

**Additif
à la Notice d'Utilisation**

Golf

Rallye-Golf



Nous vous remercions de la confiance que vous avez témoigné à Volkswagen en portant votre choix sur la nouvelle Rallye-Golf.

Vous vous êtes décidé en faveur d'une voiture hors du commun qui se distingue par ses performances exceptionnelles et son caractère sportif. Elle a été spécialement conçue pour le sport automobile et elle se distingue par les caractéristiques suivantes:

- *un moteur extrêmement performant équipé d'un compresseur G volumétrique*
- *un ensemble châssis-suspension sportif de 15"*
- *une transmission intégrale permanente*
- *un dispositif antiblocage (ABS) à commande électronique*
- *une carrosserie élargie avec un spoiler à l'avant et un becquet à l'arrière qui lui confèrent une allure sportive.*

La Rallye-Golf n'est pas seulement une voiture de sport aux performances exceptionnelles, elle possède également toutes les vertus typiques d'une Volkswagen: robustesse, fiabilité, polyvalence et usage quotidien.

Grâce à ses techniques d'avant-garde, la Rallye-Golf ne nécessite qu'un entretien très réduit et le Service Entretien ne doit être effectué normalement qu'une seule fois par an.

Les performances de la Rallye-Golf, son ensemble châssis-suspension de première classe et sa carrosserie particulière contribuent à améliorer la sécurité active de ce véhicule.

Mais en dernier ressort, vous, en tant que conducteur, êtes le seul à déterminer réellement votre sécurité de conduite:

en effet, les performances exceptionnelles qui confèrent à votre véhicule une conduite très sportive ne doivent pas vous inciter à commettre des imprudences. Votre conduite doit constamment être adaptée à l'état de la chaussée et à la circulation.

Avant d'utiliser votre véhicule, nous vous conseillons de lire attentivement cet Additif ainsi que la Notice d'Utilisation de la Golf qui contiennent des indications qui vous permettront très rapidement de vous familiariser avec votre nouvelle Rallye-Golf.

Nous vous souhaitons bonne route au volant de votre Rallye.

VOLKSWAGEN AG

	Page
Utilisation	
Lancement du moteur	2
Signal de détresse	2
Conduite	
Rodage – et ensuite	3
Conduite avec remorque	3
Fonctionnement	
Carburant	4
Chaînes antidérapantes	4
Faites-le vous-même	
Cric du véhicule	5
Fusibles, remplacement des ampoules	6, 7
Réglage des phares	11
Remorquage/démarrage par remorquage	12
Description technique	
Moteur, transmission des forces	13, 15
Direction, trains	15
Freins, carrosserie	16
Caractéristiques techniques	
Caractéristiques du moteur, consommation de carburant	17, 18
Performances, bougies d'allumage	18, 19
Courroies trapézoïdales, courroies trapézoïdales à nervures	19
Roues, pression de gonflage	20
Poids, poids tractés	21, 23
Cotes, capacités	23

LANCEMENT DU MOTEUR

Le moteur est équipé d'un dispositif d'injection de carburant qui dose automatiquement le mélange correct air/ carburant en fonction de la température extérieure.

■ **Lorsque le moteur est froid, n'enfoncez pas la pédale d'accélérateur**, ni avant, ni pendant le lancement.

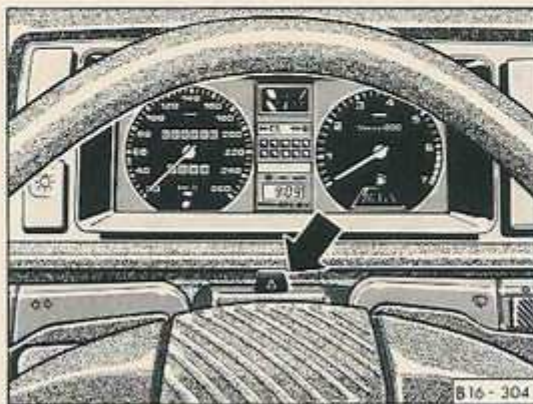
■ **Lorsque le moteur est à sa température de fonctionnement, accélérez légèrement** avant et pendant le lancement.

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

Si le moteur ne part pas immédiatement, interrompez le lancement au bout de 10 secondes et recommencez environ 30 secondes plus tard.

Si le moteur ne part toujours pas, il se peut que le fusible de la pompe à carburant électrique soit grillé — cf. page 6 de cet Additif.

