



VOLKSWAGENWERK AG
Kundendienst

Technisches Merkblatt

Nr. **1**

Käfer

vom August 1975

Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden Käfer, Ausgabe Juli 1975

Seite: 116

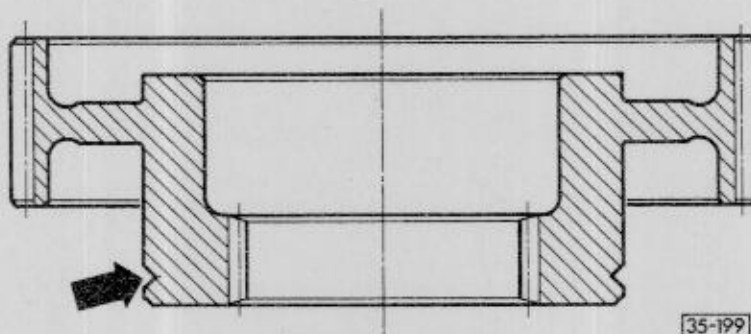
mit Haftetikett

1

Synchronkörper für 1. und 2. Gang

Die Einstellscheibe zwischen Rundmutter und Synchronkörper entfällt.
Dafür wird die Nabe des Synchronkörpers für den 1. und 2. Gang geringfügig verbreitert.

Als Kennzeichnung erhält der neue Synchronkörper - ET-Nr. 113 311 243 C - eine zusätzliche Rille (Pfeil).



Reparaturhinweis:

Wird in Getriebe bis Juli 1975 der neue Synchronkörper eingebaut, ist die Einstellscheibe zwischen Rundmutter und Synchronkörper herauszunehmen.

Die bisher nötige Einstellung ist damit nicht mehr erforderlich.



Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden Käfer, Ausgabe Juli 1975

Seite: 53, 72

mit Haftetikett

2

1,2-1-Motor

Nur 1/1200

1- Luftfilter und Ansaugluftvorwärmung

Der 1,2-1-Motor erhält ein Trockenluftfilter mit Kunststoffgehäuse und Papiereinsatz (bisher Ölbadluftfilter) und eine thermostatisch gesteuerte Ansaugluftvorwärmung. Der Thermostat ist wie bei den 1,3- und 1,6-1-Motoren im Luftfilter angeordnet.

2- Vergaser

Der Vergaser wurde auf das Trockenluftfilter und die geänderte Ansaugluftvorwärmung abgestimmt.

Vergasertabelle

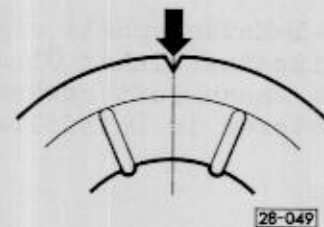
Motor	Kennbuchstabe Einsatz	D 1.8.75
Vergaser	Solex VW Änderungszustand	30 PICT-3 111 129 029 E VW 525-1
Vergaser- bestückung	Lufttrichter mm ϕ Hauptdüse Ausgleichluftdüse Leerlaufdüse Leerlaufluftdüse Zusatzkraftstoffdüse Zusatzluftdüse Anreicherung ohne Kugel Einspritzmenge cm ³ / Hub Schwimmernadelventil mm ϕ Dichtung unter Schwimmer- nadelventil	24 112,5 170 W 47,5 150 40 130 2 x 85 1,05 - 1,35 1,5 1,5
Oktanzahl- bedarf	ROZ	87
Leerlauf	Drehzahl 1/min CO-Wert Vol. %	800 - 950 1,0 - 3,0

3- Zündverteiler

Die Verstelllinie für die Fliehkraftverstellung hat sich geändert.

Tabelle Zündverteiler und Einstellung

Zündverteiler	043 905 205 K
Zündzeitpunkt	7,5° vor o.T.
Markierung	



Drehzahl	1/min	750 - 900
Unterdruckschlauch		abgezogen
Schließwinkel	einstellen	44 - 50°
	Verschleißgrenze	42 - 58°
Fliehkraftverstellung Beginn	1/min	1050 - 1400
	1/min	1500
	Grad	4 - 8
	1/min	2200
Ende	Grad	9 - 13
	1/min	3600
	Grad	20 - 24
Unterdruckverstellung - früh		
Beginn	mbar	67 - 133
	(mmHg)	(50 - 100)
Ende	mbar	267
	(mmHg)	(200)
	Grad	8 - 12



Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden Käfer, Ausgabe Juli 1975

Seite: 17, 53, 72

mit Haftetikett

3

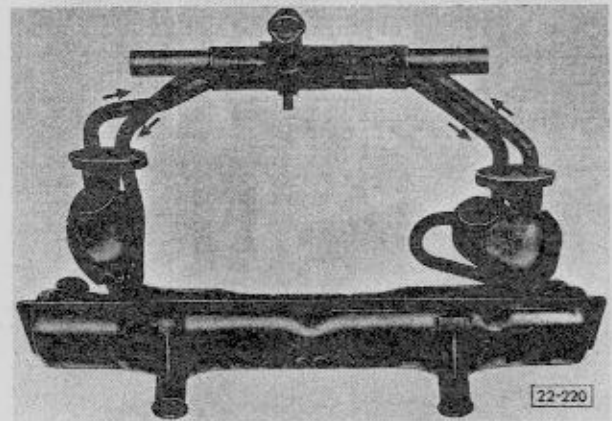
1,6-l-Motor

Nur 1/1600

1- Saugrohr mit doppelter Vorwärmleitung

Zur Verbesserung der Saugrohr-Vorwärmung hat der Motor eine zweite Vorwärmleitung erhalten. Das heiße Abgas wird in den beiden Leitungen entgegengesetzt hindurchgeführt (siehe Abb.).

Der Auspufftopf hat entsprechend dem neuen Saugrohr vergrößerte Anschlußflansche erhalten.

2- Vergaser

An den Vergasern ändert sich:

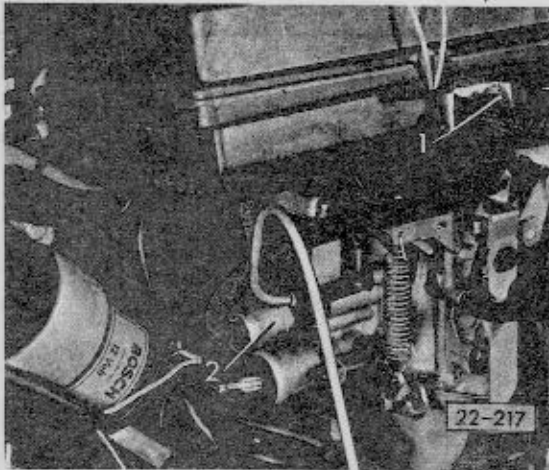
- A- die Steuerung der Einspritzmenge
- B- der Schließdämpfer (nur Schaltgetriebe)
- C- die Düsenbestückung

A- Steuerung der Einspritzmenge

Die Einspritzmenge der Beschleunigungspumpe wird in Abhängigkeit von der Ansauglufttemperatur gesteuert. Die Einspritzmenge beträgt bei Temperaturen

über $+29^{\circ}\text{C}$: $0,75 - 1,05 \text{ cm}^3/\text{Hub}$

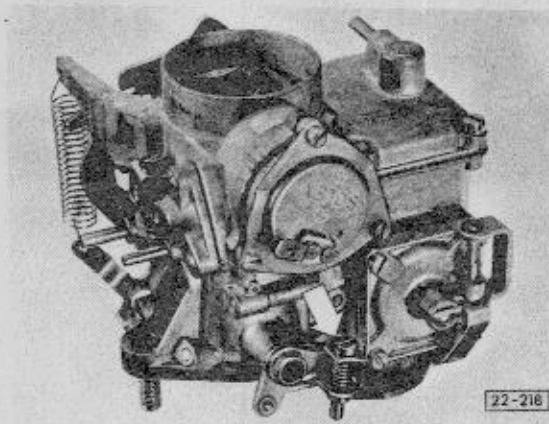
unter $+21^{\circ}\text{C}$: $1,25 - 1,55 \text{ cm}^3/\text{Hub}$



Zur Steuerung dienen ein Temperaturschalter (1) im Luftfilter und ein Regelventil (2) im Vergaser.

Bei Temperaturen unter ca. $+21^{\circ}\text{C}$ gelangt Unterdruck über den Temperaturschalter zum Regelventil und verschleißt eine Rücklaufbohrung, so daß die volle Kraftstoffmenge eingespritzt wird (große Menge).

Über ca. $+29^{\circ}\text{C}$ gelangt kein Unterdruck zum Regelventil, die Rücklaufbohrung ist geöffnet und ein Teil der angesaugten Kraftstoffmenge fließt beim Beschleunigungsvorgang in die Schwimmerkammer zurück (kleine Menge).



Einspritzmenge prüfen

Die Prüfung ist im Reparatur-Leitfaden Typ 1, Neuausgabe Juli 1975, Seite 55 bzw. Aggregate-Leitfaden, Band K, Neuausgabe 1973, Seite 2-1/5-1, beschrieben.

Hinweis:

Da bei stillstehendem Motor kein Unterdruck vorhanden ist, muß die Einspritzmenge $0,75 - 1,05 \text{ cm}^3 / \text{Hub}$ betragen; gegebenenfalls durch Drehen an der Einstellschraube einstellen.

Anschließend am Regelventil für Beschleunigungspumpe mit dem Mund Unterdruck erzeugen und Einspritzmenge nochmals prüfen. Wird der Sollwert von $1,25 - 1,55 \text{ cm}^3 / \text{Hub}$ nicht erreicht, muß das Regelventil ersetzt werden.

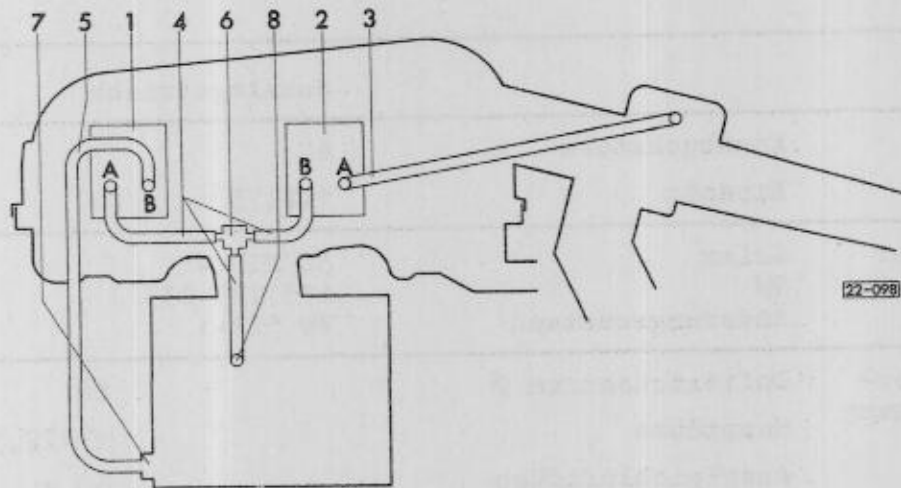
Menge zu groß : nach rechts drehen

Menge zu klein: nach links drehen

Temperaturschalter prüfen

Mit dem Mund das Ventil durchblasen:

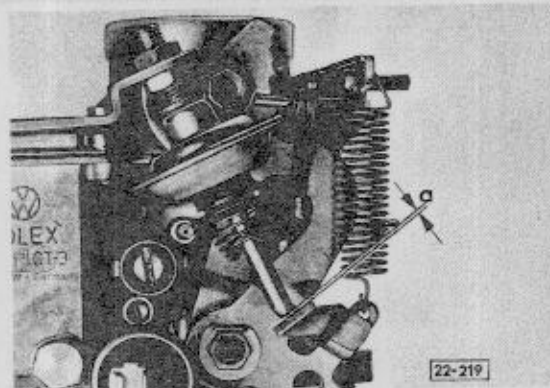
- über $+29^{\circ}\text{C}$ muß es geschlossen sein
- unter $+21^{\circ}\text{C}$ muß es geöffnet sein (im Kühlschranks abkühlen).

Schlauchanschlußplan

- | | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1 - Temperaturschalter 043 131 519 | 6 - Abzweigstück |
| 2 - Temperaturregler 113 129 828 A | 7 - Regelventil (am Vergaser) |
| 3 - Schlauch rot | 8 - Unterdruckanschluß am Vergaser |
| 4 - Schläuche, schwarz | A - Messingstutzen |
| 5 - Schlauch, grau | B - Kunststoffstutzen (schwarz) |

B- Schließdämpfer

Fahrzeuge mit Schaltgetriebe erhalten Vergaser mit Schließdämpfer. Der Schließdämpfer ist so einzustellen, daß zwischen dem Mitnehmerhebel und dem vollständig hineingedrückten Stößel ein Spalt von $a = 1$ mm gewährleistet ist.



