

Notice d'Utilisation Volkswagen Golf Pick-up



La consommation de carburant dépend en grande partie du style de conduite

Afin de consommer le moins de carburant possible, vous devriez

- **éviter les régimes élevés.**

La consommation la plus basse est réalisée avec un faible régime du moteur et le rapport le plus élevé possible.

- **ne rétrograder que lorsque le moteur commence à ne plus tourner aussi régulièrement.**

Normalement, il est possible de rouler et d'accélérer sur le terrain plat dans la rapport le plus élevé, même à des vitesses comprises entre 40 et 60 km/h.

- **éviter autant que possible de rouler à la vitesse maxi.**

Les parcours effectués à pleins gaz entraînent une consommation élevée de carburant.

- **conduire autant que possible avec régularité et prévoyance.**

Des accélérations ou des freinages inutiles se traduisent par une augmentation de la consommation de carburant.

Veillez lire également la section «Conduite économique» au chapitre «conduite».

Vous conduirez ainsi plus économiquement.

La sécurité routière et la sûreté de fonctionnement vont de pair

Avant le départ, vérifiez

- le niveau de carburant
- l'éclairage et les clignotants
- l'efficacité des freins
- le lave-glace

et à intervalles réguliers

- le niveau d'huile dans le moteur
- le niveau du liquide de refroidissement
- le niveau du liquide de frein
- la pression de gonflage des pneus.

Vous prenez ainsi la route avec le maximum de sécurité.

La présente Notice d'Entretien contient des indications importantes pour le maniement de votre véhicule. Vous devriez la lire avant de prendre la route afin de vous familiariser rapidement avec votre véhicule et de savoir comment l'utiliser, le conduire et le manier correctement.

Un maniement et des soins effectués suivant les règles de l'art concourent, en plus de l'entretien régulier, au maintien de la valeur du véhicule et sont dans bien des cas une des conditions de vos droits à la garantie.

Vous trouverez dans le Plan d'Entretien des indications plus détaillées concernant la garantie.

Remarques concernant les voyages à l'étranger

Si vous voulez voyager à l'étranger avec votre véhicule, veuillez tenir compte des indications suivantes:

- Bien que plus de 10 000 ateliers V.A.G dans le monde entier puissent s'occuper de votre véhicule, il existe quelques pays où le service après-vente V.A.G est restreint, voire inexistant.
- Dans certains pays il est possible que votre type de véhicule ne soit pas diffusé et donc que certaines pièces de rechange ne soient pas disponibles ou que le personnel V.A.G ne soit en mesure d'effectuer des travaux de réparation qu'avec certaines restrictions.

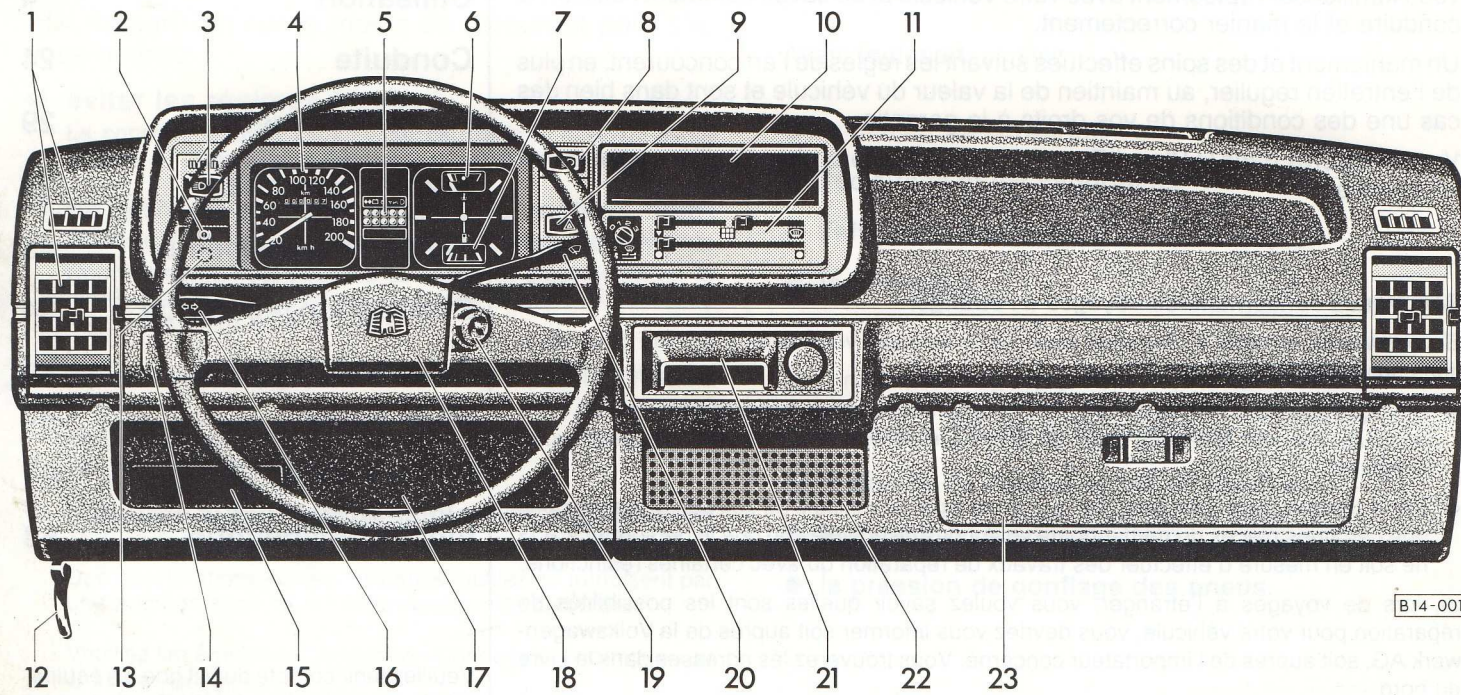
Si, lors de voyages à l'étranger, vous voulez savoir quelles sont les possibilités de réparation pour votre véhicule, vous devriez vous informer soit auprès de la Volkswagenwerk AG, soit auprès de l'importateur concerné. Vous trouverez les adresses dans le Livre du bord.

Volkswagenwerk Aktiengesellschaft • Wolfsburg

Tableau de bord	2
Utilisation	4
Conduite	24
Fonctionnement	29
Soins et Entretien	41
Faites-le vous-même	45
Description technique	54
Caractéristiques techniques	55
Identification	62
Index alphabétique	63

Veillez tenir compte du fait que les équipements marqués d'un astérisque * ne sont montés en série que sur des versions déterminées ou ne sont livrables en option que pour certains modèles. Ces équipements ne sont pas non plus livrés dans tous les marchés d'exportation.

Tableau de bord



B14-001

Tableau de bord

	Page
1 – Buses de sortie d'air	21
2 – Témoin des freins	16
3 – Commande de l'éclairage et rhéostat d'éclairage des cadrans	18
4 – Tachymètre	15
5 – Témoins	16
6 – Indicateur de température du liquide de refroidissement	15
7 – Indicateur de carburant	15
8 – Commande du feu antibrouillard arrière	18
9 – Commande du signal de détresse	18
10 – Autoradio ¹⁾ ou vide-poches	
11 – Commande de soufflante et levier de chauffage et de ventilation	21
12 – Poignée-tirette de déverrouillage du capot-moteur	5
13 – Témoin de remorque	28
14 – Dispositif de départ à froid	14
15 – Regard pour boîte à fusibles	47
16 – Levier des clignotants et de l'inverseur-code	19
17 – Vide-poches	
18 – Commande de l'avertisseur sonore	

	Page
19 – Contact-démarrreur/antivol de direction	12
20 – Levier d'essuie-glace et de lave-glace	20
21 – Cendrier	23
22 – Vide-poches ou haut-parleur	
23 – Vide-poches	

¹⁾ Une notice d'utilisation de l'autoradio est placée dans les véhicules avec autoradio monté à l'usine.

En cas de montage ultérieur, il faut tenir compte des indications du chapitre «Faites-le vous-même» à la page 51.

Veillez tenir compte du fait que quelques-uns des équipements cités n'appartiennent qu'à des versions précises de véhicules ou sont des options.

Utilisation

Clé

La clé convient pour toutes les serrures du véhicule.

Languette portant le numéro de la clé

Cette languette de plastique devrait être conservée séparément et dans un endroit sûr afin que personne ne puisse commander indûment une clé.

Des clés de rechange peuvent être commandées auprès des ateliers V.A.G. à l'aide de ces numéros.

Attention

Si l'on quitte le véhicule – même momentanément – il faut dans tous les cas retirer la clé de contact.

Portes

Les portes du conducteur et du passager avant peuvent être ouvertes **de l'extérieur**, avec la clé. Lors de l'ouverture, les boutons de sûreté se lèvent, lors de la fermeture, ils s'abaissent.

La porte du passager avant peut être verrouillée de l'extérieur sans clé: enfoncez le bouton de sûreté et fermez la porte.

La porte du conducteur ne peut être verrouillée en appuyant sur le bouton de sûreté tant qu'elle est ouverte. On évite ainsi d'oublier la clé dans le contact-démarreur/antivol de direction.

Les deux portes peuvent être verrouillées **de l'intérieur** en appuyant sur le bouton de sûreté.

Tant que ces derniers sont enfoncés il n'est possible d'ouvrir les portes ni de l'intérieur ni de l'extérieur.

Pendant la marche, les boutons de sûreté ne devraient pas être enfoncés pour qu'en cas d'urgence les passagers puissent être secourus de l'extérieur.

Utilisation



Capot du compartiment-moteur

Pour déverrouiller le capot, tirez le levier placé à gauche sur le panneau latéral en dessous du tableau de bord – le capot-moteur se soulève hors de son verrouillage sous la pression du ressort.

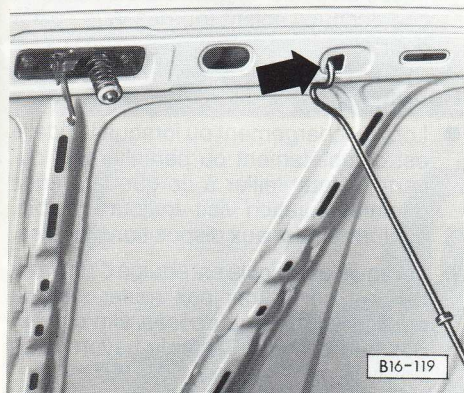
Pour ouvrir le capot-moteur, soulevez-le légèrement à l'avant et dégagez le crochet vers l'arrière.

Soulevez le capot, retirez la béquille de sa fixation et accrochez-la dans l'évidement prévu à cet effet dans le renfort du capot.

Pour fermer le capot-moteur, soulevez-le légèrement et décrochez la béquille. Enfoncez-la dans la fixation placée sur la jupe avant. Laissez tomber le capot d'une hauteur de 30 cm environ dans le dispositif de verrouillage – n'appuyez pas sur le capot.

Pour des raisons de sécurité le capot-moteur doit toujours être bien fermé pendant la marche. C'est pourquoi, après fermeture, vérifiez, en essayant de soulever le capot, si le dispositif de verrouillage est bien encliqueté.

Si vous deviez constater pendant la marche que la fermeture n'est pas encliquetée, arrêtez-vous immédiatement et fermez le capot-moteur comme décrit ci-dessus.



Hayon *

(uniquement sur les véhicules avec hardtop)

Pour ouvrir le hayon, le trou de serrure étant horizontal, appuyez sur le cylindre de serrure et soulevez le hayon.

Pour fermer, rabattez le hayon et claquez-le avec un léger élan.

Après fermeture du hayon, vérifiez toujours en le soulevant si le verrouillage est encliqueté – sinon le hayon pourrait s'ouvrir soudainement pendant la marche, même si la serrure était fermée à clé.

Avant de faire laver le véhicule dans une station automatique, fermez le hayon à clé: dans le cas contraire, les brosses pourraient enfoncer le cylindre de fermeture provoquant ainsi l'ouverture du hayon.

Utilisation



Ridelle

● **Pour ouvrir:** tirez la poignée et rabattez lentement la ridelle vers le bas. **Ne laissez pas tomber la ridelle!** Sur les véhicules avec hardtop, il faut d'abord ouvrir le hayon – voir page précédente – et déverrouillez le verrou placé sur le côté intérieur de la ridelle.

● **Pour fermer:** rabattez la ridelle vers le haut jusqu'à ce que les verrous s'encliquettent. Sur les véhicules avec hardtop, verrouillez les verrous placés sur le côté intérieur de la ridelle et fermez le hayon.

Après avoir fermé la ridelle, vérifiez toujours si les verrous sont encliquetés en tirant sur la ridelle – sinon le hayon pourrait s'ouvrir soudainement pendant la marche.

Il est également possible de déposer la ridelle.

● Il faut à cet effet ouvrir entièrement le hayon et tirez vers le haut les deux bandes de maintien des côtés en les soulevant à leur point d'articulation. Inclinez la ridelle de manière à pouvoir décrocher les bandes de maintien (voir figure du haut).

● Retirez d'abord du côté droit la ridelle en la soulevant hors de son support, puis tirez la ridelle de côté hors du support gauche (figure du bas).

● Rangez de manière sûre le hayon et les bandes de maintien une fois décrochées.

La repose de la ridelle s'effectue dans l'ordre inverse. Pour cela, il faut veiller à ce que les bandes de maintien soient mises en place de manière à ce que les caoutchoucs soient tournés vers l'extérieur.

Remarques

● Lors du chargement ou lorsque la ridelle est complètement ou partiellement ouverte, il faut veiller à ce que la plaque d'immatriculation soit toujours visible, conformément aux dispositions légales.

● Lorsque le véhicule est équipé d'un hardtop, on ne devrait pas rouler avec la ridelle ouverte ou déposée afin d'éviter des endommagements du hayon ou du hardtop.

● Pour obtenir de bonnes qualités routières, le chargement doit autant que possible être transporté à proximité du train arrière ou de préférence entre les essieux. Les charges autorisées par essieu et le poids total autorisé ne doivent en aucun cas être dépassés.

Utilisation



Bâche *

Veillez à ce que le bâche soit correctement fixée à l'avant, derrière la cabine.

C'est le cas, lorsque l'étrier incorporé à la bâche est bien tendu entre le joint collé sur le panneau extérieur de la cabine et l'étrier.

Il faut pour cela appuyer l'étrier de fixation contre la joint en mousse et serrer à fond les six vis (voir figure).

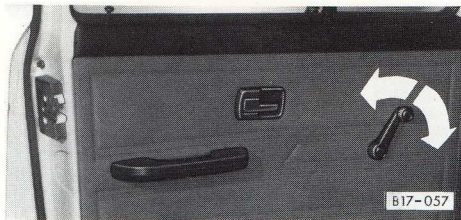


Hardtop *

Le hardtop est fixé à l'aide des huit vis placées à droite et à gauche sur les ridelles latérales. Il faut en outre déposer et/ou reposer sur la ridelle le pivot de fermeture pour le hayon et retirer ou enfoncer la fiche pour le plafonnier AR du hardtop sur le panneau latéral gauche. Lors de la repose, il faut veiller à ce que le joint repose bien sur la cabine.

Lorsque la bâche et l'arceau ont été déposés, il faut veiller à ce que le joint en mousse soit collé de manière impeccable sur le panneau extérieur de la cabine. Remplacez le joint le cas échéant.

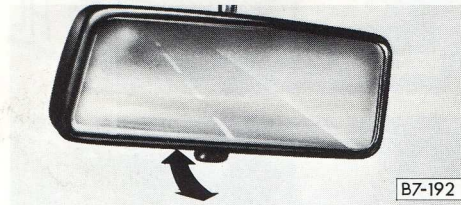
Utilisation



Glaces

Glaces descendantes

Les glaces sont ouvertes et fermées avec la manivelle placée dans le revêtement de porte.



Rétroviseur intérieur jour/nuit

Rétroviseur en position jour – levier vers l'avant

Rétroviseur en position nuit – levier vers l'arrière

Sièges avant

Réglage du siège en longueur

Tirez vers le haut l'étrier placé sous le siège et déplacez le siège. Lâchez ensuite l'étrier et déplacez encore le siège jusqu'à ce que le dispositif de verrouillage s'encliquette.

