

Per riguardo alla natura

ricordi che il consumo di carburante della Sua Audi V8 – e con esso l'inquinamento da gas di scarico – viene determinato anche dal Suo modo di guidare; rumorosità ed usura sono pure in rapporto con impiego e trattamento dell'autoveicolo.

Come servirsi dell'Audi V8 nel modo ecologicamente più sensato – e per di più risparmiando denaro – è descritto in questo libretto: provi a vedere, nell'indice, la voce «Ecologia».

La natura ha Bisogno di tutti i suoi amici!

Uso e manutenzione **Audi V8**



italienisch 7.89/901.561.441.50

5
7
43
45, 47
46
49, 53
55
61
63
68
71
62, 94
94
95
99
100
103
9, 121
123
125
131
133, 135
139
142
13, 144
145
147



Lei ha accordato la Sua preferenza alla nuova Audi V 8: La ringraziamo della fiducia che ha voluto così riservarci.

L'Audi V 8 è un'automobile per esigenze superiori che si distingue per tecnica esemplare e lussuosa dotazione.

Il potente, moderno motore ad otto cilindri e l'innovativa trazione integrale permanente con cambio automatico conferiscono alla Audi V 8 confort e qualità di marcia particolarmente buone. Il sistema antibloccaggio delle ruote e lo straordinario dispositivo di sicurezza procon-ten - ideato dai tecnici Audi - offrono un elevatissimo grado di sicurezza.

Grazie ad una progettazione d'avanguardia, alla meticolosa selezione dei materiali, alla zincatura totale della carrozzeria, agli ultramoderni metodi di produzione e di finitura e non per ultimo al senso di responsabilità di tutti coloro che vi hanno lavorato, l'Audi V 8 possiede le caratteristiche tipiche della marca Audi, quali economicità, affidabilità e la longevità dei suoi pregi.

Grazie ad una tale qualità le Case dell'organizzazione V.A.G in quasi tutti i Paesi d'Europa (veda il Programma Service) possono offrirLe

- 1 anno di garanzia - senza limitazione chilometrica
- 3 anni di garanzia per la vernice
- 10 anni di garanzia contro la ruggine passante - senza obbligo di trattamenti periodici a pagamento.

Grazie alla sua moderna tecnica l'Audi V 8 non richiede che una cura limitatissima: normalmente basta un'ispezione all'anno. Lei avrà anche una gradevole sensazione di sicurezza sapendo a Sua disposizione una delle più forti e grandi organizzazioni di servizio: in Europa p. es. sono ca. 9000 aziende V.A.G, che lavorano - a prezzi convenienti ed a regola d'arte - secondo le direttive della Fabbrica.

Le Case V.A.G in quasi tutti i Paesi europei offrono inoltre una quantità di garanzie e servizi: voglia considerare in proposito le indicazioni contenute nel Programma Service.

Le auguriamo buon viaggio sempre e dovunque!

La Sua
AUDIAG

Questo libretto comprende importanti avvertenze e va letto attentamente, perchè un uso competente del veicolo – unitamente a cura e manutenzione regolari – serve a conservarne il valore ed in molti casi è presupposto del diritto alla garanzia.

Particolare interesse merita il capitolo «Consigli di guida», ove s'impara a servirsi dell'automezzo in modo **sicuro, economico ed ecologico**.

Per ragioni di sicurezza si osservino assolutamente anche le avvertenze circa accessori, modifiche e ricambi (a pagina 101).

Oltre questo libretto e suoi eventuali supplementi si trovano nel veicolo

- le istruzioni per l'autoradio *
- le istruzioni per l'autotelefono *
- il programma Service e
- gli indirizzi delle Case V.A.G.

Nel Programma Service si reperiscono

- i principali dati del veicolo
- gli intervalli d'ispezione e cambio d'olio
- i lavori occorrenti nelle ispezioni
- importanti avvertenze circa la garanzia.

Nel Programma Service vengono confermati dalle officine i lavori eseguiti; tali conferme possono risultare determinanti in casi di domanda di garanzia.

Non si dimentichi di presentare il Programma Service ogni volta che si porta la macchina in officina V.A.G.

Nell'elenco degli indirizzi (Service V.A.G) si trovano

- importanti ragguagli circa il servizio d'emergenza V.A.G
- recapito e telefono delle aziende V.A.G in Europa ed Oltremare.

Per domande riguardanti le nostre pubblicazioni voglia rivolgersi alla Sua Casa V.A.G.

Naturalmente Lei può anche prender diretto contatto con la nostra divisione Servizio Assistenza o con l'Importatore: i relativi indirizzi e numeri telefonici si trovano pure in tale elenco.

I particolari contrassegnati in questo libretto da asterisco * sono di serie – o disponibili fuori serie – soltanto per determinate versioni del modello, ed in determinati Paesi non vengono forniti.

COCKPIT

5

USO

7

Chiavi, porte, coperchio bagagliaio . . . 7	Freni, leva cambio 23, 26	Interruttori 43
Antifurto 10	Bloccasterzo 29	Lampeggiatori, tergicristalli 45, 47
Finestrini, specchi 11,12	Avviamento del motore 30	Stabilizzatore di velocità 46
Cinture di sicurezza, poggiatesta . . 13,16	Strumenti 31	Riscaldamento, ventilazione, climatizzazione 49, 53
Sedili 17	Spie luminose 34	Tetto scorrevole/sollevabile 55
Vano bagagli 21	Sistema autocheck, computer di bordo 36, 40	Portapacchi 61

CONSIGLI DI GUIDA

63

Rodaggio e chilometri successivi . . . 62	Guida economica ed ecologica 64	Traino di rimorchi 68
Guida sicura 63	Guida con trazione integrale 66	

CONSIGLI TECNICI

71

Rifornimento carburante 71, 72	Olio motore, olio cambio 81, 84	Tergi/lavacrystallo 62, 94
Cura della vettura 74	Impianto idraulico centralizzato, raffreddamento 85, 86	Spazzole tergicristallo 94
Manutenzione, intervalli ispezione . . 78	Batteria 90	Ruote 95
Coperchio vano motore, vano motore 80		Condizioni gravose 99
		In inverno 100

PER FARE DA SÈ

103

Cassetta pronto soccorso, triangolo 102	Fusibili, lampadine 169	Avviamento d'emergenza, traino 119, 121
Estintore, attrezzi e cric 102	Proiettori 117	Sollevamento della vettura 123
Ruota di scorta, sostituzione ruota . . 104	Montaggio e smontaggio dell'autoradio 118	

DESCRIZIONE TECNICA

125

Carrozzeria, trasmissione, sterzo . . . 125	Motore 127	Impianto depurazione gas di scarico . 131
Assali, freni 126	Trazione integrale 130	procon-ten, airbag 133, 135

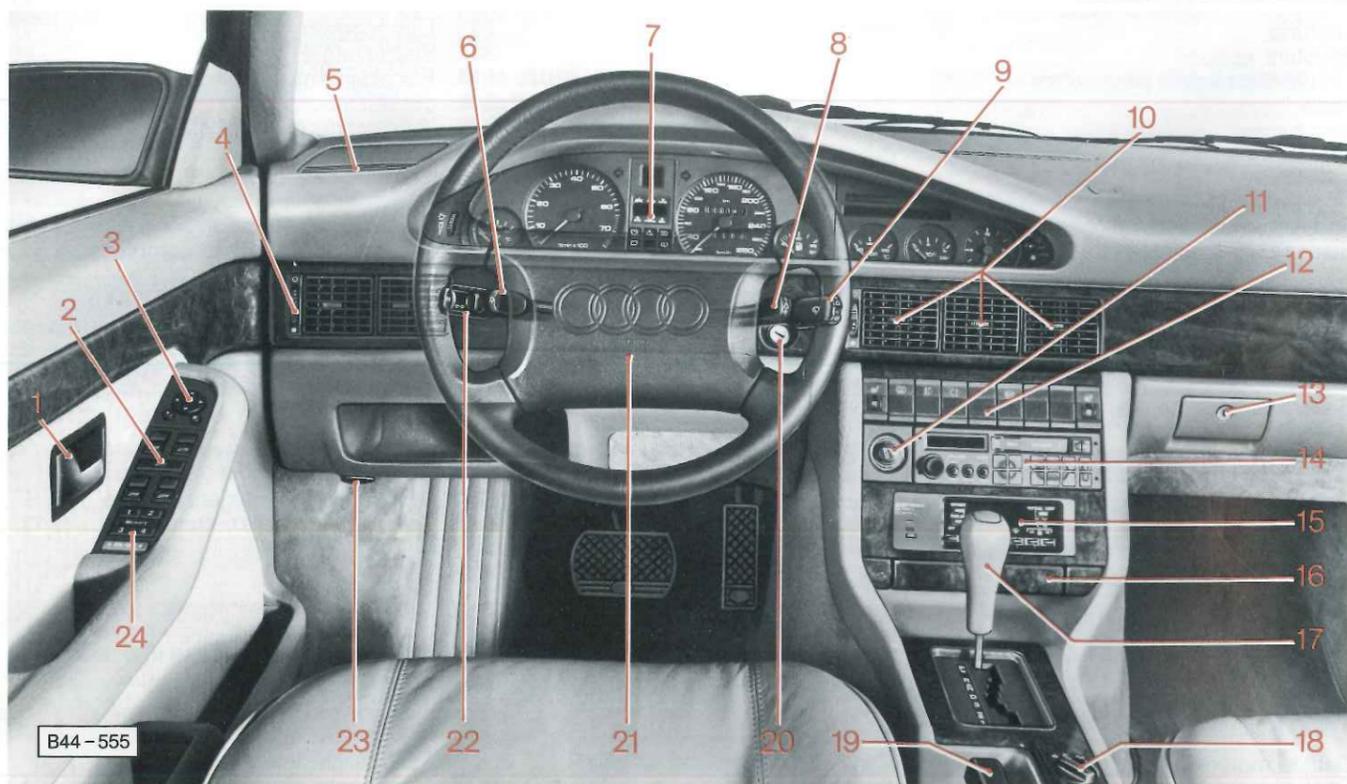
DATI TECNICI

139

Dati del motore, prestazioni 138	Candele d'accensione, cinghia trapezoidale 140	Pesi, carichi rimorchiabili 142
Consumo carburante 140	Ruote, gonfiaggio pneumatici 141	Dimensioni, rifornimenti 143, 144
		Dati di riconoscimento del veicolo . . 145

INDICE

147



B44-555

	Pagina
1 - Maniglia porta	
2 - Alzacristalli	11
3 - Regolazione specchi esterni	12
4 - Manopola zigrinata per bocchette aereazione	52
5 - Bocchette sbrinamento	52
6 - Interruttore luci	45
7 - Strumento multiplo	31
8 - Interruttore lampeggio emergenza	47
9 - Levetta comando tergi-lavacristallo	47
Commutatore funzioni per il computer di bordo	40
Tasto per lavacristallo elettrico a forte intensità	48
10 - Bocchette aereazione	52
11 - Accendisigari/spina	59
12 - Interruttore ¹⁾ per riscaldamento sedile	43
termolunotto	
sistema antibloccaggio ruote (ABS)	44
regolazione profondità fari	44
Portamonete	60
13 - Vano posaogetti con chiusura a chiave	59
14 - Radio ²⁾	

	Pagina
15 - Climatizzatore/riscaldamento ed aereazione	49
16 - Portacenere	59
17 - Leva selettiva per cambio automatico	26
18 - Interruttore programma cambio automatico	26
19 - Freno a mano	25
20 - Serratura bloccasterzo/accensione	29
21 - Comando avvisatore acustico	
22 - Levetta comando lampeggiatori e anabbaglianti	45
Interruttore stabilizzatore di velocità	46
23 - Maniglia sbloccaggio cofano motore	79
24 - Memorizzatore posizioni sedile	18

Avvertenza

Alcuni degli equipaggiamenti sopra indicati sono propri soltanto di determinate versioni del modello o sono equipaggiamenti speciali.

¹⁾ Nelle vetture con portaspiccioli l'ordine degli interruttori è diverso - veda a pag. 60.

²⁾ Nella vettura si trovano le istruzioni per l'uso della radio. Per l'uso degli attacchi per le cuffie * veda a pag. 21.

Per la sostituzione di un apparecchio veda le istruzioni a pag. 118 del capitolo «Per far da sé».

SPIE ED ALLARMI LUMINOSE

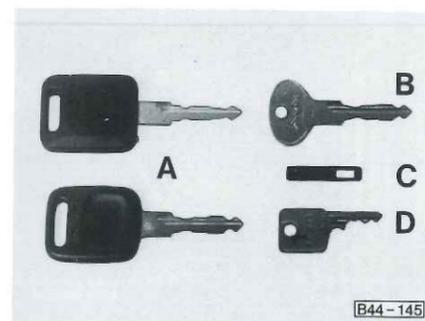
Simbolo		Pagina
	Lampeggiatori	34
	Generatore	34
	Lampeggiatori del rimorchio	35
	Sistema antibloccaggio ruote	34
	Abbaglianti	34
	Pressione dell'olio-motore	39
	Freno a mano	34
	Lampeggio d'emergenza	34
	Temperatura/livello della miscela di raffreddamento	38
	Catalizzatore	35
	Servotronic	35

Simbolo		Pagina
	Freni	37
	Spia luminosa per sistema autocheck	37
	Verifica luci freno	39
	Verifica luci freno (per alcuni Paesi)	39
	Lampadina anabbagliante o retromarcia: bruciata	39
	Acqua lavacrystallo	39
	Carburante	39
	Pastiglie freni consumate	39
	Sistema airbag	35

Avvertenza

- Se durante la marcia si accende una delle spie contrassegnate dal simbolo fermarsi subito e spegnere il motore. Spiegazioni alle pagine suindicate.
- Alcune delle spie suindicate sono fuori serie.

CHIAVI



La vettura ha in dotazione le seguenti chiavi:

- 2 chiavi **A**
- 1 chiave **B**
- 4 chiavi **D** *

Attenzione
Allontanandosi anche momentaneamente dal veicolo togliere sempre la chiave d'accensione.

A – Chiave principale

Per tutte le serrature del veicolo.

Chiave principale con luce incorporata

Per accendere la luce tenere premuto il bottone rotondo al centro della chiave.

Sostituzione della pila o della lampadina

■ Infilare una moneta nella fessura laterale dell'impugnatura e, facendo leva, staccarne la parte superiore.

■ Sostituire la lampadina o la pila.

Pile e lampadine di ricambio sono reperibili presso le officine V.A.G.

B – Chiave secondaria

Questa chiave si può usare solo per le porte, il tappo del serbatoio carburante e la serratura avviamento bloccasterzo.

C – Targhetta

Sulla targhetta di plastica si trova il numero unico per ambedue le chiavi. La si conservi separatamente ed al sicuro – p. es. nel borsellino – per evitare che si possa abusivamente ordinare un duplicato.

Con il numero si può richiedere una nuova chiave ad un' officina V.A.G, precisando se chiave principale o secondaria.

Oltre alla targhetta di plastica può esistere anche una targhetta di metallo sulla quale si trova una parte del numero di identificazione del veicolo. Questa targhetta non è più necessaria dopo la consegna della vettura.

D – Chiave antifurto ruote *

Precisazioni a pag. 108.

CENTROBLOCCAGGIO DELLE SERRATURE

Mediante il bloccaggio centralizzato si possono sbloccare o bloccare contemporaneamente tutte le porte, a seconda della posizione della serratura del cofano del bagagliaio.

Il comando avviene dalla **porta lato guida e risp. porta accanto guida** – dall'esterno con la chiave principale o secondaria, dall'interno col pomello-sicura.

Appena la chiave è infilata nella serratura d'avviamento, la vettura non può più essere centrobloccata o sbloccata dalla porta fianco guida.

La porta guida **aperta** non può essere bloccata dalla porta fianco guida.

Al bloccaggio i pomelli-sicura di tutte le porte devono scendere. Se ciò non succede in una porta, riaprirla e richiuderla bene.

Attenzione

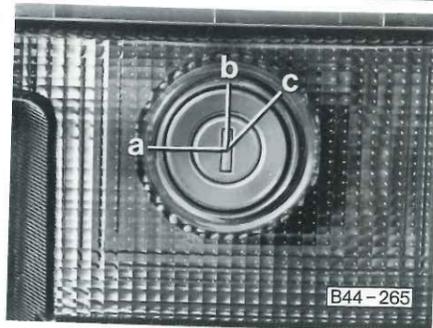
Premendo in giù il pomello-sicura della porta lato guida a chiave d'accensione estratta, o anche quello della porta del passeggero accanto guida, si bloccano tutte le porte.

Non si lascino mai i bambini soli in macchina perchè, a porte bloccate, in caso di necessità è più difficile recare aiuto dall'esterno.

Le **porte posteriori** si possono bloccare o sbloccare pure singolarmente mediante i pomelli-sicura.

Cofano bagagliaio

■ A fessura orizzontale (a) il cofano bagagliaio viene sbloccato o bloccato automaticamente dal centrobloccaggio. Inoltre il cofano può venire sbloccato o bloccato separatamente con la chiave principale.



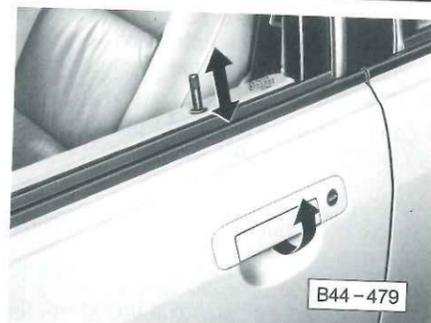
■ Se la chiave viene estratta in posizione verticale (b), il cofano rimane sempre chiuso. In questo caso si può sbloccare solamente con la chiave.

■ Per sbloccare il cofano ruotare la chiave principale a destra sino al fermo (c), tenerla in questa posizione e premere il cilindretto della serratura.

Avvertenza

Se il bloccaggio centralizzato è guasto, tutte le serrature si possono azionare normalmente – veda alla pag. seguente.

PORTE



Per aprire le porte sollevare la maniglia (freccia).

Dall'esterno le porte anteriori si aprono e chiudono con la chiave. Nell'aprirla il pomello-sicura si alza, nel chiuderle si abbassa.

La porta del posto accanto-guida e le porte posteriori possono venir bloccate dall'esterno senza chiave: premere il pomello-sicura e chiudere la porta.

La portiera del guidatore non può venir bloccata con il pomello finchè è aperta. Si evita così di dimenticare la chiave nella serratura bloccasterzo-avviamento.

Dall'interno si bloccano tutte le porte premendone i pomelli-sicura.

Finchè questi rimangono abbassati non si può aprire le porte dall'interno, nè dall'esterno.

A veicolo in moto i pomelli **non** dovrebbero stare abbassati, affinché in caso di necessità si possa recare aiuto dall'esterno senza indugi.

Serrature riscaldabili

Il cilindretto serratura riscaldabile nella porta guida si inserisce sollevando brevemente la maniglia. Il riscaldamento rimane in funzione fino a che la temperatura esterna si trova al di sotto di circa +5°C. La durata del riscaldamento viene pilotata automaticamente in dipendenza della temperatura esterna. La durata massima del riscaldamento è di circa 50 secondi. Sollevando permanentemente la maniglia **non** è possibile aumentare la durata del riscaldamento.

Alla fine della fase di riscaldamento, sollevando di nuovo la maniglia, è possibile ripristinare il funzionamento del riscaldamento.

**Sicura per bambini**

Le porte posteriori sono provviste additionally di una sicura per bambini. Ruotando la levetta inferiore alla serratura della porta in direzione della freccia – veda il segno sulla serratura – si inserisce la sicura. La levetta d'apertura interna è bloccata, la porta può essere aperta solo dall'esterno. Il pomello-sicura deve essere in tal caso alzato.

COPERCHIO DEL BAGAGLIAIO

Il coperchio bagagliaio si può aprire solo con la chiave principale. Per **sbloccare**, a toppa della chiave orizzontale, premere il cilindretto e sollevare il coperchio.

Non far alzare il coperchio da solo.

Per chiudere, abbassare il coperchio e chiuderlo con una leggera spinta.

Dopo aver chiuso verificare sempre, tirando, che la serratura sia scattata, altrimenti può aprirsi durante la marcia, anche se si è fatto uso della chiave.

Non viaggiare mai con coperchio appoggiato o addirittura aperto, altrimenti i gas di scarico possono penetrare nell'abitacolo.

ALLARME ANTIFURTO *

Con l'ausilio dell'impianto allarme antifurto vengono evitati i tentativi di scasso e il furto della vettura. L'impianto emette un segnale d'avvertimento acustico al riconoscere l'ingresso non autorizzato nella vettura.

A vettura chiusa, vengono sorvegliate le seguenti zone:

- vano motore
- vano bagagli
- porte
- autoradio
- accensione

I finestrini e il tettuccio apribile/ sollevabile * non sono protetti dall'impianto d'allarme.

L'allarme si inserisce automaticamente alla chiusura della porta lato guida o fianco guida e si disinserisce all'apertura di detta porta. L'impianto è pronto al funzionamento circa 30 secondi dopo la chiusura della vettura.

La disponibilità all'uso dell'impianto d'allarme e la giusta chiusura delle **porte** e dei coperchi viene indicata da un breve suono di claxon alla chiusura della vettura.

Se non si verifica il suono di claxon, controllare ed al caso chiudere le porte. La chiusura successiva non viene indicata da un suono di claxon.

Il coperchio bagagliaio, ad impianto inserito, può essere aperto separatamente con la chiave. L'impianto d'allarme non si mette in funzione. Dopo la chiusura il vano bagagli è di nuovo inserito nel circuito d'allarme.

L'allarme viene emesso quando si apre la porta, il cofano motore o il bagagliaio da persone non autorizzate, o se viene inserita l'accensione oppure viene smontata l'autoradio. In questo caso vengono emessi per circa 30 secondi segnali acustici. Il motore non può essere avviato fino a due l'impianto d'allarme è disinserito con la chiave alla porta guida o opposta.

Se al termine del segnale d'avvertimento si tenta di manomettere una ulteriore zona protetta da fusibile (p. es. se dopo l'apertura di una porta si smonta l'autoradio) si riattiva automaticamente il segnale di avvertimento.

FINESTRINI

Con accensione inserita i finestrini si possono aprire e chiudere elettricamente.

