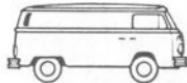




Type 2



Zusatzheizung

BA 6
Einlegeblatt
zur Betriebsanleitung

Värme- aggregat

BA 6
Inläggsblad
till instruktionsboken

Heater

BA 6
Insert
for Instruction
Manual

Varme- anlæg

BA 6
Løsblad
til instruktionsbogen

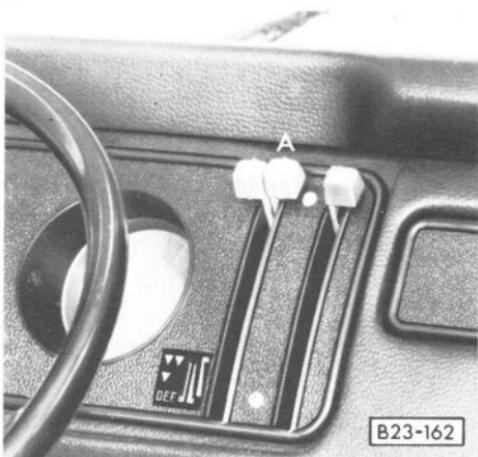
Système de chauffage

BA 6
Encart pour la
Notice d'Entretien

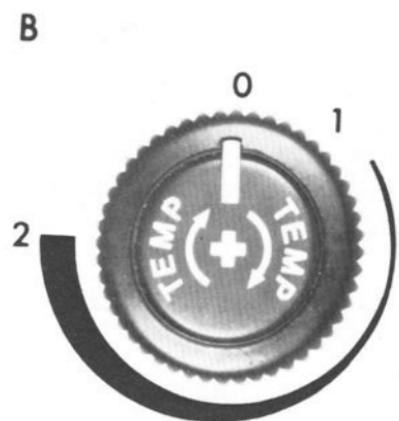
Varmeapparat

BA 6
Tillegg
til instruksjonsboken

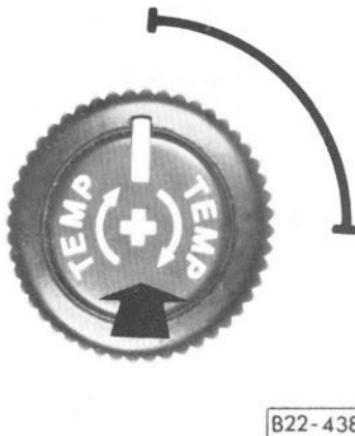
1



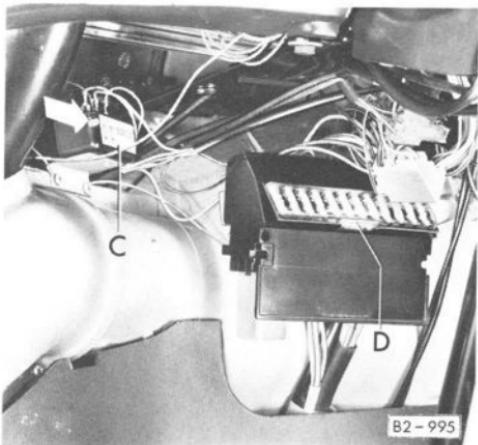
2



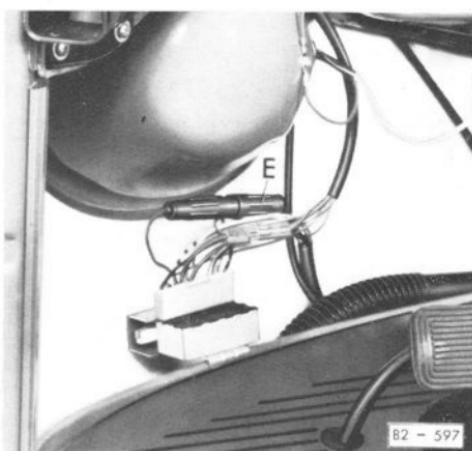
3



4



5



2

Bedienung

Das Heizungssystem besteht aus der Motorheizung und einem benzin-elektrischen Heizerät, der Zusatzheizung.

In diesem System wird die über die Wärmetauscher des Motors geführte Frischluft vor gewärmt und im Heizerät aufgeheizt.

Die Warmlufttemperatur ist regulierbar und wird elektronisch konstant gehalten. Das heißt, daß je nach Motortemperatur das Heizerät mehr oder weniger zusätzliche Wärme erzeugt. Das Gerät schaltet zeitweise ab, wenn der Motor die jeweils gewünschte Warmlufttemperatur alleine erzeugen kann, zum Beispiel bei schneller Autobahnfahrt. Bei stehendem Motor arbeitet nur das Heizerät.