Attention

Pour des raisons de sécurité, les sièges avant ne doivent être réglés que lorsque le véhicule est à l'arrêt.

Réglage de l'inclinaison du dossier

Écartez le buste du dossier. Tournez le bouton moleté placé sur le côté du siège.

Attention

Pendant la marche, les dossiers des sièges ne doivent pas être trop inclinés vers l'arrière, car cela nuit à l'efficacité des ceintures de sécurité.

Déverrouillage du dossier

Tirez vers le haut le bouton placé sur le côté du siège et rabattez le dossier en avant.

Attention

Pour des raisons de sécurité, les dossiers des sièges avant doivent toujours être verrouillés pendant la marche.

Appuie-tête

Réglage en hauteur

Saisissez des deux mains l'appuie-tête par les côtés et déplacez-le vers le haut ou vers le bas – le bord supérieur doit se trouver à hauteur des yeux.

Réglage de l'inclinaison

Tournez le bord supérieur de l'appuie-tête vers l'avant ou vers l'arrière.

Dépose et repose

Extrayez ou repoussez avec un petit tournevis les agrafes à ressort des bagues de guidage du dossier. Enlevez l'appuie-tête.

Lors de la repose, introduisez l'appuie-tête dans les guidages aussi loin que possible; enfoncez ensuite les agrafes de manière à ce que la branche rectiligne de celles-ci se trouve à l'arrière.



Ceintures de sécurité

Les ceintures de sécurité ne sont utiles que si on les attache chaque fois avant de démarrer – particulièrement pour circuler en ville.

Les personnes dont la taille est inférieure à 1,50 m ne devraient pas utiliser des ceintures trois points normales – les dangers de blessures en cas d'accident peuvent être accrus.

Une ceinture doit être utilisée par une seule personne. N'attachez jamais deux passagers (**même des enfants**) avec **une** ceinture.

La sangle ne doit pas passer sur des objets rigides ou cassables (lunettes, stylos à billes, trousseau de clés, pipe etc.), car cela peut provoquer des blessures.

Des vêtements très amples, non cintrés (manteau au-dessus d'une veste sport par exemple) – gênent le placement impeccable et le fonctionnement de la ceinture de sécurité.

La ceinture ne doit pas être coincée ou frotter sur des arêtes vives.

L'orifice de la boucle pour la languette de la sangle ne doit pas être obstrué par du papier ou d'autres choses, sinon la languette ne pourrait s'encliqueter.

Gardez la sangle propre, car un fort encrassement de celle-ci peut entraver le fonctionnement de l'enrouleur (voir aussi chapitre «Soins et Entretien»).

Des ceintures de sécurité qui ont été endommagées ou sollicitées au cours d'un accident et de ce fait distendues, doivent être remplacées, de préférence par un atelier V.A.G. En outre, les ancrages des ceintures doivent aussi être vérifiés.

Sur les véhicules qui n'ont pas été équipés à l'Usine de ceintures de sécurité, celles-ci peuvent être montées ultérieurement pour toutes les places. Tous les ateliers V.A.G. sont au courant des détails relatifs à la pose correcte des ceintures de sécurité. C'est pourquoi, il est conseillé d'y faire effectuer le montage ultérieur des ceintures.

Utilisation

Ceintures automatiques 3 points

Les ceintures automatiques permettent une entière liberté de mouvement dans la mesure où l'on tire lentement sur elles. Elles se bloquent cependant en cas de freinage brusque.

L'automatisme bloque également les ceintures sur des rampes à fort pourcentage et lors de virages négociés à grande vitesse.

Fermeture

Tirez la sangle par la languette de façon lente et continue devant la poitrine et le bassin et enfoncez la languette dans la boucle solidaire du siège jusqu'à ce qu'elle s'encliquette de façon audible (essai de traction).

La ceinture ne doit pas être tordue.

Les dossiers des sièges avant ne doivent pas être trop inclinés en arrière, car cela nuirait à l'efficacité des ceintures de sécurité.

La partie de la sangle passant devant le bassin doit toujours être bien adaptée, le cas échéant ramener quelque peu la sangle.

Ouverture

La ceinture est libérée par pression des doigts sur la touche orange incorporée à la boucle. La languette saute hors de la boucle par pression du ressort.

Accompagnez la languette pour que l'enrouleur puisse embobiner plus facilement la sangle. Un coulant ou un bouton en plastique maintient la languette à portée de la main, le cas échéant, relevez un peu le coulant.

Frein à main

Le levier de frein à main se trouve entre les sièges.

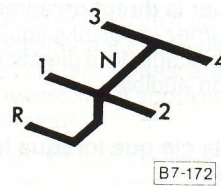
Pour serrer le frein à main, tirez le levier vers le haut. Le levier devrait être tiré à fond afin de ne pas risquer de rouler par inadvertance avec le frein à main serré.

Le témoin des freins * s'allume lorsque le frein à main est serré et le contact d'allumage mis.

Pour desserrer le frein à main, tirez légèrement le levier vers le haut, appuyez sur le bouton de blocage et rabaissez le levier complètement.

Boîte mécanique

Grille des vitesses



B7-172

Passage de la marche arrière

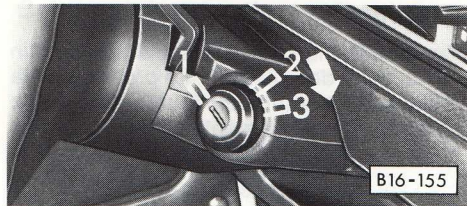
La marche arrière ne doit être engagée que lorsque le véhicule est à l'arrêt. Si le moteur est en marche, il faut attendre quelques secondes, la pédale d'embrayage complètement enfoncée, afin d'éviter des bruits de raclement.

Les feux de recul * s'allument lorsque la marche arrière est engagée et le contact d'allumage mis.

Remarque

Pendant la marche ne laissez pas la main sur le levier des vitesses. La pression de la main se transmet aux fourchettes de la boîte de vitesses et peut à la longue provoquer une usure prématurée de celles-ci.

Utilisation



Contact-démarrreur-antivol

Moteur à essence

- 1 – **Contact d'allumage coupé/moteur arrêté**
La direction peut être bloquée
- 2 – **Contact d'allumage mis**
- 3 – **Lancement du moteur**

Moteur diesel

- 1 – **Alimentation en carburant interrompue/moteur arrêté**
La direction peut être bloquée
- 2 – **Position de préchauffage et de marche**
Aussi longtemps que le préchauffage dure, ne branchez aucun grand consommateur de courant – sinon la batterie serait inutilement sollicitée.
- 3 – **Lancement du moteur**

Ce qui suit est valable pour tous les véhicules:

Position 1:

Pour bloquer la direction après avoir retiré la clé, tournez le volant jusqu'à ce que la cheville de blocage de la direction s'enclenche de façon audible.

Attention

Ne retirez la clé que lorsque le véhicule est à l'arrêt.

Position 2:

Si la clé ne tourne pas du tout ou difficilement dans cette position, imprimez des mouvements de va-et-vient au volant – ceci facilite le déblocage de la direction.

Position 3:

Dans cette position les phares sont automatiquement commutés sur les feux de position, les essuie-glace et la soufflante sont mis hors circuit.

Avant tout nouveau lancement du moteur, il faut ramener la clé de contact en position 1: le coupe-circuit répéteur de lancement placé dans la contact-démarrreur/antivol empêche que le démarreur n'engrène lorsque le moteur tourne et puisse ainsi être endommagé.

Lancement du moteur

Généralités

- **Attention – lorsque vous lancez le moteur dans un local fermé: danger d'intoxication.**
- Avant de lancer le moteur, mettez le levier des vitesses au point mort et serrez le frein à main.
- Débrayez à fond pendant le processus de lancement; le démarreur ne doit avoir que le moteur à entraîner.
- Dès que le moteur est lancé, lâchez aussitôt la clé de contact – le démarreur ne doit pas tourner avec le moteur.
- Ne faites pas chauffer le moteur à l'arrêt! Démarrez immédiatement. Le moteur ne devrait tourner au régime de ralenti **une demi-minute** avant le démarrage **que par grand gel**, de manière à ce qu'un graissage parfait soit assuré.
- Evitez les régimes élevés et à pleins gaz tant que le moteur n'a pas encore atteint sa température de fonctionnement.

Moteur à carburateur de 55 kW

Lancement à moteur froid

Le carburateur est équipé d'un starter automatique fonctionnant entièrement automatiquement lors de départs à froid; il n'est donc pas nécessaire d'appuyer sur la pédale d'accélérateur.

- Mettez le contact d'allumage et lancez immédiatement le moteur.

Lancement du moteur à température de fonctionnement

- Appuyez lentement et à fond sur la pédale d'accélérateur **pendant le lancement.**
- Lâchez la pédale dès que le moteur est lancé.

Lancement à moteur très chaud

- **Avant le lancement**, appuyez lentement mais à fond sur la pédale d'accélérateur et maintenez la position pleins gaz – ne pompez pas.
- Lâchez immédiatement la pédale après le lancement du moteur.

Utilisation

Moteur diesel de 40 kW

Lancement à moteur froid

Le moteur est équipé d'un dispositif de préchauffage. Le temps de préchauffage nécessaire est indiqué par un témoin de préchauffage commandé par la température du liquide de refroidissement – voir page 17.

Le départ à moteur froid est facilité par un dispositif (de départ à froid) monté dans la pompe d'injection.

Ce dispositif est branché et débranché au moyen du bouton-tirette placé à gauche de la colonne de direction.

● A des températures extérieures allant jusqu'à **-15°C**, tirez à fond la tirette du dispositif de départ à froid avant le lancement.

Par des températures encore plus basses, ne tirez la tirette que **lorsque le moteur a un allumage régulier** – le moteur part alors mieux dans ces conditions.

● Tournez la clé du contact-démarreur-antivol en position 2 (voir page 12) le témoin de préchauffage s'allume. Il s'éteint lorsque la température d'allumage est atteinte.

Aussi longtemps que le préchauffage dure, ne branchez aucun gros consommateur de courant, sinon la batterie serait inutilement sollicitée.

● Aussitôt que le témoin s'éteint, lancez le moteur.

N'accélérez pas pendant le lancement. Si le moteur n'a pas un allumage régulier, continuez à actionner le démarreur pendant quelques secondes (une demi-minute au maximum), jusqu'à ce que le moteur tourne de lui-même.

Si le moteur ne part pas après une pause d'environ une demi-minute, préchauffez à nouveau et lancez à nouveau le moteur comme indiqué.

● Ne repoussez la tirette du dispositif de départ à froid que lorsque le moteur a atteint sa température de fonctionnement – dans le cas contraire le moteur pourrait caler au ralenti du fait d'un régime trop bas.

Lancement du moteur à température de fonctionnement

● Le témoin de préchauffage ne s'allume pas – le moteur peut être lancé immédiatement. Ne tirez pas la tirette du dispositif de départ à froid et **n'accélérez pas.**

Arrêt du moteur:

Valable pour tous les moteurs:

Lorsque le moteur a été soumis pendant un laps de temps important à des sollicitations élevées, ne l'arrêtez pas immédiatement mais laissez-le encore tourner 2 minutes environ au ralenti accéléré de manière à éviter une accumulation de chaleur.

Attention

Lorsque le moteur est chaud, le ventilateur du radiateur peut continuer à fonctionner pendant un certain temps après l'arrêt du moteur ou se mettre soudainement en marche même lorsque le contact d'allumage est coupé.

Cadrams

La disposition des cadrams dépend de chaque modèle et version de moteur – voir également «Tableau de bord», page 2.

Tachymètre

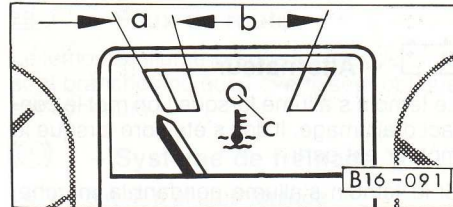
Les vitesses maxi autorisées pendant le rodage sont indiquées à la page 24.

En cas de **repères de changement de vitesse *** sur le cadran du tachymètre il faut tenir compte des points suivants:

- Les repères ne sont valables que pour des véhicules équipés d'une boîte mécanique **avec moteur rodé** et à température de fonctionnement.
- **Le rapport immédiatement supérieur** doit être engagé au plus tard lorsque le repère est atteint.

Engager plus tôt un rapport supérieur permet d'économiser du carburant et diminue le niveau sonore.

- **Le rapport immédiatement inférieur** doit être engagé au plus tôt lorsque la vitesse est descendue en dessous du repère.



– Température du liquide de refroidissement

L'aiguille fonctionne lorsque le contact d'allumage est mis. Il s'écoule cependant quelques instants avant qu'elle indique le niveau.

En outre, lorsque le contact d'allumage est mis, le témoin d'alerte *(c) clignote pendant quelques secondes.

a – Zone froide

Évitez les régimes élevés et ne sollicitez pas encore fortement le moteur.

b – Zone normale

En conduite normale, l'aiguille doit osciller dans la zone température centrale.

Lors de fortes sollicitations du moteur et de températures extérieures élevées, l'aiguille peut se déplacer plus loin vers la droite.

Ne vous inquiétez pas tant que le témoin d'alerte (c) ne clignote pas. Lorsque le moteur est moins sollicité, l'aiguille doit revenir dans la zone centrale.

c – Témoin d'alerte *

Si le témoin clignote pendant la marche, soit le niveau de liquide de refroidissement est trop bas, soit la température du liquide de refroidissement est trop élevée. **Arrêtez-vous immédiatement, arrêtez le moteur** et déterminez la cause de l'avarie – voir page 17

Remarque

- **Des phases supplémentaires devant la calandre** diminuent l'efficacité du système de refroidissement. Lors de températures extérieures élevées et de fortes sollicitations du moteur, il y a danger de surchauffe du moteur.



– Niveau de carburant

L'aiguille fonctionne lorsque le contact d'allumage est mis. Il s'écoule cependant quelques instants avant qu'elle indique le niveau.

Le réservoir à carburant contient environ 60 litres.

Lorsque l'aiguille atteint la zone de réserve, il reste environ 5 litres de carburant.

Utilisation

Témoins



– Pression d'huile du moteur

Le témoin clignote (moteurs à essence) ou s'allume (moteurs diesel) lorsque l'on met le contact d'allumage. Il doit s'éteindre lorsque le moteur est lancé.

Si le témoin ne s'éteint pas ou encore s'il clignote ou s'allume pendant la marche – sur les moteurs à essence, un vibreur se met à résonner en même temps au-dessus de 2000/min., **arrêtez-vous immédiatement, arrêtez le moteur**, vérifiez le niveau d'huile et, le cas échéant, faites l'appoint d'huile – voir page 32.

Si le témoin s'allume bien que le niveau d'huile soit en ordre, **ne continuez pas à rouler**. Dans ce cas également, le moteur ne doit pas tourner au ralenti – faites appel à l'aide d'un spécialiste.

Remarque

Le témoin de pression d'huile ne donne aucune indication sur le niveau d'huile.



– Alternateur

Le témoin s'allume lorsque l'on met le contact d'allumage. Il doit s'éteindre lorsque le moteur est parti.

Si le témoin s'allume pendant la marche, **arrêtez-vous immédiatement, arrêtez le moteur** et vérifiez la courroie trapézoïdale.

Si la courroie trapézoïdale est cassée, il **ne faut pas continuer à rouler** – la pompe de liquide de refroidissement n'est alors plus entraînée. La courroie trapézoïdale doit être remplacée (dimensions de la courroie trapézoïdale, voir «Caractéristiques techniques»).

Si le témoin s'allume bien que la courroie trapézoïdale ne soit pas cassée, il est normalement possible de rouler jusqu'à l'atelier V.A.G. le plus proche, mais étant donné que la batterie se décharge alors constamment tous les consommateurs électriques non indispensables devraient être débranchés.



Température du liquide de refroidissement/niveau de liquide de refroidissement¹⁾

Ce témoin * clignote pendant quelques secondes pour contrôle du fonctionnement lorsque l'on met le contact d'allumage.

Si le témoin ne s'éteint pas ensuite ou clignote pendant la marche, il se peut que la température du liquide de refroidissement soit trop élevée ou que le niveau du liquide de refroidissement soit trop bas¹⁾:

arrêtez-vous immédiatement, vérifiez le niveau de liquide de refroidissement et, le cas échéant, faites l'appoint.

