

Notice d'Utilisation

Audi 80





Vous vous êtes décidé pour une Audi 80 et nous vous remercions de votre confiance.

L'Audi 80 est une voiture extraordinaire qui a déjà fait ses preuves, qui possède des qualités routières excellentes et qui offre une grande sécurité.

Grâce à sa conception futuriste, un choix très soigneux des matériaux, la galvanisation intégrale de sa carrosserie, des techniques de fabrication ultramodernes, et au travail consciencieux des collaborateurs, l'Audi 80 possède les caractéristiques typiquement Audi telles que la rentabilité, la fiabilité et la qualité durable.

Pour cette raison, les concessionnaires V.A.G offrent pour l'Audi 80, dans presque tous les pays européens (pour plus de détails, voir le Plan d'Entretien)

- *une garantie d'un an contre tout vice caché – sans limitation de kilométrage*
- *une garantie de 3 ans sur la peinture*
- *une garantie de 10 ans contre les perforations de la carrosserie dues à la rouille – sans traitement ultérieur aux frais du client.*

Grâce à sa technique moderne, l'Audi 80 n'exige que peu d'entretien. Normalement, il suffit de faire exécuter un service d'inspection par an.

D'autre part, vous avez à votre disposition une des plus grandes et plus performantes organisations de service après-vente qui assure l'assistance de votre Audi 80, un sentiment très rassurant: rien qu'en Europe, il existe un réseau d'environ 9000 entreprises V.A.G qui exécutent les travaux à un prix avantageux et suivant les règles de l'art conformément aux directives de l'usine.

Les concessionnaires V.A.G de presque tous les pays européens vous offrent en outre toute une série d'autres garanties et services supplémentaires. Veuillez vous référer à ce sujet au Plan d'Entretien.

Nous vous souhaitons bonne route au volant de votre Audi 80
AUDI AG

La présente **Notice d'Utilisation** s'applique à tous les modèles Audi 80 avec

■ moteurs à essence et diesel (les véhicules sans catalyseur encore livrables dans certains pays d'exportation sont également décrits dans la présente Notice d'Utilisation)

■ aux véhicules à traction avant et transmission intégrale (quattro)

■ aux véhicules avec boîte de vitesses mécanique ou automatique.

Certains équipements en option, comme par exemple l'autoradio ne sont pas décrits dans la présente Notice d'Utilisation mais font l'objet d'un **Additif Spécial**.

La Notice d'Utilisation contient des indications importantes relatives au maniement de votre voiture. Nous vous conseillons de la lire attentivement car une utilisation correcte sert – en plus des soins et de l'entretien réguliers – au maintien de la valeur du véhicule et est en outre, dans bien des cas, une des conditions vous permettant de faire valoir vos droits à la garantie.

Vous devriez lire avec une attention toute particulière le chapitre «Conduite» de la présente Notice d'Utilisation: vous y trouverez des indications vous permettant de conduire d'une manière plus sûre, économique et peu polluante.

Pour des raisons de sécurité, veuillez aussi absolument tenir compte des informations de la page 111 concernant les accessoires, modifications et remplacements de pièces.

En plus de la présente **Notice d'Utilisation** et des éventuels **Additifs à la Notice d'Utilisation**, vous trouverez dans le livre de bord de votre véhicule les documents suivants:

■ le Plan d'Entretien

Il contient

- les principales caractéristiques de votre véhicule,
- la périodicité du Service d'Entretien et les intervalles de vidange d'huile,
- les travaux devant être effectués lors du Service d'Entretien,
- des indications importantes sur la garantie.

Les travaux exécutés seront confirmés dans le Plan d'Entretien, ce qui peut être important lorsque vous voulez faire valoir vos droits à la garantie.

Lorsque vous conduisez votre véhicule chez un concessionnaire V.A.G., vous devriez toujours lui présenter le Plan d'Entretien.

■ Le Répertoire des Concessionnaires V.A.G.

Cette brochure contient

– des informations importantes relatives au Service d'urgence V.A.G.,

– les adresses et numéros de téléphone des entreprises V.A.G. en Europe et dans les pays d'outre-mer.

Pour toutes les questions relatives aux documents de votre véhicule, veuillez vous adresser à votre concessionnaire V.A.G.

Mais vous pouvez bien entendu vous mettre en rapport avec notre Service Après-Vente ou avec les importateurs des différents pays; dont vous trouverez les numéros de téléphone et les adresses dans le Répertoire des Concessionnaires.

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

Attention

Tous les textes repérés par cette couleur et intitulés «Attention» se rapportent à des risques d'accident ou de blessure et méritent votre attention particulière.

TABLEAU DE BORD

Vue d'ensemble	4
Témoins d'alerte et de contrôle	6

UTILISATION

Clés, portes, capot arrière	7
Système d'alarme antivol	11
Glaces, rétroviseurs	12, 13
Ceintures de sécurité, appui-tête	14, 17
Sièges	18
Coffre à bagages	22
Freins, levier de changement de vitesses	24, 27
Contact-démarrateur/antivol	30
Lancement du moteur	31
Cadrans	34
Témoins	39
Système global de contrôle, ordinateur de bord	42, 45
Commandes	49
Clignotants, essuie-glace	52, 54
Régulateur de vitesse	53
Chauffage, aération, climatiseur	55
Toit ouvrant	62
Galerie porte-bagages	68

CONDUITE

Rodage – et ensuite	69
Conduite en toute sécurité	71

Pour une conduite économique et la protection de l'environnement	72
Conduite avec une remorque	74
Conduite des voitures à transmission intégrale	77

FONCTIONNEMENT

Plein de carburant, carburant	79, 80
Entretien du véhicule	84
Entretien, intervalles entre les inspections	88
Capot avant, compartiment-moteur	89, 90
Huile-moteur, huile de boîte de vitesses	91, 94
Direction assistée, circuit de refroidissement	95, 96
Liquide de frein	99
Batterie	100
Lave-glace	102
Roues	104
Conditions d'utilisation difficiles	109
Fonctionnement en hiver	110
Accessoires	111

FAITES-LE VOUS-MEME

Extincteur, outillage de bord et cric	112, 113
Roue de secours, changement de roue	114, 115
Fusibles, ampoules	119, 121
Phares	126
Montage ou remplacement d'un autoradio	128

Dépannage, démarrage par remorquage, remorquage	129, 130
Lavage du véhicule	132

DESCRIPTION TECHNIQUE

Concept de la transmission intégrale	136
Moteur	133
Transmission, direction, trains	134
Freins, carrosserie	135
Système d'épuration des gaz d'échappement	138
Allumage entièrement électronique	139
Système de sécurité procon-ten	140
Airbag	142

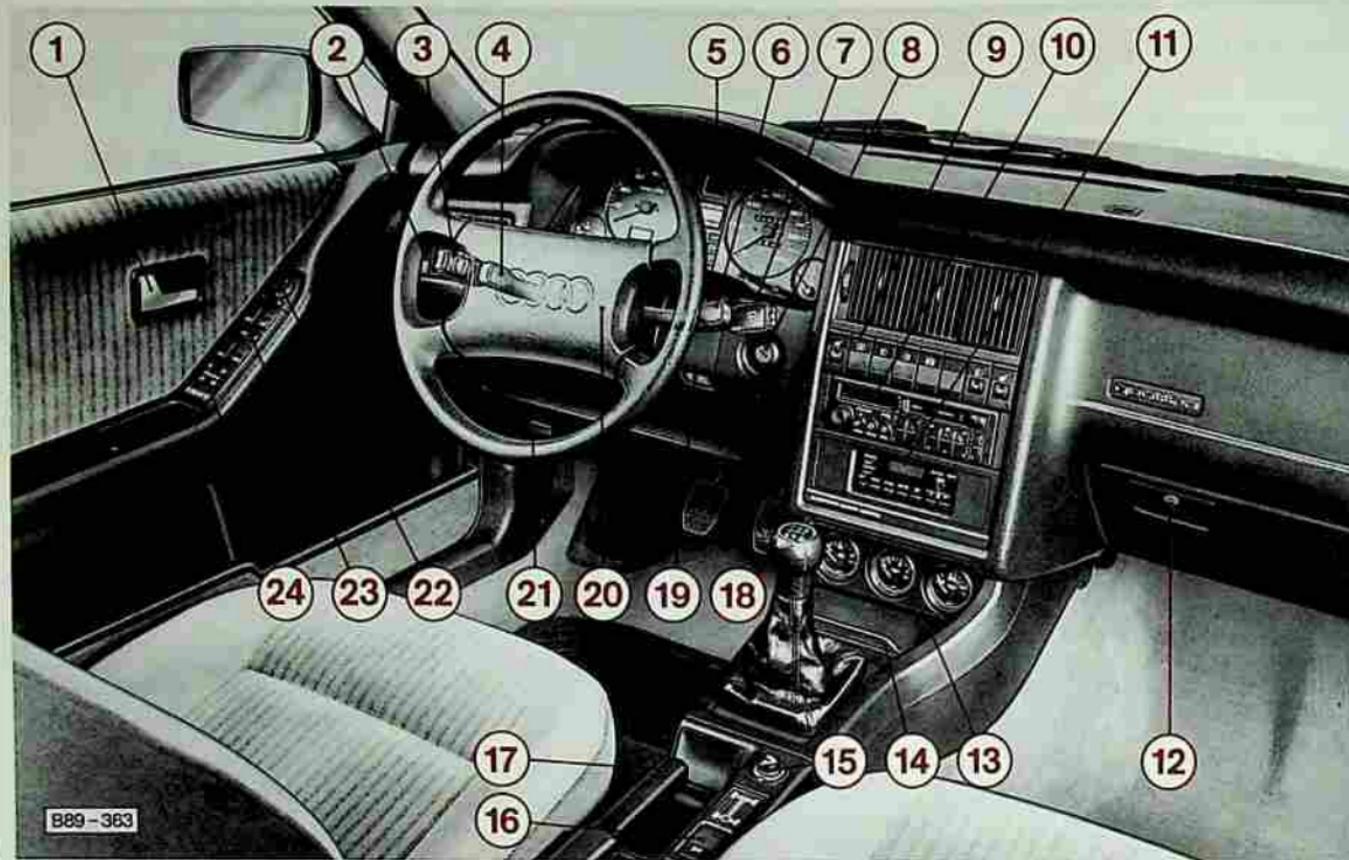
CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Caractéristiques du moteur	144
Consommation de carburant	146
Performances	148
Bougies d'allumage, courroies trapézoïdales	150
Roues, pression de gonflage des pneus	151, 152
Poids, charges tractées	153, 154
Cotes, capacités	155, 156
Identification du véhicule	157

INDEX ALPHABETIQUE

Pages	158–161
-------------	---------

TABLEAU DE BORD



889-363

TABLEAU DE BORD

	Page		Page
1 – Poignée de porte	9	12 – Boîte à gants fermant à clé	67
2 – Molette de diffuseurs d'air	55	13 – Instruments supplémentaires	38
3 – Inverseur de clignotants et d'éclairage code Commande de régulateur de vitesse	52 53	14 – Cendrier	66
4 – Commande d'éclairage	52	15 – Allume-cigarette/prise de courant	66
5 – Combiné d'instruments	34	16 – Commande de blocage de différentiel	51
6 – Levier de commande de signal de détresse	54	17 – Levier de frein à main	26
7 – Levier de commande d'essuie-glace/lave-glace	54	18 – Levier de changement de vitesse	27
8 – Contact démarreur avec antivol	30	19 – Accélérateur de départ à froid (moteur diesel) ou tirette de starter	32
9 – Commande de:		20 – Commande d'avertisseur sonore, airbag	142
– Molette de chauffage du siège du conducteur	49	21 – Poignée de déverrouillage du capot avant	89
– Dégivrage de glace arrière	49	22 – Réglage des rétroviseurs extérieurs	13
– Phares antibrouillard	49	23 – Lève-glaces électriques	12
– Feu arrière de brouillard	49	24 – Mémoire des positions du siège (memory)	20
– Système antiblocage	50		
– Réglage du site des phares	50		
– Molette de chauffage du siège du passager avant	49		
10 – Autoradio ¹⁾			
11 – Chauffage et ventilation/climatiseur	55		

Nota

Quelques-uns des équipements énumérés ci-avant ne font partie que de certains modèles ou sont des options.

¹⁾ Une notice d'utilisation de l'autoradio est jointe aux véhicules équipés à l'usine d'un autoradio.

Pour le montage ultérieur d'un autoradio, veuillez tenir compte des indications du chapitre «Faites-le vous-même», page 128.

TABLEAU DE BORD

TEMOINS D'ALERTE ET DE CONTROLE

Symboles		Page
	Clignotants	39
	Alternateur	40, 44
	Clignotants de la remorque	40
AIR BAG	Airbag	40
	Système de préchauffage (Véhicules diesel)	40
	Starter	41
	Système antiblocage	41
	Feux de route	41
	Pression de l'huile-moteur	41, 44
	Frein à main	41
	Feux de détresse	41

Symboles		Page
	Température/niveau de liquide de refroidissement	39, 44
	Système de freinage	39, 43
	Témoin du système global de contrôle Auto-Check	43
BREMSLICHT	Contrôler les feux stop	43
	Contrôler les feux stop (sur les modèles destinés à certains pays)	44
	Feux de croisement ou feux arrière défectueux	44
	Eau de lavage	44
	Carburant	44

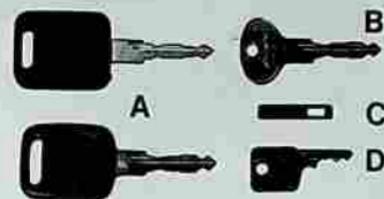
Nota:

■ Si un témoin repéré par s'allume en cours de route, arrêtez-vous immédiatement et coupez le moteur. Pour plus de détails, veuillez vous reporter aux pages indiquées ci-avant.

■ Quelques-uns des témoins indiqués ci-avant appartiennent uniquement à des versions de modèles déterminées ou sont des options.

UTILISATION

CLES



[B44-145]

Les clés suivantes vous sont remises avec le véhicule:

- deux clés A
- une clé B
- quatre clés D *

Attention

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

A – Clé principale

Cette clé est adaptée à toutes les serrures du véhicule.

Clé principale avec lampe à pile *

La clé principale peut être munie d'une lampe à pile.

Allumage: Appuyez sur le bouton rond, au centre de l'anneau, et maintenez-le dans cette position.

Remplacement de la pile ou de l'ampoule

■ Introduisez une pièce de monnaie dans la fente latérale de l'anneau et enlevez la partie supérieure en faisant levier.

■ Remplacez l'ampoule ou la pile.

Des piles et ampoules de rechange sont disponibles chez les concessionnaires V.A.G.

B – Clé auxiliaire

Cette clé est à utiliser uniquement pour les portes, le bouchon du réservoir et le contact-démarrreur avec antivol.

C – Languette de plastique

La languette de plastique porte le numéro de la clé principale et de la clé auxiliaire. Elle devrait être conservée séparément et à un endroit sûr, par exemple dans le porte-monnaie, afin que personne ne puisse commander indûment une clé.

Une clé de rechange peut être commandée auprès d'un atelier V.A.G à l'aide de ce numéro. Il faut alors indiquer s'il s'agit d'une clé principale ou d'une clé auxiliaire.

En plus de la languette en plastique, il peut y avoir une languette métallique portant une partie du numéro d'identification du véhicule. Cette languette n'a plus d'utilité après la livraison du véhicule.

D – Clé pour le verrou des boulons de roue *

Pour plus de détails, voir page 118.

UTILISATION

VERROUILLAGE CENTRAL *

Le verrouillage central permet de déverrouiller et de verrouiller simultanément toutes les portes, la trappe du goulot de remplissage et – suivant la position de la serrure du capot arrière – aussi le capot arrière.

Il est commandé par l'intermédiaire de la **porte du conducteur ou du passager** – de l'extérieur avec la clé principale ou auxiliaire, de l'intérieur avec le bouton de sûreté.

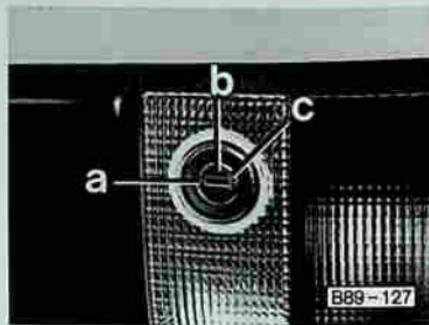
Lorsqu'on enfonce la clé dans le contact-démarrreur avec antivol, les portes ne peuvent plus être verrouillées (mais uniquement déverrouillées) à partir de la porte du passager avant par l'intermédiaire du système de verrouillage central.

La porte **ouverte** du côté du conducteur ne peut pas être verrouillée à partir de la porte du passager.

Lors du verrouillage, les boutons de sûreté de toutes les portes se déplacent vers le bas. Si cela ne devait pas être le cas sur une porte, il faut ouvrir à nouveau la porte correspondante et la refermer correctement.

Attention

Lorsqu'on enfonce le bouton de sûreté de la porte du conducteur ou de la porte du passager avant (la clé de contact étant retirée) de l'intérieur, toutes les portes sont verrouillées. C'est pourquoi il ne faut jamais laisser des enfants sans surveillance dans la voiture, car si les portes sont verrouillées il est difficile de leur porter secours de l'extérieur en cas de besoin.

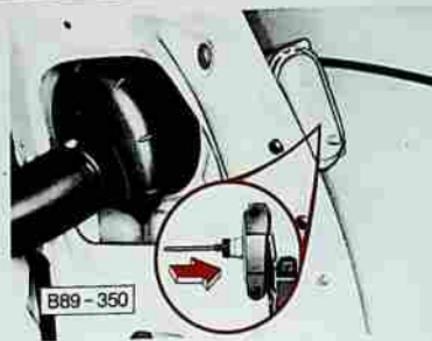


Les portes arrière peuvent aussi être déverrouillées et verrouillées individuellement avec les boutons de sûreté.

Capot de coffre à bagages

■ Lorsque la fente de serrure est à l'horizontale (a), le capot du coffre à bagages est automatiquement verrouillé ou déverrouillé par le verrouillage central. En outre, le capot peut être verrouillé ou déverrouillé séparément avec la clé principale:

■ Lorsque la fente de serrure est en position verticale (b), le capot du coffre à bagages est verrouillé en permanence après fermeture. Le capot ne peut alors être déverrouillé qu'avec la clé.



■ Pour déverrouiller le capot, tournez la clé vers la droite jusqu'en butée (c), maintenez-la dans cette position et appuyez sur le bouton-poussoir.

Nota

Lorsque le verrouillage central est défectueux, toutes les serrures – sauf la trappe du goulot de remplissage – peuvent être actionnées normalement – voir page suivante.

Pour déverrouiller la trappe du goulot de remplissage, ouvrez le capot arrière et déposez la garniture droite du coffre à bagages.

Repoussez ensuite la barre de verrouillage du boîtier de diaphragme dans le sens indiqué par la flèche.

PORTES



Pour ouvrir les portes, soulevez la poignée (flèche).

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

La porte du passager avant et les portes arrière peuvent être verrouillées de l'extérieur sans la clé: il suffit d'enfoncer le bouton de sûreté et de fermer les portes.

Il est impossible de verrouiller la porte du conducteur en enfonçant le bouton de sûreté avant de fermer la porte. On évite ainsi d'oublier la clé dans le contact-démarrreur/antivol de direction.

UTILISATION

Toutes les portes peuvent être verrouillées **de l'intérieur** par pression sur le bouton de sûreté.

Tant que les boutons de sûreté sont enfoncés, les portes ne peuvent être ouvertes ni de l'intérieur, ni de l'extérieur.

En cours de route, les boutons de sûreté **ne** devraient **pas** être enfoncés pour qu'en cas d'urgence les passagers puissent être secourus de l'extérieur.

Barillets chauffants *

Sur les véhicules avec barillets chauffants sur les portes avant, soulevez brièvement la poignée pour mettre le chauffage en circuit. Le chauffage fonctionne lorsque la température ambiante est inférieure à +5 °C environ. La durée du chauffage est commandée automatiquement en fonction de la température extérieure. La durée maximale du chauffage est d'environ 50 secondes. On **ne** peut **pas** augmenter la durée de chauffage en soulevant continuellement la poignée.

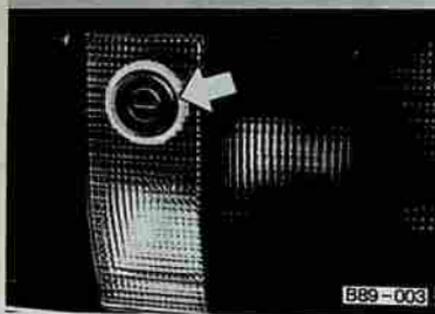
À la fin du processus de chauffage on peut à nouveau soulever la poignée pour remettre le chauffage en marche.



Sécurité-enfants

Les portes arrière sont en outre munies d'une sécurité-enfants. Lorsqu'on bascule le levier se trouvant sous la serrure dans le sens de la flèche – marquée sur la serrure – la sécurité-enfants est engagée. Le levier d'ouverture intérieure de porte est bloqué, la porte ne peut être ouverte que de l'extérieur, à condition que le bouton de sûreté ne soit pas enfoncé.

CAPOT ARRIERE



Pour ouvrir le capot, lorsque le trou de la serrure est en position horizontale, appuyez sur le cylindre de fermeture et soulevez le capot.

Pour fermer le capot, rabattez-le et claquez-le avec un peu d'élan.

Après la fermeture, vérifiez toujours, en essayant de relever le capot, si le verrouillage est encliqueté – sinon le capot pourrait s'ouvrir soudainement pendant la marche, même si la serrure a été fermée à clé.

La serrure (flèche) ne peut être déverrouillée qu'avec la clé principale.

Ne roulez jamais avec un capot entrouvert ou grand ouvert, car des gaz d'échappement pourraient pénétrer dans l'habitacle.

SYSTEME D'ALARME ANTIVOL *

Le système d'alarme antivol est destiné à éviter toute tentative d'effraction ou de vol du véhicule. Un signal d'alarme se déclenche lorsque le système constate que l'on veut pénétrer dans le véhicule.

Les zones suivantes sont surveillées sur le véhicule fermé à clé :

- Compartiment-moteur
- Coffre à bagages
- Portes
- Autoradio
- Allumage

Les glaces et le toit ouvrant/relevable * ne sont pas intégrés dans le système d'alarme.

Le système d'alarme est mis automatiquement en circuit lorsqu'on verrouille la porte du conducteur ou du passager; il est mis hors circuit lorsqu'on déverrouille les portes. Environ 30 secondes après le verrouillage des portes, le système est prêt à fonctionner.

Au moment du verrouillage des portes, l'avertisseur fonctionne brièvement pour signaler que le système d'alarme est en circuit et que les portes sont verrouillées correctement.

Si l'avertisseur n'est pas déclenché, il faut vérifier les portes et, le cas échéant les fermer correctement. La fermeture ultérieure des portes n'est plus confirmée par l'avertisseur.

Lorsque le système d'alarme est en circuit, on peut ouvrir le capot arrière individuellement avec la clé. Le système d'alarme n'est alors pas déclenché. Après la fermeture du capot, celui-ci est à nouveau intégré dans le circuit d'alarme.

Le système d'alarme est déclenché en cas d'ouverture inhabituelle d'une porte, du capot avant, du capot arrière, de la mise du contact d'allumage ou de la dépose de l'autoradio. Dans ce cas, l'avertisseur fonctionne environ 30 secondes. Le moteur ne peut être lancé qu'après la coupure du système d'alarme avec la clé, sur la porte du conducteur ou du passager avant.

Si, à la fin du signal d'alarme, on pénètre dans une zone protégée (par exemple lorsqu'on veut déposer l'autoradio après l'ouverture d'une porte), le système d'alarme se déclenche à nouveau.

GLACES

Lève-glace mécanique

Les glaces peuvent être ouvertes et fermées avec les manivelles logées dans le revêtement des portes.

Lève-glace électrique*

Les glaces peuvent être ouvertes et fermées électriquement lorsque le contact d'allumage est mis.

Les commandes se trouvent sur l'accoudoir de la porte du conducteur.

Des commandes supplémentaires se trouvent en outre sur l'accoudoir de la porte du passager avant et sur les portes arrière (figure de droite).

Les lève-glaces fonctionnent aussi après la coupure du contact d'allumage – tout aussi bien sur les portes ouvertes que sur les portes fermées. Ce n'est que lorsque la **porte du conducteur a été ouverte et refermée** que les lève-glaces sont hors fonction.



Fermeture/ouverture automatique de la glace de la porte du conducteur.

Lorsqu'on appuie brièvement sur la commande, la glace se déplace automatiquement à fond vers le haut ou le bas. En appuyant brièvement sur la commande, dans le sens opposé, on peut arrêter la glace à n'importe quelle position intermédiaire. La fermeture automatique ne fonctionne que lorsque le moteur est en marche. Après l'arrêt du moteur, la glace monte uniquement pendant que l'on actionne la commande.

Avec le commutateur de sécurité (flèche), on peut mettre hors fonction les commutateurs arrière ainsi que l'allume-cigarette de la console centrale arrière. Les glaces ne peuvent être ouvertes et fermées à partir des places arrière que lorsque le commutateur (flèche) est enfoncé.



Attention

Des blessures peuvent être occasionnées par la fermeture accidentelle ou incontrôlée des glaces. Il faut donc toujours faire très attention en fermant les glaces et retirer la clé du contact-démarrage en quittant le véhicule. Cependant les lève-glaces ne sont hors fonction que lorsque la porte du conducteur a été ouverte puis refermée.

RETROVISEURS

Réglage des rétroviseurs

Les rétroviseurs devraient être réglés correctement avant chaque départ de manière que la vue vers l'arrière soit toujours assurée.

Rétroviseur intérieur

Le levier placé sous le bord inférieur doit être dirigé vers l'avant lors du réglage de base du rétroviseur.

Vous pouvez régler le rétroviseur sur la position nuit en utilisant le levier.

Levier vers l'avant	Position jour
Levier vers l'arrière	Position nuit

Rétroviseurs extérieurs

Les rétroviseurs extérieurs devraient être réglés de telle sorte que la face latérale de votre véhicule soit tout juste encore visible. Cette position garantit un champ visuel optimal et vous permet de vérifier à tout moment si les rétroviseurs sont correctement réglés.

Indication relative à l'utilisation de rétroviseurs extérieurs convexes ou non-sphériques*

Les rétroviseurs extérieurs **convexes** (bombés vers l'extérieur) agrandissent le champ visuel, mais font paraître les objets plus petits. C'est pourquoi ces rétroviseurs ne se prêtent pas sans restrictions à l'évaluation de la dis-



tance entre sa propre voiture et celles qui suivent.

Les rétroviseurs extérieurs **non-sphériques** ont un miroir avec des courbures différentes. Ces rétroviseurs à grand angle agrandissent le champ visuel encore plus fortement que les rétroviseurs convexes et ne se prêtent qu'en partie à l'évaluation de la distance entre sa propre voiture et celles qui suivent.

Pour régler les **rétroviseurs extérieurs à commande mécanique**, tournez la molette correspondante.

Molette supérieure – pour faire basculer le miroir vers le haut ou le bas.

Molette inférieure – pour le réglage latéral du miroir.



Rétroviseurs extérieurs réglables électriquement*

Le réglage s'effectue à l'aide de la plaque de commande (flèche).

Lorsqu'on appuie sur la plaque de commande dans le sens indiqué par les flèches, la glace du rétroviseur est basculée dans la direction correspondante.

Avec les boutons L (gauche) et R (droite), on peut passer du rétroviseur côté conducteur au rétroviseur côté passager.

Si le réglage électrique des rétroviseurs est défectueux, on peut régler les rétroviseurs à la main en appuyant sur le bord du miroir.

Chauffage des rétroviseurs*

Les rétroviseurs extérieurs réglables électriquement sont chauffés pendant tout le temps que le dégivrage de la glace arrière est en circuit.

CEINTURES DE SECURITE

L'expérience a prouvé que les ceintures de sécurité offrent une bonne protection en cas d'accident. C'est pourquoi le port de la ceinture est rendu obligatoire par la loi dans la plupart des pays.

Bouclez les ceintures avant chaque départ – également pour circuler en ville.

Tous les occupants du véhicule – y compris ceux assis à l'arrière – devraient utiliser les ceintures de sécurité.

Même les femmes enceintes devraient toujours boucler leur ceinture de sécurité.

Pour que la ceinture offre la protection requise, il est indispensable que la sangle soit positionnée correctement sur le corps. Pour savoir comment boucler correctement la ceinture, veuillez vous reporter aux pages suivantes.

Sécurité des enfants

Normalement, les enfants de moins de douze ans devraient prendre place sur la banquette arrière¹⁾.

Suivant leur âge, leur taille et leur poids, ils doivent être attachés ou avec un système de retenue pour enfants, ou avec les ceintures de sécurité des places arrière.

En cas d'utilisation d'un système de retenue spécial homologué par le constructeur, les enfants peuvent aussi voyager sur le siège du passager avant. Mais l'expérience a montré que la banquette arrière offre une plus grande sécurité.

Les adultes ne doivent en aucun cas prendre les enfants – ni même les bébés – sur les genoux au cours du voyage.

■ En cas d'accident, les sièges baquets ou couchettes de sécurité offrent aux bébés, jusqu'à l'âge de 9 mois/10 kg environ, la protection la plus efficace.

■ Jusqu'à l'âge de 7 ans/25 kg environ, les enfants devraient utiliser de préférence – suivant leur taille – ou un siège pour enfants, ou un coussin de sécurité.

■ Les enfants de plus de 7 ans peuvent utiliser les ceintures de sécurité à trois ou à deux points de la banquette arrière. Il faut cependant s'assurer que la sangle baudrier passe au milieu de l'épaule et **non pas sur le cou de l'enfant.**

La sangle abdominale doit passer devant l'abdomen et **non pas sur le ventre** de l'enfant. Il peut éventuellement être nécessaire d'utiliser un coussin de sécurité pour obtenir une correction en hauteur de la position assise.

Lors de l'achat, du montage et de l'utilisation d'un système de retenue pour enfants, il convient de tenir compte de ce qui suit:

■ Pour des raisons de sécurité, on devrait choisir un système de retenue pour enfants qui correspond à la norme de sécurité internationale ECE R 44. Il est conseillé d'opter pour un système qui peut être combiné avec les ceintures de la voiture. Si ces ceintures ne sont pas assez longues, on peut utiliser des adaptateurs disponibles chez les concessionnaires V.A.G.

■ L'expérience a montré que les bébés et petits enfants jouissent de la plus grande protection possible dans des sièges pour enfants, des sièges baquets ou couchettes de sécurité dans lesquels ils sont assis avec le dos orienté dans le sens de marche du véhicule.

■ On ne devrait utiliser que des sièges pour enfants, sièges baquets ou couchettes dont la base d'appui sur le coussin de la banquette arrière est suffisamment grande. Les sièges munis de pieds ou de châssis en tube sans embase plate peuvent s'enfoncer dans le rembourrage du coussin de banquette; ils offrent, par conséquent, moins de sécurité.

CEINTURES DE SECURITE

■ En cas d'utilisation de systèmes de retenue pour enfants à fixer avec les ceintures du véhicule, il faut faire tout particulièrement attention et s'assurer que les vis supportent la charge sur toute la longueur du trou fileté. En outre, il faut veiller à ce que la sangle ne puisse pas être endommagée par des ferrures aux arêtes vives.

■ **Pour le montage et l'utilisation des systèmes de retenue, il faut observer les règlements légaux en vigueur ainsi que les instructions du constructeur.**

Indications générales

La sangle ne doit pas être tordue.

Il ne faut jamais permettre à deux personnes de s'attacher avec **une seule ceinture (ni même à des enfants)**. Il est particulièrement dangereux d'attacher un enfant assis sur les genoux d'une personne.

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

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

La ceinture ne doit pas être coincée ni frotter contre des arêtes vives.

L'orifice de la boucle destiné à recevoir la languette ne doit pas être obstrué par du papier, etc., sinon la languette ne pourrait pas s'encliqueter correctement.

La sangle doit toujours être propre. Si elle est fortement encrassée, le fonctionnement de l'enrouleur automatique peut en être compromis. (Voir aussi le chapitre «Entretien du véhicule»).

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

Le fonctionnement des ceintures de sécurité utilisées dans certains pays d'exportation peut différer de la présente description des ceintures automatiques et abdominales.

Ceintures automatiques à trois points

Les ceintures automatiques permettent une pleine liberté de mouvements dans la mesure où on les tire lentement. Elles se bloquent cependant en cas de freinage brusque.

Le système automatique bloque également les ceintures lors de l'accélération, sur des routes en pente et dans les virages.

Bouclage

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



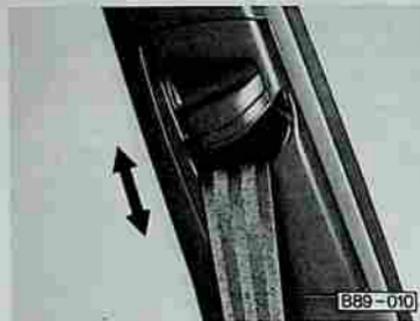
La sangle baudrier doit passer à peu près au milieu de l'épaule, comme montré sur la figure – en aucun cas sur le cou – et être bien adaptée au corps.

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

La sangle abdominale doit toujours être bien serrée, si nécessaire, resserrer quelque peu la sangle.

Les femmes enceintes doivent avant tout veiller à ce que la sangle abdominale soit posée assez bas et bien serrée de manière qu'elle n'exerce aucune pression sur l'abdomen.

¹⁾ Respectez obligatoirement les règlements en vigueur qui peuvent différer des indications faites dans la présente Notice d'Utilisation.



Réglage de la hauteur de la ceinture

Sur les sièges avant, la ceinture baudrier peut être adaptée à la taille de l'utilisateur grâce au levier de renvoi.

Pour le réglage, déplacez lentement la touche avec le levier de renvoi vers le haut ou le bas de manière que la sangle baudrier passe à peu près au milieu de l'épaule – **en aucun cas sur le cou** –, comme montré sur la figure de la page précédente.

Après le réglage, vérifiez par un essai de traction si la sangle est correctement enclenchée.

Débouclage

Pour déboucler la ceinture, appuyez sur la touche orange incorporée à la boucle. La lan-

guette est ainsi libérée de la boucle sous l'action d'un ressort.

Guidez la languette pour que l'enrouleur puisse embobiner plus facilement la sangle. Un bouton en matière plastique maintient la languette à portée de la main.

Ceinture sous-abdominale

Pour l'utilisation de la boucle de la ceinture sous-abdominale, procédez comme pour les ceintures automatiques trois points.

La ceinture doit toujours être bien appliquée sur le bassin.

Ceinture sous-abdominale réglable manuellement

Pour **rallonger** la sangle, présentez la languette de verrouillage à angle droit par rapport à la sangle et tirez la sangle correspondante dans la direction voulue.

Le réglage de la ceinture est facilité si l'on comprime la languette et le boîtier de plastique dans le sens longitudinal.

Pour **raccourcir** la sangle, il suffit de tirer sur son extrémité libre.

Pour rattraper la longueur excédentaire de la sangle, déplacez le coulant en matière plastique.

Ceinture sous-abdominale à enrouleur automatique *

Pour **boucler** la ceinture, retirez la sangle de

façon continue et engagez la languette dans la boucle correspondante jusqu'à ce qu'elle s'encliquette (essai de traction!).

Remarque

La ceinture ne peut être retirée que si la sangle est entièrement enroulée.

Pour **déboucler** la ceinture, appuyez sur la touche orange de la boucle et laissez la sangle s'enrouler.

Systèmes de sécurité *

Procon-ten *

Pour augmenter la sécurité du conducteur et du passager avant qui ont **bouclé leur ceinture de sécurité**, on a équipé le véhicule du système de sécurité procon-ten.

Lors d'un choc frontal important, ce système assure que les ceintures soient tendues et que le volant de direction soit basculé vers l'avant.

Pour la description du système, voir page 140.

Airbag *

Le système airbag offre au conducteur **qui a bouclé sa ceinture de sécurité** – en combinaison avec le système de sécurité procon-ten – une protection supplémentaire lors d'une collision frontale.

Pour la description du système, voir page 142.

APPUIE-TETE



Les appuie-tête doivent être réglés en fonction de la taille de l'utilisateur. Seuls des appuie-tête réglés correctement offrent, en combinaison avec les ceintures de sécurité, une protection efficace.

Réglage en hauteur

Saisissez l'appuie-tête des deux côtés, et déplacez-le vers le haut ou le bas – le bord supérieur de l'appuie-tête devrait se trouver environ à hauteur des yeux.



Dépose et repose

Enlevez le capuchon de protection en le repoussant vers le haut et, avec un petit tournevis, sortez les agrafes à ressort des bagues de guidage du dossier en les repoussant vers le côté. Enlevez l'appuie-tête.

Pour la repose, engagez d'abord les agrafes à ressort dans les bagues de guidage de manière que leur branche rectiligne se trouve à l'arrière. Engagez ensuite les tiges de l'appuie-tête dans les guides jusqu'à ce qu'elles s'encliquettent audiblement.

Remettez le capuchon de protection en place.

SIÈGES AVANT



B89-286

1 – Réglage longitudinal du siège

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

Attention

Pour des raisons de sécurité, le réglage longitudinal du siège du conducteur ne doit être effectué que lorsque le véhicule est arrêté.

2 – Réglage de l'inclinaison du dossier et de l'appui lombaire *

Réglage de l'inclinaison du dossier

Délestez le dossier et tournez le bouton.



B89-012

Attention

En cours de route, les dossiers de sièges ne devraient jamais être inclinés trop fortement en arrière sinon les ceintures de sécurité risquent d'être moins efficaces.

Réglage de l'appui lombaire *

En tournant la manette située sur le bouton moleté, on peut augmenter ou réduire la courbure du dossier au niveau des reins. On peut ainsi adapter le dossier à la forme naturelle de la colonne vertébrale pour obtenir un appui très efficace et une position assise moins fatigante, surtout sur les longues distances.

Sur les véhicules avec réglage électrique des sièges, l'appui lombaire est à régler avec le bouton moleté et non avec la manette.

3 – Réglage en hauteur du siège *

Déportez le poids du corps vers l'avant et tirez le levier vers le haut.

Réglez le siège à la hauteur voulue en déportant le poids du corps et relâchez le levier.

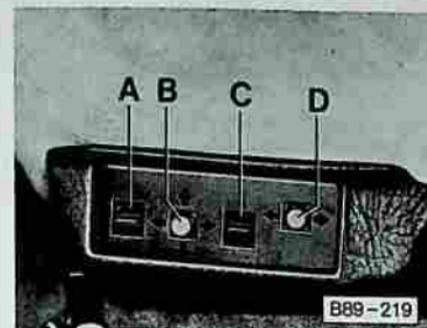
Attention

Pour des raisons de sécurité, le siège du conducteur ne doit être réglé en hauteur que lorsque le véhicule est arrêté.

Chauffage du siège *

La couche superficielle du coussin et du dossier des sièges avant peut être chauffée électriquement lorsque le contact d'allumage est mis.

Pour de plus amples indications, voir page 49.



B89-219

Sièges avant réglables électriquement *

Les commandes se trouvent sur le côté extérieur du châssis du siège.

Le réglage des sièges fonctionne aussi lorsque le contact d'allumage est coupé.

Attention

Vu que le réglage des sièges fonctionne aussi lorsque le contact d'allumage est coupé, il est conseillé de ne pas laisser des enfants sans surveillance dans la voiture. Des blessures peuvent être occasionnées par le dérèglement et incontrôlé des sièges avant.

Commutateur A:

vers le haut: la partie avant du coussin de siège monte
vers le bas: la partie avant du coussin de siège s'abaisse.

Commutateur B:

Le commutateur B permet d'opérer le réglage du siège dans le sens longitudinal et en hauteur:

Pour le réglage, déplacez le commutateur dans le sens correspondant, indiqué par la flèche.

Commutateur C:

vers le haut: la partie arrière du coussin de siège monte
vers le bas: la partie arrière du coussin de siège s'abaisse.

Commutateur D:

Le commutateur D permet de régler l'inclinaison du dossier.

Commutateur vers l'avant: le dossier se déplace vers l'avant
Commutateur vers l'arrière: le dossier se déplace vers l'arrière



Mémoire des positions du siège (Memory)

Pour le siège du conducteur on peut programmer et sélectionner quatre positions différentes du siège.

Les commandes se trouvent sur l'accoudoir de la porte du conducteur.

La mémoire pour les différentes positions du siège fonctionne aussi lorsque le contact d'alimentation est coupé.

Pour la mise en mémoire et la sélection des positions, la touche portant l'inscription «ON/OFF» doit se trouver sur «ON» (enfoncée).

Mise en mémoire des positions du siège

- Réglez le siège (voir page précédente).
- Appuyez et restez sur la touche «MEMORY». Enfoncez simultanément une des quatre touches de mise en mémoire.
- Lâchez les touches.

La position du siège est mémorisée sur cette touche. Toute nouvelle programmation sur la même touche efface la position mémorisée précédemment.

Sélection de la position du siège

Les positions du siège mises en mémoire ne doivent être sélectionnées que lorsque le véhicule est arrêté.

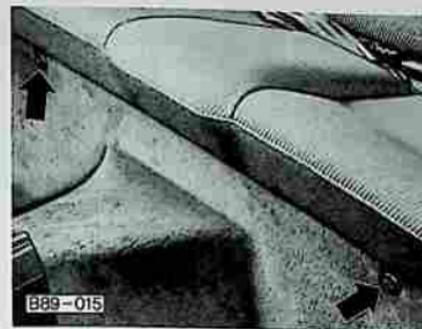
- Appuyez brièvement sur la touche de sélection de la position désirée, la porte du conducteur étant ouverte. Le siège se règle automatiquement à la position mémorisée.
- Si la porte du conducteur est déjà fermée depuis plus de 30 secondes: Appuyez sur la touche de sélection jusqu'à ce que le siège occupe la position mémorisée.

Nota

Lorsqu'on règle la touche «ON/OFF» sur la position «OFF» (relevée), la mémoire de la position du siège est coupée immédiatement. Dans cette position de la touche, **chaque processus de sélection est interrompu immédiatement**. Les positions du siège sont cependant gardées en mémoire.

Le réglage peut alors être opéré avec la commande située sur le châssis du siège.

BANQUETTE ARRIERE



Dépose du coussin de banquette

Dévissez les vis à évidements en croix de la face avant de la banquette et déposez le coussin de banquette vers le haut.

Repose du coussin de banquette

Faites glisser le coussin de banquette sous le dossier arrière jusqu'à ce que les étriers à ressort se trouvant sur la face inférieure s'engagent dans les fentes correspondantes du support de banquette. Appuyez la partie avant du coussin de banquette vers le bas et **revissez soigneusement les deux vis à évidements en croix**.

Lors de la repose du coussin, les pièces des ceintures de sécurité fixées au plancher doivent être replacées sur le coussin.

