

Manuel de Réparation. Golf, Jetta, Scirocco.

Chauffage, Climatiseur.

Edition mars 1980.

**Remplace l'ancien Manuel de Réparation Golf/Scirocco.
Edition août 1976.**

Le Manuel de Réparation est ventilé en plusieurs brochures qui peuvent être commandées séparément et, de ce fait, utilisées au poste de travail correspondant.

Cette brochure s'applique à compter du début de production des véhicules (Scirocco mars 1974), — Golf (mai 1974) et Jetta (août 1980). Elle décrit tous les travaux importants dont l'exécution dans les règles de l'art requiert des indications particulières.

Plan des brochures

Une table des matières par rubrique de travail et un index alphabétique facilitent dans chaque brochure la recherche des informations. Les outils spéciaux et les équipements d'ateliers nécessaires dans chaque cas sont indiqués dans la table des matières par rubrique de travail. Il est également possible de voir, à l'aide de cette table, si éventuellement des outils Audi peuvent être utilisés et vice-versa.

A la suite des caractéristiques techniques se trouvent les descriptions des travaux. Elles commencent, quand cela est utile, par un éclaté qui donne les principales indications de réparation. Des photos supplémentaires, consignées sur l'éclaté, commentent, si nécessaire, la position de montage des pièces ou montrent les outils spéciaux utilisés. Lorsqu'un

ordre précis doit être suivi lors du montage et du démontage, une description précise des différentes phases du travail suit l'éclaté. Les travaux de réglage sont décrits de la même manière dans un cycle de réparation.

Informations Techniques

Les Informations Techniques seront imparties aux différentes brochures et devront être insérées à la fin de la brochure correspondante. Pour être sûr de ne pas oublier les Informations Techniques parues entre-temps lorsque vous consultez le Manuel, veuillez marquer à la main le numéro de l'Information Technique sur les pages du Manuel indiquées dans ladite Information.

Dépannage

Les indications générales sur le dépannage ont été intégrées au Manuel de Réparation. De plus, les Guides de dépannage suivants ont paru:

- Moteurs à carburateur
- K-Jetronic
- Moteur diesel
- Systèmes d'épuration des gaz d'échappement-Suède 1976
- BV automatique

Les directives pour l'élimination d'avaries actuelles sont données dans le «Manuel de Détection des Avaries».

Les directives techniques doivent absolument être mises à la disposition des contremaîtres et mécaniciens, car le respect minutieux et constant de celles-ci conditionne la sécurité routière et la sûreté de fonctionnement des véhicules. Indépendamment de ces directives s'appliquent naturellement les principes de sécurité courants lors de la remise en état des véhicules automobiles.

SOMMAIRE PAR RUBRIQUE DE TRAVAIL ET TABLEAU DES OUTILS

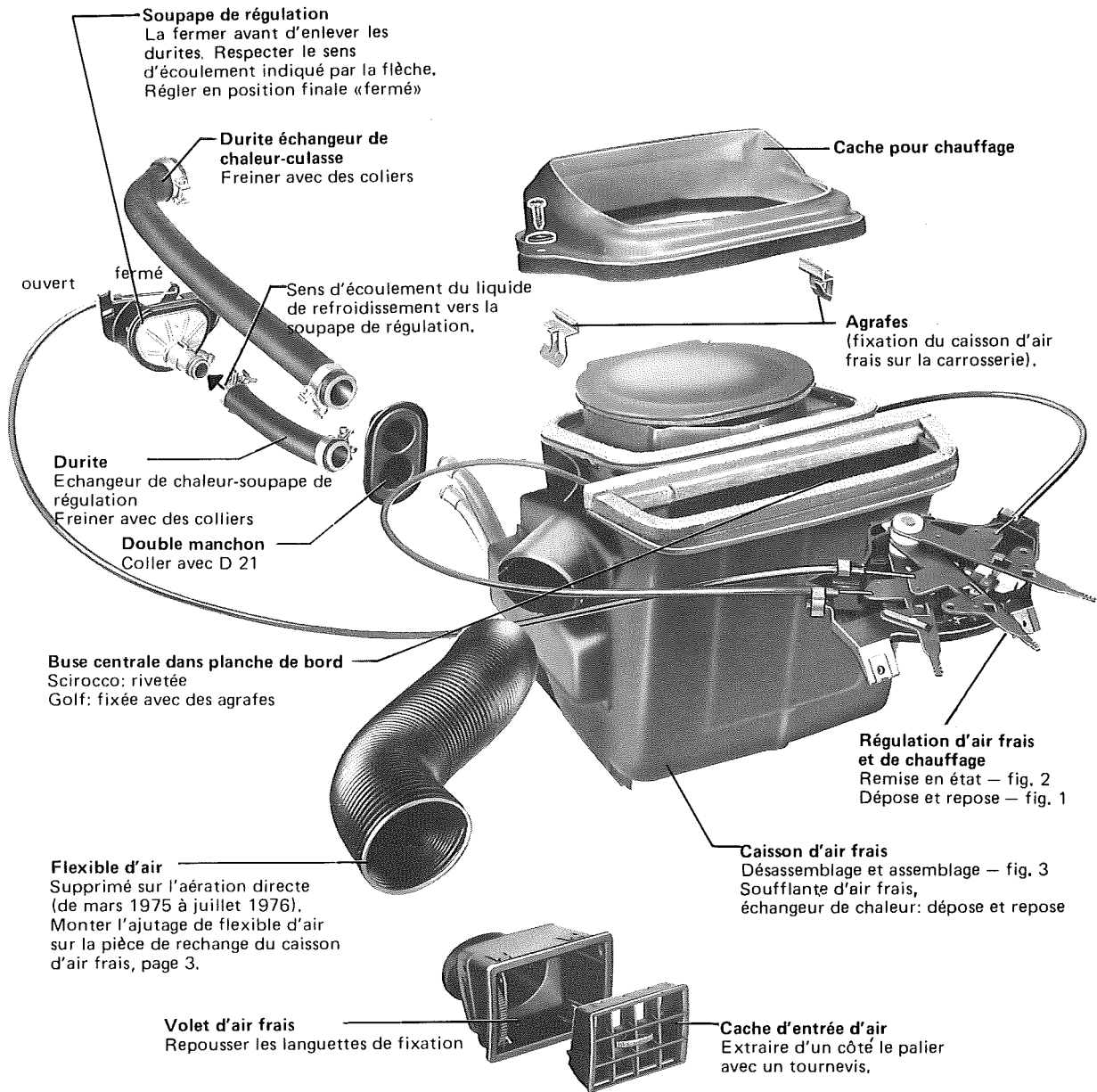
Rubrique de travail	Opération	Page	Outil spécial VW-Audi	Equipement d'atelier
80 13 15 ..	Câble de commande de chauffage: régler	1, 4		
80 13 19 ..	Câble de commande de chauffage: d + r	1, 4		
80 15 19 ..	Soupape de régulation: d + r	1, 4, 10		
80 18 19 ..	Soufflante d'air frais: d + r	1, 4, 10		
80 23 19 ..	Echangeur de chaleur: d + r	1, 4, 10		
80 30 19 ..	Durite: d + r	1, 4		
85 10 19 ..	Régulation d'air frais et de chauffage: d + r	1, 4		
85 11 19 ..	Câble de régulation d'air frais: d + r	1, 4		
85 15 19 ..	Caisson d'air frais: d + r	1, 4, 10		
85 23 19 ..	Commande de soufflante d'air frais: d + r	4		
85 30 19 ..	Moteur de soufflante d'air frais: d + r	1, 4, 10		
87 01 01 ..	Climatiseur: vérifier	42, 29		Thermomètre Manomètre de dépression
87 12 19 ..	Contacteur de température: d + r	23, 28		Ohmmètre
87 25 19 ..	Courroie trapézoïdale: d + r	16 à 22		Vis d'après norme SAE 5/8" x 18 UNF
87 40 19 ..	Support de compresseur: d + r	16 à 22		Vis d'après norme SAE 5/8" x 18 UNF
87 68 19 ..	Soufflante d'air frais de climatiseur: d + r	10		
87 72 19 ..	Buses d'air: d + r	10		
87 75 19 ..	Guidage d'air gauche: d + r	10		

INDEX ALPHABETIQUE

	Page		Page
Boîtier d'évaporateur: désassemblage et assemblage	10	Régulation du climatiseur: remise en état	
		● jusqu'au millésime 1979	23
		● à partir du millésime 1980	28
Câble de chauffage: réglage		Remarques pour les réparations générales sur les véhicules avec climatiseur	9
● jusqu'au millésime 1976	1	Remises en état sur climatiseur et chauffage ne nécessitant pas d'équipements spéciaux	
● à partir du millésime 1977	5	● jusqu'au millésime 1979	10
Câbles de climatiseur: réglage		● à partir du millésime 1980	14
● jusqu'au millésime 1979	13	Remises en état sur climatiseur qui ne peuvent être effectuées que dans des ateliers spécialement équipés à cet effet	8
● à partir du millésime 1980	14	Répartiteur de dépression: dépose et repose	
Cache de climatiseur	10	● jusqu'au millésime 1979	23
Cache: dépose et repose		● à partir du millésime 1980	28
● jusqu'au millésime 1979	1	Réservoir de réfrigérant	8
● à partir du millésime 1980	4		
Caisson d'air frais: dépose et repose		Schéma de raccordement des flexibles de dépression	
● Chauffage	1	● jusqu'au millésime 1979	40
● Climatiseur	10, 14	● à partir du millésime 1980	41
Capsule de dépression: dépose et repose		Schémas supplémentaires de parcours du courant	
● jusqu'au millésime 1979	10	● jusqu'au millésime 1977	30
● à partir du millésime 1980	14	● à partir du millésime 1977	32
Chauffage: remise en état	1, 4, 10, 14	● à partir du millésime 1978	34
Climatiseur ouverture et vidange	9	● à partir du millésime 1979	36
Contacteur de climatiseur: réglage (microcontacteur)		● à partir du millésime 1980	38
● jusqu'au millésime 1979	23	Soufflante d'air frais de chauffage: dépose et repose	
● à partir du millésime 1980	28	● jusqu'au millésime 1976	3
Contacteur de soufflante d'air frais: dépose et repose	4, 14	● à partir du millésime 1977	4
Contacteur de température: dépose et repose		Soufflante d'air frais de climatiseur: dépose et repose	10
● jusqu'au millésime 1979	23	Soupape de régulation: dépose et repose	1, 4, 10
● à partir du millésime 1980	28	Soupapes de remplissage et de vidange du climatiseur	8
Courroie trapézoïdale: dépose et repose/réglage		Support de compresseur: dépose et repose	
● jusqu'au millésime 1977	16	● jusqu'au millésime 1977	16
● à partir du millésime 1978	18	● à partir du millésime 1978	18
● à partir du millésime 1979 (Golf diesel)	10	● à partir du millésime 1979 — Golf — moteur diesel	20
● à partir du millésime 1979	22	● à partir du millésime 1979	22
Echangeur de chaleur de climatiseur: dépose et repose	10	Système de dépression: vérification	
Echangeur de chaleur: dépose et repose		● jusqu'au millésime 1979	42
● jusqu'au millésime 1976	2	● à partir du millésime 1980	49
● à partir du millésime 1977	4		
Indications de dépannage — climatiseur		Ventilation directe	1
● jusqu'au millésime 1979	42	Ventilation d'air frais: vérification	
● à partir du millésime 1980	49	● jusqu'au millésime 1979	46
Mesures de sécurité lors de travaux sur des véhicules avec climatiseur ou du maniement du réfrigérant .	7	● à partir du millésime 1980	53
Poulie de réglage de courroie trapézoïdale: réglage	22	Volet d'air frais: dépose et repose	1, 4
Régulation d'air frais et de chauffage: dépose et repose		Volet d'air frais: dépose et repose	
● jusqu'au millésime 1976	2	● chauffage	1
● à partir du millésime 1977	5	● climatiseur	10, 14
		Volet d'arrêt: dépose et repose	4
		Volet de commande	4

CHAUFFAGE: REMISE EN ETAT, JUSQU'AU MILLESIME 1976

Jusqu'au numéro de châssis: Golf: 176 3 432 677
 Scirocco: 536 2 060 735



80-226

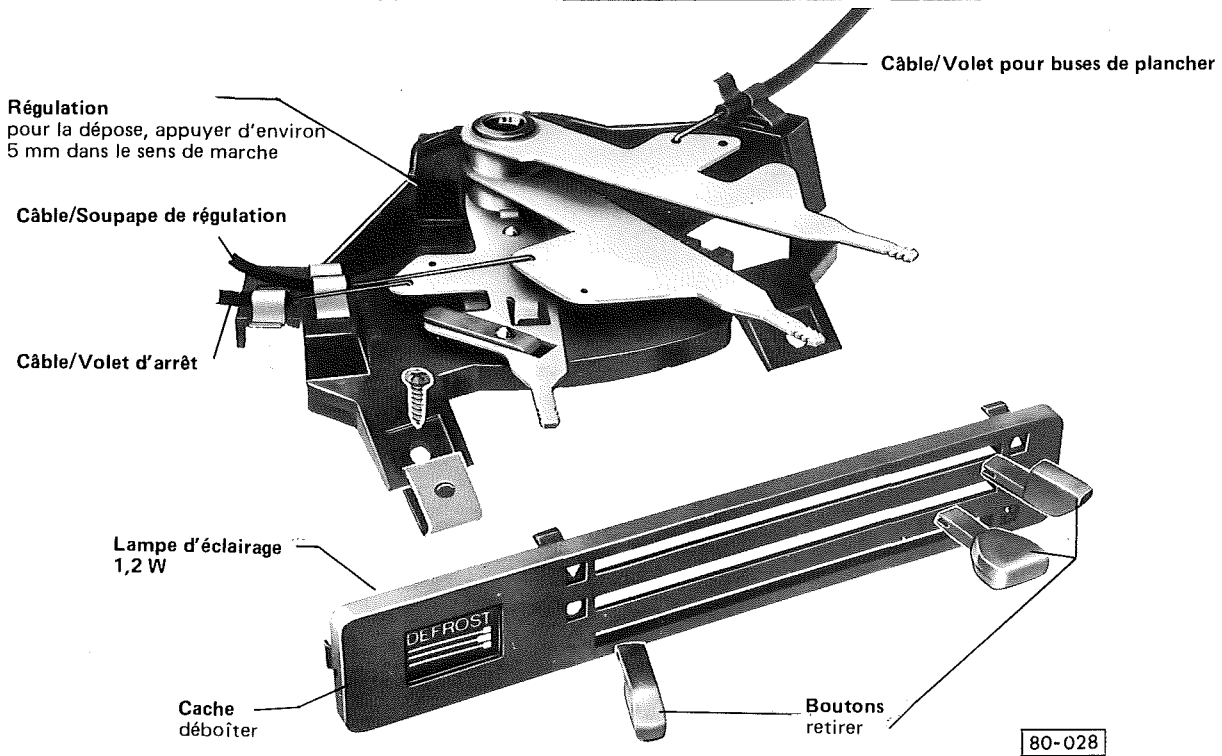


Fig. 1 Régulation d'air frais et de chauffage: dépose et repose

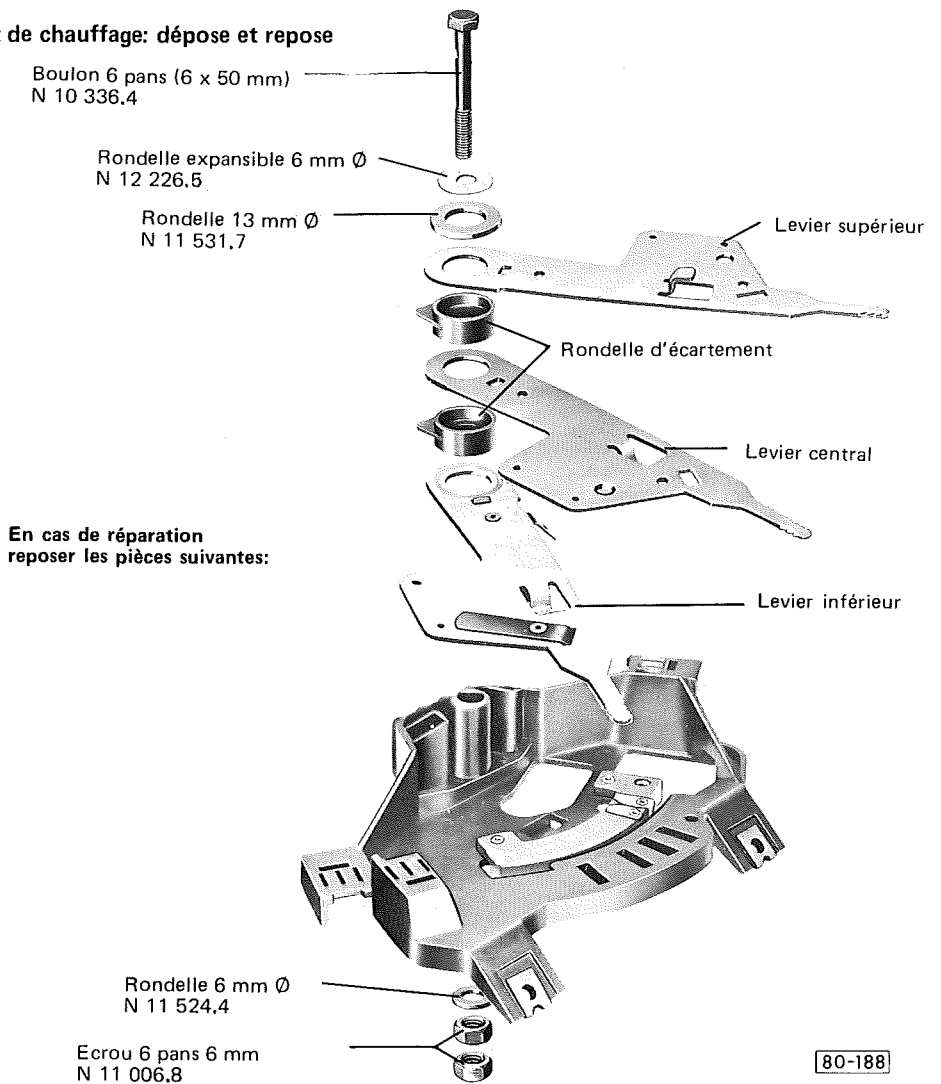


Fig. 2 Régulation d'air frais et de chauffage: remise en état

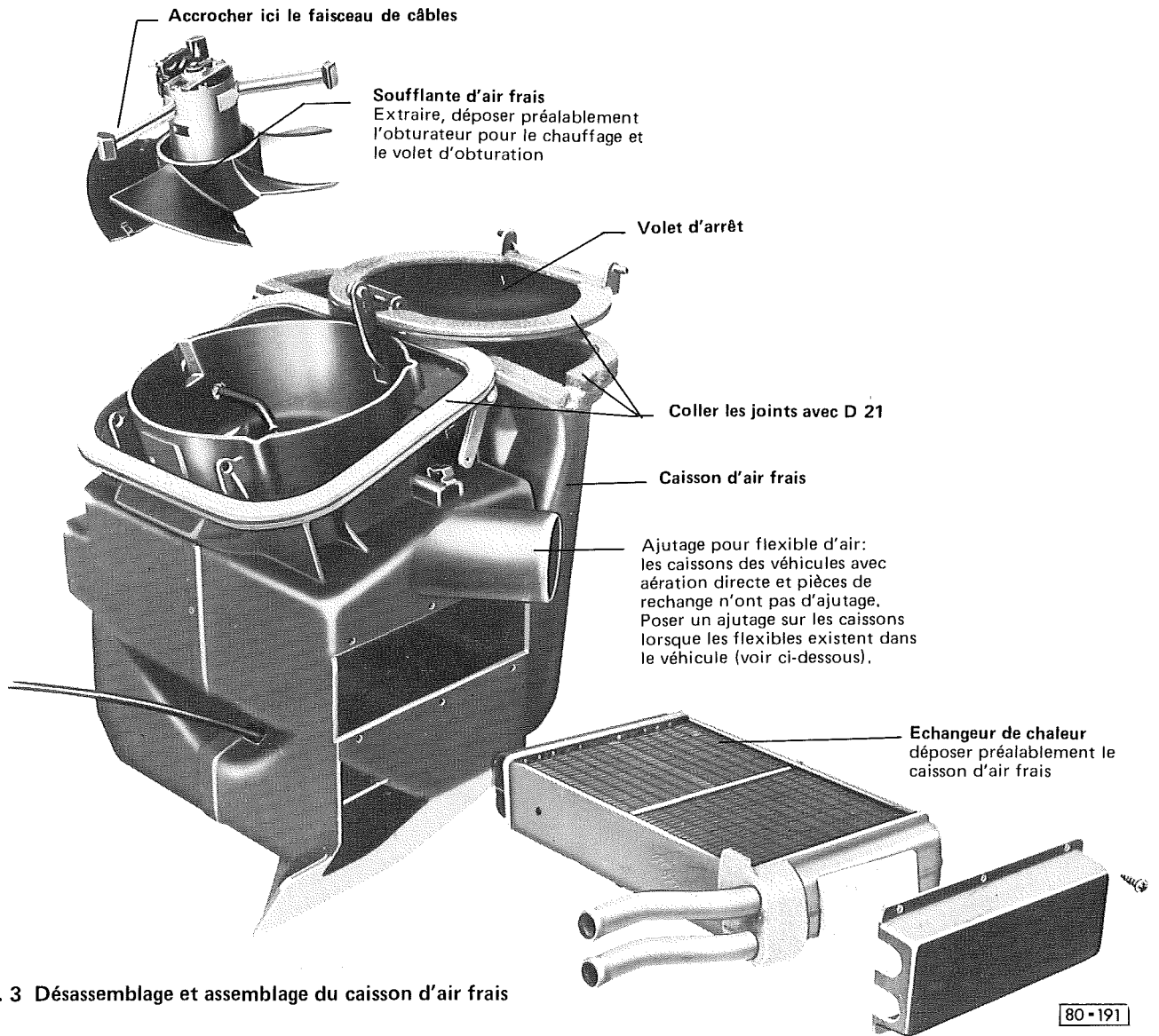
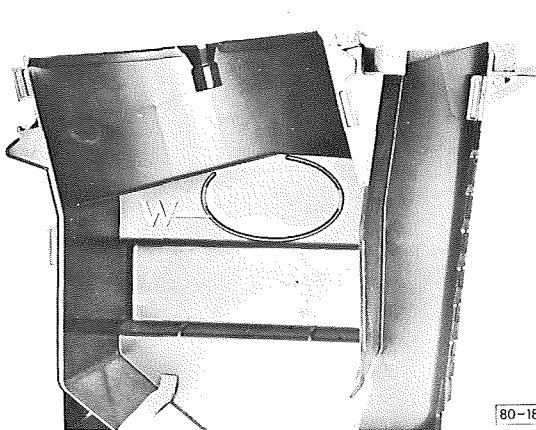
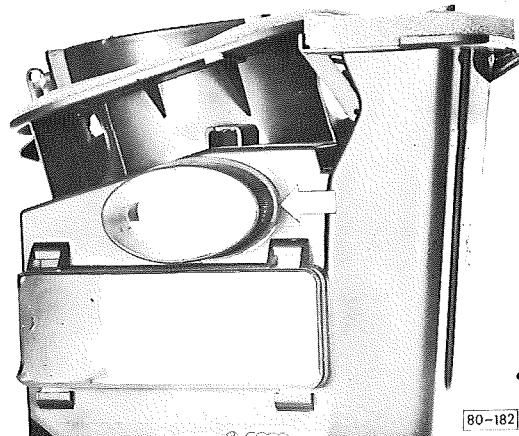


Fig. 3 Désassemblage et assemblage du caisson d'air frais

Pose de l'ajutage de flexible d'air sur le caisson d'air frais (pièce de rechange):