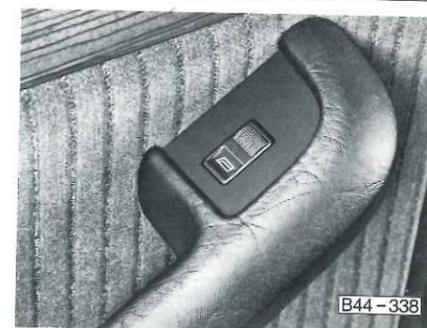
Gli interruttori si trovano nel bracciolo della porta lato guida.

Nei braccioli della porta lato passeggero anteriore e in quelli delle porte posteriori ci sono inoltre interruttori supplementari (fig. a destra) per il comando dei singoli finestrini.

Gli alzacristalli elettrici funzionano anche ad accensione disinserita - indipendentemente se le porte sono chiuse o aperte. Solo **se la porta lato guida è stata aperta e poi richiusa**, gli alzacristalli sono fuori servizio.

Saliscendi automatico per porta lato guida

Premendo l'interruttore il finestrino si abbassa o si alza del tutto automaticamente. Premendo brevemente l'interruttore nel senso inverso l'automatismo saliscendi



si può fermare nella posizione desiderata. Il sali-finestrino automatico funziona fino a che il motore è in moto. Dopo avere spento il motore il finestrino si alza solo se si mantiene premuto l'interruttore di comando.

Con l'**interruttore di sicurezza** (freccia) alle porte posteriori si possono mettere fuori servizio gli interruttori e l'accendisigari nella mensola centrale posteriore. I finestrini si possono aprire e chiudere dai sedili posteriori solo con l'interruttore (premuta).

Attenzione
L'azionamento distratto o involontario può provocare contusioni, quindi prudenza nel chiudere i finestrini. Scendendo dalla macchina togliere la chiave d'accensione. Gli alzacristalli sono però fuori funzione dopo aver aperto e richiuso la porta lato guida.

SPECCHI RETROVISIVI

Regolazione specchi

Gli specchi retrovisivi dovrebbero venir regolati giustamente prima di iniziare la marcia per poter usufruire di una buona retrovisibilità.

Specchio interno antiabbagliante

Quando se ne sa la registrazione-base, la levetta al bordo inferiore dello specchio deve essere in avanti.

Con la levetta si può instaurare la posizione anabbagliante.

Levetta in avanti – posizione normale
Levetta indietro – posizione anabbagliante.

Specchio esterno

Gli specchi esterni devono essere regolati in modo che sia ancora appena visibile il fianco della propria vettura. Questa posizione garantisce, oltre al migliore campo visivo possibile, anche un permanente controllo della regolazione.



Il comando per gli specchi esterni a **regolazione elettrica** avviene con la piastra di registro (freccia).

Lo specchio viene ribaltato nella rispettiva direzione della freccia illustrata sulla piastra di registro.

Girando il pomello da L (= links = a sinistra) a R (= rechts = a destra) si commuta da specchio sinistro a specchio destro.

Se dovesse guastarsi la regolazione elettrica dello specchietto, la regolazione può sempre avvenire a mano, premendo sulla cornice.

Riscaldamento dello specchietto

Il riscaldamento degli specchietti avviene fino a quando rimane inserito il riscaldamento del lunotto.

Avvertenza per l'uso di specchi esterni convessi ed asferici *

Uno specchio retrovisivo **convesso** (bombato verso l'esterno) aumenta il campo visibile, ma fa apparire più piccoli gli oggetti e perciò è poco adatto a poter stimare bene la distanza rispetto alle vetture che seguono.

Gli specchi **asferici** esterni hanno superfici di diversa curvatura. Tali specchi grandangolari ingrandiscono il campo visivo ancora più degli specchi convessi e sono perciò solo in parte adatti a valutare la distanza dal veicolo che segue.

CINTURE DI SICUREZZA

È dimostrato che le cinture di sicurezza proteggono efficacemente in casi d'infortunio; nella maggior parte degli Stati ne è perciò obbligatorio l'uso.

Ci si deve allacciare sempre, anche in città, ed anche sui sedili posteriori; pure le donne incinte è bene si allaccino sempre.

Per l'efficienza protettiva delle cinture è importante la disposizione della fascia. Alle pagine seguenti è descritto come allacciarsi sensatamente.

Salvaguardia bambini

Bambini d'età inferiore a 12 anni devono di regola prender posto sui sedili posteriori ed esservi trattenuti – a seconda d'età, statura e peso – da dispositivi di sicurezza per bambini o dalle cinture di serie.

Se vi si impiegano ritegni competentemente ammessi allo scopo, i bambini possono viaggiare anche sul sedile accanto-guida, seppure l'esperienza insegna che i posti dietro sono più sicuri.

Adulti non siedano mai in macchina con bambini – nemmeno lattanti – sul grembo.

■ Bambini fino a ca. 9 mesi/10 kg sono meglio protetti da incidenti se si trovano in seggiolini o conchette (culle) di sicurezza.

■ Bambini fino a ca. 7 anni/25 kg sono più al sicuro – a seconda della statura – in sedili per bambini o su cuscini di sicurezza.

■ Bambini oltre ca. 7 anni possono servirsi, sui sedili posteriori, delle cinture – a 3 o 2 ancoraggi – di serie, ove però ci si deve accertare che il tratto diagonale passi al centro della spalla e **non sul collo**; il tratto addominale deve stare sul bacino, **non sul ventre**.

Al caso usare un cuscino di sicurezza, in modo che il bambino stia seduto più in alto.

All'acquisto, al montaggio e facendo uso di sistemi di ritegno per bambini si tenga presente quanto segue.

■ Per sicurezza scegliere dispositivi rispondenti alla norma internazionale ECE R 44. Consigliabili sono i sistemi collegabili alle cinture di serie; se queste non sono abbastanza lunghe si può impiegare cinture d'adattamento reperibili presso aziende V.A.G.

■ Per la sicurezza di lattanti e bambini piccoli l'esperienza consiglia appositi sedili, conchette e culle nei quali il bambino venga a trovarsi con la schiena in direzione di marcia.

■ È bene preferire soltanto sedili e conchette con ampia superficie d'adiacenza al sedile; quelli con piedini o telaio tubolare sono privi di piano-base, affondano facilmente nell'imbottitura del sedile e sono quindi meno sicuri.

¹⁾ osservare le disposizioni di legge, che possono differire.

■ È vietato fissare sistemi di ritegno per bambini alle viti delle cinture di serie.

■ **Per montaggio ed uso di sistemi di ritegno vanno osservate le istruzioni delle Case che li producono.**

Generalità

La cintura non deve essere attorcigliata.

È vietato l'allacciamento di due persone (anche bambini) con una sola cintura. Particolarmente pericoloso è l'allacciamento sopra un bambino seduto in grembo!

La cintura non deve passare su oggetti duri o fragili (occhiali, penne, chiavi, pipa etc.), perchè potrebbero causare ferite.

Indumenti spessi e non aderenti (p. es. cappotto su giacca) compromettono posizione ed efficacia delle cinture.

La cintura non deve essere impigliata, nè a contatto con spigoli taglienti.

La serratura non deve essere intasata da carta od altro, altrimenti la linguetta non vi scatta.

La fascia della cintura va tenuta pulita: depositi di impurità possono ostacolare la funzione del retrattore (ved. anche capitolo «Cura della vettura»).

Cinture danneggiate, o già sollecitate e quindi dilatate in un incidente, vanno sostituite, preferibilmente in officina V.A.G; inoltre ne devono venir controllati gli ancoraggi.

Per taluni Paesi possono trovare impiego cinture funzionanti in modo diverso da quelle automatiche ed addominali qui descritte.

Cinture automatiche a 3 ancoraggi

sollecitate con calma consentono piena libertà di movimento, in caso di decelerazione rapida invece bloccano.

Gli automatismi fermano le cinture anche in accelerazione, in pendenze ripide ed in curva.

Per allacciare la cintura

tirarne la linguetta lentamente ed uniformemente su torace ed addome, infilandola nella serratura annessa al sedile fino a che vi scatti percettibilmente (prova di trazione!).

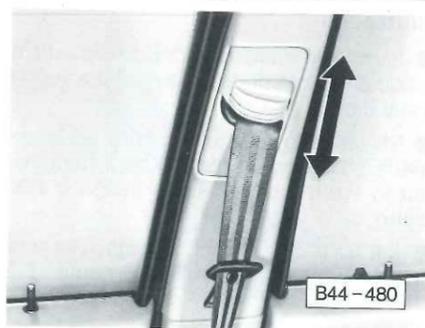


La fascia diagonale deve stare, come nella figura, più o meno al centro della spalla – non mai sul collo! – ed aderire bene al torace.

Gli schienali dei sedili anteriori non siano troppo reclinati, altrimenti le cinture possono inutilizzarsi.

Il tratto addominale della cintura deve sempre aderire bene al bacino; all'occorrenza tenderlo.

Specialmente per donne incinte la fascia addominale stia più bassa possibile, affinché non preme sul ventre.



Regolazione in altezza della cintura

L'andamento della fascia diagonale delle cinture anteriori può essere adattato anatomicamente con l'ausilio del dispositivo di rinvio regolabile.

Alzare o abbassare lentamente il tasto col dispositivo di rinvio in modo che la fascia diagonale passi più o meno al centro della spalla – veda la figura della pagina precedente – e **non mai sul collo!**

Verificare poi, tirandola, che la cintura sia ben bloccata.

Slacciare la cintura

premo con un dito il tasto arancione della serratura. La linguetta ne scatta fuori.

Ricondurre con la mano la linguetta, perchè il retrattore possa meglio avvolgere. Un bottone di plastica tiene la cintura al punto desiderato.

Cintura addominale ad avvolgimento automatico

La serratura funziona come per le cinture automatiche a 3 punti.

Per l'allacciamento estrarre senza interruzione la cintura ed infilare la linguetta nella rispettiva chiusura fino allo scatto (prova di trazione!).

La fascia deve sempre aderire bene all'addome.

Avvertenza

La cintura può essere estratta solo a fascia del tutto arrotolata.

Per lo **slacciamento**, premere il tasto arancione e lasciar riavvolgere la cintura.

Sistemi di sicurezza

procon-ten

Per una migliore protezione del guidatore e del passeggero anteriore allacciati con la cintura, la vettura è equipaggiata col sistema di sicurezza procon-ten.

In caso di grave urto frontale, le cinture vengono tirate ed il volante viene tirato via in avanti.

Descrizione alle pagine 134.

Airbag

Il sistema airbag offre al guidatore **allacciato** con la cintura, insieme al sistema di sicurezza procon-ten, una protezione supplementare in caso di incidente frontale.

Descrizione a pag. 136.

POGGIATESTA



B44-481

I poggiatesta anteriori devono essere adattati alla statura, perché soltanto così costituiscono con le cinture un valido sistema antinfortunistico.

Regolazione in altezza

Afferrare il poggiatesta ai lati con ambo le mani e spingerlo in su o in giù; il bordo superiore deve trovarsi più o meno all'altezza degli occhi.



B44-662

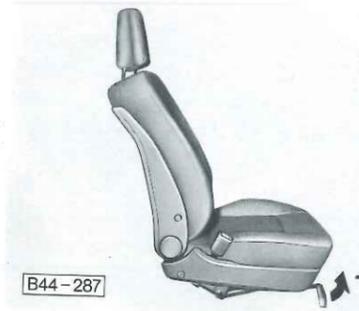
Stacco

- All'orlo posteriore delle calotte spingerle in su con il pollice o con cacciavite.
- Vicino alle sedi premer giù l'imbottitura e con cacciavite estrarre lateralmente le mollette.
- Estrarre il poggiatesta.

Riattacco

- Spinger le mollette a fondo sulle aste in modo che il lato dritto della molletta venga a star dietro.
- Sfilare dalle aste le 2 calotte ed imprimerle sulle sedi in modo che il dente di fermo interno della calotta venga a star dietro.
- Infilare le aste del poggiatesta nelle sedi fino a che vi scattino percettibilmente.

SEDILI ANTERIORI



B44-287

1- Per avvanzarli o retrocederli

Tirare su la leva, spostare il sedile, lasciare andare la leva, e spostare ulteriormente il sedile fino a far scattare il fermo.

Attenzione
Per ragioni di sicurezza il sedile guida va regolato in senso longitudinale solo a vettura ferma.



B44-483

2- Per regolare l'inclinazione dello schienale

sollevarsi e ruotare la manopola.

Attenzione
A veicolo in moto gli schienali non devono essere troppo reclinati, altrimenti si pregiudica la funzione delle cinture di sicurezza.

3- Per regolare il sostegno della vertebra lombare *

Ruotare la manetta nella manopola. In tal modo è possibile curvare più o meno l'imbottitura nella zona della vertebra lombare. Così viene garantito un efficace appoggio alla curvatura naturale della spina dorsale.

che evita la stanchezza soprattutto sui lunghi viaggi.

Nelle vetture con **sedili spostabili elettricamente**, il sostegno della vertebra lombare non viene regolato con la manetta, bensì con la manopola.

4- Per regolare l'altezza

spostare il corpo in avanti e tirare in alto la maniglia.

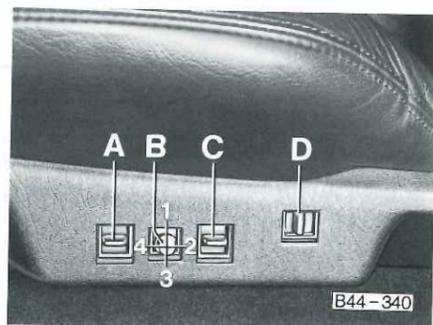
Portare il sedile nella posizione desiderata spostandovisi, rilasciare la leva.

Attenzione
Per ragioni di sicurezza l'altezza del sedile guida va regolata solo a vettura ferma.

Riscaldamento al sedile

Piano e schienale dei sedili anteriori sono - ad accensione inserita - riscaldabili elettricamente.

Per ulteriori ragguagli veda a pag. 43.



Sedili anteriori a regolazione elettrica *

Gli interruttori si trovano al lato esterno del telaio del sedile.

La regolazione dei sedili funziona anche ad accensione disinserita.

Attenzione

La regolazione agisce anche ad accensione disinserita. Non lasciare quindi mai bambini soli in macchina, perchè facendo spostare i sedili in modo malaccorto possono procurarsi contusioni.

Interruttore A

in su: il sedile si solleva davanti
in giù: il sedile si abbassa davanti

Interruttore B

Con l'interruttore B il sedile viene spostato longitudinalmente o regolato in altezza:

1 = in su 3 = in giù
2 = indietro 4 = in avanti

Interruttore C

in su: il sedile si alza dietro
in giù: il sedile si abbassa dietro

Interruttore D

in avanti: schienale meno inclinato
indietro: schienale più inclinato

Regolazione sostegno vertebra lombare *

veda pagina precedente.



Memorizzazione posizione sedile (memory)

Per il sedile guida si possono programmare e richiamare 4 diverse posizioni del sedile.

Gli interruttori sono alloggiati nel bracciolo della porta lato guida.

Il memorizzatore funziona anche ad accensione disinserita.

Per la memorizzazione e il richiamo occorre premere il tasto «ON/OFF» nella posizione «ON».

Memorizzazione posizione sedile

■ Regolare il sedile (veda pagina precedente).

■ Premere il tasto «memory» e tenerlo premuto. Inoltre premere uno dei quattro tasti di memorizzazione.

■ Lasciare i tasti.

La posizione sedile è ora memorizzata con uno dei quattro tasti scelti. Una nuova memorizzazione con lo stesso tasto cancella la precedente.

Richiamo posizione sedile

Il richiamo delle posizioni sedile memorizzate deve avvenire a vettura ferma.

■ Premere brevemente il tasto di memorizzazione a porta lato guida aperta. Il sedile si sposta automaticamente nella posizione memorizzata.

Se la porta guida è rimasta chiusa per più di ca. 30 secondi:

■ Premere il tasto di memorizzazione desiderato fino a che il sedile ha raggiunto la posizione memorizzata.

Avvertenza

Premendo il tasto «ON/OFF» nella posizione «OFF» il memorizzatore viene disinserito. In questa posizione, ogni richiamo viene immediatamente interrotto. Le posizioni del sedile rimangono però memorizzate.

Il sedile rimane regolabile con l'interruttore al telaio del sedile.



Regolazione bracciolo *

Il bracciolo può essere regolato in diverse posizioni.

Per la registrazione, premere il tasto sulla superficie frontale del bracciolo (freccia) e ribaltare del tutto quest'ultimo. Indi sollevare a scatti il bracciolo, fino al raggiungimento della regolazione desiderata.

Badare che a bracciolo ribaltato in giù la libertà di movimento del braccio può essere limitata. Viaggiando in città, è consigliabile che il bracciolo non sia ribaltato in giù.

Bracciolo per autotelefono - veda a pag. 56.

SPEDILE POSTERIORE



Badare che le linguette di fissaggio vengano condotte dietro il tappetino. **Riavvitare accuratamente le due viti con intaglio a croce.**

Nel riattacco del sedile, i particolari delle cinture di sicurezza fissati al pavimento devono essere riposti sul sedile.

Estrazione del sedile

Svitare le viti con intaglio a croce situate nel lato anteriore del sedile ed estrarlo verso l'alto.

Rimontaggio del sedile

Premere sotto lo schienale in modo che i fermi inferiori scattino nelle apposite fessure. Premere con forza la parte anteriore verso il basso.

RIPIANO POSAOGGETTI

La superficie dietro gli schienali dei sedili posteriori può essere usata per riporvi indumenti leggeri.

Per non compromettere l'aerazione non coprire le aperture del ripiano (veda a pag. 54).

Attenzione

Non è consentito mettere oggetti pesanti e duri su questa superficie – frenando improvvisamente, essi mettono in pericolo i passeggeri.

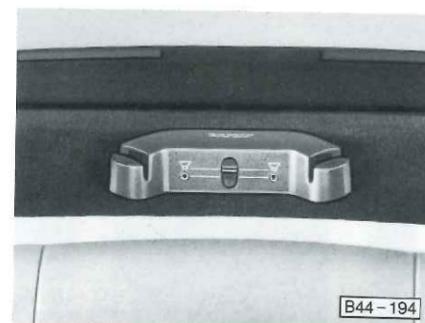
Inoltre potrebbero venirsi a rovinare i filamenti termici del termolunotto a causa di oggetti sfreganti.

AVVOLGIBILE PARASOLE *

Gli avvolgibili del lunotto o delle porte posteriori si possono stendere per diminuire l'effetto delle radiazioni solari.

Fermarli ai 2 ganci del tetto o dei rivestimenti delle porte.

ATTACCO PER CUFFIA *



Con l'attacco per cuffia (duo-sound) sul ripiano dietro lo schienale del sedile posteriore i passeggeri seduti dietro possono scegliere per la ricezione fra altoparlanti posteriori o cuffie. La commutazione avviene con l'interruttore all'attacco per cuffia.

Interruttore in alto – altoparlanti post. inseriti

Interruttore in basso – cuffie inserite

Il volume viene regolato come al solito col regolatore volume e risp. col regolatore di dissolvenza all'apparecchio radio.

Le cuffie adatte sono reperibili presso le aziende V.A.G.

BAGAGLIAIO

Perché il veicolo si comporti bene in marcia, oggetti pesanti trasportati è bene si trovino il più possibile vicini al retrotreno. I pesi ammessi sui singoli assi ed il peso complessivo ammesso non devono in alcun caso venir superati.

■ Badare che trasportando oggetti pesanti si viene a modificare il comportamento di marcia in seguito allo spostamento del centro di gravità.

■ **Non viaggiare mai a coperchio soltanto appoggiato o addirittura aperto, altrimenti i gas di scarico possono penetrare nell'abitacolo.**

SACCO PORTASCI

Serve a trasportare nell'abitacolo sci o altri lunghi oggetti senza pericolo di furto, comodamente e senza danni.

Uso del sacco portasci

La preparazione per il carico del sacco portasci avviene dal divano posteriore.



B44-485



B44-578

■ Ribaltare il bracciolo centrale posteriore in avanti.

■ Aprire la chiusura adesiva, liberare il tasto di sbloccaggio per lo sportellino (ved. freccia nella figura) e premerlo.

■ Estrarre il sacco e spiegarlo.

■ Aprire la chiusura lampo nel sacco e, facendo passare la mano attraverso l'apertura, ribaltare in alto lo sportellino fino ad arresto. Lo sportellino viene trattenuto nella posizione di apertura da un magnete.

■ Aprire il bagagliaio e liberarne la parte centrale dai bagagli.

■ Infilare sci o altri lunghi oggetti nell'abitacolo attraverso il bagagliaio.

■ Assicurare il sacco con la cintura addominale centrale, come mostra la figura a destra.

— Estrarre la cintura e avvolgerla una volta da giù attorno al sacco.

— Infilare la lingua nella rispettiva fibbia. Tendere all'altra estremità e far avvolgere la parte eccedente.

Avvertenza

All'occorrenza si può togliere il bracciolo centrale: scostarne da ambo i lati l'imbottitura dello schienale scoprendo il supporto, spingere indietro i ganci (1 per ciascuna delle 2 parti) ed estrarre il bracciolo.

Sistemazione del sacco portasci

■ Richiudere lo sportellino, agendo dall'apertura della chiusura lampo.

■ Ripiegare il sacco e collocarlo nel suo alloggiamento. Chiudere la chiusura adesiva.

Avvertenza

Se il sacco non viene più utilizzato, prima di riporlo si faccia attenzione che sia bene asciutto. Per far defluire l'acqua (p. es. che gocciola dagli sci), all'estremità del sacco si trova una valvolina di scarico.

PEDALI

L'azionamento dei pedali non deve essere ostacolato.

Per questo motivo nella zona della pedaliera non si dovrebbero disporre oggetti che potrebbero scivolare sotto i pedali.

In questa zona non si devono nemmeno disporre tappetini o altri rivestimenti supplementari sul pavimento:

■ nel caso di guasti all'impianto dei freni può verificarsi una maggior corsa del pedale;

■ deve essere sempre possibile poter premere a fondo il pedale dell'acceleratore;

■ tutti i pedali devono poter tornare senza impedimenti nella loro posizione iniziale.

La vettura è già fornita dalla fabbrica di tappetini, che possono essere fissati alle viti di fissaggio per evitare spostamenti. Il vano piedi davanti al guidatore deve restare libero per non intralciare l'uso dei pedali.

Tappetini di ricambio per la Sua vettura sono reperibili presso le officine V.A.G.

FRENI

Le seguenti avvertenze sono importantissime per un uso sicuro del veicolo.

■ Le guarnizioni nuove devono «attivarsi per attrito», quindi per i primi 200 km non hanno ancora l'efficienza massima. Tale deficienza può venir compensata con una maggior forza al pedale. Ciò anche per il futuro, qualora si sostituiscano le guarnizioni freno.

