

La Notice d'Entretien de l'Utilitaire.

M2 LCC-10

049292829



La Notice d'Entretien de l'Utilitaire.

Août 1978

VOLKSWAGENWERK AKTIENGESELLSCHAFT · WOLFSBURG

Vous trouverez entre autres dans votre véhicule les publications ci-après destinées à notre clientèle:

- **La Notice d'Entretien et**
- **Le Plan d'Entretien du Service System**

qui forment deux éléments du Livre de bord.

La Notice d'Entretien contient des indications importantes pour l'utilisation et l'entretien de votre véhicule. Nous vous recommandons de la lire avant de prendre la route. Elle vous permettra de vous familiariser très rapidement avec votre véhicule et vous pourrez effectuer votre premier parcours avec un sentiment de sécurité totale. Ce n'est qu'après avoir étudié cette Notice que vous saurez comment utiliser, conduire et entretenir correctement votre véhicule.

Veillez tenir compte que certaines particularités de l'équipement décrites concernent des modèles déterminés ou représentent des équipements supplémentaires.

Le Plan d'Entretien vous explique tout ce que vous devez faire régulièrement pour garantir le fonctionnement du véhicule et pour maintenir sa valeur. Votre entreprise V.A.G. confirmera les prestations de Service effectuées en appliquant son cachet dans le Plan.

Vous devriez toujours avoir sous la main ce Plan d'Entretien lors de vos visites futures à l'atelier. Il établit en quelque sorte le contact avec l'entreprise V.A.G.

Un mot encore au sujet des conditions de garantie: un entretien correct du véhicule et la preuve de l'exécution, sans exception, de tous les travaux prescrits dans le Service d'entretien périodique par l'entreprise V.A.G. sont les conditions pour faire éventuellement valoir vos droits à la garantie en cas d'avaries à des pièces qui doivent être soumises au Service d'entretien périodique.

Dans votre intérêt, amenez régulièrement votre véhicule au Service d'entretien périodique.

Sommaire

Tableau de bord	6, 7	Indicateur de niveau de carburant	20
Sécurité		Témoins	
Ceintures de sécurité	8	Pression d'huile	20
Utilisation des ceintures de sécurité	10	Alternateur	20
Montage ultérieur des ceintures, appuie-tête	11	Témoins des freins	21
Utilisation		Tachymètre	21
Clés	12	Montre	21
Portes		Totalisateur journalier	21
Portes de la cabine	12	Commande de l'éclairage	22
Porte coulissante	13	Commande du signal de détresse	22
Glaces (déflecteurs, glaces coulissantes)	12	Phares antibrouillard/Feu antibrouillard AR, dégivrage de lunette AR	23
Limites de charge	14	Levier des clignotants et de l'inverseur-code	24
Hayon	14	Avertisseur optique	24
Bâche (Pick-up)	14	Essuie-glace	25
Sièges		Lave-glace	25
Sièges de la cabine	15	Lave-phares	25
Siège du convoyeur	15	Commande intermittente de l'essuie-glace	25
Compartiment passagers — Sièges	16	Plafonniers, rétroviseur intérieur	26
Coffre à bagages	17	Toit coulissant	27
Levier des vitesses	18	Pare-soleil	27
Levier du frein à main	18	Cendrier, boîte à gants	27
Témoin des freins	18	Chauffage et aération	28
4 Contact-démarrateur avec antivol	19	Ventilation	29
		Lancement du moteur	30

Conseils pratiques

Carburant	31
Ravitaillement	31
Contrôle du niveau d'huile moteur	32
Appoint d'huile moteur	32
Réservoir du lave-glace	33
Lave-phares	33
Réservoir du liquide de frein	33
Servofrein	33
Roues et pneus	34

Pour bien rouler

Les 1500 premiers kilomètres — et ensuite	36
Conduire en sécurité	36
Conduire économiquement	38
Conduire en hiver	
Filtre à air/Préchauffage de l'air d'admission	39
Carburant	39
Pneus d'hiver, chaînes antidérapantes	39
Huile moteur, huile de boîte de vitesses, batterie	40
Bougies, frein à main, lave-glace et lave-phares	40
Serrures de portes, glaces givrées	41
Conduite avec remorque	42

Soins et entretiens

Entretien du véhicule	45-47
Revêtement protecteur du châssis	47
Traitement antirouille des cavités	47
Entretien de la batterie	48
Lubrifiants	
Huile moteur, huile de boîte de vitesses	49

Travaux de graissage

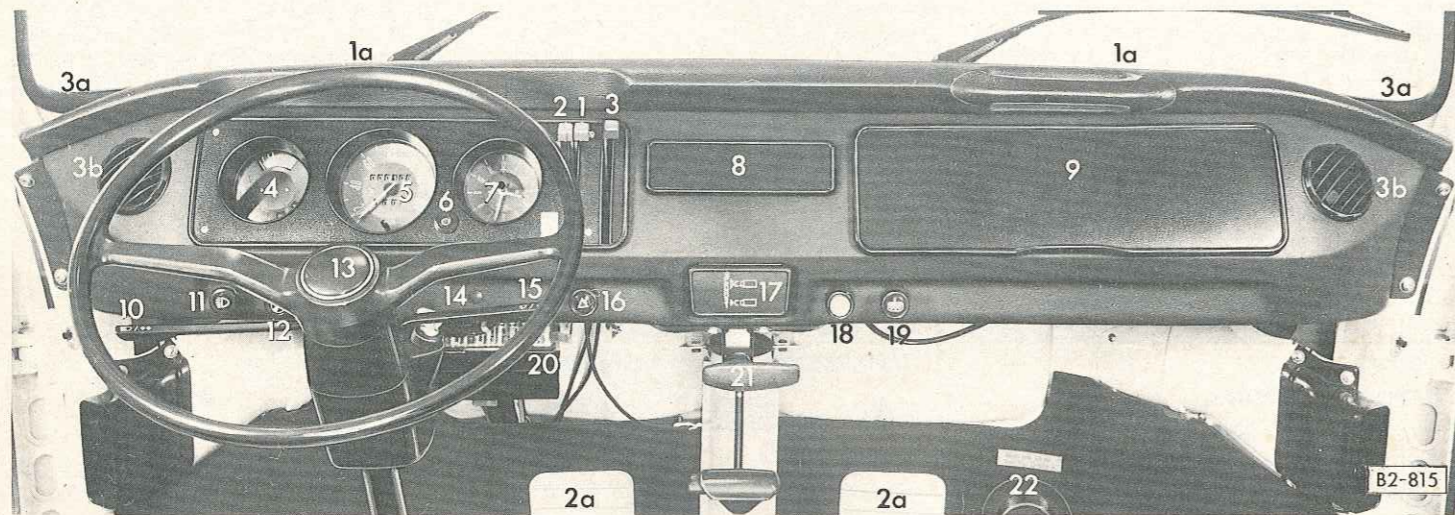
Vidange de l'huile moteur	50, 51
Remplacement du filtre à huile, de l'huile de boîte de vitesses	51
Train avant	52
Points de graissage supplémentaires	52
Filtre à air	53, 54
Levage du véhicule	55

Faites-le vous-même

Changement d'une roue	56-57
Roue de secours, outillage, cric	56
Fusibles	58
Relais	58
Fusibles supplémentaires	59
Réglage des phares	60
Remplacement des ampoules	
Phares, feux de position	60-61
Clignotants avant, plafonniers, feux arrière, feu de plaque	61
Démarrage de fortune	62
Remorquage	63
Indications sur les dérangements de fonctionnement	64, 65

Boîte automatique

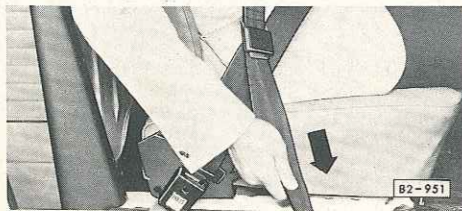
66-69	
Caractéristiques techniques	70-76
Plaque du constructeur, numéros de châssis et de moteur	77
Si l'on vous demande	79-80



	Page		Page
1 - Levier de réglage du chauffage	28	7 - Montre	21
1a - Tuyères de dégivrage		8 - Obturateur pour montage d'un autoradio	21
2 - Levier pour la répartition d'air chaud	28	9 - Boîte à gants	27
2a - Bouches de sortie d'air chaud		10 - Levier de commande des clignotants et de l'inverseur-code	24
3 - Levier de réglage de l'aération	28	11 - Commande de l'éclairage	22
3a - Bouches d'aération		12 - Commutateur tournant pour soufflante d'aération	28, 29
3b - Bouches d'aération - réglables	28, 29	13 - Bouton d'avertisseur sonore	23
4 - Indicateur de niveau de carburant et témoins	20	14 - Commande contact-démarrateur avec antivol sur direction	19
5 - Tachymètre	21	15 - Levier de commande d'essuie-glace et de lave-glace	25
6 - Témoin des freins	21	16 - Commutateur des feux de détresse	22
		17 - Cendrier	27
		18 - Bouton-tirette des phares antibrouillard et du feu antibrouillard	23
		19 - Bouton-tirette pour dégivrage de la lunette arrière	23
		20 - Boîte à fusibles	58
		21 - Levier du frein à main	18
		22 - Réservoir du lave-glace	33

Ceintures de sécurité *

Ceintures trois points sans automatique (sièges extérieurs)



Raccourcir

Fermeture

Enlevez la languette de la ceinture du crochet sur le montant de porte, tirez la ceinture baudrier/sous-abdominale par dessus la poitrine et les hanches, enfoncez la languette dans la boucle fixée sur le côté intérieur du siège jusqu'à ce qu'elle s'encliquette de façon audible.

Les sangles doivent bien s'appliquer et ne pas être tordues.

Réglage

Pour **allonger** la ceinture lors de la fermeture, appuyez sur la pièce métallique faisant saillie sur la boucle de réglage et tirez sur la sangle sous l'extrémité libre de la ceinture.

Pour **allonger** la ceinture déjà bouclée, appuyez sur la pièce métallique faisant saillie sur la boucle de réglage et allongez la ceinture en faisant pression avec la partie supérieure du corps.

Pour **raccourcir** la ceinture, tirez vers le bas l'extrémité libre de la sangle sur la boucle de réglage de la ceinture.

Après chaque réglage, la ceinture doit être de nouveau bien tendue.

Ouverture

La ceinture est libérée par pression des doigts sur la touche portant l'inscription «PRESS» de couleur orange incorporée à la boucle. La languette saute hors de la boucle par pression du ressort.

Accrochez toujours immédiatement la languette de la ceinture au crochet prévu à cet effet sur le montant de porte.

* Dans certains pays importateurs, des ceintures de sécurité dont le fonctionnement diffère de cette description peuvent être utilisées.

Ceintures 2 points

Siège central de convoyeur

Fermeture

Tirez transversalement par dessus les hanches la longue sangle sur la languette, en maintenant avec l'autre main la boucle, puis enfoncez la languette jusqu'à ce qu'elle s'encliquette de façon audible.

La sangle doit bien s'appliquer et ne pas être tordue.

Réglage

Si la ceinture doit être allongée ou raccourcie, maintenez la languette à peu près à angle droit par rapport à la sangle et vous pouvez alors tirer la partie de la ceinture correspondante dans la direction souhaitée.

Ouverture

La ceinture est libérée par pression des doigts sur la touche portant l'inscription «PRESS» de couleur orange incorporée à la boucle.

Ceintures 3 points avec automatique *

(Places extérieures)

La ceinture automatique s'adapte d'elle-même à la taille et à la position de la personne et permet une pleine liberté de mouvements dans la mesure où l'on tire **lentement** sur celle-ci.

En cas de freinage brusque, la ceinture se bloque. Le rétracteur automatique bloque également la ceinture 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 sur la poitrine et les hanches et enfoncez la languette dans la boucle solidaire du siège jusqu'à ce qu'elle s'encliquette de façon audible.

La sangle ne doit pas être tordue.

Ouverture

La ceinture est libérée par pression des doigts sur la touche de couleur orange portant l'inscription «PRESS» et incorporée à la boucle. La languette saute hors de la boucle par pression du ressort.

Lorsque vous libérez la ceinture, vous devez accompagner la languette jusqu'à l'étrier de dérivation placé sur le montant de porte pour que le rétracteur automatique puisse enrouler plus facilement la sangle. Un coulant en plastique maintient la languette à portée de la main; le cas échéant, relevez un peu le coulant.

* Equipement supplémentaire sur demande

Quelques points importants pour l'utilisation des ceintures de sécurité –

– sont indiqués à la page suivante.

Quelques points importants pour l'utilisation des ceintures de sécurité et des appuie-tête

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 mètre 40 ne doivent pas utiliser des ceintures trois points normales — les dangers de blessures en cas d'accident peuvent être accrus.

Les enfants en dessous de 12 ans doivent être obligatoirement assis à l'arrière: les „petits“ assis dans un siège spécial, les „grands“ attachés par une ceinture 3 points pour enfants. Les enfants au-dessus de six ans peuvent être aussi attachés avec une ceinture abdominale, les enfants dont la taille dépasse 1 m, 40 peuvent être attachés avec une ceinture trois points normale.

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

- Lorsque vous attachez la ceinture, faites attention à ce que le mécanisme de verrouillage soit bien accroché (essai de traction) et à ce que la sangle ne soit pas tordue.
- Le réglage correct de la longueur de la ceinture est particulièrement important sur les ceintures 3 points sans automatique.

La **ceinture abdominale** doit toujours être serrée, ceci est valable également pour la ceinture automatique.

La **ceinture baudrier** doit être assez tendue pour pouvoir juste encore passer la main entre la ceinture et le torse.

Sur les ceintures automatiques, la longueur correcte de la sangle se règle automatiquement.

Après modification du réglage du siège, celui de la ceinture doit être vérifié et rectifié si nécessaire.

- Lorsque les ceintures sont inutilisées, elles doivent toujours être accrochées par la languette sur le support prévu à

cet effet. On évite ainsi, en cas de freinages brusques, que les languettes des ceintures soient projetées dans l'habitacle.

Sur les ceintures automatiques, la languette doit être amenée vers le montant de porte de façon à ce que la sangle puisse être complètement enroulée.

Veillez toujours à ce que les ceintures restent propres. Lorsque la sangle est très encrassée, l'enroulement de la ceinture automatique peut être entravé. Des ceintures encrassées doivent être uniquement lavées avec une lessive pour lainages sans les démonter du véhicule. Les ceintures automatiques doivent être complètement sèches avant de pouvoir les enrouler. Les ceintures ne doivent pas être nettoyées avec des produits de nettoyage chimiques qui peuvent attaquer les fibres des sangles. Faites attention à ce que les ceintures n'entrent pas en contact avec des produits corrosifs.

Vérifiez de temps à autre si les boucles et les languettes et les rétracteurs (sur les ceintures automatiques) fonctionnent de façon impeccable. Vérifiez également le bon état des sangles et des attaches des ceintures.

Des ceintures de sécurité qui ont été soumises à des tractions au cours d'un accident et de ce fait distendues, doivent être remplacées. Les ancrages des ceintures doivent être vérifiés par l'atelier.

- Faites attention que la sangle ne soit pas coincée entre le siège et le dossier et ne frotte pas sur des arêtes coupantes.
- Ne laissez pas glisser en arrière entre la banquette et le dossier les ceintures inutilisées de la banquette arrière. Les passagers à l'arrière n'attacheront pas des ceintures qu'ils ne voient pas.

Véhicules équipés d'appuie-tête

Pour les enlever:
Tirez l'appuie-tête avec force vers le haut.

Pour les placer:
Enfoncez l'appuie-tête jusqu'à ce qu'il s'applique sur le rebord supérieur du siège.

Montage ultérieur des ceintures de sécurité

Toutes les places peuvent être équipées de ceintures de sécurité abdominales — les places de côté du compartiment-passagers de ceintures automatiques 3 points ou 3 points sans automatique.

Fixation des ceintures

Des points d'ancrage pour la fixation des supports de ceinture sont prévus dans la cabine et dans le compartiment-passagers.

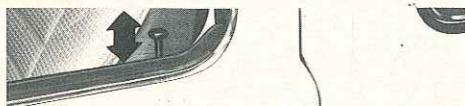
Les points d'ancrage marqués par des cercles sur les illustrations sont masqués par la garniture. Ils doivent être dégagés pour le montage des ceintures.

Ne pas utiliser les capuchons de plastique placés sur les points d'ancrage inférieurs pour la fixation des ceintures.

Tous les ateliers V.A.G sont au courant des détails concernant le montage des ceintures automatiques.

Il est conseillé en conséquence de faire effectuer le montage ultérieur de ceintures par un atelier V.A.G.

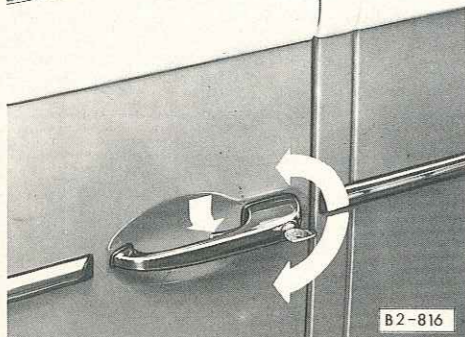




Clés

La clé de contact permet de fermer aussi les portes, le hayon et, le cas échéant, le capot verrouillable du compartiment moteur.

Si la boîte à gants et le bouchon du réservoir à essence sont verrouillables, il existe des clés spéciales.



B2-816

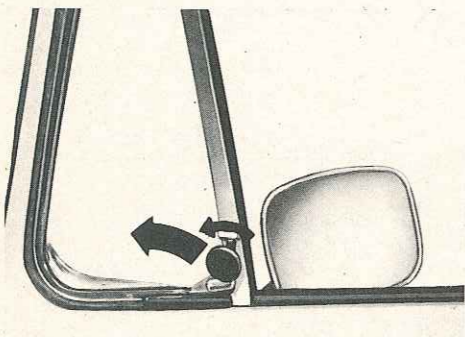
Portes

Verrouillage des portes du conducteur et du passager avec la clé

Lors de la fermeture, le bouton de sécurité doit s'enfoncer.

Verrouillage des portes du conducteur et du passager sans la clé

La porte étant ouverte, enfoncez le bouton de sécurité et actionnez le cliquet en claquant la porte. Aussi longtemps que les boutons de sécurité sont enfoncés, les portes ne peuvent pas être ouvertes de l'intérieur.



B2-817

Véhicules équipés de déflecteurs

Ouverture

Tournez vers l'avant le bouton avec le levier de calage et faites pivoter l'ensemble.

Fermeture

Poussez d'abord le déflecteur en avant contre le joint de porte, puis faites pivoter à fond en arrière l'ensemble.

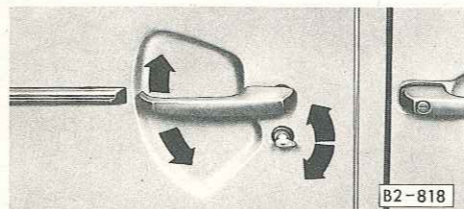
Veillez noter les numéros des clés. Grâce à ceux-ci en cas de perte, vous pourrez toujours commander de nouvelles clés à votre atelier V.A.G.

Si la porte se referme toute seule, le bouton de sécurité déjà enfoncé se décale automatiquement: le conducteur ne risque donc pas de se trouver sans clé avec la porte fermée.

En cours de route, **ne pas** enfoncer les boutons de sécurité pour qu'en cas d'accident les passagers puissent être secourus de l'extérieur.

Véhicules avec glaces coulissantes

En position de fermeture, la glace est verrouillée. Pour ouvrir, poussez la fermeture vers le bas et repoussez la glace en arrière.



B2-818

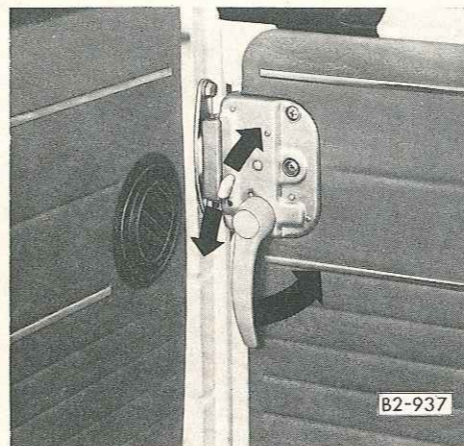
La porte coulissante peut uniquement être fermée avec la clé de l'extérieur.

Fermeture de l'extérieur de la porte coulissante

Poussez la poignée vers le haut pour que le crochet d'arrêt ne soit plus encliqueté et poussez la porte vers l'avant avec un léger élan.

Si la porte ne se ferme pas la première fois, avant chaque nouvel essai, poussez la poignée à fond dans le sens de l'ouverture.

La porte est maintenue en position grande ouverte par un crochet d'arrêt.