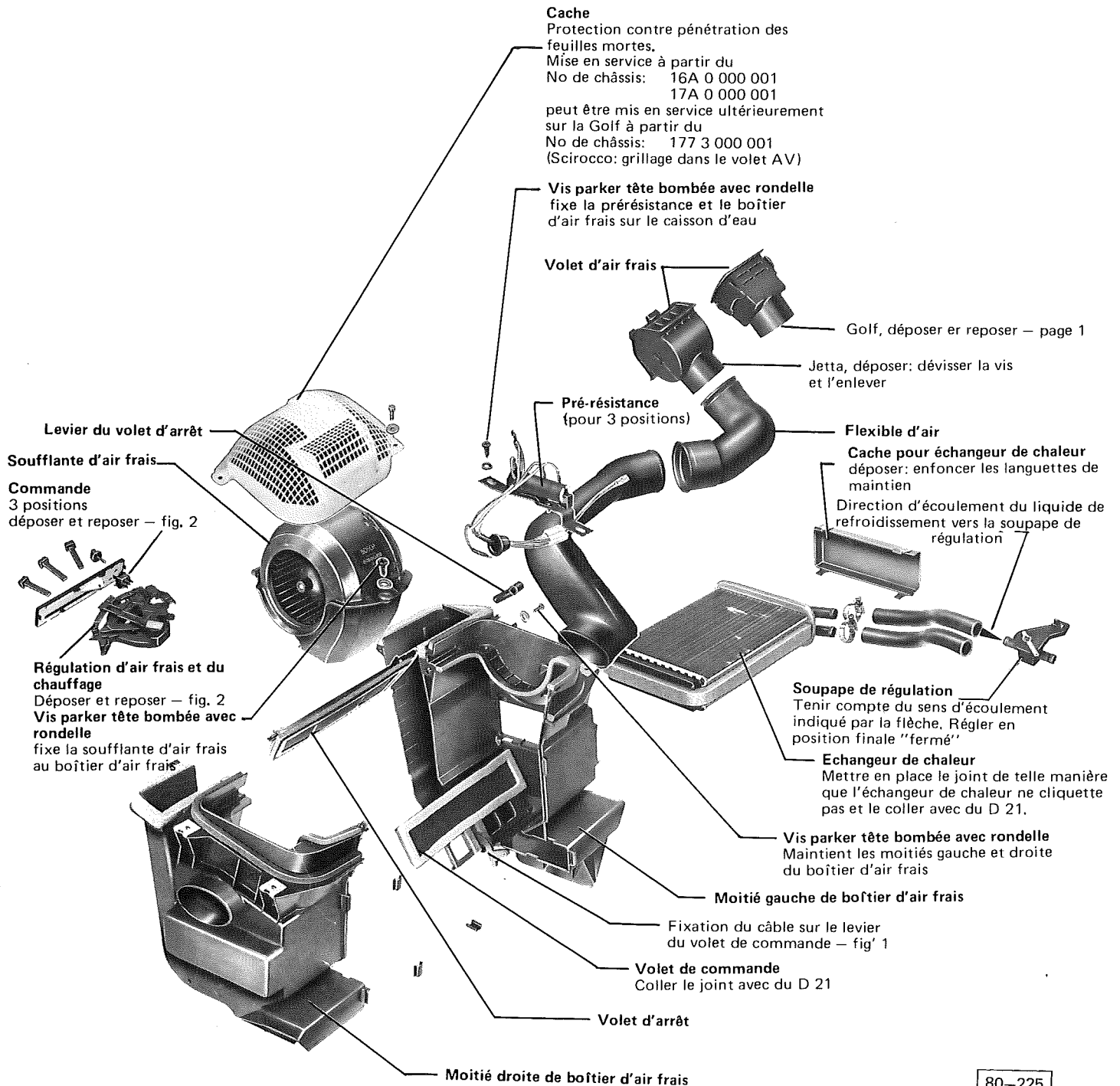
– Fraiser à l'intérieur du bourrelet (W) de plastique.



- Enfoncer (en agrafant) l'ajutage.
- Etancher l'interstice autour de l'ajutage avec du D 14 (flèche).

CHAUFFAGE: REMISE EN ETAT, A PARTIR DU MILLESIME 1977

A partir du No de châssis:	Jetta	16A 0 000 001
	Golf	177 3 000 001
	Scirocco	537 2 000 001



80-225

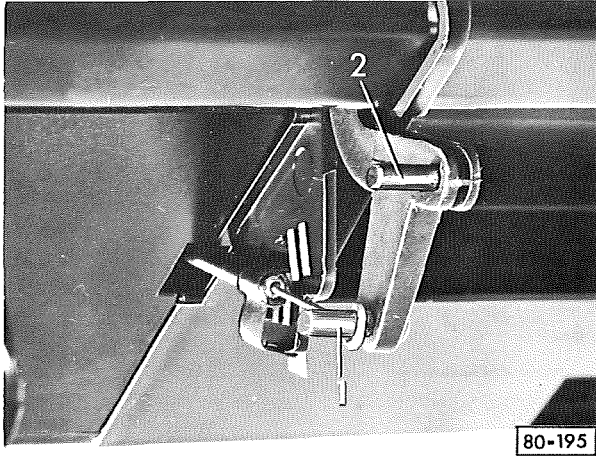


Fig. 1 Fixation du câble

– Enfoncer l'âme sur la goupille en plastique (1)

– Le volet de commande peut être monté comme pièce de rechange dans le boîtier d'air frais des véhicules des millésimes précédents. Dans ce cas, brancher l'âme sur la goupille en plastique (2). Sur les véhicules équipés d'une console centrale, couper en plus le levier de la goupille en plastique (1).

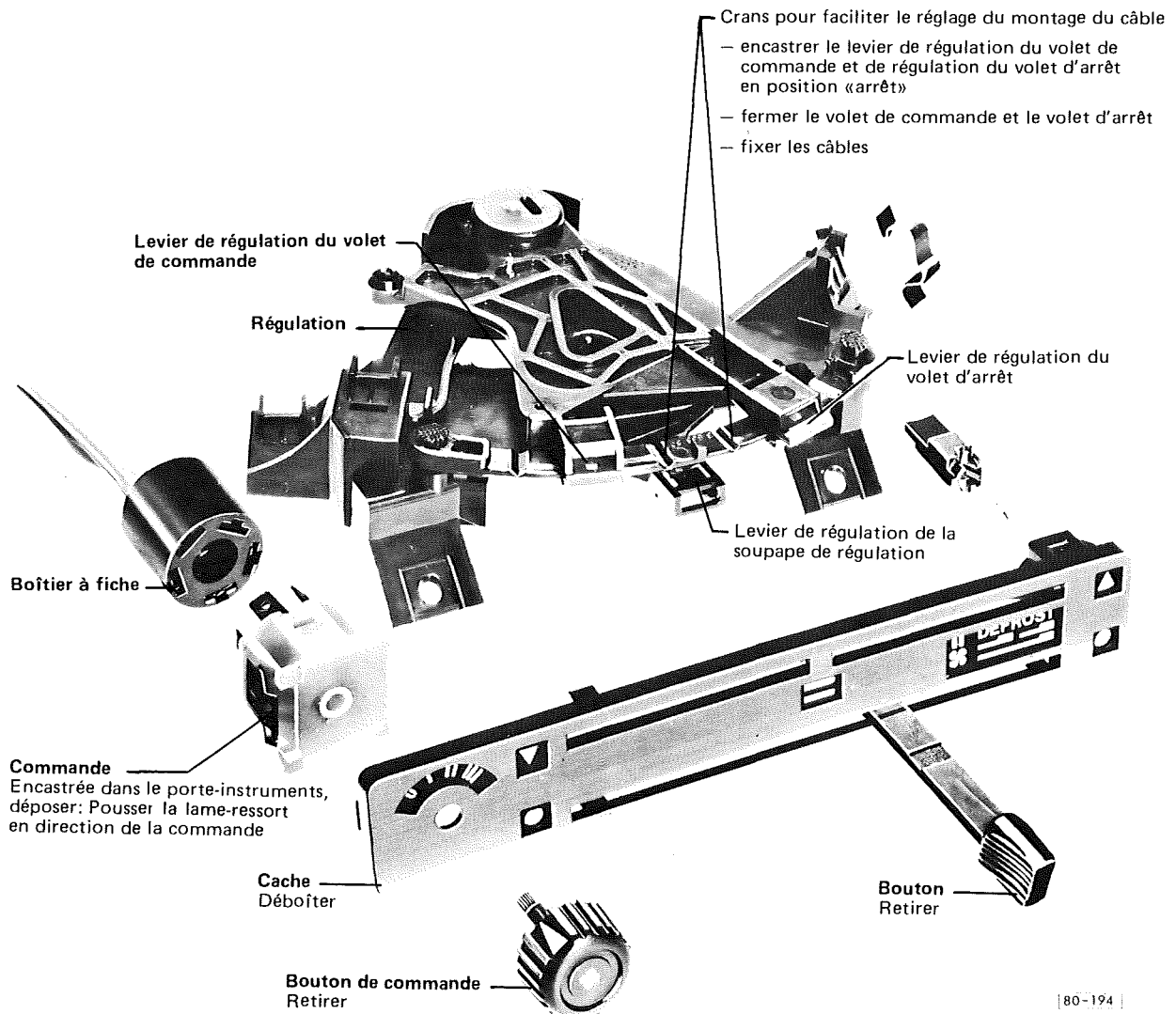


Fig. 2 Régulation d'air frais et de chauffage, commande: dépose et repose

MESURES DE SECURITE LORS DE TRAVAUX SUR LES VEHICULES AVEC CLIMATISEUR OU LORS DE LA MANIPULATION DU REFRIGERANT

Les organes et le système de conduites du climatiseur sont remplis de réfrigérant, le difluordichlorométhane (CF₂CL₂). Ce réfrigérant est connu sous les désignations commerciales Frigen R 12 ou Fréon R 12.

Les mesures de sécurité suivantes doivent être respectées lors de l'utilisation de ce réfrigérant (dans certains pays, d'autres réglementations peuvent être appliquées).

- 1 – Si dans le cas de travaux de réparation sur le véhicule, il est nécessaire d'ouvrir le circuit du climatiseur, il faut éviter tout contact avec le réfrigérant liquide ou les vapeurs de réfrigérant.**

Protégez-vous donc les mains avec des gants de caoutchouc et les yeux avec des lunettes de protection.

Raison:
l'action intensive du réfrigérant sur des parties du corps non protégées peut entraîner des gelures.

Attention

Il est recommandé d'avoir à proximité un flacon avec un produit pour rincer les yeux. Si du réfrigérant liquide venait toucher les yeux, il faudrait les rincer soigneusement avec de l'eau pendant environ 15 minutes. Il faut ensuite verser des gouttes pour les yeux et se rendre **immédiatement** chez le médecin même si les yeux ne font pas mal. Il faut indiquer au médecin que les gelures ont été provoquées par du réfrigérant R 12.

Si, en dépit des mesures de sécurité, le réfrigérant atteint d'autres parties du corps, il faut aussi les rincer **immédiatement** et avec soin pendant au moins 15 minutes avec de l'eau froide.

- 2 – Le réfrigérant ne doit pas être vidangé dans un local fermé ou mal aéré.**

Raison:
le réfrigérant est incolore et inodore. De plus, il est plus lourd que l'air et chasse ainsi l'oxygène. Il en résulte un danger d'asphyxie dans les locaux éventuellement mal aérés ou dans les fosses de montage.

Remède:
le réfrigérant ne devrait être vidangé que dans les locaux bien aérés et autant que possible lorsque le véhicule se trouve sur un pont élévateur. Il faut ici veiller à ce qu'il n'y ait pas de fosses, de puits ou d'entrées de cave dans un rayon de 5 m. Il faut brancher les dispositifs d'aspiration des gaz disponibles.

- 3 – On ne doit procéder à aucune brasure, ni à aucun étamage sur les pièces d'un climatiseur rempli. Ceci vaut également pour les soudures, étamages et brasures sur les véhicules s'il y a danger d'échauffement des pièces du climatiseur. Dans le cadre d'une réparation de peinture, les températures des pièces ou organes ne doivent pas dépasser 50° C dans le four de séchage ou à sa proximité.**

Raison:
Il résulte de l'échauffement dans le climatiseur une forte surpression qui peut faire éclater l'installation.

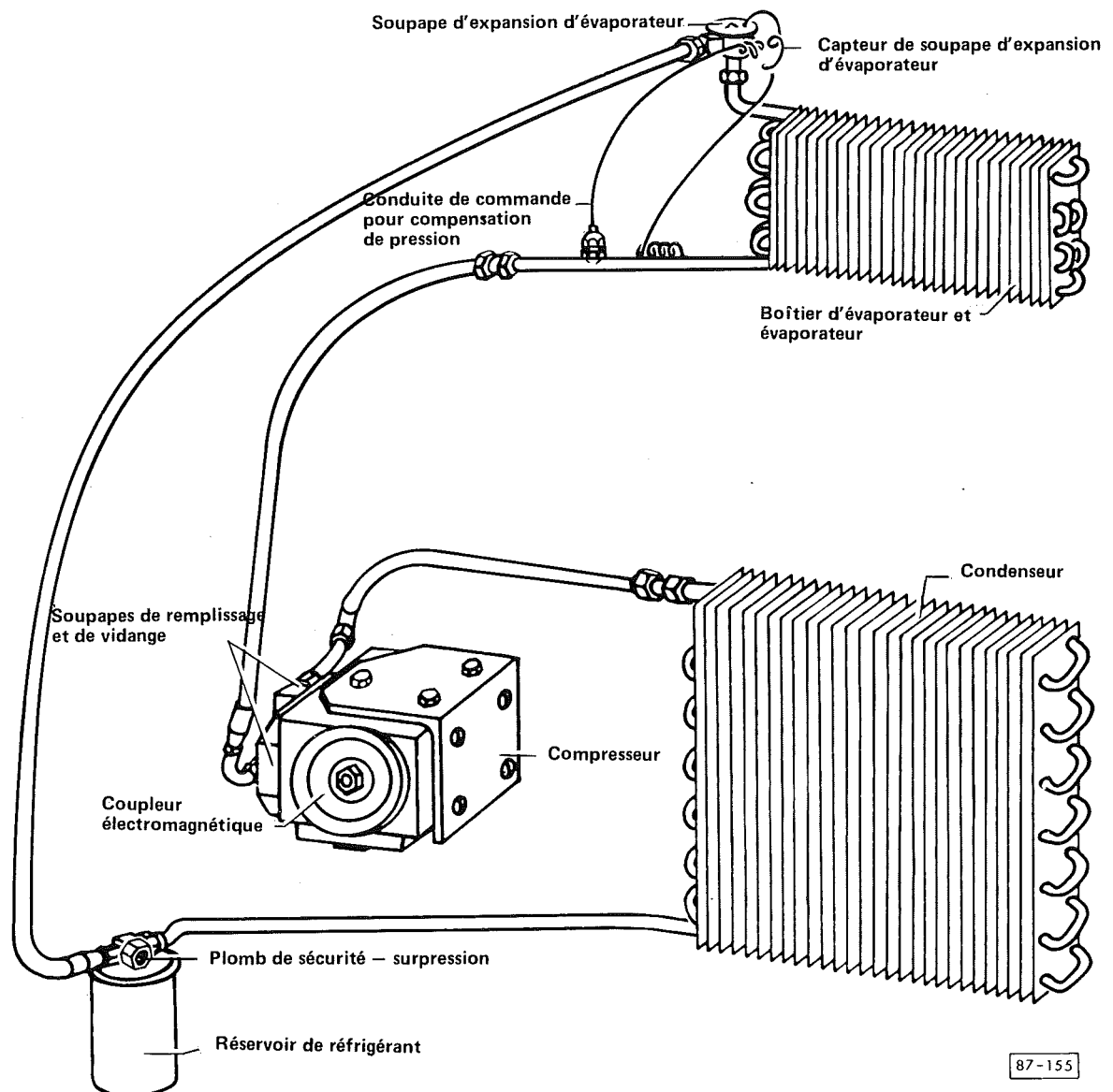
Remède:
Ouvrir et vidanger le climatiseur.

- 4 – Bien que le fréon ne soit pas inflammable, on ne doit pas fumer dans un local chargé de gaz de réfrigérant.**

Raison:
Du fait des températures élevées d'une cigarette en train de brûler, le gaz de réfrigérant est scindé chimiquement. Le fait d'inhaler ensuite les produits toxiques de la décomposition chimique provoque des quintes de toux et des nausées.

REMISES EN ETAT DU CLIMATISEUR NE POUVANT ETRE EFFECTUEES QUE DANS DES ATELIERS SPECIALEMENT EQUIPES A CET EFFET

Les pièces suivantes du climatiseur et tous les flexibles contenant du réfrigérant ne peuvent être réparés que dans des ateliers disposant d'un personnel spécialisé ainsi que des outils et de l'équipement d'atelier nécessaires.



REMARQUES RELATIVES AUX REPARATIONS GENERALES SUR LES VEHICULES AVEC CLIMATISEUR

Uniquement lorsque le climatiseur doit être vidangé par mesure de sécurité, page 7, point 3, le circuit du réfrigérant peut être ouvert.

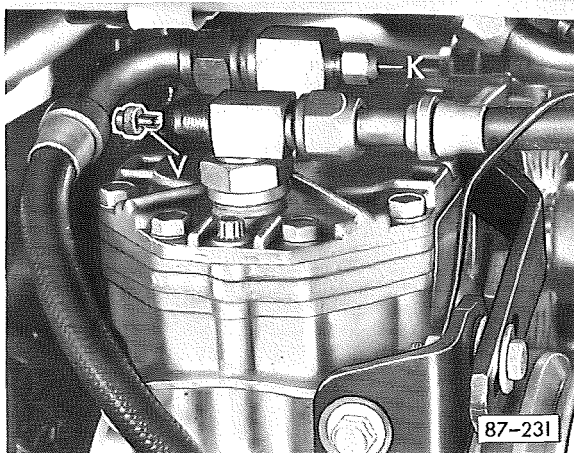
L'ouverture du circuit de réfrigérant est également nécessaire lorsqu'il faut procéder à une soudure électrique à proximité des flexibles de réfrigérant. Pendant le processus de soudage, des rayons ultraviolets sont émis, ils traversent les flexibles de réfrigérant et décomposent ce dernier.

Les remises en état possibles à effectuer sur le chauffage et le climatiseur, sans ouvrir le circuit de réfrigérant, sont décrites aux pages suivantes.

Pour toutes les autres réparations courantes sur le véhicule, le circuit de réfrigérant doit également rester fermé.

OUVERTURE ET VIDANGE CLIMATISEUR

Un climatiseur purgé ne peut être rempli que par des ateliers spécialisés. C'est pourquoi, il ne faut ouvrir et purger ce système que lorsque les mesures de sécurité l'exigent (page 7, point 3).



- Dévisser le capuchon de protection (K) de l'ajutage de soupape sur les flexibles de réfrigérant. Ouvrez les soupapes à l'aide d'un ouvre-valve juste assez pour que le gaz sorte d'une manière audible et sensible au bout des doigts.

Remarque

Le processus de vidange doit durer environ une demi-heure. **Ne jamais dévisser complètement les soupapes.**

- Fermer les soupapes et revisser les capuchons de protection.
- Ouvrir brièvement un raccord fileté sur le condenseur et faire échapper les gaz résiduels. Revisser soigneusement le raccord.

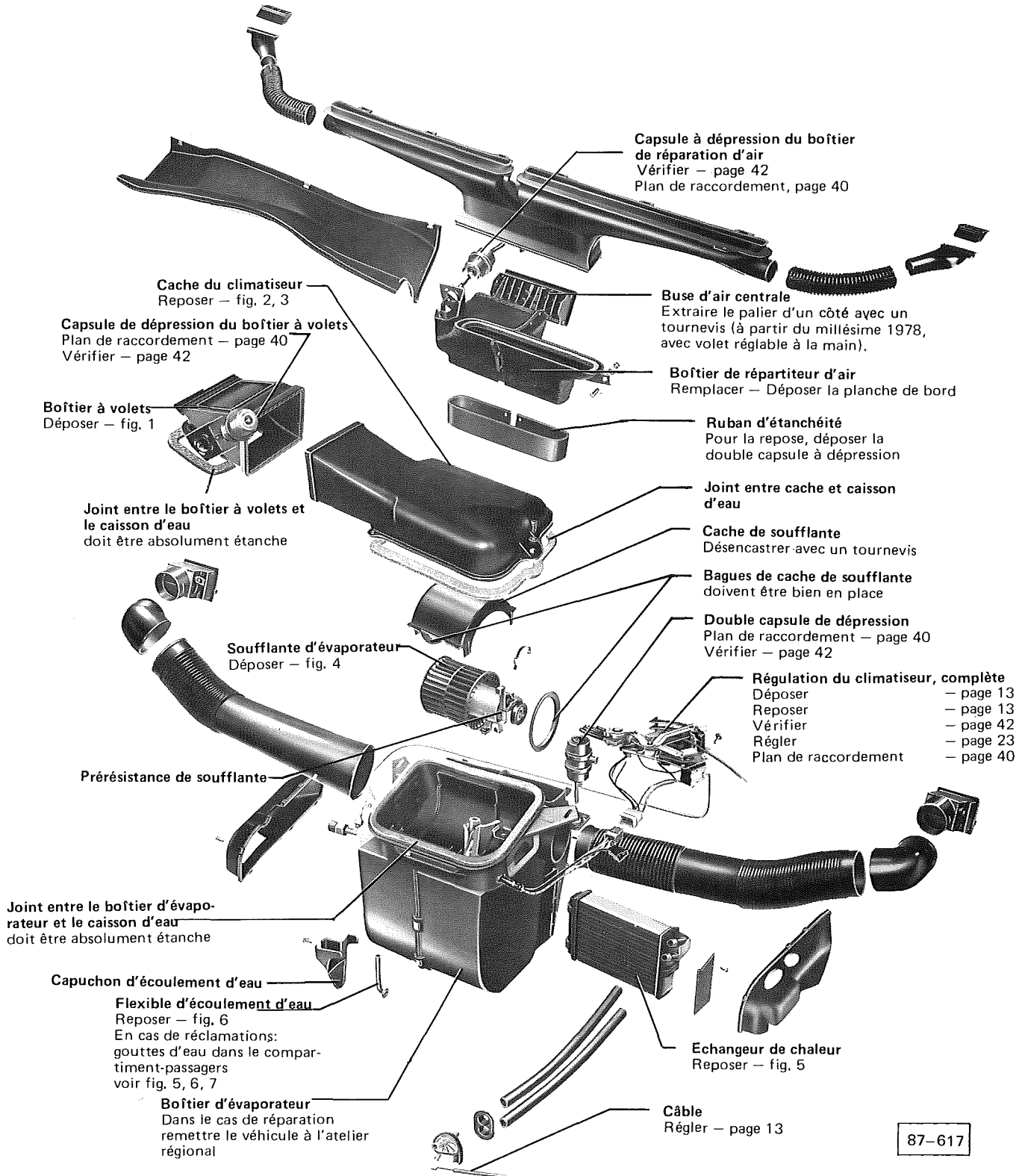
Attention

Un climatiseur resté ouvert pendant plusieurs heures, ne peut pas être rempli à nouveau sans que des pièces soient remplacées. C'est pourquoi, il faut refermer immédiatement et soigneusement le circuit de réfrigérant.

- Déposer la courroie trapézoïdale du compresseur, afin de ne pas endommager le climatiseur, si ce dernier était mis en route par inadvertance le circuit de réfrigérant étant vidangé.

REMISES EN ETAT DU SYSTEME COMBINE DE CLIMATISATION ET DE CHAUFFAGE NE NECESSITANT PAS D'EQUIPEMENTS SPECIAUX, JUSQU'AU MILLESIME 1979

Jusqu'au No de châssis: Golf 179 3 677 532
 Scirocco 539 2 087 167



87-617

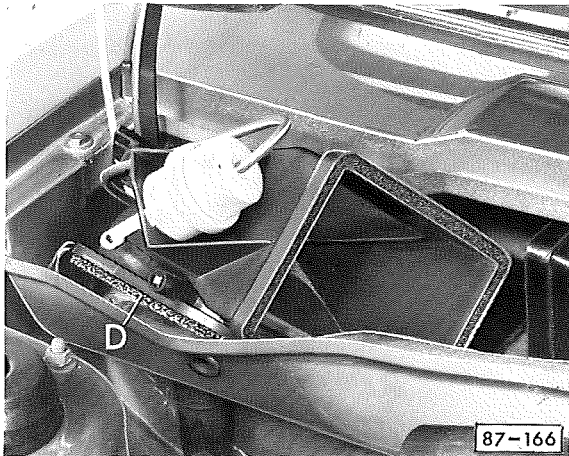


Fig. 1 Dépose du boîtier à volet

Extraire prudemment le boîtier à volets de manière à ne pas endommager le joint (D).