C- Düsenbestückung

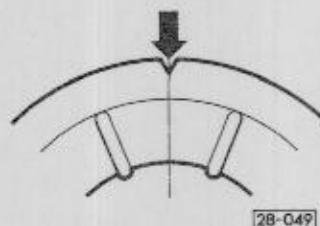
Modell		Schaltgetriebe	Automatik	
Motor	Kennbuchstabe	AS	AS	
	Einsatz	1.8.75	1.8.75	
Vergaser	Solex	34 PICT-4	34 PICT-4	
	VW Änderungszustand	113 129 033 J VW 523-1	113 129 033 K VW 524-1	
Vergaser- bestückung	Lufttrichter mm ϕ		26	
	Hauptdüse		x 127,5	
	Ausgleichluftdüse		60 z	
	Leerlaufdüse		55	
	Leerlaufluftdüse		120	
	Zusatzkraftstoffdüse		47,5	
	Zusatzluftdüse		90	
	Anreicherung ohne Kugel		2 x 100	
	Einspritzmenge cm ³ / Hub	über +29°C		0,75 - 1,05
		unter +21°C		1,25 - 1,55
	Schwimmernadelventil mm ϕ			1,5
	Dichtring unter Schwimmer- nadelventil			0,5
Oktanzahl- bedarf	ROZ		91	
Leerlauf	Drehzahl 1/min	800 - 950	850 - 1000	
	CO-Wert Vol. %		1,0 - 3,0	

3- Zündverteiler (nur Schaltgetriebe)

Die Verstelllinie für die Fliehkraftverstellung hat sich geändert.

Tabelle Zündverteiler und Einstellung

Zündverteiler	043 905 205 K
Zündzeitpunkt	7,5° vor o. T.
Markierung	



Drehzahl	1/min	750 - 900
Unterdruckschlauch		abgezogen
Schließwinkel	einstellen	44 - 50°
	Verschleißgrenze	42 - 58°
Fliehkraftverstellung Beginn	1/min	1050 - 1400
	1/min	1500
	Grad	4 - 8
	1/min	2200
Ende	Grad	9 - 13
	1/min	3600
Unterdruckverstellung - früh	Grad	20 - 24
Beginn	mbar	67 - 133
	(mmHg)	(50 - 100)
Ende	mbar	267
	(mmHg)	(200)
	Grad	8 - 12



VOLKSWAGENWERK AG
Kundendienst

Technisches Merkblatt

Nr. **4**

Käfer

vom August 1975

Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden Käfer, Ausgabe Juli 1975

Seite: 316

mit Haftetikett

4

Stromlaufplan VW 1200 und 1200 L ab August 1975

H i n w e i s :

Die Zusatzstromlaufpläne auf den Seiten 317 bis 319 sind auch für das Modelljahr 1976 gültig.

Benennung	in Strompfad	Benennung	in Strom
A - Batterie	2	P - Zündkerzenstecker	49, 50
B - Anlasser	3, 4	Q - Zündkerzen	49, 50
C - Drehstrom-Generator	1	S 1 } - Sicherungen in der Sicherungsdose	
C 1 - Spannungsregler	1	bis } S 12	
D - Zündanlaßschalter	4, 8, 9	S 21 - Einzelsicherung für Rückfahrleuchten (8 A)	46
E - Scheibenwischerschalter	9, 10, 11	S 22 - Einzelsicherung für beheizbare Heckscheibe (8 A)	5
E 1 - Lichtschalter	17, 19, 20	T - Leitungsverteiler	
E 2 - Blinkerschalter	42	T 1 - Flachsteckerführung, einfach	
E 3 - Warnlichtschalter	37, 39, 40, 44, 45	a - hinter der Schalttafel	
E 4 - Schalter für Handabblendung und Lichthupe	13	b - unter dem Rücksitz	
E 9 - Schalter für Belüftermotor	12	c - hinter der Motorraumdämpfung	
E 15 - Schalter für beheizbare Heckscheibe	7	d - im Kofferraum vorn rechts	
F - Bremslichtschalter	30, 31	e - im Kofferraum vorn links	
F 1 - Öldruckschalter	34	T 2 - Flachsteckerführung, zweifach	
F 2 - Türkkontaktschalter links } *	27	T 3 - Flachsteckerführung, dreifach	
F 3 - Türkkontaktschalter rechts } *	28	a - im Kofferraum links	
F 4 - Schalter für Rückfahrleuchten	46	b - hinter der Motorraumdämpfung rechts	
F 9 - Schalter für Handbremskontrolle	32	c - Steckverbindung, dreifach im Motorraum	
G - Geber für Kraftstoffvorratsanzeiger	36	T 4 - a - Flachsteckerführung, vierfach	
G 1 - Kraftstoffvorratsanzeiger	36	T 20 - Zentralsteckdose	48
G 7 - Geber für oberen Totpunkt	54	V - Scheibenwischermotor (VW 1200 einstufig)	9, 10, 12
H - Signalhornbetätigung	29	V 2 - Belüftermotor (nur VW 1200 L)	12
H 1 - Signalhorn	29	W - Innenleuchte	26
J - Relais für Handabblendung und Lichthupe	13, 15, 17	X - Kennzeichenleuchte	22
J 2 - Blink-Warnlichtrelais	38	Z 1 - beheizbare Heckscheibe	5
J 6 - Spannungskonstanter	36		
J 9 - Relais für beheizbare Heckscheibe	5, 7		
K 1 - Kontrolllampe für Fernlicht	16		
K 2 - Kontrolllampe für Generator	33		
K 3 - Kontrolllampe für Öldruck	34		
K 5 - Kontrolllampe für Blinker	35		
K 6 - Kontrolllampe für Warnblinkanlage	45		
K 7 - Kontrolllampe für Zweikreisbremsanlage und Handbremse	32		
K 10 - Kontrolllampe für beheizbare Heckscheibe	7		
L 1 - Zweifadenlampe für Scheinwerfer links	14		
L 2 - Zweifadenlampe für Scheinwerfer rechts	18		
L 10 - Lampe für Beleuchtung Geschwindigkeitsmesser	19, 20		
M 1 - Lampe für Standlicht links	24		
M 2 - Lampe für Schlußlicht rechts	23		
M 2 - Lampe für Bremslicht rechts	31		
M 3 - Lampe für Standlicht rechts	25		
M 4 - Lampe für Schlußlicht links	22		
M 4 - Lampe für Bremslicht links	30		
M 5 - Lampe für Blinklicht vorn links	40		
M 6 - Lampe für Blinklicht hinten links	41		
M 7 - Lampe für Blinklicht vorn rechts	44		
M 8 - Lampe für Blinklicht hinten rechts	43		
M 16 - Lampe für Rückfahrleuchte links } *	47	① - Masseband von Batterie zum Rahmen	2
M 17 - Lampe für Rückfahrleuchte rechts } *	46	② - Masseband vom Getriebe zum Rahmen	6
N - Zündspule	49, 50	⑩ - Massepunkt Schalttafel	
N 1 - Vergaserstartautomatik	53	⑪ - Massepunkt Geschwindigkeitsmesser	
N 3 - Elektromagnetisches Absperrventil	52	⑮ - Massepunkt im Kofferraum vorn links	
O - Zündverteiler	49, 50, 51	⑯ - Massepunkt im Kofferraum vorn rechts	

* nur VW 1200 L

Die orange farbig ausgelegten Kreise bezeichnen die Anschlüsse der Leitungen des Prüfnetzes, die direkt von den Anschlußpunkten zur Zentralsteckdose (T 20) führen. Die Zahlen in den Kreisen entsprechen der Belegung in der Zentralsteckdose



Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden Käfer, Ausgabe Juli 1975

Seite: 277, 288, 305 und 307

mit Haftetikett

5

Kugellager für Lenkrohr (im Lenkstockkombinationsschalter) VW 1200, 1300, 1303
VW 181

Die Kunststoffeinlage im Kugellagerinnenring wird in der Serie durch einen Kunststoff-Stützring ersetzt.

Im Reparaturfall dürfen nur folgende Versionen eingebaut werden:

- a - Kugellager ohne Kunststoffeinlage - 111 953 559 A -
zusammen mit Stützring - 171 419 341 -.

Ausnahme: Fahrzeuge mit Lenkstockscharter (nur Blinkerscharter), bei dem Lenkrohr und Kugellager als Masseleitung für Signalhornbetätigung dienen. Hierbei anstelle Stützring weiterhin Kontaktring verwenden.

- b - Kugellager mit Kunststoffeinlage - 111 953 559 C -.

H i n w e i s :

Werden Lenkstockkombinationsscharter eingebaut, die mit Kugellager mit Kunststoffeinlage - 111 953 559 C - ausgerüstet sind, so ist der auf dem Lenkrohr vorhandene Stützring zu entfernen.



94-027

- 1 - Kunststoff-Stützring 171 419 341
2 - Kugellager ohne Kunststoffeinlage - 111 953 559 A
3 - Kugellager mit Kunststoffeinlage - 111 953 559 C



Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden Käfer, Ausgabe Juli 1975

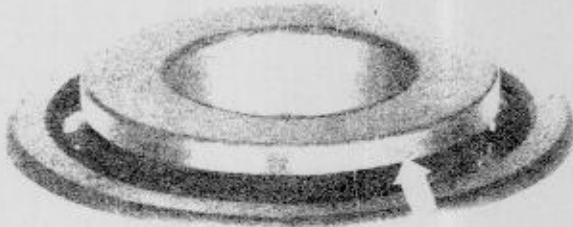
Seite: 109, 112

mit Haftetikett

6

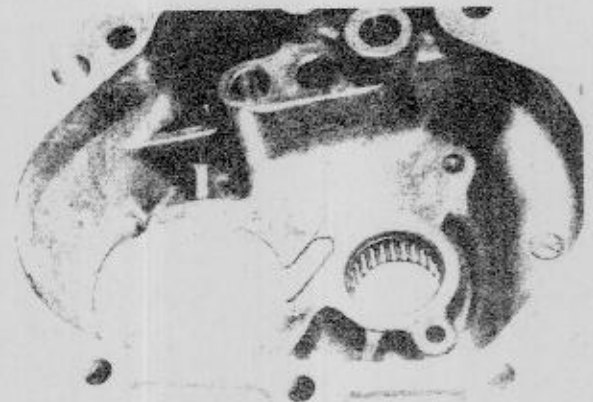
Rillenkugellager für Antriebswelle

Am Rillenkugellager für Antriebswelle wurde der Bund am Innenlauftring um das Maß der Anlaufscheibe für 4. Gang verbreitert. Dadurch entfällt die bisherige Anlaufscheibe für den 4. Gang auf der Antriebswelle. Gleichzeitig erhält das Lagerschild eine Ölnut (Pfeil), die eine bessere Schmierung des Rillenkugellagers ermöglicht.



34-587

Rillenkugellager mit Bund (Pfeil)



34-588

Lagerschild mit Ölnut (Pfeil)

Reparatur-Hinweis:

Das neue Rillenkugellager mit breiterem Bund - ET-Nr. 091 311 123 - darf nicht mit dem bisherigen Lagerschild (ohne Ölnut) verbaut werden.

Das Rillenkugellager und die Anlaufscheibe der bisherigen Ausführung stehen auch weiterhin als Ersatzteile zur Verfügung. Sie können auch mit dem neuen Lagerschild gepaart werden.



VOLKSWAGENWERK AG
Kundendienst

Technisches Merkblatt

Nr. **7**

Käfer

vom September 1975

Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden Käfer, Ausgabe Juli 1975

Seite: -- / gehört zur Reparaturgruppe 72

mit Haftetikett

7

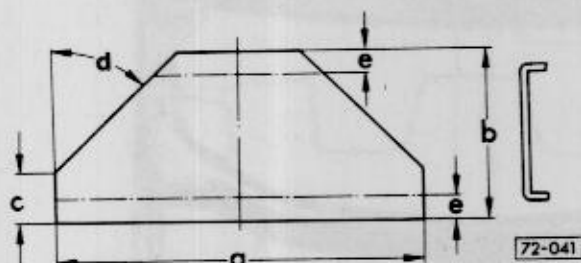
Beanstandungen am Vordersitz (Einheitssitz I, alte Ausführung)

Bei außergewöhnlichen Belastungen, wie sie z.B. im Post- und Polizeidienst auftreten, kann es vereinzelt zu Beanstandungen der Vordersitze kommen.