SIGNAL DE DETRESSE



La commande du signal de détresse de la Rallye-Golf se trouve au-dessus du revêtement de la colonne de direction.

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

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

Nota:

Tenir compte des prescriptions légales lors de l'utilisation du signal de détresse.

RODAGE – ET ENSUITE

Pendant les premières heures de fonctionnement, le moteur subit des frictions internes plus élevées que par la suite, 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,

il convient de respecter les règles suivantes

- **N'accélérez pas à pleins gaz.**
- **Ne roulez pas à une vitesse supérieure aux 3/4 de la vitesse maxi.**
- **Évitez les régimes élevés dans tous les rapports.**

De 1000 à 1500 kilomètres

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

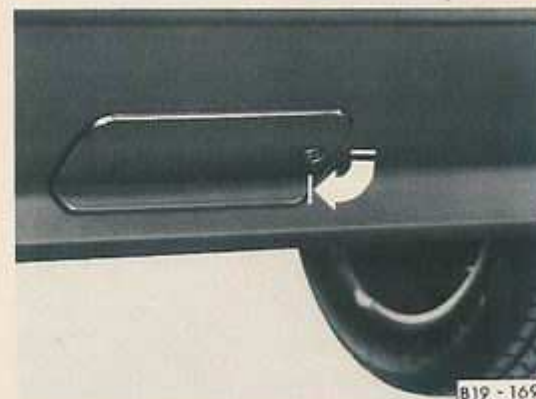
Après le rodage

Le régime maxi autorisé en permanence est de 6200/min.

En cas de régimes extrêmement élevés, le moteur est régulé automatiquement.

Pour de plus amples informations, veuillez consulter la Notice d'Utilisation.

CONDUITE AVEC REMORQUE



Dispositif d'attelage.

Si la Rallye-Golf est livrée avec un dispositif d'attelage* monté à l'usine, la boule est amovible. Cette dernière doit être montée conformément à la notice de montage fournie par le fabricant après que le cache (cf. figure) ait été préalablement déposé.

Les poids tractés autorisés sont indiqués à la page 22 de cet Additif.

Pour tout renseignement complémentaire concernant le dispositif d'attelage, veuillez consulter la Notice d'Utilisation.

CARBURANT

Le moteur de la Rallye-Golf doit être ravitaillé en **Supercarburant sans plomb** conformément à DIN 51 607. **Indice d'octane minimum requis RON¹⁾ de 95.**

Si vous ne trouvez pas de supercarburant sans plomb, il est possible en cas de besoin d'utiliser de l'ordinaire sans plomb avec un indice d'octane minimum de 91 RON¹⁾. Etant donné que ce carburant a un indice d'octane plus faible, il faut éviter de rouler à pleins gaz. Faites l'appoint dès que possible avec du supercarburant sans plomb d'au moins 95 RON:

L'utilisation de carburant au plomb compromet considérablement le fonctionnement du système d'épuration des gaz d'échappement parce que le plomb se dépose dans les catalyseurs et sur la sonde lambda²⁾.

Un seul plein d'essence au plomb suffit à 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.

De plus, la formation du mélange sera influencée négativement par les dépôts de plomb sur la sonde lambda²⁾.

Nota:

Le carburant sans plomb doit être conforme à la norme DIN³⁾ 51 607.

Vous ne devriez utiliser que du carburant de qualité contenant des additifs — voir également à ce sujet le paragraphe concernant les "Additifs" page 76 de la Notice d'Utilisation.

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

2) **Lambda** = rapport air / carburant.

3) Norme éditée par l'Institut allemand de normalisation.

CHAINES ANTIDERAPANTES

L'utilisation de chaînes antidérapantes sur des pneus de la dimension 205/50 R 15 85 V **n'est pas** autorisée. Le cas échéant, faites équiper votre véhicule de pneus 185/55 R 15 81 V ou 185 / 55 R 15 81 T (pneus d'hiver).

Les chaînes ne doivent être montées que sur les roues avant. N'utilisez que des chaînes à maillons fins ne dépassant pas plus de 15 mm (fermeture comprise).

Pour de plus amples indications au sujet de l'utilisation de chaînes antidérapantes, veuillez consulter la Notice d'Utilisation.

CRIC DU VEHICULE

Le cric du véhicule se trouve dans le cuvelage de la roue de secours.

Attention

■ Le cric livré par l'usine n'est prévu que pour votre type de véhicule. Il ne faut en aucun cas s'en servir pour soulever des véhicules plus lourds ou d'autres charges.