Remplacer le joint endommagé (D), No de pièce de rechange 321 820 061 D. Ne pas utiliser de produit de scellement supplémentaire.

Remarque

Un joint déformé au montage n'a pas besoin d'être remplacé.

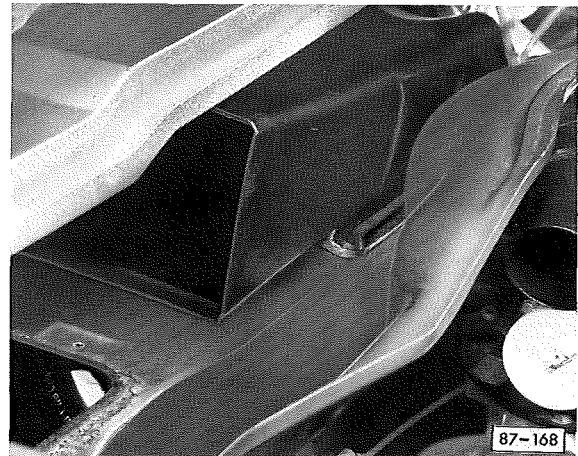


Fig. 2 Repose du cache du climatiseur

Scirocco: le joint peut être endommagé lors de la repose. A vérifier absolument.

Voir remarque fig. 3

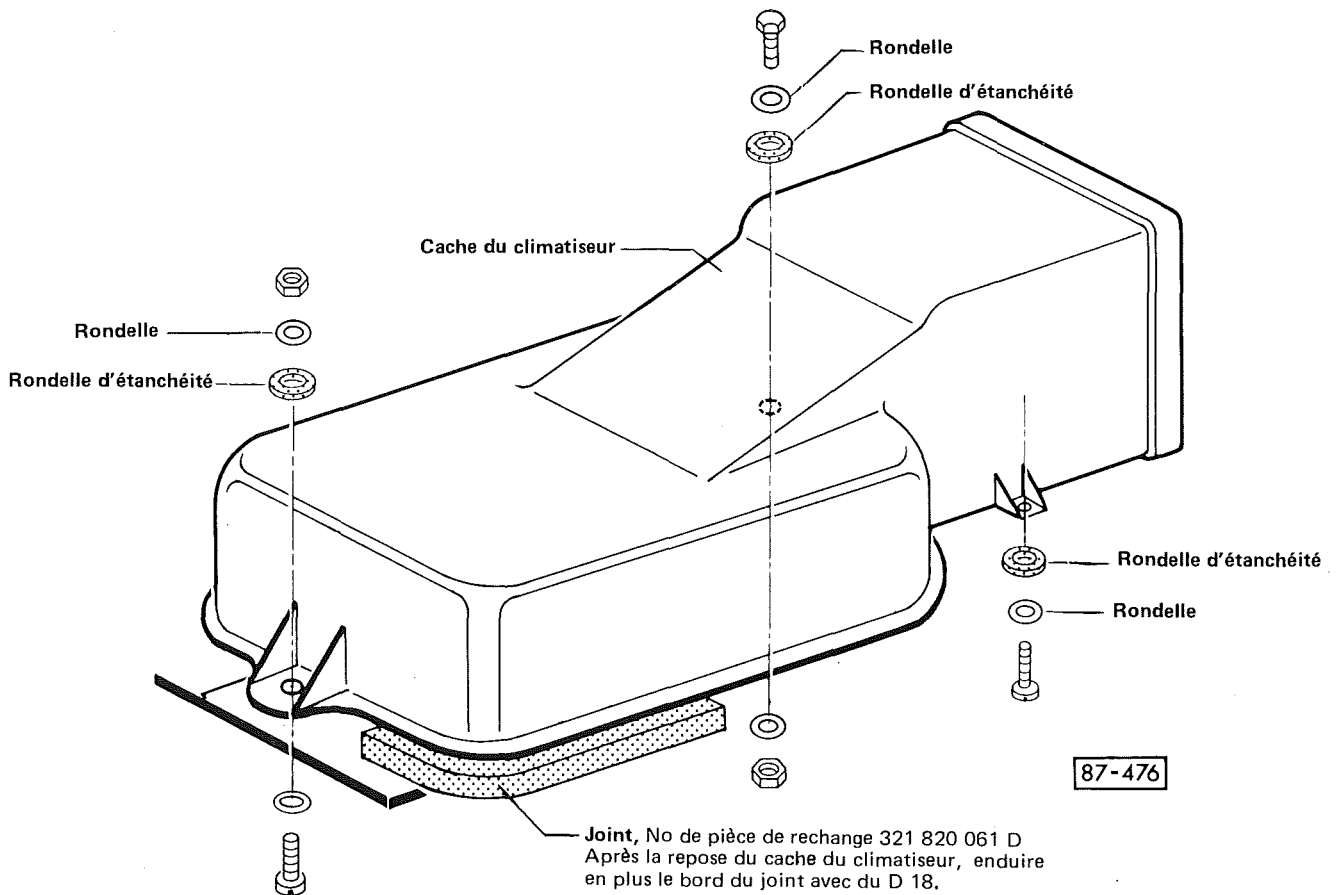


Fig. 3 Repose du cache du climatiseur

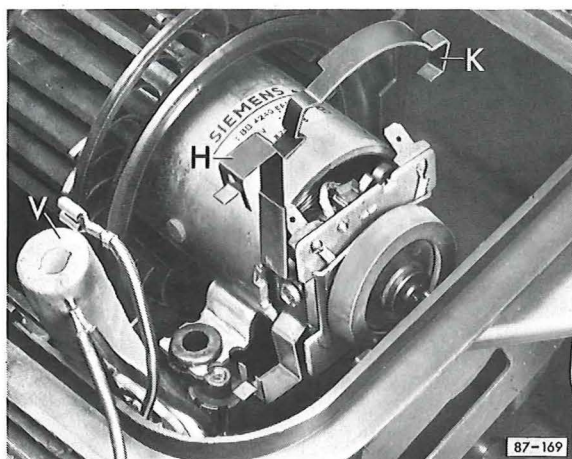


Fig. 4 Dépose de la soufflante de l'évaporateur

Déposer la préréistance (V) du support (H).
Déposer l'agrafe (K).

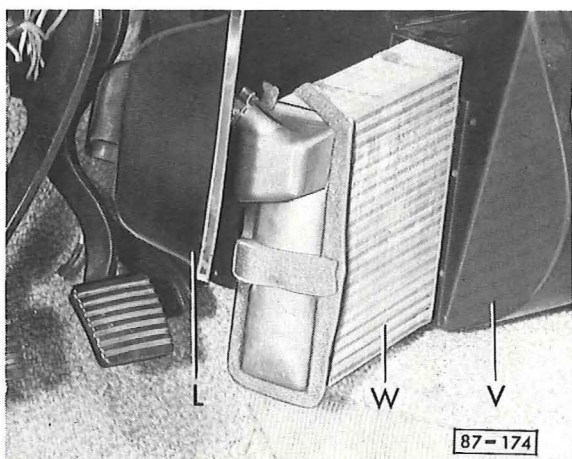


Fig. 5 Repose de l'échangeur de chaleur (W)

Veiller à ce que le joint entre l'échangeur de chaleur (W) et le boîtier de l'évaporateur (V) ainsi que le joint entre la buse d'air pour le plancher (L) et le boîtier de l'évaporateur soit en bonne position. Dans le cas contraire, des gouttes d'eau peuvent tomber dans l'habitacle.

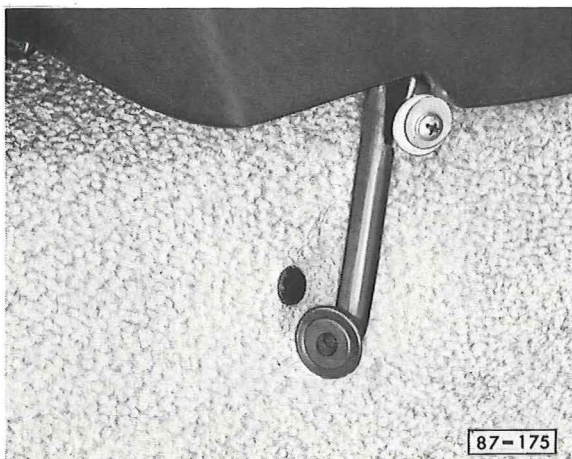


Fig. 6 Repose du flexible d'écoulement d'eau

Agrafer le flexible d'écoulement d'eau dans le tunnel du châssis.

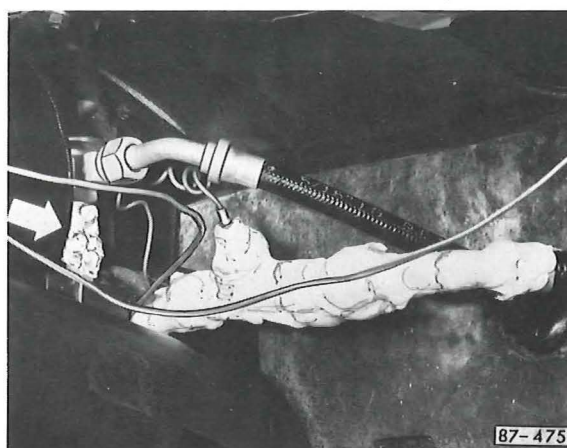
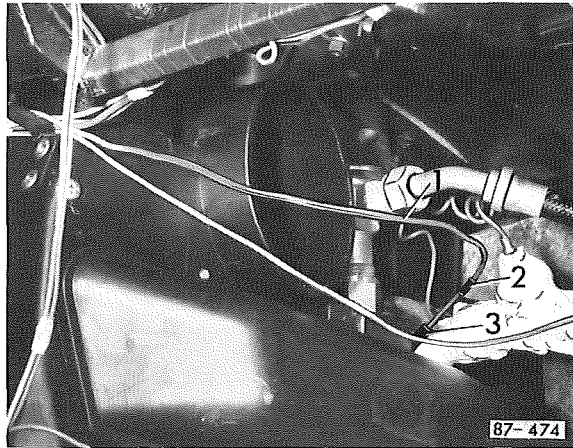


Fig. 7 Isolation de la soupape d'expansion

En cas de réclamations – gouttes d'eau au plancher côté passager avant – la soupape d'expansion doit être isolée comme indiqué avec du D 18.

Régulation du climatiseur complet – dépose et repose

Dépose:

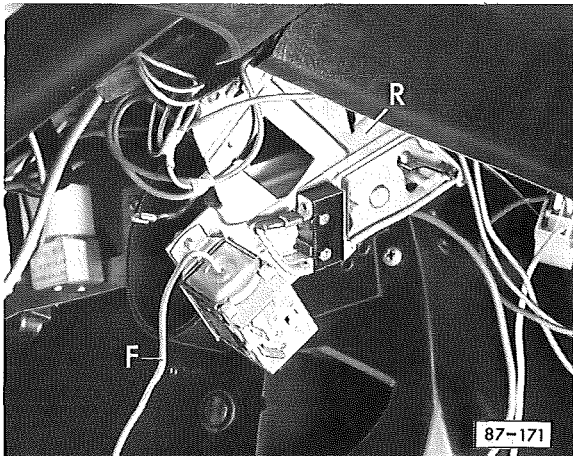


- Extraire le tube-témoin (1) du tuyau en cuivre (2) sur l'évaporateur.

Attention

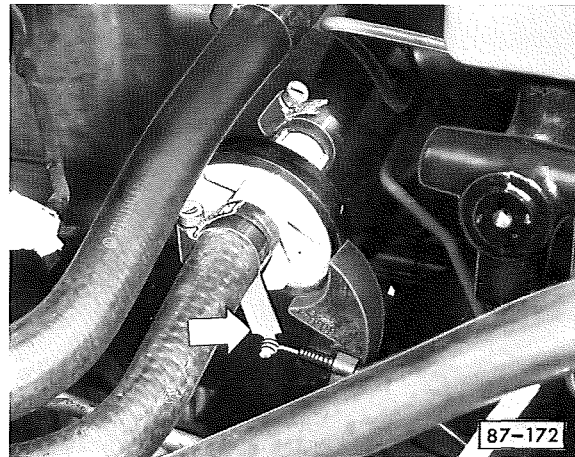
le tube-témoin ne doit pas être plié.

- Décaler à droite le cache de régulation et l'extraire vers la droite.
- Détacher le porte-instruments.
- Appuyer la régulation de 5 mm dans le sens de marche.

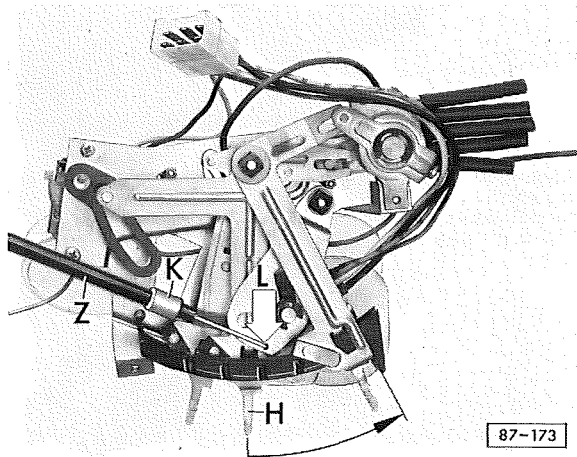


- Déposer la double capsule à dépression.
- Décrocher le câble de régulation.
- Extraire la régulation (R).

Repose, réglage du câble:



- Pousser jusqu'à butée le levier de la soupape de chauffage dans le sens indiqué par la flèche.



- Raccorder les flexibles de dépression selon le plan de raccordement page 40.
- Enfoncer l'âme du câble dans l'orifice (L) du levier central (H).
- Pousser le levier (H) vers la droite jusqu'à butée.
- Accrocher avec l'agrafe (K) la gaine (Z) du câble.
- Enfoncer le tube-témoin (1) 100 mm dans le tube en cuivre (2) de l'évaporateur, lorsqu'il y a un repère (3) l'enfoncer d'une profondeur de 130 mm jusqu'à butée.

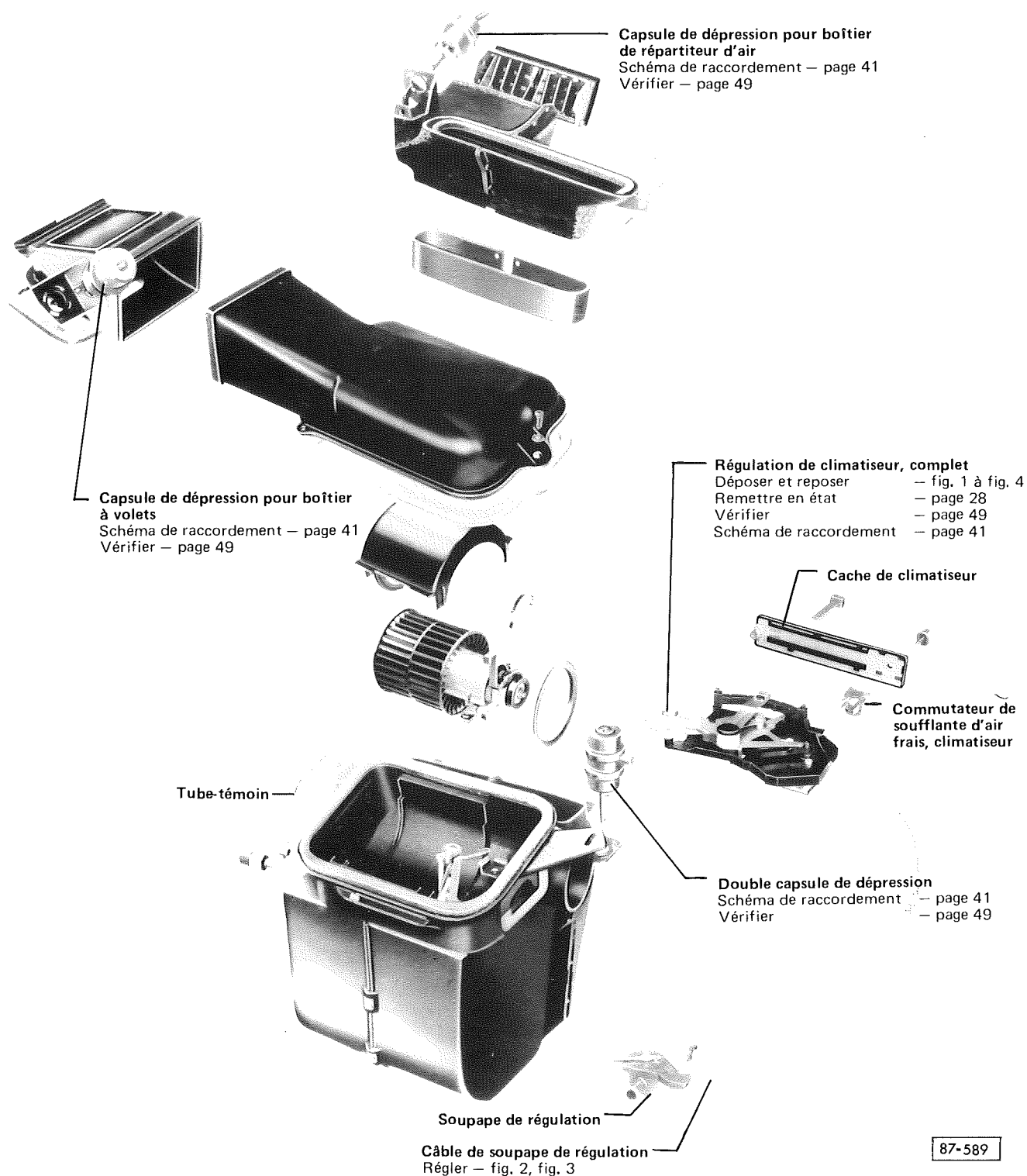
Remarque

Si le tube témoin (1) est plié, changer le contacteur de température.

REMISES EN ETAT DU SYSTEME COMBINE DE CLIMATISATION ET DE CHAUFFAGE NE NECESSITANT PAS D'EQUIPEMENTS SPECIAUX, A PARTIR DU MILLESIME 1980

A partir du No de châssis: Jetta: 16A 0 000 001
 Golf: 17A 3 000 001
 Scirocco: 53A 2 000 001

La mise en service d'une nouvelle régulation du climatiseur et d'un nouveau commutateur pour la soufflante d'air frais a entraîné la modification du schéma de parcours du courant supplémentaire et du schéma de raccordement des flexibles de dépression. Dans ce contexte les indications de dépannage ont été modifiées.



87-589

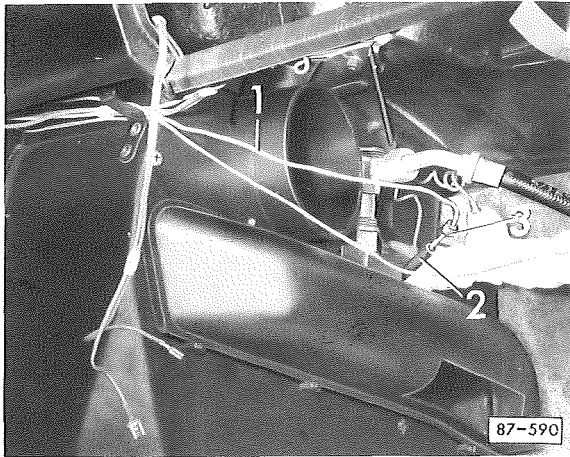


Fig. 1 Dépose du tube-témoin

Débrancher le tube-témoin -1- du tuyau en cuivre -2- sur l'évaporateur. Repérage pour la profondeur d'enfoncement -3-.

Attention

Le tube-témoin ne doit pas être plié.

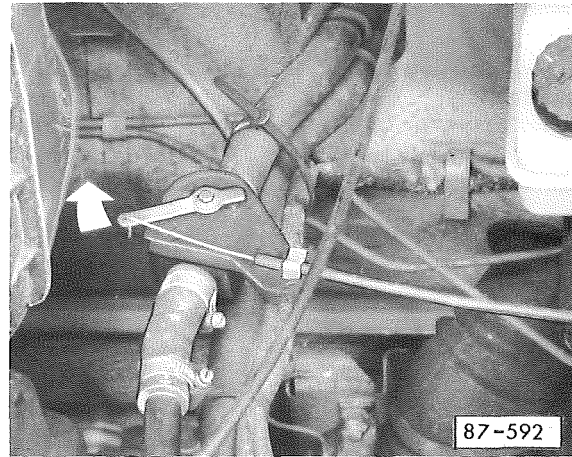


Fig. 3 Réglage du câble de la soupape de régulation

Pousser jusqu'à butée le levier de la soupape de régulation dans le sens indiqué par la flèche.

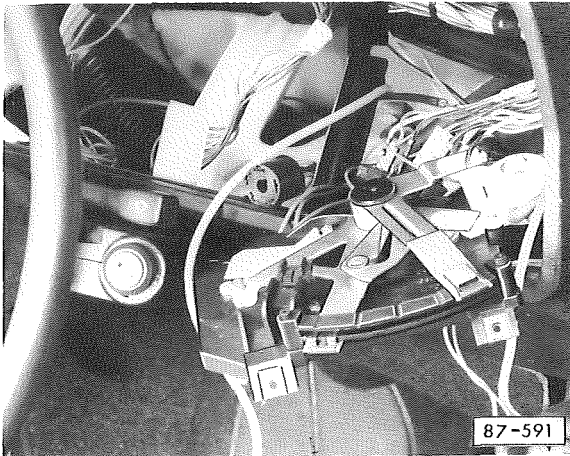


Fig. 2 Dépose de la régulation du climatiseur

Déposer le porte-instruments. Débrancher le câble de la soupape de régulation et les flexibles de dépression.

Déposer la régulation avec le tube-témoin.

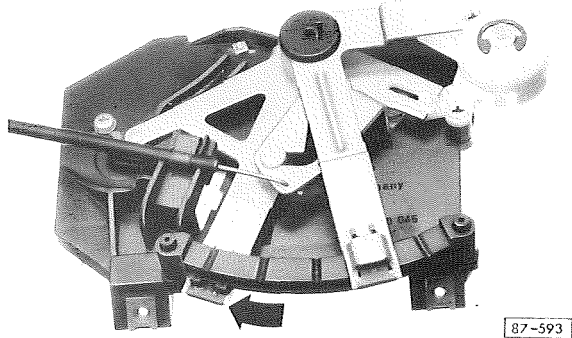


Fig. 4 Réglage du câble de soupape de régulation

Pousser jusqu'à butée le levier inférieur de régulation dans le sens de la flèche et accrocher le câble.

Raccorder le flexible de dépression selon le schéma de raccordement — page 41 — et brancher les raccords multifiches entre eux.

Enfoncer le tube-témoin de 180 mm (jusqu'au repère) dans le tube en cuivre de l'évaporateur.

Remarque

Si le tube-témoin est plié, remplacer le contacteur de température.