■ Se la corsa del pedale freno aumentasse improvvisamente, potrà esser guasto uno dei 2 circuiti frenanti. Si può in tal caso invero proseguire fino alla prossima officina V.A.G., ma tenendo presente che occorre più forza al pedale e che le corse di frenata della vettura sono più lunghe.

■ Il livello del liquido dei freni va controllato regolarmente — veda a pagina 89.

Un livello troppo basso nel serbatoio viene segnalato dal sistema auto-check (veda a pag. 37).

■ Il consumo delle guarnizioni dipende in larga misura da condizioni d'impiego e modo di guida della vettura. Specialmente per veicoli usati spesso in città e su brevi percorsi oppure guidati molto sportivamente può accendersi la spia usura pa-

stiglie — veda a pag. 39. In tal caso è al più tardi necessario far verificare in officina V.A.G. lo spessore delle guarnizioni anche ad intervalli più brevi di quelli indicati nel Programma Service.

Poiché il dispositivo di indicazione usura freni sorveglia solo le pastiglie anteriori è consigliabile far controllare anche le **guarnizioni d'attrito dei freni posteriori.**

■ In discesa è bene sfruttare la forza frenante del motore inserendo per tempo l'ambito di marcia "2", o "1". Così si allevia il lavoro dell'impianto freni. Se occorre anche frenare, lo si faccia non ininterrottamente, ma ad intervalli.

■ In particolari condizioni come p. es. nell'acqua, con forte pioggia o dopo lavata la macchina, l'azione dei freni, a causa dei dischi umidi e d'inverno gelati, può risultare ritardata: le guarnizioni devono prima asciugarsi frenando.

Anche su strade cosparse di sale antigelo si può avere ritardo di frenata se su percorsi prolungati non sarà stato fatto uso dei freni: lo strato di sale su dischi e guarnizioni freno va prima eliminato frenando.

Attenzione
Se viene montato successivamente uno spoiler anteriore, badare che sia garantita e non ostacolata l'immissione d'aria ai freni ruote anteriori; in caso contrario l'impianto freni potrebbe diventare troppo caldo.

Servofreno

Il servofreno viene alimentato con la pressione di lavoro necessaria dalla pompa idraulica. Per il servofreno è presente un accumulatore della pressione idraulica. Se il motore viene arrestato o viene a mancare l'alimentazione idraulica, la pressione di lavoro rimane conservata. Poiché tuttavia il volume dell'accumulatore della pressione idraulica è limitato, la servoassistenza è possibile solo per alcune frenate.

Attenzione
Per questo motivo durante la marcia non si deve mai spegnere il motore.

■ Un livello troppo basso dell'olio nella centralina idraulica oppure una pressione operativa troppo bassa nel servofreno vengono segnalati dall'accendersi della spia (veda a pag. 37). Cercare subito un'officina V.A.G.

Se il servofreno non funziona, p. es. perché il veicolo viene trainato oppure perché il servofreno stesso ha un guasto, per frenare si deve premere il pedale con maggior forza.

Sistema antibloccaggio ruote (ABS)

L'ABS contribuisce notevolmente all'aumento della sicurezza attiva della vettura.

Il vantaggio decisivo dell'ABS rispetto al sistema frenante convenzionale consiste che anche con frenate brusche su fondo stradale scivoloso le ruote non si bloccano. In questo modo la vettura rimane sterzabile ed offre la migliore stabilità di marcia possibile.

Se una ruota presenta una velocità periferica troppo bassa rispetto alla velocità della vettura e tende quindi a bloccare, il sistema si occupa di diminuire la pressione frenante di questa ruota. Questo processo di regolazione si fa notare attraverso il pulsare del pedale dei freni unitamente a rumori. In questa maniera viene dato al guidatore un chiaro avvertimento che le ruote si trovano nell'ambito di bloccaggio. **La velocità va quindi subito adeguata alle condizioni del fondo stradale e del traffico!**

Attenzione
In particolare su fondo scivoloso anche l'ABS non può superare i limiti imposti dalle leggi di fisica. La maggiore disponibilità di fattori di sicurezza non deve indurre a correre rischi.

L'ABS si innesta automaticamente ad ogni avviamento del motore. In caso di bisogno può disinserirsi o inserirsi con l'interruttore ABS. Per particolari più dettagliati, veda a pag. 44.

L'ABS viene controllato da una spia. Veda a pag. 34.



Freno a mano

Per frenare alzare con forza la leva.

Tirare sempre la leva con forza, in modo che poi non si possa distrattamente ripartire senza averla allentata.

A freno a mano serrato ed accensione inserita la spia luminosa dei freni è accesa. «Parcheggio» veda a pag. 29.

Per togliere il freno tirare un pò la leva, premerne il bottone del blocco ed abbassare del tutto la leva.

CAMBIO AUTOMATICO



La vettura è equipaggiata di un cambio automatico a quattro ambiti a pilotaggio elettronico.

Questo cambio con dispositivo di superamento del convertitore di coppia, non solo migliora notevolmente l'efficacia in 3a e 4a, ma riduce anche il consumo di carburante.

Comando programmi

Con l'apposito interruttore (freccia) possono essere scelti tre programmi:

- **E** Economy
- **S** Sport
- **M** Manuale

La scelta del programma può avvenire a vettura ferma o anche durante la marcia.

E - Programma Economy

Posizione del programma per marcia normale. Ad ogni avviamento del motore il cambio commuta automaticamente al programma E. Il programma consente una marcia economica, anticipando l'inserimento in una marcia superiore e posticipando quello in una marcia inferiore.

S - Programma sport

Per una guida sportiva è consigliabile scegliere questo programma. Grazie all'innesto posticipato in una marcia superiore, si possono sfruttare pienamente le riserve di potenza del motore.

L'innesto in una marcia inferiore avviene ad un regime del motore superiore a quello previsto per il programma E.

M - Programma manuale

Appena si inserisce questo programma, a destra dello strumento multiplo appare una "M". Veda figura a destra.

Il guidatore sceglie la rispettiva marcia. Questa ambito viene mantenuto fino a che il guidatore sceglie un altro ambito. Con la leva selettoria in posizione "D" viene inserita, in dipendenza della velocità e della posizione del pedale acceleratore, la 3a o la 4a marcia. Se da un ambito superiore viene scelto un ambito inferiore, l'automatismo del cambio passa alla marcia inferiore quando non è più possibile che il motore



superi il numero di giri previsto. Il programma M è, p. es. vantaggioso con marcia in montagna o col traino di un rimorchio con leva selettoria in posizione "2" o "1", oppure anche per una partenza tranquilla su fondo stradale ghiacciato con leva selettoria in posizione 3.

Questo programma va sempre scelto quando non si desidera avere un innesto automatico delle marce.

Programma d'emergenza

In caso di disturbi, il cambio automatico commuta al programma d'emergenza. Ciò viene indicato dall'illuminarsi di tutti i segmenti nel campo delle indicazioni. È possibile inserire ulteriormente la leva selettoria in tutte le posizioni. Nelle posizioni "D, 3, 2 e 1" il cambio rimane in 3a marcia.

Se, in caso di mancato funzionamento dell'elettronica, con leva selettoria in "D" è inserita la 4a marcia, la commutazione in 3a marcia avviene solo dopo un nuovo avviamento del motore.

Lo stabilizzatore di velocità * e il blocco per la retromarcia restano disinseriti nel programma d'emergenza.

Blocco leva selettoria e cicalino

Ad accensione inserita, la **leva selettoria** nelle posizioni «P» e «N» è bloccata. Per sbloccare la leva da queste posizioni occorre premere il pedale del freno.

Un elemento a tempo ritardato impedisce che al passaggio oltre la posizione «N» (p. es. da «R» a «D») la leva selettoria si blocchi. Solo se la leva, a pedale freno non premuto, rimane per più di 1 secondo in posizione «N» si inserisce il blocco.

A velocità al di sopra di ca. 5 km/h, il blocco leva selettoria si disinserisce automaticamente nella posizione "N".

Un **cicalino** suona se all'apertura della porta lato guida la leva selettoria non si trova in posizione «P» (blocco di parcheggio).

In tal modo si vuole evitare che uscendo dalla vettura dalla porta lato guida resti innestata per sbaglio una posizione di marcia e risp. la vettura non sia sufficientemente assicurata contro una marcia involontaria.

Il cicalino si disinserisce a blocco di parcheggio innestato.

Posizioni della leva selettoria

Le posizioni della leva selettoria vengono indicate nello strumento multiplo ad accensione inserita. Nella figura sul lato sinistro è rappresentata la posizione "P".

P - Blocco di parcheggio

Ruote motrici meccanicamente bloccate. Il blocco «P» deve venire inserito **solo** a vettura ferma. Prima di inserire la leva selettoria in posizione «P» si deve premere la leva verso il basso. Ciò non è necessario per passare da "R" a "P".

Prima di togliere la leva selettoria dalla pos. «P» occorre premere il pedale freno e spingere la leva selettoria verso il basso.

R - Retromarcia

Va innestata **solo** a vettura ferma e motore a regime minimo. Prima di inserire la «R» si deve premere la leva selettoria verso il basso.

Nella posizione "R" della leva selettoria, ad accensione inserita, i fari di retromarcia sono accesi.

N - Folle

Per disinserire la leva selettoria a velocità al di sotto di 5 km/h o a vettura ferma, azionare il pedale freno.

D - Posizione normale di marcia avanti

Gli ambiti di marcia avanti si alternano automaticamente in funzione del carico al motore e della velocità.

3 - Innesto fino alla 3a marcia

La 1a, 2a e 3a marcia nei programmi "S" ed "E" si alternano automaticamente in funzione del carico al motore e della velocità. La 4a marcia è esclusa.

Questa posizione della leva selettoria è consigliabile se in determinate condizioni in posizione "D" la 3a e 4a marcia si alternano sovente.

2 – Posizione per strade di montagna

La 1a e 2a marcia, nei programmi "S" ed "E", si alternano automaticamente in funzione del carico al motore e della velocità. La 4a marcia è esclusa; ciò aumenta la forza frenante del motore.

1 – Posizione per forti pendenze

Per inserirla si deve premere la leva selettoria verso il basso. La macchina va solo in 1a marcia; 2a, 3a e 4a sono escluse. Il motore ha così la forza frenante massima possibile.

Nella posizione 1, lo stabilizzatore di velocità * non può essere usato.

Dispositivo Kick-down

Nei programmi "S" ed "E", serve per ottenere accelerazioni massime. Premendo il pedale acceleratore oltre il punto di resi-

stenza, indipendentemente da velocità e regime del motore o si ritarda il passaggio alla marcia superiore o si riduce alla marcia inferiore.

Raggiaggi per la manovra

Avviamento

solo in posizione «N» o «P» della leva selettoria.

Veda anche «Avviamento» a pag. 30.

Selezione di un ambito di marcia

Prima – a veicolo fermo e motore funzionante – azionare sempre il freno a pedale.

Nell'innestare l'ambito a macchina ferma non dare gas, ed attendere poi un attimo a dar gas, in modo che il cambio abbia eseguito il comando.

Per tenere il veicolo fermo con motore al minimo, in tutti gli ambiti di marcia si deve premere il freno perchè altrimenti il veicolo «striscia».

Se a veicolo fermo è inserito un ambito di marcia, ci si guardi bene dal dare distrettamente gas (p. es. a mano dal vano motore): il veicolo all'istante, talora anche con freno a mano ben tirato.

Se in viaggio per sbaglio si passa a N (folle), prima di reinserire un ambito di marcia avanti togliere il gas ed attendere che il motore abbia regime minimo.

Fermata

Per fermate momentanee – p. es. ai semafori – basta trattenere il veicolo col freno senza innestare la N, ma allora il motore deve girare soltanto al minimo.

Parcheggio

In pianura basta inserire il blocco di parcheggio (P). In pendenza, prima si serri forte il freno e poi si inserisca il blocco, per non gravarvi troppo e poterlo poi disinserire più agevolmente.

L'avviamento in traino

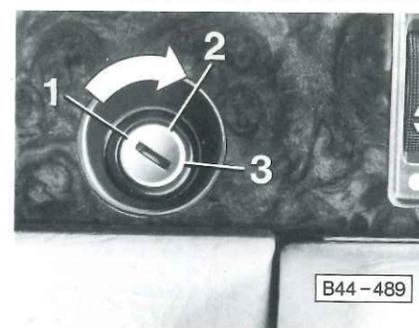
o a spinta di vetture con cambio automatico non è possibile.

Se la batteria è scarica ci si può servire di quella di un altro autoveicolo collegandola con apposito cavo: veda «Avviamento d'emergenza», pag. 119.

Traino vettura

Se accadesse di dover trainare la vettura, si devono inderogabilmente osservare le istruzioni al capitolo «Vettura in traino», a pag. 121.

SERRATURA BLOCCASTERZO – AVVIAMENTO



1 – Accensione spenta, motore spento, il bloccasterzo può agire.

Per azionare il bloccasterzo estrarre la chiave e girare il volante fino a sentire scattare il fermo.

Avvertenza

se estratta la chiave d'accensione non viene spenta la luce o la radio, aprendosi la portiera di guida suonano segnali d'avvertimento.

Attenzione

Estrarre la chiave soltanto a vettura ferma!

2 – Accensione

Se è impossibile o difficile portare la chiave in questa posizione, girare un pò il volante nei due sensi: così si disimpegna il bloccasterzo.

3 – Avviamento

Con la chiave in questa posizione i proiettori si riducono a luci di posizione (di città) e gli altri più grandi utilizzatori elettrici non funzionano.

Per ogni nuova manovra d'avviamento riportare prima la chiave in posizione 1; il dispositivo antiripetizione avviamento nel bloccasterzo impedisce al motorino d'avviamento di inserirsi a motore in moto rischiando di danneggiarsi.

AVVIAMENTO DEL MOTORE

Generalità

Attenzione se si avvia il motore in locali chiusi: pericolo d'intossicazione!

■ Prima dell'avviamento portare le leva selettiva in «P» o «N» e tirare il freno a mano.

■ Appena il motore si avvia, lasciar subito andare la chiave: il motorino d'avviamento non deve venire trascinato dal motore.

■ Non far scaldare il motore a vettura ferma: partire subito!

■ Evitare alti regimi e di dare tutto gas, quando il motore non ha ancora temperatura di viaggio.

Manovra d'avviamento

Il motore ha un impianto d'iniezione che crea automaticamente la miscela carburante-aria ideale per ogni condizione d'esercizio; il modo d'avviamento descritto vale quindi indipendentemente dalla temperatura esterna, ed a motore caldo o freddo.

■ Prima e nel corso dell'avviamento **non dare gas**. Se il motore non si avvia entro 10 secondi d'accensione, smettere e dopo ca. mezzo minuto riavviare.

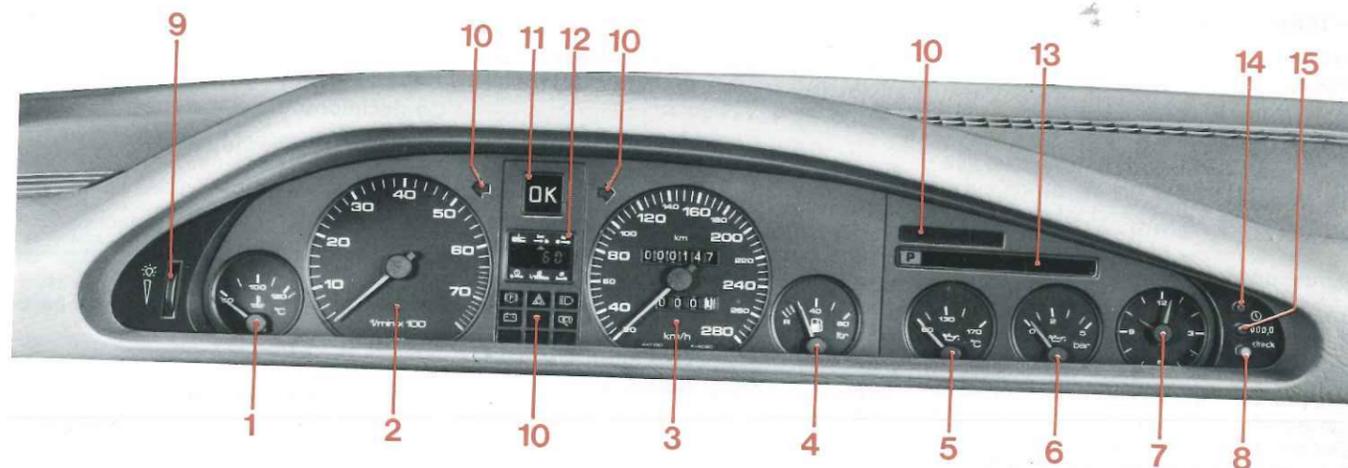
■ A motore molto caldo può doversi dare un po' di gas appena avviatosi il motore.

Se il motore non si avvia, possono esser bruciati il fusibile per la pompa elettrica del carburante o i fusibili dei componenti elettrici/elettronici del motore (pag. 110).

ARRESTO DEL MOTORE

Dopo prolungato intenso sforzo del motore non spegnerlo subito, ma lasciarlo funzionare ancora ca. 2 minuti in folle, per evitare accumuli di calore.

STRUMENTO MULTIPLO



B44-669

1 - Indicazione livello "acqua"	32	8 - Pulsante per controllo sistema autocheck	37	13 - Campo di indicazione per cambio automatico	26
2 - Contagiri	32	9 - Regolatore intensità illuminazione strumenti	33	14 - Pulsante per regolazione orologio	33
3 - Tachimetro	32	10 - Spie luminose	34	15 - Pulsante per azzeramento contachilometri parziale	32
4 - Indicatore livello carburante	32	11 - Sistema autocheck	36		
5 - Indicatore temperatura olio motore	33	12 - Computer di bordo	40		
6 - Indicatore pressione olio motore	33				
7 - Orologio	33				

1 – Termometro "acqua,"

L'impianto funziona ad accensione inserita.

Campo freddo

Se l'indice si trova ancora nella zona sinistra della scala, evitare elevati regimi e non sottoporre il motore a forti carichi!

Campo normale

Conducendo la vettura in modo normale, l'indice deve oscillare nel campo centrale della scala.

Sollecitando maggiormente il motore e con elevate temperature esterne, l'indice può spostarsi ulteriormente verso destra. **Ciò non preoccupi fino a che non lampeggia la spia temperatura "acqua,".**

Spia

Se la spia per la temperatura / il livello dell'"acqua," dovesse lampeggiare durante la marcia, può dipendere dal livello del-

l'"acqua," troppo basso o dalla temperatura troppo elevata.

Fermare subito, fermare il motore e determinare i motivi del guasto – veda a pag. 38.

Avvertenze

■ **Proiettori supplementari davanti alla griglia** della calandra peggiorano il raffreddamento. Con temperature esterne elevate e forti sollecitazioni, il motore può surriscaldarsi!

■ Se causa forti carichi, elevate temperature e climatizzatore inserito il motore si surriscalda, è possibile che il climatizzatore si disinserisca automaticamente sino a che la temperatura dell'"acqua" sia diminuita.

2 – Contagiri

Durante il rodaggio evitare regimi elevati. Il campo rosso del quadrante indica i regimi massimi tollerabili per breve tempo dal motore rodato e caldo. Se si marcia col programma **M** è però consigliabile innestare la marcia superiore o togliere gas al più tardi quando tale campo viene raggiunto.

3 – Tachimetro

Durante e dopo il rodaggio attenersi alle istruzioni a pag. 62.

Contachilometri

Il contatore superiore registra il percorso totale, il contatore inferiore invece i percorsi brevi.

L'ultima posizione del contachilometri giornaliero indica le centinaia di metri.

Il contachilometri giornaliero si può azzerare premendo l'apposito bottone (posizione 15).

4 – Livello carburante

L'apparecchio funziona ad accensione inserita.

Il serbatoio contiene circa 80 litri.

Quando la lancetta ha raggiunto il campo di riserva (R), il quantitativo restante è di circa 12 litri.

Il serbatoio del carburante contiene ca. 80 litri.

Non appena l'indice raggiunge il campo della riserva (R) sono disponibili ancora circa 12 litri di carburante.

5 – Termometro dell'olio motore

Per tutto il tempo in cui il motore è ancora freddo, non gli si deve richiedere la piena potenza. Se in casi eccezionali l'indice si porta nel campo elevato, si deve ridurre il regime. In seguito a ciò l'indice deve tornare in campo normale.

Se l'indice rimane nel campo elevato, fermare la vettura e spegnere il motore. Controllare il livello dell'olio. Se il livello è normale e la spia di controllo della pressione dell'olio lampeggia dopo l'avviamento del motore, ci si deve recare alla prossima officina V.A.G evitando di portare il motore ad alti regimi.

6 – Manometro dell'olio motore

Questo strumento indica la pressione momentanea dell'olio. Se durante la marcia la pressione dell'olio si abbassa fortemente (sotto 1,8 bar) si illumina la spia e si sente un cicalino risp. toni d'avvertimento del sistema autocheck. In tal caso **fermarsi immediatamente e spegnere il motore.**

Controllare il livello dell'olio ed eventualmente rabboccarne.

Non è consentito proseguire a pressione olio troppo bassa.

7 – Orologio

Per regolare l'orologio premere il bottone (posizione 14). Premendo brevemente il bottone la lancetta scatta al ritmo di un minuto. Se il bottone viene premuto più a lungo, in un primo tempo le lancette scorrono lentamente e poi celermente.

8 – Bottoncino di controllo per sistema autocheck

(veda a pag. 37)

9 – Regolatore intensità illuminazione strumenti

A luci accese la luminosità degli strumenti e della mensola centrale si può regolare ruotando la rotella zigrinata – veda anche a pag. 45

10 – Spie luminose

(veda a pag. 34)

11 – Sistema autocheck

(veda a pag. 36)

12 – Computer di bordo

(veda a pag. 40)

13 – Campo di indicazione per cambio automatico

(veda a pag. 26)

14 – Bottoncino di regolazione per orologio

(veda colonna centrale)

15 – Bottoncino di azzeramento per contachilometri parziale

(veda alla pagina precedente).

SPIE LUMINOSE



– **Lampeggiatori**

La spia lampeggia con l'impianto in funzione. Se un lampeggiatore non funziona, la frequenza di lampeggio della spia è circa doppia; ciò non vale nel caso di traino a rimorchio.

Per ulteriori ragguagli veda a pag. 45.

– **Freno a mano**

Col **freno a mano tirato** e accensione inserita la spia si accende. Deve spegnersi allentando il freno a mano.

