

Manual de Instrucciones

Golf



Así puede usted contribuir a la conservación del medio ambiente

De su estilo de conducir depende también el consumo de combustible y, por lo tanto, el nivel de emisión de contaminantes de su Golf.

Asimismo, la manera de tratar al vehículo influye en el nivel de ruidos y en el desgaste del mismo.

En este manual de Instrucciones se incluye una serie de informaciones sobre

una conducción ecológica y al mismo tiempo económica de su Golf. No tiene más que consultar el índice bajo el título «Medio ambiente».

Sírvase tener en cuenta además todos los textos de este Manual, marcados con una .

Contamos con usted
¡Proteja el medio ambiente!

Gracias por la confianza demostrada al haber elegido el nuevo Golf.

El nuevo Golf seduce no sólo por su moderno diseño aerodinámico, sino también por su variabilidad, confort y seguridad de marcha.

En su construcción, la selección de materiales y la fabricación, la ecología ha desempeñado un papel importante. El resultado es notable: el Golf consume poco combustible, sus emisiones de gases contaminantes son reducidas, necesita poco mantenimiento a intervalos largos, sus piezas de desgaste son de muy larga duración y es en gran parte reciclable. con ello, posee todas las características típicas de cualquier Volkswagen: rentabilidad, calidad, fiabilidad y estabilidad de valor.

Y con toda seguridad, le tranquilizará saber que para la asistencia técnica de su Golf dispone usted de una de las mayores y más eficientes organizaciones de servicio: sólo en la República Mexicana, tiene usted a su disposición una red de aproximadamente 225 Concesionarias Volkswagen, que trabajan a precios razonables y de un modo experto, conforme a las directrices de la Fábrica.

Los Talleres Autorizados Volkswagen garantizan también que su Golf se halle siempre en perfectas condiciones. Por ello le ofrecen:

- 1 año de garantía-sin límite de kilometraje.
- 1 año de garantía en la mano de obra.
- 1 año de garantía en Refacciones y Accesorios Legítimos Volkswagen.
- El Servicio Express, rápido y económico, para pequeños trabajos
- Los Accesorios Legítimos Volkswagen.

Accesorios experimentados y homologados por la Fábrica y el montaje correcto de los mismos; a este respecto, lea la nota que figura en la página 104.

En las Concesionarias Volkswagen le informarán gustosamente sobre cualquier detalle de estos servicios y las eventuales diferencias que puedan existir entre uno y otro país. Sírvese observar también las instrucciones de Carnet de Servicio.

Le deseamos que tenga siempre un buen viaje.

VOLKSWAGEN DE MEXICO, S.A. DE C.V.

DOCUMENTACIÓN DEL VEHÍCULO

Dentro de la carpeta del vehículo encontrará usted el **Manual de Instrucciones**, el **Carnet de Servicio** con una **Lista de Concesionarias en la República Mexicana**.

Aparte de ello, y según el modelo y el equipamiento del vehículo, pueden estar incluidos también diversos Suplementos (por ejemplo, suplemento para radio.)

Si echase usted de menos alguna publicación o si creyera que la información sobre un determinado equipo o sobre una versión del modelo fuese incompleta no tiene más que dirigirse a su Concesionaria Volkswagen que gustosamente le asesorará y le prestará todo tipo de ayuda.

El Manual de Instrucciones

y los Suplementos debiera usted leerlos lo antes posible con toda atención, a fin de familiarizarse rápidamente con su vehículo.

El capítulo "Instrucciones de Rodaje" merece su atención particular: en él se explica cómo podrá usted conducir de un modo **seguro, económico y ecológico**.

Por razones de seguridad, tenga en cuenta también incondicionalmente la información sobre accesorios, modificaciones y sustitución de piezas que figura en la página 104.

También los demás capítulos tienen su importancia, ya que un trato experto del vehículo, aparte de su mantenimiento y conservación regulares, contribuye a mantener su valor y, en muchos casos, es una de las premisas para el derecho a la garantía.

Al final del presente Manual figura un resumen de los controles que debieran realizarse con regularidad con el objeto de mantener el vehículo a punto de servicio.

El Carnet de Servicio

contiene

- los datos característicos de su vehículo,
- los intervalos de Servicio, e
- instrucciones importantes sobre la garantía.

En el Carnet de Servicio se confirman también los trabajos de Servicio realizados, lo que puede ser importante en relación con el derecho a la garantía.

Siempre que usted acuda a una Concesionaria Volkswagen debiera presentar el Carnet de Servicio.

La Lista de direcciones

contiene

- las direcciones y los números de teléfono de las Concesionarias Volkswagen en la República Mexicana.

Indicaciones sobre la estructuración de este Manual:

En él se describe el máximo número de equipamientos previstos al tiempo de imprimirse el Manual, cabiendo la posibilidad de que algún que otro equipamiento no esté disponible hasta más adelante o que, incluso, no llegue a suministrarse, como es el caso de aquellos que no se ofertan en determinados países.

Los equipamientos señalados con un * pertenecen, de serie, sólo a determinadas versiones del modelo, o bien son opcionales sólo para ciertas versiones.

Los textos encabezados por «¡Atención!» y cuyo fondo sea de este color advierten del peligro de accidentarse o herirse.

 **Los textos precedidos de este símbolo e impresos en letra cursiva son advertencias importantes sobre protección del medio ambiente.**

Y finalmente:

En caso de vender el vehículo, entregue a su nuevo propietario la carpeta completa, ya que esta documentación forma parte integrante del vehículo.

TABLERO DE INSTRUMENTOS

Tablero	4
Lámparas de advertencia y control	6

INSTRUC. DE MANEJO

Llaves	7
Cierre centralizado	8
Puertas	9
Tapa trasera, ventanillas	10, 11
Espejos retrovisores	13
Cinturones de seguridad	14
Seguridad de los niños	18
Cabeceras	19
Asientos delanteros	20
Asiento trasero, maletero	22
Pedales, frenos	24
Bloqueo electrónico del diferencial (EDS)	27
Cambio manual y cambio automático	28
Volante de dirección regulable en altura	28
Cerradura de encendido	29
Arranque y parada del motor	30, 32
Testigos luminosos	33
Instrumentos	37
Conmutadores	44
Palanca de luces intermitentes y de cruce	47
Regulador de velocidad	48
Limpiacristales y lavacristales	49
Calefacción y ventilación, aire acondicionado	50
Techo corredizo/levadizo	56
Alumbrado interior	58
Parasoles	58
Encendedor	59
Ceniceros, portaobjetos	59, 60
Sistema airbag (bolsa de aire)	60

INSTRUCCIONES DE RODAJE

Periodo de rodaje — y después	62
Conducción segura	64
Conducción económica y ecológica	65
Conducción con remolque	67

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

Abastecer combustible	71
Combustible	73
Conservación del vehículo	76
Mantenimiento	81
Capó del motor	82
Compartimiento del motor	83
Aceite del motor	84
Aceite de la caja de cambios	88
Servodirección	88
Sistema de refrigeración	89
Líquido de frenos	92
Batería	93
Lavacristales	95
Rasquetas limpiacristales	96
Ruedas	97
Condiciones de servicio adversas	102
Servicio de invierno	103
Accesorios, modificaciones, cambio de piezas	104
Teléfonos portátiles y radioteléfonos	104

AUTOAYUDA

Triángulo de advertencia	105
Herramientas de a bordo	106
Rueda de repuesto	107
Cambio de rueda	108
Fusibles	111
Cambio de focos	113

Reglaje de los faros	119
Montaje de una radio	120
Ayuda de arranque	122
Arranque por remolcado/remolcado	123
Levantamiento del vehículo	125

DESCRIPCIÓN TÉCNICA

Motor	126
Sistema de depuración de los gases de escape	128
Depósito de carbón activo	129
Transmisión, dirección	130
Ejes, frenos	130
Carrocería	131
Compatibilidad medioambiental	131

DATOS TÉCNICOS

Datos del motor	132
Valores	134
Consumo de combustible	135
Bujías de encendido	136
Correas trapezoidales	137
Ruedas, presión de los neumáticos	138, 140
Pesos, cargas de remolque	142, 143
Dimensiones	144
Capacidades	145
Datos distintivos del vehículo	146

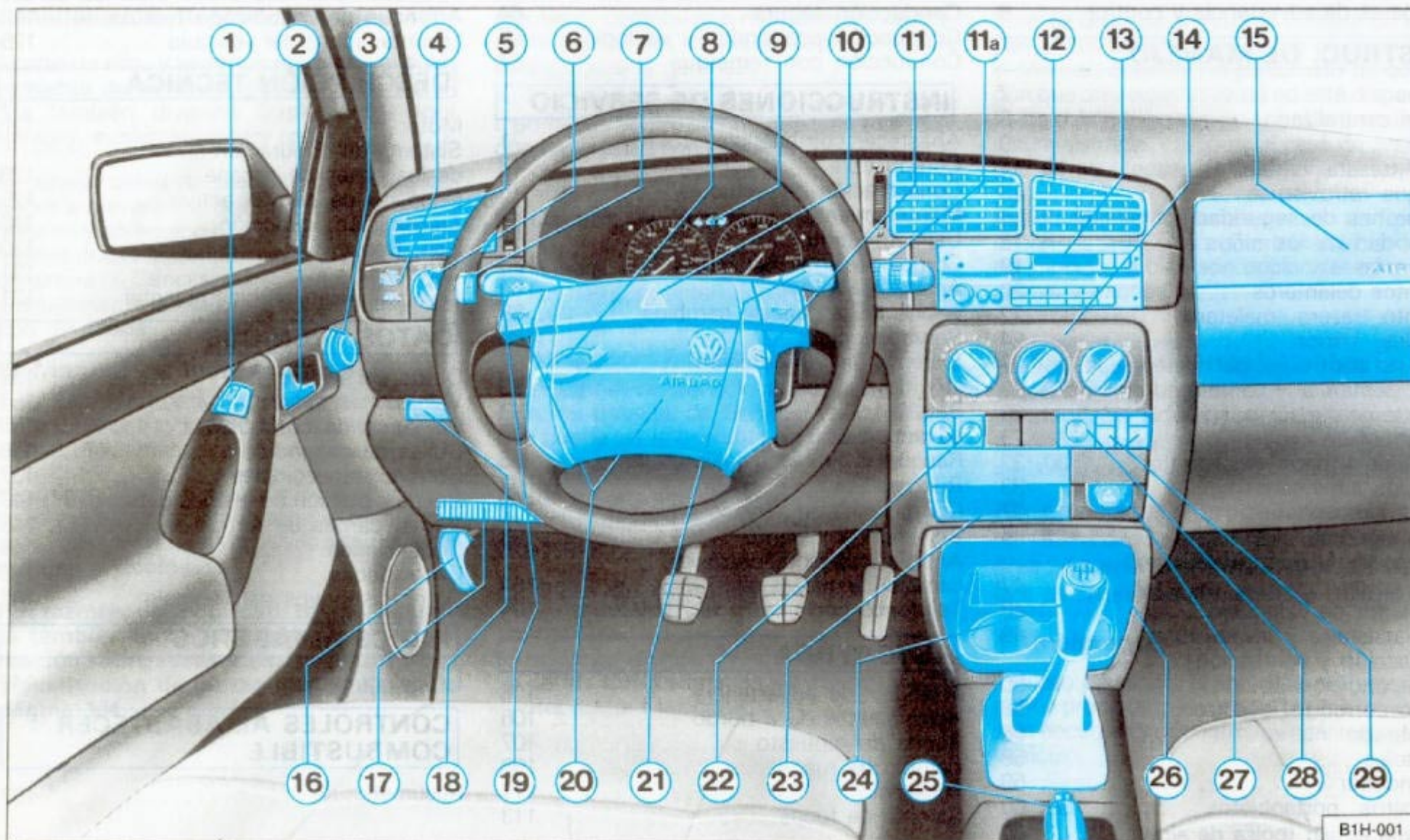
ÍNDICE ALFABÉTICO

Índice alfabético	147
-------------------	-----

CONTROLES AL ABASTECER COMBUSTIBLE

Resumen	152
---------	-----

TABLERO DE INSTRUMENTOS



B1H-001

TABLERO DE INSTRUMENTOS

	Página
1 Mando de elevadores eléctricos delanteros	11
2 Picaporte de puerta	9
3 Espejos exteriores regulables desde el interior	13
4 Lámpara de control, sistema antibloqueo	36
5 Difusor	52
6 Conmutadores de luces	44
7 Regulador de luminosidad de los instrumentos	44
8 Palanca para regulación de altura del volante	28
9 Cuadro de instrumentos: Testigos luminosos/Instrumentos	33/37
10 Conmutador de intermitentes simultáneos de emergencia	45
11 Cerradura de encendido	29
11a Ruedecilla moleteada para asiento térmico	45
12 Difusores	52
13 Radio ¹⁾	
14 Mandos de la Calefacción y ventilación/aire acondicionado	50
15 Guantero bolsa de aire	60
16 Mando de desbloqueo del capó del motor	82
17 Caja de fusibles detrás del portaobjetos	111

	Página
18 Acelerador en arranque en frío/aumento del ralentí (motores diesel)	31
19 Palanca de luces intermitentes y de cruce Regulador de velocidad	47 48
20 Claxon/bolsa de aire	60
21 Palanca limpia/lavacristales con pulsador para indicador multifunción	49 40
22 Pulsadores para aire acondicionado	51
23 Cenicero	59
24 Palanca de cambio y palanca selectora	28
25 Palanca de freno de mano	26
26 Consola Central	
27 Encendedor eléctrico/caja de enchufe	59
28 Mando para medallón térmico	46
29 Mando para elevadores eléctricos traseros	11

■ Algunos de los equipos relacionados pertenecen sólo a determinadas versiones de modelos o son simplemente equipos opcionales.

¹⁾ Los vehículos con radio montada de fábrica llevan un Manual de instrucciones al respecto.

Al montar posteriormente una radio deberán observarse las indicaciones del capítulo "Autoayuda" de la página 120.

TABLERO DE INSTRUMENTOS

LAMPARAS DE ADVERTENCIA Y CONTROL

Símbolo		Página
	Temperatura/nivel/ líquido refrigerante 	33
	Presión aceite motor 	34
	Alternador 	34
	Diesel/Sistema de precalentamiento	34
	Frenos 	35
	Intermitentes y direccionales	35
	Luz de carretera	35
	Intermitentes de remolque	36
	Sistema antibloqueo (ABS)	36

Símbolo		Página
	Intermitentes de emergencia	45
	Desempañante en medallón	46
	Faros antiniebla	44

Nota

■ Si alguno de los testigos marcados con  se enciende durante la marcha, deténgase inmediatamente y pare el motor. En las páginas indicadas encontrará usted una información detallada al respecto.

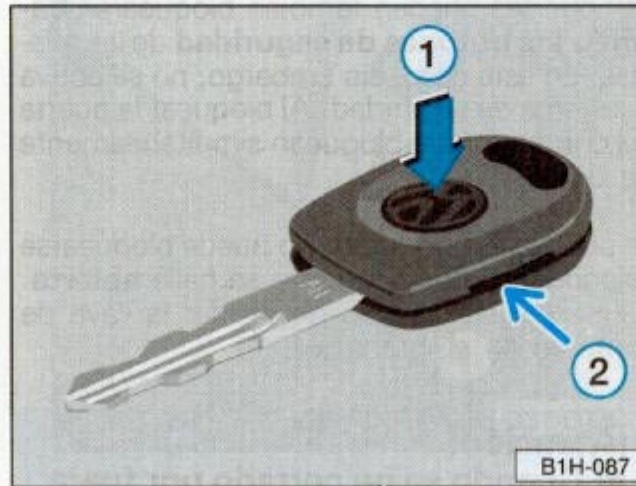
■ Algunos de los testigos relacionados pertenecen sólo a determinadas versiones de modelo o son simplemente equipos opcionales.

LLAVES

Con el coche se entregan dos llaves. Estas llaves sirven para todas las cerraduras del coche.

¡Atención!

Cuando se abandone el vehículo — aunque sea provisionalmente — se extraerá siempre la llave del encendido.



Llave con luz*

Una de las dos llaves puede llevar una luz incorporada que se enciende al oprimir la parte central de la llave (flecha 1).

■ Cambio de la pila o bombilla

- Introducir una moneda en la ranura lateral (flecha 2) y levantar la parte superior.
- Cambiar la pila o la bombilla.

✿ **Las pilas gastadas debieran eliminarse respetando las normas ecológicas.**

Alarma

La alarma se activa desde cualquiera de las puertas delanteras. Su estado de activación puede apreciarse en la luz roja en la puerta del conductor y un "bip" indicador.

Para poder activarla, es necesario que el vehículo esté completamente cerrado y además que la chapa de la tapa trasera esté asegurada con llave, de no ser así y se procede a activarla, el sistema esperará a que se cierre el vehículo para quedar activado.

Una vez activado el sistema es posible desactivarlo desde cualquiera de las puertas delanteras ó desde la chapa de la tapa trasera, si se quiere reactivarlo puede hacerse asegurando con llave la tapa trasera y otra vez el sistema esperará que el vehículo esté completamente cerrado para activarse otra vez.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

CIERRE CENTRALIZADO*

Al abrir y cerrar las puertas delanteras se desbloquean o bloquean conjuntamente, gracias al cierre centralizado, todas las puertas, la tapa del depósito y, según la posición en que se encuentre la cerradura de la tapa trasera, también esta última.

El cierre centralizado va dotado de un **sistema de seguridad**: cuando se ha cerrado con llave el vehículo, por fuera, quedan también bloqueados todos los botones interiores de seguridad después de unos 12 segundos. Así se dificulta cualquier intento de forzar las puertas del vehículo.

Al abrir con llave gire ésta un cuarto de vuelta y el botón de seguridad de la puerta se libera, repitiendo una segunda vez ésta operación se liberan todas las demás puertas.

Manteniendo la llave en posición de apertura, se abrirán todas las ventanillas en los vehículos dotados de elevadores eléctricos.

Al cerrar con llave tienen que bajar los botones de seguridad de todas las puertas, aun cuando se hallan abiertas (excepto la puerta del lado del conductor). Si no fuera así en una puerta, se volverá a abrir y se cerrará correctamente.

En las versiones con elevadores eléctricos, se cerrarán automáticamente las ventanillas que hayan podido quedar abiertas, o también el techo corredizo eléctrico. Para ello, sólo se precisa mantener la llave en posición de cierre dentro de la cerradura.

Las puertas pueden también bloquearse **bajando los botones de seguridad** de las mismas. En este caso, sin embargo, no se activa el sistema de seguridad. Al bloquear la puerta del conductor, se bloquean simultáneamente las demás puertas.

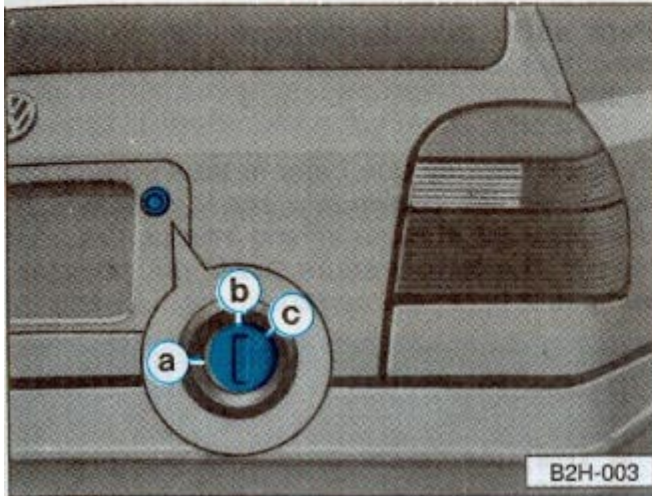
La puerta del conductor no puede bloquearse bajando el botón, en tanto se halle **abierta**. Así se evita el peligro de olvidar la llave de contacto en el interior.

¡Atención!

■ Cuando se ha cerrado por fuera, con llave, no deberá haber quedado nadie dentro, sobre todo ningún niño, puesto que las puertas ya no pueden abrirse por dentro. Esto es de especial importancia para las versiones con elevadores eléctricos, ya que tampoco podrían abrirse las ventanillas —véase la página 12.

■ Bajando el botón de seguridad de la puerta del conductor, se bloquean automáticamente, al mismo tiempo, las demás puertas.

■ Dejando las puertas bloqueadas puede evitarse que se abran en caso de accidente. Con las puertas bloqueadas se impide también la entrada de cualquier intruso, por ejemplo, al detenerse ante un semáforo. En cambio, se dificulta, en caso de necesidad, la ayuda desde el exterior.



Portón trasero

■ Estando el ojo de la cerradura (a) en posición horizontal, el portón trasero se abre y se cierra automáticamente por el mando centralizado. Además, es posible abrir y cerrar con la llave principal.

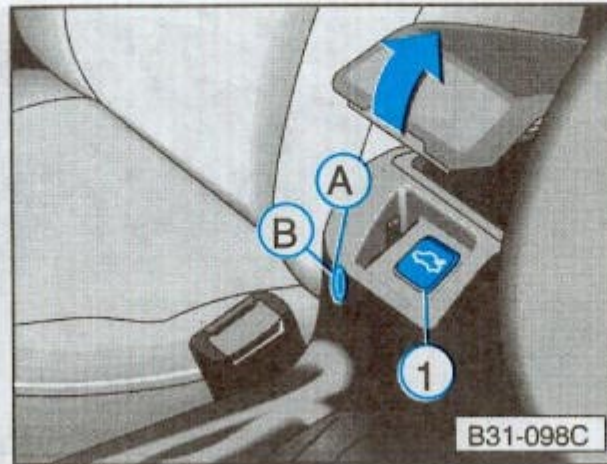
■ Estando el ojo de la cerradura en posición vertical (b), el portón trasero, una vez cerrado, queda permanentemente bloqueado, siendo sólo posible abrirlo con la llave.

Para abrir el portón trasero, girar la llave hacia la derecha, hasta el tope (c), mantenerla en esa posición y apretar el pulsador.

Nota

En caso de avería del cierre centralizado podrán accionarse de modo normal todas las cerraduras, excepto la tapa del depósito del combustible.

Apertura de emergencia de la misma. Véase en la página 72.



Apertura tapa trasera a control remoto.*

El botón de apertura (1) se encuentra en el compartimento de almacenaje provisto con cerradura, localizado entre los asientos delanteros. Ranura vertical (A) abierto, ranura horizontal (B) cerrado.

La tapa del maletero será abierta cuando sea presionado el botón, estando el interruptor de encendido, abierto o cerrado.

Nunca presione el botón mientras el vehículo se encuentre en movimiento.

PUERTAS

Por fuera, es posible abrir y cerrar con la llave la puerta del conductor y la del acompañante.

Al abrir, sube el botón de seguridad.

Manteniendo la llave en posición de apertura en la puerta del conductor (con cierre centralizado, también en la puerta del acompañante), se abrirán todas las ventanillas en los coches equipados con elevadores eléctricos.

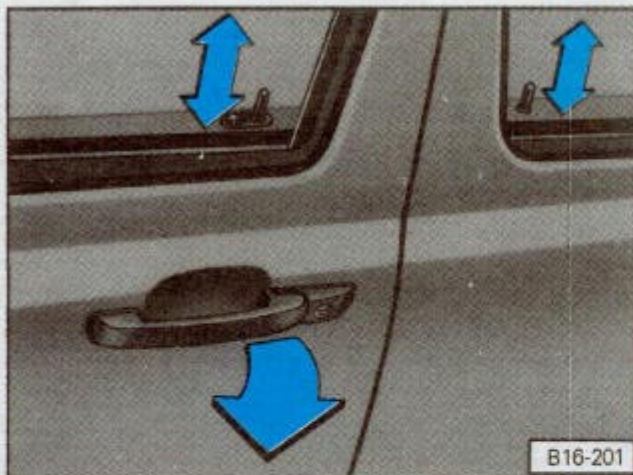
Al cerrar, baja el botón de seguridad.

Manteniendo la llave en posición de cierre en la puerta del conductor (con cierre centralizado, también en la puerta del acompañante), se cerrarán las ventanillas que hayan quedado abiertas, y también el techo corredizo eléctrico.

La puerta del acompañante y las traseras pueden bloquearse desde fuera sin llave. Basta con bajar el botón y cerrar.

El botón de seguridad de la puerta del conductor no puede bajarse mientras la puerta esté abierta. Así se evita que se deje la llave olvidada en la cerradura del encendido.

INSTRUCCIONES DE MANEJO



Por dentro, todas las puertas se bloquean bajando el botón de seguridad.

Mientras los botones de seguridad están bajados, no es posible abrir ninguna puerta, ni por dentro ni por fuera.

Para abrir las puertas, jale la manija interior o exterior de la puerta después de levantar el seguro.

¡Atención!

Dejando las puertas bloqueadas, puede evitarse que se abran en caso de accidente.

Con las puertas bloqueadas se impide también la entrada de cualquier intruso, por ejemplo, al detenerse ante



un semáforo. En cambio, se dificulta en caso de necesidad, la ayuda desde el exterior.

Cierre de seguridad para niños

Las puertas traseras llevan además un cierre de seguridad para niños. Desplazando la palanquita hacia abajo en el sentido indicado por la flecha, se pone el cierre de seguridad para niños, quedando así bloqueado el tirador interior de la puerta. En este caso, la puerta puede abrirse sólo desde el exterior estando el botón de seguridad subido.

TAPA TRASERA

Para abrir, estando horizontal el ojo de la cerradura, bastará oprimir el cierre y levantar la tapa.

Para cerrar, hay que bajar la tapa y darle un ligero impulso cogiéndolo por la concavidad dispuesta en el revestimiento interior. Cuando el ojo de la cerradura está en posición vertical, la tapa está cerrada.

¡Atención!

■ **Después de cerrar la tapa, compruebe, intentando alzarlo, si está perfectamente encajado el bloqueo, pues de lo contrario podría abrirse de repente durante la marcha, aunque se hubiese cerrado con llave.**

■ **No viaje nunca con la tapa entornada o abierta, pues podrían introducirse gases del escape en el interior del coche.**

VENTANILLAS

Elevadores mecánicos

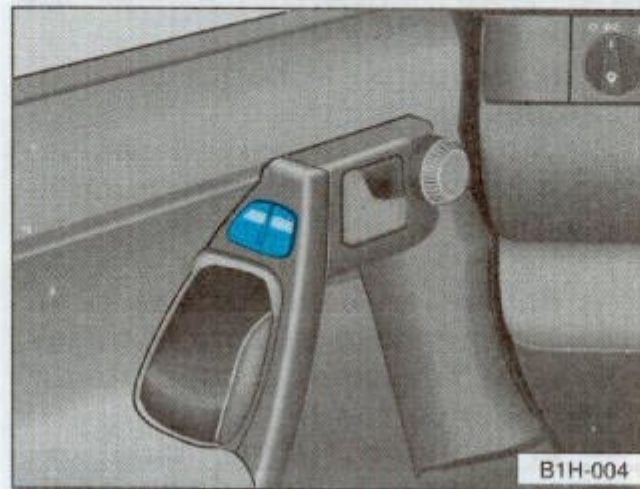
Las ventanillas se abren y cierran con las manivelas dispuestas en los revestimientos de puerta.

Elevadores eléctricos*

El manejo de los elevadores eléctricos es particularmente cómodo:

- Apertura, por pulsación, de todas las ventanillas.
- Cierre, por pulsación, de la ventanilla del conductor
- Cierre centralizado, mediante la llave de la puerta, de todas las ventanillas.

Los elevadores funcionan con el encendido conectado. Si después de desconectar el encendido, no se abre la puerta del conductor, podrán accionarse durante 10 minutos más los elevadores. Cada vez que se abra la puerta del conductor, los elevadores seguirán activados 10 minutos más. Por razones de seguridad, sin embargo, el cierre, por pulsación, de la ventanilla del conductor sólo funcionará estando conectado el encendido.



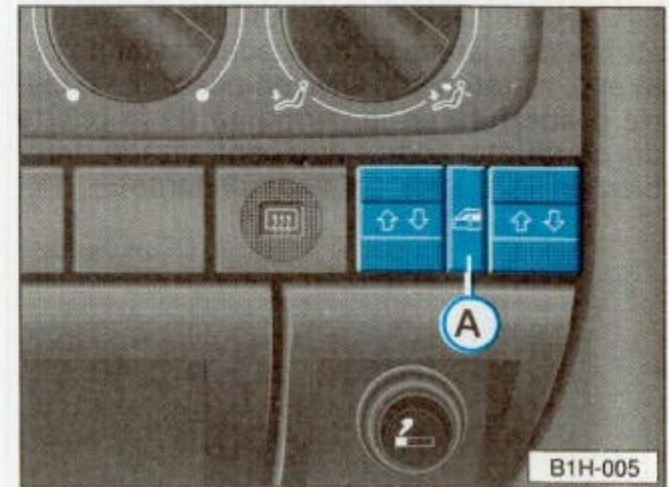
Los mandos están dispuestos como sigue:

- En la manecilla de cierre de la puerta del conductor: dos para las ventanillas delanteras.
- En las manecillas de cierre de las puertas del acompañante y traseras, un mando respectivamente.

En el caso de que fallase alguna vez la regulación eléctrica de los retrovisores exteriores, es posible regularlos manualmente, presionando sobre el borde de los mismos.

Calentamiento de los retrovisores exteriores*

Los retrovisores exteriores de regulación eléctrica se calientan simultáneamente con el calentamiento térmico.



- En la consola central, por encima del encendedor: Dos mandos para las ventanillas traseras y uno de seguridad (A) que desactiva los mandos de las puertas traseras.

La **apertura** de todas las ventanillas es automática, pulsando el extremo inferior del correspondiente mando.

Pulsando de nuevo el correspondiente mando, se detiene la apertura de la ventanilla en cuestión.

El **cierre** de todas las ventanillas se efectúa oprimiendo el extremo superior del correspondiente mando. Para cerrar la ventanilla del conductor bastará, estando el encendido conectado, pulsar su mando; si se vuelve a pulsar, se detiene el cierre de la ventanilla.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

Las ventanillas pueden también cerrarse o abrirse de manera centralizada, bastando para ello, mantener la llave en posición de cierre o apertura en la cerradura de la puerta del conductor (con cierre centralizado, también en la puerta del acompañante).

¡Atención!

■ ¡Precaución al cerrar las ventanillas!

Cerrando las ventanillas descuidada o incontroladamente, pueden producirse magulladuras.

Por ello, se recomienda

- anular, en caso necesario, el funcionamiento de las ventanillas traseras, utilizando el conmutador de seguridad (A).
- al abandonar el vehículo, extraer siempre la llave de encendido. Los elevadores, sin embargo, seguirán funcionando hasta que se haya abierto y vuelto a cerrar la puerta del conductor. Tan pronto como vuelva a abrirse la puerta del conductor, volverán a entrar en funcionamiento los elevadores.

■ No deberá quedar nadie dentro del vehículo cuando se haya cerrado por fuera, con llave, o esté puesto el cierre de seguridad para niños en las puertas traseras ya que, en caso de necesidad, no sería posible abrir las ventanillas. En los vehículos equipados con cierre centralizado, además, tampoco podrían abrirse las puertas por dentro. Véase también la página 8.

ESPEJOS RETROVISORES

Ajuste de los retrovisores

Antes de iniciar el viaje debieran ajustarse los retrovisores, a fin de garantizar la visibilidad.

Retrovisor interior anti-deslumbrante

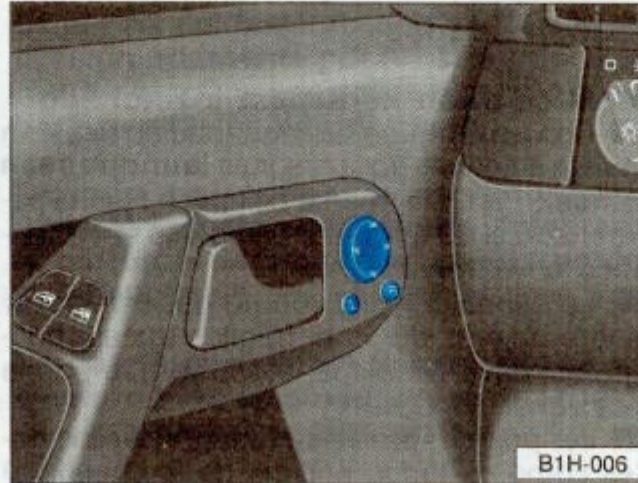
Al ajustar el espejo a la posición base, la palanquita de su borde inferior deberá mirar hacia atrás.

Para ponerlo en posición antideslumbrante hay que tirar de la palanquita hacia adelante.

Retrovisores exteriores

Los retrovisores exteriores deberán ajustarse de tal modo que pueda verse el flanco del propio vehículo. Ello hace que, además de obtener así un campo visual óptimo, pueda controlarse en cualquier momento el ajuste de los retrovisores.

Los retrovisores exteriores de regulación mecánica se ajustan desde el interior accionando el mando situado en el revestimiento de la puerta respectiva.



Los retrovisores exteriores de regulación eléctrica * se ajustan presionando sobre el mando situado en el revestimiento de la puerta del conductor.

Pulsando los botones inferiores. L o R, el propio mando del retrovisor exterior izquierdo sirve para accionar el derecho.

En el caso de que fallase alguna vez la regulación eléctrica de los retrovisores exteriores, es posible regularlos manualmente, presionando sobre el borde de los mismos.

Calefacción de los retrovisores exteriores*

Los retrovisores exteriores de regulación eléctrica se calientan simultáneamente con el medallón térmico.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

CINTURONES DE SEGURIDAD

Está demostrado que los cinturones de seguridad ofrecen una buena protección en caso de accidentes. Debido a ello, en la mayoría de los países existe requerimiento legal del uso de cinturones.

¡Atención!

Los cinturones deberán abrocharse antes de emprender cualquier viaje, también por ciudad. Ello rige también para los ocupantes del asiento trasero.

También las mujeres embarazadas deberían hacer siempre uso del cinturón.

Para que un cinturón sea eficaz es de suma importancia el modo cómo va colocado. De ello se habla en las páginas siguientes.

En la página 18 se explica cómo llevar con seguridad a los niños en el vehículo.

Generalidades

■ El cinturón no deberá ir retorcido.

■ Con un cinturón de seguridad no deberán nunca sujetarse dos personas (**aunque sean niños**). Particularmente peligroso resulta sujetar con el cinturón a un niño que vaya sentado en el regazo.

■ La banda del cinturón no deberá apoyar sobre objetos duros ni frágiles (gafas, bolígrafos, llaveros, pipas, etc.), ya que podría ocasionar heridas.

■ Las prendas de vestir gruesas y sueltas (tales como el abrigo encima de la chaqueta) obstaculizan el buen asiento y funcionamiento del cinturón.

■ La banda del cinturón no deberá rozar con cantos agudos.

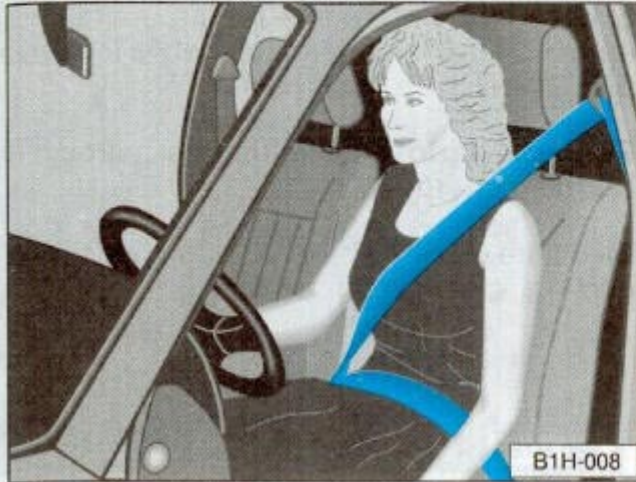
■ La lengüeta sólo deberá introducirse en el mecanismo del correspondiente asiento. En caso contrario, se reducirá el efecto protector del cinturón.

■ La recepción para la lengüeta del cierre no deberá estar obturada con papel o similares ya que, de lo contrario, no encastrará la lengüeta del cierre.

■ El cinturón deberá mantenerse limpio, ya que si está muy sucio queda afectado el funcionamiento del dispositivo automático del mismo (véase capítulo «Conservación y Mantenimiento»).

■ Cuando un cinturón esté dañado o haya sido sometido a fuerzas de tracción y se haya alargado, por causa de un accidente, habrá que cambiarlo, preferentemente en su Concesionaria Volkswagen. Además, deberán hacerse comprobar los anclajes.

■ Es posible que en algunos países se utilicen cinturones de seguridad cuyo funcionamiento difiera del descrito para cinturones automáticos y abdominales en las páginas siguientes.



Cinturones automáticos de tres puntos

Estos permiten moverse con toda libertad, siempre que no sea de forma brusca. Cualquier frenazo brusco bloqueará el cinturón.

El dispositivo automático bloquea el cinturón de seguridad también al acelerar, al conducir por pendientes y en las curvas.

Para colocarse

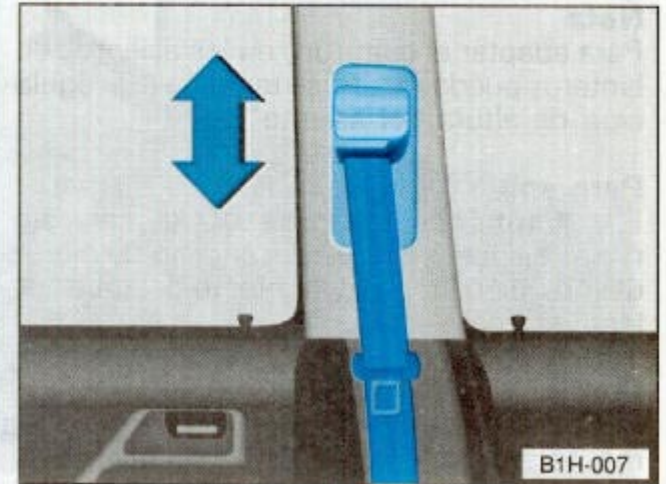
El cinturón, tómelo por la lengüeta de cierre y páselo con movimiento uniforme y lento por encima del tórax y la pelvis; seguidamente, introduzca dicha lengüeta en el correspondiente dispositivo de cierre hasta que encaje perceptiblemente (prueba del tirón).

La banda del hombro deberá deslizarse aproximadamente por el centro del mismo, en ningún caso sobre el cuello, y deberá quedar ceñida al busto.

Cuando se reclina demasiado hacia atrás el respaldo del asiento delantero, el cinturón de seguridad puede perder su eficacia.

La banda abdominal deberá deslizarse siempre bien ajustada; en caso necesario, hay que tirar algo de ella.

Particularmente cuando se trate de una mujer embarazada, deberá ir lo más ceñida posible a la región pélvica, para evitar toda presión sobre el abdomen.



En los asientos delanteros y las plazas traseras exteriores*, la banda del hombro puede adaptarse a la estatura del ocupante con ayuda del **regulador vertical del cinturón**.

■ Para el ajuste, hay que desplazar hacia arriba o abajo, en forma lenta y uniforme la tecla (figura derecha), de modo que la banda del hombro se deslice aproximadamente por el centro del mismo, tal como se reproduce en la figura izquierda, y **en ningún caso sobre el cuello**.

■ Una vez ajustado, comprobar si el dispositivo de inversión ha encajado debidamente, efectuando la prueba del tirón.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

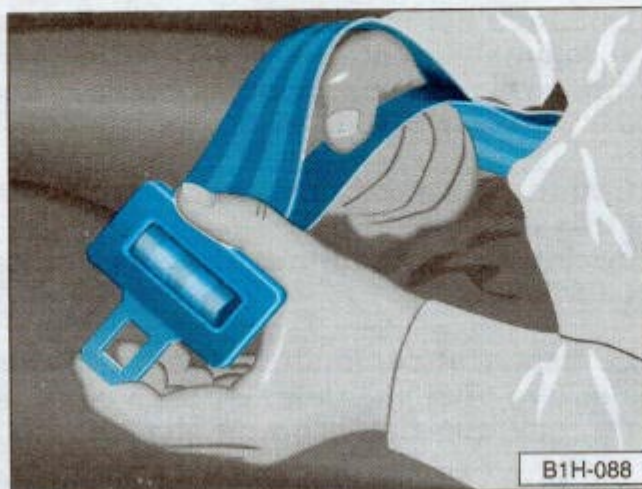
Nota

Para adaptar el cinturón, en los asientos delanteros puede recurrirse también a la regulación de altura del asiento*.

Para soltar

El cinturón, oprima el pulsador de color naranja, dispuesto en el mecanismo de cierre, desprendiéndose así por efecto del muelle la lengüeta de cierre.

Desplazar con la mano la lengüeta mencionada para que el mecanismo enrollador recoja más fácilmente el cinturón. Un botón de plástico previsto en el cinturón mantiene la lengüeta en la posición adecuada para su uso.



Cinturón abdominal

La plaza central trasera va provista de un cinturón abdominal.

El manejo de su cierre es igual que para los cinturones automáticos de tres puntos.

El cinturón deberá ir siempre bien ceñido a la pelvis.