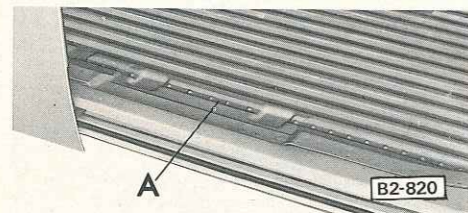
B2-937

Déverrouillage ou verrouillage de l'intérieur de la porte coulissante

La porte étant complètement fermée, poussez le verrou de sécurité vers le haut ou vers le bas.

Aussi longtemps que le verrou de sécurité reste enfoncé, la porte ne peut également pas être ouverte de l'intérieur.

En cours de route, la porte doit toujours être complètement fermée — le verrou de sécurité doit cependant rester levé pour qu'en cas de nécessité les occupants puissent être secourus plus facilement de l'extérieur.



Limites de chargement

Des points tracés sur le plancher du compartiment (A) indiquent la limite du chargement pour que la porte puisse se fermer sans difficultés.

Hayon

Ouverture du hayon

Enfoncez le bouton-poussoir et soulevez le hayon.

Fermeture du hayon

Laissez tomber le hayon en lui imprimant un léger élan. Il doit être fermé sur le **deuxième cran**.

Bâche (Pick-up)

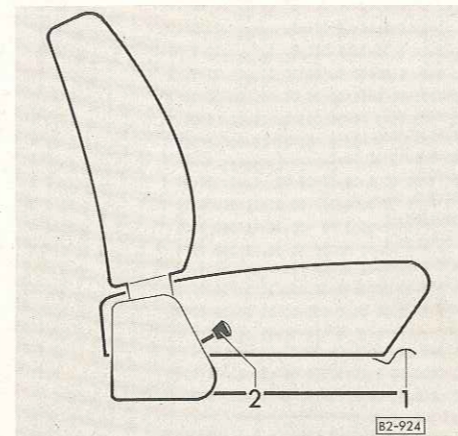
Faites attention que la bâche soit bien fixée à l'avant derrière la cabine du conducteur.

Il faut que la barre (livrée en même temps) soit placée dans la couture au bas de la bâche et solidement vissée à droite et à gauche sur les ridelles.

Le hayon est maintenu en position ouverte par la force d'un ressort.

Ne roulez jamais avec le hayon ouvert – Les gaz d'échappement pourraient pénétrer à l'intérieur de la voiture.

Ne roulez jamais avec le hayon ouvert – Les gaz d'échappement pourraient pénétrer à l'intérieur de la voiture.



Sièges

Cabine

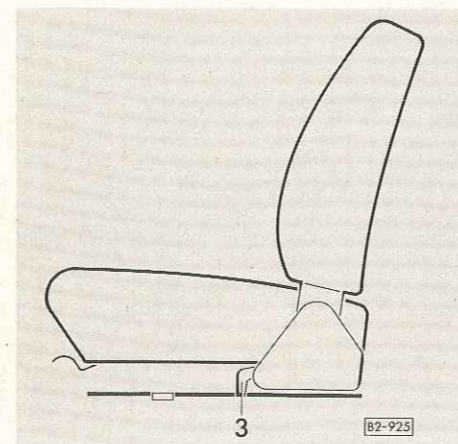
Réglage longitudinal du siège* du conducteur

Le siège peut uniquement être déplacé lorsque la poignée (1) à l'avant du siège est soit tirée soit poussée.

- Poussez le siège dans la position désirée et lâchez la poignée (1).
- Déplacez de nouveau le siège jusqu'à ce que le dispositif de verrouillage s'engage dans l'arrêtier le plus proche.

Modification de l'inclinaison du dossier*

Soulez le dossier et poussez vers le bas le levier (2) sur la ferrure droite du siège, placez le dossier dans la position souhaitée en déplaçant le haut du corps et lâchez le levier.



Enlèvement du siège* du conducteur

- Poussez le siège en avant jusqu'à butée.
- Soulevez le crochet de butée (3) contre la force d'un ressort, maintenez-le et poussez le siège au-delà de la butée.
- Lâchez le crochet de butée et tirez le siège en avant hors des glissières.
- Lors de la repose, il n'est pas nécessaire de soulever le crochet de butée (3), le siège peut être enfoncé sans difficultés au-delà de la butée.

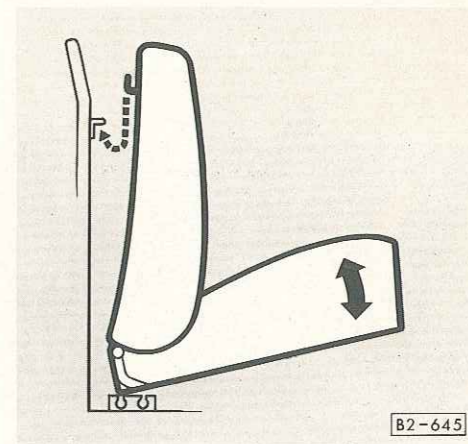
* Sur les véhicules sans cloison de séparation: siège du convoyeur également.

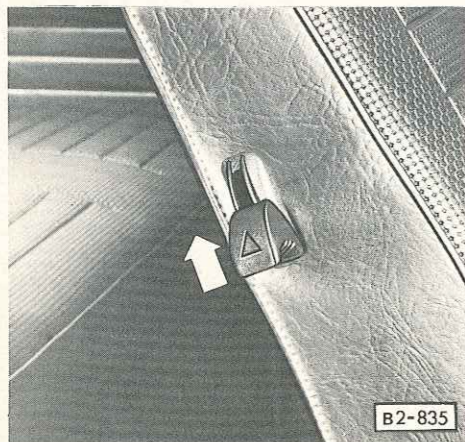
Remarque:

Sur les véhicules **sans** cloison de séparation, les sièges du conducteur et du convoyeur sont identiques.

Réglage ou dépose du siège du convoyeur

Véhicules avec cloison de séparation
Soulevez le siège vers l'avant jusqu'à ce que le dossier se décroche de l'arrêtier placé sur la cloison de séparation. Dans cette position, soulevez le siège vers le haut en le dégageant des glissières de fixation. Placez le siège, rabattu vers le haut, dans les crans désirés des glissières. En rabattant le siège, veillez à ce que le support du dossier s'accroche sur la cloison de séparation.





Compartiment-passagers

Déverrouillage du dossier de la banquette centrale

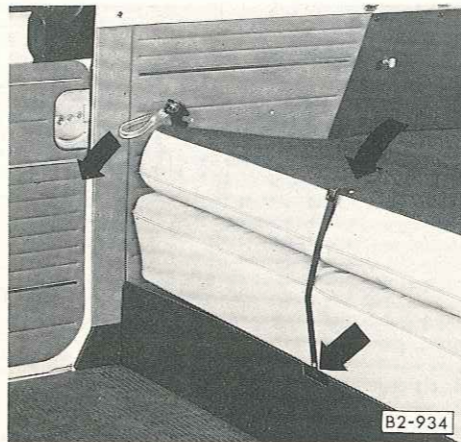
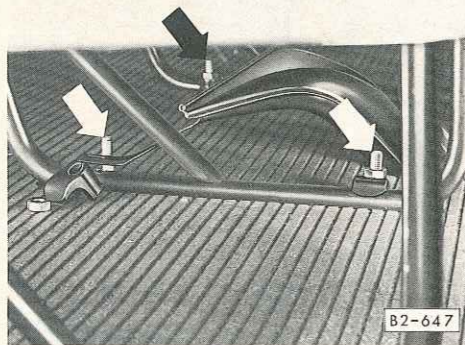
Poussez vers le haut le bouton de déverrouillage et rabattez le dossier vers l'avant.

Lorsque le dossier du siège a été rabattu en arrière, il se verrouille automatiquement.

Dépose des sièges

Enlevez la garniture latérale de la banquette centrale et la garniture avant de la banquette arrière. Si nécessaire, enlevez le diffuseur d'air chaud placé sous la banquette centrale. Pour cela, dévissez les deux écrous de fixation de la banquette centrale, enlevez les tendeurs et retirez le diffuseur. Un clapet à contrepoids ferme le canal de sortie d'air chaud. Après avoir dévissé tous les écrous de fixation et enlevé les tendeurs, les sièges peuvent être déposés.

Les goujons de fixation peuvent être complètement enlevés: faites-les tourner de 90° et ôtez-les.



Coffre à bagages

Le coffre est accessible de l'extérieur par le hayon. Voir «Hayon».

Véhicules avec dossier de banquette rabattable

Agrandissement de la surface de chargement:

- Déverrouillez le dossier, tirez la boucle sur le dossier dans le sens de la marche à droite.
- Rabattez le dossier vers l'avant sur le siège.
- Tirez la sangle hors de la garniture de la banquette et placez le crochet d'arrêt dans l'œillet en haut du dossier.

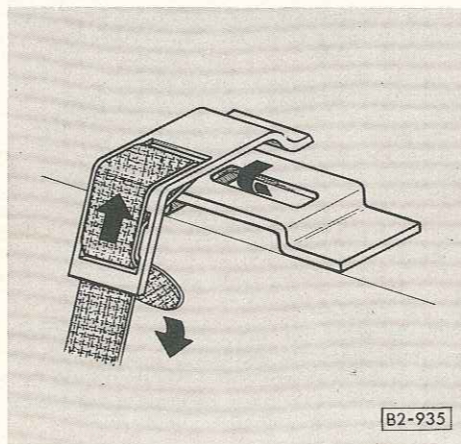
La longueur de la sangle peut être réglée. Pour cela, faites glisser la pièce en tôle avec le crochet sur la sangle.

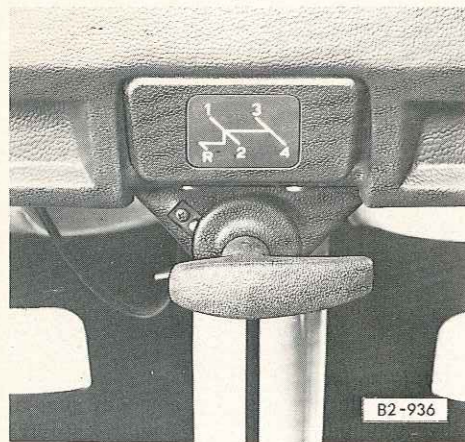
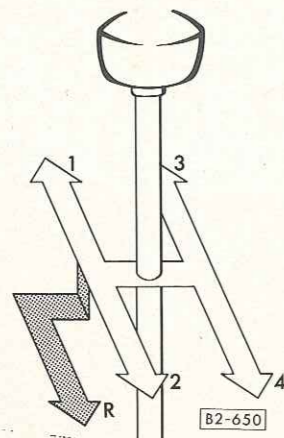
Le dossier se verrouille automatiquement après qu'il ait été rabattu en arrière.

Au cas où vous voudriez utiliser une fois la capacité totale de la surface de chargement, assurez-vous

- qu'aucun objet ne puisse être projeté en avant en cas de freinage brusque,
- que les fils chauffants du système de dégivrage de la glace arrière ne soient pas abîmés par le frottement des bagages.

Si des appuie-tête sont montés, ils doivent être enlevés avant de baisser le dossier.





Levier des vitesses

Le schéma de passage des vitesses montre la position du levier dans les différents rapports.

Boîte mécanique

N'engagez la marche arrière que lorsque la voiture est à l'arrêt.

Etant donné que la marche arrière n'est en général pas synchronisée, il peut se produire des bruits de raclement lorsque la vitesse est engagée trop rapidement, le moteur tournant et particulièrement lorsque la boîte de vitesses est chaude. Attendre en conséquence quelques secondes, la pédale d'embrayage complètement enfoncée, pour passer la marche arrière.

Le levier étant au point mort, poussez-le vers le bas en appuyant, en le tirant en même temps vers la gauche et engagez-le à fond vers l'arrière.

Lorsque la marche arrière est engagée, les feux de recul sont allumés.

Boîte automatique

voir page 66.

Levier du frein à main

Pour bloquer le frein à main: tirez la poignée en arrière.

Pour le débloquer: tournez la poignée vers la droite, puis poussez-la vers l'avant.

Ne prenez pas l'habitude en cours de route

de laisser la main sur le bouton du levier des vitesses.

La pression de la main se transmet en effet sur les fourchettes de la boîte de vitesses et peut provoquer à la longue une usure prématurée de celles-ci.

Dès que le rapport est engagé, enlevez la main du bouton.

Sur les véhicules avec témoin de contrôle du frein, le témoin, placé sur le tableau de bord doit s'éteindre après lancement du moteur lors du desserrage du frein à main (voir aussi témoin lumineux).



Commande contact-démarrreur sur direction avec antivol

1 – Contact coupé

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

Attention

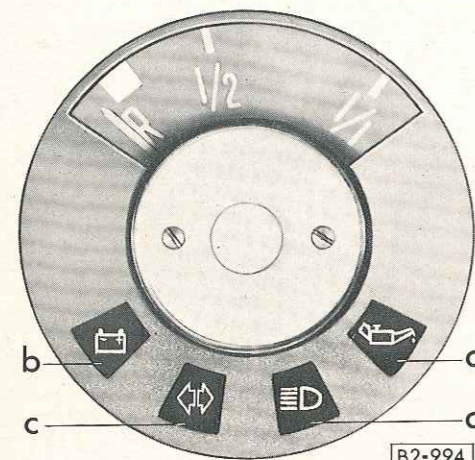
Ne retirez la clé que lorsque véhicule est arrêté.

2 – Contact mis – les témoins s'allument (voir page 20).

Si la clé ne tourne pas du tout ou difficilement dans la position 2, imprimez des mouvements de va-et-vient au volant – le déblocage de la direction est ainsi facilité.

3 – Lancement du moteur – Voir page 30.

Dans cette position, l'arrivée du courant est interrompue pour les phares, les essuie-glace et, le cas échéant, pour le dégivrage de la glace arrière.



B2-994

Indicateur de niveau du carburant

Le réservoir contient environ 56 litres. Lorsqu'en cours de route l'aiguille atteint la zone repère marquée - R - (réserve), vous disposez encore de cinq litres de carburant.

Témoins

- a - pression d'huile
- b - alternateur
- c - clignotants
- d - phares

Les témoins de la pression d'huile et de l'alternateur s'allument lorsqu'on met le contact. Ils doivent s'éteindre après le lancement du moteur.

Si le témoin de la pression d'huile du moteur s'allume ou clignote en cours de route:

- Arrêtez-vous immédiatement, coupez le contact et vérifiez le niveau de l'huile (voir page 32).
- Si vous ne connaissez pas la cause de l'avarie, faites immédiatement appel à l'aide d'un spécialiste.

Un clignotement occasionnel de la lampe-témoin au ralenti après une longue route n'a aucune importance à condition que le témoin s'éteigne de nouveau lorsque vous accélérez.

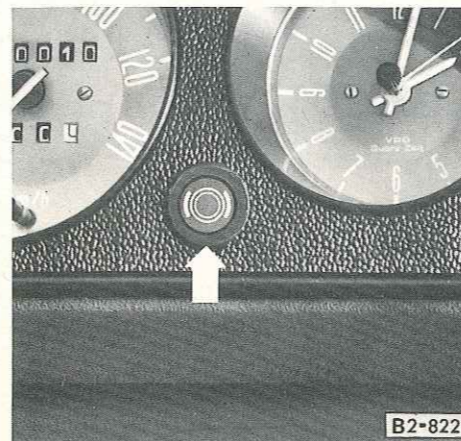
Si le témoin de l'alternateur s'allume en cours de route:

- Arrêtez-vous immédiatement. Vérifiez: a) la courroie, b) les fusibles dans la boîte à fusibles.

a - Sur le moteur de 1,6 l, le refroidissement du moteur est interrompu lorsque la courroie est cassée. Ne pas repartir sans faire remplacer la courroie. Pour les dimensions exactes et la tension, voir aux pages «Caractéristiques techniques».

Si l'alternateur ne charge pas bien que la courroie soit intacte, vous pouvez continuer à rouler mais jusqu'au plus prochain atelier V.A.G sinon la batterie serait bientôt complètement déchargée. Cette indication est valable pour les véhicules avec moteur de 1,6 l et de 2,0 l.

b - Le fusible des clignotants peut être grillé. Remplacer le fusible. S'il grille de nouveau, ne continuez pas à rouler mais adressez-vous à l'atelier V.A.G le plus proche.



B2-822

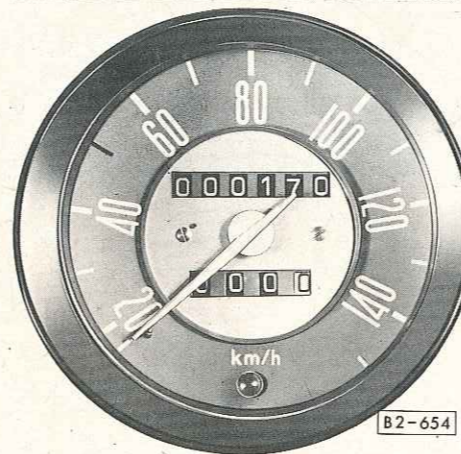
Témoin des freins

Sur les véhicules avec témoin des freins, l'ampoule doit s'allumer lorsque vous mettez le contact et s'éteindre après le lancement du moteur aussitôt que le frein à main est desserré.

Si le témoin ne s'allume pas lorsque vous mettez le contact ou lorsque vous serrez le frein à main, le moteur étant en marche, la cause du défaut doit être immédiatement supprimée pour que le témoin puisse remplir ses fonctions de contrôle et d'alerte.

Si, en cours de route, le témoin s'allume lorsque vous freinez (frein au pied), un circuit de freinage peut être défaillant.

Ceci se remarque en outre à un allongement de la course à vide de la pédale. Vous pouvez continuer à rouler jusqu'à l'atelier V.A.G le plus proche mais vous devez compter sur des distances d'arrêt plus longues.



B2-654

Tachymètre

Les vitesses autorisées pour les différents rapports sont les suivantes:

Km/h.	Moteur 1,6 l	Moteur 2,0 l
1ère	0 - 20	0 - 25
2ème	15 - 40	15 - 50
3ème	25 - 70	25 - 85
4ème	40 - 110	40 - 127

Véhicules avec totalisateur journalier

En enfonçant le bouton placé en bas du tachymètre, le totalisateur journalier est ramené à zéro.

Véhicules avec montre

La montre est mue électriquement. Son réglage s'effectue en poussant et en tournant le bouton placé au centre du cadran.



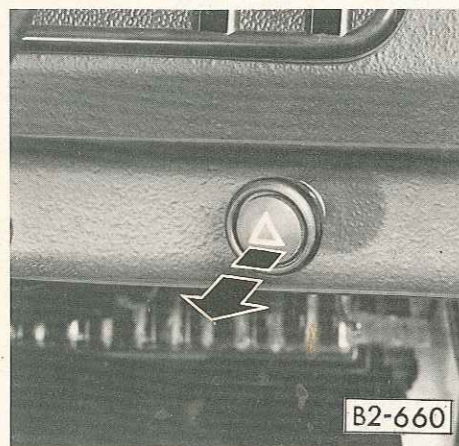
Commande de l'éclairage

En tirant le bouton

Sur le premier cran — feux de stationnement.
Sur le deuxième cran — feux de route.

Véhicules avec réglage de l'éclairage des cadrans

Lorsque l'éclairage du véhicule est branché (feux de stationnement, phares), l'intensité de l'éclairage des cadrans peut être réglée progressivement en tournant le bouton.



Commutateur des feux de détresse

Pour mettre le dispositif en marche — Tirez le bouton — Un témoin s'allume alors dans le bouton.

Les feux de détresse fonctionnent également lorsque le contact est coupé.

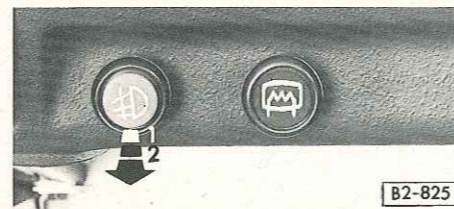
Attention

- Les phares ne sont allumés que lorsque le contact est mis ou lorsque le moteur est en marche.
- Lorsqu'on actionne le démarreur, les phares sont automatiquement commutés sur les feux de stationnement.

Les quatre clignotants fonctionnent simultanément.

N'enclenchez le dispositif que dans les situations dangereuses en cours de route ou à l'arrêt lorsque le véhicule est en panne.

Les possibilités d'utilisation du dispositif peuvent être soumises dans certains pays à des prescriptions limitatives.

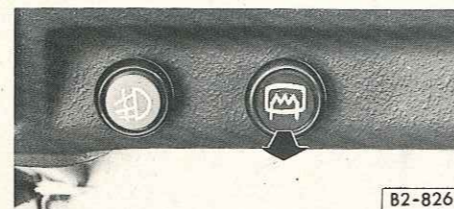


Véhicules avec phares antibrouillard et/ou feu antibrouillard arrière

Mise en route — tirez le bouton.

Cran 1 — Phares antibrouillard en marche

Cran 2 — Phares antibrouillard et feu antibrouillard arrière en marche



Véhicules équipés du dégivrage de la glace arrière

Mise en route — tirez le bouton.