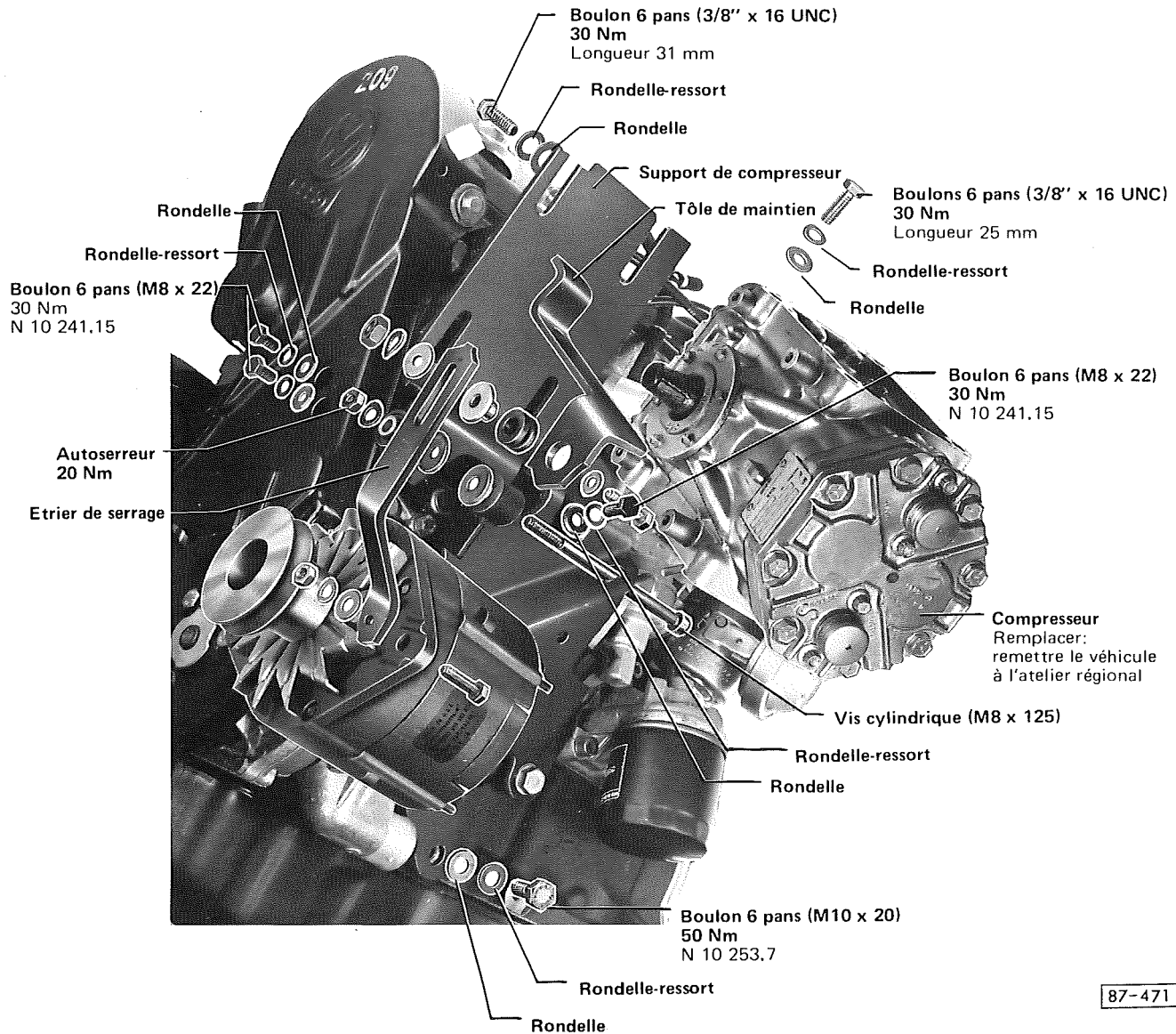
SUPPORT DE COMPRESSEUR: DEPOSE ET REPOSE, JUSQU'AU MILLESIME 1977

Attention

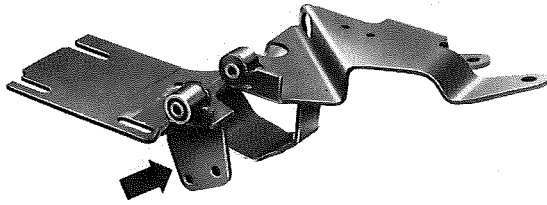
Le support de compresseur et les pièces annexes peuvent être déposés et reposés sans devoir ouvrir le circuit de réfrigérant.

Jusqu'au No de châssis: Golf: 177 3 563 811
 Scirocco: 537 2 083 579

Remarque Deux supports de compresseur différents ont été montés dans le millésime 1977, fig. 1.



87-471

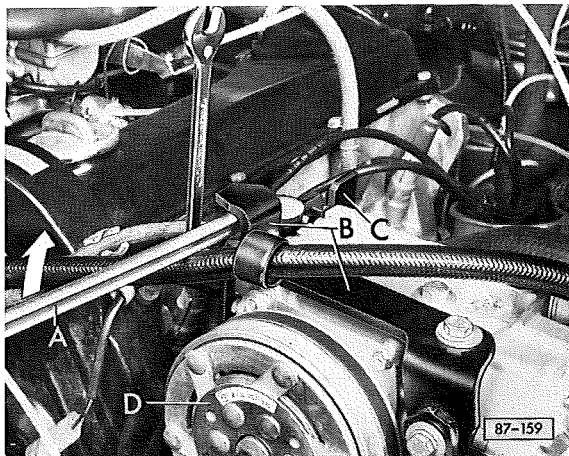


87-473

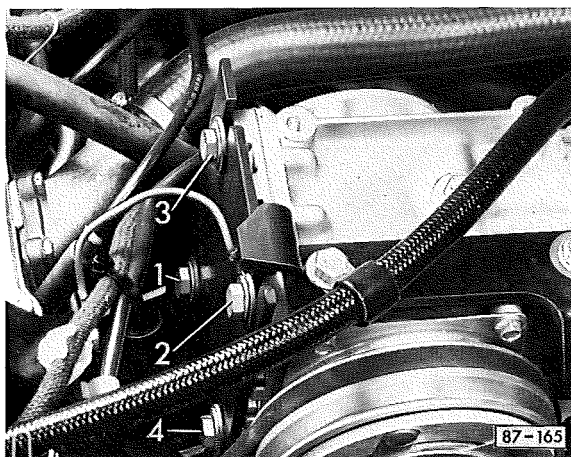
Fig. 1 Support de compresseur

On a monté des supports avec et sans appuis latéraux (flèche). Ne reposer que des supports avec appuis latéraux comme pièce de rechange.

Réglage de la courroie trapézoïdale de compresseur



- Se servir du support (C) comme appui pour le levier (A) et soulever le support (B). Serrer la vis de fixation 1.

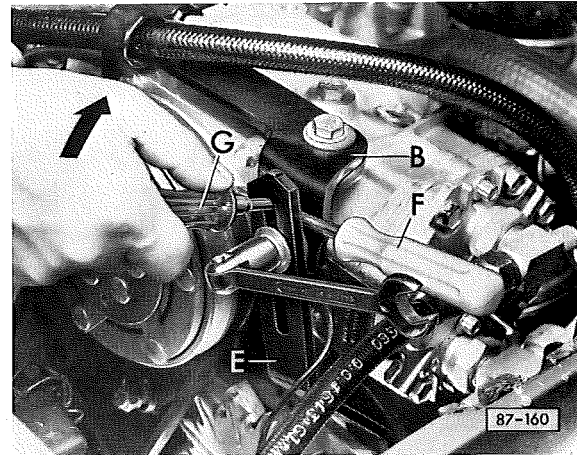


- Soulever à nouveau le support (B) et veiller à ce que les poulies de la courroie soient alignées. Serrer les vis de fixation 2, 3 et 4.

Régler la tension de la courroie trapézoïdale: avec une pression du pouce d'environ 50 N – enfoncement de 5 à 10 mm.

- Réglage de la courroie trapézoïdale d'alternateur

Réglage de la courroie trapézoïdale d'alternateur



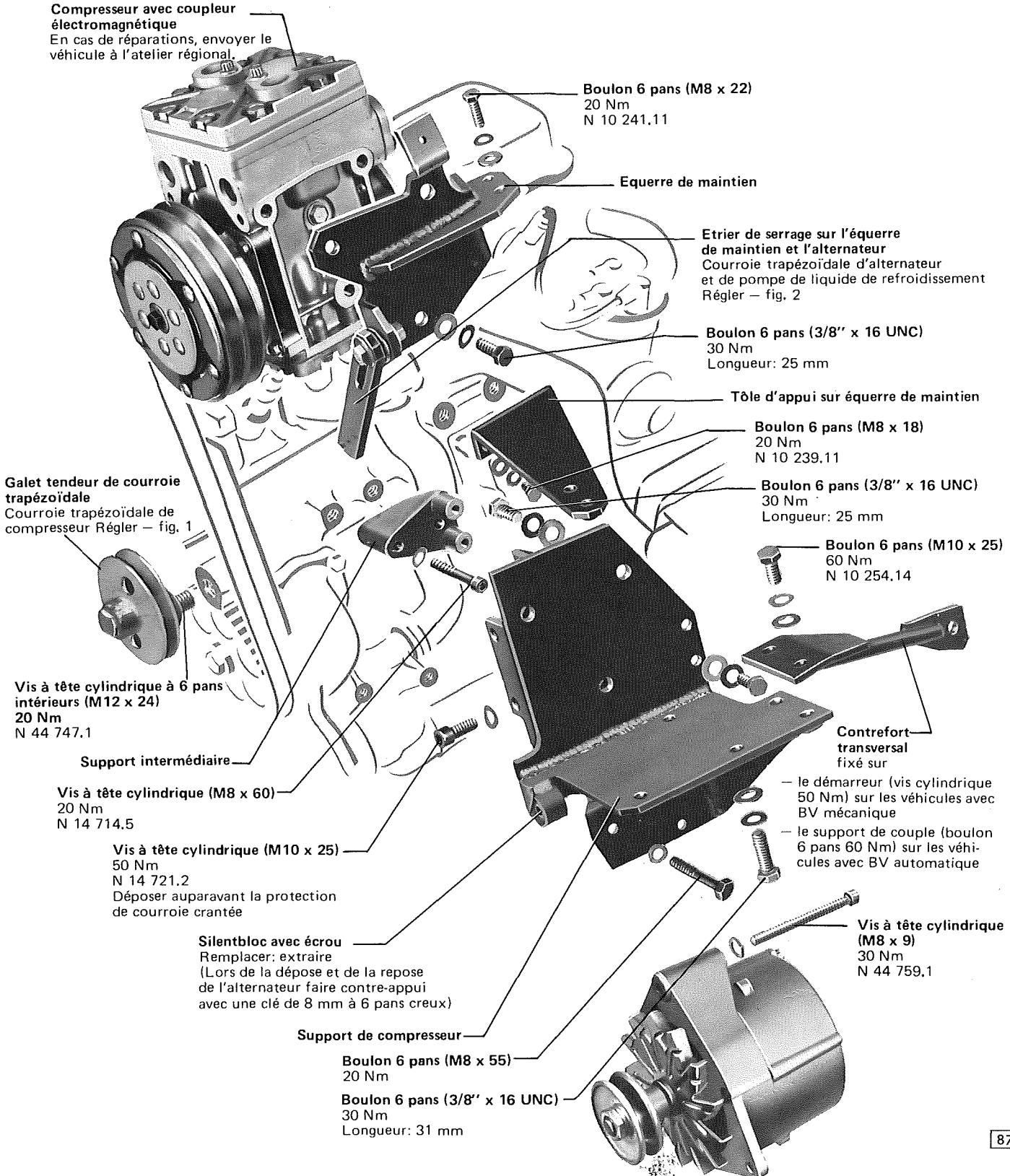
- Régler auparavant la courroie trapézoïdale du compresseur.
- Poser le tournevis (F) sur la vis de fixation du support (E).
- Soulever le support (E) à l'aide du tournevis (G) serrer la vis de fixation.

Régler la tension de la courroie trapézoïdale: avec une pression du pouce, enfoncement de 10 à 15 mm.

SUPPORT DE COMPRESSEUR: DEPOSE ET REPOSE A PARTIR DU MILLESIME 1978

A partir du No de châssis: Golf: 178 3 000 001
 Scirocco: 538 2 000 001

Attention
 Le support de compresseur et les pièces annexes peuvent être déposés et reposés sans devoir ouvrir le circuit de réfrigérant.



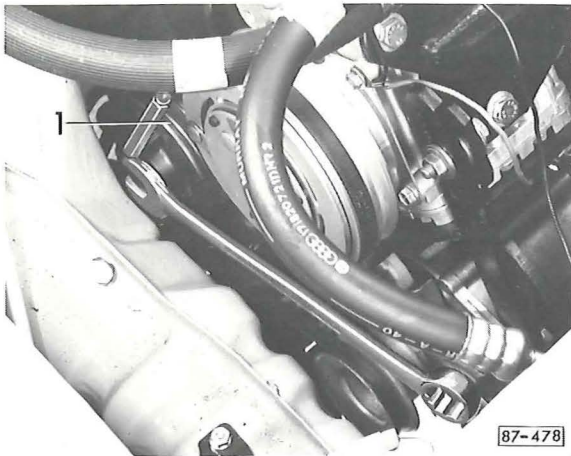


Fig. 1 Réglage de la courroie trapézoïdale du compresseur

- Tourner le galet-tendeur (1) de la courroie trapézoïdale avec une clé à fourche, jusqu'à ce qu'il soit possible d'enfoncer une clé à 6 pans creux de 10 mm dans la vis à tête cylindrique du galet-tendeur de la courroie trapézoïdale par l'un des deux trous.
- Desserrer la vis à tête cylindrique.
- Tourner le galet-tendeur de la courroie trapézoïdale avec la clé à fourche, jusqu'à ce que l'on puisse enfoncer la courroie trapézoïdale par pression du pouce
 - environ 50 N – de 5 à 10 mm.
- Serrer à fond la vis à tête cylindrique.

Dépose et repose de la courroie trapézoïdale du compresseur

Dépose:

- Mettre le contact d'allumage.
- Brancher le climatiseur.



- Dévisser la vis d'après norme SAE sur le coupleur électromagnétique avec une clé polygonale ou une douille (6 pans).
- Brancher le câble de masse de la batterie.
- Détendre la courroie trapézoïdale.

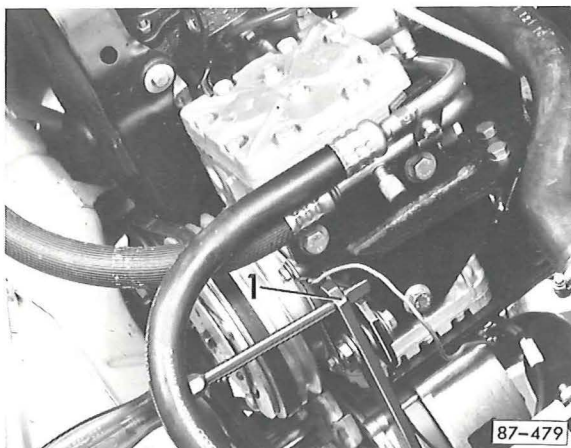
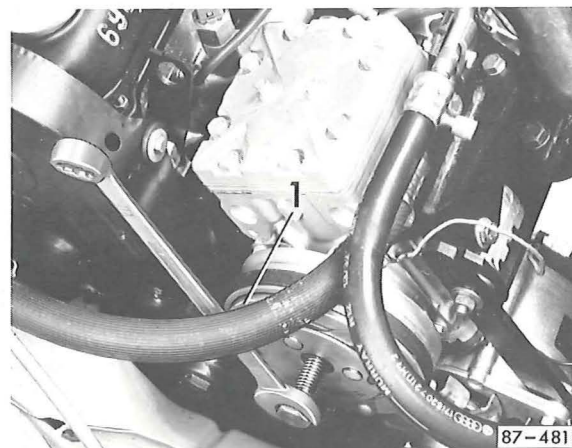


Fig. 2 Réglage de la courroie trapézoïdale d'alternateur et de pompe de liquide de refroidissement

- Soulever l'étrier de serrage sur l'équerre de maintien et sur l'alternateur (1) avec un tournevis jusqu'à ce que la courroie trapézoïdale puisse être enfoncée de 10 à 15 mm par forte pression du pouce.
- Serrer l'étrier de serrage.



- Extraire le disque d'embrayage (1) de l'arbre du compresseur avec une vis d'après norme SAE 5/8" x 18 UNF.
- Déposer la poulie de pompe de liquide de refroidissement.

Repose:

- Régler la tension de la courroie trapézoïdale: en exerçant une pression du pouce – environ 50 N – pour un enfoncement de 5 à 10 mm.

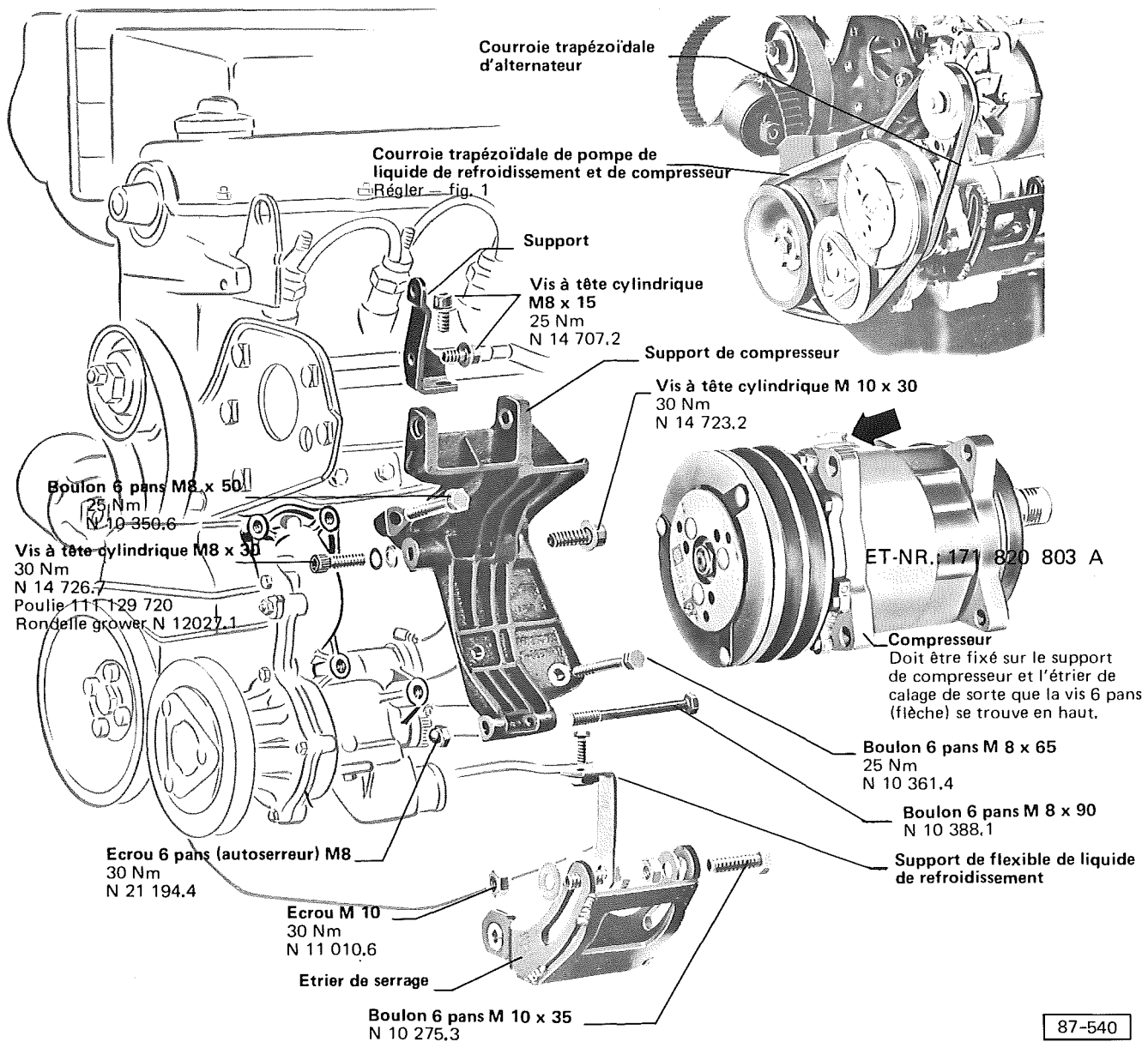
SUPPORT DE COMPRESSEUR: DEPOSE ET REPOSE, A PARTIR DU MILLESIME 1979

Golf/Moteur diesel

A partir du numéro de châssis: Golf: 179 3 000 001
Scirocco: 539 2 000 001

Attention

Le support de compresseur et les pièces annexes peuvent être déposés et reposés sans devoir ouvrir le circuit de réfrigérant.



87-540

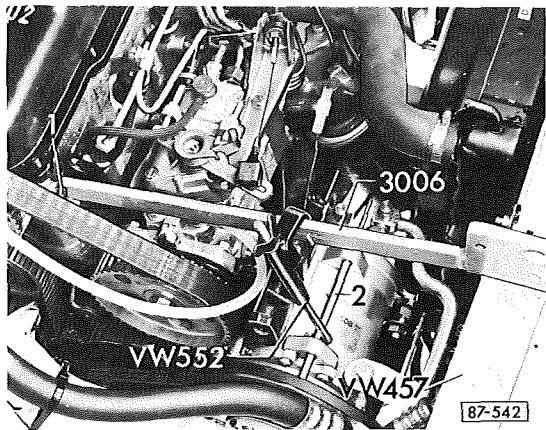


Fig. 1 Réglage de la courroie trapézoïdale de la pompe de liquide de refroidissement et du compresseur

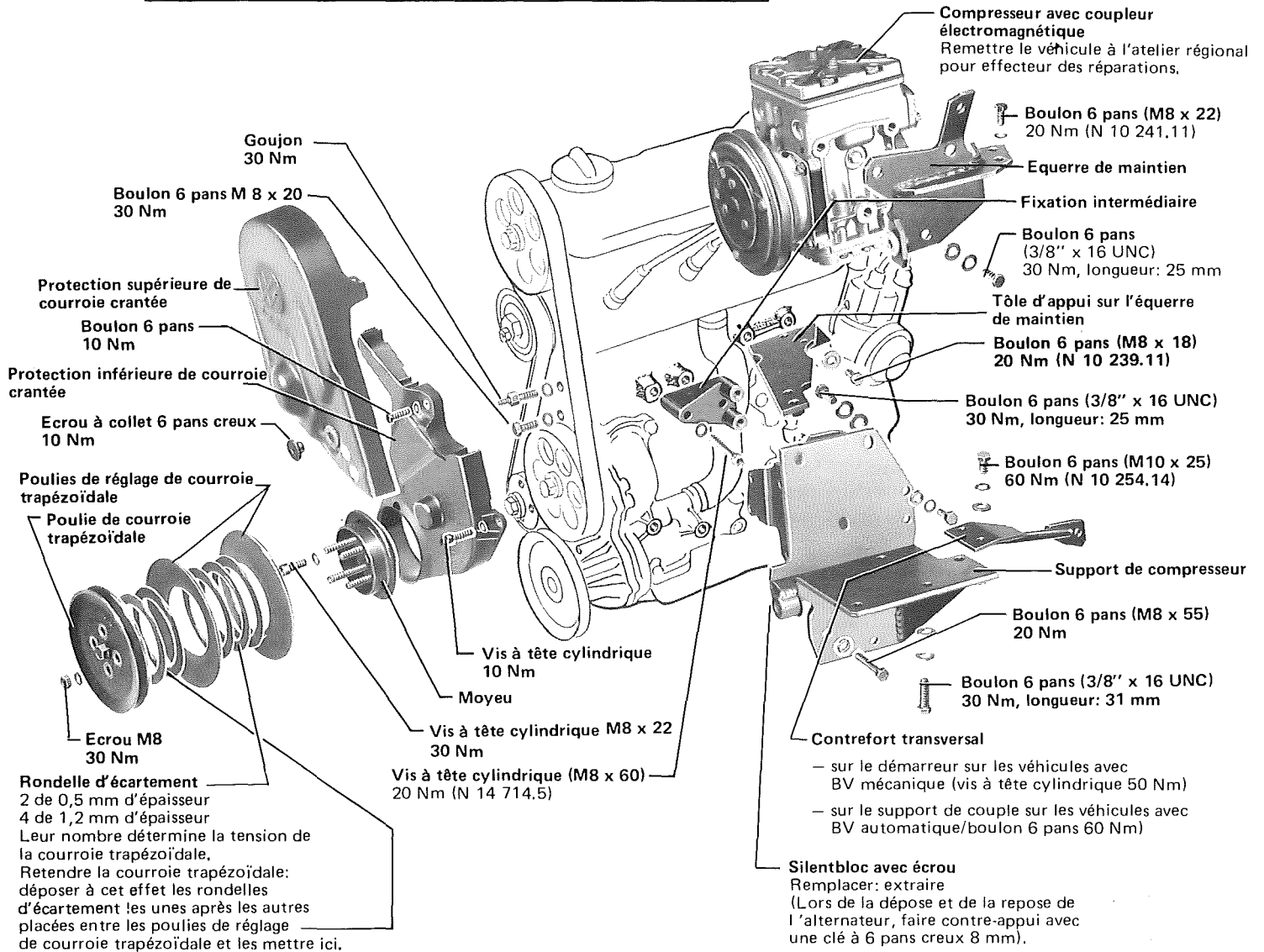
- Déposer l'alternateur et la protection de courroie crantée.
- Visser le boulon 6 pans (1), enfoncer le chasse-goupille (2) par les alésages du compresseur.
- Desserrer deux écrous 6 pans M 10 sur l'étrier de calage et deux vis à tête cylindrique M 8 et M 10 sur le support de compresseur.
- Soulever le compresseur avec VW 552 jusqu'à ce que la courroie trapézoïdale s'enfonce de 5 à 10 mm, sous la pression du pouce – environ 50 N –.
- Serrer avec une clé dynamométrique le boulon 6 pans M 10 sur l'étrier de calage et les deux vis à tête cylindrique M 8 et 10 sur le support de compresseur.