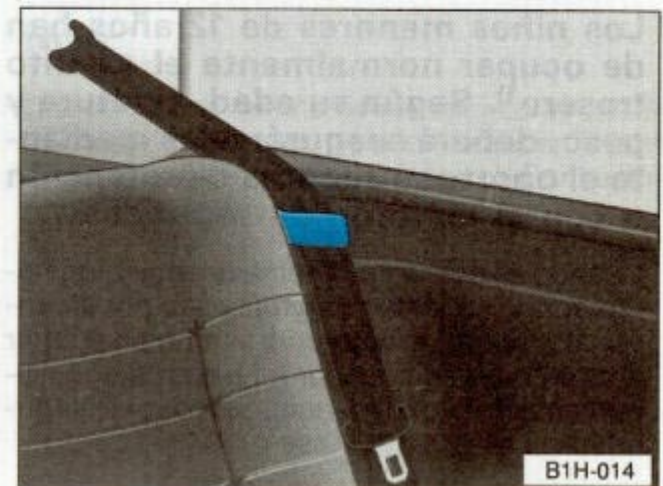
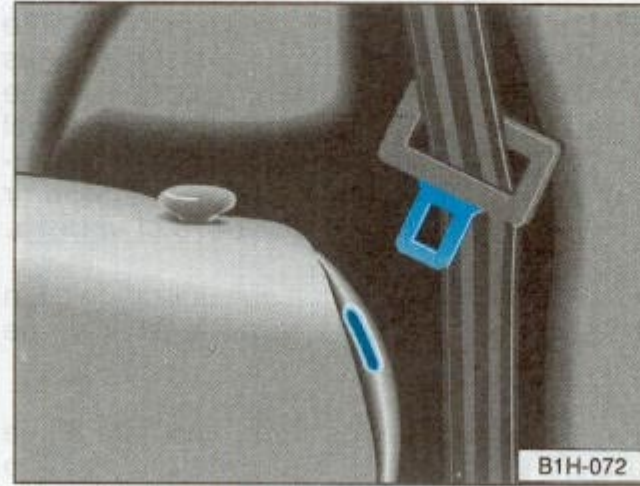
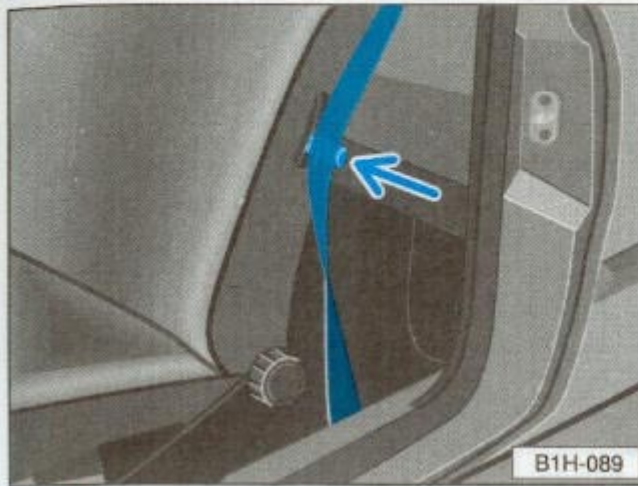
Por razones de seguridad, cuando no se use el cinturón abdominal, éste deberá ir encajado en su dispositivo de cierre.

Para alargarlo, hay que mantener la lengüeta en ángulo recto respecto a la banda y tirar de ésta. Véase la figura.

El ajuste del cinturón se facilita oprimiendo entre sí, en sentido longitudinal, la lengüeta de cierre y su recubrimiento.

Para acortarlo, bastará tirar del extremo libre del cinturón.

Mediante el pasador de plástico puede recogerse el cinturón sobrante.



Sujeta-cinturón*

Delanteros

En el 2 puertas, el sujeta-cinturón (al mismo tiempo, desbloqueo del respaldo) hace que aquél se halle en la posición más adecuada para cogerlo.

Antes de desbloquear el respaldo habrá que destrabar el cinturón. Después de volver a levantar el respaldo debiera engancharse de nuevo el cinturón en su enganche, para tenerlo siempre en la posición más práctica para su uso.

Traseros

Para que no hagan ruido, conviene tener las lengüetas de los cinturones exteriores metidas en las ranuras de los revestimientos laterales en el 4 puertas (figura central) o detrás de los soportes situados junto al respaldo en el 2 puertas (figura derecha).

INSTRUCCIONES DE MANEJO

SEGURIDAD DE LOS NIÑOS

Los niños menores de 12 años han de ocupar normalmente el asiento trasero¹⁾. Según su edad, estatura y peso, deberá asegurárseles mediante el oportuno sistema de retención o con el cinturón de seguridad.

Cuando se utilice un sistema de retención homologado expresamente para ello por el propio fabricante, el niño podrá también ocupar el asiento del acompañante. Sin embargo, según enseña la experiencia, es mayor la seguridad en el asiento trasero.

En ningún caso deberán ir los niños, ni siquiera los bebés, sobre las rodillas de los mayores.

■ Los bebés de hasta aproximadamente 9 meses/10 kg irán óptimamente protegidos, en caso de accidente, en un asiento infantil o en una concha de seguridad.

■ Para los bebés y niños de hasta aproximadamente 3 años/18 kg, la experiencia ha demostrado que la mayor seguridad posible la brindan los asientos y conchas infantiles, donde el niño va de espaldas a la dirección de marcha.

■ Los niños de hasta aproximadamente 7 años/25 kg, dependiendo ello de su estatura, lo mejor es que vayan en un asiento infantil o protegidos por un acolchado especial para ellos.

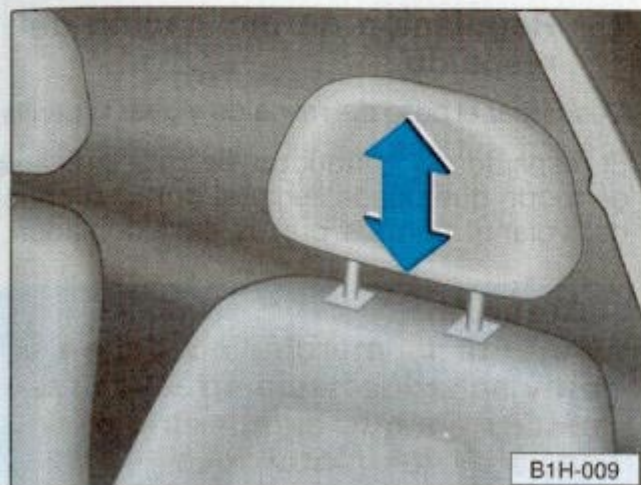
■ Los mayores de 7 años aproximadamente podrán utilizar los cinturones de dos o de tres puntos del asiento trasero. Pero habrá que asegurarse de que la banda discurra por el centro del hombro y **no apoye sobre el cuello**. El cinturón abdominal tiene que discurrir por la región pélvica y **no sobre el vientre**.

En caso necesario, habrá que utilizar un cojín de seguridad, a fin de elevar la posición de asiento.

Para el empleo de los cinturones habrá que atenerse también al contenido del capítulo «Cinturones de seguridad».

¹⁾ Habrá que observar las disposiciones legales que puedan diferir al respecto

CABECERAS



Las cabeceras son ajustables en altura y deberían adaptarse a la estatura del ocupante. Una cabecera correctamente ajustada ofrece, junto con el cinturón de seguridad, una protección eficaz. En las cabeceras puede ajustarse asimismo la inclinación.

Ajuste vertical

- Sujetar la cabecera lateralmente con ambas manos y desplazarla hacia arriba o hacia abajo.
- El máximo efecto protector se consigue cuando el borde superior se halla aproximadamente a la altura de los ojos.

Nota

Las cabeceras pueden además extraerse unos 20 mm, para lo que hace falta aplicar un poco más de fuerza.



Desmontaje y montaje

Con la ayuda de un destornillador desencajar lateralmente las grapas elásticas de las guías anulares del respaldo. Extraer la cabecera.

Al montarla nuevamente, primeramente hay que encajar las grapas en las guías anulares, de modo que la patilla recta de la grapa quede delante. Seguidamente, introducir los tubos de la cabecera en sus guías hasta oír que encastren.

Nota

Los vehículos que no lleven cabeceras traseras, pueden ser reequipados fácilmente con dichos accesorios. Consulte a su Concesionario Volkswagen.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

ASIENTOS DELANTEROS

El ajuste correcto del asiento es importante para:

- llegar con rapidez y seguridad a los mandos,
- mantener el cuerpo relajado y descansado y
- obtener la máxima protección de los cinturones

Los asientos delanteros debieran ajustarse antes de colocarse el cinturón.

Bajo los asientos no debiera depositarse ningún objeto, pues podría obstaculizar el ajuste del asiento.

Después de cualquier ajuste longitudinal o vertical del asiento habrá que comprobar, con un movimiento del cuerpo, si el asiento se halla bloqueado con toda seguridad.



1 — Regulación longitudinal

Alzar la palanca y desplazar el asiento. A continuación, soltar la palanca y seguir deslizando el asiento hasta encajar el bloqueo.

El asiento del conductor debiera ajustarse de modo que los pedales puedan pisarse a fondo con las piernas un poco dobladas.

¡Atención!

Por razones de seguridad el asiento del conductor sólo deberá regularse estando el vehículo parado.

2 — Regulación de inclinación del respaldo

Descargar el peso del respaldo y girar la perilla.

El respaldo del conductor debiera ajustarse de modo que pueda llegar al punto superior del volante con los brazos algo doblados.

¡Atención!

Durante la marcha no deben ir muy echados hacia atrás los respaldos, ya que disminuiría la eficacia de los cinturones.

3 — Desbloqueo del respaldo

(sólo vehículos 2 puertas)

Tirar hacia arriba de la palanca (al mismo tiempo enganche del cinturón) y abatir el respaldo hacia adelante. Antes de desbloquear el respaldo hay que sacar el cinturón de su enganche (véase pág. 17).

¡Atención!

Por razones de seguridad, durante la marcha deberán ir siempre bloqueados los respaldos de los asientos delanteros.

4— Regulación de altura del asiento*

Descargar el peso del asiento y tirar hacia arriba de la palanca. Sube el asiento completo. Para bajarlo, empujarlo hacia abajo por el peso del cuerpo.

¡Atención!

■ **Por razones de seguridad, la altura del asiento del conductor sólo deberá regularse cuando el vehículo está parado.**

■ **¡Precaución al ajustar la altura del asiento! Si se hace sin prestar atención o de modo incontrolado, podrán producirse magulladuras.**

5— Ajuste del apoyo lumbar*

Girando la rueda de mando se arquea, más o menos, el acolchado de la zona lumbar, viéndose así sostenida eficazmente la curvatura natural de la columna vertebral. Ello evita el consiguiente cansancio en los viajes largos.

Asiento térmico*

El respaldo y la superficie de los asientos delanteros pueden calentarse eléctricamente con el encendido conectado.

Para más detalles, véase «Conmutadores», página 45.



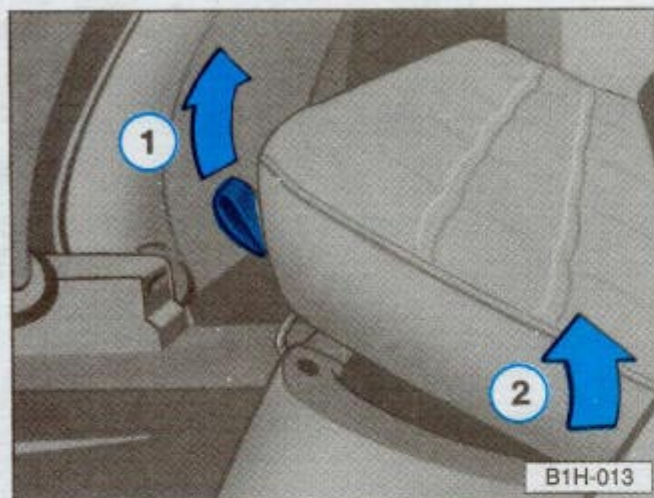
Para ajustar la altura del asiento, tire de la palanca hacia arriba o empuje hacia abajo. El asiento se moverá hacia arriba o hacia abajo.

Para ajustar el apoyo lumbar, gire la rueda de mando. El acolchado de la zona lumbar se arquea, más o menos, sosteniendo así la curvatura natural de la columna vertebral.

El asiento térmico permite calentar el respaldo y la superficie del asiento delantero. Para más detalles, véase «Conmutadores», página 45.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

ASIENTO TRASERO- MALETERO



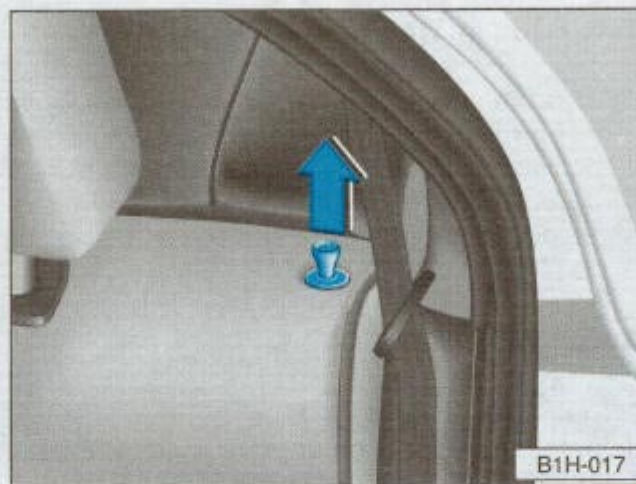
Para ganar espacio en el maletero, es posible abatir el asiento trasero; cuando se trata de un asiento trasero partido, puede también abatirse una parte por separado.

Antes de abatir el respaldo hay que desmontar las cabeceras traseras. Véase la página 19.

Para evitar un posible deterioro, antes de abatir el respaldo del asiento trasero hay que colocar los asientos delanteros de tal modo que no tropiece con ellos el respaldo al bajarlo.

Abatir el asiento

■ Tirando del lazo, levantar un poco el cojín del asiento y desplazarlo hacia adelante, hasta el tope (flecha 1). Seguidamente, levantar el cojín (flecha 2). Véase la figura izquierda.



■ Tirar del botón de desbloqueo dispuesto en el respaldo (respaldo corrido: ambos botones a la vez), en dirección de la flecha, véase la figura central, y abatir el respaldo, véase la figura derecha.



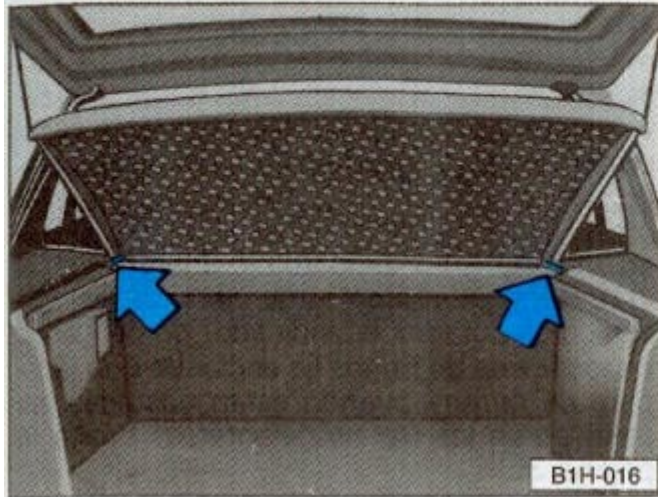
Levantar el asiento

■ Levantar primero el respaldo.

■ Levantar el cojín y desplazarlo hacia atrás hasta que quede encajado. Al hacerlo, levantar el cinturón central, pues de lo contrario quedaría enganchado entre el respaldo y el asiento y no podría utilizarse.

¡Atención!

El respaldo del asiento trasero tiene que hallarse perfectamente bloqueado, a fin de que en caso de un repentino frenazo no sean lanzados hacia adelante los objetos del maletero.



Tapamaletero

El tapamaletero puede utilizarse para depositar prendas de vestir.

¡Atención!

El tapamaletero no es una superficie para colocar objetos duros y pesados que podrían poner en peligro la integridad de los ocupantes del vehículo en caso de un brusco frenazo.

Además podrían deteriorarse los hilos eléctricos del cristal térmico por el roce con dichos objetos.

Al abrir la tapa trasera, se levanta también el tapamaletero.

Cuando haya que transportar equipaje voluminoso, podrá desmontarse el tapamaletero:

- Desenganchar las cintas de sujeción del portón trasero.
- Extraer el tapamaletero de sus soportes, hacia atrás. Véanse las flechas de la figura.
- Para volver a montar el tapamaletero, introducirlo en los soportes laterales, desplazándolo hacia adelante, y enganchar las cintas de sujeción en el portón trasero.

Instrucciones para cargar el maletero

En interés de las propiedades de marcha hay que cuidar de una distribución uniforme de la carga (personas y equipaje). Los objetos pesados debieran transportarse lo más cerca posible del eje trasero o, mejor, entre ambos ejes. En ningún caso se sobrepasarán las cargas sobre ejes ni el peso total autorizado. Véase la página 142.

¡Atención!

- Hay que tener en cuenta que las propiedades de marcha cambian cuando se transportan objetos pesados debido a haberse desplazado el centro de gravedad. Por ello, habrá que adecuar el modo de conducir y la velocidad.
- Al cargar el equipaje, hay que asegurarse de que los objetos no puedan salir lanzados hacia adelante, en caso de un brusco frenazo.

Hay que cuidar de que

- no se deterioren los hilos eléctricos del cristal trasero por el roce con algún objeto.
- no queden tapadas las ranuras de ventilación dispuestas en los revestimientos laterales* del maletero.

¡Atención!

No viaje nunca con el capó o portón entornado o abierto, pues podrían introducirse gases de escape al interior.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

PEDALES

Jamás se obstaculizarán los pedales.

Por ello, en la zona reposapiés no deberá haber objetos que pudieran ir a parar bajo los pedales.

■ En caso de avería de los frenos, podría necesitarse un mayor recorrido del pedal.

■ Los pedales del embrague y del acelerador tienen que poder pisarse a fondo en todo momento.

■ Los pedales tienen que poder retornar sin impedimentos a su posición de origen. Por todo ello, sólo pueden usarse tapetes que dejen libre el área de los pedales y que no puedan desplazarse.

FRENOS

Las siguientes instrucciones son muy importantes para un funcionamiento perfecto de los frenos.

■ Los forros de freno nuevos han de asentarse y, por ello, no tienen todavía su óptima capacidad de fricción durante los primeros 200 km. En compensación, hay que pisar con mayor fuerza el pedal del freno. Lo mismo cabe decir cuando en alguna ocasión se cambien los forros.

■ Si repentinamente aumentase el recorrido del pedal, puede ser que haya dejado de funcionar uno de los dos circuitos del sistema de frenos. Si bien puede proseguirse el viaje hasta la Concesionaria Volkswagen más próxima, habrá que frenar con mayor fuerza y pensar que la distancia de frenado será más larga.

■ El nivel del líquido de frenos ha de controlarse con regularidad. Véase la página 92. La lámpara de control de frenos se enciende cuando ha descendido demasiado el nivel del líquido de frenos (véase la página 35).

■ El desgaste de los forros depende en gran medida de las condiciones de rodaje y del estilo de conducir. Especialmente tratándose de vehículos de frecuente utilización en tráfico urbano y breves recorridos, o bien que se conduzcan deportivamente, puede ocurrir que se precise comprobar el espesor de los forros en un Taller Autorizado Volkswagen, antes de lo previsto en el Carnet de Servicio. En los vehículos dotados de indicador de desgaste de los forros de frenos se enciende una lámpara de control cuando están gastadas las pastillas de los frenos delanteros. Véase la página 35.

■ En una pendiente, debiera meterse a tiempo una marcha inferior, para aprovechar la fuerza retentiva del motor. Si hubiera que frenar, no se hará permanentemente, sino a intervalos.

■ En ciertas condiciones, por ejemplo, al atravesar zonas de agua, con fuerte lluvia o también después de lavar el coche, puede ser que se retrase la acción del freno por haberse humedecido o helado en invierno los discos y los forros de freno: primero han de secarse frenando.

¡Atención!

Si se montase posteriormente un spoiler frontal, deberá estar asegurado que no quede disminuida la afluencia de aire a los frenos delanteros. En caso contrario, podría recalentarse el sistema de frenos.

Servofreno

¡Atención!

El servofreno trabaja con la depresión que se forma sólo con el motor en marcha. Por ello, no deje jamás rodar el coche con el motor parado.

Si no trabaja el servofreno, por ejemplo, al ser necesario remolcar el vehículo o al haber surgido una anomalía, habrá que pisar con más fuerza el pedal del freno para compensar la falta del servofreno.

Sistema antibloqueo*

El ABS (sistema antibloqueo) contribuye de modo esencial a aumentar la seguridad activa del vehículo. La ventaja decisiva del ABS frente al sistema de frenos convencional radica en el hecho de que ni siquiera sobre un piso resbaladizo se bloquean las ruedas al efectuar un frenazo. Así es posible seguir dirigiendo el coche, manteniendo la mejor estabilidad de marcha posible.

No debe esperarse, sin embargo, que se reduzca en todos los casos la distancia de frenado por el efecto del ABS. Si se marcha sobre grava o por nieve caída recientemente sobre un piso resbaladizo, aparte de que se ha de conducir lentamente y con las mayores precauciones, la distancia de frenado puede incluso ser algo más larga.

Funcionamiento del ABS

Cuando la velocidad periférica de una rueda es demasiado pequeña para la velocidad del vehículo y tiende a bloquearse, se reduce la presión de frenado de esa rueda. En las ruedas delanteras, la presión de frenado se regula individualmente; cuando es una rueda trasera la que se está bloqueando, se regula la presión de frenado para ambas ruedas. Así resulta igual el frenado de las dos ruedas traseras, manteniéndose lo mejor posible la estabilidad de marcha. Este proceso de regulación se nota por el movimiento pulsatorio del pedal del freno, acompañado de ruidos. Al mismo tiempo, sirve de advertencia

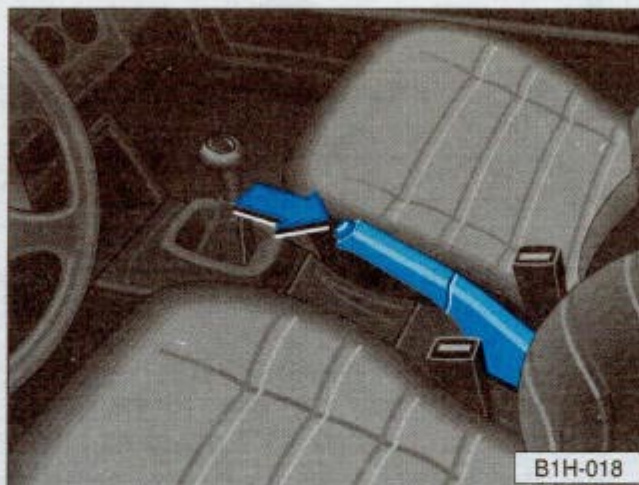
INSTRUCCIONES DE MANEJO

para el conductor de que una o más ruedas se hallan en el ámbito de bloqueo. Para que el ABS actúe de modo óptimo en estas circunstancias, hay que mantener pisado el pedal del freno —no bombear jamás.

¡Atención!

Particularmente sobre piso resbaladizo o mojado, tampoco el ABS puede salvar los límites impuestos por las leyes físicas. Si las ruedas se hallan en el ámbito de bloqueo, habrá que adaptar inmediatamente la velocidad a las condiciones viales y de tráfico. El hecho de ser mayor la seguridad no debiera inducirnos a correr ningún riesgo.

Si se averiase el sistema antibloqueo, ello se anuncia mediante una lámpara de control. Véase la página 36.



Freno de mano

Para apretar el freno de mano hay que levantar firmemente la palanca. En una pendiente habrá que colocar además la primera marcha. El freno de mano ha de apretarse firmemente, a fin de evitar que por descuido se conduzca con el freno puesto.

Con el freno puesto y el encendido conectado, se enciende la lámpara de control de frenos.

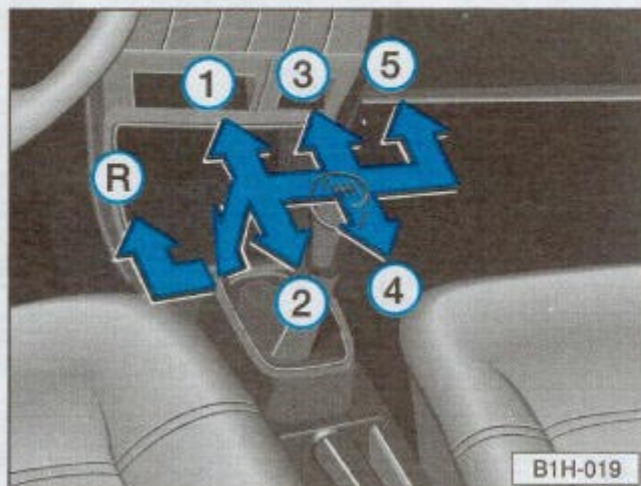
Para soltar el freno, hay que levantar la palanca ligeramente, oprimir el botón de bloqueo y bajar la palanca totalmente.

■ Al acelerar sobre un piso resbaladizo, por ejemplo: con nieve o hielo, pisar con sumo cuidado el acelerador, pues las ruedas motrices, a pesar del EDS, podrían patinar perjudicando así la estabilidad de marcha.

■ Si se enciende el testigo luminoso del ABS – véase la página 36 – podría significar también la existencia de una anomalía en el EDS. En este caso conviene acudir cuanto antes a un Concesionario Volkswagen.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

CAMBIO MANUAL



Esquema del cambio

■ Todas las marchas adelante están sincronizadas. El sincronizador hace posible engranar suave y silenciosamente cada una de las marchas.

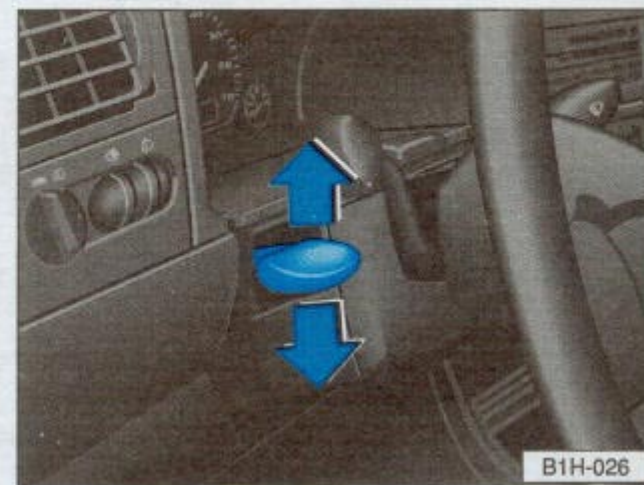
■ La marcha atrás sólo debe engranarse con el coche parado. Con el motor en marcha, debiera aguardarse unos segundos con el embrague pisado a fondo, antes de meter dicha marcha, a fin de evitar ruidos.

Con la marcha atrás puesta y el encendido conectado, se encienden las luces de marcha atrás.

Nota

¡No mantenga apoyada la mano sobre la palanca del cambio durante la marcha: la presión ejercida sobre ésta se transmite a las horquillas de mando de los engranajes, lo que puede dar lugar a un desgaste prematuro de las mismas!

VOLANTE DE DIRECCIÓN REGULABLE EN ALTURA*



La altura del volante puede regularse sin escalonamientos. Para ello, hay que tirar hacia abajo de la palanca dispuesta a la izquierda de la columna de dirección y colocar el volante a la altura que se desee.

¡Atención!

A continuación, por razones de seguridad, hay que volver a subir la palanca hasta el tope, para que el volante no varíe su posición durante la marcha.

CAMBIO AUTOMATICO*



El vehículo lleva un cambio automático de 4 marchas, de mando electrónico.

Este cambio va provisto de un embrague de punteo que elimina el resbalamiento propio del convertidor de par en la 4a. marcha y, bajo determinadas circunstancias de rodaje, también en la 3a. marcha. Con ello mejora notablemente el grado de eficacia del cambio en dichas marchas y se reduce el consumo de combustible.

En función del modo de conducir podrán producirse más cambios de marcha, debido al embrague de punteo. Ello es normal, y no es motivo de preocupación.

¡Atención!
Para retirar la llave de la cerradura de encendido en vehículos con transmisión automática, debe colocarse la palanca selectora en la posición "P".

Programa de emergencia

En caso de un fallo de la electrónica, la caja de cambios podrá seguir funcionando mediante dos programas de emergencia.

■ Se siguen cambiando automáticamente las marchas, pero se percibirán tirones más fuertes. Habrá que acudir a una Concesionaria Volkswagen.

■ Ya no se cambian automáticamente las marchas.

Las marchas sólo podrán cambiarse a mano. Ciertamente, en las posiciones «D», «3» y «2» sólo se dispondrá de la tercera marcha. Las posiciones «1» y «R» corresponderán, como de costumbre, a la primera marcha y a la marcha atrás, respectivamente.

El convertidor, sin embargo, tiene que asumir un mayor trabajo, debido particularmente a la falta de la segunda marcha, por lo que, bajo determinadas circunstancias, podrá recalentarse. En tal caso, habrá que acudir inmediatamente a una Concesionaria Volkswagen.

Bloqueo de la palanca selectora

La palanca selectora en la posición "P" o "N", con el encendido conectado, está bloqueada. Para sacarla de estas posiciones habrá que pisar el freno y apretar la tecla de la empuñadura de la palanca. Así se impide que pueda engranarse involuntariamente una marcha y se ponga en movimiento, sin quererlo, el coche.

Un elemento retardador hace que, al pasar con ligereza por la posición «N» (por ejemplo, de R a D), no se bloquee la palanca. Ello hace posible, si el coche estuviese atascado, sacarlo «columpiando». Sólo cuando la palanca permanece más de 1 segundo aproximadamente en la posición «N», sin estar pisado el freno, actúa el bloqueo de la palanca. A velocidades por encima de unos 5 km/h se anula automáticamente el bloqueo de la palanca selectora en la posición "N".

INSTRUCCIONES DE MANEJO

Posiciones de la palanca selectora

P—Bloqueo de aparcamiento

Las ruedas, motrices están bloqueadas mecánicamente.

Este bloqueo deberá conectarse sólo con el vehículo parado. Para conectar y desconectar la posición «P», previamente hay que oprimir la tecla de bloqueo dispuesta en la empuñadura de la palanca. Antes de la desconexión, y con el encendido conectado, habrá que pisar, además, el freno.

R—Marcha atrás

Sólo se debe colocar estando el vehículo parado y el motor a ralentí. Antes de conectar la posición «R», partiendo de la posición «P» o «N», hay que pisar el pedal del freno y oprimir la tecla de bloqueo de la empuñadura de la palanca.

En la posición «R», y con el encendido conectado, se encienden las luces de marcha atrás.

N—Neutral (Punto muerto)

Para sacar la palanca de la posición «N», a velocidades por debajo de los 5 km/h o con el coche parado, y estando conectado el encendido, hay que pisar el pedal del freno y oprimir la tecla de bloqueo de la empuñadura de la palanca.

D—Posición permanente para marchas adelante

Las cuatro marchas se cambian automáticamente y oportunamente, en dependencia de la carga del motor y de la velocidad del vehículo.

En ciertas condiciones es preferible poner la palanca selectora provisionalmente en una de las posiciones que se describen a continuación:

3—Posición para terrenos accidentados

Las marchas 1a, 2a y 3a se cambian automáticamente en función de la carga del motor y de la velocidad. La 4a permanece bloqueada. Así aumenta el efecto de frenado del motor al desacelerar.

Esta posición se recomienda cuando llevando la posición «D» y bajo determinadas condiciones de marcha, se producen cambios frecuentes entre la 3a y 4a.

2—Posición para rutas montañosas

Posición indicada para largas cuestas arriba o abajo.

La 1a y 2a marcha se cambian automáticamente, en función de la carga del motor y de la velocidad. La 3a y 4a permanecen bloqueadas. Así aumenta el efecto de frenado del motor.

1—Posición para pendientes muy pronunciadas

Posición recomendada para cuestas arriba o abajo de extrema inclinación.

Para conectarla, hay que oprimir la tecla de bloqueo de la empuñadura de la palanca. El vehículo corre sólo en 1a marcha. La 2a, 3a y 4a están bloqueadas. Así, se logra el máximo efecto retentivo del motor. El regulador de velocidad* no podrá usarse en la posición «1».

CERRADURA DE ENCENDIDO

Nota

La palanca selectora puede colocarse en las posiciones «3», «2» y «1» cuando el cambio se efectúa manualmente, pero el cambio automático no pasará a la marcha más corta hasta que el motor ya no se pueda pasar de vueltas.

Dispositivo kick-down

Este sistema permite obtener una aceleración máxima. Pisando el acelerador hasta sobrepasar el punto de pleno gas, y en función de la velocidad del vehículo y del régimen de revoluciones del motor, se engrana la marcha más corta. Tan pronto como se alcance el número de revoluciones máximo previsto de la misma, se pasará a la marcha más larga.

Instrucciones para la conducción

Arranque

El motor sólo puede arrancarse si la palanca selectora está en posición «N» o «P». Véase «Arranque del motor», página 30.

Selección de una gama

Con el coche parado y el motor en marcha habrá que pisar siempre el freno antes de seleccionar una gama.

No acelerar al seleccionar una gama con el vehículo parado.

Si durante la marcha la palanca selectora se desplazase inadvertidamente a la posición «N», habrá que soltar primero el pedal del acelerador y aguardar a que el motor marche a ralentí, antes de meter una gama de marchas adelante.

¡Atención!

Con el motor en marcha, y en todas las gamas, hay que detener el coche con el pedal del freno, ya que ni a ralentí se interrumpe del todo la transmisión de fuerza; el coche «se arrastra».

Si con el coche parado se tiene una gama conectada, hay que cuidar siempre de no acelerar inadvertidamente (por ejemplo, manipulando en el compartamiento del motor), pues el coche se pondría en movimiento inmediatamente; bajo determinadas circunstancias, incluso con el freno de mano bien apretado.

Antes de manipular en un motor que gira, habrá que poner la posición «P» y apretar el freno de mano.

Arranque

Seleccionar una gama (R,D,3,2,1). **Esperar hasta que se haya efectuado el cambio y se haya establecido la transmisión de fuerza a las ruedas motrices** (se percibe una leve presión). **No pisar el acelerador hasta ese momento.**

Parada

En caso de una detención provisional, por ejemplo, en un semáforo, no es necesario poner la posición «N», basta tener el coche frenado. Pero el motor sólo deberá girar a ralentí.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

Aparcamiento

En terreno llano bastará conectar el bloqueo de aparcamiento. En pendientes, debiera primeramente apretarse firmemente el freno de mano y, seguidamente, conectar dicho bloqueo. Así se consigue no cargar en exceso el mecanismo de bloqueo, resultando luego más fácil su desconexión.

Arranque de emergencia

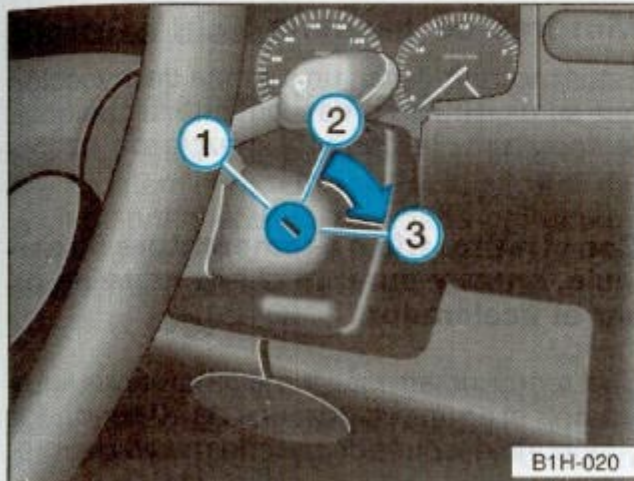
Si lleva cambio automático, el motor no podrá ponerse en marcha remolcando o empujando el vehículo. Véase la página 124.

Si está descargada la batería, puede utilizarse la batería de otro coche para arrancar, con la ayuda de un conjunto de cables de emergencia. Véase «Ayuda de arranque», página 122.

Remolque

Si alguna vez hubiese que remolcar el vehículo, habrá que observar indefectiblemente las instrucciones del capítulo «Remolque», página 123.

CERRADURA DE ENCENDIDO



Motores de gasolina

- 1— Encendido desc./motor parado
Puede bloquearse la dirección
- 2— Encendido conectado
- 3— Arranque del motor

Motores diesel

1— Alimentación de combustible cortada/motor parado. Puede bloquearse la dirección

2— Posición de precalentamiento y de marcha

Durante el precalentamiento, no debiera conectarse ningún consumidor de importancia, para no descargar inútilmente la batería.

3— Arranque del motor

Aplicable a todos los vehículos:

Posición 1:

Para **bloquear la dirección**, una vez extraída la llave, girar el volante hasta que se note que ha encastrado el pivote de bloqueo de la dirección.

¡Atención!

Extraer la llave sólo con el coche parado. De lo contrario, podría bloquearse la dirección.

Posición 2:

Si no puede girarse la llave a dicha posición o lo hace con dificultad, deberá moverse el volante hacia un lado y otro; de este modo se descarga el bloqueo de la dirección.

Posición 3:

En esta posición, los faros se conmutan a luz de población, quedando desconectados los demás consumidores eléctricos de importancia.

Antes de repetir el arranque, hay que girar la llave a la posición 1: el bloqueo de repetición del arranque dispuesto en la cerradura de encendido impide que el motor de arranque engrane con el motor en marcha y, como consecuencia, pueda averiarse.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

ARRANQUE DEL MOTOR

Generalidades

¡Atención!

Al arrancar el motor en un recinto cerrado existe peligro de intoxicación.

■ Antes de arrancar el motor, colocar la palanca del cambio en punto muerto y apretar firmemente el freno de mano.

■ Pisar a fondo el pedal del embrague durante el proceso de arranque, para que el motor de arranque accione sólo el motor.

■ Tan pronto como haya arrancado el motor, soltar la llave de encendido, pues el motor de arranque no debe girar con el motor.

■ Cuando el motor está frío, después del arranque puede oírse brevemente un tableteo, ya que en la compensación hidráulica del juego de válvulas debe formarse aún la presión de aceite necesaria. Ello es normal y carece de importancia.

✿ **No calentar el motor con el coche parado. Arranque usted enseguida.**

Evitar todo régimen elevado de revoluciones y no pisar a fondo el acelerador, en tanto el motor no haya alcanzado su temperatura de servicio.

■ Antes de arrancar el motor por remolcado, debería intentarse utilizar la batería de otro vehículo como ayuda al arranque. Véase la página 122.

■ El motor no deberá arrancarse empujando o remolcando el vehículo más de 50 m, cuando el catalizador de gases de escape está a temperatura de servicio. De lo contrario, podría llegar combustible sin quemar al catalizador, quemarse y producir un sobrecalentamiento.

Motores de gasolina

Estos motores llevan un sistema de inyección que suministra automáticamente, a cualquier temperatura, la correcta mezcla de gasolina/aire.

Con el motor frío o a temperatura de servicio, antes y durante el arranque no pisar el acelerador.

Si el motor no arranca inmediatamente, interrumpir el arranque después de 10 segundos y repetirlo después de pasado medio minuto.

Si, a pesar de ello, no arranca el motor, es posible que se haya fundido el fusible de la bomba eléctrica de combustible — página 111.

Si el motor está muy caliente, es posible que sea necesario pisar ligeramente el pedal del acelerador en cuanto el motor se haya puesto en marcha.

Motores diesel

Sistema de precalentamiento

El motor está equipado con un sistema de precalentamiento. Un testigo luminoso, cuyo funcionamiento va mandado por la temperatura del líquido refrigerante, indica cuál es el tiempo necesario de precalentamiento. Véase la página 34.

En el caso del motor diesel de 55 kW, se produce el precalentamiento automáticamente después de abrir y volver a cerrar la puerta del conductor. Si luego no se arranca el motor, el precalentamiento ya no se repetirá cuando se abra y cierre nuevamente dicha puerta.

Acelerador de arranque en frío/ Aumento del ralenti

El arranque del motor en frío se ve facilitado gracias a un dispositivo (acelerador de arranque en frío) montado en la bomba de inyección.

El acelerador de arranque en frío se conecta extrayendo **por completo** el mando dispuesto a la izquierda, junto a la columna de dirección.

Además, mediante dicho mando puede aumentarse algo el régimen de ralenti para reducir eventuales vibraciones del motor.

Arranque del motor frío

■ A temperaturas exteriores de hasta **-15 grados C**, antes de arrancar, extraer **por completo** el mando del acelerador de arranque en frío.

Sólo a temperaturas más bajas no debiera extraerse el mando mencionado hasta cuando ya **fuera regular la ignición**. Bajo determinadas circunstancias, el motor arranca mejor de esta forma.

■ Girar la llave hasta la posición 2 de la cerradura de encendido (véase la página 29); se enciende el testigo. Se apagará al alcanzar la temperatura de encendido (véase la página 34).

Durante el precalentamiento no debiera conectarse ningún consumidor eléctrico importante para no solicitar inútilmente la batería.

■ En cuanto se apague el testigo, proceder inmediatamente al arranque del motor. Durante el arranque, no pisar el acelerador.

Si la ignición es irregular, seguir accionando el motor de arranque durante algunos segundos (medio minuto como máximo) hasta que el motor gire por su propia fuerza.

Si el motor no arranca, precalentar de nuevo y arrancar del modo descrito. Si, a pesar de ello, no arranca el motor, es posible que se

haya fundido el fusible del sistema de precalentamiento diesel. Véase la página 112.

■ Retroceder totalmente el mando del acelerador de arranque en frío, tan pronto como el motor haya alcanzado su temperatura de servicio.

Si el vehículo vibrase durante la marcha a ralentí, podrá volver a extraerse el mando del acelerador mencionado hasta el punto en que el motor gire con pocas vibraciones al régimen de ralentí más bajo posible.

Arranque del motor a temperatura de servicio

El testigo de precalentamiento no se enciende; puede arrancarse inmediatamente el motor. No extraer el acelerador de arranque en frío ni pisar el acelerador.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

PARADA DEL MOTOR

■ Válido para todos los motores:

Cuando el motor haya estado sometido a una carga duradera y elevada no debe detenerse de improviso, sino que hay que hacerlo girar unos 2 minutos a ralentí, para evitar una acumulación de calor.

¡Atención!

Una vez parado el motor, es posible que el ventilador, incluso con el encendido desconectado, siga funcionando durante un rato (hasta unos 10 minutos). También es posible que, transcurrido algún tiempo, se ponga en marcha de repente, siempre que

- ascienda la temperatura del líquido refrigerante a causa del calor acumulado.
- se recaliente adicionalmente el compartimiento del motor estando éste caliente, debido a una intensa radiación solar.

Por ello, hay que tener mucho cuidado cuando se realicen trabajos en el compartimiento del motor.

■ Válido para versiones con catalizador :

No deberá desconectarse el encendido mientras el vehículo siga rodando con una marcha puesta; en caso contrario, podría llegar combustible sin quemar al catalizador, quemarse y producir un sobrecalentamiento.

LAMPARAS DE CONTROL



La disposición de las lámparas de control depende de la versión del modelo y del motor. Los símbolos que seguidamente se describen van también en las propias lámparas de control.

1— Temperatura/nivel del líquido refrigerante¹⁾

Esta lámpara enciende unos segundos, en función controladora, al conectar el encendido.

Si, tras ello, no se apaga, o bien si parpadea durante la marcha, ello significa que la temperatura del líquido refrigerante es demasiado alta o que el nivel¹⁾ del mismo es demasiado bajo.

Habrá que detenerse, parar el motor y verificar el nivel. En caso necesario, agregar líquido refrigerante.

¹⁾ Sólo en los modelos con control automático del nivel de líquido refrigerante (véase la página 89).

¡Atención!

■ ¡Precaución al abrir el depósito de compensación del líquido refrigerante! Cuando el motor está caliente, el sistema se halla bajo presión — peligro de escaldado. Por ello, antes de abrir el tapón, dejar que se enfríe el motor.