Das Heizerät wird mit Kraftstoff aus dem Tank des Wagens versorgt. Es kann, je nach Betriebsbedingungen, bis zu einem Liter in der Stunde verbrauchen.

(Bild 1)

A – Heizungshebel (rot)

Hebel nach oben – Heizungssystem aus
Hebel halb nach unten – Motorheizung ein
Hebel ganz nach unten – zusätzlich benzin-elektrisches Heizerät einschaltbereit.

Wird das benzin-elektrische Heizerät nicht eingeschaltet, oder sollte es einmal ausfallen, kann das Fahrzeug auch allein mit der Motorwärme beheizt werden, wie in der Betriebsanleitung im Kapitel „Heizung“, beschrieben.

(Bild 2 und 3)

B – Temperaturregelschalter

Knopf in Stellung 0 – Heizerät aus
Knopf in Stellung 1 – Heizerät ein (Kontrolllampe leuchtet im Drehknopf)
Knopf in Stellung 1–2 – Regulierung der Heizleistung (schwach – stark)

Heizen während der Fahrt – Zündung eingeschaltet (Bild 1 und 2)

Heizungssystem ein:

Heizungshebel A ganz nach unten.
Knopf B nach rechts in Stellung 1 drehen (Kontrolllampe leuchtet auf) und Heizleistung nach Bedarf zwischen 1 und 2 einregulieren.

Heizungssystem aus:

Knopf B nach links in Stellung 0 drehen (Kontrolllampe erlischt) und Heizungshebel A nach oben.

Heizen bei stehendem Motor – Zündung ausgeschaltet – Standheizungsbetrieb (Bild 1 und 3)

Heizerät ein:

Heizungshebel A ganz nach unten.
Knopf B hineindrücken und bis zum Anschlag nach rechts drehen (Kontrolllampe leuchtet auf), Knopf springt nach dem Loslassen wieder heraus. Gewünschte Heizleistung zwischen 1 und 2 einregulieren.

Heizerät aus:

Das eingebaute Uhrwerk im Temperaturregelschalter B schaltet nach etwa 10 Minuten selbsttätig ab. Kontrolllampe erlischt.

Vor Ablauf des Uhrwerks abschalten:
Knopf B nach links in Stellung 0 drehen.
Kontrolllampe erlischt, Uhrwerk läuft „leer“ ab.

Nach jedem Abstellen des Heizgerätes läuft das Heizluft- und Verbrennungsluftgebläse zur schnelleren Abkühlung des Heizgerätes noch kurze Zeit weiter.

Zur Schonung der Batterie sollte das Heizgerät nicht mehrmals hintereinander als Standheizung benutzt werden.

Um in der kalten Jahreszeit die gesamte Batteriekapazität zum Starten des Motors zur Verfügung zu haben, sollte das Heizgerät während des Uhrwerksbetriebs vor dem Anlassen von Hand ausgeschaltet werden. Nach Ablauf des Uhrwerkes wird das Heizgerät während des Anlaßvorganges automatisch unterbrochen.

Die Heizung muß in geschlossenen Räumen und beim Tanken ausgeschaltet sein!

Heizungs-Sicherheitsschalter (Bild 4)

Das Heizgerät besitzt links unter der Armaturentafel einen Sicherheitsschalter C. Springt das Heizgerät einmal nicht an oder geht es nach dem Einschalten wieder aus, kann dieser Schalter angesprochen haben:

Nach 3 Minuten roten Hebel des Sicherheitsschalters in Pfeilrichtung bis zum Anschlag drücken und loslassen.

Beginnt die Heizung auch jetzt nicht zu arbeiten oder spricht der Sicherheitsschalter nach geraumer Zeit wieder an, liegt ein Defekt vor, der nur durch eine VW-AUDI-Werkstatt behoben werden kann.

Sicherungen ersetzen (Bild 4 und 5)

Der **Arbeitsstrom** für die Heizung ist durch die neunte Sicherung (16 A) im Sicherungskasten – D – abgesichert.

Der **Steuerstrom** ist durch die neunte und zehnte Sicherung (16 A) im Sicherungskasten – D – abgesichert.

Die **Überhitzungsschutzsicherung** (8 A) befindet sich unter der Armaturentafel im Fußraum hinter der Abdeckung in einer Anschlußbrücke – E – (Schwebesicherung).

Sicherungen auswechseln, siehe in der Betriebsanleitung Kapitel „Selbsthilfe“, Abschnitt „Sicherungen“.