– **Lampeggio d'emergenza**

veda a pag. 47

– **Abbaglianti**

La spia si accende con gli abbaglianti inseriti o lampeggiando con i fari – veda a pag. 45.

– **Generatore**

La spia si accende inserendo l'accensione, fermando il motore deve spegnersi.

Se la spia non si accende o si accende durante la marcia, vuol dire che l'alternatore è difettoso oppure che la cinghia trapezoidale a nervature è rotta.

Fermare la vettura, **spegnere il motore** e controllare la cinghia trapezoidale a nervature.

Anche con cinghia del generatore rotta si può proseguire normalmente sino al prossimo concessionario V.A.G. Dato però che così la batteria si scarica sempre più, è bene disinserire gli utilizzatori elettrici non assolutamente necessari.

A cinghia trapezoidale rotta sono inoltre fuori servizio il servofreno, il servosterzo e il ventilatore del radiatore. Veda a pag. 38.

Per la spia "tensione batteria troppo bassa/troppo alta" veda a pag. 39.

– **Sistema antibloccaggio ruote**

La spia si accende inserendo l'accensione; si spegne, avviatosi il motore, dopo che la spia del generatore è spenta e dopo una fase di controllo automatico nella parte elettronica dell'impianto.

Se la spia non si spegne o si accende durante la marcia malgrado l'ABS non sia stato disinserito, provare a inserire l'impianto mettendo in funzione l'ABS (veda a pag. 44); la vettura può essere ora solo frenata col normale impianto dei freni; se anche così la spia non si spegne, c'è un guasto; sarà bene recarsi presto in officina V.A.G.

Per informazioni dettagliate relative all'ABS si veda pagina 24.

– **Chiusura porte**

A porte aperte e ad accensione inserita, la spia si illumina. Essa deve spegnersi a porte del tutto chiuse (fino al secondo fermo).

AIRBAG Sistema airbag *

La spia deve accendersi dopo l'inserimento dell'accensione e spegnersi dopo circa 10 secondi.

Se la spia non si spegne o si accende durante la marcia, vuol dire che c'è un disturbo nel sistema airbag.

Un disturbo c'è anche se la spia dopo l'inserimento dell'accensione non si accende. Per ulteriori dettagli veda a pag. 136.

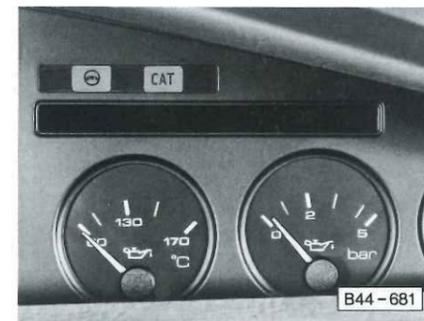
Lampeggiatori del rimorchio *

La spia lampeggia ad accensione inserita e col rimorchio agganciato. Se al rimorchio o alla vettura motrice non funziona un lampeggiatore, la spia non si accende.

Luci di posizione¹⁾

La spia si accende a luci di posizione e accensione inserite.

¹⁾ solo per l'Italia



CAT Catalizzatore*

La spia si accende per il controllo della funzione dopo l'inserimento dell'accensione e si spegne dopo l'avviamento del motore.

Se la spia si accende durante la marcia, c'è pericolo di un surriscaldamento dei catalizzatori in seguito ad un disturbo al motore (p. es. impianto d'accensione).

Fermarsi subito, spegnere il motore e farlo raffreddare.

Attenzione!
A causa delle elevate temperature nei catalizzatori non è consentito parcheggiare la vettura in modo che i catalizzatori vengano a contatto con materiali facilmente infiammabili.

Portare la vettura alla prossima officina V.A.G., non sollecitando molto il motore. La spia durante la marcia deve rimanere spenta, altrimenti il catalizzatore viene distrutto da surriscaldamento.

Servotronic* (servosterzo con potenza crescente inversamente alla velocità)

La spia si accende inserendosi l'accensione; essa si spegne appena si superano i 5 km/h, altrimenti – o se si accende in viaggio – c'è un guasto al servotronic. Se il servotronic non funziona lo sterzo rimane servito, ma con forza non più proporzionalizzata: è bene far eliminare il guasto al più presto in officina V.A.G.

SISTEMA AUTOCHECK

Il sistema autocheck controlla perennemente ad accensione inserita e durante la marcia lo stato di funzionamento di determinati componenti della vettura. Disturbi e risp. urgenti lavori di manutenzione e di riparazione vengono segnalati acusticamente e da simboli luminosi rossi e gialli nello strumento multiplo.

In tal modo si evita che non ci si avveda di anomalie e che si possano verificare guasti di notevole importanza.

Difetti o avvertimenti indicati:

Simboli rossi

- Guasti all'impianto freni/idraulico
- Livello liquido di raffreddamento/temperatura liquido di raffreddamento troppo basso/troppo alto (immagine in movimento)
- Pressione olio motore troppo bassa (immagine in movimento)

All'apparire dei simboli lampeggianti rossi si verificano nello stesso tempo **tre** segnali d'avvertimento, che segnalano **PERICOLO**. Fermare subito la vettura, spegnere il motore, verificare il disturbo e eliminare il difetto. Se necessario, richiedere aiuto competente.

Se esistono diversi disturbi con carattere di pericolo, i simboli appaiono uno dopo l'altro e sono rispettivamente visibili per la durata di circa due secondi. I simboli lampeggiano fino a che il difetto non è stato eliminato.

Simboli gialli

- Luce freno difettosa
- Luce anabbagliante o lampadina di retromarcia difettosa
- Guarnizione freno usurata
- Livello liquido di lavaggio troppo basso (immagine in movimento)
- Livello carburante troppo basso
- Tensione batteria troppo bassa/troppo alta

All'apparire dei simboli gialli si sente un tono d'avvertimento. I simboli segnalano un **AVVERTIMENTO**. I disturbi indicati andrebbero verificati al più presto. Se nel medesimo tempo si verificano diversi avvertimenti, i simboli appaiono uno dopo l'altro e sono visibili per la durata di circa due secondi.

Se nello stesso tempo si verificano disturbi con carattere di pericolo e di avvertimento, i simboli gialli vengono soppressi fino a che è stata eliminata la causa che ha fatto apparire il simbolo rosso.



B44 - 608

Controllo delle indicazioni

Premendo brevemente il pulsante apposito (freccia), ad accensione inserita, i simboli vengono richiamati uno dopo l'altro. Il controllo può avvenire a motore fermo o in moto fino ad una velocità di circa 5 km/h.

Le verifiche delle indicazioni non è effettuabile se esiste un disturbo con carattere di pericolo (simbolo rosso).

Controllo funzionamento

Dopo avere inserito l'accensione, per la verifica del funzionamento premere brevemente il pedale freno.



B44 - 494

Se non c'è alcun disturbo con carattere di pericolo (simbolo rosso) appare innanzitutto la scritta «BREMSLICHT»¹⁾, che si deve spegnere dopo l'azionamento del pedale freno.

Se le funzioni controllate dal sistema autocheck sono in ordine, per alcuni secondi si accende la scritta «OK».

Se nel display non appaiono nè un «OK» nè un disturbo, occorre verificare il sistema autocheck.

¹⁾ Per determinati Paesi al posto della scritta «BREMSLICHT» appare il simbolo 

Indicazione frequenza radio

Se non ci sono guasti, in alcuni tipi di radio - a radio accesa - spentosi l'OK compaiono la frequenza scelta e le seguenti indicazioni: simbolo per ricezione stereo o sigla della zona di ricezione del bollettino sul traffico, tasto preselettore in azione e «TAPE» se funziona il mangianastri. Queste indicazioni compaiono anche nel quadrante radio (ved. istruzioni per la radio).

Indicazioni guasti

Se nelle funzioni controllate dal sistema auto-check vi sono guasti, si sente un segnale acustico d'avvertimento e si possono illuminare i seguenti simboli:

 **Impianto freni e idraulico**

Questa spia può accendersi per i seguenti motivi:

- il livello liquido freni è troppo basso,
- troppo poco olio idraulico nel serbatoio,
- la pressione operativa del servofreno idraulico è troppo bassa.

Fermare la vettura, controllare il livello del liquido freni e il livello dell'olio idraulico.

Se nel serbatoio di riserva è presente insufficiente liquido di freni o il livello dell'olio idraulico è sceso al contrassegno «Min.», è possibile procedere con cautela fino al concessionario V.A.G. più vicino. Rabboccare il liquido mancante e determinare il motivo della perdita. Se il livello dell'olio idraulico è già notevolmente inferiore al contrassegno «Min.» o se il serbatoio di riserva è vuoto, **non** si deve continuare la marcia, poiché, altrimenti vengono provocati gravi danni nell'impianto. Veda anche pagina 85.

Se il livello del liquido freni nel serbatoio di riserva è troppo basso e se contemporaneamente si avverte una corsa a vuoto notevolmente superiore del pedale del freno, la causa può dipendere dal guasto di uno dei circuiti idraulici dei freni. È ancora possibile continuare

la marcia con cautela fino al concessionario V.A.G. più vicino, ma bisogna tenere conto che durante tale percorso le forze al pedale devono essere maggiori e gli spazi di frenata più lunghi.

Se il livello del liquido freni e dell'olio idraulico è in ordine, la pressione di lavoro per il servofreno idraulico può essere troppo bassa a causa di un guasto nel sistema. Guidare con cautela fino al concessionario V.A.G. più vicino tenendo conto delle forze maggiori che devono essere esercitate sul pedale e degli spazi di frenata più lunghi.

Inoltre può avvenire anche il mancato funzionamento della servoassistenza dello sterzo. La vettura rimane però sterzabile, occorre soltanto usare più forza al volante. A cinghia trapezoidale a nervature rotte, l'alternatore e l'impianto idraulico sono pure fuori servizio. Veda generatore a pag. 34 e "Impianto freni e idraulico".

 **Temperatura /livello del liquido di raffreddamento**

Se la spia lampeggia durante la marcia, il refrigerante può essere troppo caldo o troppo poco.

Fermarsi immediatamente, fermare il motore, controllare il livello, all'occorrenza rabboccare.

Attenzione, pericolo di scottature! Prima di svitare il coperchio, far raffreddare il motore.

Per istruzioni più dettagliate veda a pag. 86

Se il guasto è dovuto alla rottura della cinghia trapezoidale, si può – a condizione che il livello del refrigerante sia in ordine e l'indicazione della temperatura di nuovo nel campo normale – proseguire fino alla prossima officina V.A.G. In tal caso al raffreddamento serve il vento creato con la velocità; evitare perciò di procedere al minimo o troppo lentamente. Badare che a cinghia trapezoidale a nervature rotte, l'alternatore e l'impianto idraulico sono pure fuori servizio.

Veda generatore a pag. 34 e "Impianto freni e idraulico".

Se la spia rimane accesa sebbene il refrigerante sia, i.o., **non proseguire**, ma richiedere assistenza competente.

 **Pressione dell'olio del motore**

Se la spia lampeggia, **fermare subito il motore** e controllare il livello dell'olio. Se è troppo basso rabboccare subito – veda a pag. 92.

Se la spia lampeggia malgrado il livello dell'olio sia regolare, **non proseguire la marcia**. Il motore non deve nemmeno funzionare al minimo – richiedere assistenza competente.

Avvertenza

La spia pressione olio non è un indicatore di livello! Perciò controllare il livello dell'olio ad intervalli regolari, o meglio ancora, ad ogni rifornimento di carburante.

BREMSLICHT oppure 

La spia luminosa, alla verifica delle funzioni (v. pag. 37), deve spegnersi.

Se la spia non si spegne o si accende durante la marcia occorre controllare e sostituire e risp. far riparare presso una officina V.A.G.:

- le lampadine delle luci freno,
- i fusibili,
- le connessioni dei cavi,
- l'interruttore luce freno (solo in caso di disturbi alla verifica delle funzioni).

Sostituzione lampadine – v. pag. 111.

 **Lampadina anabbagliante o retromarcia bruciata**

Controllare e sostituire, eventualmente riparare:

- le lampadine
- i fusibili e
- i collegamenti dei cavi.

Veda a pag. 111.

 **Pastiglie freni consumate**

Recarsi dal concessionario V.A.G. e far controllare le pastiglie dei freni anteriori.

Siccome l'«auto-check» controlla soltanto le pastiglie anteriori, si consiglia di far controllare anche le guarnizioni d'attrito dei **freni posteriori**.

 **Acqua lavacrystallo**

Rifornire l'impianto lavacrystallo con acqua di lavaggio – veda a pag. 92.

 **Livello carburante basso**

Far **subito** rifornimento di carburante – veda pag. 71.

 **Tensione batteria troppo bassa/troppo alta**

Recarsi dal concessionario V.A.G. e far controllare il regolatore di tensione e lo stato della batteria.

Spia generatore – veda alla pagina 34.

COMPUTER DI BORDO



B44-495



B44-496

Il display del computer di bordo (fig. a destra) si trova nello strumento multiplo. Il **selettore delle funzioni** (freccia) e il tasto di ritorno («tasto-Reset») sono collocati nella levetta comando tergicristallo.

Premendo più volte il lato inferiore del tasto del selettore (v. fig.), con l'accensione inserita, nel display del computer di bordo, vengono indicate l'una dopo l'altra le rispettive funzioni. Premendo il lato superiore del selettore le indicazioni vengono richiamate nel senso inverso.

La funzione inserita in quell'istante è contrassegnata da un triangolo rivolto sul simbolo corrispondente nel margine superiore o inferiore del display.

Nella figura è per esempio rappresentata l'indicazione "autonomia".

Premendo per lo meno per due secondi il tasto «Reset» i valori memorizzati «carburante consumato, durata del viaggio, consumo medio di carburante, velocità media» vengono portati a zero. Premendo brevemente viene interrotta l'indicazione d'allarme del computer (tempo di marcia e riserva carburante).

Inserendo l'accensione si commuta all'indicazione scelta prima di aver disinserito l'accensione.

Staccando la batteria tutti i valori memorizzati vengono cancellati.

Le indicazioni

Il computer di bordo offre 6 diverse informazioni:

- il consumo istantaneo
- l'autonomia
- la quantità di carburante consumato
- la durata del viaggio (indicazione max. 23:59 h)
- il consumo medio di carburante
- la velocità media.

100km	Consumo istantaneo	km	Autonomia	litr	Quantità di carburante consumato
		→ ●		● →	

Il consumo istantaneo viene indicato in l/100 km e calcolato ad intervalli di 30 m.

A vettura ferma il valore scelto per ultimo viene mantenuto.

Se dopo l'avviamento del motore viene richiesto il valore del consumo istantaneo, per i primi 30 - 40 metri di percorso viene indicato il consumo medio. Se a vettura ferma si preme l'acceleratore può venir indicato un valore di consumo elevatissimo.

Con l'aiuto di questa indicazione si può adattare la condotta di guida al consumo richiesto.

L'autonomia viene indicata in salti di 10 km. L'indicazione dà i km percorribili col carburante contenuto al momento nel serbatoio e mantenendo la medesima condotta di marcia. Per calcolare l'autonomia viene considerato il consumo di carburante degli ultimi 30 km. Con una marcia a consumo più ridotto l'autonomia aumenta.

Avvertimento «Kraftstoffvorrat gering» (poco carburante)

Se l'autonomia scende sotto i 50 km, si ha una commutazione automatica di ogni funzione a quella della autonomia. L'indicatore lampeggia. Se il carburante nel serbatoio è inferiore a 5 - 8 l, al posto dell'autonomia appare una «L» (leer = vuoto) nello strumento.

Premendo brevemente il lato superiore o inferiore del tasto del selettore di funzione o quello «Reset» si può interrompere l'allarme.

Se la vettura non viene rifornita di carburante, ad ogni inserimento dell'accensione si ripete l'allarme.

Dopo l'avviamento del motore viene indicata la quantità di carburante consumato.

Questo valore viene cancellato se dopo un rinnovato inserimento dell'accensione si è percorso un tratto di 30 m. Questo valore può essere pure cancellato premendo il tasto «Reset».



Durata del viaggio

Viene indicato l'intervallo di tempo decorso dall'ultima cancellazione della memoria. Disinserendo l'accensione il valore della durata del viaggio rimane memorizzato. Se il viaggio continua, il nuovo tempo viene aggiunto.

Il valore massimo dell'indicazione è di 23 ore e 59 minuti.

Se la durata del viaggio va conteggiata iniziando da un certo tempo, si deve cancellare la memoria premendo il tasto «Reset».

Allarme per la durata del viaggio

Dopo 2 ore di marcia, da ogni funzione si passa automaticamente all'indicazione «Fahrzeit» (durata del viaggio); contemporaneamente l'attenzione del guidatore viene richiamata dall'indicazione intermittente «2:00» per fare una sosta.

Premendo brevemente il lato superiore o inferiore del selettore delle funzioni oppure il tasto «Reset», si può interrompere l'allarme della durata del viaggio. Se l'accen-

sione rimane inserita o la sosta dura meno di 10 minuti, in seguito ogni 2 ore si verifica di nuovo l'allarme e vengono indicati i valori in progressione 4:00, 6:00 ecc.

Se la sosta è superiore a 10 minuti, con accensione disinserita viene disinserito il contatore - segnalatore della durata del viaggio.

Consumo medio di carburante

Il consumo medio viene indicato iniziando dall'ultima cancellazione della memoria, non il consumo al momento della lettura.

Con accensione disinserita il valore rimane memorizzato. Proseguendo il viaggio i nuovi valori vengono aggiunti.

Se si vuole cancellare la memoria, si deve premere il tasto «Reset». Dopo la cancellazione, per i primi 30 m di percorso si ha un'indicazione zero.



Velocità media di marcia

Viene indicata la velocità media ottenuta dall'ultima cancellazione della memoria. Ad accensione disinserita questo valore rimane memorizzato. Se si prosegue il viaggio i nuovi valori vengono aggiunti al precedente.

Se si vuole cancellare la memoria si deve premere il tasto «Reset».

INTERRUTTORI



1 e 7 Rotelle zigrinate per riscaldamento ai sedili *

Piano e schienale dei sedili anteriori ed esterni posteriori sono - ad accensione inserita - riscaldabili elettricamente.

Si può inserire e regolare il riscaldamento del sedile di guida con la rotella 1 e del sedile accanto-guida con la rotella 7.

Il riscaldamento al sedile posteriore viene acceso e regolato con la rotella zigrinata sulla consolle centrale. Il riscaldamento dei sedili posteriori * funziona tuttavia soltanto con il peso della persona.

Per inserire il riscaldamento girare la relativa manopola zigrinata dalla posizione 0 in su, scegliendone la graduazione (1 - 6). Ad impianto funzionante si accendono le cifre sulla rotella del caso.

2 - Termolunotto

Il riscaldamento del lunotto funziona soltanto ad accensione inserita. Quando esso è in funzione, la spia nell'interruttore è accesa.

Per risparmiare corrente, il termolunotto si disinserisce da sé dopo circa 10 minuti. Il minor consumo di corrente favorisce il risparmio di carburante (veda anche a pag. 65).

Avvertenza

Nelle vetture con antenna integrata nel lunotto, i due filamenti superiori fungono da antenna e non vengono quindi riscaldati.

Riscaldamento specchi

Insieme al lunotto vengono scaldate le superfici di detti specchi.

3 - Proiettori nebbia

Si accendono insieme alle luci di posizione, anabbaglianti ed abbaglianti.

A fendinebbia inseriti, si illumina una spia nell'interruttore.

A retrofari nebbia inseriti, non è possibile disinserire separatamente i proiettori nebbia.

Per l'uso si devono osservare le disposizioni di legge.

4 - Retrofari nebbia

Si accendono solo a luci di posizione, anabbaglianti o abbaglianti inserite.

A retrofari nebbia inseriti, si inseriscono automaticamente anche i proiettori nebbia. Nei due interruttori si accende una spia.

Per l'uso si devono osservare le disposizioni di legge.

A causa del forte effetto abbagliante, i retrofari nebbia vanno inseriti solo in caso di scarsa visibilità (p. es. nella Rep. Fed. di Germania visibilità sotto 50 m).

5 – Sistema antibloccaggio ruote (ABS)

In caso di bisogno, l'ABS può essere disinserito o inserito con l'interruttore. Ad impianto spento, la spia dell'ABS si accende. La vettura viene adesso frenata con il normale impianto freni. Veda a pag. 34.

L'ABS si inserisce automaticamente ad ogni avviamento del motore. Di solito l'ABS dovrebbe essere sempre inserito. Solo in casi particolari può essere vantaggioso disinserirlo brevemente durante la marcia.

Per esempio marciando su ghiaia o con neve fresca su fondo liscio, sui quali fosse necessario in ogni caso viaggiare lentamente e con la massima prudenza, si può ottenere possibilmente una riduzione dello spazio di frenata disinserendo l'ABS, dato che davanti alle ruote bloccate si viene a formare un cuneo di ghiaia e risp. di neve che aumenta l'effetto frenante. Si tenga però presente che a ruote bloccate la vettura non è più sterzabile.

Non appena lo stato del fondo stradale dovesse normalizzarsi, l'impianto andrebbe nuovamente inserito.

Avvertenza

Effettuando prove di frenata o dello stato con ruote bloccate, occorre disinserire l'interruttore ABS.

6 – Regolazione profondità illuminazione

Con la regolazione della profondità d'illuminazione si possono adattare a piacere prima della partenza, o durante la marcia, i proiettori allo stato di carico della vettura. In questo modo si impedisce che il traffico in senso inverso venga abbagliato più di quanto inevitabile. Nel medesimo tempo, grazie alla giusta regolazione dei proiettori, il guidatore gode della migliore visibilità possibile.

I proiettori vengono abbassati girando la manopola zigrinata dalla posizione base «0» verso il basso.

Le posizioni corrispondono al seguente carico della vettura:

- 0 – Vettura con due adulti a bordo, bagagliaio vuoto
- I – Abitacolo del tutto carico, bagagliaio vuoto.

- II – Abitacolo e bagagliaio del tutto carichi fino al carico max. consentito al retrotreno.
- III – Sedile guida occupato e bagagliaio del tutto carico fino al carico max. consentito al retrotreno.

