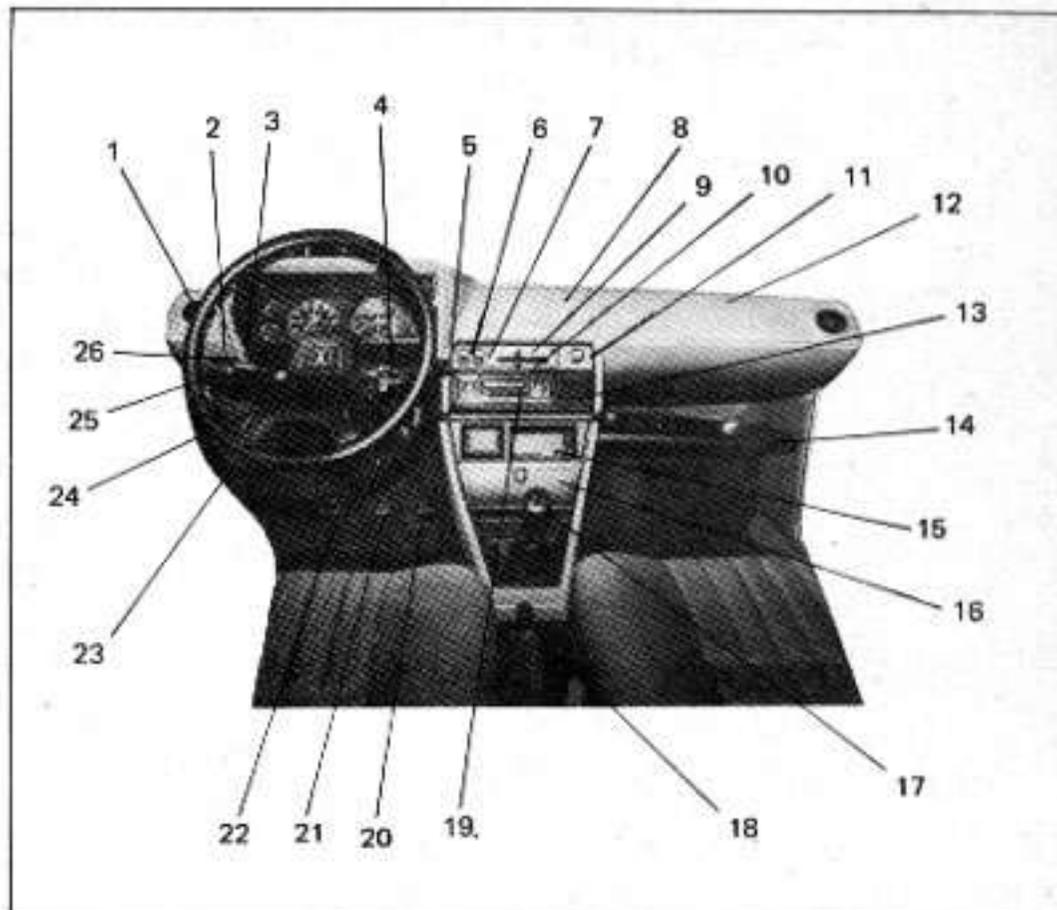
CONTROLES GENERALES DE TABLERO VW 1500

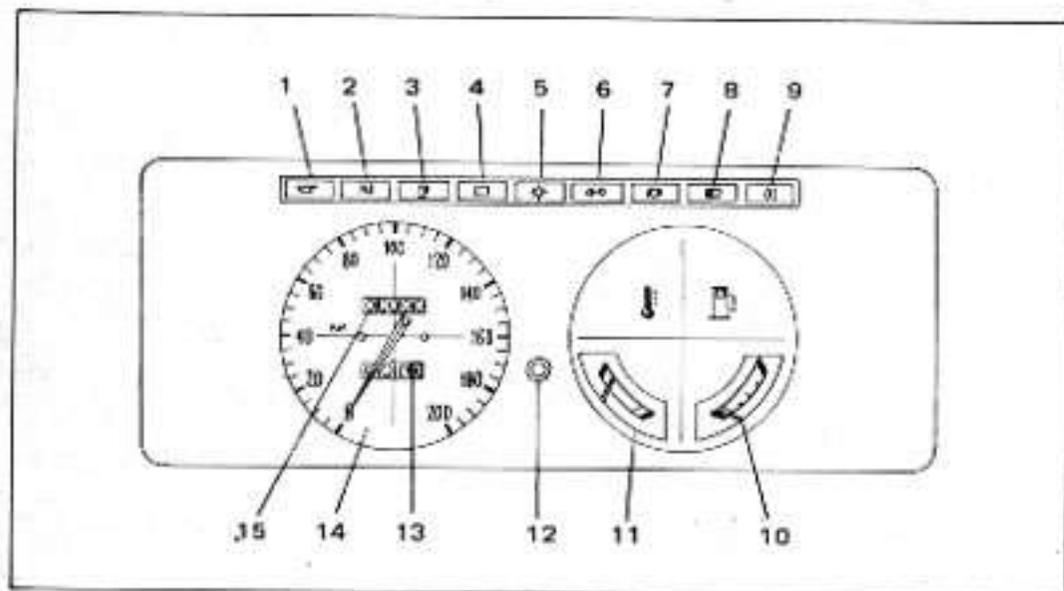
- 1 - ENTRADA DE AIRE FRESCO (ORIENTABLE)
- 2 - INTERRUPTOR LUZ DE GIRO
- 3 - BOCINA
- 4 - LLAVE DE IGNICION
- 5 - CONTROL LIMPIAPARABRISAS
- 6 - VENTILADOR
- 7 - REJILLA PARLANTE DE RADIO
- 8 - CONTROL DEL CALEFACTOR (DESEMPAÑADOR)
- 9 - CONTROL DEL CALEFACTOR (TEMPERATURA)
- 10 - TOBERA DEL CALEFACTOR (DESEMPAÑADOR)
- 11 - ENCENDEDOR
- 12 - CENICERO
- 13 - GUANTERA
- 14 - PALANCA DE CAMBIO DE LAS VELOCIDADES
- 15 - FRENO DE ESTACIONAMIENTO
- 16 - RADIO
- 17 - PEDAL DEL ACELERADOR
- 18 - PEDAL DE FRENO
- 19 - PEDAL DE EMBRAGUE
- 20 - CEBADOR MANUAL
- 21 - PALANCA PARA DESTABAR EL CAPOT
- 22 - INTERRUPTOR DE LUCES



CONTROLES GENERALES DE TABLERO VW 1500 RURAL

- 1 - ENTRADA DE AIRE FRESCO (ORIENTABLE)
- 2 - INTERRUPTOR DE LUZ DE GIRO Y BOCINA
- 3 - GUIÑADA
- 4 - LLAVE DE IGNICION Y SEGURO TRABA DE DIRECCION
- 5 - CONTROL DE LAVA Y LIMPIA PARABRISAS
- 6 - DESEMPAÑADOR DE LUNETA
- 7 - VENTILADOR
- 8 - REJILLA DEL PARLANTE (RADIO)
- 9 - CONTROL DEL CALEFACTOR (DESEMPAÑADOR)
- 10 - CONTROL DEL CALEFACTOR (TEMPERATURA)
- 11 - ENCENDEDOR
- 12 - TOBERAS DEL CALEFACTOR (DESEMPAÑADOR)
- 13 - CENICERO
- 14 - BANDEJA INFERIOR DEL TABLERO
- 15 - AIRE ACONDICIONADO (OPCIONAL)
- 16 - GUANTERA
- 17 - PALANCA DE CAMBIOS DE LAS VELOCIDADES
- 18 - FRENO DE ESTACIONAMIENTO
- 19 - RADIO AM - FM (PASACASSETTE)
- 20 - PEDAL DEL ACELERADOR
- 21 - PEDAL DE FRENOS
- 22 - PEDAL DE EMBRAGUE
- 23 - PALANCA PARA DESTABAR EL CAPOT
- 24 - CEBADOR MANUAL
- 25 - REOSTATO ATENUADOR DE LUCES (TABLERO)
- 26 - INTERRUPTOR DE LUCES

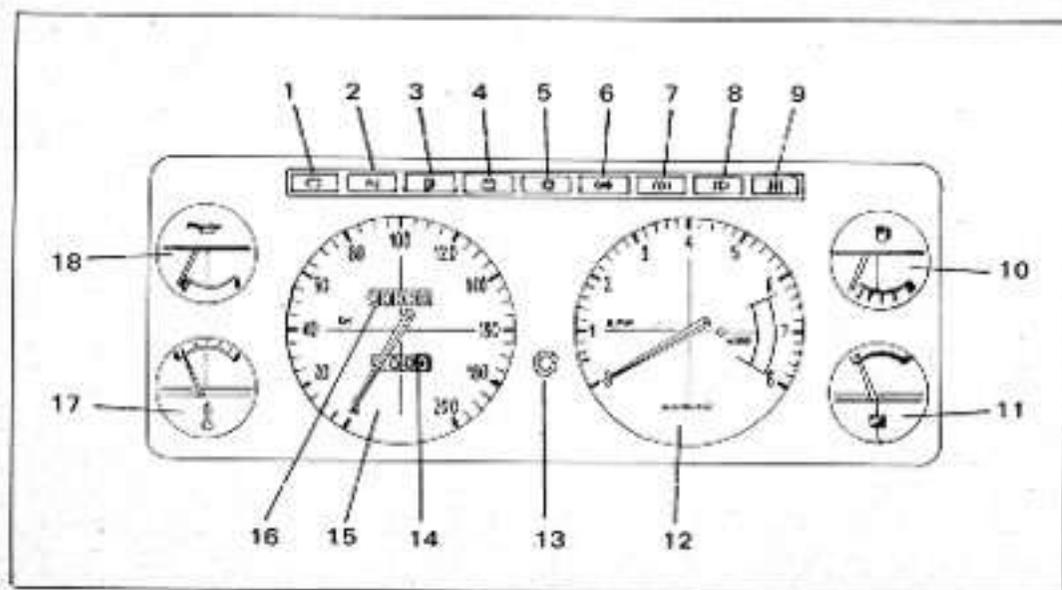




INSTRUMENTOS DE TABLERO

VW 1500

- 1 - Ideograma presión de aceite (Rojo)
- 2 - Ideograma - Cebador (Ambar)
- 3 - Ideograma - Mínimo de combustible (Rojo)
- 4 - Ideograma - Carga de batería (Rojo)
- 5 - Ideograma - Luz de posición (Verde)
- 6 - Ideograma - Luz de giro (Verde)
- 7 - Ideograma freno de mano (Rojo)
- 8 - Ideograma - Luz alta (Azul)
- 9 - Ideograma - Economía de combustible (Rojo)
- 10 - Indicador nivel de combustible
- 11 - Indicador de temperatura
- 12 - Control odómetro parcial
- 13 - Odómetro parcial (velocímetro)
- 14 - Velocímetro
- 15 - Odómetro total (velocímetro)



VW 1500 RURAL

- 1 - Ideograma - Desempeñador de luneta (Ambar)
- 2 - Ideograma - Cebador (Ambar)
- 3 - Ideograma - Mínimo de combustible (Rojo)
- 4 - Ideograma - Carga de batería (Rojo)
- 5 - Ideograma - Luz de posición (Verde)
- 6 - Ideograma - Luz de giro (Verde)
- 7 - Ideograma - Luz freno de mano (Rojo)
- 8 - Ideograma Luz alta (Azul)
- 9 - Ideograma Economía de combustible (Rojo)
- 10 - Indicador nivel de combustible
- 11 - Voltímetro
- 12 - Cuantarevoluciones
- 13 - Control odómetro parcial
- 14 - Odómetro parcial (velocímetro)
- 15 - Velocímetro
- 16 - Odómetro total (velocímetro)
- 17 - Indicador de temperatura
- 18 - Indicador de presión de aceite

Nivel sonoro del escape

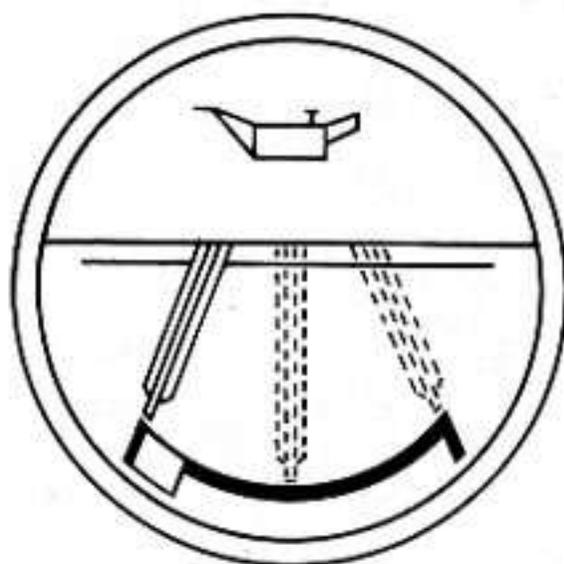
De acuerdo a la disposición de la Comisión Coordinadora de Acción contra El Ruido, se establece:

- 1 - El nivel sonoro del silenciador de escape está dentro de los que fijan las ordenanzas vigentes de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.
- 2 - Aconsejamos al usuario a realizar una buena conservación del silenciador y caño de escape, o sea; mantenerlos en óptimas condiciones de utilización; **NO** modificando dichos dispositivos y en los casos en que fuese necesario su reparación o cambio, los mismos deberán reemplazarse por repuestos originales.

Instrumentos

INDICADOR DE PRESION DE ACEITE

La presión de aceite en el sistema de lubricación tiene un valor de **2,8 a 4,2 Kg./cm²**. (40 a 60 Lib/pulg.) con el



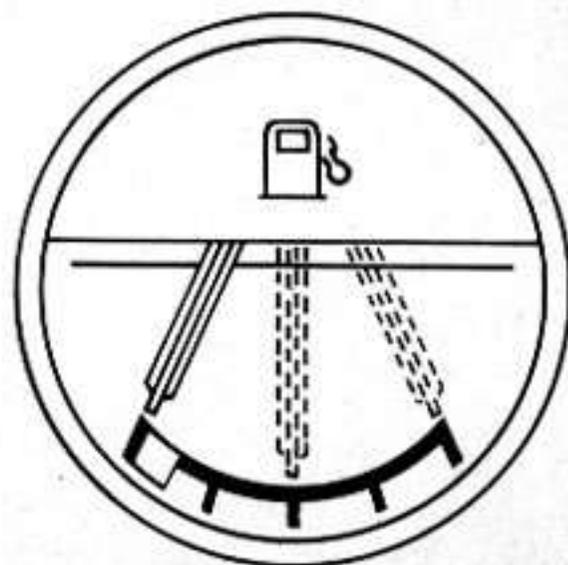
motor trabajando en condiciones y temperatura normales de funcionamiento. Si esta presión disminuye a un límite crítico de seguridad, podrá ser observada en la variación de la aguja hacia la zona de baja presión designada con una línea roja. El indicador no registra la cantidad de aceite en el carter. Sin embargo, si la aguja indicadora permanece constantemente

en la zona de baja presión (línea roja) a velocidades normales de marcha, pare inmediatamente el motor y examine el nivel de aceite.

INDICADOR DE COMBUSTIBLE

Registra la cantidad de combustible existente en el tanque. En los casos que el nivel de combustible quede muy bajo se encenderá en el tablero una luz indicadora de reserva del mismo.

Adquiera el hábito de llenar el tanque, no dejando descender el nivel a menos de 1/4 de su capacidad.



INDICADOR DE TEMPERATURA

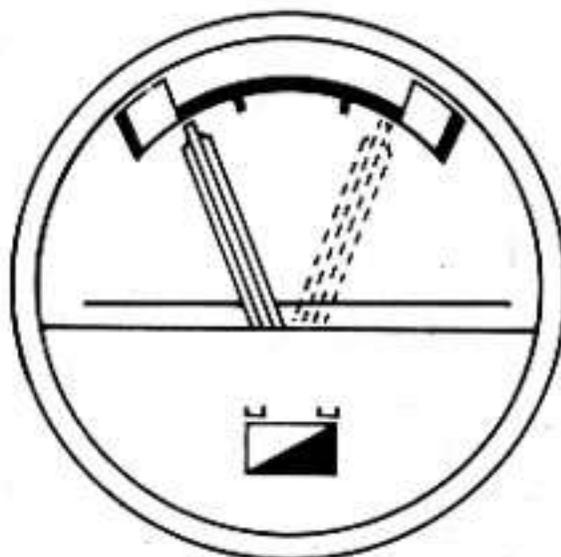
Registra la temperatura del sistema de enfriamiento. Durante el funcionamiento normal, la aguja del indicador no debe llegar a la línea roja. Observe siempre la posición del indicador mientras conduzca, y proceda a examinar el sistema de enfria-



miento inmediatamente si la aguja muestra un rápido ascenso hacia la marca roja. Una lectura baja y continuada, con el motor en temperatura de trabajo, puede indicar, el termostato defectuoso o algún inconveniente en el sistema indicador.

VOLTIMETRO

El voltímetro indica el voltaje estático de la batería. Con la llave de ignición accio-



nada en la posición de MARCHA, después de unos segundos, la aguja se ubicará en un punto determinado de la escala del voltímetro señalando el estado de carga de la batería.