TABLETTE DE PLAGE ARRIERE

La tablette derrière la banquette arrière peut être utilisée pour y déposer des vêtements. Mais sur les véhicules sans rétroviseur extérieur du côté passager, il faut veiller à ce que la vue vers l'arrière ne soit pas compromise.

Pour garantir une ventilation impeccable, l'ouïe d'aération située entre la tablette de plage arrière et la glace arrière, sur toute la largeur de la glace arrière, ne doit pas être obstruée.

Attention

Ne déposez aucun objet lourd et rigide sur la tablette de plage arrière - vous mettriez en danger les passagers du véhicule en cas de freinage brusque.

En outre, les fils chauffants du dégivrage de glace arrière pourraient être détruits par le frottement des objets.

PARE-SOLEIL ENROULABLE *

Pour réduire la pénétration des rayons solaires dans l'habitacle par la glace arrière, on peut dérouler le pare-soleil.

Retirez le pare-soleil et engagez-le dans les deux crochets prévus à gauche et à droite, sur le montant.

Remarque

Pour que la vue vers l'arrière ne soit pas compromise lors du montage ultérieur d'un pare-soleil, un deuxième rétroviseur extérieur, du côté du passager avant, est nécessaire.

UTILISATION

RACCORD POUR ECOUTEURS *



- Commutateur en haut
- fonctionnement des haut-parleurs
- Commutateur en bas
- fonctionnement des écouteurs

L'intensité du son peut être réglée comme d'habitude à l'aide du bouton de réglage de la tonalité de l'autoradio.

Des écouteurs adéquats sont disponibles chez les concessionnaires V.A.G.

Grâce au raccord pour écouteurs (duosound), situé sur la tablette derrière le dossier de banquette arrière, les passagers arrière peuvent choisir entre les haut-parleurs arrière et les écouteurs en réglant le commutateur - prévu sur le raccord pour écouteurs - de façon correspondante.

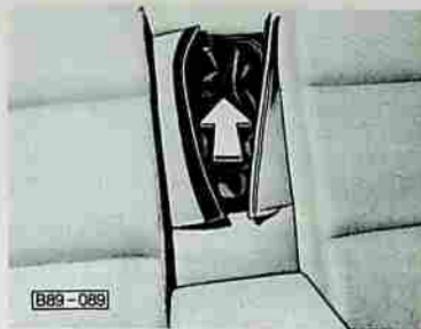
COFFRE A BAGAGES

Pour obtenir de bonnes qualités routières, il est conseillé de transporter les objets lourds le plus près possible de l'essieu arrière. Les charges autorisées sur essieu et le poids total autorisé du véhicule ne doivent en aucun cas être dépassés.

■ Il faut également tenir compte du fait que lors du transport d'objets lourds les qualités routières du véhicule changent en raison du déplacement du point de gravité.

■ **Ne roulez jamais avec un coffre à bagages entrouvert ou grand ouvert car des gaz d'échappement pourraient pénétrer dans le véhicule!**

FOURREAU *



Le fourreau permet de transporter des skis ou autres objets longs dans l'habitacle et les protège ainsi du vol, de l'encrassement et des endommagements.

Utilisation du fourreau

- Ouvrez la capot arrière et enlevez les bagages du centre du coffre à bagages.
- Abaissez l'accoudoir de la banquette arrière.
- Ouvrez la fermeture velcro et sortez le fourreau (flèche).
- Veillez à ce que le fourreau ne soit pas tordu avant de le charger.



■ Introduisez les skis ou autres objets semblables dans l'habitacle à partir du coffre à bagages.

■ Faites encliquer la languette de fixation (a) du fourreau dans la boucle orange (b) de la fixation.

■ Tendez la languette (c) de fixation.

■ Fixez en plus le fourreau à l'aide de la ceinture de sécurité abdominale de la place centrale arrière (voir ci-dessus figure de droite):

- Enroulez la ceinture une fois autour du fourreau par le dessous.
- Engagez la languette dans la boucle correspondante. Tendez la ceinture. Sur les véhicules avec ceinture sous-abdominale à enrouleur automatique, faites enrouler la longueur excédentaire de la sangle.



Nota

■ En cas de besoin, on peut aussi déposer l'accoudoir central. Pour ce faire, repoussez vers le côté le rembourrage du dossier de banquette arrière, des deux côtés de l'accoudoir, pour dégager la fixation. Repoussez les deux crochets de verrouillage vers l'arrière et déposez l'accoudoir central vers le haut.

■ Lorsque le fourreau n'est plus utilisé, veillez à ce qu'il ne soit pas replié encore humide.

Une valve d'écoulement d'eau est située à l'extrémité du fourreau (par exemple pour évacuer la neige fondue provenant des skis).

PEDALES

L'utilisation des pédales ne doit jamais être gênée!

Ne jamais déposer sur le plancher avant des objets qui pourraient glisser sous les pédales au cours du freinage.

Ne pas poser de tapis ou autres revêtements supplémentaires dans la zone des pédales:

- En cas de perturbations dans le système de freinage, une plus grande course de la pédale de frein peut être nécessaire.

- Il faut toujours pouvoir enfoncer à fond de course les pédales d'embrayage et d'accélérateur.

- Toutes les pédales doivent pouvoir revenir librement à leur position de repos.

Pour exclure tout risque, on ne devrait utiliser que des tapis de sol d'origine Audi qui garantissent que la zone des pédales reste libre et qui sont conçus de telle manière qu'ils ne peuvent pas glisser.

Des tapis adéquats sont disponibles auprès des entreprises V.A.G.

FREINS

Les indications suivantes sont très importantes pour le fonctionnement impeccable du système de freinage.

- Les garnitures de frein neuves doivent être «rodées» et ne possèdent donc pas encore – pendant les 200 premiers kilomètres environ – le coefficient de friction optimal. Ce léger manque d'efficacité des freins peut être compensé par une pression plus forte sur la pédale de frein. Cette indication est également valable en cas de remplacement des garnitures de frein.

- Si un allongement de la course de la pédale se produit subitement, un des deux circuits de freinage peut être défaillant. Vous pouvez tout de même continuer à rouler jusqu'à l'atelier V.A.G le plus proche, mais il faut exercer une plus grande force sur la pédale et s'attendre à des distances de freinage plus longues.

- Le niveau du liquide de frein doit être contrôlé régulièrement – voir page 99.

Un niveau trop bas du liquide est indiqué par le témoin des freins * qui s'allume (voir aussi pages 39, 43).

- L'usure des garnitures de frein dépend pour une grande part des conditions d'utilisation et du style de conduite. Lorsqu'un véhicule est utilisé très souvent en ville ou pour de courtes distances ou en cas de conduite très sportive, il peut être nécessaire de faire vérifier l'épaisseur des garnitures de frein dans un atelier V.A.G même entre les intervalles indiqués dans le Plan d'Entretien.

- Dans les descentes, vous devriez utiliser pleinement le frein-moteur en rétrogradant en temps utile. Vous ne risquez alors pas de trop solliciter le système de freinage. Si vous devez freiner en plus, ne le faites pas de façon continue mais par intermittence.

- Dans certaines conditions de fonctionnement, comme par exemple après des passages dans les flaques d'eau, en cas de pluie diluvienne ou après le lavage du véhicule, l'entrée en action des freins peut être retardée à cause de l'humidité ou, en hiver, de la glace se trouvant sur les disques de frein – les garnitures doivent d'abord sécher en début de freinage.

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

Attention

Si vous montez ultérieurement un spoiler avant, vous devez vous assurer que l'arrivée d'air aux freins de l'essieu avant n'est pas réduite, ce qui pourrait provoquer une surchauffe du circuit de freinage.

Servofrein

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

Attention!

C'est pourquoi vous ne devez jamais faire rouler le véhicule avec le moteur arrêté.

Si le servofrein ne fonctionne pas, par exemple parce que le véhicule doit être remorqué ou parce que le servofrein est défectueux, il faut appuyer plus fortement sur la pédale de frein.

Système antiblocage (ABS) *

Le système ABS contribue considérablement à l'augmentation de la sécurité active du véhicule.

L'avantage principal du système ABS par rapport au système de freinage traditionnel réside dans le fait que même lors d'un freinage d'urgence sur chaussée glissante les roues ne se bloquent pas, ce qui permet de manœuvrer le volant sans difficultés et de conférer au véhicule une stabilité routière optimale.

Si une roue atteint une vitesse de rotation trop faible par rapport à la vitesse du véhicule et si elle a tendance à bloquer, la pression de freinage est réduite pour cette roue. Ce processus de régulation se manifeste par des pulsations de la pédale de frein, accompagnées de bruits, qui indiquent au conducteur que les roues tournent dans la zone de blocage. **Il convient donc d'adapter la vitesse immédiatement aux conditions de la route et de la circulation! Sur chaussée glissante en particulier, l'ABS ne peut pas dépasser les limites physiques existantes. La plus grande sécurité disponible ne doit pas vous inciter à courir des risques plus grands.**

Le système ABS s'enclenche automatiquement à chaque lancement du moteur. Au besoin, il peut être mis en ou hors fonction avec la commande d'ABS. Pour de plus amples informations, voir page 50.

Un témoin surveille le fonctionnement de l'ABS. Voir page 41.

Nota:

L'ABS est mis hors circuit au moment où l'on engage le dispositif de blocage * du différentiel de l'essieu arrière, vu que la régulation de la force de freinage est impossible par suite de la liaison rigide entre les roues de l'essieu arrière.

Tant que le dispositif de blocage du différentiel est engagé, le système de freinage ne fonctionne que comme un système normal. L'ABS s'enclenche automatiquement au moment où l'on débloque manuellement le différentiel ou après le démarrage lorsque le dispositif de blocage du différentiel se dégage automatiquement à une vitesse d'environ 25 km/h.



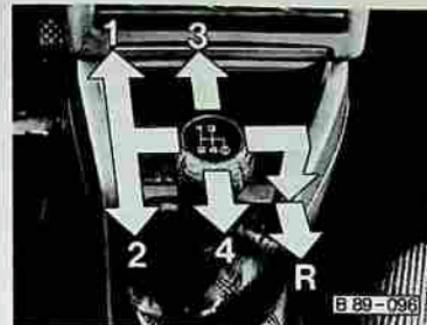
Le témoin des freins s'allume lorsque le frein à main est serré et le contact d'allumage mis.

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

Frein à main

Pour serrer le frein à main, tirez le levier à fond vers le haut. Si la route est en pente, engagez en plus la 1^{re} vitesse ou le frein de parking, sur les voitures à boîte automatique. Le frein à main doit être serré à fond afin de ne pas risquer de rouler par inadvertance avec le frein à main serré.

BOITE MECANIQUE

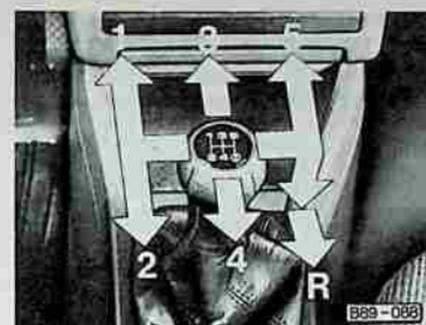


Grille des vitesses: Boîte 4 vitesses

Passage de la marche arrière

La marche arrière ne doit être engagée que lorsque le véhicule est à l'arrêt.

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



Grille des vitesses: Boîte à 5 vitesses

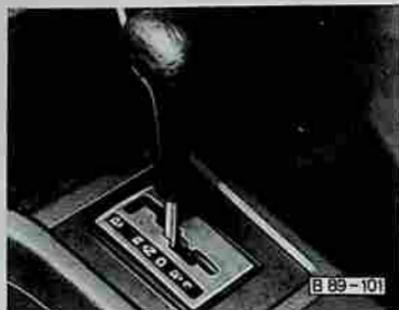
Sur la boîte à 5 vitesses, il n'est pas possible de passer directement de la 5^e vitesse à la marche arrière – le levier de passage des vitesses doit auparavant être amené au niveau des 3^e/4^e vitesses.

Nota

■ Pendant la marche, ne posez pas la main sur le levier de vitesse: la pression de la main se transmet aux fourchettes de la boîte et peut à la longue provoquer leur usure prématurée.

■ Sur les véhicules avec boîte à 5 vitesses il ne faut exercer aucune force latérale sur le levier de vitesse en rétrogradant de 5^e en 4^e sinon la 2^e vitesse pourrait être engagée par inadvertance. Le régime du moteur serait alors trop élevé, provoquant ainsi des avaries.

BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE *



Blocage du levier sélecteur et vibreur d'alerte

Lorsque le contact d'allumage est mis, le levier sélecteur est bloqué en position «P» et en position «N». Pour dégager le levier de ces deux positions, appuyez sur la pédale de frein.

Un élément de temporisation empêche que le levier sélecteur ne se bloque en position «N» lorsqu'on doit passer par cette position pour changer de vitesse (p. ex. pour passer de «R» en «D»). Le levier sélecteur se bloque uniquement lorsqu'il se trouve en position «N» pendant plus d'une seconde alors que la pédale de frein n'est pas actionnée.

Lorsque la vitesse du véhicule est supérieure à environ 5 km/h, le blocage du levier sélecteur en position «N» est désactivé automatiquement.

Un vibreur d'alerte se déclenche lorsqu'on ouvre la porte du conducteur et que le levier sélecteur ne se trouve pas en position «P» (frein de parking).

Cette mesure a pour but d'éviter que le conducteur n'enclenche par inadvertance une gamme de marche avant ou la marche arrière au moment où il quitte le véhicule, de manière que le véhicule ne serait pas immobilisé en toute sécurité.

Le vibreur s'arrête aussitôt que le frein de parking a été engagé.

Positions du levier sélecteur

P – Frein de parking

Les roues motrices du véhicule sont bloquées mécaniquement.

Le frein de parking ne doit être engagé que lorsque le véhicule est arrêté. Avant de sélectionner la position «P», il faut enfoncer le levier sélecteur. Ceci n'est pas nécessaire pour passer de la position «R» à la position «P».

Pour dégager le levier sélecteur de la position «P», appuyez sur la pédale de frein et enfoncez simultanément le levier sélecteur.

R – Marche arrière

La marche arrière ne doit être engagée que lorsque le véhicule est à l'arrêt et que le moteur tourne au ralenti. Avant d'enclencher la position «R», enfoncez le levier sélecteur.

N – Point mort

Pour dégager le levier sélecteur de la position «N», à une vitesse inférieure à 5 km/h ou lorsque le véhicule est arrêté, appuyez sur la pédale de frein.

D – Position permanente de marche avant

Dans les programmes «S» et «E», les quatre rapports de marche avant sont automatiquement engagés et rétrogradés en fonction de la charge du moteur et de la vitesse.

2 – Position pour conduite en montagne

La première et la deuxième vitesses sont automatiquement engagées et rétrogradées en fonction de la charge du moteur et de la vitesse du véhicule. La troisième vitesse reste bloquée. Le frein-moteur est ainsi plus efficace.

La vitesse maxi ne doit pas dépasser 115 km/h.

Le levier sélecteur peut être déplacé de «D» en «2» même pendant une accélération. Comme la deuxième s'engage alors immédiatement, cette manœuvre ne doit cependant être effectuée qu'à une vitesse inférieure à 115 km/h.

1 – Position pour rampes à fort pourcentage

Pour engager ce rapport, enfoncez le levier sélecteur. Le véhicule ne roule qu'en

première. La 2^e et la 3^e vitesses restent bloquées. On obtient alors une efficacité maximale du frein-moteur.

La vitesse maxi ne doit pas dépasser 65 km/h.

Le levier sélecteur peut être déplacé de «2» en «1», même pendant une accélération. Etant donné que la 1^{re} s'engage immédiatement, cette manœuvre ne doit toutefois être effectuée qu'à une vitesse inférieure à 65 km/h.

Le régulateur de vitesse * ne peut pas être utilisé en position «1» du levier sélecteur.

Kick-down

Le dispositif kick-down permet d'obtenir une accélération maximale. Si l'on appuie à fond sur la pédale d'accélérateur, au-delà du point dur, le passage au rapport supérieur est retardé ou le rapport immédiatement inférieur est engagé; ceci est fonction de la vitesse du véhicule et du régime du moteur.

Indications pour la conduite

Lancement

Le moteur ne peut être lancé que si le levier sélecteur est en position «N» ou «P».

Voir également «Lancement du moteur», page 31.

Le choix d'une gamme de vitesses

Avant de choisir une gamme de vitesses, le véhicule étant arrêté et le moteur étant en marche, appuyez toujours sur la pédale de frein.

Lorsque le moteur tourne au régime de ralenti accéléré (départ à froid), il est particulièrement important, dans tous les rapports, de bloquer le véhicule avec le frein au pied car même si le moteur tourne au ralenti, la transmission des forces n'est pas entièrement coupée – le véhicule avance lentement.

N'accélérez pas pendant la sélection d'une gamme de vitesses lorsque le véhicule est arrêté.

Si l'on engage un rapport lorsque le véhicule est arrêté, il ne faut en aucun cas accélérer par inadvertance (par exemple à la main à partir du compartiment-moteur). Le véhicule se mettrait immédiatement en mouvement – le cas échéant même si le frein à main est serré à fond.

Avant de travailler sur un moteur qui tourne, placez le levier sélecteur sur la position «P» et serrez le frein à main.

Si, en cours de route, vous avez engagé par inadvertance le levier en position «N», il faut lâcher l'accélérateur et attendre que le moteur tourne au ralenti avant de choisir une nouvelle gamme de marche avant.

Arrêt

Pour s'arrêter un court instant, par exemple aux feux rouges, il n'est pas nécessaire de placer le levier sélecteur sur la position «N». Il suffit d'immobiliser le véhicule avec le frein. Le moteur doit uniquement tourner au ralenti pendant ce temps.

Stationnement

Sur terrain plat, il suffit d'engager le frein de parking. Lors d'un stationnement en côte ou en pente, il faut tout d'abord serrer le frein à main et engager ensuite le frein de parking. Ceci permet de ménager le mécanisme de blocage et de dégager plus facilement le frein de parking.

Dépannage

Il est impossible de lancer le moteur en remorquant ou en poussant un véhicule à boîte de vitesses automatique.

Si la batterie est déchargée, vous pouvez utiliser la batterie d'un autre véhicule pour lancer le moteur à condition que vous disposiez de câbles de raccord appropriés. Voir «Démarage de fortune», page 129.

Remorquage

Si le véhicule doit être remorqué, il faut absolument tenir compte des indications du chapitre «Remorquage/lancement du moteur par remorquage du véhicule», pages 129 et 131.

UTILISATION

CONTACT-DEMARREUR-ANTIVOL



Moteurs à essence

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

Moteurs diesel

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

Ce qui suit est valable pour tous les véhicules:

Position 1:

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

Remarque

Si l'on n'éteint pas l'éclairage ou la radio après avoir retiré la clé, un vibreur retentit aussitôt que l'on ouvre la porte du conducteur.

Attention

Ne retirez la clé que lorsque le véhicule est arrêté!

Position 2:

Si la clé ne peut pas ou ne peut que difficilement être tournée dans cette position, manœuvrez légèrement le volant de direction pour faciliter le déblocage de la direction!

Position 3:

Dans cette position, les phares sont automatiquement commutés sur les feux de position et les autres grands consommateurs de courant sont mis hors circuit.

Avant chaque manœuvre de lancement, il faut ramener la clé de contact sur la position 1: le coupe-circuit répéteur de lancement placé dans le contact-démarrateur/antivol, empêche que le démarreur n'entre en prise lorsque le moteur tourne et ne soit endommagé.

LANCEMENT DU MOTEUR

Indications générales

Attention

Lorsque vous lancez le moteur dans une pièce fermée, il y a danger d'intoxication!

■ Avant de lancer le moteur, mettez le levier de vitesses au point mort (boîte automatique: levier sélecteur en position «P» ou «N» – voir aussi page 29) et serrez le frein à main.

■ Sur les véhicules avec boîte mécanique, débrayez à fond pendant le processus de lancement; le démarreur ne doit alors entraîner que le moteur.

■ Dès que le moteur est lancé, lâchez la clé de contact – le démarreur ne doit pas tourner avec le moteur.

■ Après le lancement du moteur froid, des bruits de fonctionnement assez importants peuvent se manifester pendant une courte durée, car il faut tout d'abord qu'une pression d'huile s'établisse dans le système de compensation hydraulique du jeu de soupapes. Ceci est tout à fait normal et ne doit pas vous inquiéter.

■ Ne faites pas chauffer le moteur à l'arrêt. Démarrez immédiatement!

■ Evitez les régimes élevés et les parcours à pleins gaz tant que le moteur n'a pas atteint sa température de fonctionnement.

■ Le moteur ne doit pas être lancé par remorquage du véhicule sur une grande distance lorsque le catalyseur* est à sa température de fonctionnement. Du carburant non brûlé pourrait pénétrer dans le catalyseur et y être brûlé.

Moteurs à carburateur avec starter manuel

Lancement du moteur froid

Le carburateur est équipé d'un starter qui doit être actionné lorsque le moteur est froid.

La tirette du starter (choke) est munie de quatre crans. Elle se trouve à droite de la colonne de direction.

Lancement du moteur à des températures extérieures inférieures à 0°C

■ Mettez le contact d'allumage. Tirez à fond la tirette de starter. Le témoin s'allume (page 43).

■ Actionnez le démarreur – sans accélérer. Si le moteur ne part pas aussitôt, interrompez le processus de lancement et répétez-le après un temps d'attente d'environ 30 secondes. Après le lancement du moteur, attendez quelques secondes avant de repousser la tirette de starter au cran 3 et de démarrer.

UTILISATION

■ Au fur et à mesure que la température du moteur augmente, repoussez peu à peu le starter dans les autres crans tout en veillant à ce que le moteur tourne bien rond et que le véhicule avance sans à-coups. Ceci vaut surtout pour les derniers crans du starter.

Lancement du moteur à des températures extérieures supérieures à 0°C

■ Le processus de lancement est le même que pour les températures en dessous de 0°C. Après le lancement du moteur, repoussez immédiatement la tirette de starter au cran 2 et démarrez.

Nota

■ Roulez toujours le moins longtemps possible avec le starter tiré. Le fait de rouler constamment avec le starter tiré (le témoin est allumé) accroît la consommation de carburant et nuit au moteur.

Lancement du moteur à la température de fonctionnement

■ Actionnez le démarreur, ne tirez pas le starter.

Il n'est pas non plus nécessaire de tirer le starter pour faciliter le lancement lorsque le moteur chaud a été arrêté pendant un certain temps et n'est pas encore entièrement refroidi (la durée de refroidissement dépend de la température ambiante).

Si le moteur ne part pas immédiatement, actionnez légèrement la pédale d'accélérateur.

Lancement du moteur très chaud

- Enfoncez entièrement la pédale d'accélérateur et maintenez-la à la position pleins gaz au cours du lancement — **ne tirez pas** le starter.
- Actionnez le démarreur.
- Lâchez la pédale dès que le moteur est lancé.

Moteur de 51 kW avec carburateur réglé électroniquement**Lancement du moteur froid**

Le carburateur est équipé d'un starter entièrement automatique pour les départs à froid. Pour ne pas compromettre le fonctionnement du starter automatique, **il ne faut pas appuyer sur la pédale d'accélérateur** avant le lancement du moteur ni au cours du processus de lancement.

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

Si le moteur ne part pas sur le champ, interrompez le lancement et recommencez environ 30 secondes plus tard.

Lancement du moteur à la température de fonctionnement ou du moteur très chaud

- Enfoncez lentement la pédale d'accélérateur **pendant le lancement** et maintenez-la en position de pleins gaz.
- Lâchez immédiatement la pédale d'accélérateur après le lancement du moteur.

Moteurs à injection

Le moteur est équipé d'un système d'injection d'essence qui fournit automatiquement — pour toutes les conditions de fonctionnement — le mélange air/carburant adéquat. Pour cette raison, la description de la manœuvre de lancement est valable indépendamment de la température extérieure, aussi bien pour le moteur froid que pour le moteur chaud.

- **Ne pas accélérer** avant et pendant le lancement

Si le moteur ne démarre pas immédiatement, interrompez le processus de lancement au bout de 10 secondes et répétez-le après un temps d'attente de 30 secondes.

- Lorsque le moteur est très chaud, il peut être nécessaire d'accélérer un peu après le lancement du moteur.

Si le moteur ne part pas, le fusible de la pompe électrique à carburant ou le fusible de la commande du moteur peuvent être grillés — voir page 120.

Moteurs diesel**Dispositif de préchauffage**

Le moteur est équipé d'un dispositif de préchauffage. Le temps de préchauffage nécessaire est indiqué par un témoin de préchauffage commandé par la température du liquide de refroidissement — voir page 40.

Accélérateur de départ à froid/ Dispositif d'augmentation du régime de ralenti *

Le lancement du moteur froid est facilité par un dispositif (accélérateur de départ à froid) monté dans la pompe à injection.

Pour enclencher l'accélérateur de départ à froid, tirez à fond la poignée située à droite de la colonne de direction.

Sur les véhicules avec moteur de 59 kW, cette poignée permet en outre d'augmenter le régime de ralenti jusqu'à ce que le moteur ne tourne qu'avec de faibles vibrations.

Lancement du moteur froid

- Tirez à fond la poignée de l'accélérateur de départ à froid avant de lancer le moteur.

Lorsque les températures ambiantes sont inférieures à -15 °C, on peut éventuellement améliorer les conditions de lancement du moteur en ne tirant la poignée de l'accélérateur de départ à froid que lorsque les crépitements d'allumage sont réguliers.

- Tournez la clé du contact-démarreur en position 2 (voir page 30) — le témoin de préchauffage s'allume. Il s'éteint lorsque la température d'allumage est atteinte (voir page 40).

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

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

N'actionnez pas la pédale d'accélérateur au cours du lancement du moteur.

Si les allumages se produisent irrégulièrement, continuez à actionner le démarreur pendant encore quelques secondes (30 secondes au maximum) jusqu'à ce que le moteur tourne de par sa propre force.

Si le moteur ne peut pas être lancé, préchauffez encore une fois après un temps d'attente de 30 secondes et répétez le processus de lancement décrit ci-dessus.

Si le moteur ne part toujours pas, le fusible du dispositif de préchauffage peut être grillé — page 119.

- Enfoncez à fond la poignée de l'accélérateur de départ à froid dès que le moteur a atteint sa température de fonctionnement.

Si, sur les véhicules à moteur de 59 kW, des vibrations se manifestent au ralenti, on peut tirer à nouveau la poignée jusqu'à ce que le moteur tourne au régime de ralenti le plus bas avec de faibles vibrations.

Lancement du moteur à la température de fonctionnement

Le témoin de préchauffage ne s'allume pas — le moteur peut être lancé immédiatement. Ne tirez pas l'accélérateur de départ à froid et n'appuyez pas sur la pédale d'accélérateur.

ARRÊT DU MOTEUR

- Valable pour tous les moteurs:

Lorsque le moteur a été soumis pendant assez longtemps à des sollicitations élevées, ne l'arrêtez pas immédiatement, mais laissez-le encore tourner deux minutes environ au régime de ralenti afin d'éviter une accumulation de chaleur.

Attention

Lorsque le moteur est chaud, et suivant l'équipement du véhicule, le ventilateur du radiateur peut continuer à fonctionner pendant un certain temps (jusqu'à environ 10 minutes) après l'arrêt du moteur ou se mettre soudain en marche, même lorsque le contact d'allumage est coupé. C'est pourquoi il faut faire particulièrement attention lorsqu'on exécute des travaux dans le compartiment du moteur.

- Pour les véhicules à carburateur avec catalyseur *, observez ce qui suit:

Ne coupez pas le contact d'allumage tant que le véhicule roule avec une vitesse en prise. En effet, du carburant non brûlé pourrait pénétrer dans le catalyseur, y brûler et provoquer une surchauffe.



	Page		Page		Page
1 - Compte-tours ou montre de bord analogique	35	5 - Indicateur de température du liquide de refroidissement	35	7 - Bouton de réglage de la montre	36
2 - Témoins	39	6 - Rhéostat d'éclairage des instruments ou bouton de contrôle du système global de contrôle	36	8 - Ordinateur de bord	45
3 - Système global de contrôle ou témoins	39			9 - Indicateur de température extérieure	37
4 - Tachymètre avec bouton de remise à zéro du compteur kilométrique	35			10 - Indicateur de niveau de carburant	37

1 - Compte-tours * ou Montre de bord analogique

Compte-tours

Pendant le rodage, il faut éviter les régimes élevés.

La zone rouge du cadran indique le régime maxi autorisé pendant une courte durée pour le moteur rodé et à température de fonctionnement. Il est cependant conseillé d'engager le rapport immédiatement supérieur ou de diminuer la pression du pied sur la pédale d'accélérateur au plus tard lorsqu'on atteint cette zone.

Si l'on engage plus tôt un rapport supérieur, on peut économiser du carburant et diminuer le niveau sonore.

Il est conseillé d'engager le rapport immédiatement inférieur au plus tard lorsque le moteur ne tourne plus régulièrement.

Indication relative aux moteurs diesel

La zone hachurée verte, sur le compte-tours, indique le régime du moteur qui permet d'obtenir la consommation de carburant la plus avantageuse. On obtient le fonctionnement le plus économique lorsqu'on engage la 5e vitesse et que l'on maintient le régime dans la zone verte.

Montre de bord analogique

Pour mettre la montre à l'heure, appuyez sur le bouton (position 7). En appuyant brièvement sur le bouton, on fait avancer la montre à la cadence d'une minute. Quand on appuie de façon continue, les aiguilles tournent d'abord lentement et ensuite de plus en plus vite.

2 - Témoins (voir page 39)

3 - Système global de contrôle * ou témoins (voir page 42)

4 - Tachymètre

Pendant et après le rodage il est recommandé de suivre les indications de conduite de la page 71.

La graduation du tachymètre varie en fonction de la version de moteur. Pour cette raison il peut y avoir des différences par rapport au modèle représenté.

Compteur kilométrique

Le totalisateur supérieur enregistre le kilométrage total, le totalisateur inférieur, les petits trajets.

Le dernier chiffre du totalisateur partiel indique les hectomètres.

Pour remettre le totalisateur partiel à zéro, il suffit d'appuyer sur le bouton de remise à zéro prévu sur le tachymètre.

5 - Indicateur de température du liquide de refroidissement

L'indicateur ne fonctionne que lorsque le contact d'allumage est mis. Il faut cependant attendre quelques instants avant que l'aiguille atteigne sa position indicatrice.

Zone froide

Tant que l'aiguille se trouve dans la zone gauche du cadran, évitez les régimes élevés et ne sollicitez pas encore le moteur.

Zone normale

En conduite normale, l'aiguille de l'indicateur doit osciller dans le champ central du cadran.

Lorsque le moteur est fortement sollicité, l'aiguille peut aussi se déplacer plus loin vers la droite. **Ceci est sans importance tant que le témoin de température de liquide de refroidissement ne clignote pas.**

Témoin d'alerte

Si le témoin de température/de niveau de liquide de refroidissement (voir pages 39 et 44) s'allume en cours de route, le niveau du liquide de refroidissement est trop bas ou la température du liquide de refroidissement est trop élevée.

Arrêtez-vous immédiatement, arrêtez le moteur et déterminez la cause de la perturbation – voir page 96.

Remarques

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

■ Si le moteur est fortement sollicité et risque de chauffer par temps chaud, le climatiseur * étant en marche, ce dernier peut s'arrêter automatiquement jusqu'à ce que le liquide de refroidissement ait atteint une température plus basse.

6 – Réostat d'éclairage des instruments et bouton de contrôle du système global de contrôle ***Rhéostat d'éclairage des instruments**

Lorsque les phares sont allumés, on peut régler progressivement l'intensité de l'éclairage des instruments et de la console centrale en tournant le rhéostat.

Bouton de contrôle du système global de contrôle

Pour la description, voir page 43.

**7 – Bouton de réglage de la montre****Montre digitale ***

La montre digitale se trouve dans le champ d'affichage du compte-tours. Pour mettre la montre à l'heure, tournez le bouton rotatif (flèche) légèrement vers la droite ou la gauche.

■ Tournez le bouton à fond vers la gauche – pour régler les heures.

■ Tournez le bouton à fond vers la droite – pour régler les minutes.

Pour faire défiler les heures ou les minutes, maintenez le bouton à sa butée gauche ou droite.

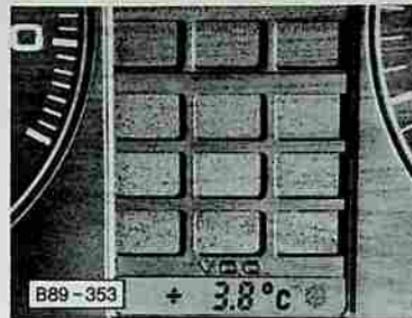
Pour régler la montre avec une très grande précision:

■ Tournez le bouton vers la droite et maintenez-le dans cette position jusqu'à ce que l'heure affichée soit inférieure d'une minute à l'heure à régler.

■ Tournez le bouton à nouveau brièvement vers la droite au moment où l'indicateur des secondes de votre montre-bracelet atteint une minute entière ou lorsque le top est donné à la radio.

8 – Ordinateur de bord *

(voir page 45)

**9 – Indicateur de température extérieure ***

La température extérieure est indiquée lorsque le contact d'allumage est mis. Lorsque les températures se situent entre + 5°C et 0°C, une fleur de glace rouge apparaît à droite dans le champ d'affichage, en plus de la température affichée. Lorsque les températures ambiantes se situent entre 0°C et - 5°C, la fleur de glace rouge apparaît à gauche dans le champ d'affichage.

Ces symboles de cristal s'allument pour inviter le conducteur à adopter une conduite plus prudente parce que la route peut être verglacée.

10 – Niveau de carburant

L'indicateur de niveau de carburant fonctionne lorsque le contact d'allumage est mis. Il faut cependant attendre quelques instants avant que l'aiguille atteigne sa position indicatrice.

Le réservoir de carburant a une contenance d'environ 68 litres, et d'environ 70 litres sur l'Audi 80 quattro.

Lorsque l'aiguille atteint la zone de réserve (R), il reste environ 8 litres de carburant dans le réservoir.

UTILISATION

INSTRUMENTS SUPPLEMENTAIRES *



Voltmètre

Le voltmètre indique la tension du réseau électrique de bord. Tension normale: entre 12 et 15 volts. Si la tension tombe en dessous de 12 volts lorsque le moteur est en marche, faites contrôler le plus rapidement possible le système d'alimentation en courant (batterie et alternateur) par un concessionnaire V.A.G. Voir aussi pages 40 et 44.

Au cours du lancement du moteur, l'aiguille de l'indicateur peut tomber en dessous de 8 volts.



Indicateur de pression d'huile

Cet instrument indique la pression momentanée de l'huile-moteur. Si la pression d'huile baisse fortement et subitement en cours de route (en dessous de 1,8 bar), si le témoin de pression d'huile s'allume et si un vibreur se fait entendre, **arrêtez-vous immédiatement et arrêtez le moteur.**

Contrôlez le niveau d'huile du moteur et faites l'appoint si nécessaire.

Ne continuez pas votre route si le niveau d'huile est trop bas.



Thermomètre d'huile-moteur

Ne faites pas fonctionner le moteur à pleine puissance tant que l'huile-moteur est froide. Si, dans des cas exceptionnels, l'aiguille entre dans la zone supérieure, faites baisser le régime. L'aiguille doit alors revenir dans la zone normale.

Si elle reste dans la zone supérieure, arrêtez le véhicule et le moteur. Vérifiez le niveau d'huile du moteur. S'il est correct et si le témoin de pression d'huile s'éteint après le lancement du moteur, vous pouvez continuer la route jusqu'à l'entreprise V.A.G la plus proche en évitant de faire tourner le moteur à haut régime.

TEMOINS



↔ - Clignotants

Le témoin clignote au même rythme que les clignotants. En cas de défaillance d'un clignotant, le témoin clignote environ deux fois plus vite, sauf en cas de traction d'une remorque. Pour de plus amples informations, voir page 52.



- Témoin de température/ témoin de niveau de liquide de refroidissement *

Le témoin s'allume lorsqu'on met le contact, pour le contrôle du fonctionnement.

Si le témoin ne s'éteint pas après le lancement du moteur ou s'il clignote en cours de route

- la température du liquide de refroidissement peut être trop élevée ou

- le niveau du liquide peut être trop bas.

Arrêtez-vous immédiatement, arrêtez le moteur et contrôlez le niveau du liquide de refroidissement. Faites l'appoint si nécessaire.

Attention, danger de brûlures! Laissez refroidir le moteur avant de dévisser le bouchon.

Pour plus de détails, voir page 97.

Ne touchez pas le ventilateur! Il peut soudain se mettre en marche - même si le contact d'allumage est coupé.

Si la perturbation n'est pas due à un niveau trop bas du liquide de refroidissement, contrôlez le fusible du ventilateur de radiateur et remplacez-le si nécessaire - voir page 120.

Si le témoin ne s'éteint pas, bien que le niveau du liquide de refroidissement soit normal et que le fusible du ventilateur soit intact, **ne continuez pas de rouler** - faites appel à un spécialiste.

Si la perturbation est due au ventilateur du radiateur, on peut continuer de rouler jusqu'à l'atelier V.A.G le plus proche, à condition que le niveau du liquide de refroidissement soit normal et que le témoin de température soit éteint. Cependant, ne faites pas tourner le

UTILISATION

moteur au ralenti et ne roulez pas trop lentement afin de pouvoir profiter de l'air en déplacement pour le refroidissement du moteur.

(!) - Freins *

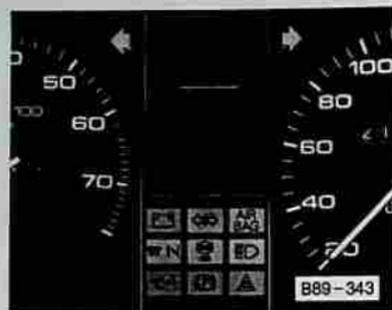
Le témoin s'allume lorsqu'on met le contact, pour le contrôle du fonctionnement. S'il ne clignote pas, il faut rechercher et éliminer le plus rapidement possible la cause de la perturbation afin que le témoin puisse remplir sa fonction de contrôle et d'alerte!

Le témoin s'allume lorsque

le niveau du liquide de frein est trop bas (le contact d'allumage étant mis).

Si le témoin ne s'éteint pas ou s'il s'allume en cours de route, le niveau du liquide de frein dans le réservoir est trop bas. Si vous remarquez en même temps que la course de la pédale de frein s'est allongée, il se peut que l'un des deux circuits de freinage hydrauliques soit défaillant.

On peut quand même continuer à rouler pour se rendre à l'atelier V.A.G le plus proche, mais il faut s'attendre à ce que la force à appliquer à la pédale de frein soit plus grande et que les distances de freinage soient plus longues.



 – Alternateur

Le témoin s'allume lorsque l'on met le contact d'allumage. Il doit s'éteindre après le lancement du moteur.

Si le témoin s'allume en cours de route, **arrêtez-vous immédiatement, arrêtez le moteur** et vérifiez la courroie trapézoïdale.

Si la courroie de l'alternateur est cassée, **ne continuez pas votre route** – la pompe du liquide de refroidissement n'est alors plus entraînée. La courroie trapézoïdale doit être remplacée. (Pour les dimensions de la courroie, voir «Caractéristiques Techniques».)

Avec les voitures à moteur diesel, on peut, en général, continuer de rouler jusqu'à l'atelier V.A.G le plus proche même si la courroie trapézoïdale de l'alternateur est cassée, vu

que la pompe de liquide de refroidissement est commandée séparément.

Mais étant donné que, dans ce cas, la batterie se décharge continuellement, il faudrait débrancher tous les consommateurs électriques non indispensables.

Si le témoin s'allume bien que la courroie trapézoïdale de l'alternateur ne soit pas cassée, on peut normalement – avec tous les moteurs – continuer de rouler jusqu'à l'atelier V.A.G le plus proche, mais la batterie se décharge alors continuellement – voir le paragraphe précédent.

Les véhicules avec système global de contrôle possèdent en outre un témoin pour le contrôle de la tension de la batterie – voir page 40.

La tension du réseau électrique de bord est aussi indiquée par le voltmètre * voir page 38.

 – Clignotants de la remorque*

Le témoin clignote au même rythme que les clignotants de la remorque.

En cas de défaillance d'un clignotant de la remorque ou du véhicule tracteur, le témoin ne clignote pas.

AIRBAG – Système airbag *

Le témoin doit s'allumer après que l'on a mis le contact d'allumage et doit s'éteindre au bout de 10 secondes environ.

Si le témoin ne s'éteint pas ou s'allume en cours de route, il faut conclure à une perturbation dans le système airbag.

Il faut également conclure à une perturbation dans le système si le témoin ne s'allume pas après la mise du contact d'allumage. Pour plus de détails, voir page 142.

 – Préchauffage (uniquement moteurs diesel)

Lorsque le moteur est **froid**, le témoin s'allume au moment où l'on tourne la clé de contact sur la position marche (contact mis).

Si le témoin ne s'allume pas, on peut conclure à une défaillance dans le dispositif de préchauffage – faites appel à un spécialiste.

A la fin du préchauffage, l'intensité de l'éclairage du témoin diminue de moitié – lancez immédiatement le moteur!

Le témoin s'éteint totalement dès que le dispositif de départ à froid a été repoussé à fond.

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

 – Starter (choke)

Le témoin s'allume lorsque l'on tire le starter et que l'on met le contact d'allumage.

 – Système antiblocage *

Le témoin s'allume lorsqu'on met le contact d'allumage. Il s'éteint lorsque le moteur tourne, que le témoin d'alternateur est éteint et que l'autocontrôle de la partie électrique du système est terminé.

Si sur les véhicules à quatre roues motrices le dispositif de blocage du différentiel est engagé, le témoin ne s'éteint qu'au moment du déblocage du différentiel.

Si le témoin ne s'éteint pas, ou s'il s'allume en cours de route bien que l'ABS n'ait pas été mis hors fonction, vous devriez essayer de mettre le système en marche en appuyant sur le commutateur ABS (voir page 50).

Si le témoin ne s'éteint toujours pas, le système est défectueux. La voiture ne peut alors être freinée qu'avec le système de freinage normal. Dans ce cas, il convient de s'adresser le plus rapidement possible à un atelier V.A.G.

Pour de plus amples détails au sujet du système ABS, voir page 25.

 – Feux de route

Le témoin s'allume lorsque les feux de route sont allumés ou que l'on actionne l'avertisseur optique.

 – Pression d'huile¹¹

Sur les véhicules sans système global de contrôle (Auto-Check), le témoin s'allume au moment où l'on met le contact d'allumage. Il doit s'éteindre après le lancement du moteur.

Si le témoin ne s'éteint pas ou s'il s'allume en cours de route – un vibreur se déclenche alors simultanément aux régimes supérieurs à 2000 tr/min – **arrêtez-vous immédiatement, arrêtez le moteur**, contrôlez le niveau d'huile et faites l'appoint d'huile si nécessaire – voir page 92 et 93.

Si le témoin s'allume bien que le niveau d'huile soit correct, **ne continuez pas votre route**. Le moteur ne doit pas non plus tourner au ralenti; faites appel à un spécialiste.