■ Ne lancez pas le moteur et n'engagez pas de rapport lorsque le véhicule est soulevé, 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 qui offrent la sécurité nécessaire.

Pour soulever le véhicule avec le cric, procéder comme suit:

■ Sortir le cric du cuvelage de la roue de secours.

■ Levez la griffe du cric en tournant la poignée en T placée sur la broche jusqu'à ce que le cric se positionne juste sous le véhicule.



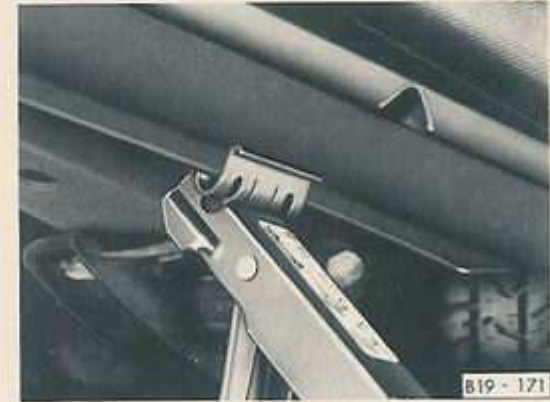
B19 - 170

■ Placez le cric sous le véhicule:

– A l'avant et à l'arrière sur le bas de caisse des empreintes servent à repérer les supports destinés à recevoir le cric – voir flèche sur la figure.

Ces empreintes sont situées à environ 20 cm des passages de roue à l'avant et à environ 25 cm à l'arrière. **Si le cric n'est pas placé sous ces supports marqués, le véhicule risque d'être endommagé.**

– La griffe du cric doit entourer la nervure verticale du bas de caisse, de manière à éviter que le cric ne glisse au moment où l'on soulève le véhicule – voir figure de droite.



B19 - 171

– Sur sol mou, placez un grand support solide sous le pied du cric.

– Positionnez le cric et continuez simultanément à faire monter la griffe du cric jusqu'à ce qu'elle repose sur la nervure.

– Emboîtez la manivelle faisant partie du cric dans la poignée en T et soulevez le véhicule jusqu'à ce que la roue défectueuse ne touche plus le sol.

Veillez consulter également les indications données dans le chapitre «Faites-le vous-même» de la Notice d'Utilisation.

FUSIBLES

Disposition des fusibles

(de gauche à droite)

N°	Consommateur	Ampères
1	Feu de croisement gauche, réglage du site des phares	10
2	Feu de croisement droit, réglage du site des phares	10
3	Eclairage des cadrans et feux de plaque	10
4	Eclairage de la boîte à gants, essuie-glace arrière	15
5	Essuie-glace de pare-brise, lave-glace de pare-brise et de glace arrière	15
6	Soufflante	20
7	Feu arrière et feu de position droits	10
8	Feu arrière et feu de position gauches	10
9	Dégivrage de glace arrière, dégivrage des rétroviseurs extérieurs	20
10	Phares antibrouillard, feu arrière de brouillard	15
11	Feu de route gauche, témoin des feux de route	10
12	Feu de route droit	10
13	Avertisseur sonore, ventilateur de radiateur (marche à vide)	10

N°	Consommateur	Ampères
14	Feux de recul, réglage électrique des rétroviseurs extérieurs, chauffage des sièges, dégivrage des gicleurs du lave-glace	15
15	Electronique moteur	15
16	Témoins, indicateur multifonction, éclairage du porte-cassettes	15
17	Clignotants	10
18	Pompe électrique à carburant, sonde lambda	20
19	Ventilateur de radiateur	30
20	Feux stop	10
21	Plafonniers et éclairage du coffre à bagages, verrouillage central, indicateur multifonction	15
22	Autoradio, allume-cigare	10

Coloris des fusibles:

rouge: 10 ampères
bleu: 15 ampères
jaune: 20 ampères
vert: 30 ampères

Fusibles supplémentaires

(dans des supports séparés au-dessus des relais)

	Ampères
Réglage électrique de la hauteur des sièges ¹⁾	20
Fusible du relais du moteur pour le dispositif antiblocage	30
Fusible du relais principal pour le dispositif antiblocage	30

Coupe-circuit automatique

Tous les **lave-glace électriques** sont protégés par un coupe-circuit automatique commun qui se met hors circuit lors d'une surcharge (par exemple glaces bloquées par le gel) et se renclenche automatiquement après quelques secondes.