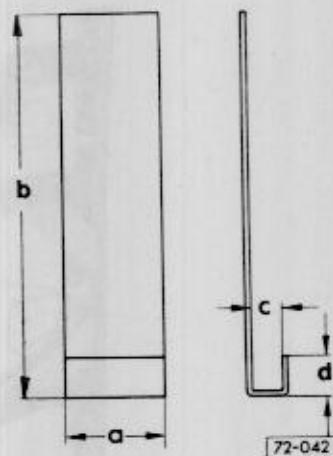
In solchem Falle ist wie folgt zu verfahren:

A - Ersatzteil Lehnenrahmen vor Einbau verstärken

1. Vier Knotenbleche und zwei Laschen nach Skizze anfertigen; Materialdicke 1 mm.

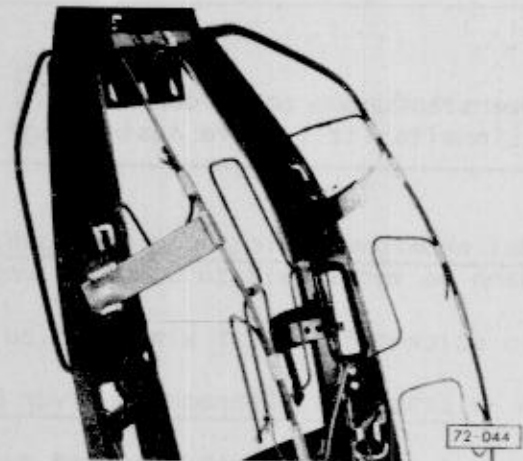
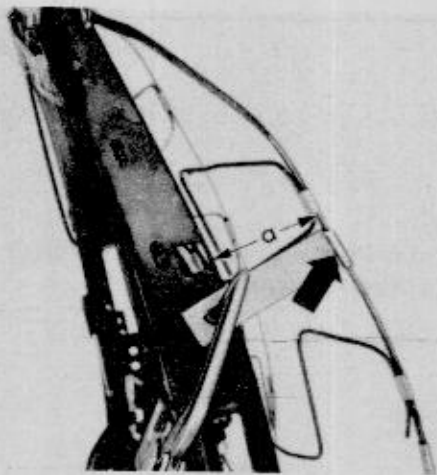


- a = 72 mm
- b = 35 mm
- c = 10 mm
- d = 45°
- e = 5 mm

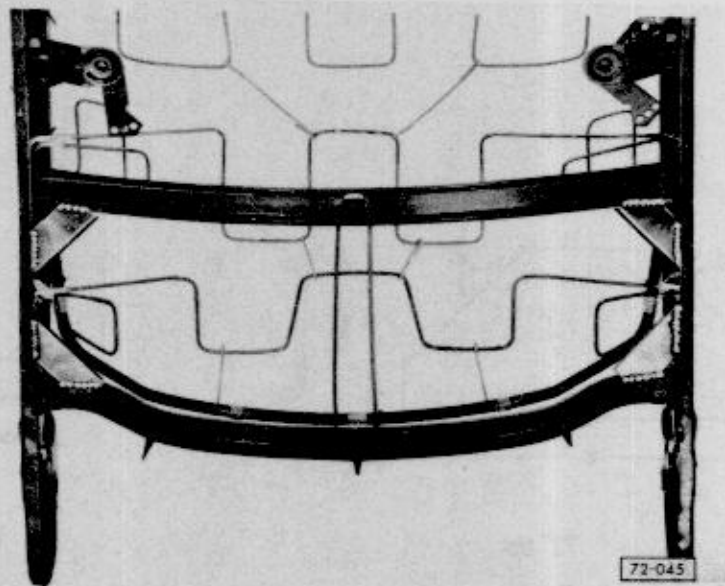


- a = 20 mm
- b = 90 mm
- c = 10 mm
- d = 10 mm

2. Lasche links und rechts am Federkern anklemmen (Flanschseite abwinkeln, Pfeil). Abstand Lehnenrahmen zum Federkern Maß $a = 57 \pm 1$ überprüfen und Laschen am Lehnenrahmen anschweißen. SG



3. Vier Knotenbleche am Lehnenrahmen anschweißen. SG



4. Schweißnähte säubern, Verstärkungsbleche grundieren.

B - Vordersitz durchgesessen

Verstärkten Federkern-Sitz - ET-Nr. 113 881 305 B - einbauen.

Sitz aufpolstern und zwischen Federkern und Bezug eine Platte aus Bodenbelag legen. Diese Platte muß um den Rahmen-Federkern umgebördelt werden (Wulst).

Bezug nur im Extremfall ersetzen. Als Ersatzteil sind nur Sitzbezüge mit Schlaufe und Drahtbügel sowie Polsterauflage mit seitlichen Schlitzfenstern lieferbar (ET-Nr. unverändert).

Vorrätige Polsterauflagen ohne seitliche Schlitzfenster zur Durchführung des Drahtbügels einschneiden.



Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden Käfer, Ausgabe Juli 1975

Seite: 266, 311

mit Haftetikett

8

Bremslichtschalter für Zweikreis-BremsanlageNur Fahrzeuge mit
Zweikreis-Bremskontroll-
leuchte.

Leuchtet oder glimmt die Zweikreis-Bremskontrolleuchte, ohne daß die Zweikreis-Bremsanlage defekt ist, so sind beide Bremslichtschalter auf Korrosion der Anschlüsse zu überprüfen.

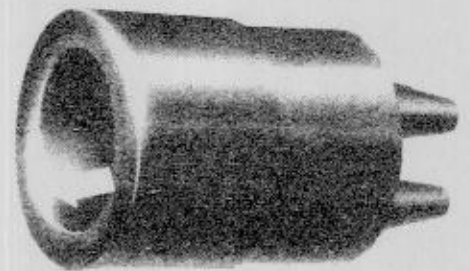
Wird festgestellt, daß die Anschlüsse korrodiert sind, so müssen

der entsprechende Bremslichtschalter,
das Steckhülsegehäuse,
die Gummischutzhülse und
die Flachsteckhülsen

erneuert werden.

Achtung!

Vor Montage der Schutzkappe ist die Dichtlippe (Pfeil) an der offenen Seite mit Glyzerin einzureiben.



94-028



Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden Käfer, Ausgabe Juli 1975

Seite: 52

mit Haftetikett

9

Änderungen am Vergaser

1,2 l-Motor

Ab Motor-Nummer D 1 353 615 setzt eine geänderte Stufenscheibe ein (eine Stufe fehlt).

- Kennzeichnung: Blauer Punkt auf dem Startautomatik-Gehäuse. -

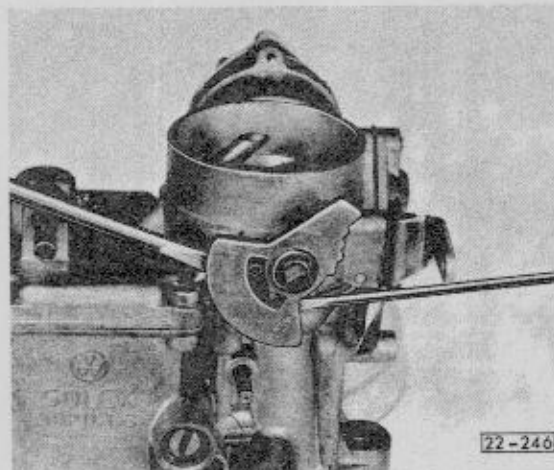
Die geänderte Stufenscheibe verhindert, daß der Motor während des Warmlaufens stehen bleibt.

Wird an bisher gefertigten Fahrzeugen im Motornummernbereich von D 1 347 150 bis D 1 353 614 Stehenbleiben des Motors nach dem Starten beanstandet, ist die geänderte Stufenscheibe nachträglich einzubauen und die Startautomatik ca. 3 mm mehr vorzuspannen.

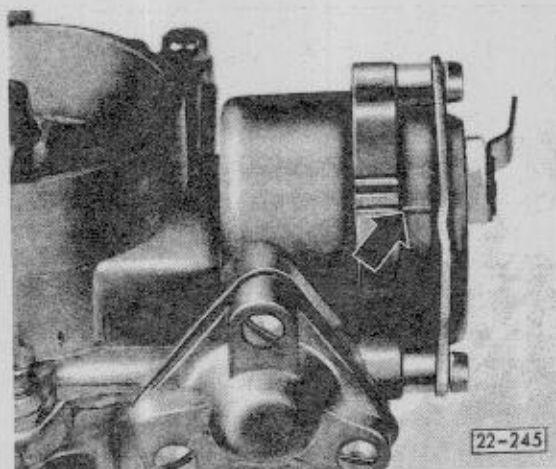
Montagehinweise:

Ersatzteile: neue Stufenscheibe - 113 129 165 C -

- 1 - Mitnehmerhebel für Stufenscheibe ausbauen.
- 2 - Stufenscheibe mit 2 Schraubendrehern abhebeln.
- 3 - Neue Stufenscheibe einbauen.



- 4 - Startautomatik so einstellen, daß die Kerbe mit der unteren Markierung fluchtet.
- 5 - Leerlaufdrehzahl und CO-Gehalt einstellen.





VOLKSWAGENWERK AG
Kundendienst

Technisches Merkblatt

Nr. 10

Käfer

vom Dezember 1975

Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden Käfer, Ausgabe Juli 1975
Seite: 305

mit Haftetikett

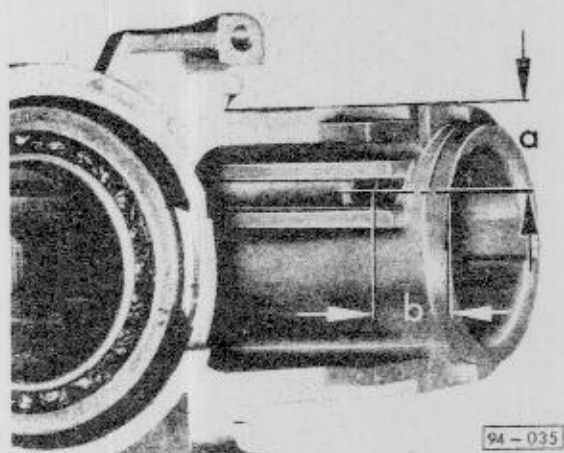
10

Schließzylinder aus- und einbauen

Fehlt die Öffnung für das Ausrasten der Haltefeder, so muß zum Ausbau des Schließzylinders nach den angegebenen Maßen ein $\varnothing 3$ mm-Loch in die Aufnahme für Schalter gebohrt werden. Durch die Bohrung kann die Haltefeder am Schließzylinder eingedrückt und der Schließzylinder in bekannter Weise ausgebaut werden.

H i n w e i s :

Zum Bohren der Öffnung sind Blinkerschalter und Schalter für Scheibenwischer auszubauen.



$a = b = 11 \text{ mm}$

Das Verschußblech darf nicht entfernt werden, damit bei Fahrzeugen ohne Intervallbetrieb die Nase am Blinkerschalter nicht unbeabsichtigt abgebrochen wird.



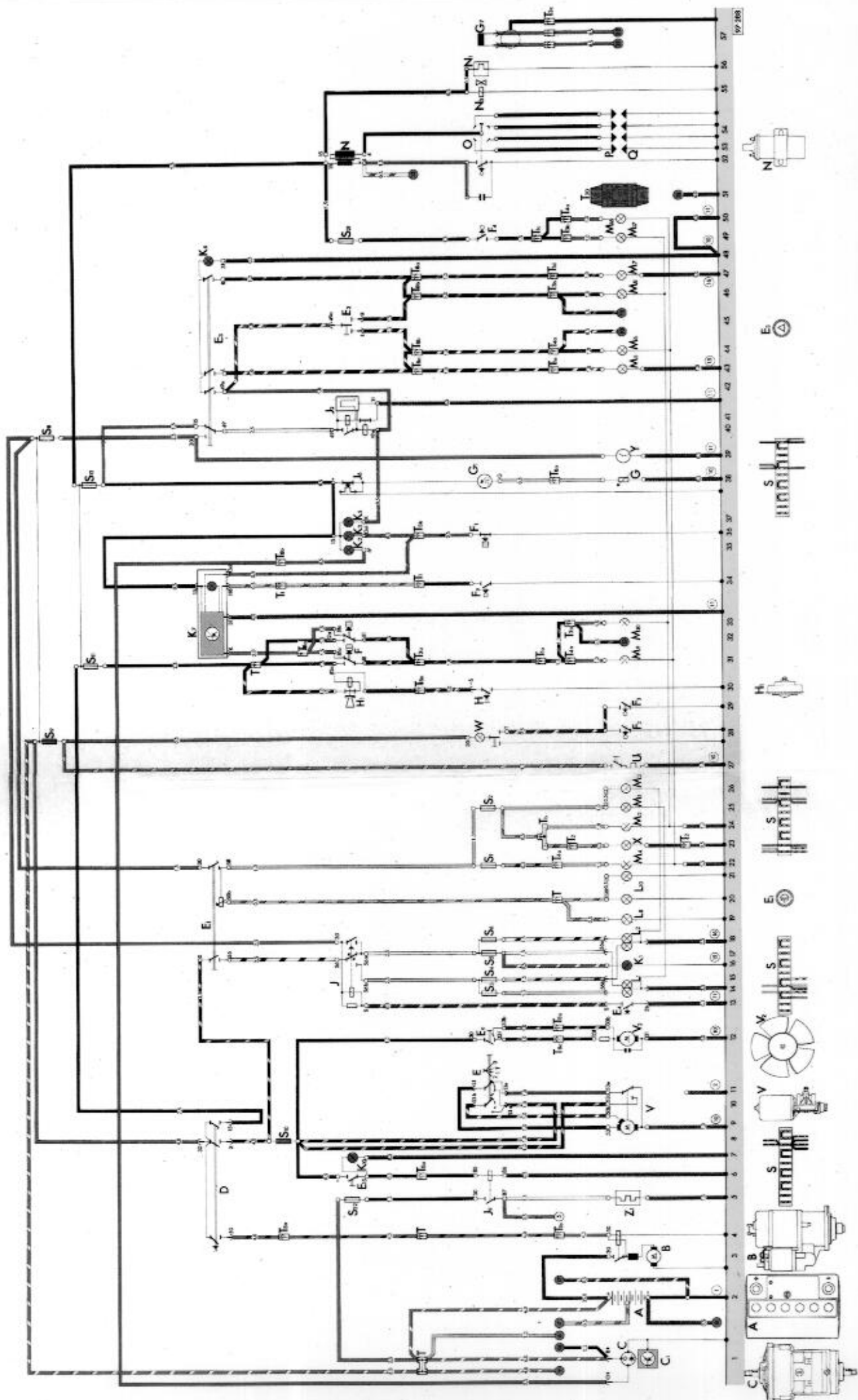
Stromlaufplan
VW 1303 Cabriolet
ab August 1975

Hinweis:

Die Zusatzstromlaufpläne auf den Seiten 317 bis 319 sind auch für das Modelljahr 1976 gültig.