■ No tocar el ventilador. Este puede de repente ponerse en marcha incluso con el encendido desconectado.

Para más detalles, véanse las páginas 90 y 91.

Si el nivel es correcto, es posible que la anomalía se deba a un fallo del ventilador. En este caso, hay que verificar el fusible del ventilador del radiador y, en caso necesario, sustituirlo. Véase la página 111.

Si no se apaga la lámpara, aunque el nivel del líquido sea el debido y el fusible del ventilador esté correcto, **no prosiga el viaje**. Requiera la ayuda de un técnico.

Si la avería radica sólo en el ventilador del radiador, podrá proseguirse el viaje hasta el Taller Autorizado Volkswagen más próxima, siempre que el nivel sea el debido y la lámpara de la temperatura esté apagado. Para que el viento de marcha contribuya a la refrigeración, habrá que evitar la marcha a relenti y procurar no rodar a velocidad ultralenta.

1-Temperatura / nivel del líquido refrigerante	33
2- Presión del aceite del motor	34
3- Alternador	34
4- Sistema de precalentamiento	34
5- Sistema de frenos	35
6- Indicador de desgaste de pastillas de freno	35
7- Luces intermitentes	35
8- Luz de carretera	35

INSTRUCCIONES DE MANEJO

2— Presión del aceite del motor



Al conectar el encendido, se encenderá la lámpara de control. Deberá apagarse en cuanto arranque el motor.

Si no se apaga, o bien si se pone a parpadear durante la marcha — a un número de revoluciones por encima de las 2000/min suena al mismo tiempo un zumbador —, **habrá que detenerse y parar el motor**, comprobar el nivel de aceite y, de ser preciso, agregar aceite. Véase la página 86.

Si la lámpara de control sigue encendida a pesar de ser correcto el nivel del aceite, **no deberá proseguir el viaje**. El motor no deberá girar ni siquiera al ralentí; requiera la ayuda de un técnico.

Si durante la marcha el motor llega a girar a un régimen inferior al de ralentí, puede encenderse la lámpara de la presión del aceite. Aumentar el régimen del motor acelerando o pasando a una marcha inferior.

Nota

La lámpara de la presión del aceite no es un indicador del nivel del mismo. Por ello, dicho nivel debiera controlarse con regularidad, lo mejor sería cada vez que se vaya a abastecer combustible.

3— Alternador



La lámpara se enciende al conectar el encendido. Tiene que apagarse tras el arranque del motor.

Si la lámpara se enciende durante la marcha, **habrá que detenerse, parar el motor** y comprobar la correa Poly-V.

Si no está rota, podrá proseguirse normalmente el viaje hasta la Concesionaria Volkswagen más próxima. Como en este caso la batería se irá descargando, debieran desconectarse todos los consumidores eléctricos que no sean imprescindibles.

Si la correa está rota, **no podrá proseguirse el viaje**, ya que la bomba del líquido de refrigeración carecerá en tal caso de impulsión. Habrá que cambiar la correa Poly-V en su Taller Autorizado Volkswagen más próximo.

4— Sistema de precalentamiento



(sólo motores diesel)

Con el motor **frío**, se enciende la lámpara al conectar el encendido.

Si no se enciende la lámpara luminosa, ello significa que hay un fallo en el sistema de precalentamiento. Consulte al personal especializado.

Tras apagarse la lámpara, arranque inmediatamente el motor. Véase la página 31.

Con el motor a **temperatura de servicio**, **no** se enciende esta lámpara; puede arrancarse inmediatamente.

INSTRUMENTOS

5-Frenos

La lámpara de control deberá encenderse si está accionado el freno de mano el nivel del líquido de frenos es insuficiente. El encendido deberá estar conectado.

¡Atención!

Si después de soltar el freno de mano no se apagase, o bien si durante la marcha se encendiese la lámpara de control, el nivel del líquido en el depósito es demasiado bajo. Si al mismo tiempo se nota que es mayor el recorrido en vacío del pedal del freno, ello significa que puede haber dejado de funcionar uno de los circuitos del freno.

Ciertamente, puede proseguirse el viaje hasta el Taller Autorizado Volkswagen más próximo, pero habrá que frenar con mayor fuerza y la distancia de frenado, será mayor.

6- Lámpara de control de desgaste de pastillas de frenos*

Esta lámpara enciende unos segundos, en función controladora, al conectar el encendido.

Si tras ello, no se apaga, o bien si se enciende durante la marcha, ello significa que están gastadas las pastillas de los frenos delanteros.

Habrà que acudir a un Taller Autorizado Volkswagen para hacer comprobar las pastillas

Como controla sólo las pastillas de los frenos delanteros, conviene hacer comprobar también **los forros de los frenos traseros.**

7- Luces intermitentes

Según el intermitente conectado prenderá la lámpara derecha o izquierda. Si falla un intermitente, la lámpara parpadeará con aprox. doble rapidez. No rige con remolque.

Para más datos, véanse las páginas 49 y 51.

8- Luz de carretera

La lámpara prende al conectar la luz de carretera o la de ráfagas.

INSTRUCCIONES DE MANEJO



El **cuadro de luces** puede contener diversas lámparas luminosas. Por los correspondientes símbolos, se conocerán las lámparas que lleva:

Sistema Air Bag*



La luz indicadora deberá prenderse cuando el switch de encendido esté activado y apagarse dentro de los 10 segundos siguientes.

Si la luz indicadora no se prende cuando se activa el switch, o no se apaga dentro de los 10 segundos, o si se prende durante la marcha, esto indica una falla en el sistema Air Bag. Si alguna de estas fallas ocurre, lleve de inmediato a revisar el sistema a una Concessionaria Volkswagen.

(ABS) — Sistema antibloqueo (ABS)*

Al conectar el encendido, se enciende la lámpara algunos segundos. Se apagará después de un proceso automático de verificación.

Si no se apaga la lámpara del ABS, o si se enciende durante la marcha, ello significa que hay una anomalía en el sistema (ABS y, en su caso, EDS*). En tal caso ya sólo se podrá frenar con los frenos normales, o sea, sin ABS. Cuanto antes debiera acudir a un Taller Autorizado Volkswagen.

Para más datos sobre el sistema ABS, véase la página 25.

Con respecto al EDS, véase la página 27.

INSTRUMENTOS



La disposición de los instrumentos depende de la versión del modelo y del motor.

1— Velocímetro	37
2— Tacómetro con reloj digital o indicador multifunciones*	39
3— Temperatura del líquido refrigerante	43
4— Nivel de combustible	43

1— Velocímetro

Durante el período de rodaje y después hay que observar las instrucciones que figuran en la página 62.

Cuentakilómetros/Cuentamillas

Cuando aparece "total" en el visor del cuentakilómetros/cuentamillas, se indica la totalidad del trayecto recorrido.

Pulsando brevemente la tecla situada debajo del velocímetro (flecha izquierda), se conmuta el cuentakilómetros/cuentamillas parcial. Aparecerá "trip" en el visor. La cifra que viene después de la coma indica trechos de 100 m/1/10 de milla.

Si se pulsa esta tecla durante más de 1 segundo mientras el visor indica "trip", se pone a cero el cuentakilómetros/cuentamillas parcial.

- Oprimiendo brevemente la tecla se conmuta el velocímetro a la escala de 0 a 160 km/h o a 0 a 100 mph, respectivamente.
- Manteniendo el pulsador oprimido, se hacen pasar rápidamente las horas o los minutos.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

2— Tacómetro*

La aguja del tacómetro no deberá en ningún caso llegar al margen rojo de la escala.

✿ Poniendo antes una marcha superior, se ahorra combustible y se reducen los ruidos.

Una marcha más corta debiera engranarse lo más tarde cuando el motor ya no gire uniformemente.

Durante el período de rodaje habrá que evitar cualquier régimen alto de revoluciones.



2— Reloj digital

Para poner en hora el reloj hay dos pulsadores dispuestos a la derecha, debajo del cuentarrevoluciones. Con el pulsador superior (h) se ponen las horas, y con el inferior (min), los minutos:

- Oprimiendo brevemente, lo mejor es con un bolígrafo, se adelanta el reloj cada vez, una hora o un minuto, respectivamente.
- Manteniendo el pulsador oprimido, se hacen pasar velozmente las horas o los minutos.

Con el pulsador del minuterio es posible poner la hora exactamente al segundo:

- Oprimir el pulsador hasta que falte un minuto para la hora que se quiera poner.
- En el instante en que el segundero de un reloj que vaya exacto complete un minuto o suene la señal horaria de la radio, oprimir el pulsador.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

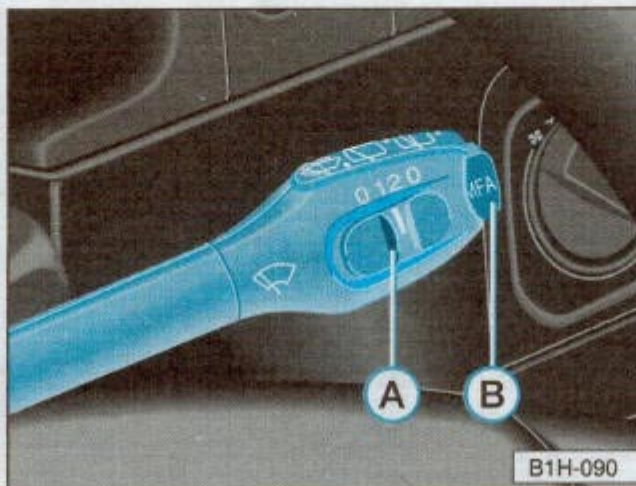


2— Indicador multifunción*

El indicador multifunción (MFA), aparte de la hora, ofrece una serie de informaciones adicionales:

- Duración del viaje
- Trayecto recorrido
- Velocidad media
- Consumo medio de combustible
- Temperatura del aceite del motor
- Temperatura exterior

La función que se está indicando, excepto la hora, es señalada mediante un triángulo que marca el correspondiente símbolo en el borde superior o inferior. En la figura aparece, por ejemplo, el consumo medio.



Apretando brevemente y repetidas veces el pulsador B de la palanca del limpiacristales, con el encendido conectado, aparecen las informaciones adicionales, empezando por la hora.

Oprimiendo más de un segundo el pulsador B, pasa de la función que se esté indicando a la hora.

Memorias

El sistema cuenta con dos memorias automáticas:

La memoria individual recoge los siguientes datos durante el tiempo que esté conectado el encendido: duración del viaje, kilómetros recorridos y combustible consumido. Ello sirve de base para el cálculo de la velocidad y del consumo medios.

Si se prosigue el viaje dentro de las 2 horas siguientes después de haber desconectado el encendido, se añaden los nuevos valores a los ya memorizados. Si la interrupción del viaje es mayor de 2 horas, se borran automáticamente todos los datos de la memoria.

La memoria global recoge los datos de cualquier número discrecional de viajes hasta 100 horas de conducción, 10,000 km y 1,000 litros de consumo de combustible. Estos datos sirven para calcular los promedios de velocidad y consumo obtenidos durante todos los viajes individuales.

En caso de sobrepasar uno de esos valores, se borra la memoria y comienza un nuevo cómputo. Al contrario de la memoria individual, la global no se borra en caso de interrumpir el viaje más de 2 horas.

Para consultar los datos, se utiliza el mando A de la palanca limpiacristales:

- 1— Memoria individual
- 2— Memoria global

De las memorias pueden obtenerse los siguientes datos:

- Duración viaje
 - Recorrido
 - Velocidad media
 - Consumo medio de combustible
- No se indica el consumo total de combustible.

Borrado de las memorias

Con el encendido conectado es posible borrar por separado ambas memorias en la respectiva posición del mando A: desplazar el mando a la posición 0, sobrepasando la posición de encastramiento respectiva, y mantenerlo así durante más de un segundo.

Al desembornar la batería del vehículo, se borrarán ambas memorias.

Las indicaciones son:

Sin símbolo — hora

La hora es indicada también con el encendido desconectado.

El reloj se pone en hora con los pulsadores (horas y minutos) situados a la derecha, debajo del cuentarrevoluciones. Véase la página 39 «Reloj digital».



— Duración del viaje

En la posición 1 del mando se indica la duración del viaje desde que se conectó el encendido o se borró la memoria; véase la página anterior: «Memoria individual».

En la posición 2 el mando se indica el total de duración de todos los viajes individuales; véase la página anterior: «Memoria global».

El máximo valor indicado es de 99 horas, 59 minutos, en ambas posiciones. Al sobrepasar este valor, vuelve a empezar desde cero.

km — Recorrido

Lo dicho bajo «duración del viaje» rige también para «recorrido». El máximo kilometraje que se indica es de 9999 km.

km/h — Velocidad media

Una vez conectado el encendido o borrada la correspondiente memoria, la velocidad media es indicada ya a los 100 m recorridos. Mientras tanto aparecerán unas rayas.

En la pos. 1 del mando se indica la velocidad media del correspondiente viaje.

En la pos. 2 del mando se indica la velocidad media obtenida durante todos los viajes individuales; véase la página anterior: «Memoria global».

l/100 km — Consumo medio de combustible

La indicación corresponde al consumo medio y no al consumo en el momento de obtener la información. Por lo demás, rige de forma análoga lo que se ha dicho bajo «Velocidad media».

Nota

No se indica el consumo total de combustible.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

°C — Temperatura aceite motor

La temperatura del aceite del motor es indicada desde los + 50 grados C hasta los + 160 grados C. Mientras aparecen rayas en lugar de un valor, quiere decir que el motor no está todavía caliente y, por tanto, no deberá someterse a esfuerzos. Al subir la temperatura hasta + 145 grados C, deberá reducirse el régimen de revoluciones del motor.

¡Atención!

Si esta indicación se utiliza como aviso de heladas, habrá que tener en cuenta que también a temperaturas superiores a 0 grados C puede estar helada la carretera.

°C — Temperatura exterior

El margen de medición es de -40 grados C hasta +50 grados C. Con el coche parado, o bien marchando a poca velocidad, puede ocurrir que la temperatura indicada sea algo superior a la realidad, debido al calor irradiado por el motor.

Después de desconectar el encendido, la última temperatura indicada seguirá memorizada durante unos 45 minutos. Si se vuelve a conectar el encendido después de 45 minutos o se desplaza el vehículo a unos 30 km/h en el curso de dicho período de tiempo, se indicará la nueva temperatura actual.



3— Temperatura del líquido refrigerante



Funciona con el encendido conectado. Tarda, sin embargo, algún tiempo hasta que la aguja alcance la posición que corresponda.

Al conectar el encendido, se enciende además la lámpara de control (c) durante unos segundos, para el control del funcionamiento.

a— Gama fría

Evitar altas revoluciones y no forzar al motor.

b— Gama normal

La aguja deberá mantenerse en esta gama, si se conduce de un modo normal.

Si el motor está siendo forzado y la temperatura exterior es muy alta, la aguja puede subir mucho.

Ello carece de importancia mientras no se encienda el testigo de advertencia (c).

c— Lámpara de control

Si se encendiese durante la marcha, comprobar primero cuál es la temperatura indicada del líquido refrigerante.

Si la aguja se halla en la gama normal, deberá agregarse refrigerante a la primera ocasión que se presente.

Si la aguja se encuentra en la gama de advertencia, ello significa que la temperatura del líquido refrigerante es demasiado alta. **Hará que detenerse, parar el motor** y buscar la causa de la anomalía. Véase la página 33.

Nota

■ Los faros suplementarios montados delante de la rejilla del radiador disminuyen la eficacia de la refrigeración. Con altas temperaturas exteriores y el motor intensamente solicitado, existe peligro de sobrecalentamiento del motor.



4— Nivel del combustible



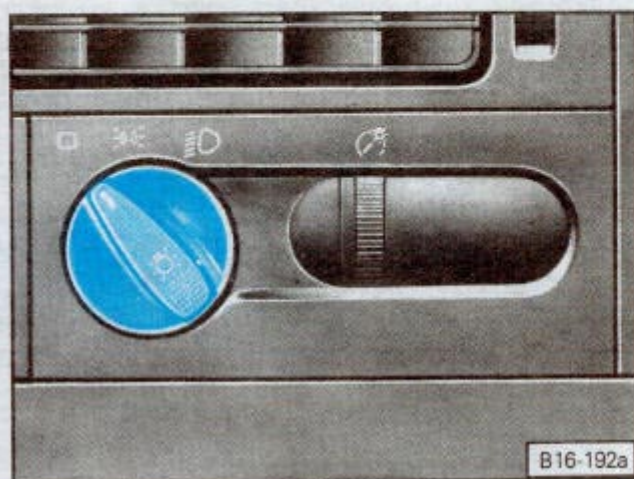
Funciona con el encendido conectado. Tarda, sin embargo, algún tiempo, hasta que la aguja alcance la posición que corresponda.

El depósito de combustible tiene una capacidad aprox. de 55 litros.

Cuando la aguja alcanza el margen de reserva (flecha), quedan aún unos 7 litros de combustible.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

CONMUTADORES



Conmutadores de luces

□ — Desconectado

☹ — Luz de población¹⁾

Se enciende un testigo situado junto al símbolo de las luces de población.



— Luz de cruce o carretera

Los faros sólo funcionan con el encendido conectado. Durante el arranque y después de desconectar el encendido se conmutan automáticamente a la luz de población.

Luz de cruce y carretera, y de ráfagas. Véase la página 47.



— **Faros antiniebla***

Conmutador de luces en las posiciones de luz de población o luz de cruce/carretera): Extraerlo hasta el primer encastre.

Se enciende un testigo situado junto al símbolo de los faros antiniebla.

¹⁾ Vehículos destinados a determinados países: al encender la luz de población, estando conectado el encendido, funciona adicionalmente la luz de cruce con luminosidad reducida.

Alumbrado de instrumentos



Con las luces conectadas, puede graduarse sin escalonamientos la luminosidad de los instrumentos mediante la ruedecilla moleteada.

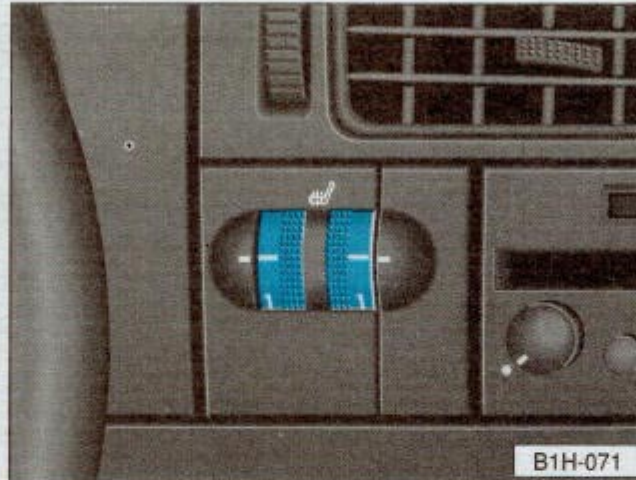


Intermitentes simultáneos de emergencia



Cuando están conectados, luce de forma intermitente una lámpara de control en el propio interruptor.

Las luces de emergencia funcionan también con el encendido desconectado.



Mando del asiento térmico*

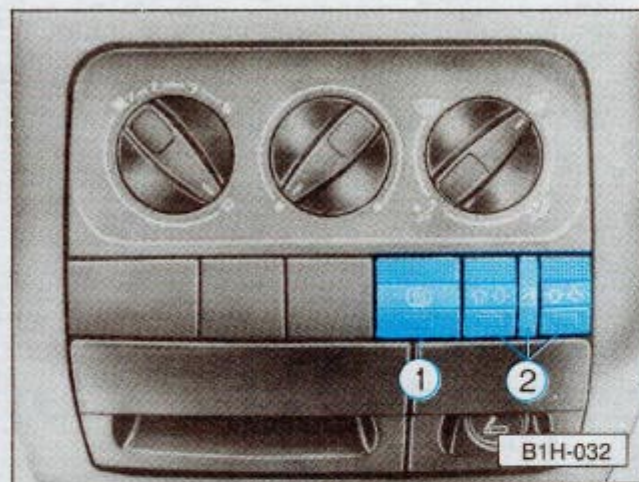


Los asientos y respaldos delanteros pueden calentarse eléctricamente con el encendido conectado.

Se conecta y se regula sin escalonamientos mediante la oportuna rueda moleteada.

Para su desconexión hay que girar dicha rueda hacia abajo hasta que encastre.

INSTRUCCIONES DE MANEJO



1—Desempañante cristal trasero

Sólo funciona con el encendido conectado. Cuando se conecta, se enciende una lámpara de control en el conmutador.

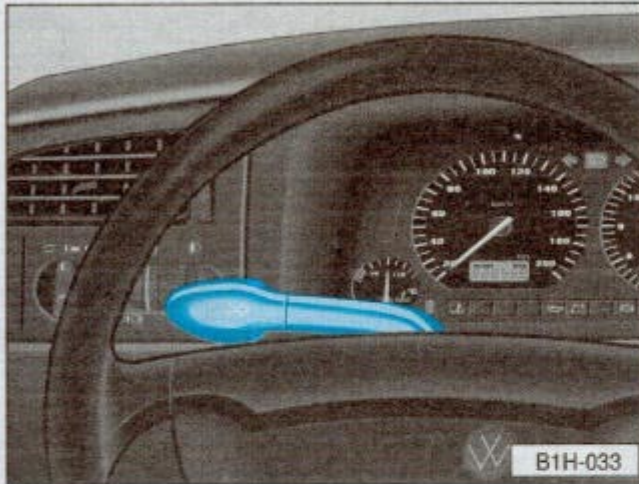
 **Tan pronto como el cristal trasero haya recuperado su nitidez, debiera desconectársele. El menor consumo de corriente repercute favorablemente sobre el consumo de combustible. Véase la página 66.**

2— Elevadores de cristales eléctricos traseros*



Manejo del mando basculante con el de seguridad de los elevadores traseros. Véase la página 11.

PALANCA DE LUCES DIRECCIONALES Y DE CRUCE



Las direccionales sólo funcionan cuando el encendido está conectado.

Direccionales derechas — palanca hacia arriba

Direccionales izquierdas — palanca hacia abajo

La lámpara de control, con encendido intermitente, advierte que las direccionales están en funcionamiento. Véase también la página 35.

Después de dar vuelta se desconectan automáticamente.

Al cambiar de carril

Alzar o bajar la palanca sólo hasta el punto de presión y mantenerla en esa posición; el testigo tiene que parpadear simultáneamente.

Luces de carretera y cruce

Con las luces de cruce o carretera conectadas, tirar de la palanca hacia el volante, más allá del punto de presión perceptible. Con las luces de carretera se enciende simultáneamente la lámpara de control.

Claxon óptico

Tirar de la palanca hacia el volante, hasta el punto de presión; se enciende la lámpara de control de las luces de carretera.

Luces de aparcamiento

Sólo funcionan estando el encendido desconectado.

Luces de aparcamiento derechas — palanca hacia arriba.

Luces de aparcamiento izquierdas — palanca hacia abajo.

Nota

Al utilizar las luces descritas, deberán tenerse en cuenta las prescripciones legales al respecto.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

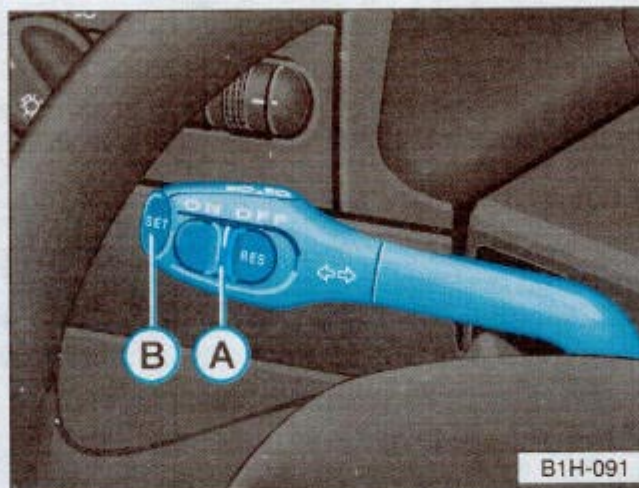
REGULADOR DE VELOCIDAD*

Para que descanse el «pie del acelerador», este sistema mantiene constante cualquier velocidad que se desee por encima de los 35 km/h, hasta donde lo permita la potencia del motor.

¡ATENCIÓN!

El regulador de velocidad no deberá utilizarse en medio de un denso tráfico o bajo condiciones de ruta desfavorables (piso helado, «aquaplaning», grava).

Con el sistema conectado, no deberá ponerse la marcha en punto muerto sin pisar el pedal de embrague, ya que el motor se sobrerrevolucionaría y, bajo determinadas circunstancias, podría averiarse.



El manejo se efectúa mediante el mando corredizo A y el pulsador dispuestos en la palanca de intermitentes y luz de cruce.

Se conecta desplazando el mando A a ON.

Cuando se ha alcanzado la velocidad deseada, bastará oprimir brevemente el pulsador B (SET), pudiendo entonces quitar el pie del acelerador.

La velocidad programada puede aumentarse sin necesidad de pisar el acelerador. Basta oprimir el pulsador B hasta que se alcance la velocidad deseada.

Naturalmente, también puede aumentarse la velocidad usando el acelerador. Al soltarlo, el sistema hace que se vuelva a la velocidad anteriormente programada.

Su desconexión transitoria se consigue pisando el freno o el embrague o bien, cuando se ha descendido muy por debajo de la velocidad programada, por ejemplo, en pendientes, al llevar puesta una marcha demasiado larga.

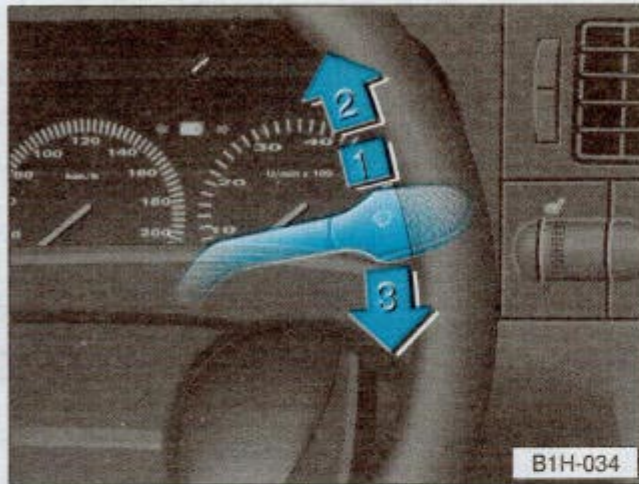
Para recuperar la velocidad anteriormente programada, hay que desplazar el mando A a la izquierda, hasta el tope (RES), después de soltar el pedal del freno o del embrague o bien después de superada la pendiente.

¡Atención!

Recuperar la velocidad programada sólo si no es excesiva para las nuevas circunstancias de tráfico.

Totalmente se desconecta el sistema desplazando el mando A hasta el tope hacia la derecha (OFF) o bien, con el vehículo parado, desconectando el encendido.

LIMPIAPARABRISAS Y LAVAPARABRISAS



Los limpiaparabrisas y lavaparabrisas funcionan sólo con el encendido conectado.

Cuando haya helado, antes de hacer funcionar el limpiaparabrisas, comprobar si se han congelado las rasquetas pegándose al cristal.

Parabrisas

■ Limpieza breve

Alzar la palanca sólo hasta el punto de presión antes de la posición 1.

■ Limpiaparabrisas, lento

Palanca en posición 1.

Limpiaparabrisas, rápido

Palanca en posición 2.

■ Limpiaparabrisas a intermitencias

Palanca en posición 3.

Las rasquetas efectúan un recorrido cada 6 segundos aproximadamente.

Llevando un **circuito temporizador regulable sin escalonamientos***, el intervalo del limpiaparabrisas podrá programarse aproximadamente entre 1.5 y 22 segundos:

- Conectar el limpiaparabrisas a intermitencias.
- Desconectar el limpiaparabrisas a intermitencias y volver a conectarlo tras el intervalo deseado.

El intervalo puede modificarse cuantas veces se desee. Después de desconectar el encendido, volverá al ritmo anterior de 6 segundos.

■ Automático limpia/lavaparabrisas

Palanca hacia el volante — funciona el limpia/lavaparabrisas

Soltando la palanca — deja de salir agua, pero las rasquetas funcionan aún unos 4 segundos.

Cristal trasero

Breve pulsación de la palanca en sentido contrario al volante — el limpiamedallón funciona cada 6 segundos (temporizador). Pulsando de nuevo, se desconecta.

Automático limpia/lavamedallón

Palanca, en sentido contrario al volante, y mantenerla así — el limpia/lavamedallón funciona en tanto se mantenga sujeta la palanca.

Soltando la palanca — deja de salir agua, pero el limpiamedallón sigue funcionando unos 4 segundos.

Notas

- Llenado del depósito: Véase la página 95.
- Cambio de rasquetas: Véase la página 96.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

CALEFACCIÓN Y VENTILACIÓN/AIRE ACONDICIONADO*

El sistema normal de calefacción y ventilación puede estar complementado con un **equipo de aire acondicionado***.

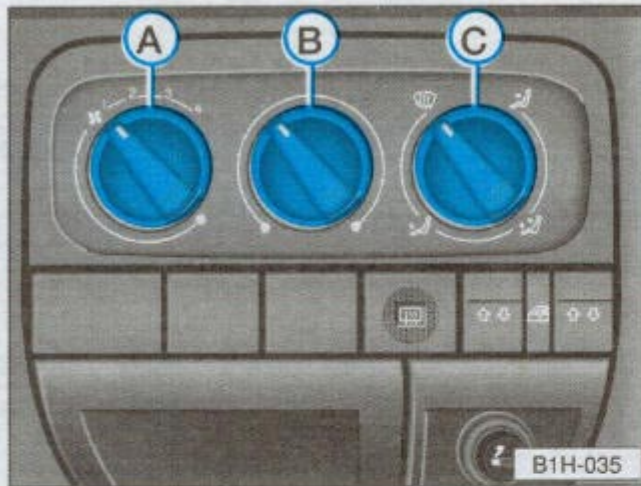
El **equipo de aire acondicionado** es una combinación de calefacción y refrigeración, que ofrece el máximo confort en cualquier época del año.

La refrigeración funciona sólo con el motor en marcha, a una temperatura exterior por encima de los +5 grados C aproximadamente y con las velocidades del ventilador de 1 a 4.

Con la refrigeración conectada, no sólo disminuye la temperatura del habitáculo, sino también la humedad. Así se impide que se empañen los cristales cuando es elevada la humedad del aire exterior, y es mayor el bienestar que representa para los ocupantes.

Observaciones

- La disposición de los difusores de aire, igual para todos los sistemas, se describe en la página 52.
- El manejo de la calefacción y ventilación normales, y el del **equipo de aire acondicionado*** se describe en las páginas 53 y 54.



Calefacción y ventilación normales

Mandos

Mando giratorio A — Ventilador, corte de la entrada de aire y desconexión del aire acondicionado

El caudal se regula mediante cuatro velocidades. En las versiones sin aire acondicionado, la entrada de aire fresco puede regularse entre las posiciones 1 y 0, sin ayuda del ventilador.

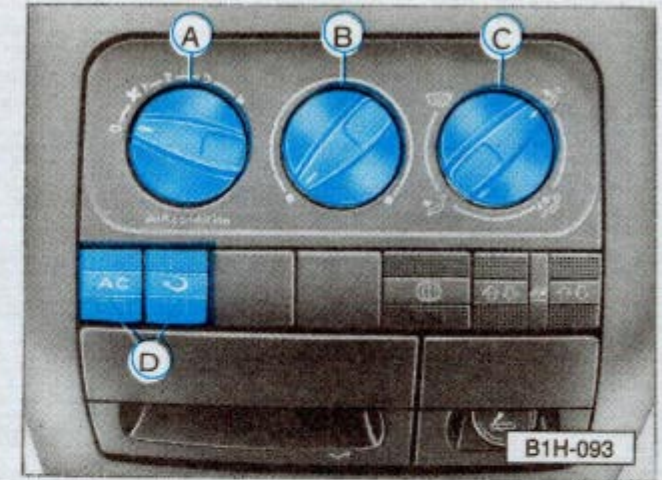
En la posición 0 se hallan desconectados el ventilador, la admisión de aire y el aire acondicionado*, impidiéndose así la entrada de aire contaminado del exterior. Pero como así pueden empañarse las ventanillas, conviene que el corte de la entrada de aire sea breve.

En los vehículos dotados de filtro de aire fresco*, la posición 0 del mando giratorio A es necesaria sólo en caso de contaminación gaseiforme (malos olores). El polvo, el polen, etc. son retenidos por el filtro.

Mando giratorio B — Selección de la temperatura

a la derecha — más calor
a la izquierda — menos calor

Con el **equipo de aire acondicionado*** conectado, al girar el mando a la izquierda, aumenta el frío.



...o **equipo de aire acondicionado***

Mando giratorio C — Distribución del aire

Mando en símbolo...	Difusores... totalmente abiertos	Difusores... poco abiertos
	1,2	3,4
	5	1,2,3,4
	3,4,5	1,2
	3,4	—

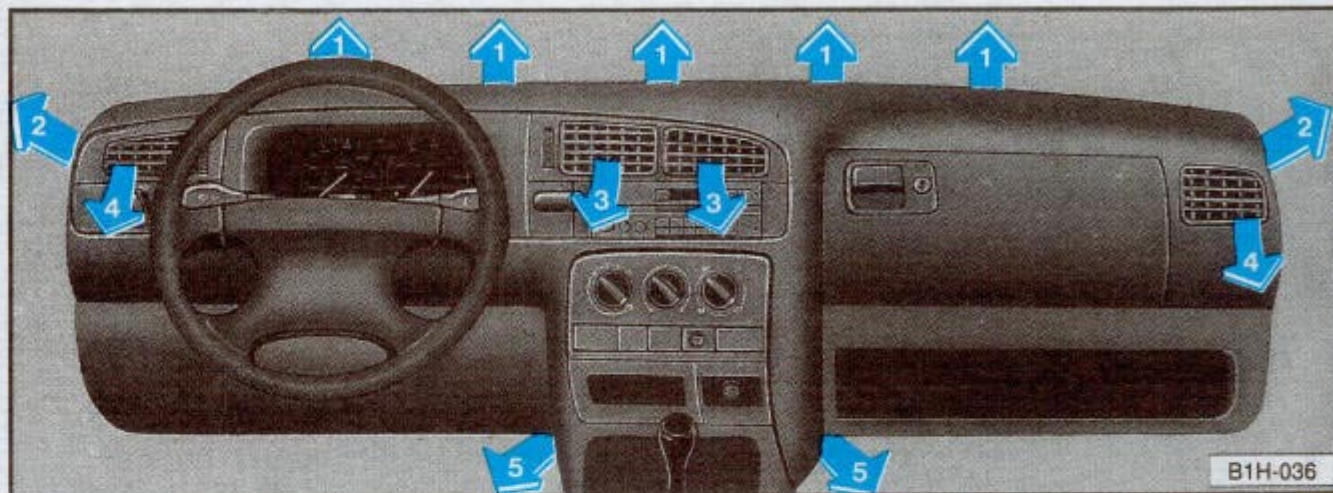
Disposición de los difusores: véase la página siguiente.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

Pulsadores D — Aire acondicionado

Se conecta apretando la tecla de la izquierda "**AC**" (aire fresco) o la tecla derecha "**⌚**" (aire circulante). Se encenderá una lámpara de control en la tecla que se haya conectado.

Se desconecta apretando de nuevo la tecla respectiva.



Difusores

(para todos los sistemas)

De todos los difusores sale aire procedente del exterior, calentado o sin calentar, o aire frío*, según sea la posición del mando giratorio B.

Los difusores 3 y 4 pueden, además, cerrarse o abrirse individualmente:

ruedecilla, hacia arriba o hacia la derecha — difusor abierto.

ruedecilla, hacia abajo o hacia la izquierda — difusor cerrado

Basculando toda la rejilla de los difusores 3 y 4, se regula la dirección vertical de salida de aire.

Girando la rueda moleteada de la rejilla, se regula la dirección lateral de salida del aire.

La salida de aire por los difusores inferiores traseros funciona simultáneamente con los difusores 5.

Deshielo del parabrisas y de las ventanillas laterales

- Mando giratorio A, a la velocidad 3.
- Mandos giratorios B y C, a la derecha, hasta el tope.
- Cerrar los difusores 3.
- A través de los difusores 4 es posible dirigir adicionalmente aire caliente hacia las ventanillas laterales.

Desempeñado del parabrisas y de las ventanillas laterales

Si debido a una gran humedad del aire, por ejemplo, al llover, se empañasen los cristales, se recomienda proceder como sigue:

- Mando giratorio A, a la velocidad 2 ó 3.
- Mando giratorio B, si es necesario, hacia la derecha, área de calefacción.
- Mando giratorio C, a .
- En las versiones con aire acondicionado*, oprimir el pulsador izquierdo D "AC".
- Cerrar los difusores 3.
- A través de los difusores 4 es posible dirigir adicionalmente aire caliente hacia las ventanillas laterales.

Calefacción rápida del interior

- Mando giratorio A, a la velocidad 3.
- Mando giratorio B, a la derecha, hasta el tope.
- Mando giratorio C, a .
- Cerrar los difusores 3.
- Abrir los difusores 4 total o parcialmente mediante la ruedecilla, según se desee.

Calefacción confortable del interior

Una vez que los cristales se hallen nítidos y se haya alcanzado la temperatura deseada, conviene adoptar el siguiente ajuste:

- Mando giratorio A, a la velocidad 1 ó 2.
- Mando giratorio B, a la potencia calorífica deseada.
- Mando giratorio C, entre  y , según la distribución de aire que se desee. Si volviera a empañarse el parabrisas, podrá girarse de nuevo el mando, colocándolo entre  y .
- Cerrar los difusores 3.
- Por los difusores 4 puede ajustarse el caudal de aire caliente, así como su orientación.

Ventilación (aire fresco)

Con el siguiente ajuste, entra aire fresco sin calentar por los difusores 3 y 4:

- Mando giratorio A, a la velocidad deseada.
 - Mando giratorio B, a la izquierda, hasta el tope.
 - Mando giratorio C, a .
 - Abrir los difusores 3 y 4.
- En caso necesario, el mando C puede girarse a otras posiciones.

Refrigeración máxima*

- Cerrar todas las ventanillas y el techo corredizo/levadizo*.
 - Mando giratorio A, a la velocidad 4.
 - Mando giratorio B, hacia la izquierda.
 - Mando giratorio C, a .
 - Oprimir el pulsador derecho D "C".
 - Abrir los difusores 3 y 4.
- En estas condiciones, es aspirado y enfriado el aire del habitáculo (aire circulante).

INSTRUCCIONES DE MANEJO

Refrigeración normal*

- Mando giratorio A, a cualquier velocidad entre 1 y 4, según se desee.
- Mando giratorio B, a la temperatura deseada del aire (también es posible la calefacción).
- Mando giratorio C, a la posición deseada.
- Oprimir el pulsador izquierdo D "**AC**".
- Ajustar los difusores 3 y 4 según se desee.

En estas condiciones, es aspirado y enfriado el aire del exterior (aire fresco).

Nota: Para evitar la entrada del aire del exterior, cerrar los difusores 3 y 4 y oprimir el pulsador derecho D " ".

Uso económico del equipo de aire acondicionado

En régimen de refrigeración, el compresor del aire acondicionado consume potencia del motor e influye así en el consumo de combustible. Los siguientes puntos deben tenerse en cuenta al objeto de tener el equipo funcionando el tiempo mínimo posible.

■ En caso de haberse calentado mucho el habitáculo debido a una intensa radiación solar, conviene abrir por breve tiempo las ventanillas y puertas para dejar salir el aire caliente.

■ Durante la marcha no debiera estar puesto el aire acondicionado si están abiertas las ventanillas o el techo corredizo/levadizo*.

■ Si la temperatura interior deseada puede conseguirse sin la necesidad de poner en marcha el sistema de refrigeración, es preferible optar por el régimen de aire fresco.

Generalidades

■ Para que la calefacción, la ventilación y el aire acondicionado* funcionen correctamente, hay que retirar el hielo, la nieve o las hojas que se encuentren en la entrada de aire, delante del parabrisas.

■ Puesto que la eficacia de la calefacción depende de la temperatura del líquido refrigerante, la potencia calorífica será total, cuando el motor esté a temperatura de servicio.

■ El aire viciado es evacuado a través de aberturas dispuestas en los revestimientos laterales del maletero. Por ello, al cargar el maletero deberá procurarse no tapar dichas aberturas.

■ Todos los mandos, excepto el mando giratorio A y los pulsadores D, pueden ajustarse a cualquier posición intermedia que se desee.

■ Para evitar que se empañen los cristales y conduciendo a bajas velocidades, el ventilador debiera funcionar permanentemente a una velocidad lenta.

Instrucciones para el equipo de aire acondicionado*

■ A elevadas temperaturas exteriores y alta humedad del aire puede ocurrir que del vaporizador gotee agua de condensación, formándose un charco bajo el vehículo. Ello es normal, no siendo señal de pérdida por fugas.

Anomalías

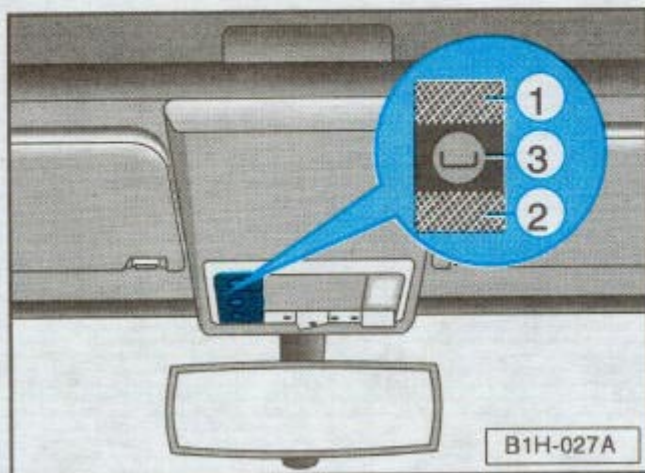
■ Si en alguna ocasión el aire acondicionado no funcionase, puede que la temperatura exterior sea inferior a los +5 grados C aprox. o bien que se haya fundido el fusible. Comprobar y, en caso necesario, sustituir el fusible. Véase la página 111. Si la anomalía no se debe a un fusible defectuoso, desconectar el sistema de refrigeración y hacerlo comprobar.

■ Si disminuye la potencia frigorífica, hay que desconectar y hacer comprobar el equipo de aire acondicionado.