Les phares antibrouillard s'allument seulement en même temps que les feux de stationnement ou les codes*; lors de l'inversion sur les phares, ils s'éteignent. Le témoin lumineux dans le bouton-tirette est allumé dans les positions une et deux de ce dernier.

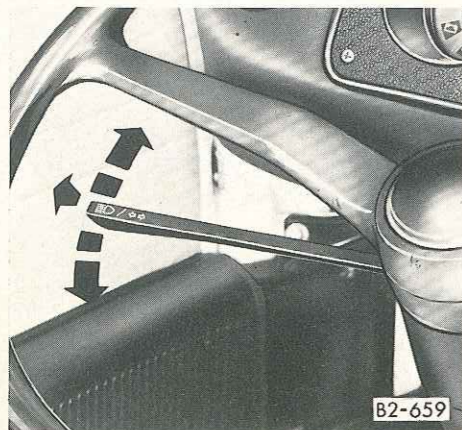
Sur les véhicules sans phares antibrouillard, le feu antibrouillard arrière (s'il est monté) s'allume déjà sur la position un du commutateur.

* Sur les véhicules destinés à certains pays importateurs, les phares antibrouillard sont uniquement allumés avec les feux de position conformément aux prescriptions locales.

Le dégivrage fonctionne uniquement lorsque le contact est mis.

Lorsque le dispositif fonctionne, un témoin s'allume dans le bouton.

Aussitôt que la glace est désembuée, arrêtez le dégivrage pour ne pas solliciter inutilement la batterie.



Levier des clignotants et de l'inverseur-code

Lorsque le contact est mis:

Levier en avant — les clignotants de droite fonctionnent

Levier en arrière — les clignotants de gauche fonctionnent

Le témoin clignote en même temps dans le cadran rond gauche.

On s'aperçoit de la défaillance d'un clignotant au fait que le témoin clignote plus rapidement.

Clignotants pour tourner

Poussez le levier vers l'avant ou vers l'arrière dans le cran. Après le passage d'une courbe, les clignotants s'arrêtent automatiquement de fonctionner.

Clignotants pour changer de couloir de circulation

Poussez le levier jusqu'au point de pression avant le cran avant ou arrière.

Les clignotants fonctionnent aussi longtemps que le levier est maintenu dans l'une de ces positions.

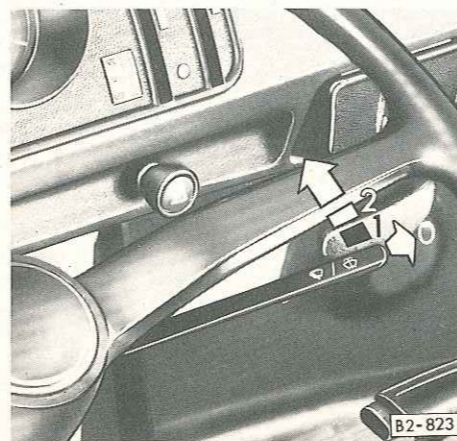
Eclairage faisceaux route/feux de croisement

Lorsque l'éclairage de route est allumé: tirez le levier **au-delà du point de pression perceptible** vers le volant.

Lorsque l'éclairage de route fonctionne, (phares) le témoin bleu dans le cadran rond gauche est allumé.

Avertisseur optique

Lorsque l'éclairage de route est éteint: tirez le levier vers le volant **jusqu'au point de pression perceptible**.



Essuie-glace

(Contact mis)

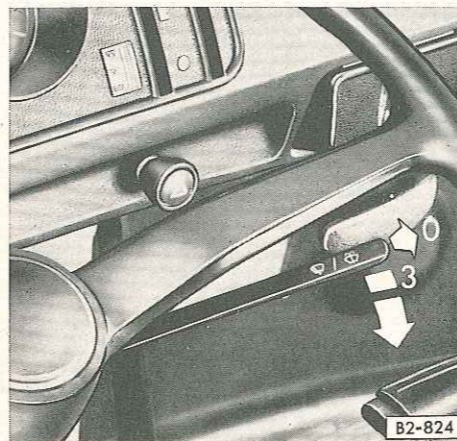
Levier vers l'avant:

appuyez sur le cran 1 — l'essuie-glace fonctionne jusqu'à ce que vous lâchiez le levier

sur le premier cran — l'essuie-glace fonctionne lentement
sur le deuxième cran — l'essuie-glace fonctionne rapidement

Attention

Lorsqu'il gèle, vérifiez chaque fois avant de mettre l'essuie-glace en marche si les raclettes ne sont pas collées par la glace.



Lave-glace

Tirez le levier vers le volant — le lave-glace fonctionne.

L'eau asperge le pare-brise aussi longtemps que le levier est tiré.

Pour remplir le réservoir du lave-glace, voir le chapitre «Conseils pratiques — Lave-glace».

Véhicules équipés d'une commande intermittente avec système automatique de lavage/balayage

Levier vers l'arrière:
Cran 3: **Commande intermittente.**

Les balais effectuent un aller et retour toutes les cinq à dix secondes environ.
Levier au cran 0:

Tirez le levier vers le volant: (**système automatique de lavage/balayage**) — l'eau asperge la glace et les balais fonctionnent.

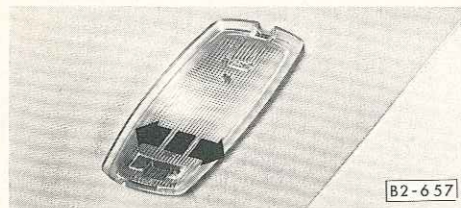
Lâchez le levier: les balais effectuent encore deux ou trois fois l'aller et retour.

Véhicules avec lave-phares

Lorsque les codes ou les phares sont allumés, les verres des phares sont également lavés chaque fois que de l'eau est pulvérisée sur le pare-brise.

Attention

A intervalles réguliers, par exemple en faisant le plein, nettoyez la saleté fortement incrustée sur les vitres (comme les insectes collés).



B2-657

Plafonnier avant

Positions du commutateur:

en avant — contacteurs des portes, le plafonnier est allumé lors de l'ouverture de la porte du conducteur *

au centre — arrêt
en arrière — le plafonnier reste allumé

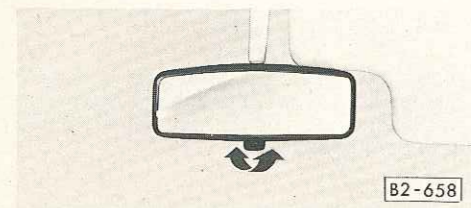
* Sur les Ambulances et sur les véhicules avec équipement L également lors de l'ouverture de la porte du convoyeur.

Plafonnier arrière

Positions du commutateur:

en haut — contacteur sur porte coulissante, le plafonnier est allumé lorsque la porte est ouverte

au centre — arrêt
en bas — le plafonnier reste allumé



B2-658

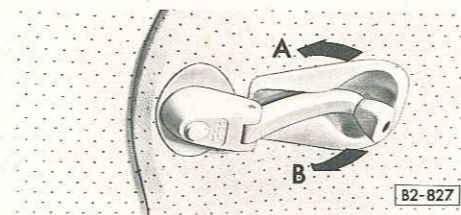
Rétroviseur

Sur les véhicules avec rétroviseur intérieur jour et nuit, celui-ci est mis sur la position nuit lorsqu'on fait basculer le levier.

Position normale — levier en avant
Position nuit — levier en bas

En cas de choc et pour des raisons de sécurité, la tige du rétroviseur sort de son support.

Elle peut être remise en place en exerçant une forte poussée.



B2-827

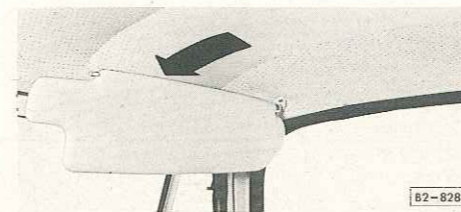
Véhicules avec toit ouvrant

A — Ouverture du toit ouvrant

Rabattez la poignée et tournez-la vers la gauche.

B — Fermeture du toit ouvrant

Tournez la poignée à droite jusqu'à butée puis ramenez-la en arrière pour qu'elle puisse s'encaster dans la concavité.



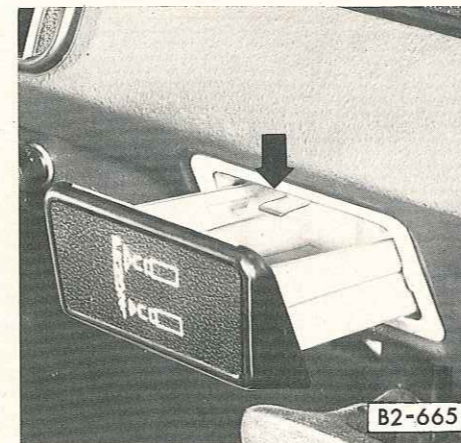
B2-828

Pare-soleil

Le pare-soleil du côté du conducteur peut être extrait de son support et placé parallèlement à la glace latérale.

Par mesure de sécurité, la manivelle du toit ouvrant doit toujours être escamotée dans la concavité.

Sur les véhicules avec miroir de courtoisie, celui-ci est placé au dos du pare-soleil du passager.



B2-665

Cendriers

Cendrier dans le tableau de bord

Pour l'enlever: appuyez sur la lame à ressort (flèche) et retirez-le.

Cendriers dans le compartiment-passagers

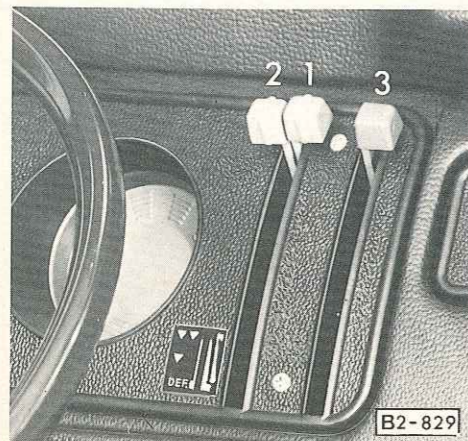
Pour les enlever: ouvrez-les, appuyez-les vers le bas et enlevez-les.

Pour les remettre: placez-les d'abord en haut, puis enfoncez-les complètement.

Vide-poches

Pour l'ouvrir: soulevez le battant par la poignée encastrée.

Avec battant verrouillable: ouvrez le battant et tournez le bouton vers la gauche.



Chauffage et aération

Chauffage (levier 1)

A l'arrêt — levier vers le haut
En marche — levier vers le bas

Véhicules équipés d'une soufflante supplémentaire

Lorsque le levier est en position la plus basse, une soufflante renforce le flux d'air chaud. La soufflante fonctionne également lorsque le véhicule est à l'arrêt et le levier dans cette position (contact mis).

Répartition de l'air chaud (levier 2)

Sur le pare-brise — levier en position la plus basse (DEF) (Δ).

Sur le plancher de la cabine — levier en position centrale (∇).

Sur le plancher de la cabine **et** du compartiment passagers — levier en position la plus haute (∇∇).

Aération (levier 3)

Aération ouverte — levier vers le bas
Aération fermée — levier vers le haut

Bouches de sortie d'air frais (Cabine)

A — Bouches pour le pare-brise
B — Bouches pour les glaces latérales et la cabine

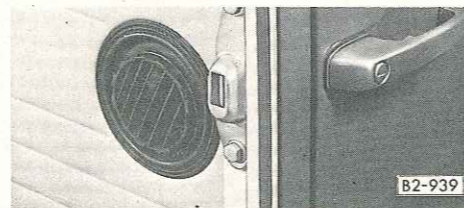
Dégivrage du pare-brise

- Levier 1 baissé
- Levier 2 baissé
- Levier 3 — aération — relevé

Lorsque le pare-brise est bien dégagé, ouvrez en grand les buses pour le chauffage au plancher — levier 2 vers le haut — pour obtenir aussi rapidement que possible une chaleur égale dans l'habitacle.

Sur les véhicules avec chauffage d'appoint monté, les indications pour l'utilisation figurent dans un intercalaire placé dans cette Notice.

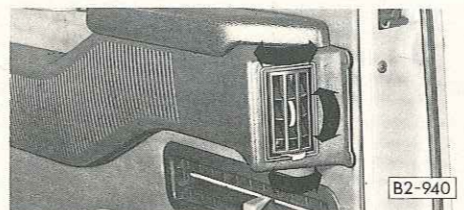
En tournant les buses rondes B, la direction du flux d'air peut être modifiée et la quantité d'air peut être réglée au moyen des obturateurs incorporés.



Bouches de sortie d'air frais
(compartiment passagers)

Bouches de sortie sur véhicules **avec** cloison de séparation

Pour modifier la direction du flux d'air — tournez les buses
Pour régler le débit — réglez l'obturateur dans les buses



Bouches de sortie sur véhicules **sans** cloison de séparation

Fermeture des buses:

buse gauche — levier supérieur vers la droite
buse droite — levier inférieur vers la gauche

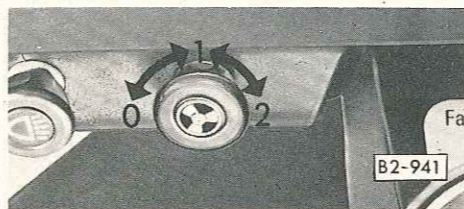
Pour diriger le flux d'air latéralement — faites basculer la grille de sortie

Pour diriger le flux d'air vers le haut/bas — levez ou abaissez le levier dans la grille de sortie

Véhicules équipés d'une soufflante d'air frais

Commutateur de soufflante:

Position 0 — soufflante à l'arrêt
Position 1 — soufflante tournant lentement
Position 2 — soufflante tournant rapidement



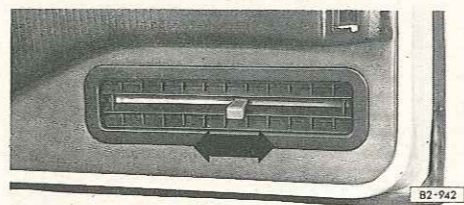
Ventilation

La ventilation peut être réglée en cours de route, les fenêtres étant fermées, au moyen des registres d'aération placés sur les portes de la cabine.

L'air vicié est dirigé vers l'extérieur par les ouvertures ovales situées à l'extrémité de la porte.

Registre vers l'avant — grille d'aération ouverte

Registre vers l'arrière — grille d'aération fermée



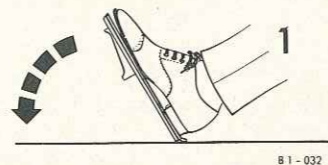
Le lancement du moteur

- **Attention:** lorsque vous lancez le moteur dans un garage, il y a danger d'intoxication.

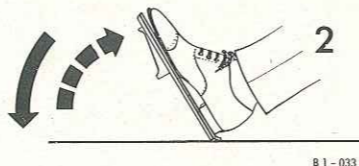
Indications générales

- Avant de lancer le moteur, mettez le levier des vitesses au point mort (véhicules avec boîte automatique: levier sélecteur en «P» ou en «N») et serrez le frein à main.
- Débrayez pendant le processus de lancement pour que le démarreur n'ait que le moteur à faire tourner.
- Aussitôt que le moteur est lancé, lâchez immédiatement la clé pour mettre le démarreur hors-circuit.
- Si le moteur n'est pas lancé au premier essai, ramenez d'abord la clé en position 1: un arrêt monté dans la commande combinée contact-démarrateur empêche ce dernier d'engrener quand le moteur tourne, ce qui aurait pour effet de l'endommager.
- Si possible, ne pas faire chauffer le moteur au ralenti. Vous pouvez démarrer immédiatement. Évitez de faire tourner le moteur à un régime élevé en accélérant à fond tant qu'il n'a pas atteint sa température de fonctionnement.
- **Uniquement par temps froid**, il est recommandé de laisser tourner le moteur au ralenti accéléré pendant une **trentaine de secondes** avant de démarrer pour que le graissage du moteur soit assuré.

- **Par temps froid, sur les voitures avec boîte automatique**, faites tourner le moteur au ralenti accéléré pendant **une minute** avant d'engager un rapport. Donnez alors de petits coups sur l'accélérateur pour que le régime diminue et que les rapports puissent être choisis au régime normal de ralenti.
- En cas de lancement difficile, utilisez uniquement un chargeur rapide **adéquat** en laissant obligatoirement la **batterie branchée**.



- **Quand la température est supérieure à 0° C (1).** Appuyez lentement sur l'accélérateur pendant le lancement.
- **Quand la température est inférieure à 0° C (2).** Appuyez une fois à fond sur l'accéléra-

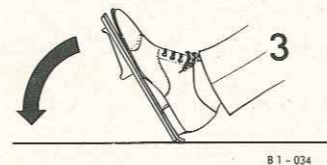


teur avant le lancement, puis relevez lentement le pied pour déclencher le starter automatique.

Appuyez en même temps sur la pédale d'embrayage pour que le démarreur entraîne plus facilement le moteur.

Lorsque la température est particulièrement basse, arrêtez avant le départ le ventilateur d'air chaud supplémentaire (moteur de 2,0 l) — levier du chauffage vers le haut.

Si, lorsque la température extérieure est inférieure à + 15° C, le moteur a tendance à caler au cours de la phase d'échauffement, la cause peut en être le givrage du carburateur. Voir «Conduite en hiver — chapitre Carburant».



- **Quand le moteur est très chaud (3).** Pendant le lancement, enfoncez l'accélérateur mais n'actionnez pas la pédale plusieurs fois de suite.

La sécurité routière et la sûreté de fonctionnement vont de pair.

Vérifiez avant le départ:

le niveau du carburant dans le réservoir
l'éclairage et les clignotants
l'efficacité des freins
le lave-glace

et à des intervalles réguliers:

le niveau de l'huile dans le moteur
le niveau du liquide de frein
la pression des pneus

et vous roulez sans soucis.

Carburant

Moteurs de 1,6 et 2,0 l:

Essence ordinaire
Indice d'octane mini 91 ROZ *

Si vous ne disposez pas d'essence ordinaire avec un pouvoir antidétonant suffisant, utilisez du super ou un mélange de super et d'essence ordinaire en pourcentage suffisant. Les additifs ne doivent pas être mélangés à l'essence.

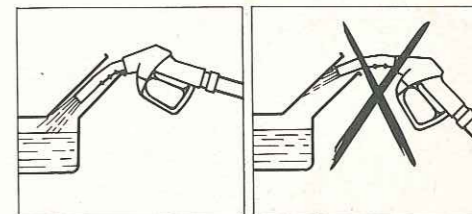
C'est uniquement lorsqu'en hiver le moteur cale plusieurs fois au cours de la phase d'échauffement à cause du givrage du carburateur, que nous recommandons de mélanger **l'additif pour moteurs à essence Volkswagen AUDI d'Origine**. Voir les détails complémentaires à «Conduite en hiver», page 39.

* ROZ, pouvoir antidétonant du carburant

Ravitaillement en carburant

L'ajutage de remplissage du réservoir d'essence est placé à l'arrière sur le côté droit du véhicule.

Une clé spéciale est fournie pour les véhicules avec bouchon antivol du réservoir à essence.



B5-391

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

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

Le réservoir à carburant contient environ 56 litres dont 5 litres de réserve.

Pour que le réservoir plein ne déborde pas par suite de l'échauffement du carburant, un volume de dilatation supplémentaire est prévu qui **ne doit pas être rempli lorsqu'on fait le plein**. Le réservoir est plein lorsque le pistolet distributeur automatique (utilisé conformément aux prescriptions) s'arrête pour la première fois.

Indicateur de carburant, voir «Utilisation».

Vérification du niveau de l'huile-moteur

Pour obtenir une indication exacte, le véhicule doit être placé sur un plan horizontal.

Arrêtez le moteur et attendez cinq minutes au minimum, le temps nécessaire pour que l'huile retombe dans le carter.

Retirez la jauge d'huile et essuyez-la avec un chiffon propre qui ne s'effiloche pas et enfoncez-la de nouveau à fond. Retirez-la et vérifiez le niveau.

Le niveau doit se trouver entre les deux repères sur la jauge.

Compléter le niveau de l'huile

Dévissez le bouchon de l'ouverture de remplissage.

A — moteur 1,6 l; B — moteur 2,0 l

Versez l'huile.

Contrôlez le niveau sur la jauge. Le repère maxi ne doit pas être dépassé.

Revissez solidement le bouchon de fermeture.

Voir à la page «Lubrifiants» les différentes sortes d'huile recommandées et les degrés de viscosité.