Benennung	in Strompfad	Benennung	in Strompfad
A	– Batterie	2	
B	– Anlasser	3, 4	
C	– Drehstromgenerator	1	
C 1	– Spannungsregler	1	
D	– Zündanlaßschalter	4-9	
E	– Scheibenwischerschalter	10, 11	
E 1	– Lichtschalter	17-22	
E 2	– Blinkerschalter	45	
E 3	– Warnlichtschalter	40-48	
E 4	– Schalter für Handabblendung und Lichthupe	13	
E 9	– Schalter für Frischluftgebläse	12	
E 15	– Schalter für beheizbare Heckscheibe	6, 7	
F	– Bremslichtschalter	31, 32	
F 1	– Öldruckschalter	36	
F 2	– Türkontaktschalter links	28	
F 3	– Türkontaktschalter rechts	29	
F 4	– Schalter für Rückfahrleuchten	49	
F 9	– Schalter für Handbremskontrolle	34	
G	– Geber für Kraftstoffvorratsanzeiger	38	
G 1	– Kraftstoffvorratsanzeiger	38	
G 7	– Geber für oberen Totpunkt	57	
H	– Signalhornbetätigung	30	
H 1	– Signalhorn	30	
J	– Relais für Handabblendung und Lichthupe	13-18	
J 2	– Blink-Warnlichtrelais	40, 41	
J 6	– Spannungskonstanter	38	
J 9	– Relais für beheizbare Heckscheibe	5, 6	
K 1	– Kontrolllampe für Fernlicht	16	
K 2	– Kontrolllampe für Generator	35	
K 3	– Kontrolllampe für Öldruck	36	
K 5	– Kontrolllampe für Blinker	37	
K 6	– Kontrolllampe für Warnblinkanlage	48	
K 7	– Kontrolllampe für Zweikreisbremsanlage und Handbremse	34	
K 10	– Kontrolllampe für beheizbare Heckscheibe	7	
L 1	– Zweifadenlampe für Scheinwerfer links	14	
L 2	– Zweifadenlampe für Scheinwerfer rechts	18	
L 8	– Lampe für Beleuchtung Zeituhr	19	
L 10	– Lampe für Beleuchtung Geschwindigkeitsmesser	20, 21	
M 1	– Lampe für Standlicht links	25	
M 2	– Lampe für Schlußlicht rechts	23	
M 3	– Lampe für Standlicht rechts	26	
M 4	– Lampe für Schlußlicht rechts	22	
M 5	– Lampe für Blinklicht vorn links	43	
M 6	– Lampe für Blinklicht hinten links	44	
M 7	– Lampe für Blinklicht vorn rechts	47	
M 8	– Lampe für Blinklicht hinten rechts	46	
M 9	– Lampe für Bremslicht links	31	
M 10	– Lampe für Bremslicht rechts	33	
M 16	– Lampe für Rückfahrleuchte links	50	
M 17	– Lampe für Rückfahrleuchte rechts	49	
N	– Zündspule	52, 53	
N 1	– Vergaserstarautomatik	56	
N 3	– Elektromagnetisches Absperrventil	55	
O	– Zündverteiler	52-54	
P	– Zündkerzenstecker	53, 54	
Q	– Zündkerzen	53, 54	
S 1	– Sicherungen im Sicherungshalter		
S 12			
S 21	– Einzelsicherung für Rückfahrleuchten (8 A)	49	
S 22	– Einzelsicherung für beheizbare Heckscheibe (8 A)	5	
T	– Leitungsverteiler	1	
T	– Flachsteckerführung	4, 20	
T 1	– Flachsteckerführung, einfach		
a	– hinter der Schalttafel		
b	– unter dem Rücksitz		
c	– hinter der Motorraumdämpfung		
d	– im Kofferraum vorn rechts		
e	– im Kofferraum vorn links		
T 2	– Flachsteckerführung, zweifach		
T 3	– Flachsteckerführung, dreifach		
a	– im Kofferraum links		
b	– hinter der Motorraumdämpfung rechts		
c	– Steckverbindung, dreifach, im Motorraum		
T 4a	– Flachsteckerführung, vierfach		
T 8	– a - Steckverbindung, achtfach, unter der Schalttafel links		
b	– Steckverbindung, achtfach, unter der Schalttafel links		
T 20	– Zentralsteckdose	48	
U 1	– Zigarrenanzünder	27	
V	– Scheibenwischermotor	9-11	
V 2	– Frischluftgebläse	12	
W	– Innenleuchte	28	
X	– Kennzeichenleuchte	23	
Y	– Zeituhr	39	
Z 1	– beheizbare Heckscheibe	5	
①	– Masseband von Batterie zum Rahmen	2	
②	– Masseband vom Getriebe zum Rahmen	11	
⑩	– Massepunkt Schalttafel		
⑪	– Massepunkt Geschwindigkeitsmesser		
⑬	– Massepunkt im Kofferraum vorn links		
⑯	– Massepunkt im Kofferraum vorn rechts		

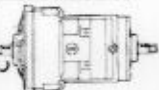
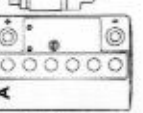
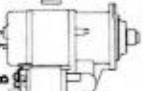
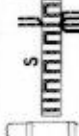
Die orangefarbig ausgelegten Kreise bezeichnen die Anschlüsse der Leitungen des Prüfnetzes, die direkt von den Anschlußpunkten zur Zentralsteckdose (T 20) führen. Die Zahlen in den Kreisen entsprechen der Belegung in der Zentralsteckdose.



E₁



E₂





Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden Käfer, Ausgabe Juli 1975

Seite: Zu 1+2 : 37, zu 3 : 47

mit Haftetikett

12

Änderungen am Motor

1 - Zylinderkopf

1,2- und 1,6-l-Motor

Dichtring für Stiftschraube der Kipphebelbefestigung und entsprechender Einstich im Zylinderkopf entfallen.

2 - Einlaßventil

1,6-l-Motor

n e u : 33 mm ϕ

bisher : 35,5 mm ϕ

3 - Kühlgebläse-Übersetzung und -Gehäuseänderung

1,6-l-Motor

Kühlgebläseübersetzung

n e u : 1,65 : 1 - Keilriemenscheibe 170 mm ϕ

bisher : 1,85 : 1 - Keilriemenscheibe 176 mm ϕ

Kühlgebläsegehäuse

n e u : mit Luftführungsring



VOLKSWAGENWERK AG
Kundendienst

Technisches Merkblatt

Nr. 13

Käfer

vom Mai 1976

Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden Käfer, Ausgabe Juli 1975
Seite: 20, 37

mit Haftetikett

13

Teleskop-Stößelschutzrohre - 113 109 337 - als Ersatzteil

Als Ersatzteil steht ab sofort das Teleskop-Stößelschutzrohr
- 113 109 337 - zur Verfügung.

Mit Hilfe dieses Stößelschutzrohres können an allen 34 bis 50 PS-
Motoren beschädigte oder undichte Stößelschutzrohre bei einge-
bautem Motor ausgetauscht werden.

Montagereihenfolge

- Zylinderkopfdeckel abnehmen, Kipphebelachse ausbauen und Stößelstange herausziehen.
- Defektes Stößelschutzrohr mit Schraubendreher herausdrücken.
- Teleskop-Stößelschutzrohr (mit neuen Dichtungen) zusammendrücken und so einsetzen, daß das dünne Ende zum Zylinderkopf zeigt.
- Stößelstange einsetzen, Kipphebelachse einbauen, Ventilspiel einstellen und Zylinderkopfdeckel aufsetzen.



Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden Käfer, Ausgabe Juli 1975

Seite: 52, 55

mit Haftetikett

14

Geänderte Drosselklappengrundeinstellung

Die Grundeinstellung der Drosselklappe wurde geändert. Damit lassen sich in vielen Fällen die Beanstandungen

- Motor bleibt in der Warmlaufphase stehen -
- Drosselklappe klemmt bei warmem Motor -

beseitigen.

Einstellanweisung

Motoröltemperatur 50 - 70°C

- Motor im Leerlauf laufen lassen.
- Schlauch für Unterdruckfrühverstellung am Vergaser abziehen und Unterdruckmeßgerät anschließen.
- Durch Hineindreuen der Begrenzungsschraube Drosselklappe öffnen, bis am Meßgerät Unterdruck angezeigt wird.
- Begrenzungsschraube herausdrehen, bis der Unterdruck auf 0 abgefallen ist. Von diesem Punkt aus die Schraube noch 1/4 Umdrehung weiter herausdrehen.
- Leerlaufdrehzahl und CO-Gehalt einstellen.

Die bisherige Einstellanweisung wird damit ungültig.



Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden Käfer, Ausgabe Juli 1975
Seite: 266

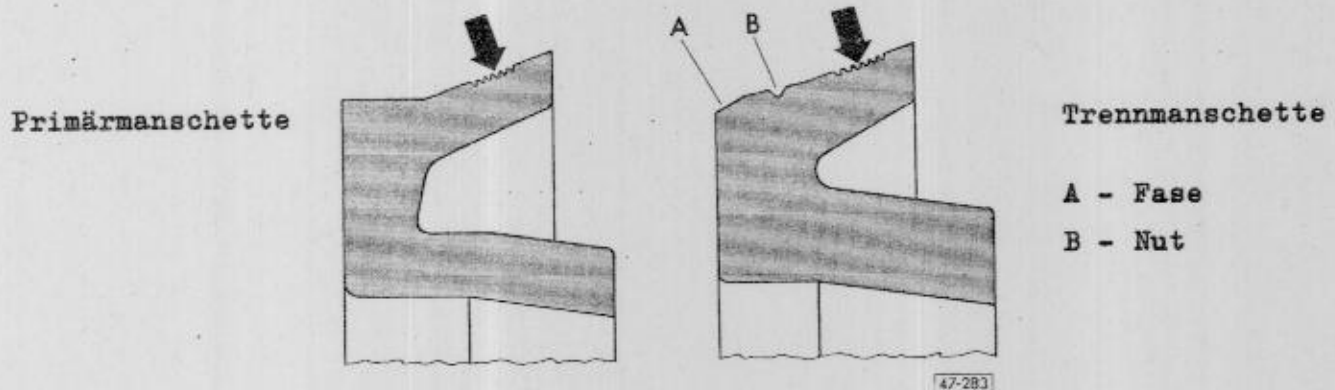
mit Haftetikett

15

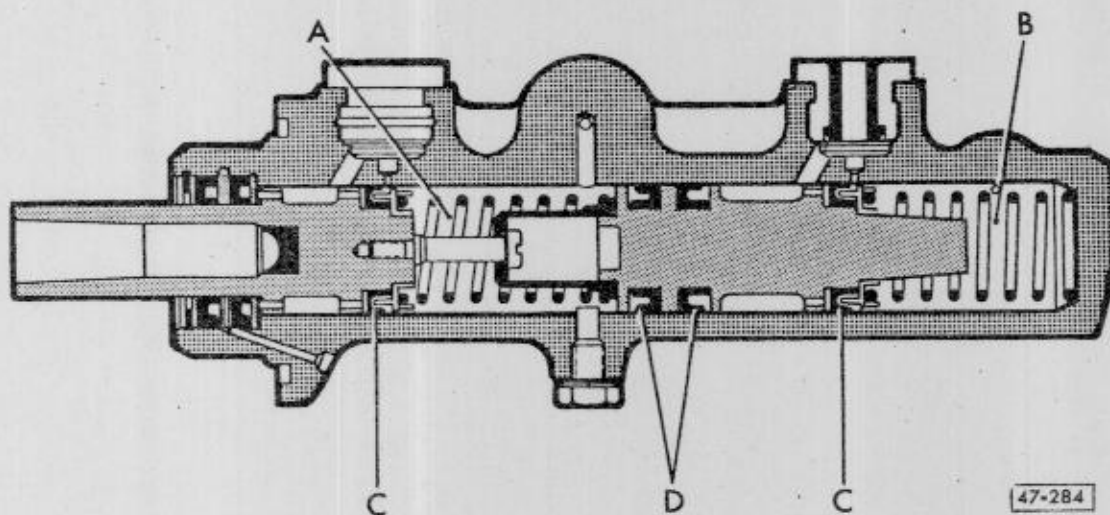
Hauptbremszylinder der Fa. Teves

Die Primärmanschetten und die Trennmanschetten in den Hauptbremszylindern der Fa. Teves werden jetzt auf der Oberseite der Manschettenlippen mit Rillen versehen (Pfeile). Die Manschetten haben dadurch bessere Gleiteigenschaften.