✿ *El aire acondicionado está cargado con gas de enfriamiento (R 134 a) que no daña la capa de ozono. Cuando exista algún problema con el sistema, será necesario acudir a una Concesionaria Autorizada Volkswagen.*

INSTRUCCIONES DE MANEJO

TECHO CORREDIZO/ LEVADIZO*



Cuando el encendido está conectado, el techo de cristal se abre y se cierra mediante el mando.

Apertura

Presionar por la parte superior el mando (1).

Cierre

Presionar por la parte inferior el mando (2).

Levantamiento

Con el techo cerrado, presionar el mando (3).

Descenso

Presionar por la parte inferior el mando (2).

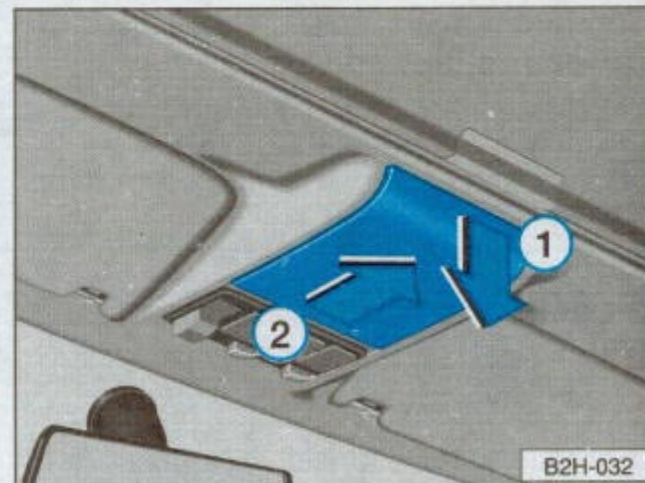
Nota

■ El parasol se abre automáticamente junto con el techo de cristal y puede cerrarse a voluntad con la mano cuando el techo está cerrado.

■ El techo de cristal puede cerrarse también manteniendo la llave en posición de cierre en la cerradura de la puerta del conductor (con cierre centralizado: también en la puerta del acompañante).

¡Atención!

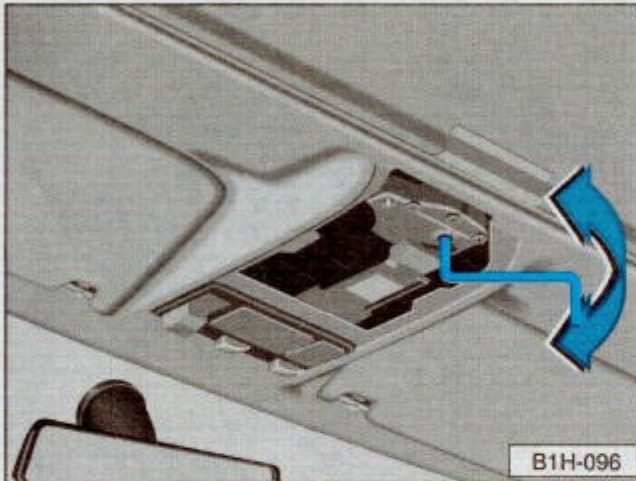
¡Precaución al cerrar el techo! Al cerrar el techo descuidada o incontroladamente pueden producirse magulladuras. Por ello, al abandonar el vehículo se extraerá siempre la llave del encendido.



Accionamiento de emergencia

En caso de avería, el techo puede cerrarse también a mano:

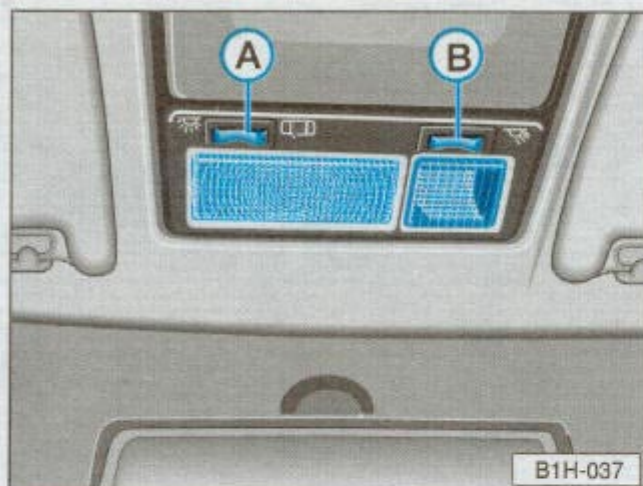
■ Tirar de la cubierta, parte trasera flecha (1) hacia abajo y extraerla hacia atrás flecha (2).



- Girar hacia la derecha la caperuza de protección de la abertura para la manivela.
- Extraer la manivela de su soporte, introducirla en la abertura y cerrar el techo corredizo.
- Volver a guardar la manivela en su soporte y colocar la caperuza de protección sobre la abertura.
- Insertar las lengüetas de la cubierta en el revestimiento anterior del techo. Seguidamente con la ayuda de un destornillador (de las herramientas de a bordo), colocar la junta de goma sobre la lengüeta de sujeción de la cubierta. Desplazar la cubierta un tanto hacia atrás.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

ALUMBRADO INTERIOR



Luz interior A

- Interruptor, lado izquierdo apretado — luz encendida permanentemente
- Interruptor, en posición central — luz apagada, resp. conexión por contacto de puerta¹⁾
- Interruptor, lado derecho apretado — conexión por contacto de puerta, resp. luz apagada¹⁾

Con desconexión retardada*, el alumbrado sigue encendido unos 10 seg. después de cerrar las puertas.

¹⁾ vehículos con techo corredizo eléctrico

Lamparita para lectura *B

- Interruptor, lado izquierdo apretado — luz apagada, resp. luz encendida permanentemente¹⁾
- Interruptor en posición central — luz apagada¹⁾
- Interruptor, lado derecho apretado — luz encendida permanentemente.

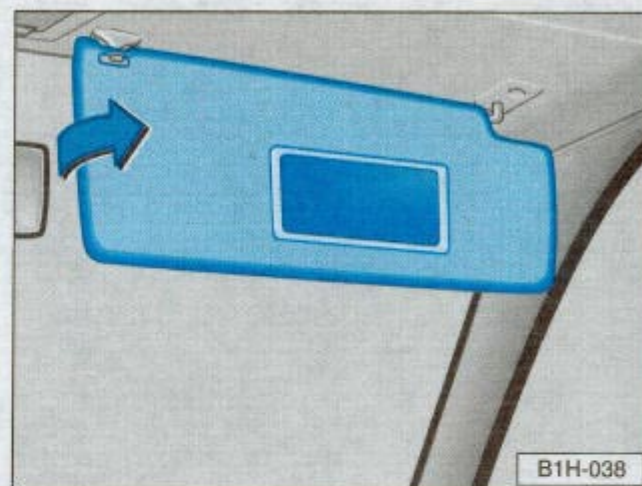
Luz de la guantera*

La luz de la guantera derecha situada en el tablero de instrumentos se enciende sólo cuando el encendido está conectado y la tapa de la guantera está abierta.

Luz del maletero*

La luz está encendida cuando la tapa trasera está abierta (también con las luces y el encendido desconectados). Por lo tanto, habrá que cuidar de que la tapa trasera esté siempre cerrada, también al dejar aparcado el vehículo.

PARASOLES



Parasoles

Los parasoles pueden extraerse de su soporte lateral y girarse hacia la ventanilla.

Además, hay un espejo de cortesía montado al dorso del parasol del acompañante.

ENCENDEDOR

El **encendedor** se conecta pulsando el botón. Cuando la espiral está incandescente, vuelve a salirse el botón. Extraer y utilizar inmediatamente el encendedor.

La **caja de enchufe** del encendedor puede utilizarse también para cualquier otro accesorio eléctrico con absorción de potencia de hasta 120 vatios. Con el motor parado, sin embargo, se irá descargando la batería. Para más información, véase el capítulo "Accesorios" en la página 104.

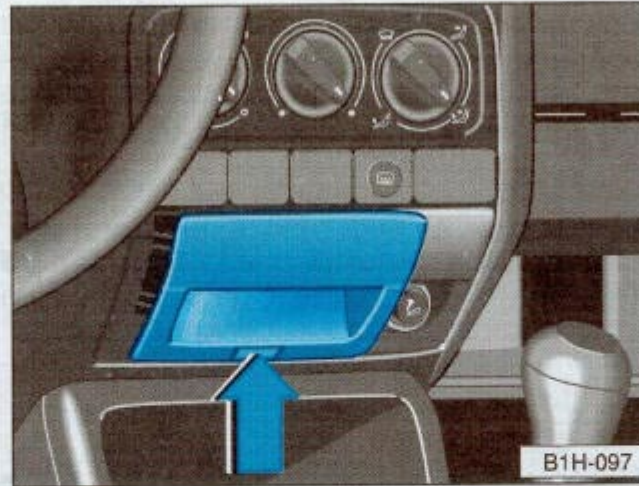
¡Atención!

¡Precaución al utilizar el encendedor eléctrico!

Si se usa sin prestar atención o de un modo descuidado podrán producirse quemaduras.

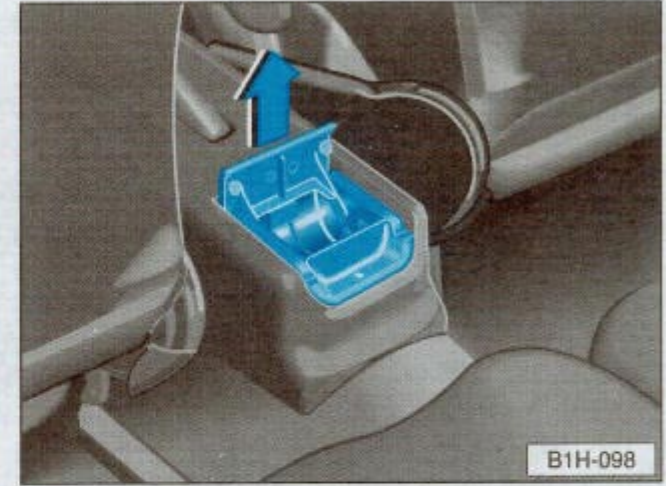
El encendedor y la caja de enchufe funcionan también cuando el encendido está desconectado y la llave del encendido está retirada. Por ello, los niños no debieran quedarse nunca solos en el vehículo.

CENICEROS



Delantero

- Vaciar — abrir, oprimir el pulsador inferior y extraer el cenicero.
- Colocar — introducir el cenicero en la guía.



Trasero

- Vaciar — abrir el cenicero y extraerlo verticalmente hacia arriba.
- Colocar — encajar el cenicero verticalmente hacia abajo y cerrar la tapa.

INSTRUCCIONES DE MANEJO

PORTAOBJETOS



Guantera derecha

Para abrir la tapa provista de cerradura*, levantar el asidero.

¡Atención!

Por razones de seguridad, durante la marcha debieran siempre ir perfectamente cerrados todos los portaobjetos.

SISTEMA AIRBAG*

Los vehículos con sistema airbag para el conductor y el acompañante llevan el logotipo "AIRBAG" en el acolchado del volante de dirección y en la parte derecha del tablero de instrumentos.

El sistema airbag ofrece en combinación con los cinturones de seguridad de tres puntos, una protección adicional para la zona de la cabeza y el pecho del conductor y del acompañante en colisiones frontales graves.

Además de su función protectora normal, los cinturones de seguridad tienen la misión de mantener al conductor o acompañante en la posición en la que el airbag pueda proporcionar la protección máxima en el caso de una colisión frontal.

El sistema airbag no se activa en caso de:

- Colisiones laterales
- Colisiones traseras
- Vuelcos
- Colisiones frontales leves

Por ello, los cinturones de seguridad se deben utilizar siempre, no sólo por prescripción legal, sino también por motivos de seguridad.

El sistema se compone esencialmente de:

- sistema electrónico de control/vigilancia
- dos airbag (bolsa de aire con generador de gas) para el:
 - conductor (en el volante),
 - acompañante (en la parte derecha del tablero de instrumentos)

- una lámpara de control en el tablero de instrumentos.

La disposición de funcionamiento del sistema se controla electrónicamente.

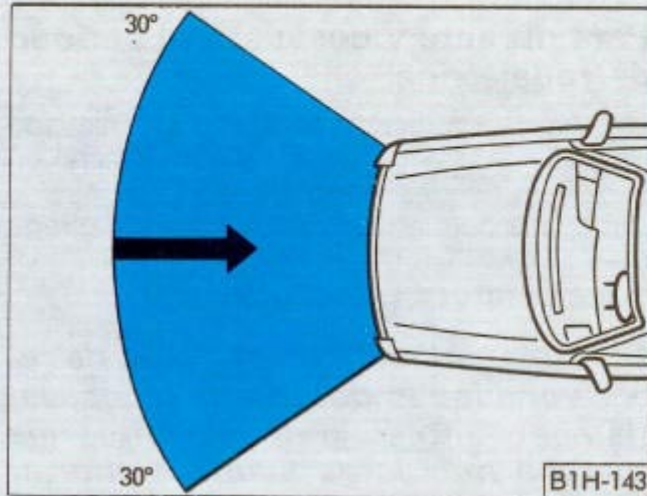
Cada vez que se conecte el encendido, la lámpara de control del airbag luce durante unos 10 segundos (autodiagnóstico).

Indicios de anomalía del sistema:

- al conectar el encendido, no se enciende la lámpara de control
- después de conectar el encendido, la lámpara de control no se apaga pasados aproximadamente 10 segundos.
- la lámpara de control se enciende o parpadea durante la marcha.

¡Atención!

Si hubiese alguna anomalía, se deberá revisar inmediatamente el sistema por una Concesionaria Volkswagen. De lo contrario, existe el peligro de que en caso de accidente no se active el airbag.

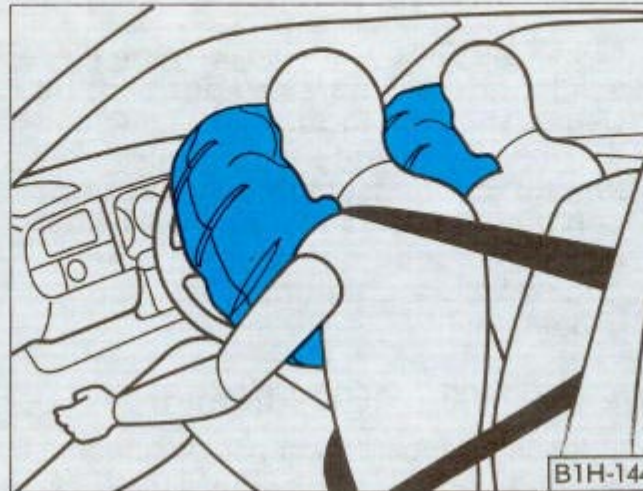


Funcionamiento

El sistema airbag está concebido para que se active en caso de choques frontales graves.

La zona de acción del sistema viene representada en la figura.

Cuando se activa el sistema, las bolsas se inflan con gas y se despliegan delante del conductor y acompañante.



Al sumergirse en la bolsa completamente inflada (véase la figura), se amortigua el movimiento de los ocupantes de los asientos delanteros hacia delante y se reduce el riesgo de lesión de la cabeza y del tórax.

La bolsa de aire desarrollada especialmente permite, bajo carga, la salida controlada del gas para recoger suavemente la cabeza y el tórax. Después del accidente, la bolsa de aire se ha vaciado tanto que ya no estorba la visibilidad.

El inflado del airbag sucede en fracciones de segundo y con considerable rapidez, para poder ofrecer la protección adicional en caso de un accidente. Se recomienda mantener una determinada distancia del volante y tablero de instrumentos para que al funcionar el sistema, los ocupantes de los asientos delanteros estén protegidos con la mayor efectividad posible.

Notas

■ Los asientos delanteros deben ir siempre ajustados a la estatura correspondiente (véase la página 14). Se recomienda adoptar una posición erguida normal y apoyarse en el respaldo.

¡Atención!

■ El acolchado del volante y la superficie espumada del módulo airbag de la parte derecha del tablero de instrumentos no se pueden dotar de ningún recubrimiento ni se pueden modificar de otra forma. Sólo se pueden limpiar con un paño seco o mojado con agua.

INSTRUCCIONES DE RODAJE

LOS PRIMEROS 1500 KILÓMETROS — Y DESPUÉS

Rodaje

Durante las primeras horas de servicio, la fricción interior del motor es mayor que posteriormente, cuando todas sus piezas móviles se han adaptado entre sí. El buen resultado de este proceso depende esencialmente del modo de conducir durante los primeros 1500 kilómetros.

Durante los primeros 1000 km

la norma fundamental es:

- No acelerar a pleno gas
- No conducir a más de 3/4 de la velocidad máxima
- Evitar regímenes muy altos en cualquier marcha
- Durante el período de rodaje no debiera, a ser posible, llevarse remolque.

¡Atención!

■ Los neumáticos nuevos necesitan también un cierto «rodaje», ya que, al principio, no poseen aún el grado de adherencia óptimo. Esto es necesario tenerlo en cuenta conduciendo con el correspondiente cuidado durante los primeros cien kilómetros.

■ Las pastillas y balatas de freno nuevas han de asentarse y, por ello, no tienen todavía su óptima capacidad de fricción durante los primeros 200 km. En compensación, hay que pisar con mayor fuerza el pedal del freno. Lo mismo cabe decir, cuando en alguna ocasión se cambien las pastillas o balatas.

De los 1000 a 1500 kilómetros

Se puede ir aumentando paulatinamente la velocidad, hasta llegar a la máxima o hasta el régimen máximo admisible de revoluciones del motor.

Para durante y después del período de rodaje rige:

■ No poner nunca el motor frío a un elevado régimen de revoluciones, ni con marcha en vacío ni con una marcha metida. Todos los datos relativos a velocidad y régimen de revoluciones rigen sólo para el motor a temperatura de servicio.

✿ *No conducir a un régimen de revoluciones del motor innecesariamente alto. Engranando antes una marcha más larga ayuda a ahorrar combustible, reduce los ruidos y la contaminación. Véase también la página 65.*

■ No conducir a un régimen de revoluciones demasiado bajo. Meter una marcha más corta cuando el motor deje de girar uniformemente.

Después del período de rodaje

■ En las versiones con cuentarrevoluciones*, el régimen máximo del motor va marcado por el comienzo de la zona roja de la escala del cuentarrevoluciones. La aguja no deberá penetrar en dicha zona.

En caso de montar posteriormente un cuentarrevoluciones, habrá que marcar los siguientes regímenes máximos en la escala:

Motores	Régimen
Gasolina 66 y 85 kW	6300/min
Diesel 55 kW	5000/min

En todos los motores los regímenes extremadamente elevados son limitados automáticamente.

INSTRUCCIONES DE RODAJE

CONDUCCIÓN SEGURA

¡Atención!

La seguridad de servicio del vehículo es premisa de la seguridad de rodaje.

Por ello, antes de iniciar el viaje debiera comprobarse

- el alumbrado y las luces intermitentes
- el nivel de combustible
- el ajuste de los retrovisores
- la limpieza de los faros, luces y ventanillas

y, además, a intervalos regulares, preferentemente al abastecer combustible

- la presión y el estado de los neumáticos — páginas 97, 98, 140.

- el nivel del aceite del motor — página 86.

- el nivel del líquido refrigerante — página 89.

- el nivel del líquido de frenos — página 92.

- el nivel del líquido de los lavacristales — página 95.

- el estado de las rasquetas de los limpiacristales — página 96.

Además, el cumplir con los intervalos establecidos para las Inspecciones, especialmente el del cambio del líquido de frenos, reviste una gran importancia para la seguridad de servicio. Páginas 81 y 87.

¡Atención!

El comportamiento personal y el estilo de conducir influyen también mucho en la seguridad de rodaje.

Por razones de seguridad, debiera usted

- Abrocharse el cinturón de seguridad antes de iniciar el viaje — también por ciudad. Página 14.

En la mayoría de los países, además, existe ya obligatoriedad legal al respecto.

- Cuidar de que sus acompañantes, también los del asiento trasero, se coloquen los cinturones. Página 14.

Si alguno va sin cinturón, no sólo corre él mismo un riesgo, sino también el conductor.

- Ajustar las cabeceras a la estatura.

El borde superior de las cabeceras deberá estar aproximadamente a la altura de los ojos.

- Cuidar de que los pedales no se vean obstaculizados por ningún objeto. Página 24.

- Colocar debidamente el equipaje — en el maletero — Página 22.

- en la bandeja portaobjetos — página 23.

- No conducir cuando se sienta cansado.

A lo más tardar, cada dos horas debiera intercalar un descanso en su viaje.

- No conducir jamás cuando tenga su capacidad de conducción disminuida.

No sólo el alcohol si no también las drogas y muchos medicamentos pueden disminuir considerablemente la capacidad de reacción.

- Acomodar siempre su velocidad a las condiciones de tráfico y ruta.

Sobre todo cuando el piso es rebaladizo hay que pensar siempre en la estabilidad de marcha y la eficacia de frenado dependen de la adherencia de los neumáticos. Con piso mojado, y a elevada velocidad, puede producirse fácilmente el aquaplaning. Ya no es posible dirigir el coche.

- Respetar rigurosamente las reglas de tráfico, sobre todo las limitaciones de velocidad.

Más detalles sobre seguridad figuran en los diferentes capítulos del presente Manual de Instrucciones.

¡ Atención !

Evite circular por zonas o calles inundadas donde el nivel del agua sea superior a los 20 cm, ya que existe el riesgo que, por el conducto de admisión de aire localizado al frente y parte baja del vehículo, el motor absorba agua dañándose seriamente.

CONDUCCIÓN ECONÓMICA Y ECOLÓGICA

El consumo de combustible, la contaminación y el desgaste de motor, frenos y neumáticos dependen de diversos factores.

En el presente capítulo se especifican aquellos puntos que tienen especial importancia.

El estilo personal de conducir

determina en gran manera la rentabilidad y la emisión de gases y ruidos:

✿ **No calentar el motor con el coche parado.**

Con la marcha en punto muerto dura muchísimo hasta que el motor adquiere su temperatura de servicio. En la fase de calentamiento son enormes tanto el desgaste como la emisión de sustancias contaminantes. Por ello, lo mejor es ponerse en marcha inmediatamente después de arrancar el motor, evitando altas revoluciones.

✿ **Evitar los acelerones.**

Dando gas con tiento no sólo se logra reducir considerablemente el consumo de combustible, sino que también disminuyen la contaminación y el desgaste.

✿ **No conducir a un régimen innecesariamente alto —pasar lo antes posible a una marcha superior y no reducir a una inferior hasta cuando el motor deje de funcionar regularmente.**

Un óptimo consumo y una contaminación mínima del medio ambiente se logran a un régimen bajo de revoluciones y con la marcha más larga posible. En 2ª marcha, p. ej., se gasta más del doble de combustible que con la directa. Al disminuir el régimen de revoluciones del motor también se reducen los ruidos del mismo. Por ello, debiera conducirse con la marcha más larga el máximo de tiempo y lo más a menudo posible. En terreno llano, ello normalmente es posible todavía rodando a unos 50 km/h.

✿ **No ir, en lo posible, a la máxima velocidad.**

Tanto el consumo de combustible como la emisión de gases y de ruidos aumentan desproporcionadamente al viajar a altas velocidades. Si sólo se circula a tres cuartos de la velocidad máxima, el consumo se reduce aproximadamente a la mitad. La pérdida de tiempo, por experiencia, resulta insignificante.

✿ **Conducir lo más uniformemente posible y a la defensiva.**

Los acelerones y frenazos innecesarios se pagan con un alto consumo de combustible y una mayor degradación del medio ambiente.

✿ **Parar el motor en las ocasiones propicias del tráfico.**

Las condiciones individuales de utilización

del vehículo repercuten también en el consumo de combustible.

Desfavorables para el consumo son, por ejemplo, las siguientes circunstancias:

■ Alta densidad de tráfico, particularmente la circulación urbana con sus innumerables semáforos.

■ Frecuentes recorridos cortos, especialmente el servicio de puerta a puerta, teniendo que arrancar una y otra vez.

■ Conducción en caravana, con marchas cortas, es decir, a un régimen de revoluciones relativamente alto en comparación a la distancia recorrida.

✿ **Proyectando la ruta a seguir debiera intentarse evitar cualquier tráfico de cortos recorridos, conducción en caravana, etc.**

Naturalmente, hay también otros factores, independientes del conductor, que influyen en el consumo. Cosa normal es, por ejemplo, que el consumo aumente en invierno o bajo condiciones adversas (mal estado de la calzada, servicio de remolque, etc.).

INSTRUCCIONES DE RODAJE

Los requisitos técnicos

de poco consumo y rentabilidad los lleva ya su coche incorporados. Se concedió particular importancia a que el coche fuera lo menos contaminante posible. Para aprovechar óptimamente y conservar tales cualidades, habrá que observar los siguientes puntos.

✿ **Las versiones con catalizador sólo deberán rellenar combustible sin plomo.**

✿ **También las versiones sin catalizador debieran rellenar siempre que sea posible, combustible sin plomo, para reducir la contaminación.**

✿ **Los trabajos de mantenimiento previstos deberán realizarse según el Carnet de Servicio. Véase la página 81.**

La asistencia técnica prevista por los Talleres Autorizados Volkswagen no sólo garantiza un funcionamiento siempre perfecto, sino también rentabilidad, poca contaminación y larga vida.

✿ **Comprobar la presión de los neumáticos cada 4 semanas.**

Si la presión es muy baja, será mayor la resistencia a la rodadura. Así no sólo aumenta el consumo de combustible, sino también el desgaste de los neumáticos, saliendo perjudicado el comportamiento de marcha.

✿ **No llevar ningún peso innecesario en el maletero.**

Precisamente circulando por la ciudad, donde a menudo hay que acelerar bruscamente, el mayor peso incide en el consumo de combustible. Norma general: por cada 100 kg de peso aumenta el consumo aproximadamente un litro/100 km.

✿ **Retirar el portaequipajes de techo inmediatamente después de haberlo utilizado.**

Particularmente al conducir a altas velocidades aumenta el consumo, debido a la mayor resistencia del aire.

✿ **Conectar los consumidores eléctricos sólo cuando realmente se necesiten.**

El desempañante del cristal trasero, los faros adicionales, la turbina de la calefacción y el equipo de aire acondicionado tienen un enorme consumo. Debido a la mayor carga del alternador aumenta el consumo de combustible. El desempañante del cristal trasero, por ejemplo, ocasiona un consumo extra de aproximadamente un litro cada diez horas.

✿ **Controlar regularmente el consumo de combustible.**

Debiera comprobarse cada vez que se rellene. Así puede detectarse a tiempo cualquier irregularidad del vehículo que pudiera ocasionar un mayor consumo.

■ **Controlar el nivel del aceite cada vez que se abastezca combustible**

El consumo de aceite depende notablemente de la carga y del régimen de revoluciones del motor. Según como se conduzca, el consumo puede ser de hasta 1.0 litro/1000 km.

Es normal que el consumo de aceite de un motor nuevo no se reduzca al mínimo hasta después de cierto período de rodaje. Por ello, el consumo de aceite sólo es posible evaluarlo correctamente después de un kilometraje de aproximadamente 5000 km.

Esto rige también para el consumo de combustible y las prestaciones del motor.

CONDUCCIÓN CON REMOLQUE *

El vehículo está concebido principalmente para transportar personas y equipaje. Sin embargo, también se podrá utilizar para arrastrar un remolque, si se equipa de lo técnicamente necesario.

El servicio con remolque no sólo solicita más al vehículo tractor, sino también al propio conductor.

Por ello, habrá que observar estrictamente las instrucciones de servicio y de rodaje que se facilitan en las siguientes páginas.

Requisitos técnicos

Si el vehículo lleva de fábrica un dispositivo de remolque, ello implica que va provisto de todo lo técnico y legalmente necesario para prestar servicio con remolque.

Hay que tener presente que en lugar de la acostumbrada caja de enchufe de 7 polos va montada otra de 13 polos, la cual permite conectar otros consumidores eléctricos suplementarios del remolque que antes no era posible conectar, tales como el frigorífico de la caravana, la luz de marcha atrás, etc.

En la tabla siguiente figuran, comparativamente, los respectivos bornes de las cajas de enchufe de 7 y de 13 polos.

7 p.	13 p.	Consumidores eléctricos del remolque
L	1	Intermitente izquierdo
54g	2	Luz trasera antiniebla
31	3 ^{1) 2)}	Masa para los circuitos 1-8
R	4	Intermitente derecho
58R	5	Luz trasera, luces derechas de contorno, limitación y matrícula
54	6	Luces de freno
58L	7	Luz trasera, luces izquierdas de contorno, limitación y matrícula
—	8 ²⁾	Luz de marcha atrás
—	9 ³⁾	Alim. corriente (+ perm.)
—	10 ²⁾	Cable + de carga para la batería del remolque
—	11	Libre
—	12	Libre
—	13 ^{1) 2)}	Masa para circuitos 9-12

¹⁾ Ambos cables a masa, en el remolque, no deberán estar unidos eléctricamente entre sí.

²⁾ No empalmado de fábrica.

³⁾ No empalmado de fábrica, pero cable tendido hasta el maletero. Aquí pueden conectarse otros consumidores del remolque (p ej, frigorífico y alumbrado interior). Hay que tener presente que la batería del vehículo se va descargando si, con el motor parado, se conectan tales consumidores.

Si el remolque lleva un enchufe de 7 polos, o se montará uno de 13 de acuerdo con la tabla, o bien se utilizará un cable adaptador que pueda adquirirse en cualquier Taller Autorizado Volkswagen.

En caso de un montaje posterior del dispositivo de remolque, hay que tener en cuenta lo siguiente:

■ El dispositivo de remolque es una pieza de seguridad, debiendo usar, por lo tanto, sólo un dispositivo diseñado exclusivamente para este tipo de vehículo y debidamente homologado. Es recomendable utilizar dispositivos de remolque del programa de accesorios Volkswagen porque son idénticos a los dispositivos montados de fábrica. Las instrucciones de montaje que se adjuntan a estos dispositivos han sido previamente acordadas con nosotros.

■ La caja de enchufe para el remolque deberá conectarse del modo prescrito a la red del vehículo tractor. Esto rige también para el borne 54 g de la caja de 7 polos, y para los bornes 2 y de 8 a 13 de la caja de enchufe de 13 polos.

INSTRUCCIONES DE RODAJE

■ Como al montar de fábrica un dispositivo de remolque se refuerza el sistema de refrigeración, conviene potenciarlo también en caso de un montaje posterior de dicho dispositivo. De no hacerlo, al someter el motor a grandes esfuerzos (montaña, altas temperaturas, ambiente, alto peso de remolque) no puede excluirse la posibilidad de que se sobrecaliente el sistema de refrigeración.

Algunas versiones pueden llevar ya, de fábrica, un sistema reforzado de refrigeración aunque el vehículo se entregue sin dispositivo de remolque. Para más detalles, diríjase a su Taller Autorizado Volkswagen.

■ Los Talleres Autorizados Volkswagen saben con exactitud cómo hay que montar el dispositivo de remolque y la manera de reforzar el sistema de refrigeración. Por ello, debiera encargarse el montaje a un Taller Autorizado Volkswagen.

Instrucciones de servicio

■ Los vehículos con dispositivo de remolque* pedido de fábrica, llevan montado el cabezal esférico de quita y pon. En el maletero hay un saquito de tela que contiene las instrucciones de montaje del cabezal esférico, así como las instrucciones sobre cómo se ha de guardar el mismo en el alojamiento de la rueda de repuesto.

■ Al insertar el enchufe de 13 polos en la correspondiente caja de enchufe del vehículo tractor, habrá que girar hacia la derecha, hasta el tope, el casquillo estriado del enchufe. La tapa de la caja de enchufe queda así por encima del saliente del casquillo.

■ Si no fuese posible captar con los retrovisores de serie la situación del tráfico que viene detrás, se necesitarán retrovisores adicionales. Ambos retrovisores exteriores deberán ir montados en brazos plegables y ajustados de modo que permitan en todo momento una retrovisión suficiente.

■ Los movimientos de flexión excesivos entre el vehículo tractor y el remolque se reducen mediante amortiguadores y muelles helicoidales reforzados en el eje trasero. Si estos amortiguadores y muelles no vienen montados de fábrica, los Talleres Autorizados Volkswagen pueden, en la mayoría de los casos, montarlos también posteriormente.

■ Los movimientos de flexión y balanceo pueden también disminuirse mediante dispositivos de estabilización especiales que pueden adquirirse en los Talleres Autorizados Volkswagen y ser montados también allí mismo.

■ Bajo ningún concepto se sobrepasarán las cargas de remolque admisibles. Véase la página 143.

■ En recorridos por montaña, con remolque, hay que pensar en que las cargas de remolque dadas en «Datos técnicos» rigen sólo para pendientes de hasta un 10% o 12%. Si no se aprovecha el peso del conjunto vehículo tractor/remolque máximo admisible, podrán superarse mayores pendientes.

■ Los datos dados sobre cargas de remolque rigen sólo para alturas hasta 1000 m sobre el nivel del mar (NN). Puesto que al aumentar la altura disminuye el rendimiento del motor, debido a la menor densidad del aire, y así se reduce la capacidad ascensional, por cada 1000 m de altura iniciados habrá que reducir el peso del remolque en un 10%.

■ Siempre que sea posible, hay que aprovechar al máximo, pero sin sobrepasar, el peso máximo de apoyo de la lanza del remolque sobre el cabezal esférico del dispositivo de remolque. Véase la página 143.

■ Teniendo en cuenta la carga máxima y el peso máximo de apoyo admisibles, hay que distribuir la carga del remolque de modo que los objetos más pesados queden lo más cerca posible del eje. Además, deberán sujetarse los objetos cargados de forma que no puedan desplazarse.

■ La presión de los neumáticos del vehículo tractor ha de ser la de a plena carga. Comprobar también la de los neumáticos del remolque.

■ El reglaje de los faros debe comprobarse y, si fuese necesario, realizarse antes de comenzar el viaje y con el remolque ya enganchado.

En los vehículos equipados con regulación del alcance de luces, es suficiente girar correspondientemente la ruedecilla moleteada dispuesta en el tablero de instrumentos.

Instrucciones de rodaje

Para alcanzar las mejores propiedades de marcha del conjunto coche/remolque, habrá que tener en cuenta los siguientes puntos:

■ En lo posible, no conducir con el coche vacío y el remolque cargado. Si, no obstante, fuese necesario hacerlo, habrá que conducir correspondientemente más despacio, debido a la distribución desfavorable de pesos.

■ Como sea que al aumentar la velocidad, disminuye la estabilidad del conjunto vehículo tractor/remolque, cuando las condiciones viales y meteorológicas sean desfavorables, sobre todo en las pendientes, no debiera conducirse a la velocidad máxima permitida.

En todo caso, habrá que reducir inmediatamente a la velocidad tan pronto como se note el menor vaivén del remolque. No intente jamás enderezar el remolque acelerando la marcha.

■ Por razones de seguridad, no debiera conducirse a más de 80 km/h. Esto rige también para aquellos países en donde esté permitida una mayor velocidad.

■ ¡Frenar a tiempo! Cuando se trate de un remolque con freno por energía cinética, frenar primero suavemente y, a continuación, con presteza. De este modo se evitan tirones que se originarían al bloquearse las ruedas del remolque. Al bajar una pendiente, cambiar a marchas más cortas para aprovechar la fuerza retentiva del motor.

■ A temperaturas excepcionalmente elevadas, al tener que superar una cuesta prolongada rodando con una marcha corta y a un régimen de revoluciones muy elevado del motor, conviene observar el indicador de temperatura del líquido refrigerante. Cuando la aguja pase a la zona superior de la escala, deberá reducirse inmediatamente la velocidad. Al empezar a parpadear el testigo de advertencia, habrá que detenerse, dejando el motor funcionando a ralentí durante algunos minutos para que se enfríe.

■ La eficacia refrigeradora del ventilador no puede aumentarse por el hecho de meter una marcha inferior, ya que las revoluciones del ventilador son independientes de las del motor. Por ello, ni llevando remolque debiera engranarse una marcha inferior, en tanto el motor supere la cuesta sin gran pérdida de velocidad.

INSTRUCCIONES DE RODAJE

Generalidades

■ Durante el período de rodaje del vehículo tractor no debería circularse con remolque, siempre que ello fuese posible.

■ Si se conduce frecuentemente con remolque, es recomendable llevar a cabo trabajos de mantenimiento entre los intervalos previstos para las Inspecciones.

■ La carga de remolque y el peso de apoyo indicados en la placa del dispositivo de remolque son únicamente valores de verificación para dicho dispositivo. Los valores relativos al vehículo se indican en la documentación del coche y en este Manual de Instrucciones.

■ Con el dispositivo de remolque aumenta el peso en vacío del coche, disminuyendo correspondientemente la carga útil del mismo.

En algunos países (por ejemplo, en Alemania) rigen, además, las siguientes disposiciones legales:

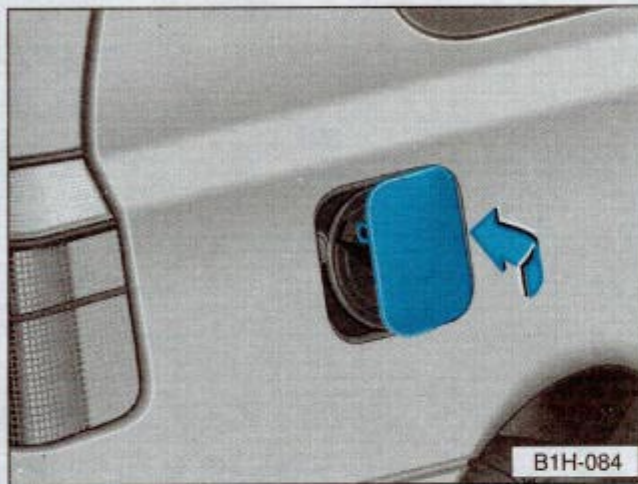
■ Al alcance visual del conductor tiene que haber un testigo luminoso especial que indique el funcionamiento de los intermitentes del remolque.

■ El peso máximo de apoyo admisible — véase la página 143 — deberá ir indicado mediante un adhesivo que quede bien a la vista en la parte trasera del vehículo tractor.

■ El montaje de un dispositivo de remolque tiene que ser verificado por el correspondiente centro oficial — por ejemplo, estación de ITV — y, a continuación, habrá de inscribirse en la documentación del vehículo.

■ La velocidad máxima permitida para vehículos con remolque es de 80 km/h.

ABASTECER COMBUSTIBLE

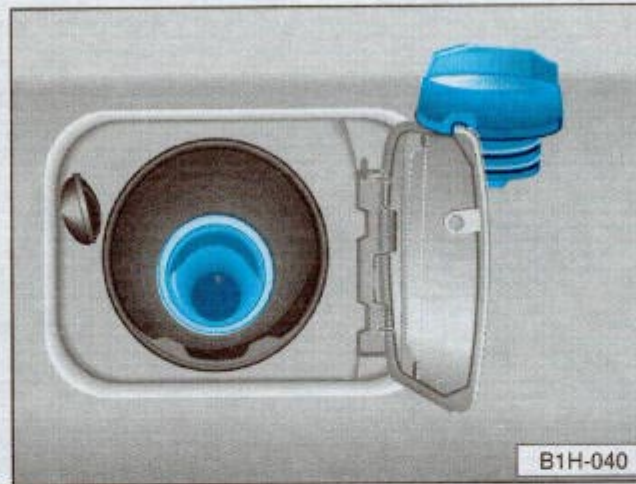


La boca de carga del depósito se encuentra en el panel lateral trasero derecho.

Con cierre centralizado*, la tapa del depósito se bloquea y desbloquea automáticamente. En caso de avería, la tapa puede desbloquearse a mano. Véase la página siguiente.

La capacidad del depósito es de unos 55 litros.

Abrir la tapa del depósito tal como muestra la figura izquierda.



El tapón desenroscado puede encajarse sobre la tapa. Véase la figura.

La **carga perfecta del depósito depende** del correcto manejo de la pistola automática del surtidor.

■ Introducir al máximo la pistola en la boca del depósito, sin ladearla. En las versiones con catalizador, la trampilla provista de muelle situada por debajo de la boca de carga, tiene que ser oprimida por la pistola de carga. Esto deberá tenerse también en cuenta al cargar con un bidón de reserva.

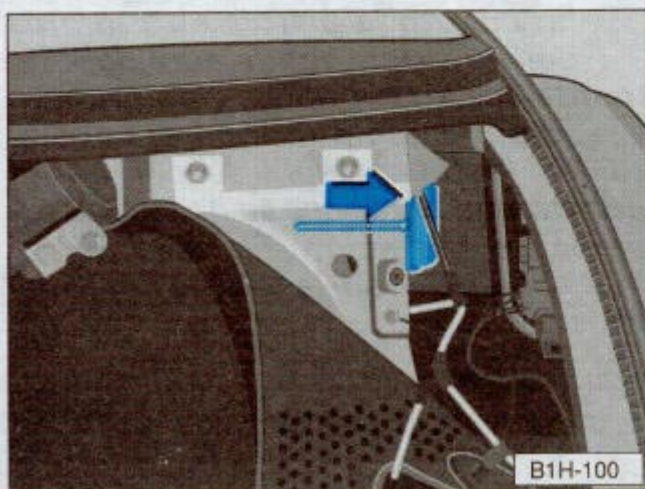
✿ *En cuanto la pistola automática del surtidor, manejada debidamente, se desconecte por primera vez, debe darse por lleno el depósito. No debiera seguirse cargando, puesto que entonces se llenaría el espacio de dilatación. En caso de calentamiento, podría salirse combustible.*

Después de abastecer combustible, enroscar el tapón hasta que se perciba un clic.

Nota

■ **En los vehículos con catalizador, no agotar nunca totalmente el depósito de gasolina. Cuando la alimentación de gasolina es irregular, pueden darse fallos de encendido, llegando gasolina sin quemar al sistema de escape, por lo que puede originarse un sobrecalentamiento y deterioro del catalizador.**

■ Al llevar un bidón de reserva, habrá que atenerse a las prescripciones legales al respecto. Por razones de seguridad, aconsejamos viajar sin bidón de reserva. En caso de accidente podría romperse el bidón y salirse el combustible.



Apertura de emergencia de la tapa del depósito

En caso de fallar el cierre centralizado* podrá desbloquearse la tapa manualmente:

- Abrir el maletero y —en su caso— separar el revestimiento derecho de la parte lateral.
- Seguidamente, pasar la mano entre la chapa exterior y el elemento posicionador y retirar la varilla de bloqueo en el sentido de la flecha. Véase la figura.