Wartung

Bei Fahrten durch Schlamm oder Schnee kann sich das Abgasrohr zusetzen. Bitte prüfen Sie gelegentlich das Rohr auf freien Durchgang!

Nach amtlicher Vorschrift ist in der Bundesrepublik Deutschland folgendes zu beachten:

Der Wärmetauscher des Heizgerätes ist 10 Jahre verwendbar. Nach Ablauf dieser Zeit muß der Wärmetauscher von einem VW-AUDI-Betrieb ersetzt werden. Zur Überwachung dieses Zeitraumes ist das Jahr der ersten Inbetriebnahme auf dem Fabrikschild des Gerätes eingetragen.

Der VW-AUDI-Betrieb hat dabei das Heizgerät mit einem Schild zu versehen, das das Datum der Umrüstung und das Wort „Originalersatzteil“ trägt.

Operation

The heating system consists of the engine heating and a gasoline heater booster.

In this system the fresh air is prewarmed in the engine heat exchangers and then heated up in the heater.

The temperature of the warm air can be regulated and is kept constant electronically. This means that the heater produces a varying amount of additional heat according to the engine temperature. The heater cuts out altogether temporarily when the engine is capable of supplying the desired amount of heat on its own, for example, when driving fast on a motorway. When the engine is not running the heater works alone.

The heater is supplied with fuel from the vehicle tank. It can use up to one liter per hour according to operating conditions.

(Fig. 1)

A – Heating control lever (red)

Lever right up – Heating system off

Lever halfway down – Engine heating on

Lever right down – Gasoline heater also ready to be switched on

If the heater is not switched on, or if it fails at any time, the vehicle can be heated with the engine heating alone as described in this manual under "Heating".

(Figs. 2 + 3)

B – Temperature regulating switch

Knob at 0 – Heater off

Knob at 1 – Heater on (lamp in knob lights up)

Knob at 1–2 – Regulates amount of heat (min. to max.)

Heating when driving (Figs. 1 and 2)

Push lever A right down to switch heater system on.

Turn knob B clockwise to position 1 (lamp lights up) and set amount of heat required between 1 and 2.

To switch off:

Turn knob B anticlockwise to 0 (lamp goes out) and pull lever A up.

Heating with engine not running (Figs. 1 and 3)

To switch on:

Push lever A right down.

Press knob B in and turn clockwise as far as it will go (lamp lights up). The knob springs out again when released. Set heat required between 1 and 2.

To switch off:

The clockwork in the temperature regulating switch B switches the heater off automatically after about 10 minutes and the lamp goes out.

To switch off before clockwork has run down:

Turn knob B anticlockwise to 0. The lamp goes out and clockwork runs down.

Every time the heater is switched off, the warm air and combustion air blowers continue running briefly to cool the heater down quicker.

To avoid draining the battery, do not run the heater repeatedly when the engine is not running.

When the heater is running on the clockwork time switch, it must be switched off by hand before attempting to start the engine at low temperatures so that the full battery capacity is available to turn the engine.

When the clockwork has run down, the heater is switched off automatically when the starter is being operated.

In enclosed spaces and when filling the fuel tank, the heater must be switched off.

Heater safety switch (Fig. 4)

The heater has a safety switch C on the left under the instrument panel. If the heater does not start some time or goes out again after being switched on, this switch may have worked.

After 3 minutes, press the red lever of the safety switch in direction of arrow and release it.

If the heater still does not work or if the safety switch operates again after some time, the heater is defective and must be repaired in a VW-AUDI workshop.

Replacing fuses (Figs. 4 and 5)

The **main current** for the heater is supplied via fuse No. 9 (16 Amp.) in fuse box – D –.

The **control current** is supplied via fuses No. 9 and 10 (16 Amp.) in fuse box – D –.

The **overheating protection fuse** (8 Amp.) is located in a separate holder – E – in the footwell under the dash behind the cover.

See notes on "Fuses" in the "D-I-Y" section of the instruction manual to find out how to replace fuses.

Maintenance

When driving through mud and snow the exhaust pipe may tend to get blocked. Have a look at it occasionally to see that it is clear.

Utilisation

Le système comprend d'une part le chauffage fourni par le moteur et d'autre part celui fourni par un brûleur à essence à commande électrique.

Dans ce système, l'air frais, dirigé et préchauffé sur les échangeurs de chaleur du moteur, est réchauffé sur le brûleur.