Außerdem wurde die Kennzeichnung der Trennmanschetten geändert. Der bisher aufgebraachte Silberstreifen ist entfallen, dafür ist jetzt eine Nut und eine Fase angebracht.



Die neuen Manschetten mit Rillen können anstelle der bisherigen eingebaut werden. Auf keinen Fall dürfen die Primärmanschetten mit den Trennmanschetten verwechselt werden. Die folgende Abbildung zeigt die Anordnung der Manschetten im Hauptbremszylinder.



A - Bremskreis-Druckstangenkolben
B - Bremskreis-Zwischenkolben

C - Primärmanschette
D - Trennmanschette



VOLKSWAGENWERK AG
Kundendienst

Technisches Merkblatt

Nr. **16**

Käfer

vom März 1977

Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden Käfer, Ausgabe Juli 1975

Seite: 103, 106, 109, 111

mit Haftetikett

16

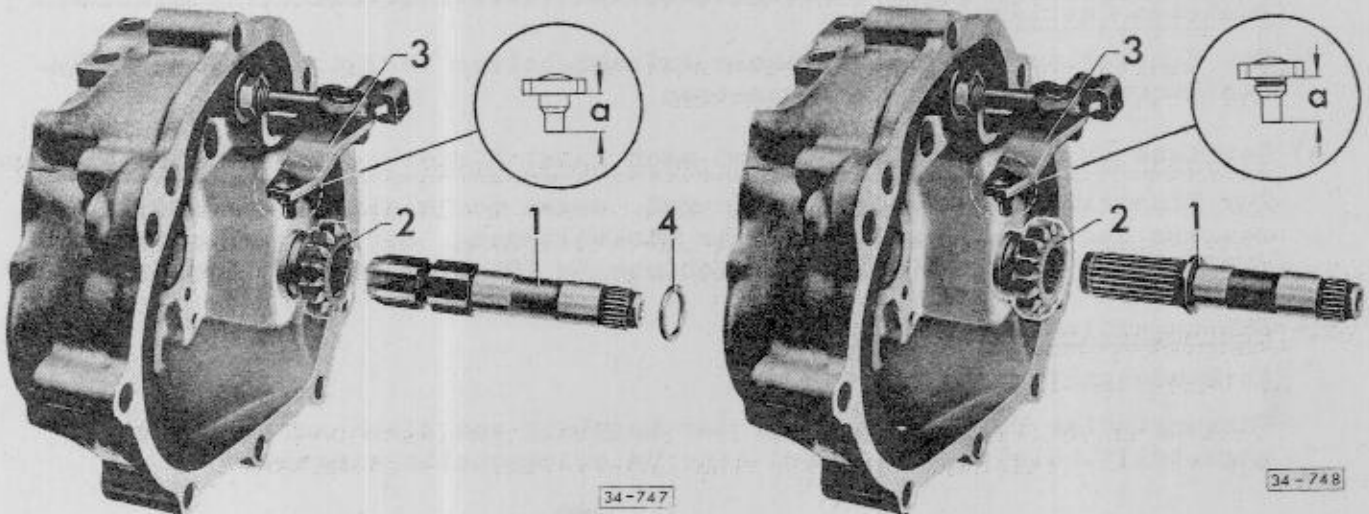
A - Rückwärtsgang

Ab Baudatum 10 03 7

Die Keilnutenverzahnung von Rücklaufwelle und Schaltrad für Rückwärtsgang wird durch eine Steckverzahnung ersetzt. Der Umkehrhebel erhält einen 1,5 mm längeren Zapfen.

bisher

neu



$a = 10,5 \text{ mm}$

$a = 12,0 \text{ mm}$

Nr.	Benennung	von Baudatum 16 12 4 bis Baudatum 09 03 7	ab Baudatum 10 03 7
1	Rücklaufwelle	113 311 515 C	091 311 515
2	Schaltrad für Rückwärtsgang	113 311 531 E	091 311 531
3	Umkehrhebel	113 311 581 E $a = 10,5 \text{ mm}$	113 311 581 F $a = 12,0 \text{ mm}$ Kennzeichnung: umlaufende Rille am Zapfen (siehe Abb.)
4	Anlaufscheibe	113 311 517	—

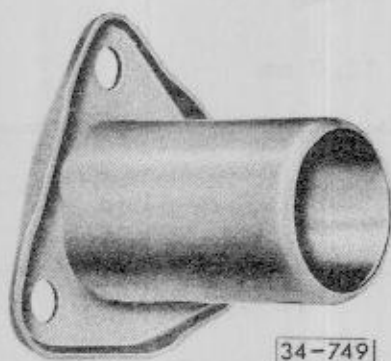
Reparatur-Hinweise:

- a) Getriebe vor Februar 1972 - bis Aggr.-Nr. 4 428 869 -
Einbau der neuen Rücklaufwelle ist nicht möglich.
- b) Getriebe von Februar 1972 - Aggr.-Nr. 4 428 870 - bis Juni 1972
- Aggr.-Nr. 4 789 962 -
Einbau der neuen Rücklaufwelle wie unter Punkt c beschrieben möglich, zusätzlich Führung für Umkehrhebel 113 311 585 A und Stützscheibe 113 311 593 mitverwenden und Stütze für Umkehrhebel auf das Maß $43,4 \pm 0,4$ mm einstellen.
- c) Getriebe von Juli 1972 - Aggr.-Nr. 4 789 963 bis Baudatum 09 03 7
Beim Einbau der neuen Rücklaufwelle Ersatzteile-Nr. 091 311 515 müssen der neue Umkehrhebel 113 311 581 F und das neue Schaltrad für den Rückwärtsgang 091 311 531 mitverwendet werden. Anlaufscheibe nicht mehr einbauen.
- d) Alle Getriebe bis Baudatum 09 03 7 (außer die nach Punkt b oder c umgerüsteten Getriebe)
Zur Einstellung der Schaltgabeln Aufnahmebolzen VW 294 b/11 in die Einstellvorrichtung VW 294 b einsetzen.
- e) Getriebe ab Baudatum 10 03 7 und nach Punkt b oder c umgerüstete Getriebe
Zur Einstellung der Schaltgabeln muß, wegen des kleineren Innendurchmessers des neuen Schaltrades für Rückwärtsgang, der Aufnahmebolzen VW 294 b/10 in die Einstellvorrichtung VW 294 b eingesetzt werden.

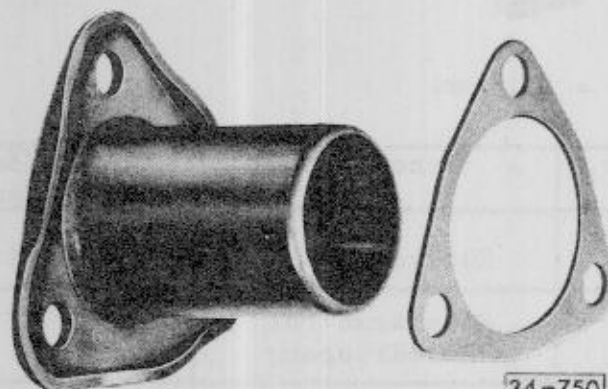
B - Führungshülse für Ausrücklager

Ab Baudatum 16 10 5

Führungshülse für Ausrücklager der Kupplung von Blech auf Kunststoff umgestellt. Gleichzeitig wird eine Unterlegscheibe eingebaut.



34-749



34-750

Bisher: Blech-Führungshülse.
Mit MoS₂-Schmierfett fetten.

Neu: Kunststoff-Führungshülse
Nicht fetten!

Reparatur-Hinweis:

Getriebe bis Baudatum 15 10 5

Beim Einbau der Kunststoff-Führungshülse - Ersatzteile-Nr. 113 141 181 B - muß die Unterlegscheibe - 113 141 176 - mit verwendet werden.



VOLKSWAGENWERK AG
Kundendienst

Technisches Merkblatt

Nr. **17**

Käfer

vom Juli 1977

Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden
Seite: -- / gehört zur Reparaturgruppe 61

mit Haftetikett

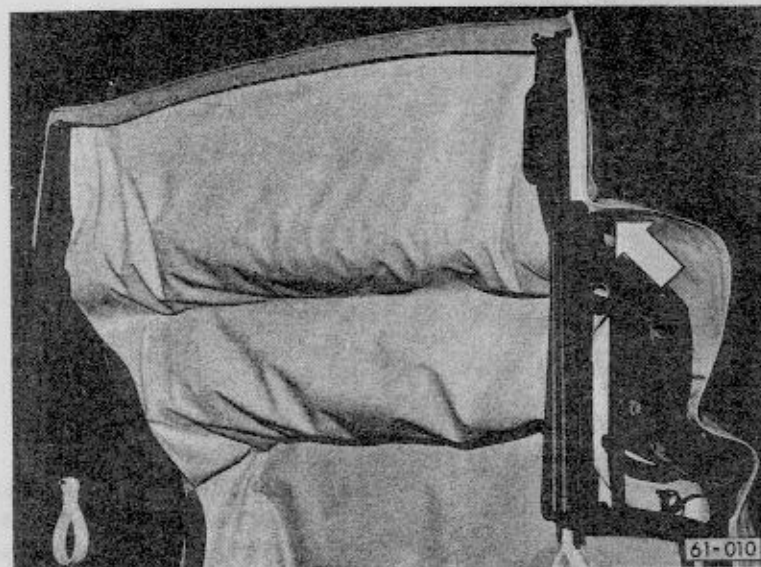
--

Cabriolet Typ 151

Abhilfemaßnahmen bei Undichtigkeiten im Bereich
der Verdeckspitze (Wasser mit Rostspuren kann
zwischen Dichtung und Dachrahmen austreten)
- Fahrzeuge ab Modelljahr 1974 -

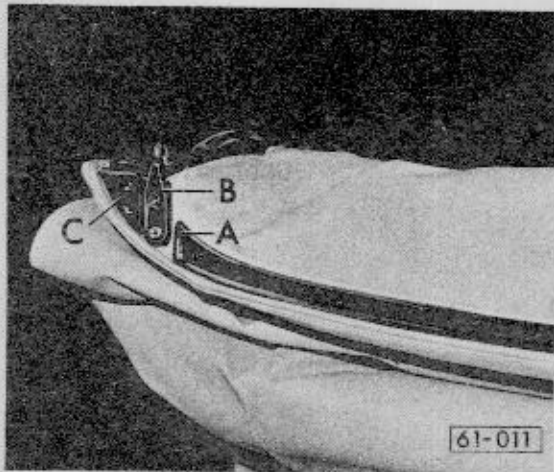
Undichtigkeitsprüfung:

Verdeck in halb geöffnete Stellung klappen und zwischen Verdeckbezug und Polster-
auflage fassen (Pfeil). Bei feuchter Polsterauflage sind folgende Arbeiten durch-
zuführen:



Verdeck ganz nach hinten klappen.