COMBUSTIBLE

Motores de gasolina

Vehículos con catalizador

**Motores de 66, 85 y 128 kw
Gasolina normal, sin plomo
ROZ¹⁾ no inferior a 91 octanos.**

La utilización de gasolina normal **sin plomo** de 91 ROZ¹⁾, como mínimo, conlleva una pequeña pérdida de potencia.

¹⁾ **Research-Oktan-Zahl:** Medida del poder anti-detonante de la gasolina.

✿ ***Los vehículos con catalizador sólo deberán funcionar con gasolina sin plomo.***

El uso de gasolina con plomo perjudica considerablemente la instalación depuradora de gases de escape, ya que el plomo se deposita en el catalizador.

✿ ***Bastaría llenar una sola vez el depósito con gasolina con plomo para que ya quedase disminuida la eficacia del catalizador.***

Incluso si a continuación se vuelve a cargar gasolina sin plomo, ya no se restablecerá nunca más la eficacia primitiva del catalizador.

En los vehículos que llevan sonda lambda³⁾ queda perjudicada, además, la preparación de la mezcla.

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

Aditivos a la gasolina

El comportamiento, la potencia y la vida de motor dependen de manera decisiva de la calidad del combustible, desempeñando un papel muy importante los aditivos que lleve el mismo. Por ello, se aconseja utilizar **gasolina de calidad con aditivos**.

Si no se dispone de esa clase de gasolina, o bien en caso de tener el motor algún fallo, tales como, por ejemplo, dificultades de arranque, paro del motor al marchar a ralentí, sacudidas y pérdida de potencia, habrá que añadir los aditivos recomendados a la gasolina a la hora de rellenar. Estos aditivos protegen contra la corrosión, limpian el sistema de combustible y evitan las sedimentaciones en el motor.

Motores diesel

Gasóleo según DIN 51 601.

CZ¹⁾ no inferior a 45 cetanos.

Servicio de invierno

Usando gasóleo de verano, a temperaturas exteriores bajo 0°C, pueden producirse fallos, ya que el carburante se vuelve demasiado espeso a causa de la liberación de parafina.

Por ello, en Alemania hay un «gasóleo de invierno» para la época fría del año, más resistente al frío y que garantiza un funcionamiento a temperaturas de -15 hasta -22 grados C aproximadamente, según la marca del gasóleo.

Precalentamiento del filtro

El vehículo va equipado con un sistema de precalentamiento del filtro que mantiene la seguridad de servicio del sistema de combustible hasta una temperatura de -25 grados C si se utiliza gasóleo de invierno o resistente al frío hasta una temperatura de 15 grados C bajo cero, no siendo ya necesario bajo tales condiciones añadir gasolina al gasóleo.

Si el combustible, a temperaturas inferiores a -25 grados C, se hubiese vuelto tan espeso que no arrancara el motor, bastará dejar el coche durante algún tiempo dentro de un recinto caliente.

Al gasóleo **no** deberán añadirse ninguna clase de **aditivos** (fluidificantes y similares).

¹⁾ **Cetan-Zahl:** Medida de la facilidad de entrar en combustión del gasóleo.

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

CONSERVACIÓN DEL VEHÍCULO

Una conservación periódica y experta contribuye al mantenimiento del valor del vehículo.

Además, puede ser una premisa para hacer valer el derecho a garantía en caso de corrosión de la carrocería o desperfectos de la pintura.

En los Talleres Autorizados Volkswagen pueden adquirirse los productos de conservación necesarios. Sírvanse observar al respecto las instrucciones de uso que figuran en el envase.

¡Atención!

■ **En caso de uso indebido, estos productos pueden ser nocivos para la salud.**

■ **Por ello, hay que guardarlos en lugar seguro y, particularmente, fuera del alcance de los niños.**

✿ ***Al comprar productos de conservación debería optarse por los productos ecológicos. Los residuos de estos productos no deberán echarse a la basura doméstica.***

Lavado

La mejor forma de proteger el vehículo contra las influencias nocivas del medio ambiente es lavarlo con frecuencia y aplicar productos conservantes.

Dicha frecuencia dependerá, entre otros factores, de la asiduidad con que se use el vehículo, del aparcamiento del mismo (garaje, al aire libre bajo los árboles, etc.), de la estación del año, así como de las condiciones atmosféricas y ambientales.

Cuanto más tiempo permanezcan sobre la pintura del vehículo los excrementos de pájaros, restos de insectos, resinas de árboles, polvos industriales y de carretera, manchas de alquitrán, partículas de hollín, sales antihielo y otros tipos de suciedad agresiva, tanto más persistentes serán sus efectos destructores. Las altas temperaturas, por ejemplo, la radiación solar intensa, potencian el efecto cáustico.

Así puede ocurrir, en determinadas circunstancias, que sea necesario lavar el vehículo cada semana, y también puede ser suficiente si se le lava una vez al mes aplicándole productos conservantes.

Después del invierno, cuando hayan dejado de esparcirse las sales antihielo, debieran también lavarse a fondo los bajos del vehículo.

Túnel de lavado automático

La pintura del vehículo es tan resistente que puede normalmente lavarse sin ningún problema en cualquier túnel de lavado automático. Ciertamente, la sollicitación de la pintura depende del tipo de túnel de lavado, el filtrado del agua, la clase de los productos utilizados, etc. Si después del lavado se observa que la pintura ha quedado sin brillo o que presenta incluso rasguños, habrá que advertir inmediatamente al encargado. En caso dado, habría que acudir a otro túnel de lavado.

Instrucciones

■ **Antes de proceder al lavado automático no hay que observar más que las precauciones normales (cerrar las ventanillas y el techo corredizo, introducir la antena telescópica, etc.). La antena de techo original no necesita ser quitada.**

■ **Si el vehículo lleva equipos especiales, por ejemplo: spoiler, portaequipajes de techo, antena radio, etc., lo mejor es consultar primero al encargado del túnel de lavado.**

Lavado a mano del vehículo

✿ ***En interés del medio ambiente, el coche debiera lavarse sólo en lugares especialmente previstos para ello. Lavar un vehículo fuera de estas instalaciones puede incluso estar prohibido en determinadas zonas.***

Primeramente, usar abundante agua para reblandecer la suciedad, y enjuagar lo mejor posible.

Seguidamente, limpiar el vehículo empezando por el techo y pasando de arriba hacia abajo una esponja blanda, un guante o un cepillo para lavar, y aplicando poca presión. Utilizar champú sólo cuando la suciedad sea persistente.

Enjuagar la esponja o el guante lo más a menudo posible.

Dejar para el final la limpieza de las ruedas taloneras, etc. Para ello, emplear, a ser posible, una segunda esponja.

Después del lavado, enjuagar a fondo el vehículo y, finalmente, secarlo con una gamuza.

Recomendaciones

- El vehículo no debiera lavarse a pleno sol.
- Si se lava el vehículo con una manguera, no deberá dirigirse el chorro de agua directamente a las cerraduras y las juntas de puertas/portón, ya que podrían helarse en invierno.

Lavado del vehículo con aparatos de limpieza de alta presión

- Atenerse incondicionalmente a las instrucciones de manejo del aparato de limpieza de alta presión — particularmente, por lo que se refiere a la presión y a la distancia de proyección.
- No utilizar toberas de chorro cilíndrico o las llamadas "fresas de limpieza".
- La temperatura del agua podrá ser como máximo de 60 grados C.

¡Atención!

Jamás se limpiarán los neumáticos con toberas de chorro cilíndrico. Aun cuando la separación del chorro sea relativamente grande y se le aplique por poco tiempo, podrán ocasionarse daños.

Conservación

La aplicación regular de productos conservantes protege en gran medida la pintura del vehículo contra las influencias ambientales mencionadas en la página anterior bajo el título «Lavado» e, incluso, contra ligeras acciones mecánicas.

A lo más tardar, cuando el agua ya no forme perlas sobre la pintura, debiera aplicarse un producto conservante de cera dura. Aun cuando se use con regularidad un producto protector en el lavado, es aconsejable darle a la pintura una protección de cera dura dos veces al año, por lo menos.

Pulimento

Sólo es necesario, cuando la pintura haya perdido su vistosidad y ya no recobre su brillo con productos conservantes. Si el pulimento aplicado no tiene componentes conservantes, deberá tratarse seguidamente la pintura con cera.

Nota

Las piezas con pintura mate y las sintéticas no deben tratarse con productos de pulir o cera.

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

Desperfectos en la pintura

Los pequeños desperfectos, tales como rasguños, rozaduras, impactos de piedras, deberán retocarse inmediatamente (con el tubo o pulverizador de pintura Volkswagen) antes de que se origine óxido.

Si ya ha empezado la formación de óxido, hay que eliminarlo totalmente, aplicar una imprimación anticorrosiva y, luego, una capa de esmalte. Naturalmente, los Talleres Autorizados Volkswagen pueden realizar también estos trabajos.

El número de pintura original del vehículo figura en el adhesivo portadatos (véase la página 146).

Ventanillas

La nieve y el hielo de las ventanillas y retrovisores se quitarán sólo con un rascador de plástico. Para evitar rasguños por las partículas de suciedad, no se rascará con movimiento de vaivén, sino siempre en un mismo sentido.

Los residuos de goma, aceite, grasa o silicona pueden eliminarse utilizando un limpiacristales o un disolvente de silicona.

El interior de los cristales deberá también limpiarse con regularidad.

Para secar los cristales no debe usarse la goma utilizada para la pintura, porque podría llevar residuos de cera que dificultarían la visibilidad.

Para evitar cualquier deterioro de los **hilos eléctricos de la luneta térmica**, no deberá pegarse por dentro ningún autoadhesivo.

Juntas de puertas, capós y ventanillas

Conviene frotar ligeramente de vez en cuando estas juntas de goma con un producto conservador de goma. Esto permite mantener su suavidad y aumentar su duración, impidiendo además que en invierno se congelen.

Piezas de plástico y piel sintética

Las piezas exteriores de plástico se lavan normalmente; las interiores se limpian con un paño húmedo. Si esto no fuese suficiente, sólo podrán utilizarse productos **especiales sin disolventes** para la limpieza y conservación de estos materiales.

Tapizado y revestimientos de tela

El tapizado y los revestimientos de puertas, bandeja portaobjetos, tapamaaletero, techo, etc., se tratarán con productos especiales de limpieza, o bien con espuma seca y un cepillo blando.

Cuero natural

De vez en cuando, según el uso a que esté sometido, al cuero habrá que proporcionarle los cuidados que seguidamente relacionamos. **En ningún caso se tratará con disolventes, cera para pisos, betún, quitamanchas o productos similares.**

Para la limpieza normal de volantes o tapizados de cuero, etc., bastará humedecer ligeramente un paño de algodón o lana y limpiar con él las superficies sucias. Cuando algún punto del cuero se halle muy sucio podrá limpiarse aplicándole una solución suave de agua y jabón (2 cucharas de jabón neutro en 1 litro de agua). Habrá que cuidar de que **el cuero no se empape** y de que no penetre agua por las costuras. Seguidamente, secarlo con un paño suave y seco.

Aparte de todo ello, en caso de uso normal es aconsejable aplicar cada seis meses el producto especial para cuero que puede adquirirse en cualquier Taller Autorizado Volkswagen. Se aplicará una cantidad muy pequeña y una

vez haya hecho efecto, se limpiará con un paño suave.

Limpieza de los cinturones de seguridad

Mantenga limpios los cinturones. Si el cinturón está muy sucio puede dificultar el enrollamiento.

Para su limpieza se utilizará sólo agua con jabón suave, sin desmontarlos del coche.

Nota

Los cinturones automáticos deberán estar totalmente secos, antes de enrollarlos.

¡Atención!

No deberán limpiarse con productos químicos que podrían destruir el tejido. Cuide que no entren en contacto con líquidos de naturaleza cáustica.

Rines de acero

Cada vez que se lave el coche, deberán también lavarse a fondo los rines y los embellecedores de ruedas. Así se evitará que se asienten el polvo de abrasión de los frenos, la suciedad y las sales antihielo. Si se hubiera asentado ya el polvo abrasivo de los frenos, podrá eliminarse con un producto especial para polvos industriales. Cualquier deterioro de la pintura deberá retocarse antes de que se oxide.

Rines de aleación ligera

Para mantener durante largo tiempo la decorativa apariencia de los rines de aleación ligera, es necesario conservarlas con regularidad. Ante todo, es necesario lavarlos detenidamente cada dos semanas para eliminar de ellos la sal antihielo y el polvillo de los frenos, ya que, de lo contrario, sería atacado el metal. Después del lavado, deberían tratarse los rines con un producto especial sin ácido. Aproximadamente cada 3 meses es necesario frotarlas detenidamente con cera dura para automóviles. No utilizar pulimento para pintura o cualquier otra clase de producto abrasivo. En el caso de haberse deteriorado la capa de pintura protectora (impactos de piedras), deberá repasarse inmediatamente.

Limpieza y conservación del compartimiento del motor

¡Atención!

Antes de realizar trabajos en el compartimiento del motor habrá que observar indefectiblemente las instrucciones de la página 83.

De vez en cuando debiera limpiarse de hojarasca, flores, etc. la caja colectora de agua (debajo del capó del motor, por delante del parabrisas). Así se evita que queden obstruidos los orificios de desagüe y que penetren cuerpos extraños en el habitáculo a través del sistema de calefacción y ventilación.

¡Atención!

Por razones de seguridad, antes de manipular en la caja de aguas hay que quitar la llave del encendido. En caso contrario, de estar conectado el limpiaparabrisas, podría correrse el riesgo de herirse con el varillaje del mismo al ponerse en movimiento.

Al compartimiento del motor y a la superficie superior del grupo propulsor se les ha provisto en fábrica de una protección anticorrosiva.

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

Particularmente en invierno es muy importante llevar una protección anticorrosiva. Si se viaja a menudo sobre rutas donde se hayan esparcido sales antihielo, habrá que limpiar a fondo y, seguidamente, someter a conservación todo el compartimiento del motor y la caja colectora de aguas, antes y después del período de dispersión de las sales, a fin de evitar su efecto destructor.

El lavado del motor sólo deberá realizarse con el encendido desconectado.

Cuando al compartimiento del motor se le somete a una limpieza con productos disolventes de grasas¹⁾ o si se efectúa un lavado del motor, casi siempre ocasiona ello la pérdida de dicha protección anticorrosiva. Por ello, en esas ocasiones habría que encargar incondicionalmente que a continuación se aplique conservante duradero a todas las superficies, pliegues, ranuras y grupos del compartimiento del motor. Lo mismo cabe decir cuando se hayan sustituido piezas de grupos protegidas contra la corrosión.

 **Como al realizar el lavado del motor los residuos de gasolina, grasa y aceite son arrastrados por el agua sucia, ésta tendrá que depurarse haciéndola pasar por un separador de aceite. Por ello, el lavado del motor sólo deberá realizarse en el taller o en una estación de servicio.**

¹⁾ Para ello se utilizarán sólo los productos de limpieza prescritos. Jamás bencina o gasóleo.

Los Talleres Autorizados Volkswagen disponen de los productos de limpieza y conservantes recomendados por la Fábrica, además de las instalaciones necesarias para ello.

Protección de los bajos del vehículo

Los bajos del vehículo llevan una protección duradera contra las influencias de tipo químico y mecánico.

Pero como no hay que excluir la posibilidad de que esta capa protectora sufra lesiones ocasionadas en la carretera, a determinados intervalos —lo mejor, antes y después de la estación fría del año— debiera comprobarse la capa protectora de los bajos y del tren de rodaje del vehículo, retocándola en caso necesario.

Los Talleres Autorizados Volkswagen disponen de los productos apropiados, de las instalaciones necesarias y saben cómo hay que aplicarlos. Por ello, de cualquier trabajo de retoque u otras medidas anticorrosivas debieran encargarse los Talleres Autorizados Volkswagen.

Instrucciones para vehículos con catalizador

Debido a las altas temperaturas que se forman en la postcombustión de gases, en la zona del catalizador existen unas pantallas protectoras suplementarias, sobre las cuales no deberá aplicarse protector de bajos, ni tampoco en los tubos de escape ni en el catalizador. Tampoco está permitido quitar esas pantallas protectoras.

Conservación de huecos

Todos los huecos del vehículo que están expuestos a corrosión, llevan ya de fábrica una protección permanente.

Este producto de conservación no necesita ser comprobado ni retocado. Si a elevadas temperaturas exteriores saliese algo de cera de los huecos afectados, bastará eliminarla con un rascador de plástico y bencina de lavar.

 **Al usar bencina de lavar para limpiar la cera que hubiera salido, habrá que observar la normativa de seguridad y protección del medio ambiente.**

MANTENIMIENTO

Puesto que la moderna técnica del vehículo requiere apenas mantenimiento, sólo se necesitan unas pocas operaciones de mantenimiento regular, a fin de conservar la seguridad de tráfico y de servicio, así como su rentabilidad.

Gracias a la alta calidad de acabado, así como a la utilización de materiales de muy alta calidad, ha sido posible prescindir de un servicio de mantenimiento especial después del período de rodaje.

El Servicio de Inspección que ofrecen los Talleres Autorizados Volkswagen tiene muy en cuenta el kilometraje anual efectuado por cada persona, contribuyendo así a mantener bajos los costos de mantenimiento.

✿ ***Pasando con regularidad el servicio de mantenimiento se consigue mantener lo más bajos posible los índices de emisión de gases y, con ello, la contaminación.***

Si antes de haber transcurrido los 12 meses se alcanza un kilometraje de 15,000 km (motores de gasolina) o de 3,750 km (motores diesel), hay que llevar a cabo el **Servicio de Cambio de Aceite**. Véase también la página 87 y el Carnet de Servicio.

Asimismo, se indica la fecha de vencimiento del Servicio. Véase la página 38.

En dicho Carnet se relacionan también los trabajos necesarios al realizar los Servicios de Inspección y de Cambio de Aceite.

En condiciones de servicio adversas, por ejemplo, temperaturas extremadamente bajas, rutas polvorosas, etc., debieran realizarse algunas operaciones de Servicio también entre los intervalos previstos en dicho Carnet.

Ello rige particularmente para:

- el cambio del aceite del motor
- la limpieza o el cambio del cartucho del filtro de aire
- el desagüe o la sustitución del filtro de combustible

Las operaciones de Servicio debieran realizarse en un Taller Autorizado Volkswagen, ya que presuponen conocimientos especializados, equipos de taller y herramientas especiales. Además, tales trabajos han de efectuarse según nuestras directrices.

El comprobante del Servicio por parte de un Taller Autorizado Volkswagen puede ser también una de las premisas para disfrutar de los derechos de la garantía de un año.

¡Atención!

Motivos de seguridad prohíben, además, que se realicen particularmente, más allá de un marco muy limitado, trabajos de repara-

ción y de ajuste en piezas del motor o del chasis. La manipulación en las piezas de seguridad de un vehículo pone en peligro la vida propia y la de los demás.

✿ ***Alterando el ajuste del motor empeoran los índices de emisión de gases. Así se produce una contaminación innecesaria. Aparte de ello, aumenta el consumo de combustible.***

También para desechar el aceite y el líquido de frenos usado, el líquido refrigerante sucio, las baterías averiadas o los neumáticos desgastados, habrá que observar las prescripciones sobre protección del medio ambiente.

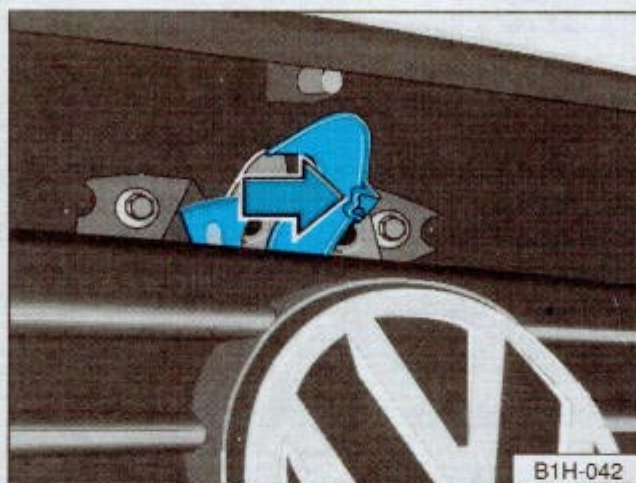
Mejor es todavía volver a aprovechar ecológicamente los productos y piezas "gastados". Gracias al reciclamiento se ahorran valiosas materias primas y energía y, al mismo tiempo, se descongestionan los vertederos de residuos tóxicos. Los Talleres Autorizados Volkswagen recogen en las debidas condiciones todos los materiales y piezas recuperables y los mandan al adecuado lugar para su reciclamiento.

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

CAPÓ DEL MOTOR



Para desbloquearlo, tírese de la palanca dispuesta en el panel lateral izquierdo, bajo el tablero de instrumentos —el capó salta de su bloqueo por la fuerza del muelle.



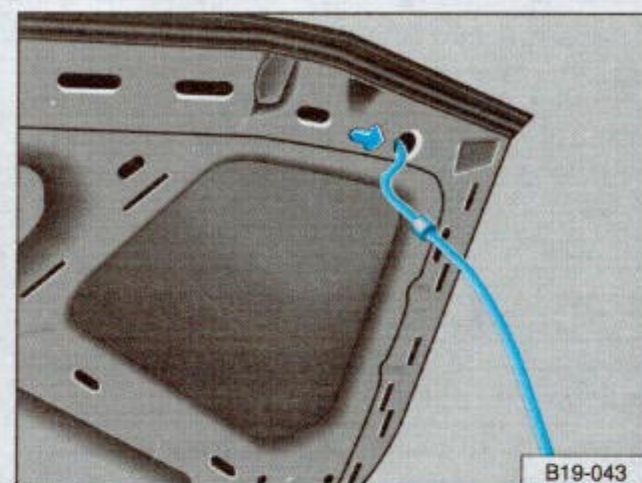
Para abrirlo, álcelo un poco y destrabe el gancho, ejerciendo sobre este último una presión lateral.

Levantar el capó, extraer de su soporte la varilla de sustentación e introducirla en el orificio previsto a este efecto (véase la figura derecha).

Nota

Antes de abrir el capó del motor hay que asegurarse de que no estén levantados los limpiaparabrisas, ya que podrían causar desperfectos en la pintura.

Para cerrarlo, álcelo un poco y desenganche la varilla de sustentación, volviendo a colocarla en su soporte, a presión. A una altura de aprox. 30 cm, déjelo caer para que quede bloqueado —no presionar sobre él.

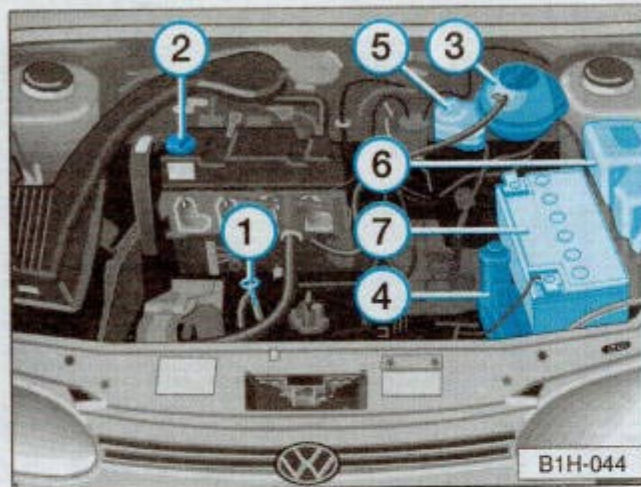


¡Atención!

Por razones de seguridad, el capó deberá ir cerrado durante la marcha. Por ello, compruebe si ha quedado realmente bloqueado. Ello será así, cuando el capó quede al ras con los elementos contiguos de la carrocería.

Si durante la marcha notase que no va bien cerrado el capó, deténgase inmediatamente y ciérrelo debidamente.

COMPARTIMIENTO DEL MOTOR



Página

1— Varilla de medición del aceite del motor	86
2— Boca de llenado del aceite del motor	87
3— Depósito de compensación del líquido refrigerante	89
4— Depósito de reserva de la servo-dirección*	88
5— Depósito del líquido de frenos	92
6— Depósito del lavacristales	95
7— Batería	93

¡Atención!

Al efectuar trabajos en el compartimiento del motor hay que observar la máxima precaución.

■ Parar el motor y sacar la llave del encendido.

■ Apretar firmemente el freno de mano.

■ Poner la palanca del cambio en punto muerto.

■ Dejar que se enfríe el motor.

■ Mientras se halle caliente el motor:

— no tocar el ventilador del radiador, pues podría conectarse de repente.

— no abrir el tapón del depósito del líquido refrigerante, pues el sistema del mismo se halla bajo presión.

■ Evitar cualquier cortocircuito en el sistema eléctrico, particularmente en la batería.

■ Si hubiera que efectuar trabajos de verificación con el motor en marcha, téngase presente que entonces habrá, además, el peligro que representan las piezas móviles, por ejemplo: la correa Poly-V, el alternador, el ventilador del radiador, etc., así como el sistema de encendido de alta tensión.

Hay que observar las advertencias del presente Manual y las normas generales de seguridad.

Al efectuar el llenado de líquidos, no deberán éstos confundirse en absoluto, ya que ello traería como consecuencia graves averías funcionales.

✿ *Para poder comprobar a tiempo la existencia de pérdidas, deberá controlarse regularmente el suelo debajo del vehículo. Si hay manchas de aceite o de otros líquidos, habrá que llevar el vehículo al taller para que se proceda a su inspección.*

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

ACEITE DE MOTOR

Viscosidad y especificación

De fábrica llevan un aceite especial multigrado, de muy alta calidad, que puede usarse en todas las épocas del año, excepto en zonas climáticas extremadamente frías.

Como la utilización de aceite de buena calidad es una premisa para el correcto funcionamiento del motor y su longevidad, se usará sólo tal clase de aceite cuando sea necesario agregar o cambiar el mismo.

Las especificaciones de la presente página deberán estar indicadas en el envase, solas o junto con otras.

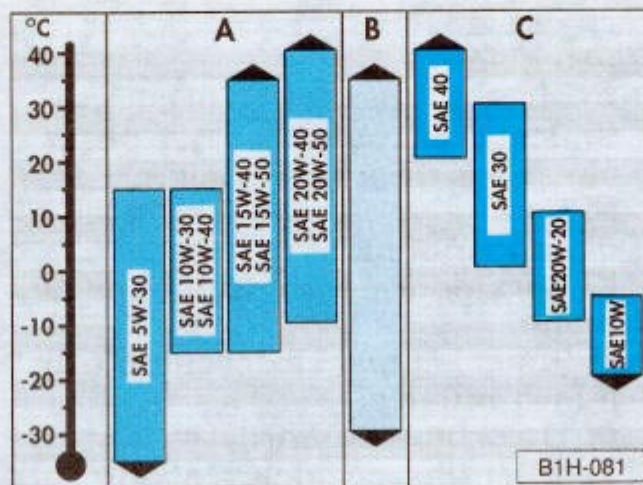
Al agregar, es posible también mezclar entre sí estas clases de aceite.

La **clase de viscosidad** del aceite se elegirá de acuerdo con los diagramas aquí reproducidos. Cuando la temperatura exterior sobrepasa por breve tiempo los límites que figuran en la escala, no se necesitará cambiar el aceite.

Nota importante

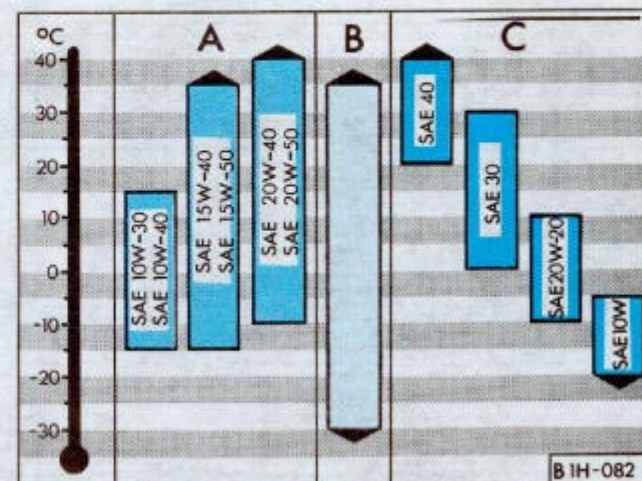
Naturalmente, también los aceites de motor están sometidos a una constante mejora. Por ello, los datos del presente Manual son los actualizados al tiempo de su impresión.

La Fabrica mantiene al corriente sobre cualquier modificación a los Talleres Autorizados Volkswagen. Por ello, conviene hacer realizar el cambio del aceite en algunos de dichos Talleres Autorizados.



Motores de gasolina

- A — Aceite multigrado, especificación VW 501 01
- Aceites multigrados de marca, especificación API-SF¹⁾ o SG¹⁾
- B — Aceites sintéticos, especificación VW 500 00



Motores diesel

- A — Aceites multigrado, especificación VW 505 00 (apropiados para **todos** los motores diesel)
- Aceites multigrado de marca, especificación API-CD (con motor diesel turbo sólo para añadir en caso de emergencia)
- Aceites multigrado, especificación VW 501 01 (no para motores diesel turbo)
- B — Aceites sintéticos, especificación VW 500 00 (no para motores diesel turbo)

¹⁾ Estos aceites sólo podrán utilizarse cuando no se disponga del correspondiente aceite homologado y vendido en agencias VW.

Propiedades de los aceites

Los aceites multigrado según norma VW 501 01 son aceites económicos que poseen las siguientes propiedades:

- Utilizables durante todo el año en zonas de clima moderado.
- Excelente capacidad depuradora.
- Lubricación segura a cualquier temperatura y estado de carga del motor.
- Altamente resistentes al envejecimiento.

Los aceites sintéticos según norma VW 500 00 poseen, además, las siguientes ventajas:

- Utilizables durante todo el año bajo casi todas las temperaturas que se presentan.
- Menores pérdidas por fricción en el motor.
- Capacidad óptima para arrancar en frío, incluso a temperaturas muy bajas.

Los aceites monogrado generalmente no pueden utilizarse durante todo el año, debido a que su gama de viscosidad es limitada.

En los motores de gasolina o diesel turbo, dichos aceites debieran emplearse sólo en caso de emergencia. Véase la página anterior.

Si se utiliza aceite monogrado SAE 10 W o aceite multigrado SAE 5W-30 deberán evitarse permanentes regímenes altos de revoluciones e intensas sollicitaciones del motor.

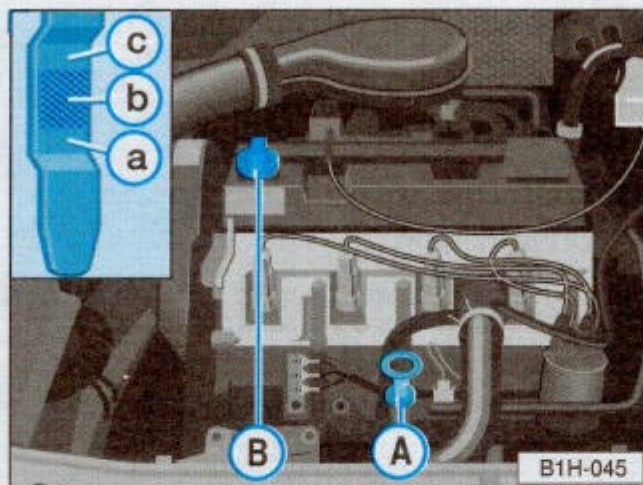
Esta reserva no tiene validez cuando se trata de aceites sintéticos.

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

Verificación del nivel del aceite

Es completamente normal que el motor consuma aceite. Este **consumo de aceite** puede llegar a ser de hasta 1.0 litros/1000 km. Véase la página 66. Por ello, deberá comprobarse el nivel del aceite con regularidad; lo más acertado sería cada vez que se cargue combustible y antes de emprender un viaje largo.

En la figura puede verse dónde está situada la varilla de medición A.



Para controlar el nivel, el coche tiene que estar en posición horizontal. Una vez parado el motor, esperar unos minutos para que el aceite regrese al cárter.

Extraer la varilla, pasarle un paño limpio y volverla a introducir hasta el tope.

Seguidamente, volver a extraerla y comprobar el nivel:

- a— **Hay que** añadir aceite.
Bastará que el nivel llegue hasta cualquier punto de la zona de medición (b).
- b— **Puede** añadirse aceite.
Puede ocurrir que el nivel llegue a la zona de medición (c).
- c— **No deberá** añadirse aceite.

Cuando se somete el motor a intensa carga como por ejemplo, al recorrer largos trayectos en verano o con remolque, o bien al cruzar puertos de alta montaña, el nivel deberá estar, a ser posible, en la zona (c) (**no por encima de ella**).

Nota

Si hubiese una varilla de medición sin esquadras en la zona de medición, las marcas MAX. y MIN. estarán constituidas por los bordes superior e inferior de la zona reticulada. El nivel tiene que estar entre ambas marcas. Cuando ha bajado hasta la marca MIN., deberá reponerse, **sin sobrepasar en ningún caso la marca MAX.**

Reposición del nivel de aceite del motor

Desenroscar el tapón B de la boca de llenado situada en la tapa de la culata y echar aceite en porciones de 0.5 litros, controlando el nivel mediante la varilla.

El nivel no deberá en ningún caso estar por encima de la zona (c). En caso contrario, podría aspirarse aceite a través del respiradero del cárter del cigüeñal e ir a parar al exterior por el sistema de gases de escape. En los vehículos con catalizador, el aceite podría quemarse en el propio catalizador, deteriorándose así este último.

¡Atención!

Al reponer aceite, cuidar de que no caiga nada sobre las piezas calientes del motor — peligro de incendio.

Volver a cerrar cuidadosamente el tapón de la boca de llenado e introducir la varilla de medición hasta el tope. De no hacerlo así, podría salirse aceite al funcionar el motor.

Cambio del aceite

Las propiedades del aceite del motor no sólo empeoran por el uso sino también por envejecimiento. Debido a ello, los intervalos del cambio de aceite dependen tanto del kilometraje como del tiempo.

Motores de gasolina

Cambiar el aceite del motor cada 15,000 km o cada 12 meses (según lo que se cumpla primero).

Motores diesel

Cambiar el aceite del motor cada 3,750 km o cada 6 meses (según lo que se cumpla primero).

Para más detalles, véase el Carnet de Servicio.

Válido para todos los motores de gasolina y diesel

Si se conduce permanentemente bajo condiciones de servicio adversas, deberá cambiarse el aceite con más frecuencia. Véase también la página 81.

Véanse en las páginas 84 y 85 las clases de aceite y de viscosidad recomendadas.

¡Atención!

El aceite usado tiene que guardarse fuera del alcance de los niños, hasta que se efectúe su desecho tal como está prescrito.

✿ **En ningún caso deberá penetrar aceite en el alcantarillado ni en la tierra.**

Debido al problema de la eliminación del aceite usado y al hecho de precisarse herramientas y conocimientos especiales, el cambio del aceite de motor y del filtro se realizará preferiblemente en un Taller Autorizado Volkswagen.

Aditivos al aceite de motor

Al aceite del motor no deberá añadirse ninguna clase de aditivo.

Cualquier deterioro producido por tales aditivos no estará cubierto por la garantía.

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

ACEITE DE LA CAJA DE CAMBIOS

Especificaciones

- Aceite de engranajes API-GL4, SAE 80 o bien
- Aceite de engranajes G 50, SAE 75 W-90

Verificación del nivel

El nivel de aceite no necesita ser comprobado.

Cambio de aceite

No es necesario cambiar el aceite.

Nota

■ Sin lubricante en el cambio, manual o automático, no deberá funcionar el motor. Además, el vehículo sólo deberá remolcarse con las ruedas motrices levantadas.

■ A los lubricantes no se les añadirá ninguna clase de aditivos.

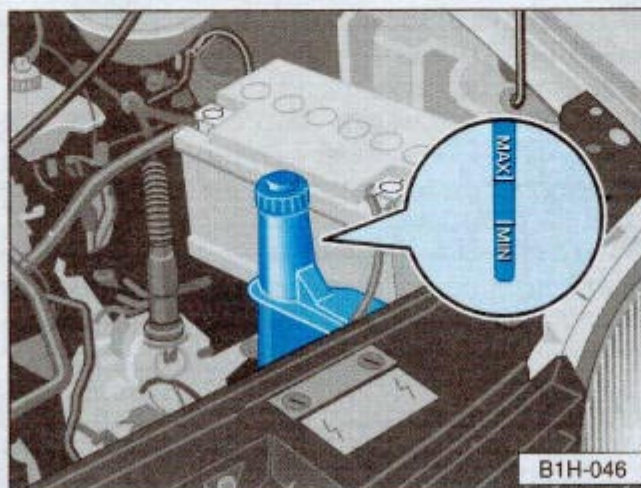
El nivel del líquido ATF en el componente automático deberá verificarse también entre los intervalos previstos en el Carnet de Servicio. El ATF ha de estar a **temperatura de servicio**.

El motor deberá girar a raletí, con el freno de mano puesto y la palanca selectora en la posición "P".

Para la verificación, extraer la varilla de medición, limpiarla con un trapo e introducirla **hasta el tope**.

Extraer la varilla de medición y leer el nivel del ATF. **El nivel tiene que estar obligatoriamente entre ambas marcas, estando el ATF a temperatura de servicio.**

SERVODIRECCIÓN



El depósito está situado en el compartimiento del motor, junto a la batería.

La servodirección lleva nuestro aceite hidráulico G 002 000.

A efectos de un perfecto funcionamiento del sistema, es importante que el nivel del aceite en el depósito sea el correcto.

El control deberá realizarse sólo con el motor en marcha y sin estar giradas las ruedas delanteras.

El nivel deberá estar comprendido siempre entre las señales «MAX.» y «MIN.». Si descendiese hasta la señal «MIN.», deberá comprobarse la servodirección en un Taller Autorizado Volkswagen, pues no es suficiente con añadir aceite hidráulico.

Nota

Aunque llegase a fallar la servodirección, o bien con el motor parado (en caso de remolcado), el vehículo seguirá siendo maniobrabable; sólo que habrá que aplicar mayor fuerza.

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

Bajo condiciones normales de servicio apenas hay que someter a mantenimiento el sistema de refrigeración.

De fábrica sale ya provisto de una carga permanente que no hay que cambiar. Se compone de agua y de una proporción del 40% de nuestro aditivo G 11 V8B (anticongelante a base de glicol y aditivos anticorrosivos). Esta mezcla no sólo brinda la necesaria protección anticongelante hasta -25 grados C, sino que protege también contra la corrosión sobre todo los elementos de aleación ligera del sistema de refrigeración. Aparte de ello, impide la sedimentación calcárea y eleva notablemente el punto de ebullición del líquido refrigerante.

Por ello, no deberá reducirse, añadiendo agua, la concentración del líquido refrigerante durante la época estival o en los países calurosos. **La proporción del aditivo anticongelante tiene que ser del 40% como mínimo.**

Si por razones climáticas se necesitase una mayor protección, podrá aumentarse la proporción de G 11 V8B, pero sólo hasta un 60% (protección anticongelante hasta unos -40 grados C), puesto que, de lo contrario, disminuiría la protección y, además, empeoraría la refrigeración.

Los modelos destinados a países de clima frío llevan ya de fábrica, en general, una protección anticongelante de hasta -35 grados C aproximadamente.

Como aditivo anticongelante sólo deberá usarse nuestro **G 11 V8B** o bien un aditivo con la **especificación TL-VW 774 B** (observar la inscripción del envase). Estos aditivos pueden adquirirse en Los Talleres Autorizados Volkswagen.

Otros aditivos podrían perjudicar sobre todo la acción anticorrosiva.

La corrosión que se produciría podría ser la causa de una pérdida de líquido refrigerante y, así, de graves daños posteriores del motor.

Verificación del nivel del líquido refrigerante

El depósito de compensación está situado en el compartimiento del motor, junto al salpicadero. Véase la figura.

Para el perfecto funcionamiento del sistema es de suma importancia que el nivel sea el correcto. Por ello, debiera controlarse con regularidad dicho nivel, lo mejor al ir a rellenar combustible.

El nivel sólo puede verificarse correctamente con el motor parado.



Con el motor frío, el nivel deberá hallarse entre las marcas MIN. y MAX.; con el motor caliente, podrá estar algo por encima de la señal MAX.

En las versiones con control automático del nivel del líquido refrigerante (reconocible por el cable que va al depósito — véase la flecha de la figura), cuando el nivel del líquido es demasiado bajo, parpadea el testigo de temperatura/nivel del mismo (véase la página 33).

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

Pérdidas de líquido

Cualquier pérdida habrá que atribuirla en primer lugar a un fallo en el estanqueizado. En tal caso hay que hacer comprobar inmediatamente el sistema por un Taller Autorizado Volkswagen. No basta con añadir líquido.

Si el hermetizado es correcto, sólo puede haber pérdida de líquido por haberse sobrecalentado el mismo, sobrepasando el punto de ebullición y tendiendo, entonces, a salirse debido a la presión.

Un recalentamiento puede surgir cuando:

- esté obstruida la entrada del aire, debido, por ejemplo, a un tapa-radiador, a un gran ensuciamiento de las laminillas del radiador (hojas, polvo, insectos) o a faros adicionales delante de la admisión del aire.
- haya descendido el punto de ebullición, debido a una mezcla incorrecta —véase la página anterior.
- no funcione el ventilador del radiador —véase la página siguiente «Ventilador del radiador», o bien
- sean muy altas las temperaturas exteriores y se suban largas pendientes con una marcha demasiado corta y a un alto régimen de revoluciones —véase la página siguiente «Ventilador del radiador».

Si no se localiza ni elimina la causa del recalentamiento, debiera acudir inmediatamente a un Taller Autorizado Volkswagen, pues de lo contrario podría dañarse gravemente el motor.

Reposición del nivel de líquido refrigerante

Parar el motor y dejar que se enfríe. Cubrir con un trapo el tapón del depósito de compensación y abrirlo con cuidado girando a la izquierda.

¡Atención!

No abrir el tapón del depósito de compensación cuando el motor esté muy caliente, pues existe peligro de quemaduras. El sistema se halla bajo presión.

Cuando en caso de emergencia sólo pueda añadirse agua, habrá que corregir, a la primera oportunidad, la proporción de mezcla del anticongelante (véase la página anterior).

En caso de grandes pérdidas de líquido, sólo deberá reponerse con el motor frío, a fin de que éste no sufra daños.

Al llenar, no debe sobrepasarse la marca MAX.

El líquido sobrante, al calentarse, es expulsado a través de la válvula de sobrepresión dispuesta en el tapón del sistema de refrigeración.