Nota

Le témoin de pression d'huile n'est pas un indicateur de niveau d'huile!

En conséquence le niveau d'huile devrait être vérifié régulièrement, de préférence à chaque plein de carburant.

 – Frein à main

Le témoin de frein à main s'allume lorsque le **frein à main est serré** et que le contact d'allumage est mis. Il doit s'éteindre après le desserrage du frein à main.

 – Signal de détresse
Voir page 54.

 – Feux de position²¹

Le témoin brille lorsque le contact d'allumage est mis et que l'on allume les feux de position.

¹¹ Ce témoin n'existe pas sur les véhicules avec système global de contrôle (Auto-Check). Pour le témoin de pression d'huile de ces voitures, voir page 44.

²¹ Uniquement sur les véhicules destinés à l'Italie.

SYSTEME GLOBAL DE CONTROLE (AUTO-CHECK) *

Ce système contrôle en permanence différentes fonctions et l'état de fonctionnement de différents composants du véhicule une fois que le contact d'allumage est mis et aussi pendant la conduite. Des perturbations ou des travaux de réparation urgents sont annoncés par un signal acoustique et affichés par des symboles lumineux rouges ou jaunes dans le combiné d'instruments.

On est ainsi certain que les perturbations pouvant entraîner de graves avaries ne restent pas inaperçues.

Les perturbations ou avertissements suivants peuvent être affichés :

Symboles rouges

- Niveau de liquide de frein trop bas
- Niveau/température de liquide de refroidissement trop bas/trop élevé (image instable)
- Pression d'huile-moteur trop basse (image instable)

Lorsque des symboles clignotants rouges apparaissent, **trois** signaux avertisseurs retentissent simultanément. Ces avertissements représentent un **DANGER**. Arrêtez immédiatement la voiture, coupez le moteur, contrôlez la fonction perturbée et réparez le défaut. Faites éventuellement appel à un spécialiste.

Si plusieurs perturbations représentant un danger se manifestent, les symboles apparaissent les uns après les autres et chaque symbole est visible pendant environ deux secondes. Les symboles clignotent jusqu'à ce que la déféctuosité soit éliminée.

Symboles jaunes

- Feu stop défectueux
- Ampoule d'éclairage code ou de feu arrière défectueuse
- Niveau d'eau trop bas dans le réservoir de lave-glace (image instable)
- Niveau de carburant trop bas
- Tension de la batterie trop basse/trop élevée

Lorsque des symboles jaunes apparaissent, un signal avertisseur retentit. Les symboles signifient **ATTENTION!** Contrôlez dès que possible la fonction affichée. Si plusieurs avertissements se manifestent simultanément, les symboles apparaissent les uns après les autres, pendant environ 2 secondes chacun.

Si des perturbations représentant un danger et une alerte se manifestent simultanément, les symboles jaunes n'apparaissent que lorsque la déféctuosité correspondant au symbole rouge a été éliminée.



Contrôle des affichages

En appuyant brièvement sur le bouton (flèche), on peut appeler successivement les différents symboles, à condition que le contact d'allumage soit mis. Pour le contrôle du fonctionnement, le moteur peut être arrêté ou en marche et la voiture peut rouler à une vitesse inférieure à environ 5 km/h.

Lorsqu'il existe une perturbation représentant un danger (symbole rouge), il est impossible de procéder au contrôle des affichages.



Contrôle du fonctionnement

Après avoir mis le contact d'allumage, il faut appuyer brièvement sur la pédale de freins pour procéder au contrôle du fonctionnement.

S'il n'existe aucune perturbation représentant un danger (symbole rouge), le monogramme «BREMSLICHT¹⁾» apparaît; il doit disparaître après que la pédale de freins a été actionnée.

Si les fonctions contrôlées par le système global de contrôle sont intactes, le symbole «OK» apparaît pendant quelques secondes.

Si le visuel n'affiche ni «OK» ni aucune perturbation, vérifiez le système global de contrôle.

¹⁾ Sur les véhicules destinés à certains pays, le monogramme «BREMSLICHT» est remplacé par le symbole: (G)

Affichage de la fréquence *

Si aucune perturbation n'a été constatée et que l'autoradio est en marche (suivant le modèle d'autoradio), le visuel affiche la fréquence choisie et des informations supplémentaires (symbole de réception de la stéréo ou lettres-repères pour réception des émissions de radioguidage, la station sélectionnée et "TAPE" pour les cassettes) une fois que le symbole «OK» est effacé.

Ces affichages apparaissent également dans le visuel de l'autoradio – voir la Notice d'Utilisation de l'autoradio.

Les perturbations affichées

S'il y a des défaillances dans les fonctions contrôlées par le système global de contrôle, un signal d'avertissement acoustique se fait entendre et les symboles suivants peuvent s'allumer:

(!) – Niveau de liquide de frein

Le témoin s'allume quand le niveau du liquide de frein est trop bas dans le réservoir.

Si on remarque en même temps que la course de la pédale de frein augmente, on peut conclure à une défaillance de l'un des deux circuits hydrauliques de freinage.

On peut continuer la route en conduisant avec beaucoup de prudence pour se rendre à l'atelier V.A.G le plus proche, mais il faut s'attendre à ce que les forces à appliquer à la pédale de frein soient plus grandes et que les distances de freinage soient plus longues.

UTILISATION

CADRANS



- Témoin de température/de niveau de liquide de refroidissement

Si le témoin s'allume en cours de route, la température du liquide de refroidissement peut être trop élevée ou le niveau du liquide peut être trop bas.

Arrêtez-vous immédiatement, arrêtez le moteur et vérifiez le niveau du liquide de refroidissement. Faites l'appoint si nécessaire.

Attention, danger de brûlures! Laissez refroidir le moteur avant de dévisser le bouchon.

Pour des indications plus détaillées, voir page 97.

Ne touchez pas les ailettes du ventilateur! Le ventilateur pourrait se mettre soudain en marche - même si le contact d'allumage est coupé!

Si le témoin ne s'éteint pas bien que le niveau du liquide soit en ordre, **ne continuez pas la route** - faites appel à un spécialiste.

Si la perturbation est due au ventilateur du radiateur, on peut continuer à rouler jusqu'à l'atelier V.A.G le plus proche, à condition que le niveau du liquide soit en ordre et que le témoin de température soit éteint. Pour pouvoir profiter de l'air en déplacement pour le refroidissement du moteur, il faut éviter le ralenti et les avancées lentes.



- Pression d'huile-moteur

Si ce témoin s'allume, **arrêtez immédiatement le moteur**, vérifiez le niveau d'huile et faites l'appoint si nécessaire - voir pages 92 et 93.

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

Nota:

Le témoin d'alerte de pression d'huile-moteur n'est pas un indicateur de niveau d'huile, c'est pourquoi la pression d'huile-moteur devrait être contrôlée à intervalles réguliers, de préférence lors de chaque ravitaillement.

BREMSLICHT (feux stop) ou

Le témoin d'alerte doit s'éteindre lors du contrôle du fonctionnement (voir page 43).

Si le témoin ne s'éteint pas ou s'il s'allume en cours de route, contrôlez, remplacez ou réparez

- les ampoules des feux stop
- les fusibles
- les connexions de câbles
- le contacteur de feux stop (uniquement si une perturbation est signalée lors du contrôle du fonctionnement)

Adressez-vous à cet effet à une entreprise V.A.G.

Pour le remplacement des ampoules - voir page 121.



- Ampoule de feu de croisement ou de feu arrière défectueuse

Vérifiez, remplacez ou réparez les

- ampoules,
- fusibles et
- connexions de câbles.

Pour le remplacement des ampoules - voir page 121.



- Niveau d'eau trop bas dans le réservoir d'eau de lave-glace

Pour faire l'appoint de l'eau du lave-glace - voir page 102.



- Faible niveau de carburant

Faites **immédiatement** le plein. Voir «Plein de carburant», page 79.



- Tension de la batterie trop basse/trop élevée

Adressez-vous à un atelier V.A.G et faites contrôler la tension de la courroie trapézoïdale, le régulateur ou l'état de la batterie.

Pour le témoin d'alternateur - voir page 40.

ORDINATEUR DE BORD *



Le visuel de l'ordinateur de bord (voir la figure de droite) est intégré dans le combiné d'instruments.

Le **sélecteur de fonctions** (flèche) et la **touche de remise à zéro** (Reset) se trouvent dans la poignée du levier de commande des essuie-glace.

Si l'on appuie à plusieurs reprises sur le côté inférieur du sélecteur de fonctions, le contact d'allumage étant mis, l'ordinateur affiche successivement les fonctions. Si l'on appuie sur le côté supérieur du sélecteur de fonctions, on appelle les données dans l'ordre inverse.



La fonction sélectionnée au moment donné est indiquée par un triangle orienté vers le symbole correspondant sur le bord supérieur ou inférieur du visuel.

Lorsqu'on appuie sur la touche «Reset» pendant au moins deux secondes, les valeurs programmées «quantité de carburant consommée, durée du trajet, consommation moyenne de carburant et vitesse moyenne» peuvent être remises à zéro. Les indications de l'ordinateur représentant une alerte (durée du trajet et réserve de carburant) peuvent être interrompues par une brève pression sur la touche.

UTILISATION

Lorsqu'on met le contact d'allumage, l'ordinateur repasse à la fonction choisie avant la coupure du contact d'allumage.

Quand on débranche la batterie, toutes les valeurs programmées sont effacées.

Les affichages

L'ordinateur de bord offre six informations différentes:

- la consommation momentanée de carburant,
- l'autonomie,
- la quantité de carburant consommée,
- la durée du trajet, (indication maximale 23:59)
- la consommation moyenne de carburant,
- la vitesse moyenne du véhicule.



I/100km – Consommation momentanée

La consommation momentanée est indiquée en I/100 km.

Le calcul de la consommation est effectué par tranches de 30 mètres. Lorsque le véhicule est arrêté, le système garde en mémoire la dernière valeur affichée.

Si, après le lancement du moteur, on choisit la fonction «consommation momentanée», le système affiche la consommation moyenne pendant les 30 premiers mètres parcourus. Si l'on actionne la pédale d'accélérateur d'une voiture arrêtée, le moteur étant en marche, le système peut afficher une consommation très élevée.

A l'aide de cette fonction, on peut adapter son style de conduite à la consommation de carburant désirée.



km – Autonomie

L'autonomie est indiquée par tranches de 10 kilomètres. Elle indique le nombre de kilomètres que l'on peut encore parcourir avec la quantité momentanée de carburant dans le réservoir si l'on ne modifie pas le style de conduite.

Le calcul de l'autonomie est basé sur la consommation de carburant des 30 derniers kilomètres. Si l'on conduit d'une façon plus économique, l'autonomie augmente.

Avertissement «peu de carburant»

Si l'autonomie est inférieure à 50 kilomètres, le dispositif affiche automatiquement l'autonomie, quelle que soit la fonction choisie. L'affichage clignote. Lorsque le réservoir contient moins de 5 à 8 litres, l'affichage «autonomie» est remplacé par «L» (vide).

On peut effacer l'affichage en appuyant brièvement sur le côté supérieur ou inférieur du sélecteur de fonctions ou sur la touche «Reset».

Si l'on ne fait pas le plein de carburant, cet avertissement apparaît chaque fois que l'on met le contact d'allumage.



ltr – Quantité de carburant consommée

Le système indique la quantité de carburant consommée après le lancement du moteur. La consommation mémorisée est effacée lorsque, après une nouvelle mise du contact, on a parcouru une distance de plus de 30 m. On peut en outre effacer la valeur mémorisée en appuyant sur la touche «Reset».



🕒 – Durée du trajet

Le dispositif indique la durée du trajet effectué depuis le dernier effacement de la valeur mémorisée. Lorsqu'on coupe le contact d'allumage, la durée du trajet reste en mémoire. Lorsqu'on continue la route, la durée du nouveau parcours est ajoutée à la valeur mémorisée.

Le dispositif indique au maximum 23 heures et 59 minutes.

Si l'on veut mesurer la durée du trajet à partir d'un certain moment, il faut effacer la valeur mémorisée en appuyant sur la touche «Reset».

Signal d'alarme «durée du trajet»

Après deux heures de conduite, le dispositif affiche automatiquement «durée du trajet», quelle que soit la fonction choisie. En même temps, l'affichage «2:00» clignote et invite le conducteur à faire une pause.

On peut arrêter le signal d'alarme «durée du trajet» en appuyant brièvement sur la face supérieure ou inférieure du sélecteur de fonctions ou sur la touche «Reset». Si l'on ne coupe pas le contact d'allumage ou si on fait une pause de moins de dix minutes, le signal d'alarme est donné toutes les deux heures supplémentaires et le dispositif indique 4:00, 6:00, etc.

Lorsqu'on fait une pause de plus de dix minutes et que l'on coupe le contact d'allumage, le compteur du signal d'alarme «durée du trajet» est remis à zéro.



∅ – Consommation moyenne de carburant
l/100km

Le dispositif indique la consommation moyenne depuis le dernier effacement de la valeur mémorisée, et non pas la consommation au moment de l'affichage.

Lorsqu'on coupe le contact d'allumage, la consommation moyenne reste en mémoire. Lorsqu'on continue le trajet, le dispositif tient également compte des nouvelles valeurs mesurées.

Pour mettre les valeurs enregistrées hors mémoire, appuyez sur la touche «Reset». Après la remise à zéro, le dispositif indique «zéro» pendant les 30 premiers mètres parcourus.



∅ – Vitesse moyenne
km/h

Le dispositif indique la vitesse moyenne depuis la dernière remise à zéro. Lorsqu'on coupe le contact d'allumage, cette valeur reste en mémoire. Lorsqu'on continue le trajet, le dispositif tient compte des nouvelles valeurs enregistrées.

Pour effacer les valeurs mémorisées, appuyez sur la touche «Reset».



1 et 7 – Molette de chauffage des sièges *

La couche superficielle des coussins et dossiers des sièges avant peut être chauffée électriquement lorsque le contact d'allumage est mis.

Avec la molette (1), on peut brancher et régler progressivement le chauffage du siège du conducteur; avec la molette (7), le chauffage du siège du passager.

Pour **brancher** le chauffage, tourner la molette correspondante, depuis la position 0, vers le haut, dans la zone de température désirée (1 à 6). Lorsque le chauffage est en marche, les chiffres-repères de la molette correspondante sont éclairés.

2 – Dégivrage de la glace arrière

Le dégivrage de la glace arrière ne fonctionne que lorsque le contact d'allumage est mis. Un témoin s'allume dans la commande lorsqu'on branche le chauffage.

Dès que la glace arrière est dégivrée, vous devriez couper le chauffage car une plus faible consommation de courant se traduit par une plus faible consommation de carburant. Voir page 73.

Nota

Sur les véhicules avec antenne sur glace arrière, les deux fils supérieurs, destinés à l'antenne, ne sont pas chauffés.

Chauffage des rétroviseurs

Sur les véhicules avec rétroviseurs extérieurs réglables électriquement, le miroir est dégivré pendant tout le temps que le dégivrage de la glace arrière est en circuit.

3 – Phares antibrouillard *

Les phares antibrouillard fonctionnent avec les feux de position, les feux de croisement ou de route.

Lorsqu'on allume les phares antibrouillard, un témoin brille dans la commande.

Lorsque le feu arrière de brouillard est allumé, il n'est pas possible d'éteindre séparément les phares antibrouillard.

Veillez tenir compte des dispositions légales s'appliquant à l'utilisation des phares antibrouillard.

4 – Feu arrière de brouillard

Le feu arrière de brouillard ne fonctionne que lorsque les phares antibrouillard, les feux de croisement ou de route sont allumés.

Lorsque le feu arrière de brouillard est allumé, un témoin brille dans la commande.

Si, sur les véhicules équipés de phares antibrouillard, on allume le feu arrière de brouillard, les phares antibrouillard s'allument automatiquement en même temps. Un témoin brille alors dans les deux commandes.

Veillez tenir compte des dispositions légales s'appliquant à l'utilisation des feux arrière de brouillard.

En raison de leur effet éblouissant, les feux arrière de brouillard ne doivent être allumés qu'en cas de visibilité réduite (en RFA par exemple lorsque la visibilité est inférieure à 50 m).

5 – Système antiblocage (ABS) *

L'ABS peut être mis en ou hors fonction à l'aide de la commande. Lorsque le dispositif est hors fonction, le témoin d'ABS s'allume. Le véhicule est alors freiné avec le système de freinage traditionnel.

A chaque lancement du moteur, le système ABS s'enclenche automatiquement. Normalement, l'ABS devrait toujours être en circuit. Ce n'est que dans des cas bien déterminés qu'il peut être avantageux de mettre l'ABS brièvement hors fonction en cours de route.

Lorsqu'on roule sur des gravillons ou sur de la neige fraîche sur fond glissant, c'est-à-dire dans des conditions dans lesquelles on devrait de toute façon conduire avec la plus grande prudence et lentement, on peut éventuellement obtenir une réduction de la distance de freinage en arrêtant le système ABS. Les gravillons ou la neige qui s'accumulent devant les roues bloquées augmentent l'efficacité des freins. Mais il ne faut pas oublier que l'on ne peut plus diriger le véhicule lorsque les roues sont bloquées.

Il convient donc de remettre le système en marche dès que l'on roule de nouveau dans des conditions routières normales.

Nota

Si l'on doit procéder à des essais de freinage ou à un contrôle de l'état des freins avec des roues bloquées, il faut mettre le système ABS hors fonction.

6 – Réglage électrique du site des phares

Le dispositif de réglage électrique du site des phares permet d'adapter progressivement les phares à la charge du véhicule en cours de route. On évite ainsi que les conducteurs de véhicules venant en sens inverse ne soient éblouis trop fortement. Le réglage correct des phares assure en outre une visibilité optimale pour le conducteur.

Pour abaisser le rayon lumineux, tournez la molette à partir de la position de base (0) vers le bas.

Les positions de réglage correspondent environ aux charges suivantes:

- 0 – Véhicule avec au maximum deux personnes adultes à bord, coffre à bagages vide.
- I – Toutes les places occupées dans l'habitacle, coffre à bagages vide.
- II – Toutes les places occupées dans l'habitacle, coffre à bagages chargé jusqu'à la charge autorisée sur l'essieu arrière.
- III – Place du conducteur occupée, coffre à bagages chargé jusqu'à la charge autorisée sur l'essieu arrière.

En cas de traction d'une remorque et pour les charges qui diffèrent des situations indiquées ci-dessus, les réglages recommandés ne sont plus applicables. On peut aussi choisir des positions intermédiaires. Une moyenne de 75 kg par personne a été retenue pour le calcul du poids des personnes.

Il faut tenir compte du poids maximal autorisé à la flèche et de la charge autorisée sur l'essieu arrière (voir pages 153, 154).

Nota:

Pour le réglage des phares (à effectuer uniquement avec un appareil de réglage) la molette doit toujours se trouver à la position de base (0).



Commande de blocage du différentiel *

Le dispositif de blocage du différentiel peut être engagé et aussi déengagé manuellement sur le véhicule arrêté ou roulant à une vitesse inférieure à environ 25 km/h à l'aide de la touche (DIFF) prévue sur la console centrale, à côté du levier de frein à main.

Le dispositif est déengagé automatiquement dès que le véhicule dépasse une vitesse d'environ 25 km/h. Le différentiel reste débloqué même lorsqu'on roule de nouveau plus lentement.

Le dispositif de blocage du différentiel sert uniquement à faciliter le démarrage. Pour plus de détails, voir page 78.

Lors du blocage du différentiel, cette touche n'assure qu'une présélection. La commande proprement dite peut être à action retardée, tout particulièrement lorsque la différence de vitesse de rotation des roues arrière est très importante.

Le témoin devant la touche brille aussitôt que le dispositif de blocage du différentiel est effectivement engagé.

Etant donné que le système ABS est mis hors fonction lorsqu'on engage le dispositif de blocage du différentiel, le témoin ABS s'allume en plus. Il s'éteint automatiquement au moment du déblocage du différentiel.

Si le témoin ne s'allume pas bien que le dispositif de blocage du différentiel soit engagé, il convient de faire vérifier l'appareillage électrique et le dispositif de blocage du différentiel par un atelier V.A.G.

UTILISATION

COMMANDE D'ÉCLAIRAGE/LEVIER DE CLIGNOTANTS ET D'ÉCLAIRAGE CODE



A – Commande d'éclairage

Cran 0 – Extinction totale

Cran 1 – Feux de position

Cran 2 – Feux de croisement ou de route

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

Eclairage des instruments

Lorsque les phares sont allumés, on peut régler progressivement l'intensité de l'éclairage des instruments et de la console centrale en tournant le réostat (voir page 36).

B – Levier des clignotants et de l'inverseur code

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

Clignotants droits – levier vers le haut
Clignotants gauches – levier vers le bas

Le témoin clignote en même temps que les clignotants – voir aussi page 39.

A la sortie d'un virage, les clignotants s'arrêtent automatiquement.

Indication de changement de couloir de circulation

Déplacez le levier uniquement jusqu'au point dur supérieur ou inférieur et maintenez-le dans cette position. Le témoin doit clignoter en même temps.

Inversion code/route/appel de phares

Eclairage code – levier en position centrale
Eclairage route – repoussez le levier vers l'avant
Appel de phares – tirez le levier vers le volant

Feux de stationnement

Les feux de stationnement ne s'allument que lorsque la clé de contact est retirée.

Feux de stationnement – levier vers le haut droits

Feux de stationnement – levier vers le bas gauches

Nota

Pour l'utilisation des dispositifs de signalisation et d'éclairage décrits sur cette page, veuillez toujours respecter les dispositions légales correspondantes.

REGULATEUR DE VITESSE *



Ce dispositif permet de maintenir constante toute vitesse souhaitée à partir de 35 km/h, tant que la puissance du moteur le permet. Le conducteur peut ainsi lâcher le pied de l'accélérateur, principalement sur de longues distances.

Attention

■ Le régulateur de vitesse ne doit pas être utilisé lorsque la circulation est dense et que l'état de la route est inapproprié (verglas, aquaplaning, gravillons).

■ Lorsque la vitesse est supérieure à 30 km/h environ et que le dispositif est en marche, ne passez pas au point mort sans débrayer sinon le moteur s'emballer et peut dans certaines circonstances être ainsi endommagé!

UTILISATION

Le dispositif est **commandé** avec le curseur A et la touche B, prévus sur le levier de clignotants et d'inverseur code.

Pour **mettre** le dispositif **en marche**, placez la touche A sur EIN (mise en marche).

Quand la vitesse à maintenir a été atteinte, il suffit d'appuyer légèrement sur la touche B. On peut alors enlever le pied de l'accélérateur.

La vitesse programmée peut être augmentée sans qu'il soit nécessaire d'appuyer sur la pédale d'accélérateur. Il suffit d'appuyer sur la touche B jusqu'à ce que la vitesse désirée soit atteinte.

La vitesse peut également être augmentée comme d'habitude avec la pédale d'accélérateur. Dès que la pédale a été relâchée, le dispositif reprend la vitesse programmée auparavant.

Nota

Sur les véhicules avec **boîte automatique** * le régulateur de vitesse ne peut être utilisé que dans les gammes D et 2.

Si l'on choisit une autre gamme, le régulateur de vitesse est complètement mis hors circuit.

Le dispositif est mis momentanément hors circuit lorsqu'on appuie sur la pédale de frein ou d'embrayage ou lorsqu'on pousse le curseur A sur AUS (sans le faire encliqueter).

Pour reprendre la vitesse programmée auparavant (AUFN), il faut repousser vers la gauche, jusqu'en butée, le curseur A après avoir lâché la pédale de frein ou d'embrayage.

Attention

La vitesse programmée ne peut être reprise que si elle n'est pas trop élevée pour les conditions de circulation existantes.

Le régulateur de vitesse est **complètement mis hors circuit** lorsqu'on pousse la touche vers la droite, jusqu'en butée (AUS), ou lorsqu'on coupe le contact d'allumage.

UTILISATION

SIGNAL DE DETRESSE/ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE



A – Levier de commande de signal de détresse

Pour faire fonctionner le signal de détresse, repoussez le levier vers le haut.

Lorsque le signal de détresse est en circuit, le témoin clignote au même rythme.

Le dispositif fonctionne aussi lorsque le contact d'allumage est coupé.

Nota

Pour l'utilisation du signal de détresse il est indispensable de tenir compte des dispositions légales correspondantes.

B – Essuie-glace et lave-glace

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

Le chauffage des gicleurs * ne possède pas de commutateur individuel; il est mis en circuit automatiquement au moment où on met le contact d'allumage.

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

Balayage aller et retour

Repoussez le levier vers le bas.

Fonctionnement intermittent

Levier au cran 1

Les essuie-glace fonctionnent environ toutes les 5 secondes

Balayage lent

Levier au cran 2

Balayage rapide

Levier au cran 3

Lavage/balayage automatique

Tirez le levier vers le volant – l'essuie-glace et le lave-glace fonctionnent.

Relâchez le levier –

le lave-glace s'arrête et les essuie-glace fonctionnent encore pendant env. 4 secondes.

LAVE-PHARES *

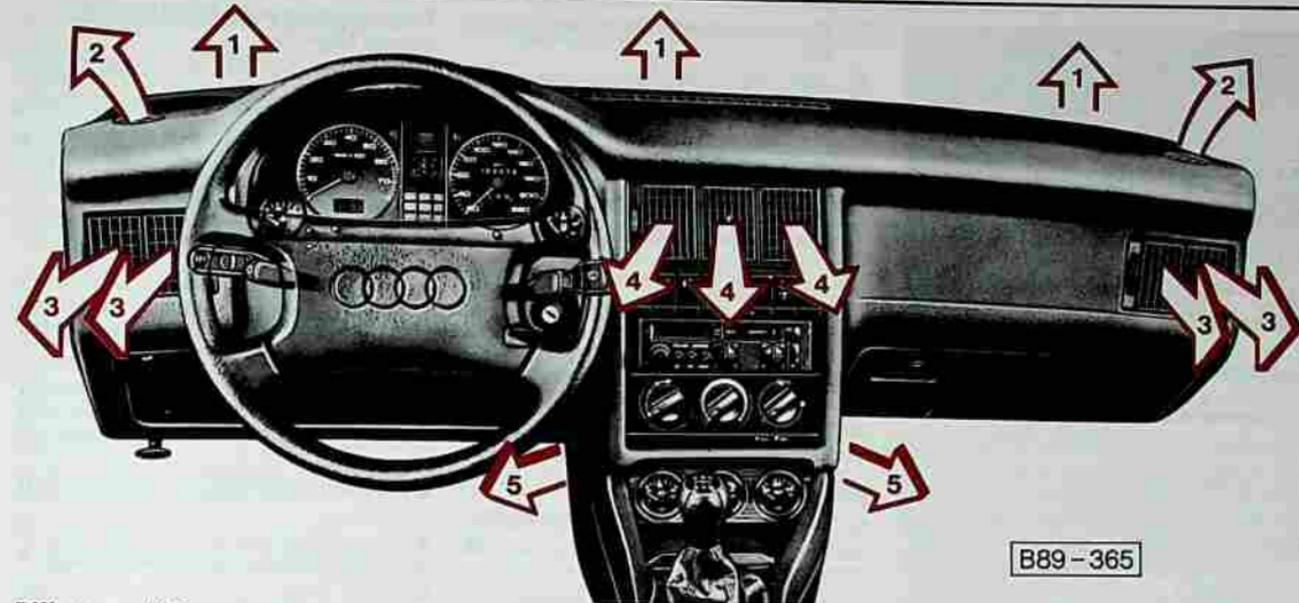
Lorsque les phares sont allumés, les verres des phares sont lavés à chaque fois que l'on actionne la commande de lave-glace.

A intervalles réguliers cependant, en faisant le plein de carburant par exemple, enlevez la saleté collée sur le verre (comme les insectes écrasés).

Pour le remplissage du réservoir d'eau de lave-glace, voir page 102.

UTILISATION

CHAUFFAGE ET VENTILATION/CLIMATISEUR *



Diffuseurs d'air

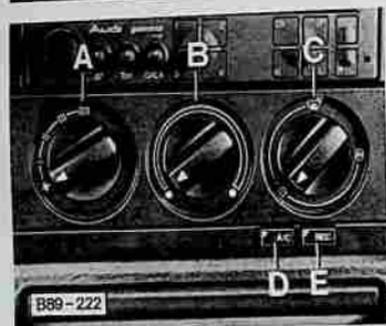
Tous les diffuseurs envoient de l'air frais, chauffé ou non chauffé ou de l'air réfrigéré * dans l'habitacle.

La répartition de l'air vers tous les diffuseurs est à régler avec le bouton rotatif C (voir la figure de la page suivante).

Sur les véhicules avec climatiseur entièrement automatique, la répartition de l'air vers les diffuseurs est réglée automatiquement.

Les diffuseurs 3 et 4 peuvent être ouverts ou fermés individuellement avec les molettes latérales.

La direction du flux d'air envoyé dans l'habitacle peut être modifiée avec les languettes prévues sur les diffuseurs.



Éléments de commande

A – Commande de soufflante

La soufflante fonctionne à quatre vitesses.

Les véhicules sans climatiseur possèdent en outre une position 0 pour la commande de soufflante. Dans cette position, l'arrivée d'air en provenance de l'extérieur est interrompue.

Lorsque le climatiseur est en marche, la soufflante tourne à petite vitesse lorsque la commande est sur la position .

B – Commande de température

On peut augmenter la température progressivement en tournant le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre.

C – Bouton tournant pour la répartition de l'air

↓ Flux d'air en direction du plancher – les diffuseurs 5 sont ouverts.

Pour envoyer toute la quantité d'air disponible vers le plancher, il faut fermer les buses 3 et 4.

↕ Flux d'air en direction du pare-brise – les diffuseurs 1 et 2 sont ouverts.

⏏ Les diffuseurs 1 et 2 sont fermés.

L'air est envoyé dans l'habitacle par les diffuseurs 3 et 4.

Les diffuseurs 5 ne débitent qu'une faible quantité d'air.

D – Commande de climatiseur (AC) *

Quand le climatiseur est en marche, un témoin rouge brille dans le commutateur.

E – Circulation d'air (REC) *

On ne peut utiliser ce mode de fonctionnement que lorsque le climatiseur est en marche.

L'arrivée d'air en provenance de l'extérieur est coupée. Le système assure uniquement la circulation de l'air dans l'habitacle.

Dégivrage du pare-brise et des glaces latérales

■ Tournez la commande A sur la position III

■ Tournez la commande B dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'en butée.

■ Tournez la commande C sur 

■ Fermez les diffuseurs 4.

■ Par l'intermédiaire des diffuseurs 3, on peut envoyer en plus de l'air chaud vers les glaces latérales.

Désembuage durable du pare-brise et des glaces latérales

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

■ Tournez la commande A sur la position II ou III.

■ Si nécessaire, tournez la commande B un peu vers le haut, dans la zone de chauffage.

■ Réglez la commande rotative C suivant besoin entre  et .

■ Fermez les diffuseurs 4.

■ Les diffuseurs 3 permettent de diriger en plus de l'air chaud vers les glaces latérales.

Chauffage rapide de l'habitacle

■ Tournez la commande de soufflante A sur la position III.

■ Tournez la commande C sur 

■ Tournez la commande de température dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'en butée.

■ Ouvrez les diffuseurs 3 et 4.

Comment obtenir une température agréable dans l'habitacle

Après désembuage des glaces et obtention de la température désirée dans l'habitacle, il est recommandé de procéder au réglage suivant :

■ Tournez la commande de soufflante A sur la position II ou III.

■ Tournez la commande de température B dans la zone de chauffage désirée.

■ Tournez la commande C sur 

■ Réglez les diffuseurs 3 et 4 à volonté.

Aération

Le flux d'air sortant des diffuseurs 3 et 4 peut être réglé progressivement entre les positions froid et chaud par l'intermédiaire du bouton tournant B.

On obtient un flux d'air maxi des diffuseurs 3 et 4 en tournant la commande C sur 

Réfrigération *

Pour obtenir une réfrigération maximale

■ Fermez toutes les glaces et le toit ouvrant *.

■ Appuyez sur les commandes D et E – le témoin s'allume dans les commandes.

■ Tournez la commande de température B dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre, jusqu'en butée.

■ Tournez la commande de soufflante A sur la position III.

■ Tournez la commande C sur 

■ Ouvrez les diffuseurs 3 et 4 et réglez la direction du flux d'air à volonté.

Pour éviter le givrage de différentes pièces du climatiseur, veillez à ce qu'un diffuseur au moins soit toujours ouvert.

Réfrigération normale

■ Appuyez sur la commande D ou sur les commandes D et E – le témoin s'allume dans la commande.

■ Avec la commande rotative B, réglez la température de l'air à volonté.

Réglez la commande de soufflante A sur une des positions entre I et III, suivant besoin. Réglez la commande rotative C suivant besoin.

■ Ouvrez les diffuseurs 3 et 4 et réglez la direction du flux d'air à volonté.

Veillez cependant à ce qu'un diffuseur au moins soit toujours ouvert pour éviter le givrage de différentes pièces du climatiseur.

Indications générales

■ Pour que le chauffage et la ventilation fonctionnent impeccablement, il faut veiller à ce que les ouïes d'admission d'air devant le pare-brise ne soient pas obstruées par de la glace, de la neige ou des feuilles d'arbres.

■ La soufflante devrait toujours fonctionner à petite vitesse.

■ Si l'on veut empêcher que de l'air vicié, en provenance de l'extérieur, ne pénètre dans l'habitacle, il faut placer la commande rotative A sur 0. Mais il ne faut pas la laisser trop longtemps dans cette position, car les glaces pourraient se couvrir de buée.

Sur les véhicules avec filtre à air frais *, les impuretés de l'air extérieur (p.ex. poussières, pollens etc.) sont retenues par le filtre. Sur ces véhicules, la commande rotative ne doit être placée sur 0 que lorsque l'air est vicié par des gaz.

■ L'efficacité du chauffage dépend de la température du liquide de refroidissement – c'est pourquoi le plein rendement du chauffage ne peut être obtenu que lorsque le moteur a atteint sa température de fonctionnement.

■ Les commandes rotatives B et C peuvent être placées sur une position intermédiaire quelconque.

■ L'air envoyé dans l'habitacle par les diffuseurs d'air est évacué par les ouïes d'évacuation d'air aménagées sous la glace arrière. C'est pourquoi ces ouïes ne doivent jamais être masquées par des vêtements etc.

Indications relatives au climatiseur

■ Si l'on veut empêcher que l'air vicié, en provenance de l'extérieur, ne pénètre dans l'habitacle, il faut mettre le climatiseur en marche et appuyer sur la touche «REC». Le système commute alors sur circulation d'air.

■ Etant donné que l'utilisation du climatiseur n'est pas judicieuse lorsque les températures ambiantes sont basses, le climatiseur ne fonctionne qu'aux températures supérieures à environ +5°C.

■ Lorsque le climatiseur est enclenché, il faut baisser non seulement la température à l'intérieur de l'habitacle mais aussi l'humidité de l'air. Il est ainsi possible – lorsque le degré d'humidité de l'air est très élevé – d'éviter que de la buée ne se dépose sur les glaces dans des conditions climatiques normales. Quand la température a trop fortement baissé, il suffit en général de tourner la commande de température B dans le sens des aiguilles d'une montre.

Si toutefois les vitres s'embuent lorsque la température extérieure et l'humidité de l'air sont élevées, appuyez sur la touche «REC».

■ Le climatiseur fonctionne au mieux lorsque les glaces et le toit ouvrant * sont fermés.

Cependant, si l'habitacle a été extrêmement chauffé, le véhicule étant arrêté en plein soleil, il convient de laisser une glace ouverte une fois que le climatiseur est en marche, jusqu'à ce que l'air chaud soit refoulé de l'habitacle.

■ Lorsque les températures ambiantes et l'humidité de l'air sont très élevées, une flaque d'eau provenant de l'eau de condensation de l'évaporateur peut se former sous le véhicule. Cela est tout à fait normal et ne constitue pas un signe de manque d'étanchéité.

■ Pour que le refroidissement du moteur soit assuré même lorsque le moteur est fortement sollicité, le climatiseur peut s'arrêter automatiquement pendant quelque temps.

■ Le poids du climatiseur réduit la charge utile d'environ 40 kg. Le poids à vide augmente de la même valeur – voir aussi les «Caractéristiques Techniques», page 153.

■ Si le climatiseur ne fonctionne pas, la température extérieure peut être inférieure à +5°C ou le fusible peut être grillé. Dans ce cas, il convient d'arrêter le climatiseur en appuyant sur la commande D et de contrôler, ou remplacer si nécessaire, le fusible – page 120.

■ Si le pouvoir de réfrigération diminue, arrêtez le climatiseur et faites-le vérifier.

Si vous supposez que le climatiseur a été endommagé, par exemple au cours d'un accident, il faut immédiatement en vérifier l'étanchéité et l'état.

Arrêtez le climatiseur. Il ne faut surtout pas le remettre en marche.

En cas de perturbations dans le circuit de réfrigérant du climatiseur, un contacteur de protection arrête le climatiseur momentanément ou entièrement. Dans ce cas, il est conseillé de s'adresser au concessionnaire V.A.G le plus proche.

L'exécution de réparations sur le climatiseur AUDI exige des connaissances professionnelles particulières et des outils spéciaux.

En cas de perturbations, vous devriez donc vous adresser tout d'abord à un atelier V.A.G.

CLIMATISEUR ENTIEREMENT AUTOMATIQUE *

Réglage de base recommandé pour toutes les saisons:

Température: 22 °C (72 °F) environ et touche AUTO

Ce réglage permet d'obtenir le plus rapidement possible une température agréable dans l'habitacle.

C'est pourquoi ce réglage ne devrait être modifié que si les conditions atmosphériques l'exigent.



Le climatiseur maintient la température dans l'habitacle à la valeur choisie.

Il modifie donc automatiquement la température de l'air débité par les diffuseurs, le régime de la soufflante (quantité d'air) et la répartition de l'air dans l'habitacle.

Les diffuseurs d'air sont disposés comme montré sur la figure de la page 55.

Le dispositif est commandé au moyen de touches. Les témoins se trouvant au-dessus des touches de fonctionnement indiquent quelle touche est enfoncée.

La température choisie est affichée par un système digital.

Sous la touche «OUTSIDE TEMP» se trouve le sélecteur de température qui permet de choisir une indication en degrés Celsius (°C) ou en degrés Fahrenheit (°F).

La température souhaitée dans l'habitacle est à choisir à l'aide des touches.

WARMER (plus chaud)
COOLER (plus froid).

Elle peut être réglée entre +18 °C (64 °F) et +29 °C (86 °F). Dans cette gamme de température, le réglage s'effectue automatiquement.

Si l'on choisit des températures inférieures à 18 °C (64 °F), les lettres «LO» apparaissent dans le champ d'affichage. Pour les températures supérieures à 29 °C (86 °F), le dispositif indique «HI».

Si le dispositif est réglé sur ces valeurs extrêmes, il assure toujours un chauffage ou une réfrigération maximale. Ces deux positions ne permettent pas une régulation automatique de la température.

Positions de réglage

Suivant les besoins, on peut choisir entre les positions AUTO, , ECON et BI-LEV.

AUTO – Réglage de base

Par temps froid, les diffuseurs 1, 2 et 5 débitent de l'air réchauffé. Par temps chaud, les diffuseurs 3 et 4 débitent de l'air réfrigéré – voir figure page 55.



– **Dégivrage et désembuage du pare-brise et des glaces latérales**

Pour dégivrer et désembuer les glaces, appuyez sur cette touche. La plus grande part du volume d'air est alors dirigée vers les glaces.

ECON – Fonctionnement économique

Ce n'est que lorsqu'on veut économiser du carburant et qu'aucune réfrigération n'est nécessaire qu'il est conseillé d'appuyer sur cette touche.

Le compresseur du climatiseur est alors arrêté. La soufflante envoie uniquement de l'air frais ou de l'air réchauffé dans l'habitacle.

BI-LEV – Air mixte

Dans cette position, les diffuseurs 3 et 4 débitent de l'air réchauffé, par temps froid. Par temps chaud, les diffuseurs 3, 4 et 5 débitent de l'air réfrigéré. Les diffuseurs 1 et 2 débitent une plus faible quantité d'air.

LO/Hi – Fonction supplémentaire

Quelle que soit la position choisie, on peut actionner en plus la touche LO pour réduire ou la touche HI pour augmenter le régime de la soufflante.

La fonction supplémentaire «LO/Hi» est effacée lorsqu'on appuie à nouveau sur la touche sélectionnée ou lorsqu'on choisit une autre position de réglage.

OUTSIDE – Indicateur de température extérieure

Lorsqu'on appuie sur cette touche, le climatiseur affiche la température extérieure. Le témoin situé à gauche de la touche reste allumé pendant tout le temps que la température extérieure est affichée. Ce témoin sert aussi de lampe d'alerte en cas de perturbations – voir page suivante.

En raison de l'échauffement du moteur, la température affichée peut être trop élevée lorsque la voiture est arrêtée ou que l'on roule à une vitesse trop faible.

L'indicateur de température ne doit pas être utilisé comme «signal de verglas» – car il peut y avoir du verglas même à des températures supérieures à 0 °C.

OFF – Arrêt du climatiseur

Lorsqu'on appuie sur cette touche, le climatiseur est arrêté complètement. L'arrivée d'air frais dans l'habitacle est également coupée. On peut ainsi éviter que de l'air pollué par des gaz d'échappement ou de la poussière ne pénètre dans l'habitacle. Il ne faudrait cependant pas rouler trop longtemps avec le climatiseur arrêté.

Remarques

■ Lorsque les températures sont basses, la soufflante ne se met en marche qu'au moment où le liquide de refroidissement a atteint une température suffisante (sauf dans les positions  ou HI de la soufflante).

■ Dans les différentes positions de fonctionnement, le débit, la répartition et la température de l'air sont réglés automatiquement. Si l'on veut modifier la direction et/ou l'intensité du flux d'air, il faut régler le diffuseur correspondant de façon adéquate ou l'ouvrir ou le fermer un peu plus avec la molette de commande.

Les diffuseurs d'air ne devraient jamais être entièrement fermés, si possible.

■ Pour ne pas diminuer le rendement calorifique et le pouvoir de refroidissement et éviter la formation de buée sur les glaces, il faut veiller à ce que les ouïes d'entrée d'air devant le pare-brise soient toujours libres de glace, de neige et de feuilles d'arbres.

■ Pour que le refroidissement du moteur soit assuré lorsque le moteur est fortement sollicité, le compresseur du climatiseur peut s'arrêter momentanément.

■ Lorsque les températures extérieures sont basses, le compresseur du climatiseur s'arrête automatiquement.

■ Lorsque le climatiseur est en marche, non seulement la température, mais aussi l'humidité de l'air baisse dans l'habitacle, ce qui évite l'embuage des glaces.

■ Le climatiseur fonctionne mieux lorsque les glaces et le toit ouvrant/pivotant * sont fermés.