1. Blende für Verdeckspitze, Führungszapfen und Eckdichtungen abschrauben.

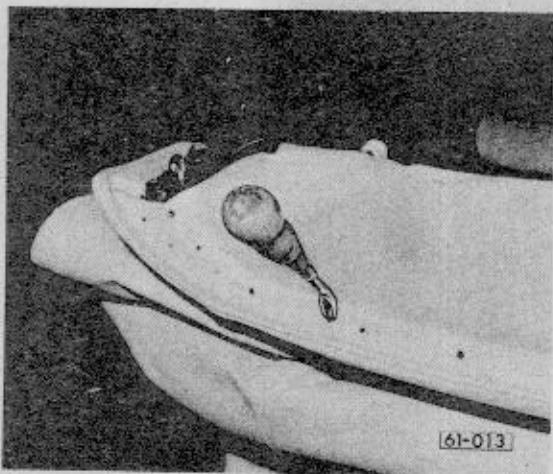
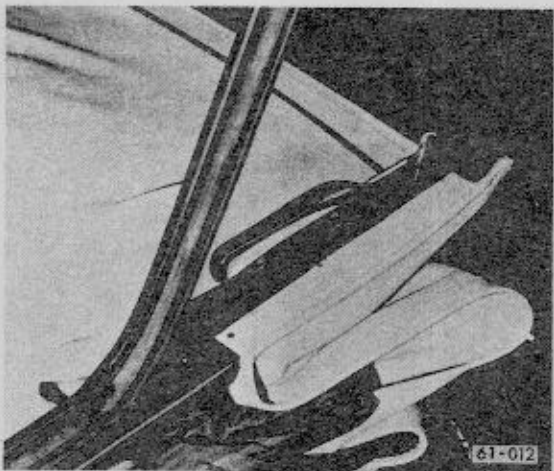


A - Blende für Verdeckspitze

B - Führungszapfen

C - Eckdichtung

2. Gummidichtungen mit Einlegeschiene jeweils bis zur Hälfte abschrauben und hochbiegen.



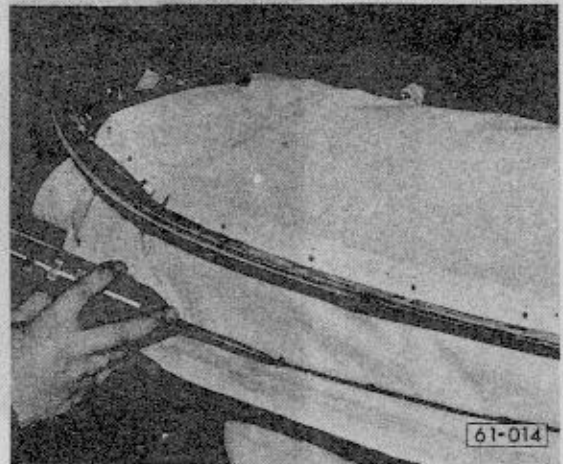
3. Schraubnagel aus Verdeckspitze und Dachrahmen herausziehen. Es sollte ein Nagelheber verwendet werden, um den Verdeckbezug nicht zu beschädigen.

4. Verdeckbezug vom Dachrahmen und Verdeckspitze lösen (ohne Gewaltanwendung) und Verdecktasche über die Verdeckspitze ziehen.

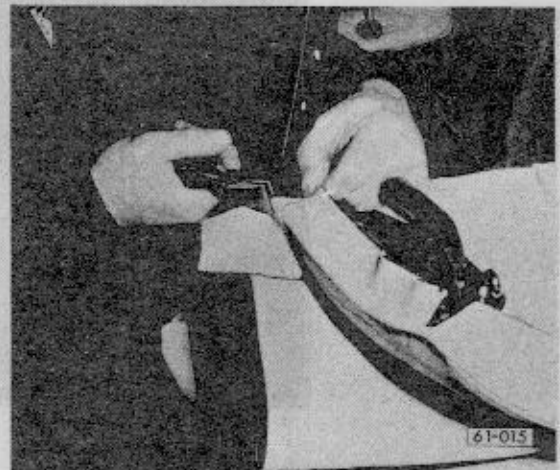
Die Trockenzeit der feuchten Polsterauflage kann durch Zuhilfenahme eines Heißlufttrockners verkürzt werden.

5. Bei Korrosion am Dachrahmen Dichtung ausbauen, Bohrspäne entfernen (ggf. Dichtung ersetzen), Dachrahmen säubern (evtl. entrostet) und falls erforderlich Lackierung ausbessern.
6. Abdichtarbeiten:

Verdecktasche auseinanderziehen und Klebestellen mit Plastikkeil lösen. Mit Kartuschenpistole Dichtmasse D 10.7 in die Naht spritzen. Raupe möglichst gleichmäßig auftragen - \varnothing ca. 5 mm.

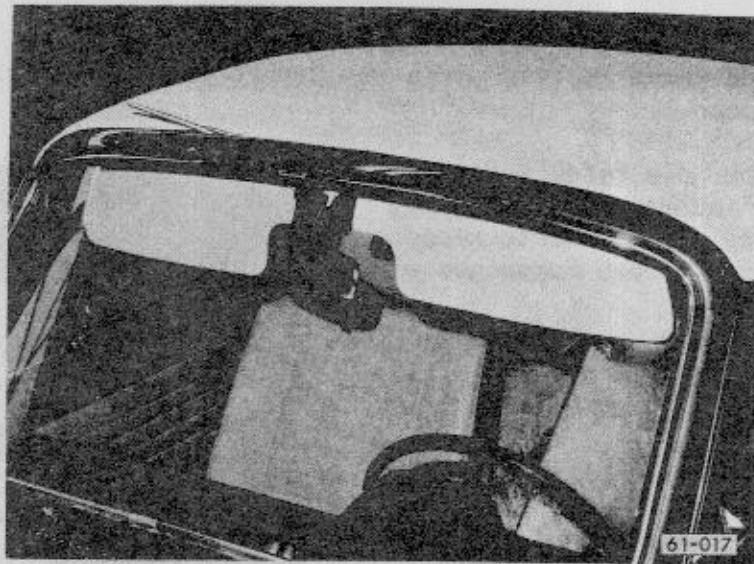
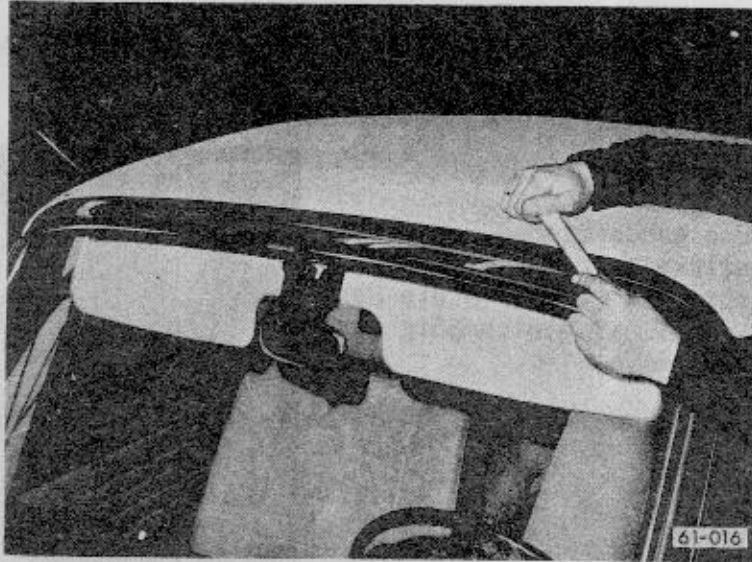


7. Verdecktasche und Verdeckspitze sowie den Dachrahmen mit Universal-Kleber D 12.1 einstreichen,
8. Verdecktasche über die Verdeckspitze ziehen. Mit einer Flachzange Verdeckbezug straff ziehen, so daß die Verdecktasche im Bereich der seitlichen Rundungen einwandfrei anliegt.



9. Verdeckbezug - Mittelteil - faltenfrei verkleben und mit Schraubnägeln befestigen.
10. Gummidichtungen mit Einlegeschiene, Blende für Verdeckspitze, Führungszapfen und Eckdichtung anschrauben.

11. Verdeck schließen und die Anlage der Verdeckspitze an den Windschutz-Fenster-rahmen überprüfen. Keder und Rahmen müssen parallel zueinander verlaufen. Etwalige Korrekturen können mit einem Plastikkeil am Keder durchgeführt werden.



12. Verdeckbezug mit Waschbenzin reinigen.



VOLKSWAGENWERK AG
Kundendienst

Technisches Merkblatt

Nr. **18**

Käfer

vom August 1977

Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden
Seite: --

mit Haftetikett

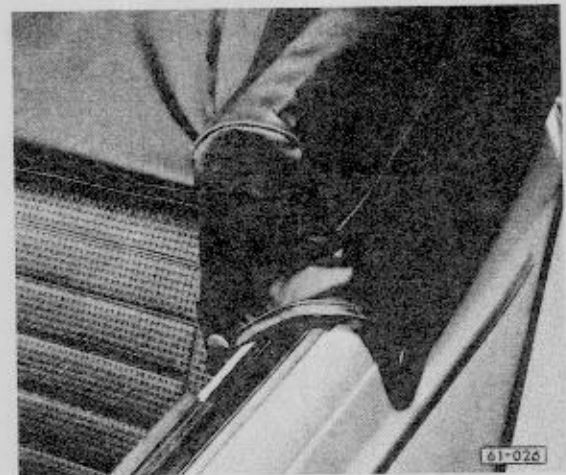
18

Verdeckhülle

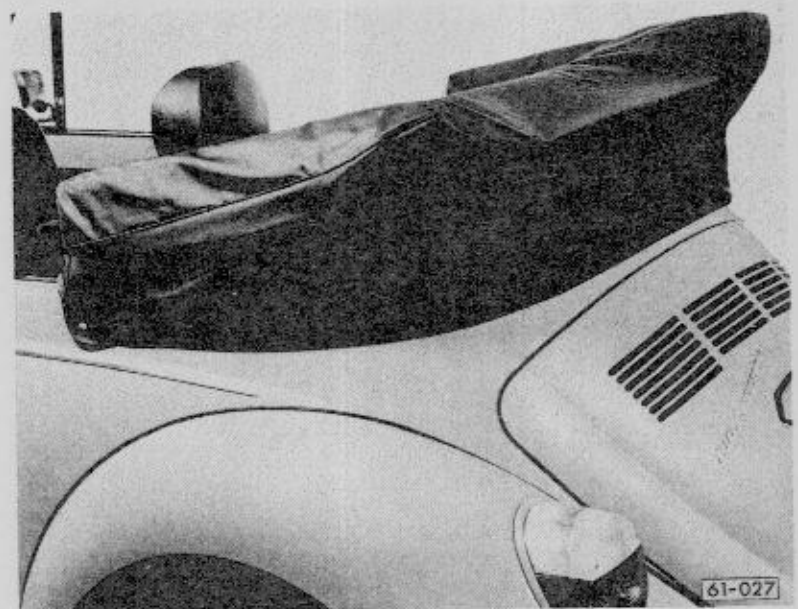
Cabriolet Typ 15

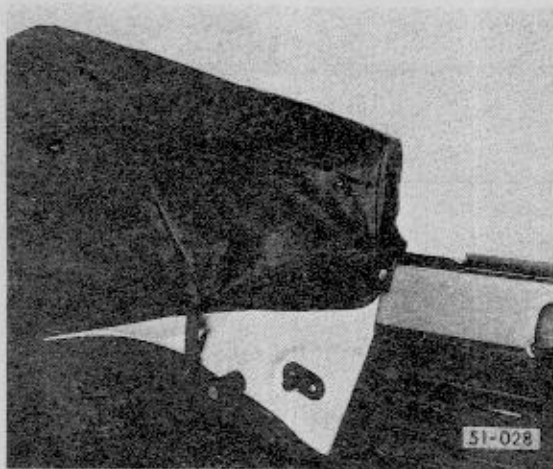
Ab Fahrgestell-Nummer 157 2076 926 muß die Verdeckhülle bedingt durch Änderungen folgendermaßen aufgezo-gen werden:

1. Hülle über Verdeck legen.
2. Hülle erst am inneren und dann am äußeren Druckknopf befestigen,



3. Hülle über Verdeckwulst (Spannseil) ziehen.





4. Haltebänder Innen befestigen.

Die neue Verdeckhülle läßt sich nicht auf Fahrzeuge vor der obengenannten Fahrgestell-Nummer aufziehen.



VOLKSWAGENWERK AG
Kundendienst

Technisches Merkblatt

Nr. 19

Käfer

vom November 197

Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden
Seite: 311

Käfer, Ausgabe Juli 1975

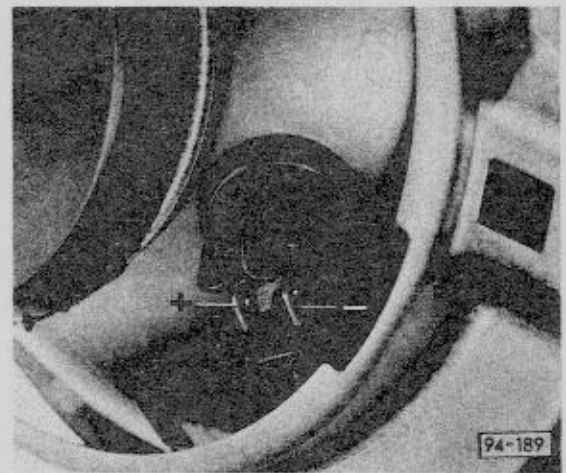
mit Haftetikett

19

Neue Standlichtfassung

Zur Beseitigung der Beanstandung "Wassereintritt an der Standlichtfassung" erhalten die Scheinwerfer eine neue Standlichtfassung.