Cuando el motor se encuentra en funcionamiento, en vacío, la aguja indicadora, deberá desplazarse en la zona central y permanecer allí para la operación normal. Si la aguja indicadora permanece por mucho tiempo en las zonas extremas del vol-

tímetro, con el vehículo funcionando eso demostrará una falla que resulta de una insuficiencia o excesiva carga de la batería, debiéndose inspeccionar el sistema.

IMPORTANTE: Cuando el motor se encuentre en marcha en vacío, no debe tomarse en cuenta la posición de la aguja indicadora, ya que la lectura del voltímetro puede variar a velocidades muy bajas del motor, debido a la operación del regulador.



LLAVE DE IGNICION

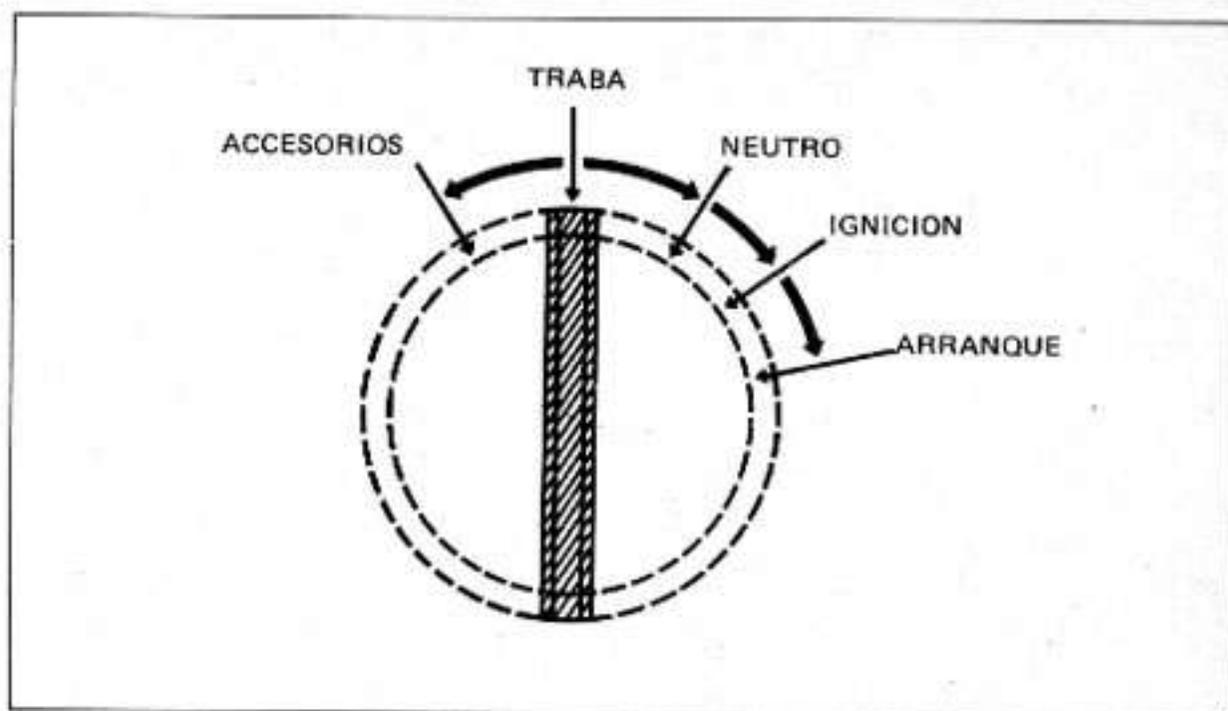
Este interruptor de cinco puntos, está ubicado en el lado derecho de la columna de dirección, en forma transversal.

El funcionamiento de la misma es el siguiente:

Instalando la llave en su lugar de accionamiento, proceder a girar hacia la derecha, en la posición **IGNICION**, que conectará el circuito de todo el instrumental eléctrico del tablero (indicador de combustible, voltímetro, etc.). Girando un poco más o sea en la última posición se pondrá en contacto con el **ARRANQUE** del motor. Este punto es el encargado de habilitar el circuito de arranque y poner en funcionamiento al motor. Una vez que el motor comienza a funcionar, se deberá soltar la llave que automáticamente vuelve a la posición inicial o sea **IGNICION**.

Para detener el motor, se llevará la llave a la posición de **NEUTRO**, pero en ese sector no se podrá retirar la citada llave de **IGNICION** de su posición en la cerradura.

Para efectuar el retiro de la llave, se deberá desplazar la misma hacia la posición de **TRABA** y se acompañará esta función accionando el **SEGURO TRABA DE DIRECCION**, que se encuentra ubicado en



la columna de dirección; en la zona inferior del núcleo de la llave. Si se procede a girar la llave de **IGNICION** hacia la izquierda, donde solamente existe una sola posición o sea **ACCESORIOS**, se pondrá en conexión con los elementos principales, **RADIO**, **LUCES** de posición, limpiaparabrisas, etc., **NO** teniendo en esta posición contacto para el encendido y puesta en marcha del motor.

LUZ INDICADORA DE GIRO Y BOCINA (Rural)

Para indicar un **GIRO** a la derecha o hacia la izquierda, se deberá desplazar la palanca (hacia arriba o hacia abajo) ubicada lateralmente (sector izquierdo) de la columna de dirección.

Con la palanca nombrada en una u otra posición, la **LUZ INDICADORA DE GIRO**, destellarán una pequeña luz verde del **IDEOGRAMA** existente en el tablero. El

lanca interruptora. Su accionamiento se realiza mediante la rotación de la citada casi una vuelta; produciéndose las distintas intermitencias de parada de las escobillas limpiaparabrisas.

Tiene un punto de **DETENIMIENTO TOTAL** que es la referencia del comienzo de accionamiento.

A partir de este punto y comenzando a rotar la perilla observamos que la velocidad de barrido de la escobilla es la misma, lo que varía es el tiempo de detenimiento entre "barrido".

Si procedemos a rotar un poco más la perilla observaremos que el tiempo de detenimiento de la escobilla se acorta cada vez más y hasta llegar al **TOPE MAXIMO** donde el barrido de la misma se realiza en forma continuada.

Para detener las escobillas se rotará en sentido contrario de su accionamiento; hacia el punto de **DETENIMIENTO TOTAL**.

LAVAPARABRISAS

Para proceder al accionamiento del **LAVAPARABRISAS** se efectúa simplemente impulsando hacia adentro la perilla de la palanca de control. En ese instante co-

menzará el funcionamiento del citado elemento y observándose que también el **LIMPIAPARABRISAS** produce un leve barrido. Al dejar de accionar la perilla de la palanca de control se interrumpe instantáneamente el proceso.

CEBADOR MANUAL

La posición que este elemento tiene en el tablero de instrumentos, es en la parte inferior del mismo, lado izquierdo de la columna de dirección.

Su accionamiento es sencillo ya que tirando el botón hacia atrás provocará un desplazamiento a una leva instalada en el carburador, la que imprimirá un movimiento a la mariposa de cebado, originando una aceleración parcial en el momento de la puesta en marcha del motor.

Observación: Cuando se inicia el accionamiento del cebador, en forma instantánea se enciende una "luz indicadora de cebado" en el tablero. Esta luz está localizada en la zona **IDEOGRAMAS** (Color Ambar). Cuando el botón de cebado vuelve a su posición normal, la citada "luz" indicadora se apaga.

DESEMPEÑADOR DE LUNETAS

Este sistema se controla a través de una perilla ubicada en el lado derecho del puesto de conducción. Su accionamiento se realiza impulsando hacia adentro la citada perilla, poniendo en función al desempañador de Luneta. En ese instante se encenderá una luz de testigo con ideograma (color ambar) ubicada en el sector superior del instrumental. Al accionar nuevamente se procederá al corte del desempañador y a su vez de la luz de testigo indicada.

LIMPIA LUNETAS TRASERA (RURAL)

Este elemento es controlado por una tecla ubicada en la zona derecha del volante (posición del conductor) y su accionamiento es el siguiente: si empujamos la citada tecla en la **1ª posición** se pondrá en movimiento solamente la escobilla trasera. Seguidamente si pulsamos o presionamos en forma intermitente la citada tecla se producirá la entrega del agua sobre la luneta facilitando así la limpieza de la misma.

ANTENA ELECTRICA

Es una antena automática la que asciende o desciende automáticamente al encenderse o apagarse la radio.

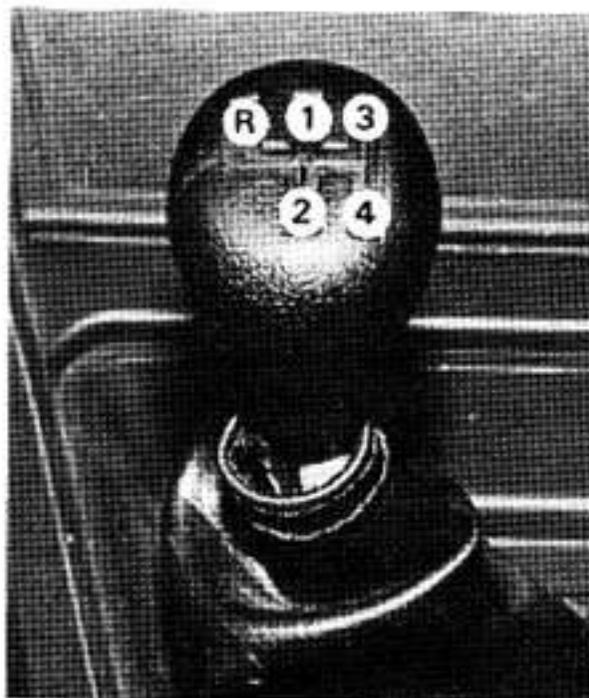
RELOJ

Se encuentra ubicado en la parte superior del espejo retrovisor. En la zona inferior del mismo posee una tecla balancín que controla la corrección de las horas y los minutos. Accionando la tecla del lado derecho se procede a la corrección de los minutos y accionando el lado izquierdo de la tecla, se corrige la hora.

Cambio de velocidades

PALANCA DE CAMBIOS

La palanca de cambios está montada en la consola central del piso, siendo el sistema de velocidades de cuatro marchas sincronizadas.



PRIMERA VELOCIDAD

Utilice siempre la primera velocidad para mover el automóvil ya que de otra forma

se producirá un excesivo desgaste del disco de embrague.

Para conectar la primera velocidad, presione a fondo el pedal del embrague; coloque la palanca de cambios en la primera velocidad como se ilustra en el dibujo, suelte levemente el pedal de embrague, y acelere la velocidad del motor al mismo tiempo.

No conduzca teniendo el pie sobre el pedal de embrague pues esto causará un excesivo desgaste anormal del mismo.

SEGUNDA VELOCIDAD

El cambio a segunda velocidad debe hacerse tan pronto como sea posible, luego de iniciarse la marcha.

Para conectar la segunda velocidad oprima el pedal de embrague y desplace la palanca hacia la posición de segunda que se indica en el dibujo. Suelte el pedal de embrague al mismo tiempo que va acelerando el motor.

La segunda velocidad su puede utilizar para poner en marcha el coche, cuando se baje una pendiente o sobre carreteras heladas o resbalosas.

TERCERA VELOCIDAD

Para pasar a tercera velocidad, oprima el pedal de embrague, coloque la palanca de cambios en la tercera posición según indica el dibujo y vaya soltando el embrague a medida que se acelera el motor.

CUARTA VELOCIDAD — DIRECTA

Pase a cuarta velocidad en la misma forma que en las anteriores, desplazando la palanca de cambios a la posición indicada en la figura. La cuarta velocidad debe conectarse después de un corto período de aceleración en tercera, pudiendo luego llevarse el vehículo a la velocidad deseada. Evite tirones o aceleraciones en vacío del motor al hacer los cambios, éstos son muy perjudiciales para el vehículo.

MARCHA ATRAS

La marcha atrás se acopla moviendo la palanca completamente hacia la izquierda venciendo una leve resistencia, luego hacia adelante hasta su recorrido total.

PRECAUCION: Antes de poner el coche en marcha atrás, mire con cuidado hacia atrás, y asegúrese que el coche puede ponerse en movimiento sin peligro alguno.

CAMBIOS DE MAYOR A MENOR VELOCIDAD

Es aconsejable cambiar de mayor a menor velocidad en orden numérico descendente, para preservar los frenos al bajar por pendientes y para ahorrar combustible al ascender por cuestas muy inclinadas. Utilice la segunda velocidad para mejorar la tracción al salir de lugares fangosos, arenosos o donde existiese nieve.

Equipo de aire acondicionado (Opcional)

1. INSTRUCCIONES PARA EL USO DEL AIRE ACONDICIONADO

FUNCIONAMIENTO

Mueva la perilla de controles de alta, media o baja posición para lograr el volumen de aire deseado.

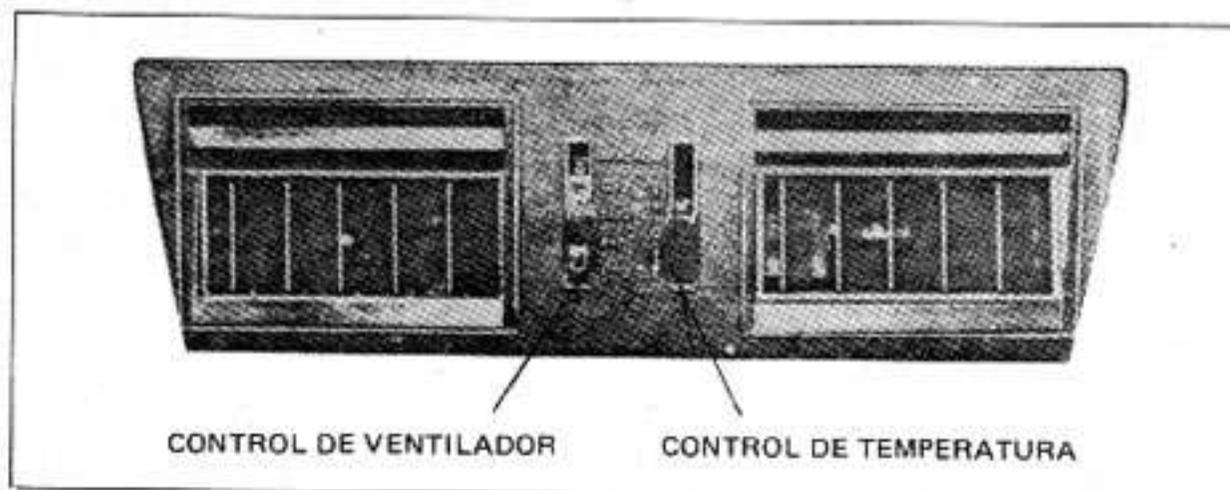
Mueva la perilla de control de temperatura a la posición "frio" para máximo frío. Una vez que la temperatura del interior del automóvil sea confortable, la perilla de control de temperatura debe llevarse a la posición deseada para mantener el confort.

En el lado derecho de la columna de dirección, debajo del tablero de instrumentos, Ud. encontrará una perilla control que le permitirá tomar aire fresco del exterior o aire frío del equipo, a través de las salidas orientables ubicadas en ambos extremos del tablero.

VIAJES LARGOS

Durante un largo viaje, cuando la temperatura y la humedad son extremadamente altas, pueden aparecer gotas congeladas en las aletas del evaporador.

Su equipo está equipado con un sistema automático de descongelamiento, el cual previene normalmente esto.



Si el congelamiento comienza a aparecer en las aletas del evaporador y su unidad no suministra más aire frío, varíe reduciendo la ubicación del control de temperatura para permitir que su sistema automático funcione y mantenga así el máximo enfriamiento.

PARA DESEMPAÑAR VIDRIOS

Los vidrios, a menudo se empañan cuando la humedad es extremadamente alta. Para removerla rápidamente, apenas coloque temperatura y la perilla del ventilador en su posición más baja.

Si en el interior la temperatura es demasiado baja, use la calefacción en conjun-

ción con el aire acondicionado. No es necesario que funcione la unidad continuamente sino, solamente cuando existe humedad.

2. MANTENIMIENTO

Siguiendo las sugerencias de procedimientos para mantenimiento y controles periódicos de su aparato de aire acondicionado, Ud. podrá disfrutar de muchos kilómetros y horas de agradable y confortable manejo.

- a. El service conviene que se realice cada primavera. El mecánico revisará la refrigeración, la tensión de la correa, aletas del con-

densador y controles del evaporador. El nivel de aceite del compresor debe ser revisado cuando la carga de refrigerante se ha perdido.

- b. Revisar periódicamente las mangueras para mantenerlas alejadas de los bordes metálicos filosos y partes con temperatura del motor.
- c. Lave el radiador y condensador a través de las aletas, cuando lave su auto. Ambos deberán ser mantenidos limpios para su mejor funcionamiento.

No cubra el frente del radiador con una pantalla metálica anti-insectos, porque entorpecerá el flujo de aire.

Calefacción - desempañador - ventilación

MANEJO DE LOS CONTROLES DEL CALEFACTOR

Para el accionamiento del calefactor, se han instalado en el tablero de instrumentos del vehículo, tres controles independientes que son:

1) LLAVE DE CONTROL DE VENTILADOR

Con la citada se puede seleccionar la velocidad baja alta del ventilador. Accionando la perilla tipo "tecla" (con el dedo) hacia la primera posición, la velocidad del ventilador será lenta (Baja).