Attention, danger de brûlures

– Pour des indications plus détaillées, voir page 33.

Ne touchez pas au ventilateur! Celui-ci peut se mettre soudain en marche – même lorsque le contact d'allumage n'est pas mis.

Si l'avarie n'est pas due à un niveau du liquide de refroidissement trop bas, vérifiez le fusible du ventilateur de radiateur et, le cas échéant, remplacez-le – voir page 47.

Si le témoin ne s'éteint pas bien que le niveau du liquide de refroidissement et le fusible de ventilateur soient en ordre, ne continuez pas de rouler – faites appel à un spécialiste.

¹⁾ Uniquement sur véhicules avec contrôle automatique du niveau du liquide de refroidissement (voir page 33)

Utilisation

Si l'avarie est due uniquement au ventilateur de radiateur, on peut – à condition que le niveau de liquide de refroidissement soit en ordre et que le témoin de contrôle de la température s'éteigne – continuer de rouler jusqu'à l'atelier V.A.G. le plus proche. Etant donné que le déplacement de l'air est alors utilisé pour le refroidissement, il faut éviter de faire tourner le moteur au ralenti ou d'avancer lentement.

– Préchauffage

(uniquement moteur diesel)

Lorsque le moteur est froid, le témoin de préchauffage s'allume lorsque la clé de contact est mise en position marche (contact d'allumage mis).

Lorsque le témoin s'éteint, lancez immédiatement le moteur – voir page 14.

Le témoin de préchauffage ne s'allume **pas** lorsque le moteur est à température de fonctionnement – le moteur peut être lancé immédiatement.

– Clignotants

Le témoin clignote en même temps que les clignotants. Si un clignotant est défaillant, le témoin clignote environ deux fois plus rapidement. Ceci n'est pas valable pour la traction d'une remorque.

Pour plus de détails, voir colonne de droite et page 19.

– Feux de route

Le témoin s'allume lorsque les feux de route sont branchés ou que l'avertisseur optique est commuté.

– Système de freinage

Le témoin * s'allume lorsque

- le frein à main est tiré
 - le niveau du liquide de frein est trop bas.
- Le contact d'allumage doit être mis.

Si le témoin ne s'éteint pas lorsque le moteur tourne après desserrage du frein à main ou s'allume pendant la marche, le niveau du liquide de frein dans le réservoir est trop bas. Si, en même temps, vous remarquez que la course de la pédale de frein s'est allongée, il se peut qu'un des deux circuits de freinage hydraulique soit défaillant. Il est quand même possible de continuer à rouler prudemment jusqu'à l'agent V.A.G. le plus proche, mais il faut s'attendre à devoir exercer une plus grande force sur la pédale de frein et compter sur des distances de freinage plus longues.

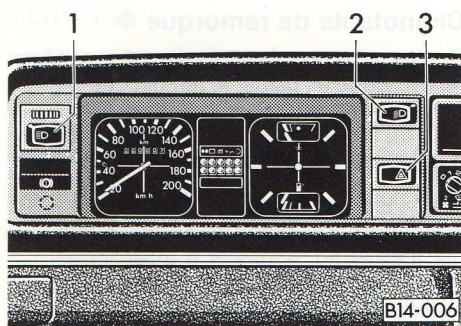
Clignotants de remorque *

Sur les véhicules équipés d'un dispositif de remorquage à l'usine, le témoin des clignotants de remorque se trouve à gauche à côté du tachymètre, en dessous du témoin des freins (voir page 2, position 13).

Le témoin clignote en même temps que les clignotants en cas de traction d'une remorque.

Si un clignotant est défaillant sur la remorque ou sur le véhicule tracteur, le témoin ne clignote pas.

Utilisation



Commandes

1 – Commande de l'éclairage

Premier cran – feux de position
Deuxième cran – feux de croisement ou feux de route

Les phares ne s'allument que lorsque le contact d'allumage est mis. Pendant le lancement, ils sont commutés automatiquement sur les feux de position.

Lorsque l'éclairage est branché, il est possible de régler progressivement l'intensité de l'éclairage des cadrans en tournant la molette placée au-dessus de la commande de l'éclairage.

Pour le fonctionnement de l'inverseur-code, voir page suivante.

2 – Feu antibrouillard AR *

Premier cran – libre
Deuxième cran – feu antibrouillard arrière

Au deuxième cran, un témoin s'allume dans la commande.

Le **feu antibrouillard arrière** ne s'allume que lorsque les feux de croisement ou les feux de route sont allumés.

3 – Signal de détresse

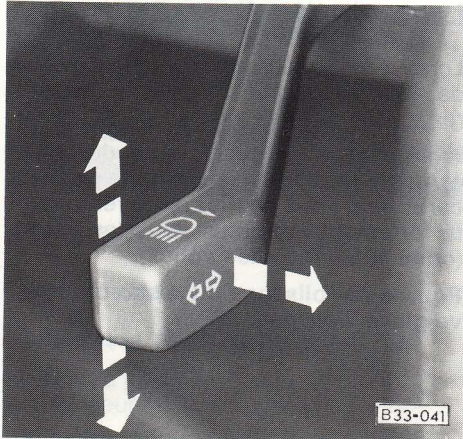
Lorsque le signal de détresse est branché un témoin clignote également dans la commande.

Le signal de détresse fonctionne même lorsque le contact d'allumage est coupé.

Remarque:

Tenir compte des prescriptions légales lors de l'utilisation des commandes d'éclairage décrites.

Utilisation



Levier des clignotants et de l'inverseur-code

Les clignotants ne fonctionnent que lorsque le contact d'allumage est mis.

Clignotants, droits – levier en haut
Clignotants gauches – levier en bas

Le témoin clignote en même temps que les clignotants voir également page 17.

Les clignotants s'arrêtent automatiquement après le passage d'un virage.

Indication de changement de couleur de circulation

Soulevez ou abaissez le levier jusqu'au point dur et maintenez-le – le témoin doit clignoter en même temps.

Inverseur-code

Tirez le levier vers le volant au-delà du point dur, les feux de croisement ou de route étant allumés. Le témoin des feux de route s'allume lorsque les feux de route sont commutés.

Avertisseur optique

Tirez le levier vers le volant jusqu'au point dur – le témoin des feux de route s'allume.

Feux de stationnement *

Les feux de stationnement ne s'allument que lorsque le contact d'allumage est coupé.

Feux de stationnement droits
– levier en haut

Feux de stationnement gauches
– levier en bas

Utilisation



Essuie-glace et lave-glace

L'essuie-glace et le lave-glace ne fonctionnent que lorsque le contact d'allumage est mis.

En cas de gel, vérifiez avant la première mise en marche des essuie-glace si les raclettes ne sont pas collées.

Pare-brise

Balayage aller-retour

Soulevez le levier uniquement jusqu'au point dur situé avant la position 1.

Balayage lent

Levier en position 1.

Balayage rapide

Levier en position 2.

Lave-glace

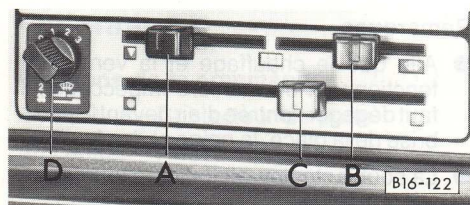
Tirez le levier vers le volant – le lave-glace fonctionne tant que le levier est tiré.

Lave-phares *

Lorsque les feux de croisement ou les feux de route sont allumés, les verres des phares sont lavés à chaque lavage des glaces.

A intervalles réguliers cependant, par exemple lorsque vous faites le plein de carburant, vous devriez nettoyer la saleté fortement incrustée dans les verres (comme les insectes collés).

Pour le remplissage du réservoir de lave-glace, voir page 35.



Chauffage et ventilation

Commandes

Leviers A et B – Répartition de l'air

Levier A à gauche –
les diffuseurs 4 sont ouverts

Levier B à droite –
les diffuseurs 1 et 2 sont ouverts

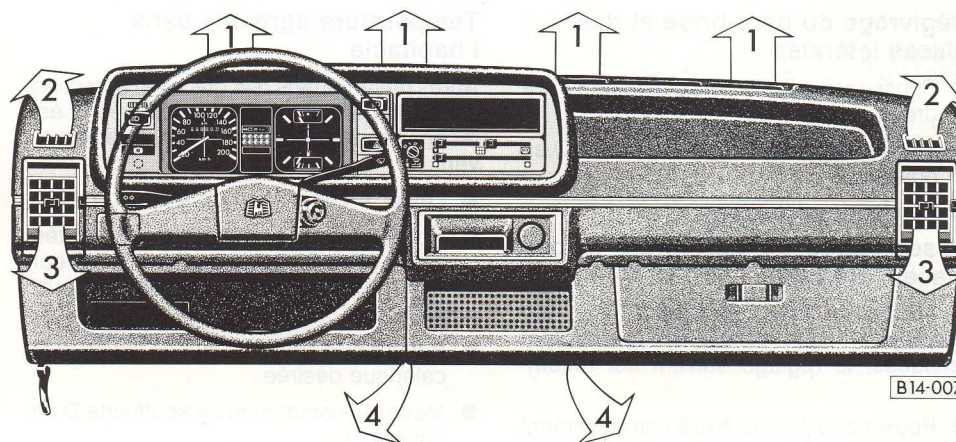
Les deux leviers au milieu –
les diffuseurs 1, 2 et 4 sont fermés, le débit
d'air en provenance des diffuseurs 3 (ou-
verts) est augmenté.

Levier C – Puissance calorique

à droite – augmentation
à gauche – diminution

Commande D – Soufflante

Le débit d'air est réglable sur trois vitesses.



Diffuseurs d'air

De l'air frais réchauffé ou non sort des diffuseurs 1, 2 et 4, uniquement de l'air frais non réchauffé des diffuseurs 3.

Les **diffuseurs 1, 2 et 4** sont ouverts ou fermés avec les leviers A et B.

Les **diffuseurs 3** sont réglés séparément:

Molette vers le haut – diffuseur ouvert

Molette vers le bas – diffuseur fermé

En faisant pivoter l'ensemble de la grille des diffuseurs 3, il est possible de modifier la hauteur du flux d'air.

Si l'on pousse le levier de la grille vers la droite ou la gauche, la direction latérale du flux peut être modifiée.

Utilisation

Dégivrage du pare-brise et des glaces latérales

- Poussez tous les leviers complètement à droite
- Mettez la commande de soufflante D en position 2
- Fermez les diffuseurs 3.

Désembuage du pare-brise et des glaces latérales

Si en cas de forte humidité de l'air, par exemple en cas de pluie, les glaces sont embuées, le réglage suivant est recommandé:

- Poussez les leviers A et B complètement à droite
- Mettez la commande de soufflante D en position 2 ou 3
- Le cas échéant, poussez un peu le levier C vers la droite dans la zone de chauffage
- Fermez les diffuseurs 3

Chauffage plus rapide du véhicule

- Poussez le levier A complètement à gauche
- Poussez les leviers B et C complètement à droite
- Fermez les diffuseurs 3.
- Mettez la commande D de la soufflante en position 2

Température agréable dans l'habitacle

Après désambuage des glaces et obtention de la température intérieure désirée, il est recommandé de procéder au réglage suivant:

- Levier A complètement à gauche
- Poussez le levier B à partir de sa butée droite vers la gauche d'une longueur égale aux deux tiers environ de sa course totale
- Poussez le levier C sur la puissance calorique désirée.
- Mettez la commande de soufflante D en position 1

Il est possible de diriger en plus de l'air frais non réchauffé dans le véhicule par les diffuseurs 3.

Ventilation

De l'air frais non réchauffé sort de tous les diffuseurs lorsque le chauffage est mis hors circuit, uniquement des diffuseurs 3 lorsque le chauffage est mis.

Le flux d'air venant de diffuseurs 3 est au maximum de sa puissance quand les leviers A et B sont rapprochés au centre jusqu'à butée.

Remarques

- Afin que le chauffage et la ventilation fonctionnent de manière impeccable, il faut dégager l'entrée d'air devant le pare-brise de la glace, la neige et des feuilles.
- La soufflante devrait toujours tourner en petite vitesse.
- Si l'on veut empêcher que de l'air extérieur pollué pénètre dans l'habitacle, il faut pousser les leviers A et B vers le centre. En outre, les diffuseurs 3 doivent être fermés.
- L'efficacité du chauffage dépend de la température du liquide de refroidissement – la puissance calorique maximum du chauffage n'est donc obtenue que lorsque le moteur a atteint la température de fonctionnement.
- Tous les éléments de commande, à l'exception de la commande de soufflante D, peuvent être réglés sur n'importe quelle position intermédiaire.

Plafonnier

Positions de la commande

- En haut – Contacteur de porte
- Au centre – Arrêt
- En bas – Eclairage continu

Pare-soleil

Les pare-soleil peuvent être extraits de leurs supports latéraux et être rabattus vers les portes.

Cendrier

- Pour le vider – Ouvrez le cendrier, appuyez sur le ressort, et retirez le cendrier.
- Pour le remettre – Enfoncez le cendrier dans les rails.

Battant de boîte à gants

Pour ouvrir le battant, appuyez les deux touches l'une contre l'autre.

Conduite

Les 1500 premiers kilomètres – et ensuite

Pendant des premières heures de fonctionnement, le moteur subit des frictions internes plus élevées que, plus tard, lorsque toutes les pièces mobiles sont rodées. Dans quelle mesure le rodage s'opère dans de bonnes conditions, cela dépend essentiellement du style de conduite au cours des 1500 premiers kilomètres.

Jusqu'à 1000 kilomètres n'accélérez pas à pleins gaz par principe.

En outre, les vitesses suivantes ne devraient pas être dépassées (en km/h):

Boîte mécanique	Kilométrage 0 – 1000
1re vit.	30
2e vit.	55
3e vit.	85
4e vit.	110

De 1000 à 1500 kilomètres

il est possible d'augmenter peu à peu l'allure jusqu'à la vitesse maxi ou jusqu'au régime maxi autorisé.

Après le rodage

et sur les véhicules avec repères de changement de vitesse sur le tachymètre, il faut passer le rapport immédiatement supérieur au plus tard après avoir atteint le repère.

Le régime maxi autorisé du moteur est de 6300/min environ.

Sur les véhicules avec moteur diesel, une régulation du régime se fait automatiquement à un régime maxi d'environ 5200/min.

Remarques importantes

- Ne poussez jamais un moteur froid aux régimes élevés – ni au ralenti, ni en prise.
- Toutes les indications sur les vitesses et les régimes ne sont valables que pour le moteur à **température de fonctionnement**.
- Dans la mesure du possible n'utilisez pas à fond le régime maxi – engagez plus tôt le rapport supérieur, cela permet d'économiser du carburant et le diminuer le niveau sonore.
- Ne conduisez pas à un régime trop faible – rétrogradez quand le moteur ne tourne plus régulièrement.

Conduite sûre

Les indications suivantes sont très importantes pour la sûreté de fonctionnement de votre véhicule.

Pneus

- Au début, l'adhérence des pneus neufs n'est pas encore optimale; ils doivent donc être «rodés» pendant les 100 premiers kilomètres à vitesse modérée. Ceci contribue à leur longévité.
- Afin d'éviter d'endommager les pneus et les jantes, les bordures de trottoirs ou obstacles similaires ne doivent être franchis que lentement et attaqués si possible avec un angle obtus.

Freins

- Les garnitures de frein neuves doivent être rodées et ne possèdent donc pas encore au début le coefficient de friction optimal. Pour compenser cela, il faut – pendant les 200 premiers kilomètres environ – exercer une pression plus forte sur la pédale. Cette indication est également valable en cas de remplacement des garnitures de frein.
- Dans les descentes, vous devriez utiliser pleinement le frein-moteur en rétrogradant en temps utile. Si vous devez en plus freiner, ne le faites pas de façon continue, mais par intermittence.

- Après des passages dans les flaques d'eau, en cas de pluie diluvienne ou après le lavage du véhicule, les freins répondent avec retard: les garnitures doivent d'abord sécher en début de freinage.

Le freinage peut également se produire avec retard sur des routes salées, lorsque l'on n'a pas freiné depuis longtemps: la couche de sel qui s'est déposée sur les disques et les garnitures de frein doit tout d'abord être éliminée.