Les servomoteurs pour le **réglage électrique de la hauteur des sièges** sont dotés d'un dispositif de protection contre la surcharge. Si un moteur est soumis à une sollicitation trop élevée, il est automatiquement mis hors circuit pour un certain temps.

¹⁾ Avec protection supplémentaire par coupe-circuit automatique.

REEMPLACEMENT DES AMPOULES



Pour remplacer les ampoules des phares ou des feux de position, il convient de déposer la calandre et le phare correspondant.

Dépose de la calandre

■ Ouvrez le capot-moteur

■ Dévissez les vis à tête cruciforme placées sous les deux phares — figure de gauche.



■ Déclipsez les quatre ergots de maintien supérieurs (en partant de l'extérieur). Pour ce faire, enfoncez légèrement l'ergot central vers le bas à l'aide d'un tournevis — cf. figure du milieu — et tirez la calandre vers l'avant.

■ Déposez la calandre vers le haut.

Repose de la calandre

La repose de la calandre s'effectue exactement dans l'ordre inverse. Il convient cependant lors de sa remise en place de clipser d'abord les ergots de maintien inférieurs puis les ergots supérieurs.

**Dépose du phare**

Dévissez les quatre vis à tête cruciforme et déposez le phare vers l'avant.



Ampoule de projecteur

(phare latéral)

- Retirez le capuchon de protection.
- Débranchez l'étrier à ressort dans le sens de la flèche.
- Retirez du réflecteur l'ampoule avec douille d'ampoule.



- Débranchez l'étrier à ressort dans le sens de la flèche et rabattez-le.
- Retirez l'ampoule défectueuse et remettez une ampoule neuve en place.
- Rabattez l'étrier à ressort sur le culot de l'ampoule et accrochez-le.
- Placer l'ampoule avec douille d'ampoule dans le réflecteur et accrochez l'étrier à ressort.
- Enfoncez le capuchon de protection.



Ampoule de phare longue portée

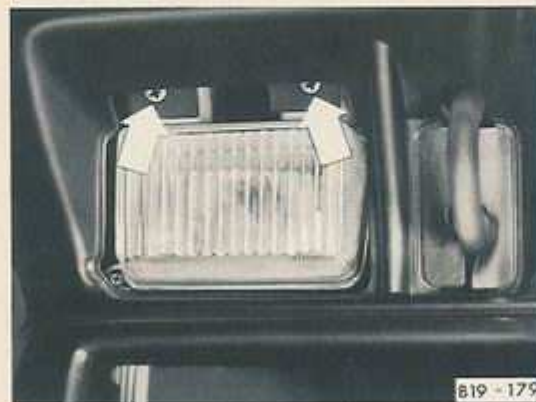
(phare central)

- Retirez le capuchon de protection.
- Débranchez la fiche de câble de l'ampoule.
- Comprimez l'étrier à ressort du porteampoule et rabattez-le.
- Retirez l'ampoule.
- Mettez en place l'ampoule neuve de telle sorte que les ergots de fixation de la coupelle d'ampoule soient placés dans les évidements du réflecteur.
- Rabattez l'étrier à ressort sur le culot de l'ampoule. Comprimez l'étrier et encliquez-le dans les ergots de maintien.
- Enfoncez le capuchon de protection.



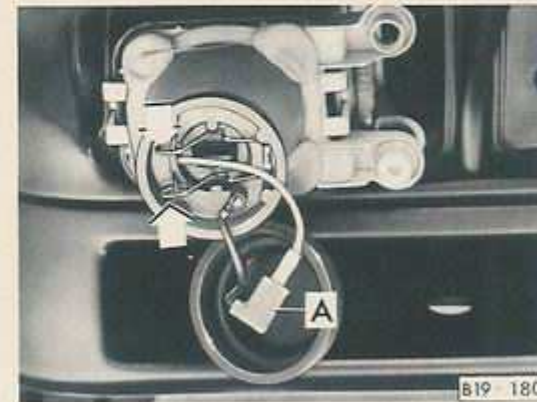
Ampoule de feu de position

- Tournez la douille de l'ampoule vers la gauche jusqu'en butée — cf. figure — et enlevez-la du réflecteur.
- Enfoncez l'ampoule défectueuse dans la douille, tournez-la vers la gauche et retirez-la.
- Mettez une ampoule neuve en place.
- Placez la douille dans le réflecteur et tournez-la vers la droite jusqu'en butée.