Desplazando un poco más la "tecla" control (hacia adentro), será la segunda posición, por consiguiente aumentará la velocidad del ventilador hacia la posición **BAJA** o cortar el funcionamiento del accesorio, se accionará la "tecla" desde la parte superior.

2) CONTROL DEL CALEFACTOR (Desempañador)

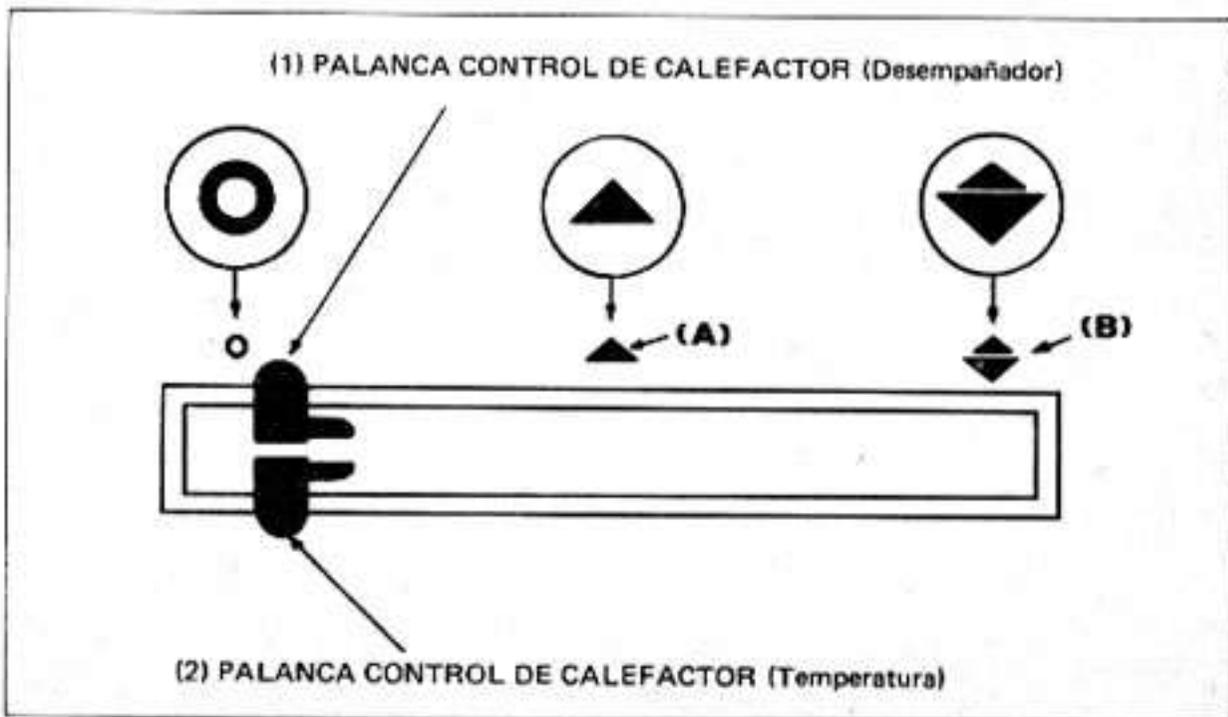
La palanca control del calefactor (1) se utiliza para controlar la entrada de aire caliente al interior del compartimiento de

conducción. Este aire entrante, puede ser de temperatura variable, de acuerdo al accionamiento de la **palanca inferior** (2) de control del calefactor (Temperatura).

Al desplazar la palanca control (1) hacia la posición media (A) enviará aire **solamente** por las toberas superiores, pasando por las rejillas para calefacción (Desempañadora) hacia el interior del vehículo. Si desplazamos la palanca de control (1) hacia la posición extrema (B), la corriente de aire hacia las toberas superiores dismi-

nuirá en intensidad y además comenzará a salir por las toberas inferiores (cercanas al piso) cuya dirección estaría localizada a la altura de los pies del conductor y su acompañante.

En los casos que esta corriente de aire fuese muy caliente, puede llegarse a regular desplazando hacia menor temperatura la palanca de control (2).

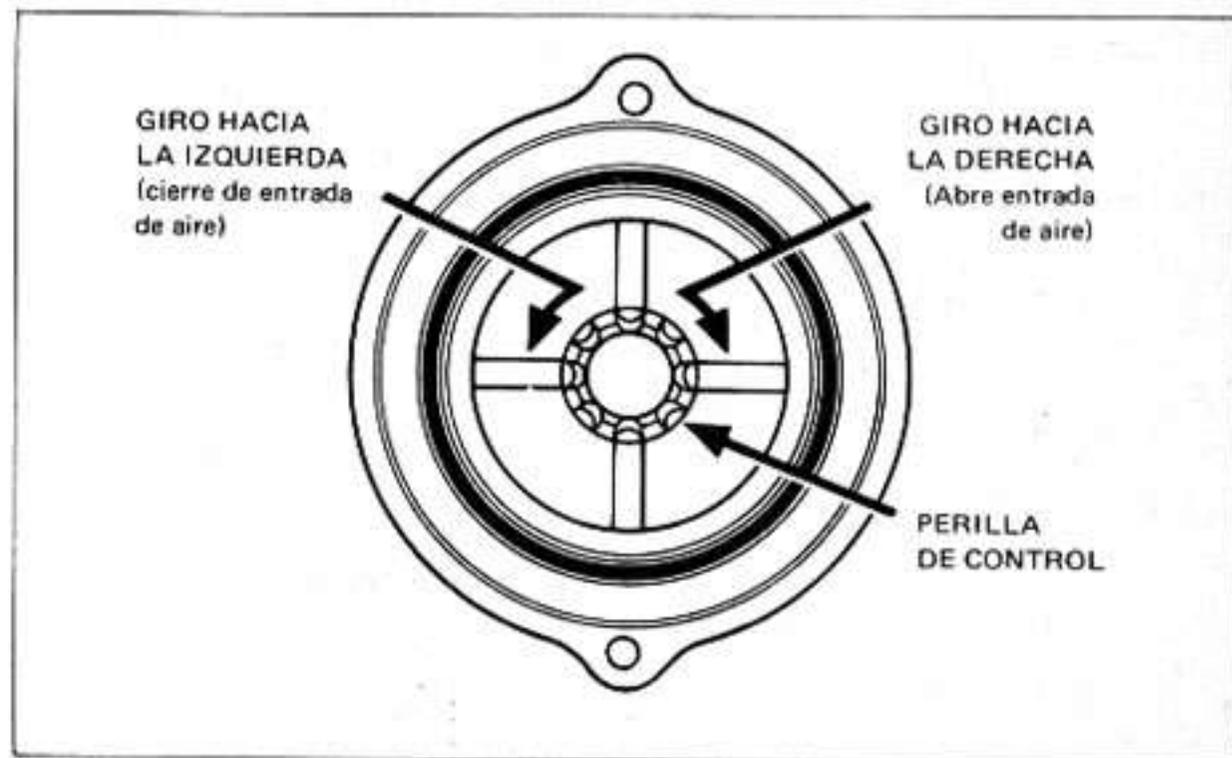


3) CONTROL DEL CALEFACTOR (Temperatura)

La palanca de control (2) es la que regula la intensidad del calor que entregará el calefactor.

El desplazamiento de la palanca de izquierda a derecha, provocará paulatinamente la variación de la temperatura, desde la mínima posición hasta la máxima posición (de acuerdo a la escala roja).

Si el frío no es muy intenso, se puede prescindir del ventilador ya que el movimiento del vehículo en la carretera fuerza el aire dentro del compartimiento de conducción. Para ello se procede a parar el ventilador, accionando la perilla llave control del mismo, pudiéndose regular la temperatura del aire entrante corrigiendo el desplazamiento de la palanca de control (2).



LIMPIEZA DE PARABRISAS DE LA ESCARCHA

Para eliminar rápidamente la acumulación de escarcha en la parte exterior del parabrisas o condensación del aire en la parte interna del mismo, se deberá desplazar la palanca de control (2) totalmente hacia la derecha y la palanca de control (1) ha-

cia la mitad de su recorrido (A), accionando la perilla "Tecla" del ventilador en la segunda posición o sea en "Alta".

Una vez conseguido su efecto podrá disminuirse la intensidad del calor, desplazando la palanca de control (2) hacia la mitad de su recorrido.

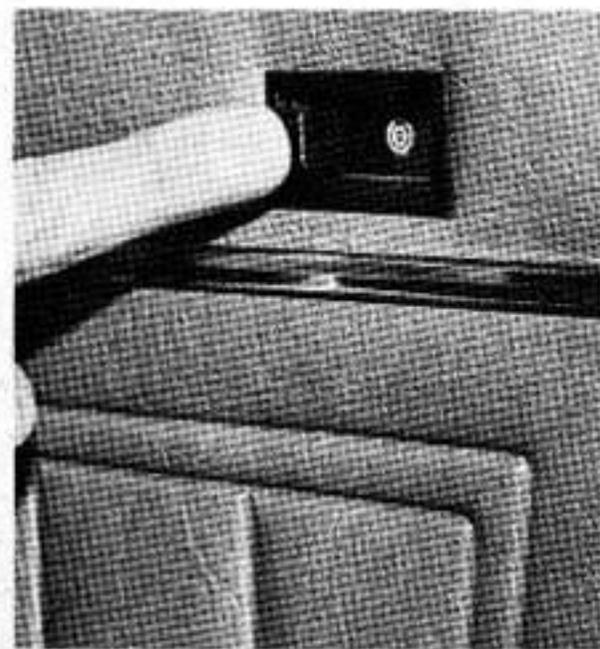
VENTILACION

Las rejillas de entrada de aire fresco (orientables) existentes a cada lado del tablero de la unidad, se utiliza para provocar el ingreso al interior del compartimiento de conducción del aire fresco.

Cuenta con una perilla de control para tal función que son: el control de entrada de aire y la orientación del mismo.

El control de entrada de aire se realiza a través de una perilla central y su giro hacia la derecha provoca la entrada de aire fresco y el giro hacia la izquierda el cierre de la corriente de aire.

La orientación del flujo de aire, se realiza por intermedio de la corrección de la posición de toda la rejilla, de acuerdo a la necesidad.



Carrocería

CONTROLES DE LAS PUERTAS - CERRADURA EXTERIOR

Ambas puertas delanteras están equipadas con cerraduras tipo cilindro. La llave de contacto se utiliza para cerrar y abrir exteriormente dichas puertas. Para cerrar la puerta desde afuera, introduzca la llave con la entalladura hacia abajo, gírela 1/4 de vuelta hacia la parte delantera del coche y vuélvala a su posición primitiva. Repita el mismo procedimiento para abrir; girando la llave hacia la parte trasera del vehículo.

CONTROLES DE LAS PUERTAS - SEGURO INTERIOR

Cada puerta se puede asegurar desde el interior del coche, por medio de una perilla deslizante ubicada en el panel interior la cual se deberá desplazar hacia atrás para trabar la puerta.

Solamente las puertas delanteras se podrán abrir estando conectado este seguro; en cambio en las puertas traseras es necesario destrabar el seguro para accionar las manijas de las citadas.

En las puertas traseras es posible conectar la traba antes de proceder a cerrarlas; NO así en las delanteras.



DISPOSITIVO DE CIERRE (Para seguridad)

El coche está provisto de un dispositivo de cierre de seguridad en las puertas traseras, que evita que éstas se abran desde el interior en forma accidental. Este seguro se opera moviendo hacia abajo la pequeña palanca ubicada en el borde de la puerta, en forma manual.



CONTROLES DE LOS CRISTALES

Los cristales de cada puerta pueden abrirse o bajarse manualmente accionando la manija reguladora.

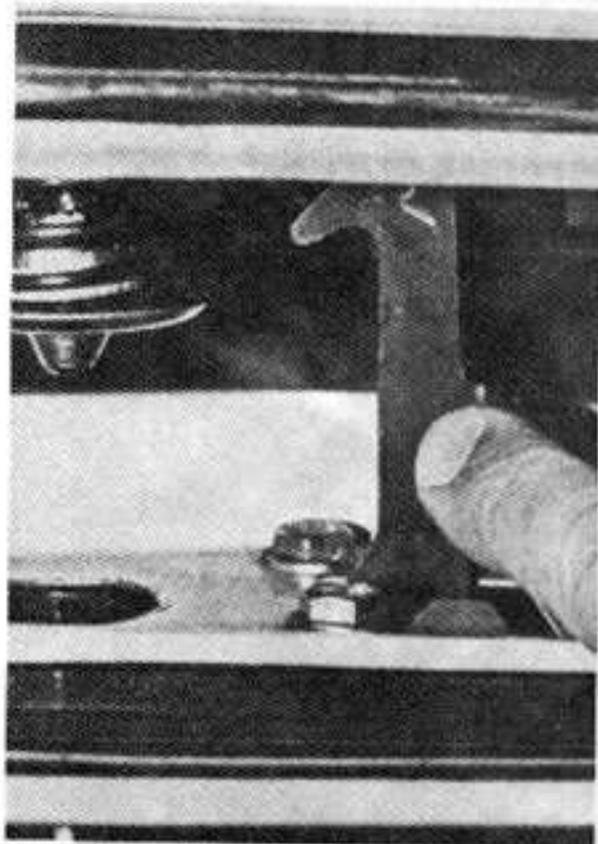
ESPEJO RETROVISOR CON CONTROL REMOTO (Rural)

Este elemento es accionado a través de un comando ubicado en el panel superior de la puerta (lado izquierdo del conductor), sin necesidad de variar la posición habitual de manejo, para tener que efectuar la corrección necesaria.



TRABA Y SEGURO DE CAPOT (Rural y 1500)

El cierre del capot incluye una traba-seguro para evitar que el mismo se abra en casos en que se suelte, estando el vehículo en movimiento. Para abrir el capot de los modelos se procederá a desplazar hacia



atrás la palanca de destrabe que existe en el interior del compartimiento de conducción (zona izquierda del conductor). De ésta forma el capot se elevará hasta la posición del seguro pudiendo en éste momento, abrir completamente el mismo, con sólo desplazar la traba hacia la derecha.

ASIENTO DELANTERO

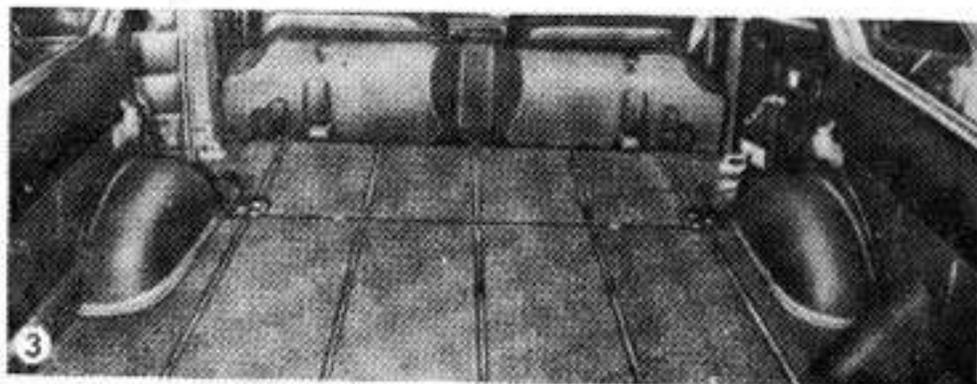
Las butacas delanteras poseen ajuste de posición para comodidad del conductor y acompañante.

Para variar la posición del asiento, accione la palanca ubicada en la parte inferior delantera del asiento, hacia el exterior del coche; desplazándose de esta forma a la posición deseada.

Tanto al correr el asiento hacia atrás como hacia adelante, se deberá ayudar con el peso del cuerpo.

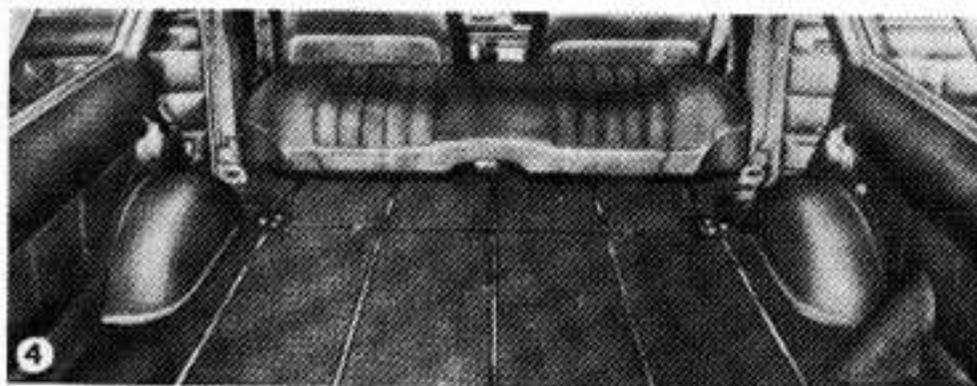
Para reclinar el respaldo, se deberá desplazar hacia arriba el comando ubicado en la parte inferior del asiento, lado interno; llevando luego el respaldo a la posición deseada.