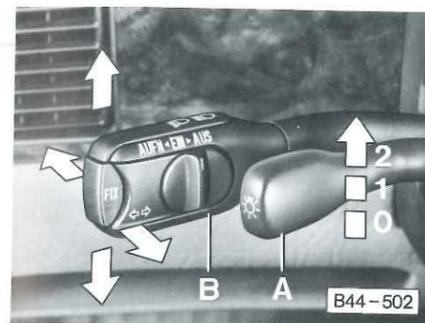
Con altri stati di carico e con rimorchio emergono differenze da quanto indicato. È possibile scegliere una posizione intermedia. Come peso medio di una persona, si sono supposti 75 kg. Rispettare i carichi massimi sul retrotreno – veda pag. 143.

Avvertenza

La registrazione dei proiettori (possibile solo con l'uso di un apposito apparecchio) va sempre effettuata col volantino zigrinato in posizione base (0).

Vetture con regolazione dell'assetto non vengono equipaggiate con la regolazione della profondità d'illuminazione.

INTERRUTTORE LUCI/LEVA COMANDO LAMPEGGIATORI ED ANABBAGLIANTI



A – Interruttore luci

Posizione 0 – Illuminazione disinserita

Posizione 1 – Luci di posizione

Posizione 2 – Luci abbaglianti o anabbaglianti

I proiettori rimangono accesi solo con accensione inserita. Durante l'avviamento e dopo aver disinserito l'accensione si ha una commutazione automatica dalla luce proiettori alla luce di posizione.

Illuminazione strumenti

A luci accese la luminosità degli strumenti e della console centrale si può regolare ruotando la rotella zigrinata sinistra nello strumento multiplo. Veda fig. a pag. 31.

B – Leva comando lampeggiatori ed anabbaglianti

L'impianto dei lampeggiatori funziona solo ad accensione inserita

lampeggiatore

– leva verso l'alto

lampeggiatore

sinistro – leva verso il basso

La spia di controllo, con i lampeggiatori in funzione, lampeggia alla stessa frequenza – veda anche a pag. 34.

Dopo aver percorso una curva i lampeggiatori si disinseriscono automaticamente.

Lampeggio per cambio di corsia

Premere la leva solo sino al punto di resistenza verso l'alto o verso il basso: la spia di controllo deve pure lampeggiare.

Commutazione luci, avvisatore ottico

anabbaglianti – leva in posizione centrale

abbaglianti – leva in avanti

avvisatore ottico – leva verso il volante

Luci di parcheggio

La luce di parcheggio si accende solo dopo aver estratto la chiave d'accensione.

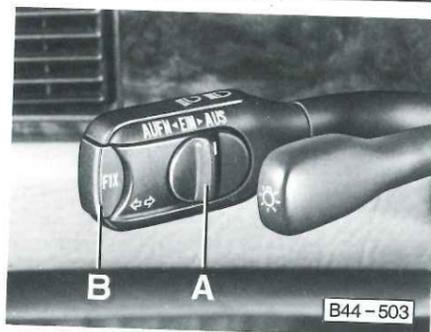
leva verso l'alto – luci di parcheggio destre

leva verso il basso – luci di parcheggio sinistre

Avvertenza

Per l'uso degli impianti di segnalazione e d'illuminazione descritti si devono osservare le disposizioni di legge.

STABILIZZATORE DI VELOCITÀ *



Si comanda lo stabilizzatore con il cursore A ed il pulsante B sulla leva per indicatori di direzione e commutazione proiettori.

Si inserisce lo stabilizzatore portando il cursore A su EIN.

Raggiunta la velocità da mantenere basta premere brevemente il pulsante B e già si può togliere il piede dall'acceleratore.

La velocità memorizzata può venire elevata anche senza l'acceleratore: si preme semplicemente il pulsante B fino a raggiungerla.

Si può anche accelerare normalmente. Rilasciando poi il pedale l'impianto regola alla velocità di prima.

Avvertenza

Lo stabilizzatore di velocità si può impiegare solo negli stadi di marcia D, 3 e 2 del cambio automatico.

Inserendo un altro stadio l'impianto viene completamente disinserito.

Attenzione
Lo stabilizzatore di velocità non va usato dove il traffico è intenso o la strada presenta inconvenienti (ghiaccio, aquaplaning, ghiaia).

Si disinserisce provvisoriamente lo stabilizzatore se si preme il pedale del freno e se si spinge il tasto A in direzione di AUS (senza che avvenga l'innesto).

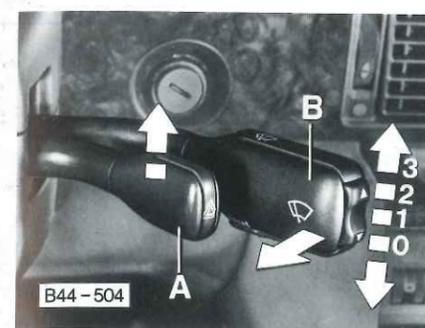
Per tornare (AUFN) alla velocità memorizzata, rilasciato il pedale freno – o al termine della pendenza – spingere il cursore A verso sinistra fino a riscontro.

Attenzione

La velocità memorizzata va richiamata solo se essa non è troppo elevata per il traffico esistente proprio in quel momento.

Si disinserisce definitivamente lo stabilizzatore se si spinge il cursore fino al riscontro a destra (AUS) oppure se si toglie l'accensione.

LAMPEGGIO D'EMERGENZA/TERGILAVACRISTALLO

**A – Comando lampeggio d'emergenza**

Per inserire l'impianto premere la levetta verso l'alto.

Con lampeggio d'emergenza in funzione lampeggia anche la spia di controllo.

L'impianto funziona anche con accensione disinserita.

Avvertenza

Per usare il lampeggiatore d'emergenza si devono osservare le disposizioni di legge.

B – Tergicristallo e lavacrystallo

L'impianto tergicristallo e lavacrystallo funziona solo ad accensione inserita.

Gli **spruzzatori lavacrystallo riscaldabili** non hanno nessun interruttore separato, essi vengono inseriti automaticamente al momento dell'accensione.

Nel caso di gelo prima di mettere in funzione l'impianto si controlli se le spazzole non sono bloccate dal ghiaccio sul parabrezza.

Tergitura momentanea

Premere la levetta in basso.

Tergitura intervallata

Levetta nell'arresto 1.

Le spazzole lavorano ogni 5 secondi ca.

Tergitura lenta

Levetta nell'arresto 2.

Tergitura veloce

Levetta nell'arresto 3.

Tergi-lava automatico

Tirare la levetta verso il volante – tergicristallo e lavacrystallo funzionano.

Lasciar andare la levetta – il lavacrystallo smette di funzionare e il tergicristallo funziona ancora per 4 secondi ca.

Per il riempimento del serbatoio dell'impianto di lavaggio veda a pag. 92.

TERGICRISTALLO A FORTE INTENSITÀ ***IMPIANTO LAVAFARI ***

Ogni volta che funziona il tergicristallo vengono lavate anche le lenti dei fari.

Ad intervalli di tempo regolari, ad es. nel fare rifornimento, è consigliabile togliere dalle lenti la sporcizia indurita (ad es. resti di insetti). In tale occasione è bene controllare anche le spatole tergifari.

Per il rifornimento del serbatoio dell'impianto di lavaggio veda a pag. 92.

L'impianto lavora insieme al tergi/lavacristallo. Premendo il tasto „Int” nella leva del tergicristallo, sul parabrezza prima del lavaggio viene spruzzato un detersivo speciale. Per evitarne un consumo eccessivo, la durata dello spruzzo viene limitata da un'orologeria. Se necessario ripetere lo spruzzo con detersivo.

Per il risciacquo inserire il tergilava.

Serbatoio lavacristallo a forte intensità — rifornimento (veda a pag. 93).

CLIMATIZZATORE COMPLETAMENTE AUTOMATICO *

Per ogni stagione si consiglia una temperatura di circa 22°C (72°F) e di premere il tasto «AUTO».

Con questa regolazione nella vettura si ottiene al più presto un clima confortevole.

Questo è il motivo per il quale questa regolazione va cambiata solo se eccezionali condizioni climatiche lo richiedono.



Il climatizzatore mantiene automaticamente la temperatura scelta per l'interno della vettura.

A tale scopo la temperatura d'uscita alle bocchette ed i giri del ventilatore vengono variati automaticamente.

La disposizione delle bocchette è illustrata a pag. 52.

L'impianto viene comandato con tasti. Spie luminose situate sopra i tasti indicano quale è stato premuto.

La temperatura scelta viene indicata col sistema digitale.

Sotto il tasto «OUTSIDE TEMP» si trova un interruttore per scegliere l'indicazione della temperatura in gradi Celsius (°C) o gradi Fahrenheit (°F).

La temperatura richiesta nella vettura viene scelta con i tasti

WARMER (più caldo)
COOLER (più freddo)

Essa si può regolare fra +18°C (61°F) e +29°C (86°F). In questo campo la regolazione avviene automaticamente.

Scegliendo temperature sotto 18°C (64°F) appare l'indicazione «LO». A temperature sopra 29°C (86°F) invece «HI».

In queste due posizioni l'impianto fornisce sempre la potenza massima di raffreddamento o di riscaldamento. In queste posizioni non avviene la regolazione della temperatura.

Programmazione

A secondo del fabbisogno si possono scegliere i programmi AUTO, , ECON e BI-LEV.

AUTO Posizione standard

Con tempo freddo dalle bocchette 1, 2, e 5 esce aria riscaldata; con tempo caldo esce aria raffreddata dalle bocchette 3 e 4 - veda pag. 52.

**Sbrinamento e disappannamento del parabrezza e dei cristalli laterali**

Per sbrinare e disappannare i cristalli si deve premere questo tasto. La maggior parte dell'aria viene mandata ai cristalli.

ECON Regolazione economica

Solo se si vuole risparmiare carburante e non è richiesta potenza di raffreddamento, si consiglia di premere questo tasto.

Il compressore del condizionatore non funziona. Nell'abitacolo perviene solo aria fresca o riscaldata dall'elettroventilatore.

BI-LEV Aria miscelata

In questa posizione dalle bocchette 3, 4 e 5 esce in modo uniforme aria calda o fredda; mentre dalle bocchette 1 e 2 esce solo una piccola quantità d'aria.

LO/Hi Funzione supplementare

In tutte le posizioni - a secondo del fabbisogno - premendo in più il tasto «LO» può essere ridotto il regime dell'elettroventilatore. Premendo invece il tasto «HI» si aumenta il regime dell'elettroventilatore.

La funzione supplementare «LO/Hi» viene cancellata quando si ripreme il tasto scelto o si commuta ad un'altra posizione del programma.

REC Aria di ricircolo

Con funzionamento ad aria di ricircolo l'immissione di aria esterna viene chiusa e viene fatta circolare solo l'aria esistente nell'abitacolo, per cui si impedisce che aria esterna o inquinata da gas di scarico e da polvere possa penetrare nella vettura. Questa posizione non va mantenuta per un tempo troppo lungo.

Se i vetri si appannano, si deve subito disinserire il ricircolo, premendo di nuovo il tasto REC, ed inserire la posizione .

OUTSIDE Indicazione della temperatura esterna

Se si preme questo tasto viene indicata la temperatura esterna. La spia a sinistra del tasto resta accesa fino a che viene indicata la temperatura esterna. Questa spia serve anche all'indicazione dei guasti - si veda le avvertenze della pagina seguente.

A causa del riscaldamento del motore, a vettura ferma o a velocità di marcia troppo bassa, la temperatura esterna indicata può essere troppo alta.

Attenzione

Lo strumento non va usato quale indicatore di ghiaccio - la strada può essere ghiacciata anche con temperature superiori a 0°C.

OFF Disinserimento dell'impianto di condizionamento

Premendo questo tasto si disinserisce l'impianto di condizionamento completo e si blocca l'immissione di aria fresca. È sconsigliabile la scelta di questa posizione.

Avvertenze

■ Con basse temperature il ventilatore si mette in moto solo se il refrigerante ha raggiunto una temperatura sufficiente, ad eccezione della posizione .

■ Nei singoli «programmi» quantità, distribuzione e temperatura dell'aria addotta vengono regolate automaticamente. Se si vuol cambiare direzione e/o intensità dell'aria addotta, regolare il getto del caso, risp. ruotare relativa manopola zigrinata. Se fa caldo è meglio che i getti d'uscita dell'aria non siano del tutto chiusi.

■ Per non compromettere l'effetto del riscaldamento o del raffreddamento e per evitare che i cristalli si appannino, la presa d'aria davanti al parabrezza deve essere libera di ghiaccio, neve e foglie.

■ Per garantire il raffreddamento del motore se sottoposto a carichi particolarmente elevati, il compressore del climatizzatore per qualche tempo si può disinserire automaticamente da sé.

■ Con basse temperature il compressore dell'impianto di condizionamento cessa automaticamente di funzionare.

■ Con l'impianto di condizionamento in funzione nell'interno della vettura si ottiene un abbassamento della temperatura e dell'umidità dell'aria; in questo modo si impedisce un appannamento dei cristalli.

■ Il condizionatore funziona nel modo migliore con i finestrini e tetto apribile/sollevabile * chiusi.

Se però la vettura è rimasta ferma al sole e l'abitacolo si è riscaldato molto, dopo aver messo in funzione l'impianto si dovrebbe tener aperto un finestrino per il tempo necessario a far uscire l'aria calda.

Con temperature esterne elevate e aria fortemente umida è possibile che acqua di condensa goccioli dall'evaporatore formando una pozzanghera sotto la vettura. Ciò è normale e non indica una mancanza di ermeticità.

■ Si dovrebbe controllare regolarmente la pulizia del condensatore: se è intasato anche parzialmente da sporcizia o insetti, va pulito con un getto d'acqua.

■ Se dalle bocchette non esce aria raffreddata e l'impianto di condizionamento dovrebbe funzionare, può essere bruciato il fusibile dell'impianto. Controllarlo ed eventualmente sostituirlo, veda a pag. 109.

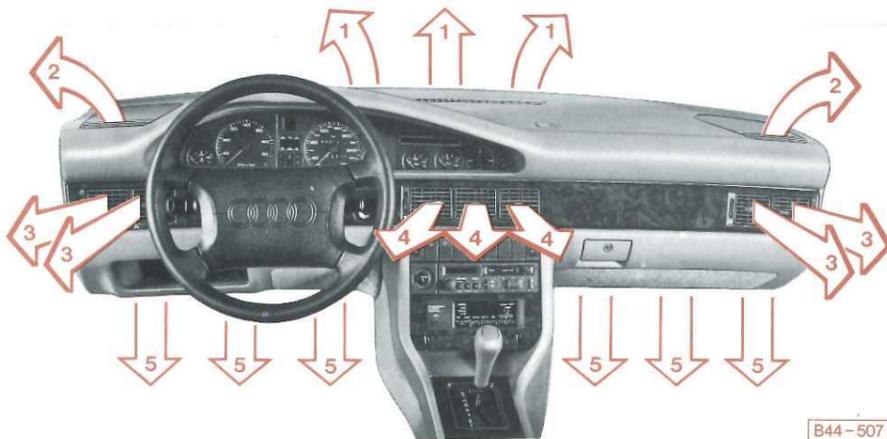
■ Se la spia a sinistra del tasto «OUTSIDE TEMP» lampeggia per ca. un minuto dopo l'inserimento dell'accensione significa che c'è un guasto nell'impianto. Far controllare l'impianto in un'officina V.A.G.

■ Se si sospetta che il condizionatore abbia subito danni, p. es. per un incidente, si deve subito provvedere ad un controllo della ermeticità e d'altri guasti.

■ In casi di disturbi nel circuito refrigerante del condizionatore, un interruttore protettivo mette temporaneamente o del tutto fuori servizio l'impianto. In tal caso è bene rivolgersi alla più vicina officina V.A.G.

■ Riparazioni al condizionatore AUDI richiedono personale specializzato ed attrezzi speciali.

Qualora l'impianto non funzioni bene, ci si rivolga ad un concessionario V.A.G.



B44-507

Bocchette flusso aria

La funzione delle bocchette flusso aria è uguale sia per le vetture con climatizzatore sia per quelle con normale riscaldamento ed aereazione ✱. Le bocchette vengono tuttavia regolate diversamente in base al sistema della vettura.

L'illustrazione a sinistra mostra gli effusori nella zona del cruscotto.

L'illustrazione a destra raffigura quelli alla mensola centrale posteriore.

Le bocchette per il riscaldamento della pedana posteriore si trovano sotto ai sedili anteriori. Vengono comandate insieme alle bocchette 5.

Da tutte le bocchette esce aria fresca riscaldata o non riscaldata o aria fredda.



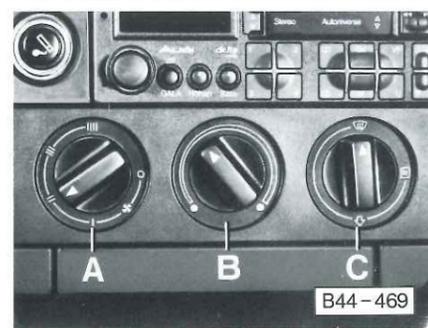
B44-508

Nella vettura con riscaldamento ed aereazione la distribuzione dell'aria a **tutte** le bocchette viene comandata con la rotella C (veda fig. alla pag. seguente).

Le bocchette 3 e 4 vengono aperte o chiuse singolarmente con le manopole zigrinate disposte lateralmente.

La direzione del flusso d'aria si può variare agendo sulle linguette esistenti nelle bocchette.

RISCALDAMENTO E VENTILAZIONE



B44-469

Elementi di comando

A - Interruttore rotante ventilatore

L'adduzione d'aria è regolabile in quattro stadi.

Nella posizione 0 l'adduzione d'aria è interrotta.

B - Interruttore rotante temperatura

Ruotando in senso orario la temperatura si può aumentare a piacere.

C - Interruttore rotante distribuzione aria

Corrente d'aria verso il vano piedi, le bocchette 5 vengono aperte.

Per far pervenire tutta la quantità d'aria nel vano piedi occorre che le bocchette 3 e 4 siano chiuse.

Corrente d'aria verso il parabrezza, le bocchette 1 e 2 vengono aperte.

Le bocchette 1, 2 e 5 sono chiuse.

La quantità d'aria totale perviene dalle bocchette 3 e 4.

Sbrinamento di parabrezza e cristalli laterali

Inserire l'interruttore rotante A allo stadio III.

Ruotare l'interruttore rotante B nel senso orario fino ad arresto.

Interruttore rotante C su

Affinchè parabrezza e finestrini non si appannino

Se l'aria è molto umida, per esempio quando piove, consigliamo:

- Interruttore rotante A su II o III.
- Interruttore rotante B all'occorrenza un pò verso l'alto nel campo di riscaldamento.
- Posizionare l'interruttore rotante C fra e , a secondo del fabbisogno.
- Bocchette 4 chiuse.
- Dalle bocchette 3 può essere inviata in più aria calda ai finestrini laterali.

Riscaldamento rapido

- Interruttore ventilatore A su III.
- Interruttore rotante C su .
- Ruotare l'interruttore temperatura nel senso orario fino ad arresto.
- Aprire le bocchette 3 e 4.

Riscaldamento confortevole

Disappannati i cristalli e raggiunta la temperatura interna voluta, consigliamo:

- Interruttore ventilatore A su II o III.
- Interruttore temperatura B su potenza di riscaldamento desiderata.
- Interruttore rotante C su ↓.
- Bocchette 3 e 4 aperte a piacere.

Aerazione

La corrente d'aria dalle bocchette 3 e 4 può essere regolata a piacere da freddo a caldo con la rotella per la regolazione della temperatura B.

L'afflusso d'aria dalle bocchette 3 e 4 è massimo quando l'interruttore rotante C è su ↓.

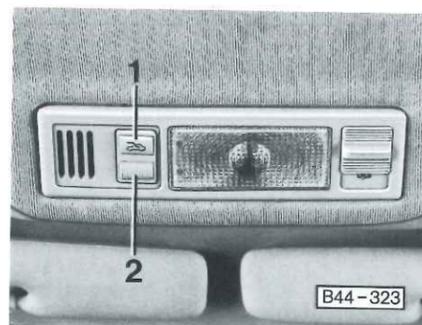
Avvertenze generiche

- Perchè riscaldamento ed aereazione funzionino efficacemente, le prese d'aria davanti al parabrezza è bene siano sgombrare da ghiaccio, neve e foglie.
- Il ventilatore dovrebbe funzionare sempre a bassa velocità.
- Se si vuol impedire l'adduzione d'aria inquinata posizionare l'interruttore rotante A su O. Non si dovrebbe viaggiare a lungo in questa posizione, per evitare un appannamento dei cristalli.

■ La potenza del riscaldamento dipende dalla temperatura del liquido refrigerante, è quindi massima soltanto a motore caldo.

■ Gli interruttori rotanti B e C sono regolabili a qualsiasi posizione intermedia.

■ L'aria proveniente dalle bocchette ed attraversante tutto l'abitacolo viene aspirata dalle fessure sotto il lunotto. È quindi sconsigliabile coprire dette fessure con capi di vestiario ecc.

TETTO SCORREVOLE/SOLLEVABILE *

Il tetto si apre e chiude ad accensione inserita, a mezzo dell'interruttore accanto alla luce interno.

È possibile azionare il tetto anche dopo aver disinserito l'accensione. Solo se **la portiera guida è stata aperta e poi di nuovo chiusa**, l'interruttore non è in funzione.

Apertura a scorrimento

Premerlo su (1)

Chiusura a scorrimento

Premerlo su (2)

Sollevamento

A tetto chiuso, permerlo su (2).

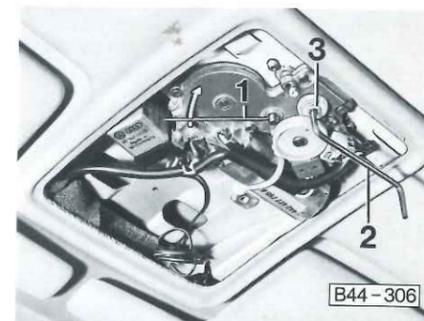
Riabbassare

Premerlo su (1).

Per passare da scorrimento a sollevamento e viceversa, a tetto chiuso rilasciare brevemente il comando.

Attenzione

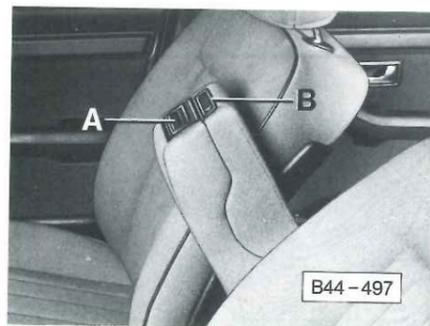
Chiudendo il tetto in modo disattento o incontrollato ci si può ferire, quindi prudenza. Uscendo dalla vettura togliere sempre la chiave d'accensione.