La température de l'air chaud est réglable et maintenue constante par une commande électronique. C'est-à-dire que suivant la température du moteur, le brûleur produit en plus une quantité de chaleur plus ou moins importante. Celui-ci coupe temporairement le circuit lorsque le moteur seul est en mesure de fournir la chaleur désirée, par exemple lors de parcours à grande vitesse sur autoroute. Lorsque le moteur est arrêté, le brûleur fonctionne seul.

Le brûleur est alimenté par l'essence du réservoir de la voiture. Suivant les conditions d'utilisation, la consommation peut s'élever jusqu'à un litre par heure.

(Fig. 1)

A – Levier de chauffage (rouge)

Levier relevé — chauffage à l'arrêt
Levier à moitié relevé — chauffage fourni par le moteur en marche
Levier complètement baissé — le brûleur à essence à commande électrique est prêt à fonctionner.

Si le brûleur n'est pas branché ou s'il ne fonctionnait pas une fois, le véhicule peut être chauffé grâce à la chaleur fournie par le moteur seul comme indiqué dans la Notice d'Entretien, chapitre «Chauffage».

(Fig. 2 et 3)

B – Régulateur de température

Bouton en position 0 — brûleur à l'arrêt
Bouton en position 1 — brûleur en marche (le témoin s'allume dans le bouton)

Bouton en positions 1 à 2 — réglage du rendement du chauffage (faible à puissant)

Fonctionnement du chauffage en cours de route — Contact mis (fig. 1 et 2)

Chauffage en marche:

Levier A complètement baissé.

Tournez le bouton B vers la droite en position 1, (le témoin s'allume) et réglez la puissance calorifique suivant les besoins entre les positions 1 et 2.

Chauffage à l'arrêt:

Tournez le bouton B vers la gauche en position 0 (le témoin s'éteint) et levez complètement le levier A.

Fonctionnement du chauffage, le moteur à l'arrêt — Contact coupé — Le chauffage d'appoint fonctionne (fig. 1 et 3).

Brûleur en marche:

Levier A complètement baissé.

Enfoncez le bouton B et tournez-le à fond vers la droite (le témoin s'allume). Le bouton revient automatiquement en arrière quand vous le lâchez. Pour obtenir la puissance désirée, réglez entre les positions 1 et 2.

Brûleur à l'arrêt:

La minuterie montée dans le régulateur de température arrête automatiquement le chauffage après 10 minutes environ. Le témoin s'éteint.

Arrêt du brûleur avant la fin du déroulement de la minuterie:

Tournez le bouton B vers la gauche en position 0. Le témoin s'éteint, la minuterie tourne à vide.

Après l'arrêt du brûleur, les soufflantes d'air chaud et d'air comburant continuent toujours à tourner quelques instants pour assurer un refroidissement plus rapide du brûleur.

Pour ménager la batterie, le brûleur ne doit pas être utilisé plusieurs fois de suite comme chauffage stationnaire.

En hiver, pour disposer de toute la capacité de la batterie pour lancer le moteur, le brûleur doit être mis hors circuit à la main pendant que la minuterie fonctionne avant de faire démarrer le moteur. Après l'arrêt de la minuterie, le brûleur est automatiquement mis hors circuit pendant le processus de lancement du moteur.

Dans les locaux fermés et pour faire le plein, le chauffage doit être arrêté.

Entretien

Pendant la marche, de la boue ou de la neige peuvent obstruer le tuyau d'échappement. Vérifiez de temps à autre si ce tuyau n'est pas bouché.

Disjoncteur du chauffage (fig. 4). Le brûleur est muni d'un disjoncteur C placé à gauche sous la planche de bord. Si le brûleur ne fonctionne pas une fois ou s'arrête après la mise du contact, le disjoncteur peut s'être déclenché.

Après 3 minutes, appuyez sur le levier rouge du disjoncteur dans le sens de la flèche jusqu'à butée et lâchez-le.

Si le chauffage ne se met pas alors en route ou si le disjoncteur se déclenche à nouveau après un certain temps, il existe une défectuosité qui ne peut être éliminée que par un atelier VW-AUDI.

Remplacement des fusibles (fig. 4 et 5)

Le **courant de fonctionnement** du chauffage est protégé par le neuvième fusible (16 A) dans la boîte à fusibles — D —.

Le **courant de commande** est protégé par les neuvième et dixième fusibles (16 A) dans la boîte à fusibles — D —.

Le **fusible de protection contre la surchauffe** (8 A) se trouve sous le tableau de bord au plancher derrière le revêtement sur un pontet de raccord — E — (fusible à action retardée).

Pour le remplacement des fusibles, voir dans la Notice d'Entretien le chapitre «Faites-le vous-même/Fusibles».