Die neue Standlichtfassung hat einen Anschluß für einen kodierten Stecker. Beim Anschluß von Einzelleitungen ist unbedingt die Polarität der Anschlußstecker (Abb.) zu beachten.



+ = Graue Leitung
- = Braune Leitung

Hinweis:

Die neue Standlichtfassung kann nicht in Scheinwerfer bisheriger Fertigung eingebaut werden.



Änderungen am Vergaser

1/1200

Der 1,2 l-Motor erhält einen Vergaser mit einstellbarem Luftklappenspaltmaß.

Ersatzteile-Nr. 111 129 029 E (unverändert)

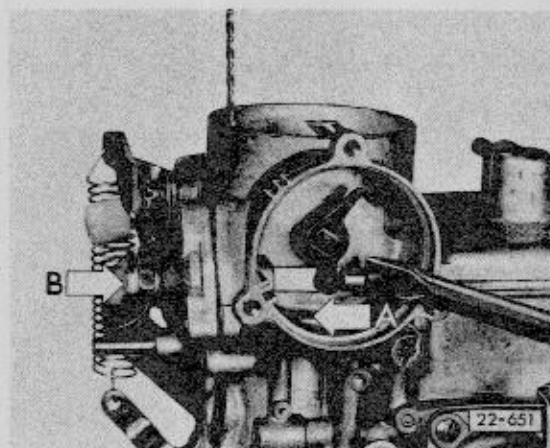
Änderungszustand VW 525 - 3 (geändert)

Luftklappenspaltmaß = $2,0 \pm 0,2$ mm

Wird an bisher gefertigten Fahrzeugen das Startverhalten bzw. das Leerlaufverhalten während der Warmlaufphase beanstandet, kann der Deckel - 113 129 227 A - mit Einstellmöglichkeit für das Luftklappenspaltmaß nachträglich eingebaut werden.

Luftklappenspaltmaß einstellen

- Deckel für Startautomatik ausbauen
- Zugstange für Unterdruckmembrane bis zum Anschlag drücken
 - Pfeil A -. Luftklappe schließen und Spaltmaß mit Spiralbohrer prüfen.
- Luftklappenspalt ggf. an der Einstellschraube - Pfeil B - einstellen.
Sollwert: $2,0 \pm 0,2$ mm





VOLKSWAGENWERK AG
Kundendienst

Technisches Merkblatt

Nr. **21**

Käfer

vom Mai 1978

Zu kennzeichnen im Reparatur-Leitfaden Käfer, Ausgabe Juli 1975

Seite: --/ gehört zur Reparaturgruppe 61

mit Haftetikett

21

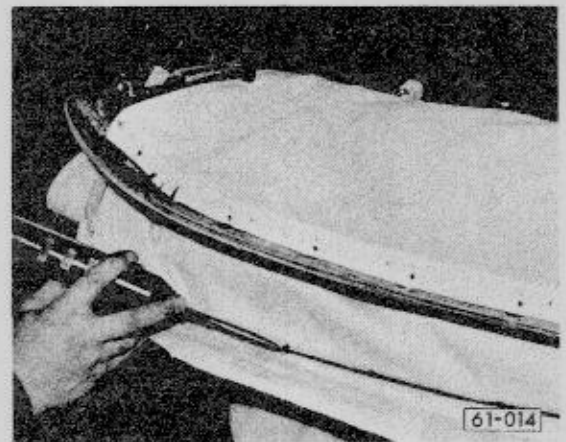
Verdeck ersetzen
- Fahrzeuge ab Modelljahr 1974 -

Cabriolet Typ 151

Grundsätzlich ist beim Ersetzen eines Verdeckes die Verdeckspitze vor dem Einbau abzudichten.

Folgendermaßen ist dabei vorzugehen:

Verdecktasche auseinanderziehen und Klebestellen mit Plastikkeil lösen. Mit Kartuschenpistole Dichtmasse D 10.7 in die Naht spritzen. Raupe möglichst gleichmäßig auftragen - \varnothing ca. 5 mm.



1) Einstellung der Federstäbe

Fahrzeuge ohne Ausgleichfeder

Typ	Modell	Einsatz		Federstab		Einstellwinkel der Federstäbe
		ab Fg.Nr.	bis Fg.Nr.	Länge mm	Durchmesser mm	
1	alle außer 147	1-0379 023	1-0929 745	626	24	13° ± 30'
		1-0929 746	2232 160	626	24	12° ± 30'
		2232 161	2528 667	626	24	11° ± 30'
2528 668		116 1021 297	552	22	17°30' ± 50'	
	147	145 395 732		626	24	18°30' ± 50'
	111, 112, 115, 116 mit breiter Spur	117 483 306		552	22	18°30' ± 50'

Fahrzeuge mit Ausgleichfeder

Typ	Modell	Getriebe-Typ	Einsatz		Federstab		Einstellwinkel der Federstäbe
			ab Fg.Nr.	bis Fg.Nr.	Länge mm	Durchmesser mm	
	alle	1	117 000 001		552	21	20° ± 50'
	113, 114, 117, 118	1	110 2 141 186		626*)	23*)	18°10' ± 50'
	181	1	180 2 151 344	April 73	626	24	28°25' ± 25'

Fahrzeuge mit Schräglenkerachse

Typ	Modell	Getriebe-Typ	Einsatz		Federstab		Einstellwinkel der Federstäbe
			ab Fg.Nr.	bis Fg.Nr.	Länge mm	Durchmesser mm	
1	113, 114 117, 118 141-144 151-153 181-182	1 + 2	118 000 001		676	22	21°20' ± 50'
					676	23,5**)	18°30' ± 50'
			1	April 73		626	24

*) Nur für Fahrzeuge mit M 6 (verstärkte Hinterradfederung) Federstab 311 511 115, Federstrebe 111 511 205 und Deckel 311 511 219 mitverwenden.

***) Nur für Fahrzeuge mit M 531, Federstab 361 511 115 C/116 C

Getriebe-Typen: 1 = Viergang-Schaltgetriebe
2 = Wahlautomatik

2) Rechnerische Ermittlung der Laufrichtung:

1 - Bei Spurwerten mit gleichen Vorzeichen (+/+ oder -/-), kleineren vom größeren Wert abziehen und durch 2 teilen.

Beispiel:

Spurwert linkes Hinterrad
+ 15'

$$15' - 5' = 10'$$

$$10':2 = 5'$$

Spurwert rechtes Hinterrad
+ 5'

Abweichung von der Laufrichtung = 5'

2 - Werte mit ungleichen Vorzeichen (+/-) werden addiert und die Summe durch 2 geteilt.

Beispiel:

Spurwert linkes Hinterrad
+ 15'

$$15' + 5' = 20'$$

$$20':2 = 10'$$

Spurwert rechtes Hinterrad
- 5'

Abweichung von der Laufrichtung = 10'

Das jeweilige Ergebnis ist die tatsächliche Abweichung der Laufrichtung von der Fahrzeuglängsachse.

Technisches Merkblatt.**Käfer**

Kennzeichnen im Reparaturleitfaden Ausgabe: Juli 1975

Seite: 52

Nr. **23**Ausgabe:
12/1978Schraubschelle anstelle Klemmschelle am Vergaser

Der Kraftstoffschlauch am Vergaser ist serienmäßig mit der Schraubschelle A9 x 10 Zy - N 023 558.1 - befestigt.

Im Reparaturfall ist auch an bisher gefertigten Motoren der Kraftstoffschlauch am Vergaser immer mit der Schraubschelle - A9 x 10 Zy - N 023 558.1 - zu befestigen.

Hinweis:

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, daß Klemmschellen nur einmal verwendet werden dürfen.

Technisches Merkblatt.

Käfer

Nr. 24*

Ausgabe:

7/79

Kennzeichnen im Reparaturleitfaden Ausgabe: Juli 1975

Seite: 248, 249

*) Ersetzt Technisches Merkblatt Nr. 24 vom Februar 1979

Rollenlenkung Typ 1 /1302

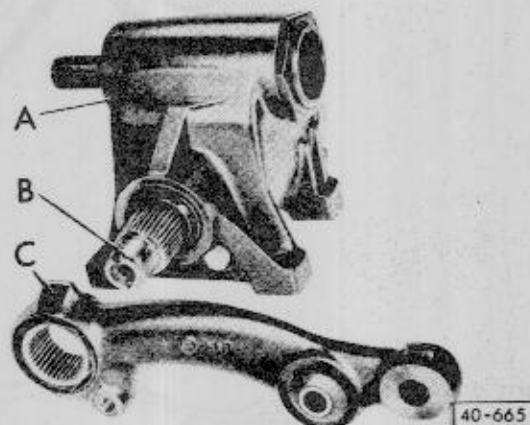
Aus gegebenem Anlaß weisen wir, ergänzend zu den Angaben im Reparatur-Leitfaden, darauf hin, daß bei Reparaturen an der Rollenlenkung auf die richtige Kombination von Lenkgetriebe und Lenkhebel zu achten ist.

Während der Produktionsdauer des 1302 hat es zwei Ausführungen Lenkgetriebe bzw. Lenkrollenwellen, und vier Ausführungen Lenkhebel gegeben, die nicht beliebig kombiniert werden dürfen. Unterscheidungsmerkmal der Teile ist die Verzahnung. Die richtigen Kombinationen sind auf Seite 2 und 3 dargestellt.

Vor Einbau eines Lenkgetriebes oder einer Lenkrollenwelle muß darum unbedingt geprüft werden, ob die Verzahnung der Lenkrollenwelle zur Verzahnung des vorhandenen Lenkhebels paßt. Ist dies nicht der Fall, muß auch der Lenkhebel ersetzt werden.

Ist im Rahmen einer Reparatur nur der Lenkhebel zu ersetzen, muß darauf geachtet werden, daß die Verzahnung des Lenkhebels zu der vorhandenen Lenkrollenwelle paßt.

- A - Lenkgetriebe
- B - Lenkrollenwelle
- C - Lenkhebel



Nach Einbau der Teile unbedingt Spur und Lenkeinschlag prüfen - siehe Aggregate-Leitfaden Seite V 2.2/2-3. Vorher Lenkgetriebe in Mittelstellung zentrieren - Seite V 8.1/10-2. Die Lenkradspeiche muß dabei gerade stehen, ggf. Lenkrad umsetzen.

Nach dem Einstellen der Spur auf einer Probefahrt prüfen, ob Lenkung und Lenkrad in Mittelstellung stehen. Ein eventuell schräggestehendes Lenkrad darf jetzt nicht umgesetzt werden, sondern muß durch gegenläufiges Verdrehen der Spurstangen um den gleichen Wert korrigiert werden.

Achtung!

Wenn beim Einstellen der Spur nicht vorschriftsmäßig verfahren oder die Spur überhaupt nicht eingestellt wird, können schwerwiegende Schäden am Lenkgetriebe auftreten.

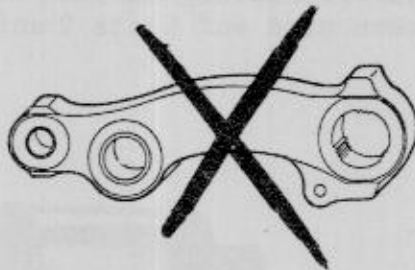
Auf richtige Befüllung des Lenkgetriebes achten (160 cm^3 Getriebefließfett).

Kombinationsmöglichkeiten Lenkgetriebe bzw. Lenkrollenwelle zum Lenkhebel

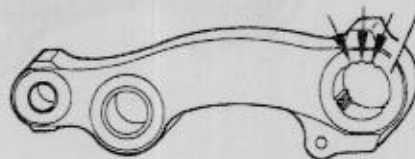
Lenkhebel mit einer breiten
Zahnlücke (Pfeil).
Als Ersatzteil nicht liefer-
bar.



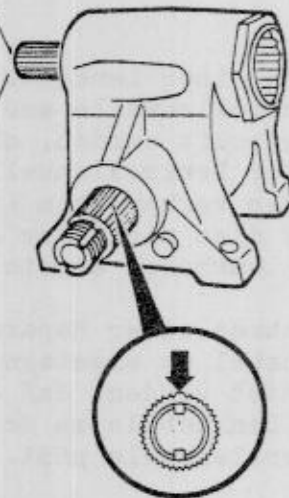
Lenkhebel mit 3 x
drei Zähnen
nicht kombinieren.
Als Ersatzteil nicht
lieferbar.