La différence entre les repères maxi et mini est de:

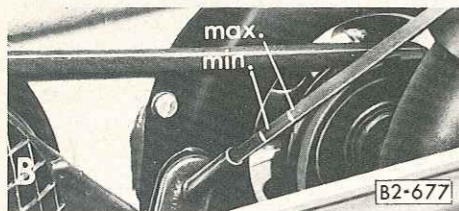
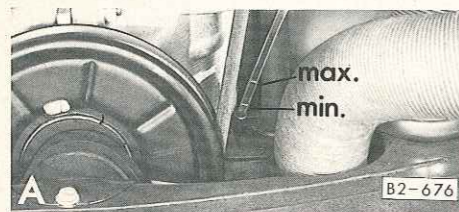
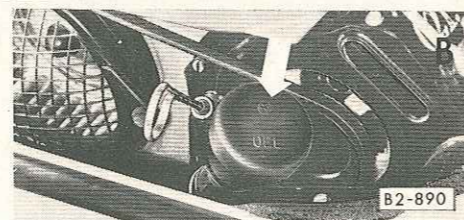
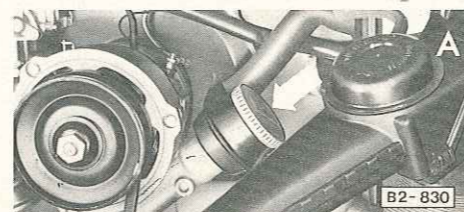
A — Moteur 1,6 l — 1,25 l

B — Moteur 2,0 l — 0,5 l

Si le niveau de l'huile a atteint le repère mini, il n'est pas absolument indispensable de le rétablir jusqu'au repère maxi; cependant il doit toujours être suffisant pour que l'on soit certain qu'il ne tombe pas au-dessous du repère mini jusqu'au prochain contrôle du niveau.

Consommation d'huile normale, voir les «Caractéristiques techniques».

Si le moteur doit être soumis à des sollicitations particulièrement élevées, le niveau de l'huile doit être maintenu à proximité du repère maxi.



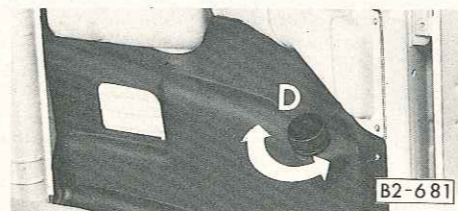
Véhicules avec lave-phares

● Dévissez la fermeture — D — et remplissez le réservoir jusqu'au bord avec de l'eau.

Le liquide est mis en mouvement par une pompe électrique et projeté sur le pare-brise et sur les vitres des phares. Nous recommandons de toujours ajouter à l'eau un produit de nettoyage des glaces pour que le pare-brise soit propre. Voir à ce sujet le chapitre «Soins et entretien».

Réservoir du lave-glace

- Enlevez le capuchon — A —
- Enlevez la fermeture à visser — B — et remplissez le réservoir à ras bord avec de l'eau.
- La pression dans le réservoir doit être de 3 bars maxi (air comprimé au moyen de la soupape — C —).



Réservoir du liquide de frein

Le réservoir est placé à l'avant sous le siège du conducteur; il est muni d'un voyant. Grâce à une découpe dans le tapis de caoutchouc, on peut contrôler le niveau du liquide qui doit toujours se trouver entre les bords supérieur et inférieur du voyant. S'il est plus bas, adressez-vous à un atelier V.A.G.

Utilisez uniquement du liquide de frein neuf (n'ayant pas servi) Volkswagen d'Origine ou Audi d'Origine (spécification d'après la norme US — FMVSS 116 DOT 3) qui se trouve en stock dans toutes les entreprises V.A.G.

Attention:

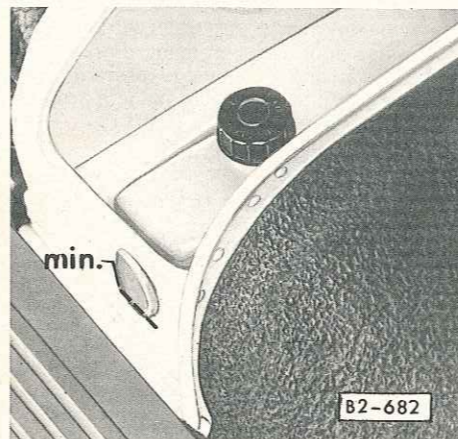
Le liquide de frein est corrosif et attaque la peinture.

Servofrein

Le servofrein est à commande pneumatique, c'est-à-dire qu'il fonctionne sous l'effet de la dépression fournie lorsque le moteur tourne. Pour freiner en roulant avec le moteur arrêté (en cas de remorquage par exemple), il faut appuyer plus fortement sur la pédale de frein.

Ne placez rien sous le siège du conducteur car le réservoir de liquide de frein pourrait être endommagé.

Attention: le liquide de frein doit être remplacé tous les deux ans. Ce remplacement doit être effectué par votre atelier V.A.G pour que l'opération se déroule conformément aux prescriptions.



Pneus et roues

Les pneus et les roues sont les éléments essentiels de la construction. C'est pourquoi les pneus et les roues que nous fournissons sont exactement adaptés au modèle de la voiture et contribuent ainsi de façon importante à la bonne tenue de route et aux qualités routières sur le plan de la sécurité.

Si vous voulez équiper ultérieurement votre voiture d'autres pneus et d'autres jantes que les éléments montés à l'usine, vous devez vous mettre en rapport avec un atelier V.A.G pour examiner les possibilités sur le plan technique. En utilisant des pneus et/ou des jantes qui ne sont pas acceptés par nous, l'autorisation de mise en circulation de la voiture peut être retirée.

Voir aussi «Changement d'une roue».

Voici un certain nombre d'informations importantes:

Pneus neufs

- Les pneus neufs doivent être «rodés». (Voir aussi le chapitre «Conduire en sécurité».)

Pression des pneus

Pour les pressions, voir le chapitre «Caractéristiques techniques».

Pour les pneus montés à l'usine, les indications se trouvent en outre sur une étiquette adhésive placée dans le véhicule sur la console de la colonne de direction.

- Les pressions sont valables pour des pneus froids. Il n'est pas permis de dégonfler les pneus pour réduire l'augmentation de pression résultant de leur échauffement lors des longs parcours.

Entretien des pneus

- 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'essence et de l'huile.
- Evitez de laisser les pneus exposés au soleil pendant des semaines.
- Remplacez immédiatement le bouchon de la valve en cas de perte.

Pneus sans chambre

- Tous les pneus montés à l'usine sont sans chambre.
- Les pneus sans chambre doivent uniquement être utilisés sur des jantes de sécurité (avec double bossage).
- L'utilisation d'une chambre dans des «pneus sans chambre» doit être limitée à des cas exceptionnels. Assurez-vous alors que l'air se trouvant entre la chambre et le pneu peut sortir par la valve.

Usure des pneus

La durée des pneus dépend des principaux facteurs suivants:

● **Pression de gonflage**

Des pressions trop basses ou trop élevées diminuent la durée des pneus — et agissent en outre de façon défavorable sur la tenue de route du véhicule.

En cas de pression insuffisante, une détérioration subite du pneu peut en outre se produire: lorsque vous roulez longtemps à grande vitesse, un pneu dans cet état est soumis à un travail plus important et s'échauffe le cas échéant de manière considérable. Ce qui peut provoquer un décollement de la bande de roulement et une crevaison du pneu.

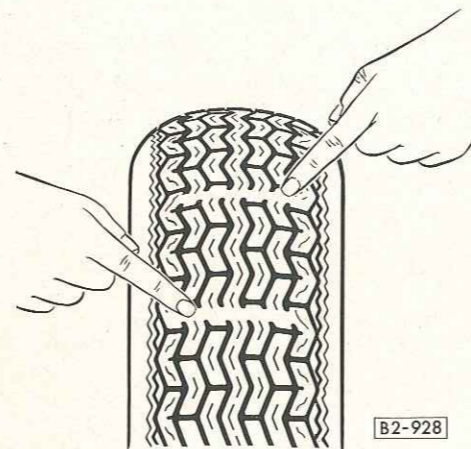
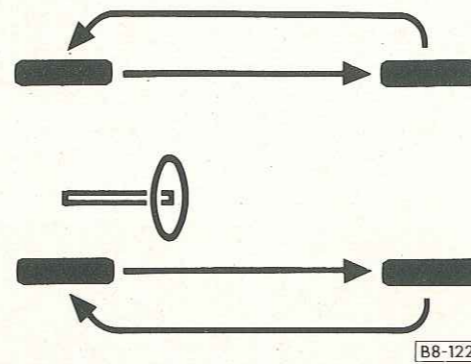
Vérifiez donc régulièrement, de préférence en faisant le plein, la pression correcte des pneus avec un manomètre précis et rectifiez-la si nécessaire.

● **Manière de conduire**

Des tournants pris à grande vitesse, des accélérations foudroyantes et des coups de freins brutaux augmentent l'usure des pneus.

● **Saison et conditions atmosphériques**

L'usure du profil du pneu est plus importante lorsqu'il fait chaud et sec que lorsqu'il fait froid et humide: le caoutchouc n'est pas aussi résistant au râpage à chaud qu'à froid.



● **Position incorrecte des roues**

Des réglages défectueux du châssis et de la suspension n'ont pas seulement comme conséquence une usure des pneus plus importante et la plupart du temps d'un seul côté mais aussi une diminution de la sécurité de conduite.

Pour que dans le cas d'une usure irrégulière des pneus, on ne soit pas obligé de les remplacer prématurément, les roues doivent être changées conformément au schéma ci-dessous — en conservant donc le même sens de roulement.

Lorsque la profondeur des sculptures à la chape — mesurée à un endroit quelconque de la bande de roulement — est de 1 mm*, la limite de sécurité est alors atteinte.

Cependant, nous conseillons de ne pas attendre que les pneus soient usés aussi profondément car, dans cet état, ils ne vous garantissent plus l'adhérence nécessaire à grande vitesse sur les chaussées mouillées.

* D'autres valeurs peuvent être valables dans les pays importateurs.

Usure des pneus

Les pneus de première monte sont équipés d'indicateurs d'usure. Il s'agit de brossages placés transversalement par rapport au sens de roulement, au fond des rainures du pneu, qui apparaissent comme des bandes larges de 12 mm et hautes de 1,6 mm. Ces indicateurs sont placés — suivant la marque — 4 ou 6 fois à distances égales sur le pourtour

du pneu. Quand ces indicateurs apparaissent dans deux (ou plusieurs) rainures adjacentes, la bande de roulement ne présente plus à ces endroits un profil suffisant et le pneu doit être remplacé aussi rapidement que possible.

Remplacement des pneus

- Pour des raisons de sécurité routière, les pneus doivent autant que possible être remplacés en même temps sur les quatre roues et au minimum cependant par essieu.
- Sur les véhicules équipés en série uniquement des pneus radiaux, n'utiliser, en cas de remplacement, que des pneus de ce type.
- Monter uniquement ensemble des pneus de même type et de même profil.
- Il est interdit de monter ensemble des pneus radiaux et normaux (diagonaux).
- Pour des raisons de sécurité, utilisez une valve caoutchouc neuve lors de chaque montage d'un pneu neuf sans chambre.

Pneus d'hiver, voir «Conduite en hiver».

Les 1500 premiers kilomètres — et ensuite

Le choix des matériaux, la qualité de l'usinage et les méthodes de fabrication les plus modernes garantissent une haute précision et les meilleures qualités de fonctionnement de toutes les pièces du moteur. On ne peut cependant éviter complètement que le moteur ne subisse des frictions internes plus élevées pendant les premières heures de fonctionnement que plus tard, lorsque toutes les pièces sont rodées. La mesure dans laquelle ce processus de rodage est obtenu dépend essentiellement de la manière de conduire au cours des 1000 premiers kilomètres.

Des régimes variés du moteur et des sollicitations variées de tout le bloc motopropulseur permettent d'obtenir un véhicule bien rodé.

Pour le véhicule neuf et pour le véhicule rodé, observez ce qui suit:

- Ne poussez jamais le moteur froid aux régimes élevés — ni au ralenti, ni quand une vitesse est engagée.
- Conduire à un régime trop bas est aussi déconseillé que de conduire sans ménagements.
- Ne montez jamais une côte en appuyant à fond sur l'accélérateur mais rétrogradez en temps utile. Au début, changez plus fréquemment de vitesse.

Conduire en sécurité

Les indications suivantes sont très importantes pour l'utilisation économique et la sécurité de votre voiture.

Pneus

- Au début, l'adhérence des pneus neufs n'est pas encore parfaite et ils doivent donc être «rodés» pendant les 100 premiers kilomètres à vitesse modérée. Ceci contribue à leur longévité.

Freins

- Les garnitures de frein neuves doivent être rodées et ne possèdent pas encore en conséquence au début la force de friction optimale. Pour compenser l'efficacité du freinage légèrement diminuée — pendant les 200 premiers kilomètres environ — il faut exercer une pression plus forte sur la pédale. Ceci est également valable lors du remplacement des garnitures de frein.
- Dans les descentes, utilisez la puissance de freinage du moteur: rétrogradez en temps utile et conservez les freins en réserve en cas de nécessité. Si vous devez freiner en plus, ne le faites pas de façon continue mais par intervalles.
- Après des passages dans les flaques d'eau, en cas de pluie diluvienne ou après le lavage du véhicule — spécialement sur les freins à disque — l'efficacité de freinage est diminuée: les garnitures doivent d'abord être séchées par le frottement se produisant lors du freinage.

- L'usure des garnitures de frein dépend en grande partie des conditions d'utilisation et de la façon de conduire. En particulier, sur les véhicules qui roulent le plus fréquemment en ville, qui n'effectuent que de petits parcours ou qui sont conduits très sportivement, il peut être nécessaire, même entre les visites prévues à l'atelier, de faire vérifier l'épaisseur des garnitures dans un atelier V.A.G.

- **La course complète des pédales, avant tout de celle du frein, ne doit pas être entravée.**

En cas de défauts au système de freinage, il peut être nécessaire d'utiliser la totalité de ladite course. En conséquence, des tapis de sol ou autres revêtements supplémentaires du plancher devant le siège du conducteur ne doivent être utilisés que si l'on est certain que la zone à proximité des pédales reste libre. Ne placez également sur le plancher aucun objet qui risque de glisser sous les pédales en cas de freinage.

- Si un allongement important de la course à vide de la pédale de frein se produit subitement, un des deux circuits de freinage peut être défaillant. Sur les véhicules équipés d'un témoin des freins, la défaillance d'un circuit est indiqué en outre par l'allumage du témoin lorsque vous freinez. Vous pouvez rouler jusqu'à l'atelier V.A.G le plus proche mais la force à exercer sur la pédale est plus élevée et la distance de freinage plus longue.

Conduire économiquement

A sa sortie de l'usine, votre voiture possède déjà au point de vue technique les conditions nécessaires pour être économique. Le moteur est réglé sur la consommation la plus basse. Il dépend maintenant de vous de maintenir les qualités consécutives à une technique moderne: si vous faites entretenir votre voiture par un atelier V.A.G aux intervalles indiqués dans le Plan d'Entretien, vous obtiendrez une rentabilité optimale, un fonctionnement impeccable et une grande longévité.

L'économie dépend naturellement en particulier du style personnel de conduite. Celui qui veut maintenir au minimum la consommation de carburant ainsi que l'usure des freins et des pneus doit éviter les vitesses maxima et les accélérations à pleins gaz et conduire au contraire régulièrement et sans à-coups.

En outre, on ne doit pas oublier que les conditions individuelles d'utilisation du véhicule agissent de façon déterminante sur la consommation, sans que le conducteur puisse exercer une influence quelconque. Les facteurs ci-après affectent plus ou moins défavorablement la consommation:

- La densité du trafic, ainsi donc la circulation dans les grandes villes avec de multiples feux de signalisation.
- Les parcours de très courte durée, avec toujours de nouveaux départs, le moteur devant être porté chaque fois à la température de fonctionnement.
- L'état des routes, particulièrement dans les terrains sablonneux ou dans la neige.
- Les parcours effectués en colonnes dans les rapports inférieurs, donc en roulant à des régimes relativement élevés du moteur.

On peut par contre obtenir une consommation avantageuse en parcourant de longues distances — sans beaucoup d'arrêts — à une vitesse moyenne et à un régime moyen du moteur. Sur les autoroutes, il est même ainsi possible d'obtenir une consommation inférieure à celle déterminée suivant les normes.

La consommation d'huile dépend aussi en grande partie de la façon de conduire, donc de la charge et du régime du moteur. Suivant la conduite adoptée, la consommation d'huile peut atteindre jusqu'à 1,4 litre aux 1000 km.

On sait par expérience que la consommation d'huile d'un moteur neuf n'atteint sa valeur la plus basse qu'après un certain kilométrage. C'est pourquoi elle ne peut être évaluée qu'après 5000 km. Au début, elle peut se situer au-dessus de la valeur moyenne indiquée.

Il est évident que l'on peut mettre directement en parallèle la consommation de carburant la plus avantageuse et les meilleurs performances de la voiture.

Conduite en hiver

Quand la neige et le verglas font leur apparition, le véhicule sera toujours prêt à démarrer et à vous transporter en sécurité, si vous avez fait, avant le début de la saison froide, quelques préparatifs pour qu'il soit prêt à affronter l'hiver.

Filtre à air/Préchauffage de l'air d'admission

Le préchauffage de l'air d'admission est réglé automatiquement, aucune «mesure pour l'hiver» n'est donc nécessaire sur le filtre à air.

Carburant

Pour des températures extérieures entre 0° C et +15° C environ et malgré le préchauffage correct de l'air d'admission, un givrage du carburateur peut se produire lorsque l'air est très humide. Ce qui a pour conséquence une tendance du moteur à caler à l'occasion lors de la phase d'échauffement.

Même les additifs antigivres contenus en hiver dans divers marques d'essence ne peuvent pas éviter avec sécurité le givrage du carburateur.

Lorsqu'un moteur correctement réglé cale de façon répétée au cours de la phase d'échauffement dans les conditions mentionnées, nous recommandons de mélanger à l'essence l'**additif pour moteurs à essence Volkswagen/AUDI d'Origine** qui est disponible dans les entreprises V.A.G en République fédérale d'Allemagne et dans de nombreux pays importateurs, sous le numéro AOS 150 000 03.

Pneus d'hiver

Les pneus d'hiver présentent uniquement des avantages dans les conditions de roulage hivernales. Sur les véhicules équipés de pneus radiaux, on peut éviter le plus souvent de monter des pneus d'hiver dans la mesure où l'hiver n'est pas trop rude et, en cas d'équipement pour l'hiver sur les véhicules équipés en série de pneus radiaux, vous devez choisir uniquement des pneus d'hiver radiaux.

Sur les pneus d'hiver normaux (diagonaux), tenez compte de l'indication PR portée sur leurs flancs: la résistance de la carcasse des pneus (chiffre + PR) ne doit jamais être inférieure à celle prescrite.

Les pneus d'hiver doivent être montés sur les quatre roues. Les qualités spécifiques des pneus d'hiver nécessitent une augmentation de la pression de 0,2 bar par rapport à celle des pneus normaux.

Les pneus d'hiver deviennent inefficaces lorsque la profondeur de leurs sculptures est inférieure à 4 mm.

Chaînes antidérapantes

A l'exception des pneus 205/70 HR 14 ou 205/70 VR 14, où elles doivent être utilisées uniquement sur les roues motrices (roues arrière), des chaînes à maillons fins dont la portée — fermeture comprise — ne dépasse pas 15 mm, peuvent être montées sur les quatre roues.

Dès que vous devez effectuer une assez longue étape sur des routes non couvertes de neige, enlevez les chaînes, car elles endommageraient les pneus et s'useraient très rapidement.

L'huile moteur

devient visqueuse lorsqu'il fait froid, de telle sorte que le lancement du moteur est plus difficile.

Dès le début de la saison froide, utilisez une huile moteur plus fluide. Si vous roulez avec une huile multigrade, vous n'avez pas besoin de vous préoccuper généralement d'effectuer la vidange de l'huile en fonction des températures.

Au chapitre «Lubrifiants», nous indiquons les degrés de viscosité adéquats.

L'huile de boîte-pont (boîte mécanique)

SAE 80 ou SAE 80 W-90 — spécification d'après Mil-L-2105, API/GL 4 — peut être utilisée pendant toute l'année.

Pour les prescriptions de graissage de la boîte automatique, voir le chapitre «Boîte automatique» au paragraphe «Entretien et prescriptions de graissage».

La batterie

Une batterie très froide, surtout si elle n'est pas bien chargée, ne possède qu'une fraction de la puissance de démarrage d'une batterie fonctionnant à température normale. Pour que le moteur démarre toujours dans n'importe quelle condition:

Faites vérifier à intervalles réguliers et — si nécessaire — recharger la batterie dans un atelier V.A.G. (Pour la charge rapide, voir chapitre «Entretien de la batterie».)

Les bougies

Avant tout pendant les grands froids, l'écartement des électrodes ne doit pas être trop important. Il doit être de 0,6 à 0,7 mm.

Le frein à main

Ne le serrez pas lorsque le gel menace mais engagez la 1^{ère} ou la marche arrière (sur la boîte automatique, la position «P»).