Phares antibrouillard

- Dévisser les deux vis à tête cruciforme (flèches) disposées au-dessus du phare.
- Tournez le phare complet de 180° — le culot de l'ampoule est orienté dans le sens de la marche.
- A présent, sortez le phare le plus possible de son logement vers l'avant.
- Retirez le capuchon de protection.



- Retirez la fiche de câble de l'ampoule du connecteur (A).
- Comprimez l'étrier à ressort (flèches) du porte-ampoule et rabattez-le.
- Retirez l'ampoule.
- Mettez en place une ampoule neuve de telle sorte que les ergots de fixation du réflecteur soient placés dans les évidements correspondants du culot de l'ampoule.
- Rabattez l'étrier à ressort sur le culot de l'ampoule. Comprimez l'étrier et faites-le encliqueter dans les ergots de maintien.
- Enfoncez le capuchon de protection.
- Reposez le phare.



Clignotants avant

- Dévissez la vis à tête cruciforme.
- Retirez le clignotant en faisant levier avec précaution à l'aide de la lame plate du tournevis introduite du côté de l'alésage de la vis — cf. figure.
- Tournez légèrement le porte-ampoule vers la gauche et sortez-le.
- 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.
- Remplacez le porte-ampoule et tournez-le vers la droite jusqu'en butée.
- Mettez le clignotant en place d'abord côté central, puis enfoncez fermement le clip dans l'alésage taraudé de la carrosserie.
- Revissez la vis à tête cruciforme.

REGLAGE DES PHARES

**Projecteurs**

(phares latéraux)

Réglage normal

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

Pour régler les phares, tournez les écrous moletés A et B.

A = Réglage vertical

Les phares sont abaissés en tournant l'écrou vers la gauche.

B = Réglage latéral

Réglage pour circulation à droite ou à gauche

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

Afin d'éviter cet éblouissement, les phares doivent être réglés comme suit:

■ Déposez le phare (cf. page 7 de cet Additif).

■ Desserrez légèrement les trois vis à tête cruciforme (flèches).

■ Tournez le cuvelage du phare jusqu'à ce que le repère L/G (circulation à gauche) ou le repère R/G (circulation à droite) coïncide avec le repère du boîtier (flèche). La figure montre le réglage pour la circulation à droite.

■ Serrez à fond les vis à tête cruciforme.

■ Reposez le phare.

Les ateliers V.A.G se tiennent bien sûr à votre disposition pour effectuer ces travaux.

REMORQUAGE / DEMARRAGE PAR REMORQUAGE

**Phares antibrouillard**

Pour réduire la portée du phare, tournez la vis (flèche) vers la gauche.

Un réglage latéral des phares antibrouillard n'est pas prévu.



Des œillets de remorquage sont fixés à l'avant et à l'arrière du véhicule du côté droit sous les pare-chocs. L'œillet de remorquage arrière est masqué par un volet en matière plastique. Pour l'ouvrir, le rabattre vers le bas dans le sens de la flèche et le laisser pendre. Pour le refermer, poussez le volet vers le haut jusqu'à ce qu'il s'encliquette.

Pour de plus amples informations concernant le remorquage/démarrage par remorquage, veuillez consulter la Notice d'Utilisation.

MOTEUR

- Moteur à essence 4 temps monté transversalement
- 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 exempte d'entretien avec 2 soupapes par cylindre
- Compresseur G volumétrique avec refroidissement de l'air de suralimentation – voir figure page suivante
- Système d'injection à commande numérique (Digifant)
- Refroidissement par eau avec remplissage à vie de liquide de refroidissement
- Radiateur avec vase d'expansion séparé
- Ventilateur de radiateur électrique commandé par thermocontacteur
- Allumage électronique sans entretien, avec régulation du cliquetis
- Bougies d'allumage à longévité particulièrement grande
- Témoin optique et acoustique de la pression d'huile-moteur
- Batterie, ne nécessitant que peu d'entretien, avec une grande puissance de lancement
- Courroie trapézoïdale à nervures à grande longévité et ne nécessitant que peu d'entretien
- Filtre à air sec avec cartouche en papier
- Système d'épuration des gaz d'échappement avec 2 catalyseurs à trois voies et filtre à charbon actif (accumulateur de vapeurs de carburant)
- Système d'échappement à grande longévité

Allumage électronique intégral

Le moteur est équipé d'un allumage électronique intégral avec régulation du cliquetis.