SUPPORT DE COMPRESSEUR: DEPOSE ET REPOSE, A PARTIR DU MILLESIME 1979

A partir du No de châssis: Golf: 179 3 376 421
Scirocco: 539 2 043 813

Attention

Le support de compresseur et les pièces annexes peuvent être déposés et posés sans devoir ouvrir le circuit de réfrigérant.



Courroie trapézoïdale 12,5 x 1030
Régler – par pression du pouce (50 N), enfoncement de 5 à 10 mm

Poulie de courroie trapézoïdale

Poulie de réglage de courroie trapézoïdale

Pompe de liquide de refroidissement

Compresseur

Courroie trapézoïdale 9,5 x 850
Régler – par pression du pouce (50 N), enfoncement de 5 à 10 mm

Alternateur

REGULATION DU CLIMATISEUR: REMISE EN ETAT, JUSQU'AU MILLESIME 1979

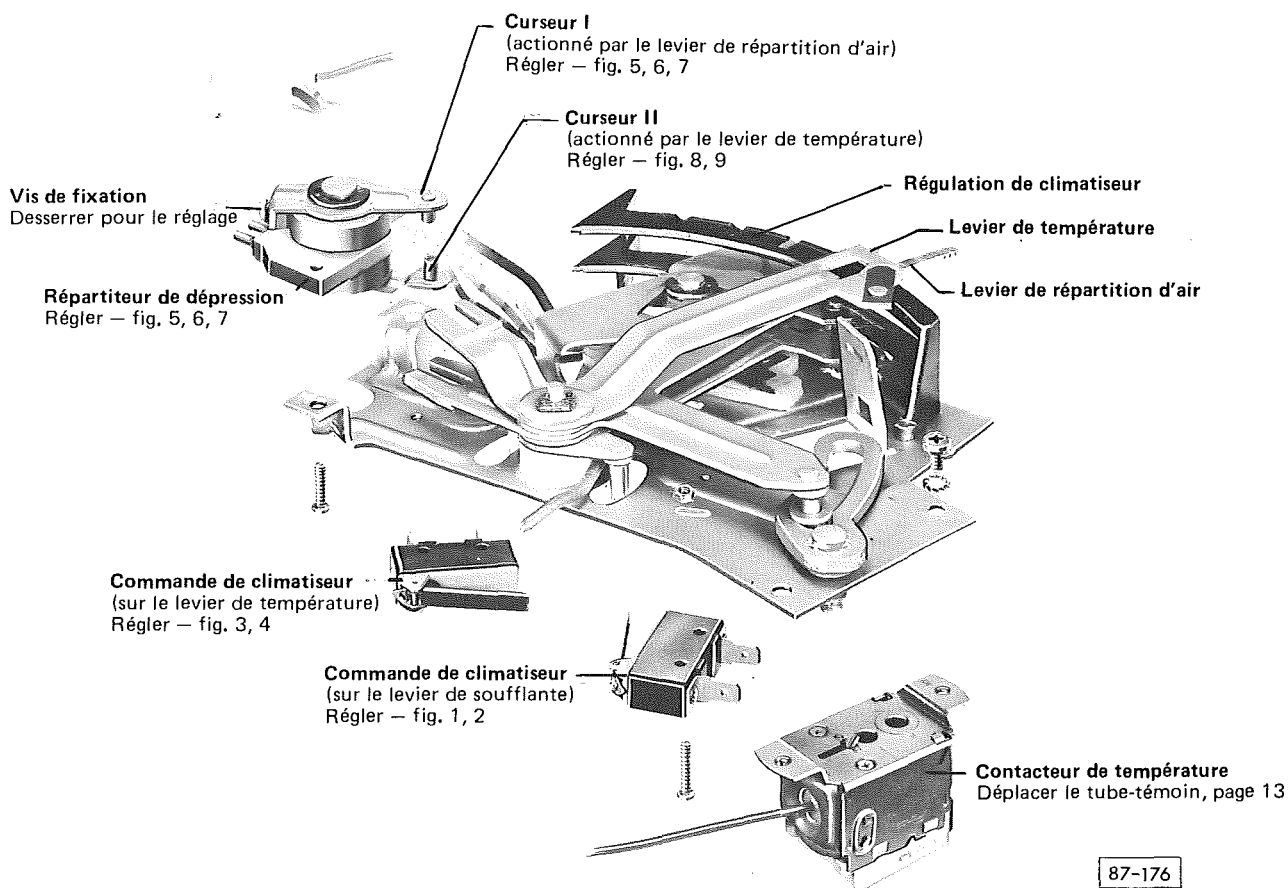
Jusqu'au No de châssis: Golf: 179 3 677 532
 Scirocco: 539 2 087 167

Remarque

Réglages qui ne sont possibles que lorsque la régulation est déposée:

- Commande de climatiseur (sur le levier de soufflante)
- Commande de climatiseur (sur le levier de température)

Le répartiteur peut également être déposé lorsque la régulation est posée.



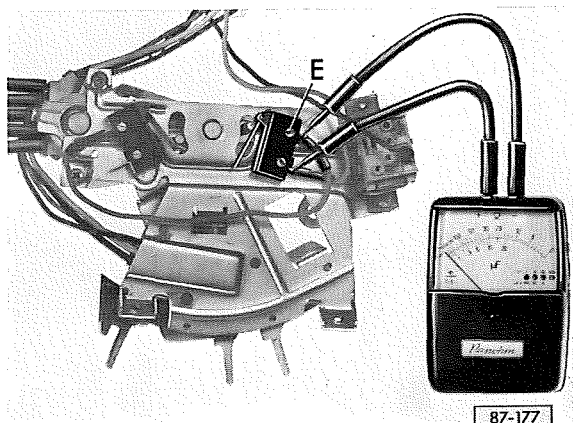
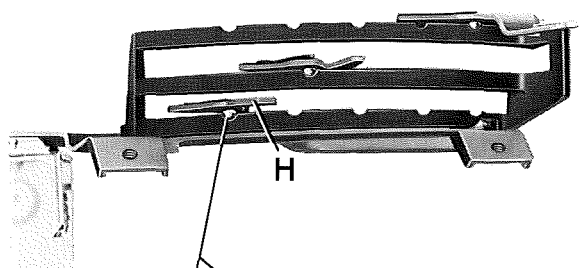
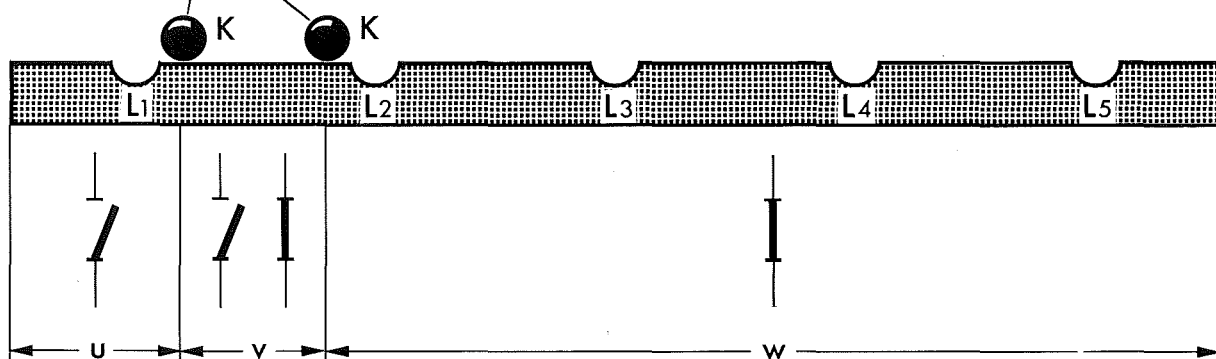


Fig. 1 Réglage de la commande du climatiseur (sur le levier de soufflante)

- Connecter l'ohmmètre.
- Pousser le levier de soufflante entre les crans L1 et L2.
- Desserrer la vis de fixation (E) et régler la commande aux positions indiquées dans la fig. 2 en la tournant.



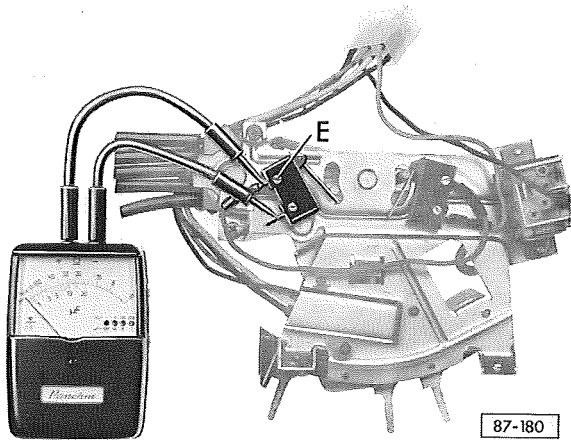
H — Levier de soufflante
K — Bille d'encliquetage



87-178

Fig. 2 Réglage de la commande du climatiseur (sur le levier de soufflante)

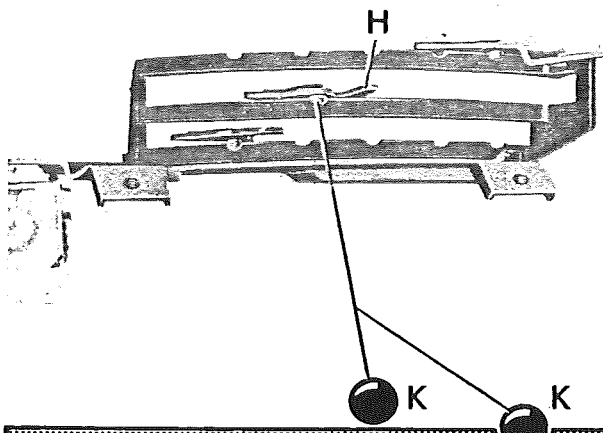
- Zone de commutation U — Commande ouverte seulement
- Zone de commutation V — Commande ouverte ou fermée
- Zone de commutation W — Commande fermée seulement
- L — Crans 1 à 5



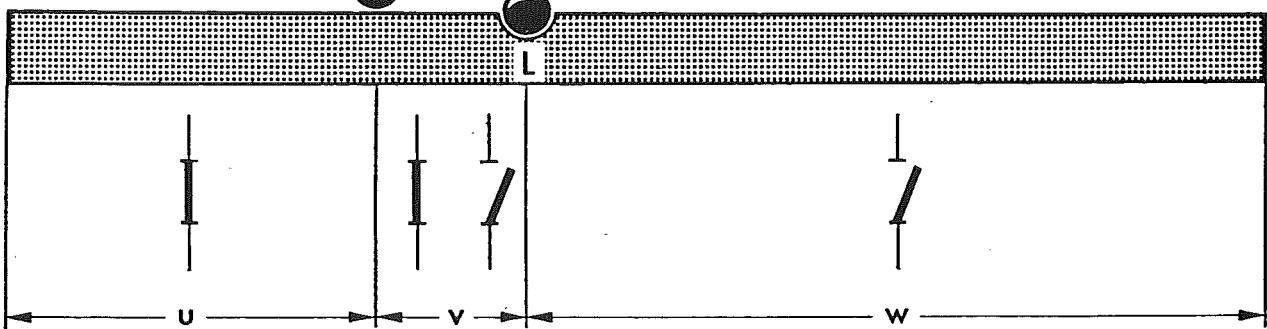
87-180

Fig. 3 Réglage de la commande du climatiseur
(sur le levier de température)

- Raccorder l'ohmmètre.
- Pousser le levier de température en position (L)
(fig. 4).
- Desserrer la vis de fixation (E) et régler la commande
en la tournant aux positions indiquées à la fig. 4.



H – Levier de température
K – Bille d'encliquetage



87-181

Fig. 4 Réglage de la commande de climatiseur
(sur le levier de température)

- | | | |
|--------------------------------------|--|---|
| Zone de commutation U | – Commande fermée seulement | |
| Zone de commutation V (environ 5 mm) | – Commande ouverte ou fermée (dépendant de la direction dans laquelle on pousse le levier) | / |
| Zone de commutation W | – Commande ouverte seulement | / |
| L | – Cran | |

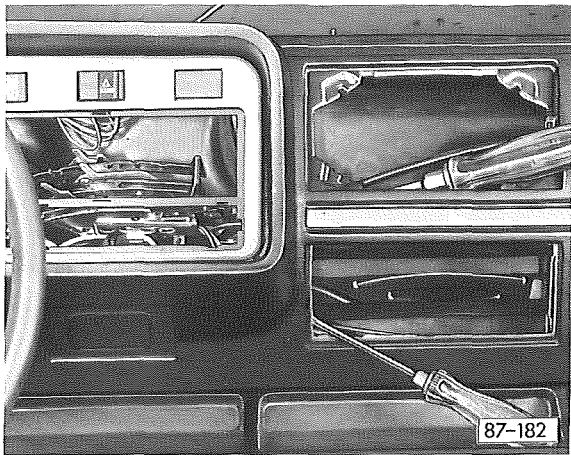
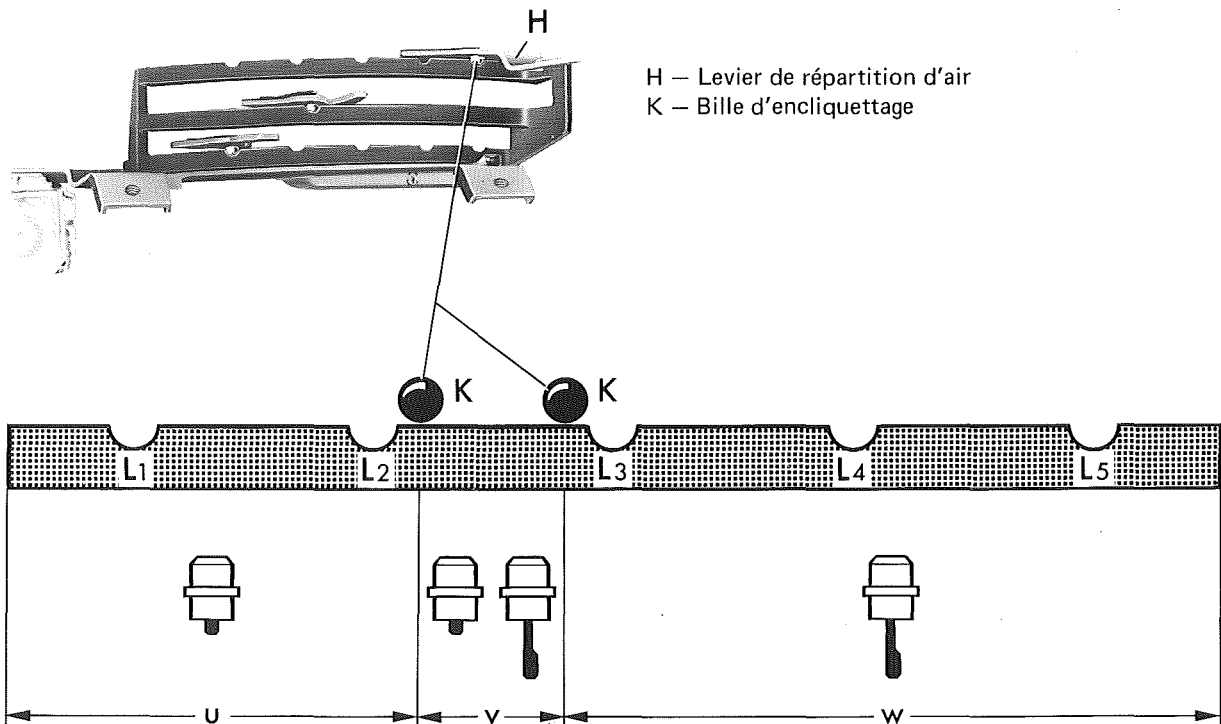


Fig. 5 Réglage du répartiteur de dépression

- Dévisser le porte-instruments,
- Dévisser la régulation.
- Déposer la buse d'aération centrale.
- Selon les besoins, pousser le levier de répartition d'air entre les deux crans L2 et L3 (voir fig. 6) ou le levier de température dans la zone de commutation V (voir fig. 8).



H - Levier de répartition d'air
K - Bille d'encliquetage

Fig. 6 Réglage du répartiteur de dépression

87-183

Réglage du curseur I sur le levier de répartition d'air

- Desserrer la vis de fixation du curseur I (page 23) et régler le corps supérieur du répartiteur de dépression sur les zones de commutation suivantes en le tournant. Observer simultanément la capsule de dépression du boîtier du répartiteur d'air (fig. 7).

- Zone de commutation U - Capsule de dépression tendue
- Zone de commutation V - Capsules de dépression tendues ou détendues (dépendant de la direction dans laquelle on pousse le levier)
- Zone de commutation W - Capsules de dépression détendues
- L - Crans 1 à 5

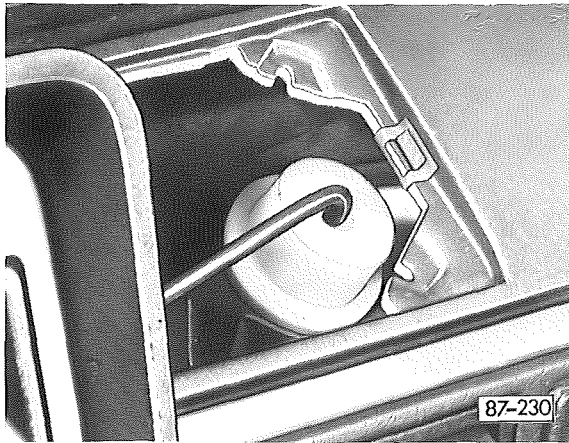
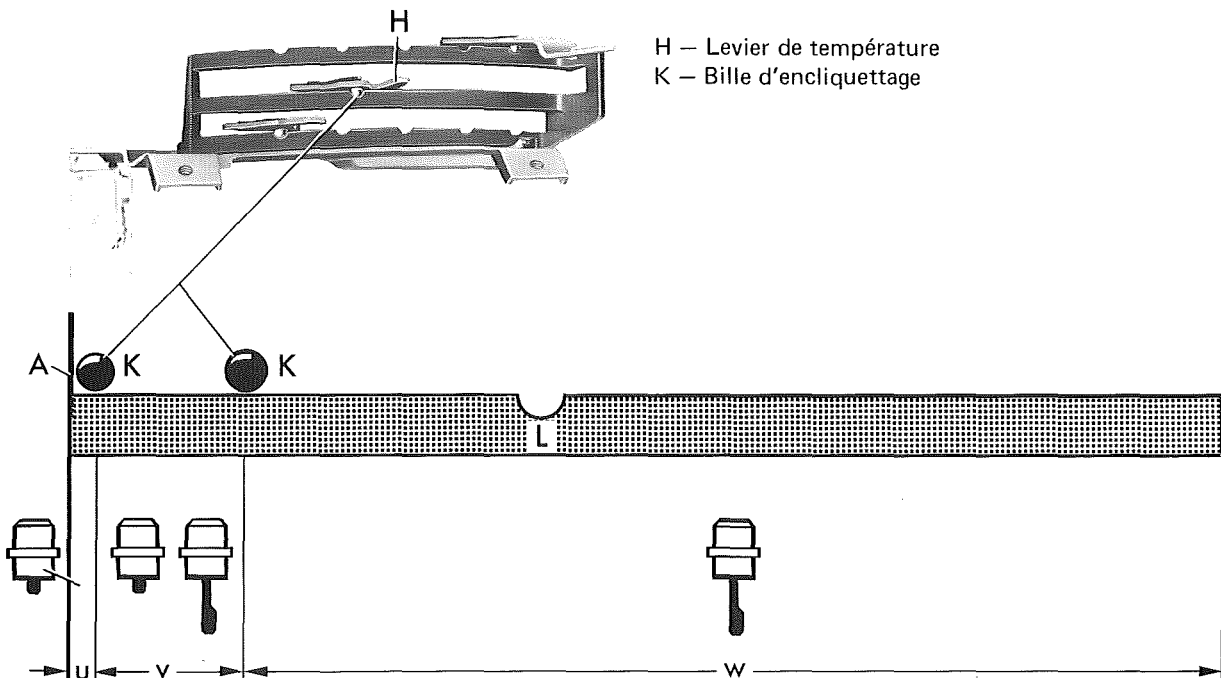


Fig. 7 Observation de la capsule de dépression du boîtier du répartiteur d'air






H – Levier de température
K – Bille d'encliquetage

87-184

Fig. 8 Réglage du répartiteur de dépression, réglage du curseur II sur le levier de température

– Desserrer la vis de fixation du curseur II (page 23) et régler le corps inférieur du répartiteur de dépression en le tournant sur les zones de commutation suivantes. Observer simultanément la capsule de dépression du caisson à volets (fig. 9).