Este volverá sólo, cuando se accione el comando y no se ejerza sobre él ninguna resistencia.



ASIENTO TRASERO (RURAL)

Este tipo de asiento se puede adecuar en posición al almohadón y el respaldo correspondiente, obteniendo mayor espacio útil en la parte trasera del vehículo. Para ello se debe realizar la siguiente operación:



- 1) Levantar el almohadón desde la parte trasera, hasta dejarlo en forma vertical, apoyándolo contra el respaldo del asiento delantero.

Observación: Para realizar este desplazamiento se deberá abrir ambas puertas traseras del vehículo.

- 2) Liberar el respaldo del asiento presionando de la palanca de destrabe de ambas trabas laterales del mismo.
- 3) Volcar el respaldo y calzarlo en el so-

porte previsto en la base del almohadón.

- 4) Existe otra posición en el que el asiento o almohadón, se puede deslizar sobre el piso tomando una posición horizontal.

Para volver ambos componentes a su posición, invertir el procedimiento y presionar firmemente el respaldo sobre ambas trabas laterales para que actúen las mismas. Seguidamente colocar el almohadón en el lugar correspondiente.

Frenos

La importancia de un sistema de freno está radicada en la seguridad y la eficiencia del mismo. Los frenos de accionamiento hidráulico del vehículo están diseñados y realizados para permitir un esfuerzo proporcional de frenaje a cada rueda, consiguiendo una parada suave y eficaz.

El sistema de freno que equipa este vehículo se conforma de: para las ruedas delanteras freno tipo a "disco" y para las ruedas traseras del tipo de expansión interna (autorregulable).

La bomba de freno está compuesta por un cilindro y dos depósitos, así divididos para cumplimentar la función de dos bombas de accionamiento simultáneo en un solo cuerpo; asistida por el freno de potencia.

La función que cumple el freno de potencia es la de producir un efecto multiplicador de la fuerza aplicada sobre el pedal de freno, por el conductor.

PASTILLA DE FRENO

Cuando las pastillas de freno (el asbesto, material utilizado en la fricción del disco) ha disminuido su espesor a (.125") 3,17 mm, es el momento en que se debe considerar su reemplazo; el **desgaste** no debe llegar a un espesor de la pastilla de

freno "menor" de (.062") 1,5 mm. Por ninguna circunstancia debe permitirse que la pastilla de freno se desgaste a un espesor menor que el límite indicado.

IMPORTANTE: Cuando se procede al cambio de las pastillas de freno, empujar los pistones del caliper (con una presión uniforme) hasta el fondo de sus cilindros y deslizar hacia adentro, las nuevas pastillas de freno.

Una vez realizada la operación de cambio de la pastilla de freno, no será necesario purgar el sistema. No obstante se aconseja accionar varias veces el pedal de freno hasta obtener una resistencia sólida del mismo. Esto pondrá a los pistones nuevamente en su posición correcta y dejará a las pastillas con un leve contacto friccional con el disco.

ZAPATAS DE FRENOS (Traseras)

Las zapatas de freno (traseras) se deberán inspeccionar a intervalos regulares o sea cada 15.000 Km. Esta inspección se radica en la verificación del estado de utilización de las citadas, con sus cintas de freno correspondientes. No es conveniente que las cintas de freno se gasten por debajo del espesor mínimo de 2 mm; aproximadamente.

IMPORTANTE: Colocar siempre en ambos lados del vehículo las cintas y pastillas de freno nuevas, nunca de un lado solo.

El ajuste de freno de mano se mantiene porque el sistema de frenos trasero se autorregula.

CAÑERIAS DE FRENOS

Revisar cada 15.000 Km. recorrido por la unidad el conjunto de cañerías de frenos, niples, flexibles, etc. para comprobar el estado de funcionalidad de los mismos, la existencia de deterioros o pérdidas de las citadas tuberías.

LIQUIDO DE FRENO

La importancia de un buen fluido para frenos es que, el mismo se encuentre dentro de las condiciones para su correcta utilización en el sistema instalado en estas unidades o sea, para la combinación del sistema común (a tambor) y el de disco. Las normas que deben cumplimentar un buen fluido para el sistema de freno, estará comprendido por una serie de condiciones necesarias tales como: alto punto de ebullición, viscosidad, fluidez, compatibilidad a baja temperatura, estabilidad

en el punto de ebullición y que no origine corrosión en los metales que componen el sistema. Tipo de fluido para frenos a utilizar es: Líquido tipo 3 para sistemas hidráulicos de frenos norma IRAM-CETIA 6H5 (Punto de ebullición mínimo 230° C).

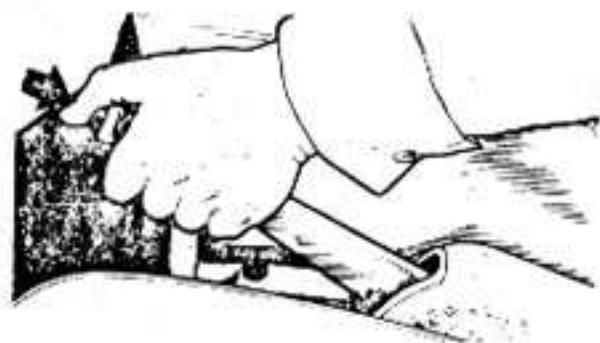
NIVEL DEL LIQUIDO DE FRENO

El nivel del líquido de freno deberá estar siempre dentro de los 6 mm. sobre el tope. Observar que dicho nivel nunca llegue a la marca o indicación de "Peligro" y comprobar también que el orificio de ventilación o entrada de aire, ubicado en la tapa del citado recipiente NO se encuentre obstruido. Este recipiente se deberá observar para controlar el nivel y a su vez por posibilidades de pérdida cada 500 Kms.

FRENO DE ESTACIONAMIENTO

El freno de estacionamiento está colocado entre los asientos delanteros. Para accionarlo, tirar de la palanca hacia atrás. Para desengancharlo tirar la citada palanca hacia adelante y al mismo tiempo apretar el botón (con el pulgar) que está en el punto superior de la palanca.

El freno de estacionamiento opera con las



ruedas traseras del vehículo y es independiente del sistema hidráulico.

El ajuste del freno de estacionamiento o de mano, se realiza de ambos registros ubicados en cada lado de los platos porta freno. Esta regulación o ajuste deberá realizarse cada 7.500 Km.

Observación: En el tablero, en la zona de los indicadores existe una "Luz Testigo" (Roja) con ideograma que señala cuando se encuentra colocado el freno de estacionamiento.

Sistema de enfriamiento

El sistema de enfriamiento mantiene bajo condiciones normales de operación la temperatura más conveniente para el motor.

El motor de combustión interna funciona más eficazmente cuando su temperatura de operación es uniforme y cuando se mantiene la temperatura apropiada (80° a 90°C).

Cuando el motor alcanza su temperatura de marcha, la válvula del termostato se abre y de esta forma mantiene la temperatura del refrigerante en su correcto punto.

PRECAUCIONES DE CONGELAMIENTO

Se recomienda el uso de un anticongelante para proteger el sistema de las bajas temperaturas durante las épocas de invierno.

Antes de usar el anticongelante compruebe el ajuste de los bulones de la cabeza de cilindro, ya que alguna fuga de aquél dentro del carter podrán causar serios daños. Inspeccionar y apretar si fuese necesario las mangueras, las conexiones y las juntas del sistema.

Utilizar anticongelante N° de Repuestos 9-71305866-N (opcional - líquido refrigerante N° de Rep. AOE 050.000).

TAPA DEL RADIADOR

La tapa de presión utilizada en este sistema hace elevar el punto de ebullición del líquido, proporcionalmente al grado de presión que tenga el mecanismo de la tapa.

Permitiendo de esta forma elevar la temperatura del líquido refrigerante por encima de los niveles correspondientes a los puntos de ebullición a presiones atmosféricas normales, y se evitarán así las pérdidas por evaporación en altas temperaturas.

En los casos en que la temperatura y presión lleguen a exceder el grado de presión del mecanismo de la tapa, esta permitirá descargar el líquido a temperatura y presión limitadas, aliviando el exceso de las mismas, mediante el tubo de rebalse.

Mantenga la tapa totalmente cerrada ya que el sistema **está normalmente bajo presión** o de lo contrario el radiador perderá eficacia. La tapa del radiador tiene indicada en su parte superior la presión del sistema (14 lib. pulg.²) 0,98 Kg. cm².

Precaución: En casos que tenga que proceder a quitar la tapa del radiador cuando el agua está hirviendo o muy caliente como ser al romperse la correa del ventilador. Realice el desmontaje

de la citada tapa en forma suave ya que de lo contrario podrán resultar graves quemaduras para Ud. y posibles daños para el coche. La tapa de presión del radiador se deberá girar ligeramente hasta alcanzar una segunda posición permitiendo así que la presión del vapor se alivie, mediante el tubo de rebalse.

Será conveniente dejar que la presión baje y que el líquido refrigerante se encuentre menos caliente antes de sacar completamente la tapa del radiador.

REGLAS DE MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

- 1 — Examine periódicamente las mangueras, juntas, conexiones y la tensión de la correa del ventilador.
- 2 — Mantenga el nivel apropiado de llenado del radiador en (25,4 mm) por debajo del fondo del cuello de la boca de llenado.
- 3 — Inspeccione el sistema de enfriamiento cada 7.500 Km. Observar el anticongelante en las épocas invernales y drenar cada 30.000 Km.
- 4 — Coloque anticorrosivo en el sistema de enfriamiento.

No ponga agua fría ni solución anticongelante en el radiador cuando el motor esté excesivamente caliente; ya que las piezas recalentadas podrían agrietarse al entrar en contacto con el agua fría.

Espere siempre hasta que el motor se haya enfriado y luego vuelva a llenar lentamente el sistema de enfriamiento, con el motor funcionando para que el líquido tenga la circulación apropiada.

- 5 — En casos de calentamiento excesivo o pérdidas del líquido refrigerante, investigue inmediatamente las causas que podrían ser debidas a pérdidas en las conexiones de las mangueras, correa del ventilador floja, etc.

Reemplace el termostato si el mismo no trabaja apropiadamente, pero no haga funcionar el motor sin este, para evitar un desgaste prematuro y alto consumo de nafta.

CUIDADO DEL SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

El sistema de enfriamiento requiere una atención periódica para evitar la acumulación de incrustaciones y contrarrestar la corrosión, que impedirían con el tiempo la libre circulación del líquido refrigerante. Es muy importante usar un agregado anti-incrustante y anticorrosivo de buena calidad, para mantener la limpieza del sistema de enfriamiento. Instalar en el sistema de enfriamiento de los motores, anti-

congelante N° Repuesto 9-71305866-N (en una proporción del 40% de anticongelante y del 60% de agua) o el opcional líquido refrigerante N° de Rep. AOE 050.000 (sin diluir), el que se deberá desagotar junto con el agua del radiador por lo menos una vez al año.

Al mismo tiempo se deberá enjuagar el sistema, abriendo los grifos de drenaje del radiador y block de cilindros; y con el motor en funcionamiento introducir agua por la boca de alimentación del radiador



DRENAJE EN EL BLOCK DE CILINDROS

de manera que recorra todo el sistema y salga por los grifos de drenaje.

Vuelva a llenar el sistema con agua limpia y con una nueva solución de compuesto anti-incrustante y anticorrosivo. Se deberá usar el compuesto anticongelante correspondiente en las zonas donde imperen temperaturas bajo cero. Asegúrese que el agua que va a agregar esté limpia y no contenga minerales que puedan causar problemas en el sistema.

NOTA: El grifo de drenaje del motor está ubicado en el costado izquierdo de éste debajo del múltiple de escape y el grifo del radiador en el tanque inferior de éste.

DRENAJE

Para realizar el drenaje proceda de la siguiente forma:

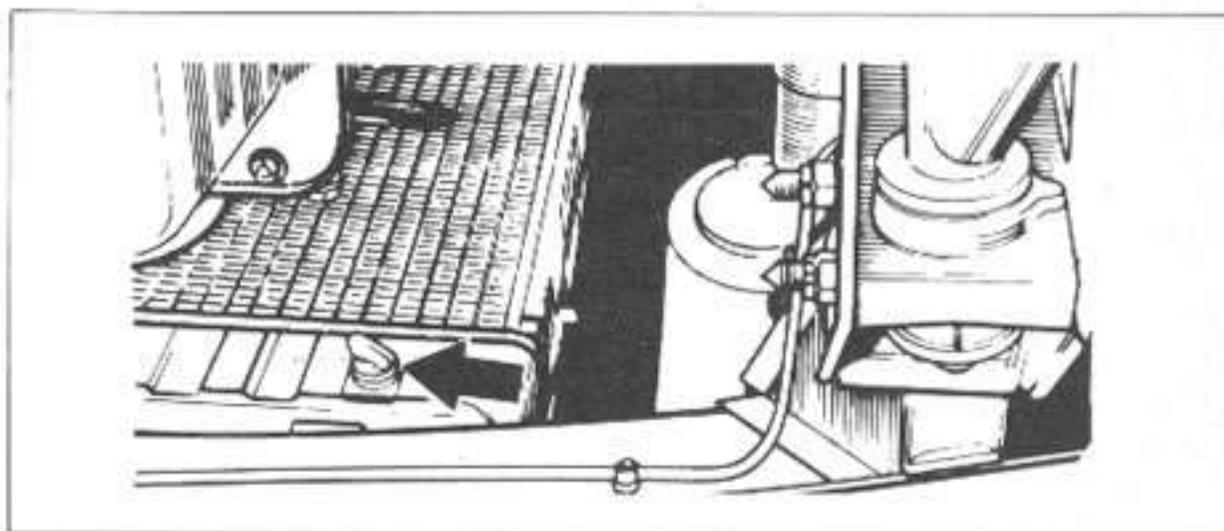
1 — Desmontar la tapa del radiador.

NOTA: Si el sistema de enfriamiento se debe drenar inmediatamente después de un viaje. No quite la tapa enseguida pero gírela lentamente para permitir que la presión vaya disminuyendo gradualmente.

El block de cilindros también se deberá drenar.

2 - Coloque el control del calefactor (temperatura) al MAXIMO.

3 - Abrir los grifos de drenaje del radiador y del block.



LIMPIEZA DEL RADIADOR

La limpieza de los radiadores se deberá realizar solamente por los especialistas.

No se deberán usar soluciones que contengan soda cáustica para efectuar la limpieza.

En zonas muy polvorrientas o donde los insectos son muy numerosos se deberá soplear el radiador con aire comprimido.

VENTILADOR Y BOMBA DE AGUA

El ventilador y la bomba de agua son accionados por una correa, la cual se deberá examinar periódicamente y verificar que su tensión sea apropiada para propulsar el

ventilador y alternador sin resbalar. El ajuste de la correa se deberá efectuar con el motor en frío.

Afloje los bulones de montaje del alternador; mueva el alternador en forma tal de obtener la tensión correcta de la correa. Luego vuelva a ajustar todos los bulones (No los apriete demasiado), haga andar el motor por unos instantes y finalmente vuelva a comprobar la tensión de la correa.

Deje aproximadamente 16 mm. de juego en la correa del ventilador al ajustarla.

Todos los componentes del sistema se deberán verificar en forma simple cada 500 Km.

Sistema eléctrico

BATERIA

La batería se encuentra instalada en el compartimiento del motor (debajo del capot), lado izquierdo del motor (visto el vehículo de frente). En esta posición se ve favorecida para inspeccionarla y prestarle el servicio. Haga inspecciones de la batería en períodos regulares (cada mes, o más a menudo durante el verano).

El nivel del electrolito de la batería debe ser controlado por lo menos una vez por mes. Cuando sea necesario, aunque no cumpla con el período establecido, debe agregarse agua destilada para mantener el nivel correcto.

Si la inspección visual demuestra que hay formación de **sulfatos** en los bornes de la batería, esta acumulación deberá ser removida. La **corrosión** citada disminuye la sección del cable conductor, con el consiguiente aumento de la resistencia del mismo.

Tal hecho origina una considerable reducción de la tensión en los bornes del motor de arranque, el cual, dará por lo tanto menor potencia y se reducen las posibilidades de arranque.

Los terminales y bornes, una vez limpios, se deben recubrir con una capa de vaselina pura fibrosa, para evitar la corrosión.

Recurrir con especial cuidado las partes inferiores de los bornes y terminales, donde es más probable que exista ácido.

Precaución: En su acción natural la batería produce gases explosivos. No exponga nunca una llama, ni deje que haya chispas que puedan tocar los respiraderos de los tapones.

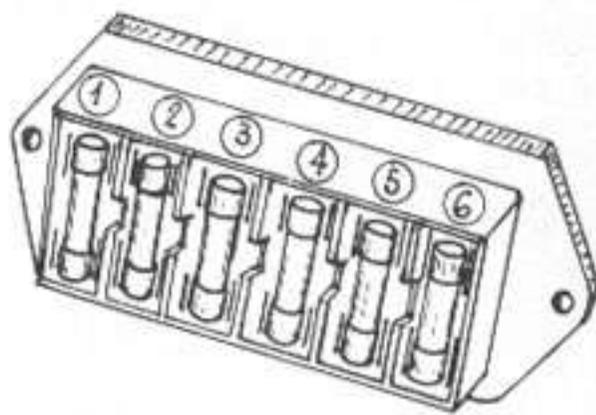
CAJA DE FUSIBLES

Los diferentes circuitos del sistema eléctrico del VW 1500, están protegidos por fusibles que, en caso de anomalías (corto circuito) evitan daños por sobrecarga, en los cables y puntos de consumo. La caja de fusibles está ubicada, en el lado izquierdo del conductor en el compartimiento del motor (panel paraflechas).