Si, cependant, l'habitacle a été très chauffé par les rayons solaires, le véhicule étant à l'arrêt, il faut laisser une glace ouverte après la mise en marche du climatiseur jusqu'à ce que l'air chaud ait été refoulé de l'habitacle.

Lorsque les températures extérieures et l'humidité de l'air sont très élevées, une flaque d'eau due à l'eau condensée en provenance de l'évaporateur peut se former sous la voiture. Cela est tout à fait normal et n'est pas un signe de manque d'étanchéité.

■ Le poids du climatiseur réduit la charge utile du véhicule d'environ 40 kg; le poids à vide augmente de la même valeur – voir «Caractéristiques Techniques» page 153.

■ Si les diffuseurs ne débitent pas d'air réfrigéré bien que le climatiseur ait été réglé sur la position de réfrigération, il se peut que le fusible du climatiseur soit grillé. Vérifiez le fusible et remplacez-le si nécessaire. Voir page 120.

■ Si le témoin à gauche de la touche «OUTSIDE TEMP» clignote pendant environ 1 minute après la mise du contact d'allumage, le dispositif est défectueux et doit être examiné par une entreprise V.A.G.

■ Si vous supposez que le climatiseur a été endommagé, par exemple au cours d'un accident, il faut immédiatement vérifier s'il accuse des fuites ou autres anomalies.

■ En cas de perturbations dans le circuit de réfrigérant du climatiseur, un contacteur de protection arrête le climatiseur momentanément ou entièrement. Dans ce cas, il est conseillé de s'adresser au concessionnaire V.A.G le plus proche.

■ Les réparations du climatiseur AUDI exigent des connaissances particulières et des outils spéciaux.

En cas de perturbations, vous devriez tout d'abord vous adresser à un agent V.A.G.

UTILISATION

TOIT COULISSANT/PIVOTANT *

Commande mécanique du toit

Le toit peut être ouvert et fermé à l'aide d'une manivelle montée au-dessus du pare-brise.

Lorsque le toit est fermé, la manivelle est bloquée en position centrale. Pour débloquer le toit, appuyez sur le bouton «PRESS» et tournez simultanément la manivelle.

Ne forcez pas.

Ouverture

Appuyez sur le bouton et tournez la manivelle vers la gauche.

Fermeture

Tournez la manivelle vers la droite.

Relevage

Le toit étant fermé, appuyez sur le bouton et tournez la manivelle vers la droite.

Abaissement

Tournez la manivelle vers la gauche.

Attention

Pour des raisons de sécurité, la manivelle doit toujours être rabattue dans la cuvette.

Si le toit fonctionne difficilement après un certain temps, nettoyez et graissez les rails de guidage – voir page 85.



Commande électrique du toit

Lorsque le contact d'allumage est mis, le toit peut être ouvert ou fermé à l'aide de la commande prévue à côté du plafonnier.

Le toit fonctionne encore après la coupure du contact d'allumage. Ce n'est que lorsque la **porte du conducteur a été ouverte et refermée** que la commande est hors fonction.

Ouverture

Appuyez sur la commande (1).

Fermeture

Appuyez sur la commande (2).

Relevage

Le toit étant fermé, appuyez sur la commande (2).

Abaissement

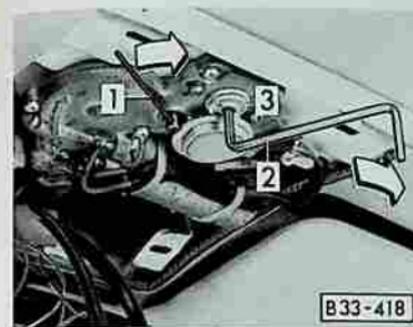
Appuyez sur la commande (1).

Lorsqu'on passe de la commande d'ouverture à la commande de relevage ou inversement, il faut relâcher brièvement le dispositif de commande lorsque le toit est fermé.

Attention

Des blessures peuvent être provoquées par la fermeture accidentelle et incontrôlée du toit. Il faut donc toujours faire très attention en fermant le toit et retirer la clé de contact en quittant le véhicule.

UTILISATION



■ Décrochez le goujon (1) et basculez-le vers l'arrière.

■ Enlevez la manivelle (2) se trouvant sur le revers du cache, introduisez-la dans le trou hexagonal (3) et tournez-la.

Lorsque le dispositif est défectueux, le toit peut être fermé manuellement:

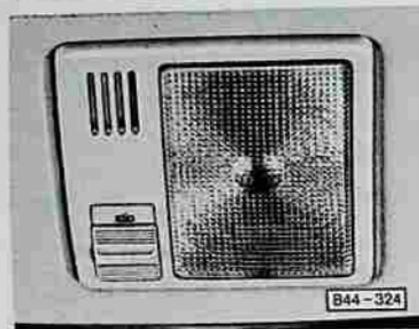
■ Sortez le plafonnier en faisant levier avec un tournevis du côté de la commande.

■ Dévissez la vis à tête cruciforme visible dans l'ouverture.

■ Basculez le cache vers le bas et déposez-le de son support en le tirant vers l'avant.

UTILISATION

PLAFONNIERS



Plafonnier

Positions de la commande

 – Contacteur de porte¹⁾

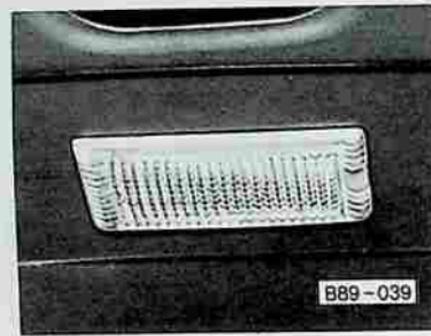
Au centre – Extinction

I – Eclairage continu.

Le plafonnier des véhicules avec toit coulissant/pivotant * est représenté sur la figure de la page 62.

¹⁾ Extinction retardée *

Après la fermeture de la porte, le plafonnier reste allumé pendant encore 30 secondes environ. Lorsqu'on met le contact d'allumage ou que l'on actionne le verrouillage central, le plafonnier s'éteint immédiatement. Quand la porte reste ouverte plus de 4 minutes environ, le plafonnier s'éteint automatiquement.

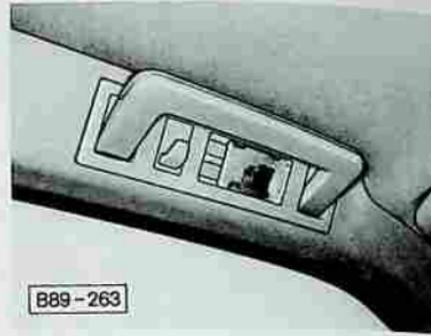


Eclairage du coffre à bagages *

Lorsque l'éclairage est en circuit, le coffre à bagages est éclairé par la partie transparente du boîtier des feux arrière.

Une lampe d'éclairage supplémentaire * (voir la figure) se trouve sur la face supérieure du coffre à bagages.

Elle s'allume lorsqu'on ouvre le capot arrière (même si l'éclairage et le contact d'allumage sont coupés). Il faut donc toujours veiller à ce que le capot arrière soit bien fermé, même si le véhicule est arrêté.



Lampes de lecture *

Des lampes de lecture sont montées au-dessus de la porte du passager avant et des deux portes arrière.

Positions de la commande

 – Contacteur de porte¹⁾

Au centre – Extinction

I – Eclairage continu.

L'interrupteur de la lampe de lecture avant ne peut être placé que sur les positions **0** et **I**.

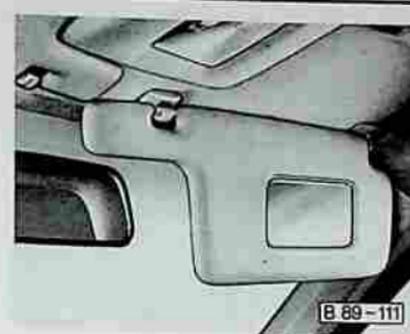
UTILISATION

PARE-SOLEIL



Lampe d'éclairage du compartiment-moteur *

La lampe se trouve sur la face intérieure du capot avant. Elle peut être allumée ou éteinte avec le levier (voir figure).



Les pare-soleil peuvent être dégagés de leurs supports centraux et rabattus contre les portes.

Suivant leur exécution, les pare-soleil – une fois dégagés de leur support central – peuvent être tirés dans l'axe longitudinal.

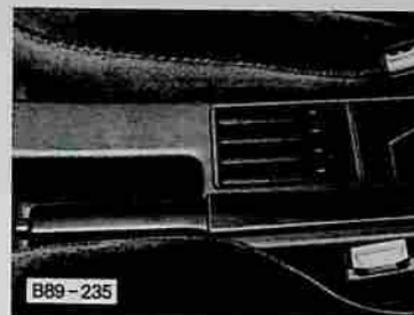
Un miroir de courtoisie est monté sur le revers du pare-soleil, côté passager avant.

La voiture peut aussi être équipée d'un miroir de courtoisie avec éclairage *.

Pour allumer la lampe : ouvrez le clapet qui masque le miroir.

Lorsqu'on ferme le clapet, la lampe d'éclairage du miroir de courtoisie s'éteint automatiquement. Elle s'allume à nouveau lorsqu'on ouvre le clapet.

CASIER DE RANGEMENT DES CASSETTES *



Les cassettes (sans boîtier) peuvent être rangées dans les tiroirs du casier de rangement. Le dispositif de blocage évite le débîinage de la cassette.

Pour ouvrir le tiroir, appuyez sur la touche droite du tiroir.

Déposez la cassette dans le tiroir de manière que la bande soit orientée vers l'arrière. Un repère rouge apparaît à gauche de chaque tiroir occupé.

UTILISATION

ALLUME-CIGARETTE



Allume-cigarette

Pour pouvoir utiliser l'allume-cigarette, enfoncez l'embout.

Lorsque la spirale chauffante est incandescente, l'embout revient en arrière – retirez et utilisez immédiatement l'allume-cigarette.

La prise de courant de l'allume-cigarette peut être utilisée pour tout autre accessoire électrique ayant une puissance absorbée maximale de 100 watts. Mais la batterie se décharge lorsqu'on branche un consommateur de courant à moteur arrêté.

Attention

L'allume-cigarette et la prise de courant fonctionnent encore lorsque la clé de contact a été retirée. Pour cette raison, il ne faut jamais laisser des enfants sans surveillance dans la voiture.

CENDRIERS



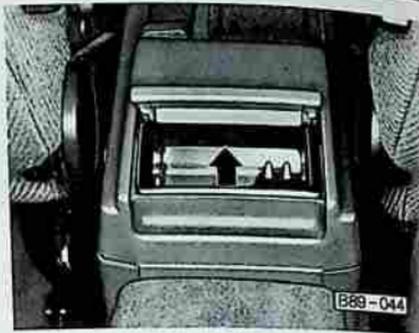
Cendrier avant

Pour le vider – ouvrez le cendrier, saisissez-le par la baguette portant l'inscription «LIFT» (flèche) et sortez-le vers le haut.

Sur les véhicules avec instruments supplémentaires

Le cendrier se trouve en dessous des instruments supplémentaires.

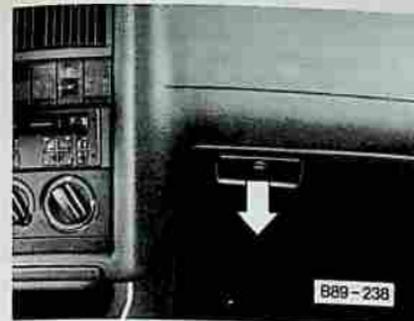
Pour vider le cendrier – ouvrez-le et extrayez le boîtier vers le haut.



Cendrier arrière

Pour le vider – ouvrez le couvercle et retirez le cendrier vers le haut.

COUVERCLE DE BOITE A GANTS



Lampe d'éclairage de la boîte à gants

La boîte à gants est munie d'un éclairage. La lampe s'allume dès que les feux de position ou de route sont allumés et que l'on ouvre le couvercle de la boîte à gants.

Seule la clé principale est adaptée à la serrure du couvercle de la boîte à gants, sur le côté droit de la planche de bord.

Pour ouvrir le couvercle, tirez la plaque avec la poignée dans le sens de la flèche.

Attention

Pour des raisons de sécurité, le couvercle de boîte à gants devrait toujours être fermé en cours de route.

UTILISATION

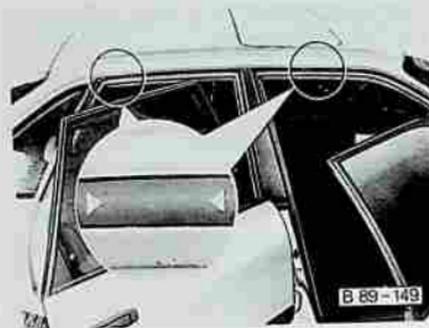
GALERIE PORTE-CHARGES*

Lorsque des charges doivent être transportées sur le toit, il convient de tenir compte des points suivants:

■ La forme aérodynamique des gouttières sur le pavillon ne permet pas l'utilisation de porte-bagages conventionnels. Pour exclure tout risque, nous recommandons d'utiliser uniquement les supports de base de la gamme d'accessoires d'origine Audi.

■ Ces supports constituent la base d'un système complet de galerie porte-charge. Pour des raisons de sécurité, des fixations supplémentaires appropriées sont nécessaires pour le transport de bagages, bicyclettes, surf, skis et bateaux.

Tous les composants de ce système sont disponibles dans les ateliers V.A.G.



■ Le système de galerie porte-charge doit être fixé conformément aux indications faites par le fabricant. Il faut veiller à ce que chaque support ne soit monté qu'entre les flèches marquées sur la moulure du toit (voir figure).

■ Les endommagements du véhicule dus à l'utilisation d'autres galeries porte-bagages ou à un montage qui n'a pas été effectué suivant les prescriptions sont exclus de la garantie.

■ Répartissez la charge uniformément. Lorsque la charge est répartie uniformément sur toute la longueur, chaque support peut porter une charge de 40 kg. La charge autorisée sur le pavillon (système de porte-charge inclus) d'un poids total de 75 kg et le poids total autorisé du véhicule ne doivent cependant pas être dépassés – voir page 153.

■ Lors du transport d'objets lourds ou encombrants sur le toit, il faut tenir compte du fait que les qualités routières du véhicule peuvent changer en raison de la modification du point de gravité et de la plus grande surface exposée au vent. Il faut donc adapter le style de conduite et la vitesse à ces conditions.

LES 1500 PREMIERS KILOMETRES – ET ENSUITE

Pendant les premières heures de fonctionnement, le moteur subit des frictions internes plus élevées que plus tard lorsque toutes les pièces mobiles sont rodées. Un bon rodage dépend essentiellement du style de conduite au cours des 1500 premiers kilomètres.

Jusqu'à 1000 kilomètres,

respectez la règle suivante:

■ **N'accélérez pas à pleins gaz**

■ **Ne roulez pas à une vitesse supérieure aux $\frac{3}{4}$ de la vitesse maxi**

■ **Évitez les régimes élevés dans tous les rapports**

Entre 1000 et 1500 km,

on peut monter progressivement jusqu'à la vitesse maximale et jusqu'au régime maxi autorisé.

Après le rodage

il faut – sur les véhicules avec compte-tours – passer la vitesse immédiatement supérieure au plus tard lorsque l'aiguille a atteint la zone d'alerte rouge. Le régime maxi autorisé pendant une courte durée est de 6300 tr/min.

Sur les véhicules avec moteurs à injection ou diesel, un régulateur automatique de régime empêche le moteur de tourner à des régimes trop élevés.

Les vitesses suivantes en km/h ne devraient pas être dépassées (avec les véhicules sans compte-tours) dans les différents rapports:

Moteurs à essence

Boîte mécanique:

Moteurs de 51 et 55 kW

1re vitesse	45
2e vitesse	90
3e vitesse	145
4e vitesse	vit. maxi
5e vitesse	vit. maxi

Boîte automatique

Gamme 1	65
Gamme 2	115

Moteurs diesel

Boîte mécanique:

Moteurs de 37,40 kW		Moteur de 59 kW	
1 ^{re} vitesse	35	1 ^{re} vitesse	35
2 ^e vitesse	60	2 ^e vitesse	60
3 ^e vitesse	95	3 ^e vitesse	90
4 ^e vitesse	vit. maxi	4 ^e vitesse	120
		5 ^e vitesse	vit. maxi

Pendant et après le rodage:

■ Roulez aussi peu que possible avec le starter tiré – voir aussi le chapitre «Lancement du moteur», page 31.

■ Ne poussez jamais un moteur froid aux régimes élevés – ni au point mort, ni avec une vitesse en prise. Toutes les indications sur les vitesses et les régimes ne sont valables que pour le moteur à **température de fonctionnement**.

■ Ne conduisez pas en faisant tourner le moteur inutilement à des régimes élevés – si l'on engage plus tôt le rapport supérieur, on peut économiser du carburant et réduire le niveau sonore.

■ Ne conduisez pas à un régime trop faible – rétrogradez quand le moteur ne tourne plus tout à fait rond.

■ Evitez autant que possible de tracter une remorque pendant la période de rodage.

■ Les pneus neufs doivent aussi être «rodés» car, au début, ils ne possèdent pas encore un pouvoir d'adhérence optimal. Il convient donc de tenir compte de ce fait et de conduire plus prudemment au cours des 100 premiers kilomètres.

■ Les garnitures de frein neuves doivent être rodées et ne possèdent donc pas encore, pendant les 200 premiers km environ, un coefficient de friction optimal. La légère diminution de l'efficacité des freins peut être compensée par une plus forte pression sur la pédale. Ceci est également valable en cas de remplacement des garnitures de frein.

CONDUITE EN TOUTE SECURITE

La sûreté de fonctionnement de votre véhicule est la condition d'une conduite en toute sécurité.

Vérifiez donc avant chaque départ

- l'éclairage et les clignotants
- l'efficacité des freins
- le niveau de carburant
- le réglage des rétroviseurs
- la propreté des glaces, des verres de phares et des cabochons

et, en plus, à intervalles réguliers, de préférence en faisant le plein de carburant

- l'état et la pression de gonflage des pneus – pages 104 - 108 et 152
- le niveau d'huile du moteur – page 92
- le niveau du liquide de refroidissement – page 96
- le niveau du liquide de frein – page 99
- le niveau du liquide dans le lave-glacé – page 102
- l'état des raclettes d'essuie-glacé – page 103

En outre, le respect de la périodicité du Service Entretien V.A.G. – notamment le remplacement du liquide de frein – est également d'une grande importance pour la sûreté de fonctionnement du véhicule – pages 93 et 99.

CONDUITE

La sécurité de conduite dépend aussi, dans une large mesure, du comportement personnel et du style de conduite.

Par mesure de sécurité, vous devriez

■ **boucler les ceintures de sécurité – même pour circuler en ville – avant chaque départ** – page 14.

Dans la plupart des pays, il existe de toute façon une obligation légale de porter les ceintures de sécurité.

■ **veiller à ce que tous les passagers – y compris ceux installés sur la banquette arrière – bouclent correctement les ceintures de sécurité** – pages 14 – 16.

En cas d'accident, les passagers qui ne portent pas de ceinture de sécurité mettent en danger non seulement leur propre personne, mais aussi le conducteur.

■ **ajuster les appuie-tête en fonction de la taille de l'utilisateur.**

Le bord supérieur de l'appuie-tête devrait se trouver environ à hauteur des yeux.

■ **veiller à ce que l'utilisation des pédales ne soit pas gênée par des objets déposés sur le plancher** – page 24.

■ **mettre en place les bagages correctement**

sur la tablette de plage arrière – page 21
sur le toit – page 68.

■ **ne pas conduire lorsque vous êtes fatigué**

Faites une pause, au plus tard, toutes les deux heures de route.

■ **ne jamais conduire quand votre capacité de conduire est affaiblie**

Non seulement l'alcool, mais aussi les drogues et beaucoup de médicaments peuvent diminuer considérablement les réactions.

■ **adapter la vitesse aux conditions de circulation et à l'état des routes**

Avant tout sur chaussée glissante, il ne faut pas oublier que la stabilité routière et l'efficacité des freins – également des véhicules à quatre roues motrices – sont limitées par le coefficient d'adhérence des pneus. Sur chaussée humide, les roues avant peuvent patiner si l'on roule à une vitesse trop élevée (aquaplaning). Le véhicule perd ainsi ses qualités directionnelles et l'efficacité des freins diminue.

Vous trouverez de plus amples informations sur la sécurité dans les différents chapitres de la présente Notice d'Utilisation.

POUR UNE CONDUITE ECONOMIQUE ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

La consommation de carburant, la pollution de notre environnement et l'usure du moteur, des freins et des pneus dépendent de plusieurs facteurs :

Dans le présent chapitre sont énumérés les différents points qui jouent un rôle important.

Le style personnel de conduite

détermine, dans une large mesure, le fonctionnement économique de la voiture ainsi que l'émission de gaz d'échappement et les bruits.

■ Ne pas faire chauffer le moteur à l'arrêt.

Le moteur doit tourner très longtemps au ralenti pour atteindre la température de fonctionnement. L'usure et les émissions nocives sont cependant particulièrement importantes dans la phase de réchauffage. Démarrez donc immédiatement après le lancement du moteur, en évitant les régimes élevés.

■ Eviter les accélérations à pleins gaz.

En accélérant en douceur, on peut réduire considérablement non seulement la consommation de carburant, mais aussi la pollution et l'usure.

■ Ne pas conduire à des régimes élevés.

On obtient la consommation la plus avantageuse et les valeurs d'émissions les plus favorables en conduisant à bas régime, avec le rapport le plus élevé possible en prise.

En 2e, par exemple, la consommation de carburant est plus du double de celle obtenue avec le rapport maximum. La réduction du régime du moteur permet simultanément de diminuer le niveau sonore de celui-ci. C'est pourquoi il faudrait conduire aussi souvent et aussi longtemps que possible avec le rapport maximum.

■ Ne rétrograder que lorsque le moteur ne tourne plus régulièrement.

Avec le rapport le plus élevé on peut encore conduire et accélérer normalement, en pleine, entre 40 et 60 km/h - suivant la version de boîte de vitesses.

■ Ne pas conduire, si possible, à la vitesse maximale.

La consommation de carburant, les gaz d'échappement et les bruits de fonctionnement augmentent d'une manière plus que proportionnelle aux vitesses élevées. Si la vitesse maxi réalisable n'est exploitée que jusqu'aux trois quarts, la consommation diminue environ de moitié. Et la perte de temps qui en résulte est, d'après notre expérience, très faible.

■ Conduire autant que possible de façon régulière et avec prévoyance.

Des accélérations et des freinages inutiles entraînent une consommation élevée et augmentent les nuisances.

■ Arrêter le moteur pendant les arrêts de circulation.

Les conditions individuelles d'utilisation du véhicule influent naturellement aussi sur la consommation de carburant.

Les facteurs ci-après affectent par exemple la consommation :

■ La forte densité de circulation, particulièrement dans les grandes villes avec leurs multiples feux de circulation.

■ Les parcours fréquents sur de courtes distances et avant tout le porte-à-porte avec toujours de nouveaux départs, le moteur devant être porté à chaque fois à la température de fonctionnement.

■ Les parcours effectués en files dans les rapports inférieurs, c'est-à-dire en roulant à des régimes relativement élevés par rapport aux distances parcourues.

Il faudrait donc essayer d'organiser les déplacements de manière à éviter ces conditions d'utilisation.

Mais il va sans dire que la consommation de carburant est aussi influencée par des facteurs qui ne dépendent pas du conducteur. Par

exemple, il est tout à fait normal que la consommation augmente en hiver ou dans des conditions de circulation difficiles (mauvais état des routes, traction d'une remorque, etc.).

À l'usine, votre véhicule a été doté des conditions techniques nécessaires garantissant une faible consommation et un fonctionnement économique. Une importance particulière a été attachée à des caractéristiques destinées à protéger l'environnement. Pour pouvoir profiter au maximum de ces caractéristiques et les conserver au cours de l'utilisation du véhicule, vous devriez observer les points suivants :

■ Pour faire le plein des véhicules à catalyseur, utilisez uniquement de l'essence sans plomb.

■ Même pour les véhicules sans catalyseur vous devriez uniquement utiliser de l'essence sans plomb pour protéger l'environnement.

■ Faites effectuer les travaux d'entretien prescrits conformément au Plan d'Entretien - voir aussi page 88.

Un entretien régulier du véhicule par un atelier V.A.G. garantit non seulement la sécurité de fonctionnement à tout moment, mais aussi un fonctionnement économique, une faible pollution et une grande longévité.

■ Contrôlez la pression des pneus tous les quinze jours.

Lorsque la pression des pneus est trop faible, leur résistance au roulement augmente. Il s'ensuit non seulement une augmentation de la consommation de carburant, mais aussi une usure accrue des pneus et une dégradation des qualités routières.

■ Ne transportez pas de bagages inutiles dans le coffre à bagages.

Dans la circulation urbaine, où il faut souvent accélérer, le poids du véhicule influence considérablement la consommation. On peut appliquer la règle de base suivante : un poids supplémentaire de 100 kg fait augmenter la consommation de 1 litre/100 km.

■ Déposez la galerie porte-bagages immédiatement après son utilisation.

Aux vitesses élevées, la consommation augmente en raison de la plus grande résistance à l'air.

■ Branchez les consommateurs électriques uniquement en cas de besoin.

Le chauffage de la glace arrière, les phares supplémentaires et le chauffage des sièges

ont une forte consommation de courant. La plus grande sollicitation de l'alternateur fait augmenter la consommation de carburant. Le chauffage de la glace arrière par exemple provoque une consommation supplémentaire d'environ 1 litre en 10 heures.

■ Contrôlez régulièrement la consommation de carburant.

Contrôlez la consommation à l'occasion de chaque plein de carburant. Vous pouvez ainsi déceler rapidement les irrégularités qui provoquent une trop grande consommation.

■ Contrôlez le niveau d'huile à l'occasion de chaque plein de carburant.

La consommation d'huile dépend en grand partie des sollicitations et du régime du moteur. Suivant le style de conduite, la consommation peut atteindre 1,5 litre/1000 km.

Il est tout à fait normal que la consommation d'huile n'atteigne sa valeur la plus basse qu'après un certain temps. C'est pourquoi elle ne peut être évaluée avec précision qu'après 5000 km. Il en est de même en ce qui concerne la consommation de carburant et le rendement du moteur.

CONDUITE AVEC REMORQUE

Votre véhicule est essentiellement conçu pour le transport des personnes et des bagages; mais, muni de l'équipement approprié, il peut également être utilisé pour tracter une remorque.

La conduite avec remorque entraîne non seulement une sollicitation plus importante du véhicule, mais exige aussi plus du conducteur.

C'est pourquoi il convient de respecter strictement les indications pour l'utilisation et la conduite données aux pages suivantes.

Conditions techniques

Si votre véhicule a été équipé à l'usine d'un dispositif d'attelage, il est déjà pourvu de tout ce qui est nécessaire, sur le plan technique comme sur le plan légal, pour l'utilisation d'une remorque.

Il faut tenir compte du fait qu'une prise de courant à 13 pôles est posée à la place de celle à 7 pôles traditionnellement utilisée. Cette nouvelle prise de courant permet de raccorder ultérieurement les consommateurs électriques supplémentaires de la remorque, par exemple le réfrigérateur de caravane, le feu de recul, etc., pour lesquels il n'existait aucune possibilité de raccordement dans l'ancienne prise de courant.

Le tableau ci-après montre le bornage de la prise de courant à 7 pôles par rapport à celui de la prise de courant à 13 pôles.

Prise à 7 pôles	Prise à 13 pôles	Consommateur électrique de la remorque
L	1 ¹⁾	Clignotant gauche
54g	2	Feu arrière de brouillard
31	3 ²⁾	Masse pour les circuits électriques 1 à 8
R	4 ¹⁾	Clignotant droit
58R	5 ¹⁾	Feu arrière, feu de gabarit, feu de position et feu de plaque droits
54	6 ¹⁾	Feux stop
58L	7 ¹⁾	Feu arrière, feu de gabarit, feu de position et feu de plaque gauches
—	8	Feu de recul
—	9 ³⁾	Alimentation en courant (+ permanent)
—	10	Câble d'alimentation + pour la batterie de la remorque
—	11	Libre
—	12	Libre
—	13 ²⁾	Masse pour les circuits électriques 9 à 12

¹⁾ Ces bornes, nécessaires sur le plan légal pour l'éclairage de la remorque, sont déjà raccordées.

²⁾ Les deux câbles de masse ne doivent pas être raccordés côté remorque de manière à conduire le courant.

³⁾ Possibilité de raccorder ici des consommateurs électriques supplémentaires de la remorque (par exemple réfrigérateur dans la caravane et éclairage intérieur).

Lorsque la remorque à tracter est équipée d'une fiche à 7 pôles, il est possible de monter, conformément au tableau, une fiche à 13 pôles ou d'utiliser un câble adaptateur disponible dans les ateliers V.A.G.

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

■ Le dispositif d'attelage est une pièce de sécurité. C'est pourquoi il ne faut utiliser qu'un dispositif mis au point et homologué pour ce type de véhicule. Il est conseillé d'utiliser les dispositifs d'attelage du programme d'accessoires V.A.G. qui sont identiques à ceux posés à l'usine. Pour ces dispositifs, la notice de montage a été rédigée conformément à nos directives.

■ La prise de la remorque doit être connectée de façon réglementaire au réseau du bord de véhicule tracteur. Cela vaut également, le cas échéant, pour la borne 54 g sur une prise de courant à 7 pôles et pour les bornes 2 et 8 à 13 sur une prise de courant à 13 pôles.

■ Etant donné que le système de refroidissement est renforcé lorsque le dispositif d'attelage a été posé à l'usine, on devrait procéder de même lors d'un montage ultérieur. Sinon, lorsque le moteur est fortement solli-

cité (montagne, températures extérieures élevées, poids tracté élevé), on risque une surchauffe du système de refroidissement.

Sur certaines versions de véhicules, il est possible qu'un système de refroidissement renforcé soit déjà posé à l'usine, bien que le véhicule ait été livré sans dispositif d'attelage. Les ateliers V.A.G. sont au courant des détails.

■ Les ateliers V.A.G. connaissent les détails relatifs à la pose d'un dispositif d'attelage et au renforcement du système de refroidissement. C'est pourquoi la pose devrait être effectuée dans un de ces ateliers.

Instructions de fonctionnement

■ En enfonceant la fiche à 13 pôles dans la prise de courant correspondante du véhicule tracteur, il faut tourner la douille cannelée de la fiche vers la droite jusqu'en butée. Le couvercle de la prise s'emboîte alors sur le bossage de la douille.

■ En cas d'utilisation d'un dispositif d'attelage avec boule amovible *, il faut veiller à ce que la boule soit montée conformément à la notice de montage fournie avec le dispositif par le fabricant.

■ Si vous ne pouvez pas contrôler la circulation derrière l'attelage avec les rétroviseurs de série, des rétroviseurs supplémentaires sont indispensables. Les deux rétroviseurs doivent être fixés sur un bras rabattable et réglés de manière à assurer à tout moment un champ visuel suffisant vers l'arrière.

■ Les mouvements de tangage et les balancements latéraux peuvent être réduits par des stabilisateurs que vous pouvez vous procurer et faire monter auprès des ateliers V.A.G.

■ Les charges tractées autorisées – voir page 154 – ne doivent en aucun cas être dépassées.

■ Pour la conduite en montagne avec une remorque il faut tenir compte du fait que les charges tractées indiquées dans les «Caractéristiques Techniques» ne sont valables que pour des rampes de 10 à 12 %. Si le poids de l'attelage n'atteint pas le maximum autorisé, on peut gravir des pentes d'un pourcentage augmenté en conséquence.

■ Les poids tractés indiqués ne sont valables que pour des altitudes jusqu'à 1000 m au-dessus du niveau de la mer. Etant donné que, lorsque l'altitude augmente, la puissance du moteur diminue par suite de la densité décroissante de l'air et que l'aptitude en côte diminue de ce fait, il faut réduire le poids de l'attelage de 10% par tranche de 1000 m supplémentaires.

■ Utilisez au maximum mais ne dépassez pas les poids en flèche autorisés sur la boule du dispositif d'attelage – voir page 154.

■ Tout en tenant compte des poids tractés et poids à la flèche autorisés, il faut répartir le chargement de la remorque en veillant à ce que les objets lourds se trouvent près des essieux. Il faut de plus fixer les objets pour les empêcher de glisser.

■ Gonflez les pneus du véhicule tracteur à la pression prévue pour la pleine charge. Vérifiez également la pression des pneus de la remorque.

■ Avant de démarrer, contrôlez et, si nécessaire, rectifiez le réglage des phares, la remorque étant attelée. Il suffit de tourner la molette de réglage du site des phares sur le tableau de bord de façon correspondante.

Instructions de conduite

Pour obtenir les meilleures qualités de conduite possibles de l'attelage, il faudrait tenir compte des points suivants:

■ Evitez de conduire lorsque le véhicule tracteur est vide et la remorque chargée. Cependant, si nécessité oblige, roulez lentement à cause de la mauvaise répartition du poids.

■ Etant donné que plus la vitesse augmente, plus la stabilité sur route de l'attelage diminue, il est conseillé de ne pas exploiter à fond la vitesse maxi légalement autorisée, lorsque l'état des routes, les conditions atmosphériques et le vent sont défavorables.

Il faut en tout cas toujours **ralentir** dès que l'on remarque des oscillations, même légères, de la remorque. Il ne faut, en aucun cas, essayer de vouloir « tendre » l'attelage en accélérant.

■ Freinez à temps! Pour les remorques avec freins à inertie, freinez d'abord doucement puis rapidement. Vous éviterez ainsi les secousses dues au blocage des roues de la remorque. Rétrogradez à temps avant de descendre une pente pour profiter du frein-moteur.

■ On ne peut pas augmenter la puissance de refroidissement du ventilateur de radiateur en rétrogradant car le régime du ventilateur est indépendant de celui du moteur. C'est pourquoi il ne faudrait pas rétrograder, même en cas de conduite avec une remorque, tant que le moteur permet de gravir une rampe sans que la voiture ralentisse considérablement.

Remarques générales

■ Evitez autant que possible de conduire avec une remorque pendant la période de rodage.

■ Si vous conduisez souvent avec une remorque, il est recommandé de faire réviser la voiture entre les intervalles du service d'entretien.

■ Les charges tractées et charges en flèche indiquées sur la plaque du constructeur du dispositif d'attelage ne sont que des valeurs de contrôle du dispositif. Les valeurs ayant trait au véhicule et qui peuvent se situer au dessous de ces valeurs, sont mentionnées dans les documents du véhicule ou dans la présente Notice d'Utilisation.

■ A cause du montage d'un dispositif d'attelage, le poids à vide du véhicule tracteur augmente, si bien que la charge utile diminue en conséquence.

Dans différents pays (par exemple en RFA) les dispositions légales suivantes sont en outre applicables:

■ Une lampe témoin spéciale qui indique le fonctionnement des clignotants de la remorque doit être montée dans le champ visuel du conducteur.

■ Le poids maxi à la flèche – voir page 154 – doit être inscrit sur une étiquette collée sur la partie arrière du véhicule de manière à être bien visible.

■ Le montage d'un dispositif d'attelage doit être agréé par un service de contrôle officiel – par exemple le Service des Mines – et inscrit dans les documents du véhicule (carte grise) par le service compétent.

■ La vitesse maxi autorisée pour la traction d'une remorque est de 80 km/h.

CONDUITE DES VOITURES A: TRANSMISSION INTEGRALE

Les avantages de la transmission intégrale

Le concept d'entraînement particulier de l'Audi 80 quattro offre, par rapport aux véhicules à deux roues motrices, les avantages décrits ci-après:

La motricité

Le système d'entraînement à quatre roues motrices en permanence accroît aussi considérablement la traction. Cet avantage est particulièrement intéressant sur la neige ou sur le verglas, lors du démarrage ainsi que sur des routes de montagne escarpées.

Dans de telles conditions de route, la conduite au volant de l'Audi 80 quattro est également moins dangereuse; par peur de rester immobilisé, il n'est pas nécessaire de «prendre son élan» pour éviter les obstacles sur pentes glissantes, mais il suffit d'avancer lentement, de s'arrêter et de redémarrer.

Accélération

Etant donné que les forces d'entraînement sont transmises au sol par quatre roues au lieu de deux, les risques de patinage des roues sont sensiblement réduits. Il est ainsi possible d'améliorer l'adhérence entre les pneus et la chaussée et, par conséquent, la capacité d'accélération sur chaussée glissante.

Le comportement routier

Le paramètre déterminant le comportement sur route – en particulier sur chaussée glissante – est constitué par la force d'adhérence entre les quatre pneus et la chaussée.

Sur les véhicules à deux roues motrices, il est possible que les roues motrices patinent en cas de forte accélération sur chaussée glissante, ce qui compromet considérablement les qualités d'adhérence.

Sur l'Audi 80 quattro, la répartition des forces d'entraînement sur quatre roues au lieu de deux permet d'accroître les forces latérales transmissibles. Le maintien de la trajectoire en est amélioré.

Usure des pneus

La transmission de la puissance d'entraînement par quatre roues au lieu de deux se traduit par une réduction correspondante du patinage des roues qui entraîne automatiquement une usure moindre des pneus.

Pour un même style de conduite, la longévité des pneus de l'Audi 80 quattro est de ce fait sensiblement supérieure à celle des pneus équipant les roues motrices de véhicules de même puissance entraînés par deux roues seulement.

Utilisation de pneus d'hiver

Grâce à la transmission à quatre roues motrices, l'Audi 80 quattro fait preuve d'une bonne motricité sur les routes hivernales, et ce

même avec les pneus montés en série. Pourtant il est recommandé d'équiper également les voitures à quatre roues motrices de pneus d'hiver ou de pneus toutes saisons pour obtenir un comportement encore meilleur de la voiture sur route et au cours du freinage.

L'utilisation de chaînes antidérapantes

Les chaînes antidérapantes améliorent non seulement la propulsion lorsque les routes sont enneigées, mais également le freinage. C'est pourquoi il faut les utiliser même sur les véhicules à transmission intégrale lorsque la conduite avec chaînes antidérapantes est obligatoire. Vous trouverez d'autres indications sur l'utilisation des chaînes antidérapantes à la page 108.

Utilisation

Par rapport aux véhicules à transmission intégrale embrayable, l'Audi 80 quattro n'exige de la part du conducteur aucune opération de mise en ou hors circuit. Toute fausse manœuvre est donc exclue et le conducteur peut se concentrer totalement sur la circulation.

Seul le dispositif de blocage du différentiel arrière doit être engagé à la main quand la voiture est embourbée. Le déblocage a lieu automatiquement à une vitesse du véhicule d'environ 25 km/h.

Conduite sur route

Sur les routes mouillées ou glissantes la puissance du moteur est transmise efficacement sur la route même si la chaussée est relativement glissante, grâce à l'entraînement permanent des quatre roues.

Le différentiel interponts autobloquant permet de répartir la force motrice entre les essieux en fonction des conditions de traction et assure une motricité optimale même dans des conditions routières désavantageuses.

Cependant, s'il vous arrivait que la voiture reste bloquée et ne puisse plus avancer, vous pouvez bloquer le différentiel de l'essieu arrière pour faciliter le démarrage.

Attention

■ Adaptez toujours votre manière de conduire à l'état des routes et à la circulation. La plus grande sécurité qu'offrent la transmission intégrale et l'ABS ne doit pas vous inciter à courir des risques.

Il ne faut surtout pas oublier que la capacité de freinage est limitée par l'adhérence des pneus. La capacité de freinage n'est pas différente de celle d'une voiture normale à deux roues motrices. Pour cette raison, il ne faut jamais se laisser entraîner à des vitesses trop élevées par le grand pouvoir d'accélération qui est disponible même sur les chaussées glissantes.

■ Sur les routes mouillées, il faut tenir compte du fait que les roues avant de l'Audi 80 quattro perdent leur adhérence sous l'effet de l'aquaplaning — sans que vous le remarquiez — lorsque vous roulez à une vitesse trop élevée. C'est pourquoi il ne faut jamais rouler à une vitesse trop élevée mais uniquement à une vitesse adaptée aux conditions de la route.

Conduite sur chaussées non stabilisées

L'Audi 80 quattro n'est pas un véhicule tout terrain — sa garde au sol étant insuffisante.

Sur les mauvaises routes, dans le sable, le gravier ou la neige, la transmission intégrale permet à l'Audi 80 quattro de continuer à rouler quand d'autres véhicules sont depuis longtemps restés bloqués. Cet avantage est dû à l'entraînement permanent des quatre roues et au différentiel interponts autobloquant qui répartit de façon optimale la force motrice, même sur les routes les plus difficiles. Pour cette raison, il n'est normalement pas nécessaire d'engager le dispositif de blocage du différentiel arrière. Ce dispositif de blocage ne devrait être utilisé que lorsque la voiture risque de ne plus pouvoir avancer ou si elle est embourbée.

Nota

■ Le dispositif de blocage du différentiel de l'essieu arrière sert uniquement au démarrage dans des conditions difficiles. Il se dégage automatiquement à une vitesse du véhicule supérieure à environ 25 km/h. Si, après le démarrage, le véhicule ne dépasse pas cette vitesse, il faut débloquer le différentiel manuellement. Si on ne dégage pas le dispositif de blocage du différentiel, cela peut compromettre les qualités routières du véhicule (par exemple lorsqu'on veut garer la voiture sur une place de parking restreinte, sur une chaussée sèche et adhérente, ou dans les virages serrés).

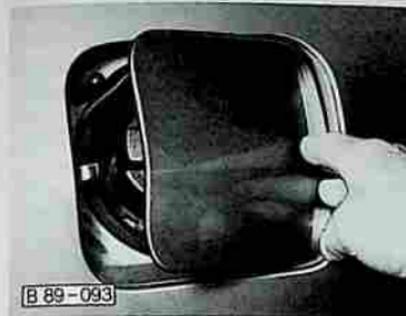
■ Lorsque le dispositif de blocage du différentiel est engagé, une régulation de la force de freinage par le système ABS n'est pas possible en raison de la liaison rigide entre les roues arrière. Pour cette raison, l'ABS est hors fonction pendant tout le temps que le dispositif de blocage est engagé.

■ Pour le contrôle des performances de l'Audi 80 quattro, il faut obligatoirement utiliser un banc d'essai pour quatre roues, c'est-à-dire qui permet de freiner les quatre roues.

■ Veuillez tenir compte des indications suivantes lors du remplacement des pneus:

Les quatre roues doivent toujours avoir la même circonférence de roulement. Pour plus de détails, voir page 106.

PLEIN DE CARBURANT



B 89-093

Le goulot de remplissage est logé dans le panneau latéral arrière droit.

Ouvrez la trappe du goulot de remplissage comme montré sur la figure.

La clé principale et la clé auxiliaire peuvent être utilisées pour le bouchon du réservoir fermant à clé.

Le réservoir de carburant a une contenance d'environ 68 litres, ou de 70 litres sur l'Audi 80 quattro.



B 89-223

Après avoir dévissé le bouchon, on peut l'accrocher à la trappe du goulot de remplissage de carburant — voir figure.