- L'usure des garnitures de frein dépend pour une grande part des conditions d'utilisation et du style de conduite. En particulier pour les véhicules qui sont utilisés souvent en ville ou sur des courtes distances ou bien conduits d'une manière très sportive, il peut être nécessaire de faire vérifier l'épaisseur des garnitures de frein dans un atelier V.A.G, même entre les visites à l'atelier normalement prévues.
- Si un allongement de la course de la pédale se produit subitement, un des deux circuits de freinage peut être défaillant. Vous pouvez tout de même continuer à rouler jusqu'à l'atelier V.A.G le plus proche, mais il faut exercer une plus grande force sur la pédale et s'attendre à une plus grande distance de freinage.

- Le liquide de frein doit être contrôlé régulièrement – voir page 36.
La baisse du niveau du liquide de frein est indiquée par l'allumage du témoin des freins * (voir également page 17).

Pédales

L'utilisation des pédales ne doit jamais être entravée.

De ce fait, aucun objet pouvant glisser en dessous des pédales ne doit être déposé sur le plancher.

Aucun tapis ou revêtement de plancher supplémentaire ne doit se trouver dans la zone des pédales.

- En cas de dérangement dans le système de freinage, une course de la pédale plus importante peut être nécessaire.
- La pédale d'embrayage et l'accélérateur doivent pouvoir toujours être enfoncés à fond.
- Toutes les pédales doivent pouvoir revenir à leur position de départ sans être entravées.

N'utilisez donc que des tapis qui laissent la zone des pédales entièrement libre et qui sont conçus pour ne pas glisser.

Conduite

Conduite économique

A sa sortie d'usine, votre véhicule possède déjà **sur le plan technique les conditions nécessaires** pour être économique et consommer peu de carburant. Vous devriez observer les points suivants afin de conserver de telles qualités en cours d'utilisation:

- Votre véhicule devrait être entretenu par un atelier V.A.G avec la périodicité indiquée dans le Plan d'Entretien. Vous obtiendrez ainsi non seulement une rentabilité optimale, mais aussi un fonctionnement impeccable et une grande longévité.
- La pression de gonflage des pneus devrait être vérifiée périodiquement. La résistance au roulement s'accroît par suite d'une pression de gonflage trop faible. Cela entraîne une augmentation de la consommation de carburant et nuit également au comportement routier; l'usure des pneus augmente.
- Vous ne devriez pas charger inutilement votre véhicule. En ville, en particulier, lorsqu'il faut souvent accélérer, le poids du véhicule influe fortement sur la consommation de carburant.
- Tous les consommateurs électriques ne devraient être branchés que le temps nécessaires – une sollicitation importante de l'alternateur entraîne aussi une augmentation de la consommation de carburant.
- La consommation de carburant devrait être vérifiée régulièrement à l'aide du totalisateur kilométrique. Cela permet de dépister plus tôt les défauts qui provoquent une consommation de carburant élevée.

Le style personnel de conduite influe beaucoup sur les qualités d'économie du véhicule:

- Ne faites pas chauffer le moteur à l'arrêt, démarrez immédiatement.
Si vous faites chauffer le moteur, cela n'est pas économique et cause également une pollution inutile du fait du bruit produit et des gaz d'échappement dégagés. Cela entraîne en outre une plus grande usure du moteur.
- Si vous voulez maintenir au minimum la consommation de carburant, ainsi que l'usure des freins et des pneus, vous devriez éviter les vitesses maximales et les accélérations à pleins gaz et conduire avec régularité et sans à-coups.
- Conduisez aussi souvent et aussi longtemps que possible dans la rapport le plus élevé: la consommation de carburant est en 2ème par exemple 2 fois environ et en 3ème 1,5 fois environ plus élevée qu'en 4ème.

Les conditions individuelles d'utilisation se répercutent naturellement aussi sur la consommation de carburant.

Les facteurs ci-après affectent par exemple la consommation:

- La forte densité de circulation, particulièrement dans les grandes villes avec leurs multiples feux de signalisation,
- les parcours fréquents sur de courtes distances, surtout le porte à porte avec toujours de nouveaux départs, le moteur devant être porté à chaque fois à la température de fonctionnement,
- les parcours effectués en files dans les rapports inférieurs, c'est-à-dire en roulant à des régimes relativement élevés par rapport aux distances parcourues.

On devrait par conséquent essayer d'éviter de telles conditions d'utilisation en prévoyant à l'avance un itinéraire adéquat. Bien entendu, la consommation de carburant dépend également de facteurs sur lesquels le conducteur n'a pas d'influence. Il est normal, par exemple, que la consommation augmente en hiver ou dans des conditions difficiles (mauvais état des routes, traction d'une remorque, etc.).

La consommation d'huile dépend aussi en grande partie de la charge et du régime du moteur. Suivant le style de conduite, la consommation peut atteindre jusqu'à 1,5 litre aux 1000 km.

Il est normal que la consommation d'huile d'un moteur neuf n'atteigne sa valeur la plus basse qu'après un certain kilométrage. C'est pourquoi, cette consommation peut se situer au-dessus de la valeur indiquée pendant les 5000 premiers kilomètres.

De même, la consommation de carburant et la puissance du moteur ne peuvent être jugées avec précision qu'après avoir parcouru ce kilométrage.

Conduite

Conduite avec remorque

Pour la traction d'une remorque, votre véhicule doit être équipé spécialement. Si votre véhicule a été équipé à l'usine d'un dispositif d'attelage, il est déjà pourvu de tout ce qui est nécessaire pour l'utilisation d'une remorque.

En cas de montage ultérieur d'un dispositif d'attelage, veuillez tenir compte des points suivants:

- Le dispositif d'attelage est une pièce de sécurité. C'est pourquoi il ne faut utiliser qu'un dispositif mis au point et homologué pour votre véhicule qui, de plus, doit être monté suivant nos directives. La notice de montage livrée avec le dispositif vous fournit tous les détails.

Un témoin lumineux spécial placé dans le champ visuel du conducteur doit indiquer le fonctionnement des clignotants de la remorque.

- Si un système de refroidissement plus puissant n'a pas déjà été monté à l'usine, il faut procéder à la modification correspondantes du système de refroidissement.
- Sur les véhicules immatriculés en République fédérale d'Allemagne, la carte grise doit ensuite être modifiée.

- Tout atelier V.A.G connaît les détails relatifs à la pose correcte d'un dispositif d'attelage. C'est pourquoi la pose devrait être effectuée dans un de ces ateliers.

Remarques:

- Par suite de la pose du dispositif d'attelage, le poids à vide du véhicule tracteur est augmenté si bien que la charge utile diminue d'autant.
- Afin d'obtenir des qualités routières optimales de l'attelage, il est recommandé d'utiliser le poids en flèche maximum autorisé. En outre, il faut choisir pour le véhicule tracteur les valeurs de pression de gonflage des pneus correspondant à la pleine charge.
- Poids tracté et poids en flèche: voir caractéristiques techniques, page 60.
- Il faut tenir compte des dispositions légales en vigueur dans certains pays en ce qui concerne la vitesse maximale, l'interdiction de circuler le dimanche, les poids tractés, etc. En République fédérale d'Allemagne par exemple, il est interdit aux camions avec remorque de circuler le dimanche et les jours fériés légaux. Cela s'applique également au véhicule décrit dans la présente Notice, étant donné qu'il est considéré comme un camion de par son immatriculation.

Dans le cas de conduite en montagne avec une remorque, il faut tenir compte des points suivants:

- Les poids tractés mentionnés dans les «Caractéristiques Techniques» ne sont valables que pour des rampes jusqu'à 12%. Si le poids de l'attelage n'atteint pas le maximum autorisé une rampe d'un pourcentage augmenté en conséquence peut être gravie. En outre, les poids tractés indiqués ne sont valables que pour des altitudes jusqu'à 1000 m au-dessus du niveau de la mer. Étant donné que la puissance du moteur diminue à des altitudes supérieures à 1000 m par suite de la densité décroissante de l'air et que l'aptitude en côte diminue de ce fait, il faut réduire le poids de l'attelage de 10% par tranche de 1000 m supplémentaire.
- La puissance de refroidissement du ventilateur de radiateur ne peut être augmentée en rétrogradant car le régime du ventilateur est indépendant de celui du moteur. C'est pourquoi, il ne faudrait pas rétrograder, même en cas de conduite avec remorque tant que le moteur permet de gravir une rampe sans accélérer à fond.

Fonctionnement

Carburant

Moteur à essence

Essence **ordinaire** (norme DIN 51 600) Indice minimum d'octane requis RON¹⁾ de 91.

Si vous ne trouvez pas d'essence ordinaire ayant le pouvoir antidétonant indiqué vous devez utiliser du supercarburant ou en mélanger dans une proportion suffisante.

Valable pour les moteurs à carburateur

Par des températures extérieures comprises entre 0° C + 15° C et forte humidité de l'air, il peut se produire un givrage du carburateur malgré le préchauffage à régulation automatique de l'air d'admission. Il en résulte que les moteurs à carburateur peuvent à l'occasion caler au ralenti pendant la phase d'échauffement.

Même les additifs antigivre contenus pendant la saison froide dans divers carburants ne peuvent pas éviter avec certitude le givrage du carburateur. Lorsqu'un carburateur correctement réglé cale de façon répétée au cours de la phase d'échauffement dans les conditions indiquées, nous recommandons de mélanger au carburant l'**additif Volkswagen/AUDI d'origine au moteur à essence** qui est disponible dans les ateliers V.A.G. en République fédérale d'Allemagne et dans de nombreux pays d'exportation.

D'autres additifs ne doivent pas être mélangés à l'essence.

Moteur diesel

Gazole (norme DIN 51 601) Indice de cétane mini CN²⁾ de 45.

En cas d'utilisation de diesel d'été par des températures extérieures inférieures à 0° C des troubles de fonctionnement peuvent apparaître du fait de la trop grande viscosité du carburant par suite de la coagulation de la paraffine.

C'est pourquoi, en République fédérale d'Allemagne il existe, pour la saison froide, un gazole d'hiver résistant au froid qui assure un fonctionnement fiable jusqu'à - 15° C environ.

Les gazoles d'été et d'hiver peuvent cependant être utilisés s'il faut par des températures plus basses en mélangeant de l'essence ordinaire (pas de supercarburant) – pour plus de détails, voir «Fonctionnement en hiver», page suivante.

Il ne faut pas mélanger d'autres additifs (produits empêchant le figeage et produits similaires) au gazole.

Dans les pays avec d'autres conditions climatiques sont proposés des gazoles qui ont pour la plupart un autre comportement thermique. Les entreprises V.A.G. et les stations-service des pays concernés vous renseigneront sur leur situation nationale en matière de gazole.

¹⁾ **Research-Oktan-Number**, mesure du pouvoir antidétonant de l'essence.

²⁾ **Cetan-Number**, degré d'inflammabilité du gazole.

Fonctionnement

Ravitaillement

L'ajutage de remplissage est placé dans le panneau latéral arrière droit.

Le réservoir a une capacité d'environ 60 litres.

Faire le plein sans problèmes dépend essentiellement du maniement correct du pistolet distributeur.

- Introduisez le pistolet aussi loin que possible dans l'ajutage de remplissage du réservoir et ne le mettez pas de biais.
- Ne choisissez pas un débit trop fort, sinon le carburant mousse (particulièrement le gazole), ce qui peut provoquer l'arrêt prématuré du pistolet.

Remarque pour les véhicules avec moteur diesel

Purge du circuit d'alimentation

Le système d'alimentation n'a pas besoin d'être purgé lorsqu'on a roulé jusqu'à la panne sèche – il se purge automatiquement pendant le lancement.

Fonctionnement en hiver

Lorsque la température extérieure est particulièrement basse, la fluidité du gazole diminue – voir page précédente. Il peut être alors nécessaire de mélanger de l'essence ordinaire au carburant (pas de supercarburant). Etant donné que le rendement du moteur diminue lors de l'utilisation de cet additif, il ne faut utiliser que les quantités réellement nécessaires (maxi 30%) :

Température en °C	Gazole d'été	Essence	Gazole d'hiver	Essence
0 jusqu'à -5	85%	15%	100%	–
-5 jusqu'à -15	70%	30%	100%	–
-15 jusqu'à -25	–	–	70%	30%

Ce tableau est déterminé en fonction des carburants proposés en République fédérale d'Allemagne – voir également page précédente.

En raison de la grande inflammabilité de l'essence ordinaire et pour des raisons de sécurité, le mélange doit être uniquement effectué dans le réservoir du véhicule, l'essence devant être versée si possible avant le gazole.

Le mélange doit être effectué avant la coagulation de la paraffine, car un mélange ultérieur est efficace dans le réservoir, mais n'agit plus sur les autres éléments du système d'alimentation.

Lubrifiants

Moteur

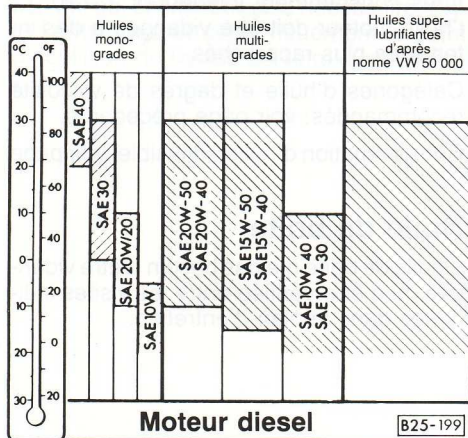
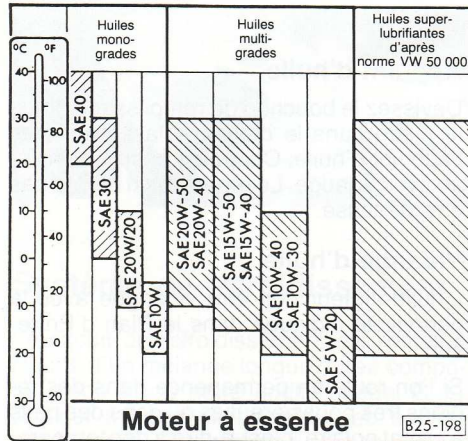
Huiles monogrades et multigrades

N'utilisez que des huiles **HD de marque**. Le bidon doit porter l'inscription «SE» ou «SF» (moteur à essence), «CC» ou «CD» (moteur diesel) conformément au système API.

Huiles superlubrifiantes

Moteurs à essence et moteur diesel

En plus des huiles monogrades et multigrades, il existe les huiles superlubrifiantes (il s'agit le plus souvent d'huiles synthétiques). Les huiles superlubrifiantes que nous avons testées et agréées portent la désignation «conforme à la norme VW 50 000» sur le bidon.



Remarques

- L'huile n'a pas besoin d'être vidangée lors de variations passagères de température.
- Les huiles monogrades, multigrades et superlubrifiantes des qualités que nous prescrivons peuvent être mélangées lorsque les degrés de viscosité correspondent aux températures extérieures considérées.
- En cas d'utilisation d'huiles monogrades SAE 10 W ou d'huiles multigrades SAE 5 W-20, vous devez éviter de faire tourner le moteur constamment à régime élevé et de le soumettre en permanence à de fortes sollicitations lorsque les températures dépassent la gamme indiquée.

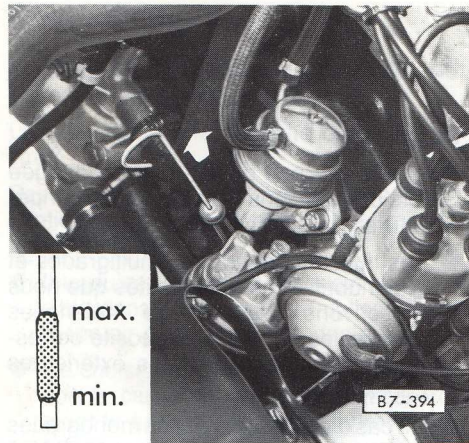
Boîte

Boîte mécanique avec transmission

Huile hypoïde SAE 80 ou SAE 80 W-90 API «GL 4» ou MiL L-2105.

Aucun additif ne doit être mélangé aux huiles de graissage.