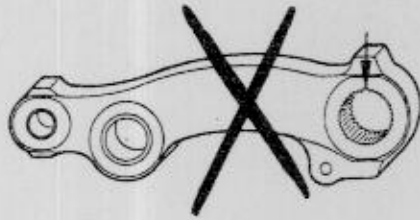
Lenkhebel mit drei breiten
Zahnlücken (Pfeile)
Ersatzteile-Nr.
113 415 365 D/
114 415 365 D



Lenkgetriebe bzw. Lenk-
rollenwelle mit einem
breiten Zahn (Pfeil).
Als Ersatzteil nicht
lieferbar.



Lenkhebel mit einer breiten
Zahnlücke (Pfeil)
nicht kombinieren.
Als Ersatzteil nicht
lieferbar.



Lenkhebel mit 3 x
drei Zähnen.
Als Ersatzteil nicht
lieferbar.



Lenkgetriebe bzw. Lenk-
rollenwelle mit zwei
breiten Zähnen (Pfeile)

Ersatzteile-Nr.
113 409 061 E/ 114 409 061 C bzw.
113 415 217 C/ 114 415 217 C

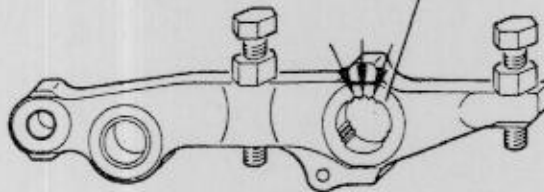


Lenkhebel mit drei breiten
Zahnlücken (Pfeile)
Ersatzteile-Nr.
113 415 365 D/
114 415 365 D



bis Fg. Nr. -- 112 2575 326

Lenkhebel mit drei breiten
Zahnlücken (Pfeile)
Ersatzteile-Nr.
113 415 365 B/
114 415 365 B



ab Fg. Nr. 112 2575 327 --

Technisches Merkblatt.**Käfer**

Kennzeichnen im Reparaturleitfaden Ausgabe: Juli 1975

Seite: V, VII, IX (Inhaltsverzeichnis)

Nr. **25**

Ausgabe:

3/79

Sicherheitsgurte hinten nachrüsten

nur Typ 11, 15

Fahrzeuge, die werksseitig ohne hintere Sicherheitsgurte ausgeliefert wurden, müssen hinten, erfolgt die Eratzulassung ab 1. Mai 1979, mit Sicherheitsgurten nachgerüstet werden.

Folgender Nachrüstsatz steht zur Verfügung:

Ersatzteile-Nr. 111 898 155

Lieferumfang: 1/1 Hüftgurt links/rechts
Befestigungselemente

Einbau der Sicherheitsgurte

- Rücksitzbank ausbauen
- Hüftgurte anschrauben

Hinweis:

Anzugsdrehmoment für alle Schrauben der Sicherheitsgurtbefestigung 40 Nm.

Technisches Merkblatt.

Käfer

Kennzeichnen im Reparaturleitfaden Ausgabe: Juli 1975

Seite: 210

Nr. **26**

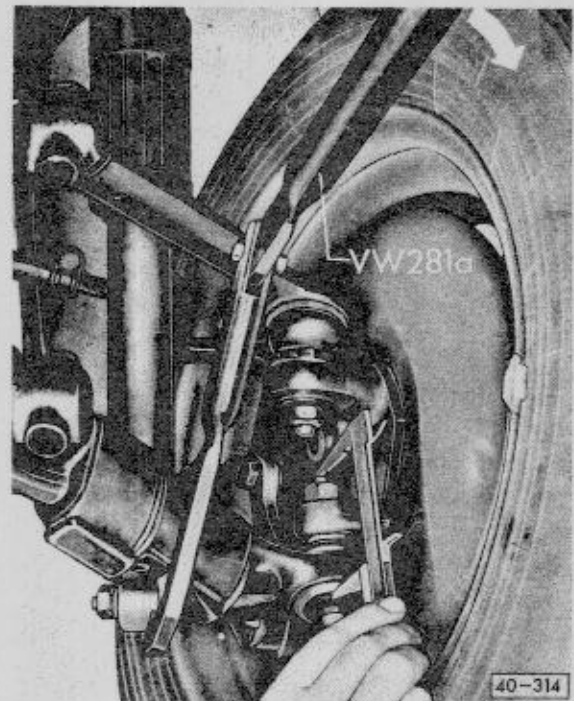
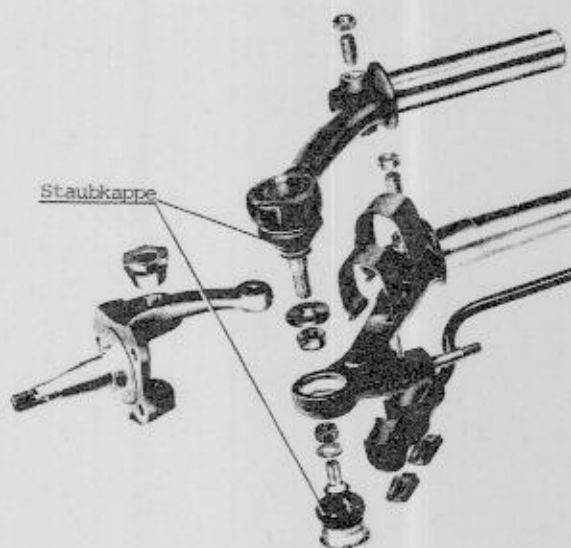
Ausgabe:

10/80

Staubkappen für Achsgelenke ersetzen

Staubkappen an Achsgelenken dürfen nur ersetzt werden, wenn eine Beschädigung während der Reparatur erfolgte. Wird nach Entfernen der Staubkappe eine Verschmutzung des Fettes oder Axialspiel des Tragzapfens (prüfen s. Abb.) festgestellt, ist das Gelenk zu wechseln.

Gelenke, die keine Beschädigungen aufweisen, sind mit Mehrzweckfett nachzufetten, bevor eine neue Staubkappe eingebaut wird. Beide Spannringe sind stets mitzuerneuern.



Achsgelenke prüfen (eingebaut)

Gelenkhebel VW 281a am oberen und unteren Traghebel ansetzen, Schiebelehre am oberen oder unteren Traghebel und Achsgelenk ansetzen und Maß ablesen, Schiebelehre an der Stelle belassen und den Spielbereich des jeweiligen Achsgelenkes aushebeln, dabei Schiebelehre beobachten und Spiel messen.

Zulässiges Spiel neu 0,5 mm

Verschleißgrenze:

oberes Achsgelenk 2,0 mm
unteres Achsgelenk 1,0 mm

**Technisches Merkblatt.
Käfer**

Nr. **27**

- ungültig -

Technisches Merkblatt.

Käfer

Kennzeichnen im Reparaturleitfaden Ausgabe: Juli 1975

Seite: 244

Nr. 28

Ausgabe:

3/81

Gelenkwelle - Tellerfedern mit Innenverzahnung für Gleichlaufgelenke

Der Herstellungsablauf der Gelenkwelle wurde umgestellt. Die Welle wird jetzt an verschiedenen Stellen abgedreht, bisher wurde sie gestaucht.

Mit gleitendem Einsatz der gedrehten Vollwellen ab Mai 1980 wurden Tellerfedern mit Innenverzahnung erforderlich. Diese Tellerfedern dürfen an anderen Wellen nicht verwendet werden.

Tellerfedern ohne Innenverzahnung dürfen nur an gestauchten Vollwellen, nicht an gedrehten Vollwellen verwendet werden.



40-803



40-802

gedrehte Vollwelle -
Tellerfeder mit
Innenverzahnung

gestauchte Vollwelle -
Tellerfeder ohne
Innenverzahnung

Hinweis:

Die Tellerfeder ist an jeder Gelenkwelle 2 mal jeweils zwischen Gleichlaufgelenk und Welle zu montieren.

Technisches Merkblatt.

Käfer

Kennzeichnen im Reparaturleitfaden Ausgabe: Juli 1975

Seite: 211

Nr. 29

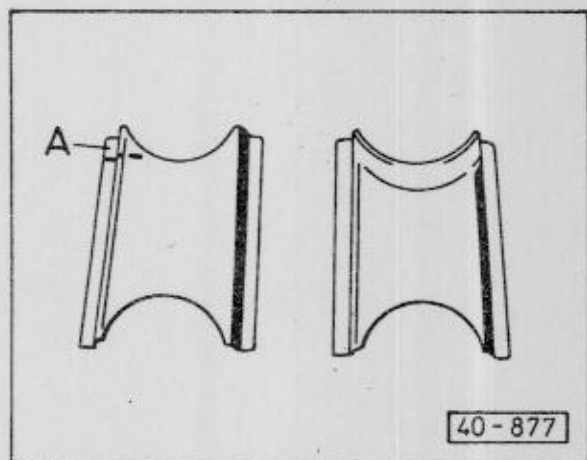
Ausgabe:

06/84

Instandsetzungen am Vorderachskörper Typ 1

Seit einiger Zeit sind Schweißarbeiten an den Lagerschilden des Vorderachskörpers in gewissem Umfang zulässig. Jetzt stehen auch entsprechende Reparaturbleche dafür zur Verfügung.

Da Schweißarbeiten an Fahrwerksteilen im Inland im Rahmen der § 29-Untersuchung besonders kritisch geprüft werden, empfehlen wir, sich in schwierigen Fällen vor Beginn der Arbeit mit den zuständigen Prüfstellen abzustimmen.



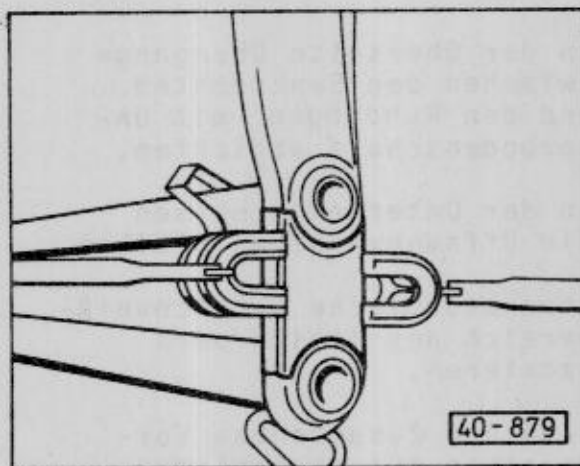
Die Reparaturbleche - Ersatzteile-Nr. 111 401 280 - wurden in das Ersatzteileprogramm aufgenommen.

Beim Einschweißen der Reparaturbleche ist folgendes zu beachten:

Die Schweißarbeiten lassen sich am besten am ausgebauten Achskörper durchführen.

Traghebel ausbauen (Federstäbe und Traghebellager brauchen nicht ausgebaut zu werden). Die Schweißungen dürfen ausschließlich mit Schutzgas und nur durch einen mit Schutzgasschweißen vertrauten Karosserie-Klempner ausgeführt werden.

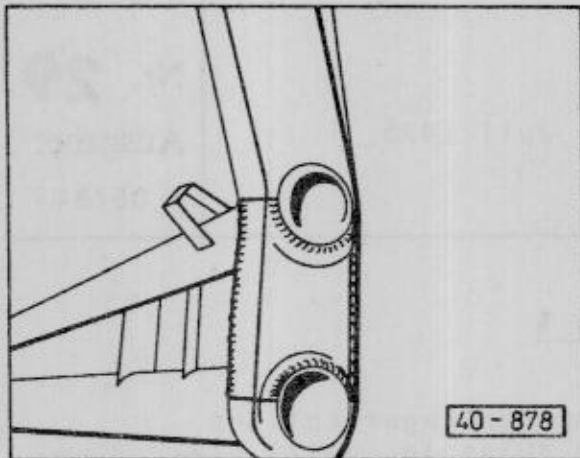
- Vorderachskörper im Schweißbereich reinigen (beschleifen).



- Reparaturbleche ansetzen und anrichten.

Hinweis:

Inneres Blech auf der linken Seite am oberen Schenkel - "A" li. Abb. - einsägen, die entstandene Ecke wegbiegen und Blech einsetzen.



- Reparaturbleche heften und anschließend einschweißen. An jeder Seite und an den Rundungen Blech mit Achskörper verschweißen. Die Übergänge von den Rundungen zu den Senkrechten dürfen nicht geschweißt werden.
- Schweißrückstände beseitigen.
- An der Oberseite Übergänge zwischen den Senkrechten und den Rundungen mit Unterbodenschutz abdichten.
- An der Unterseite müssen die Öffnungen offen bleiben.
- Reparaturbleche und Schweißbereich des Achskörpers lackieren.
- Nach dem Zusammenbau Vorderachse gut abschmieren.