Enroscar firmemente el tapón

¡Atención!

El aditivo y el líquido refrigerante son nocivos para la salud. Por esa razón, hay que guardar el anticongelante dentro de su envase, fuera del alcance de los niños. Cuando haya que evacuar el líquido refrigerante, habrá que recogerlo y guardarlo en lugar seguro.

✿ **Normalmente, el líquido evacuado no debiera volver a utilizarse, y tiene que eliminarse según las disposiciones sobre protección del medio ambiente.**

Ventilador del radiador

El accionamiento del ventilador es eléctrico y su mando se efectúa, por medio de un termostato, a través de la temperatura del líquido refrigerante (en algunas versiones, también a través de la temperatura del compartimiento del motor).

¡Atención!

Por tanto, es posible que una vez parado el motor, el ventilador siga funcionando durante un rato (hasta unos 10 minutos), incluso con el encendido desconectado. También es posible que, transcurrido algún tiempo, se ponga en marcha de repente, siempre que

- ascienda la temperatura del refrigerante a causa del calor acumulado
- se recaliente adicionalmente el compartimiento del motor, estando éste caliente, debido a una intensa radiación solar.

Por ello, hay que tener mucho cuidado cuando se realicen trabajos en el compartimiento del motor.

Nota

- Si no funcionase el ventilador, aunque fuese muy alta la temperatura del líquido refrigerante, habría que comprobar el fusible y, en caso necesario, sustituirlo. Véase la página 111.
- El número de revoluciones del ventilador es independiente de las del motor. Por ello, no puede aumentarse la potencia de refrigeración cambiando a una marcha inferior. Mientras el motor gire uniformemente o supere una pendiente sin gran pérdida de velocidad, no es necesario, pues, pasar a una marcha inferior.

Servicio de invierno

Para asegurarse de que la protección anticongelante es suficiente, antes de comenzar la época fría del año debiera comprobarse la concentración del líquido refrigerante, corrigiéndola en caso necesario.

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

LÍQUIDO DE FRENOS



El depósito del líquido de frenos se encuentra en el lado izquierdo del compartimiento del motor.

En los vehículos dotados de ABS*, el depósito del líquido de frenos va en el mismo lugar, pero su diseño es diferente.

Verificación del nivel

A efectos de un funcionamiento perfecto es de suma importancia que el nivel sea el correcto, debiendo siempre hallarse entre las marcas MAX. y MIN.

El ligero descenso del mismo durante la marcha se debe al desgaste y al reajuste automá-

tico de las pastillas y zapatas de los frenos. Esto es normal.

Si, no obstante, hubiese un considerable descenso en breve espacio de tiempo o se colocase por debajo de la señal MIN., puede ser que haya fugas en el sistema de frenos. Si el nivel es demasiado bajo, se enciende el correspondiente testigo (véase la página 35). Acuda inmediatamente a su Taller Autorizado Volkswagen y haga comprobar el sistema de frenos.

Cambio del líquido de frenos

El líquido de frenos atrae la humedad. Por ello, va absorbiendo agua del aire ambiente. Un excesivo contenido de agua en el líquido de frenos puede, a lo largo, originar daños por corrosión en el sistema de frenos. **Esa es la razón por la que hay que cambiar cada 2 años el líquido de frenos.**

¡Atención!

Cuando el líquido de frenos es demasiado viejo, en caso de fuerte carga del freno es posible que se formen burbujas de vapor en el sistema, lo que disminuiría la eficacia del freno y, por consiguiente, la seguridad durante la conducción.

Sólo debe utilizarse nuestro líquido de frenos original (especificación según norma US FM VSS 116 DOT 4). Tiene que ser nuevo.

BATERÍA

¡Atención!

El líquido de frenos es tóxico. Por ello, se guardará sólo en el envase original, cerrado, fuera del alcance de los niños.

Y no olvide que ataca la pintura del vehículo.

✿ Debido al problema de la eliminación del líquido de frenos y a las herramientas y conocimientos especiales que se necesitan, el cambio del líquido de frenos se realizará preferiblemente en un Taller Autorizado Volkswagen.

Es aconsejable hacer cambiar el líquido cuando se pase un Servicio de Inspección.



La batería se halla situada en el compartimiento del motor.

Al manipular la batería o efectuar trabajos en el sistema eléctrico, se tendrán en cuenta las siguientes instrucciones generales:

¡Atención!

■ El electrolito de la batería es cáustico, por lo que hay que evitar todo contacto con los ojos, la piel o las ropas. Las salpicaduras de electrolito hay que limpiarlas minuciosamente con agua sola. En caso necesario, acudir al médico.

■ No cortocircuitar jamás la batería (por ejemplo, con alguna herramienta): en caso de cortocircuito, la batería se calienta fuertemente y puede reventar.

■ Para evitar con toda seguridad cortocircuitos, hay que desembornar el cable negativo de la batería antes de efectuar cualquier trabajo en la instalación eléctrica. Al cambiar una bombilla, bastará desconectarla.

■ Al separar la batería de la red del coche, deberá desembornarse primero el cable negativo y luego el positivo. Con el motor en marcha no deberá desembornarse la batería, ya que se deterioraría el sistema eléctrico (componentes electrónicos).

■ Al volver a conectar la batería, habrá que embornar primero el cable positivo y luego el negativo. En ningún caso se confundirán los cables — peligro de que se quemen.

Arranque con ayuda de otra batería: véase el capítulo «Autoayuda».

Verificación del nivel del electrolito

La batería, en condiciones normales de servicio, está casi libre de mantenimiento. A altas temperaturas exteriores, sin embargo, habría que verificar de vez en cuando el nivel del electrolito. Este deberá hallarse siempre entre las marcas MIN. y MAX. dispuestas en los lados largos de la batería. Si el nivel estu-

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

quiera debajo de la marca MIN., habrá que llenar los elementos respectivos de la batería con agua destilada hasta la marca MAX.

Es aconsejable hacer verificar y corregir el nivel de electrolito por un Taller Autorizado Volkswagen.

Servicio de invierno

Particularmente en invierno pierde capacidad la batería; además, a bajas temperaturas sólo rinde una fracción de la potencia de arranque de que dispone a temperaturas normales. Por ello, recomendamos hacerla comprobar, y, en caso necesario, recargar antes de la época fría del año, preferentemente en un Taller Autorizado Volkswagen, limpiando los bornes y engrasándolos con grasa protectora de polos si ello fuese necesario. El resultado no es sólo un arranque seguro del motor; una batería siempre bien cargada tiene también una mayor duración.

Si no se va a utilizar el vehículo durante varias semanas bajo fuertes heladas, debería desmontarse la batería y guardarse en un recinto donde no pueda helar, a fin de que no se congele y, consiguientemente, se deteriore.

¡Atención!

La batería debería guardarse fuera del alcance de los niños.

Para desmontar la batería, retirar primeramente los dos cables de conexión (véase la página anterior) y, a continuación, desenroscar su fijación.

Carga de la batería

Al cargarla con corriente de baja intensidad (por ejemplo, con un cargador de baterías pequeño), no es necesario, por regla general, desconectar los cables de conexión a la red del vehículo. No obstante, en cualquier caso, se seguirán las instrucciones del fabricante del cargador.

Antes de llevar a cabo una **carga rápida**, es decir, una carga con alta intensidad, habrá que desembornar los dos cables de conexión. Véase la página anterior.

Habrà que tener en cuenta los siguientes puntos:

No abrir los tapones al cargar la batería.

Una batería descargada puede ya congelarse a -10 grados C. Si la batería se hubiese helado, habrá que deshelarla imprescindiblemente antes de proceder a su carga rápida, ya que, de lo contrario, podría explotar.

El cable de alimentación del cargador deberá conectarse sólo después de que las pinzas del cargador se hayan embornado correctamente a los polos de la batería.

rojo = positivo
negro = negativo

Después de cargar la batería, se volverá a conectar correctamente.

¡Atención!

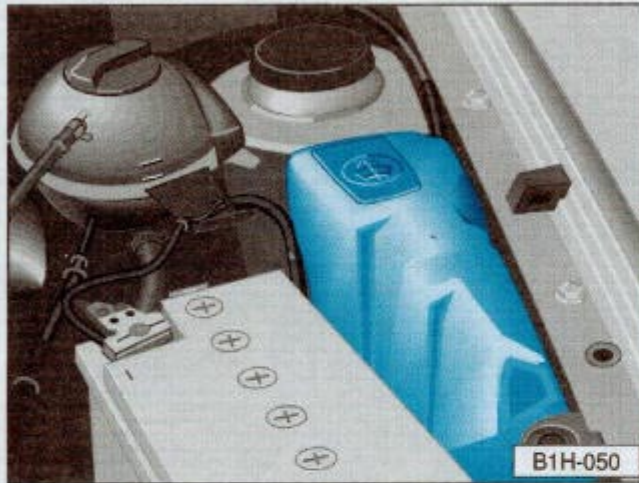
El gas detonante que se forma durante la carga es fácilmente inflamable. Por lo tanto, no acercar a la batería agentes de ignición (llama desprotegida, cigarrillos encendidos, etc.)

Cambio de la batería

Si hubiera que cambiar la batería, se hará por otra de igual capacidad, tensión (12 voltios), potencia y construcción que disponga de tapones estanqueizados. Las Concesionarias Volkswagen disponen de las baterías apropiadas.

 **A causa del problema de la eliminación de las baterías usadas, lo mejor sería hacer sustituir la batería por un Taller Autorizado Volkswagen. Las baterías contienen, entre otras sustancias, ácido sulfúrico y plomo, y en ningún caso deberán arrojarse a las basuras domésticas.**

LAVACRISTALES



El depósito se encuentra en el compartimiento del motor, a la izquierda. Tiene una capacidad de unos 4 litros.

El lavaluneta posterior se alimenta con líquido proveniente del depósito del compartimiento del motor.

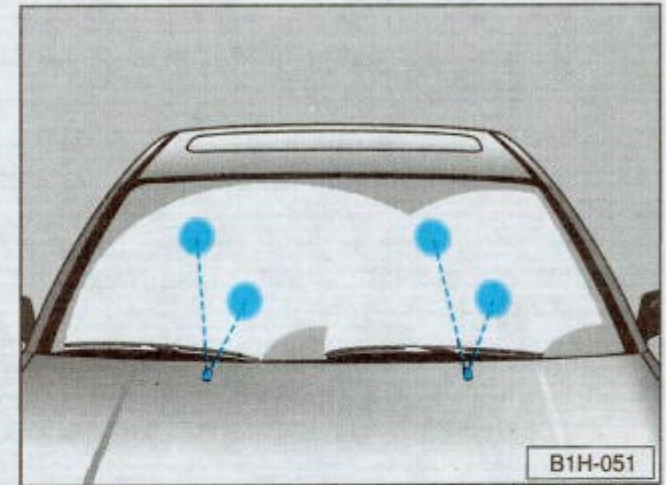
Llenado del depósito

Quitar el tapón del depósito. Cargar líquido hasta el borde. Volver a cerrarlo, presionando firmemente. Comprobar el funcionamiento de los lavacristales conectando antes el encendido.

Conviene siempre agregar al agua un producto limpiacristales (en invierno, con protección anticongelante), pues agua sola no basta generalmente para limpiar los cristales.

Nota

Si alguna vez no se dispusiera de limpiacristales con anticongelante, podrá utilizarse alcohol, pero sin mezclarle en absoluto ningún anticongelante del sistema de refrigeración ni otros aditivos.



Ajuste de los eyectores

Con el coche parado, el chorro de agua deberá proyectarse sobre el parabrisas, aproximadamente tal como aquí se reproduce.

El eyector del lavaluneta va dispuesto en el eje limpialuneta. El chorro del lavaluneta deberá proyectarse en el centro de la zona de barrido.

La posición de los eyectores puede corregirse utilizando una aguja.

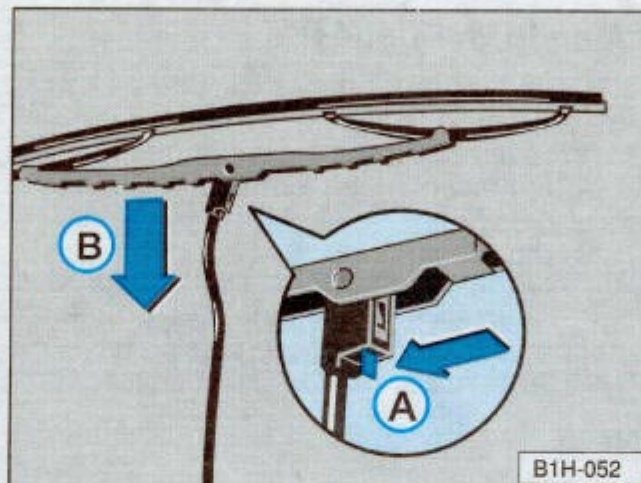
INSTRUCCIONES DE SERVICIO

RASQUETAS LIMPIACRISTALES

A efectos de tener una buena visibilidad es imprescindible que las rasquetas estén en correcto estado.

Para evitar que se embadurnen los cristales, deberían limpiarse regularmente las rasquetas con un producto limpiacristales. Cuando la suciedad sea excesiva (restos de insectos, por ejemplo), pueden limpiarse las rasquetas con una esponja o un trapo.

Por motivos de seguridad deberían cambiarse las rasquetas una o dos veces al año. Las rasquetas pueden adquirirse en su Taller Autorizado Volkswagen.



Cambio de las rasquetas limpiacristales

Desmontaje de la rasqueta

- Levantar el brazo del limpiacristales y colocar la rasqueta en posición horizontal.
- Oprimir el resorte de seguridad (flecha A) y, al mismo tiempo, oprimir la rasqueta hacia el cristal (flecha B).

Colocación de la rasqueta

Ha de oírse cómo encaja el resorte de seguridad en el brazo del limpiacristales.

Al montar rasquetas con paleta deflectora integrada hay que cuidar de que la paleta mire hacia abajo.

RUEDAS

Generalidades

■ Los neumáticos nuevos al principio no poseen su grado de adherencia óptimo, por lo que deberán someterse a un "rodaje" de unos 100 km a moderada velocidad y con el correspondiente cuidado. Ello repercutirá también positivamente en la duración de los mismos.

■ De vez en cuando deberán comprobarse los neumáticos por si estuviesen dañados (pinchazos, cortes, grietas, abolladuras) y se extraerán los objetos que se hayan clavado en los mismos.

■ Para evitar que se dañen los neumáticos y las llantas al pasar un bordillo o similar, hay que hacerlo despacio y lo más de frente posible.

Los deterioros de un neumático o una llanta están a menudo ocultos. Si se sospecha que un neumático está deteriorado, habrá que hacerlo comprobar sin falta por un Taller Autorizado Volkswagen.

■ Proteger los neumáticos del contacto con aceite, grasa y gasolina.

■ Sustituir inmediatamente las caperuzas perdidas de las válvulas.

■ Cuando se vayan a desmontar las ruedas, antes habrá que marcarlas para poder, así, volverlas a montar en el mismo sentido de marcha anterior.

■ Las ruedas o neumáticos desmontados conviene guardarlos en un lugar fresco, seco y lo más oscuro posible.

Los neumáticos, sin rin, debieran guardarse de pie.

Duración de los neumáticos

Su duración depende esencialmente de los siguientes factores:

Presión de inflado

La presión debiera comprobarse, por lo menos, una vez al mes y antes de emprender un viaje largo. Particularmente a altas velocidades tiene suma importancia la presión de los neumáticos.

Con ocasión de ello, no olvidar la rueda de repuesto:

■ Para la rueda de emergencia figura la presión en el flanco del neumático.

■ La rueda de repuesto normal deberá tener siempre la presión máxima prevista para el modelo de vehículo.

Comprobar la presión siempre con los neumáticos fríos. Con **neumáticos calientes, no reducir la presión más elevada que presentan.** Cuando varíe mucho la carga del vehículo habrá que adaptar correspondientemente la presión de los neumáticos. Los valores de presión figuran en la página 140 y en el adhesivo pegado al dorso de la tapa del depósito de combustible. Véase la página 71.

Una presión demasiado baja o alta reduce la duración de los neumáticos y tiene un efecto negativo sobre el comportamiento de marcha del vehículo.

¡Atención!

A grandes velocidades de cruce-ro, un neumático con baja presión está sometido a un trabajo de flexión más importante, por lo que se recalienta excesivamente. Ello puede provocar un desprendimiento de la franja de rodadura e, incluso, un reventón.

✿ **Una presión de inflado excesivamente baja aumenta el consumo de combustible, repercutiendo ello innecesariamente en la contaminación del medio ambiente.**

Modo de conducir

El tomar a gran velocidad las curvas, las aceleraciones bruscas y los frenazos violentos, aumentan el desgaste de los neumáticos.

Balanceo de ruedas

Las ruedas de su nuevo coche están balanceadas. Durante el rodaje puede presentarse un desequilibrio debido a influencias externas, que se manifiesta por vibraciones en el volante.

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

Como el desbalanceo origina también un elevado desgaste de la dirección, de la suspensión de ruedas y de los neumáticos, habrá que hacer balancear las ruedas nuevamente. Además, deberá balancearse la rueda después del montaje de un nuevo neumático y después de cada reparación del neumático.

Posición incorrecta de las ruedas

Un ajuste defectuoso del tren de rodaje originan no sólo un mayor desgaste, muchas veces unilateral, de los neumáticos, sino también una pérdida de seguridad de marcha. En caso de un desgaste anormal de los neumáticos debiera acudir a un Taller Autorizado Volkswagen.



Señal de desgaste

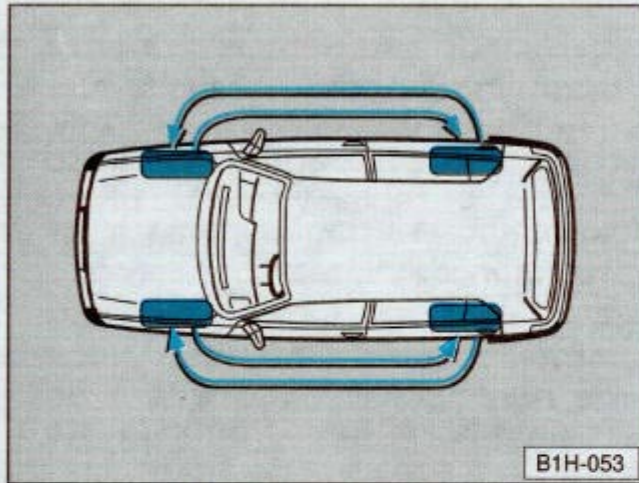
Los neumáticos originales de su vehículo llevan «indicadores de desgaste» de 1.6 mm de profundidad, en el fondo de las acanaladuras y en sentido transversal. Véase la figura. Estos indicadores —entre 6 y 8 según la marca— van repartidos a distancias iguales por todo el perímetro. Su ubicación viene indicada por unas señales en los flancos del neumático (por ejemplo, las siglas «TWI» o unos triángulos).

¡Atención!

■ Lo más tarde, cuando en estos puntos no quede perfil, habrá que cambiar los neumáticos.
■ Con neumáticos gastados, particularmente cuando se circula a altas velocidades sobre piso mojado, disminuye la adherencia necesaria al piso. Además, se produce antes el aquaplaning. Por ello aconsejamos cambiar los neumáticos cuando la profundidad del perfil haya bajado a 3 mm.

Nota

Cuando la profundidad del perfil, medida en las acanaladuras junto a los indicadores de desgaste, sea de 1.0 mm (a partir de 1-1-1991: 1.6 mm), se habrá alcanzado la profundidad mínima permitida legalmente (en otros países pueden regir otros valores).



Intercambio de ruedas

Cuando se hayan desgastado mucho más los neumáticos delanteros es aconsejable cambiarlos por los traseros, conforme al esquema. Con ello, se consigue la misma duración aproximada en los cuatro neumáticos.

En determinados casos de desgaste es mejor hacer un intercambio cruzado de los neumáticos. Para más detalles, acuda a un Taller Autorizado Volkswagen.

Cambio de ruedas/neumáticos

Los neumáticos y los rines son importantes elementos de construcción. Por ello, hay que utilizar los rines y los neumáticos homologados por nosotros. Están exactamente armonizados con el tipo de vehículo, contribuyendo así fundamentalmente a una perfecta estabilidad en carretera, así como a unas seguras cualidades de marcha.

■ Cualquier montaje o reparación de neumáticos exige conocimientos y herramientas especiales y, por eso, sólo deberán realizarse por un experto.

Debido al problema de la eliminación de los neumáticos viejos y a las herramientas y conocimientos especiales que se necesitan, el cambio de neumáticos deberá ser efectuado preferiblemente por un Taller Autorizado Volkswagen.

Además, muchos Talleres Autorizados Volkswagen disponen de una atractiva oferta de neumáticos y rines.

■ Por razones de seguridad, a ser posible no deberá sustituirse el neumático de una sola rueda, sino que se hará por lo menos en las dos de un mismo eje. Los neumáticos de mayor perfil deberán ir siempre en los rines delanteros.

■ Sólo se combinarán neumáticos radiales de un mismo tipo de construcción y tamaño (perímetro de rodadura) y, a ser posible, de un mismo tipo de perfil.

■ Si la rueda de repuesto es de ejecución diferente a las que lleva el vehículo (por ejemplo, neumáticos de invierno o anchos), en caso de avería sólo podrá usarse dicha rueda por muy breve tiempo y conduciendo con sumo cuidado. Habrá que sustituirla lo antes posible por la rueda normal del vehículo.

■ No utilizar nunca neumáticos usados cuya procedencia se desconozca.

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

■ Conociendo el significado del **código del neumático**, resultará más fácil elegir el neumático correcto. Los neumáticos radiales, por ejemplo, llevan las siguientes siglas grabadas en su flanco:

por ejemplo, **195 / 50 R 15 82 V**

195 = Ancho, en mm

50 = Relación en % entre alto y ancho

R = Sigla indicativa de **Radial**

15 = Diámetro del rin en pulgadas

82 = Índice de carga

V = Sigla indicativa de velocidad

La **fecha de fabricación** figura, asimismo, en el flanco del neumático (eventualmente, sólo en el lado interior de la rueda): DOT ...120... significa que el neumático fue fabricado en la semana 12 de 1990.

¡Atención!

Sólo en casos de emergencia, y conduciendo con suma precaución, podrán usarse neumáticos de más de 6 años de antigüedad.

Si quisiera usted equipar posteriormente su coche con otros neumáticos o rines que los montados de fábrica, tenga en cuenta lo siguiente:

¡Atención!

■ Por razones técnicas no podrán utilizarse, en todos los casos, llantas de otros vehículos y en ciertas circunstancias, ni siquiera las del mismo tipo de vehículo.

■ Los rines y sus tornillos de fijación van armonizados técnicamente entre sí.

Por ello, en caso de cambiar los rines (poniendo, por ejemplo, rines de aleación ligera o neumáticos de invierno), habrán de utilizarse los tornillos que correspondan, de la debida longitud y forma de calota, pues de ellos depende el buen asiento de las ruedas y el buen funcionamiento de los frenos.

■ Usando neumáticos o rines no homologados por nosotros para su modelo de coche, puede ocurrir que quede perjudicada la seguridad de rodaje y además pierda su validez el permiso oficial de circulación del vehículo.

■ Si posteriormente se montan embellecedores, hay que cuidar de que pueda entrar aire suficiente para la refrigeración del sistema de frenos.

■ Llevando rines de aleación ligera BBS con aro exterior atornillado*, no deberán en ningún caso soltarse los tornillos de dentado múltiple de los rines, pues éstos podrían perder su estanqueidad. ¡Peligro de accidente!

Los Talleres Autorizados Volkswagen saben cuáles son las posibilidades técnicas de un cambio o reequipamiento de neumáticos, rines y embellecedores.

Neumáticos de invierno

En condiciones viales invernales, las propiedades de marcha del coche mejoran considerablemente montando neumáticos de invierno. Esto rige particularmente para aquellos vehículos que llevan neumáticos anchos o para alta velocidad (sigla H o V en el código que el neumático lleva grabado en su flanco), que tienen una adherencia inferior sobre hielo y nieve debido a su construcción (ancho, mezcla de caucho, tipo de perfil, etc.).

Al equipar el coche con neumáticos de invierno hay que observar lo siguiente:

- Los neumáticos de invierno sólo deberán ser de tipo radial. En la página 138 figuran los tamaños que la Fábrica recomienda.
- Para que las cualidades de marcha sean las mejores deberán montarse los neumáticos de invierno en las cuatro ruedas.
- Su presión deberá tener 0.2 bar más que los de verano. Véase «Datos Técnicos», página 140.
- Los neumáticos de invierno pierden mucho de sus cualidades características cuando su perfil se ha reducido a 4 mm.

Para los neumáticos de invierno rigen los siguientes límites de velocidad:

Sigla Q máx. 160 km/h
Sigla T máx. 190 km/h
Sigla H máx. 210 km/h

Otros países pueden tener otras disposiciones al respecto.

- En lugar de neumáticos de invierno, pueden utilizarse también neumáticos «todo tiempo».
- En caso de avería de un neumático habrá que observar las instrucciones de la página 107, relativas al uso de la rueda de repuesto.
- No dejar innecesariamente montados los neumáticos de invierno, ya que en carretera sin nieve ni hielo, la conducción con neumáticos de verano es mejor.

 **En interés del medio ambiente, también se deberían montar oportunamente los neumáticos de verano, ya que hacen menos ruido al rodar, el desgaste es menor y el consumo de combustible es más bajo.**

Cadenas antideslizantes

La utilización de cadenas es posible sólo con los neumáticos relacionados en la página 138. **Su montaje sólo está permitido en las ruedas delanteras.**

Por razones de índole técnica, no está permitido el uso de cadenas en la rueda de emergencia, de espacio reducido. Véase la página 107.

Sólo se emplearán cadenas de eslabones finos que no sobresalgan más de 15 mm (incluido el cierre de cadena).

Cuando se usen cadenas antideslizantes deberán desmontarse los embellecedores y aros de adorno. En este caso se protegerán los tornillos de las ruedas con capuchones que pueden adquirirse en los Talleres Autorizados Volkswagen.

En los trayectos libres de nieve habrá que quitar las cadenas, ya que en tal caso éstas empeoran el comportamiento de marcha del vehículo, dañan los neumáticos y se deterioran rápidamente.

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

CONDICIONES DE SERVICIO ADVERSAS

El coche y su equipo están hechos para condiciones de servicio normal. Ello rige también por lo que concierne a la frecuencia y volumen de los trabajos de mantenimiento que figuran en el Carnet de Servicio.

Si se somete el vehículo a unas condiciones de servicio adversas (por ejemplo, servicio de remolque, temperaturas exteriores extremadamente altas o bajas, fuerte afluencia de polvo, mala calidad del combustible, etc.), puede ocurrir que se necesite adoptar especiales preparativos técnicos, tales como, por ejemplo, aceites de la adecuada viscosidad, filtro de aire particularmente efectivo, otro ajuste del encendido, etc. Además, su mantenimiento deberá acomodarse a las nuevas condiciones de uso. Véase también la página 81.

SERVICIO DE INVIERNO

Durante el invierno deberían tenerse en cuenta las siguientes observaciones:

■ En invierno, la batería es sometida a mayores esfuerzos y, por ello, debería ser comprobada, preferentemente por un Taller Autorizado Volkswagen, antes de comenzar la estación fría del año.

Si no se va a utilizar el vehículo durante varias semanas bajo grandes heladas, es recomendable desmontar la batería — para más datos, véase la página 94.

■ Antes de comenzar la estación fría del año, debería comprobarse la protección anticongelante del sistema de refrigeración. Véase la página 89.

■ La clase de viscosidad del aceite de motor deberá corresponder a la temperatura ambiente. Véase la página 84.

■ Especialmente en invierno, el lavar con frecuencia el vehículo y aplicar un producto de protección constituye la mejor protección contra influencias nocivas del medio ambiente.

■ El depósito de los lavacristales debería contener, en invierno, un producto lavacristales con anticongelante.

■ Para limpiar la nieve y el hielo de los cristales conviene utilizar un rascador de plástico. Véase la página 78.

■ En condiciones invernales deberían utilizarse neumáticos de invierno. Véanse las páginas 101 y 138.

■ Al viajar por montaña en invierno se recomienda llevar cadenas. Para determinadas carreteras de montaña es, incluso, obligatoria la utilización de dichas cadenas. Véase la página 101.

INSTRUCCIONES DE SERVICIO

ACCESORIOS, MODIFICACIONES, CAMBIO DE PIEZAS

Concebido en función de los conocimientos más recientes en materia de técnica de seguridad, el Golf ofrece un elevado nivel de seguridad activa y pasiva. Para mantener estas cualidades, no deberán efectuarse modificaciones arbitrarias en el automóvil tal como se suministró de fábrica. Por ello habrán de tenerse en cuenta las indicaciones siguientes en caso de equipar posteriormente el automóvil con accesorios, realizar modificaciones de tipo técnico o proceder a la sustitución de piezas:

■ **Antes** de comprar accesorios y **antes** de realizar modificaciones técnicas se deberá solicitar siempre el asesoramiento de un Taller Autorizado Volkswagen, ya que, gracias a la estrecha colaboración con la Fábrica, la Organización Volkswagen está en las mejores condiciones de efectuar tales trabajos.

¡Atención!

Recomendamos a todos nuestros clientes, en su propio interés, que utilicen para su Golf sólo Accesorios Volkswagen¹⁾ expresamente homologados y Refacciones Legítimas Volkswagen. Estos accesorios y refacciones poseen una fiabilidad y seguridad comprobadas, y están especialmente adaptados al Golf.

Pese a observar continuamente el mercado, no estamos en condiciones de juzgar —ni, por tanto, garantizar— si otros productos reúnen las citadas cualidades, aun cuando en determinados casos exista una autorización dada por la ITV o por un organismo oficial.

■ Usted podrá adquirir Accesorios y Refacciones Legítimas Volkswagen en los Talleres Autorizados Volkswagen que naturalmente realizan también los correspondientes montajes en las debidas condiciones.

■ En caso de efectuarse modificaciones de tipo técnico, deberán respetarse nuestras directivas. De este modo, se conseguirá que no se produzcan desperfectos en el automóvil, se mantenga la seguridad de servicio y de tráfico y sean admisibles las modificaciones en cuestión. Los Talleres Autorizados Volkswagen llevan a cabo estos trabajos de un modo experto y, en casos especiales, recomienda un taller especializado.

Sin antena separada **no** deberán usarse teléfonos portátiles ni radioteléfonos en el interior del coche.

TELÉFONOS PORTÁTILES Y RADIOTELÉFONOS

Estos aparatos irradian energía de alta frecuencia durante su funcionamiento. Debido a las leyes de la física, esta energía apenas llega a traspasar la chapa de acero de la carrocería, de modo que es reflejada al interior del habitáculo.

¡Atención!

El uso de teléfonos portátiles o radioteléfonos en el interior de un coche, sin antena exterior independiente, puede ocasionar perjuicios en la salud.

Nota

La energía emitida, de alta frecuencia, en el interior del coche, puede causar anomalías en el funcionamiento de los componentes electrónicos del coche.

Por esa razón, y para no limitar el alcance de los teléfonos portátiles o de los radioteléfonos, habrá que utilizar una antena **exterior** especial.

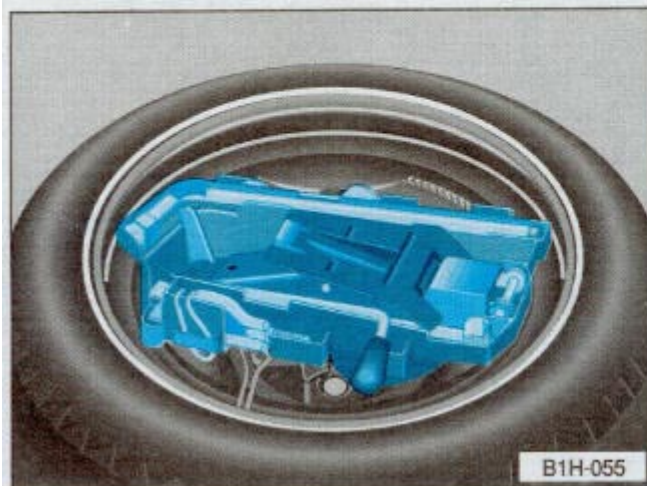
¹⁾ no disponibles en todos los mercados de exportación

TRIÁNGULOS DE ADVERTENCIA

Los triángulos preseñalizadores, van montados, en la cajuela porta equipaje en el bajo alfombra.

AUTOAYUDA

HERRAMIENTAS DEL VEHÍCULO



Las herramientas y la rueda de repuesto van en un alojamiento situado debajo del revestimiento del piso del maletero.

Las herramientas del coche van en la cazoleta de la rueda de repuesto y sujetas con una cinta de goma.

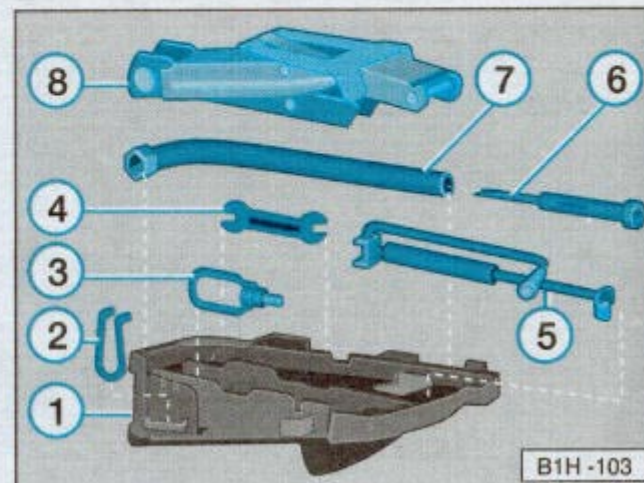
¡Atención!

■ El gato suministrado de fábrica, está sólo previsto para el modelo de su vehículo. En ningún caso se utilizará para otros vehículos más pesados o para otras cargas.

■ No poner jamás en marcha el motor cuando el coche está levantado —peligro de accidente.

■ Si hubiera que realizar trabajos debajo del vehículo habrá que asegurarlo con apropiados caballetes.

- 1— Caja de herramientas
- 2— Gancho de alambre* para embellecedores de rueda
- 3— Argolla de remolque
- 4— Llave de horquilla 10 × 13
- 5— Manivela para el gato



6- Destornillador con mango con hexágono interior para los tornillos de rueda. El destornillador es de tipo de cabeza invertible.

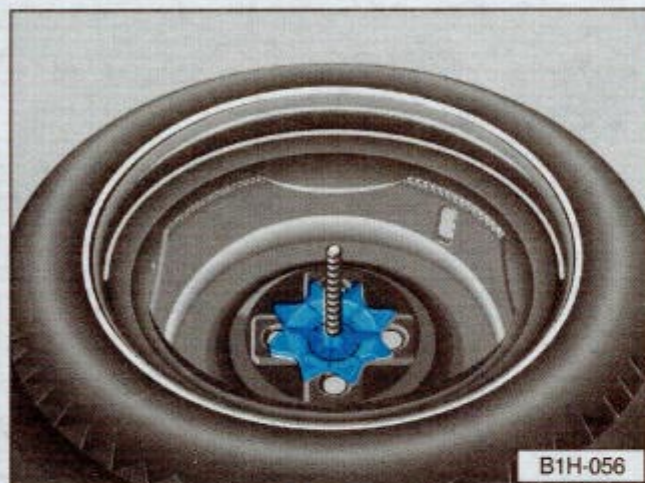
7- Llave de rueda (también con mango extensible*).

8- Gato.

Antes de volver a colocar el gato en la caja de herramientas hay que introducir totalmente el soporte del gato.

Un dispositivo de extracción y montaje para los enchufes de las bujías del motor de 6 cilindros va encajado sobre la varilla de sustentación del capó del motor.

RUEDA DE REPUESTO



El vehículo lleva una rueda de emergencia de espacio reducido¹⁾, que no sólo ocupa mucho menos espacio del maletero que la normal, sino que además es bastante menos pesada.

Hay que comprobar con regularidad su presión 4.2 ATM/60 lbs/plg.² para tenerla siempre a punto de servicio.

Se encuentra en la concavidad situada debajo del revestimiento del piso del maletero, asegurada por una tuerca de plástico.

¹⁾ En algunos países de exportación, y para ciertas versiones del modelo, puede estar incluida una rueda normal de repuesto en lugar de la de emergencia. Al usar dicha rueda, habrá que observar las instrucciones de la página 99.

Al usar la rueda de emergencia de espacio reducido habrá que tener presentes los siguientes puntos:

- Está destinada sólo a un uso provisional y breve. Por ello, habrá que reemplazarla cuanto antes por la rueda normal.

- Tras el montaje de la rueda, comprobar lo antes posible su presión. Deberá ser de 4.2 ATM/60 lbs/plg.².

- No circular a más de 80 km/h. Evitar acelerones, frenazos, así como tomar las curvas a excesiva velocidad.

- Como sea que la rueda de emergencia es más pequeña que la normal, la altura al suelo del eje afectado se reduce en unos 30 mm. Para evitar daños a las piezas bajas del coche deberá procurarse no circular por rutas accidentadas o baches. Tampoco conviene pasar el coche por un túnel de lavado automático ya que las piezas bajas del coche podrían tocar el piso.

- Las ruedas de emergencia de los diferentes modelos Golf han sido desarrolladas especialmente para el respectivo modelo. No deberán, pues, intercambiarse o usarse en otro modelo. Tampoco se usará la rueda de emergencia de otro modelo de coche.

- Por razones técnicas, no está permitido el uso de cadenas antideslizantes en esta rueda.

Si llevando cadenas, se avería un neumático delantero, habrá que colocar en el eje trasero la rueda de emergencia de espacio reducido, para poder sustituir la averiada por una del eje trasero, preferentemente con la cadena ya montada. Luego, habrá que corregir cuanto antes la presión del neumático.

- Sobre el rin de dicha rueda no monte neumáticos normales ni de invierno.

- Jamás monte dos o más ruedas de emergencia.

AUTOAYUDA

CAMBIO DE RUEDA

Colocar el vehículo lo más lejos posible del tráfico. De ser necesario, encender los intermitentes simultáneos de emergencia y colocar el triángulo preseñalizador. Observar las disposiciones legales al respecto.

- Deberán descender todos los ocupantes del vehículo y mantenerse alejados de la zona de peligro.

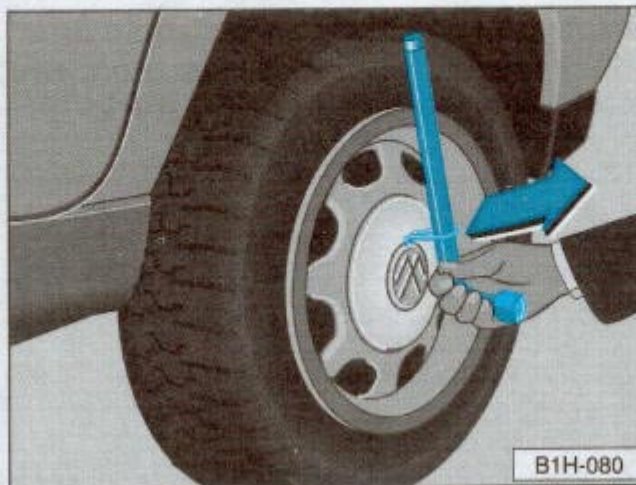
- Apretar firmemente el freno de mano. En una pendiente hay que calzar la rueda opuesta con una piedra u otro objeto similar.

- Sacar del maletero las herramientas y la rueda de repuesto.

- Quitar los embellecedores o capuchones de los tornillos.

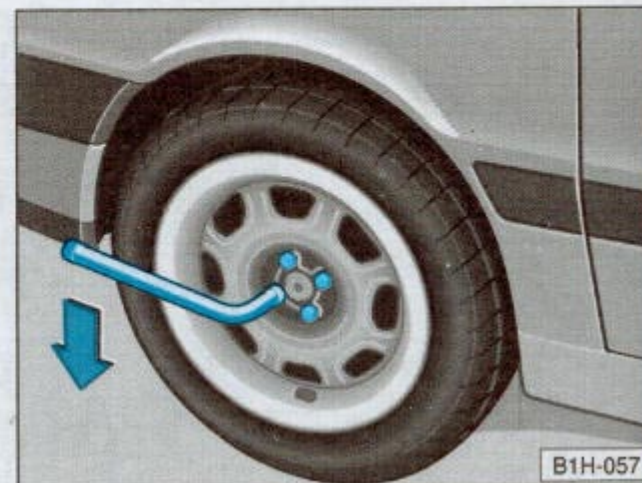
Los embellecedores en rines de acero y el embellecedor central negro de los rines de aleación ligera se quitan con la llave de ruedas y el gancho de alambre (incluidos con las herramientas).

Según sea la versión del embellecedor, el gancho de alambre se introducirá en el par de orificios del embellecedor (en el borde del emblema de VW) o en el propio borde del mismo; pasar la llave de ruedas por dicho gancho y, haciendo palanca, separar al embellecedor; véase la figura izquierda.



Hay otras versiones de rines de aleación ligera que llevan embellecedores que se quitan haciendo palanca con la cabeza plana del destornillador (incluido con las herramientas).

- Encajar la llave sobre el tornillo hasta el tope (véase la figura derecha) y girarla a la izquierda, cogiéndola lo más cerca posible de su extremo. Si lleva la llave con mango extensible*, puede extenderse el mango para aflojar los tornillos de rueda.

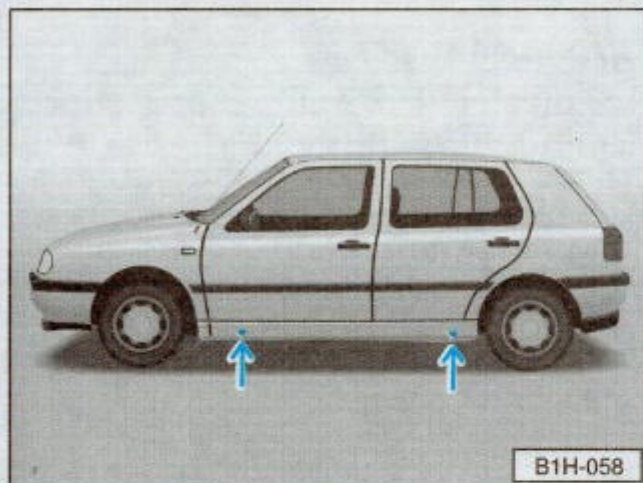


En caso de estar muy apretados los tornillos, puede hacerse fuerza con el pie, con cuidado, sobre el extremo de la llave, procurando no perder el equilibrio y agarrándose del coche.