Fonctionnement



Huile-moteur

Vérification du niveau d'huile

Le niveau d'huile-moteur doit être vérifié régulièrement de préférence lorsqu'on fait le plein de carburant.

L'emplacement de la jauge d'huile est indiqué sur la figure.

Lors de la mesure du niveau d'huile, le véhicule doit être placé sur un plan horizontal. Après avoir arrêté le moteur, attendez quelques minutes afin que l'huile puisse retomber dans le carter. Retirez alors la jauge, essuyez-la avec un chiffon propre et enfoncez-la jusqu'à butée. Retirez-la ensuite et vérifiez le niveau:

le niveau d'huile doit se trouver entre les deux repères.

La différence de quantité entre le repère maximum et le repère minimum est de 1,0 litre sur tous les moteurs.

Si le moteur doit être soumis à des sollicitations particulièrement élevées, comme par exemple l'été pour de longs parcours sur autoroute, en cas de traction d'une remorque ou lors de passage de cols en montagne, le niveau d'huile doit être maintenu le plus près possible du repère maxi.

Appoint d'huile

Dévissez le bouchon de remplissage d'huile placé dans le couvre culasse et faites l'appoint d'huile. Contrôlez ensuite le niveau avec la jauge. Le repère maxi ne doit pas être dépassé.

Vidange d'huile

L'huile-moteur doit être vidangée avec la périodicité indiquée dans le Plan d'Entretien.

Si l'on roule en permanence dans des régions très poussiéreuses ou dans des pays à climat polaire, c'est-à-dire à des températures constamment inférieures à -20°C , l'huile-moteur doit être vidangée à des intervalles plus rapprochés.

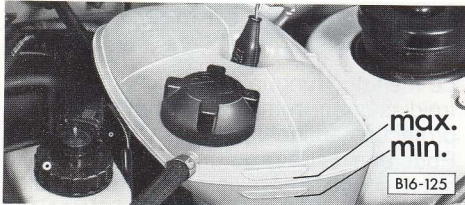
Catégories d'huile et degrés de viscosité recommandés: voir page précédente.

Consommation d'huile admissible: voir page 27.

Huile de boîte

L'huile de boîte n'a pas besoin d'être vidangée, ni d'être vérifiée entre les visites indiquées dans le plan d'entretien.

Fonctionnement



Système de refroidissement

Le circuit de refroidissement est rempli à l'usine d'un mélange longue durée composé d'eau et de notre additif antigel G 11 (antigel à base de glycole avec additifs anticorrosifs). Ce mélange offre la protection antigel et anticorrosive nécessaire, évite l'entartrage et élève nettement le point d'ébullition du liquide de refroidissement.

Contrôle du niveau du liquide de refroidissement

Il est important que le niveau du liquide de refroidissement soit correct pour obtenir un fonctionnement impeccable du système de refroidissement.

Le niveau du liquide de refroidissement ne peut être convenablement contrôlé que lorsque le moteur est arrêté.

On n'a pas besoin de dévisser le bouchon du vase d'expansion – le réservoir est transparent.

Le niveau du liquide, à moteur froid, doit être compris entre les repères mini et maxi du réservoir; à moteur chaud, il peut être légèrement au-dessus du repère maxi.

Dans ce réservoir, il se peut que soit également monté un dispositif de contrôle automatique du niveau du liquide de refroidissement. On reconnaît cette éventualité à l'arrivée de câbles en haut du vase d'expansion (voir figure). Sur ces véhicules un niveau trop bas du liquide de refroidissement est indiqué par le clignotement continu du témoin de température/de niveau du liquide de refroidissement (voir page 16).

Pertes de liquides de refroidissement

Une diminution de liquide laisse supposer en premier lieu la présence d'un manque d'étanchéité. Dans ce cas, le système de refroidissement doit être vérifié immédiatement par un atelier V.A.G.

Lorsque le système est étanche, des fuites ne peuvent se produire que lorsque le liquide bout par suite d'une surchauffe et s'échappe donc hors du circuit de refroidissement. Dans la mesure où cela n'a pas été provoqué par un style de conduite inapproprié (voir remarque de la page suivante) ou par une obstruction à l'arrivée d'air frais (par exemple protège-radiateur, phares supplémentaires devant la calandre), vous devez vous rendre immédiatement dans un atelier V.A.G.

Fonctionnement

Appoint du liquide de refroidissement

Laissez d'abord refroidir un peu le moteur, puis dévissez la bouchon du vase d'expansion lentement d'un tour vers la gauche et laissez s'échapper la pression. Dévissez ensuite complètement le bouchon.

Attention

N'ouvrez pas le bouchon lorsque le moteur est très chaud; danger de brûlures! Le circuit de refroidissement est sous pression.

Pour que la protection contre la corrosion reste toujours assurée, que le circuit de refroidissement ne s'entarte pas et que le point d'ébullition ne baisse pas, il ne faut pas modifier la proportion du mélange, **même pendant la saison chaude ou dans les pays chauds, en ajoutant de l'eau pure: la proportion d'additif au liquide de refroidissement doit être au moins de 40% (protection antigel jusqu'à environ - 25° C).**

En cas de pertes importantes de liquide de refroidissement, ne faites l'appoint de liquide que lorsque le moteur est refroidi afin d'éviter des avaries au moteur.

Ne remplissez pas au-dessus du repère maxi: lors de l'échauffement, le liquide en trop est alors chassé hors du circuit de refroidissement par l'intermédiaire de la soupape de surpression placée dans le bouchon de fermeture.

34

Vissez le bouchon de fermeture à fond

Ventilateur du radiateur

Le ventilateur du radiateur est mû électriquement et est commandé par la température du liquide de refroidissement au moyen d'un thermocontacteur.

Attention

C'est pourquoi, lorsque le moteur est chaud, le ventilateur peut continuer à fonctionner pendant un certain temps après l'arrêt du moteur ou se mettre soudainement en marche – même lorsque le contact d'allumage est coupé.

Remarque

Le régime du ventilateur est indépendant de celui du moteur. Il n'est donc pas possible d'augmenter la puissance de refroidissement en rétrogradant. C'est pourquoi, il ne faudrait pas rétrograder tant que le moteur permet par exemple de gravir une rampe sans accélérer à fond.

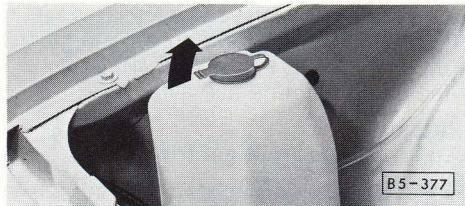
Fonctionnement en hiver

Le mélange longue durée du circuit de refroidissement rempli à l'usine assure une protection antigel jusqu'à environ - 25° C. Pour être certain qu'une protection suffisante contre le gel existe toujours, le liquide doit être vérifié avant le début de la saison froide et, si nécessaire, complété avec notre additif du liquide de refroidissement G 11 (non dilué).

Si, pour des raisons climatiques, une protection antigel plus importante est nécessaire, la proportion de G 11 peut être augmentée mais jusqu'à 60% maximum (protection antigel jusqu'à environ - 40° C), sinon la dite protection diminuerait à nouveau et l'efficacité du refroidissement deviendrait moins bonne.

Les véhicules destinés à l'exportation vers les pays à climat froid sont protégés en général départ usine contre le gel jusqu'à des températures d'environ - 35° C.

Fonctionnement



Lave-glace

Le réservoir de lave-glace se trouve à droite dans le compartiment-moteur (figure du haut). Il a une capacité d'environ, 1,7 litre, sur les véhicules avec lave-phares* d'environ 8 litres.

Remplissage du réservoir

Enlevez le bouchon du réservoir et remplissez à ras bord. Enfoncez bien le bouchon. Vérifiez ensuite le fonctionnement du lave-glace après avoir mis le contact d'allumage.

Nous recommandons de toujours ajouter à l'eau un produit de nettoyage des glaces (avec de l'antigel en hiver), car l'eau pure ne suffit pas en général pour nettoyer rapidement et à fond les glaces ainsi que les verres de phares.

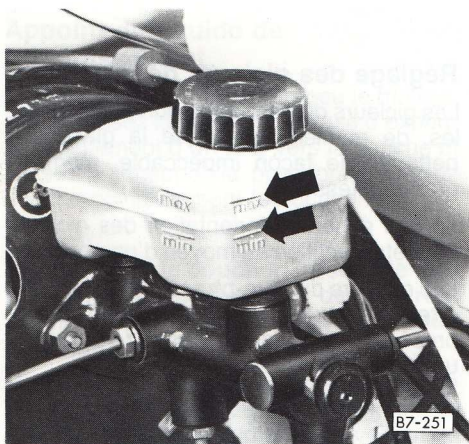
Réglage des gicleurs de lave-glace

Les gicleurs du pare-brise doivent être réglés, de manière à ce que la glace soit nettoyée de façon impeccable, même à grande vitesse.

Le cas échéant, l'orientation des gicleurs peut être rectifiée au moyen d'une épingle.

Les gicleurs du **lave-phares *** ne peuvent être réglés qu'avec un outil spécial. S'il faut procéder à un réglage, rendez-vous dans un atelier V.A.G.

Fonctionnement



Réservoir de liquide de frein

Le réservoir de liquide de frein se trouve dans le compartiment-moteur.

Vérification du niveau du liquide de frein

Il est important d'avoir un niveau correct du liquide de frein pour obtenir un fonctionnement impeccable du système de freinage. Le niveau du liquide doit être toujours entre les repères mini et maxi.

Un léger abaissement du niveau du liquide se produit au cours de l'utilisation par suite de l'usure et du rattrapage automatique du jeu des garnitures de frein. Ceci est normal.

Cependant, si la réserve de liquide diminue sensiblement dans un court laps de temps ou baisse en dessous du repère mini, il se peut que le système de freinage ne soit plus étanche. Rendez-vous immédiatement dans un atelier V.A.G et faites vérifier le système de freinage.

Un niveau trop bas du liquide de frein dans le réservoir d'alimentation est indiqué par l'allumage du témoin des freins * (voir également page 17). Rendez-vous immédiatement dans un atelier V.A.G et faites vérifier le système de freinage.

Liquide de frein

Le liquide de frein absorbe l'humidité. Etant donné qu'une teneur en eau trop élevée du liquide de frein peut provoquer à la longue des avaries à l'ensemble du système de freinage, **il faut renouveler le liquide tous les deux ans**. Le système de freinage doit ensuite être purgé.

Il ne faut utiliser que notre liquide de frein d'origine (spécification d'après la norme US FMVSS 116 DOT 3 ou DOT 4). Le liquide doit être neuf et ne pas avoir servi.

Attention

Le liquide de frein est toxique!

C'est pourquoi, il ne doit être conservé que dans le bidon d'origine et ne pas être laissé à la portée des enfants.

Il faut aussi tenir compte du fait que le liquide de frein attaque la peinture des véhicules.

Servofrein

Le servofrein fonctionne avec la dépression qui n'est fournie que lorsque le moteur tourne.

C'est pourquoi ne faites jamais rouler le véhicule avec le moteur arrêté.

Si le servofrein ne fonctionne pas parce que le véhicule doit être remorqué par exemple ou parce qu'une avarie s'est produite au servofrein – ce qui est extrêmement rare –, il faut exercer une force d'autant plus grande sur la pédale de frein.

Fonctionnement



Attention

L'électrolyte est corrosif et ne doit pas entrer en contact avec les yeux, la peau ou les vêtements.

Rincez immédiatement et soigneusement à l'eau pure les projections d'électrolyte.

Le niveau de l'électrolyte ne devrait être vérifié que dans un atelier V.A.G.

Batterie

La batterie se trouve à gauche dans le compartiment-moteur.

Vérification du niveau de l'électrolyte

Dans des conditions d'utilisation normales la batterie ne nécessite presque pas d'entretien. Il est recommandé cependant pour les températures extérieures élevées de vérifier régulièrement le niveau de l'électrolyte. Il doit toujours se trouver entre les repères mini et maxi placés longitudinalement sur la batterie. Un niveau de l'électrolyte trop bas devrait être rectifié par un atelier V.A.G.

Utilisation en hiver

La batterie est particulièrement sollicitée en hiver. De plus, lorsque les températures sont basses, elle ne possède plus qu'une partie de la capacité de lancement qu'elle a à température normale. C'est pourquoi, nous recommandons de faire vérifier la batterie par un atelier V.A.G. avant le début de la saison froide et, le cas échéant, de la faire recharger. Le résultat n'est pas seulement un départ plus sûr du moteur: une batterie toujours bien chargée a aussi une plus grande longévité.

Remarques

- Ne court-circuitez jamais la batterie: en cas de court-circuit, la batterie s'échauffe fortement et peut éclater. De plus, des étincelles peuvent enflammer les gaz détonants dégagés pendant la charge.
- Pour être sûr d'éviter les courts-circuits, il faut débrancher le câble de masse de la batterie avant d'effectuer tout travail sur l'équipement électrique. Lors du remplacement d'une ampoule, il suffit de couper le contact au moyen de l'interrupteur correspondant.
- Le moteur ne doit jamais tourner avec une batterie débranchée, car cela risque d'endommager l'équipement électrique (modules électroniques).
- Avant la recharge rapide de la batterie, débranchez les deux bornes de raccordement.
- Pour le «démarrage de fortune» avec une autre batterie, voir chapitre «Faites-le vous-même».
- Au cas où il faudrait un jour déposer la batterie, desserrez et enlevez d'abord le câble moins puis le câble plus. Dévissez ensuite la fixation de la batterie. Lors du montage, il faut procéder dans l'ordre inverse.

Fonctionnement

Roues

Pneus et jantes (à disque ajouré) sont des éléments essentiels de la conception. C'est pourquoi les pneus et les jantes que nous agréons sont exactement adaptés au type de véhicule et contribuent largement à la bonne tenue de route et à l'excellence des qualités routières.

Si vous voulez équiper ultérieurement votre véhicule d'autres pneus et d'autres jantes que ceux montés à l'Usine, vous devriez tenir compte du fait que:

- Pour des raisons techniques, il n'est pas possible d'utiliser dans chaque cas des jantes d'autre véhicules – et dans certaines conditions même pas celles du même type de véhicule.
- Les jantes et les boulons de roue sont de par leur conception adaptés les uns avec les autres. C'est pourquoi, lors de tout remplacement par d'autres jantes (par exemple jantes en alliage léger ou roues avec pneus d'hiver), il faut utiliser les boulons de roue correspondants, ayant la longueur appropriée et une forme de calotte sphérique. La bonne fixation des roues et le fonctionnement du système de freinage en dépendent.
- L'utilisation de pneus et/ou de jantes qui ne sont pas agréés par nous pour votre type de véhicule peut nuire à la sécurité routière. En outre, elle peut rendre nul le certificat de conformité du véhicule.

38

Les agents V.A.G savent quelles sont les possibilités techniques de remplacement des jantes et quels boulons de roue, à utiliser pour les jantes livrables par l'usine, doivent être employés.

Pneus neufs

Les pneus neufs doivent être «rodés». Voir aussi chapitre «Conduite sûre» page 25.

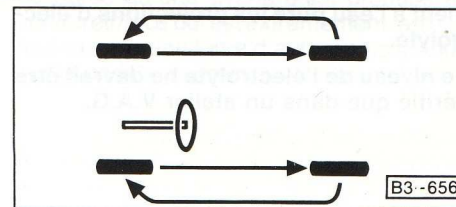
Soins à donner aux pneus

- La pression des pneus doit être exactement respectée. Les pressions de gonflage sont indiquées à la page 58 ou sur un autocollant placé sur le montant porte-serrure de la porte du conducteur.
- Vérifiez de temps en temps si les pneus ne sont pas endommagés et enlevez les corps étrangers qui auraient pu y pénétrer.
- Protégez les pneus du contact de l'huile de la graisse ou du carburant.
- Evitez de laisser les pneus exposés en plein soleil pendant des semaines.
- Remplacez immédiatement les boulons de valves en cas de perte.

- En cas de dépose des roues, elles devraient être auparavant marquées, afin de conserver le même sens de roulement, lors de la repose.
- Les roues et/ou les pneus déposés devraient toujours être stockés dans un endroit frais, sec et autant que possible à l'abri de la lumière. Les pneus qui ne sont pas montés sur une jante devraient être conservés debout.