Pour que le ravitaillement en carburant ne pose pas de problèmes, il est indispensable que le pistolet de la pompe soit utilisé correctement.

■ Introduisez le pistolet aussi loin que possible dans l'ajutage de remplissage et ne le mettez pas de biais.

Sur les véhicules avec catalyseur le goulot de remplissage est plus étroit et obturé par un clapet monté en dessous de l'ajutage. Les pistolets pour essence sans plomb ont un tube de remplissage plus petit, qui ouvre le clapet lorsqu'on fait le plein. Grâce à cette mesure, on ne peut faire le plein qu'avec du carburant sans plomb.

■ Ne choisissez pas un débit trop fort, sinon le carburant écume, ce qui peut provoquer l'arrêt prématuré du pistolet.

Dès que le pistolet distributeur utilisé suivant prescriptions coupe le débit, le réservoir à carburant est «plein». Il ne faut pas continuer à faire le plein après le premier arrêt de la pompe — on remplirait l'espace de dilatation prévu dans le réservoir et le carburant pourrait déborder en cas d'échauffement.

Nota:

Pour faire le plein de carburant d'un véhicule à catalyseur avec un bidon, il faut veiller à ce que celui-ci possède un tuyau de remplissage assez étroit. Introduisez le tuyau assez loin dans le goulot de remplissage pour ouvrir la trappe.

CARBURANT

Moteurs à essence

Véhicules avec catalyseur

Moteurs à carburateur de 51, 55 et 66 kW et moteur à injection de 66 kW

Essence normale sans plomb
Indice d'octane requis: 91 RON¹⁾ mini.

Si vous ne trouvez pas d'essence ordinaire sans plomb ayant un pouvoir antidétonant suffisant, vous devez utiliser du supercarburant sans plomb ou en ajouter une quantité suffisante.

Moteur à injection de 83 kW

Super sans plomb (Eurosuper)
RON¹⁾: 95.

L'utilisation d'essence normale **sans plomb** ayant un indice d'octane mini de 91 RON est autorisée mais entraîne une faible perte de puissance.

Voir aussi «Allumage entièrement électronique», page 139.

Nota:

L'essence sans plomb doit être conforme à la norme DIN²⁾ 51 607. C'est pourquoi vous ne devriez utiliser que des carburants de qualité avec additifs – voir aussi «Additifs» page suivante.

Pour ces véhicules, il ne faut utiliser que de l'essence sans plomb.

L'utilisation d'essence au plomb compromet considérablement le fonctionnement du dispositif d'épuration des gaz d'échappement parce que le plomb se dépose dans le catalyseur.

Un seul plein d'essence au plomb suffit pour diminuer l'efficacité du catalyseur. Même si l'on fait ensuite à nouveau le plein avec de l'essence sans plomb, l'efficacité initiale du catalyseur ne sera plus jamais entièrement rétablie.

Sur les véhicules avec sonde lambda³⁾, la formation du mélange en souffrira également.

Véhicules sans catalyseur

Moteurs à carburateur de 55 kW

Essence ordinaire sans plomb ou au plomb
Indice d'octane mini: 91 RON¹⁾

Dans l'intérêt de la protection de l'environnement il est conseillé de ne faire le plein qu'avec de l'essence sans plomb.

Si l'on ne peut obtenir de l'essence ordinaire ayant un pouvoir antidétonant suffisant, il faut utiliser du super ou ajouter une quantité suffisante de supercarburant à l'essence ordinaire.

Moteur à carburateur de 66 kW et moteur à injection de 82 kW

Supercarburant sans plomb ou au plomb
Indice d'octane requis: 98 RON¹⁾ mini.

Ces moteurs peuvent aussi fonctionner au supercarburant sans plomb de 95 RON. Mais étant donné que ce carburant a un indice d'octane plus bas, des modifications sont à apporter au réglage du moteur. Les ateliers V.A.G sont au courant de tous les détails à ce sujet.

Nota

L'essence sans plomb doit être conforme à la norme DIN²⁾ 51 607 et l'essence au plomb à la norme DIN 51 600.

Additifs

Le fonctionnement, les performances et la longévité du moteur dépendent en grande partie de la qualité du carburant. Les additifs mélangés au carburant ont une importance particulière. Il est donc recommandé de ne faire le plein qu'avec de **l'essence de qualité avec additifs.**

Si un tel carburant n'est pas disponible ou si des perturbations se manifestent dans le moteur, comme par exemple des difficultés de lancement, le calage du moteur au ralenti, des à-coups et pertes de puissance, il faut ajouter les additifs nécessaires à l'essence

lorsque vous faites le plein. Ces additifs empêchent le givrage du carburateur à des températures entre 0° et 15°C environ, ont des propriétés anticorrosives, nettoient le système d'alimentation et évitent les dépôts dans le moteur.

Les additifs destinés aux moteurs Audi sont disponibles dans les ateliers V.A.G en République fédérale d'Allemagne et dans de nombreux pays d'exportation. Les concessionnaires V.A.G sont au courant de leur utilisation et connaissent les mesures à prendre lorsque des dépôts se sont déjà formés dans le moteur.

¹⁾ Research Octane Number, mesure du pouvoir antidétonant de l'essence

²⁾ Norme fixée par l'institut allemand de normalisation (Deutsches Institut für Normung)

³⁾ Lambda = rapport air/carburant

¹⁾ Research Octane Number, mesure du pouvoir antidétonant de l'essence.

²⁾ Norme fixée par l'institut allemand de normalisation (Deutsches Institut für Normung)

Moteurs diesel

Gazole (norme DIN 51601),
indice de cétane mini CN¹¹ de 45.

Fonctionnement en hiver

En cas d'utilisation de gazole d'été à des températures extérieures inférieures à 0°C, des difficultés de fonctionnement peuvent se manifester du fait de la trop grande viscosité du carburant par suite de la coagulation de la paraffine.

C'est pourquoi il existe en République fédérale d'Allemagne, pour la saison froide, un gazole d'hiver qui assure un fonctionnement impeccable — selon la marque du carburant — jusqu'à -15° ou -22°C.

Dans les pays aux conditions climatiques différentes, on propose souvent des gazoles qui ont un autre comportement thermique. Les entreprises V.A.G. et les stations-service des pays concernés vous renseigneront sur leur situation nationale en matière de gazole.

Les gazoles d'été et d'hiver peuvent cependant être utilisés, s'il le faut, à des températures plus basses si l'on y mélange de l'essence ordinaire sans ou avec plomb (en cas de nécessité, du super ayant un indice d'octane maxi de 95 RON).

Etant donné que le rendement du moteur diminue lors de l'utilisation de cet additif, il ne faut utiliser que les quantités réellement nécessaires (30% maxi):

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

Ce tableau se rapporte au gazole d'été résistant à des températures jusqu'à 0°C et au gazole d'hiver résistant à des températures jusqu'à -15°C. Si le gazole utilisé résiste à des températures plus basses, il faut diminuer la quantité d'additifs de façon correspondante.

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

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

Si le carburant est trop visqueux de manière qu'il est impossible de lancer le moteur, il suffit de laisser la voiture dans un local chauffé pendant un certain temps.

Aucun autre **additif** (comme par exemple des produits améliorant la fluidité) ne doit être mélangé au carburant diesel.

¹¹ Cetan-Number = degré d'inflammabilité du gazole

Remarques pour le cas où on mettrait dans le réservoir un carburant non approprié

Supercarburant au lieu d'essence ordinaire

Le moteur peut aussi fonctionner sans problème au super. Mais il ne faut pas s'attendre à une réduction importante de la consommation ni à une augmentation du rendement.

Essence ordinaire au lieu de supercarburant

En cas de besoin, les moteurs fonctionnant au super peuvent être alimentés avec de l'essence ordinaire à condition que le degré d'octane ne soit pas inférieur à 91 RON. Avec ces carburants, il ne faut faire tourner le moteur qu'à régime moyen et ne le solliciter que faiblement. **Une forte sollicitation due à des parcours à pleins gaz ou des régimes élevés peut entraîner des avaries du moteur.** Refaites le plein avec du supercarburant de 95 ou 98 RON dès que possible.

Supercarburant de 95 RON au lieu de supercarburant de 98 RON

En cas de besoin, les moteurs fonctionnant au supercarburant de 98 RON peuvent être alimentés avec du supercarburant de 95 RON. Cependant, il faut adapter la manière de conduire au degré d'octane plus faible de ce carburant — voir le paragraphe précédent.

Si le moteur doit toujours fonctionner au supercarburant sans plomb de 95 RON des modifications doivent être apportées au réglage du moteur.

Essence au plomb au lieu d'essence sans plomb

Les véhicules avec catalyseur **ne doivent pas** rouler à l'essence avec plomb, parce que, dans ce cas, le fonctionnement du système d'épuration des gaz d'échappement est considérablement compromis — voir page 80. Le système d'alimentation doit être purgé tout en respectant les lois sur la protection de l'environnement — de préférence dans un atelier V.A.G.

Essence au lieu de gazole

De l'essence ordinaire au plomb ou sans plomb (et, en cas d'urgence, du supercarburant sans plomb) peut être mélangée au gazole jusqu'à une concentration d'environ 30%.

S'il arrivait que vous ayez ajouté par erreur trop d'essence ou même du supercarburant de 98 RON, le moteur ne doit pas tourner afin d'éviter des avaries. Le système d'alimentation doit être vidangé puis rempli avec du gazole — de préférence dans un atelier V.A.G. — en respectant les directives sur la protection de l'environnement, jusqu'à ce que la concentration baisse en dessous de 30%.

Gazole au lieu d'essence

Les moteurs à essence ne doivent pas fonctionner avec du gazole. Le système d'alimentation doit être purgé tout en respectant les lois sur la protection de l'environnement — de préférence dans un atelier V.A.G.

ENTRETIEN DU VEHICULE

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

En outre, ils peuvent aussi être l'une des conditions pour le maintien de vos droits à la garantie en cas d'avaries éventuelles de la peinture ou d'avaries à la carrosserie dues à la corrosion.

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

Attention

■ En cas d'emploi abusif les produits d'entretien peuvent être dangereux pour la santé.

■ Les produits d'entretien doivent toujours être conservés à un endroit sûr – hors de portée des enfants.

Lavage

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

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

Lors du lavage, ne dirigez pas le jet d'eau directement sur le cylindre de fermeture – sinon il pourrait geler en hiver.

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

Dans un souci de respect de l'environnement, le véhicule ne devrait être lavé que dans des endroits prévus à cet effet ou dans des stations de lavage automatiques. Dans certaines régions, le lavage du véhicule en dehors de ces installations peut même être interdit.

Application de cire

Un traitement de conservation devrait être effectué le plus souvent possible, en utilisant simplement une cire appropriée ou encore un produit de conservation pour carrosseries. On évite ainsi que la saleté ne s'incruste dans la couche supérieure de la peinture et que les poussières industrielles, la résine des arbres ou les fientes d'oiseaux ne détériorent la peinture.

Lustrage

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

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

Retouches de peinture

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

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

Le numéro de la peinture d'origine se trouve sur la plaquette d'identification du véhicule (voir page 157).

Protection des pièces chromées

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

Glaces

Enlevez la neige et le givre des glaces uniquement avec une raclette en matière plastique. Pour éviter les égratignures dues à la saleté, il ne faut pas effectuer des mouvements de va-et-vient avec la raclette, mais toujours opérer dans le même sens.

Les restes de caoutchouc, d'huile, de graisse ou de silicone peuvent être enlevés avec un produit de nettoyage des glaces ou un produit pour enlever le silicone.

Les glaces devraient être également nettoyées de l'intérieur à intervalles réguliers.

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

Pour ne pas endommager les **fils électriques du chauffage de la glace arrière**, il ne faut pas apposer d'autocollants sur la face intérieure de la glace, à la hauteur des fils chauffants.

Glaces calorifuges spéciales *

Les glaces latérales arrière et la glace arrière sont enduites, sur leur face intérieure, d'une couche à base de chrome. Pour éviter les éraflures, utilisez de préférence une peau de chamois, une éponge ou un chiffon doux, humectés d'eau tiède pour le nettoyage de la face intérieure des glaces. On peut ajouter à l'eau un produit de nettoyage non agressif (par exemple un produit pour laver la vaisselle).

Pour enlever le givre ou de la saleté collée, n'utilisez aucun objet grattant (par ex. éponge grattante ou autre grattoir). N'apposez pas non plus d'autocollants sur la face intérieure des glaces.

Nettoyage du rétroviseur extérieur

Le rétroviseur extérieur est revêtu d'un film qui diminue l'éblouissement. Pour ne pas endommager ce film, il ne faut donc utiliser qu'un chiffon doux humide ou une peau de chamois. Au besoin, vous pouvez employer aussi un produit de nettoyage des glaces ou de l'alcool. Le miroir ne doit pas être lustré et le givre qui s'y est déposé ne doit pas être enlevé avec un racloir, mais de préférence avec un produit dégivrant.

Joint des portes, capots et glaces

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

Nettoyage et entretien des rails de guidage du toit ouvrant

Pour que le toit coulissant/pivotant * fonctionne impeccablement, il est conseillé de nettoyer de temps en temps, au moins une fois par an, les rails de guidage et de les traiter ensuite avec un produit antifriction à base de silicones, à vaporiser.

Nettoyage des pièces de plastique

Les pièces extérieures en plastique sont lavées normalement et celles qui sont à l'intérieur sont nettoyées avec un chiffon humide. Si cela ne s'avère pas suffisant, ces pièces doivent être traitées uniquement avec des produits de nettoyage ou de protection pour matières plastiques ne contenant pas de dissolvants.

Nettoyage des garnitures en tissu

Les garnitures en tissu ou analogues sont à traiter avec un produit de nettoyage spécial ou de la mousse sèche et une brosse douce.

Nettoyage et entretien du cuir

Pour un nettoyage normal du volant, des sièges garnis de cuir etc., il suffit, en général, d'utiliser un chiffon humide.

Si un nettoyage plus important s'impose, il convient d'utiliser une éponge et de l'humecter d'une solution d'eau tiède et de lessive pour lainages.

Ne mouillez pas trop fortement le cuir car l'eau peut pénétrer dans les coutures. Séchez ensuite les surfaces nettoyées avec un chiffon doux.

Si nécessaire, traitez le cuir avec un produit d'entretien du cuir vendu dans le commerce. N'utilisez en aucun cas des produits de nettoyage ou des produits à vaporiser contenant des solvants – car ces produits risquent d'attaquer la couleur du cuir.

Nettoyage des ceintures de sécurité

Gardez les ceintures propres! Si les sangles sont fortement encrassées, l'enroulement de la ceinture automatique peut être entravé.

Les ceintures encrassées doivent être lavées uniquement avec une solution savonneuse douce; ne pas les enlever du véhicule.

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

Ne pas enrouler les ceintures automatiques avant leur séchage complet.

Roues en acier

Les jantes ou les capuchons de roues devraient être nettoyés à fond à l'occasion de chaque lavage du véhicule. On évite ainsi que les déchets provoqués par le frottement des freins, la crasse et les sels de dégel n'y restent collés. Si les déchets provoqués par le frottement des freins ne peuvent être enlevés que difficilement, utilisez un produit pour poussières industrielles. Retouchez les endommagements de la peinture avant que de la rouille ne puisse se former.

Roues en alliage léger *

Pour que les roues en alliage léger gardent leur aspect décoratif pendant longtemps, il faut les entretenir régulièrement. Les sels de dégel et les dépôts dus au frottement des freins doivent être enlevés soigneusement au moins toutes les deux semaines sinon ils risquent d'attaquer le métal léger. Après le lavage des roues, il convient de les traiter avec un produit de nettoyage, exempt d'acide, pour roues en alliage léger. Tous les trois mois environ, une couche de cire dure doit être appliquée sur les roues. Des produits de lustrage de la peinture ou d'autres produits abrasifs ne doivent pas être utilisés.

Si la peinture de protection a été endommagée, par exemple par des jets de pierres, il faut la retoucher immédiatement.

Nettoyage et protection du compartiment-moteur

Avant de travailler dans le compartiment-moteur il faut absolument tenir compte des indications de la page 90.

Le lavage du moteur ne doit être effectué que lorsque le contact d'allumage est coupé.

Nettoyez de temps en temps la tôle d'écoulement d'eau (sous le capot avant, devant le pare-brise) pour éviter que les trous d'écoulement d'eau ne soient obturés et que les feuilles, les pétales de fleurs, etc. ne pénètrent dans l'habitacle par l'intermédiaire du système de chauffage et de ventilation.

Le compartiment-moteur et la surface de l'ensemble mécanique ont été soumis à l'usine à un traitement anticorrosion.

Une bonne protection anticorrosion est particulièrement importante en hiver quand on roule fréquemment sur des routes dégelées avec du sel. C'est pourquoi on devrait nettoyer à fond tout le compartiment du moteur et la tôle d'écoulement d'eau avant et après la période de gel et procéder ensuite à un traitement anticorrosion pour que le sel ne puisse pas agir.

Si le compartiment-moteur est nettoyé avec des produits dissolvants¹⁾ ou si vous faites effectuer un lavage du moteur, la protection contre la corrosion est presque toujours éliminée. Vous devez alors absolument demander d'effectuer une protection longue durée de toutes les surfaces, de tous les plis et jointures et ensembles mécaniques dans le compartiment-moteur. Ceci est également valable si des pièces d'ensembles mécaniques protégées contre la corrosion ont été remplacées.

Les ateliers V.A.G ont à leur disposition les produits de nettoyage et de protection recommandés par l'usine et possèdent en outre les équipements nécessaires.

Protection du soubassement

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

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

¹⁾ Seuls les produits de nettoyage prévus à cet effet peuvent être utilisés – il ne faut en aucun cas utiliser de l'essence ou du gazole.

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

Nota

Indications pour les véhicules à catalyseur

En raison des températures élevées développées par la postcombustion des gaz d'échappement, des tôles calorifuges supplémentaires sont montées dans la zone du catalyseur. Il ne faut pas appliquer de produit de protection du soubassement sur ces tôles, ni sur le catalyseur et les tuyaux d'échappement. Il n'est pas non plus autorisé d'enlever les tôles calorifuges.

Protection des cavités

Tous les corps creux du véhicule qui sont particulièrement exposés à la corrosion, ont bénéficié à l'usine d'une protection durable.

La couche de protection n'a pas besoin d'être contrôlée et elle n'exige aucun traitement ultérieur supplémentaire. Si un peu de cire s'écoule des corps creux lorsque les températures extérieures sont très élevées, il suffit de l'enlever avec une raclette en matière plastique et de la benzine – en tenant compte des règlements de sécurité et de protection de l'environnement.

ENTRETIEN

Comme le véhicule est doté d'une technique moderne ne nécessitant que peu d'entretien, des travaux d'entretien réguliers, peu importants, sont nécessaires afin de conserver la sécurité routière, les qualités d'économie et la sûreté de fonctionnement.

La haute qualité de finition et le choix de matériaux de qualité supérieure ont permis de renoncer à un entretien spécial après la période de rodage. Sur les véhicules à moteur diesel uniquement, il faut resserrer les vis de culasse après 1000 km.

Les services d'entretien proposés par les ateliers V.A.G tiennent compte, dans une large mesure, du kilométrage annuel de chaque voiture et contribuent ainsi à ce que les coûts soient maintenus au niveau le plus bas.

Le **service d'entretien** est nécessaire tous les **douze mois** ou **30.000 km** (selon la première éventualité).

Si, avant la fin des 12 mois, la distance parcourue atteint 15000 km (moteurs à essence) ou 7500 km (moteurs diesel), il faut procéder à la **vidange d'huile**. Voir aussi page 93 et Plan d'Entretien.

Le Plan d'Entretien vous indiquera quels travaux doivent être effectués lors du service d'entretien et de la vidange d'huile.

Dans des conditions d'utilisation très difficiles, par exemple si les températures extérieures sont extrêmement basses, si l'on roule dans des régions très poussiéreuses etc., quelques travaux d'entretien devraient être effectués entre les intervalles indiqués.

Ceci est valable avant tout pour:

- la vidange de l'huile-moteur
- le nettoyage ou le remplacement de la cartouche de filtre à air
- le drainage ou le remplacement du filtre à carburant des moteurs diesel.

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

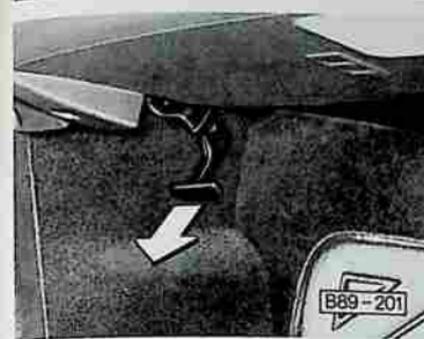
La preuve de l'exécution du Service d'entretien périodique par un atelier V.A.G peut aussi être l'une des conditions pour le maintien d'éventuels droits à la garantie d'un an.

Par ailleurs, pour des raisons ayant trait à la **sécurité et à la protection de l'environnement**, il est interdit d'effectuer des travaux de réparation et de réglage sur les pièces du moteur et du châssis au-delà d'un cadre étroitement limité. **En bricolant sur des pièces de sécurité du véhicule, on met en danger non seulement sa personne, mais aussi les autres usagers de la route.**

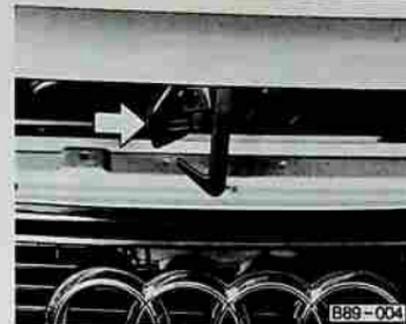
De plus en modifiant le réglage du carburateur, du système d'injection ou de l'allumage, on modifie les valeurs d'émissions autorisées. En outre la consommation de carburant augmente.

Vous devez tenir compte des directives sur la protection de l'environnement lorsque vous vous débarrassez de l'huile et du liquide de freins usagés, du liquide de refroidissement sale, des batteries défectueuses ou des pneus usés.

CAPOT DU COMPARTIMENT-MOTEUR



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



Pour **ouvrir** le capot-moteur, soulevez-le légèrement et dégagez le crochet de retenue en le repoussant dans le sens de la flèche.

Soulevez le capot, retirez la béquille de sa fixation et accrochez-la dans l'évidement prévu à cet effet (voir figure de droite, flèche).

Sur les véhicules avec bras d'appui pneumatique * le capot est maintenu en position grand ouvert par un ressort.



Pour **fermer** le capot-moteur, soulevez-le légèrement et décrochez la béquille. Enfonchez la béquille dans l'élément de fixation. Laissez tomber le capot d'une hauteur de 30 cm environ dans le dispositif de verrouillage – n'appuyez pas sur le capot! Sur les véhicules avec bras d'appui pneumatique * tirez le capot vers le bas, jusqu'à ce que le ressort n'exerce plus aucune pression, et faites encliqueter le dispositif de verrouillage avec un peu d'élan.

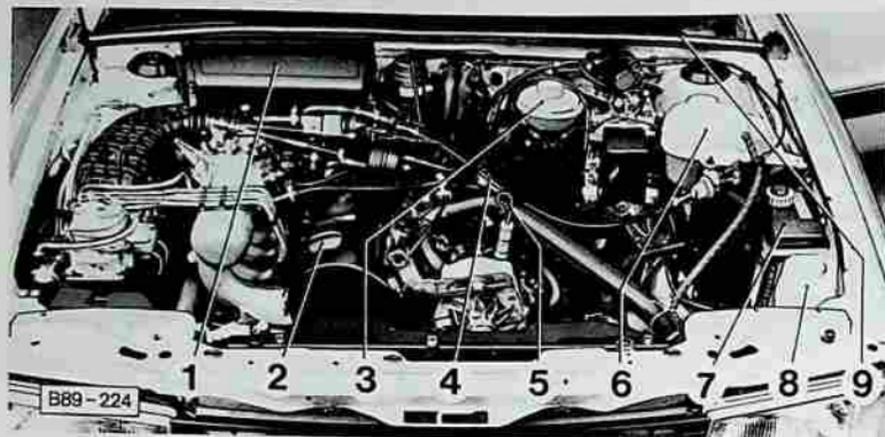
Attention

Pour des raisons de sécurité le capot-moteur doit toujours être bien fermé en cours de route. C'est pourquoi, après fermeture, vous devez vérifier, en essayant de soulever le capot, si le dispositif de verrouillage est bien encliqueté.

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

FONCTIONNEMENT

COMPARTIMENT-MOTEUR



	Page
1. Batterie	100
2. Orifice de remplissage d'huile	93
3. Réservoir de liquide de frein	99
4. Jauge d'ATF	94
5. Jauge d'huile	92
6. Vase d'expansion du liquide de refroidissement	96
7. Réservoir de liquide de la direction assistée	95
8. Réservoir d'eau de lave-glace	102
9. Fusibles	119

Attention

Une prudence toute particulière est recommandée lors de l'exécution de travaux dans le compartiment-moteur!

- Arrêtez le moteur et retirez la clé de contact.
- Serrez à fond le frein à main.
- Amenez le levier de changement de vitesses au point mort.

■ Laissez refroidir le moteur

Tant que le moteur est chaud:

- ne touchez pas le ventilateur de radiateur, il pourrait se mettre en marche brusquement.
- n'ouvrez pas le bouchon du réservoir de liquide de refroidissement, le système de refroidissement est sous pression.

■ Évitez les courts-circuits dans l'équipement électrique - en particulier sur la batterie.

■ Veillez à ne pas confondre les différents liquides lorsque vous faites l'appoint car de graves avaries peuvent se produire.

Si des travaux de contrôle doivent être effectués lorsque le moteur tourne, les pièces en rotation - par exemple la courroie trapézoïdale, l'alternateur, le ventilateur de radiateur, etc. - et l'allumage haute tension présentent un danger supplémentaire.

Observez toujours les avertissements donnés dans la présente Notice d'Utilisation ainsi que les règles générales de sécurité.

HUILE-MOTEUR

Viscosité et spécifications

Les moteurs sont remplis à l'usine d'une huile multigrade de qualité qui peut être utilisée toute l'année - sauf dans les zones au climat extrêmement froid.

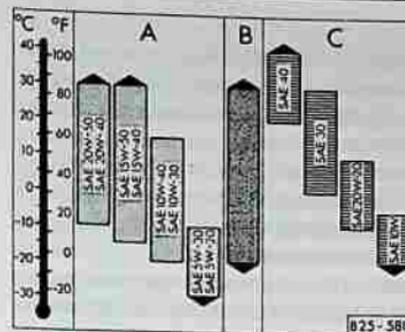
Etant donné que l'utilisation d'une bonne huile-moteur est la condition de base pour un fonctionnement impeccable et une grande longévité du moteur, il ne faut utiliser que des huiles-moteur de qualité pour faire l'appoint et la vidange d'huile.

Les spécifications indiquées sur cette page doivent être marquées ou individuellement ou en combinaison avec d'autres spécifications sur les bidons d'huile.

Pour faire l'appoint, on peut mélanger les différentes huiles.

La catégorie de viscosité est à choisir en fonction des indications du tableau. Si la température extérieure dépasse pendant une courte durée les gammes de températures indiquées, l'huile n'a pas besoin d'être vidangée.

Les entreprises V.A.G. sont au courant de tous les détails. Pour cette raison, vous devriez confier la vidange d'huile uniquement à un atelier V.A.G.

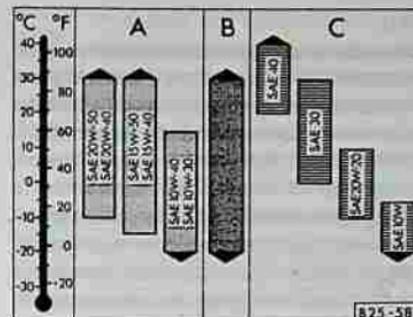


Moteurs à essence

- A - Huiles multigrades, spécification: VW 501 01
- Huiles multigrades de marque, spécification: API-SF ou SG¹⁾
- B - Huiles superlubrifiantes, spécification: VW 500 00
- C - Huiles monogrades de marque, spécification: API-SF ou SG¹⁾

¹⁾ Ces huiles ne doivent être utilisées que si, une fois, aucune huile homologuée n'est disponible

FONCTIONNEMENT



Moteurs diesel

- A - Huiles multigrades, spécifications: VW 505 00 (pour tous les moteurs diesel sans aucune restriction)
- Huiles multigrades de marque, spécification: API-CD (pour les moteurs turbo-diesel, à n'utiliser qu'en cas de besoin pour faire l'appoint)
- Huiles multigrades, spécification: VW 501 01 (ne doivent pas être utilisées pour les moteurs turbo-diesel)
- B - Huiles superlubrifiantes, spécification: VW 500 00 (ne doivent pas être utilisées pour les moteurs turbo-diesel)
- C - Huiles monogrades de marque, spécification: API-CD (pour les moteurs turbo-diesel à n'utiliser qu'en cas de besoin pour faire l'appoint).

Caractéristiques des huiles

Les huiles multigrades correspondant à la norme VW 501 01 sont des huiles bon marché présentant les caractéristiques suivantes :

- Possibilité d'utilisation toute l'année dans des zones au climat tempéré.
- Excellentes propriétés autonettoyantes.
- Pouvoir lubrifiant garanti pour toutes les températures de fonctionnement et sollicitations du moteur.
- Grande résistance au vieillissement.

Les huiles superlubrifiantes correspondant à la norme VW 500 00 présentent en plus les avantages suivants :

- Possibilité d'utilisation toute l'année et par presque toutes les températures extérieures.
- Réduction des pertes dues aux frottements dans le moteur.
- Meilleur comportement lors des départs à froid - même par des températures très basses.

En raison de leur gamme de viscosité limitée, les huiles monogrades ne peuvent, en général, pas être utilisées toute l'année. Pour les moteurs à essence et les moteurs turbo-diesel, ces huiles ne devraient être utilisées qu'en cas d'urgence - voir page précédente. Pour les moteurs diesel (mais pas pour les moteurs turbo-diesel), cette huile peut être avantageuse si les voitures atteignent un kilométrage annuel élevé et si on procède souvent à la vidange d'huile.

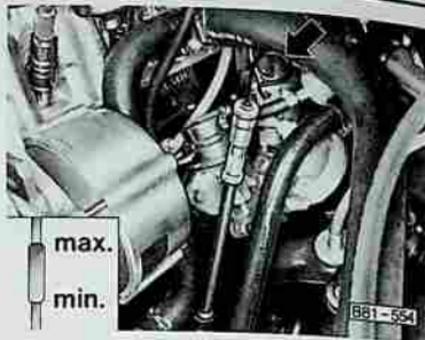
En cas d'utilisation d'huile monograde SAE 10 W ou d'huile multigrade SAE 5 W-20 ou SAE 5 W-30, il faut éviter de faire tourner le moteur longtemps à haut régime et de le soumettre à de fortes sollicitations continues.

Cette restriction ne s'applique pas aux huiles superlubrifiantes.

Remarque importante

Il va sans dire que les huiles-moteur font l'objet d'études et d'améliorations constantes. Pour cette raison, les indications faites dans la présente Notice d'Utilisation ne peuvent se rapporter qu'aux huiles disponibles au moment de l'impression.

Les entreprises V.A.G sont tenues au courant par l'usine des modifications qui sont prises dans ce domaine. Pour cette raison, vous devriez confier la vidange d'huile de préférence à un tel atelier.



Vérification du niveau d'huile

Il est normal que le moteur consomme de l'huile. La consommation d'huile peut atteindre jusqu'à 1,5 l/1000 km.

C'est pourquoi le niveau d'huile-moteur doit être vérifié régulièrement, de préférence à l'occasion de chaque plein de carburant.

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

Lors de la mesure du niveau d'huile, le véhicule doit être placé sur un plan horizontal. Après avoir arrêté le moteur, attendez quelques minutes afin que l'huile puisse retourner dans le carter.

Retirez ensuite la jauge, essuyez-la avec un chiffon propre et enfoncez-la jusqu'en butée.

Retirez-la ensuite et vérifiez le niveau :

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

La différence entre le repère maxi et le repère mini est de 1,0 litre, sur tous les moteurs.

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

Appoint d'huile

Dévissez le bouchon de remplissage d'huile placé sur le couvre-culasse et faites l'appoint d'huile. Contrôlez ensuite le niveau avec la jauge.

Le repère maxi ne doit pas être dépassé.

Dans le cas contraire, de l'huile peut être aspirée par l'intermédiaire de l'aération du carter-moteur et parvenir dans l'atmosphère par le système d'échappement. Sur les véhicules avec catalyseur, l'huile peut brûler dans le catalyseur et l'endommager.

Attention

Pendant l'appoint, l'huile ne doit pas entrer en contact avec des pièces chaudes du moteur - danger d'incendie.

Fermez avec précaution le bouchon de l'ajutage de remplissage d'huile et enfoncez la jauge d'huile jusqu'en butée sinon de l'huile risque de s'échapper lorsque le moteur tourne.

Vidange d'huile

Les propriétés de l'huile-moteur se dégradent non seulement par suite des sollicitations pendant la marche du véhicule, mais également avec le vieillissement. La date de vidange d'huile dépend donc aussi bien du kilométrage que de la durée d'utilisation.

Moteurs à essence

Vidange de l'huile-moteur tous les 15 000 km ou tous les 12 mois (selon la première éventualité).

Moteurs diesel

Vidange de l'huile-moteur tous les 7 500 km ou tous les 12 mois (selon la première éventualité).

Pour plus de détails, voir le Plan d'Entretien.

Valable pour tous les moteurs à essence et diesel

Si l'on roule en permanence dans des conditions difficiles, il faut vidanger l'huile-moteur à intervalles plus rapprochés - voir également page 109.

Catégories d'huile et degrés de viscosité recommandés : voir pages 91 et 92.

Attention

L'huile usagée doit être conservée hors de portée des enfants avant d'être éliminée suivant prescriptions.

Elle ne doit en aucun cas être versée dans les égouts ni sur le sol.

En raison des problèmes que pose l'élimination de l'huile usagée et vu que la vidange d'huile et le remplacement du filtre à huile exigent des outils spéciaux et des connaissances particulières, nous recommandons de confier ces deux opérations, de préférence, à un atelier V.A.G.

Additifs d'huile-moteur

Il ne faut pas mélanger d'additifs aux huiles-moteur.

Les avaries dues à ces additifs sont exclues de la garantie.

FONCTIONNEMENT

HUILE DE BOÎTE DE VITESSES

Spécifications

Boîte mécanique avec transmission

- Huile de boîte de vitesses G 50

Différentiel de l'essieu arrière (Audi 80 quattro)

- Huile de boîte de vitesses API-GL5, SAE 90

Boîte de vitesses automatique

- Transmission: Huile de boîte de vitesses API-GL5, SAE 90
- Partie automatique: ATF Dexron®

Vérification du niveau d'huile

Sur les boîtes mécaniques, le niveau d'huile n'a pas besoin d'être vérifié.

Sur les boîtes automatiques, le niveau d'huile de la transmission n'a pas non plus besoin d'être vérifié.

Il faut toutefois vérifier le niveau du liquide ATF dans l'automatisme, même entre les intervalles indiqués dans le Plan d'Entretien. Le véhicule doit être placé sur une surface horizontale. Le niveau du liquide ne doit être mesuré que lorsque l'ATF est à température de fonctionnement (au bout de 10 km environ après le départ à froid, l'ATF a atteint la température requise). Lorsque l'ATF est froid ou trop chaud, la mesure est faussée.



Le moteur doit tourner au ralenti, le frein à main doit être serré et le levier sélecteur placé en position «P».

Pour la vérification, retirez la jauge (voir figure), essuyez-la avec un chiffon propre qui ne s'effiloche pas et enfoncez-la jusqu'en butée.

Retirez la jauge et vérifiez le niveau d'ATF. Le niveau de l'ATF tiède (à la température de fonctionnement) doit obligatoirement se trouver entre les deux repères de la jauge, dans le cas contraire rendez-vous immédiatement dans un atelier V.A.G pour faire constater la cause de cette différence de niveau. Il ne suffit pas de faire l'appoint d'ATF ou de vidanger.

Vidange d'huile

Sur les boîtes mécaniques, l'huile n'a pas besoin d'être vidangée.

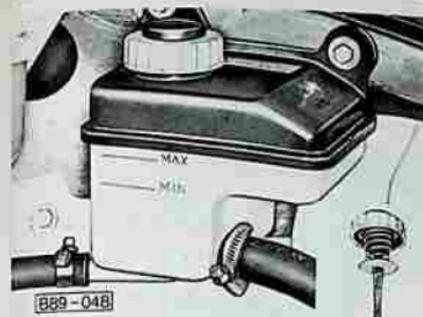
Sur les boîtes automatiques, l'huile de la transmission n'a pas non plus besoin d'être vidangée. L'ATF dans l'automatisme doit cependant être vidangé avec la périodicité indiquée dans le Plan d'Entretien. Il est préférable qu'un atelier V.A.G effectue cette opération qui exige des outils spéciaux et des connaissances particulières et qui est liée à des problèmes d'élimination de l'ATF usagé.

Remarque

■ Le moteur ne doit pas tourner lorsqu'il n'y a pas de lubrifiant dans la boîte mécanique ou dans la boîte automatique. De plus, le véhicule ne doit alors être remorqué qu'avec les roues motrices soulevées.

■ Aucun additif ne doit être mélangé aux lubrifiants.

DIRECTION ASSISTÉE *



Le réservoir d'alimentation se trouve dans le compartiment-moteur.

Un niveau correct du liquide, dans le réservoir d'alimentation, est important pour le fonctionnement impeccable de la direction assistée.

Vérification du niveau d'huile

■ Faites tourner le moteur pendant environ 2 minutes, les roues avant étant en ligne droite (non braquées).

■ Arrêtez le moteur et vérifiez immédiatement le niveau d'huile.

Pour la vérification, dévissez le bouchon avec la jauge d'huile. Le niveau du liquide doit toujours se situer entre les repères «MAX» et «MIN» (voir la figure).

Lorsque le niveau du liquide est tombé jusqu'au repère «MIN», faites l'appoint avec de l'huile hydraulique Audi, référence G002000.

FONCTIONNEMENT

Nota

Si l'assistance de la direction est défaillante ou si le moteur est arrêté (remorquage), la direction de la voiture fonctionne toujours. Il faut toutefois déployer une plus grande force pour manœuvrer le volant de direction.

FONCTIONNEMENT

CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Dans des conditions d'utilisation normales du véhicule, le circuit de refroidissement n'exige pratiquement pas d'entretien.

Le circuit de refroidissement est rempli à l'usine d'un mélange longue durée qui n'a pas besoin d'être vidangé. Ce mélange est composé d'eau et, à 40%, de notre additif G 11 (antigel) à base de glycol avec additifs anticorrosion.

Il offre non seulement la protection antigèle nécessaire jusqu'à -25°C, mais il protège aussi de la corrosion l'ensemble du système de refroidissement. En outre, il empêche l'entartrage et élève nettement le point d'ébullition du liquide de refroidissement.

C'est pourquoi, pendant la saison chaude ou dans les pays chauds, la concentration du liquide de refroidissement ne doit pas non plus être diminuée en ajoutant de l'eau. **La proportion d'additif de liquide de refroidissement doit être de 40% minimum.**

Si, pour des raisons climatiques, une protection antigèle plus grande est nécessaire, la proportion de G 11 peut être augmentée mais ne doit pas dépasser 60% (protection antigèle jusqu'à environ -40°C) car sinon la protection anticorrosion diminue de nouveau et de plus l'effet de refroidissement se détériore.

Les véhicules destinés aux pays d'exportation au climat froid reçoivent en général à l'usine une protection anticorrosion allant jusqu'à -35°C.

On ne doit utiliser comme additif de liquide de refroidissement que notre **G 11** ou un additif de **spécification TL-VW 774 A** (tenir compte de l'inscription figurant sur le bidon). Ces additifs sont disponibles auprès des ateliers V.A.G. D'autres additifs peuvent nuire avant tout à l'action anticorrosive.

Contrôle du niveau du liquide de refroidissement

Pour que le système de refroidissement fonctionne impeccablement, il est indispensable que le niveau du liquide de refroidissement soit toujours correct.

Pour cette raison, vous devriez contrôler régulièrement le niveau du liquide de refroidissement - de préférence lorsque vous faites le plein de carburant.

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

Il n'est pas nécessaire de dévisser le bouchon - le vase d'expansion est transparent.



A moteur froid, le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion doit se trouver à la hauteur du repère indiqué par la pointe de la flèche.

A moteur chaud, le niveau du liquide dépasse légèrement la pointe de la flèche.

Le réservoir peut comporter un dispositif de contrôle automatique du niveau du liquide de refroidissement, reconnaissable aux câbles en dessous du vase d'expansion. Sur ces véhicules, un niveau trop bas du liquide de refroidissement est indiqué par un clignotement continu du témoin de température/de niveau du liquide de refroidissement (voir pages 39 et 44).

Pertes de liquide de refroidissement

Une perte de liquide de refroidissement ne peut provenir, en premier lieu, que d'un manque d'étanchéité. Dans ce cas, il faut faire immédiatement vérifier le circuit de refroidissement par un atelier V.A.G. Il ne suffit pas d'ajouter simplement du liquide de refroidissement.

Lorsque le système est étanche, des pertes ne peuvent se produire que si le liquide bout par suite d'une surchauffe. Le liquide est alors refoulé du circuit de refroidissement.

Une surchauffe peut se produire lorsque:

- l'arrivée d'air frais est réduite, par exemple par un protège-radiateur, par un encrassement important des ailettes du radiateur (feuilles, poussière, insectes) ou par des phares supplémentaires devant la grille de calandre
- le degré d'ébullition du liquide de refroidissement a baissé en raison d'un rapport de mélange inadéquat - voir page 96.
- le ventilateur du radiateur ne fonctionne pas - voir page suivante « Ventilateur du radiateur ».
- les températures extérieures sont extrêmement élevées et que l'on parcourt une

montée assez longue avec un rapport de boîte de vitesses trop bas et un régime trop élevé du moteur - voir page suivante « Ventilateur du radiateur ».

Si l'on ne peut pas déterminer et éliminer soi-même la cause de la surchauffe, il convient de s'adresser immédiatement à une entreprise V.A.G. pour éviter des avaries importantes du moteur.

Appoint du liquide de refroidissement

Arrêtez tout d'abord le moteur et laissez-le refroidir. Couvrez ensuite le bouchon du vase d'expansion avec un chiffon et tournez-le prudemment d'un tour vers la gauche pour évacuer la surpression. Dévissez ensuite complètement le bouchon.

Attention

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

Si, en cas d'urgence, vous n'avez que de l'eau pour faire l'appoint, la proportion correcte de mélange doit être rétablie immédiatement en utilisant l'additif de liquide de refroidissement prescrit (voir page 96).

FONCTIONNEMENT

En cas de pertes importantes de liquide de refroidissement, ne faites l'appoint qu'après le refroidissement du moteur afin d'éviter des avaries.