Handhavande

Värmesystemet består av det motorberoende värmesystemet och ett bensindrivet värmeargregat, parkeringsvärmaren.

I detta system förvärms den över motorns värmeväxlare förlagda friskluften och uppvärms ytterligare i värmeargregatet.

Varmluftstemperaturen är reglerbar och hålls elektroniskt konstant. Det innebär att värmeargregatet producerar mer eller mindre värme allt efter motortemperaturen. Aggregatet kopplar t.o.m. tidvis ifrån när motorn ensam kan producera den önskade varmlufttemperaturen, t.ex. vid snabb körning på motorväg. När motorn är avstängd fungerar endast värmeargregatet.

Värmeargregatet drivs med bensin från bilens bränsletank. Aggregatet förbrukar allt efter driftsförhållandena upp till en liter i timmen.

(Bild 1)

A – Värmereglagespak (röd)

Spaken uppåt – värmen fränkopplad
Spaken halvvägs nedåt – motorns värmesystem inkopplat
Spaken helt nedåt – värmeargregatet funktionsberett

Om värmeargregatet inte kopplas in eller om det någon gång inte skulle fungera kan bilen hållas relativt varm även enbart med motorvärmern, som beskrivs i instruktionsboken i kapitlet "Värme".

(Bild 2 och 3)

B – Temperaturreglerknapp

Knappen i läge 0 – värmeargregatet fränkopplat
Knappen i läge 1 – värmeargregatet inkopplat (kontrolllampan i knappen lyser)
Knappen i läge 1–2 – reglering av värmeeffekten (svag – stark)

Värme under körning – tändningen tillslagen (bild 1 och 2)

Inkoppling av värmesystemet:

Värmereglagespaken A helt nedåt.
Vrid knappen B åt höger till läge 1 (kontrolllampan tänds) och ställ in värmeeffekten efter behov mellan 1 och 2.

Fränkoppling av värmesystemet:

Vrid knappen B åt vänster till läge 0 (kontrolllampan släcks) och skjut upp värmereglagespaken A.

Värme vid stillastående motor – tändningen fränslagen – parkeringsvärme (bild 1 och 3)

Inkoppling av värmeargregatet:

Värmereglagespaken A helt nedåt.
Tryck in knappen B och vrid den till anslag åt höger (kontrolllampan tänds).

Knappen fjädrar ut igen när man släpper den. Ställ in önskad värmeeffekt mellan 1 och 2.

Fränkoppling av värmeargregatet:

Det i temperaturreglerkontakten B inmontrade urverket kopplar automatiskt ifrån efter ca 10 minuter. Kontrolllampan släcks.

Fränkoppling innan urverket gått ut:

Vrid knappen B åt vänster till läge 0. Kontrollampen släcknar, urverket går ned fritt.

Var gång värmeeaggregatet kopplas ifrån fortsätter varmlufts- och förbränningsluftfläkten att gå en stund för att snabbare kyla av värmaren.

För att skona batteriet bör man inte koppla på värmeeaggregatet flera gånger i följd när det används som parkeringsvärmare.

För att vintertid ha batteriets fulla kapacitet till förfogande vid start av motorn bör man, när värmeeaggregatet är inkopplat av urverket, koppla ifrån värmaren för hand före starten. Sedan urverket har gått ut kopplas värmaren automatiskt ifrån under startförloppet.

Värmeeaggregatet måste stängas av i slutna rum och vid tankning

Underhåll

Vid körsnö i lera och snösörja kan värmeeaggregatets avgasrör bli igensatt. Kontrollera därför under sådana förhållanden emellanåt att röret är fritt.

Värmeeaggregatets säkerhetsströmställare (bild 4)

Värmeeaggregatet är försett med en säkerhetsströmställare C till vänster under instrumentpanelen. Om värmeeaggregatet inte går igång eller upphör att arbeta efter inkopplingen kan denna strömställare ha slagit från:

Tryck efter 3 minuter den röda hävarmen på säkerhetsströmställaren i pilens riktning så långt det går och släpp den.

Om värmaren inte heller nu börjar arbeta eller om säkerhetsströmställaren åter slår ifrån efter en tid föreligger något fel som bara kan avhjälpas på en VW-AUDI-verkstad.

Byte av säkringar (bild 4 och 5)

Arbeitsströmmen för värmaren är säkrad genom den nionde säkringen (16 A) i säkringsdosan – D –.

Reglerströmmen är säkrad genom den nionde och tionde säkringen (16 A) i säkringsdosan – D –.