- Zone de commutation U – Capsule de dépression  tendue
- Zone de commutation V – Capsule de dépression  tendue ou détendue (dépendant de la direction dans laquelle on a poussé le levier)
- Zone de commutation W – Capsule de dépression  détendue
- L – Cran
- A – Butée

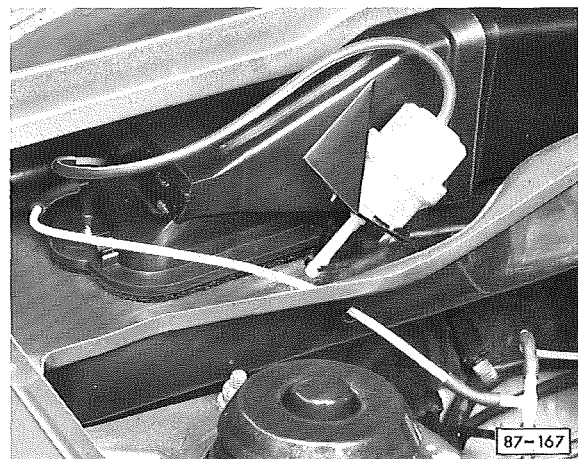


Fig. 9 Observation de la capsule de dépression du caisson à volets

REGULATION DE CLIMATISEUR: REMISE EN ETAT, A PARTIR DU MILLESIME 1980

A partir du numéro de châssis: Jetta: 16A 0 000 001
 Golf: 17A 0 000 001
 Scirocco: 53A 0 000 001

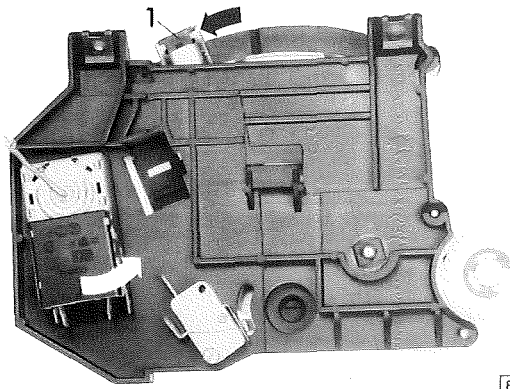
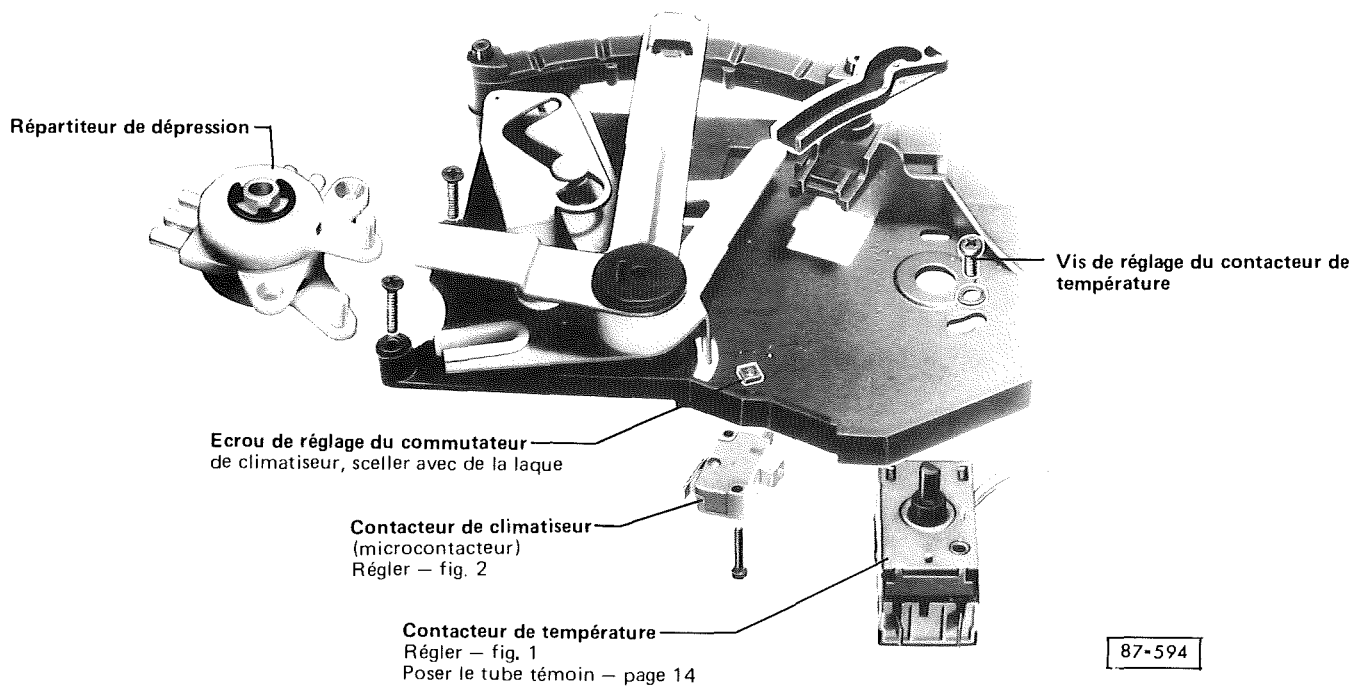


Fig. 1 Réglage du contacteur de température

Desserrer la vis de réglage du contacteur de température. Pousser le levier de température -1- jusqu'à butée (A/C) vers le contacteur de température et le maintenir dans cette position.

Pousser le commutateur de température jusqu'à butée dans le sens inverse d'horloge (flèche) et le maintenir dans cette position. Visser à fond la vis de réglage du contacteur de température.

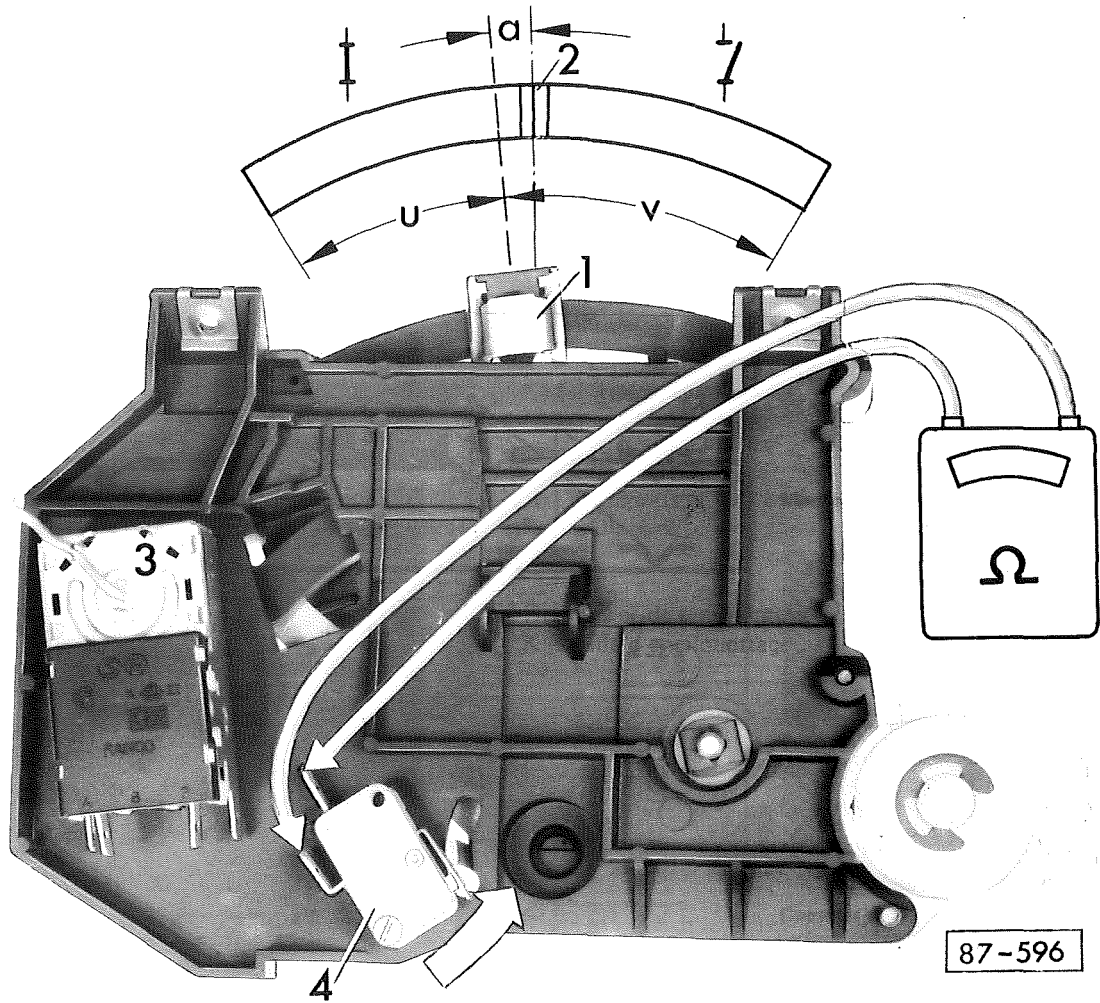


Fig. 2 Réglage du contacteur de climatiseur (microcontacteur) -4-

Desserrer l'écrou de réglage du contacteur de climatiseur -4-.

Pousser le levier de température -1- a = 1 mm au-delà du cran -2- vers le contacteur de température -3-.

Tourner le contacteur de climatiseur dans le sens inverse d'horloge, jusqu'à ce que le contacteur (O Ω) soit fermé. Visser à fond l'écrou de réglage et le freiner avec de la laque.

Zone de commutation u – contacteur fermé seulement

Zone de commutation v – contacteur ouvert seulement

SCHEMA SUPPLEMENTAIRE DE PARCOURS DU COURANT, JUSQU'AU MILLESIME 1976

Désignation	sur le trajet
A – Batterie	1
B – Démarreur	2, 3, 4
D – Contact-démarreur	5, 6, 7
E 9 – Régulation du climatiseur (commande de la soufflante)	9
E 30 – Commande du climatiseur (sur le levier de soufflante)	12
E 33 – Contacteur de température	11
E 35 – Commande du climatiseur (sur le levier de température)	12
F 18 – Thermocontacteur de ventilateur de liquide de refroidissement	16
J 26 – Relais de soufflante d'évaporateur (à gauche sur le carter d'évaporateur)	12, 14
J 32 – Relais de climatiseur (à gauche sur le carter d'évaporateur)	10, 11, 12
N 16 – Soupape à deux voies (faire attention au No de pièce)	15
N 25 – Coupleur électromagnétique	13
S – Fusible séparé de 25 A	8
T – Connexion à fiche, derrière le tableau de bord	
T1 – Connexion à fiche, 1 raccord	
T 1a – Connexion à fiche, libre pour équipements supplémentaires	16
T 2 – Connexion à fiches, 2 raccords	
T 2a – Connexion à fiches, 2 raccords, derrière le tableau de bord	
T 2b – Connexion à fiches, 2 raccords, sur le ventilateur de liquide de refroidissement	
T 6 – Connexion à fiches, 6 raccords (sur la régulation du climatiseur)	
V 2 – Soufflante du climatiseur	9
V 7 – Ventilateur de liquide de refroidissement	16

Remarques

Les câbles du schéma de parcours du courant sans indication de la section se trouvent déjà dans les schémas principaux de parcours du courant Golf/Scirocco (voir schéma de parcours du courant valable).

Le thermocontacteur et le ventilateur de liquide de refroidissement peuvent être connectés entre eux de différentes manières (voir schéma de parcours du courant valable).

Couleurs des câbles

ro	= rouge
gn	= vert
ws	= blanc
br	= brun
ge	= jaune
gr	= gris
bl	= bleu

SCHEMA SUPPLEMENTAIRE DE PARCOURS DU COURANT, A PARTIR DU MILLESIME 1977

A partir des numéros de châssis: Golf: 177 3 077 223
Scirocco: 537 2 019 407

Désignation	sur le trajet
A – Vers la batterie +	4
E 9 – Régulation du climatiseur (commande de soufflante)	1, 2
E 15 – Commande du dégivrage de glace AR	12, 13
E 30 – Commande du climatiseur (sur levier de soufflante)	4
E 33 – Contacteur de température	5
E 35 – Commande du climatiseur (sur levier de température)	4
F 18 – Thermocontacteur pour ventilateur du liquide de refroidissement	10
J 9 – Relais du dégivrage de glace AR	12 – 14
J 26 – Relais pour soufflante d'évaporateur à gauche sur le boîtier de l'évaporateur	4 – 9
J 32 – Relais pour climatiseur à gauche sur le boîtier de l'évaporateur	3 – 6
J 59 – Relais de décharge	11, 12
K 10 – Témoin du dégivrage de glace AR	12
N 16 – Soupape à 2 voies (tenir compte du numéro de pièce)	8
N 25 – Coupleur électromagnétique	7
S 5 – Fusible dans plaque porte-relais avec porte-fusibles (16 A)	14
S 11 – Fusible dans plaque porte-relais avec porte-fusibles (8 A)	13
S 15 – Fusible dans plaque porte-relais avec porte-fusibles (16 A)	10
S 23 – Fusible séparé pour climatiseur (25 A), à gauche sur le boîtier de l'évaporateur	4
T 1 – Connexion à fiche, 1 raccord, dans le compartiment-moteur	
T 1a – Connexion à fiche, 1 raccord, libre pour équipements supplémentaires sur plaque porte-relais avec porte-fusibles	
T 1b – Connexion à fiche, 1 raccord, à gauche dans le compartiment-moteur	
T 1c – Connexion à fiche, 1 raccord, sur le compresseur	
T 1d – Connexion à fiche, 1 raccord, sur l'évaporateur	
T 1e – Connexion à fiche, 1 raccord, à gauche derrière le tableau de bord	
T 1f – Connexion à fiche, 1 raccord, au centre, derrière le tableau de bord	
T 2a – Connexion à fiches, 2 raccords, au centre derrière le tableau de bord	
T 6 – Connexion à fiches, 6 raccords, au centre derrière le tableau de bord	
V 2 – Moteur de soufflante de climatiseur	2
V 7 – Ventilateur du liquide de refroidissement	10
Z 1 – Dégivrage de glace AR	14

- ⑩ – Point de masse derrière le tableau de bord
- ⑮ – Point de masse, à gauche dans le compartiment-moteur
- ⑯ – Point de masse, à droite dans le compartiment-moteur

Couleurs des câbles

ws	= blanc
sw	= noir
ro	= rouge
br	= brun
ge	= jaune
gn	= vert
gr	= gris
bl	= bleu

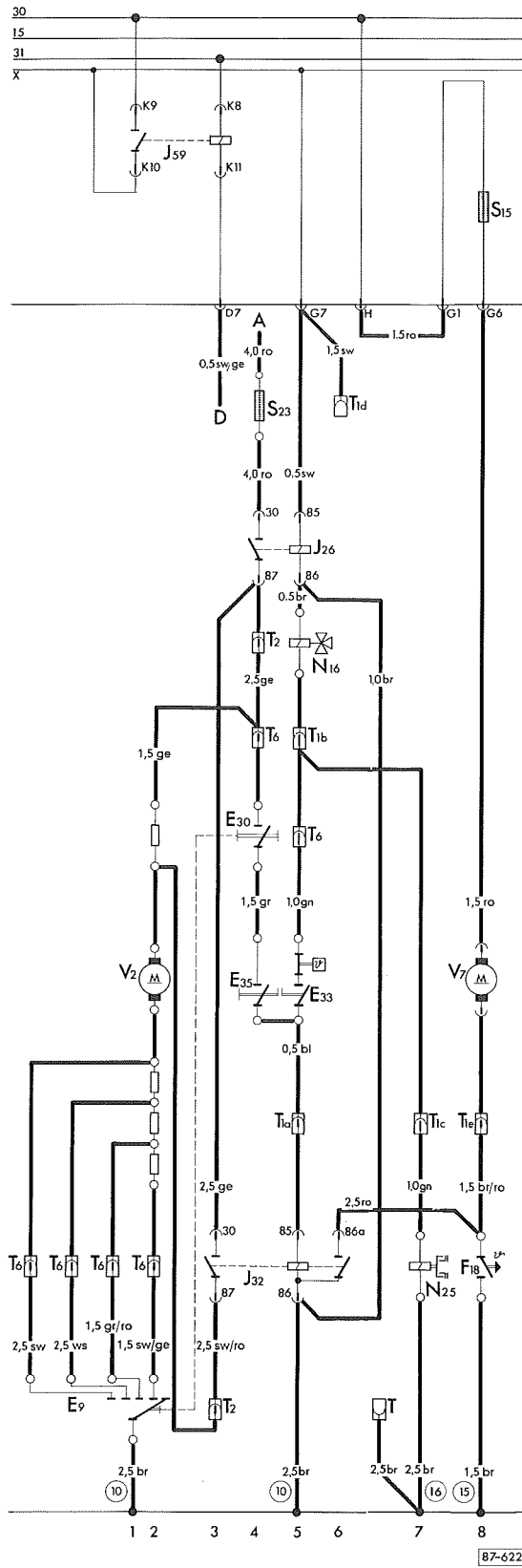
SCHEMA SUPPLEMENTAIRE DE PARCOURS DU COURANT, A PARTIR DU MILLESIME 1978

A partir des numéros de châssis: Golf: 178 3 000 001
 Scirocco: 538 2 000 001

Désignation	sur le trajet
A – Vers la batterie +	4
D – Vers la commande de contact – démarreur borne X	3
E 9 – Régulation de climatiseur (commande de soufflante)	1, 2
E 30 – Commande du climatiseur (sur le levier de soufflante)	4
E 33 – Contacteur de température	5
E 35 – Commande du climatiseur (sur le levier de réglage de température)	4
F 18 – Thermocontacteur du ventilateur de liquide de refroidissement	8
J 26 – Relais de soufflante d'évaporateur (sur l'appui de colonne de direction)	4 – 5
J 32 – Relais du climatiseur (sur l'appui de colonne de direction)	3 – 6
J 59 – Relais de décharge pour contact X	1 – 3
N 16 – Soupape à deux voies (tenir compte du No de pièce)	5
N 25 – Coupleur électromagnétique	7
S 15 – Fusible dans la plaque porte-relais avec porte-fusibles, 16 ampères	8
S 23 – Fusible séparé du climatiseur (25 A) à gauche dans porte-fusibles supplémentaire	4
T 1 – Connexion à fiche, 1 raccord, dans compartiment-moteur	
T 1a – Connexion à fiche, 1 raccord, près de l'appui de colonne de direction	
T 1b – Connexion à fiche, 1 raccord, derrière le tableau de bord à gauche	
T 1c – Connexion à fiche, 1 raccord, sur le compresseur	
T 1d – Connexion à fiche, 1 raccord, libre pour équipements supplémentaires sur la plaque porte-relais avec porte-fusibles	
T 1e – Connexion à fiche, 1 raccord, à gauche dans le compartiment-moteur	
T 2 – Connexion à fiches, 2 raccords, au centre, derrière le tableau de bord	
T 6 – Connexion à fiches, 6 raccords, derrière le tableau de bord	
V 2 – Soufflante pour évaporateur	2
V 7 – Ventilateur de liquide de refroidissement	8
⑩ – Point de masse, appui de colonne de direction	
⑮ – Point de masse, à gauche dans le compartiment-moteur	
⑯ – Point de masse, à droite dans le compartiment-moteur	

Couleurs des câbles

sw	= noir
ge	= jaune
br	= brun
gn	= vert
gr	= gris
ws	= blanc
ro	= rouge
bl	= bleu



SCHEMA SUPPLEMENTAIRE DE PARCOURS DU COURANT, A PARTIR DU MILLESIME 1979

A partir des numéros de châssis: Golf: 179 3 000 001
 Scirocco: 539 2 000 001

Désignation	sur le trajet
A – Vers la batterie +	4
D – Vers la commande de contact – démarreur borne X	3
E 9 – Régulation du climatiseur (commande de soufflante)	1
E 30 – Contacteur du climatiseur (sur levier de soufflante)	1
E 33 – Contacteur de température	5
E 35 – Contacteur du climatiseur (sur levier de température)	4
F 18 – Thermocontacteur de ventilateur du liquide de refroidissement	8
F 45 – Thermocontacteur de climatiseur – fig. 1 (dans le circuit de liquide de refroidissement dans les véhicules à moteur diesel)	6
J 26 – Relais de soufflante d'évaporateur sur l'appui de la colonne de direction	4, 5
J 32 – Relais du climatiseur sur l'appui de la colonne de direction	3 – 7
J 59 – Relais de décharge pour contact X	2, 3
N 16 – Soupape à deux voies (tenir compte du No de pièce) dans les véhicules à moteur à explosion	5
N 25 – Coupleur électromagnétique	6
S 15 – Fusible sur plaque porte-relais avec porte-fusibles (16 A)	7
S 23 – Fusible séparé pour climatiseur (25 A), à gauche dans le porte-fusibles supplémentaire	4
T 1 – Connexion à fiche, 1 raccord, dans compartiment-moteur	
T 1a – Connexion à fiche, 1 raccord, près de l'appui de la colonne de direction	
T 1b – Connexion à fiche, 1 raccord, dans le compartiment-moteur	
T 1c – Connexion à fiche, 1 raccord, sur le compresseur	
T 1d – Connexion à fiche, 1 raccord, libre pour équipements supplémentaires, sur la plaque porte-relais avec porte-fusibles	
T 1e – Connexion à fiche, 1 raccord, à gauche dans le compartiment-moteur	
T 2 – Connexion à fiches, 2 raccords, au centre derrière le tableau de bord	
T 6 – Connexion à fiches, 6 raccords, derrière le tableau de bord	
V 2 – Moteur de soufflante du climatiseur	2
V 7 – Ventilateur du liquide de refroidissement	9
⑩ – Point de masse sur l'appui de la colonne de direction	
⑪ – Point de masse à droite dans le compartiment-moteur	

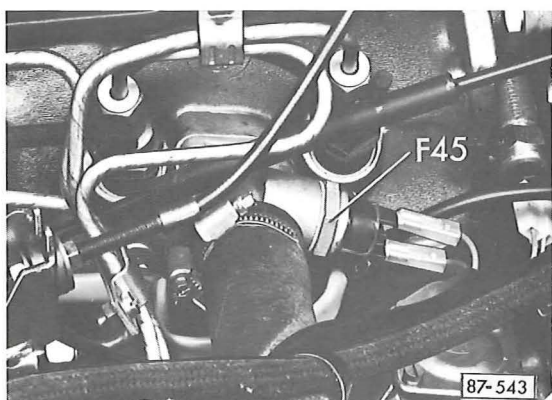
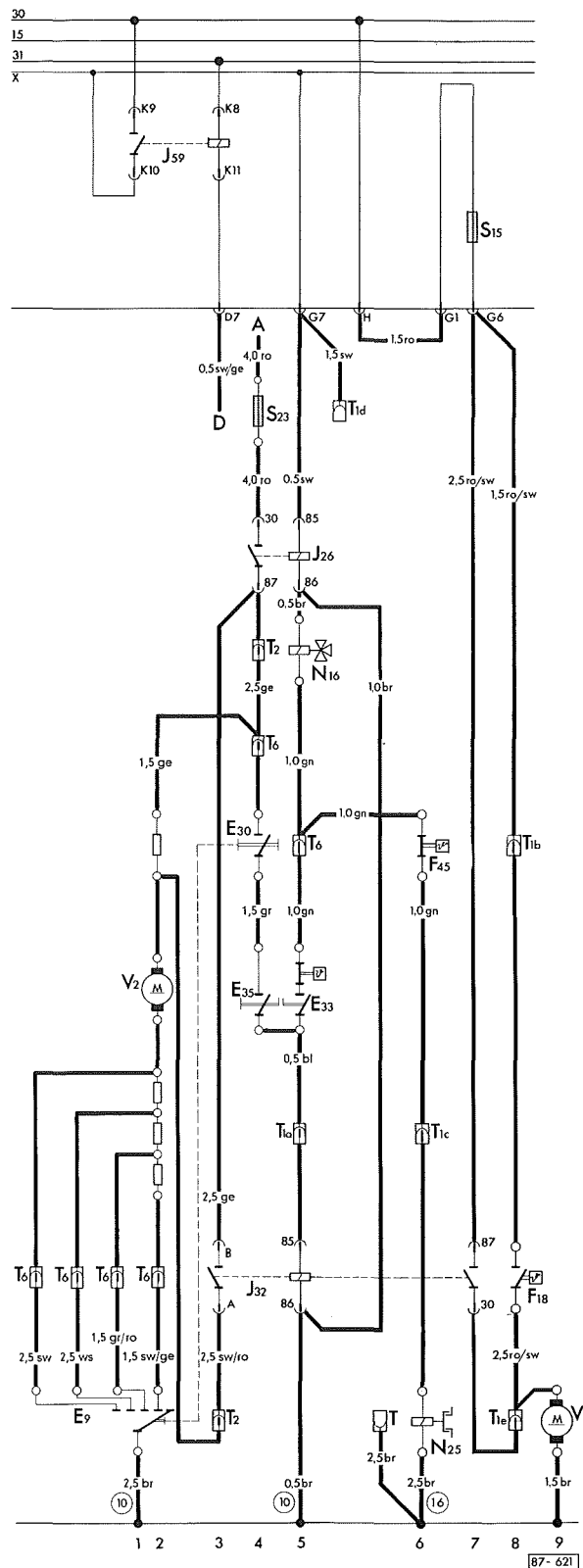


Fig. 1 Thermocontacteur de climatiseur F 45

Dans le circuit de liquide de refroidissement des véhicules avec moteur diesel, température de coupure 120° C environ.