Ne remplissez pas le circuit jusqu'au-dessus du repère indiqué par la flèche:

Lors de l'échauffement du liquide, la quantité excédentaire est chassée du circuit par l'intermédiaire de la soupape de surpression prévue dans le bouchon.

Vissez le bouchon de fermeture à fond.

Attention

Les additifs et le liquide de refroidissement sont nuisibles à la santé.

C'est pourquoi l'additif de liquide de refroidissement doit être conservé dans le bidon d'origine et surtout hors de la portée des enfants. Au cas où l'on devrait vidanger occasionnellement le liquide de refroidissement, il faut le recueillir et le mettre également en lieu sûr. Normalement, le liquide de refroidissement vidangé ne devrait pas être réutilisé. Il doit être éliminé en respectant les directives sur l'environnement.

Ventilateur du radiateur

Le ventilateur du radiateur est mû électriquement et commandé par un thermocontacteur en fonction de la température du liquide de refroidissement (pour quelques versions de moteur, également en fonction de la température du compartiment-moteur).

Attention

Pour cette raison, le ventilateur peut encore fonctionner un certain temps (jusqu'à environ 10 minutes) après l'arrêt du moteur, même si le contact d'allumage est coupé. Il peut aussi se remettre soudain en marche lorsque la température augmente de nouveau par suite d'une accumulation de chaleur.

Pour cette raison, il faut faire très attention lorsqu'on exécute des travaux dans le compartiment-moteur.

Remarques

■ Si le ventilateur ne se met pas en marche bien que la température du liquide de refroidissement soit très élevée, il convient de vérifier le fusible et de le remplacer si nécessaire — voir page 120.

■ Le régime du ventilateur du radiateur est indépendant de celui du moteur. On ne peut donc pas augmenter l'efficacité du système de refroidissement en rétrogradant.

Tant que le moteur tourne régulièrement ou qu'il permet de gravir une pente sans diminution importante de la vitesse du véhicule, il n'est pas nécessaire de rétrograder.

Fonctionnement en hiver

Pour être certain que la protection antigel est suffisante, il convient de vérifier, avant le début de la saison froide, la concentration du liquide de refroidissement et de faire l'appoint si nécessaire.

LIQUIDE DE FREIN



Réservoir de liquide de frein

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

Vérification du niveau de liquide de frein

Pour que le système de freinage fonctionne impeccablement, il est important que le niveau du liquide de frein soit correct. Le niveau du liquide doit toujours se situer entre les repères «MAX» et «MIN».

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

Cependant, si le niveau du liquide diminue sensiblement en peu de temps ou descend en dessous du repère «MIN», il se peut que le système de freinage ne soit plus étanche. Adressez-vous immédiatement à un atelier V.A.G et faites vérifier le système de freinage.

Le témoin des freins * s'allume lorsque le niveau du liquide de frein dans le réservoir est trop bas (voir également pages 39, 43). Rendez-vous immédiatement dans un atelier V.A.G et faites vérifier le système de freinage.

Remplacement du liquide de frein

Le liquide de frein absorbe l'humidité. Avec le temps, il absorbe donc l'eau de l'air environnant. Une teneur en eau trop élevée dans le liquide de frein peut entraîner une corrosion du circuit de freinage. De plus, le point d'ébullition du liquide de frein est nettement abaissé.

Attention

Lorsque les freins sont fortement sollicités, des bulles de vapeur peuvent se former, ce qui peut influencer fortement l'efficacité des freins et la sécurité de conduite.

C'est pourquoi le liquide de frein doit être renouvelé tous les deux ans.

Il ne faut utiliser que notre liquide de frein d'origine (avec la spécification conforme à la norme US FMVSS 118 DOT 4). Le liquide de frein doit être neuf.

Attention

Le liquide de frein est toxique!

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

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

Les directives sur la protection de l'environnement doivent être respectées lorsqu'on se débarrasse du liquide de frein usagé.

Les ateliers V.A.G sont informés de tous les détails et disposent du liquide de frein prescrit. Pour cette raison, la vidange du liquide de frein devrait être effectuée par un atelier V.A.G, de préférence dans le cadre d'un Service Entretien V.A.G.

BATTERIE



La batterie est placée dans le compartiment du moteur, à droite, contre l'avent.

Sur les véhicules avec moteur de plus de 66 kW ou moteur turbo-diesel la batterie se trouve sous un cache. On peut enlever ce cache en ouvrant les agrafes.

Lorsque des travaux ont été effectués sur la batterie, il faut absolument remettre le cache correctement en place, car sinon des gaz provenant du compartiment-moteur risquent de pénétrer dans l'habitacle par l'intermédiaire du système de chauffage et d'aération.

Vérification du niveau de l'électrolyte

Dans des conditions d'utilisation normales, la batterie ne nécessite presque pas d'entretien. Il est recommandé cependant, par des températures extérieures élevées, de vérifier régulièrement le niveau de l'électrolyte. Il doit toujours se trouver entre les repères mini et maxi placés sur les longs côtés de la batterie.

Attention

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

Rincez immédiatement et soigneusement à l'eau pure les projections d'électrolyte – si nécessaire, faites appel à un médecin.

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

Utilisation en hiver

La batterie est particulièrement sollicitée en hiver. De plus, à basses températures, elle ne possède plus qu'une partie de la capacité de lancement qu'elle a à température normale. C'est pourquoi nous recommandons de faire vérifier la batterie de préférence par un atelier V.A.G avant le début de la saison froide et, le cas échéant, de la faire recharger.

A cette occasion, les bornes sont nettoyées et pourvues de graisse antisulfate, si nécessaire. Le résultat n'est pas seulement un départ plus sûr du moteur; une batterie toujours bien chargée a aussi une plus grande longévité.

Si, lorsqu'il gèle très fort, le véhicule n'est pas utilisé pendant plusieurs semaines, il est conseillé de déposer la batterie et de la conserver à l'abri du gel, dans un local, pour l'empêcher de geler et donc de se détériorer.

Ne pas laisser la batterie à la portée des enfants.

Pour déposer la batterie, commencer par débrancher les deux câbles de raccordement (voir «Recharge de la batterie – Charge rapide»), puis dévisser la fixation de la batterie.

Recharge de la batterie

Normalement, il n'est pas nécessaire de débrancher les câbles de raccordement au réseau de bord lorsqu'on charge la batterie avec une faible intensité du courant (par exemple avec un petit chargeur). Mais il faut dans tous les cas respecter les consignes du fabricant du chargeur.

Avant la **charge rapide**, c'est-à-dire la charge avec une forte intensité, il faut toutefois débrancher les câbles de raccordement.

Déconnecter d'abord le câble négatif (-), puis le câble positif (+).

Une batterie déchargée peut geler dès -10°C . Avant la charge rapide, une batterie gelée doit obligatoirement être dégelée, sinon elle risque d'exploser!

Le câble de raccordement au secteur du chargeur ne devrait être branché qu'une fois que les pinces du chargeur ont été connectées comme prescrit aux pôles de la batterie:

rouge = pôle positif
noir = pôle négatif

Lorsqu'on rebranche la batterie au réseau de bord, il faut d'abord brancher le câble positif (+), puis le câble négatif (-).

Il ne faut en aucun cas inverser la polarité, cela détériorerait l'équipement électrique.

Remplacement de la batterie

Au cas où la batterie devrait être remplacée, la batterie neuve doit avoir la même capacité, le même ampérage et la même forme. Les ateliers V.A.G offrent un choix de batteries appropriées et se chargent également d'éliminer votre ancienne batterie conformément aux prescriptions sur l'environnement. Les batteries contiennent entre autres de l'acide sulfurique et du plomb. Elles ne doivent en aucun cas être jetées avec les ordures ménagères.

Attention

■ **Le gaz détonant qui se forme pendant la charge est facilement inflammable. Par conséquent, n'approchez pas de la batterie des objets incandescents (flamme nue, cigarette allumée)!**

■ **Ne court-circuitez jamais la batterie (par exemple avec un outil); en cas de court-circuit, la batterie s'échauffe fortement et peut éclater.**

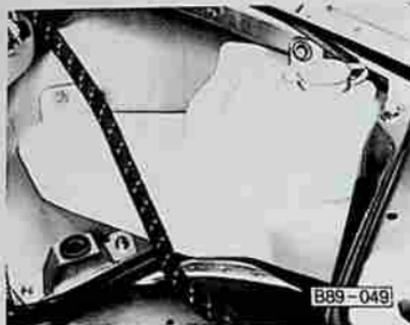
■ **Pour être sûr d'éviter les courts-circuits, il faut débrancher le câble de masse de la batterie avant d'effectuer tout travail sur l'équipement électrique. Lors du remplacement d'une ampoule, il suffit de couper le contact au moyen de l'interrupteur correspondant.**

■ **La batterie ne doit pas être déconnectée pendant que le moteur tourne, car cela risque d'endommager l'équipement électrique (composants électroniques).**

Pour le «démarrage de fortune» avec une autre batterie, voir chapitre «Faites-le vous-même».

FONCTIONNEMENT

LAVE-GLACE



Les réservoirs du lave-glace (figure de gauche) et du lave-phares * (figure du milieu) se trouvent dans le compartiment-moteur.

Le réservoir d'eau du lave-glace a une contenance d'environ 4 l, celui du lave-phares * d'environ 7 l.

Remplissage du réservoir d'eau

Enlevez le bouchon du réservoir et remplissez le réservoir jusqu'au bord. Remettez le bouchon bien en place. Vérifiez ensuite le fonctionnement du lave-glace après avoir mis le contact d'allumage.



Il est recommandé de toujours ajouter à l'eau un produit de nettoyage des glaces (avec de l'antigel en hiver), car de l'eau pure ne suffit pas en général pour nettoyer rapidement et impeccablement les glaces et le verre des phares.

Même si la voiture est équipée de **gicleurs chauffants**, un produit de nettoyage des glaces avec de l'antigel devrait toujours être ajouté à l'eau en hiver.

Nota

Au cas où vous ne disposeriez pas de produit de nettoyage des glaces avec antigel, vous pouvez également utiliser de l'alcool. N'ajoutez en aucun cas de l'antigel pour radiateur ni d'autres additifs à l'eau du lave-glace.



Réglage des gicleurs d'eau du lave-glace

Lorsque le véhicule est arrêté, le jet des gicleurs doit toucher le pare-brise comme le montre la figure.

L'orientation du jet des gicleurs peut être rectifiée au moyen d'une épingle.

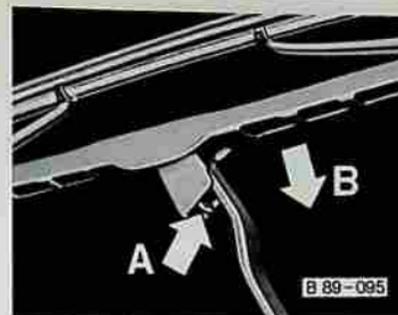
Les gicleurs d'eau des **lave-phares *** ne peuvent être réglés qu'avec un outil spécial. Si un réglage s'impose, adressez-vous à un atelier V.A.G.

REPLACEMENT DES RACLETTES D'ESSUIE-GLACE

Pour jouir d'une bonne visibilité, il est absolument nécessaire d'avoir des raclettes d'essuie-glace dans un état impeccable.

Pour éviter que les raclettes d'essuie-glace ne forment des stries sur le pare-brise, il convient de les nettoyer régulièrement avec un produit de nettoyage des glaces. Si elles sont fortement encrassées, par exemple par des restes d'insectes, on peut utiliser une éponge ou une brosse pour le nettoyage.

Pour des raisons de sécurité, les raclettes d'essuie-glace devraient être remplacées une à deux fois par an. Des raclettes d'essuie-glace de rechange sont disponibles auprès des concessionnaires V.A.G.



Fixation des raclettes d'essuie-glace

Le ressort d'arrêt doit s'encliqueter audiblement dans le bras d'essuie-glace.

Remplacement des raclettes d'essuie-glace

Dépose des raclettes d'essuie-glace

■ Basculez le bras d'essuie-glace vers le haut et amenez la raclette en position verticale.

■ Appuyez sur le ressort d'arrêt (flèche A) et tirez simultanément la raclette d'essuie-glace vers le pare-brise (flèche B).

ROUES

Indications générales

■ Au début, l'adhérence des pneus neufs n'est pas encore optimale; ils doivent donc être «rodés» pendant les 100 premiers kilomètres par une conduite plus prudente à vitesse modérée. Ceci contribue à leur longévité.

■ Vérifiez de temps en temps si les pneus ne sont pas endommagés (trous, coupures, déchirures et enflures) et enlevez les corps étrangers qui y ont pénétré.

■ Afin d'éviter d'endommager les pneus et les jantes, il faut toujours franchir les bordures de trottoirs ou obstacles similaires lentement et, si possible, avec un angle droit.

Les endommagements aux pneus et jantes passent souvent inaperçus. Si vous supposez qu'une roue est endommagée, demandez immédiatement à un atelier V.A.G. de la vérifier.

■ Protégez les pneus du contact avec de l'huile, de la graisse ou du carburant.

■ Remplacez immédiatement les capuchons cache-poussière de valves perdus.

■ Repérez les roues avant de les déposer afin de conserver le même sens de roulement lors de la repose.

■ Les roues ou les pneus démontés devraient toujours être stockés dans un endroit frais, sec et autant que possible à l'abri

de la lumière. Les pneus qui ne sont pas montés sur une jante devraient être conservés debout.

Il ne faut pas oublier que les pneus sont soumis au vieillissement, même s'ils ne sont pas utilisés. Les pneus de plus de 6 ans d'âge ne devraient être utilisés qu'en cas d'urgence; conduisez avec toute la prudence qui s'impose en cas d'utilisation de tels pneus.

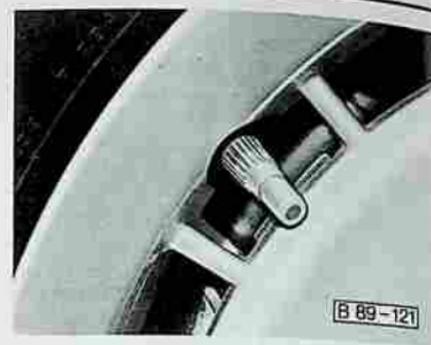
L'inscription se trouvant sur le flanc du pneu vous indique l'âge du pneu – voir page 107.

Longévité des pneus

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

Pression de gonflage

Vous devriez contrôler la pression de gonflage des pneus au moins deux fois par mois et avant de partir pour un long voyage. N'oubliez pas la roue de secours. Contrôlez la pression des pneus froids. **Ne dégonflez pas les pneus chauds dont la pression est plus élevée.** Pour les pressions de gonflage, voir page 152 et l'autocollant sur la face intérieure de la trappe du réservoir.



Sur les véhicules avec enjoliveurs de roues pleins, les capuchons cache-poussière sont remplacés par des rallonges de valve. Voir la figure.

Pour le contrôle et la rectification de la pression de gonflage des pneus il ne faut pas dévisser la rallonge de valve.

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

Aux vitesses élevées, un pneu avec une pression de gonflage trop basse est soumis à un travail de flexion plus important et s'échauffe donc trop. **Cela peut provoquer un décollement de la bande de roulement et même l'éclatement du pneu.** En outre la consommation de carburant augmente dans le cas d'une pression de gonflage trop faible.

Style de conduite

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

Équilibrage des roues

Les roues d'un véhicule neuf sont équilibrées. Au cours de l'utilisation du véhicule, un balourd peut cependant se produire par suite de différentes influences, ce qui se traduit par une instabilité de la direction.

Vu qu'un balourd entraîne aussi une usure accrue de la direction, de la suspension des roues et des pneus, il est conseillé de faire procéder à un nouvel équilibrage des roues. En outre, une roue doit être à nouveau équilibrée après le montage d'un nouveau pneu et après chaque réparation d'un pneu.

Position incorrecte des roues

Un réglage défectueux de l'ensemble châssis-suspension a pour conséquence non seulement une usure accrue des pneus, le plus souvent d'un seul côté, mais aussi une diminution de la sécurité routière. C'est pourquoi vous devriez vous rendre dans un atelier V.A.G. si vous constatez une usure anormale des pneus.



Lorsque la profondeur des sculptures mesurée dans les rainures près des indicateurs d'usure n'est plus que de 1 mm, la profondeur minimale des sculptures admise par la loi est atteinte. (D'autres valeurs peuvent s'appliquer aux pays d'exportation.)

Attention

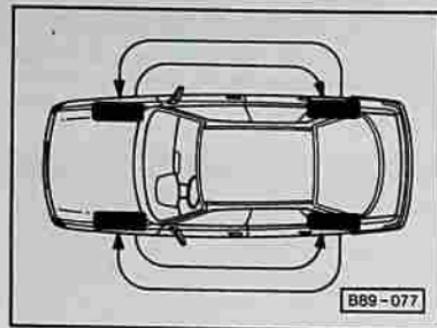
Étant donné que les pneus usés, sur route mouillée et à grande vitesse, ne garantissent plus l'adhérence nécessaire à la chaussée et provoquent plus facilement le patinage (aquaplaning), nous vous conseillons instamment de remplacer les pneus dès que la profondeur des sculptures n'est plus que de 3 mm.

Caractéristiques d'usure

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

Ces indicateurs d'usure sont placés – suivant la marque – de 6 à 8 fois à distances égales sur la circonférence du pneu. Des repères sur les flancs des pneus (par exemple les lettres «TWI») ou des symboles triangulaires indiquent la position des indicateurs d'usure.

Le pneu devrait être remplacé au plus tard lorsqu'il ne présente plus de sculptures à ces endroits.



Permutation des roues

Dans le cas d'une usure nettement plus forte des pneus avant, il est recommandé de permuter les roues avant avec les roues arrière conformément au schéma ci-dessus. Tous les pneus ont ainsi à peu près la même longévité.

Pour différents types d'usure il peut aussi être avantageux de permuter les roues en croix. Les ateliers V.A.G sont au courant des détails à ce sujet.

Roue d'urgence plate *

La roue d'urgence n'est destinée qu'à une utilisation provisoire, comme roue de dépannage – voir «Roue de secours», page 114.

Remplacement des roues/pneus

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

■ Le montage et les réparations des pneus exigent des connaissances particulières et des outils spéciaux. C'est pourquoi ces travaux ne doivent être effectués que par des spécialistes.

Les ateliers V.A.G possèdent les connaissances techniques nécessaires, ils disposent des outils spéciaux et se chargent d'éliminer les pneus usés selon les règles prescrites. En outre, ils tiennent à votre disposition un choix attrayant de pneus et de jantes.

■ Pour des raisons de sécurité routière, il faut autant que possible ne pas remplacer les pneus séparément, mais au moins ceux d'un même essieu. Montez toujours à l'avant les pneus ayant la plus grande profondeur des sculptures.

■ Ne combinez que des pneus à carcasse radiale ayant les mêmes caractéristiques au point de vue type, dimensions et profil.

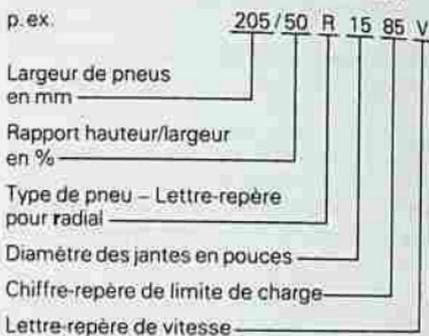
■ N'utilisez jamais des pneus qui ont déjà servi et dont vous ne connaissez pas l'utilisation qui en a été faite auparavant.

Pour l'Audi 80 quattro il convient de tenir compte des indications supplémentaires suivantes:

Les quatre roues du véhicule doivent toujours être équipées de pneus de même marque, de même type et ayant les mêmes dimensions et le même profil, pour que le différentiel inter-ponts Torsen ne soit pas détruit par suite de la compensation constante des différences de vitesse de rotation des roues.

Pour cette raison il ne faut utiliser comme roue de secours qu'une roue normale ou la roue d'urgence livrée par l'usine.

Reconnaître les inscriptions portées sur les pneus vous permet d'effectuer le choix correct lors de l'achat de pneus. Les pneus à carcasse radiale portent l'inscription suivante:



La date de fabrication est également reconnaissable sur le flanc latéral du pneu: DOT...129... signifie que le pneu a été fabriqué au cours de la 12^e semaine de 1989.

Les pneus de plus de 6 ans d'âge ne devraient être utilisés qu'en cas d'urgence; conduisez avec toute la prudence qui s'impose en cas d'utilisation de tels pneus.

Si le véhicule doit être équipé ultérieurement de pneus et jantes différents de l'équipement d'origine, il faut tenir compte de ce qui suit:

■ Pour des raisons techniques, on ne peut pas toujours utiliser des jantes d'autres véhicules – le cas échéant ni même celles du même type de véhicule.

■ Les jantes et les boulons de roue sont de par leur conception adaptés les uns aux autres.

C'est pourquoi, lors de tout remplacement par d'autres jantes (par exemple jantes en acier équipées de pneus d'hiver), il faut utiliser les boulons de roue correspondants ayant la longueur correcte et une calotte sphérique. La bonne fixation des roues et le fonctionnement du système de freinage en dépendent.

■ L'utilisation de pneus et/ou de jantes qui ne sont pas agréés par nous pour votre type de véhicule peut diminuer la sécurité routière. De plus, elle peut entraîner la nullité du certificat de conformité du véhicule.

■ Si l'on monte ultérieurement des enjoliveurs de roues, il faut veiller à ce que l'arrivée d'air soit suffisante pour garantir le refroidissement du système de freinage.

Les ateliers V.A.G sont au courant des possibilités techniques relatives au remplacement ou au montage ultérieur de pneus, jantes ou enjoliveurs de roues.

Pneus d'hiver

Sur les routes hivernales, on peut améliorer les qualités routières des véhicules – également des véhicules à transmission intégrale – en montant des pneus d'hiver. Cela vaut surtout pour les véhicules équipés de pneus conçus pour rouler à grande vitesse (lettre-repère H ou V dans la désignation sur le flanc latéral du pneu). Ces pneus ont des mélanges de caoutchouc qui résistent à la chaleur mais dont les qualités antidérapantes sont, en général, moins bonnes sur la neige et le verglas.

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

■ Ne montez que des pneus d'hiver de type radial. Pour les dimensions des pneus, recommandées par l'usine, voir page 151.

■ Pour obtenir les meilleures qualités routières possibles, il faut monter des pneus d'hiver sur les quatre roues.

■ Leur pression de gonflage doit être supérieure de 0,2 bar à celle des pneus d'été – voir Caractéristiques techniques, page 152.

■ Les pneus d'hiver perdent beaucoup de leur efficacité lorsque la profondeur de leurs sculptures est inférieure à 4 mm.

■ Avec des pneus repérés par la lettre Q, il ne faut pas rouler à plus de 160 km/h et avec des pneus repérés par la lettre T, pas au-delà de 190 km/h.

En République fédérale d'Allemagne, un autocollant correspondant doit être placé dans le champ visuel du conducteur sur les véhicules qui peuvent dépasser ces vitesses. Vous l'obtiendrez auprès des ateliers V.A.G.

Veuillez tenir compte des réglementations qui pourraient être différentes dans les autres pays.

■ On peut aussi utiliser des pneus tous temps à la place des pneus d'hiver.

■ Si l'utilisation de pneus d'hiver est obligatoire, cette recommandation s'applique aussi aux voitures à quatre roues motrices.

Chaînes antidérapantes

L'utilisation de chaînes antidérapantes sur la roue d'urgence plate n'est pas autorisée pour des raisons techniques. Pour plus de détails, voir page 114.

Des chaînes à neige ne doivent être montées que sur les roues avant – même sur l'Audi 80 quattro. N'utilisez que des chaînes à maillons fins ne dépassant pas plus de 15 mm (fermeture comprise). Le maillon latéral ne doit pas dépasser 10 mm.

Sur les routes dégagées, il convient d'enlever les chaînes car elles diminueraient les qualités routières du véhicule, endommageraient les pneus et seraient rapidement détériorées.

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

Vous trouverez de plus amples indications au sujet de l'utilisation de chaînes antidérapantes aux pages 77 et 114.

CONDITIONS DIFFICILES D'UTILISATION

La conception et l'équipement de ce véhicule sont mis au point pour des conditions normales d'utilisation. Ceci vaut également pour la fréquence et la composition des travaux d'entretien cités dans le Plan d'Entretien.

Si l'on utilise le véhicule dans des conditions difficiles (utilisation d'une remorque, températures extérieures exceptionnellement élevées ou basses, poussière accrue, mauvaise qualité de carburant, etc.) il peut être nécessaire de prendre des dispositions techniques spéciales comme par exemple l'utilisation d'huiles de viscosité correspondante, le montage de filtres à air particulièrement efficaces, l'adaptation du réglage de l'allumage, etc. En outre, il faut adapter l'entretien aux conditions d'utilisation (voir aussi page 88).

Lorsqu'on doit utiliser le véhicule à l'étranger, il faut penser au fait que:

■ Pour les véhicules avec catalyseur, il faut veiller à ce que de l'essence sans plomb soit disponible sur le trajet – voir également page 80. Les clubs automobiles fournissent des informations sur le réseau de stations-service disposant d'essence sans plomb.

■ Bien qu'il y ait dans le monde entier plus de 10000 ateliers V.A.G qui s'occupent des Audi, il y a certains pays dans lesquels le service après-vente V.A.G est limité ou bien même inexistant.

■ Dans certains pays, il est également possible que le type de véhicule ne soit pas diffusé si bien que certaines pièces de rechange ne sont pas disponibles ou que le personnel V.A.G ne procède aux travaux de réparation que dans une certaine mesure.

Les centres de vente V.A.G en Allemagne fédérale et les importateurs compétents vous renseignent volontiers sur la préparation technique nécessaire du véhicule, sur l'entretien nécessaire et sur les possibilités de réparation.

Les adresses se trouvent dans le livre de bord.

■ Lors des voyages dans des pays où l'on ne circule pas du même côté de la chaussée que dans votre pays d'origine, il faut masquer les zones conifères des verres de phares – voir page 127.

Départs en vacances

Avant de prendre la route, il faut tenir compte des points suivants:

■ La sûreté de fonctionnement et la sécurité routière sont particulièrement importantes pour les départs en vacances – voir également page 71.

■ Quand le véhicule et/ou la galerie portecharges sont chargés, le comportement routier est modifié. C'est pourquoi le style de conduite doit être adapté à ce changement de conditions – d'autres informations sur le chargement du véhicule se trouvent aux pages 22, 23, 68 et 153. La pression de gonflage des pneus doit être adaptée au chargement – voir page 152.

■ En cas de traction d'une remorque, il faut tenir compte de nombreuses particularités – voir page 74.

■ Si on peut prévoir qu'un Service Entretien Intermédiaire V.A.G ou un Service Entretien V.A.G seront nécessaires pendant le voyage, il est recommandé de faire effectuer ces travaux si possible avant le départ en vacances.

FONCTIONNEMENT

UTILISATION EN HIVER

En hiver, il faudrait tenir compte des indications suivantes:

■ La batterie étant particulièrement sollicitée en hiver, elle devrait être vérifiée de préférence par un atelier V.A.G avant le début de la saison froide – voir page 100.

Si, lorsqu'il gèle très fort, le véhicule ne devait pas être utilisé pendant plusieurs semaines, il faudrait enlever la batterie – pour de plus amples indications, voir page 100.

■ Par des températures inférieures à 0°C, faites le plein des véhicules à moteur diesel avec du gazole d'hiver, par des températures inférieures à -15°C ajoutez-y de l'essence normale – voir page 82.

■ Avant le début de la saison froide, il faudrait évacuer l'eau se trouvant dans le filtre à gazole. Ce travail fait partie du service de vidange d'huile.

■ Il est recommandé de faire vérifier l'antigel du système de refroidissement avant le début de la saison froide – voir page 96.

■ La viscosité de l'huile-moteur doit être adaptée à la température extérieure – voir page 91 et 92.

■ Un lavage du véhicule et une application de cire fréquents constituent la meilleure protection contre les nuisances de l'environnement, particulièrement en hiver – voir page 84.

■ En hiver, le lave-glace devrait toujours être rempli d'un produit de nettoyage des glaces additionné d'antigel – voir page 102.

■ Enlevez la neige et le givre des glaces et des rétroviseurs avec un produit dégivrant – voir page 85.

■ Lorsque les routes sont enneigées, les qualités routières du véhicule sont améliorées par l'utilisation de pneus d'hiver ou de pneus tous temps, même pour les véhicules à transmission intégrale – voir pages 77 et 151.

■ En hiver, il est conseillé d'emporter des chaînes antidérapantes pour des voyages en montagne. Sur certaines routes de montagne, les chaînes antidérapantes sont obligatoires. Ceci vaut également pour les véhicules à transmission intégrale – voir page 77 et 108.

FONCTIONNEMENT

ACCESSOIRES, MODIFICATIONS ET REMPLACEMENT DE PIÈCES

L'Audi 80 est dotée de la technique la plus moderne en matière de sécurité et offre, par conséquent, un niveau élevé de sécurité active et passive. Pour conserver cette caractéristique, il ne faut pas modifier inconsidérément le véhicule après sa sortie de l'usine. Pour le montage ultérieur d'accessoires, l'exécution de modifications techniques ou le remplacement de pièces, qui peut s'avérer nécessaire un jour, il convient de tenir compte des indications suivantes:

■ Avant d'acheter des accessoires et avant de procéder à des modifications techniques, vous devriez toujours vous adresser tout d'abord à un concessionnaire V.A.G qui est à même de vous conseiller de façon particulièrement compétente en raison de la collaboration étroite entre notre usine et le réseau V.A.G.

Attention

Dans votre propre intérêt, nous vous recommandons de n'utiliser pour votre Audi 80 que des accessoires V.A.G homologués et des pièces détachées d'origine Audi. Ces accessoires et pièces ont été testés au point de vue fiabilité et sécurité et sont particulièrement appropriés au montage sur l'Audi 80, ce que nous ne pouvons pas apprécier et garantir pour d'autres produits – même si l'un ou l'autre produit a fait l'objet d'une homologation par le Service des Mines ou une autre autorité et peut être observé couramment sur le marché.

■ Les accessoires V.A.G homologués et les pièces d'origine Audi sont disponibles auprès des concessionnaires V.A.G qui, bien entendu, en effectuent aussi le montage suivant les règles de l'art.

■ Les modifications techniques doivent être effectuées suivant nos directives. Vous êtes ainsi sûr que le véhicule ne sera pas endommagé, que la sécurité routière et la sécurité de fonctionnement sont maintenues et que les modifications sont autorisées. Les concessionnaires V.A.G exécutent également ces travaux suivant les règles de l'art ou, dans des cas spéciaux, ils peuvent aussi vous indiquer une entreprise spécialisée.

FAITES-LE VOUS-MEME

EXTINCTEUR *

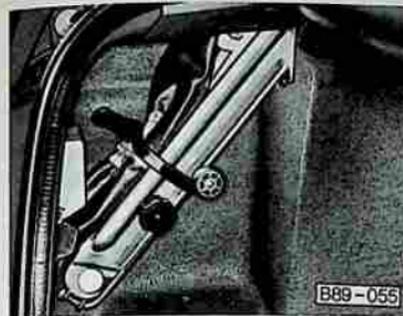


Il doit être rempli après chaque utilisation (même s'il n'a été vidé que partiellement). Pour assurer son fonctionnement impeccable, il doit être contrôlé tous les 2 ans.

L'extincteur est fixé sur la face avant du siège du conducteur.

- Pour sortir l'extincteur, appuyez sur la touche «PRESS» de la fixation.
- Sortez l'extincteur de son support et utilisez-le comme indiqué dans le mode d'emploi.

OUTILLAGE DE BORD ET CRIC



L'outillage de bord et le cric sont rangés dans le coffre à bagages, derrière la zone de secours.

L'**outillage de bord** (clé pour boulons de roue, tournevis, clé à fouche 10 x 13 mm, axe de montage pour le changement de roue) est fixé avec une bande de caoutchouc sur le cric.

Le **cric** est vissé sur un support, sur le panneau latéral, dans le coffre à bagages.

Avant de remettre en place le cric dans son support, il faut abaisser à fond la griffe, avec la manivelle.

Attention

■ Le cric livré par l'usine n'est prévu que pour votre type de véhicule. Il ne doit en aucun cas être utilisé pour soulever des véhicules plus lourds ou d'autres charges.

■ Ne lancez pas le moteur et n'engagez pas de vitesse lorsque le véhicule est soulevé et qu'une roue motrice repose encore sur le sol – risque d'accident.

■ Pour travailler sous la voiture, il faut la mettre sur des chandelles appropriées.



La clé pour boulons de roue, comprise dans l'outillage de bord, est munie, à son extrémité courte, d'un six pans pour les boulons de roue; sur les véhicules avec moteur à essence, elle est en outre munie, à son extrémité longue, d'un six pans pour les bougies d'allumage.

Pour faciliter le serrage et le desserrage des bougies d'allumage, la poignée du tournevis peut être fixée à l'extrémité courte de la clé pour les boulons de roue pour l'allonger.

La tête à six pans creux située sur la poignée du tournevis permet de sortir ou remettre plus facilement en place les boulons de roues lors du changement d'une roue, surtout les roues avec jantes en alliage léger. Cet outil en matière plastique ne doit absolument pas être utilisé pour serrer ou desserrer les boulons de roues.

La lame du tournevis est réversible.

FAITES-LE VOUS-MEME

ROUE DE SECOURS



La voiture est équipée d'une roue de secours normale. Pour quelques pays d'exportation, la roue de secours normale est remplacée par une roue d'urgence plate. La roue se trouve à gauche dans le coffre à bagages. Elle est maintenue en place par une vis de fixation en plastique.

Si le véhicule est équipé d'une roue d'urgence *, il faut tenir compte des points suivants:

■ La roue d'urgence n'est destinée qu'à une utilisation provisoire et de courte durée. Si l'on doit monter cette roue à cause d'une crevaison, il faut donc la remplacer aussi vite que possible par la roue normale.

■ Après le montage de la roue d'urgence, il faut vérifier la pression de gonflage des pneus. La pression doit atteindre 4,2 bars.

■ Lorsque la roue d'urgence est montée il ne faut pas dépasser 80 km/h! Il faut éviter des accélérations à pleins gaz, des freinages brusques et ne pas prendre les tournants à vive allure.

■ La roue d'urgence a été spécialement mise au point pour ce type de véhicule. C'est pourquoi elle ne doit pas être utilisée pour d'autres types de véhicules. De même il ne faut pas employer des roues d'urgence venant d'autres types de véhicules.

■ L'utilisation de chaînes antidérapantes sur la roue d'urgence n'est pas autorisée pour des raisons techniques.

Si l'utilisation de chaînes à neige est indispensable, il faut monter – en cas de crevaison d'un pneu avant – la roue d'urgence sur l'essieu arrière et la roue arrière démontée sur l'essieu avant. Il est judicieux de monter la chaîne à neige avant la remise en place de la roue sur la voiture. La pression de gonflage doit ensuite être contrôlée et rectifiée le plus rapidement possible.

■ On ne doit pas monter de pneu normal ni de pneu d'hiver sur la jante de la roue d'urgence.

■ Ne roulez jamais avec plus d'une roue d'urgence montée sur le véhicule.

CHANGEMENT D'UNE ROUE

■ Arrêtez la voiture à une distance suffisante de la voie de roulement, à l'écart de la circulation. Si nécessaire, allumez les feux de détresse et mettez en place le triangle de présignalisation – en respectant les prescriptions légales.

■ Faites descendre tous les passagers du véhicule. Ceux-ci devraient se tenir en dehors de la zone de danger (par exemple derrière les glissières de sécurité).

■ Serrez à fond le frein à main. Si la route est en pente, calez en plus la roue du côté opposé avec une pierre ou tout autre objet semblable.

■ Retirez l'outillage de bord et la roue de secours du coffre à bagages.

■ Retirez l'enjoliveur

– Pour enlever l'enjoliveur de roue plein, saisissez-le avec les doigts par les trous et retirez-le.

– Si la voiture est équipée de roues en alliage léger*, avec enjoliveurs, il faut enlever l'enjoliveur de la jante en enfonçant un tournevis dans l'ouverture de l'enjoliveur et en faisant lever avec le tournevis.

■ Enlever le verrou des boulons de roue*, voir page 118.



■ Enfoncez la clé pour boulons de roue à fond sur les boulons et tournez-la vers la gauche en la tenant le plus près possible de son extrémité.

■ Desserrez d'un tour environ les boulons de roue.

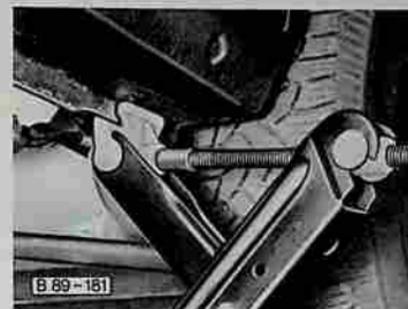
■ Levez la griffe du cric en tournant la manivelle jusqu'à ce que le cric se positionne juste sous le véhicule.

■ Placez le cric sous le véhicule:

– Des empreintes frappées respectivement à l'avant et à l'arrière sur le bas de caisse servent à repérer les endroits où le cric doit être placé – voir figure.

Ces empreintes sont situées à environ 10 cm des passages de roue à l'avant et à environ

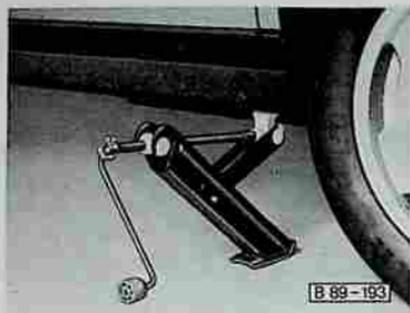
FAITES-LE VOUS-MEME



9 cm à l'arrière. Si le cric n'est pas placé à ces endroits marqués, le véhicule risque d'être endommagé.

– La griffe du cric doit entourer la nervure verticale du bas de caisse, de manière que le cric ne puisse pas glisser au moment où on soulève le véhicule – voir figure.

– Sur sol mou, placez un grand support solide sous le pied du cric.



– Continuez à tourner la manivelle pour faire monter la griffe du cric et placez simultanément le cric de manière que la grande surface du pied de cric repose à plat sur le sol – voir figure.

■ Soulevez le véhicule jusqu'à ce que la roue défectueuse ne touche plus le sol.



■ A l'aide de la poignée du tournevis, retirez le boulon de roue supérieur (voir figure) et placez-le sur un support propre (enjoliveur, chiffon, papier).



■ Introduisez l'axe de montage dans l'orifice dégagé (voir figure).

■ Dévissez ensuite les autres boulons et retirez la roue. L'axe de montage reste dans le trou fileté.

■ Mettez en place la roue de secours. A l'aide de la poignée du tournevis, reposez les boulons de roue, puis serrez-les légèrement avec la clé pour boulons de roue. Dévissez l'axe de montage et replacez les boulons restants en les serrant légèrement aussi.

Les boulons de roue doivent être propres et faciles à serrer – il ne faut en aucun cas les graisser ou les huiler.

■ Abaissez le véhicule et bloquez les boulons en les serrant en diagonale.

■ Mettez en place le verrou des boulons de roue *, l'enjoliveur plein *, l'enjoliveur * ou le cache-moyeu *.

Lorsqu'on met en place l'enjoliveur de roue plein (si la roue de secours n'est pas une roue d'urgence), il faut veiller à ce que la valve de gonflage s'encastre dans la découpe prévue à cet effet.

Pour l'utilisation de la roue d'urgence plate, il faut tenir compte des indications de la page 114.

Si, dans le cas de jantes en alliage léger * avec cache-moyeu, l'on monte la roue de secours en alliage léger *, il faut chasser le cache-moyeu de la roue endommagée avec un tournevis et l'enfoncer dans l'ouverture du moyeu de la roue de secours.

Nota

■ Le six pans creux situé dans la poignée du tournevis facilite le maniement des boulons de roue. La lame du tournevis doit alors être retirée.

Cet outil en matière plastique ne doit pas être utilisé pour visser et dévisser les boulons de roue.

■ Après le remplacement d'une roue il convient de tenir compte de ce qui suit:

– Faire contrôler immédiatement la pression de gonflage de la roue de secours montée.

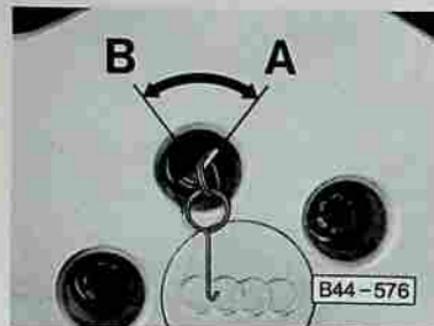
– Faire contrôler le plus rapidement possible le couple de serrage des boulons de roue avec une clé dynamométrique. Pour les jantes en alliage léger, les jantes en acier et pour la roue d'urgence plate, le couple de serrage est de 110 Nm. Si, lors du changement d'une roue, on a constaté que des boulons de roue sont corrodés ou ne permettent pas un desserrage et un serrage faciles, il faut les remplacer.

Par mesure de prudence, roulez à une vitesse modérée jusqu'à ce que les contrôles nécessaires aient été effectués.

■ La roue défectueuse devrait être réparée le plus rapidement possible et sur les véhicules avec roue d'urgence elle doit également être remontée aussitôt que possible et l'enjoliveur de roue plein doit être remis en place.

Attention

Lorsque le véhicule est équipé ultérieurement de pneus ou jantes autres que ceux montés à l'usine, il faut absolument tenir compte des remarques correspondantes des pages 106 et 107.



Mise en place du verrou de boulon de roue:

- Glissez le verrou, avec la clé enfoncée, sur le boulon de roue, **jusqu'en butée**.
- Tournez la clé vers la droite, jusqu'en butée, et retirez-la.
- Appuyez sur le capuchon pour le remettre en place.

Veillez à ce que le capuchon de protection s'encliquette sur toute sa circonférence.

Boulons de roue verrouillables *

Dépose du verrou de boulon de roue:

- Retirez le capuchon de protection du verrou de boulon de roue.

Utilisez pour ce faire le crochet livré avec les jantes si celles-ci ont des boulons de roues à tête noyée (voir figure):

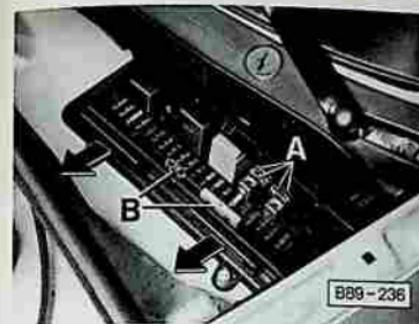
- Introduisez le crochet latéralement, tournez-le légèrement et retirez le capuchon de protection

- Introduisez la clé dans le verrou jusqu'en butée et tournez-la vers la gauche, de la position A à la position B. Retirez le verrou.

Nota:

Nous vous conseillons d'ajouter en plus une clé pour verrou de boulon de roue à l'outillage de bord.

FUSIBLES



La boîte à fusibles se trouve à gauche dans le caisson d'eau, sous le capot avant.