Se l'impianto è guasto, il tetto si può chiudere a mano:

- Con un cacciavite sollevare la plafoniera lateralmente.
- Svitare la vite nell'apertura.
- Orientare la copertura verso il basso e sfilarla dal supporto premendo in avanti.
- Sganciare la spina (1) e ribaltare indietro.
- Togliere la manovella (2) dal retro della copertura, infilarla nel foro esagonale (3) e ruotare.

BRACCIOLO CENTRALE PER AUTOTELEFONO *



Il bracciolo centrale è preparato per l'alloggiamento di un autotelefono. Per accrescere il confort nel telefonare, esso è regolabile in diverse posizioni sia dai sedili anteriori che da quelli posteriori.

Regolazione del bracciolo

Per regolarlo, premere il tasto (A) sulla superficie frontale del bracciolo e ribaltare del tutto in giù quest'ultimo. Poi sollevare a scatti il bracciolo fino a raggiungere la regolazione desiderata.

Badare che a bracciolo ribaltato in giù, la libertà di movimento del braccio può essere limitata e perciò, marciando in città, il bracciolo non deve essere ribaltato in giù.



Telefonare

Copertura telefono

Col tasto scorrevole (B) (figura sinistra) si apre il coperchio del bracciolo. Dopo aver telefonato e prima di sollevare il bracciolo a battuta, è bene richiudere il coperchio.



Posizioni del bracciolo

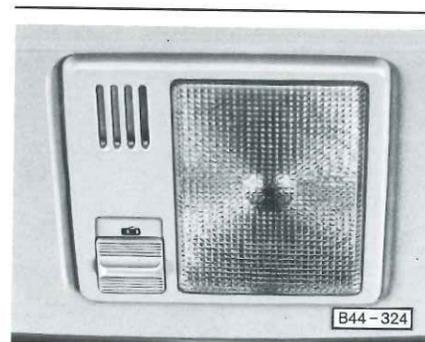
Per telefonare dai sedili anteriori, il bracciolo dovrebbe essere portato in posizione 1 (figura centrale).

L'uso del telefono dai sedili posteriori dovrebbe avvenire con bracciolo in posizione 2.

Avvertenza

Per l'uso del telefono attenersi alle annessi istruzioni della Casa costruttrice.

LUCE INTERNO



La plafoniera si trova sopra il parabrezza.

Posizioni dell'interruttore

-  - contattori alle porte¹⁾
- ☐ - centro - spenta
- I - sempre accesa

¹⁾ Disinserimento ritardato

Chiusa la porta, la luce rimane accesa ancora ca. 30 secondi. Se si inserisce l'accensione o si aziona il centroblocco la luce si spegne all'istante. Se la portiera rimane aperta più di ca. 4 minuti, la luce si spegne da sé.

LUCI DI LETTURA



Luce interno nelle vetture con tetto apribile

Posizioni dell'interruttore

-  - contattori alle porte¹⁾
- ☐ - centro - spenta
- I - sempre accesa



Posizioni dell'interruttore

-  - contattori alle porte¹⁾
- ☐ - centro - spenta
- I - sempre accesa

LUCE VANO MOTORE/ BAGAGLIAIO



B44-412

Luce vano motore

Si trova all'interno del cofano motore e viene inserita o disinserita con la levetta sul lato anteriore delle luci.

Luce bagagliaio

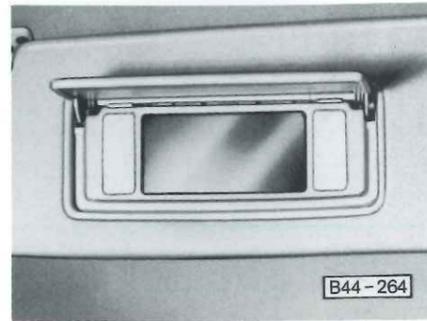
Funziona, aprendo il cofano posteriore (anche ad accensione e luci disinserite). Fare attenzione quindi, a che il cofano sia sempre ben chiuso anche a vettura ferma.

ALETTE PARASOLE

Possono venir sganciate dai supporti al centro ed orientate verso le portiere.

Dietro all'aletta del posto accanto-guida si trova uno specchietto da make-up illuminato.

SPECCHIETTO DI CORTESIA ILLUMINATO



B44-264

Nel lato posteriore dell'aletta parasole vi è uno specchietto di cortesia illuminato.

Aprendo il coperchio si inserisce automaticamente l'illuminazione. Chiudendolo si disinserisce automaticamente l'illuminazione.

PORTACENERE



B44-511

Portacenere anteriore

- Per vuotarlo – aprirlo e estrarre l'inserito dal basso in direzione della freccia
Per reinserirlo – infilarlo nella guida

Portacenere posteriore

- Per vuotarlo – aprirlo, premere la scatola in giù e togliere.
Per reinserirlo – applicarlo in basso, premere in giù e infilarlo.

ACCENDISIGARI/ PRESA DI CORRENTE

S'inserisce l'**accendisigari** spingendolo nella presa.

A spirale arroventata l'accendisigari scatta in fuori: estrarlo ed usarlo subito.

La **presa di corrente** serve per l'accendisigari oppure altro accessorio elettrico con assorbimento fino a 100 Watt. A motore fermo però ciò scarica la batteria.

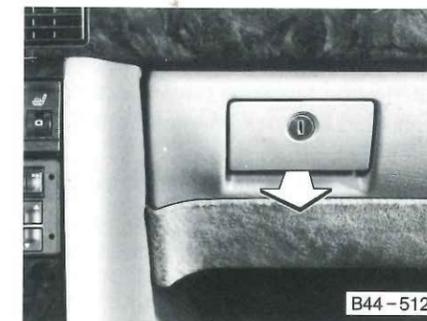
Accendisigari/presa di corrente posteriore

L'**accendisigari posteriore** si può inserire e disinserire con l'interruttore di sicurezza per gli alzacristalli elettrici – veda a pag. 11.

Attenzione

Accendisigari e presa di corrente funzionano anche senza chiave d'accensione: un'ulteriore ragione per non lasciar mai bambini soli in macchina.

CASSETTO



B44-512

Per la serratura si può usare solo la chiave principale – ved. pag. 7.

Per aprirlo tirare l'impugnatura dello sportello in direzione della freccia.

Attenzione

Per ragioni di sicurezza durante la marcia lo sportello dovrebbe essere sempre chiuso.

Il vano portaoggetti è illuminato. L'illuminazione si accende a sportello aperto ed a luci di posizione o di marcia inserite.

POSACASSETTE *

Le musicassette (senza astuccio) possono venir riposte nei tiretti. Il ferma-bobine impedisce che si allentino «perdendo» poi il nastro.

Per aprire il tiretto premerne il bottone nel coperchio.

Infilarvi la cassetta con il tratto scoperto del nastro all'indietro.

PORTASPICCIOLI *

In determinate versioni della vettura, nella fila degli interruttori può esser collocato un portaspiccioli.

Per aprire, premere il tasto nel coperchio.

Se richiesto, il portaspiccioli può essere staccato e il vano può essere per esempio utilizzato per la sistemazione di un telecomando per l'apertura della porta del garage.

Per evitare danni, lo stacco del portaspiccioli dovrebbe essere eseguito da una officina V.A.G.

POSAOGGETTI NEL BRACCIOLO CENTRALE

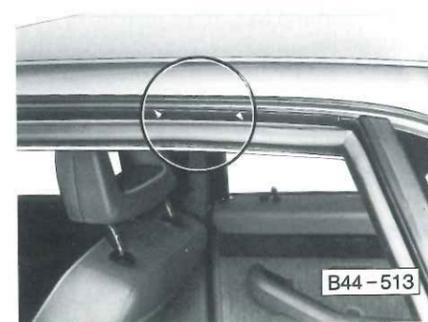
Nel bracciolo centrale posteriore si trova un vano posaogetti. Per aprirlo, premere il bottone di sbloccaggio laterale (freccia).

PORTAPACCHI SUL TETTO

Per pesi sul tetto, attenzione.

■ Le grondalette sono integrate al tetto per ragioni aereodinamiche, perciò non si possono impiegare portapacchi tradizionali. Per evitare rischi consigliamo di usare esclusivamente i supporti base del programma accessori V.A.G.

■ I supporti menzionati servono da base per un completo sistema di trasporto. Bagagli, biciclette, tavole da surf, sci e natanti richiedono elementi complementari – per ragioni di sicurezza diversi di caso in caso – reperibili tutti presso le officine V.A.G.



■ Il sistema portapacchi va fissato secondo le relative istruzioni, tenendo presente che i supporti posteriori devono venirsi a trovare esclusivamente fra le marcature e freccia alla modanatura del tetto (visibili solo a porte aperte).

■ Con portapacchi differenti od applicazione non conforme al prescritto, i danni derivanti al veicolo sono esclusi dalla garanzia.

■ Ripartire uniformemente il carico. Ogni supporto base può sopportare 40 kg distribuiti uniformemente su tutta la sua lunghezza. Vietato eccedere i pesi massimi consentiti, sul tetto (75 kg comprensivi del sistema portante e complessivamente). Veda a pag. 142.

■ Per trasportare sul tetto oggetti pesanti o voluminosi ricordare che le proprietà della vettura in marcia vengono alterate dallo spostamento del baricentro e dalla maggiorazione delle superfici aereodinamiche; conformarvi quindi modo di guidare e velocità.

I PRIMI 1500 KM – ED I SUCCESSIVI

Nelle prime ore d'esercizio il motore è più soggetto ad attriti interni di quando tutte la parti mobili si siano assestate tra loro. La buona riuscita di tale rodaggio dipende essenzialmente dal modo di guida durante i primi 1500 km.

Fino ai 1000 km

badare a quanto segue:

- **non dare tutto gas**
- **evitare la posizione kick-down del pedale gas e regimi elevati**
- **non marciare a una velocità superiore a $\frac{3}{4}$ della velocità massima**

Tra 1000 – 1500 km

si può gradatamente passare alla velocità risp. ai regimi massimi.

Dopo il rodaggio

con programma M si deve inserire la marcia superiore al più tardi quando l'indice raggiunge il campo rosso d'avvertimento. Il regime massimo consentito per breve tempo è di ca. 6500/min.

Regimi troppo elevati del motore vengono impediti automaticamente.

Durante e dopo il rodaggio

- Non portare mai ad alti regimi il motore freddo, nè in folle, nè negli ambiti di marcia.
- Tutte le indicazioni di velocità e regimi in questo libretto d'uso e manutenzione valgono soltanto a **motore caldo!**

■ Durante il rodaggio si dovrebbe possibilmente evitare di trainare rimorchi.

■ Anche i pneumatici nuovi vanno «rodati» perchè all'inizio non posseggono l'aderenza ottimale. Di ciò si deve tener conto durante i primi 100 km con una guida cauta.

■ Le guarnizioni dei freni vanno «rodare» e durante i primi 200 km non presentano la forza d'attrito ottimale. La forza frenante un pò ridotta può essere compensata premendo più forte il pedale. Ciò vale in seguito anche alla sostituzione delle guarnizioni dei freni.

GUIDA SICURA

L'efficienza è presupposto della sicurezza. Si verifichi quindi ogni volta prima di mettersi al volante:

- **luci e lampeggiatori**
- **efficienza dei freni**
- **scorta di carburante**
- **posizione degli specchi**
- **pulizia di proiettori, fanalini e cristalli**
ed ad intervalli regolari, meglio se ad ogni rifornimento di carburante:
- **stato e gonfiaggio dei pneumatici** (pag. 95, 96 e 141)
- **livello dell'olio nel motore** (pag. 82)
- **livello del liquido refrigerante («acqua»)** (pag. 86)
- **livello del liquido freni** (pag. 89)
- **livello del liquido nel lavacrystallo** (pag. 92)
- **stato delle spazzole tergicristallo** (pag. 94)

Inoltre badare ai termini di scadenza prescritti per i lavori di ispezione e soprattutto alla scadenza del cambio del liquido freni, molto importante per la sicurezza di marcia – pag. 89.

La sicurezza dipende essenzialmente anche da comportamento personale e stile di guida.

Per sentirsi a ragione sicuro

- **allacci sempre – anche in città – la cintura di sicurezza** (pag. 13). In quasi tutti gli Stati ciò è comunque obbligatorio;
- **si accerti che tutti i passeggeri – anche dietro – facciano uso giusto delle cinture** (pag. 13 – 15);
se non allacciati, essi in caso d'infortunio possono far del male non soltanto a se stessi, ma anche al guidatore;
- **adeguare i poggiatesta alla statura;** il bordo superiore sia all'altezza degli occhi;
- **badi che nulla ostacoli il movimento dei pedali** (pag. 23);

■ **dislocare adeguatamente i bagagli – sul ripiano portaoggetti** (pag. 20) – **sul portapacchi del tetto** (pag. 61);

■ **si astenga dal guidare chi è stanco;** dopo al massimo due ore di guida fare una pausa ricreativa;

■ **non guidare mai se l'abilità alla guida è ridotta;** non solo l'alcool, ma anche droghe e molti medicinali possono diminuire notevolmente la capacità di reagire prontamente;

■ **adeguare sempre la velocità alle condizioni del traffico e dalla strada;** soprattutto su fondo ghiacciato o scivoloso ricordare sempre che tenuta di strada ed efficacia dei freni – anche con trazione integrale! – sono delimitate dalle possibilità d'adesione dei pneumatici. Sul bagnato, a velocità eccessiva le ruote anteriori «vanno a galla» (aquaplaning), il veicolo così non è più controllabile.

Altre avvertenze riguardanti la sicurezza si trovano nei singoli capitoli di questo libretto.

GUIDA ECONOMICA ED ECOLOGICA

Consumo di carburante, inquinamento nonché l'usura di motore, freni e pneumatici dipendono da diversi fattori; nel seguente capitolo è spiegato quali sono i più importanti.

Lo stile di guida

determina l'economicità o meno, l'emissione di gas di scarico e la rumorosità.

■ **Non far scaldare il motore a veicolo fermo.**

In folle al motore occorre molto tempo per raggiungere temperatura d'esercizio, ma usura ed emissioni sono molto elevate; partire quindi subito appena acceso il motore ed evitando alti regimi.

■ **Viaggiare il più possibile secondo il programma «E» (Economia).**

■ **Evitare accelerate a tutto gas.**

Un uso calcolato del pedale acceleratore non soltanto risparmia molto carburante, ma anche riduce emissioni inquinanti ed usure.

■ **Evitare velocità massime, che fanno aumentare in proporzioni esponenziale consumi ed emissioni.**

■ **Viaggiare in modo il più possibile uniforme ed osservando già a distanza le situazioni del traffico.**

Riprese e frenate superflue costano molto carburante ed accrescono le emissioni nocive.

■ **Spegnere il motore durante le fermate nel traffico.**

I modi di impiego individuali hanno naturalmente anche la loro influenza sul consumo del carburante.

Svantaggiosi per il consumo sono p. es. i seguenti punti:

■ traffico intenso, cioè particolarmente nelle grandi città con i loro numerosi semafori

■ traffico su brevi percorsi, specialmente di casa in casa con continue ripartenze a motore raddretrato

■ andare in colonna.

Per evitare queste condizioni sfavorevoli, è consigliabile progettare i tragitti da percorrere.

Il consumo di carburante è ovviamente determinato anche da punti non dipendenti dal guidatore. È p. es. normale che d'inverno o in condizioni sfavorevoli (cattivo stato della strada, rimorchio ecc.) il consumo aumenti.

■ **Le premesse tecniche** di bassi consumi ed economicità, questo Suo autoveicolo le ha «per nascita»; le esigenze ecologiche vi sono state tenute in speciale considerazione. Affinchè questi pregi possano ottimamente concretarsi e mantenersi ci si attenga a quanto segue.

■ **Per veicoli con catalizzatore usare esclusivamente benzine senza piombo.**

■ **Anche senza catalizzatore preferir sempre, per riguardo alla salute, carburanti senza piombo.**

■ **Per i prescritti lavori di manutenzione attenersi esattamente al Programma Service (veda anche a pagina 78):** la conforme assistenza da parte di officine V.A.G assicura al veicolo non soltanto costante efficienza, ma anche economicità, bassi valori d'inquinamento ed una lunga durata.

■ **Controllare ogni 2 settimane il gonfiaggio dei pneumatici:** se la pressione è troppo bassa, la resistenza al rotolamento cresce facendo aumentare non soltanto il consumo di carburante, ma anche l'usura dei pneumatici, e peggiorando il comportamento del veicolo.

■ **Non tenere nel bagagliaio cose inutili:** specialmente in città, ove occorre spesso ripresa, il peso del veicolo influenza fortemente il consumo di carburante.

■ **Togliere i portapacchi dal tetto appena non li si usa più,** perchè accrescono notevolmente la resistenza aerodinamica, specialmente ad alta velocità.

■ **Utilizzatori elettrici è bene siano in funzione soltanto per il tempo indispensabile.** Termolunotto, proiettori supplementari e riscaldamento ai sedili richiedono molta corrente, e la maggior prestazione del generatore eleva il consumo di carburante.

■ **Controllare regolarmente il consumo di carburante** (consigliamo: ad ogni rifornimento); si individuano così tempestivamente irregolarità inducenti i maggiori consumi.

■ **Verificare ad ogni rifornimento il livello dell'olio.** Il consumo d'olio dipende molto da sollecitazioni e regimi del motore; a seconda del modo di guidare può arrivare a 1,5 l/1000 km.

È normale che un motore nuovo raggiunga il consumo minimo d'olio dopo una certa percorrenza, soltanto dopo ca. 5000 km si può quindi determinare a quale livello stabilizzi il consumo.

Detta percorrenza occorre anche per passare ad individuare il normale consumo di carburante ed a giudicare la prestazione del motore.

GUIDA CON LA TRAZIONE INTEGRALE

I vantaggi della trazione integrale

Lo speciale sistema di trazione della Audi V 8 nel confronto con vetture a due ruote motrici presenta i seguenti vantaggi.

Trazione

La trazione integrale permanentemente disponibile accresce naturalmente di molto anche la forza effettiva di trazione. Ciò fa piacere soprattutto su strade ghiacciate o innevate, alla partenza ed in montagna difficile.

In simili condizioni la guida della Audi V 8 è anche meno rischiosa, perchè non occorre prendere di slancio – per timore di rimanervi fermo – i tratti accidentati o le salite ghiacciate, ma si può invece marciarvi lentamente, fermarsi e ripartire.

Accelerazione

Siccome le forze di trazione vengono trasmesse alla strada da quattro invece che da due ruote, diminuisce di molto lo slittamento delle ruote, migliora quindi l'aderenza del pneumatico alla strada e perciò la possibilità di accelerare su fondo scivoloso.

Comportamento di marcia

Decisivo per il comportamento di marcia – specialmente su fondo scivoloso – è il collegamento dinamico di tutte e quattro le ruote alla strada.

Nelle vetture a due ruote motrici, accelerando forte su fondo scivoloso, le ruote motrici possono girare a vuoto e pregiudicare così notevolmente il collegamento dinamico.

Con la ripartizione della forza motrice a quattro invece che a due ruote, nella Audi V 8 aumenta la somma delle componenti laterali effettivamente trasmissibili. La vettura tiene meglio la strada.

Consumo dei pneumatici

Siccome la forza motrice viene trasmessa a quattro invece che a due ruote, lo slittamento delle ruote diminuisce in proporzione. Ne consegue un minor consumo dei pneumatici.

Nella Audi V 8 quindi, le gomme – a parità di condizioni – durano sensibilmente di più che quelle di autovetture di pari potenza a due ruote motrici.

L'uso di catene da neve

Le catene da neve non solo migliorano d'inverno la trazione sulle strade, ma anche il comportamento alla frenata. Perciò, se c'è l'obbligo di usare catene da neve, queste vanno usate anche per le vetture a trazione integrale.

Ulteriori dettagli si trovano a pag. 98.

Uso

La trazione integrale della Audi V 8 è del tutto esente di manutenzione. La distribuzione della forza motrice avviene automaticamente e viene adattata in modo ottimale al comportamento di marcia e alle rispettive condizioni del fondo stradale.

Grazie al cambio automatico l'uso della Audi V 8, a confronto delle vetture con cambio meccanico, viene reso ancora più semplice e il guidatore può concentrare tutta la sua attenzione al traffico stradale.

La trazione integrale è descritte dettagliatamente a pag. 130.

Attenzione

■ **Conformare sempre la guida alle condizioni del fondo e del traffico. La maggior disponibilità di fattori di sicurezza come trazione integrale ed ABS non deve istigare a correre rischi!**

■ **Segnatamente non si dimentichi che l'efficacia dei freni è delimitata dalle possibilità d'aderenza dei pneumatici. La capacità di frenare non è perciò diversa da quella di un veicolo a trazione usuale. Si resista quindi sempre alla tentazione, su fondo ghiacciato o scivoloso, d'andar forte soltanto perchè la macchina vi accelera ancora bene.**

■ **Su fondo bagnato badare che a velocità troppo alte anche le ruote anteriori della Audi V 8 possono inavvertitamente galleggiare (acquaplaning). Quindi moderare la velocità conformemente allo stato della strada.**

Pneumatici invernali

■ Anche per le vetture con trazione integrale è consigliato l'uso di pneumatici invernali su tutte e quattro le ruote a favore di un migliore comportamento di marcia e alla frenata. Veda a pag. 98.

A cosa occorre inoltre badare?

Sostituzione ruote/pneumatici

Nella Audi V 8 tutte e quattro le ruote devono avere sempre la stessa superficie di rotolamento. Ulteriori dettagli a pag. 97.

Le prove di potenza

con l'Audi V 8 vanno effettuate solo su un banco di prova per veicoli a trazione alle quattro ruote, che consenta la frenatura di tutte le ruote.

TRAINO DI RIMORCHI

Questo autoveicolo è progettato soprattutto per trasporto di persone e bagaglio, ma – se adeguatamente allestito – può anche trainare un rimorchio.

Il rimorchio non soltanto sottopone a maggior sforzo il veicolo, ma anche richiede al guidatore maggior impegno.

Si osservino scrupolosamente le avvertenze delle pagine seguenti.

Premesse

Se il dispositivo di traino è montato in Fabbrica, si è già provveduto a tutto quanto tecnicamente e legalmente necessario.

Fare attenzione che al posto della presa convenzionale a 7 poli ne è montata una a 13. Questa presa di nuovo tipo consente il collegamento di ulteriori elettrici nel rimorchio, impossibile con la precedente; per es. frigorifero, luce retromarcia.

Nella tabella seguente sono raffrontate le singole funzioni nella presa a 7 poli, rispetto a quella con 13.