Para sustituir un fusible quemado, saque la tapa de la caja y retírelo. Instale el nuevo fusible de forma tal que la "tira" metálica interna quede a la vista. Nunca utilice cables, fusibles reparados u otro tipo de improvisación, ya que podría originar averías más graves en otros puntos del circuito eléctrico. Los fusibles son (6) seis, (3) tres de 20 Amp.; (2) dos de 15 Amp.; y (1) uno de 3 Amp. Al reemplazar un fusible investigue la causa de la sobrecarga.

TABLA DE FUSIBLES

- 1 - Fusible 15 Amp. Luces de Posición - Tablero.
- 2 - Fusible 20 Amp. Faros.
- 3 - Fusible 20 Amp. Destellador - Bocina - Luz interior - Encendedor.
- 4 - Fusible 20 Amp. Calefactor - Limpia-parabrisas - Radio.
- 5 - Fusible 15 Amp. Luz de Retroceso.
- 6 - Fusible 3 Amp. Instrumentos.



DISTRIBUIDOR

La inspección que se debe realizar al distribuidor de encendido, se considera dentro de un período de 7.500 Km.

La lubricación del mismo, el ajuste y su control correspondiente conforman el mantenimiento del distribuidor.

Instalar unas gotas de aceite de motor en la cavidad central del eje de distribuidor, para efectuar la lubricación del citado y sus respectivos bujes internos. También colocar la misma cantidad de lubricante, para realizar la lubricación de los movimientos de contrapesos del regulador centrífugo, a través de la abertura en la placa del interruptor de contactos (platinos).

Ajustar la luz entre contactos (platinos) a un valor de 0,40 mm.

Limpiar la tapa del distribuidor y los cables de alta tensión, asegurándose de que la escobilla de carbón ubicada en el centro de la tapa del distribuidor se encuentre libre en su alojamiento.

BUJIAS

Se procederá a la limpieza y control de la luz entre electrodos de la misma cada 7.500 Km. La eficiencia del motor declinará si se descuidan las bujías y por lo tanto es esencial que reciban atención periódica. La luz entre electrodos se deberá ajustar a un valor de 0,63 mm. para obtener una chispa correcta. Esta chispa debe tener una longitud apropiada para que pueda inflamar la mezcla a diferentes velocidades del motor.

El reemplazo de las bujías se deberá realizar cada 15.000 Km.

ALTERNADOR

Este elemento posee, en ambos extremos de su rotor rulemanes prelubricados, que no requieren servicio periódico de lubricación. Deberá limpiarse la parte externa del alternador y verificar los orificios de ventilación que se encuentren libres de acumulación de suciedad, ya que la misma produce una disminución al paso del aire a su interior, no permitiendo la ventilación de los diodos.

Controlar el juego libre de la correa que comanda al alternador. Este juego debe traer un valor de 16 mm. aproximadamente.

MOTOR DE ARRANQUE

Este elemento necesita muy poco servicio, cada 15.000 Km. limpiar cuidadosamente el colector, observando que las escobillas no estén gastadas y el estado de las mismas sea correcto.

Al efectuar revisiones, aplicar un poco de grasa lubricante en el eje de desplazamiento del piñón de arranque.

Sistema de combustible

La función del sistema de combustible es la de suministrar la cantidad necesaria y en proporción adecuada de nafta al motor. El sistema de combustible está formado por los siguientes elementos: tanque, filtro, carburador y líneas de combustible.

El conjunto del tanque de combustible consiste de tanque, tapa del tubo de carga, respiradero y unidad de mando del indicador de combustible.

Durante la marcha, la bomba absorbe combustible del tanque y lo fuerza al carburador previo pasaje de aquel por un filtro.

El carburador realiza la mezcla del combustible en la corriente de aire que es atraída por la succión del motor en proporciones adecuadas para todas las velocidades del mismo y en condiciones de carga.

FILTRO DE COMBUSTIBLE

El filtro de combustible tiene un elemento de papel, sellado, tipo hermético, intercambiable y está ubicado en la línea de combustible a la entrada de la bomba. La unidad del filtro debe cambiarse cada 15.000 Km. o en cuanto se note acumulada la suciedad en el mismo. Para efectuar el reemplazo proceda a quitar los

clips retenes que sujetan los dos conductos de goma ubicados en cada extremo del citado filtro.

El cambio de filtro se deberá hacer como una unidad completa.

INDICADOR DE COMBUSTIBLE

El indicador de combustible está situado en el tablero de instrumentos y responde en forma instantánea a cualquier cambio en el nivel del tanque.

Los flotadores o indicadores defectuosos no pueden repararse y deberán ser reemplazados por su concesionario.

CONSIDERACIONES CON RESPECTO AL CONSUMO DE COMBUSTIBLE

La economía del combustible disminuye a medida que la velocidad aumenta.

Las velocidades moderadas y constantes reducen el consumo.

Tenga en cuenta los siguientes puntos para disminuir el consumo:

- 1 - Nunca acelere el motor estacionando. Conduzca lentamente cuando el motor esté frío.
- 2 - Cambie de las velocidades bajas a regímenes moderados.
- 3 - Acelere lentamente; los arranques rápidos consumen combustible extra.
- 4 - Evite detenciones y arranques innecesarios. Conduzca siguiendo el flujo del tránsito.
- 5 - Mantenga las ruedas bien alineadas y los neumáticos inflados correctamente.
- 6 - No haga funcionar el motor en vacío por períodos largos.
- 7 - Mantenga el motor bien ajustado y la distribución bien sincronizada para mayor eficacia del motor.

8 - Verifique el correcto funcionamiento del sistema de enfriamiento.

9 - Reemplace las bujías de encendido cada 15.000 Km.

IMPORTANTE: Este vehículo debe utilizarse con NAFTA ESPECIAL.

Sistema de luces

FOCOS DELANTEROS

Los focos delanteros son unidades ópticas con lámpara desmontable. La eficacia de iluminación de los elementos mencionados se afecta con el tiempo, y la atención necesaria (cada 15.000 Km.) consiste en el ajuste o regulación de los citados.

Los focos delanteros proveen un haz de luz "alto" para conducir en carretera y un haz de luz "bajo" para tránsito urbano (conducción en ciudad) o para el momento en que se encuentran con otro vehículo viajando en dirección opuesta.

Para accionar los focos delanteros, presionar el interruptor de luces (ubicado en el tablero) desde la parte inferior de la "tecla", hasta la segunda posición.

La luz "Azul" con ideograma instalada en el tablero de instrumentos, cada vez que se enciende, indica la posición de luz "Alta".

AJUSTE DE LOS FAROS

Los ajustes o regulación de los faros están radicados en dos puntos importantes: EL AJUSTE VERTICAL y el HORIZONTAL.

Para realizar estos ajustes existe tres tornillos de regulación, mediante los cuales se puede corregir la dirección de iluminación para obtener la más apropiada.

La regulación o ajuste VERTICAL se efectúa por medio de un tornillo (V) ubicado en el extremo superior del foco, en la parte interna del compartimiento del motor.

El ajuste HORIZONTAL se realiza por medio de dos tornillos (H) ubicados en ambos extremos inferiores del foco.

Observación: Para proceder a regular el tornillo exterior (Horizontal) cercano a la luz delantera de posición y giro, se deberá retirar la lente de la citada luz delantera.

Las dificultades menores en el vehículo pueden afectar la orientación de los citados focos delanteros; por lo tanto debe realizarse cada 15.000 Km. un exámen de los mismos.

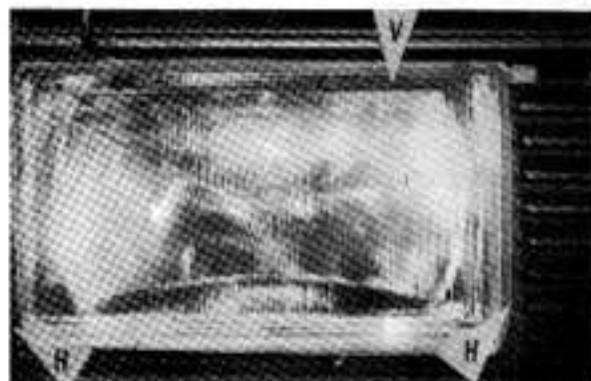


Tabla de mantenimiento

Servicio de Mantenimiento	Kilometraje recorrido por la unidad									Observ.
	1.000	7.500	15.000	22.500	30.000	37.500	45.000	52.500	60.000	
Aceite para el motor. Drenar y llenar ●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	1
Cambio Filtro de Aceite	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Filtro de Tapa Entrada de Aceite Inspeccionar y Limpiar ■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Filtro de Aire Inspeccionar y Limpiar ■ - Reemplazar ●		■	●	■	●	■	●	■	●	
Lubricante para Transmisión Verificar Nivel ■ - Reemplazar ●	●		■		●		■		●	2
Lubricante Para Eje Trasero Verificar Nivel ■ - Reemplazar ●	■		■		■		■		●	3
Lubricar Juntas Universales y Tubo Desplazable de Cardán, Inspeccionar y Limpiar ■			■		■		■		■	
Sistema de Dirección (Caja-Cremallera), Inspeccionar y Limpiar ■	■		■		■		■		■	
Rótulas Inferiores de la Suspensión y Uniones de la Dirección, Inspeccionar y Limpiar ■			■		■		■		■	
Controlar el Sistema de Enfriamiento Inspeccionar ■ - Drenar y Llenar ●	■	■	■	■	●	■	■	■	●	4
Sistema de Frenos Verificar Cañerías, Cintas y Pastillas ■ Controlar Calipers, Discos y Campanas ● Regular Freno de Mano ◆	■	●	◆◆◆	◆	◆◆◆	◆	◆◆◆	◆	◆◆◆	

Servicio de Mantenimiento

Kilometraje recorrido por la unidad

1.000 7.500 15.000 22.500 30.000 37.500 45.000 52.500 60.000 Observ.

Nivel del Líquido de Freno Observar que no sea inferior a la marca de peligro ■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	5
Sistema de Embrague. Verificar Mecanismo Completo del Embrague Controlar juego libre. Ajustar Cable ■	■		■		■		■		■	
Lubricar Rulemanes de Ruedas Delanteras. Inspeccionar, Limpiar y Lubricar ■	■		■		■		■		■	6
Neumáticos. Verificar desgaste y Rotar (Inclusive el del Auxilio) ■ Balanceo de Ruedas ●			●●		●●		●●		●●	7
Afinación del Motor. Controlar Cebador. Luz de Válvulas. Limpiar Bujías ■ Reemplazar Bujías y Platinos ● Controlar Sistema de Encendido ◆	◆◆	◆◆	◆◆◆	◆◆	◆◆◆	◆◆	◆◆◆	◆◆	◆◆◆	
Sistema de Combustible (Reemplazo del Filtro)			●		●		●		●	
Sistema Eléctrico. Inspeccionar Electrolito de Batería. Limpiar Bornes. Controlar Indicadores Arranque. Alineación de Faros, etc. ■	■		■		■		■		■	8
Verificar: Torque de Ajuste de la Tapa de Cilindros. Múltiple de Admisión y Escape ■	■									9
Carrocería. Limpiar los Conductos de Drenaje de Agua, Tubos del Calefactor, Drenaje de Puertas, etc. Inspeccionar y Limpiar ■		■	■	■	■	■	■	■	■	

Servicio de Mantenimiento

Kilometraje recorrido por la unidad

1.000 7.500 15.000 22.500 30.000 37.500 45.000 52.500 60.000 Observ.

Lubricar y Ajustar Mecanismos de Puerta, Capot, Baúl, Cerraduras, etc. ■

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

Amortiguadores, Bujes y Guardapolvos de la Suspensión y Dirección. Inspeccionar ■

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

Zonas Inferiores del Vehículo. Inspeccionar Deterioros, Averías, Fuga de Lubricante, de Combustible, etc. ■

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

Equipo de Aire Acondicionado. Inspeccionar Tensión de Correas, Nivel del Refrigerante y Verificar Si Existen Pérdidas de Fluído por las Mangueras del Sistema.

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

OBSERVACIONES

1. Para recorridos cortos en tiempo frío o conducción en caminos polvorientos, deben efectuarse los cambio de aceite más frecuentemente. Controlar el nivel de aceite cada 500 Km. Verificar si existen pérdidas de lubricante en los primeros 1.000 Km.
2. El lubricante de Transmisión podrá cambiarse cada 30.000 Km. Reemplazar el lubricante de 1er. período de drenaje, en los primeros 1.000 km.
3. El lubricante del Eje Trasero podrá cambiarse cada 60.000 Km. Verificar si existen pérdidas, en los primeros 1.000 Km.
4. El Sistema de Enfriamiento debe ser drenado, limpiado y luego vuelto a llenar con mezcla nueva anticongelante. Comprobar la tensión de la correa ventilador cada 500 Km. y verificar en forma simple todos los componentes del sistema.
5. El nivel de líquido de freno debe controlarse cada 500 Km.
6. Los cojinetes de rueda deben ser primeramente limpiados en forma completa y luego lubricarlos. No deberá instalarse grasa nueva sobre el lubricante anterior. Verificar el huelgo de trabajo de los citados, en los primeros 1.000 Km.
7. Se deberá someter al conjunto de rueda (neumático y llanta) al equilibrio dinámico. Antes de balancear dinámicamente una rueda, asegurarse de que la misma se encuentre estáticamente equilibrada.
8. El nivel del electrolito de batería deberá ser inspeccionado por lo menos una vez por mes.
9. Verificar el torque de apretamiento de la tapa de cilindros, múltiple de admisión y de escape en los primeros 1.000 Km. Esta comprobación deberá realizarse con el motor frío.

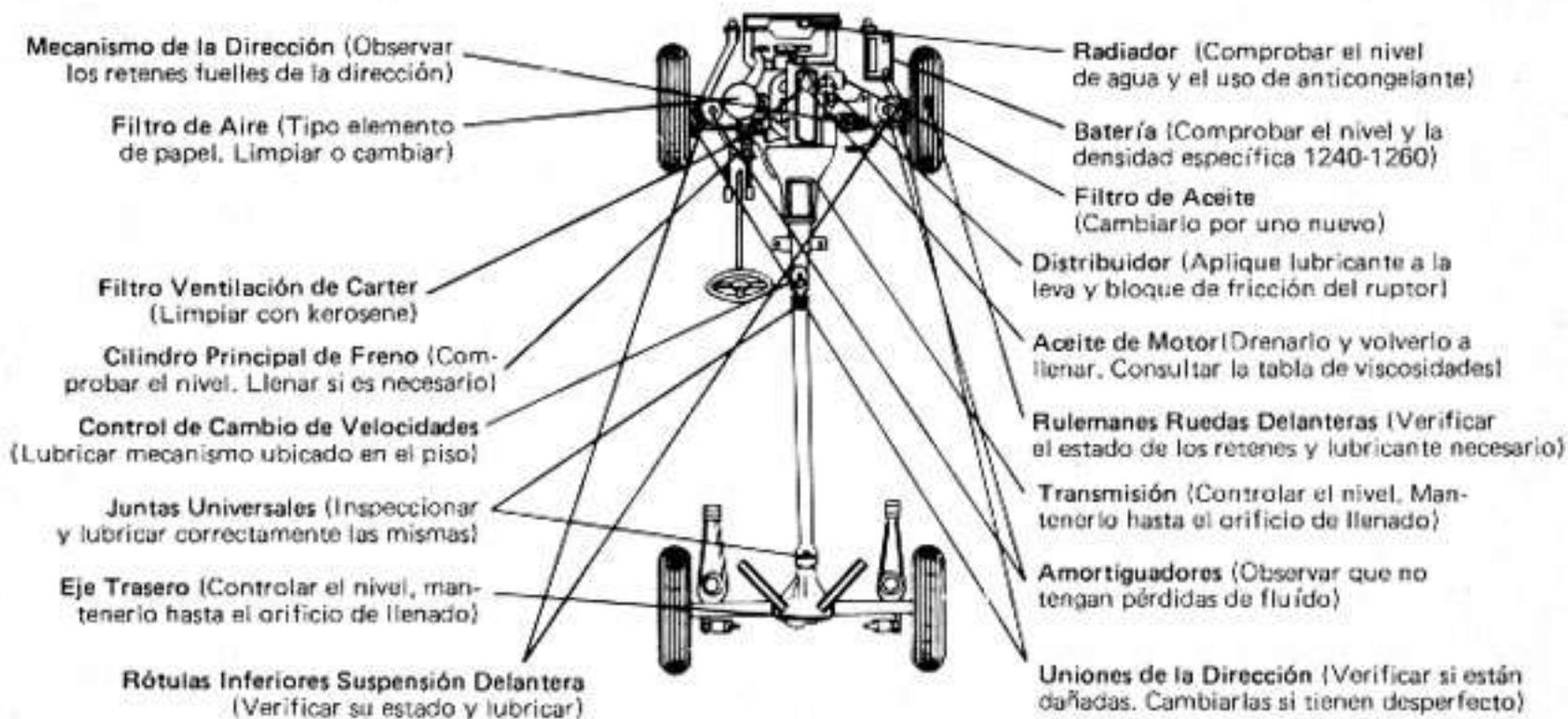


DIAGRAMA DE LUBRICACION

SELECCION DE LUBRICANTES PARA EL MOTOR

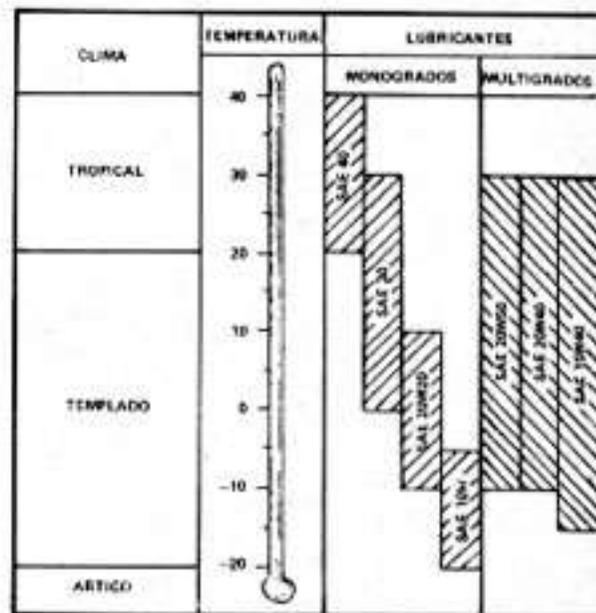
Para el motor de este automóvil, deberá utilizarse solamente lubricantes que cumplan con los requerimientos de la **graduación SAE** y la **clasificación API**.