Les différents circuits électriques sont protégés par des fusibles.

- A - Fusibles de rechange
- B - Emplacement des fusibles N° 23 - 29 (voir disposition des fusibles page suivante)

Pour que les fusibles de la commande du moteur ne puissent pas être retirés par inadvertance, ils ont été munis d'un capuchon rouge.

Le relais avec fusible pour le **dispositif de préchauffage diesel** se trouve à droite à côté de la boîte à fusibles sous le support d'essuie-glace.

Le dispositif de préchauffage est protégé par 50 ampères. Le fusible ne devrait être remplacé que par un atelier V.A.G.

Remplacement des fusibles

- Coupez le courant du consommateur en question.

- Débloquez le couvercle de la boîte à fusibles en repoussant les deux éclisses dans le sens de la flèche et relevez-le.

- A l'aide du tableau des fusibles, déterminez le fusible correspondant au consommateur de courant défectueux.

- Extrayez le fusible grillé avec l'agrafe de plastique prévue à cet effet et se trouvant sur le couvercle de la boîte à fusibles.

- Remplacez le fusible grillé par un fusible de même force. Il est reconnaissable à la bande métallique grillée.

Les fusibles sont disponibles auprès des concessionnaires V.A.G.

Coloris-repères des fusibles:

rouge:	10 ampères
bleu:	15 ampères
jaune:	20 ampères
vert:	30 ampères

Nota

- Si après un court laps de temps le fusible neuf saute de nouveau, il faut faire vérifier l'équipement électrique par un atelier V.A.G le plus tôt possible.

- Il ne faut en aucun cas réparer un fusible, car des avaries graves pourraient se produire en d'autres points de l'installation électrique.

- Nous conseillons de toujours avoir quelques fusibles de rechange dans le véhicule. Quatre fusibles de rechange peuvent être fixés sur les supports individuels, au centre de la centrale électrique (voir la figure).

- Certains consommateurs électriques indiqués ci-après n'existent que sur certaines versions de modèles ou sont des options.

Pour la disposition des fusibles, voir page suivante.

Disposition des fusibles (de gauche à droite)

N°	Consommateur	A ¹⁾
1	Phares antibrouillard/feu arrière de brouillard	15
2	Signal de détresse	15
3	Avertisseur sonore, feux stop	25
4	Montre de bord, lampe d'éclairage du coffre à bagages, plafonnier, miroir de courtoisie, prise de courant/allume-cigarette, ordinateur de bord, lampes de lecture, climatiseur entièrement électronique, autoradio	15
5	Ventilateur de radiateur - pleine charge	30
6	Feu de position et feu arrière droits	5
7	Feu de position et feu arrière gauches	5
8	Eclairage route droit, témoin	10
9	Eclairage route gauche	10
10	Eclairage code droit	10
11	Eclairage code gauche	10
12	Combiné d'instruments, feu de recul, système global de contrôle, dispositif de blocage du différentiel ²⁾ , ABS, ordinateur de bord, régulateur de vitesse	15
13	Pompe à carburant, correcteur de réchauffage	15
14	Feu de plaque, lampe d'éclairage du compartiment-moteur, lampe d'éclairage de la boîte à gants	5
15	Essuie-glace, ventilateur du radiateur, climatiseur, clignotants, gicleurs chauffants	25
16	Chauffage de la glace arrière, chauffage des rétroviseurs	30
17	Soufflante, climatiseur	30

N°	Consommateur	A ¹⁾
18	Rétroviseurs extérieurs réglables électriquement	5
19	Verrouillage central, chauffage de la serrure de porte, système d'alarme antivol	10
20	Ventilateur de liquide de refroidissement, 1 ^{re} vitesse, fonctionnement du ventilateur après arrêt du moteur	30
21	Pompe de déclenchement du ventilateur après arrêt du moteur (turbo-diesel), diagnostic	10
22	Disponible	
23	Réglage électrique du siège du passager, appareil de commande du siège à mémoire	30
24	Disponible	
25	Chauffage des sièges	30
26	Disponible	
27	Commande I du moteur (allumage électronique avec détecteur de cliquetis)	10
28	Commande II du moteur (régulation Lambda sur les véhicules avec catalyseur et sonde lambda)	15
29	Prise de courant de la remorque	30

Fusibles automatiques

Les lève-glaces électriques, le toit ouvrant à commande électrique et le siège à mémoire sont protégés par des fusibles automatiques qui se rebranchent automatiquement (par exemple lorsque les glaces sont bloquées par le gel sur les véhicules avec lève-glace électriques) lorsque la défaillance a été éliminée.

¹⁾ Ampères

²⁾ Audi 80 quattro

REPLACEMENT DES AMPOULES

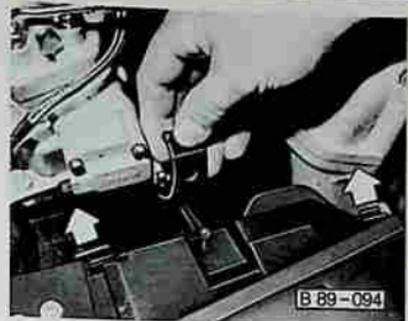
Avant de remplacer une ampoule, débranchez toujours le consommateur de courant correspondant.

Ne saisissez pas l'ampoule de la lampe avec les doigts - les empreintes digitales laissées sur le verre s'évaporent sous l'effet de la chaleur lorsque la lampe est allumée, se déposent sur le miroir et ternissent le réflecteur.

Une ampoule ne doit être remplacée que par une autre ampoule de même modèle. La désignation est marquée sur le culot de l'ampoule.

Nous recommandons d'avoir toujours dans la voiture une petite boîte d'ampoules de rechange que vous trouverez auprès des ateliers V.A.G. Cette boîte devrait au moins contenir les ampoules suivantes, indispensables à la sécurité routière:

- 12V 60/55W - Phares principaux (H4)
- 12V 21W - Clignotants
- 12V 21/5W - Feux stop et arrière
- 12V 4W - Feux de position avant
- 12V 4W - Feux de plaque



B 89-094



B89-099

Pour avoir accès aux phares, dans le compartiment du moteur, il faut enlever les caches suivants.

Pour le phare gauche, dévissez le cache fixé par des vis à tête cruciforme.

Pour le phare droit (voir la figure), retirez tout d'abord l'attache en caoutchouc et déposez le flexible d'admission d'air du filtre à air (pour les moteurs à injection).

Repoussez ensuite les agrafes dans le sens de la flèche et retirez le couvercle vers le haut.

Ampoule de phare H4 (A)

- Ouvrez le capot avant.
- Dévissez le capuchon vers la gauche, dans le sens de la flèche AUF, et déposez-le.
- Débranchez le connecteur triple.
- Comprimez l'étrier en fil métallique de la fixation de la lampe et rabattez-le.
- Sortez l'ampoule et remettez la nouvelle ampoule en place de manière que les ergots de fixation de la coupelle de l'ampoule s'engagent dans le creux du réflecteur. La languette centrale (trois languettes) du culot de l'ampoule se trouve alors en haut.

- Rabattez l'étrier en fil métallique sur le culot de l'ampoule. Comprimez l'étrier et engagez-le dans les ergots de fixation.

- Rebranchez le connecteur triple.

- Remontez le capuchon en le vissant vers la droite, dans le sens de la flèche «ZU». L'inscription «Oben» du capuchon doit être orientée vers le haut.

- Faites vérifier le réglage des phares.

Ampoule de feu de position (B)

- Ouvrez le capot avant.

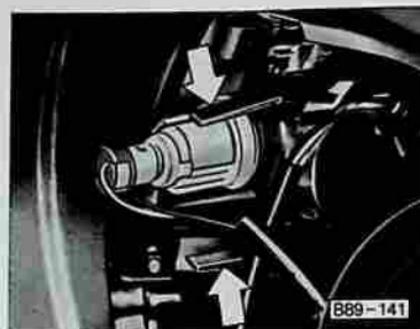
- Dévissez le capuchon vers la gauche, dans le sens de la flèche «AUF», et déposez-le.

- Retirez la douille du réflecteur.

- Remplacez l'ampoule.

- Remettez la douille en place dans le réflecteur.

- Remontez le capuchon en le vissant vers la droite, dans le sens de la flèche «ZU». L'inscription «Oben», sur le capuchon, doit être orientée vers le haut.



Clignotants avant

- Ouvrez le capot avant.

- Enlevez le cache comme décrit à la page 121.

- Comprimez les deux languettes (flèches) et déposez le boîtier de clignotant en le poussant vers l'avant.



- Tournez la douille de l'ampoule vers la gauche, (voir flèche) et sortez-la.

- Enfoncez l'ampoule dans la douille, tournez-la légèrement et sortez-la.

- Lors de la remise en place du boîtier de clignotant, veillez à ce que les deux languettes soient engagées dans les éléments de guidage.



Feux arrière du capot de coffre à bagages.

- Ouvrez le capot du coffre à bagages.

- Enlevez le cache en matière plastique.

- Tournez la douille vers la gauche et retirez-la.

- Remplacez l'ampoule.

- Remettez la douille en place et tournez-la vers la droite, jusqu'en butée.



Feux arrière sur le panneau latéral

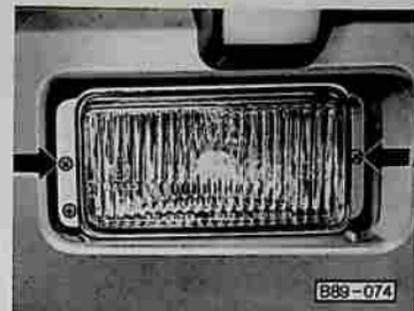
- Ouvrez le capot du coffre à bagages.

- Tournez la fermeture rapide (flèche) du porte-ampoule vers la gauche et déposez le porte-ampoule.

- Tournez l'ampoule défectueuse vers la gauche et sortez-la.

- Mettez en place une ampoule neuve, enfoncez-la dans la douille et tournez-la vers la droite, jusqu'en butée.

- Montez le porte-ampoule et tournez la fermeture rapide vers la droite.



Phares antibrouillard *

- Soulevez le cadre de plastique à l'aide d'un tournevis et enlevez-le vers l'avant.

- Dévissez les deux vis à évidements en croix (flèches).

- Sortez le boîtier du phare vers l'avant.

- Retirez du connecteur la fiche des câbles de l'ampoule.

- Décrochez l'étrier-ressort du support d'ampoule et rabattez-le.

■ Retirez l'ampoule. Mettez en place l'ampoule neuve de manière que les ergots de fixation sur le réflecteur soient placés dans les évidements correspondants de la coupelle d'ampoule.

■ Rabattez l'étrier-ressort par-dessus la coupelle d'ampoule. Comprimez l'étrier-ressort et faites-le encliqueter dans les ergots de fixation.

■ Branchez la fiche des câbles de l'ampoule sur le connecteur.

■ Faites vérifier le réglage des phares.



B43-170

Feu de plaque

■ Ouvrez le capot du coffre à bagages.

■ Dévissez le cabochon.

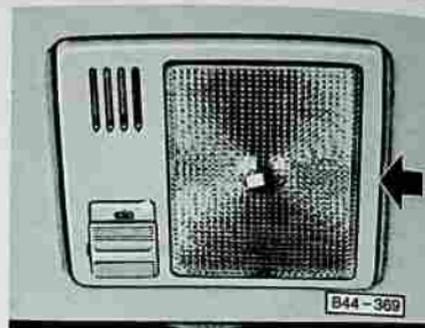
■ Enfoncez l'ampoule défectueuse dans la douille, tournez-la vers la gauche et retirez-la.

■ Mettez en place l'ampoule neuve et tournez-la vers la droite, jusqu'en butée.

■ Remettez en place le cabochon, veillez à la bonne position du joint.

Veillez à ce que la came dans le cabochon s'engage dans l'ouverture correspondante du porte-ampoule, dans le cas contraire la plaque ne serait pas éclairée conformément à la réglementation.

■ Ne vissez pas trop fort le cabochon.



B44-369

Plafonnier

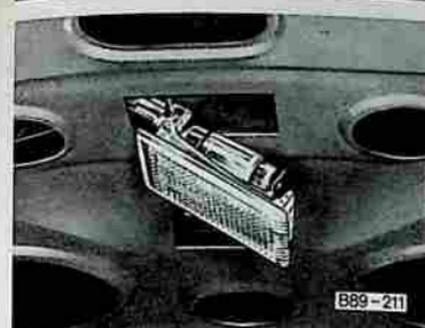
■ Introduisez prudemment un tournevis dans le bord latéral du plafonnier (flèche) et sortez ce dernier en faisant levier.

■ Remplacez l'ampoule.

■ Engagez le plafonnier dans la découpe du pavillon et enfoncez-le à fond.

Nota

Sur les véhicules avec toit coulissant/pivotant, introduisez un tournevis dans le bord latéral gauche du plafonnier et sortez ce dernier en faisant levier.



B89-211

Eclairage du coffre à bagages*

■ Introduisez un tournevis dans l'évidement latéral de la lampe et sortez la lampe avec précaution.

■ Remplacez l'ampoule.

■ Remettez la lampe en place en l'engageant d'abord du côté des câbles de raccordement.



B89-073

Eclairage du compartiment-moteur *

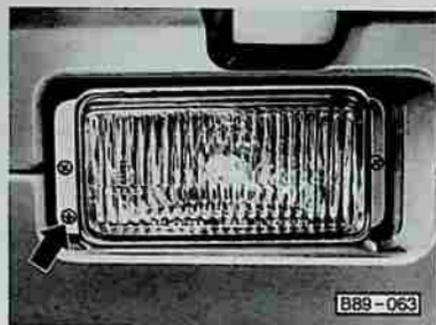
■ Comprimez le couvercle de plastique (flèches) et enlevez-le.

■ Remplacez l'ampoule.

■ Remettez en place le couvercle en appuyant.

FAITES-LE VOUS-MEME

REGLAGE DES PHARES

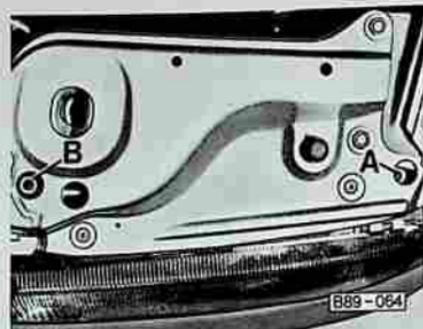


Phares antibrouillard *

Réglage en hauteur (flèche).

Pour abaisser les phares, tournez vers la gauche.

Le réglage latéral n'est pas prévu.



Phares principaux

Le réglage des phares est très important pour la sécurité routière. Par conséquent, il ne doit être effectué qu'avec un appareil spécial.

La molette du réglage du site des phares doit se trouver à la position de base (0).

■ Ouvrez le capot avant.

■ Réglez les phares par le haut à l'aide d'une clé pour vis à six pans creux - voir la figure.

La figure montre la disposition des vis de réglage du phare gauche. Les vis de réglage du phare droit sont disposées de façon symétrique.

Vis extérieure A - pour le réglage en hauteur

Pour abaisser les phares, tournez la vis vers la droite.

Vis intérieure B - pour le réglage latéral

MASQUAGE DES PHARES



Dans les pays où l'on ne circule pas du même côté de la chaussée que dans votre pays d'origine, les projecteurs asymétriques éblouissent les conducteurs des véhicules venant en sens inverse.

FAITES-LE VOUS-MEME

Pour remédier à cet inconvénient, il faut masquer la zone asymétrique des verres de phares à l'aide d'une bande adhésive opaque.

La figure montre comment masquer les phares pour passer d'un pays avec circulation à droite à un pays avec circulation à gauche.

FAITES-LE VOUS-MEME

MONTAGE OU REMPLACEMENT D'UN AUTORADIO

En cas de montage ultérieur d'un autoradio, de même qu'en cas de remplacement d'un autoradio posé à l'usine, il est conseillé de tenir compte des indications suivantes:

■ Les raccords à fiche * montés sur les véhicules sont prévus pour les autoradios d'origine Audi à partir du millésime 1988.

Les couleurs de câbles et les raccords sur le connecteur d'alimentation sont les suivants:

Rouge	— positif continu
Brun	— négatif (masse du véhicule)
Gris/bleu	— Eclairage des instruments
Bleu/blanc *	— Signal de vitesse pour réglage automatique du volume en fonction de la vitesse

■ Les autoradios pourvus d'autres raccords à fiches doivent être branchés au moyen de câbles adaptateurs disponibles auprès des ateliers V.A.G.

Si l'on n'utilise pas de câbles adaptateurs, si les câbles sont coupés et restent dénudés ou si des raccords sont inversés, il y a danger de court-circuit. Cela peut provoquer un incendie des câbles.

■ Il est donc recommandé de faire effectuer le montage d'un système autoradio auprès des ateliers V.A.G. Ils sont informés au mieux des particularités techniques des véhicules, disposent des autoradios d'origine¹¹ ainsi que des pièces de montage nécessaires au programme d'accessoires Audi d'origine¹¹ et travaillent selon les directives développées à l'usine.

■ Les autoradios de la gamme d'accessoires Audi d'origine¹¹ sont similaires à ceux posés à l'usine et garantissent un montage sans problèmes. De plus, ils sont dotés d'une technique à la pointe du progrès, comme par exemple l'affichage numérique de la fréquence, la recherche automatique des stations, la syntonisation des émetteurs pilotée par microprocesseur, le dispositif de réception des émissions de radioguidage, l'adaptation du volume sonore en fonction de la vitesse du véhicule*, le code de sécurité antivol* et le style soigneusement étudié permettant une grande facilité d'utilisation. En outre, il existe pour les autoradios, en République fédérale d'Allemagne, un service d'échange-standard exemplaire, grâce auquel un appareil nécessitant une réparation peut être échangé par les ateliers V.A.G. même des années plus tard, contre un appareil révisé et bénéficiant de la garantie applicable aux pièces d'échange-standard.

¹¹ Ne sont pas distribués sur tous les marchés d'exportation.

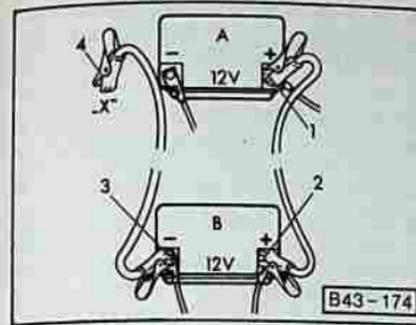
■ Il est également conseillé d'utiliser les haut-parleurs, les jeux de montage, les antennes et les jeux d'antiparasitage du programme d'accessoires d'origine¹¹. Ces pièces sont spécialement conçues pour chaque type de véhicule.

Si l'on utilise d'autres pièces ou des pièces provenant de modèles précédents, il peut y avoir danger de perturbations dans le fonctionnement de l'appareil. En outre, l'autorisation de mise en service du véhicule peut perdre sa validité en cas de montage de jeux d'antiparasitage non-homologués.

■ Les câbles d'antenne, les câbles de raccordement et le câble de haut-parleur doivent être placés de manière qu'ils ne puissent ni frotter, ni battre, ni s'enrouler autour de pièces mobiles (par exemple pédales, direction, commande de chauffage, etc.). Cela peut en gêner l'utilisation ou nuire à la sécurité de conduite.

En cas de doutes, les ateliers V.A.G. vous renseigneront plus précisément.

DEMARRAGE DE FORTUNE



A – Batterie déchargée
B – Batterie fournissant le courant

La batterie se trouve dans le compartiment-moteur.

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

■ Les deux batteries doivent avoir une tension de 12 volts. La capacité de la batterie (Ah) fournissant le courant ne doit pas être de beaucoup inférieure à celle de la batterie déchargée.

■ Utilisez uniquement un câble de raccord de section suffisante. Tenez compte des indications du fabricant.

■ Utilisez uniquement des câbles de dépannage disposant de pinces polaires isolées.

■ Une batterie déchargée peut geler dès -10°C. Avant de brancher le câble de raccord sur une batterie gelée, il faut obligatoirement la dégeler, sinon elle risque d'exploser.

■ Il ne doit exister aucun contact entre les véhicules, sinon du courant risquerait de circuler dès le raccord des pôles positifs.

■ La batterie déchargée doit être branchée sur le réseau de bord suivant les prescriptions.

■ Faites tourner le moteur du véhicule dont la batterie fournit le courant.

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

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

Ne branchez pas le câble sur le pôle négatif de la batterie déchargée. Des étincelles pourraient enflammer les gaz détonants dégagés par la batterie.

FAITES-LE VOUS-MEME

Attention

■ Les pièces non isolées des pinces polaires ne doivent en aucun cas se toucher. De plus, le câble de dépannage raccordé au pôle positif de la batterie ne doit pas entrer en contact avec des pièces conductrices du véhicule – risque de court-circuit!

■ Disposez les câbles de dépannage de manière qu'ils ne puissent pas s'enrouler autour de pièces qui tournent dans le compartiment-moteur.

■ Ne vous penchez pas au-dessus des batteries – danger de brûlures par l'acide.

■ Mettez les batteries à l'abri de flammes nues, de cigarettes allumées etc. – risque d'explosion!

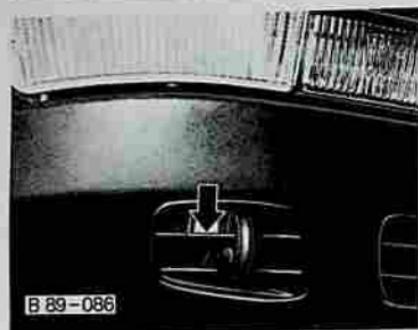
■ Lancez le moteur comme indiqué à la section «Lancement du moteur».

■ Si le moteur ne part pas sur le champ, interrompez le lancement et recommencez environ 30 secondes plus tard.

■ Débranchez les deux câbles exactement dans l'ordre inverse, à moteur tournant.

FAITES-LE VOUS-MEME

REMORQUAGE/DEMARRAGE PAR REMORQUAGE



Indications générales

■ Un œillet de remorquage se trouve sous les pare-chocs avant et arrière, à droite.

Pour avoir accès à l'œillet de remorquage avant, il faut retirer vers l'avant la grille de guidage d'air.

Pour ce faire, appuyez tout d'abord sur la traverse, dans le sens de la flèche.

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

■ Le câble de remorquage doit être élastique afin de ménager les deux véhicules. Utilisez donc des câbles en fibre synthétique uniquement. **L'utilisation d'une barre de remorquage est cependant plus sûre!**

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

■ **Avant de lancer le moteur par remorquage, utiliser si possible la batterie d'un autre véhicule pour un démarrage de fortune** – voir page précédente.

Si le véhicule doit être remorqué avec ou sans tentative de lancement, il faut tenir compte des points suivants:

■ Les dispositions légales sur le remorquage doivent être respectées.

■ Les deux conducteurs doivent connaître avec exactitude les particularités du processus de remorquage. Les conducteurs non expérimentés ne devraient pas participer à un remorquage avec ou sans tentative de lancement.

■ En cas d'utilisation d'un câble de remorquage, le conducteur du véhicule tracteur doit démarrer et embrayer très doucement.

■ Le conducteur du véhicule tracté doit veiller à ce que le câble soit toujours tendu.

■ Le signal de détresse doit fonctionner sur les deux véhicules – le cas échéant, respectez les autres dispositions en vigueur.

■ Le contact d'allumage doit être mis afin que le volant ne soit pas bloqué et que les clignotants, l'avertisseur sonore, l'essuie-glace et le lave-glace puissent être actionnés.

■ Etant donné que le servofrein ne fonctionne que lorsque le moteur est en marche, il faut exercer une pression plus forte sur la pédale de frein lorsque le moteur est arrêté.

■ Sur les véhicules avec direction assistée, il faut faire usage d'une plus grande force pour tourner le volant lorsque le moteur est arrêté.

■ Lorsqu'il n'y a pas de lubrifiant dans la boîte mécanique ou dans la boîte automatique, le véhicule ne doit être remorqué qu'avec les roues motrices soulevées.

Démarrage par remorquage

Lors du démarrage par remorquage, il faut obligatoirement tenir compte des points suivants:

■ Engagez la 2e ou la 3e avant le dépannage.

■ Mettez le contact d'allumage.

■ Dès que le moteur est parti, débrayez et dégagez la vitesse pour éviter une collision avec le véhicule tracteur.

■ **Si le véhicule est équipé d'un catalyseur et que ce dernier est à sa température de fonctionnement, le moteur ne doit pas être lancé par remorquage du véhicule sur une longue distance, car du carburant non brûlé pourrait parvenir dans le catalyseur et y brûler.**

■ **Pour des raisons techniques, un démarrage par remorquage n'est pas possible si les véhicules sont équipés d'une boîte automatique.**

Remorquage

Lors du remorquage de véhicules avec boîte automatique, il faut respecter les points suivants en plus des indications de la page précédente:

■ Levier sélecteur en position «N».

■ Ne vous faites pas remorquer à une vitesse supérieure à 50 km/h.

■ La distance maximale de remorquage est de 50 kilomètres.

Pour parcourir de plus longues distances, le véhicule doit être soulevé à l'avant.

Raison: lorsque le moteur est arrêté, la pompe à huile de la boîte ne fonctionne pas: la boîte n'est donc pas suffisamment lubrifiée pour supporter des régimes élevés et de longs parcours.

■ Avec une dépanneuse, votre véhicule ne doit être remorqué qu'avec les roues avant soulevées.

■ Raison: sur un véhicule soulevé par l'arrière, les arbres de transmission tournent en sens inverse, il en résulte que les planétaires de la boîte automatique tournent à des régimes si élevés que la boîte est fortement endommagée en peu de temps.

FAITES-LE VOUS-MEME

Outre les remarques de la page précédente, les indications suivantes sont valables pour l'Audi 80 quattro:

Le véhicule peut également être remorqué avec un véhicule de dépannage, avec l'essieu avant ou arrière soulevé.

Pendant le remorquage, il ne faut pas:

■ rouler à plus de 50 km

ni

■ parcourir plus de 50 km.

Raison: un remorquage effectué à vitesse plus élevée ou sur une plus grande distance peut causer des dommages au différentiel inter-ponts, car la lubrification n'est pas suffisante.

Lorsque l'essieu avant est soulevé, le blocage du différentiel ne devrait pas être engagé afin de permettre au différentiel de compenser les vitesses de rotation des roues dans les virages.

FAITES-LE VOUS-MEME

LEVAGE DU VEHICULE

Pont élévateur

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

Cric d'atelier

Pour éviter des dégâts au dessous du véhicule, il est indispensable d'utiliser un support intermédiaire approprié en caoutchouc ou en bois.

Le véhicule ne doit en aucun cas être soulevé par le carter d'huile, la boîte de vitesses, le train arrière ou le train avant, sinon il pourrait en résulter des avaries graves.

Attention

- Ne lancez pas le moteur et n'engagez pas de vitesse lorsque le véhicule est soulevé, ni même tant qu'une seule roue motrice repose sur le sol - risque d'accident.
- Pour travailler sous la voiture il faut la mettre sur des chandelles appropriées.



Points de prise pour le pont élévateur et le cric d'atelier

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

A l'avant

Sous le raidisseur longitudinal de la tôle de plancher, dans la zone du repère embouti.



A l'arrière

Sous le raidisseur vertical du bas de caisse, dans la zone du repère embouti.

Attention

La coupelle de support ne doit pas toucher la languette de fixation du bras longitudinal, sinon le guidage des roues pourrait en être affecté.

Cric du véhicule

Pour soulever le véhicule avec le cric du véhicule, voir pages 113 et 115.

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

- Moteur 4 temps à essence ou diesel, monté longitudinalement
- 4 cylindres en ligne
- Bloc-cylindres en fonte grise
- Vilebrequin à 5 paliers
- Carter d'huile en tôle d'acier
- Culasse en alliage léger
- Commande des soupapes par courroie crantée et arbre à cames en tête
- Commande des soupapes par poussoirs hydrauliques sans entretien
- Refroidissement par liquide avec plein de liquide de refroidissement pour la durée de vie du moteur
- Radiateur avec vase d'expansion indépendant

- Ventilateur électrique de radiateur commandé par thermocontacteur
- Système d'allumage électronique sans contacts, sans entretien, avec détecteur de cliquetis sur le moteur de 83 kW
- Bougies d'allumage longue vie
- Témoin optique et acoustique de la pression de l'huile-moteur
- Batterie avec grande performance de démarrage, ne nécessitant que peu d'entretien
- Courroies trapézoïdales longue durée demandant peu d'entretien
- Carburateur inversé à registre, particulièrement économique, avec starter à commande manuelle (choke)

Moteur à carburateur de 51 kW, à commande électronique, avec starter automatique et coupure de l'alimentation en décélération.

- Système d'injection mécanique du carburant (K-Jetronic) sur les moteurs de 66, 82 et 83 kW.
- Système d'épuration des gaz d'échappement *

- Pompe d'injection distributrice avec accélérateur de départ à froid (moteurs diesel)
- Purge automatique du système d'alimentation des moteurs diesel.
- Turbocompresseur à gaz d'échappement avec radiateur d'air de suralimentation (moteur diesel de 59 kW)
- Filtre à air sec avec cartouche en papier
- Préchauffage de l'air d'admission à réglage thermostatique et préchauffage électrique du mélange (moteurs à carburateur)
- Système d'échappement longue durée

DESCRIPTION TECHNIQUE

TRANSMISSION

Boîte mécanique

Traction avant

■ Embrayage monodisque à sec, à commande hydraulique

■ Boîte mécanique à quatre ou cinq vitesses entièrement synchronisées (marche arrière également synchronisée) à verrouillage, et transmission logées dans un même carter

■ Graissage commun de la boîte et de la transmission, plein d'huile pour la durée de vie du moteur

Transmission intégrale

■ Embrayage monodisque à sec, à commande hydraulique

■ Boîte mécanique à 5 vitesses entièrement synchronisées (marche arrière également synchronisée) à verrouillage, avec transmission avant et différentiel interponés dans un même carter

■ Différentiel interponés «Torsen» à blocage automatique à l'entraînement; différentiel débloqué au freinage: toute influence négative exclue.

■ Train avant entraîné directement, train arrière entraîné par arbre à cardan

■ Dispositif de blocage enclenchable et désenclenchable dans le différentiel du train arrière

■ Graissage commun de la boîte de vitesses et de la transmission, remplissage d'huile à vie

Boîte automatique *

■ Convertisseur hydrodynamique de couple et boîte à trains planétaires avec trois rapports de marche avant

■ Transmission fixée par flasques, avec graissage séparé et plein d'huile pour la durée de vie

■ Traction avant

DIRECTION/TRAINS

Direction

■ Direction à crémaillère demandant peu d'entretien

■ Colonne de direction de sécurité avec élément de déformation sur les véhicules avec procon-ten

■ Amortisseur de direction *

■ Direction assistée *

Train avant

Traction avant

■ Suspension indépendante des roues

■ Jambes de force McPherson et bras triangulés

■ Barre stabilisatrice *

Transmission intégrale

■ Suspension indépendante des roues

■ Jambes de force type McPherson avec bras triangulés

■ Différentiel non blocable

■ Barre stabilisatrice

FREINS

Train arrière

Traction avant

■ Essieu à torsion avec barre stabilisatrice, guidé par les bras longitudinaux

■ Jambes de force, barre antidévers

Transmission intégrale

■ Suspension à roues indépendantes

■ Jambes de force type McPherson avec bras triangulés

■ Différentiel du train arrière à blocage manuel

Traction avant

■ Système de freinage hydraulique à double circuit en diagonale

A l'avant: freins à disque, à ventilation intérieure pour les moteurs de 82 kW et plus.

A l'arrière: freins à tambour à rattrapage automatique du jeu ou à disque pour les moteurs de 82 et 83 kW

■ Servofrein

■ Compensateur de freinage* dépendant de la charge pour l'essieu arrière (sur les modèles avec moteurs de 66, 82 et 83 kW et boîte automatique)

■ Frein à main mécanique agissant sur les roues arrière

Transmission intégrale

■ Système de freinage hydraulique à double circuit

■ Circuit avant et circuit arrière

■ A l'avant: freins à disque, à ventilation intérieure pour les moteurs de 82 kW et plus.

A l'arrière: freins à disque

■ Servofrein

■ Compensateur de force de freinage dépendant de la charge pour le circuit arrière

■ Frein à main mécanique agissant sur les roues arrière

■ Système antiblocage

DESCRIPTION TECHNIQUE

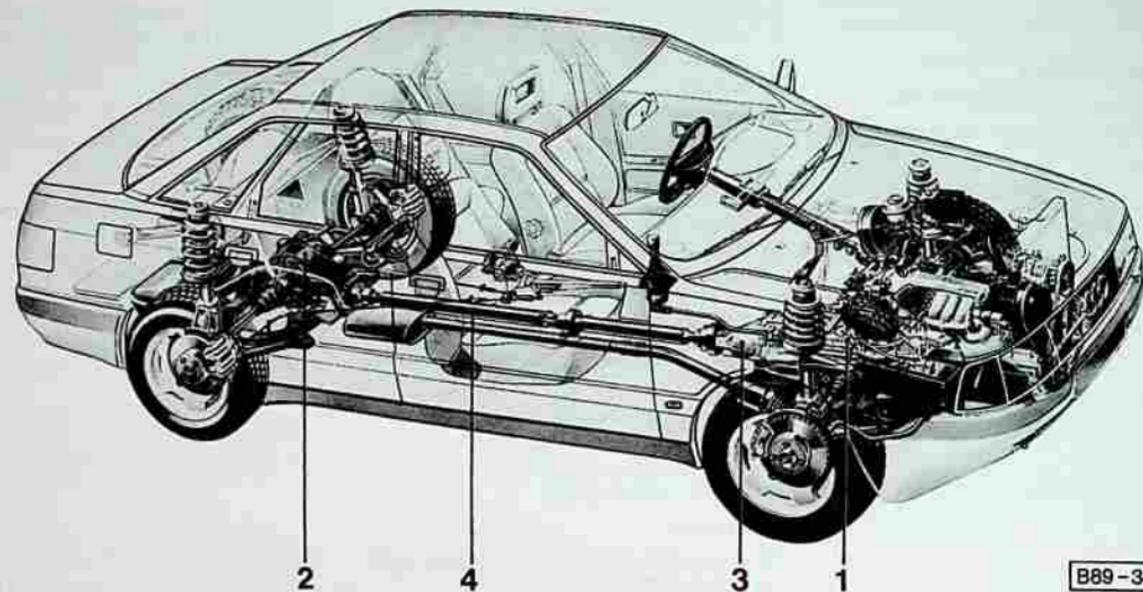
CARROSSERIE

■ Carrosserie tout acier, autoporteuse, avec habitacle formant cellule de sécurité

■ Avant et arrière de véhicule formant zones rétractables

■ Carrosserie entièrement galvanisée, avec protection des cavités par inondation à la cire chaude – permettant d'offrir une garantie contre les perforations dues à la corrosion exceptionnellement longue (voir Plan d'Entretien)

■ Système de sécurité procon/ten *



B89-347

Sur l'Audi 80 quattro, les quatre roues sont entraînées **en permanence**. Grâce au différentiel interponts autobloquant Torsen, le rendement du moteur – qui est adapté au style de conduite et à l'état de la route – est transmis de façon optimale sur la chaussée. C'est pourquoi l'Audi 80 quattro fait preuve de qualités supérieures dans la conduite de tous les jours, tout aussi bien sur les routes départementales et les autoroutes que sur la neige, le verglas ou même en dehors des routes traditionnelles. Toutefois, l'Audi 80 quattro n'est pas un véhicule tout terrain – sa garde au sol étant trop faible!

La figure représente la chaîne cinématique.

- 1 – Différentiel de l'essieu avant
- 2 – Différentiel de l'essieu arrière
- 3 – Différentiel interponts Torsen
- 4 – Arbre à cardan

La puissance du moteur est transmise directement, par l'intermédiaire de la boîte de vitesses et du différentiel interponts, au différentiel de l'essieu avant et, par l'intermédiaire d'un arbre à cardan, au différentiel de l'essieu arrière.

Dans les virages, les roues d'un véhicule parcourent des distances différentes. Les différences de vitesse de rotation des roues d'un essieu sont compensées par le différentiel des essieux avant et arrière. Les différences de

vitesse de rotation des roues, entre les essieux avant et arrière, sont compensées par le différentiel interponts Torsen.

La répartition des forces motrices entre les essieux avant et arrière est assurée automatiquement par le différentiel interponts autobloquant.

En cas de besoin, on peut éviter le patinage d'une roue arrière sur sol très glissant en bloquant manuellement le différentiel de l'essieu arrière.

Fonctionnement

Grâce à l'utilisation de vis sans fin et de pignons à denture hélicoïdale, le **différentiel interponts Torsen** est conçu de manière qu'il se bloque sans intervention du conducteur lorsqu'on accélère sur chaussée glissante.

En conduite normale sur route sèche, la force de propulsion est transmise régulièrement par le différentiel interponts aux roues de l'essieu avant et arrière. Cependant, lorsque les roues d'un essieu perdent leur adhérence (traction), par exemple sur des routes glissantes ou non stabilisées ou au cours d'une accélération et ont tendance à patiner, le différentiel interponts commence à se bloquer. En raison du

mode de fonctionnement particulier du différentiel, la force motrice est répartie de manière qu'elle puisse agir essentiellement sur les roues de l'autre essieu disposant d'un meilleur pouvoir de traction. Cette répartition de la force motrice est assurée automatiquement, par des moyens purement mécaniques, dans des proportions (essieu avant: essieu arrière) de 25:75 à 75:25.

Le **différentiel de l'essieu arrière** peut être bloqué manuellement. Le dispositif de blocage ne doit être utilisé que pour faciliter le démarrage dans des conditions difficiles; pour cette raison, il est mis automatiquement hors fonction après le démarrage, lorsque la voiture a atteint environ 25 km/h. Le système ABS est désactivé pendant tout le temps que le dispositif de blocage est engagé (voir aussi page 25).

DESCRIPTION TECHNIQUE

SYSTEME D'EPURATION DES GAZ D'ECHAPPEMENT * / ACCUMULATEUR DE VAPEURS D'ESSENCE *

Système d'épuration des gaz d'échappement

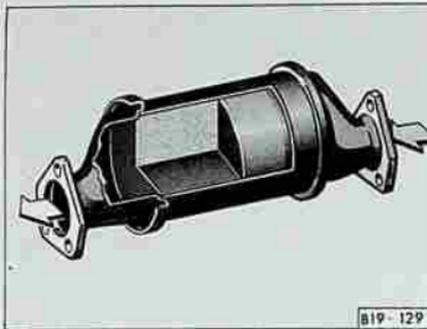
Le dispositif d'épuration des gaz d'échappement réduit efficacement la quantité des émissions nocives contenues dans les gaz d'échappement.

Les pièces essentielles du dispositif d'épuration des gaz d'échappement sont :

- un système de formation du mélange qui assure un dosage très précis du mélange air/carburant, à tous les régimes
- le catalyseur et
- la sonde lambda¹⁾ *

Le catalyseur se trouve dans le système d'échappement. Il se compose d'un corps de céramique enveloppé de tôle d'acier et traversé, dans le sens de la longueur, par un très grand nombre de canaux fins recouverts d'une mince couche de platine et de rhodium.

Les gaz d'échappement sont guidés dans le catalyseur, au contact de la couche de métal précieux, ils réagissent par une postcombustion au cours de laquelle trois composants nocifs (catalyseur à trois voies) sont transformés en substances inoffensives, à savoir :



- Le monoxyde de carbone en gaz carbonique
- les hydrocarbures en eau
- l'oxyde d'azote en azote (l'air que nous respirons se compose de quatre cinquièmes d'azote)

Mais pour que le catalyseur fonctionne de façon optimale, il est indispensable que les gaz d'échappement qui entrent dans le catalyseur aient une température minimale précise et une composition bien déterminée. Cette dernière exige une régulation précise de la formation du mélange. Une régulation particulièrement précise de la formation du mélange est obtenue par la sonde lambda¹⁾.

La sonde lambda¹⁾ * est montée dans le système d'échappement où elle mesure en permanence les caractéristiques des gaz d'échappement. Elle transmet ces informations à une unité de commande électronique qui, à son tour, agit sur le système d'injection du moteur et optimise continuellement la composition du mélange.

Grâce à son niveau technique élevé, le système d'échappement n'exige aucun entretien supplémentaire. Il est cependant indispensable de faire le plein exclusivement avec de l'essence sans plomb.

En outre, il convient de tenir compte des points suivants :

- En raison des températures élevées développées dans des conditions particulièrement défavorables au niveau du catalyseur, il ne faut jamais garer la voiture de manière que le catalyseur entre en contact avec des matières inflammables.
- Si des ratés d'allumage, une perte de rendement et un fonctionnement irrégulier du moteur se manifestent en cours de route, cela peut être dû à une perturbation dans le système d'allumage. Dans ce cas, du carburant non brûlé peut parvenir dans

DESCRIPTION TECHNIQUE

ALLUMAGE ENTIEREMENT ELECTRONIQUE *

Le système d'échappement et dans l'atmosphère. En outre, le catalyseur peut être endommagé par suite d'une surchauffe.

Réduisez immédiatement la vitesse et adressez-vous à l'atelier V.A.G le plus proche pour faire remédier à la perturbation.

Accumulateur de vapeurs d'essence *

Le système d'alimentation en carburant des véhicules avec catalyseur à sonde lambda est muni d'un réservoir à charbon actif (accumulateur de vapeurs d'essence) qui évite que des vapeurs d'essence en provenance du réservoir d'essence ne parviennent dans l'atmosphère.

Ces vapeurs sont conduites dans le réservoir rempli de charbon actif qui les accumule lorsque le moteur est à l'arrêt. Pendant la marche, l'ouverture d'une soupape permet l'aération de ce réservoir et les vapeurs d'essence sont dirigées vers le moteur pour y être brûlées.

Ce système n'exige ni commande ni entretien.

Le moteur à injection de 83 kW est équipé d'un allumage entièrement électronique avec détecteur de cliquetis. Ce système est en mesure d'adapter automatiquement le point d'allumage à des carburants ayant des caractéristiques différentes quant au pouvoir antidétonant. Il permet d'utiliser non seulement du super sans plomb mais aussi de l'essence normale sans plomb ayant un degré d'octane mini de 91 RON¹⁾. A noter cependant que l'essence normale entraîne une légère diminution de la puissance.

A la base des données mémorisées pour le diagramme de fonctionnement, le dispositif calcule le point d'allumage optimal pour toutes les conditions de fonctionnement du moteur. Dans le diagramme, un point d'allumage adéquat est affecté à chaque charge et à chaque régime du moteur.

La combustion dans le moteur est surveillée par un détecteur de cliquetis. Si des cliquetis se manifestent au cours de la combustion, le système retarde brièvement le point d'allumage pour le cylindre concerné (régulation sélective de cliquetis).