En hiver les segments de frein mouillés par les projections et les condensations d'eau peuvent geler sur les tambours de freins. Sur une route à forte pente, braquez en plus les roues avant contre la bordure du trottoir.

Le lave-glace et le lave-phares

ne gèleront pas et continueront à fonctionner si vous ajoutez à l'eau un produit de nettoyage des glaces en forte concentration avec de l'antigel.

Les serrures des portes

peuvent geler en hiver, lorsque l'eau a pénétré dans les cylindres de fermeture (après un lavage, par exemple). C'est pourquoi il faut éviter de diriger le jet sur les serrures, mais il est encore préférable d'obturer les trous de serrure avant le lavage. Une serrure gelée peut être ouverte à l'aide d'un produit pour dégeler les serrures.

Les glaces givrées

seront vaporisées avec un vaporisateur antigel. Après quelques instants, la couche de glace s'enlève sans peine.

Il peut être très utile d'avoir dans la voiture pendant l'hiver une pelle à manche court (pour enlever la neige), un petit balai (pour balayer la neige) et un racloir en plastique (pour gratter la glace sur les vitres).

Utilisation d'une remorque*

Votre véhicule convient aussi pour tracter une remorque. Il doit cependant être équipé de façon spéciale.

Si vous avez commandé votre nouveau véhicule avec un dispositif d'attelage, vous devez tenir compte de ce qui suit:

- Le dispositif d'attelage, y compris l'équipement électrique pour la remorque, est monté conformément aux prescriptions.

En cas de montage ultérieur d'un dispositif d'attelage, veuillez tenir compte que:

- Le dispositif d'attelage est une pièce de sécurité. C'est pourquoi vous ne devez utiliser qu'un dispositif mis au point et de type autorisé pour votre véhicule et qui, en outre, 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 que les clignotants de la remorque fonctionnent.

Le montage ultérieur devrait être effectué en conséquence par un atelier V.A.G.

Veuillez également tenir compte des points suivants:

- Sur la prise (à 7 pôles) de la remorque sur le véhicule tracteur, un pôle (borne 54 g) n'est généralement pas raccordé. Si des appareils supplémentaires pour la remorque doivent y être branchés, ce pôle doit être raccordé de façon adéquate avec le réseau de bord du véhicule tracteur.
- Lorsque la visibilité n'est plus suffisante derrière la remorque au moyen du rétroviseur de série, un deuxième rétroviseur est nécessaire. Les deux rétroviseurs doivent être fixés, le cas échéant, sur des bras pivotants.
- Utilisez toujours des pneus en bon état (profil suffisant). Veuillez à leur pression correcte. Si en hiver, le véhicule tracteur est équipé de pneus d'hiver, la remorque avec freins doit être équipée de pneus d'hiver.

Dans tous les cas, l'utilisation d'une remorque soumet le véhicule tracteur à des efforts importants: le châssis, la suspension, l'embrayage et les freins sont particulièrement sollicités.

Pour ménager votre véhicule, veuillez tenir compte des indications et des règles de conduite suivantes.

- Consulter les «Caractéristiques Techniques» en ce qui concerne les poids tractés autorisés.
- Sur demande, l'usine fournit des autorisations spéciales pour un poids tracté plus élevé. Les poids tractés maxi ne doivent pas être dépassés.
- La charge au point d'appui de la boule du dispositif d'attelage doit être au maximum de 50 kg. Le poids autorisé sur le train arrière ne doit pas être dépassé. Voir les indications à ce sujet dans les Caractéristiques Techniques.
- Ménagez l'embrayage du véhicule tracteur. Lors du démarrage, accélérez très progressivement et ne faites pas patiner l'embrayage.
- Roulez toujours à une vitesse modérée. Observez les différentes prescriptions concernant les vitesses maxima.
- Freinez en temps utile et si possible en douceur. Avec une remorque avec freinage par inertie, exercez-vous à freiner correctement: freinez d'abord doucement, puis progressivement.
- Rétrogradez toujours les vitesses en temps utile — aussi bien dans les côtes que dans les descentes.

- L'utilisation d'une remorque s'accompagne toujours d'une augmentation de la consommation d'essence. Le poids transporté plus important et les résistances au roulement et à l'air beaucoup plus élevées de l'attelage exigent davantage de puissance du moteur — mais davantage de puissance du moteur entraîne une consommation accrue.
- Les indications au sujet des «rampes gravies» maxi mentionnées pour les différentes vitesses dans les Caractéristiques Techniques ne sont pas valables pour les véhicules avec remorque. Suivant le poids de cette dernière, des réductions plus ou moins importantes de ces valeurs doivent être effectuées.
- Avec une remorque, votre voiture franchira également toutes les rampes normales si vous conduisez de façon adéquate — mais n'exigez pas l'impossible lorsque votre voiture tire une remorque: les rampes maxima gravies (indiquées dans les Caractéristiques Techniques) ne sont pas valables pour le véhicule avec une remorque. Des réductions plus ou moins importantes de ces valeurs doivent naturellement être effectuées en fonction du poids tracté.
- Evidemment, le rendement du moteur diminue lorsque l'altitude augmente par suite de la densité décroissante de l'air. Le poids autorisé d'une remorque avec freins ne peut donc pas être utilisé à plein lors du franchissement de cols en haute montagne: les **poids tractés** mentionnés dans les «Caractéristiques Techniques» sont valables jusqu'à une altitude de 1000 m au-dessus du niveau de la mer. N'oubliez pas avant de circuler en montagne qu'en cas d'altitude plus élevée le **poids de l'attelage** doit être réduit de 10% par 1000 m supplémentaires lorsqu'on atteint le pourcentage indiqué page 76 comme pente maxi.

Chaque conducteur peut **nettoyer** son véhicule lui-même. Il suffit, lorsqu'on «aime» son véhicule de se procurer des produits d'entretien adéquats et de suivre exactement nos indications.

L'entretien représente davantage qu'un simple nettoyage. L'entretien nécessite des connaissances professionnelles, des outils d'atelier et des outils spéciaux. La vidange du carter-moteur, le graissage nécessitent également des connaissances spéciales et ne peuvent pas être effectués conformément aux prescriptions* sans les équipements d'un atelier. Ces travaux doivent également être exécutés d'après nos directives.

En outre, les lois sur la sécurité et sur la protection de l'environnement interdisent à ceux qui sont doués pour la technique et habiles de leurs mains d'effectuer eux-mêmes — sauf dans un cadre strictement limité — des travaux de réparation et de réglage sur les pièces du moteur et du châssis.

«Bricoler» sur des pièces vitales d'un véhicule met de plus en plus en danger la vie de tous les usagers de la route. Changer le réglage — effectué à l'usine — du carburateur, de l'allumage ou des soupapes, modifie presque toujours la composition autorisée des gaz d'échappement, augmente la consommation d'essence et représente déjà aujourd'hui un acte contraire à la loi dans la plupart des pays.

Celui qui fait prendre en charge son véhicule dans une entreprise V.A.G est certain de ne rien négliger de ce qui est nécessaire pour le maintien de l'économie, de la sécurité routière et de la sécurité du fonctionnement.

Le Plan d'Entretien, remis avec votre véhicule, vous indique en détail ce qui doit être fait et à quels intervalles les travaux doivent être exécutés. Veuillez le consulter pour tous les détails.

Entretien de la voiture

Un entretien régulier et judicieux contribue au maintien de la qualité de la voiture.

Vous trouverez les produits d'entretien chez votre atelier V.A.G.

Veuillez vous conformer aux instructions figurant sur l'emballage.

Le lavage

La meilleure protection contre les nuisances de l'environnement est de laver et d'entretenir fréquemment votre voiture. Plus longtemps la poussière de la route, les poussières industrielles, le sel, les restes des insectes et les fientes des oiseaux restent collés sur la voiture, plus préjudiciable est leur action sur celle-ci.

Lavez la voiture à l'eau claire et de haut en bas, mais pas au soleil. Rincez souvent l'éponge à fond pour ne pas égratigner la peinture.

Si la saleté ne s'enlève pas à l'eau claire, ajoutez un «Shampooing» à l'eau et appliquez-le avec l'éponge ou une brosse douce. Ensuite, rincez complètement la voiture à l'eau claire et essuyez à la peau de chamois. Lors de l'utilisation de shampooings dégraissants, un film de cire protecteur, évitant le lustrage, reste sur la peinture nettoyée.

L'entretien

Effectuez-le aussi souvent que possible. Vous éviterez ainsi que la saleté s'incruste dans la couche supérieure de la peinture et que les poussières industrielles pénètrent la peinture.

Après le lavage du véhicule, appliquez soit un produit d'entretien pour peinture, puis faites briller en frottant, soit ajoutez régulièrement un liquide protecteur de lavage à la deuxième eau de lavage. Rincez, puis essuyez à la peau de chamois.

Le lustrage

Seulement quand la peinture est ternie et que l'emploi du produit d'entretien ne suffit pas à lui rendre le lustre voulu.

Lorsque le produit de lustrage ne contient pas d'éléments protecteurs, la peinture doit être ensuite traitée avec un produit d'entretien adéquat.

Les pièces de carrosserie peintes en couleur mate ne doivent pas être traitées avec des produits d'entretien ou de lustrage sinon elles perdent leur effet de matité. Ceci est également valable pour les bandes décoratives en plastique avec surface mate.

Retouches des avaries de la peinture

Les petites avaries de la peinture, telles que les éraflures, les égratignures, ou les éclats provoqués par les pierres doivent être immédiatement retouchées avec des cartouches ou des vaporisateurs Volkswagen avant que la rouille ne se dépose. Une étiquette collée sur le montant porte-serrure de la porte du conducteur indique le coloris et le numéro de la peinture d'Origine de la voiture.

Enlèvement des poussières industrielles

Traitez les surfaces de la peinture aussi rapidement que possible avec un produit antipoussière industrielle. Ne pas appliquer directement sur des pièces de plastique noir. Après avoir laissé agir le produit, rincez à fond la carrosserie en faisant particulièrement attention aux joints et aux rainures.

Enlèvement des taches de goudron

Traitez les surfaces de la peinture avec un détachant goudron. Enlevez ensuite en rinçant les traces du détachant avec une solution d'eau et de shampooing de lavage.

Enlèvement des insectes

Enlevez les insectes séchés le plus rapidement possible au moyen d'un produit anti-insectes. Lavez les surfaces traitées. Nettoyez le pare-brise encrassé au moyen d'une éponge anti-insectes.

Entretien des chromes

Avant d'utiliser les produits d'entretien, lavez et séchez complètement les pièces chromées.

On enlève les taches et les dépôts avec un chrome polish en tube. Ce produit, contenant un élément protecteur, protège en même temps les chromes de l'action des agents atmosphériques.

Le produit protecteur est appliqué pour éviter la corrosion pendant une longue période.

Entretien des pièces de plastique

Les pièces de plastique et les bandes décoratives exposées aux intempéries doivent être nettoyées comme décrit au chapitre «Lavage». Au cas où un lavage normal ne suffirait pas, ces pièces doivent être uniquement traitées avec des produits de nettoyage et d'entretien pour plastiques. Tenez exactement compte des directives d'utilisation du fabricant. N'utilisez pas de produits de nettoyage ou de lustrage de la peinture qui pourraient attaquer le plastique et les bandes décoratives.

Nettoyage des garnitures de tissu

Pour dépoussiérer, utilisez un aspirateur ou brossez avec une brosse à poils assez durs. Enlevez les taches ou nettoyez les surfaces très encrassées avec des produits de nettoyage adéquats: humectez un linge blanc bien propre avec le produit et frottez les taches en décrivant des cercles de plus en plus petits.

Nettoyage et lustrage du similicuir

Appliquez un produit de nettoyage pour plastiques et frottez pour sécher avec un chiffon doux.

Nettoyage des glaces

Nettoyez de préférence les glaces avec une éponge et de l'eau tiède.

Séchez-les ensuite avec une peau de chamois très propre.

N'utilisez jamais cette peau de chamois pour les surfaces peintes car les dépôts des produits d'entretien ou de lustrage compromettraient la bonne visibilité.

Enlevez les restes d'insectes collés qui gênent la vue avec une éponge anti-insectes. Enlevez directement sur le pare-brise les restes de caoutchouc, l'huile, la graisse ou les silicones, suivant le degré d'encrassement, avec un produit de nettoyage des glaces ou avec un décapant des silicones.

Ces deux produits peuvent aussi être ajoutés à l'eau du lave-glace. En hiver, ajoutez également à l'eau du lave-glace, un produit de nettoyage des glaces avec de l'antigel en concentration suffisante.

Balais d'essuie-glace

Nettoyez les balais collés par les projections d'huile ou par les insectes avec une brosse dure et une solution concentrée de produit de lavage.

Suivant leur état, remplacez les balais une ou deux fois par an.

Joint des portes, des capots et des glaces

Les joints en caoutchouc doivent rester souples et en bon état: il est conseillé de les frotter ou de les enduire de glycérine de temps en temps. Vous éviterez ainsi qu'ils gèlent en hiver.

Nettoyage et protection du compartiment moteur

Un traitement contre la corrosion est effectué à l'usine sur la surface du compartiment moteur et de l'ensemble mécanique.

Si le moteur est nettoyé avec des produits dissolvant les graisses ou si vous faites effectuer un lavage du moteur, la protection contre la corrosion est presque toujours enlevée. Vous devez alors absolument demander d'effectuer ensuite une protection longue durée de toutes les surfaces, de tous les replis et joints et de l'ensemble mécanique du compartiment moteur.

Votre entreprise V.A.G tient à votre disposition le produit anticorrosif de grande qualité recommandé par l'usine.

Aération de la carrosserie

Si la voiture reste plusieurs jours dans un garage fermé, aérez de temps en temps celui-ci et l'intérieur de la voiture pour éviter la formation de taches d'humidité et de moisissure dans l'habitacle.

Revêtement protecteur du châssis

Le dessous de la voiture est protégé pour une longue durée contre les agents chimiques et mécaniques.

Etant donné cependant que, par suite de l'utilisation de la voiture sur route, la couche protectrice peut être abîmée, le dessous de la voiture doit être vérifié à des intervalles déterminés — de préférence avant et après l'hiver — et la couche doit être réparée si nécessaire. Tous les produits offerts ne conviennent pas pour un traitement ultérieur. 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.

Tous les ateliers V.A.G disposent du produit à vaporiser, des équipements nécessaires et connaissent les prescriptions d'utilisation.

Ces ateliers sont en outre au courant des mesures qui doivent être prises pour protéger le système de freinage et savent comment un revêtement protecteur supplémentaire doit être appliqué à cause des températures élevées résultant des gaz d'échappement.

Traitement antirouille des cavités

Les cavités de zones déterminées de la carrosserie sont également protégées contre la corrosion.

Cette protection est encore plus durable lorsqu'on répète le traitement.

Nous recommandons d'effectuer un traitement supplémentaire un an après la mise en service de la voiture.

Les ateliers V.A.G sont au courant de la façon de procéder et disposent des produits adéquats à pulvériser, recommandés par l'usine et des équipements nécessaires.

Entretien de la batterie

La batterie se trouve à droite dans le compartiment moteur.

Etant donné que l'aptitude du moteur au démarrage et le fonctionnement impeccable de l'équipement électrique dépendent essentiellement de l'état de la batterie, celle-ci doit être régulièrement contrôlée et entretenue.

Vérification du niveau de l'électrolyte

Le niveau de l'électrolyte doit toujours se trouver entre les repères mini et maxi placés sur les côtés longs de la batterie. Si le niveau est trop bas, dévissez les bouchons et rétablissez-le avec de l'eau distillée.

Remplissez seulement la batterie jusqu'au repère supérieur. Si le niveau du liquide est trop haut, la batterie peut déborder en cours de route et l'électrolyte peut provoquer des dommages.

A quels intervalles la batterie doit-elle être contrôlée? Cela dépend des conditions d'utilisation de la voiture et également de la saison:

Le conducteur qui effectue principalement de longs parcours de jour, donc sans utiliser l'éclairage et en ne se servant que rarement du démarreur, doit ajouter beaucoup plus souvent de l'eau que celui qui ne circule pas dans ces conditions. En règle générale, il est conseillé de vérifier le niveau de l'électrolyte plus souvent en été que pendant l'hiver.

Si l'on circule dans les pays chauds, nous recommandons de vérifier au moins tous les huit jours le niveau de la batterie.

Toute batterie inutilisée se décharge lentement et elle doit en conséquence être vérifiée une fois par mois et rechargée avec un courant d'intensité plus faible.

Dépose

Sur les véhicules avec moteur 1,6 l, déposez auparavant le filtre à air.

Enlevez le couvercle protecteur. Desserrez les bornes, enlevez d'abord la tresse de masse, puis le câble plus (+). Dévissez les fixations de la batterie et enlevez-la.

Repose

Lors de la repose, fixez le câble plus (+), puis la tresse de masse. Nettoyez les bornes et, après le montage, enduisez-les de graisse antisulfate.

Encore quelques indications importantes

Évitez de court-circuiter la batterie: en cas de courts-circuits, la batterie s'échauffe fortement et peut éclater. De plus, les gaz détonants dégagés pendant la charge peuvent faire explosion au contact d'étincelles ou de flammes à l'air libre. N'éclairez jamais une batterie dont les bouchons sont enlevés au moyen d'une flamme libre.

L'électrolyte est corrosif et ne doit pas entrer en contact avec les yeux, la peau ou les vêtements. Les parties peintes, les garnitures et les ceintures de sécurité peuvent aussi être attaquées et même très abîmées. Ne roulez jamais avec une batterie débranchée. Veillez toujours à ce que les deux colliers de raccord soient enlevés avant la charge rapide d'une batterie montée sur le véhicule. Sinon, un danger existe que des avaries se produisent à l'équipement électrique.

Pour le «démarrage de fortune» avec la batterie d'un autre véhicule, voir le chapitre «Faites-le vous-même».

Lubrifiants

Huiles pour la moteur

Utilisez uniquement des huiles HD de marque avec la désignation «SE» dans le système API (American Petroleum Institute).

Etant donné que les gammes de température des catégories SAE se chevauchent, ne tenez pas compte des variations de température de courte durée.

Huile de BV et ATF (Automatic Transmission Fluid)

(toute l'année pour toutes les zones climatiques et pour toutes les saisons)

BV mécanique avec transmission

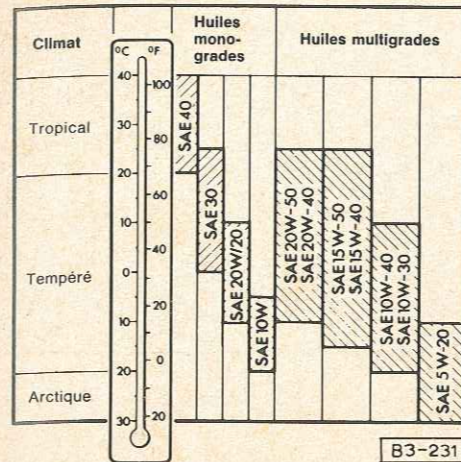
Huiles hypoïdes de marque, désignées par «GL 4» dans le système API ou des huiles correspondant à la spécification MIL-L-2105; SAE 80 ou SAE 80 W-90.

BV automatique

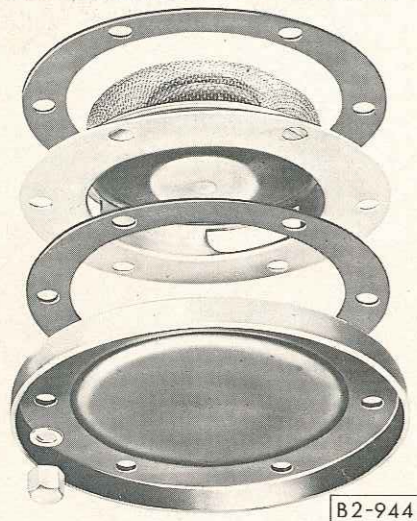
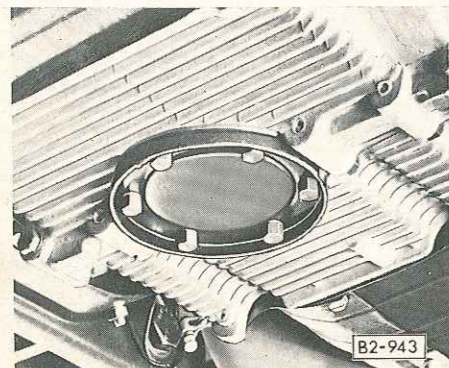
- Convertisseur de couple et système automatique: ATF Dexron
- Transmission: huiles hypoïdes de marque, désignées par «GL 5» dans le système API ou des huiles correspondant à la spécification MIL-L-2105 B; SAE 90.

Les additifs — de n'importe quelle nature — ne doivent pas être mélangés aux huiles de graissage.

Vous trouverez aux pages suivantes les indications pour les intervalles entre les vidanges.



Lorsque vous utilisez de l'huile monograde SAE 10 W ou multigrade SAE 5 W-20, évitez de faire tourner longtemps le moteur à un régime élevé et avec une forte charge permanente quand la température dépasse les zones indiquées.