La **graduación SAE** ordena los lubricantes para automotores de acuerdo a su viscosidad, por ejemplo: SAE 20, SAE 30 (**Monogrados**) SAE 20 W 40, SAE 15 W 40 etc. (**Multigrados**), no teniendo en cuenta calidad ni otra característica especial.

La **Clasificación API**, establece las condiciones de servicio, por ejemplo: SA; SB; SC; SD; SE; SF, del vehículo cuyo rendimiento depende los factores de diseño, construcción del motor, combustible, lubricante, mantenimiento y condiciones operativas de trabajo. La **Graduación SAE** y la **Clasificación API** son complementarias. Un lubricante puede ser adecuado para 2 ó 3 condiciones de Servicio API.

GRAFICO PARA LA SELECCION DE LUBRICANTES DEL MOTOR

En el gráfico para la selección de lubricantes, existen aceites que abarcan más de una graduación y son los llamados **Multi-grados**. Estos fluidos tienen una gama de temperatura de trabajo más amplia, con respecto a los denominados **Monogrados**. Para los vehículos que circulan donde la temperatura ambiente varía entre 20 °C hasta 40 °C, se deberá utilizar solamente un lubricante con alta graduación, ejemplo SAE 40, como podrá observarse en el gráfico.



Si el automóvil es utilizado en regiones donde la temperatura ambiente es inferior o superior a la gama térmica del lubricante, que existe en el carter del motor, será necesario sustituirlo por un aceite adecuado.

El uso de los lubricantes recomendados es de primordial importancia para el buen accionamiento del motor.

Aconsejamos la utilización de los aceites que a continuación se indican en la Tabla de Selección de Lubricantes para Motores.

EMPRESAS PETROLERAS	MONOGRADOS	MULTIGRADOS
Y.P.F.	Ultramóvil SF MF SAE 30 Ultramóvil SF MF SAE 40	Ultramóvil SF MF 15W40
ESSO	Essolube HDX PLUS SAE 30 Essolube HDX PLUS SAE 40	Esso Súper Motor Oil 20W40
SHELL	Shell Rotella X30 Shell Rotella X40	Shell Súper Plus 20W50
<p>Estos lubricantes para motores, cumplen con la norma "Mil-L-46152B" y con la clasificación API SF/CC.</p> <p>Importante: No se recomienda el uso de ningún lubricante cuya designación (SAE) como así también la clasificación (API) no se encuentren impresas en el recipiente.</p>		

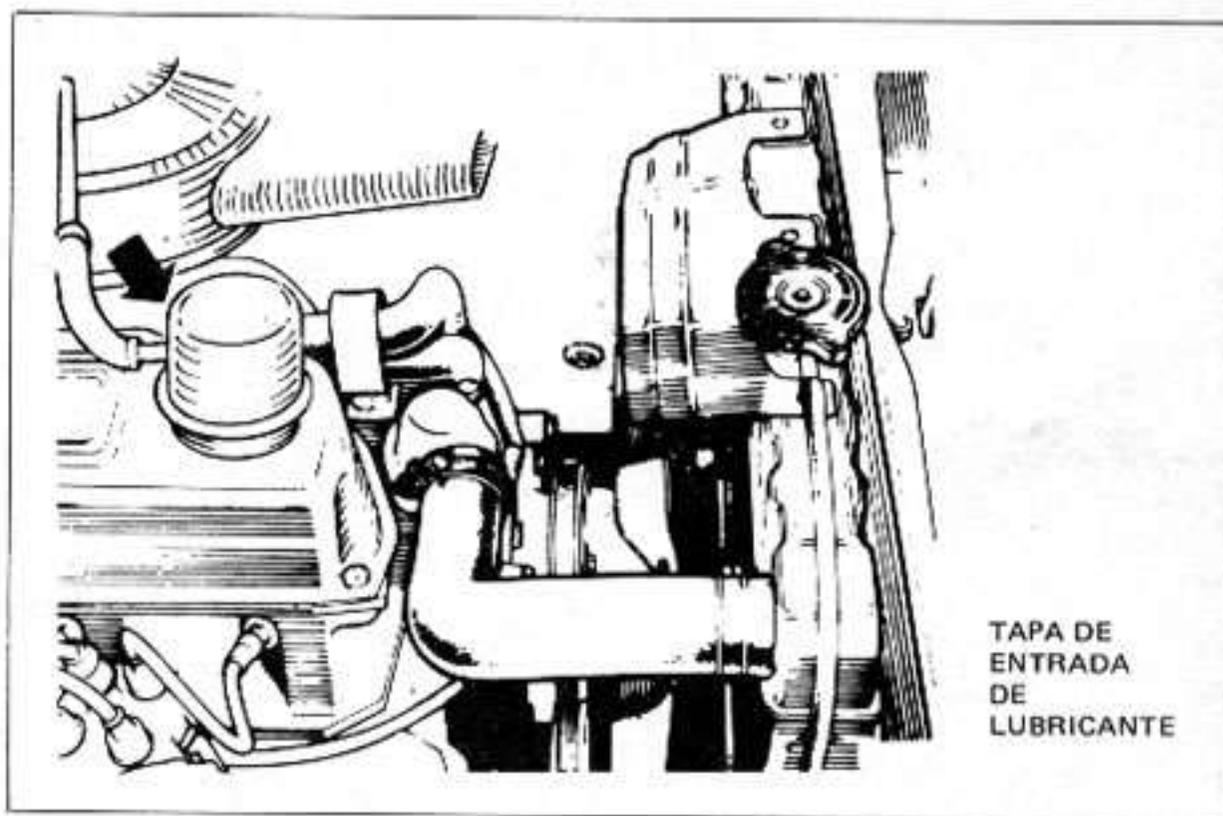
FRECUENCIA EN EL CAMBIO DEL ACEITE

El período de cambio del aceite en un motor varía enormemente según el tipo de trabajo, condiciones climáticas y otros factores de conducción del vehículo.

Se recomienda, efectuar el cambio de aceite cada 7.500 Km. recorridos, bajo condiciones normales de funcionamiento. Para recorridos más breves en tiempo frío o en caminos polvorientos, podrá tomarse la precaución de efectuar, dicho cambio de aceite con más frecuencia.

En planta, se coloca en el motor un lubricante de alta calidad (SAE 20W20) "para Servicio SE". Para condiciones normales de servicio, el citado lubricante deberá ser drenado a los primeros 1.000 Kms. de recorrido y colocar en el motor el tipo de lubricante indicado en la tabla anterior.

El tapón de drenaje de aceite se encuentra ubicado a un costado de éste, procediéndose a limpiar y secar el área próxima al mismo, para asegurarse de que no entre ningún elemento extraño, al retirar totalmente el lubricante. Dejar que el aceite salga completamente libre y procediendo a colocar nuevamente el citado tapón, se volverá a llenar el carter con el lubricante



TAPA DE
ENTRADA
DE
LUBRICANTE

especificado. Seguidamente se controlará el nivel del mismo (cuando el motor se encuentre frío) con el vehículo instalado en una superficie nivelada.

Observación: Cada 500 Km. de recorrido de la unidad, se deberá comprobar el nivel de aceite, el cual siempre tiene que hallarse entre las marcas "MIN" y "MAX", indicadas en la varilla medidora.

FILTRO DE ACEITE DEL MOTOR

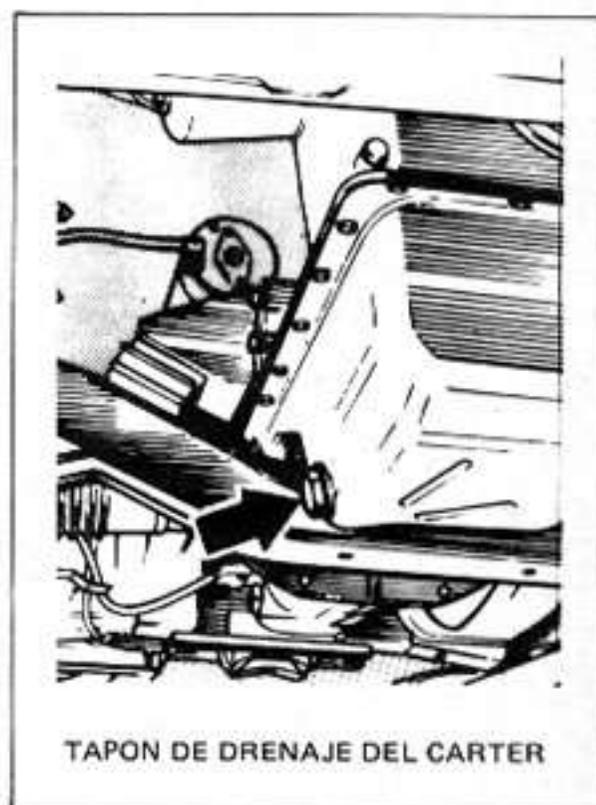
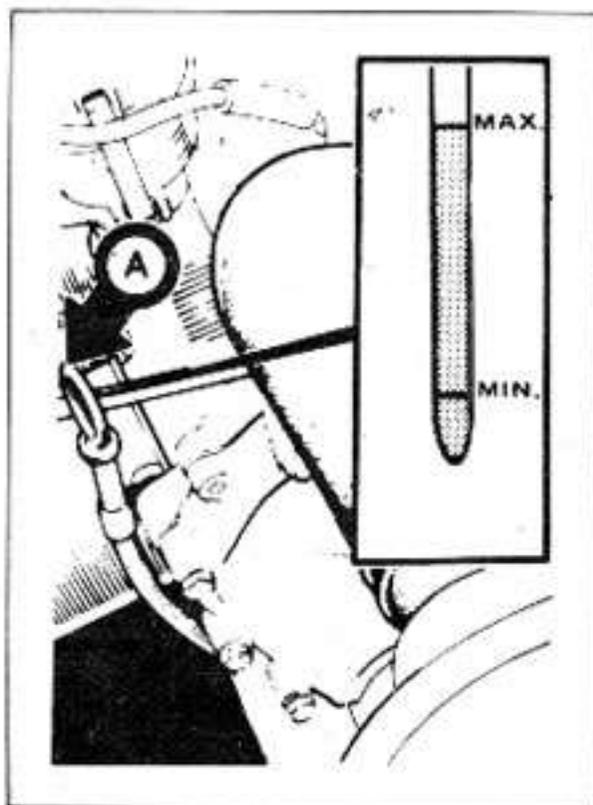
Es muy importante el filtrado eficiente del lubricante, para la protección del motor.

El filtro que equipa este motor, es del tipo de "Flujo completo". Este filtro deberá reemplazarse cada 7.500 Kms. recorridos para coincidir con cada cambio de

aceite del motor.

Durante exigencias del vehículo a recorridos cortos en ciudad con paradas y arranque continuos, o la utilización del citado en zonas polvorrientas, se requiere que los cambios del filtro se efectúen con más frecuencia. Como podemos analizar, el filtro de aceite es uno de los accesorios de más importancia para la protección del motor, su objeto es el de retener las partículas de polvo, tierra, arena, las partículas metálicas de carbón originadas durante la combustión, las gomas, barnices y resinas que de otra forma, contaminarían el lubricante. Es por eso que el funcionamiento perfecto del filtro de aceite se traduce en una mayor vida útil del motor, ya que provee el de aceite lubricante limpio, evitando que las contaminaciones antes mencionadas produzcan fallas en los cojinetes, pistones, cilindros y demás piezas del motor.

El filtro se puede desmontar desenroscándolo en el sentido opuesto a las agujas del reloj. Cuando se vuelva a colocar otro filtro nuevo cubrir la junta de goma sobre la base de éste con aceite de motor. Enroscar sobre el adaptador del filtro hasta que se provoque el contacto con la junta, luego apretar 2/3 de vuelta en forma manual. Una vez instalado el filtro y colocado el



lubricante en el motor, poner en funcionamiento el mismo unos instantes, para facilitar el llenado del filtro y hacer circular el nuevo lubricante. Seguidamente detener el motor y dejar precipitar o escurrir el aceite. Luego de unos pocos minutos, comprobar el "NIVEL DEL LUBRICANTE".

Información de lubricación y mantenimiento general

LUBRICANTE PARA TRANSMISION

En planta, se coloca en la transmisión un lubricante especial para el primer período de rodaje, que deberá ser drenado en los primeros 1.000 Km.

El lubricante aconsejado para la transmisión, está indicado en la "tabla de selección de lubricantes para motores", es decir que utiliza el mismo tipo de aceite del motor (SAE 30).

Cada 15.000 Kms. de recorrido de la unidad, retirar el tapón de carga de lubricante, ubicado en la carcasa de la transmisión y controlar el nivel del citado líquido. Drene y vuelva a llenar cada 30.000 Kms. En los casos que el lubricante fuese contaminado por el agua, deberá también efectuarse su drenaje, aunque no se haya cumplido el plazo estipulado para su realización.

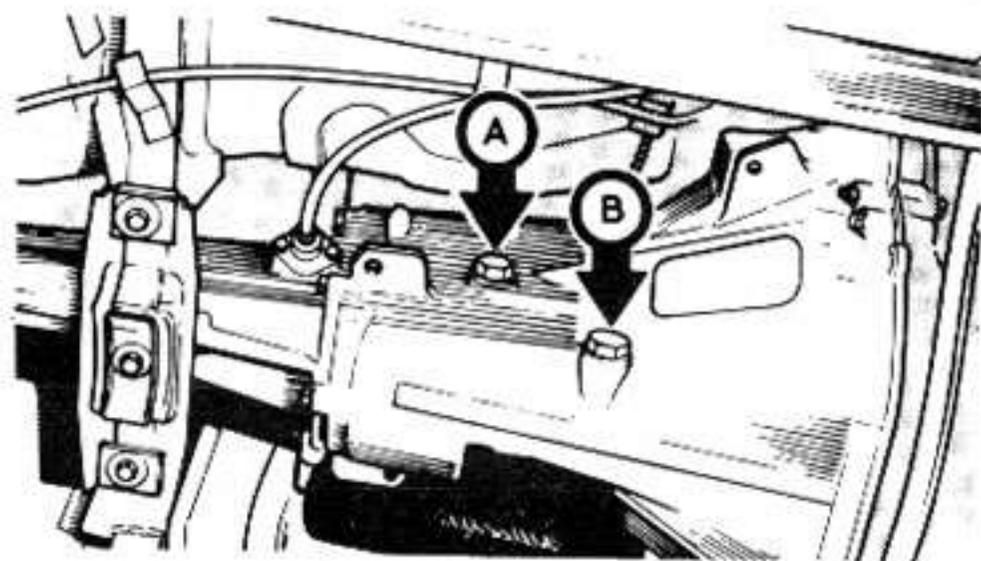
NOTA: Si la unidad debe operar la mayor parte del tiempo en zonas tórridas se aconseja el uso de aceite SAE 90 E.P.