Le système calcule, en se fondant sur des données cartographiques mémorisées, le point d'allumage optimal en fonction de l'état de charge du moteur. Dans la cartographie, le point d'allumage correspondant est affecté à chaque état de charge et à chaque régime du moteur.

Le processus de combustion dans le moteur est surveillé par un détecteur de cliquetis. Si un cliquetis se manifeste au cours de la combustion, le point d'allumage est ramené brièvement (régulation du 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 et une faible consommation de carburant.

Compresseur G

Le moteur de la Rallye-Golf est équipé d'un nouveau compresseur volumétrique (compresseur G 60).

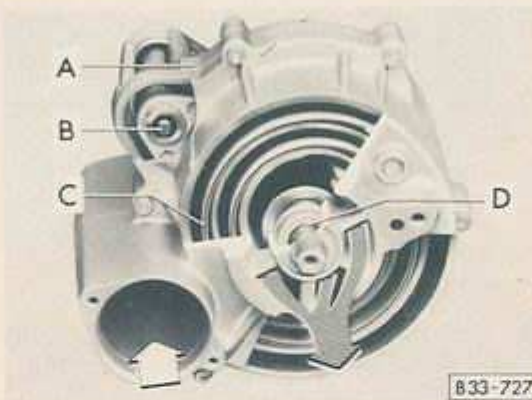
La désignation «compresseur G» est dérivée de la forme particulière du compresseur, ressemblant à un «G» stylisé. Le chiffre 60 indique la largeur du canal de surpresseur.

Grâce au compresseur G, la puissance augmente d'environ 50 %.

Son avantage considérable réside dans le fait que le couple est nettement augmenté dès les bas régimes.

Etant donné que l'air comprimé des chambres du compresseur G chevauche d'une chambre à l'autre côté pression, le flux d'air n'est jamais subitement interrompu. De ce fait, le compresseur G a un fonctionnement très régulier et son niveau sonore est d'autant plus faible.

La puissance disponible spontanément à l'accélération et la consommation de carburant avantageuse pour un moteur ayant de telles performances sont également remarquables. Il va de soi que l'ensemble châssis-suspension, les freins, l'embrayage, le refroidissement, etc. sont aussi adaptés à la puissance élevée du moteur.



- A - Carter
- B - Arbre auxiliaire
- C - Surpresseur
- D - Arbre à excentrique

Description technique du compresseur G

Le compresseur G est constitué pour l'essentiel de 3 pièces principales:

Un **carter** en deux parties, chacune avec deux chambres en forme de spirales, dans lequel un **surpresseur** commandé par un arbre auxiliaire agissant des deux côtés tourne sur un **arbre à excentrique**.

L'arbre à excentrique est entraîné par le vilebrequin du moteur grâce à une courroie trapézoïdale à nervures.

Le mouvement rotatif du surpresseur rétrécit l'espace de compression. Le surpresseur refoule l'air aspiré de manière régulière (flèche blanche) vers le centre du carter, ce qui a pour effet d'établir simultanément la pression de suralimentation. L'air comprimé (flèche hachurée) sort axialement par les orifices situés autour de la fixation de l'arbre à excentrique, est refroidi dans un radiateur d'air de suralimentation avant d'être dirigé vers les cylindres.

TRANSMISSION DES FORCES

- Embrayage monodisque à sec à commande hydraulique
- Boîte mécanique à 5 vitesses synchronisées avec dispositif de blocage et transmission angulaire raccordée par flasque
- Transmission intégrale permanente par visco-coupleur sans usure
- Différentiel du train arrière avec roue libre intégrée
- Dispositif de désaccouplement automatique de la roue libre en marche arrière

DIRECTION

- Direction à crémaillère sans entretien
- Mécanisme et colonne de direction réunis par un arbre à double renvoi d'angle par croisillons
- Direction assistée

TRAINS**Train avant**

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

Train arrière

- Suspension à roues indépendantes avec essieu à bras obliques et ressorts hélicoïdaux
- Barre stabilisatrice

FREINS

- Système de freinage hydraulique à triple circuit (roues avant séparément, roues arrière ensemble)
- Dispositif antiblocage ABS à régulation électronique
- A l'avant: freins à disque ventilés
A l'arrière: freins à disque
- Servofrein hydraulique avec pompe électrique
- Compensateur de freinage asservi à la charge pour le train arrière
- Frein à main mécanique agissant sur les roues arrière

CARROSSERIE

- Carrosserie tout acier, autoporteuse avec habitacle formant cellule de sécurité, extension d'ailes et de panneaux latéraux
- Avant et arrière du véhicule formant zones rétractables
- Spoiler avant et becquet arrière
- Protection longue durée de la carrosserie grâce à des matériaux de très haute qualité — de ce fait garantie extrêmement longue contre les défauts de peinture et les perforations dues à la rouille (voir Plan d'Entretien)

Dans la mesure où il n'y a pas de repère ou de mention spéciale, toutes les caractéristiques techniques suivantes sont valables en République fédérale d'Allemagne pour les véhicules avec équipement de série.