Aflojar los tornillos una vuelta aproximadamente.

¡Atención!

Llevando rines de aleación BBS con aro exterior atornillado*, no deberán, en ningún caso, aflojarse los tornillos de dentado múltiple de los rines, pues podrían perder su estanqueidad. ¡Peligro de accidente!



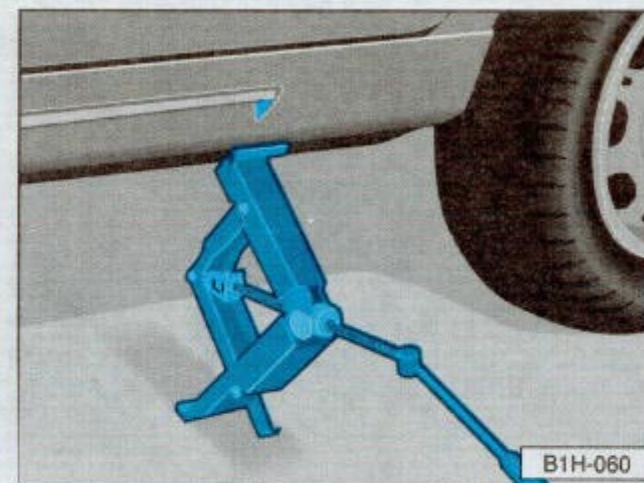
B1H-058

- Aplicar el gato al vehículo.
 - Los rebajes del larguero inferior, delante y detrás, indican los puntos en que deberá aplicarse el alzacoche. Véanse las flechas de la figura izquierda. Estos rebajes van dispuestos, delante y detrás, a 17 cm y 25 cm, respectivamente, del correspondiente paso de rueda.
- Si el gato no se coloca en dichos puntos ya marcados, podría originarse algún deterioro del vehículo.**



B1H-059

- Subir el soporte del gato, girando el receptor en T del husillo, hasta el punto en que justamente pueda colocarse el gato bajo el vehículo.
- El soporte del gato deberá abarcar el nervio vertical del larguero inferior, para que no pueda resbalar el gato al levantar el vehículo. Véase la figura central.
- Cuando el piso sea blando, hay que utilizar una base amplia y estable para el pie del gato.



B1H-060

- Adaptar el gato y, al mismo tiempo, seguir subiendo el soporte del mismo, hasta que éste apoye en el nervio mencionado. Véase la figura derecha.
- Encajar la manivela del gato en el mango en T y levantar el coche hasta que la rueda averiada se separe del suelo.



■ Extraer los tornillos de rueda (después de aflojarlos) con el hexágono interior del mango del destornillador, depositarlos sobre una superficie limpia (embellecedor, paño, papel) junto al gato, y quitar la rueda.

■ Colocar la rueda de repuesto y apretar levemente todos los tornillos de rueda con la ayuda del hexágono interior del mango del destornillador. Los tornillos han de estar perfectamente limpios; no engrasarlos ni aceitarlos nunca.

■ Bajar el vehículo y apretar firmemente, en cruz, los tornillos.

En el caso de la llave con mango extensible*, no deberá extenderse el mango para apretar los tornillos de rueda.

■ En los vehículos con rueda de repuesto normal, colocar de nuevo los embellecedores.

■ Guardar la rueda averiada en el alojamiento de la rueda de repuesto y sujetarla con la tuerca de aletas.

Notas

■ Al utilizar la rueda de emergencia de espacio reducido, o bien otra de repuesto que difiera de los neumáticos que lleva el vehículo, hay que observar los puntos de las páginas 99 y 107.

■ Después de cambiar una rueda, hay que observar lo siguiente:

- Comprobar inmediatamente la presión de la rueda montada.
- Hacer comprobar con una llave dinamo-métrica, lo antes posible, el par de apriete de los tornillos. Para los rines de acero o aleación ligera y la rueda de emergencia, el par de apriete es de 110 Nm.

Si al cambiar la rueda se constata que los tornillos están oxidados y entran con dificultad, habrá que cambiarlos antes de comprobar el par de apriete.

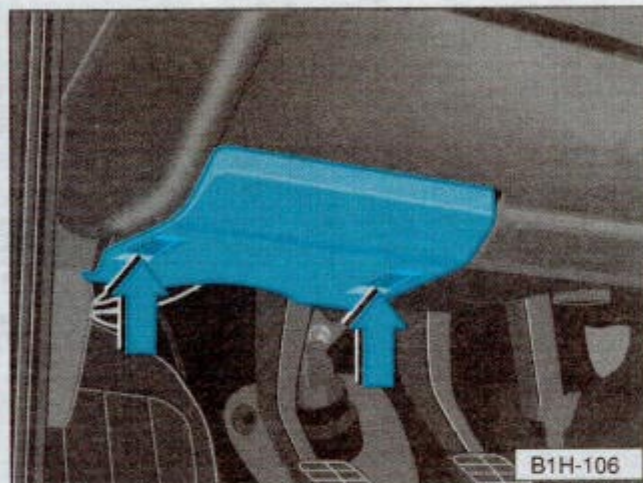
Hasta cambiarlos habrá que circular a una velocidad moderada, por razones de seguridad.

■ Cuanto antes debiera repararse la rueda averiada y, en las versiones con rueda de emergencia, volver a montarla inmediatamente junto con su embellecedor.

¡Atención!

Si quisiera Ud. equipar posteriormente su coche con otros neumáticos o rines que los montados de fábrica, se observarán imprescindiblemente las indicaciones que figuran en las columnas central y derecha de la página 100.

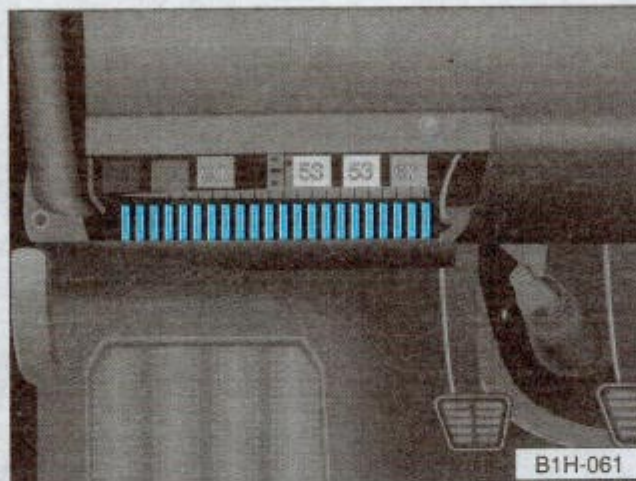
FUSIBLES



Los diferentes circuitos de corriente están protegidos por medio de fusibles.

La central eléctrica, con los relés y fusibles, se encuentra en la zona reposapiés delantera, detrás de una tapa.

Es aconsejable llevar siempre algunos fusibles de recambio que pueden adquirirse en cualquier Taller Autorizado Volkswagen.



Cambio de fusibles

- Desconectar el consumidor afectado.
- Retirar la tapa: Oprimir ambos pulsadores, desplazar la tapa hacia abajo tirando de su parte delantera en el sentido de la flecha, y quitarla.
- Determinar en base a la tabla de fusibles (véase la página siguiente) cuál es el fusible que pertenece al consumidor defectuoso.
- Extraer el fusible correspondiente.
- Sustituir el fusible fundido (reconocible por la tira de metal fundida) por un fusible nuevo del **mismo** amperaje.
- Insertar los cuatro salientes de la tapa en el revestimiento y subirla hasta que quede perfectamente encastrada.

Notas

- Si después de cambiar un fusible, se vuelve a fundir al poco tiempo, es necesario acudir cuanto antes a un Taller Autorizado Volkswagen para comprobar la instalación.
- **Bajo ningún concepto deberán emplearse fusibles «reparados», puesto que podrían originarse averías de mayor importancia en otros lugares del sistema eléctrico.**
- Algunos de los consumidores relacionados sólo a determinadas versiones del modelo o bien son equipos opcionales.

Disposición de los fusibles

(de izquierda a derecha)

Nº Consumidor	Amp ¹⁾
1 Luz baja izquierda.....	10
2 Luz baja derecha.....	10
3 Luz de Matrícula.....	10
4 Limpia medallón, bomba servofreno, ABS.....	15
5 Limpiaparabrisas.....	15
6 Ventilación.....	30
7 Luz trasera, lateral derecha.....	10
8 Luz trasera, lateral izquierda.....	10
9 Desempañante trasero.....	20
10 Luces de niebla.....	15
11 Luz alta izquierda.....	10
12 Luz alta derecha.....	10
13 Claxon.....	10
14 Luces de reversa.....	15
15 Unidad electrónica.....	10
16 Luces de advertencia.....	15
17 Direccionales.....	10
18 Bomba de gasolina.....	20
19 Ventilador radiador aire acondicionado.....	30
20 Luces de freno.....	10
21 Luz interior, equipaje, reloj y encendedor.....	15
22 Radio.....	10

Cortocircuito automático

Todos los **elevadores eléctricos** están protegidos conjuntamente por un cortocircuito automático (véase la columna derecha) que se desconecta en caso de sobrecarga (por ejemplo: cristales helados) y se vuelve a conectar automáticamente al cabo de algunos segundos.

Fusibles adicionales

(en portafusibles aparte)

A ¹⁾	Amp ¹⁾
■ encima de los relés:	
fusible para el relé del motor del ABS	30
fusible para el relé principal del ABS	30
fusible para el aire acondicionado	30
cortacircuitos automático para elevadores eléctricos	20
fusible para + permanente para el remolque	15

■ en el compartimiento del motor (salpicadero), por encima del servofreno:
Precalentamiento diesel²⁾ 50

Color de los fusibles:

marrón claro:	5 amperios
rojo:	10 amperios
azul:	15 amperios
amarillo:	20 amperios
verde:	30 amperios

¹⁾ Amperios

²⁾ El cambio de este fusible sólo debiera hacerlo un Taller Autorizado Volkswagen.

CAMBIO DE LÁMPARAS

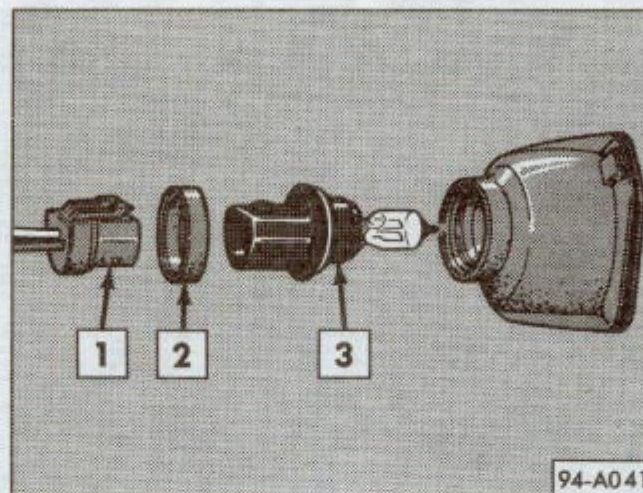
Antes de cambiar una lámpara hay que desconectar el consumidor correspondiente.

No tocar con la mano el bulbo de cristal ya que las huellas digitales se vaporizarían por efecto del calor de la lámpara y se condensarían, cegando así el reflector.

Una lámpara sólo debe ser sustituida por otra de iguales características. La designación figura en el casquillo o en el bulbo de la lámpara.

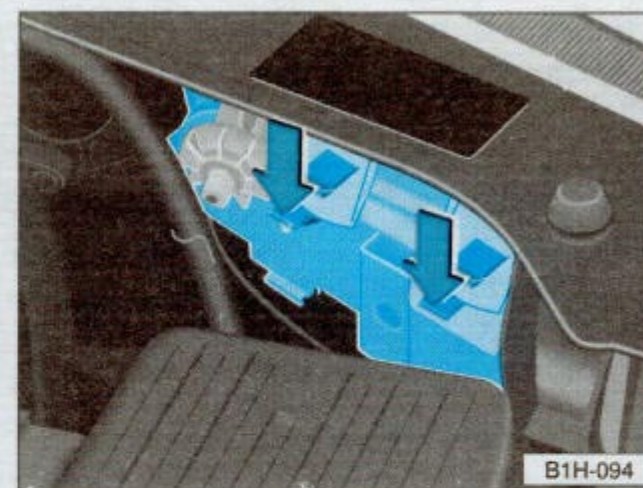
Recomendamos llevar siempre en el coche una caja con lámparas de recambio, la cual puede adquirirse en los Talleres Autorizados Volkswagen. Por lo menos debieran llevarse las siguientes lámparas, muy importantes para la seguridad de tráfico:

12 V 60/55 W	Faro principal (H4)
12 V 21W	Luz intermitente
12 V 21W	Luz de freno
12 V 5W	Luz trasera
12 V 4W	Luz de población
12 V 5W casquillo de vidrio	Luz de matrícula

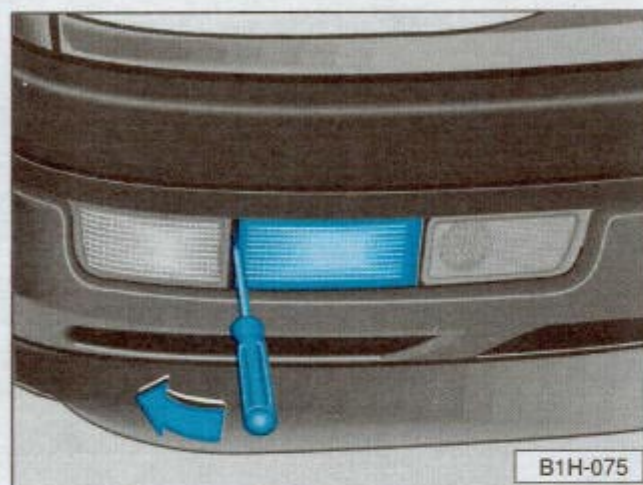


Faros principales

- Abrir el capó del motor.
- Extraer el enchufe del cable de la lámpara (1).
- Girar a la izquierda el anillo de seguridad (2) y extraer el foco (3).
- Colocar la nueva lámpara de modo que los salientes de sujeción del reflector queden en los respectivos rebajes del platillo de la lámpara.

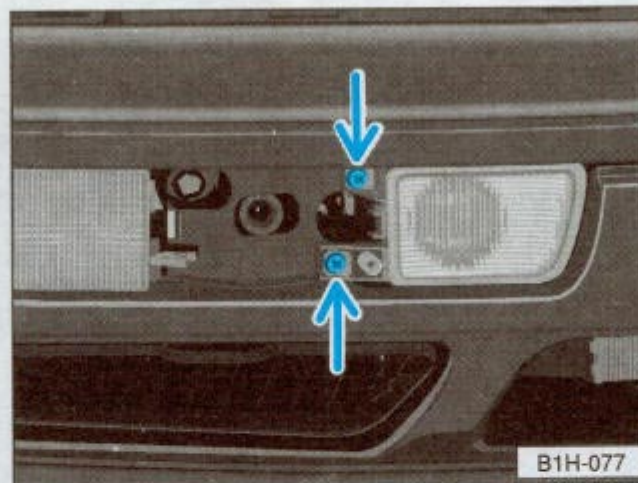


■ En los vehículos dotados de faros de luz de carretera separados*, deberá desmontarse la cubierta común de ambos faros antes de poder cambiar una lámpara. Para ello, presionar hacia abajo las dos láminas y retirar la cubierta hacia atrás. En estos vehículos se efectuará el cambio de lámparas del modo descrito para los faros antiniebla.

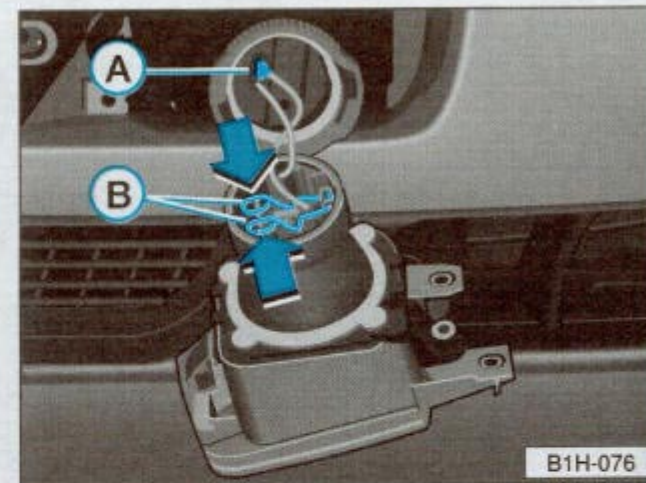


Faros antiniebla*

■ Con la ayuda de la cabeza plana del destornillador (incluido en las herramientas), hacer salir hacia adelante la cubierta y retirarla.



■ Invertir la cabeza del destornillador, desenroscar los dos tornillos y retirar el faro hacia adelante.



■ Girar la cubierta hacia la izquierda y retirarla.

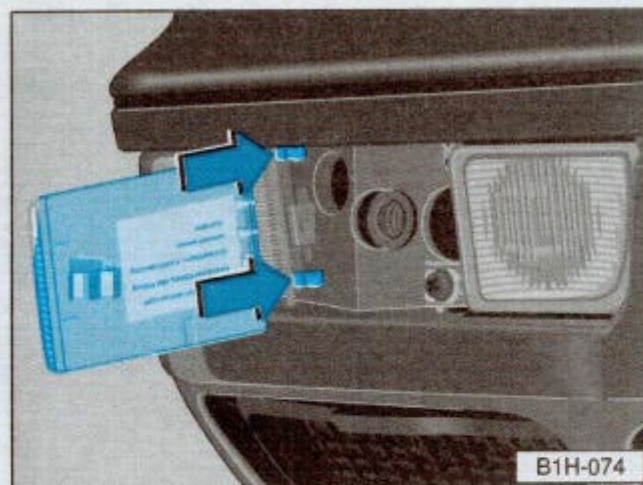
■ Retirar del conector el enchufe de cable (A) de la lámpara.

■ Desenganchar (flechas) y abatir el estribo elástico de alambre (B) del portalámparas.

■ Extraer la lámpara halógena. Colocar la lámpara nueva de modo que los salientes de sujeción del reflector queden en los respectivos rebajes del platillo de la lámpara.

■ Colocar el estribo elástico de alambre por encima del platillo de la lámpara. Comprimir el estribo y hacerlo encajar en los salientes de sujeción.

■ Introducir el enchufe en el conector.



B1H-074

- Colocar la cubierta y girarla hacia la derecha. El conector quedará a la derecha.
- Fijar el faro mediante los dos tornillos.
- Introducir la cubierta por fuera en la fijación, girarla hacia el centro y dejarla encastrada.
- Hacer comprobar el ajuste de los faros (véase la página 119).

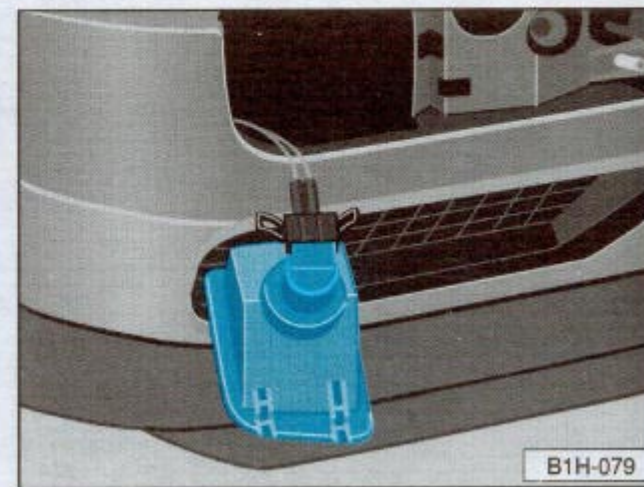


Luces intermitentes delanteras

■ Con la ayuda de la cabeza plana del destornillador (incluido en las herramientas), hacer salir hacia adelante la cubierta y retirarla.



■ Desencajar la lámina en el sentido de la flecha y retirar el intermitente hacia adelante.



■ Girar en el sentido de la flecha el portalámparas y separarlo.

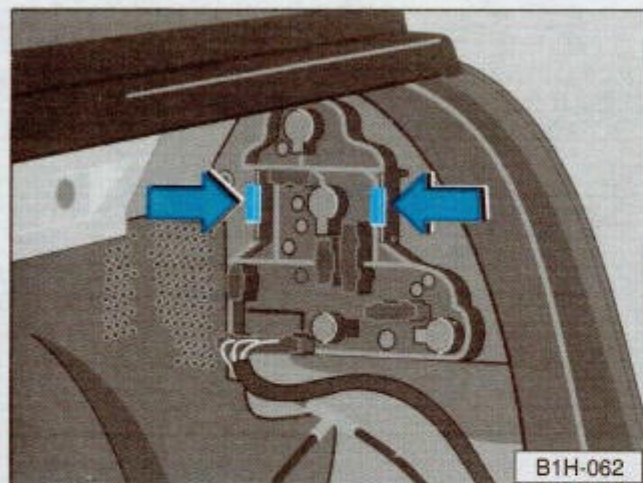
■ Presionar la lámpara defectuosa contra la montura, girarla a la izquierda y extraerla.

■ Colocar la lámpara nueva y girarla a la derecha, hasta el tope.

■ Adaptar el portalámparas y girarlo un poco a la derecha, hasta el tope.

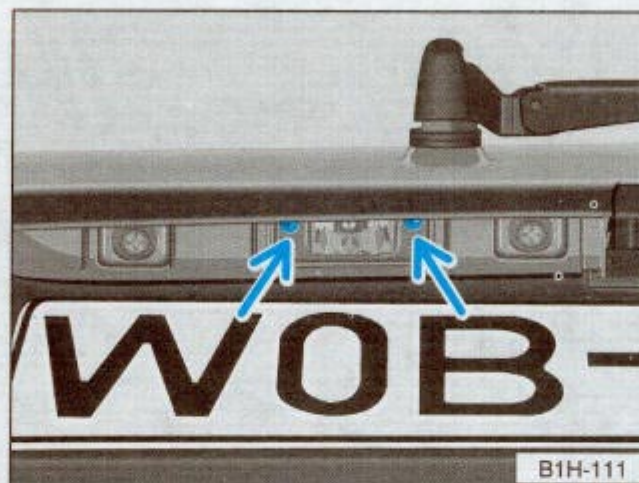
■ Por fuera insertar los dos salientes del intermitente en los rebajes de la carrocería y hacer encastrar la lámina elástica.

■ Volver a montar la cubierta del modo descrito para los faros antiniebla.



Luces traseras

- Abrir la cajuela porta equipaje.
- Presionar las dos láminas elásticas hacia el centro del portalámparas (flechas) y retirarlo.
- Presionar la lámpara defectuosa contra la montura, girarla a la izquierda y retirarla.
- Colocar una nueva lámpara y girarla a la derecha hasta el tope.
- Aplicar el portalámparas; las láminas elásticas tienen que quedar encastradas.
- En vehículos equipados con luz de freno montada en el alerón, deberán retirarse los dos tornillos que sujetan la mica, sustituir la lámpara defectuosa y volver a colocar la mica*.



Luz de matrícula

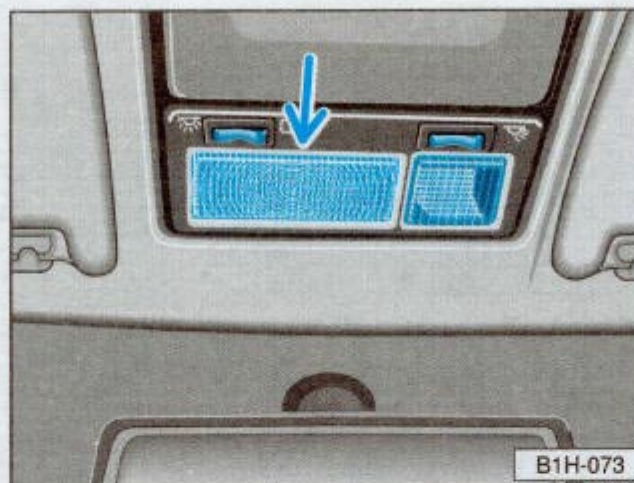
- Abrir la cajuela porta equipaje.
- Desmontar el cristal.
- Extraer tirando la lámpara con casquillo de cristal defectuosa y colocar una nueva.
- Atornillar el cristal sin apretar excesivamente, procurando que las arandelas de los tornillos de fijación queden perfectamente ajustados.

Luz del maletero

- Desmontarla hacia abajo.
- Cambiar la lámpara.
- Volver a montar la luz.

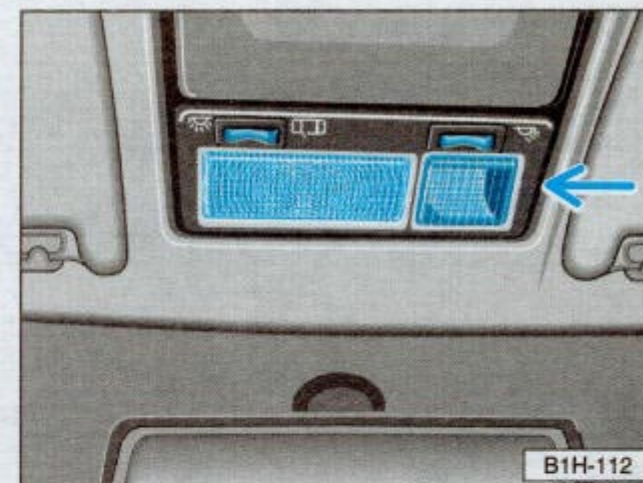
Luz de la guantera

- Introducir el destornillador lateralmente entre la luz y la guantera y expulsar la luz con cuidado. Retirla hacia arriba.
- Cambiar la lámpara.
- Insertar la luz, primero el lado inferior.



Luz interior

- Introducir la hoja de un cuchillo o un objeto similar entre la carcasa y el cristal y quitar el cristal con cuidado.
- Cambiar la lámpara.
- Volver a colocar el cristal en la carcasa.



Luz de lectura *

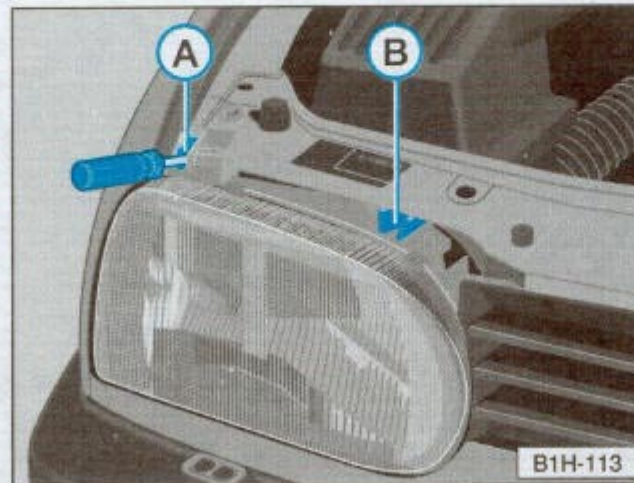
- Retirar el soporte completo, (luces interior y de lectura) insertando la cabeza plana del destornillador (se encuentra en el extremo largo de la llave para ruedas – véase «Herramientas» página 106) entre la luz y el revestimiento de techo y girar el destornillador.
- Girar hacia la izquierda la montura blanca del dorso de la lámpara, y separarla.
- Extraer la lámpara (con casquillo de cristal) defectuosa.
- Colocar una nueva lámpara.
- Volver a encajar la montura en la carcasa y girarla hacia la derecha, hasta el tope.
- Volver a encajar el soporte, primero por el lado izquierdo, y seguidamente insertarlo en la abertura del revestimiento del techo.

REGLAJE DE LOS FAROS

El correcto reglaje de los faros reviste suma importancia para la seguridad de tráfico. Por esta razón, sólo deberá efectuarse mediante un aparato especial. A este respecto, hay que observar las prescripciones legales.

Los faros se ajustan por delante, utilizando el destornillador de cruz incluido con las herramientas del coche.

En las figuras se muestran las posibilidades de reglaje de los faros derechos. El reglaje de los faros izquierdos se hará de modo simétrico.

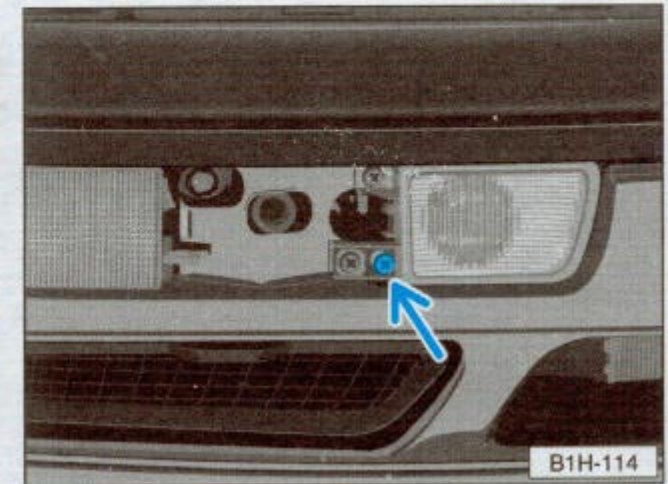


Faros principales

Para reducir el alcance luminoso, introducir el destornillador en la abertura (A) y girar hacia la derecha la ruedecilla blanca del interior.

En caso de acceder a dicha ruedecilla en el compartimiento del motor, el reglaje podrá efectuarse directamente, girando la ruedecilla hacia la izquierda.

Lo mismo rige para el reglaje lateral, el cual se efectuará a través de la abertura (B).



Faros antiniebla*

Para reducir el alcance luminoso hay que girar el tornillo hacia la izquierda.

No está previsto el reglaje lateral de los faros antiniebla.

MONTAJE DE UNA RADIO

Al montar posteriormente una radio, y también al reemplazar la radio ya montada de fábrica, hay que tener en cuenta lo siguiente:

■ Los enchufes* que lleva el vehículo están previstos para radios originales Volkswagen¹⁾ a partir del año de modelos 1988. Seguidamente se relaciona el color de los cables y las conexiones del conector de alimentación:

rojo/blanco	positivo permanente
marrón	negativo (masa vehículo)
gris/azul	alumbrado instrumentos
marrón/rojo*	cable para conexión/desconexión de la radio por mando de la "llave del encendido". No usar jamás esta conexión para alimentación de tensión de servicio
azul/blanco*	señal de velocidad para adaptación automática del volumen de sonido

■ Los aparatos de radio que lleven otros conectores tendrán que conectarse mediante cables adaptadores que pueden adquirirse en los Talleres Autorizados Volkswagen.

¡Atención!

No cortar jamás un cable y dejarlo sin aislar. En caso necesario, emplear un adaptador.

En caso contrario, podrán sobrecargarse los cables u originarse cortocircuitos —peligro de incendio.

Además, podrían deteriorarse o quedar perjudicados importantes componentes electrónicos. En caso de perturbación de la señal de velocidad puede resultar, por ejemplo, un control erróneo del motor, cambio automático, ABS, etc.

Conectando solamente la señal de velocidad a una radio dotada de adaptación automática del volumen, de otro fabricante, ya puede producirse una anomalía del tipo aludido.

■ Es aconsejable por ello, hacer montar la radio por un Taller Autorizado Volkswagen. Allí están perfectamente informados sobre las particularidades técnicas de los vehículos, disponen de radios originales¹⁾ y de los necesarios componentes del programa de Accesorios Originales Volkswagen¹⁾ y se efectúan los trabajos atendiendo a las normas de Fábrica.

¹⁾ no para todos los países

■ Las radios del programa de Accesorios Legítimos Volkswagen¹⁾ corresponden a las montadas de fábrica y garantizan un montaje sin problemas. Estos aparatos están dotados de una tecnología avanzada y están diseñados para un manejo muy simple. Además de ello, en Alemania existe un servicio de intercambio ejemplar para estas radios que permite cambiar a buen precio una radio averiada por otra repasada y reparada como nueva por los Servicios Oficiales Volkswagen, incluso, después de varios años, y con la garantía propia de las Piezas de Canje.

■ También es conveniente utilizar altavoces, kits de montaje, antenas y kits antiparasitarios del programa de Accesorios Originales¹⁾. Estas piezas están concebidas especialmente para cada tipo de vehículo.

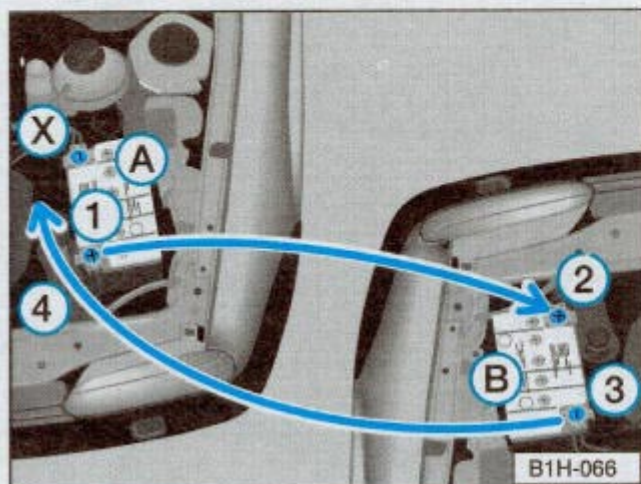
■ Al montar la antena, hay que cuidar particularmente de que el paso del cable al interior del vehículo, previsto de fábrica, quede perfectamente hermético. El cable de la antena, los cables de conexión y de los altavoces se tenderán de manera que ni rocen ni vibren ni puedan enrollarse alrededor de piezas móviles (por ejemplo: pedales, dirección, mando de la calefacción, etc.). De lo contrario, podría quedar afectado el manejo o, incluso, la seguridad de marcha.

En caso de duda, cualquier Taller Autorizado Volkswagen le informará debidamente.

¹⁾ no para todos los países.

AUTOAYUDA

AYUDA DE ARRANQUE



A — Batería descargada
B — Batería alimentadora de corriente

La batería está situada en el compartimento del motor.

Si alguna vez el motor no arrancase, debido a haberse descargado la batería, puede utilizarse la batería de otro vehículo, con ayuda de un **conjunto de cables de emergencia**. Para ello, habrá que tener en cuenta lo siguiente:

- Ambas baterías deberán tener una tensión nominal de 12 voltios. La capacidad (Ah) de la batería cargada no deberá ser muy inferior a la de la descargada.

- Utilizar únicamente cables de emergencia de sección suficiente. Atenerse a los datos del fabricante.

- Utilizar sólo cables de emergencia con pinzas de conexión debidamente aisladas.

- Una batería descargada puede helarse ya a los -10 grados C. Antes de conectar los cables de emergencia, deberá necesariamente haberse deshelado la batería, pues podría explotar.

- Entre ambos vehículos no deberá haber contacto alguno, pues de lo contrario podría pasar corriente al unir los polos positivos.

- La batería descargada deberá hallarse debidamente embornada a la red del vehículo.

- Poner en marcha el motor del coche que suministra la corriente.

- Conectar los cables imprescindiblemente por el siguiente orden:

1. Un extremo del cable (+) (casi siempre rojo) al polo (+) de la batería descargada.

2. El otro extremo del cable rojo al polo (+) de la batería suministradora de corriente.

3. Un extremo del cable (-) (casi siempre negro) al polo (-) de la batería suministradora de corriente.

4. El otro extremo del cable negro (X) a una pieza metálica maciza firmemente atornillada al bloque de motor o bien directamente a este último.

No conectar el cable al polo negativo de la batería descargada, pues en caso de saltar chispas puede inflamarse el gas detonante que pudiera salir de la batería.

¡Atención!

- Hay que cuidar escrupulosamente de que no se toquen las pinzas del cable y de que el cable conectado al polo positivo no entre en contacto con piezas del vehículo conductoras de electricidad. ¡Peligro de cortocircuito!

- Los cables de emergencia se colocarán de modo que no puedan ser pillados por alguna pieza giratoria del compartimento del motor.

- No inclinarse sobre las baterías, pues existe peligro de sufrir quemaduras por el ácido.

- No acercarse a la batería ninguna clase de agentes de ignición (llama desprotegida, cigarrillos encendidos, etc.). Peligro de explosión.

- Poner en marcha el motor, tal como se describe en el apartado «Arranque del motor».

- Si el motor no arranca inmediatamente interrumpa el arranque después de 10 segundos y repítalo después de una pausa de medio minuto.

- Con el motor en marcha, quitar los cables exactamente por el orden inverso de operaciones.

ARRANQUE POR REMOLCADO REMOLCAR



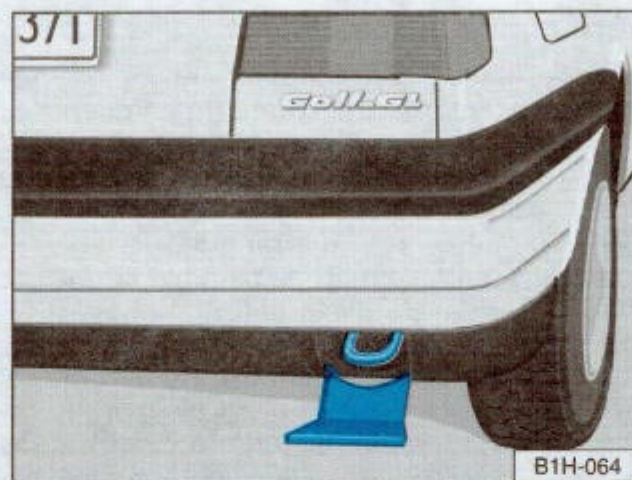
Argolla de remolque anterior

Para poder remolcar el vehículo, deberá montarse una argolla de remolque en la parte derecha del parachoques delantero. La argolla del remolque está incluida con las herramientas del coche.

■ Levantar hacia adelante y retirar la cubierta con la ayuda de la cabeza plana del destornillador (de las herramientas del coche). Véase la página 116.

■ **Enroscar la argolla hasta el tope y apretarla con la llave de ruedas.**

■ Después del uso, desmontar la argolla y guardarla con las herramientas. Volver a montar la cubierta. Véase la página 115.



Argolla de remolque posterior

La argolla de remolque posterior está situada en la parte derecha del parachoques, cubierta por una tapa. La tapa se abre abatiéndola y dejándola enganchada. Para cerrar, encajarla primero por su lado inferior y empujarla hacia arriba hasta que quede encastrada.

Generalidades

Únicamente en estas argollas deberá fijarse el cable o la barra de remolque.

■ El cable de remolque deberá ser elástico, a efecto de evitar desperfectos en ambos vehículos. Por ello, habría que utilizar solamente cables de fibra sintética o bien de otro material elástico similar. **Más seguro aún es el uso de una barra de remolque.**

Cuide siempre de que no se produzcan fuerzas de tracción inadmisibles, ni se originen sacudidas. En las maniobras de remolcado por carreteras sin asfaltar, existe siempre el riesgo de sobrecargar las piezas de fijación, pudiendo dar lugar a que se averíen.

■ **Antes de arrancar el motor por remolcado, debería intentarse utilizar la batería de otro vehículo como ayuda al arranque. Véase la página anterior.**

Si fuese necesario remolcar el vehículo, con o sin tentativa de arrancar el motor, habrá que tener en cuenta lo siguiente:

■ Atenerse a las disposiciones legales sobre el remolcado.

■ Ambos conductores deberán tener la suficiente práctica de remolcado. Las personas que no la tengan, es mejor que no lo hagan.

■ Si se utiliza un cable de remolque, el conductor del vehículo tractor deberá arrancar y cambiar de marchas con mucho tiento.

■ El conductor del vehículo remolcado deberá prestar atención a que el cable de remolque esté siempre bien tenso.

■ Conectar en ambos vehículos los intermitentes de emergencia o bien atenerse a cualquier otra clase de disposiciones vigentes.

■ Hay que conectar el encendido, a fin de que no se bloquee la dirección y funcionen las luces intermitentes, el claxon, los limpiacristales y los lavacristales.

■ Como el servofreno sólo funciona con el motor en marcha, si está parado habrá que pisar con más fuerza el pedal del freno.

■ En los modelos con servodirección, y con el motor parado, habrá que aplicar más fuerza para girar el volante.

■ Sin lubricante en el cambio manual el vehículo sólo deberá ser remolcado con las ruedas motrices levantadas.

Arranque por remolcado

Para arrancar el vehículo remolcando hay que tener imprescindiblemente en cuenta lo siguiente:

■ Antes de iniciar la maniobra, engranar la 2a. ó 3a. marcha.

■ En cuanto el motor arranque, pisar el embrague y quitar la marcha para evitar una colisión con el vehículo tractor.

■ En los vehículos con catalizador, y estando éste último a temperatura de servicio, el motor no deberá ser puesto en marcha remolcando un trecho superior a 50 m¹⁾, pues de lo contrario podría llegar combustible sin quemar al catalizador y quemarse en el mismo, originando un sobrecalentamiento.

■ Por razones de tipo técnico, no es posible el arranque del motor por remolcado en los vehículos equipados con cambio automático.

¹⁾No se refiere a los motores diesel catalizados

Remolcado

Para remolcar un vehículo con cambio automático, hay que tener en cuenta los siguientes puntos, además de las indicaciones de la página anterior:

■ Palanca selectora en posición "N"

■ No remolcar a más de 50 km/h.

■ El trayecto máximo de remolcado será de 50 kilómetros.

Para mayores distancias, hay que levantar el coche por su parte delantera.

Motivo: Con el motor parado, no funciona la bomba de aceite del cambio; por ello, el cambio no se lubrica suficientemente a velocidades elevadas y largas distancias.

■ Con coche grúa, el vehículo deberá ser remolcado sólo con las ruedas delanteras levantadas.

Motivo: En un vehículo levantado por la parte trasera, los árboles de transmisión giran en sentido inverso. Debido a ello, los satélites alcanzan en el cambio automático un régimen de revoluciones extremadamente alto, de modo que en breve tiempo sufriría serios desperfectos.

LEVANTAMIENTO DEL VEHÍCULO

Gato de taller

Para evitar que se produzcan daños en los bajos del coche, habrá que utilizar necesariamente un soporte intermedio de goma.

En ningún caso se procederá al levantamiento del coche por el cárter del aceite del motor o por el cambio, por el eje trasero o por el delantero, pues podrían ocasionarse daños de suma envergadura.