Permutation des roues

Dans le cas d'une usure nettement plus forte des pneus avant, il est recommandé de permuter les roues avant avec les roues arrière conformément au schéma ci-dessous. Une plus grande profondeur des sculptures à l'avant augmente la sécurité routière – avant tout sur chaussée humide – et tous les pneus ont ainsi à peu près la même longévité.



Fonctionnement

Usure des pneus

La longévité des pneus dépend en grande partie des facteurs suivants:

Pression de gonflage

Une pression de gonflage trop basse ou trop élevée diminue la longévité des pneus et a un effet négatif sur le comportement routier du véhicule.

À vitesses élevées, un pneu avec une pression de gonflage trop basse est soumis à un travail de flexion plus important et s'échauffe donc trop. **Cela peut provoquer un décollement de la bande de roulement et même l'éclatement du pneu.**

En outre la consommation de carburant augmente dans le cas d'une pression de gonflage trop faible. C'est pourquoi la pression de gonflage devrait être vérifiée à intervalles réguliers, sans oublier la roue de secours.

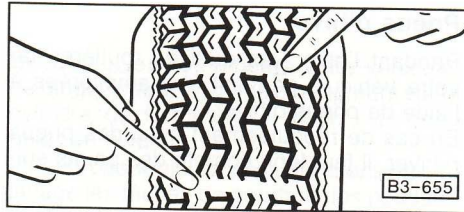
Les pressions de gonflage des pneus se trouvent à la page 57.

Style de conduite

Des virages négociés à grande vitesse, des accélérations foudroyantes et des coups de frein brutaux augmentent l'usure des pneus.

Position incorrecte des roues

Un réglage défectueux de l'ensemble châssis-suspension a pour conséquence non seulement une usure accrue des pneus, le plus souvent d'un seul côté, mais aussi une diminution de la sécurité routière. C'est



pourquoi vous devriez vous rendre dans un atelier V.A.G. si vous constatez une usure anormale des pneus.

Caractéristiques d'usure

Dans les sculptures des pneus de première monte sont ménagés perpendiculairement au sens de roulement des indicateurs d'usure d'environ 12 mm de large et de 1,6 mm de haut – voir figure.

Lorsque le pneu ne présente plus de sculptures à ces endroits, il devrait être remplacé dès que possible.

Lorsque la profondeur des sculptures mesurée à un endroit quelconque de la bande de roulement n'est plus que de 1 mm, la profondeur minimale des sculptures admise par la loi est atteinte. (D'autres valeurs peuvent s'appliquer aux pays d'exportation).

Etant donné que de tels pneus sur chaussée mouillée et à grande vitesse ne garantissent plus l'adhérence nécessaire à la route, nous vous conseillons instamment de ne pas attendre que les pneus soient aussi fortement usés.

Remplacement des pneus

- Pour des raisons de sécurité routière, il faut autant que possible ne pas remplacer les pneus séparément, mais au minimum ceux d'un même essieu. Montez toujours à l'avant les pneus ayant la plus grande profondeur des sculptures.
- Ne combinez que des pneus de même type et de même profil.
- Pour des raisons de sécurité, utilisez une valve de caoutchouc **neuve** lors de chaque montage d'un pneu neuf sans chambre.
- Le montage d'une chambre dans des pneus sans chambre doit être limité à des cas exceptionnels. Assurez-vous alors que l'air se trouvant près de la valve, entre la chambre et le pneu, peut s'échapper.
- Les réparations sur les pneus requièrent énormément de connaissances techniques, c'est pourquoi elles ne doivent être effectuées que par un spécialiste.

Fonctionnement

Équilibrage des roues

Les roues d'un véhicule neuf sont équilibrées. Les roues devraient être rééquilibrées tous les 15 000 km, mais au plus tard dès que vous constatez un flottement de la direction.

Un manque d'équilibrage entraîne non seulement un flottement de la direction, mais accroît aussi l'usure de la direction, de la suspension de roues et des pneus. En outre, une roue doit être à nouveau rééquilibrée après toute réparation du pneu.

Pneus d'hiver

Pendant l'hiver, les qualités routières de votre véhicule peuvent être améliorées à l'aide de pneus d'hiver.

En cas de rééquipement avec des pneus d'hiver, il faut tenir compte des points suivants:

- Ne montez que des pneus d'hiver de type radial.
- Les pneus d'hiver doivent être montés sur les quatre roues.
- Leur pression de gonflage doit être supérieure de 0,2 bar à celle des pneus d'été – voir Caractéristiques techniques, page 58.
- Les pneus d'hiver perdent beaucoup de leur efficacité lorsque la profondeur de leur sculpture est inférieure à 4 mm.

Chaînes antidérapantes

Des chaînes à maillons fins peuvent être utilisées sur toutes les roues.

Les ateliers V.A.G savent quelles chaînes antidérapantes sont autorisées.

Lors de parcours sur des routes non enneigées, il faut retirer les chaînes. Sinon, elles diminuent les qualités routières, endommagent les pneus et sont rapidement détériorées.

En République fédérale d'Allemagne, la vitesse maxi autorisée avec des chaînes antidérapantes est de 50 km/h.

Soins

Des soins réguliers et appropriés contribuent au maintien de la valeur du véhicule.

En outre, ils peuvent être aussi l'une des conditions pour le maintien de vos droits à la garantie en cas d'endommagement éventuel de la peinture ainsi que de la carrosserie du fait de corrosion.

Vous trouverez les produits nécessaires auprès de votre atelier V.A.G. Veuillez vous conformer aux instructions figurant sur l'emballage.

Attention

En cas d'utilisation erronée, les produits d'entretien peuvent être dangereux pour la santé. C'est pourquoi, il faut toujours les conserver en lieu sûr – en particulier hors de portée des enfants.

Lavage

La meilleure protection contre les nuisances de l'environnement est de laver souvent votre véhicule et d'appliquer de la cire – particulièrement en hiver. Le dessous du véhicule devrait également être lavé à fond au moins dès que l'on ne répand plus de sel sur les routes.

Plus le **sel**, la poussière de la route, les poussières industrielles, les insectes et les fientes des oiseaux restent collés sur le véhicule, plus leur action destructrice est préjudiciable à celui-ci.

Si vous lavez vous-même votre véhicule, ne dirigez pas le jet d'eau directement sur le cylindre de fermeture – sinon il pourrait geler en hiver.

Il n'est pas toujours possible d'enlever au lavage les tâches de goudron, les poussières industrielles, les traces d'huile, les insectes collés, etc. Etant donné qu'à la longue ils attaquent la peinture, ils devraient être enlevés le plus vite possible avec un produit approprié.

Attention

Dans les installations de lavage automatique, il faut guider manuellement les brosses horizontales pour laver le Pick-up, sinon les ridelles pourraient être endommagées.

Application de cire

Une application de cire devrait être effectuée le plus souvent possible sur le véhicule. On évite ainsi que la saleté s'incruste dans la couche supérieure de la peinture et que les poussières industrielles pénètrent dans celle-ci.

Lustrage

Le lustrage est indispensable uniquement quand la peinture est ternie et que l'emploi du produit de protection ne suffit plus à lui rendre le lustre voulu. Lorsque le produit de lustrage ne contient pas d'élément protecteur, la peinture doit être ensuite traitée à la cire.

Les pièces de tôle et de matière plastique peintes de couleur mate ne doivent pas être traitées avec des produits de protection à la cire ou de lustrage.

Retouches de peinture

Les petits dommages de peintures tels que les éraflures, les égratignures ou les éclats enlevés par les jets de pierre doivent être immédiatement retouchés à la peinture (cartouche Volkswagen ou vaporisateur) avant que de la rouille ne se forme.

Si la rouille a déjà commencé à se former, elle doit être éliminée soigneusement. Passez ensuite à cet endroit une couche de fond anticorrosive et puis une de vernis. Il va de soi que tout atelier V.A.G effectue également ces travaux.

Le numéro de peinture d'origine se trouve sur la plaquette d'identification du véhicule (voir page 62).

Protection des pièces chromées

On enlève les taches et les dépôts avec un produit de nettoyage des chromes. Afin d'empêcher la corrosion à plus long terme, il est possible de passer un produit de protection des chromes. Mais il faut veiller cependant à ce que les pièces chromées soient uniformément et complètement recouvertes de produits de protection.

Soins et entretien

Glaces

Les restes de caoutchouc, d'huile, de graisse ou de silicone peuvent être nettoyés avec un produit de nettoyage des glaces ou un dissolvant au silicone.

N'utilisez pas la peau de chamois destinée aux surfaces peintes pour essuyer les glaces, car les dépôts de produit de lustrage pourraient compromettre la visibilité.

Les raclettes des essuie-glace devraient être nettoyées régulièrement, et, selon leur état, remplacées une à deux fois par an.

Joint des portes et des glaces

Les joints en caoutchouc doivent rester souples et en bon état: il est conseillé de les enduire, légèrement et de temps à autre, d'un produit d'entretien pour caoutchouc. Vous éviterez ainsi qu'ils gèlent en hiver.

Protection des pièces de plastique

Au cas où un lavage normal ne suffirait pas, ces pièces doivent être traitées uniquement avec des produits de nettoyage ou de protection pour matières plastiques. Ceci est également valable pour les revêtements en matière plastique dans l'habitacle, les revêtements de porte et de pavillon par exemple.

Nettoyage des ceintures de sécurité

Gardez les ceintures propres! Lorsque la sangle est fortement encrassée, l'enroulement de la ceinture automatique peut être entravé.

Les ceintures encrassées doivent être lavées uniquement avec une solution savonneuse douce sans les déposer du véhicule.

Elles ne doivent pas être nettoyées avec des produits de nettoyage chimiques qui peuvent attaquer les fibres des sangles. Elles ne doivent pas non plus entrer en contact avec du liquide corrosif.

Avant de les enrouler les ceintures automatiques doivent être complètement sèches.

Roues en alliage léger

Afin que les roues en alliage léger conservent leur aspect décoratif pendant longtemps, il est nécessaire de les entretenir régulièrement. Il faut surtout laver à fond les dépôts provoqués par le sel d'épandage et l'usure des garnitures de frein toutes les deux semaines au plus tard, sinon l'alliage léger sera attaqué. Après le lavage, il faudrait traiter les roues avec un produit nettoyant sans acide pour roues en alliage léger. Tous les trois mois environ, il est nécessaire d'enduire à fond les roues avec une cire dure. Des produits de lustrage pour la peinture ou d'autres produits polissants ne doivent pas être employés.

Si la pellicule de peinture de protection est endommagée par des jets de pierre, par exemple, il faut remédier le plus vite possible à cette avarie à la peinture.

Nettoyage et protection du compartiment-moteur

Un traitement contre la corrosion est appliqué à l'usine sur le compartiment-moteur et sur la surface de l'ensemble mécanique.

Si le moteur est nettoyé avec des produits dissolvants ou si vous faites effectuer un lavage du moteur, la protection contre la corrosion est presque toujours éliminée. Vous devez alors absolument demander d'effectuer ensuite une protection longue durée de toutes les surfaces, de tous les plis et jointures et ensembles mécaniques dans le compartiment-moteur. Ceci est également valable lorsque des pièces d'ensemble mécanique ayant fait l'objet d'une protection anticorrosion ont été remplacées.

Une bonne protection anticorrosion est particulièrement importante en hiver. Si vous roulez souvent sur des routes salées, l'ensemble du compartiment-moteur et les caissons qui retiennent l'eau devraient être nettoyés à fond au moins une fois à la fin de la saison froide, afin que le sel ne puisse continuer à agir. Un lavage du soubassement devrait être exécuté à ce moment-là.

Les ateliers V.A.G tiennent à votre disposition les produits de protection recommandés par l'usine et sont munis des équipements nécessaires.

Soins et entretien

Protection du soubassement

Le dessous du véhicule est particulièrement protégé contre les agents chimiques et mécaniques.

Etant donné cependant que, par suite de l'utilisation du véhicules sur route, la couche protectrice peut être abîmée, les dessous du véhicule doit être vérifié à intervalles déterminés – de préférence avant l'hiver et au printemps – et la couche doit être retouchée si nécessaire.

Tous les ateliers V.A.G disposent de produits à vaporiser avec les équipements nécessaires et connaissent les prescriptions d'utilisation. Nous conseillons en conséquence de faire effectuer tous les travaux de retouches ou les mesures de protection supplémentaires contre la corrosion par un atelier V.A.G.

Entretien

Un entretien régulier est nécessaire afin de conserver la sécurité routière, les qualités d'économie et la sûreté de fonctionnement du véhicule. Le Plan d'Entretien remis avec votre véhicule vous indique ce qui doit être fait et avec quelle périodicité.

En cas d'utilisation dans des conditions très sévères, par exemple par des températures extérieures extrêmement élevées ou basses, dans des régions très poussiéreuses, etc., le véhicule devrait être soumis à un entretien, même entre les intervalles indiqués dans la Plan d'Entretien.

Ceci est valable avant tout pour:

- la vidange de l'huile-moteur
- le nettoyage ou le remplacement de la cartouche de filtre à air
- la purge d'eau ou le remplacement du filtre à carburant sur le moteur diesel.

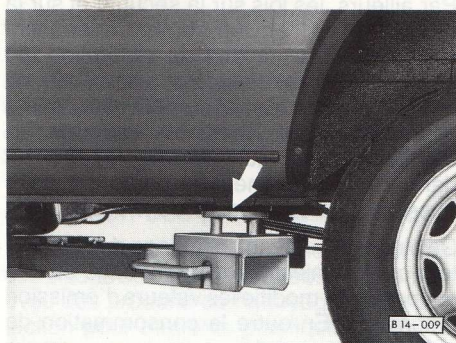
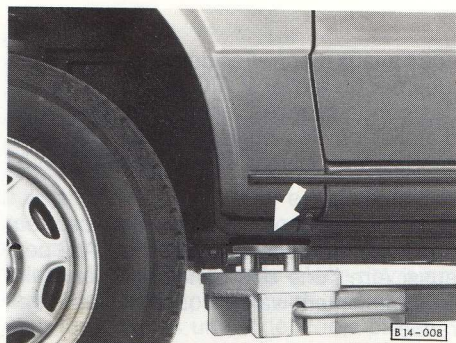
Les travaux d'entretien devraient être effectués par un atelier V.A.G car ils requièrent des connaissances techniques, des outils d'atelier ou des outils spéciaux. De plus, ces travaux doivent être exécutés d'après nos directives.

La preuve de l'exécution du Service d'entretien périodique par un atelier V.A.G peut aussi être l'une des conditions pour faire éventuellement valoir vos droits à la garantie.

Par ailleurs, les lois sur la sécurité et sur la protection de l'environnement interdisent d'effectuer des travaux de réparation, de réglage et d'entretien sur les pièces du moteur et du châssis au-delà d'un cadre étroitement limité. En bricolant sur des pièces de sécurité du véhicule, on met en danger non seulement sa personne, mais aussi les autres usagers de la route.

De plus, en modifiant le réglage du carburateur ou de l'injection, de l'allumage ou des soupapes on modifie les valeurs d'émission autorisées. En outre la consommation de carburant augmente.

Soins et entretien



Levage du véhicule

Pont élévateur

Avant d'avancer sur un pont élévateur, il faut s'assurer qu'il y a assez de distance entre les pièces très basses du véhicule et le pont élévateur.

Le véhicule ne doit être soulevé avec un pont élévateur qu'aux points de prise indiqués sur les figures.

A l'avant (figure du haut)

Sur le raidisseur vertical du bas de caisse et sur la cuvette soudée au plancher.

A l'arrière (figure du bas)

Sur le raidisseur vertical du bas de caisse à proximité du renfort.

Cric d'atelier

De même, il ne faut placer un cric d'atelier qu'aux points de prise indiqués sur les figures.

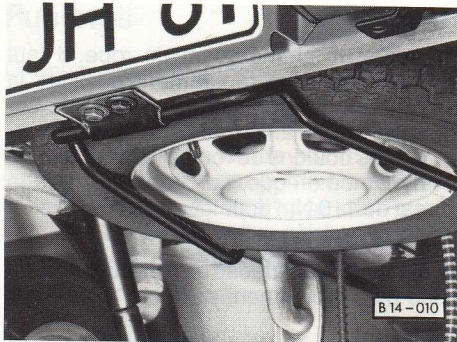
Pour éviter des endommagements, il est indispensable d'utiliser un support intermédiaire approprié en caoutchouc ou en bois.