LUBRICANTE PARA EL EJE TRASERO

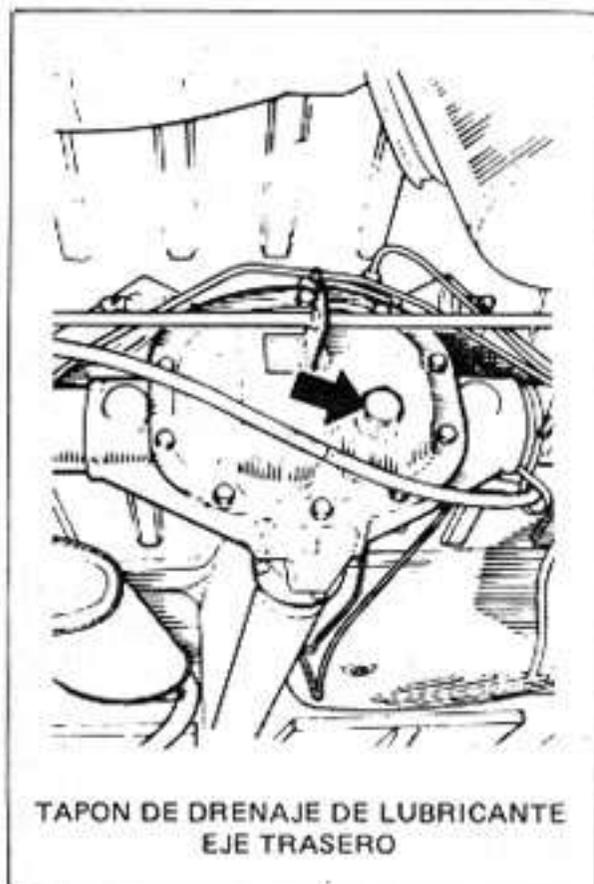
La vida útil del Eje Trasero, depende en gran parte de una lubricación adecuada, es decir, el empleo de un lubricante correcto y una atención periódica.

Para lograr una prolongada duración de los engranajes y rodamientos, usar únicamente aquellos aceites denominados de "Extrema Presión", que cumplan con la norma MIL - L - 2105 B como el lubricante indicado seguidamente: LUBRICANTE (SAE 90 EP) para ENGRANAJES HIPOIDALES.

El nivel correcto corresponde a la altura del tapón trasero de inspección. Si el citado nivel se encontrara muy por debajo de esta marcación, se deberá agregar lubricante hasta alcanzar el nivel necesario. Esta verificación deberá efectuarse cada 15.000 Kms. El lubricante deberá ser renovado cada 60.000 Kms. y en los casos que el mismo fuese contaminado por el agua, deberá efectuarse su cambio, aunque no se haya cumplido el plazo estipulado.



(A) TAPON DE LLENADO DE LUBRICANTE
(B) TAPON DE DRENAJE DE LUBRICANTE



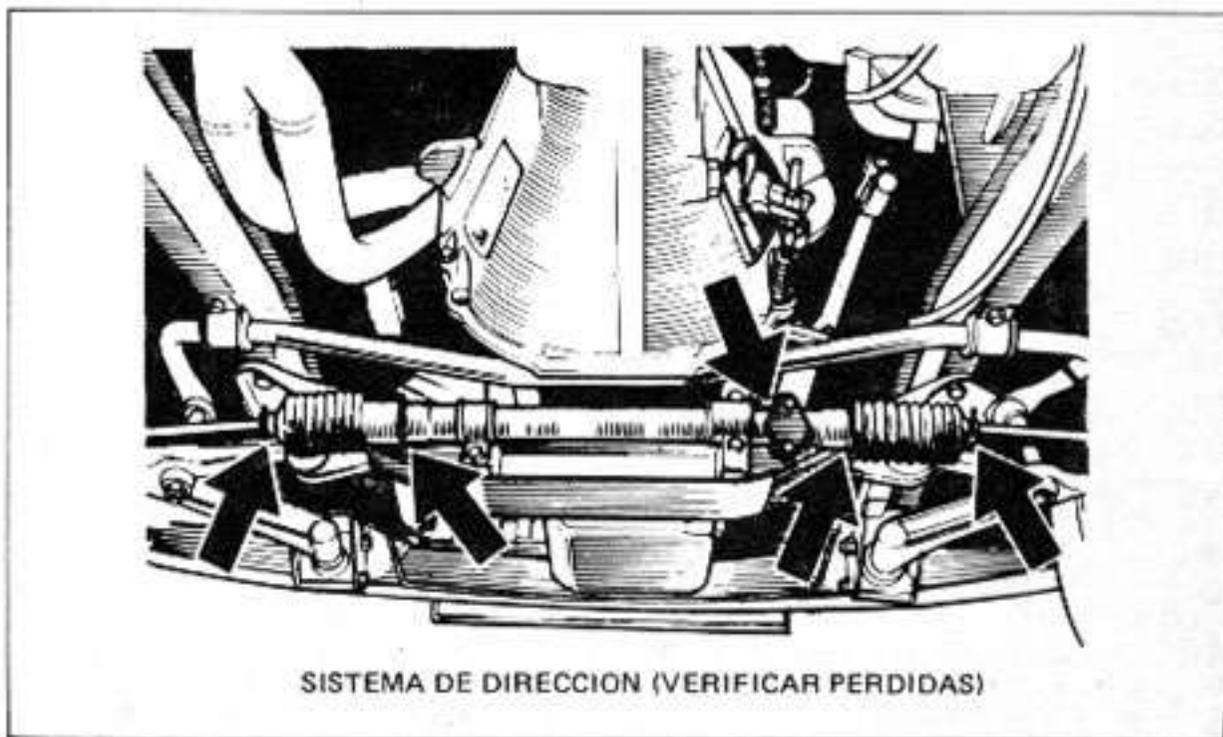
LUBRICANTE PARA MECANISMO DE LA DIRECCION

El lubricante utilizado en el mecanismo de la dirección deberá ser Grasa (Multi-propósito) del tipo NLGI, Grado N° 2, E.P.

Las condiciones para intenso trabajo (esfuerzos, presión, deslizamientos) entre los elementos que componen el citado

mecanismo de dirección, hacen que sea necesaria una lubricación adecuada.

La única atención de servicio para este mecanismo es la de observar que no existen pérdidas de lubricante por las uniones de los fuelles guardapolvo que existe en ambos lados de la caja de dirección. Observar también si éstos no se encuentran dañados o deteriorados. Esta inspección deberá realizarse cada 15.000 Kms. de recorrido.



JUNTAS UNIVERSALES

Las juntas universales son del tipo de cojinete de aguja.

La lubricación se efectúa cada 15.000 Km. El lubricante utilizado en este elemento responde a la especificación Grasa (Multipropósito) NLGI Grado N° 2 (con bisulfuro de molibdeno y aditivos de extrema presión).

Esta moderna Grasa multiuso, tiene la propiedad de gran resistencia a la humedad y a las temperaturas extremas (Tanto en altas como en bajas temperaturas). Su cualidad de multipropósito la hace indicada para infinidad de aplicación, que requieran un lubricante que soporte mayor carga, ya sea por presión, impacto o vibración.

UNIONES ESFERICAS (BRAZO INFERIOR DE SUSPENSION)

Las uniones esféricas están protegidas en forma muy efectiva con capuchones flexibles tipo balón.

Las mismas son prelubricadas y no requieren otro mantenimiento necesario, durante las condiciones normales de utilización. La verificación de las citadas uniones esféricas, deben realizarse cada 15.000 Kms.

y la misma consiste en observar el estado en que se encuentran las citadas uniones.

RULEMANES DE PUNTA DE EJE

Los cojinetes de ruedas delanteras son elementos que deberán ser lubricados con grasa multipropósito.

El comportamiento de la lubricación para estos rodamientos, es igual que cualquier lubricante utilizable en mecanismos, es decir reducir la fricción y el desgaste de las superficies críticas.

El control de lubricante de los rulemanes debe efectuarse cada 15.000 Kms., retirándose el rulemán de la punta de eje y examinándolo.

Si se encuentra suficiente lubricante y en buenas condiciones, no quite el rodamiento la grasa lubricante. En caso contrario si se halla con poca grasa o en malas condiciones la misma, se deberá proceder a la limpieza del rulemán y aplicarle nuevo lubricante.

El tipo de lubricante utilizable para estos elementos deberá estar indicado como Grasa (Multipropósito) NLGI, Grado N° 2.

MECANISMO DE PUERTAS, CAPOT, BISAGRAS, BAUL, CERRADURA

Para mantener la facilidad de operación y protección contra el óxido y el desgaste, los mecanismos de puerta, capot, bisagras, baúl, cerraduras, etc. requerirán una correcta lubricación y revisión cada 7.500 Kms.

Previamente a cualquier lubricación, deberán lavarse las partes indicadas para eliminar cualquier presencia de polvo o arena que pudo haberse depositado. Seguidamente a la aplicación del lubricante se deberá limpiar todo el excedente del mismo. El lubricante más apropiado para realizar esta operación está cubierto por la Grasa (Multipropósito) NLGI, Grado N° 2.

EMBRAGUE

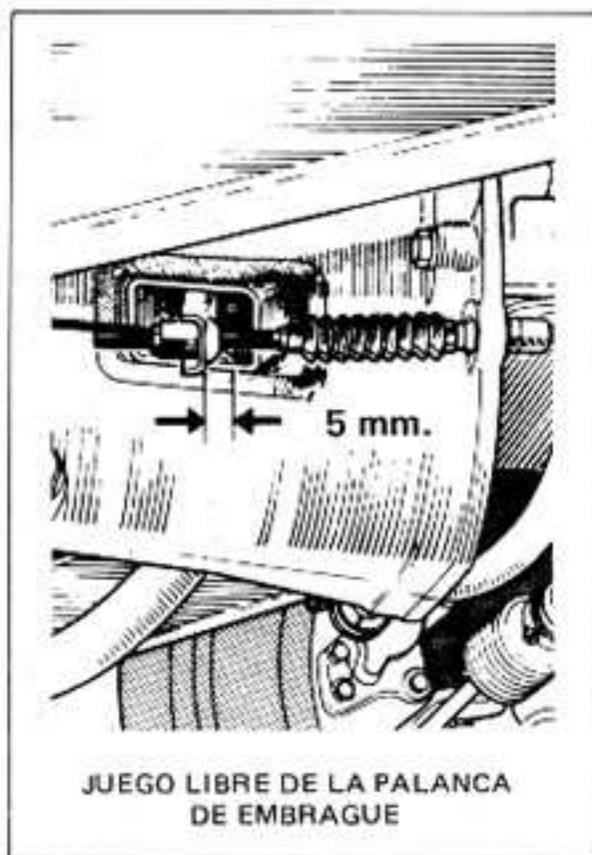
Se deberán controlar el juego libre de la palanca de desacople del embrague cada 15.000 Kms.

Comprobar el movimiento de la citada palanca hacia las tuercas de ajuste.

Este movimiento deberá tener un valor de 5 mm.

Si se necesita algún ajuste, proceder a aflojar la tuerca de fijación y girar la tuer-

ca de regulación, hasta obtener la luz correcta, volviendo luego a apretar la tuerca de fijación.



Filtro de aire

Todo el aire utilizado para la combustión debe pasar por el filtro de aire antes de entrar al carburador. En esta forma es separada la suciedad del aire que entra al motor.

Con el objeto de mantener la eficacia del filtro, el elemento de éste deberá recibir un servicio apropiado, cuya frecuencia depende de las condiciones locales del ambiente donde transite el coche.

El elemento de papel del filtro purificador de aire se deberá inspeccionar cada 7.500 Km. considerándose también la limpieza del citado elemento.

Cada 15.000 Km. se deberá instalar un nuevo elemento purificador de aire. Luego de desmontar el nombrado purificador de su posición en el carburador, retire el elemento filtrante y limpie la carcasa y su tapa con aire comprimido.

Al efectuar la limpieza no se deberán usar presiones extremadamente altas pues podría averiarse el elemento filtrante; sostenga la boquilla del aire comprimido a una distancia de 50 mm.

Verifique que el elemento de papel no se encuentre dañado.

Deseche cualquier elemento que esté deteriorado, aunque tenga un simple "pinchazo".

Examine también los retenes de plástico colocados a ambos lados del elemento.

CAMBIO DEL ELEMENTO

Para cambiar el elemento del filtro de aire proceda de la siguiente forma:

- 1) Desmonte la tuerca de sujeción de la tapa del filtro.
- 2) Desmonte la tuerca mariposa de la tapa.
- 3) Retire el elemento.
- 4) Limpie con aire comprimido a la carcasa, y tapa del filtro de aire.
- 5) Coloque el elemento del filtro de aire con la tuerca de sujeción de la carcasa y la tuerca mariposa.

NOTA: En zonas muy polvorosas y/o con hollín es aconsejable llevar uno o más elementos filtrantes de repuesto para cambiar cuando sea necesario.

Especificaciones generales de la unidad

DIMENSIONES

	VW 1500	VW 1500 RURAL
Largo (mm)	4.260	4.330
Ancho (mm)	1.630	1.650
Alto (mm)	1.360	1.360
Distancia entre ejes (mm)	2.489	2.489
Trocha delantera (mm)	1.320	1.320
Trocha trasera (mm)	1.303	1.303
Despeje del suelo (mm)	140	140

PESOS

	VW 1500	VW 1500 RURAL
Peso vacío (Kg)	916	926 987
Peso en orden de marcha (Kg)	950	960 1.021
Carga útil (Kg)	350	350 410
Capacidad del baúl (dm ³)	400	400 920
		1.720(*)

(*) Con asiento trasero rebatido.

MOTOR 1500

Tipo	Supercuadrado, cuatro tiempos
Cilindros	4 en línea
Diámetro y carrera	86,1 x 64,3 mm
Cilindrada	1.498 cm ³
Compresión	8,5:1

Potencia máxima	61 CV (44,85 kW) a 5.000 rpm Según Norma DIN 70020
Par motor máximo	10,8 kg. m a 2.800 rpm
Luz de válvulas: (Caliente)	
Admisión	0,25 mm (.010")
Escape	0,35 mm (.014")

MOTOR 1,8

Tipo	Supercuadrado, 4 tiempos
Cilindros	4 en línea
Diámetro y carrera	86,1 x 77,2 mm
Cilindrada	1.798 cm ³
Compresión	8,6:1
Potencia máxima	76 CV (55,89 kW) a 5.000 rpm Según Norma DIN 70020
Par motor máximo	13,25 kg. m a 3.200 rpm
Luz de válvulas: (Caliente)	
Admisión	0,25 mm (.010")
Escape	0,35 mm (.014")

SISTEMA DE LUBRICACION

Circulación forzada	
Bomba	Tipo rotor excéntrico
Presión normal a velocidad normal de funcionamiento	2,8-4,2 kg/cm ² (40-60 lbs/pulg ²)
Capacidad del carter	4 litros más 500 cc por el filtro

SISTEMA DE COMBUSTIBLE

Bomba de nafta (presión de funcionamiento a 700 rpm)	0,19–0,29 kg/cm ² (2,75–4,25 lb/pulg ²)
R.P.M. en ralenti	700 a 750
Capacidad del tanque	45 litros
Carburador de tiro descendente	Holley 1908
Combustible utilizado	Nafta especial

SISTEMA DE ENCENDIDO

Puesta a punto (motor 1,8)	7° antes del PMS
Puesta a punto (motor 1500)	12° antes del PMS
Bujías	PAG 152 ó N7Y
Luz entre electrodos	0,63 mm (0,025")
Luz de platinos	0,38 mm (0,015")
Orden de encendido	1,3,4,2

SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

Circulación a presión	
Tapa del radiador	14 lb/pulg ² (0,98 kg/cm ²)
Capacidad de agua	7,4 litros incluyendo el calefactor
Control termostático	

SISTEMA ELECTRICO

Batería	12 V 48Amp/h
Terminal de masa	Negativo
Proceso de carga	Alternador 12 V 38 A con regulador electrónico incorporado.

EMBRAGUE

Disco único en seco operado por Diafragma	
Diámetro del disco	200 mm (8,0")

TRANSMISION AUTOMATICA

Relaciones:	
1a.	3:1
2a.	1,94:1
3a.	1,35:1
4a.	1:1
M/A	4,69:1
Lubricantes (capacidad)	6 litros

CAJA DE VELOCIDADES

Tipo	Manual, 4 velocidades y marcha atrás, todas sincronizadas. Palanca de cambios al piso.
Relaciones:	
1a.	3,32:1
2a.	2,03:1
3a.	1,37:1
4a.	1,00:1
MA	3,45:1
Lubricante	SAE 30 de motor
Capacidad	1,7 litros

EJE TRASERO

Tipo	Semiflotante
Relación	3,54:1

DIRECCION

Tipo	A piñón y cremallera
Diámetro de giro mínimo	9.680 mm
Columna de dirección	Articulada
Relación	17,6:1
Vueltas tope a tope	3,6

SUSPENSION DELANTERA

Tipo	Independiente sistema Mc Pherson, con barra antirrolido
Resortes	Helicoidales
Amortiguadores	Hidráulicos con cartucho reemplazable

SUSPENSION TRASERA

Tipo	Eje rígido
Resortes	Helicoidales
Amortiguadores	Hidráulicos
Barra rectoras	4

FRENOS

Delanteros	Sistema a disco operado hidráulicamente
Diámetro del disco Tensa	248 mm
disco Bendix	243,7 mm
Traseros	Sistema de zapata autorregulable, operado hidráulicamente.
Diámetro de campana	228,6 mm

TABLA DE PRESIONES DE INFLADO Kg/cm² (lb/pulg²)

Tipo	Medida	Vehíc. Desc.	Vehíc. Cargado
Diagonal	5,60 S 13	1,68 (24)	1,82 (26)
Radial c/cinturón textil	155 SR 13	1,68 (24)	1,82 (26)

Importante:

1. En caso de circular a altas velocidades se deberá aumentar en 0,140 Kg/cm² (2 lb/pulg²) las presiones descriptas.
2. Las presiones deben controlarse estando los neumáticos a temperatura ambiente.