Travaux de graissage

Vidangez l'huile-moteur deux fois par an au moins

L'huile-moteur ne diminue pas seulement par suite de la consommation — son pouvoir lubrifiant s'affaiblit également par suite du vieillissement.

C'est pourquoi, il faut effectuer la vidange tous les six mois mais cependant au minimum aux intervalles en kilomètres indiqués dans le Plan d'Entretien.

Sur les véhicules circulant en permanence dans des régions très poussiéreuses, l'huile-moteur doit être vidangée à des intervalles plus rapprochés. Voir au chapitre «Conduite en hiver» les recommandations pour les vidanges spéciales à effectuer en hiver.

Moteur de 1,6 l.

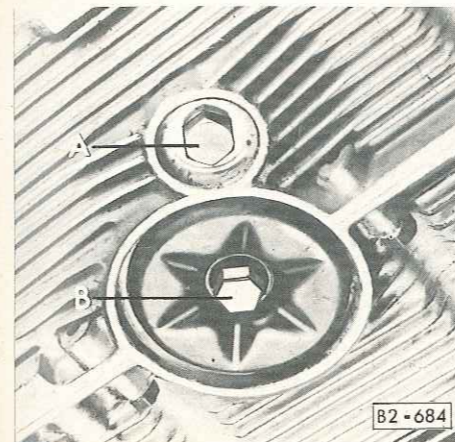
- Vidangez toujours quand le moteur est chaud.
- Nettoyez le tamis d'huile à chaque vidange.

Desserrez les six écrous borgnes, mais dévissez-en seulement cinq. A l'aide d'un tournevis, repoussez sur le côté du carter le couvercle du tamis d'huile et laissez s'écouler l'huile. Enlevez et nettoyez le tamis. Remplacez les joints et les rondelles d'étanchéité. Quantité d'huile: 2,5 litres

En cas de doute pour savoir si les conditions sont remplies pour effectuer les vidanges à des intervalles plus rapprochés, il est recommandé de demander conseil à un atelier V.A.G.

Les propriétés détergentes des huiles HD leur donnent au bout de peu de temps une coloration foncée: ceci n'est pas une indication concernant le pouvoir lubrifiant et ne doit pas vous préoccuper.

Ouverture de remplissage d'huile.



Moteur de 2,0 l.

- Vidangez toujours quand le moteur est chaud.
- Dévissez le bouchon fileté «A» de vidange du carter.
- Déposez le tamis d'huile aux intervalles en kilomètres indiqués dans le Plan d'Entretien et nettoyez-le. Ecrou de fixation central «B».

Remplacez les joints et les bagues-joints. Serrez l'écrou central de fixation «B» avec une clé dynamométrique à 10–13 Nm (1,0 à 1,3 kp).

Quantité d'huile:
avec changement du filtre
3,5 litres
sans changement du filtre
3,0 litres

Remplacement du filtre à huile

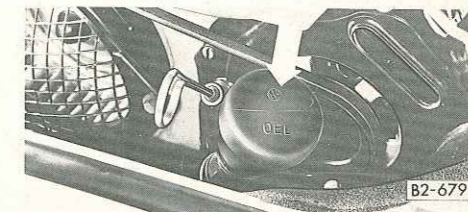
aux intervalles en kilomètres indiqués dans le Plan d'Entretien — au minimum cependant toutes les deux vidanges. Le filtre doit être desserré avec une clé spéciale et serré à la main avec cette clé. Lubrifiez légèrement la bague-joint du filtre neuf.

Généralités

Moteurs de 1,6 et 2,0 l.

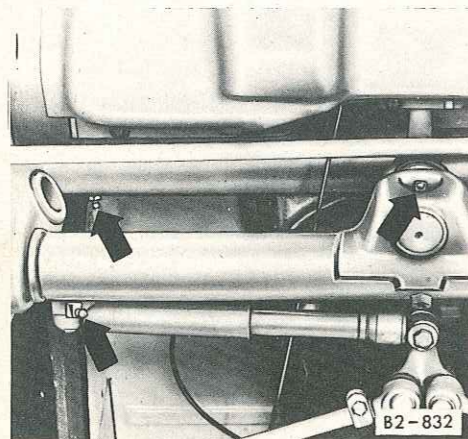
Pour les spécifications de l'huile-moteur, voir «Lubrifiants». Après la vidange, vérifiez toujours une fois la jauge. Le niveau d'huile doit se trouver à proximité du repère maxi, jamais au-dessus. Voir aussi «Niveau de l'huile-moteur».

Ouverture de remplissage d'huile.



Huile de boîte

L'huile de la boîte de vitesses n'a pas besoin d'être vidangée.

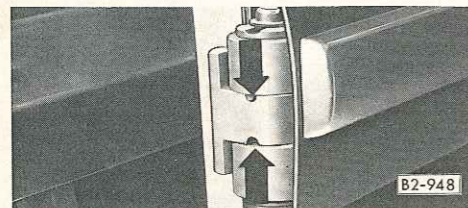


Train avant

Les flèches montrent la position des graisseurs.

Les graisseurs sont placés symétriquement sur le côté gauche.

- Pour assurer un bon graissage du train avant, il est indispensable que celui-ci ne repose pas sur le sol.
- Nettoyez avec soin les graisseurs et le raccord du presse-graisse.
- Faites pénétrer la graisse jusqu'à ce qu'elle ressorte sur les bagues d'étanchéité des articulations.
- Après le graissage, essuyez tout de suite avec soin la graisse qui pourrait souiller les pneus ou les canalisations flexibles des freins.



Points de graissage supplémentaires

Lubrifiez aux intervalles en kilomètres indiqués dans le Plan d'Entretien, au minimum cependant une fois par an, l'articulation sur la charnière de la porte coulissante et les charnières du hayon et à des intervalles plus rapprochés, dépendant des conditions d'utilisation, les charnières de la porte de la double cabine et des battants du compartiment de charge et de la soute à bagages.

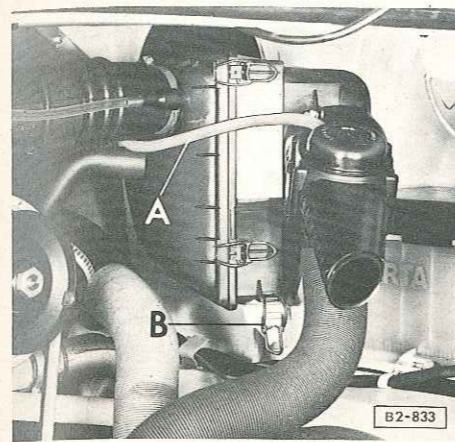
Lubrifiant: huile moteur SAE 30. Récupérez et enlevez avec soin l'huile ayant goutté.

Graissez le train avant une fois par an, mais au minimum aux intervalles en kilomètres indiqués dans le Plan d'Entretien.

Utilisez uniquement de la graisse à usages multiples à base de lithium.

Les bornes et les brides de raccord de la batterie doivent être enduites de **graisse anti-sulfate**.

Au besoin, graphitez les **cylindres de fermeture des serrures de sécurité** de la porte et du hayon. Il suffit de plonger la clé dans du graphite et de la tourner plusieurs fois dans la serrure.



Filtre à air

Généralités (moteurs de 1,6 et 2,0 l.)

Remplacez la cartouche filtrante en papier du filtre à air normalement d'après les indications du Plan d'Entretien.

Lorsqu'on circule dans des régions très poussiéreuses, la cartouche filtrante doit être nettoyée ou remplacée à des intervalles plus rapprochés.

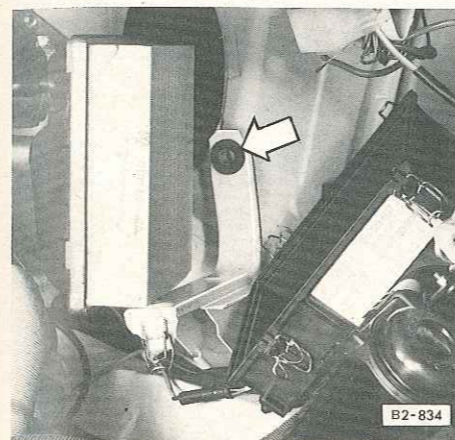
Moteur de 1,6 l.

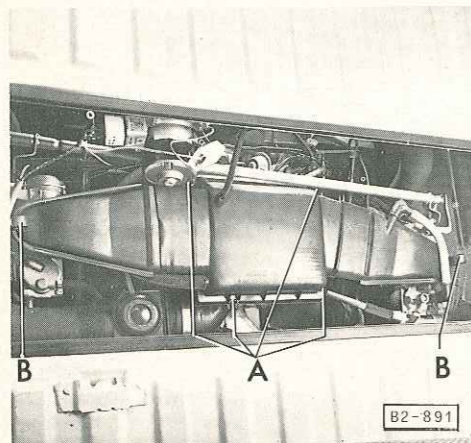
Nettoyage ou remplacement de la cartouche filtrante

- Débranchez le flexible de dépression A.
- Ouvrez la fermeture rapide B.
- Déposez le filtre à air en le soulevant hors du tenon inférieur et en le tirant hors du tenon avant.
- Séparez le corps du filtre en ouvrant les 4 fermetures rapides.
- Enlevez l'élément, le nettoyez ou le remplacez.

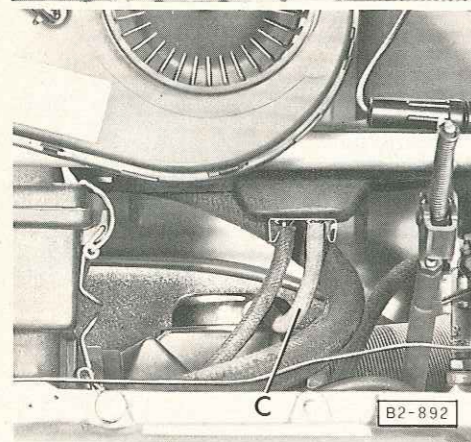
Remettez la cartouche avec précaution en faisant attention que le joint soit correctement placé.

Lors de la repose, placez d'abord le corps du filtre dans le protecteur en caoutchouc du tenon avant, poussez-le ensuite vers l'avant et engagez-le dans le tenon inférieur. Fermez la fermeture rapide et enfoncez le flexible de dépression.





B2-891



B2-892

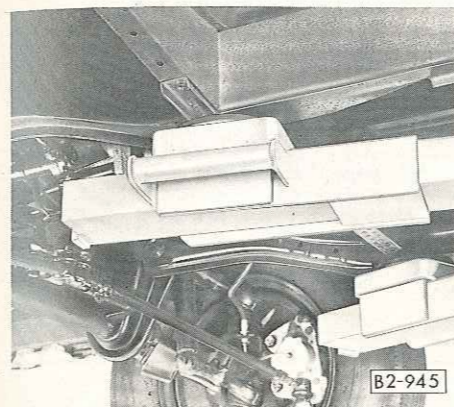
Moteur de 2,0 l.**Nettoyage ou remplacement de la cartouche filtrante.**

De l'intérieur du véhicule, par la trappe d'entretien:

- ouvrez les fermetures rapides **A**,
- débranchez tous les raccords des flexibles sur le corps supérieur du filtre à air,
- retirez les agrafes à ressort **B** sur les deux carburateurs, extrayez les panneaux latéraux du filtre à air des supports du carburateur et enlevez le corps supérieur du filtre à air,
- extrayez la cartouche du corps inférieur, nettoyez-la ou remplacez-la.

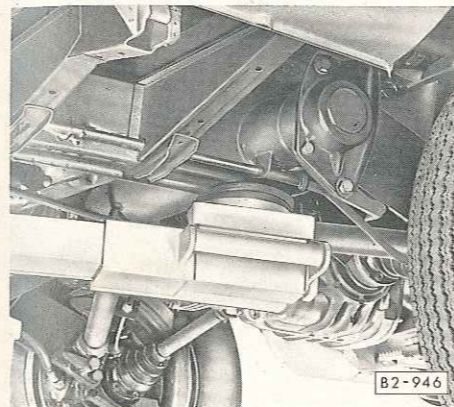
Pour le remontage, faites attention que les joints soient bien placés sur les deux supports du carburateur. Remontez tous les raccords des flexibles.

Pour permettre un fonctionnement impeccable du préchauffage de l'air d'admission dépendant de la température et de la charge, les deux flexibles en dessous du panneau latéral droit du filtre à air ne doivent pas être interchangeables: le flexible rouge doit être placé sur le support en cuivre **C**.



B2-945

avant: longerons



B2-946

arrière: longerons ou traverse tubulaire extérieure

Levage du véhicule avec un pont élévateur

Avec un pont élévateur, le véhicule doit être soutenu et soulevé uniquement aux endroits indiqués ici. En cas de non-observation de ces prescriptions, il existe des dangers d'accidents.

Levage du véhicule avec un cric d'atelier (non représenté)

Pour soulever un véhicule par l'avant ou par l'arrière, les crics hydrauliques rouleurs d'atelier doivent uniquement être placés à l'avant sur le corps de train avant et à l'arrière sur la traverse tubulaire du châssis.

Utilisez seulement des prises de cric dont les dimensions et la forme empêchent d'une part le contact avec les pièces portantes, situées à proximité de la prise pour éviter les endommagements, et d'autre part le glissement du véhicule.

Règles de base: Soulever sous le carter et la boîte de vitesses provoque de graves avaries et est interdit.



Changement d'une roue

La **roue de secours** se trouve dans le compartiment de charge ou dans le compartiment à bagages. Sur certains modèles, elle est masquée par un cache en plastique. Sur les véhicules avec banquette pour passager, elle se trouve sous cette banquette. Voir au chapitre «Utilisation Sièges» la dépose de la banquette du passager.

Pour enlever la roue de secours du compartiment à bagages: enlevez le cache et défaites la sangle de maintien.

Pour la remettre en place: fixez la sangle de façon à ce que l'élément plastique protège la sangle des endommagements provoqués par la clé pour boulons de roue.

Le **cric** est placé avec les **outils** dans une pochette sous le siège du convoyeur.

Remarque:

Si des pneus ou des roues différents de ceux ou de celles de série doivent être montés, lisez d'abord l'introduction du chapitre «Pneus et roues».

Préparatifs

Du côté opposé à la roue endommagée, calez d'une manière quelconque une roue par devant et par derrière pour que le véhicule ne puisse pas se déplacer lorsque vous le soulevez. Serrez le frein à main.

Sortez la roue de secours, le cric et l'outillage.

Vous avez besoin des outils suivants: clé à tube avec tringle et tire-enjoliveur.

Enlevez l'enjoliveur au moyen du tire-enjoliveur en utilisant la tringle de commande. Introduisez le tire-enjoliveur dans les trous placés sur le bord de l'enjoliveur, puis appuyez la tringle sur la jante.

Desserrez d'un tour environ tous les écrous de fixation de la roue avec la clé à tube et la tringle.



Enfoncez le cric à fond dans le tube de section carrée placé sous le plancher. En cas de besoin, nettoyez d'abord soigneusement le tube. Placez le cric aussi verticalement que possible.

Si le sol est mou et que le cric risque de s'enfoncer, utiliser un support solide et plat.

Soulevez la voiture jusqu'à ce que la roue à changer ne touche plus le sol.

a – Soulever le véhicule

b – Baisser le véhicule

Dévissez les écrous, enlevez la roue.

Vissez d'abord la roue de secours à la main avec la clé à tube.

Descendez la voiture.

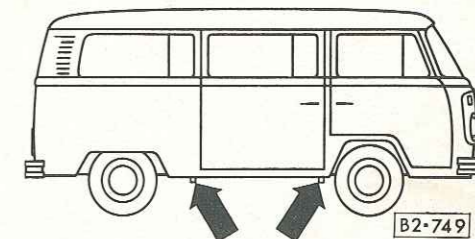
Serrez les écrous au même couple et en diagonale en plaçant la tringle dans la clé à tube de façon à obtenir le bras de levier le plus long.

Le serrage des écrous peut être obtenu sans difficultés par une personne de force normale utilisant correctement l'outillage de bord. En cas de doute, après le changement d'une roue, faites contrôler à la première occasion le serrage des écrous avec une clé dynamométrique.

Couple de serrage 130 Nm (13 mkg).

Remplacez s'enjoliveur.

Rangez le cric, la roue endommagée et l'outillage.



Le cric est uniquement prévu pour soulever le véhicule. En cas de travaux à effectuer sur celui-ci, un chevalet de support doit être utilisé.

Faites vérifier et rectifier si nécessaire aussitôt que possible la pression de la roue qui vient d'être montée.

Faites réparer aussi rapidement que possible le pneu endommagé.

Fusibles

Pour éviter des avaries consécutives aux courts-circuits et à la surcharge dans les câbles et les appareils consommateurs de courant de l'équipement électrique, les différents circuits sont protégés par des fusibles.

La boîte à fusibles — avec un couvercle en plastique — est placée sous le tableau de bord.

Placement des fusibles

dans l'ordre de la numérotation sur le couvercle en plastique:

- | | |
|---|---|
| 1 — Feu arrière gauche, éclairage de la grille des rapports (BV automatique), feu antibrouillard AR ²⁾ | 8 — Plafonniers avant et arrière, signal de détresse |
| 2 — Feux de position droit et gauche, feu arrière droit, éclairage plaque de police | 9 — Libre |
| 3 — Code gauche | 10 — Essuie-glace, essuie-glace à commande intermittente*, lave-phares* (courant de commande) dégivrage de la glace AR* |
| 4 — Code droit | 11 — Avertisseur sonore, feux stop gauche et droit, témoin des freins*, feux de recul (BV automatique) |
| 5 — Témoin des phares, phare gauche | 12 — Témoins de pression d'huile, du niveau de carburant, des clignotants et de l'alternateur |
| 6 — Phare droit | |
| 7 — Soufflante air frais*, feu antibrouillard AR ¹⁾ , phares antibrouillard ²⁾ | |

¹⁾ Sur véhicules sans phares antibrouillard

²⁾ Sur véhicules avec feu antibrouillard AR et phares antibrouillard

* quand il est monté

Fusibles Nos 9 et 10 16 A
tous les autres fusibles 8 A

Remplacement d'un fusible

- Débranchez l'appareil consommateur de courant concerné.
- Enlevez le couvercle de la boîte à fusibles.
- Enlevez avec précaution le fusible grillé des bornes-ressorts.
- Placez le fusible neuf de même force de façon que la bande métallique soit visible. Ne pas toucher cette dernière et ne pas plier les bornes.
- Le fusible doit être serré entre les bornes.

Fusibles supplémentaires sur pontets de raccord

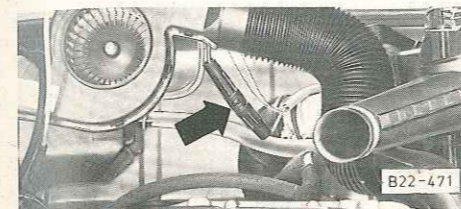
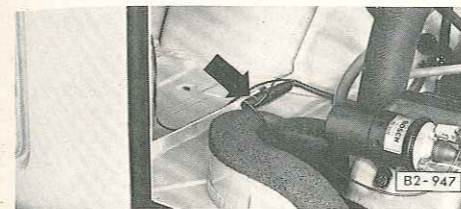
(fusibles volants)

Sur les véhicules avec boîte mécanique, les phares de recul sont équipés d'un fusible (8 A) placé dans le compartiment moteur près de la bobine d'allumage (moteur de 1,6 l, sans fig.) ou sur la jointure (tôle) devant le passage de roue (moteur 2,1 — fig. de gauche).

Le fusible (16 A) du ventilateur d'air chaud (uniquement sur le moteur 2,0 l.) se trouve dans le compartiment moteur à côté du moteur du ventilateur.

Remplacement d'un fusible sur pontet de raccord

Le pontet est séparé au centre. Les deux éléments doivent être légèrement serrés et tournés l'un contre l'autre jusqu'à ce que la fermeture s'ouvre. Enlevez le fusible grillé. Réunissez le pontet de raccord, appuyez légèrement, tournez de nouveau les deux éléments l'un contre l'autre pour que le fermetur s'enclenche sous la tension du ressort.