Le véhicule ne doit en aucun cas être soulevé par le carter-moteur, la boîte de vitesses, l'essieu arrière ou l'essieu avant, sinon il pourrait en résulter des avaries importantes.

Cric du véhicule

Le maniement du cric du véhicule est décrit aux pages suivantes.

Faites-le vous-même



Roue de secours

La roue de secours se trouve sous la partie arrière de la surface de charge. Pour l'enlever, il faut dévisser entièrement les deux boulons six pans (voir figure) avec la clé pour boulons de roue et la tringle.

Attention

Avant que le deuxième boulon soit entièrement dévissé, il faut maintenir l'étrier en acier de l'autre main, sinon il pourrait tomber avec la roue.



Outillage de bord et cric

L'outillage de bord et le cric se trouvent sous le siège du conducteur.

Pour remettre la roue en place, il faut la pousser sur l'étrier en acier de manière à ce que la valve soit tournée vers l'arrière et vers le bas (voir figure). Poussez l'étrier en acier vers le haut et serrez à fond les deux boulons.

Faites-le vous-même



Changement d'une roue

- Serrez à fond le frein à main. Si la route est en pente, calez en plus la roue du côté opposé avec une pierre ou tout autre objet.
- Soulevez en faisant levier avec un tournevis les capuchons des boulons de roue et du moyeu.
- Desserrez d'un tour environ les boulons de roue avec la clé à tube et la tringle, enfoncez cette dernière dans la clé de façon à former le bras de levier le plus long.

- Placez le cric **incliné vers l'extérieur** sous le bas de caisse de sorte que la grande surface du pied du cric repose à plat sur le sol.

Le cric ne doit être placé qu'aux endroits marqués d'un repère frappé en forme de coin sur le bas de caisse à proximité des découpures de roue.

La griffe du cric doit entourer la nervure verticale du bas de caisse, de manière à ce que le cric ne puisse pas déraiper lorsque vous soulevez le véhicule.

Sur sol mou, utilisez un support solide de surface suffisante que vous placez sous le pied du cric.

- Soulevez le véhicule jusqu'à ce que la roue défectueuse n'adhère plus au sol.
- Dévissez les boulons et retirez la roue.
- Placez la roue de secours et serrez légèrement tous les boulons.

Afin d'être sûr que la roue de secours soit parfaitement fixée, il faut que les surfaces de contact avec le moyeu de roue et/ou le tambour de frein et les boulons de roue ne soient ni encrasés ni rouillés.

- Redescendez le véhicule et bloquez les boulons en les serrant en diagonale.
- Emmanchez d'abord les capuchons des boulons, puis placez le capuchon du moyeu et encliquetez-le d'un coup sec ou mettez en place l'enjoliveur *.

Remarques

- Après un changement de roue, il faut vérifier le plus rapidement possible la pression de gonflage de la roue de secours posée ainsi que le couple de serrage des boulons de roue à l'aide d'une clé dynamométrique. Le couple de serrage est de 110 Nm pour les jantes en acier et en alliage léger livrées par l'usine.
- La roue défectueuse devrait être réparée le plus rapidement possible.

Attention

- **Le cric livré par l'usine n'est prévu que pour soulever votre type de véhicule. Il ne faut en aucun cas soulever des véhicules plus lourds ou d'autres charges avec ce cric. On ne doit pas travailler sous le véhicule lorsqu'il est soulevé à l'aide du cric.**
- **Lorsque le véhicule est équipé ultérieurement de pneus ou jantes autres que ceux montés à l'usine, il faut absolument tenir compte des remarques correspondantes mentionnées dans les colonnes de gauche et du milieu de la page 38.**

Faites-le vous-même

Fusibles

Chaque circuit électrique est protégé par des fusibles.

Les fusibles se trouvent à l'avant au plancher, à gauche sous le vide-poches. Ils sont cachés du dessous par un revêtement et il est possible de les voir à travers un regard logé dans le fond du vide-poches.

Remplacement d'un fusible

- Débranchez le consommateur de courant concerné.
- A l'aide du tableau des fusibles recherchez quel fusible correspond au consommateur défectueux.
- Passez les doigts dans les ouvertures du revêtement et tirez ce dernier vers le bas.
- Enlevez le fusible à l'aide de l'agrafe en plastique prévue à cet effet (se trouve dans le revêtement).
- Remplacez le fusible grillé – reconnaissable à la lame de métal fondue – par un fusible neuf de **même force**.
Trois fusible de rechange de force différente sont placés sous la boîte à fusibles. Les autres fusibles sont disponibles chez les agents V.A.G.
- Agrafez à nouveau le revêtement derrière le vide-poches.

Placement des fusibles (de gauche à droite)

No.	Consommateur	A ¹⁾
1	Ventilateur de radiateur	30
2	Feux stop	10
3	Autoradio, plafonnier	15
4	Signal de détresse	15
5	libre	15
6	libre	10
7	Feu arrière et feu de position gauches	10
8	Feu arrière et feu de position droites	10
9	Feu de route droit, témoin des feux des route	10
10	Feu de route gauche	10
11	Essuie-glace et lave-glace de pare-brise, laves-phares	15
12	Dispositif de contrôle du niveau de liquide refroidissement	15
13	libre	15
14	Soufflante	15
15	Feux de recul	10
16	Avertisseur sonore	10
17	Starter automatique et étouffoir de ralenti, chauffage électrique de la tubulure d'admission	10
18	Témoin de frein à main	15
19	Clignotants	10

No.	Consommateur	A ¹⁾
20	Eclairages de plaque	10
21	Feu de croisement gauche	10
22	Feu de croisement droit	10

Fusibles supplémentaires dans des supports séparés au-dessus de la plaque porte-fusibles:
Feu antibrouillard arrière 10
¹⁾ Ampère

Remarques

- Si, après un court laps de temps, le fusible neuf saute de nouveau, il faut faire vérifier l'équipement électrique par un atelier V.A.G le plus tôt possible.
- Ne „réparez“ en aucun cas un fusible, car des avaries graves pourraient se produire en d'autres points de l'installation électrique.

Faites-le vous-même

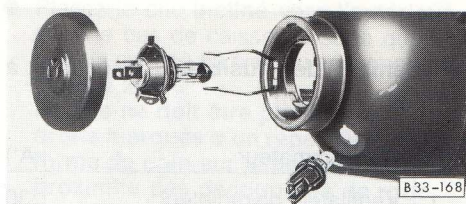
Remplacement des ampoules

Avant le remplacement d'une ampoule, débranchez toujours en premier le consommateur de courant correspondant.

Ne touchez pas le verre de l'ampoule avec les doigts; les empreintes digitales laissées sur le verre se vaporisent sous l'effet de la chaleur lorsque l'ampoule est allumée, se déposent sur la surface du miroir et ternissent le réflecteur.

Une ampoule ne doit être remplacée que par une autre ampoule de même modèle. Sa désignation est placée sur le culot de la lampe.

Nous recommandons d'avoir toujours dans le véhicule une petite boîte d'ampoules de rechange que vous trouverez auprès de chaque atelier V.A.G.



Ampoule de phare

- Ouvrez le capot-moteur.
- Débranchez la fiche des câbles.
- Enlevez le capuchon.
- Comprimez l'étrier-ressort du support d'ampoule et rabattez-le.
- Retirez l'ampoule et mettez l'ampoule neuve en place de manière à ce que le tenon d'arrêt sur la coupelle d'ampoule soit placé dans l'évidement du réflecteur. Sur les trois fiches-languettes, la fiche-langnette centrale placée sur le culot de l'ampoule doit alors être dirigée vers le haut.
- Rabattez l'étrier-ressort sur le culot de la lampe. Comprimez l'étrier filiforme et faites-le encliqueter dans les tenons d'arrêt.
- Enfoncez le capuchon.
- Branchez la fiche des câbles.
- Faites vérifier le réglage des phares.

Ampoule de feu de position

Les ampoules de feu de position se trouvent dans les réflecteurs des phares.

- Ouvrez le capot-moteur.
- Tournez la douille de l'ampoule vers la gauche jusqu'à butée et enlevez-la du réflecteur.
- Enfoncez l'ampoule défectueuse dans la douille et tournez-la vers la gauche et retirez-la.
- Mettez en place l'ampoule neuve.
- Placez la douille dans le réflecteur et tournez-la vers la droite jusqu'à butée.

Faites-le vous-même

Feux arrière

- Desserrez les vis de fixation et enlevez le cabochon avec le porte-ampoule.
- Tournez vers la gauche la fixation de l'ampoule défectueuse et enlevez-la.
- Enfoncez l'ampoule défectueuse dans la douille, tournez-la vers la droite et retirez-la.
- Mettez en place l'ampoule neuve et tournez-la vers la droite jusqu'à butée.

Si on ne peut pas tourner vers la droite l'ampoule des feux arrière/stop, il faut la mettre en place en la tournant de 180°.

- Remplacez la fixation de l'ampoule dans le porte-ampoule et tournez-le également vers la droite jusqu'à butée.
- Mettez le porte-ampoule en place et ne vissez pas trop fort.

Clignotants AV et feux de plaque

- Dévissez le cabochon.
- Enfoncez l'ampoule défectueuse dans la douille, tournez-la vers la gauche et retirez-la.
- Mettez en place l'ampoule neuve et tournez-la vers la droite jusqu'à butée.
- Mettez en place le cabochon, le cas échéant veillez à la bonne position du joint.

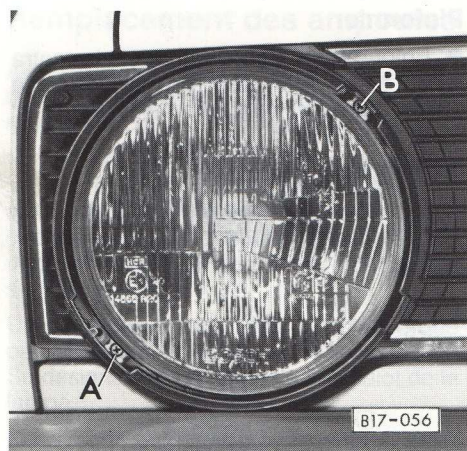
Avec le feu de plaque, il faut veiller à ce que la came dans le cabochon s'enfonce dans l'ouverture correspondante placée dans le porte-ampoule, dans le cas contraire la plaque ne serait pas éclairée conformément à la réglementation.

- Ne vissez pas trop fort le cabochon.

Plafonnier

- Enfoncez avec précaution vers le centre de l'ampoule le ressort de maintien placé de l'autre côté du commutateur et retirez le plafonnier.
- Remplacez l'ampoule.
- Mettez en place le plafonnier d'abord du côté du commutateur.

Faites-le vous-même



Réglage des phares

Le réglage correct des phares est d'une grande importance pour la sécurité routière. Il ne doit donc être effectué qu'avec un appareil spécial.

Les phares sont réglés de l'avant avec un tournevis à tête cruciforme.

La figure montre la disposition des vis de réglage du phare droit. Les vis de réglage du phare gauche sont placées symétriquement.

A – Réglage vertical

Les phares sont abaissés en tournant les vis vers la droite.

B – Réglage latéral



Phares lors de déplacements à l'étranger

Lors de déplacements dans des pays où la circulation s'effectue d'un autre côté que dans votre pays, les feux de croisement asymétriques éblouissent les véhicules venant en sens inverse.

Afin de supprimer cet éblouissement, les secteurs des verres de phares en forme de coin doivent être masqués par une bande autocollante opaque.

La figure montre cette bande pour le passage de la circulation à droite à la circulation à gauche.

Montage ou remplacement de l'autoradio

En cas de montage d'un autoradio, il faudrait tenir compte des indications suivantes:

- Il est recommandé d'utiliser des autoradios faisant partie du programme d'accessoires V.A.G ainsi que des jeux de montage, des antennes et des jeux de déparasitage disponibles auprès des agents V.A.G et spécialement mis au point pour chaque type de véhicule. Ces pièces sont accompagnées de directives détaillées pour le montage.

Si l'on utilise d'autres pièces ou des pièces provenant de modèles précédents, des perturbations risquent de se produire dans le fonctionnement de l'appareil. En cas de doute, les ateliers V.A.G vous donnent des renseignements précis.

- Pour le montage de l'antenne, il faut veiller tout particulièrement à ce que le passage du câble prévu par l'usine dans l'habitacle soit soigneusement étanché. En outre, le câble de l'antenne, les câbles de raccordement et le câble de haut-parleur doivent être posés de manière à ce qu'ils ne puissent ni frotter, ni battre, ni s'enrouler autour de pièces mobiles (p. ex. pédales, direction, commande du chauffage, etc...). Autrement, cela peut gêner l'utilisation ou nuire à la sécurité du véhicule.

- Dans l'emplacement prévu pour le montage de l'autoradio, il y a déjà un faisceau de câbles pour le raccordement électrique. La fiche multiprise de ce faisceau de câbles s'adapte à tous les autoradios du programme d'accessoires V.A.G qui ont un raccordement séparé pour l'éclairage du cadran.

- Les autoradios ayant d'autres raccords par fiche doivent être branchés au moyen d'un câble avec adaptateur disponible auprès des agents V.A.G. Si l'on n'utilise pas de câble avec adaptateur ou si les câbles sont coupés et ne sont pas isolés, il y a danger de court-circuit.

Cela peut provoquer un incendie des câbles.

Faites-le vous-même

Démarrage de fortune

La batterie de votre véhicule se trouve dans le compartiment-moteur.

Si, un jour, le moteur ne part pas parce que la batterie est déchargée, il est possible, **à l'aide d'un câble de raccord**, d'utiliser la batterie d'un autre véhicule pour lancer le moteur. Veuillez tenir compte des indications suivantes:

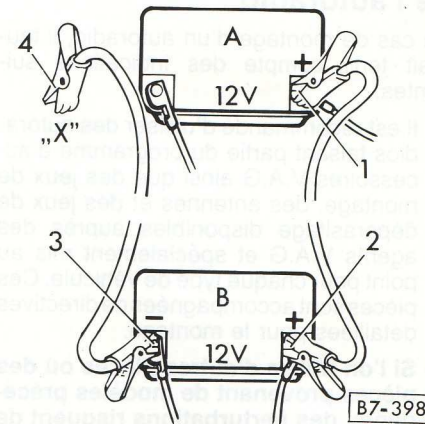
- Les deux batteries doivent avoir une tension de 12 volts. La capacité de la batterie (Ah) fournissant le courant ne doit pas être de beaucoup inférieure à celle de la batterie déchargée.
- Utilisez uniquement un câble de raccord de section suffisante. Tenez compte des indications du fabricant.
- Une batterie déchargée peut geler dès -10°C . Avant de brancher le câble de raccord, une batterie gelée doit obligatoirement être dégelée.
- Il ne doit exister aucun contact entre les véhicules, sinon du courant risquerait de circuler dès le raccord des pôles plus.
- La batterie déchargée doit être branchée sur le réseau de bord suivant les prescriptions.
- Faites tourner le moteur du véhicule dont la batterie fournit le courant.

- Branchez les câbles de raccord dans l'ordre suivant:

1. Une extrémité du câble (+) (le plus souvent rouge) sur le pôle (+) de la batterie déchargée.
2. L'autre extrémité du câble rouge sur le pôle (+) de la batterie fournissant le courant.
3. Une extrémité du câble (-) (le plus souvent noir) sur le pôle (-) de la batterie fournissant le courant.
4. L'autre extrémité du câble noir (X) à une pièce de métal massive bien vissée au bloc-moteur ou au bloc-moteur lui-même.

Il faut bien veiller à ce que les pinces des câbles ne se touchent pas et à ce que le câble branché sur le pôle plus n'entre pas en contact avec des pièces électriques conductrices du véhicule – danger de court-circuit.

- **Attention: ne vous penchez pas au-dessus des batteries: danger de brûlures par l'acide.**
- Lancez le moteur comme indiqué à la section «Lancement du moteur».
- Lorsque le moteur tourne, débranchez les deux câbles exactement dans l'ordre inverse.



A – Batterie déchargée
B – Batterie fournissant le courant

Remorquage

Un oeillet de remorquage est placé à l'avant et à l'arrière à droite sous les pare-chocs.