Couleurs des câbles

sw	= noir
ge	= jaune
br	= brun
gn	= vert
ws	= blanc
ro	= rouge
bl	= bleu



SCHEMA SUPPLEMENTAIRE DE PARCOURS DU COURANT, A PARTIR DU MILLESIME 1980

A partir des numéros de châssis: Jetta: 16A 0 000 001
 Golf: 17A 0 000 001
 Scirocco: 53A 0 000 001

Désignation	sur le trajet
A – Vers la batterie	1
E 9 – Contacteur de soufflante d'air frais du climatiseur	1
E 33 – Contacteur de température	6
E 35 – Contacteur de climatiseur (microcontacteur)	4
F 18 – Thermocontacteur de ventilateur de liquide de refroidissement	7
F 45 – Thermocontacteur de climatiseur (dans les véhicules avec moteur diesel) – fig. 1	6
J 32 – Relais de climatiseur, dans porte-fusibles supplémentaire	1 – 6
N 16 – Soupape à 2 voies, tenir compte du numéro de pièce de rechange (pas dans les véhicules avec moteur diesel)	5
N 23 – Prérésistance de soufflante d'air frais (près de la soufflante d'air frais)	1
N 25 – Coupleur électromagnétique	6
S 15 – Fusible dans la plaque porte-relais avec porte-fusibles (16 ampères)	7
S 23 – Fusibles séparé de climatiseur (25 ampères) sur le relais de climatiseur	1
T 1a – Connexion à fiche, 1 raccord, libre pour équipements supplémentaires sur la plaque porte-relais avec porte-fusibles	
T 1b – Connexion à fiche, 1 raccord, à gauche dans le compartiment-moteur	
T 1c – Connexion à fiche, 1 raccord, à gauche dans le compartiment-moteur	
T 6a – Connexion à fiche, 6 raccords, derrière le tableau de bord	
T 6b – Connexion à fiche, 6 raccords, derrière le tableau de bord	
V 2 – Soufflante d'air frais de climatiseur	1
V 7 – Ventilateur de liquide de refroidissement	7
ⓐ – Point de masse sur l'appui de la colonne de direction	

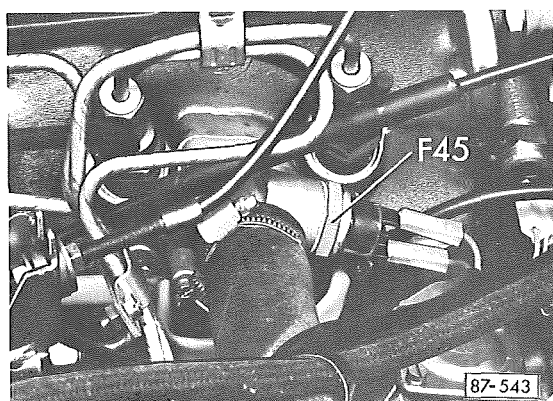


Fig. 1 Thermocontacteur de climatiseur F 45

Dans le circuit de liquide de refroidissement sur les véhicules avec moteur diesel, température de coupure 120° C environ.

Couleurs des câbles

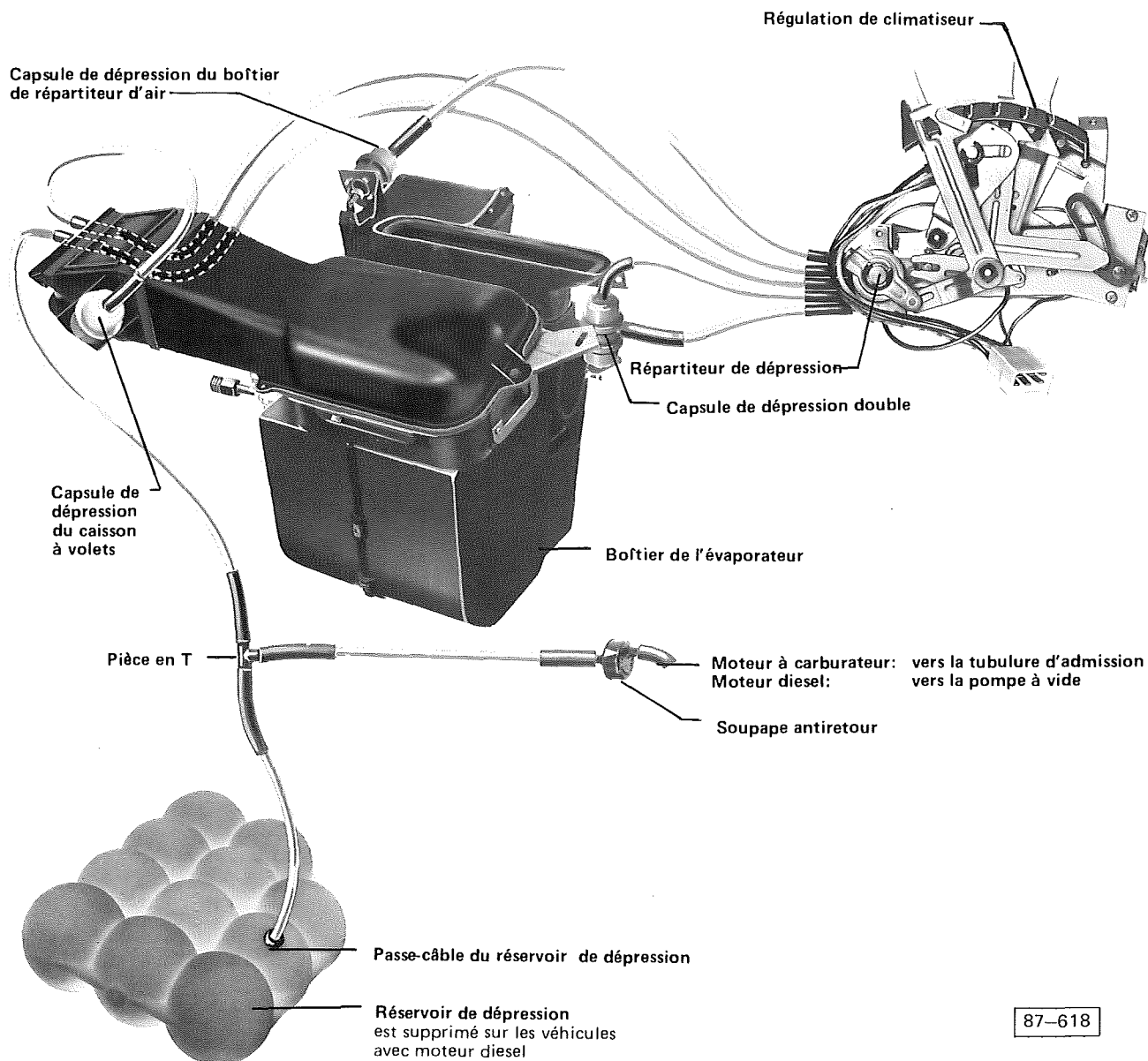
sw	=	noir
ge	=	jaune
br	=	brun
gn	=	vert
ws	=	blanc
ro	=	rouge
bl	=	bleu

3 -

SCHEMA DE RACCORDEMENT DES FLEXIBLES DE DEPRESSION: JUSQU'AU MILLESIME 1979

Jusqu'au numéro de châssis: Golf 179 3 677 532
 Scirocco: 539 2 087 167

Remarque Profondeur d'enfoncement du flexible de dépression dans le réservoir de dépression: 30 mm
 Longueur d'emmanchement des flexibles de dépression: 15 mm



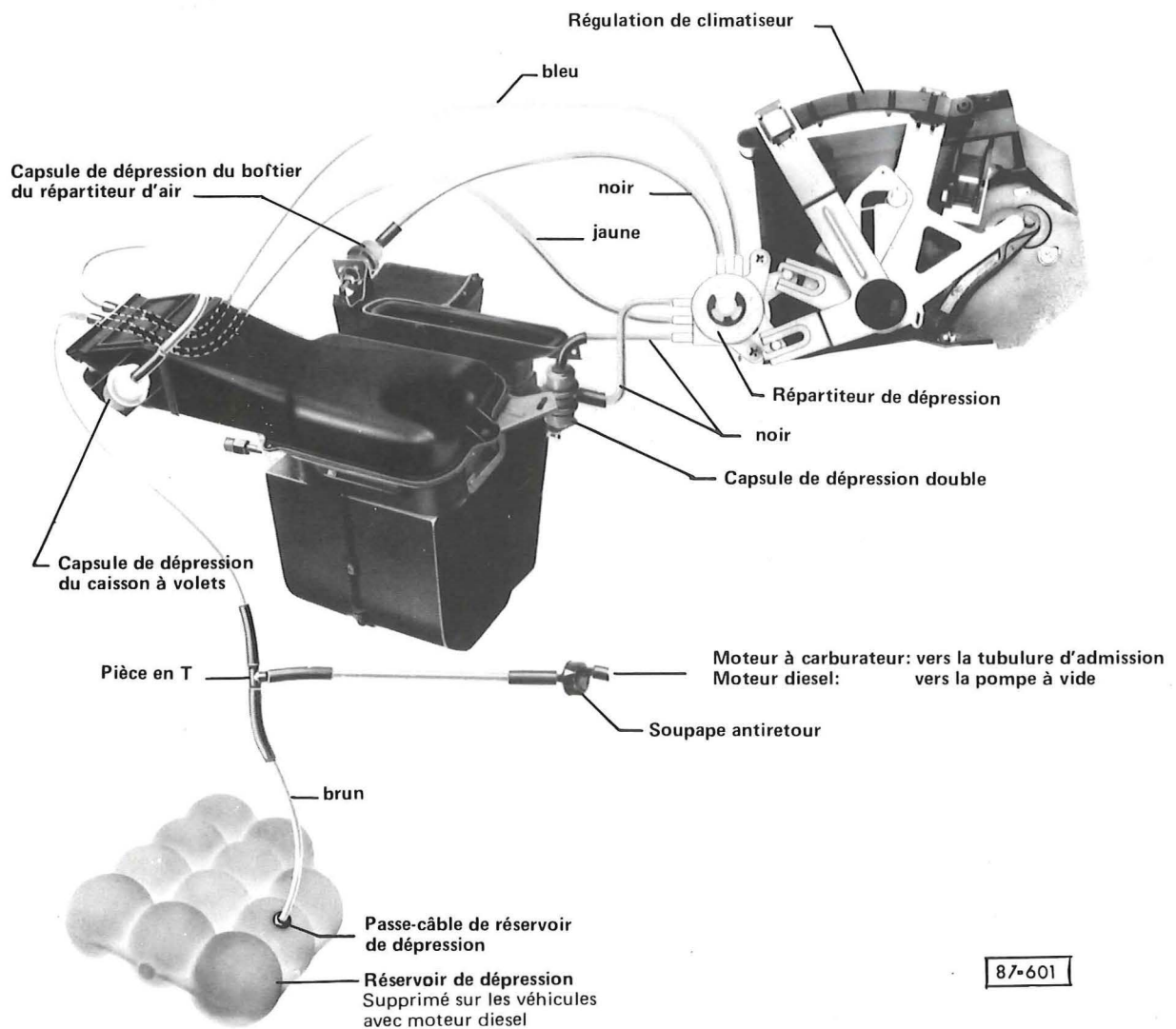
87-618

3-

SCHEMA DE RACCORDEMENT DES FLEXIBLES DE DEPRESSION, A PARTIR DU MILLESIME 1980

A partir du numéro de châssis: Jetta: 16A 0 000 001
 Golf: 17A 3 000 001
 Scirocco: 53A 2 000 001

Remarque Profondeur d'enfoncement du flexible de dépression dans le réservoir de dépression: 30 mm
 Longueur d'emmanchement des flexibles de dépression: 15 mm

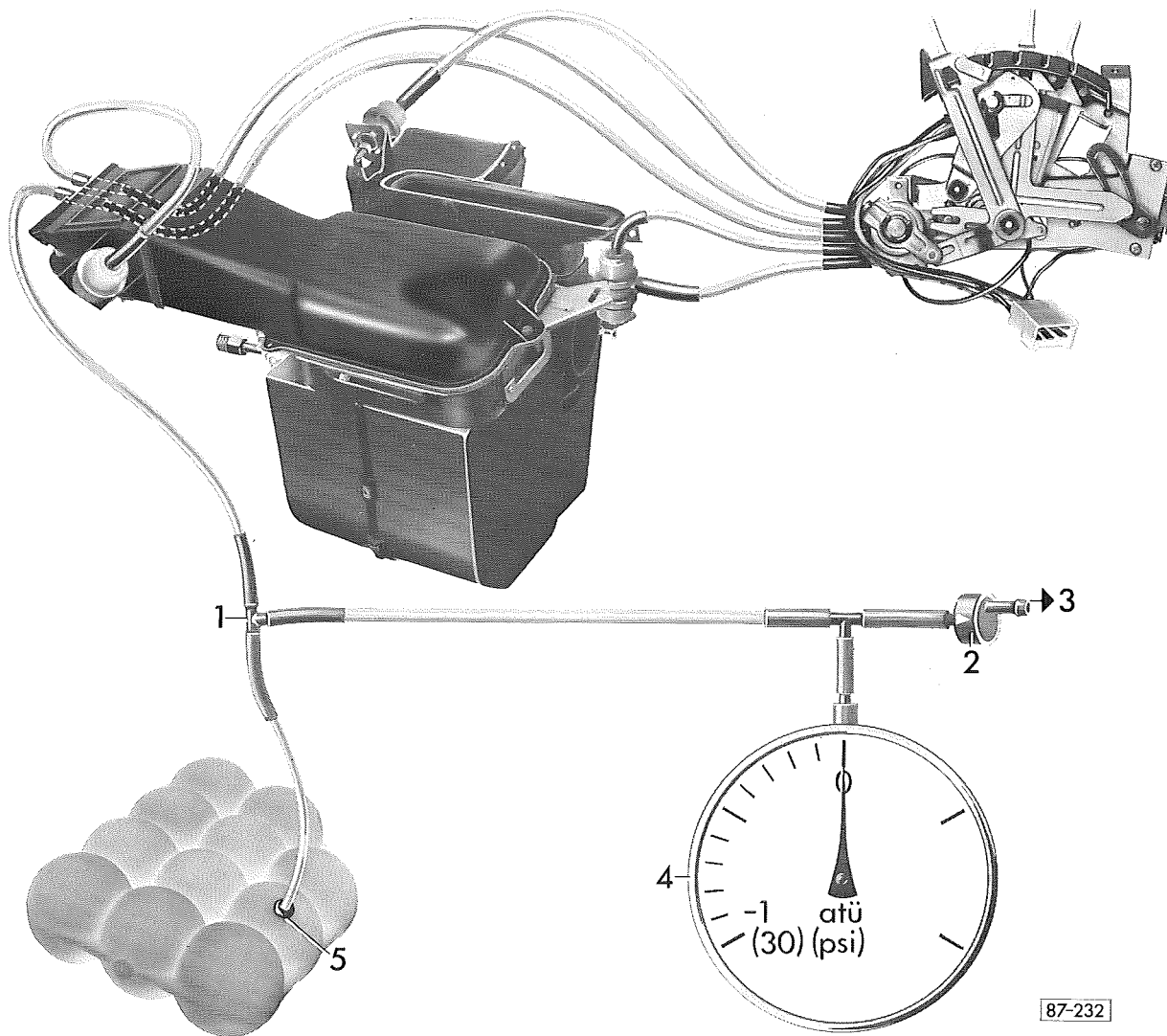


INDICATIONS DE DEPANNAGE, JUSQU'AU MILLESIME 1979

Jusqu'au numéro de châssis: Golf: 179 3 677 532
 Scirocco: 539 2 087 167

Système de dépression: vérification

Conditions: — les flexibles de dépression doivent être raccordés selon le schéma de raccordement, page 40.
 — le répartiteur de dépression est réglé correctement, page 23.



- 1 — Pièce en T entre le répartiteur de dépression et le réservoir de dépression
 2 — Soupape anti-retour
 3 — Vers la pièce du répartiteur (5 raccords) entre la tubulure d'admission et le servofrein ou la pompe à vide.

- 4 — Manomètre de dépression
 5 — Passe-câble du réservoir de dépression

87-232

- 1 – Raccorder le vacuomètre d'après la figure
- 2 – Déposer le casier vide-poches ou l'autoradio
- 3 – Déposer le cache de régulation
- 4 – Déposer le caisson du porte-instruments
- 5 – Lancer le moteur, donner plusieurs coups d'accélérateur jusqu'à ce que le manomètre de dépression indique une dépression d'environ 0,5 bar (environ 0,5 kg/cm²) ou 15 psi.
- 6 – Pousser le levier de répartition d'air et le levier de température vers la droite jusqu'à butée (cran 5, fig. page 44).
- 7 – Arrêter le moteur (la dépression est stockée).
- 8 – Attendre une minute et observer si l'aiguille du manomètre de dépression est restée immobile.

A observer	Défaut éventuel	Remède
Manomètre de dépression (l'aiguille revient, la dépression ne tient pas)	a – Soupape antiretour	a – Remplacer
	b – Passe-câble du réservoir de dépression	b – Remplacer
	c – Répartiteur de dépression	c – Remplacer et régler (page 23)
	d – Réservoir de dépression	d – Remplacer
Capsule de dépression double (s'est tendue)	Répartiteur de dépression déréglé (condition de contrôle non réalisée)	Régler (page 23)

Remarque

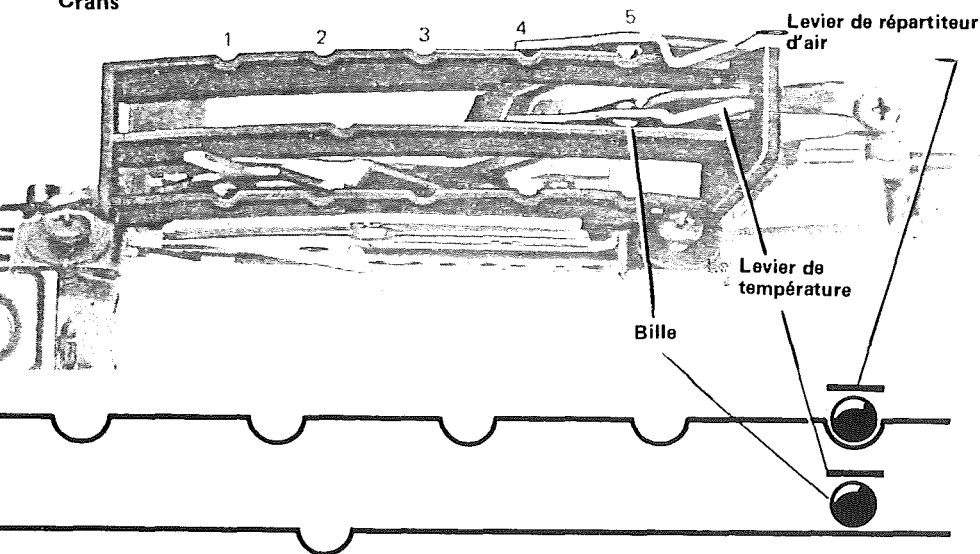
Après le remplacement d'une pièce, reproduire une dépression (voir point 5) et répéter la vérification.

- 9 – Pousser **à la fois** le levier de répartition d'air et le levier de température progressivement du cran 5 jusqu'au cran. 1. Attendre une minute dans chaque position. Il faut alors observer d'après le tableau des figures suivantes, aux crans correspondants des billes du levier de répartition d'air et du levier de température, les positions de commutation des trois capsules de dépression en surveillant le manomètre de dépression.

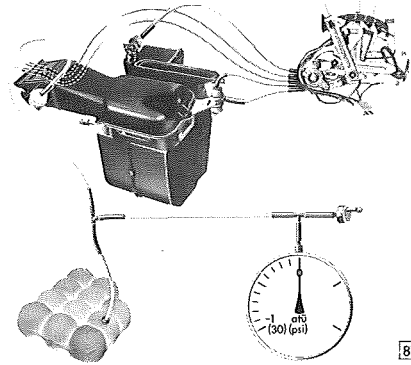
Remarque

- L'aiguille du manomètre de dépression ne doit revenir que faiblement pendant le temps où la capsule de dépression se contracte. Dans le cas contraire, la capsule de dépression, dessinée en gras et correspondant au cran n'est pas étanche et doit être remplacée.
- Le répartiteur de dépression est bouché et doit être remplacé (page 23), si une des trois capsules de dépression ne commute pas conformément au tableau de la figure 2 alors que la position de l'aiguille du manomètre de dépression est restée inchangée, le répartiteur de dépression est bouché et doit être remplacé.

Crans

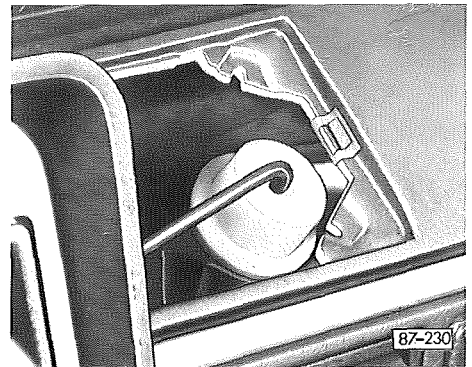
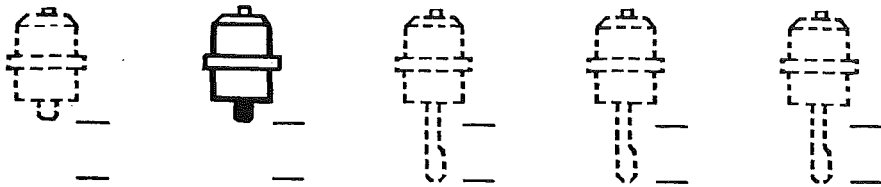


Il faut observer le vacuomètre et les capsules de dépression correspondant aux crans.