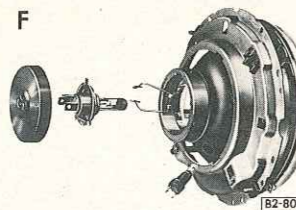
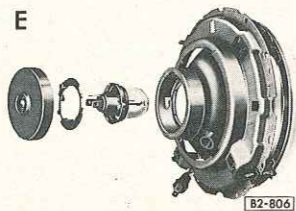
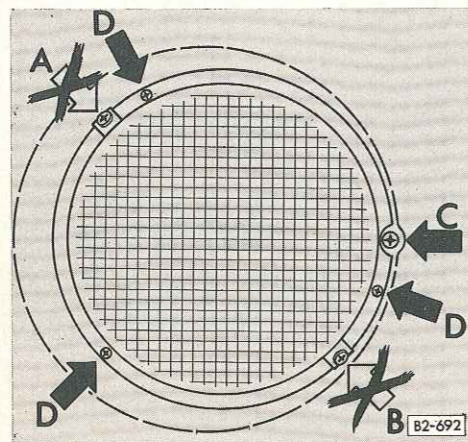
Indications

- Lorsqu'un fusible est grillé, le fil métallique est fondu.
- Si après un court laps de temps, le fusible neuf saute de nouveau, l'équipement électrique doit être immédiatement vérifié dans un atelier V.A.G et le défaut supprimé.
- Nous déconseillons formellement de «réparer» un fusible, car des avaries graves pourraient se produire en d'autres points de l'installation.
- Il est toujours utile d'avoir dans la voiture quelques fusibles de rechange.

Relais

Au-dessus de la boîte à fusibles sont placés les relais à fiches pour les différentes fonctions de commutation électrique. La vérification et le remplacement d'un relais ne doivent être effectués que par un atelier V.A.G.

Vous trouverez des détails sur la protection du dispositif de chauffage dans une annexe de la Notice d'Entretien pour les véhicules avec chauffage d'appoint.



Remplacement des ampoules

Avant le remplacement d'une ampoule, débranchez toujours d'abord l'appareil consommateur de courant correspondant. Ne touchez pas le verre de l'ampoule avec les doigts; les traces d'humidité laissées par les doigts 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.

Dépose du phare.

- Enlevez le cache: desserrez la vis C. Appuyez d'abord sur le cache à proximité de la vis de fixation puis enlevez-le de l'ergot placé en face.
- Desserrez les trois vis de fixation - D - et enlevez le cercle-support avec l'optique. **Ne tournez pas les vis de réglage A et B.**

Vis A = Réglage horizontal
Vis B = Réglage vertical
Vis C = Fixation cache
Vis D = Fixation cercle-support

Le réglage correct des phares est d'une importance primordiale pour la sécurité routière et ne peut être effectué en conséquence qu'avec un appareil spécial.

Ampoule de phare
(normal et à iode H 4)

- Enlevez la fiche du câble et le capuchon de protection du phare.
- **Phare normal (E):** Enfoncez légèrement la bague de calage et débloquez-la de la fermeture sur le réflecteur en la tournant vers la gauche.
- **Phare à iode (F):** Comprimez les agrafes à ressort du support d'ampoule et rabattez-les.
- Enlevez l'ampoule du réflecteur. Lors du changement de l'ampoule, veillez à ce que les désignations sur l'ampoule concordent.
- Introduisez l'ampoule neuve dans le réflecteur de façon à ce que la languette centrale de fixation (il y a 3 languettes) soit tournée vers le haut. (Sur le phare normal, le tenon de fixation du socle se place dans l'encoche se trouvant en bas dans le réflecteur.)
- **Phare normal:** Placez le cercle de fixation, poussez-le contre le réflecteur et tournez-le à fond vers la droite.
- **Phare à iode:** Rabattez les agrafes à ressort par dessus le socle, compressez les agrafes et engagez-les dans les tenons d'arrêt.

- Enfoncez le capuchon avec précaution - il doit s'appliquer hermétiquement sur le réflecteur - et enfoncez la fiche du câble.
- Reposez le phare.
- Faites vérifier le réglage de phares.

Feu de position (phare normal ou à iode)

- Déposez le phare (comme décrit sur la page précédente).
- Tirez hors du réflecteur la douille sur la languette de contact.
- Tournez un peu l'ampoule brûlée vers la gauche et enlevez-la de la douille.

Lors du changement de l'ampoule, veillez à ce que les désignations sur l'ampoule concordent.

- Enfoncez l'ampoule neuve dans la douille et tournez-la vers la droite.
- Enfoncez le porte-ampoule dans le réflecteur.
- Reposez le phare.
- Faites contrôler le réglage des phares.

Nous vous recommandons d'avoir toujours dans le véhicule une boîte d'ampoules de rechange que vous trouverez dans tous les ateliers V.A.G.

Phares Sealed Beam

(uniquement véhicules exportés)

Des éléments de phare de 7 pouces avec deux filaments sont utilisés.

- Desserrez la vis placée au centre de l'enjoliveur de phare et déposez l'enjoliveur.
- Dévissez les trois vis courtes du cercle de support et enlevez le cercle. Attention: Ne pas modifier le réglage des trois longues vis de réglage.
- Enlevez l'élément Sealed Beam du cercle de support et retirez la fiche.
- Lors de la repose d'un nouvel élément Sealed Beam, veillez à ce que ses tenons s'enclenchent dans le cercle-support.
- Vissez de 2 ou 3 tours les vis de l'enjoliveur sur le support.
- Enfoncez l'enjoliveur avec le côté opposé sur l'ergot au bord du cuvelage de phare et bloquez la vis. Quand aucune autre pièce n'a été changée, le réglage du phare n'est pas modifié.

Feux arrière

- Enlevez la vitre.
- Enfoncez l'ampoule défectueuse dans le support tournez-la vers la gauche et enlevez-la.
- Disposition des ampoules:
en haut - clignotant
au centre - stop/feu arrière
en bas - feu de recul

- Lors de la mise en place d'une ampoule à deux filaments pour stop/feu arrière, l'ergot situé le plus près de l'ampoule doit être placé en dessous.

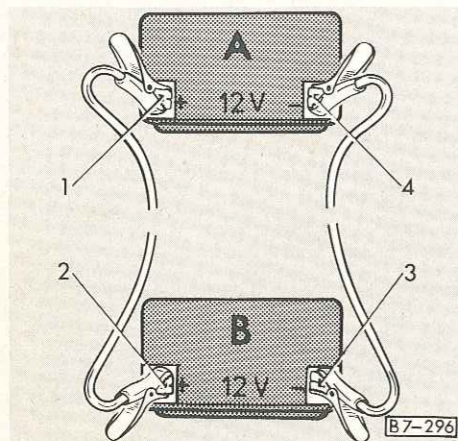
- Refixez la vitre.
- Serrez les vis de façon égale sans les bloquer.

Clignotants avant et feu de plaque

- Enlevez la vitre.
- Enfoncez l'ampoule endommagée dans le support, tournez-la vers la gauche et enlevez-la.
- Placez l'ampoule neuve.
- Ne serrez pas trop les vis de la vitre et faites attention à la position correcte du joint.

Plafonnier

- Placez avec précaution un tournevis entre la paroi du boîtier et la garniture du pavillon et enlevez le plafonnier en faisant lever.
- Enlevez l'ampoule des deux ressorts de contact.
- Placez l'ampoule neuve.
- Placez d'abord le boîtier du côté du tenon de maintien, puis enfoncez-le jusqu'à ce que le ressort s'enclenche.



A = Batterie déchargée
B = Batterie fournissant le courant

Démarrage de fortune

Si le moteur ne démarre pas une fois parce que la batterie est déchargée, par exemple en hiver ou après que la voiture soit restée longtemps immobilisée, on peut, à l'aide d'un **câble de raccord**, utiliser la batterie d'une autre voiture pour lancer le moteur. Veuillez tenir compte des indications suivantes:

- Les deux batteries doivent avoir une tension de 12 V. La capacité (Ah) de la batterie fournissant le courant ne doit surtout pas être inférieure à celle de la batterie à plat.
- Utilisez uniquement un câble de raccord avec un diamètre suffisant. Tenez compte des indications du fabricant.
- Une batterie déchargée peut geler à -10° C déjà. Avant de brancher le câble, une batterie gelée doit obligatoirement être dégelée.
- Aucun contact ne doit exister entre les deux voitures, sinon du courant pourrait circuler dès le raccord des pôles positifs.
- La batterie à plat doit être branchée au réseau de bord suivant les prescriptions.
- Dévissez tous les bouchons des éléments des deux batteries et posez-les sur les ouvertures de remplissage.
- Faites tourner le moteur de la voiture fournissant le courant.

- Branchez le câble de raccord dans l'ordre suivant:

1. Une extrémité du câble (+) (le plus souvent rouge) au pôle (+) de la batterie déchargée.
2. L'autre extrémité du câble rouge au pôle (+) de la batterie fournissant le courant.
3. Une extrémité du câble (-) (le plus souvent noir) au pôle (-) de la batterie fournissant le courant.
4. L'autre extrémité du câble noir sur le pôle (-) de la batterie déchargée.

Faites très attention que les pinces des câbles ne se touchent pas et que le câble branché sur le pôle positif ne touche pas de pièces électriques conductrices du véhicule - Danger de court-circuit.

- Ne vous penchez pas au-dessus des batteries. Vapeurs dangereuses à respirer.
- Lancez le moteur comme indiqué au chapitre «Lancement du moteur».
- Lorsque le moteur tourne, débranchez les câbles exactement dans l'ordre inverse.
- Revissez les bouchons des éléments.

Remorquage

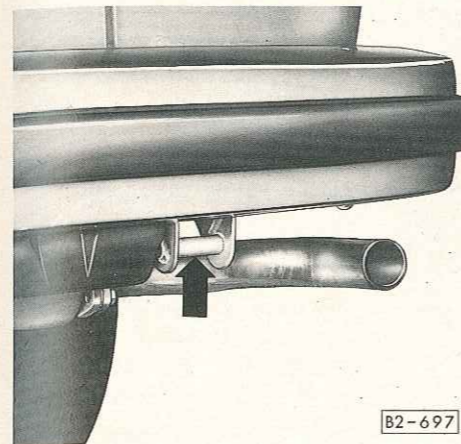
Le véhicule est équipé, à l'avant et à l'arrière d'œillets de remorquage. Pour éviter des avaries à la suite de fausses manœuvres, veuillez tenir compte des points suivants:

- Fixez uniquement le câble à ces œillets.
- Le câble de remorquage doit être élastique pour que les deux véhicules soient protégés. Utilisez en conséquence uniquement des câbles en fibre synthétique ou des câbles avec des éléments intermédiaires élastiques.
- Evitez les forces de traction inadmissibles et les sollicitations par à-coups.
- Le conducteur du véhicule remorqueur doit embrayer très doucement lors du démarrage et du passage des vitesses. Le conducteur du véhicule remorqué doit veiller à ce que le câble soit toujours tendu.

Si votre voiture doit être remorquée, tenez compte de ce qui suit:

- **Mettez le contact** pour que le volant ne soit pas bloqué et pour que les clignotants, l'avertisseur sonore et si nécessaire le lave-glace et 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 quand le moteur est arrêté.
- Si votre voiture est équipée d'une **boîte de vitesses automatique**, vous devez tenir compte des indications du chapitre «Boîte automatique».

Le cas échéant, tenez compte également des **prescriptions légales** en vigueur concernant le remorquage.



Indications sur les dérangements

Des indications sur les dérangements sont déjà mentionnées dans les différents chapitres de cette Notice d'Entretien. Nous les avons résumées encore une fois ici.

Dérangement	Cause possible	Remède
Le moteur démarre difficilement ou pas du tout	Indications concernant le lancement non suivies Batterie déchargée (le démarreur ne tourne pas)	Lancez le moteur d'après les indications fournies (page 30) ● Démarrage de fortune à l'aide de la batterie d'une autre voiture (page 62). ● Faites recharger la batterie (page 48) ● Pousser ou remorquer le véhicule
Le moteur a tendance à caler au cours de la phase d'échauffement	Givrage du carburateur	Mélangez de l'additif Volkswagen-Audi d'Origine pour moteurs à essence (page 39)
Le témoin de pression d'huile s'allume ou vacille lorsque le moteur tourne	Pression d'huile trop faible	Arrêtez immédiatement le moteur et vérifiez le niveau d'huile. Autres indications, voir page 32
Le témoin de l'alternateur s'allume lorsque le moteur tourne	La courroie trapézoïdale n'est plus correctement tendue ou est cassée Si la courroie est en ordre, l'alternateur peut éventuellement être défectueux	a) Moteur 1,6 l, retendez ou remplacez immédiatement la courroie; Moteur 2,0 l, voir point b. Autres indications page 20. b) Roulez jusqu'à l'atelier V.A.G le plus proche, mais la batterie se décharge sans arrêt.

Dérangement	Cause possible	Remède
La course à vide de la pédale de frein augmente subitement Le témoin des freins s'allume	Défaillance d'un circuit de freinage	Roulez jusqu'à l'atelier V.A.G le plus proche. Attention: vous devez exercer une plus grande force sur la pédale et la distance de freinage est plus longue (page 37).
Le témoin des clignotants clignote plus rapidement	Une des ampoules des clignotants est grillée	Remplacez l'ampoule (page 61)
Consommateur électrique défaillant	Fusible grillé Pour l'éclairage en plus: ampoule grillée	Remplacez le fusible (pages 58, 59) Remplacez l'ampoule (pages 60, 61)
Le véhicule tire d'un côté	Pression des pneus très différente	Rectifiez la pression (page 73)

Boîte automatique

La boîte automatique se compose d'une boîte à train planétaire à trois vitesses s'engageant automatiquement qui est reliée au moteur par un convertisseur hydraulique de couple. En position normale — c'est-à-dire en position D — tous les rapports de marche avant s'engagent automatiquement en fonction de la charge du moteur et de la vitesse.

Le levier sélecteur a six positions:

P = Parking
R = Marche arrière
N = Point mort
D
2
1 } Vitesses de marche avant

Fonctionnement

Règles de base pour l'utilisation:

- Lorsque le véhicule est à l'arrêt et le moteur en marche, actionnez le frein au pied ou tirez le frein à main avant de choisir un rapport.

La raison: le convertisseur de couple qui sert d'embrayage ne coupe pas complètement la transmission de l'énergie au régime de ralenti. A cause de cela, le véhicule a tendance à se mettre lentement en mouvement et avec d'autant plus de force que le régime du moteur est plus rapide.

Il n'est pas possible d'engager par inadvertance les positions P, R et 1 qui sont protégées par un dispositif de blocage mécanique.

Pour débloquer le dispositif, appuyez sur le poussoir placé latéralement sur le levier.

Lorsque l'éclairage du véhicule est allumé, la grille de la console du levier sélecteur est éclairée.

- N'accélérez pas pendant le choix d'un rapport quand le véhicule est à l'arrêt. Si en cours de route le levier est engagé par inadvertance en position N, lâchez d'abord l'accélérateur et attendez que le moteur tourne au ralenti avant de choisir une nouvelle gamme de vitesse.

La raison: les embrayages automatiques sont inutilement et fortement sollicités lorsque le régime du moteur est trop élevé.

Positions du levier:

«D» Les trois rapports de marche avant sont automatiquement engagés et rétrogradés en fonction de la charge du moteur (position de l'accélérateur «à mi-course» ou «à pleins gaz») et de la vitesse. «D» est donc la position «Drive» pour les rapports de marche avant.

«2» Le véhicule démarre en 1ère, la boîte engage automatiquement la 2ème. La 3ème reste bloquée. Vitesse maxi en position 2: 90 km/h.

En cours de route, le levier peut être placé de la position D en position 2 — en actionnant également l'accélérateur. Etant donné cependant que la deuxième vitesse s'engage immédiatement, la manœuvre doit être effectuée **uniquement à une vitesse inférieure à 85 km/h**. La position «2» convient pour les parcours en montagne.

«1» Le véhicule roule en 1ère et reste dans ce rapport. La 2ème et la 3ème sont donc bloquées. Cette position peut également être engagée en cours de route. La position «1» doit être choisie pour les pentes très raides.

Mais dans ce cas, le levier doit être placé en position «1» uniquement en dessous de 45 km/h (enfoncez le poussoir de blocage). Si l'on n'observe pas ces prescriptions, des avaries au moteur peuvent se produire par suite des régimes trop élevés.

Vitesse maxi en 1ère: 50 km/h.

«R» La marche arrière doit uniquement être engagée lorsque le véhicule est à l'arrêt et que le moteur tourne au ralenti. Appuyez sur le poussoir de blocage du levier pour engager la marche arrière.

«N» N correspond au point mort d'une boîte de vitesses classique. Sur cette position, aucun engagement de rapport ne s'effectue sur la boîte automatique.

«P» Le frein de parking correspond au passage d'une vitesse sur une boîte classique. En P, les roues motrices sont bloquées mécaniquement, c'est-à-dire par le **frein de parking qui ne doit être engagé que lorsque le véhicule est arrêté**. Pour pouvoir enlever le levier de la position P ou l'y placer, appuyez sur le poussoir de blocage.

Kickdown:

En appuyant avec encore plus de force sur l'accélérateur au-delà de la position pleins gaz, vous actionnez le tiroir kickdown. Le fonctionnement de la boîte automatique est influencé par le kickdown de deux manières:

- Une accélération maxi grâce au moteur tournant au régime maximum.

- La possibilité de rétrograder obligatoirement les vitesses en dessous de 90 km/h pour effectuer un dépassement rapide ou en montagne, c'est-à-dire dans des situations où l'on doit également rétrograder les vitesses sur des véhicules équipés de la boîte classique.

Lorsqu'on démarre sur la position kickdown et que l'on maintient cette position de la pédale — le levier sélecteur en «D» — la boîte engage le rapport le plus proche aux vitesses suivantes:

Rapports	km/h
de 1 en 2	environ à 50
de 2 en D	environ à 90

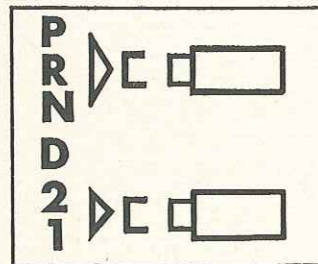
Indications pour l'utilisation

Lancement du moteur

Le lancement du moteur n'est possible que lorsque le levier est placé sur les positions N ou P. (Les indications concernant le lancement du moteur «Utilisation/Lancement du moteur» sont également valables.)

Démarriage

Si, lorsque le moteur tourne, le levier sélecteur doit être placé de la position P sur la position N ou, pour démarrer, sur un rapport de marche avant, vous devez déjà freiner, le levier étant sur P, car la marche arrière est engagée un court instant. (Voir «Règles de base» au début de la description du fonctionnement.)



B7-099

Arrêt

Pour arrêter provisoirement, par exemple à un signal lumineux, il suffit uniquement de freiner le véhicule jusqu'à l'arrêt complet — il est inutile de placer le levier sur N pendant l'arrêt. Le moteur doit tourner uniquement au ralenti tant que le véhicule est freiné.

Parking

En général, la voiture en stationnement ne risque pas de se mettre en mouvement lorsque le frein à main est serré à fond. A condition naturellement que le système de freinage soit en parfait état.

Si une «double sécurité» paraît nécessaire par exemple dans une côte ou dans une descente, le frein de parking peut être engagé en plus.

Règles de base:

- N'engagez le frein de parking qu'**après** avoir tiré le frein à main.
- Désengagez le frein de parking **avant** de desserrer le frein à main.

Lorsqu'il gèle, il est cependant conseillé d'utiliser uniquement le frein de parking pour bloquer les roues avant étant donné que lorsqu'on serre le frein à main les segments peuvent geler sur les tambours.

Remarque:

Lorsqu'une voiture est garée dans une descente ou dans une côte et que seul le frein de parking est engagé, il peut être nécessaire d'exercer une traction très forte sur le levier sélecteur pour pouvoir désengager le frein de parking. Ceci provient des sollicitations plus ou moins fortes imposées au mécanisme de blocage et qui sont normales; vous n'avez pas besoin de vous en préoccuper.

Circulation en montagne

Sur des routes accidentées mais particulièrement en montagne, le conducteur d'une voiture avec boîte automatique doit se rappeler qu'il dispose d'un levier sélecteur. Dans de longues côtes et sur des routes qui serpentent, choisissez la position «2» pour éviter que la boîte engage inutilement d'autres rapports.

Sur des routes en pente, le choix du rapport le plus bas est encore plus important: la force de freinage efficace du moteur dans le rapport «2» soulage les freins et augmente la sécurité routière. Pour des pentes à fort pourcentage, engagez le rapport «1» car vous disposez alors de toute la puissance du frein-moteur.

Remorquage (le moteur ne démarre pas)

Sur un véhicule avec boîte automatique, le moteur **ne peut pas** être lancé en remorquant ou en poussant le véhicule.

Si le moteur ne démarre pas parce que la batterie est à plat, vous avez la possibilité d'utiliser la batterie d'une autre voiture (avec un câble de raccord) pour lancer le moteur.

Vous trouverez d'autres indications au chapitre «Faites-le vous-même / Démarrage de fortune».

Remorquage

- Levier sélecteur en position N.
 - **La vitesse de remorquage ne doit pas dépasser 50 km/h.**
 - **Distance maxima de remorquage: 50 kilomètres.**
 - Pour des distances plus longues, le véhicule doit être soulevé par l'arrière ou les arbres de pont doivent être démontés auparavant.
- La raison: lorsque le moteur est arrêté, la pompe à huile de la boîte ne fonctionne pas; par suite du manque de pression, la boîte ne serait pas suffisamment lubrifiée pour des régimes très élevés et pour une longue durée.