C'est seulement à ces oeillets qu'un câble ou une barre de remorquage doit être fixé.

Veillez toujours à ce qu'il ne se produise aucune force de traction inadmissible, ni aucun à-coup. Lors du remorquage en dehors de chaussées bitumées, il y a toujours danger de trop solliciter et d'endommager des points de fixation aménagés sur le véhicule.

En outre, lors de l'utilisation d'un câble de remorquage il faut tenir compte de ce qui suit:

Le conducteur du véhicule tracteur doit embrayer très doucement lors du démarrage et du passage des vitesses. Le conducteur du véhicule tracté doit veiller à ce que le câble soit toujours tendu.

La câble de remorquage doit être élastique afin de ménager les deux véhicules. Utilisez donc des câbles en fibre synthétique ou des câbles ayant des éléments intermédiaires élastiques.

Si votre véhicule doit être remorqué, tenez compte de ce qui suit:

- Les dispositions légales sur le remorquage doivent être respectées.
- Le contact d'allumage peut être mis afin que le volant ne soit pas bloqué et que les clignotants, l'avertisseur sonore, l'essuie-glace puissent être actionnés.
- Etant donné que le servofrein ne fonctionne que lorsque le moteur est en marche, il faut exercer une pression plus forte sur la pédale de frein lorsque le moteur est arrêté.

Description technique

Moteur

- Moteur transversal à essence ou diesel 4 temps
- 4 cylindres en ligne
- Bloc-cylindres en fonte grise
- Carter d'huile en tôle d'acier
- Culasse en alliage léger
- Vilebrequin à 5 paliers
- Commande des soupapes avec courroie crantée par arbre à cames en tête
- Système de refroidissement avec liquide
- Radiateur avec vase d'expansion séparé
- Ventilateur électrique de radiateur à commande par thermocontacteur
- Carburateur inversé double corps (moteur à essence) particulièrement économique avec coupure totale de l'arrivée air/carburant en décélération (coupure en décélération)
- Pompe d'injection distributrice avec dispositif de départ à froid (moteur diesel)
- Filtre à air sec avec cartouche en papier
- Préchauffage de l'air d'admission à réglage thermostatique (moteurs à carburateur) et préchauffage électrique du mélange

Transmission

Boîte mécanique

- Embrayage monodisque à sec à commande mécanique
- Boîte à quatre vitesses entièrement synchronisées et transmission logées dans un même carter
- Graissage commun de la boîte et de la transmission
- Traction avant

Train avant

- Suspension à roues indépendantes avec jambes de force et bras triangulés

Direction

- Direction à crémaillère
- Pignon et colonne de direction réunis par un arbre de connexion à double renvoi d'angle par croisillons.

Train arrière

- Essieu rigide avec ressorts à lame

Freins

- Système de freinage hydraulique à double circuit en diagonale.
A l'avant: freins à disque
A l'arrière: freins à tambour à rattrapage automatique de jeu
- Servofrein
- Compensateur de freinage dépendant de la décélération
- Frein à main mécanique agissant sur les roues arrière

Carrosserie

- Carrosserie tout acier, autoporteuse avec habitacle formant cellule de sécurité
- Avant et arrière du véhicule formant zones rétractables.

Caractéristiques techniques

Dans les mesures où il n'y a pas une mention contraire, toutes les caractéristiques techniques sont valables en République fédérale d'Allemagne pour les véhicules de série. Ces valeurs peuvent être différentes pour les véhicules spéciaux et les véhicules destinés à d'autres pays.

Il faut tenir compte du fait que les données portées dans les documents officiels du véhicule prévalent constamment.

Caractéristiques du moteur	Moteur à essence 55 kW	Moteur diesel 40 kW
Puissance ¹⁾ kW (ch) à 1/mm	55 (75)/5000	40 (54)/4800
Couple maxi Nm à 1/min	125/2500	100/2300
Cylindrée cm ³	1595	1588
Course mm	77,4	86,4
Alésage mm	81	76,5
Compression	9,0	23,0
Carburant ²⁾	Ordinaire (91 RON)	Gazole (45 CN)
Consommation d'huile maxi l/1000 km	1,5	1,5

¹⁾ D-après la norme DIN 70 020 partie 6, uniquement pour quelques pays d'exportation, moteurs avec puissance différente.

²⁾ Pour plus d'indications, voir «Fonctionnement/Carburant»

Caractéristiques techniques

Consommation de carburant en l/100 km

Les valeurs de consommation ont été établies d'après la norme DIN 70030, partie 2, valable pour les camions (édition juillet 1978), avec demi-charge utile et vitesse stabilisée aux $\frac{3}{4}$ de la vitesse maxi compte tenu d'une majoration de 10 %.

Selon le style de conduite, les conditions routières et de la circulation, les influences de l'environnement et l'état du véhicule, on obtient dans la pratique, des valeurs qui diffèrent de celles calculées.

	Moteur à essence de 55 kW	Moteur diesel de 40 kW
Pick-up sans bâche	8,3	7,4

Performances

Les performances ont été mesurées d'après la norme DIN 70020, partie 3, avec des véhicules sans équipements supplémentaires diminuant les performances, tels que pare-boue, pneus très larges, etc.

Vitesse maxi en km/h, environ	Moteur à essence de 55 kW	Moteur diesel de 40 kW
Pick-up sans bâche	140	135

Caractéristiques techniques

Bougies

	55 kW essence	40 kW Diesel
Bosch	W 7 D	—
Beru	14-7 D	—
Champion	N-8-Y	—
Ecartement des électrodes en mm	0,7–0,8	—
Courroie trapézoïdale		
Alternateur et pompe du liquide	9,5×950 ¹⁾	9,5×875 ¹⁾

¹⁾ Cette courroie trapézoïdale est absolument indispensable au fonctionnement du moteur. C'est pourquoi il est recommandé d'avoir une courroie trapézoïdale de réserve (voir également chapitre «Utilisation», témoin d'alternateur).

Caractéristiques techniques

Roues

	Moteur de 55 kW et moteur diesel
Jantes en acier	5 J × 13
Pneus Pneus radiaux, sans chambre	165 SR 13 82 S

Si votre véhicule doit être équipé ultérieurement d'autres pneus et d'autres jantes que ceux montés à l'usine, il faut absolument tenir compte des remarques à ce sujet figurant dans les colonnes de gauche et du milieu de la page 38.

Pression des pneus

	avant	arrière
sans charge bar	1,8	2,4
à pleine charge bar	1,8	2,7
Roue de secours bar	2,7	

Les pressions indiquées doivent être augmentées de 0,2 bar en cas d'utilisation de pneus d'hiver.

Les pressions indiquées sont valables pour des pneus froids.

Caractéristiques techniques

Poids

	Moteur à essence de 55 kW	Moteur diesel de 40 kW
Poids total autorisé kg	1625	1625
Poids à vide avec conducteur kg	1000	1020
Charge utile kg	625	605
Charge autorisée sur essieu avant. kg	730	730
Charge autorisée sur essieu arrière kg	930	930
Charge autorisée sur le pavillon ¹⁾ kg	50	50

Le poids à vide est augmenté de 25 kg pour le Pick-up avec bâche et de 60 kg pour les véhicules avec hardtop. La charge utile est diminuée d'autant.

Remarques

- Le poids à vide peut augmenter à cause de différents équipements supplémentaires, par exemple dispositif d'attelage, etc. et par de suite de la pose ultérieure d'accessoires, la charge utile est donc diminuée d'une valeur correspondante.
- Pour obtenir une bonne tenue de route, la charge transportée doit autant que possible être placée entre les essieux. Les charges autorisées par essieu et le poids total autorisé ne doivent en aucun cas être dépassés.

¹⁾ N'utilisez que des galeries porte-bagages avec appui dans la gouttière de pavillon. Répartissez la charge uniformément et ne dépassez pas le poids total autorisé du véhicule. La charge sur pavillon indiquée s'applique également à la capucine.

Caractéristiques techniques

Poids tractés	Moteur à essence 55 kW	Moteur diesel 40 kW
Poids tractés autorisés ¹⁾ :		
Remorque non freinée kg	400	400
Remorque freinée: jusqu'à des rampes de 12% kg	800	800
Poids en flèche autorisé sur la boule d'attelage max. kg	50	50
..... min. kg	4% du poids tracté réel; il n'est cependant pas nécessaire qu'il dépasse 25 kg. Il est recommandé d'utiliser le poids en flèche maximum autorisé.	

¹⁾ Des indications détaillées concernant la traction d'une remorque se trouvent à la page 28.

Cotes	Moteur de 55 kW et moteur diesel
Longueur mm	4370/4390 ¹⁾
Largeur mm	1640
Hauteur à vide environ mm	1430/1905 ²⁾
Porte-à-faux à l'avant mm	760/780 ¹⁾
à l'arrière mm	985
Garde au sol avec P.T.A. environ mm	155
Empattement mm	2625
Voie AV mm	1390
AR mm	1375
Diamètre de braquage environ m	11,5

Vous devez faire très attention – particulièrement en roulant à pleine charge – aux routes en mauvais état, aux rampes à fort pourcentage et aux bords des trottoirs pour ne pas heurter les pièces surbaissées et risquer ainsi de les endommager.

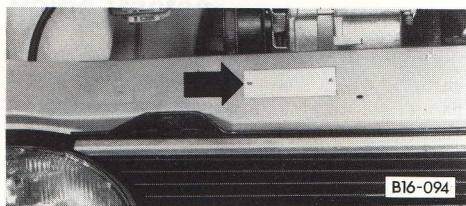
60 ¹⁾ Avec lave-phares
²⁾ Avec bâche ou hardtop

Caractéristiques techniques

Capacités

Réservoir à carburant	environ l	60, dont 5 de réserve
Système de refroidissement (y compris chauffage)	environ l	6,5
Moteur (huile-moteur):		
avec changement du filtre	l	3,5
sans changement du filtre	l	3,0
Différence de quantités entre les repères mini et maxi sur la jauge d'huile	l	1,0
Réservoir de lave-glace	l	1,7
avec lave-phares	l	8,0

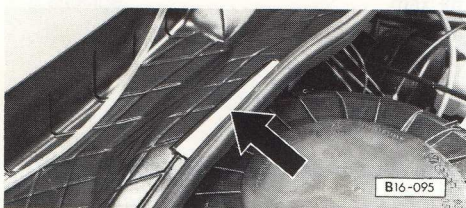
Indification



La plaque du constructeur

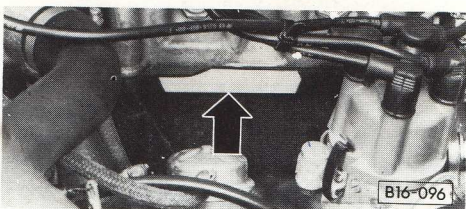
se trouve sur la tôle porte-serrure avant droite (vu dans le sens de marche) à côté de la serrure de capot.

Les véhicules destinés à certains pays d'exportation ne portent pas de plaque du constructeur.



Le numéro de châssis

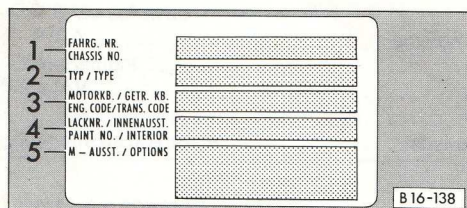
est frappé sur le panneau arrière du compartiment-moteur.



Le numéro de moteur

(moteur de 55 kW et moteur diesel)

est placé à l'avant sur le bloc-moteur au-dessous du plan de séparation du bloc et de la culasse.



La plaquette d'identification du véhicule

est collée sur la cloison arrière derrière le siège du conducteur. L'autocollant comprend les indications suivantes:

1. Numéro de châssis
2. Numéro du type
3. Lettres-repères de moteur et de boîte

4. Numéro de peinture/Numéro d'équipement intérieur
5. Numéros des options

Ces caractéristiques se trouvent également dans le plan d'entretien.

Index alphabétique

	Page		Page
A			
Additif pour liquide de refroidissement	34	Chauffage	21
Additifs pour huiles de graissage	31	Clés	4
Antigel	33	Clignotants	19, 49
Appuie-tête	9	Commande d'éclairage	18
Autoradio	3, 51	Conduite avec remorque	28
Avertisseur optique	19	Conduite économique	26
Avertisseur sonore	3	Consommation d'huile	27
		Contact-démarreur-antivol	12
B		Cotes	60
Bâche	7	Courroie trapézoïdale	57
Batterie	37	Cric	45
Bougies	57		
		D	
C		Dégivrage des glaces	22
Cadrons	15	Démarrage de fortune	52
Capacité du réservoir	61	Description technique	54
Capacités	61	Dispositif de départ à froid	14
Capot du compartiment-moteur	5		
Caractéristiques techniques	55	E	
Carburant	29	Eclairage	18
– consommation	56	Eclairage de plaque	49
– économie	26	Eclairage des cadrans	18
– indicateur de réserve	15	Essuie-glace	20, 35
Catégories de viscosité	31		
Ceintures de sécurité	9	F	
Cendrier	23	Faites-le vous-même	45
Chaînes antidérapantes	40	Feu antibrouillard arrière	18
Changement d'une roue	46	Feux arrière	49
Charge sur le pavillon	59	Feux de croisement	19
		Feux de position	18
		F	
		Feux de recul	11
		Feux de route	19
		Feux de stationnement	19
		Frein à main	11
		Freins	25, 53
		Fusibles	47
		G	
		Gazole	29
		Glaces descendantes	8
		H	
		Hardtop	7
		Hayon	6
		Huile de boîte	27
		Huiles	31
		I	
		Indicateur de niveau de carburant	15
		Indicateur de température du liquide de refroidissement	15
		Indice de cétane	29
		Indice d'octane	29
		J	
		Jauge d'huile	32
		L	
		Lancement	13
		Lave-glace/essuie-glace	20, 35
		Levage du véhicule	44
		Levier des clignotants	19

Index alphabétique

	Page		Page		Page
Levier des vitesses	11	Plaquette d'identification du véhicule . .	62	Signal de détresse	18
Levier d'inverseur-code	19	Pneus		Soins	41
Liquide de frein	36	– pression de gonflage	58	Soins à donner au véhicule	41
Lubrifiants	31	– rodage	25	Starter	14
Marche arrière	11	Pneus d'hiver	40	Système de freinage	25, 54
Moteur		Poids	59	Système de refroidissement	33
– caractéristiques	55	Poids tractés	60		
– consommation d'huile	27	Portes	4	Tableau de bord	2
– huile	32	Préchauffage	14, 16	Tachymètre	15
– lancement/arrêt	13, 14	Pression de gonflage des pneus	58	Témoins	16
– niveau d'huile	32	Prises pour le cric	44	Témoins des freins	11, 17
– numéro	62	Protection du soubassement	42		
– quantités de remplissage d'huile	61	Ravitaillement	30	Ventilateur du radiateur	34
Nettoyage et protection du		Réglage des gicleurs du lave-glace	35	Ventilation	21
compartiment-moteur	42	Remorquage	53	Ventilation d'air frais	21
Niveau de liquide		Remplacement des ampoules	55		
de refroidissement	16, 33	Repères des vitesses	15		
Numéro de châssis	62	Rétroviseurs	8		
Outillage de bord	45	Ridelle	6		
		Rodage	24		
Performances	56	Roue de secours	45		
Phares	58	Roues	38, 58		
Plafonnier	23, 49	Serrures	4		
Plaque de constructeur	62	Servofrein	36		
		Sièges	8		

L'Usine travaille en permanence à l'amélioration de tous les types et modèles. Nous comptons sur votre compréhension pour le fait que nous nous réservons le droit d'apporter à tout moment des modifications au matériel fourni, qu'il s'agisse de sa forme, de son équipement ou de sa technique. Il n'est pas possible de ce fait de se prévaloir des indications, des illustrations et des descriptions figurant dans la présente Notice d'Utilisation.

© 1983 Volkswagenwerk Aktiengesellschaft

Traduction ou reproduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite de la Volkswagenwerk AG. Tous droits réservés expressément à la Volkswagenwerk AG conformément à la législation sur les droits d'auteur. Modifications réservées.

Imprimé en Allemagne

französisch
7.83

000.5611.27.46