7 poli	13 poli	Utilizz. el. rimorcho
L	1 ¹⁾	lampeggiatore sin.
54 g	2	retrofarò nebbia
31	3 ¹⁾²⁾	massa per circuiti 1–8
R	4 ¹⁾	lampeggiatore dest.
58 R	5 ¹⁾	luce coda, luce sagma, limitaz. e targa dest
54	6 ¹⁾	luci freno
58	7 ¹⁾	luce coda, luce sagma, limitaz. e targa sin.
–	8	Luce retromarcia
–	9 ³⁾	aliment. corr. (cont. +)
–	10	condutt. carica + per batteria rimorcho
–	11	libero
–	12	libero
–	13 ²⁾	massa per circuiti 9–12

¹⁾ Questi morsetti sono già collegati per i dispositivi d'illuminazione previsti dalle norme di legge.

²⁾ Ambedue i cavi massa nel rimorchio non devono aver contatto elettrico l'un con l'altro.

³⁾ Qui possono venire collegati ulteriori utilizzatori per rimorchio (per es. frigorifero e illuminazione interna).

Se il rimorchio da trainare ha una presa a 7 poli, può venire montata una a 13 poli conformemente alla tabella oppure si può usare un cavo adattatore ottenibile presso una officina V.A.G.

Se l'attacco di traino viene montato dopo, attenzione:

■ l'attacco di traino è elemento di sicurezza; è ammesso perciò soltanto l'uso di un dispositivo studiato per questa vettura e di tipo omologato, preferibilmente scelto tra quelli del programma accessori V.A.G., che sono uguali a quelli montati in Fabbrica e le cui istruzioni di montaggio sono da noi approvate

■ la presa elettrica del rimorchio va debitamente collegata alla rete della motrice

■ i particolari per il regolare montaggio del dispositivo di traino sono noti ad ogni officina V.A.G., è perciò consigliabile rivolgersi in tal caso ad una di dette officine.

Avvertenze

■ Inserendo la spina a 13 poli nella presa corrispondente della motrice la boccola zigrinata della spina va ruotata a destra fino a riscontro. Il coperchio della presa si inserisce così sul rilievo della boccola.

■ Nei dispositivi di traino con testa sferica * asportabile, badare che questa venga applicata in base alle istruzioni allegate dal fabbricante.

■ Se gli specchi retrovisivi de serie non bastano per vedere dietro al rimorchio, occorrono in più 2 specchi esterni su bracci a snodo, regolati in modo da assicurare sempre un sufficiente campo retrospettivo

■ I movimenti di rollio e beccheggio vengono diminuiti con di elementi di stabilizzazione reperibili e montabili in officine V.A.G.

■ I carichi rimorchiabili consentiti – pag. 143 – non vanno in alcun caso superati.

■ In montagna tener presente che le indicazioni nei «Dati tecnici» circa i carichi trainabili valgono soltanto per pendenze fino a 10 risp. 12 %. Se non si raggiunge il

peso massimo complessivo ammesso per motrice + rimorchio, si possono superare pendenze proporzionalmente maggiori.

■ I carichi trainabili indicati sono solamente per altitudini fino a 1000 m s. m.: più in su – causa la rarefazione dell'aria – la potenza del motore e con essa la capacità di superare salite diminuiscono. Come peso massimo di motrice + rimorchio vanno previsti 10 % in meno per ogni ulteriore migliaio di m d'altitudine.

■ Conviene sfruttare il massimo di pressione ammesso sulla sfera dell'attacco di traino (pag. 143); però non eccederlo.

■ Ripartire il carico nel rimorchio – rispettando i valori ammessi per peso in traino e pressione d'appoggio – in modo che oggetti pesanti stiano il più vicino possibile all'asse. Tutti gli oggetti devono essere assicurati in modo da non poter spostarsi.

■ I pneumatici della motrice siano gonfiati ai valori per pieno carico (controllare anche quelli del rimorchio).

■ Veicoli senza regolazione di livello: prima di partire controllare e, se occorre, registrare i proiettori – a rimorchio attaccato – servendosi della regolazione portata proiettori.

In viaggio

Per un comportamento ottimale su strada di motrice + rimorchio

■ non viaggiare con poco carico nella motrice e molto nel rimorchio; se ciò è inevitabile andar piano, perchè allora i pesi risultano ripartiti sfavorevolmente

■ siccome aumentando la velocità diminuisce la stabilità del traino, in condizioni del fondo ed atmosferiche sfavorevoli – soprattutto in discesa – non è consigliabile andare alla velocità massima legalmente consentita: ridurre comunque immediatamente la velocità appena si noti un anche minimo sbandamento pendolare del rimorchio, ed assolutamente non tentar di „stirare“ il traino accelerando!

■ frenare tempestivamente: se il rimorchio ha freni ad inerzia, prima „prefrenare“ lievemente, poi frenare speditamente, evitando così strappi dovuti al bloccare delle ruote del rimorchio; prima di discese ridurre per tempo la marcia, in modo che il motore agisca da freno.

In generale

- In rodaggio evitare di trainare.
- Se l'autoveicolo traina spesso è bene farlo vedere in officina V.A.G anche tra ispezione e ispezione.
- Peso in traino e pressione d'appoggio indicati sulla targhetta del dispositivo di traino si riferiscono esclusivamente al collaudo del dispositivo stesso. I valori riferiti all'autoveicolo possono essere inferiori; essi sono indicati nei documenti della macchina e nel presente libretto.
- L'applicazione di un attacco di traino fa aumentare il peso a vuoto del veicolo trainante, sicchè il carico utile diminuisce di pari misura.

In alcuni Stati

- (p. es. Germania occ.) vigono le seguenti norme legali.
- Nel campo visivo del guidatore deve venir montata una speciale spia luminosa indicante il funzionare dei lampeggiatori del rimorchio.
 - La pressione max. ammessa sull'attacco di traino – veda a pag. 143 – deve essere indicata da un'etichetta adesiva ben visibile sulla coda del veicolo trainante.
 - Il montaggio del dispositivo di traino deve venir collaudato da controllori ufficialmente riconosciuti e venir iscritto dalla competente autorità nei documenti del veicolo.
 - Velocità massima ammessa per il traino di rimorchi = 80 km/h.

RIFORMIMENTO DI CARBURANTE

Il bocchettone di rifornimento è nella fiancata posteriore destra.
 Il tappo a chiave si può aprire con la chiave principale e con la secondaria.
 Il serbatoio contiene circa 80 l.



Il tappo svitato può essere appeso allo sportellino del serbatoio.
 Per fare rifornimento senza intralci attenti soprattutto al maneggio della pistola del distributore.

- Introdurla il più possibile e non obliqua.
- Veicoli con catalizzatore montato in Fabbrica hanno un bocchettone di rifornimento più stretto ed otturato da una farfalla a molla. Le pistole dei distributori per carburante senza piombo hanno un tubo di diametro parimenti inferiore, che nell'introdursi apre la farfalla. Si evita così di poter immettere carburante con piombo.

■ Moderarne la portata, altrimenti il carburante spumeggia nel bocchettone e può interromperla.
 Appena la pistola – usata a dovere – s'interrompe, il serbatoio è «pieno». È bene non immettere di più, altrimenti si riempie lo spazio previsto per eventuale espansione ed il serbatoio a temperature più elevate può traboccare.

Avvertenza

Nelle vetture con catalizzatore, nel far rifornimento con una tanica, badare che questa sia provvista di un apposito tubo di riempimento sottile. Il tubo di riempimento va infilato nel bocchettone del serbatoio fino a che si apre il rispettivo coperchietto.

CARBURANTE

Vetture con catalizzatore

Benzina super senza piombo NOR¹⁾ 95.

È consentito l'uso di benzina normale **senza piombo** con almeno 91 NOR¹⁾. Ciò provoca però un lieve calo di potenza.

Veda anche «accensione totalmente elettronica» a pag. 128.

Per i veicoli con catalizzatore si possono usare solo carburanti senza piombo.

L'impiego di benzina con piombo compromette la depurazione dei gas di scarico, perchè il piombo si deposita nel catalizzatore.

Già una sola immissione di carburante con piombo riduce l'efficacia del catalizzatore; anche se poi si immette di nuovo carburante senza piombo, l'efficienza originaria del catalizzatore non si ristabilisce mai più.

Inoltre il deposito di piombo sulla sonda Lambda²⁾ ostacola anche la giusta composizione della miscela.

Vetture senza catalizzatore

Benzina super con e senza piombo NOR¹⁾ non inferiore a 95

È consentito l'uso di benzina normale **senza piombo o con piombo** con NOR¹⁾ non inferiore a 91. Ciò causa però una lieve perdita di potenza.

Veda anche «accensione totalmente elettronica» a pag. 128.

Avvertenza

La benzina senza piombo deve essere conforme alla norma DIN 51607 e quella con piombo alla norma DIN 51600. Si raccomanda di usare solo benzina di qualità con additivi – veda anche «additivi per benzina».

¹⁾ Numero ottanico «Research» – misura del potente antidetonante della benzina.

²⁾ Lambda = rapporto aria/carburante.

Additivi per benzina

Il comportamento, la potenza e la durata del motore dipendono soprattutto dalla qualità del carburante. Di particolare importanza sono gli additivi mescolati al carburante. Si consiglia quindi di usare solo **benzina di qualità con additivi.**

Se non sono disponibili simili carburanti o se si verificano disturbi al motore, come p. es. difficoltà all'avviamento, fermate al regime di minimo, scuotimenti e calo di potenza, occorre mescolare alla benzina i necessari additivi durante il rifornimento. Questi additivi proteggono dalla corrosione, puliscono il sistema di alimentazione ed evitano depositi nocivi nel motore.

Gli additivi per motori Audi sono reperibili presso le Aziende V.A.G. Le officine V.A.G. conoscono anche i provvedimenti da apportare nel caso si fossero già formati depositi nocivi nel motore.

Avvertenze per casi di erroneo rifornimento

Benzina con piombo invece di benzina senza piombo

Nei veicoli con catalizzatore **non** si può immettere benzina con piombo, altrimenti si rovina l'impianto di depurazione dei gas di scarico (veda anche alla pagina precedente). In caso d'errore l'impianto di rifornimento deve venir subito vuotato in modo conforme alle norme ecologiche, meglio se a cura di un'azienda V.A.G.

Gasolio invece di benzina

I motori a benzina non vanno fatti funzionare con gasolio.

L'impianto di rifornimento deve venir vuotato e pulito in modo conforme alle norme ecologiche, meglio se a cura di un'azienda V.A.G.

CURA DEL VEICOLO

Una cura regolare ed appropriata serve a mantenere il valore dell'autoveicolo; essa inoltre può costituire uno dei presupposti per salvaguardare diritti alla garanzia in casi di danni da corrosione e di difetti di verniciatura alla carrozzeria.

I prodotti occorrenti si trovano presso le officine V.A.G. Le prescrizioni per l'uso stampate sulle confezioni devono venire osservate.

Attenzione

■ **Prodotti usati impropriamente possono recar danno alla salute.**

■ **I prodotti devono sempre venir conservati al sicuro e soprattutto irraggiungibili per i bambini.**

Lavaggio

La miglior protezione del veicolo contro influssi nocivi dell'ambiente è data da frequenti lavaggi e trattamenti di conservazione. Almeno al termine del periodo d'impiego del sale antigelo dovrebbe venir lavato a fondo anche il sotto del veicolo.

Quanto più a lungo permangono **sale anti-gelo**, polvere stradale ed industriale, resti d'insetti, escrementi d'uccelli etc., tanto più radicale è la loro azione distruttiva.

In inverno, lavando con getto d'acqua non puntarlo contro le serrature, che altrimenti possono ghiacciare.

Per il lavaggio in impianti automatici vanno osservati soltanto i normali accorgimenti; da veicoli con autotelefono staccarne l'antenna.

Spruzzi di catrame, polvere industriale, tracce d'olio, insetti etc. non possono sempre venir eliminati con il semplice lavaggio; siccome permanendovi a lungo attaccano la vernice, dovrebbero venirne tolti al più presto possibile con un prodotto adatto.

Per rispetto alla natura, il veicolo venga lavato soltanto in luoghi adatti od in impianti appositi; al proposito possono anche sussistere norme restrittive.

Conservazione

semplice (con additivo conservante nell'acqua di lavaggio) od a mezzo applicazione di prodotto apposito: dovrebbe avvenire il più

spesso possibile, perchè impedisce che lo sporco si fermi sulla vernice e che polvere industriale, resina vegetale ed escrementi di uccelli la intacchino.

Lucidatura

Necessaria soltanto qualora la vernice sia diventata opaca e con i prodotti conservanti non si riesca più a restaurarne lo splendore. Se il lucidante impiegato non contiene già del conservante, la vernice va poi „conservata“.

Le parti verniciate ad effetto opaco e quelle di plastica non vanno trattate con prodotti lucidanti.

Vernice

Coprire subito (tubetto o bomboletta spray di vernice Volkswagen) — prima che vi si formi ruggine — i danni minori quali graffi, rigature, colpi da pietrisco.

Se la ruggine se è già formata, deve venire eliminata radicalmente; dopodichè si trattino le zone prima con fondo antiruggine, poi con vernice di superficie. Naturalmente questi lavori vengono eseguiti anche da officine V.A.G.

Il numero per il colore della vernice originale è sull'etichetta portadati (veda a pag. 145).

Cura delle cromature

Macchie e depositi si eliminano con un lucidante per cromature. Per impedire a lungo termine la corrosione si può applicare del protettivo per cromature, badando che queste ne vengano ricoperte uniformemente e completamente.

Cristalli

Togliere neve e ghiaccio dai cristalli e dagli specchi solo con un raschietto di plastica. Per evitare graffi, il raschietto non va spostato avanti e indietro, bensì semplicemente spinto. Residui di gomma, olio, grasso o silicone sono eliminabili con un detergente per cristalli o un prodotto antisilicone.

L'interno dei cristalli va anche pulito ad intervalli regolari.

La pelle scamosciata per asciugare i cristalli non va usata per superfici verniciate, perchè resti di conservanti compromettono la trasparenza.

Per evitare di danneggiare **i filamenti termici del lunotto**, non è consentito incolare autoadesivi dall'interno sui filamenti termici.

I cristalli atermici speciali *

I cristalli laterali posteriori e il lunotto sono ricoperti all'interno con uno strato al cromo e vanno quindi trattati con cura per evitare danni dovuti a graffi.

La pulizia dell'interno dei cristalli va quindi fatta con una pelle scamosciata morbida, panno o panno a spugna inumidito con acqua tiepida. All'acqua può essere aggiunto detersivo non aggressivo (p. es. detersivo per stoviglie).

Sporco indurito o ghiaccio non vanno tolti con oggetti che provocano graffi o rigature (p. es. spugna per mosche o raschietto per ghiaccio). All'interno di questi cristalli non è consentito applicare degli adesivi.

Pulizia specchio retrovisivo esterno

Lo specchio retrovisivo esterno è trattato con uno strato speciale, che diminuisce l'effetto abbagliante.

Per la pulizia della sua superficie è permesso solo l'uso di un panno morbido imbevuto leggermente di spirito, alcol o di altri prodotti per la pulizia dei cristalli. Lo specchio non va trattato con prodotti lucidanti. Neve e ghiaccio vanno tolti possibilmente con un prodotto disgelante e in nessun caso con un raschietto.

Guarnizioni di porte, cofani e finestrini

Le guarnizioni di gomma rimangono flessibili e durano più a lungo, se di quando in quando le si spalma leggermente con un prodotto per la cura della gomma. Così, inoltre, in inverno non gelano.

Pulizia e cura delle guide del tetto apribile

Per garantire il perfetto funzionamento del tetto apribile/sollevabile * si raccomanda di tanto in tanto — perlomeno però una volta l'anno — di pulire e spruzzare le guide con un lubrificante al silicone.

Pulizia delle parti in plastica

Le parti di plastica esterne vanno pulite solo con un lavaggio normale, quelle interne con una pezza umida. Se ciò con fosse sufficiente, devono venir trattate soltanto con speciali prodotti per pulizia e cura di materiali plastici.

Stoffa

Tali e simili rivestimenti vanno trattati con speciali detergenti, oppure con „schiuma secca“ e spazzola morbida.

Pelle e cuoio

Per la pulizia normale di volante, sedili in pelle etc. è sufficiente un panno umido.

Per trattamenti più intensi usare una spugna con soluzione tiepida di detersivo per indumenti delicati.

Non inumidire troppo la pelle, affinché non penetri liquido nelle cuciture.

Asciugare con straccio morbido.

Se necessario si adoperino gli appositi prodotti in commercio. Non usar mai smacchiatori o sprays contenenti diluente, che possono rovinare il colore.

Cinture di sicurezza

Tenerle pulite! se molto sporche, quelle automatiche possono anche avvolgersi male.

Cinture sporche vanno lavate soltanto con acqua saponata, senza venir staccate dal veicolo. Le cinture non vanno lavate chimicamente, perchè tali detersivi possono distruggerne le fibre; nè devono venire a contatto con liquidi corrosivi.

Prima di riavvolgersi, le fasce devono essere perfettamente asciutte.

Ruoto con cerchi d'acciaio¹⁾

I cerchi è bene vengano perfettamente lavati in occasione di regolari lavaggi del veicolo; si evita così che residui d'attrito dei freni, sporczia e sale antigelo vi si induriscano. Residui d'attrito dei freni se fortemente aderenti si tolgono con prodotto contro la polvere industriale. Riparare i danni alla vernice prima che possa formarsi ruggine.

Ruote con cerchi in lega leggera

Per mantenere a lungo l'aspetto decorativo di tali cerchi occorre curarli regolarmente; soprattutto sale stradale e residui d'attrito dei freni ne vanno lavati via radicalmente almeno ogni 2 settimane, altrimenti attaccano il metallo. Lavati cerchi è bene trattarli con un apposito detergente scevro di acidi. Circa ogni 3 mesi i cerchi vanno ben spalmati di „cera dura“. Non si usino lucidanti per vernice, nè altri prodotti leviganti.

Se la vernice protettiva è danneggiata, p.es. da pietre, farla restaurare subito.

Vano motore

Prima di lavori nel vano motore, si osservino assolutamente le avvertenze della pagina 80!

Il motore può venir lavato soltanto ad accensione disinserita.

¹⁾ con pneumatici invernali

Pulire ogni tanto la vasca raccogliacqua (nel „cofano“, sotto al parabrezza), per tenerne liberi gli scoli; così non penetrano foglie etc. nell'abitacolo attraverso il riscaldamento/aerazione.

Vano e superficie del motore sono stati trattati in Fabbrica contro la corrosione.

Specialmente in inverno, se si viaggia spesso su strade cospicue di sale antigelo, è di grande importanza una valida protezione antiruggine. Tutto il vano motore e la vasca raccogliacqua dovrebbero venir ripuliti a fondo, prima e dopo il periodo d'impiego del sale, e poi „conservati“; ciò affinché il sale non li corroda.

Se in seguito il vano motore viene pulito con sostanze¹⁾ che sciolgono i grassi, o si fa lavare il motore, di regola si elimina anche il protettivo anticorrosione; se dovrebbe perciò senz'altro richiedere anche che dopo tali lavori tutte le superfici, aggraffature, connessioni, ed i complessivi nel vano motore vengano durevolmente

„conservati“. Ciò anche se elementi protetti extra contro la ruggine sono stati sostituiti.

Le officine V.A.G hanno i prodotti per pulizia e conservazione consigliati della Fabbrica, e dispongono delle necessarie attrezzature.

Protezione sottopavimento

Il „sotto“ del veicolo è durevolmente protetto contro influssi chimici e meccanici; poichè però non si possono escludere incidenze del terreno (pietre, urti) sullo strato protettivo, è bene a determinati intervalli – preferibilmente prima che inizi il freddo ed in primavera – farne controllare e, se occorre, restaurare lo strato sotto al veicolo.

Le officine V.A.G hanno i giusti prodotti spray nonchè le attrezzature necessarie, e ne conoscono le prescrizioni d'impiego; perciò, di restauri o misure anticorrosive supplementari dovrebbe venir incaricata un'officina V.A.G.

Avvertenza per veicoli con catalizzatore

Per le alte temperature di postcombustione il veicolo ha degli schermi antitermici supplementari nella zona del catalizzatore, sui quali, come su tubi di scarico e catalizzatore, non è lecito applicare del protettivo per sottopavimento; parimenti è vietato eliminare gli schermi.

Cavità

Tutte le cavità del veicolo altrimenti minacciate da corrosione ricevono in Fabbrica una duratura protezione che non richiede più controlli ad interventi. Se ad alte temperature esterne cola un po' di cera dalle cavità, la si può togliere con raschietto di plastica e benzina solvente, senza trascurare le regole di sicurezza e d'ecologia.

¹⁾ Sono ammessi allo scopo soltanto appositi detergenti, e non mai benzina o gasolio.

CONSIGLI TECNICI

MANUTENZIONE

Nonostante che la vettura sia stata costruita con tecnica moderna necessitante di poca manutenzione è necessario far eseguire la manutenzione a scadenze regolari per garantire la sicurezza nel traffico, l'economicità e l'efficienza della vettura.

L'alta qualità e la scelta di materiali d'alto valore hanno reso possibile rinunciare ad una manutenzione speciale dopo il rodaggio.

Il servizio d'ispezione offerto dalle officine V.A.G tiene conto per quanto possibile del percorso annuale individuale e contribuisce così a contenere il più possibile le spese di manutenzione. Il programma Service, che si trova nella vettura, indica quando scade il servizio e l'entità dei lavori da eseguire.

Il servizio d'ispezione scade **ogni 12 mesi** e risp. **ogni 30000 km**, a secondo di quello che si raggiunge prima.

Se prima dello scadere di 12 mesi si raggiunge una percorrenza di 15000 km occorre eseguire **il servizio cambio olio**. Veda anche pag. 83 e Programma Service.

Il Programma Service indica quali lavori sono necessari per l'ispezione e il cambio d'olio.

In condizioni d'impiego più gravose, p. es. climi estremamente caldi o freddi, forte incidenza di polvere etc., l'autoveicolo dovrebbe però venir riveduto anche ad intervalli inferiori a quelli del Programma Service.

Ciò vale soprattutto per:

- cambio olio motore
- pulizia o sostituzione cartuccia filtro aria.

I lavori di manutenzione è opportuno avvengano in officina V.A.G, perchè richiedono conoscenze specifiche, impianti d'officina ed attrezzi speciali; essi vanno inoltre eseguiti conformemente alle nostre direttive.