Neumáticos

La vida útil de los neumáticos podrá ser aumentada si se procede a inspecciones periódicas de los mismos y mantenimiento inflados a la presión recomendada. Para mantener la presión exacta de los neumáticos, se deberá revisar a intervalos regulares.

Durante viajes largos y cuando se conduz-

can por rutas "anormales", deberán ser revisados diariamente. Debe darse especial importancia cuando obligue con excesiva frecuencia al inflado de un neumático, por la posibilidad de algún deterioro.

Las presiones recomendadas para los neumáticos que equipan esta unidad es el siguiente:

TABLA DE PRESIONES DE INFLADO Kg/cm² (lb/pulg²)

Tipo	Medida	Vehíc. Desc.	Vehíc. Cargado
Diagonal	5,60 S 13	1,68 (24)	1,82 (26)
Radial c/cinturón textil	155 SR 13	1,68 (24)	1,82 (26)

Importante:

1. En caso de circular a altas velocidades se deberá aumentar en 0,140 Kg/cm² (2 lb/pulg²) las presiones descriptas.
2. Las presiones deben controlarse estando los neumáticos a temperatura ambiente.

ROTACION DE NEUMATICOS

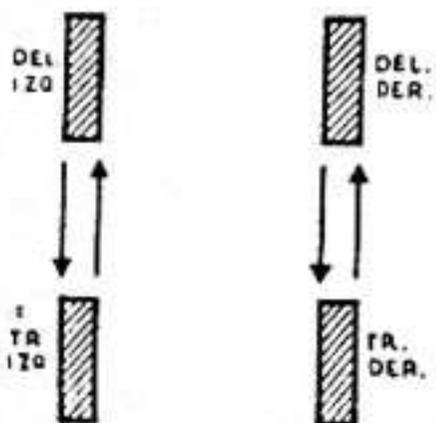
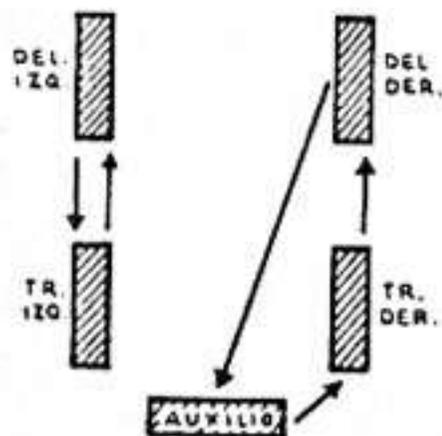
Deberán rotarse los neumáticos, incluido el de auxilio cada 15.000 Km, para que los mismos tengan una mayor duración, un desgaste uniforme y retenga sus confortables cualidades para la marcha. Debe utilizarse el neumático de auxilio de manera que todos los neumáticos se desgasten aprox. en la misma proporción.

Inspeccione en forma periódica si los neumáticos tienen muestra de desgaste anormal, si se observa incrustaciones de material extraño en la banda de rodamiento, y si la presión de inflado es la correcta.

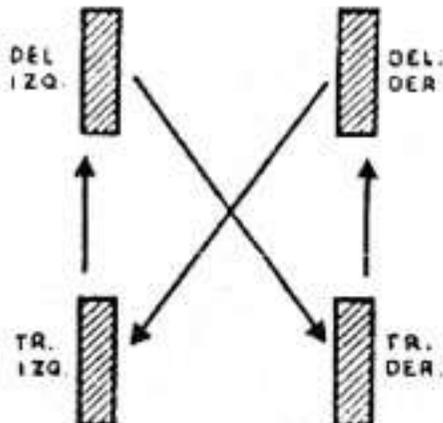
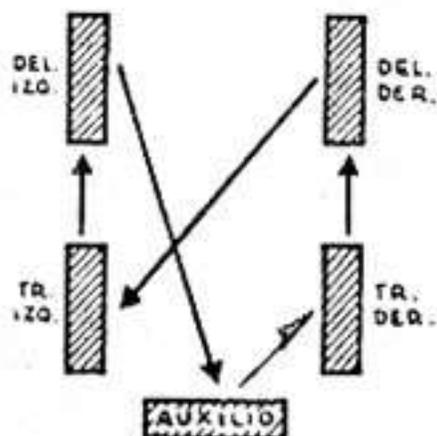
Observación: Puede evitarse el desgaste por insuficiencia de inflado, manteniendo la presión recomendada. La rotación de los neumáticos ayudará a corregir toda clase de desgaste.

ESQUEMA DE ROTACION DE LOS NEUMATICOS

RADIAL



CONVENCIONAL



BALANCEO DE RUEDAS

Para considerar una operación más efectiva en la rotación de neumáticos, se deberá someter al citado conjunto de rueda, a su EQUILIBRIO DINAMICO, cada 15.000 Km.

Antes de "balancear dinámicamente" una rueda, asegúrese de que la misma se encuentre "estáticamente equilibrada".

Aconsejamos consultar con el concesionario respectivo para realizar con exactitud el balanceo dinámico.

TAPAS DE LAS VALVULAS DE INFLADO

Cerciórese siempre de que las citadas vuelvan a ser colocadas luego de la inspección de inflado de los neumáticos. Si llegasen a extraviarse dichas tapas, deberán instalarse otras, inmediatamente. Apriete las tapas con los dedos solamente.

Cuidado de la apariencia del vehículo

Es fácil retener la apariencia original de su nuevo coche, manteniendo su exterior e interior limpio y prolijo. Para ayudarle en esto, le hemos dado al coche un buen acabado exterior y los elementos del interior han sido seleccionados por su buena calidad y por su buen gusto.

La imagen de su coche está sujeta continuamente a factores del tiempo y del camino que causan desgastes y deterioros.

Pueden reducirse en gran forma los efectos del sol, del rocío, de la lluvia, de la nieve, del polvo, del aire salitroso, de la suciedad, de las materias de la ruta, de la brea y de los preparados químicos del camino, cuidando regularmente el acabado y apariencia del vehículo. La luz solar es muy perjudicial a la pintura exterior y al ornamento interior, por lo tanto el coche se deberá estacionar siempre en la sombra contra el calor y la brillantez del sol.

También se deberá evitar, que el rocío y la condensación de la humedad nocturna actúen sobre la pintura, guardando el coche bajo techo.

CUIDADO DEL EXTERIOR - LAVADO

Cada vez que lave el coche, utilice gran cantidad de agua fría y limpia: nunca intente remover la tierra o el barro de la

pintura en seco; ya que esto dañará su brillo.

Frótelo levemente con una esponja y séquelo con una gamuza húmeda (no mojada). Esto quitará toda la suciedad formada por el hollín y el polvo. Si la suciedad es grasienta, use detergentes jabonosos suaves, enjuagándolo rápidamente para evitar que queden manchas sobre el acabado.

Si la superficie se cubre luego con una capa de pulidor, líquido o de cera, podrá quitarse la suciedad y el polvo fácilmente con un paño limpio.

Se advierte a los usuarios que ciertos tipos de cubiertas para coches de plástico o goma pueden causar una seria deterioración de la pintura. Consulte al concesionario autorizado antes de comprar alguna clase de cubierta.

PULIMENTACION

Si después de un cierto período, la pintura pierde su brillo, el coche se puede limpiar con un pulidor, lavándole previamente. Si se efectúan los lavados una vez por semana, será innecesaria la pulimentación. Utilice sólo agentes pulidores de la mejor calidad y siga las instrucciones del fabricante.

La Concesionaria donde Ud. efectúe la compra posee todos los agentes pulidores y otros materiales protectores apropiados. No permita que los pulidores de silicona contaminen el parabrisas.

LIMPIEZA DE LOS NEUMATICOS

En general toda la suciedad de los neumáticos se limpiará con una esponja y agua ligeramente jabonosa. Para los raspones causados por el borde de la acera (cordón) y las manchas de brea o de aceite, se deberán utilizar un cepillo rudo y un jabón limpiador ligeramente abrasivo.

LIMPIEZA DE PIEZAS CROMADAS

Se puede conservar la apariencia atractiva de las piezas cromadas si son limpiadas y tratadas regularmente. Lave cada semana estos elementos con agua y jabón, enjuáguelos con agua limpia y séquelos finalmente.

Las manchas podrán ser quitadas frotando levemente con un limpiador adecuado. Si los cromados están muy sucios utilice gran cantidad de limpiador de cromo, deje secar y luego lustre con un pedazo de tela limpia, asegurándose que se quite todo el limpiador.

NOTA: Una fina película de cera, aplicada a las piezas limpias, preservarán la brillantez por un largo período.

CUIDADO DEL INTERIOR

Siempre que lave su coche cerciórese de limpiar el interior con una aspiradora, limpie los asientos y las alfombras, el fero del techo y los paneles laterales. Utilice una escobilla de mano para completar la limpieza en caso de que no alcance la aspiradora.

Al limpiar los dinteles de las puertas y el tablero de instrumentos utilice un paño húmedo y séquelos completamente con gamuza o con una toalla.

PRECAUCION

Al quitar manchas de aceite o grasa de los asientos que tengan cojinetes de caucho esponjoso, tenga especial cuidado de no hacer daño a los cojinetes. Si usa un limpiador de tipo volátil, moje el paño limpiador en la solución y luego exprímallo hasta que quede casi seco. Luego quite la mancha frotando desde el centro de la misma hacia afuera. Nunca sature el material con un disolvente limpiador!

NAFTA

Este elemento no se recomienda como agente limpiador por su naturaleza inflamable. Si se frota rápidamente sobre la tela u otros tejidos, la fricción generada puede causar su ignición.

LIMPIEZA DE LAS ALFOMBRAS

Para lavar las alfombras de compuestos de caucho utilice agua jabonosa. Las alfombras de lana deben limpiarse con aspiradora. Los paneles de puertas de vinilo plástico, los cojinetes de los asientos... etc. se limpian mejor con un jabón neutro y con agua tibia. Aplíquelo con un paño limpio o una esponja y quite la espuma con otro paño húmedo secando luego la superficie con una toalla.

LIMPIEZA DE MATERIALES DE VINILO

El aceite, la grasa, la brea, etc..., se quitan fácilmente frotando con sacamanchas. Use un paño limpio humedecido en fluido limpiador (no empapado). En las manchas difíciles de sacar utilice un cepillo limpio.

El polvo y la suciedad pueden quitarse

con una solución de una cucharadita de detergente jabonoso en un cuarto litro de agua tibia. Seque finalmente la superficie con un paño suave.

LIMPIEZA DEL PARABRISAS

Los limpiaparabrisas son articulados, de manera que se pueden apartar del vidrio, cuando se limpie el parabrisas.

No desplace nunca las escobillas con la mano ya que se podrá dañar el mecanismo.

LIMPIEZA DEL TAPIZADO DE TECHO

Para realizar esta limpieza utilice un trapo humedecido en una solución de agua y jabón blando.

NOTA: Para proceder a lavar, pulir o encerar el vehículo adquiera productos de reconocida calidad únicamente, siguiendo las instrucciones que recomiendan los fabricantes.

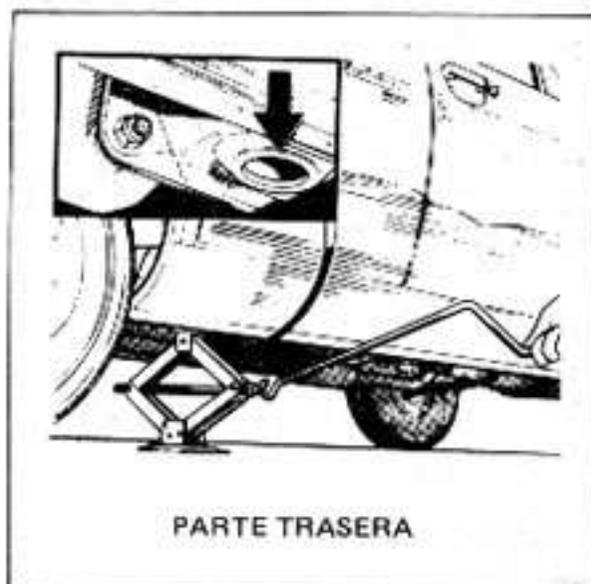
Instrucciones para el uso del crique

DESCRIPCION

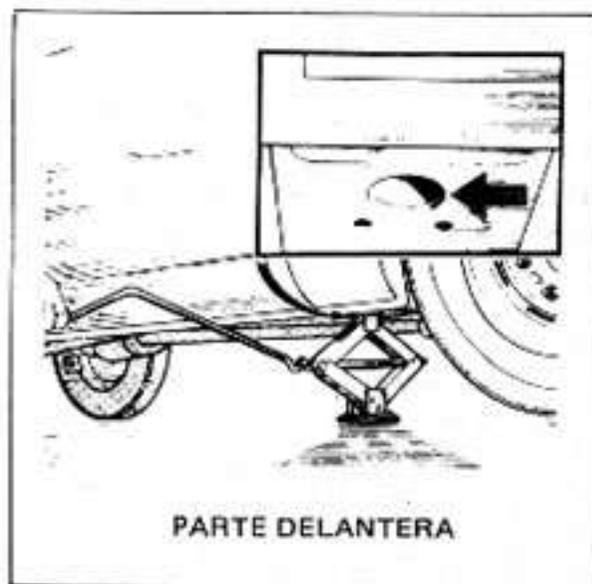
El crique provisto con la unidad es una articulación de 4 brazos, que conforma la figura de un rombo; accionada por un tornillo en uno de cuyos extremos hay un aro, en el cual se introduce el extremo horquilla de la manivela de accionamiento, la cual hará ascender o descender el crique.

El vehículo contiene cuatro orificios de apoyo en los cuales se aloja la plataforma de elevación del crique.

Dos de ellos se hallan ubicados delante de la articulación delantera del brazo de suspensión trasera como se puede apreciar en la figura. Los otros dos orificios están ubicados atrás de las ruedas delanteras a la altura del panel parallamas según se ven en la figura.



PARTE TRASERA



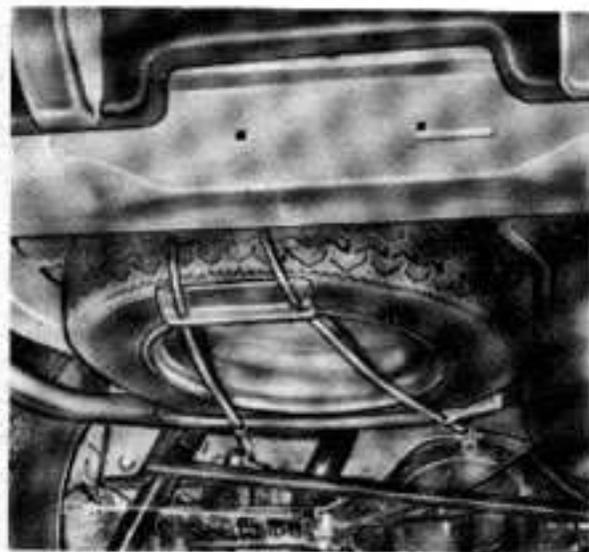
PARTE DELANTERA

OPERACION

Este crique se utiliza únicamente para el cambio de las ruedas; y se deberá proceder de la siguiente forma:

- 1.- Siempre que sea posible, estacione el vehículo en una superficie plana. Coloque el freno de estacionamiento.
- 2.- Conecte la palanca de cambios en punto muerto, saque la llave de contacto.
- 3.- Bloquee la rueda opuesta diagonalmente en la dirección de marcha.
- 4.- Saque del baúl el crique y la rueda de auxilio.
- 5.- Quite el cubre-rueda y afloje las tuercas de fijación.
- 6.- Coloque el crique en la posición correcta debajo del orificio o punto de apoyo.
- 7.- Inserte el extremo horquilla de la manivela en el aro del tornillo y gire en el sentido de las agujas del reloj para elevar el crique.
- 8.- Levante el coche y desmonte la rueda.
- 9.- Proceda a colocar la rueda de auxilio, baje el coche y saque el crique antes de ajustar totalmente los bulones.

IMPORTANTE: Para sacar el neumático de auxilio del vehículo VW 1500 Rural, ubicado en la parte inferior del piso, proceder a aflojar primeramente la tuerca interna de sujeción del soporte de la rueda y seguidamente retirar el citado neumático para su reemplazo.



UBICACION DE LA RUEDA DE AUXILIO

PRECAUCIONES

Bajo ninguna circunstancia se deberá efectuar algún trabajo debajo del coche, cuando esté elevado con el crique a menos que se utilice un soporte apropiado bajo la estructura del vehículo.

Asegúrese que la plataforma de elevación del crique esté ubicada correctamente en el orificio de sustentación antes de intentar elevar el coche.

GANCHOS PARA REMOLQUE DE LA UNIDAD

La unidad posee dos ganchos o soportes para el remolque (uno en la parte delantera y el otro en la parte posterior). Con esto se facilita el traslado del vehículo, en los casos que fuese necesario el remolque del mismo.



**MANUAL
DE INSTRUCCIONES**

VW 1500