Överhettningssäkringen (8 A) sitter under instrumentpanelen vid golvutrymmet bakom beklädnaden i en separat säkringshållare – E – (skarvsäkring).

Byte av säkringar är beskrivet i instruktionsboken i kapitlet "Klara det själv", avsnittet "Säkringar".

Betjening

Varmeanlægget består dels af motorens eget varmesystem, og dels af et ekstra elektrisk benzinvarmeanlæg.

Systemet fungerer således, at man først fører friskluft igennem motorens varmevekslere, hvor luften forvarmes. Dernæst føres denne forvarmede luft ind i det elektriske benzinanlæg, hvor luften varmes yderligere op.

Varmlufttemperaturen er regulerbar og bliver elektronisk holdt konstant. Det vil sige, at det elektriske benzinvarmeanlæg yder mere eller mindre varme, afhængigt af motorens temperatur. Benzinvarmeanlægget kan under visse forhold – når motorens temperatur er så høj, at motorens eget varmeanlæg yder den ønskede opvarmning af luften – i perioder standse helt. Dette sker f. eks. ved hurtig kørsel i længere tid på motorveje. Standser vognens motor, er det kun benzinvarmeanlægget, der er i funktion.

Benzinvarmeanlægget får benzin fra vognens benzintank. Benzinvarmeanlæggets forbrug kan være op til 1 liter i timen.

(Bill. 1) .

A – Varmebetjeningsarm (rød)

Armen helt op – varmesystem afbrudt

Armen halvt ned – vognmotorens varmesystem tilsluttet

Armen helt ned – vognmotorens varmesystem tilsluttet, benzinvarmesystem kan sættes igang.

Startes benzinvarmeanlægget ikke, eller er det defekt, kan vognen opvarmes alene af vognmotorens varmeanlæg som beskrevet i instruktionsbogens kapitel „Beskrivelse af varmeanlæg“.

(Billed 2 og 3)

B – Temperaturreguleringskontakt

Kontakt i stilling 0 – benzinvarmeanlæg afbrudt

Kontakt i stilling 1 – benzinvarmeanlæg tilsluttet (kontrollampen i kontakten lyser).

Kontakt i stilling 1–2 – regulering af varmeydelsen (svag – stærk).

Benzinvarmeanlægget startes under kørslen

– ved tilsluttet tænding (billed 1 og 2):

Varmebetjeningsarm A skubbes helt ned.

Kontakt B drejes høje om til stilling 1 (kontrollampen lyser) og varmeydelsen reguleres mellem kontaktenes stilling 1 og 2.

Benzinvarmeanlægget standses:

Kontakt B drejes venstre om til stilling 0 (kontrollampen slukker) og betjeningsarm A trækkes helt op.

Parkeringsvarme: Motoren standset, tænding afbrudt (billed 1 og 3).

Benzinvarmeanlægget kan startes på følgende måde:

Betjeningsarm A helt ned.

Kontakt B trykkes ind, og drejes høje om til anslag (kontrollampen lyser). Når man slipper kontakten, springer den selv tilbage. Den ønskede varmeydelse vælges mellem kontaktenes stilling 1 og 2.

Benzinvarmeanlægget standses:

Det i temperaturreguleringskontakten (B) indbyggede urværk standser automatisk benzinvarmeanlægget, efter at det har været igang i ca. 10 minutter. Kontrollampen slukker.

Benzinvarmeanlæg standses, inden urværket er udløbet:

Kontakt B drejes i stilling 0. Kontrollampen slukker. Urværket løber ud af sig selv.

Hver gang man standser benzinvarmeanlægget, løber varmluft- og forbrændingsluft-blæsermotoren videre i en kortere periode. Dette er nødvendigt af hensyn til hurtig afkøling af benzinvarmeanlægget.

For at skåne akkumulatoren frarådes det at sætte benzinvarmeanlægget igang på „parkéringsvarme“ flere gange efter hinanden.

Ligeledes anbefales det på den kolde årstid, at standse benzinvarmeanlæggets parkeringsvarmefunktion, før der foretages en kold-start. Således sikrer man, at hele akkumulatorens kapacitet er til rådighed for startprocessen.

Når urværket i tidskontakten er udløbet, afbrydes benzinvarmeanlægget automatisk, når vognen startes.

Benzinvarmeanlægget skal være afbrudt ved benzinpåfyldning og i lukkede rum.