Ces valeurs peuvent être différentes pour les véhicules spéciaux et les véhicules destinés à d'autres pays.

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

Les indications suivant DIN correspondent aux normes publiées par l'institut allemand de normalisation.

Caractéristiques du moteur

Puissance selon DIN 70 020, partie 6	kW (ch) à 1/min	118 (160) / 5600
Couple maxi	Nm à 1/min	225 / 3800-4000
Cylindrée	cm ³	1763
Course	mm	86,4
Alésage	mm	80,6
Compression		8,0
Carburant		supercarburant sans plomb de 95 RON
Consommation d'huile	maxi l/1000 km	1,5

CONSOMMATION DE CARBURANT

Les valeurs de consommation ont été calculées suivant la norme DIN 70 030, partie 1 (édition juillet 1978). Cette norme a été établie sur la base de la recommandation A 70 de la Commission Economique pour l'Europe (ECE) qui prévoit trois conditions de contrôle différents:

- 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.

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

La consommation est de:

à 90 km/h	7,1 l/100 km
à 120 km/h	9,5 l/100 km
Cycle urbain	12,5 l/100 km

PERFORMANCES

Les performances ont été mesurées d'après la norme DIN 70 020, partie 3, avec des véhicules sans équipements supplémentaires diminuant les performances, tels que pare-boue, pneus très larges, etc.

Vitesse maxi	km/h	209
Accélération		
0- 80 km/h	s	5,6
0-100 km/h	s	8,6

BOUGIES D'ALLUMAGE

Numéro de pièce d'origine
101 000 006 AF/W 6 DP O

Nota

Les bougies sont remplacées lors du Service Entretien V.A.G.

Si les bougies doivent être remplacées en dehors du Service Entretien V.A.G. il faut tenir compte de ce qui suit:

■ Moteur, bougies et système d'allumage sont conçus les uns en fonction des autres. Afin d'éviter tout défaut de fonctionnement, voire des avaries du moteur, il ne faut utiliser que les bougies Volkswagen d'origine prévues pour le moteur considéré. Le nombre d'électrodes et le degré thermique sont entre autres particulièrement importants.

■ Etant donné qu'il n'est pas exclu que pour des raisons techniques, les bougies du millésime en cours puissent être modifiées à court terme, des différences par rapport aux bougies d'allumage indiquées sont possibles. C'est pourquoi nous recommandons de n'acheter des bougies qu'auprès des agents V.A.G qui connaissent l'information la plus récente.

COURROIES TRAPEZOIDALES COURROIES TRAPEZOIDALES A NERVURES

Dimension des courroies trapézoïdales

9,5 x 663 – Direction assistée

Numéro de pièce d'origine: 037 145 271

Dimension des courroies trapézoïdales à nervures

6 PK 1653 – Alternateur, pompe de liquide de refroidissement, compresseur G

Numéro de pièce d'origine: 037 145 933

Nota

Les courroies trapézoïdales comptent parmi les pièces les plus sollicitées d'un véhicule. C'est pourquoi des exigences qualitatives particulièrement élevées doivent être prises en compte pour ces dernières.

En cas de remplacement d'une courroie trapézoïdale, il ne suffit pas d'utiliser une courroie quelconque de même dimension. Par mesure de sécurité, il ne faudrait utiliser que les courroies trapézoïdales Volkswagen d'origine prévues pour le type de véhicule. Les courroies trapézoïdales correspondantes sont disponibles, sous le numéro de pièce d'origine indiqué, auprès des ateliers V.A.G.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

ROUES

Pneus	sur jantes	Pneu d'hiver recommandé
205 / 50 R 15 85 V	6 J x 15	185 / 55 R 15 81 T

Roue d'urgence: 125 / 80 R 15 95 M sur jante 3½ J x 15

Les combinaisons pneus/jantes indiquées dans le tableau sont valables pour des jantes en acier ou en alliage léger. On peut s'adresser aux ateliers V.A.G pour savoir si, en plus de ces combinaisons, d'autres pneus ou d'autres jantes peuvent être utilisés.