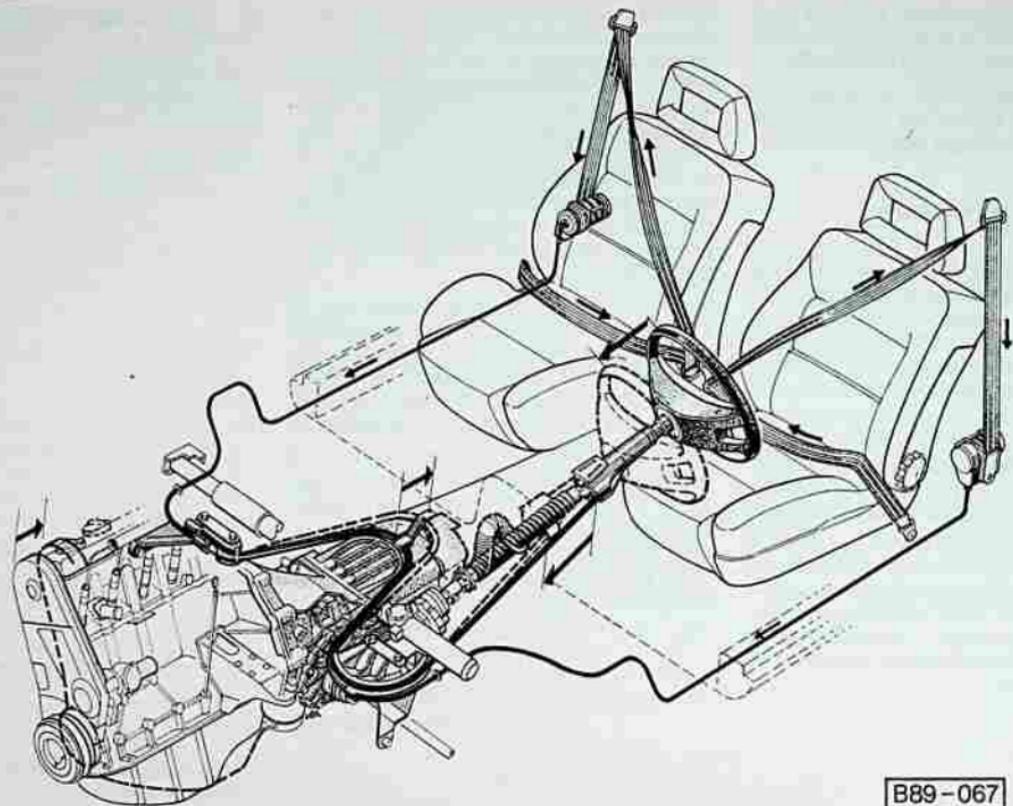
De cette manière, l'allumage entièrement électronique assure, en combinaison avec le système de formation du mélange, des performances optimales du moteur, des émissions nocives réduites, une faible consommation de carburant et, comme dit ci-avant, il permet aussi d'utiliser de l'essence ordinaire.

¹⁾ Lambda: rapports air/carburant

¹⁾ Research-Octane-Number: mesure du pouvoir antidétonant de l'essence.

DESCRIPTION TECHNIQUE

SYSTEME DE SECURITE procon-ten *



B89-067

DESCRIPTION TECHNIQUE

Pour augmenter la sécurité du conducteur et du passager avant qui ont **bouclé leurs ceintures de sécurité**, le véhicule est équipé du système procon-ten¹⁾.

Lors d'une collision frontale importante, le conducteur risque toujours de heurter le volant avec la tête et d'être blessé même s'il a bouclé sa ceinture de sécurité. Suivant l'importance de l'accident, le système mis au point par AUDI assure, au moment du choc, que le volant soit tiré vers l'avant, hors de la zone d'impact, et que les ceintures de sécurité des sièges avant soient tendues.

Le système est activé par la déformation du véhicule due à l'accident.

Lors d'un choc frontal, la déformation du véhicule provoque un mouvement relatif entre le groupe mototraceur et la carrosserie. Le groupe mototraceur est «repoussé vers l'arrière» – voir la figure de la page de gauche.

Ce mouvement relatif est utilisé pour tirer le volant de direction vers l'avant, et pour bloquer les enrouleurs des ceintures de sécurité, par l'intermédiaire de câbles en acier.

Il s'ensuit que ce système réduit considérablement le risque qu'un conducteur soit blessé par le volant. Lors d'un choc frontal, le conducteur et le passager avant sont freinés en même temps que la carrosserie, donc relativement tôt et en douceur grâce à la tension des ceintures de sécurité.

Il est cependant indispensable que le conducteur ait **bouclé** sa ceinture de sécurité. Au cas contraire le risque de blessure peut même être plus grand.

¹⁾ procon = programmed contraction,
ten = tension

SYSTEME AIRBAG *

Les véhicules équipés d'un airbag portent le monogramme «AIRBAG» sur la plaque rembourrée du volant de direction et une étiquette correspondante sur la face intérieure du couvercle de la boîte à gants.

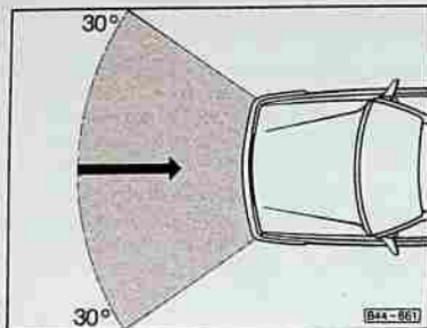
Le système airbag offre au conducteur **qui a bouclé sa ceinture de sécurité** – en combinaison avec le système de sécurité «procten» – une protection supplémentaire lors d'une collision frontale importante.

Pour cette raison, il faut toujours utiliser les ceintures de sécurité.

Le système se compose essentiellement du sac à air (airbag) compris dans le volant de direction, avec générateur de gaz, ainsi que du dispositif de commande et de contrôle électronique avec lampe-témoin.

Le fonctionnement du système est contrôlé par des moyens électroniques et indiqué par une lampe-témoin située dans le combiné d'instruments – voir Témoins, page 40.

Chaque fois que l'on met le contact d'allumage, le témoin s'allume pendant environ 10 secondes.



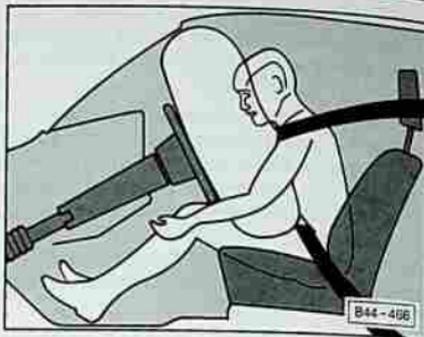
Il faut conclure à une perturbation dans le système lorsque le témoin

- ne s'allume pas au moment où on met le contact d'allumage,
- ne s'éteint pas 10 secondes environ après que l'on a mis le contact d'allumage,
- s'allume ou vacille en cours de route.

Dans le cas d'une perturbation on devrait immédiatement faire vérifier le système par un concessionnaire V.A.G. sinon l'airbag risque de ne pas être déclenché comme prévu.

Fonctionnement

Le système airbag a été conçu de telle sorte qu'il est déclenché lors d'une collision frontale importante. La zone de fonctionnement est représentée sur la figure de gauche.



Lors d'une collision frontale peu importante, d'un choc latéral ou arrière, d'un tonneau ou d'un accident au cours duquel aucune force importante n'agit sur l'avant du véhicule, l'airbag n'est pas déclenché.

Lorsque le système est déclenché, le sac à air se trouvant dans le volant de direction se remplit de gaz, déchire les points de rupture prévus sur la plaque de rembourrage du volant et se déploie devant le volant.

Le sac entièrement gonflé freine le mouvement vers l'avant du conducteur (voir figure) et réduit le risque de blessures au niveau de la tête et du buste.

Des orifices spéciaux du sac à air permettent une évacuation rapide et contrôlée du gaz lorsque le sac est soumis à une charge. Le sac se vide de manière à libérer la vue vers l'avant, une fois que le choc est amorti.

Nota

■ **La plaque de rembourrage du volant ne doit pas être munie d'autocollants ni de garnitures supplémentaires et ne doit subir aucune autre modification.**

Elle peut uniquement être nettoyée avec un molleton sec ou humecté d'eau.

■ **Aucune modification ne doit être apportée aux pièces du système «airbag».**

■ Le système airbag doit être remplacé au plus tard 10 ans après la date de fabrication, par un atelier V.A.G.

La date de remplacement est indiquée sur l'étiquette collée sur la face intérieure du couvercle de boîte à gants. Pour maintenir le système en état de fonctionnement, il est indispensable que cette date soit respectée.

■ Toute réparation sur l'airbag ainsi que la dépose et la repose de pièces du système, nécessaires en raison de l'exécution d'autres travaux de réparation (par exemple: dépose du volant), ne doivent être effectuées que par un atelier V.A.G.

■ De la fumée se dégage au moment du déclenchement du système. Cette fumée n'est donc pas le signe d'un incendie.

■ L'effet protecteur de l'airbag ne suffit que pour **un seul** accident. Après le déclenchement de l'airbag, le système doit être remplacé.

■ Quand le véhicule ou des pièces constitutives de l'airbag sont mis au rebut, il faut obligatoirement respecter les règlements correspondants relatifs à la sécurité. Les concessionnaires V.A.G sont au courant de ces règlements et vous renseigneront volontiers.

■ **Lors de la revente du véhicule, le vendeur doit informer l'acheteur des différents points indiqués ci-dessus en lui remettant la présente Notice d'Utilisation.**

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Dans la mesure où il n'y a pas de repère ou de mention spéciale, toutes les caractéristiques techniques des pages suivantes sont valables pour les véhicules avec équipement de série en République fédérale d'Allemagne.

Ces valeurs peuvent être différentes pour les véhicules spéciaux et les véhicules destinés à d'autres pays.

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

Les données suivant la norme DIN ont été établies en fonction des normes publiées par l'Institut allemand de normalisation.

CARACTERISTIQUES DU MOTEUR

	Puissance ¹⁾ kW (ch) à 1/min	Couple maxi Nm à 1/min	Nombre de cylindres	Cylindrée cm ³⁾	Course mm	Alésage mm	Compression	Système d'alimentation	Essence ²⁾
Moteurs à essence avec catalyseur	66 (90) 5400	145/3350	4	1781	86,4	81	9,0	Injection	91 RON sans plomb
	66 (90) 5500	142/3250	4	1781	86,4	81	9,0	Injection centrale	91 RON sans plomb
Norme US	83 (113) 5300	170/3250	4	1984	92,8	82,5	10,0	Injection	95 RON sans plomb ou 91 RON ⁴⁾ sans plomb
	51 (70) 5200	118/2700	4	1595	77,4	81	9,0	Carburateur	91 RON sans plomb
Norme européenne	55 (75) 4500	140/2500	4	1781	86,4	81	9,0	Carburateur	91 RON sans plomb
	66 (90) 5500	142/3250	4	1781	86,4	81	9,0	Carburateur	91 RON sans plomb
Moteurs à essence sans catalyseur	55 (75) 4500	140/2500	4	1781	86,4	81	9,0	Carburateur	91 RON sans ou avec plomb
	66 (90) 5200	150/3300	4	1781	86,4	81	10,0	Carburateur	98 RON sans plomb/avec plomb
	82 (112) 5800	160/3400	4	1781	86,4	81	10,3	Injection	98 RON sans plomb/avec plomb

¹⁾ D'après norme DIN 70 020, partie 6.

²⁾ Autres indications, voir pages 80 - 82.

⁴⁾ Avec faible réduction des performances.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

CARACTERISTIQUES DU MOTEUR

	Puissance ¹⁾ kW (ch) à tr/mn	Couple maxi Nm à tr/mn	Nombre de cylindres	Cylindrée cm ³⁾	Course mm	Alésage mm	Compression	Système d'alimentation	Carburant ²⁾
Moteurs diesel	50 (68) 4400	127/2200-2600	4	1896	95,5	79,5	23	Injection	diesel
	59 (80) 4500	155/2600-3000	4	1588	86,4	76,5	23	Injection	diesel

¹⁾ D'après norme DIN 70020, partie 6.

²⁾ Indice d'octane minimum et autres indications, voir page 82.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

CONSUMMATION DE CARBURANT

Les valeurs de consommation ont été calculées selon DIN 70030, partie 1 (édition juillet 1978). Les valeurs indiquées entre parenthèses ont été calculées suivant une méthode de mesure quelque peu différente (UTAC).

Ces deux mesures de consommation sont effectuées suivant la Recommandation A 70

de la Commission Economique pour l'Europe (CEE). On applique trois conditions de contrôle différentes:

- Les mesures à 90 km/h et
- 120 km/h sont effectuées à vitesse stabilisée.
- Pour la mesure du cycle urbain, la circulation urbaine habituelle est simulée.

Moteurs à carburateur avec catalyseur	51 kW		55 kW	
	5 vitesses	4 vitesses	5 vitesses	automatique
90 km/h l/100 km	5,5	5,8 (5,7)	5,4 (5,4)	6,3
120 km/h l/100 km	6,9	7,2 (7,6)	6,7 (7,0)	7,7
Cycle urbain l/100 km	9,9	10,1 (9,9)	10,1 (9,9)	10,6
	66 kW			66 kW quatre 5 vitesses
	4 vitesses	5 vitesses ¹⁾	automatique	
90 km/h l/100 km	5,8	5,4 (5,2)	6,3	6,4
120 km/h l/100 km	7,4	6,9 (6,8)	7,9	8,0
Cycle urbain l/100 km	10,6	10,6 (9,9)	11,2	11,9

sans catalyseur	55 kW		automatique	66 kW quatre 5 vitesses
	4 vitesses	5 vitesses		
90 km/h l/100 km	5,7 (6,5)	5,3 (5,6)	6,2	
120 km/h l/100 km	7,1 (8,5)	6,6 (7,1)	7,6	
Cycle urbain l/100 km	10,0 (8,7)	10,0 (10,2)	10,5	
	66 kW			66 kW quatre 5 vitesses
	4 vitesses	5 vitesses ¹⁾	automatique	
90 km/h l/100 km	5,5 (6,1)	5,1 (5,5)	6,0 (6,3)	6,1 (6,6)
120 km/h l/100 km	6,9 (7,6)	6,4 (7,0)	7,4 (7,8)	7,5 (8,1)
Cycle urbain l/100 km	9,3 (9,4)	9,3 (9,4)	9,9 (10,1)	10,7 (11,2)

Suivant la conduite adoptée, les conditions routières et de circulation, les influences de l'environnement et l'état du véhicule, on obtient dans la pratique des valeurs qui diffèrent de celles déterminées sur cette page.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteurs à injection

avec catalyseur	66 kW			66 kW quatre 5 vitesses
	4 vitesses	5 vitesses ¹⁾	automatique	
90 km/h l/100 km	5,8	5,4 (5,6)	6,3	6,4
120 km/h l/100 km	7,4	6,9 (7,0)	7,9	8,0
Cycle urbain l/100 km	10,6	10,6 (10,6)	11,2	11,9
	83 kW		83 kW quatre 5 vitesses	
	5 vitesses	automatique		
90 km/h l/100 km	5,3	6,2	5,8	
120 km/h l/100 km	6,8	7,8	7,4	
Cycle urbain l/100 km	10,4	10,9	12,3	

sans catalyseur	82 kW	
	5 vitesses	82 kW quatre 5 vitesses
90 km/h l/100 km	5,4 (6,0)	5,9 (6,3)
120 km/h l/100 km	6,9 (7,4)	7,5 (8,0)
Cycle urbain l/100 km	10,5 (11,2)	11,9 (11,1)

Moteurs diesel	50 kW	
	5 vitesses ¹⁾	59 kW 5 vitesses
90 km/h l/100 km	4,1	3,8 (4,3)
120 km/h l/100 km	5,6	5,3 (5,9)
Cycle urbain l/100 km	7,2	6,9 (7,0)

¹⁾ Version économique

¹⁾ Version économique

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

PERFORMANCES

Les performances ont été mesurées suivant DIN 70 020, partie 3, sur des véhicules sans équipements en option/accessoires diminuant les performances comme par exemple le climatiseur, les pare-boue, les pneus très larges etc.

Moteurs à carburateur

avec catalyseur	51 kW		55 kW		66 kW		66 kW quattro
	BM	BM	BA	BM	BA	BM	
Vitesse maxi environ km/h	168	167/174 ¹⁾	167	182	178	182	
Accélération 0 - 80 km/h s	9,0	8,8	10,6	7,9	9,8	8,8	
0 - 100 km/h s	14,1	13,7	16,0	12,2	14,5	13,6	

sans catalyseur	55 kW		66 kW		66 kW quattro
	BM	BA	BM	BA	BM
Vitesse maxi environ km/h	167/174 ¹⁾	167	182	178	182
Accélération 0 - 80 km/h s	8,8	10,6	7,9	9,8	8,8
0 - 100 km/h s	13,7	16,0	12,2	14,5	13,6

Moteurs à injection

avec catalyseur	66 kW		66 kW quattro	83 kW		83 kW quattro
	BM	BA	BM	BM	BA	BM
Vitesse maxi environ km/h	182	178	182	196	192	196
Accélération 0 - 80 km/h s	8,0	9,9	8,8	7,2	8,7	7,6
0 - 100 km/h s	12,4	14,7	13,6	10,9	13,1	11,6

sans catalyseur	82 kW	82 kW quattro
	BM	BM
Vitesse maxi environ km/h	195	195
Accélération 0 - 80 km/h s	7,2	7,6
0 - 100 km/h s	10,9	11,6

BM = boîte mécanique (4 et 5 vitesses)
 BA = boîte automatique
¹⁾ pour boîte à 5 vitesses

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteurs diesel

	50 kW BM	59 kW BM
Vitesse maxi, env. km/h	165	174
Accélération 0 - 80 km/h s	10,9	9,5
0 - 100 km/h s	16,9	14,6

BM = Boîte mécanique (boîte à 5 vitesses et boîte économique à 5 vitesses)

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

BOUGIES D'ALLUMAGE, COURROIES TRAPEZOIDALES

Bougies d'allumage	Numéro de pièce d'origine
51 et 55 kW	101 000 005 AD / W 8 DTC ou 101 000 001 AD / 14-8 DTU
66, 82 et 83 kW	101 000 005 AB / W 7 DTC ou 101 000 001 AC / 14-7 DTU

Courroies trapézoïdales

Moteurs à essence	n° de pièce d'origine	dimensions
Altern. avec pompe de liq. de refroid. ¹⁾ mm	049 903 137 B	9,5 x 950
Compresseur de climatiseur mm	026 260 849 A	12,5 x 795
Direction assistée - pompe hydraul. mm	055 903 137 G	9,5 x 850

Moteurs diesel	n° de pièce d'origine	dimensions
Alternateur mm	068 903 137 F	9,5 x 735
Alternateur - climatiseur mm	068 903 137 AM	9,5 x 710
Pompe de liquide de refroidissement mm	068 121 039 G	9,5 x 617 ¹⁾
Compresseur du climatiseur mm	075 260 849	12,5 x 865
Direction assistée - pompe hydraul. mm	035 903 137 C	9,5 x 786

¹⁾ Cette courroie trapézoïdale est indispensable pour le fonctionnement du moteur. Il est donc recommandé de toujours avoir une courroie de rechange dans le véhicule (voir aussi le chapitre « Utilisation », témoin d'alternateur).

Nota:

Les bougies d'allumage sont remplacées dans le cadre du service d'entretien V.A.G. Comme il n'est pas exclu que, pour des raisons techniques, les bougies équipant les modèles de l'année en cours soient changées, des différences avec les bougies mentionnées ici sont possibles. Il est donc recommandé d'acheter les bougies dans les ateliers V.A.G. ils sont au courant de la situation actuelle. Pour éviter tout défaut de fonctionnement ou même tout endommagement du moteur, il faudrait utiliser uniquement des bougies d'allumage d'origine Audi.

Nota:

Les courroies trapézoïdales font partie des pièces les plus sollicitées sur un véhicule. Il faut donc être très exigeant quant à la qualité des courroies trapézoïdales.

Lors du remplacement d'une courroie trapézoïdale, il ne suffit pas d'utiliser une courroie quelconque de même dimension.

Pour des raisons de sécurité il ne faudrait utiliser que des courroies trapézoïdales d'origine Audi spécialement prévues pour votre véhicule. Elles sont en vente dans les ateliers V.A.G sous le numéro de pièce d'origine indiqué.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

ROUES

	Pneus	sur jantes ²⁾	Pneus d'hiver/jantes recommandés
Moteurs à essence de 51 et 55 kW et tous les moteurs diesel	175/70 R 14 84 S	5½ J x 14	175/70 R 14 84 Q sur jante 5½ J x 14
	175/70 R 14 84 T	6 J x 14	
	195/60 R 14 85 H	5½ J x 14 6 J x 14	
66 kW	205/50 R 15 85 V ¹⁾	6 J x 15 7 J x 15 ³⁾	175/70 R 14 84 Q sur jante 5½ J x 14
	175/70 R 14 84 H	5½ J x 14 6 J x 14	
82, 83 kW	175/70 R 14 84 H	5½ J x 14 6 J x 14	175/70 R 14 84 Q sur jante 5½ J x 14
	195/60 R 14 85 H	5½ J x 14 6 J x 14	
	205/50 R 15 85 V ¹⁾	6 J x 15 7 J x 15 ³⁾	
Tous les moteurs	Roue d'urgence plate* T 125/90 R 15 sur jante 4.00 B x 15		

Les combinaisons de pneus et de jantes indiquées dans le tableau sont valables pour les jantes en acier et en alliage léger. Les ateliers V.A.G savent si on peut utiliser d'autres combinaisons de pneus et de jantes.

En ce qui concerne les pneus d'hiver, le tableau contient la combinaison de pneus et de jantes la plus appropriée. La recommandation pour les pneus d'hiver est aussi valable pour les pneus toutes saisons. Vous trouverez de plus amples indications au sujet de l'utilisation de pneus d'hiver page 107.

Si vous voulez faire équiper la voiture ultérieurement de pneus et jantes autres que ceux montés à l'usine (par exemple jantes en alliage léger ou roues avec pneus d'hiver), il faut absolument tenir compte des indications des pages 106, 107.

Pour l'Audi 80 quattro, les quatre roues doivent avoir la même circonférence de roulement.

Des chaînes à neige peuvent être utilisées sur les roues avant pour tous les pneus d'été et d'hiver indiqués dans le tableau (sauf pour la roue d'urgence) - voir aussi pages 107, 108.

¹⁾ Il ne faut utiliser que des pneus de marques déterminées. Vous trouverez les noms des fabricants dans les documents du véhicule ou auprès des concessionnaires V.A.G.

²⁾ Profondeur d'encastrement: 45 mm

³⁾ Profondeur d'encastrement: 42 mm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Pression de gonflage des pneus

	175/70 R 14		195/60 R 14		205/50 R 15	
	à l'avant	à l'arrière	à l'avant	à l'arrière	à l'avant	à l'arrière
51, 55 et 66 kW pour la moitié de la charge utile pour la pleine charge utile	1,9 2,4	1,9 2,4	1,9 2,3	1,9 2,3	2,3 2,7	2,3 2,8
82 et 83 kW pour la moitié de la charge utile pour la pleine charge utile	2,1 2,6	2,1 2,6	2,1 2,5	2,1 2,5	2,3 2,7	2,3 2,8
Moteurs diesel pour la moitié de la charge utile pour la pleine charge utile	1,9 2,2	1,9 2,2	1,9 2,2	1,9 2,2	2,3 2,7	2,3 2,8

Roue de secours

Roue normale bars	2,6
Roue d'urgence bars	4,2

Les pressions de gonflage sont valables pour les pneus froids – ne réduisez pas la pression des pneus chauds qui est plus élevée. En cas d'utilisation de pneus d'hiver les pressions indiquées doivent être augmentées de 0,2 bar.

La pression de gonflage doit être contrôlée régulièrement. Elle est très importante, surtout lorsqu'on roule à des vitesses élevées – voir page 104.

Nota

Sur les véhicules avec enjoliveurs de roues pleins il ne faut pas dévisser la rallonge de valve pour contrôler et corriger la pression des pneus.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

POIDS

	Poids total autorisé en kg	Poids à vide ¹⁾ , en ordre de marche en kg	Charge utile ²⁾ en kg	Charge autorisée sur train AV en kg	Charge autorisée sur train AR en kg	Charge autorisée sur pavillon ³⁾ en kg
Moteurs à carburateur						
51, 55, 66 kW	1490	1030	460	880	800	75
66 kW quattro	1590	1130	460	880	900	75
Moteurs à injection						
66, 82 kW	1510/1600 ⁴⁾	1050/1140 ⁴⁾	460	880	800/910 ⁴⁾	75
83 kW	1540/1630 ⁴⁾	1080/1170 ⁴⁾	460	880	800/910 ⁴⁾	75
Moteurs diesel	1560/1550 ⁵⁾	1100/1090 ⁵⁾	460	880	800	75

¹⁾ Le poids à vide des véhicules avec boîte de vitesses automatique augmente de 25 kg de manière que la charge utile est réduite de la valeur correspondante. Différentes versions de modèles et divers équipements en option – comme par exemple le toit ouvrant/relevable, le climatiseur, le dispositif d'attelage d'une remorque etc. – et des accessoires montés ultérieurement augmentent la poids à vide.

²⁾ Les valeurs de charge utile supposent une répartition équilibrée de la charge dans le véhicule (passagers et bagages). Lors du transport d'objets lourds dans le coffre à bagages, la charge devrait être placée, autant que possible, à proximité du train arrière ou de préférence entre les essieux, et ce afin d'obtenir un bon comportement routier. Les charges autorisées par essieu et le poids total autorisé ne doivent en aucun cas être dépassés. Dans tous les cas, il faut tenir compte du fait que les qualités routières sont modifiées par la charge utile. Le style de conduite et la vitesse doivent être adaptés en conséquence.

³⁾ Utiliser uniquement le système de porte-charges testé par notre firme. Répartissez uniformément la charge. Ne dépassez pas la charge autorisée sur le pavillon – en tenant compte du poids de la galerie porte-charges, des attaches et supports supplémentaires – ni le poids total autorisé du véhicule.

Pour plus de détails, voir page 68.

⁴⁾ Audi 80 quattro

⁵⁾ Turbo-diesel

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

POIDS TRACTES

	Charges tractées autorisées ¹⁾ en kg			Poids en flèche autorisé sur la boule d'attelage	
	Remorque non freinée	Remorque freinée		max. kg	min. kg
		10 %	12 %		
Moteurs à carburateur					
51 kW	550	1200	1100	50	4% du poids tracté réel. Il est conseillé d'exploiter le poids en flèche maxi autorisé.
55 kW	550	1200/1300 ²⁾	1100/1200 ²⁾	50	
66 kW	550	1300/1400 ²⁾	1200/1300 ²⁾	50	
66 kW quattro	600	1300	1200	50	
Moteurs à injection					
66 kW	560	1300	1200	50	
66 kW quattro	600	1200	1100	50	
82, 83 kW	560	1300/1400 ³⁾	1200/1250 ³⁾	50	
82, 83 kW-quattro	600	1300	1200	50	
Moteurs diesel					
50 kW	580	1100	1000	50	
59 kW	580	1300	1200	50	

¹⁾ Vous trouverez des indications détaillées au sujet de la traction d'une remorque à la page 74.

²⁾ Boîte automatique.

³⁾ Moteur de 83 kW avec boîte automatique.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

COTES

		Traction avant	Transmission intégrale
Longueur	mm	4393	4393
Largeur	mm	1695	1695
Hauteur à vide	env. mm	1397	1397
Porte-à-faux à l'avant	mm	890	890
	à l'arrière	mm	957
Garde au sol avec PTA	mm	127	124
Empattement avec poids à vide	mm	2546	2537
Voie avant avec poids à vide	mm	1411	1411
Voie arrière avec freins à tambour	mm	1432	—
	avec freins à disque	mm	1431
Diamètre de braquage	env. m	11,2/11,1 ¹⁾	11,2/11,1 ¹⁾

¹⁾ avec direction assistée

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

CAPACITES

(en litres)

Réservoir de carburant	env. 68/70 ¹⁾
Circuit de refroidissement	env. 6,5
Réservoir d'eau du lave-glace du lave-phares	4 7

Moteurs à essence

Huile-moteur avec remplacement du filtre	3,0
sans remplacement du filtre	2,5
Différence entre les repères mini et maxi de la jauge	1,0

Moteurs diesel

Huile-moteur avec remplacement du filtre	3,5/4,0 ²⁾
sans remplacement du filtre	3,0/3,5 ²⁾
Différence entre les repères mini et maxi de la jauge	1,0

¹⁾ Audi 80 quattro
²⁾ Audi 80 Turbo-Diesel (59 kW)

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

IDENTIFICATION DU VEHICULE



1 – La plaque du constructeur

se trouve sur la cloison transversale arrière du compartiment-moteur.

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

2 – Le numéro de moteur

se trouve sur le côté gauche du bloc-moteur, sous la ligne de séparation entre le bloc-moteur et la culasse.

3 – Le numéro d'identification du véhicule (numéro de châssis)

est frappé sur la cloison transversale arrière du compartiment-moteur.

1	SORT. NR.	
2	NUMER. IDENT. NR. VEHICLE IDENT. NO.	
3	TYP / TYPE	
4		
5	MOTOREN. / GETR. NR. ENG. CODE / TRANS. CODE	
6	LACKNR. / INNENAUSST. PAINT NO. / INTERIOR	
7	M. AUSST. / OPTIONS	

817-183

La plaquette d'identification du véhicule

se trouve sur la face intérieure du capot arrière. L'étiquette contient les données suivantes:

1. Numéro de production
2. Numéro d'identification du véhicule
3. Numéro du type
4. Explication du type
5. Lettres-repères de moteur et de boîte
6. Numéro de peinture/d'équipement intérieur
7. Numéro des options

Les données 2 à 7 sont aussi indiquées dans le Plan d'Entretien.

INDEX ALPHABETIQUE

	Page		Page
Accélérateur de départ à froid	32	Boulon de roue verrouillable	118
Accélération	148	Cadrams	34
Accessoires, remplacement de pièces et modifications techniques	111	Capacité du réservoir à carburant	156
Accumulateur de vapeurs d'essence	138	Capacités	156
Additif du carburant	81, 82	Capot-moteur	89
Additifs d'huile	93	Capot de coffre à bagages	8, 10
Additif du liquide de refroidissement	96	Caractéristiques du moteur	144, 145
Aération	55	Caractéristiques techniques	144-157
Allumage entièrement électronique	139	Carburant	80
Allume-cigarette	66	- Additifs	81, 82
Antigel	96	- Consommation de carburant	146
Appuie-tête	17	- Economie de carburant	72
ARR du moteur	33	- Indicateur de niveau de carburant	37
ATF	94	Carburant sans plomb	80, 81
Augmentation du régime de ralenti	32	Carrosserie, entretien	84
Autoradio	128	Casier de rangement des cassettes	65
Avertisseur optique	52	Catalyseur	38
Avertisseur sonore	5	Catégories de viscosité	91
		Ceintures abdominales	16
		Ceintures de sécurité	14-16
		Ceintures de sécurité automatiques	15
Balourd des pneus	104	Cendrier	66
Banquette arrière	21	Chaînes à neige	108, 114
Banillets chauffants	9	Changement d'une roue	115
Batterie	100	Charges autorisées sur essieux	153
Blocage des différentiels	51, 77, 137	Charge autorisée sur galerie porte-bagages	68, 153
Blocage du levier sélecteur	28	Charges tractées	154
Boîte à gants	67	Charge utile	153
Boîte automatique	28	Chauffage	55, 59
Bouchon de réservoir	79	Chauffage des serrures de portes	9
Bougies d'allumage	150		
		Chauffage du siège	18, 49
		Choke	31
		Circuit de refroidissement	96
		Clés	7
		Climatiseur	55-61
		Climatiseur entièrement automatique	59
		Clignotants	39, 52
		Coffre à bagages	10
		Combiné d'instruments	34
		Commandes	49
		Commande d'éclairage	52
		Compartment-moteur	90
		Compression	144, 145
		Compte-tours	35
		Compteur kilométrique	35
		Eclairage des instruments	36
		Eclairage du coffre à bagages	64, 125
		Entretien	88
		Entretien de la peinture	84
		Entretien de la voiture	84
		Environnement	
		- Accumulateur de vapeurs d'essence	138
		- Batterie	100
		- Carburant	80
		- Carburant sans plomb	80
		- Conduite propre et silencieuse	72
		- Dispositif d'épuration des gaz d'échappement	138
		- Entretien du véhicule	84
		- Filtre à charbon actif	138
		- Huile-moteur	91
		- Huile usagée	93
		- Lavage du véhicule	84
		Dégivrage de la glace AR	49
		Dégivrage des glaces	56, 60
		Dégivrage du pare-brise et des glaces latérales	56, 60
		Démarrage de fortune	129
		Démarrage par remorquage	29, 130
		Description technique	133-143
		Désembuage des glaces	52, 60
		Diesel	82
		Direction assistée	95
		Dispositif d'épuration des gaz d'échappement	138
		Documentation	2
		Eclairage	36, 52
		Eclairage des instruments	36
		Eclairage du coffre à bagages	64, 125
		Entretien	88
		Entretien de la peinture	84
		Entretien de la voiture	84
		Environnement	
		- Accumulateur de vapeurs d'essence	138
		- Batterie	100
		- Carburant	80
		- Carburant sans plomb	80
		- Conduite propre et silencieuse	72
		- Dispositif d'épuration des gaz d'échappement	138
		- Entretien du véhicule	84
		- Filtre à charbon actif	138
		- Huile-moteur	91
		- Huile usagée	93
		- Lavage du véhicule	84
		Liquide de frein	99
		Liquide de refroidissement	96
		Pneus	104
		Pneus usés	106
		Pression de gonflage des pneus	104, 152
		Protection de l'environnement	72
		Ravitaillement en carburant	79
		Service d'entretien	88
		Essence	80
		Essuie-glace	54
		Essuie-glace/lave-glace	54
		Extincteur	112
		Faites-le vous-même	112-132
		Feux arrière	27, 123
		Feu de brouillard arrière	49
		Feux de détresse	54
		Feu de plaque	124
		Feux de position	52
		Feux de recul	27
		Feux de route	52
		Feux de stationnement	52
		Filtre à air	109
		Filtre à charbon actif	138
		Filtre à huile	156
		Fourreau	23
		Freins	24
		Frein à main	26
		Frein de parking	28
		Fusibles	119
		Galerie porte-bagages	68
		Glaces	12
		- Dégivrage	56, 60
		Gazole	82
		Garantie	1, 2
		Huiles	91
		Huile de boîte de vitesses	94
		Identification du véhicule	157
		Indicateur de niveau de carburant	37
		Indicateur de pression d'huile	38
		Indicateur de température d'huile	38
		Indicateur de température du liquide de refroidissement	39, 44
		Indicateur de température extérieure	37
		Indice de cétane	82
		Indice d'octane	80, 81
		Instruments	34
		Jantes	106
		Jauge d'huile	
		- de boîte automatique	94
		- de moteur	92
		Kick-down	29
		Lancement du moteur	31
		Lavage	84
		Lave-glace	102
		Lave-phares	54

INDEX ALPHABETIQUE

	Page		Page
Dégivrage du pare-brise et des glaces latérales	56, 60	Démarrage de fortune	129
Démarrage par remorquage	29, 130	Description technique	133-143
Description technique	133-143	Désembuage des glaces	52, 60
Diesel	82	Direction assistée	95
Dispositif d'épuration des gaz d'échappement	138	Documentation	2
Eclairage	36, 52	Eclairage des instruments	36
Eclairage des instruments	36	Eclairage du coffre à bagages	64, 125
Eclairage du coffre à bagages	64, 125	Entretien	88
Entretien	88	Entretien de la peinture	84
Entretien de la peinture	84	Entretien de la voiture	84
Entretien de la voiture	84	Environnement	
Environnement		- Accumulateur de vapeurs d'essence	138
- Accumulateur de vapeurs d'essence	138	- Batterie	100
- Batterie	100	- Carburant	80
- Carburant	80	- Carburant sans plomb	80
- Carburant sans plomb	80	- Conduite propre et silencieuse	72
- Conduite propre et silencieuse	72	- Dispositif d'épuration des gaz d'échappement	138
- Dispositif d'épuration des gaz d'échappement	138	- Entretien du véhicule	84
- Entretien du véhicule	84	- Filtre à charbon actif	138
- Filtre à charbon actif	138	- Huile-moteur	91
- Huile-moteur	91	- Huile usagée	93
- Huile usagée	93	- Lavage du véhicule	84
- Lavage du véhicule	84	Liquide de frein	99
		Liquide de refroidissement	96
		Pneus	104
		Pneus usés	106
		Pression de gonflage des pneus	104, 152
		Protection de l'environnement	72
		Ravitaillement en carburant	79
		Service d'entretien	88
		Essence	80
		Essuie-glace	54
		Essuie-glace/lave-glace	54
		Extincteur	112
		Faites-le vous-même	112-132
		Feux arrière	27, 123
		Feu de brouillard arrière	49
		Feux de détresse	54
		Feu de plaque	124
		Feux de position	52
		Feux de recul	27
		Feux de route	52
		Feux de stationnement	52
		Filtre à air	109
		Filtre à charbon actif	138
		Filtre à huile	156
		Fourreau	23
		Freins	24
		Frein à main	26
		Frein de parking	28
		Fusibles	119
		Galerie porte-bagages	68
		Glaces	12
		- Dégivrage	56, 60
		Gazole	82
		Garantie	1, 2
		Huiles	91
		Huile de boîte de vitesses	94
		Identification du véhicule	157
		Indicateur de niveau de carburant	37
		Indicateur de pression d'huile	38
		Indicateur de température d'huile	38
		Indicateur de température du liquide de refroidissement	39, 44
		Indicateur de température extérieure	37
		Indice de cétane	82
		Indice d'octane	80, 81
		Instruments	34
		Jantes	106
		Jauge d'huile	
		- de boîte automatique	94
		- de moteur	92
		Kick-down	29
		Lancement du moteur	31
		Lavage	84
		Lave-glace	102
		Lave-phares	54

INDEX ALPHABETIQUE

	Page		Page
Lavage du véhicule	115, 132	Ordinateur de bord	45
Lève-glaces électriques	12	Outillage de bord	113
Levier de changement des vitesses	27, 28		
Levier sélecteur	28	Pare-soleil	65
Levier des clignotants	52	Pare-soleil enroulable	21
Levier de l'inverseur-code	52	Pédales	24
Liquide de frein	99	Performances	148
		Periodicité de vidange d'huile	88, 93
Marche arrière	27	Permutation des roues	105, 106
Masquage des phares	127	Phares antibrouillard	49
Miroir de courtoisie	65	Phares supplémentaires	36
Montre	34, 35	Plafonnier	64
Moteur		Plage arrière	21
- Caractéristiques	144, 145	Plaque du constructeur	157
- Consommation d'huile	92	Plaquette d'identification du véhicule	157
- Huile	91	Plein de carburant	79
- Intervalles de vidange d'huile	88, 93	Pneus	
- Lancement/arrêt	31, 33	- Etat	105
- Lettres-repères	157	- Longévité	104
- Niveau d'huile	92	- Pression de gonflage	104, 152
- Numéro	157	- Rodage	104
- Quantités d'huile nécessaires à la vidange	156	Pneus d'hiver	107
		Poids	153
Nettoyage et entretien du compartiment-moteur	87	Poids en flèche	154
Niveau d'électrolyte de la batterie	100	Poids tractés	154
Niveau du liquide de refroidissement	96	Points d'appui du cric	115, 132
Numéro de châssis	157	Portes	9
Numéro d'identification du véhicule	157	Pouvoir antidétonant de l'essence	80, 81
Numéro de la peinture	157	Préchauffage	32
		Pression de gonflage des pneus	152
		Pression d'huile	38, 41, 44
		Prise de courant	66
		Procon-ten	140
		Protection de l'environnement	72
		Protection du soubassement	97
		Puissance	148
		quattro	
		- Blocage des différentiels	51
		- Caractéristiques techniques	144-157
		- Chaînes à neige	77
		- Conduite des voitures à transmission intégrale	77
		- Description technique	136, 137
		- Remorquage	131
		- Système antiblocage (ABS)	25
		Raccord pour écouteurs	22
		Raclettes d'essui-glace	103
		Ravitaillement en carburant	79
		Régime maxi	69
		Réglage des gicleurs	102
		Réglage des sièges	18, 19
		Réglage électrique des sièges	19
		Réglage électrique du site des phares	50
		Réglage en hauteur des sièges	18
		Régulateur de vitesse	53
		Remorquage	29, 130
		Remplacement des ampoules	121
		Remplacement des raclettes d'essui-glace	103
		Remplacement du filtre	88
		Rétroviseurs extérieurs	13
		Rétroviseur intérieur	13
		Rodage	69
		Roues en alliage léger	86, 106
		Roues à disque	106
		Roues	104
		Roue de secours	114, 151
		Roue d'urgence	114
		Sculpture des pneus	105
		Sécurité enfants	9
		Serrures	9, 84
		Servofrein	25
		Sièges	18
		Siège à mémoire	20
		Siège du conducteur	49
		Sièges pour enfants	14
		Signal de détresse	54
		Soins à donner au véhicule	84
		Sonde lambda	138
		Soufflante	56, 59
		Spécifications d'huile	91
		Starter	31
		Système antiblocage (ABS)	25, 50
		Système d'alarme antivol	11
		Système global de contrôle Auto-Check	42
		Système de refroidissement	96
		Systèmes de retenue	14-16
		Système de sécurité	140, 141
		Tableau de bord	4, 5
		Tablette de plage arrière	21
		Tachymètre	34, 35
		Tapis	24
		Témoins	6, 40
		Témoins d'alerte et de contrôle	6, 39
		Témoin de frein	39, 41, 43
		Toit coulissant/pivotant	62
		Toit ouvrant à commande électrique	62
		Toit ouvrant en acier	62
		Totalisateur journalier	34
		Totalisateur partiel	35
		Transmission	134
		Transmission intégrale	77, 136
		Ventilation d'air frais	57, 59
		Ventilateur de radiateur	98
		Verrou des boulons de roue	118
		Verrouillage central	8
		Verrouillage-sécurité-enfants	9
		Vibreux d'alerte	28, 30
		Vitesse de pointe	148, 149
		Voltmètre	38
		Voyages à l'étranger	109

INDEX ALPHABETIQUE

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

© 1989 AUDI AG

Traduction, polycopie ou reproduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite de AUDI AG.

Tous droits réservés expressément à l'AUDI AG conformément à la législation sur les droits d'auteur.

Sous réserve de modifications

Imprimé en Allemagne

Vous pouvez protéger l'environnement

La consommation de carburant de votre Audi 80 et, par conséquent, la quantité des émissions nocives contenues dans les gaz d'échappement dépendent entre autres de votre manière de conduire.

Les bruits et l'usure sont influencés par l'usage personnel que vous faites de votre véhicule.

Pour savoir comment utiliser votre véhicule de façon peu polluante tout en économisant de l'argent, veuillez vous référer aux différents chapitres énumérés sous «Environnement» dans l'index alphabétique de la présente Notice d'Utilisation.

En vous conformant aux recommandations qui y sont faites, vous contribuerez à la protection de l'environnement.