Benzinvarmeanlæggets sikkerhedskontakt (billed 4)

Benzinvarmeanlægget er forsynet med en sikkerhedskontakt C, der er monteret under instrumentbrættet i venstre side. Starter benzinvarmeanlægget ikke ved første forsøg, eller går det istå igen, er det muligt, at sikkerhedskontakten C har afbrudt:

Tryk efter 3 minutter sikkerhedskontakts røde arm ned til anslag i pilens retning og slip den.

Går varmeanlægget heller ikke nu i gang eller afbryder sikkerhedskontakten igen efter nogen tid, foreligger der en fejl, der kun kan fjernes på et VW-AUDI-værksted.

Udskiftning af sikringer (billed 4 og 5)

Arbejdstrømmen for varmeanlæg er sikret med den niende sikring (16 Amp.) i sikringskassen – D.

Styrestørmmen er sikret med den niende og tiende sikring (16 Amp.) i sikringskassen – D.

Overhedingssikring (8 Amp.) findes under instrumentbrættet i fodrummet bag afdækningen i en tilslutningskobling – E – (svævesikring).

Sikringer udskiftes, se i instruktionsbogen, kapitel "Selvhjælp", afsnit "Sikringer".

Vedligeholdelse

Ved kørsel igennem sjap og sne kan udblæsningsrøret for benzinvarmeanlægget tilstoppes. Kontroller dette med jævne mellemrum.

Betjening

Varmeapparatet får varme fra motoren og fra et bensin-elektrisk varmeapparat.

I dette systemet føres friskluft over motorens varmeverkslere – luften forvarmes. Med det bensin-elektriske apparatet i drift varmes luften ytterligere opp.

Varmluftstemperaturen er regulerbar og den holdes konstant ved hjelp av elektronisk regulering. Det betyr at det bensin-elektriske varmeapparatet gir mer eller mindre tilskuddsvarme, alt avhengig av motorvarmen og den ønskede temperatur på varmluftten.

Det betyr at apparatet til og med slås helt av om motorvarmen er tilstrekkelig for å oppnå den ønskede temperatur. Dette kan skje f. eks. ved rask kjøring på motorvei. Når motoren står stille, arbeider bare bensinvarmeapparatet.

Bensinvarmeapparatet får bensin fra bilens tank. Det kan, avhengig av driftsforholdene, bruke inntil en liter i timen.

(Bilde 1)

A – Varmeapparathendel (rød)

Hendelen opp – Varmeapparatet av
Hendelen halvveis ned – Motorvarme på
Hendelen helt ned – I tillegg er nå bensinvarmeapparatet klar for innkobling.

Kobles bensinvarmeapparatet ikke inn eller om det skulle stoppe en eller annen gang, kan bilen også varmes opp – alt etter ute-temperaturen – ved hjelp av motorvarmen. Dette er beskrevet i instruksjonsbokens avsnitt „Varmelegg“.

(Bilde 2 og 3.)

B – Temperaturreguleringsbryter
(dreiebryter)
Knotten i stilling 0 – Bensinvarmeapparatet av.

Knotten i stilling 1 – Bensinvarmeapparatet på (kontrollampen i dreiebryteren lyser nå)
Knotten i stilling 1–2 – Regulering av bensinvarmeapparatets ydelse (svak-sterk)

Varme på under kjøring – Tenningen på (Bilde 1 og 2)

Varmeapparatet kobles inn:

Varmeapparathendelen A helt ned
Knotten B dreies til hoyre i stilling 1 (kontrollampen lyser) og varmeydelsen reguleres etter behov ved å vri bryteren til en posisjon mellom stilling 1 og 2.

La apparatet starte med full varmeytelse – knotten dreid helt mot hoyre til posisjon 2.

Varmeapparatet av:

Knotten B dreies til venstre i stilling 0 (kontrollampen slukker) og varmeapparathendelen A i øvre stilling.

Drift av varmeapparatet når motoren står
– Tenning av –
Parkeringsvarmeapparat (Bilde 1 og 3)

Varmeapparatet på:

Varmeapparathendelen A helt ned.
Knotten B trykkes inn og dreies til anslag mot hoyre (kontrollampen lyser) Knotten springer ut igjen når den slippes. Den ønskede varmeydelse stilles inn ved å skru knotten til en posisjon mellom 1 og 2.

La apparatet starte med full varmeytelse – knotten dreid helt mot hoyre til posisjon 2.

Varmeapparatet av:

Det innebygde urverket i temperaturreguleringsbryteren B kobler automatisk apparatet ut etter ca. 10 min. drift. Kontrollampen slukker.

Utkobling av varmeapparatet før urverket har slått av varmen:

Knotten B dreies til venstre i stilling O.