Utilisation d'une remorque

Sur route, lors de l'utilisation normale d'une remorque, se conformer à ce qui a déjà été indiqué sur l'emploi de la boîte automatique. Les indications d'ordre général du chapitre «Utilisation d'une remorque» sont également valables ici.

Pour respecter la sécurité routière et en tenant compte des exigences propres à la boîte automatique et aux freins, veuillez particulièrement faire attention aux points suivants lors de parcours en montagne avec une remorque:

- Dans les côtes, sur les routes de montagne et dans des conditions de circulation autorisant seulement une vitesse réduite, il est préférable de choisir le rapport «2» qui permet de mieux contrôler l'attelage.
- **Vous devez absolument choisir** le régime «1» pour les longs trajets en montagne afin d'utiliser au maximum la puissance de freinage du moteur et pour ne pas mettre les freins à contribution. Si la pente est plus faible, le régime «2» vous offre encore une puissance de freinage du moteur suffisante.

Entretien et prescriptions de graissage

Lubrifiants

Le convertisseur de couple et le train planétaire de la boîte automatique sont graissés par le même lubrifiant ATF (Automatic Transmission Fluid).

Le **carter de la transmission** doit être rempli avec de l'huile hypoïde de boîte. Pour les spécifications, voir le chapitre «Soins et entretien / Lubrifiants».

Contrôle du niveau de l'ATF

Un niveau correct de l'ATF est très important pour le fonctionnement et la longévité de la boîte automatique. C'est pourquoi, il doit être contrôlé à des intervalles rapprochés, par exemple après chaque contrôle du niveau de l'huile du moteur.

Dans le compartiment-moteur se trouve une jauge obturant en même temps l'orifice de remplissage.

Lors du contrôle, tenez compte des points suivants:

- L'ATF doit être tiède (à la température de la main), le contrôle ne doit donc pas être effectué à moteur froid ou à moteur chaud.
- La voiture doit être placée sur une surface plane.
- Le levier sélecteur doit être en position «N» et le frein à main serré.

- Pendant le contrôle, le moteur doit tourner au ralenti.
- Pour essuyer la jauge, utilisez uniquement un chiffon propre qui ne s'effiloche pas.
- Le niveau de l'ATF doit obligatoirement se trouver entre les deux repères de la jauge.

Si le niveau de l'ATF est trop haut ou trop bas, il ne suffit pas d'enlever ou d'ajouter du lubrifiant, mais il faut faire déterminer aussi rapidement que possible dans un atelier V.A.G la cause de la différence.

Vidange du lubrifiant ATF

Le lubrifiant ATF doit être remplacé régulièrement à de larges intervalles indiqués dans le Plan d'Entretien. Ce remplacement nécessite des connaissances techniques et doit en conséquence être effectué par un atelier V.A.G. Faites attention qu'en cas de conditions d'utilisation extrêmes (par exemple: utilisation d'une remorque, courts trajets fréquents en ville, longs parcours en montagne, températures extérieures très élevées), il est recommandé de changer le lubrifiant ATF plus souvent.

Vous trouverez également dans le Plan d'Entretien des indications au sujet des intervalles plus courts pour la vidange.

Lorsqu'il n'y pas d'ATF dans le convertisseur de couple et dans la boîte automatique, ne faites pas tourner le moteur et ne faites pas remorquer le véhicule.

L'huile de la transmission n'a pas besoin d'être remplacée.

A la suite d'une convention internationale, la plupart des pays européens se sont mis d'accord sur de nouvelles désignations des unités de mesures techniques. Dans cette Notice, les unités de mesures suivantes sont concernées:

	ancienne désignation	nouvelle désignation	Remarques
Puissance	ch	kW (kilowatt)	1 ch = 0,736 kW
Couple	mkg	Nm (mètre Newton)	1 mkg = 10 Nm*
Régime	U/min	1/min**	uniquement présentation nouvelle
Pression	kg	bar	1 kg = 1 bar

* exactement 9,81 Nm ** 2700/mn par exemple

Moteur

Placé à l'arrière, à plat, quatre temps, quatre cylindres opposés deux à deux ● Refroidissement par air par soufflante ● Graissage sous pression par pompe à engrenages, refroidisseur d'huile, épuration par tamis (moteur de 2,0 l. avec filtre sur circuit principal en plus). Pompe mécanique à carburant ● Carburateur inversé (moteur de 2,0 l.: deux carburateurs) avec starter automatique et pompe de reprise ● Filtre à air avec cartouche en papier avec préchauffage du carburateur dépendant de la température et de la charge ● Limiteur de régime dans l'allumeur.

Caractéristiques

	Moteur 1,6 l.	Moteur 2,0 l.
Alésage (mm)	85,5	94
Course (mm)	69	71
Cylindrée (cm ³)	1584	1970
Compression	7,5*	7,3
Puissance maxi en kW (ch) à 1/mn (DIN 70 020)	37 (50)/4000	51 (70)/4200
Couple maxi en Nm (mkg) à 1/mn	108 (10,8)/2800	143 (14,3)/2800
Consommation d'essence en litres aux 100 km (DIN 70 030)**	11,4	11,8 (13,0)***
Consommation conventionnelle règlement français:		
Moteur 1,6 l. — BV mécan.	à 90 km/h	en ville
Car, Combi, Camionnette, Cam. à toit surélevé		
Ambulance, Car-Camping	12,1	11,5
Moteur 2,0 l.	à 90 km/h	en ville
BV mécan.	10,2	13,8
BV automat.	10,4	12,5
Essence**** (octanes) «Research»	91*	91
Consommation d'huile en litres aux 1000 km, maxi	1,4	1,4

* Sur les moteurs avec pistons à fond concave (pour certains pays importateurs déterminés). Taux de compression: 7,3; essence «ROZ»: 87.

** Voir aussi «Conduite économique».

*** Véhicules avec boîte automatique.

**** Autres indications, voir «Conseils pratiques / Carburant».

Caractéristiques techniques

Transmission

Boîte mécanique:

Embrayage monodisque travaillant à sec ● Garde de la pédale d'embrayage: 10 à 25 mm ● Boîte à quatre vitesses entièrement synchronisées et différentiel logés dans un même carter ● Graissage commun de la boîte de vitesses et de la transmission ● Train arrière à demi-arbres à double articulation.

Boîte automatique:

Convertisseur hydraulique de couple et boîte à train planétaire avec trois vitesses en marche avant et une en marche arrière ● Transmission dans le même carter avec cependant graissage séparé ● Train arrière à demi-arbres à double articulation.

Carrosserie et châssis

Carrosserie autoporteuse ● Cadre-plancher renforcé par longerons et traverses ● Groupe motopropulseur posé sur patins métal-caoutchouc.

Train avant, direction

Train avant boulonné directement aux deux longerons du châssis ● Suspension à roues indépendantes avec deux leviers de suspension avec rotules sur chaque roue ● Barres de torsion ● Stabilisateur ● Direction à vis et à galet.

Train arrière

Suspension à roues indépendantes avec bras obliques ● Barres de torsion ● Transmission par arbres à double articulation.

Freins

Freins hydrauliques à double circuit ● Freins à disque à l'avant ● Freins à tambour à l'arrière avec compensateur de freinage ● Servofrein (sur moteur 2,0 l.) ● Frein à main mécanique agissant sur les roues arrière.

Caractéristiques du châssis

Empattement (mm)	2400
Voie avant (mm)	1395
Voie arrière (mm)	1455
72 Diamètre de braquage (m)	12,3

Caractéristiques techniques

Roues et pneus

Roues à disque ajouré (acier) avec jante à base creuse à bossage 5 1/2 J x 14.

Si vous voulez équiper ultérieurement votre voiture avec des pneus / jantes autres que ceux fournis par nous, renseignez-vous auprès d'un atelier V.A.G sur les possibilités au point de vue technique. Lorsqu'on utilise des pneus et / ou des jantes qui ne sont pas autorisés par nous, l'immatriculation permettant à la voiture de circuler officiellement peut perdre sa validité.

Pression de gonflage Pressions en bars	Car VW ¹⁾		Camionnette, Combi, Pick-up ¹⁾	Ambulance	Fourgon-pompe incendie
	Modèles L				
Pneus ²⁾ (sans chambre)	185 R 14 C 6 PR	7.00 14 8 PR	7.00 14 8 PR	185 R 14 C 6 PR	185 R 14 C 6 PR
à l'avant	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
à l'arrière (à pleine charge)	3,1	3,1	3,25	2,2	3,1
Roue de secours	3,1	3,1	3,25	2,2	3,1

¹⁾ Si ces véhicules circulent avec moins des 3/4 de la charge utile, la pression doit être réduite à 3,0 bars sur les roues arrière.

²⁾ Si le véhicule a été équipé sur demande à l'usine avec d'autres pneumatiques ou pour les véhicules avec 1200 kg de charge utile, la pression de gonflage correcte est indiquée sur une étiquette collée sur la console de la colonne de direction.

Équipement électrique	Moteur 1,6 l.	No pièce	Moteur 2,0 l.	No pièce
Voltage (V)	12		12	
Batterie (Ah)	45		45	
Démarrateur (kW/ch)	0,8/1,1		0,8/1,1	
Alternateur avec régulateur de tension (W)	700		770	
Courroie (mm)	11,3 x 912 LA «XDA»	111 903 137 D	9,5 x 965	021 903 137 A
Tension de la courroie:				
Profondeur d'enfoncement (mm)* neuve rodée	9-11 11-14			
Bougies: pour sollicitations normales	Bosch W145 T1-1 Beru 145/14 Champion L88A	N 17 801.13 N 17 802.13 N 17 803.7	Bosch W145 T2 Beru 145/14/3 Champion N7	N 17 811.26 N 17 812.24 N 17 813.14
pour sollicitations particulièrement élevées pendant une longue durée au-dessus de + 25° C	Bosch W175 T1 Beru 175/14	N 17 801.1 N 17 802.1		
Filetage (mm)	14		14	
Écartement des électrodes (mm)	0,6-0,7		0,6-0,7	

* Mesurée en exerçant une forte pression du pouce de 7,5 kg environ au centre de la courroie entre les deux poulies.

Caractéristiques techniques

Dimensions et poids

(Toutes les indications sont fournies en «mm» ou en «bars»)

	Sept – Huit – Neuf Places		Combi	Camionnette	Camionnette à toit rehaussé
	Car L	Car			
Longueur	4545	4505	4505	4505	4505
Largeur	1760	1720	1720	1720	1720
Hauteur, à vide	1955	1955	1955	1960	2290
Garde au sol, véhicule chargé	200	200	200	200	200
Poids du véhicule équipé	1360 ¹⁾	1360 ¹⁾	1305 ²⁾	1300 ³⁾	1350 ³⁾
Charge utile	890	890	995	1000	950
Poids du véhicule équipé *	1380 ¹⁾	1380 ¹⁾	1325 ²⁾	1320 ³⁾	1370 ³⁾
Charge utile *	870	870	975	980	930
Poids total admissible	2250	2250	2300	2300	2300
Poids admissible sur le train AV	1010	1010	1010	1010	1010
Poids admissible sur le train AR	1270	1270	1300	1300	1300
Poids autorisé sur le toit ⁴⁾	100	100	100	100	—

	Pick-up		Pick-up double cabine		Pick-up à grand plateau
	sans bâche	avec bâche	sans bâche	avec bâche	
Longueur	4505	4505	4505	4505	4525
Largeur	1720	1720	1720	1720	1980
Hauteur, à vide	1960	2245	1960	2220	1960
Garde au sol, véhicule chargé	200	200	200	200	200
Poids du véhicule équipé	1300 ³⁾	1335 ³⁾	1350 ³⁾	1375 ³⁾	1380 ³⁾
Charge utile	1000	965	950 ⁷⁾	925 ⁷⁾	920
Poids du véhicule équipé *	1320 ³⁾	1355 ³⁾	1370 ³⁾	1395 ³⁾	1400 ³⁾
Charge utile *	980	945	930 ⁷⁾	905 ⁷⁾	900
Poids total admissible	2300	2300	2300	2300	2300
Poids admissible sur le train AV	1010	1010	1010	1010	1010
Poids admissible sur le train AR	1300	1300	1300	1300	1300
Poids autorisé sur le toit ⁴⁾	—	—	75	75	—

Caractéristiques techniques

Dimensions et poids

(Toutes les indications sont fournies en «mm» ou en «bars»)

	Fourgon pompe d'incendie	Ambulance	Combi		Camionnette avec charge utile augmentée	Fourgon pompe d'incendie
Longueur	4460	4505	4505	4505	4460	4460
Largeur	1720	1720	1720	1720	1720	1720
Hauteur, à vide	2250 ⁶⁾	2250 ⁶⁾	1955	1960	2250 ⁶⁾	2250 ⁶⁾
Garde au sol, véhicule chargé	210	200	200	200	210	210
Poids du véhicule équipé	1440 ³⁾	1515 ¹⁾⁸⁾	1305 ²⁾	1300 ³⁾	1440 ³⁾	1440 ³⁾
Charge utile	955	585	1195	1200	1060	1060
Poids du véhicule équipé *	—	1535 ¹⁾⁸⁾	1325 ²⁾	1320 ³⁾	—	—
Charge utile *	—	565	1175	1180	—	—
Poids total admissible	2395	2100	2500	2500	2500	2500
Poids admissible sur le train AV	1045	1010	1100	1100	1100	1100
Poids admissible sur le train AR	1350	1090	1400	1400	1400	1400
Poids autorisé sur le toit ⁴⁾	—	—	100	100	—	—

Poids tracté autorisé⁵⁾

	Modèles avec 1200 kg CU		Tous les autres modèles	
	Moteur 1,6 l.	Moteur 2,0 l.	Moteur 1,6 l.	Moteur 2,0 l.
Remorque avec freins	800 **	1000 **	1000 **	1200 **
Remorque sans freins	Tous modèles 600			
Remorque avec/sans freins	Véhicules avec BV automatique 800 **/600 **			
Force admissible appliquée sur le timon de la remorque, maxi	Tous modèles 50			

¹⁾ Sans conducteur.

²⁾ Sans conducteur avec banquettes.

³⁾ Avec conducteur.

⁴⁾ Utiliser exclusivement des galeries porte-bagages avec appui dans le repli du toit. Répartir également la charge. Le poids total autorisé ne doit pas être dépassé.

⁵⁾ Sous réserve des dispositions éventuellement différentes suivant les pays.

⁶⁾ Avec girophare bleu.

⁷⁾ En cas de transport de personnes, répartir la charge utile (diminuée du poids des passagers) dans la cabine et sur le plateau de façon que les poids admissibles sur les trains AV et AR ne soient pas dépassés.

⁸⁾ D'après DIN 75 080.

* Avec moteur de 2,0 l.
** Rampes jusqu'à 16 %.

Caractéristiques techniques

Capacités	Moteur 1,6 l.	Moteur 2,0 l.
Réservoir à carburant	environ 56 litres (dont 5 litres de réserve)	environ 56 litres (dont 5 litres de réserve)
Carter du moteur	2,5 litres *	3,5 litres avec filtre à huile 3,0 litres sans filtre à huile
Réservoir du lave-glace avec lave-phares	1,5 litre 8 litres	1,5 litre 8 litres
Performances		
Vitesses maxima et de croisière:		
Boîte mécanique		
Car, Combi	110 km/h	127 km/h
Pick-up et Double Cabine	110 km/h	123 km/h
Camionnette à toit rehaussé, Combi à toit rehaussé	105 km/h	122 km/h
Pick-up et Double Cabine avec bâche	105 km/h	120 km/h
Pick-up à grand plateau	105 km/h	120 km/h
Boîte automatique		
Car, Combi	—	122 km/h
Pick-up et Double Cabine	—	120 km/h
Camionnette à toit rehaussé, Combi à toit rehaussé	—	115 km/h
Pick-up et Double Cabine avec bâche	—	116 km/h
Pick-up à grand plateau	—	116 km/h
Rampes gravies à pleine charge et sur bonne route:		
Boîte mécanique 1ère vitesse	26 %	29,3 %
Boîte automatique		
rapports de marche avant	—	27 %
rapport de marche arrière	—	27 %

76 * Huile HD de marque. Pour les autres indications, voir «Lubrifiants».

Plaque du constructeur, numéros du châssis et du moteur

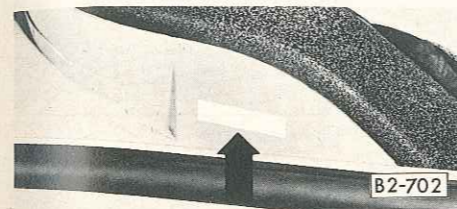


Plaque du constructeur *

La **plaque du constructeur** se trouve du côté du convoyeur sur la cloison arrière de cabine.

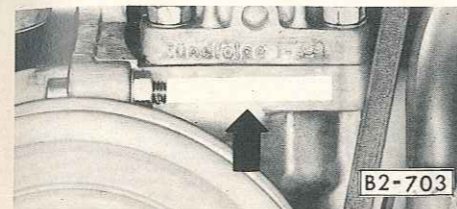
* Les véhicules destinés à certains pays importateurs ne portent pas la plaque du constructeur.

Sur les véhicules sans cloison arrière de cabine du côté du convoyeur, la plaque du constructeur se trouve du côté du compartiment passagers ou du compartiment de charge sur la tôle de renfort du passage de roue.



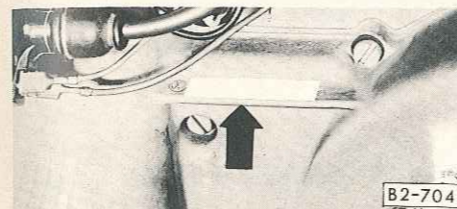
Numéro de châssis

Le **numéro de châssis** est frappé dans le compartiment moteur, sur le blindage gauche du moteur.



Numéro du moteur

Le **numéro du moteur** — moteur de 1,6 l. — est placé sur le carter-moteur en dessous du support de la génératrice.



Sur le **moteur de 2,0 l.**, le **numéro de moteur** est frappé à droite à côté de la bobine sur le carter de prise d'air.

Si l'on vous demande . . . Connaissez-vous la réponse?

- Quelle quantité de liquide de frein doit-il y avoir dans le réservoir d'alimentation? Le niveau du liquide doit toujours se trouver entre les bords supérieur et inférieur du voyant de sécurité.
- Avez-vous besoin d'antigel pour votre voiture pendant l'hiver? Oui. Mais seulement pour votre lave-glace. Il fonctionnera de façon impeccable même quand il gèle si vous ajoutez une quantité suffisante d'antigel à l'eau.
Capacité totale: 1,5 litre
avec lave-phares: 8 litres
- Quelles sont les bougies adéquates? Les indications sur les bougies se trouvent au chapitre «Caractéristiques techniques — Équipement électrique».
Remplacez les bougies aux intervalles en kilomètres indiqués dans le Plan d'Entretien. Ecartement des électrodes 0,6–0,7 mm.
- La courroie est-elle encore correctement tendue? Seulement pour le moteur de 1,6 l.
En exerçant une forte pression du pouce au centre entre les deux poulies, la courroie doit s'enfoncer de 11 à 14 mm. Une courroie neuve ne doit pas s'enfoncer de plus de 9 à 11 mm car elle se détend légèrement à l'usage. La courroie a la désignation suivante: 11,3x912 LA «XDA» (No pièce 111 903 137 D).
- Les roues sont-elles serrées au couple prescrit? La clé dynamométrique doit indiquer **130 Nm (13 mkg)**.
- Quelle doit être la pression des pneus? Les pressions de gonflage prescrites sont indiquées sur le tableau des Caractéristiques Techniques. La pression de gonflage des pneus d'hiver doit être supérieure de 0,2 bar à celle des pneus normaux.
Ces indications sont valables pour des pneus **froids**. Il n'est pas permis de dégonfler les pneus pour réduire l'augmentation de pression résultant de leur échauffement lors des longs parcours.
- Où sont placés les fusibles de l'équipement électrique? Sous un couvercle en plastique, à gauche sous la planche de bord.
Des fusibles supplémentaires sont placés sur des porte-fusibles dans le compartiment-moteur.

L'usine travaille en permanence à améliorer tous les types et modèles. Nous comptons sur votre compréhension pour nous réserver le droit d'apporter en tout temps des modifications à l'équipement en ce qui concerne la forme, l'importance et la technique. C'est pourquoi il n'est pas possible de se prévaloir des indications, des illustrations et des descriptions figurant dans cette Notice d'Entretien.

© 1978 Volkswagenwerk Aktiengesellschaft

Traduction ou reproduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite de la Volkswagenwerk AG. Tous droits d'auteur réservés légalement et expressément à la Volkswagen AG. Modifications réservées sans préavis. 0.00.562.033.40

Imprimé en Allemagne 8.78

La Notice d'Entretien de l'Utilitaire.

M2 LCC-D
0492928247