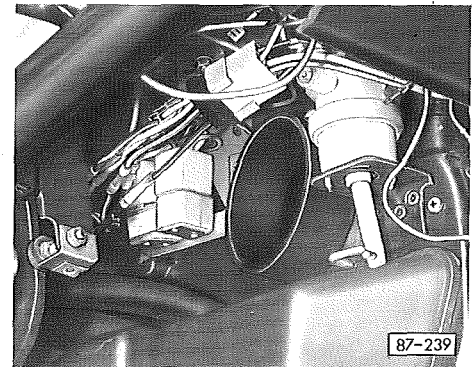
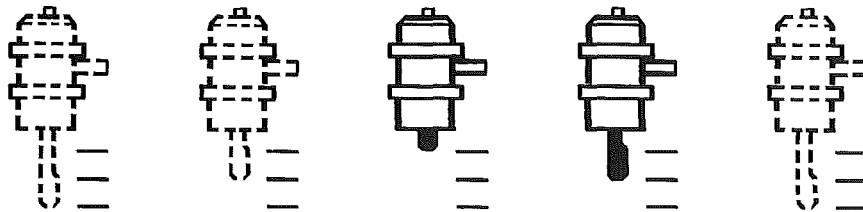
Vacuomètre

87-259



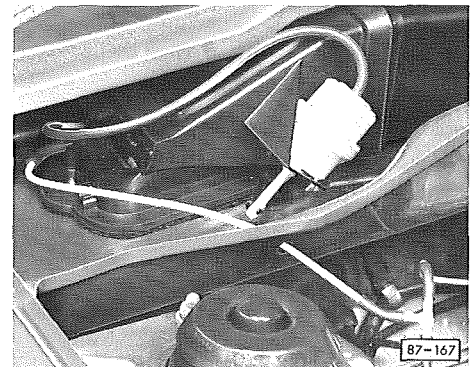
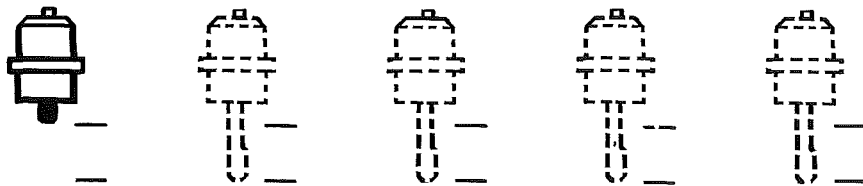
87-230

Capsule de dépression du boîtier de répartiteur d'air



87-239

Capsule de dépression double



87-167

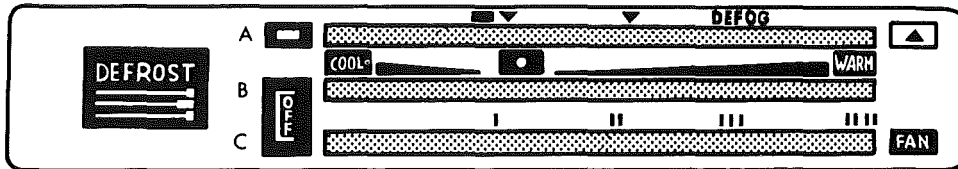
Capsule de dépression du caisson à volets

87-233

Vérification du système combiné d'air frais, de chauffage et de climatisation

- A – Contrôle de la répartition d'air
- B – Contrôle de la présélection de la température
- C – Contrôle du débit d'air

A – Contrôle de la répartition d'air

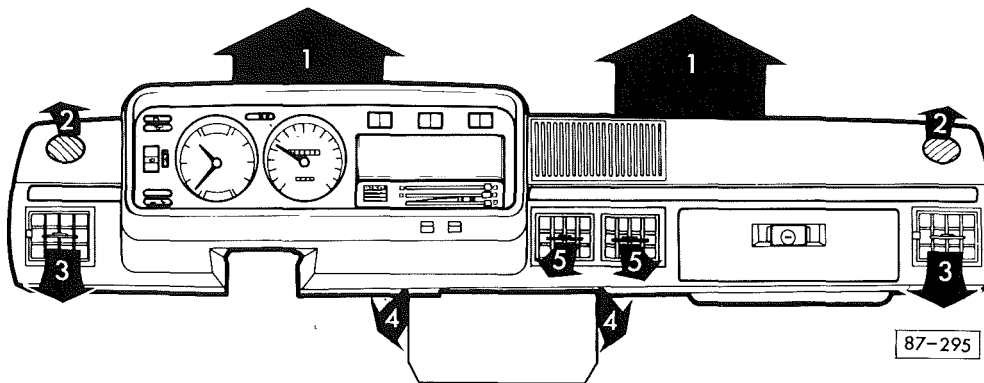


87-294

- Pousser le levier de température (B) vers la gauche jusqu'à butée.
- Pousser le levier de soufflante (C) vers la droite jusqu'à butée.
- Pousser le levier de répartition d'air (A) vers les zones de réglage suivantes:

Zone de réglage				DEFOG	
Sortie d'air des buses	3,5	3, 4, 5	3,4	1, 2, 3, 4	1, 2, 3

87-251



87-295

Défectuosité	Cause	Remède
La répartition de l'air ne correspond pas aux symbbles	<ul style="list-style-type: none"> a – Système de dépression non étanche b – Répartiteur de dépression mal réglé 	<ul style="list-style-type: none"> a – Vérifier le système de dépression – page 42 b – Régler le répartiteur de dépression – page 23

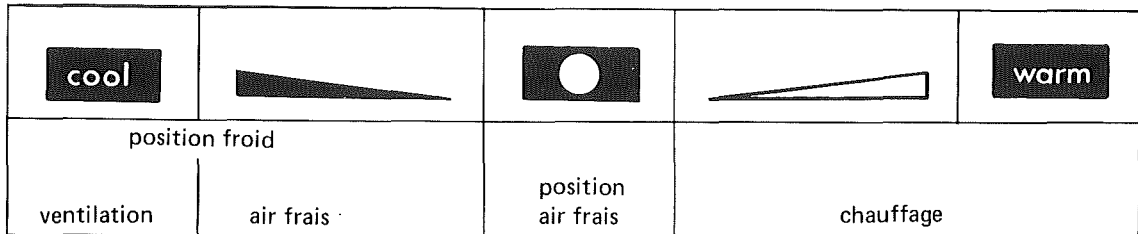
B – Contrôle de la présélection de la température

(Système combiné d'air froid, d'air frais, et de chauffage: vérification)



Pousser le levier de répartition de l'air vers la gauche jusqu'à butée.


Pousser le levier de soufflante vers la droite jusqu'à butée.


Régler à l'aide du levier de température sur les positions suivantes:



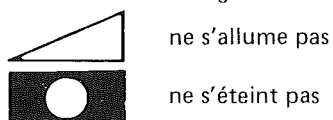
87-252

Défectuosité	Cause	Remède
<p>Pas d'air froid lorsque le levier est en position</p>  <p>et</p> 	<p>a – Courroie trapézoïdale cassée</p> <p>b – Aucune tension au coupleur électromagnétique parce que:</p> <p>b-1 le fusible est grillé</p> <p>b-2 Le relais de moteur de soufflante d'évaporateur J 26 n'a pas commuté (voir schéma de parcours du courant page 37)</p> <p>b-3 Commutateur de climatiseur E 30 et E 35</p> <p>b-4 Le contacteur de température E 33 (voir schéma de parcours du courant page 30 – page 37) ne laisse pas passer le courant à température ambiante.</p> <p>c – Le coupleur électromagnétique n'entraîne pas, bien qu'il existe une tension au coupleur.</p> <p>d – Le circuit de réfrigérant est défectueux (le flexible de gros diamètre compresseur n'est pas refroidi).</p>	<p>a – Remplacer – page 16 – page 22</p> <p>b-1 Rechercher la cause d'après le schéma de parcours du courant page 30 – page 37</p> <p>b-2 Vérifier, le cas échéant remplacer</p> <p>b-3 Remplacer – page 23</p> <p>b-4 Remplacer – page 23</p> <p>c – Remettre le véhicule à l'atelier régional.</p> <p>d – Remettre le véhicule à l'atelier régional.</p>

Défectuosité	Cause	Remède
Pas de ventilation en position 	a – Répartiteur de dépression mal réglé	a – Régler, voir page 23
	b – Système de dépression défectueux	b – Vérifier, voir page 23

Le climatiseur ne s'arrête pas en position 	Commutateur de climatiseur (sur le levier de température)	
	a – mal réglé	a – régler – page 23
	b – défectueux	b – remplacer – page 23

Dans les positions suivantes le chauffage

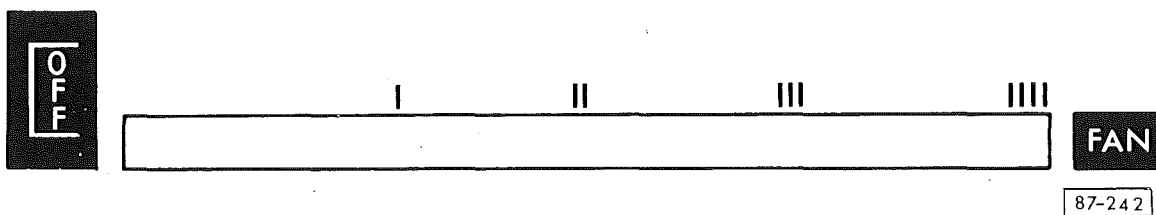


Câble mal réglé

Régler – page 13

C – Vérification du débit d'air (contrôler les vitesses de soufflante)

Déplacer le levier de répartition d'air vers la gauche jusqu'à butée.
Déplacer le levier de soufflante de la butée gauche vers la butée droite en position air froid et chauffage.



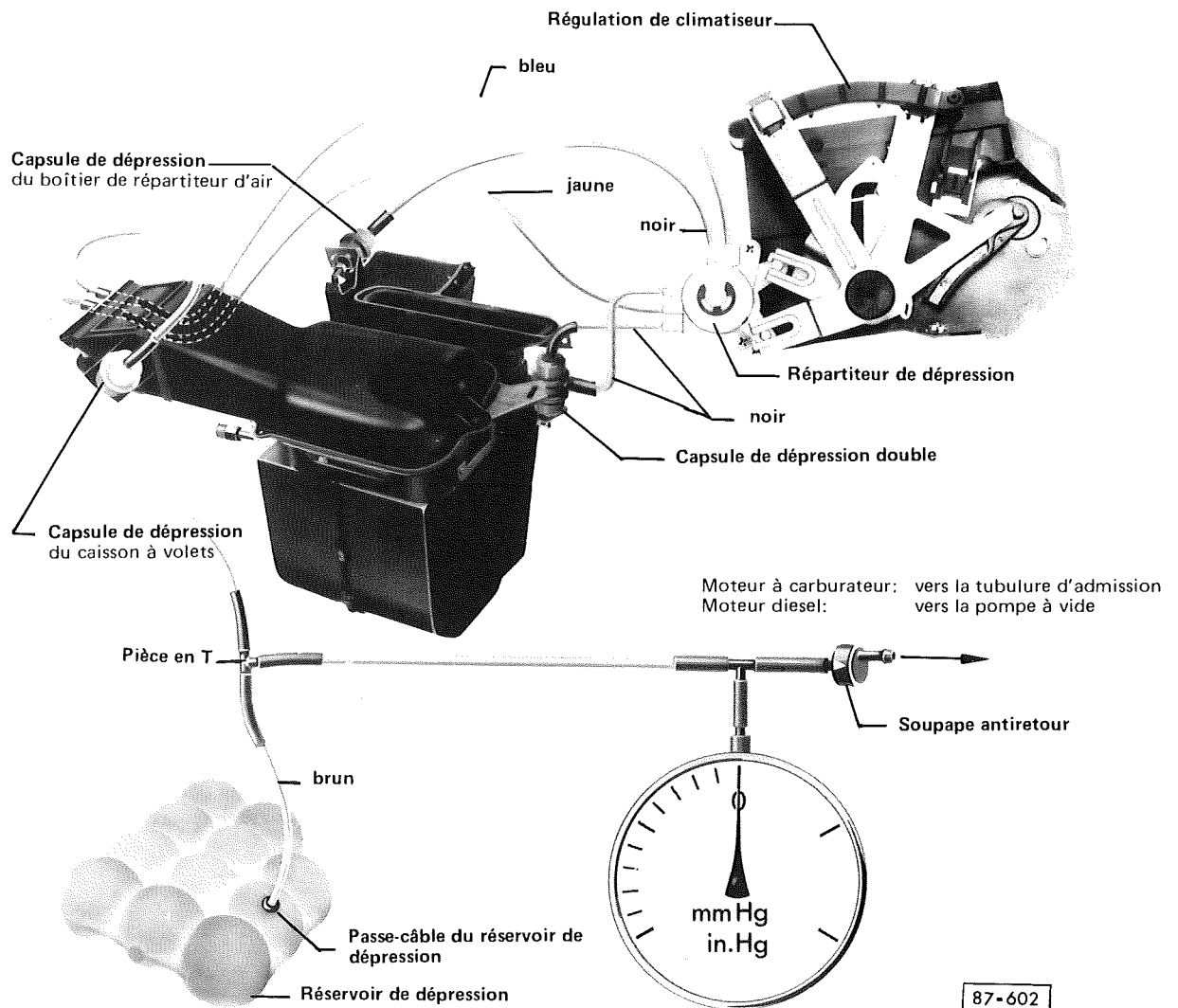
Défectuosité	Cause	Remède
Le moteur de soufflante ne fonctionne pas dans toutes les positions	Raccord à plusieurs fiches lâche	Chercher la cause d'après le schéma de parcours du courant (page 30 – page 37)
Le climatiseur ne peut pas être arrêté (pousser le levier de soufflante vers la gauche jusqu'à butée).	Contacteur de climatiseur (sur le levier de soufflante) a – mal réglé b – défectueux	a – régler – page 23 b – remplacer – page 23
La soufflante d'évaporateur ne pulse pas d'air dans deux positions lorsque le levier de soufflante est en position I et que le climatiseur est branché ou coupé à l'aide du levier de température	Contacteur de climatiseur (sur le levier de soufflante); a – mal réglé b – relais J 32 de climatiseur défectueux	a – régler – page 23 b – remplacer (schéma de parcours du courant page 30 – page 37)

INDICATIONS DE DEPANNAGE, A PARTIR DU MILLESIME 1980

A partir du numéro de châssis: Jetta: 16A 0 000 001
 Golf: 17A 3 000 001
 Scirocco: 53A 2 000 001

Vérification du système de dépression

Condition de vérification: les flexibles de dépression sont branchés selon le schéma de raccordement



- Raccorder le manomètre de dépression
- Déposer la boîte à gants.
- Déposer le cache de la régulation.
- Lancer le moteur, accélérer plusieurs fois jusqu'à ce que le manomètre de dépression indique une dépression de 0,5 bar environ (15 psi).
- Pousser le levier de répartition d'air (levier supérieur) et le levier de température (levier inférieur) vers la droite jusqu'à butée (cran 5).
- Arrêter le moteur (la dépression est stockée).
- Attendre une minute et observer si l'aiguille du vacuomètre est restée inchangée.

A observer	Défaut éventuel	Remède
Le vacuomètre revient en arrière, la dépression ne tient pas	<ul style="list-style-type: none"> – Soupape antiretour non étanche – Passe-câble de réservoir dépression non étanche – Répartiteur de dépression non étanche – Réservoir de dépression non étanche 	remplacer
Une ou plusieurs capsules de dépression se tend(ent)	Répartiteur de dépression défectueux	remplacer

Après le remplacement d'une pièce, reproduire une dépression et répéter la vérification.

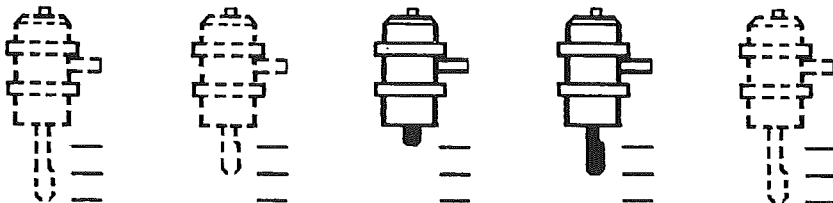
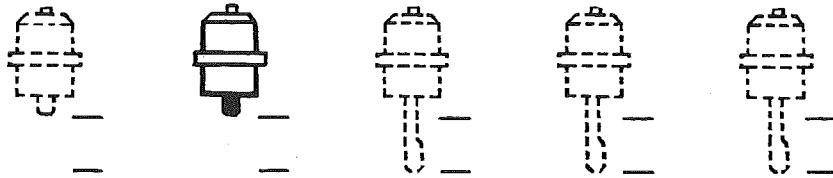
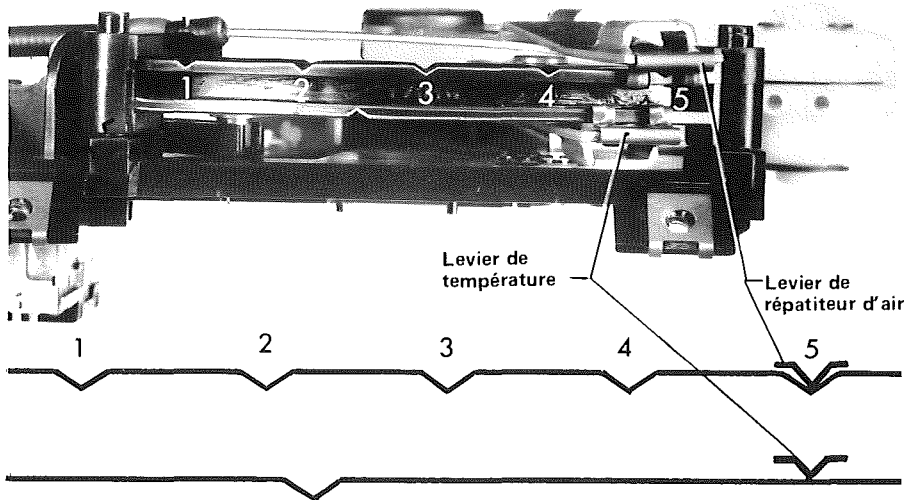
- Pousser à la fois le levier de réparation d'air et le levier de température progressivement du cran 5 au cran 1. Attendre une minute dans chaque position. Il faut alors observer d'après le tableau ci-contre, aux crans correspondants du levier de répartition d'air et du levier de température, les positions de commutation des trois capsules de dépression en surveillant le manomètre de dépression.

Remarque

L'aiguille du manomètre de dépression ne doit revenir que faiblement pendant le temps où la capsule de dépression se contracte. Dans le cas contraire, la capsule de dépression dessinée en gras et correspondant au cran n'est pas étanche et doit être remplacée.

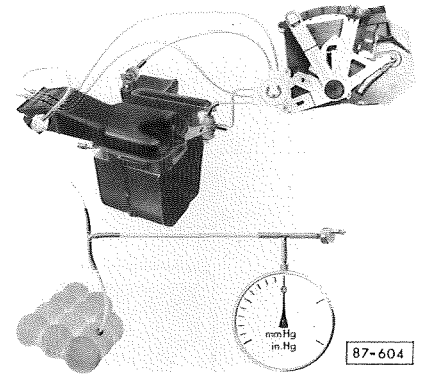
Si une des trois capsules de dépression ne commute pas conformément au tableau alors que l'aiguille du manomètre de dépression reste immobile, le répartiteur de dépression est bouché et doit être remplacé.

Crans



87-233

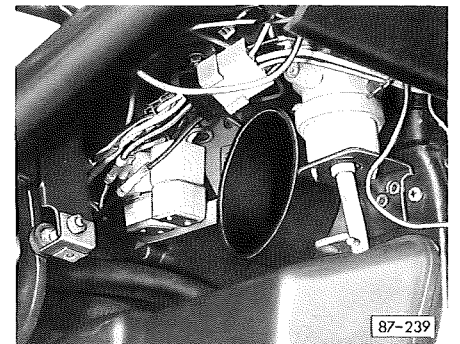
Il faut observer le manomètre de dépression et les capsules de dépression en fonction des crans



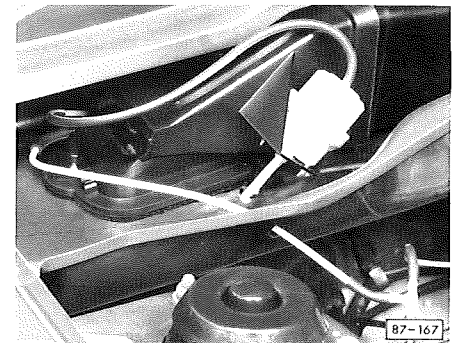
Manomètre de dépression



Capsules de dépression du boîtier de répartiteur d'air



Capsule de dépression double



Capsule de dépression du caisson à volets

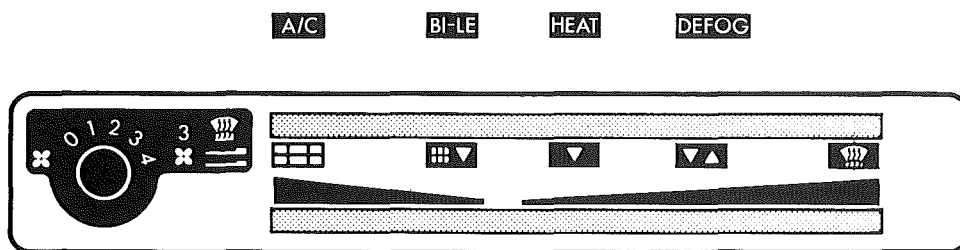
87-606

Vérification du système combiné de ventilation, de chauffage et de climatisation

A – Vérification de la répartition de l'air

B – Vérification de la température

A – Vérification de la répartition de l'air

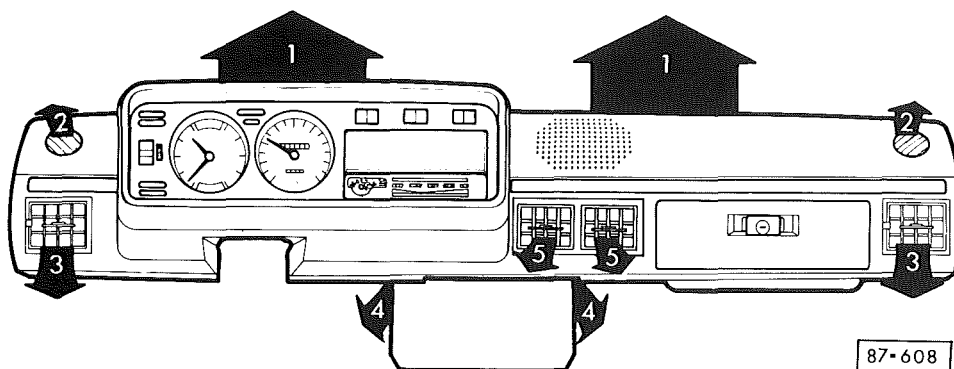


87-607

– Pousser le levier de température vers la gauche jusqu'à butée, commande de soufflante d'air en position 4.

– Pousser le levier de répartition de l'air dans les zones suivantes:

Zone de réglage	A/C	BI-LE	HEAT	DEFOG	
Sortie d'air des buses	3,5	3, 4, 5	3, 4	1, 2, 3, 4	1, 2, 3



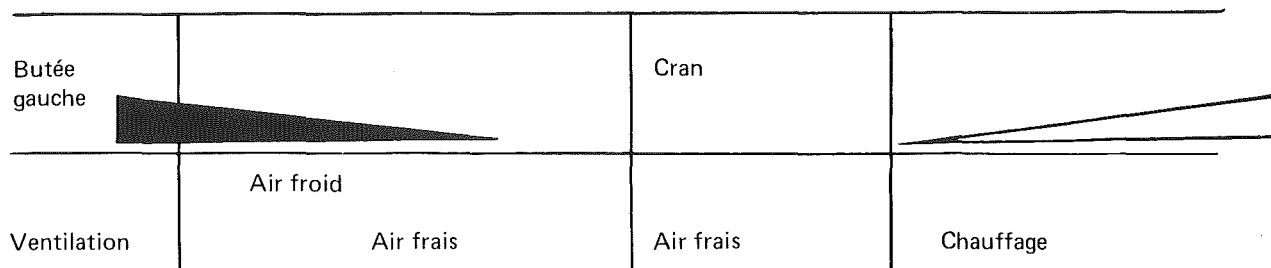
87-608


Défectuosité	Cause	Remède
La répartition de l'air ne correspond pas aux symboles	<p>a – Système de dépression non étanche</p> <p>b – Répartiteur de dépression défectueux</p>	<p>a – Vérifier le système de dépression – page 49</p> <p>b – Remplacer le répartiteur de dépression – page 28</p>

B – Vérification de la température

(Vérification de la ventilation d'air froid, air frais et du chauffage)

- Levier de répartition de l'air vers la gauche jusqu'à butée, commande de soufflante d'air frais en position 4.
- Régler le levier de température sur les zones de fonctionnement suivantes:



Défectuosité	Cause	Remède
Pas de pulsation d'air frais quelle que soit la position du levier dans cette zone 	a – Courroie trapézoïdale cassée b – Pas de tension au coupleur électromagnétique (schéma supplémentaire de parcours du courant, page 38) parce que: b-1 Fusible grillé (lieu de montage: sur le relais de climatiseur) b-2 Relais de climatiseur n'a pas commuté b-3 Contacteur de climatiseur est défectueux b-4 Contacteur de température E 33 ne laisse pas passer le courant à température ambiante c – Coupleur électromagnétique n'entraîne pas bien qu'il y ait une tension au coupleur électromagnétique (Connexion à fiche T 1c) d – Circuit de réfrigérant défectueux (le tuyau de fort diamètre sur le compresseur n'est pas refroidi).	a – Remplacer page 20 à 22 b-1 Rechercher la cause d'après le schéma supplémentaire de parcours du courant – page 38 b-2 Vérifier, le cas échéant remplacer b-3 Remplacer – page 28 b-4 Remplacer – page 28 c – Remettre le véhicule à un atelier régional d – Remettre le véhicule à un atelier régional.

Défectuosité	Cause	Remède
Pas de ventilation lorsque le levier est en butée gauche	a — Répartiteur de dépression défectueux	a — remplacer — page 28
	b — Système de dépression défectueux	b — vérifier — page 49
Le climatiseur ne s'arrête pas lorsqu'il est enclenché	Contacteur de climatiseur (sur le levier de température)	
	a — mal réglé b — défectueux	a — régler — page 28 b — remplacer — page 28
Le chauffage ne s'arrête pas lorsqu'il est enclenché	Câble mal réglé	Régler — page 14