Kontrollampen slukker, urverket løper „tomt“ tilbake.

Etter at bensinvarmeapparatet er slått av, vil varme- og forbrenningsluftviften fortsette å gå en tid før på denne måten å kjøle ned apparatet.

For å skåne batteriet, skal bensinvarmeapparatet ikke brukes som parkeringsvarmeapparat flere ganger etter hverandre.

For å ha hele batteriets kapasitet til å starte bilens motor i den kalde årstiden skal bensinvarmeapparatet slås av for hånd før start, om det er satt på og arbeider som parkeringsvarmeapparatet.

Om varmeapparatet ikke arbeider som parkeringsvarmeapparatet, kobles det automatiskt ut ved start av bilens motor.

Bensinvarmeapparatet må ikke brukes i lukkede rom, og det må slås av ved bensinfylling!

Bensinvarmeapparatets sikkerhetsbryter

(Bilde 4)

Varmeapparatet har en sikkerhetsbryter (til venstre under instrumentpanelet). Skulle varmeapparatet ikke starte, eller stoppe mens det er i drift, kan denne bryteren ha koblet ut apparatet:

Etter 3 minutter trykkes den røde hendlen i pilens retning til anslag, så slippes den.

Begynner heller ikke nå varmeapparatet å arbeide eller kobler sikkerhetsbryteren igjen apparatet ut etter en tid, foreligger det en feil som bare kan rettes på av et VW-AUDI-verksted.

Skifting av sikringer (Bilde 4 og 5)

Arbeidsstrømmen for varmeapparatet er sikret med den niende sikringen (16 Amp.) i sikringsboksen – D –.

Styrestrommen er sikret med den niende og tiende sikringen (16 Amp.) i sikringsboksen – D –.

Overoppheetingssikringen (8 Amp.) er plassert under instrumentpanelet ned mot gulvet bak dekkplaten. Sikringen er plassert i en separat holder – E –.

Skifting av sikringer, se instruksjonsbokens kapitel "Selvhjelp", avsnittet "Sikringer".

Vedlikehold

Ved kjøring i sole og sne kan eksosrøret tettes igjen. Kontroller derfor fra tid til annen at røret ikke er tett!

Mit der Schaltuhr kann die Einschaltzeit des Heizgerätes innerhalb 24 Stunden beliebig vorgewählt werden.

Die Schaltautomatik ist in die Schaltuhr eingebaut.

Die Einstellskala trägt die Ziffern 1 bis 24 entsprechend 1 Uhr bis 24 Uhr.

Die kleinste Teilung beträgt 15 Minuten.

Hinweis

Wenn einmal die Zeituhr um mehr als 12 Stunden verstellt wurde oder die Batterie nicht angeschlossen war, ist beim Voreinstellen der Einschaltzeit auch auf die Stellung der Tag-Nacht-Anzeige (e) zu achten:

weiß: Tageseinteilung von 6–18 Uhr

schwarz: Nachteinteilung von 18–6 Uhr

Während des Überganges von Tag auf Nacht und umgekehrt (6 und 18 Uhr) erscheinen beide Farben im Fenster. Die jeweilige Farbspitze zeigt an, ob es Tag oder Nacht wird.

Wenn die Farbe der Tag-Nacht-Anzeige nicht der Tageszeit entspricht, würde das Heizgerät 12 Stunden später als gewünscht eingeschaltet werden.

Die Zeituhr wird durch Hineindrücken und Drehen des Stellknopfes eingestellt.

Fahrzeuge mit Schaltuhr für das Heizgerät

Einschaltzeit vorwählen

Zündung aus. Stellknopf (a) in der Mitte der Uhr linksherum drehen, bis der Einstellzeiger (b) auf die gewünschte Einschaltzeit auf der 24-Stunden-Skala (c) zeigt. Wenn im Sichtfenster (d) ein rotes Farbsignal erscheint, ist die Schaltuhr einschaltbereit.

Jetzt den Hebel A (Seite 2, Bild 1) bis zum Anschlag nach unten ziehen. Temperaturregelknopf (B) rechtsherum drehen und die gewünschte Heizleistung einstellen. Zur voreingewählten Zeit schaltet die Uhr das Heizgerät automatisch ein und nach etwa 15 Minuten wieder ab, wenn bis dahin nicht entweder der Motor angelassen oder das Heizgerät durch Drehen des Stellknopfes nach rechts ausgeschaltet wird. In diesem Falle erscheint im Fenster (d) ein grünes Farbsignal.

Während das Heizgerät arbeitet, leuchtet die Kontrolllampe im Temperaturregelknopf.