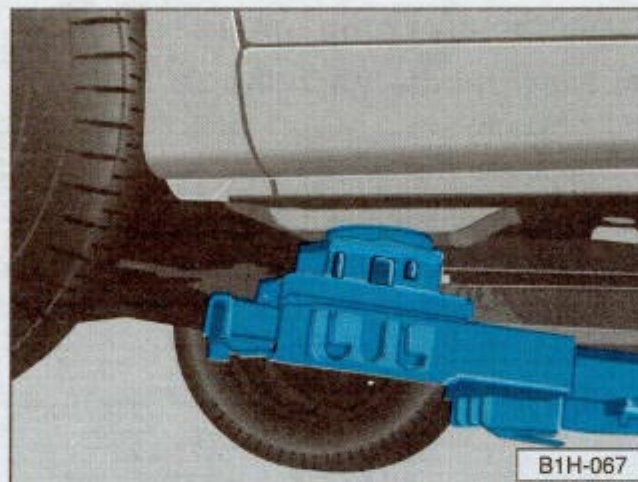
¡Atención!

■ **Estando el coche levantado, no arrancar jamás el motor. Peligro de accidente.**

■ **Cuando se realicen trabajos debajo del vehículo habrá que asegurarlo mediante apropiados caballetes de soporte.**

Plataforma elevadora

Antes de colocar el coche sobre la plataforma elevadora hay que asegurarse de que exista una separación suficiente entre la plataforma y las piezas bajas del vehículo.



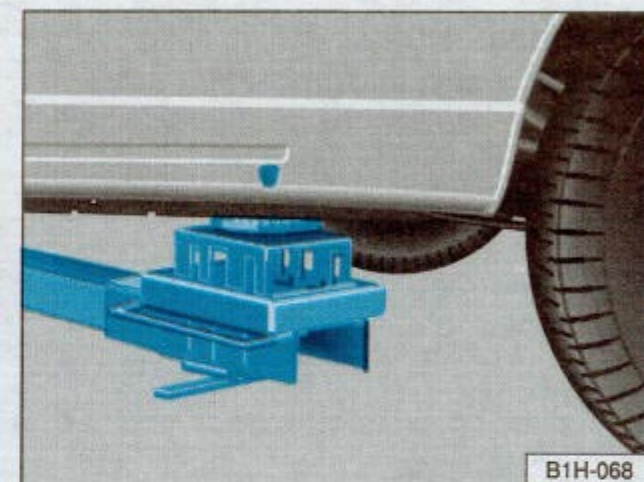
Puntos de apoyo para la plataforma elevadora y el gato de taller

El coche sólo debe levantarse por los puntos de apoyo que se muestran en las figuras:

Parte delantera (figura izquierda)

En el refuerzo unido por soldadura a la chapa del piso.

La parte delantera del vehículo no deberá ser levantada por el refuerzo vertical del larguero inferior, pues de lo contrario podrían originarse daños de consideración.



Parte trasera (figura derecha)

Por el refuerzo vertical del larguero inferior en la zona de las marcas para el gato del vehículo.

Gato del vehículo

El levantamiento del vehículo con el gato viene descrito en la página 109.

DESCRIPCIÓN TÉCNICA

MOTOR

Descripción general:

- Motor transversal, de cuatro tiempos
- Bloque de cilindros de fundición gris
- Cáster de aceite, de chapa de acero
- Culata de aleación ligera
- Mando de válvulas sin mantenimiento, gracias a busos hidráulicos
- Avisador óptico y acústico de la presión de aceite
- Refrigeración por líquido con carga permanente
- Radiador con depósito de compensación separado
- Ventilador eléctrico de mando termostático para el radiador
- Batería de bajo mantenimiento y gran potencia de arranque
- Filtro de aire en seco, con cartucho de papel
- Sistema de gases de escape de larga vida
- Correas trapezoidales o Poly-V de larga duración y bajo mantenimiento

Descripción complementaria para:

■ Motores de gasolina 66 kW

- 4 cilindros en línea
- Cigüeñal sustentado en 5 puntos
- 2 válvulas por cilindro
- Distribución de válvulas por correa dentada, a través de árbol de levas en cabeza
- Bujías de muy larga vida
- Precalentamiento del aire de admisión con regulación termostática
- Precalentamiento eléctrico de la mezcla
- Control electrónico integral del motor (control conjunto de inyección y encendido), sistema de encendido con datos de campo característico memorizados
- Sistema de depuración de los gases de escape* con sonda lambda (véase la página 128)

■ Motores de gasolina 85 kW

- 4 cilindros en línea
- Cigüeñal sustentado en 5 puntos
- 2 válvulas por cilindro
- Distribución de válvulas por correa dentada, a través de árbol de levas en cabeza
- Bujías de muy larga duración
- Precalentamiento del aire de admisión con regulación termostática
- Control electrónico integral del motor (control conjunto de inyección y encendido) Sistema de encendido con
- datos de campo característico memorizados
- regulación de picado (breve retroceso del momento de encendido en caso de picado)
- adaptación automática del momento de encendido al poder antidetonante del combustible
- Sistema de depuración de los gases de escape* con sonda lambda (véase la pág. 128)

■ Motor diesel de 55 kW

- 4 cilindros en línea
- Cigüeñal sustentado en 5 puntos
- 2 válvulas por cilindro
- Distribución de válvulas por correa dentada, a través de árbol de levas en cabeza
- Bomba de inyección distribuidora con dispositivo acelerador de arranque en frío, sistema de combustible autoventilado

■ Motor de gasolina de 128 kW

- 6 cilindros en disposición en V, diseño compacto en línea
- Cigüeñal sustentado en 7 puntos
- 2 válvulas por cilindro
- Distribución de válvulas por cadenas, a través de 2 árboles de levas en cabeza
- Sistema de refrigeración adicionalmente con bomba eléctrica de reflujo de líquido refrigerante
- Bujías de muy larga duración
- Control electrónico integral del motor (control conjunto de los sistemas de inyección y encendido)
- Sistema de encendido con datos de campo característicos memorizados
- Regulación de picado (breve retroceso del momento de encendido en caso de picado); adicionalmente con adaptación automática del momento de encendido al poder antide-tonante del combustible.
- Sistema de depuración de los gases de escape con sonda lambda

DESCRIPCIÓN TÉCNICA

SISTEMA DE DEPURACIÓN DE LOS GASES DE ESCAPE

El sistema de depuración de los gases de escape reduce notablemente la emisión de sustancias contaminantes.

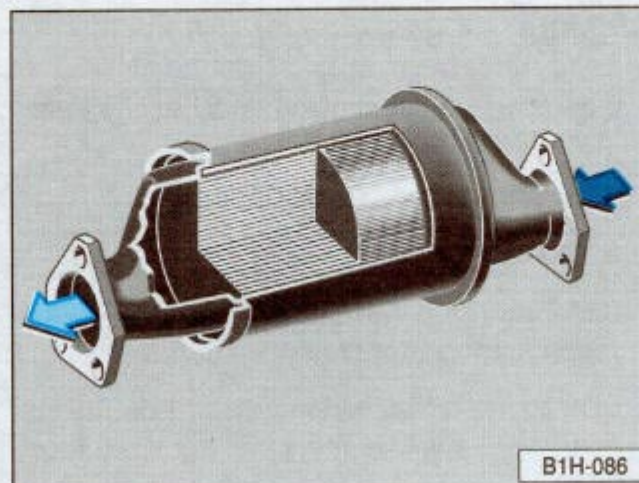
Motores de gasolina

Los elementos principales que integran el sistema son:

- un sistema de preparación de la mezcla que garantiza una composición muy exacta de la mezcla de aire y combustible a cualquier régimen de revoluciones.
- el catalizador y
- la sonda lambda¹⁾

El catalizador va integrado en la instalación de escape. Se compone de un cuerpo de cerámica o de metal, recubierto con chapa de acero, atravesado en sentido longitudinal por un sinnúmero de canales finos recubiertos con una capa delgada de platino o de rodio.

Los gases de escape pasan por el catalizador y reaccionan al contacto con la capa de metal noble con una postcombustión.



De esta forma se transforman tres componentes contaminantes (de ahí el nombre de «catalizador de tres vías»), a saber:

- el monóxido de carbono en dióxido de carbono
 - los hidrocarburos en agua
 - los óxidos nítricos en nitrógeno (cuatro quintos del aire que respiramos es nitrógeno).
- Para el funcionamiento óptimo del catalizador es, sin embargo, necesario que los gases de escape entren en el catalizador a una determinada temperatura mínima y con una determinada composición. Esa composición depende de una exacta regulación de la preparación de la mezcla. Gracias a la sonda lambda se consigue una regulación particularmente exacta.

La sonda lambda* va montada en el sistema de gases de escape, midiendo constantemente las propiedades de los gases, y pasando dicha información a una unidad de control electrónico. Esta, a su vez, actúa sobre el sistema de preparación de la mezcla del motor, optimizando constantemente la composición de la mezcla.

La técnica del sistema de depuración de los gases de escape es tan avanzada que no necesita de ningún cuidado ni mantenimiento. Para mantener la eficacia del sistema deberá respetarse lo siguiente:

- Rellenar únicamente combustible sin plomo. Véase la página 73.
- No agotar nunca del todo el depósito de gasolina. Véase la página 71.
- No llenar el motor con aceite excesivo. Véase la página 87.
- No desconectar el encendido durante la marcha. Véase la página 32.
- Con catalizador a temperatura de servicio, no remolcar el vehículo para intentar arrancar el motor.

¹⁾ Lambda = proporción aire/combustible.

DESCRIPCIÓN TÉCNICA

DEPÓSITO DE CARBÓN ACTIVO

¡Atención!

Debido a las altas temperaturas que bajo determinadas circunstancias pueden presentarse en el catalizador, no debiera aparcarse donde el catalizador pueda entrar en contacto con material fácilmente inflamable.

Si durante la marcha se producen fallos de encendido o una caída de potencia o el motor deja de girar uniformemente, la causa puede ser una anomalía del sistema de encendido. En tal caso, puede penetrar combustible sin quemar en la instalación de escape y, con ello, en la atmósfera. Además, el catalizador puede deteriorarse debido al sobrecalentamiento. Habrá que reducir inmediatamente la velocidad. Esta anomalía debería eliminarse en un Taller Autorizado Volkswagen más cercana.

Nota

También trabajando perfectamente el sistema de depuración de los gases de escape puede ocurrir, bajo determinadas circunstancias del motor, que los gases huelan a azufre.

Ello dependerá de la parte de azufre que contenga el combustible.

Motores diesel

El motor diesel de 55 kW lleva un catalizador de oxidación incorporado a su instalación de escape. El catalizador se compone de un cuerpo cerámico recubierto con chapa de acero y atravesado en sentido longitudinal por numerosos canales finos que llevan una capa de platino aplicada por vaporización. El catalizador elimina en gran medida los hidrocarburos de olor molesto y transforma el monóxido de carbono en dióxido de carbono.

Además, un turbocompresor de gases de escape introduce a presión aire en el interior de los cilindros. De esta forma, el motor funciona con un exceso notablemente superior de aire. La combustión del combustible inyectado es tan compleja que ni siquiera a plena carga aparece hollín en los gases de escape.

Como el catalizador del motor diesel no se calienta más que una instalación de escape convencional, no hay que tomar ninguna precaución especial, ni siquiera al aparcar.

El sistema no requiere ningún cuidado o mantenimiento adicionales.

En Alemania y en muchos países de exportación, los vehículos con catalizador regulado llevan un sistema de combustible provisto de un depósito de carbón activo (acumulador de vapores de gasolina).

El depósito de carbón activo impide que del depósito de combustible salgan al exterior los vapores de gasolina.

Esos vapores van a parar al depósito lleno de carbón activo y, cuando el motor está parado, son almacenados por dicho carbón activo. Durante la marcha, se abre una válvula para la ventilación del depósito y los vapores de gasolina pasan al motor, a efectos de combustión.

Este sistema no requiere ningún manejo ni mantenimiento.

DESCRIPCIÓN TÉCNICA

TRANSMISIÓN

Cambio manual

- Embrague monodisco seco, mecánico o hidráulico
- Cambio manual sincronizado de cuatro o de cinco marchas, con mando de semiejes en una caja
- Lubricación conjunta para el cambio y mando de semiejes, sin necesidad de cambio de aceite
- Tracción delantera

DIRECCIÓN, EJES

Dirección

- Dirección de cremallera, libre de mantenimiento
- Columna de dirección con elemento de seguridad comprimible
- Piñón y columna de dirección, unidos mediante árbol angular, doble cardán
- Dirección asistida hidráulicamente (servodirección)*
- Volante de altura regulable*

Ejes

Eje delantero

- Suspensión independiente de ruedas, amortiguadores telescópicos y brazos triangulares
- Barra estabilizadora*

Eje trasero

- Eje de brazos longitudinales combinados y amortiguadores de muelle
- Barra estabilizadora*
- Cojinetes de eje correctores de vía, para mejorar las propiedades de marcha en las curvas

FRENOS

- Sistema de freno hidráulico de doble circuito en diagonal. Vehículos dotados de ABS*: Sistema de freno hidráulico de tres circuitos (individuales en las ruedas delanteras, conjunto en las traseras)

Ruedas delanteras: frenos de disco con pastillas de muy larga duración, discos ventilados*

Ruedas traseras: frenos de tambor, autorregulables, o de disco*

- Servofreno por vacío
- Regulador de frenado en función de la carga o para el eje trasero
- Freno de mano, mecánico, a las ruedas traseras
- Sistema antibloqueo (ABS)*
- Bloqueo electrónico del diferencial (EDS)*

CARROCERÍA

- Autoportante, completamente de acero, habitáculo de seguridad.
- Partes anterior y posterior, de resistencia progresiva
- Protección duradera de la carrocería gracias a los materiales de muy alta calidad. Resultado: Garantía extraordinariamente larga contra deficiencias de pintura y perforaciones por corrosión (véase el Carnet de Servicio).

COMPATIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL

En el diseño, la selección de materiales y la fabricación del nuevo Golf, la ecología ha desempeñado un papel preponderante. Se ha prestado especial atención a los siguientes puntos:

Medidas constructivas para permitir un reciclamiento rentable

- Realización de los acoplamientos y uniones de modo a facilitar el desmontaje
- Diseño modular para reducir las piezas individuales
- Reducción de mezclas de materiales
- Identificación de todos los elementos de plástico mayores de acuerdo con la recomendación VDA 260

Selección de materiales

- Amplia utilización de materiales reciclables
- Utilización de plásticos de un mismo tipo en un grupo constructivo
- Utilización de materiales reciclados
- Utilización de sustitutos de PVC en la medida de lo posible
- Sin cadmio
- Sin amianto
- Sin pinturas que contengan plomo
- Reducción del desprendimiento de gases de los plásticos

Producción

- Sin disolventes en la conservación de huecos
- Conservación para el transporte sin disolventes
- Utilización de pegamentos termoplásticos sin disolventes
- Amplia reducción de CFC en la producción
- Amplia utilización de residuos para la producción de energía y materiales auxiliares
- Tratamiento del agua utilizada en el proceso de producción

DATOS TÉCNICOS

Generalidades

Mientras no se indique lo contrario, todos los datos técnicos facilitados a continuación rigen para vehículos equipados de serie en Alemania.

Estos valores pueden ser diferentes para los vehículos especiales o destinados a otros países.

Hay que tener presente que los datos de la documentación oficial del coche tienen primacía.

El motor que lleva su vehículo viene indicado en la hoja de datos incluida en el Carnet de Servicio y en la documentación oficial del vehículo.

DATOS DEL MOTOR

Motores de gasolina con catalizador regulado ¹⁾	Potencia ¹⁾ kW a 1/min	Par motor máx. Nm a 1/min	Núm. cilindros	Cilindrada cm ³	Carrera mm	Diámetro cilindros mm	Compresión	Combustible ²⁾
	66 /5500	145/2500	4	1781	86,4	81,0	10,0	Normal sin plomo
	85 /5400	166/3200	4	1984	92,8	82,5	10,4	Normal sin plomo
	128 /5800	235/4200	6	2792	90,3	81,0	10,0	Normal sin plomo

¹⁾ Según directivas de la CEE ó DIN
Debido a la diversidad de los métodos de medición pueden darse pequeñas divergencias.
Conversión de kW en CV: kW multiplicados por 1.36.

²⁾ Otros datos: véase página 73.

DATOS DEL MOTOR

Motores diesel	Potencia ²⁾ kW a 1/min	Par motor máx. Nm a 1/min	Núm. cilin- dros	Cilin- drada cm ³	Carrera mm	Diámetro cilindros mm	Com- presión	Combustible ³⁾
	55/4200	150/2400- 3400	4	1896	95,5	79,5	22,5	Diesel

²⁾ Según directivas de la CEE o DIN. Debido a la diversidad de los métodos de medición pueden darse pequeñas divergencias.
Conversión de kW en CV: kW multiplicados por 1.36.

³⁾ Otros datos: véase la página 74 ó 75.

DATOS TÉCNICOS

PRESTACIONES

Los valores se determinaron sin equipos que disminuyan las prestaciones, como, por ejemplo: aire acondicionado, faldones sal-

vafangos, neumáticos extremadamente anchos, etc.

	Velocidad máxima	Aceleración en seg.	
	en km/h	0-80 km/h	0-100 km/h
Motores de gasolina			
66 kW	180	8,1	12,1
85 kW	190	6,7	10,1
128 kW	225	5,4	7,8
Motores diesel			
55 kW	165	9,7	15,4

CONSUMO DE COMBUSTIBLE

Los valores de consumo fueron determinados en base a una Recomendación de la CEE.

Las pruebas se realizan bajo tres condiciones diferentes:

■ Las mediciones a **90 y 120 km/h se basan en** una velocidad constante.

Para la medición del consumo en **tráfico urbano** se simula una circulación análoga a la de una ciudad.

Según sea el estilo de conducir, las circunstancias viales y de tráfico, las influencias ambientales y el estado del coche, resultarán en la práctica consumos distintos a los determinados.

Valores en lts./100 kms.	Cambio manual			Cambio automático		
	90 km/h	120 km/h	Tráfico urbano	90 km/h	120 km/h	Tráfico urbano
Motores de gasolina						
66 kW	5,6	7,5	9,7	6,5	8,2	10,9
85 kW	5,8	7,3	10,3	6,3	8,0	11,4
128 kW	7,3	8,9	12,5			
Motores diesel						
55 kW	5,4	6,3	6,7			

DATOS TÉCNICOS

BUJÍAS DE ENCENDIDO

Las bujías de encendido se cambian al llevar a cabo un Servicio de Mantenimiento Volkswagen.

Si entre los intervalos del Mantenimiento Volkswagen se cambiasen las bujías de encendido, habrá que tener en cuenta lo siguiente:

■ El motor, las bujías y el sistema de encendido armonizan entre sí. Por ello, para evitar

fallos en el funcionamiento o, incluso, averías en el motor, deberían utilizarse las Bujías Originales Volkswagen, previstas para cada uno de los motores. Especial importancia revisten la cantidad de electrodos y el valor térmico y, en su caso, el antiparasitario.

■ Como, por razones de tipo técnico, cabe la posibilidad de que se modifique a corto

plazo la clase de bujías en el transcurso del año de modelos, pueden darse diferencias con respecto a las bujías aquí relacionadas. Los Talleres Autorizados Volkswagen están debidamente informados sobre el estado actual y, por lo tanto, debieran cambiarse allí las bujías.

Motor	Núm de Recambio Original
66 kW	101 000 036 AA 14L NGk
85 kW	101 000 044 AA FR8DS
128 kW	101 000 035 AA BK5EKU

CORREAS TRAPEZOIDALES

■ Las correas trapezoidales cuentan entre las piezas más solicitadas de un automóvil. Por ello, han de satisfacer unas exigencias de calidad especialmente elevadas.

■ Al sustituir una correa trapezoidal no es suficiente utilizar una correa cualquiera del mismo tamaño. Para mayor seguridad, deberían utilizarse únicamente las correas tra-

pezoidales originales Volkswagen previstas para este vehículo. Las correspondientes correas trapezoidales pueden adquirirse en los Talleres Autorizados Volkswagen.

■ Todos los demás grupos auxiliares, también los de motores no incluidos en la tabla,

son accionados por correas Poly-V resistentes al desgaste que se verifican solamente y, en caso necesario, se tensan cada 60,000 km.

	Motores kW	Tamaño de la correa
Cigüeñal — bomba hidráulica servodirección	66, 85,	11,5 × 685
	diesel 55	11,5 × 730
Cigüeñal — bomba del líquido refrigerante — bomba hidráulica servo — dirección (con aire acondicionado)	66, 85	11,5 × 755
	diesel 55	11,5 × 790

¹⁾ Esta correa es imprescindible para el funcionamiento del motor. Por ello, se recomienda llevar una de recambio.

DATOS TÉCNICOS

RUEDAS

	Neumáticos	con rin PE ¹⁾	Neumáticos de invierno rin recomendado, PE ¹⁾
Motores de gasolina; 66 kW Motores diesel: 55 kW.	175/70 R 13 82 T* 185/60 R 14 82 H	5 1/2 J × 13*, PE : 38 6 J × 14, PE : 45	175/70 R 13 82 Q* con rin 5 1/2 J × 13*, PE : 38 o bien 185/60 R 14 82 Q con rin 6 J × 14, PE : 45
85 kW 	185/60 R 14 82 H	6 J × 14, PE : 45	185/60 R 14 82 con rin 6 J × 14, PE : 45
128 kW	205/50 R 15 86 V	6 1/2 J × 15, PE : 43	185/55 R 15 85 T con rin 6 J × 15, PE : 38
Rueda de emergencia de espacio reducido			
85 kW	T 125/80 R 15	3 1/2 J × 15, PE : 40	
66 kW	145 SR 13	4 1/2 J × 13, PE : 45	

¹⁾ Profundidad de encaje en mm

Notas: véase la página siguiente.

Los datos de la tabla rigen para rines de acero y de aleación ligera. En los talleres Volkswagen podrá consultarse si es posible utilizar otros neumáticos u otros rines.

Para los neumáticos de invierno, la mejor combinación neumático-rin es la de la tabla. La recomendación sobre neumáticos de invierno tiene también validez para neumáticos «todo tiempo». Para más pormenores sobre el uso de neumáticos de invierno, véase la página 101.

¡Atención!

Si hubiera que equipar posteriormente su coche con otros neumáticos o rines que los montados de fábrica (por ejemplo, rines de aleación ligera, neumáticos de invierno), hay que atenerse imprescindiblemente a las oportunas indicaciones de las columnas central y derecha de la página 100.

DATOS TÉCNICOS

PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS

Para consultar la presión de los neumáticos de su vehículo, ver la etiqueta adhesiva localizada en la tapa del depósito de combustible.

Para vehículos de exportación, en el marco de la puerta derecha trasera en la zona de la caja de rueda.

¡Atención!

Las presiones de inflado deberán comprobarse por lo menos una vez al mes, pues son de suma importancia, particularmente a grandes velocidades. Véase la página 97.

Los valores de presión rigen para neumáticos fríos no rebajar la presión alta del neumático cuando está caliente.

Como no se puede excluir la posibilidad de que, por razones técnicas varíen los valores de presión de los neumáticos, podrán darse divergencias entre la etiqueta y el Manual de Instrucciones.

En tal caso, habrá que informarse al respecto en algún Taller Autorizado Volkswagen.

DATOS TÉCNICOS

PESOS

	Peso total admisible en kg	Peso en vacío ¹⁾ en orden de marcha en kg		Carga adm. sobre eje del. en kg	Carga adm. sobre eje tras. en kg	Carga adm. sobre techo ²⁾ en kg.
		2 puertas	4 puertas			
Motores de gasolina						
66 kW	1550	1060	1090	850	755	75
85 kW	1595	1095	1125	885	760	75
128 kW	1710	1215	1245	955	820	75
Motores diesel						
55 kW	1585	1055	1080	885	755	75

¹⁾ Los valores rigen para el modelo básico. Con cambio automático, el peso en vacío aumenta — según el modelo — en 20, resp. 30 kg. El peso en vacío del coche es también más elevado en caso de versiones especiales y equipos opcionales — por ejemplo: aire acondicionado, techo corredizo, dispositivo con remolque — o cuando se monten accesorios posteriormente.

²⁾ Utilizar sólo el sistema de portaequipajes de techo, probado por nosotros. Distribuir uniformemente la carga. No sobrepasar la carga de techo admisible, incluido el sistema del portaequipajes, ni el peso total admisible del vehículo. Para más detalles, véase la página 61.

DATOS TÉCNICOS

CARGAS DE REMOLQUE

	Cargas de remolque admisibles ¹⁾ en Kg.		Presión máx. admisible de apoyo de la barra de tracción sobre el cabezal esférico del dispositivo de remolque		
	Remolque sin freno	Remolque con freno ²⁾	máx. en kg	mín. en kg	
Motores de gasolina			4% de la carga de remolque real. Sin embargo no necesita ser mayor de 25 kg. Se recomienda la carga de apoyo máxima permitida.		
66 y 85 kW	500	1200			50
128 kW	600	1200			50
Motores diesel					
55 kW	500	1000/1200 ³⁾	50		

¹⁾ Una información detallada sobre el servicio con remolque figura en la página 67.

²⁾ En pendientes de hasta el 12%.

³⁾ En pendientes de hasta el 10%.

DATOS TÉCNICOS

DIMENSIONES

		Motores de gasolina de 66kW Motores diesel de 55kW	85 kW	Motor de gasolina de 128 kW
Largo	mm	4020	4020	4020
Ancho	mm	1695	1695	1695
Ancho sobre espejos	aprox. mm	1890	1890	1890
Alto, a peso en vacío	aprox. mm	1425	1425	1405
Voladizo frontal	mm	830	830	830
trasero	mm	715	715	715
Altura libre sobre piso ¹⁾ con peso total admisible	aprox. mm	123	123	123
Distancia entre ejes	mm	2475	2475	2475
Ancho de vía ²⁾ delantera	aprox. mm	1478	1460	1450
trasera	aprox. mm	1462	1444	1434
Diámetro de giro	aprox. m	10,7	11,0	11,0

¹⁾ Según DIN 70020.

²⁾ Pueden darse pequeñas divergencias, según la versión y las llantas.

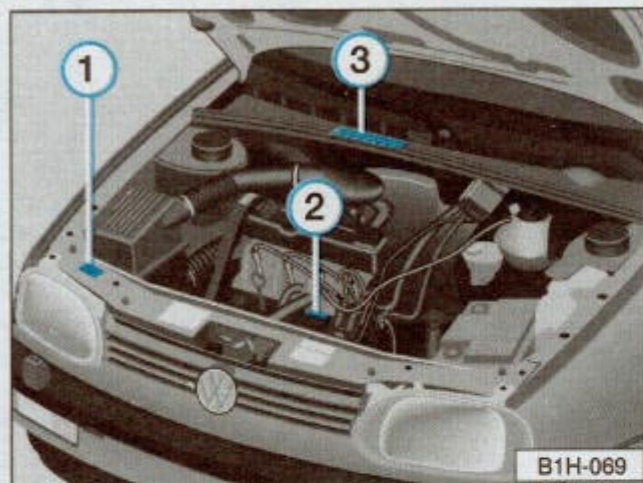
CAPACIDADES

(en litros)

Depósito de combustible de los cuales reserva	aprox. 55 aprox. 7
Depósito lavacristales con lavafaros	aprox. 5 aprox. 9
Aceite del motor (con/sin cambio de filtro) Motor de 6 cilindros Todos los demás motores de gasolina Motores diesel Al efectuar el llenado, hay que ir controlando el nivel del aceite. No cargar excesivamente (véase la página 91).	aprox. 6,0/5,0 aprox. 4,0/3,5 aprox. 4,5/4,0
Sistema de refrigeración Motor de 6 cilindros	aprox. 6,3 aprox. 8,3

DATOS TÉCNICOS

DATOS DISTINTIVOS DEL VEHÍCULO



1— La placa del modelo

Se encuentra en la chapa portacierre delantera.

Los vehículos destinados a ciertos países de exportación no llevan placa de modelo.

2— El número del motor

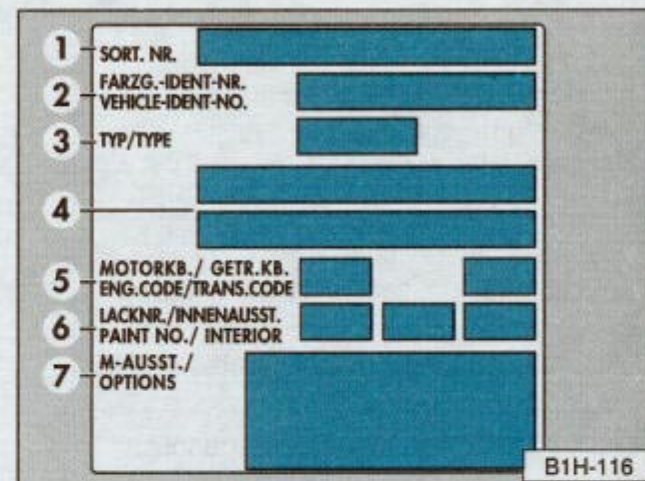
se encuentra en el bloque de motor, debajo de la zona de separación entre el bloque de motor y la culata.

El número del motor figura, además, en un autoadhesivo, con código de barras situado sobre la cubierta de la correa dentada.

3— El número de identificación del vehículo

(núm. de bastidor)

va grabado en la pared transversal trasera del compartimiento del motor. Es visible a través de una abertura de la cubierta de la caja de aguas.



Adhesivo porta-datos

va pegado en la chapa terminal trasera dentro de la cajuela porta equipaje.

Contiene los siguientes datos:

- 1— Código de control de producción
- 2— Número de identificación del vehículo
- 3— Número distintivo de modelo
- 4— Designación de modelo/potencia del motor
- 5— Letras distintivas de motor y cambio
- 6— Número de pintura/distintivo de equipamiento interior
- 7— Números distintivos de equipos opcionales

A

Abastecer combustible	71
Accesorios	104
Aceite de la caja de cambios	88
Aceites	84
Aceleración	134
Acelerador de arranque en frío	31
Adhesivo porta-datos	146
Aditivo anticongelante	89
Aditivos a la gasolina	74
Aditivos al líquido refrigerante	89
Aire acondicionado	50
Ajuste de los eyectores	95
Alumbrado interior	58
Elevadores eléctricos	11
Antidetonancia del combustible	73
Cabeceras	19
Soporte lumbar	21
Arranque del motor	30
Arranque por remolcado	124
Asiento térmico	45
Asiento trasero	22
Asientos	20
Asientos delanteros	20
Asientos infantiles	18
Autoadhesivo con código de barras	146
Autoayuda	105
Ayuda de arranque	122

B

Batería	93
Bloqueo electrónico del diferencial (EDS)	27
Bocina	4, 5
Bombillas: cambio	113
Bujías de encendido	136

C

Cables auxiliares de arranque	122
Cadenas antideslizantes	101
Caja de enchufe	67
Calefacción	50
Cambio de rueda	108
Capacidades	145
Capó del motor	82
Carga de apoyo	69
Carga sobre ejes	142
Carga sobre techo	142
Cargas de remolque	143
Ceniceros	59
Cerradura de dirección y arranque	29
Cerradura de encendido	29
Cerraduras	9
Cierre centralizado	8
Cierre de seguridad para niños	10

Cilindrada	132
Cinturón abdominal	16
Cinturones automáticos	15
Cinturones de seguridad	14
Claxon	4, 5
Combustible	73
— aditivos	75
— ahorro de	65
— consumo	65, 135
— filtro	103
— indicador del nivel	43
— precalentamiento del filtro	75
Combustible sin plomo	73
Compartimiento del motor	83
Compresión	132
Condiciones de servicio adversas	102
Conducción con remolque	67
Conducción económica	65
Conducción segura	64
Conmutador de luces	44
Conmutadores	44
Conservación	76
Conservación de huecos	80
Conservación de la carrocería	76
Conservación de la pintura	77
Conservación del cuero	78
Conservación del vehículo	76

ÍNDICE ALFABÉTICO

Consumo de aceite	86
Controles al abastecer combustible ..	147
Correas trapezoidales	137
Cuadro de instrumentos	4
Cuentakilómetros	37
Cuentarrevoluciones	39
Cuidado del vehículo	76

D

Datos distintivos del vehículo	146
Datos técnicos	132
Depósito de carbón activo	129
Desbloqueo de la tapa del depósito ..	72
Descripción técnica	126
Desequilibrio de las ruedas	97
Deshielo — ventanillas laterales	53
Deshielo del parabrisas	53
Dimensiones	144
Documentación del vehículo	2

E

Elevadores de cristales eléctricos	46
Encendedor	59
Enchufe	59
Escobillas del limpiacristales	96
Especificación de aceites	84
Espejo de cortesía	58
Espejos retrovisores	13

F

Faros antiniebla	44
Freno de mano	26
Frenos	24, 92
Fusibles	111

G

Garantía	2
Gasóleo	75
Gasolina	
— aditivos	74
— calidad	73
— consumo	135
Gato	106, 109
Gato de taller	125

H

Herramientas	106
Herramientas del vehículo	106

I

Indicador de intervalos de Servicio	38
Indicador de marchas	37, 63
Indicador de temperatura	
del líquido refrigerante	43
Indicador del nivel	
del depósito de combustible	43
Indicador multifunción (MFA)	40

Índice de cetanos	75
Instrucciones de rodaje	62
Instrumentos	37
Intermitentes	35, 47, 116, 117
Intermitentes simultáneos	
de emergencia	45
Intervalos de cambio de aceite ...	81, 87
Intervalos de inspección	81, 87

L

Lámparas: cambio	113
Lamparita para lectura	58
Lavacristales	49, 95
Lavado	76
Levantamiento del vehículo	125
Limpiacristales	49
Limpieza y conservación	
del compartimiento del motor	79
Líquido de frenos	92

Lubricantes	84
Lubricantes adicionales	87, 88
Luces	44
Luces de marcha atrás	28
Luces traseras	117
Lugares de apoyo para el gato	109
Luminosidad de los instrumentos	44
Luneta térmica	46
Luz de aparcamiento	47
Luz de carretera	35
Luz de la guantera	58, 118
Luz de matrícula	117
Luz de población	44
Luz de ráfagas	47
Luz del compartimiento de carga	58, 118
Luz del maletero	58, 118
Luz trasera antiniebla	44

LL

Llaves	7
--------------	---

M

Maletero	22
Mantenimiento	81
Medidas	144

✿ Medio ambiente

— aceite de motor	87
— aceite usado	87
— abastecer combustible	71
— batería	94
— combustible	73
— conducción ecológica	65
— conservación del vehículo	76
— gasolina sin plomo	73
— lavado del vehículo	77
— líquido de frenos	93
— líquido refrigerante	90
— mantenimiento	81
— neumáticos	99
— neumáticos viejos	99
— presión de los neumáticos	97

Modificaciones

Motor

— aceite	84
— arranque y parada	30
— capacidad de llenado de aceite	145
— consumo de aceite	86
— datos	132
— intervalos del cambio de aceite	81, 87
— letras distintivas	146
— nivel del aceite	86

— número	146
— presión de aceite	34

N

Neumáticos	97
— condición	98
— presión	140
— presión de inflado	97
Neumáticos de invierno	101, 103
Niños: seguridad	18
Nivel del líquido refrigerante	33, 89
Número de identificación del vehículo	146
Número del motor	146

O

Octanaje	73
----------------	----

P

Palanca de intermitentes	47
Palanca de luces de cruce	47
Palanca del cambio	28
Palanca selectora	28a
Parada del motor	32
Parasoles	58
Pedales	24

ÍNDICE ALFABÉTICO

Pesos	142
Placa del modelo	146
Plan de Asistencia Técnica	2
Plataforma elevadora	125
Portón trasero	10
Potencia	132
Precalentamiento	31
Precalentamiento del filtro	75
Presión de aceite	34
Presión de los neumáticos	140
Profundidad del perfil	98
Protección de los bajos del vehículo ..	80
Puertas	9
Puesto de conducción	4

R

Radio	120
Radioteléfonos	104
Ralentí: aumento	31

Rasquetas limpiacristales	96
Régimen máximo	63
Reglaje de los faros	119
Regulación de altura del volante	28
Regulador vertical del cinturón	15
Reloj	39
Retrovisor interior noche/día	13
Retrovisores	13
Rines	79
Rodaje	62
Rueda de emergencia de espacio reducido	107
Rueda de repuesto	107
Ruedas	97, 138
— rodaje	97

S

Seguridad de los niños	18
Servicio con remolque	67
Servicio de invierno	103
Servodirección	88

Servofreno	25
Sistema airbag	60
Sistema antibloqueo	25
Sistema de depuración de los gases de escape	128
Sistema de refrigeración	89
Sistemas de retención	18
Sonda lambda	73

T

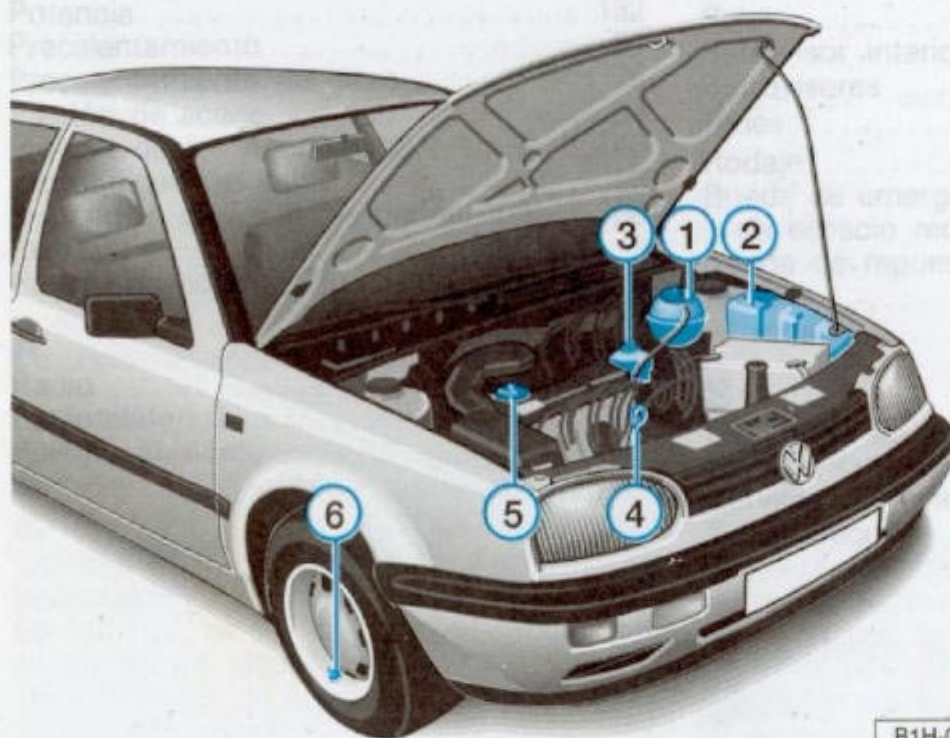
Tacómetro	37
Techo corredizo/levadizo	56
Techo levadizo	56
Teléfono	104
Testigo de frenos	35
Testigos de advertencia y de control ..	33
Testigos de control	33
Testigos luminosos	6
Triángulo preseñalizador	105
Túnel de lavado automático	76

V

Valores de consumo	135
Varilla de medición de aceite-motor ..	86
Vehículo —levantamiento	125
Velocidad máxima	134
Velocímetro	37
Velostato o regulador de velocidad ...	48
Ventanillas —deshielo	78
Ventilación	50, 55
Ventilación (aire fresco)	54
Ventilador	51
Ventilador del radiador	91
Volante regulable en altura	28

CONTROLES AL ABASTECER COMBUSTIBLE

Para asegurar el buen funcionamiento de su vehículo en cualquier momento entre los intervalos de inspección, debiera usted controlar con regularidad —lo mejor, al abastecer combustible— algunos puntos determinados.



B1H-070

En esta página hemos recopilado los puntos más importantes a controlar. En la página 82 se describe cómo abrir el capó del motor.

¡Atención!

Al manipular en el compartimiento del motor hay que proceder con especial precaución. Véase la página 83.

1— Depósito del líquido refrigerante

¡Atención! No abrir el depósito cuando el motor está caliente. ¡Peligro de escaldado!

Si el nivel se hallase por debajo de la señal MIN., habrá que agregar una mezcla de anticongelante G11 y agua. Véase la página 89. En un caso de emergencia puede también cargarse agua sola.

2— Depósito del lavacristales

Llenar siempre con agua y un producto limpiacristales. En invierno, asegúrese contra las heladas.

3— Depósito del líquido de frenos

El nivel deberá hallarse siempre entre las señales MIN. Y MAX. Véase la página 92.

4— Nivel del aceite del motor

Todos los motores consumen algo de aceite. Pero si el nivel es demasiado bajo, el motor puede quedar gravemente averiado. Por ello es necesario controlarlo regularmente. Véase la página 86.

5— Boca de llenado del aceite de motor

Las clases de aceite homologadas figuran en la página 84.

6— Presión de los neumáticos

Comprobar la presión por lo menos una vez al mes y, también, cuando la carga del vehículo sea otra que la normal. Los valores de presión figuran en la página 140 y en la etiqueta situada en la tapa del depósito de combustible.

IMPORTANTE: Aclaraciones sobre expresiones Idiomáticas

Donde dice:

Acelerones
Balatas de Freno
Bencina de Lavar
Busos Hidráulicos
Carnet de Servicio
Claxon Optico
Cogerlo
Cojinete de correctores
de vía
Combustible Normal
Concha de Seguridad
Cortocircuito Automático

Debe interpretarse:

Aceleraciones
Discos/Campanas de Freno
Solvente
Botadores Hidráulicos
Libro de Garantía/Servicio
Comando de Luces (Guiñada)
Agarrarlo/Tomar
Cojinetes de correctores de
Trocha
Combustible Super
Canasto de Seguridad (Moisés)
Relay de Corte

Donde dice:

Chapa
Escaldado
Forros de Freno
Guardafangos
Jale
Medallón
Picado (del Motor)
Rasquetas
Rellenar
Rin
Salvafangos
Talleres autorizados

Debe interpretarse:

Cerradura
Recalentado
Cintas de Freno
Guardabarras
Tire
Luneta
Detonación (del Motor)
Escobillas Limpiaparabrisas
Llenar/Cargar
Llanta
Antisalpicaduras
Concesionarios Autorizados

Volkswagen de México persigue un constante desarrollo de todos sus tipos y modelos. Por ello, siempre pueden darse modificaciones del material suministrado en lo que a su forma, su equipamiento y su técnica se refiere. Por esta razón, no puede derivarse derecho alguno basándose en los datos, las ilustraciones y descripciones del presente Manual de Instrucciones.

Prohibida la reimpresión, la reproducción o la traducción, totales o parciales, sin la autorización escrita de Volkswagen de México. Volkswagen de México se reserva expresamente todos los derechos según la ley sobre el "Copyright". Reservados todos los derechos de modificación.