Vous trouverez de plus amples indications sur l'utilisation de pneus d'hiver dans la Notice d'Utilisation.

Si votre véhicule doit être équipé ultérieurement d'autres pneus et d'autres jantes que ceux montés à l'usine (par exemple pneus larges ou roues avec pneus d'hiver), il faut absolument tenir compte des remarques relatives à ce sujet données dans les colonnes du milieu et de droite de la page 102 de la Notice d'Utilisation.

Avec des pneus 205/50 R 15 85 V équipant des jantes 6 J x 15, on ne doit pas monter de chaînes antidérapantes.

L'utilisation de chaînes antidérapantes est autorisée sur les roues avant avec pneus 185/55 R 15 81 V ou 185/55 R 15 81 T (pneus d'hiver). Pour d'autres indications, voir page 4 du présent Additif.

PRESSIION DE GONFLAGE (en bar)

205 / 50 R 15 85 V	avant / arrière
à demi-charge	2,2 / 2,2
à pleine charge	2,4 / 2,8

185 / 55 R 15 81 T	avant / arrière
à demi-charge	2,6 / 2,6
à pleine charge	2,8 / 3,2

Roue d'urgence prenant peu de place	4,2
--	-----

Les pressions de gonflage sont valables pour des pneus froids – ne réduisez pas la pression plus élevée sur des pneus chauds.

Les pressions de gonflage doivent être contrôlées régulièrement. Elles sont d'une grande importance, surtout à grande vitesse. D'autres indications sont données dans la Notice d'Utilisation.

POIDS

Poids total autorisé	kg	1640
Poids à vide, ordre de marche ¹⁾	kg	1195
Charge utile ²⁾	kg	445
Charge autorisée sur train AV	kg	870
Charge autorisée sur train AR	kg	810
Charge autorisée sur pavillon ³⁾	kg	75

¹⁾ Le poids à vide augmente en fonction des différentes options — par exemple toit coulissant, dispositif d'attelage, etc. — et par le montage ultérieur d'accessoires.
La charge utile est diminuée de façon correspondante.

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 absolument pas 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⁾ N'utilisez que le système complet de porte-charges testé par nos soins. Répartissez la charge uniformément. Ne dépassez pas la charge autorisée sur le pavillon — système de porte-charges inclus —, ni le poids total autorisé du véhicule.

Pour plus de détails, consultez la Notice d'Utilisation.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

POIDS TRACTES

Poids tractés autorisés¹⁾:

Remorque non freinée kg 560

Remorque freinée pour
des rampes jusqu'à 12% kg 1500

Poids en flèche autorisé

du timon de la remorque
sur la boule d'attelage kg maxi 75

..... kg mini

4% du poids tracté réel.
Il est recommandé d'exploiter le poids
en flèche maximal autorisé.

¹⁾ Des indications détaillées sur la traction d'une remorque sont données dans la Notice d'Utilisation.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

COTES

Longueur	mm	4035
Largeur	mm	1700
Hauteur à vide	environ mm	1400
Porte-à-faux à l'avant	mm	840
à l'arrière	mm	720
Garde au sol ¹⁾ avec P.T.A.	environ mm	118
Empattement	mm	2480
Voie AV	mm	1435
AR	mm	1437
Diamètre de braguage (entre murs)	environ m	11,0

¹⁾ Vous devez faire très attention aux routes en mauvais état, aux rampes à fort pourcentage et aux bordures de trottoirs, etc. pour ne pas heurter les pièces surbaissées telles que le spoiler à l'avant et le pot d'échappement et risquer ainsi de les endommager.

CAPACITES

(Indication de quantités en litres)

Réservoir à carburant	env. 55
Système de refroidissement	env. 5,5
Réservoir de lave-glace	env. 4,0
Huile-moteur	
avec changement du filtre	env. 4,0
sans changement du filtre	env. 3,5
Le niveau d'huile-moteur doit être contrôlé par intervalles lorsqu'on fait l'appoint. Ne pas dépasser le repère MAX.	
Différence de quantités entre les repères MIN. et MAX. sur la jauge d'huile	
	env. 1,0

© 1989
Volkswagen AG
Modifications réservées
Imprimé en Allemagne 4.89

Uniquement valable en liaison avec la
Notice d'Utilisation Golf, édition 2/89.

français 4.89
891.552.122.40