La documentazione ininterrotta del Service eseguito da officina V.A.G può anche costituire uno dei presupposti per eventuali diritti di garanzia validi per un anno.

Ragioni di sicurezza e norme ecologiche vietano già comunque di eseguire privatamente lavori di riparazione o registrazione a parti del motore e dell'autotelaio, appena l'entità di tali lavori superi un limite molto ristretto. **Manipolazioni su parti di sicurezza mettono in pericolo chi usa il veicolo e gli altri.**

L'eliminazione di liquido freni e oli usati, miscela refrigerante inquinata, batterie guaste, pneumatici consumiti etc. deve inoltre avvenire in conformità alle leggi ecologiche.

COPERCHIO VANO MOTORE



Per sbloccarlo tirare la leva a sinistra, alla fiancata, sotto il cruscotto. Il coperchio si disimpegna a catto dal bloccaggio.



Per aprirlo alzarlo un pò e poi azionare la leva del gancio fra il proiettore sinistro e il cofano nella direzione indicata dalla freccia. Sollevare il coperchio. Apendolo completamente viene tenuto aperto da molle.

CONSIGLI TECNICI

Per chiuderlo tirarlo verso il basso vincendo la forza delle molle e farlo agganciare con un leggero colpo.

Attenzione

Per ragioni di sicurezza il cofano del motore a vettura in moto deve essere sempre ben chiuso. Accertarsi perciò sempre, tirandolo in su, che il coperchio sia bloccato.

Se durante la marcia ci si accorge che la serratura non è scattata, fermarsi subito e richiudere.

CONSIGLI TECNICI

VANO MOTORE



- | | |
|---|------------|
| 1 - Presa per avviamento d'emergenza | pagina 119 |
| 2 - Serbatoio lavacrystallo/lavafari | 92 |
| 3 - Serbatoio lavacrystallo a forte intensità | 93 |
| 4 - Serbatoio di compensazione liquido maffreddamento | 85 |
| 5 - Aperature rifornimento olio motore | 83 |
| 6 - Serbatoio liquido freni | 89 |

- | | |
|---|-----------|
| 7 - Astina misuraolio motore | pagina 82 |
| 8 - Serbatoio di riserva impianto idraulico centralizzato | 85 |

Attenzione
Usare la massima cautela eseguendo lavori nel vano motore!

■ Fermare il motore, estrarre la chiave d'accensione.

■ Serrare saldamente il freno a mano.

■ Leva selettiva in "P".
■ Fare raffreddare il motore.

Fino a che il motore è caldo non aprire il tappo del serbatoio del liquido di raffreddamento. Il sistema si trova sotto pressione.

■ Evitare cortocircuiti nell'impianto elettrico.

■ Nel rabbocco di liquidi badare di non scambiarli in ogni caso fra loro, altrimenti si possono verificare gravi disturbi di funzionamento.

■ Se si dovessero effettuare lavori di controllo a motore in moto, un pericolo supplementare è dovuto a particolari rotanti, per esempio cinghia trapezoidale, generatore, ventilatore etc. e all'impianto d'accensione ad alta tensione.

Le avvertenze in questo libretto e le regole di sicurezza normalmente valide vanno osservate.

OLIO MOTORE

Viscosità e specifiche

In Fabbrica è stato immesso un eccellente olio multigrado speciale, d'uso sicuro tutto l'anno tranne in zone a clima artico.

Funzione ineccepibile e lunga vita del motore presuppongono un buon lubrificante anche per rabbocchi e cambi d'olio.

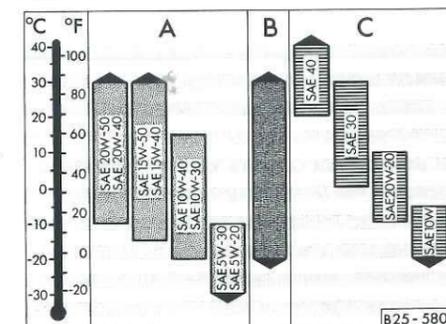
Le specifiche indicate in questa pagina - da sole o insieme ad altre - devono essere scritte sul recipiente. Al rabbocco gli oli possono mescolarsi.

La classe di viscosità dell'olio va scelta come indicato dalla figure. Per brevi oscillazioni della temperatura esterna eccedenti i campi raffigurati, non occorre cambiar l'olio.

Avvertenza importante

Naturalmente anche gli oli-motore sono oggetto di continui progressi; quanto qui esposto rispecchia la situazione al momento di andare in stampa.

Le officine V.A.G vengono tenute al corrente dalla Fabbrica di ogni novità; è perciò sempre meglio far cambiar l'olio da una di esse.



- A - Oli multigradi, specifica VW 501 01
- Oli multigradi di marca, specifica API-SF oppure SG¹⁾
- B - Oli „ad alto rendimento“, con ambo le specifiche VW 500 00 e 505 00
- C - Oli unigradi di marca, specifica API-SF oppure SG¹⁾

¹⁾ soltanto eccezionalmente, se non si trovano gli altri

Proprietà degli oli

Gli oli multigradi secondo norma VW 50101 costano meno: essi

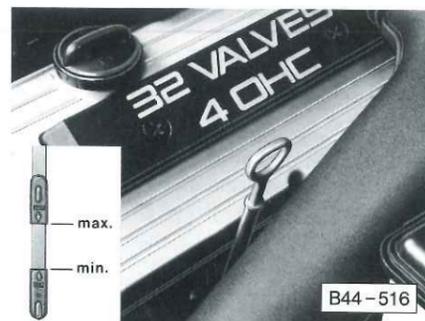
- sono impiegabili tutto l'anno in zone a clima temperato
- hanno ottime proprietà detergenti
- lubrificano con sicurezza ad ogni temperatura e sollecitazione del motore
- resistono bene all'invecchiamento.

Oli LL secondo norma VW 50000 presentano inoltre questi vantaggi:

- sono impiegabili tutto l'anno a pressochè tutte le temperature esterne
- minori attriti nel motore
- partenza a freddo ottimale anche a temperature esterne molto basse.

Gli oli unigradi - causa il loro limitato campo di viscosità - di solito non sono impiegabili in tutte stagioni.

Se si usa olio unigrado SAE 10 W, oppure multigrado SAE 5 W-20 o SAE 5 W-30, evitare regimi persistentemente alti e forti sollecitazioni continuate del motore: una cautela appunto superflua se si usano oli ad alta scorrevolezza.



Controllo di livello

Naturalmente **il motore consuma olio**; max. 1,5 l/1000 km.

Il livello dell'olio-motore va controllato ad intervalli irregolari, preferibilmente ad ogni rifornimento di carburante.

La dislocazione dell'**asta misuraolio** risulta dalle figure.

La macchina deve stare orizzontale. Spento il motore attendere un paio di minuti perchè l'olio rifluisca nella coppa; estrarre quindi l'asta, tergerla con panno pulito e reinserirla a fondo.

Riestrarla e leggerne il livello dell'olio; deve essere tra i 2 segni.

La differenza di quantità tra i segni max. e min. è, per tutti i motori, 2 litri.

Se si prevedono eccezionali sollecitazioni del motore - p. es. lunghi percorsi su autostrada in estate, traino di rimorchi in montagna - si tenga il livello dell'olio presso il segno max.

Rabbocco

Svitare il tappo nel coperchio della testata cilindri, rabboccare e quindi misurare con l'asta apposita.

Avvertenza importante
Il livello deve non superare il segno **max.**, altrimenti dell'olio può venir risucchiato attraverso lo sfiato del basamento e finire nei gas di scarico causando inquinamento; se il veicolo poi ha il catalizzatore, l'olio superfluo può bruciarvi e guastarlo.

Attenzione!

Al rabbocco non vada olio su parti molto calde del motore: pericolo d'incendio!

Riavvitare accuratamente il tappo e reinfilare a fondo l'asta misuratrice, altrimenti a motore in moto può sfuggire olio.

Sostituzione

Le proprietà dell'olio s'indeboliscono non soltanto causa usura, ma anche con l'invecchiamento; i cambi d'olio sono previsti quindi in funzione sia della percorrenza, sia del tempo.

Cambiare l'olio ogni 12 mesi o - se si compiono prima - ogni 15.000 km.

Altri ragguagli nel Programma Service.

In condizioni persistentemente gravose cambiar l'olio più spesso; veda anche pagina 99.

Qualità e viscosità dell'olio: pagine 86 e 87.

Attenzione

L'olio vecchio - fino alla sua eliminazione a norma di legge - va conservato fuori della portata dei bambini.

È rigorosamente vietato immettere lubrificante nelle fognature o nel terreno.

Per le incombenze ecologiche, e siccome occorrono allo scopo attrezzi speciali e conoscenze professionali, olio e filtro è meglio vengano cambiati in officina V.A.G.

Additivi per olio motore

Non usarne; danni derivantini sono esclusi dalla garanzia.

OLIO DEL CAMBIO

Specifiche

Cambio automatico

■ Automatismo e differenziale centrale: ATF Dexron®

Differenziali anteriore e posteriore

■ Olio cambio API-GL 5, SAE 90

Controllo del livello

Il livello del liquido nel cambio automatico e nelle trasmissioni non va controllato.

Sostituzione

L'ATF nell'automatismo deve essere cambiato agli intervalli del Programma Service. A causa di attrezzi speciali necessari, delle conoscenze speciali e del problema dell'eliminazione, è un'operazione che va solo eseguita in officina V.A.G.

Avvertenze

■ **Senza lubrificante nel cambio automatico, il motore non deve funzionare ed il veicolo non può venir trainato, ma va fatto trasportare su un automezzo o rimorchio speciale.**

■ **Ai lubrificanti non va aggiunto alcun additivo.**

IMP. IDRAULICO CENTRALIZZATO

Il servosterzo, il servofreno e la regolazione dell'assetto vengono alimentati da una pompa idraulica tandem con la pressione necessaria.

Il sistema è rabboccato con olio idraulico, n. parte G 002000.

Un livello corretto dell'olio idraulico nel serbatoio di riserva è importante per il perfetto funzionamento dell'impianto idraulico.

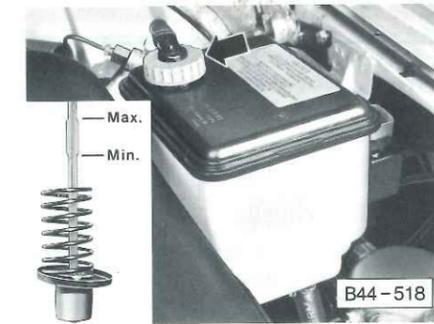
Il livello dell'olio è sorvegliato dal sistema autocheck. In caso di livello troppo basso, lampeggia la spia per l'impianto freni e idraulico (veda a pag. 37).

Controllo livello olio

■ Fare funzionare per circa 2 minuti il motore con leva selettoria in ambito „N“. Le ruote anteriori non devono essere sterzate.

■ Fermare il motore e controllare subito il livello dell'olio.

Per il controllo, svitare il tappo (veda figura) con astina e estrarlo dal serbatoio fino alla marcatura. Il livello deve trovarsi sempre fra le marcature Min. e Max. Se il livello



è sceso sotto la marcatura di Min., occorre rabboccare olio idraulico.

Nelle vetture con regolazione dell'altezza dal suolo, il livello dell'olio dipende dallo stato di carico della vettura. Perciò occorre controllare il livello solo a vettura scarica.

Avvertenze

■ **Non scambiare il liquido freni e l'olio idraulico! I due impianti potrebbero cessare di funzionare.**

■ Nel caso sia fuori servizio il servosterzo od il servofreno, oppure a motore fermo (traino) e risp. a cinghia trapezoidale a nervature rotte, la vettura si può guidare e frenare. Ciò richiede però un maggior sforzo da parte del guidatore.

■ Dato che l'olio idraulico serve contemporaneamente da lubrificante, nel caso che l'impianto non sia sufficientemente rifornito, oltre a difetti di funzionamento si possono verificare gravi danni sia alla pompa dell'olio sia ai gruppi collegati.

Perciò non si deve usare in alcun caso la vettura se il serbatoio di riserva è vuoto.

Nelle vetture con regolazione dell'assetto badare inoltre a quanto segue.

■ Il livello dell'olio dipende dallo stato di carico e si abbassa notevolmente a vettura del tutto carica.

Al rabbocco c'è il pericolo di sovrariempimento. Se si vuole sfruttare il pieno carico utile della vettura è consigliabile controllare il livello dell'olio a vettura scarica, soprattutto se l'ultimo controllo è avvenuto molto tempo fa.

■ Dopo l'avviamento del motore, la coda della vettura si solleva e si abbassa di nuovo lentamente dopo lo spegnimento del motore. In tale occasione si sente un rumore.

CONSIGLI TECNICI

RAFFREDDAMENTO

A condizioni normali l'impianto di raffreddamento è pressochè esente da manutenzione.

Il sistema refrigerante è riempito in Fabbrica con una miscela pluristagionale che non occorre cambiare, composta d'acqua e, nella misura del 40 %, di nostro additivo G 11 (antigelo a base di glicolo con componenti anticorrosivi): essa assicura la necessaria protezione non soltanto contro il gelo fino a -25°C , ma anche contro la corrosione in tutto il sistema di raffreddamento; essa inoltre impedisce che si formi calcare ed ha un punto d'ebollizione molto elevato.

Per le ragioni elencate, anche nella stagione estiva od in Paesio a clima caldo la concentrazione dell'additivo non deve venir diminuita con l'aggiungere acqua: **il liquido refrigerante deve contenere almeno 40 % d'additivo.**

Ove occorra una maggior prevenzione antigelo, la percentuale di G 11 può venir aumentata, ma non oltre 60 % (-40°C), perchè altrimenti l'effetto diminuisce di nuovo ed il raffreddamento peggiora.

In veicolo per Paesi a clima freddo viene già dalla Fabbrica immesso antigelo bastevole fino a ca. -35°C .

Come additivo può venir impiegato esclusivamente o il nostro **G 11 o uno con specifica TL-VW 774 A** (scritta sulla confezione); questi additivi si acquistano in officina V.A.G. Altri prodotti possono soprattutto ridurre notevolmente la difesa anticorrosiva.

Controllo di livello

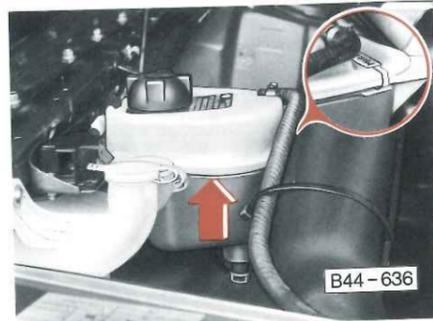
La giusta quantità d'„acqua“ è importante per il buon funzionamento del sistema, è bene quindi verificarla regolarmente (consigliamo: ai rifornimenti di carburante).

Il livello può venir verificato esattamente soltanto a motore fermo.

Non occorre togliere il tappo del serbatoio di compensazione: il serbatoio è trasparente.

A motore freddo il livello del refrigerante nel serbatoio di compensazione deve raggiungere la punta freccia situata sul fianco del serbatoio stesso.

Se per il controllo non ci si serve del segno MINIMUM, venga a trasparire ca. 10 mm sotto all'orlo del serbatoio (figura).



A motore caldo deve essere un pò più in alto.

Nel serbatoio di compensazione si trova un dispositivo automatico per il controllo del livello. Insufficienze di livello vengono indicate dalla spia per temperatura/livello „acqua“ nel sistema autocheck – veda a pag. 38.

Perdite

Una perdita di miscela refrigerante fa pensare in primo luogo a difetti di tenuta. In tale caso perciò è bene che il sistema di raffreddamento venga urgentemente esaminato in officina V.A.G. Non basta rabboccare semplicemente liquido di raffreddamento.

Se il sistema tiene, possono verificarsi perdite soltanto qualora il liquido in seguito a surriscaldamento bolla e la pressione ne espella.

Surriscaldamento può verificarsi

- se è compromessa l'adduzione d'aria per il raffreddamento, p. es. causa lamelle del radiatore molto sporche (foglie, polvere, insetti) o proiettori accessori davanti al radiatore

- se si è abbassato il limite d'ebollizione del liquido a causa di un errato rapporto di miscelazione – veda a pag. 86

- se il ventilatore del radiatore o quello elettrico supplementare non funziona – veda alla pagina seguente.

CONSIGLI TECNICI

Se non si riesce da sè a trovare ed eliminare la causa del surriscaldamento, è bene recarsi subito in officina V.A.G, altrimenti possono verificarsi gravi danni.

Rifornimento

Prima lasciar raffreddare alquanto il motore, poi coprire con un panno e ruotare con cautela il tappo del serbatoio di compensazione di **un** giro a sinistra, per lasciar sfuggire la sovrappressione; quindi svitarlo via.

Attenzione

Non svitare il tappo a motore caldo, pericolo di scottature! Il sistema è sotto pressione!

Se, in caso di necessità, viene rabboccata solo acqua, occorre ripristinare al più presto possibile il rapporto di miscelazione con l'additivo prescritto (v. pag. 86).

Dopo perdite rilevanti reintegrare il liquido solo a motore non più caldo, per evitare danni al motore.*

Non rabboccare oltre la freccia:

aumentando la temperatura l'„acqua“ superflua verrebbe espulsa attraverso la valvola di sovrappressione del tappo.

Evitare saldamente il tappo.

Attenzione

L'additivo e la miscela di raffreddamento sono dannosi alla salute!

Ecco perchè occorre conservare l'additivo nel recipiente originale e metterlo al sicuro dai bambini. Se dovesse essere necessario scaricare il liquido di raffreddamento, va raccolto in un recipiente adatto e posto anche al sicuro. Liquido di raffreddamento già usato non si dovrebbe normalmente riusare ed inoltre va eliminato in base alle leggi per la difesa ecologica.

Il ventilatore del radiatore

viene azionato via cinghia trapezoidale a nervature dal motore. Il ventilatore possiede una viscofrizione, che ne regola il regime in dipendenza della temperatura. Un ventilatore elettrico supplementare, a motore funzionante, viene inserito progressivamente ed automaticamente in dipendenza della temperatura del liquido di raffreddamento.

In inverno

Per essere certi che sia garantita una protezione antigelo sufficiente, occorre controllare e, se necessario, correggere la concentrazione del liquido di raffreddamento prima dell'inizio della stagione fredda.

LIQUIDO FRENI



Serbatoio

Si trova nel vano motore.

Verifica del livello

Il giusto livello del liquido freni è importante per il perfetto funzionamento di tutto l'impianto. Deve trovarsi sempre tra i segni «MAX» e «MIN».

Un calo irrilevante del livello si ha in seguito all'usura delle guarnizioni freno ed alla loro conseguente autoregistrazione. Ciò è normale.

Se però il liquido diminuisce notevolmente in breve tempo, o se il livello scende oltre il segno «MIN», può essere intervenuta una perdita nell'impianto freni. Cercare subito una officina V.A.G e fare controllare l'impianto freni.

Un livello insufficiente nel serbatoio viene segnalato dall'accendersi della spia dei freni (veda anche a pag. 37). Recarsi immediatamente in officina V.A.G a far verificare l'impianto dei freni.

Sostituzione

Il liquido freni attira l'umidità. Nel corso del tempo esso assorbe quindi l'acqua dall'aria circostante. Con l'andar del tempo un contenuto d'acqua troppo elevato può però provocare danni di corrosione all'impianto frenante. Inoltre il punto d'ebollizione del liquido freni viene notevolmente ridotto.

Attenzione

Una sollecitazione molto forte dei freni può causare la formazione di bollicine di vapore e quindi peggiorare fortemente l'efficacia dei freni e così anche la sicurezza di marcia.

Il liquido freni va sostituito ogni due anni!

Si deve impiegare esclusivamente il nostro liquido freni originale (con specificazione secondo norma US FM VSS 116 DOT 3 oppure DOT 4). Il liquido deve essere nuovo e non usato.

Attenzione

Il liquido freni è velenoso!

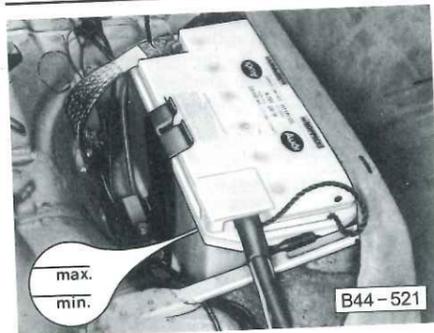
Esso va quindi conservato soltanto nel recipiente originale chiuso e soprattutto irraggiungibile per i bambini.

Tenere anche presente che il liquido freni attacca la vernice dei veicoli.

All'eliminazione del liquido attenersi alle prescrizioni a difesa dell'ecologia.

Alle officine V.A.G sono noti i dettagli in merito ad esse e dispongono del liquido freni prescritto. Il cambio del liquido è bene quindi che venga effettuato da una di queste officine nel quadro di un servizio d'ispezione.

BATTERIA



La batteria è collocata sotto il sedile posteriore.

Per lo stacco del sedile posteriore veda a pag. 20.

Il polo (+) della batteria è collegato con la presa per l'avviamento di emergenza nel vano motore. Veda a pag. 119.

Verifica del livello dell'acido

A normali condizioni d'impiego la batteria è pressochè esente da manutenzione. Ad alte temperature esterne però è consigliabile controllare ad intervalli regolari il livello dell'acido, che deve esser sempre visibile tra i segni MIN. e MAX. sui lati lunghi. Un livello insufficiente è bene venga corretto in officina V.A.G.

Attenzione

L'acido della batteria è corrosivo e non deve andare negli occhi, sull'epidermide o sugli indumenti.

Lavare immediatamente ed abbondantemente con acqua pura gli schizzi d'acido e, se necessario, recarsi da un medico.

Per sicurezza è bene che il livello dell'acido venga corretto solo in officina V.A.G.

In inverno

La batteria viene sollecitata di più, ed a basse temperature ha inoltre soltanto parte della normale potenza d'avvio. Le consigliamo perciò di farla esaminare ed al caso ricaricare in officina V.A.G prima della stagione fredda. In tale occasione, se necessario, vengono puliti gli attacchi

e lubrificati con grasso adatto allo scopo. Non solo ne verrà ricompensato dalla sicura messa in moto: la batteria ben carica dura anche più a lungo.

Se a temperature molto basse la vettura non è stata usata per molte settimane, è bene staccare la batteria e conservarla al sicuro dal gelo, in modo che non possa ghiacciare e quindi rovinarsi.

La batteria va conservata irraggiungibile per i bambini.

Per lo stacco della batteria togliere prima i due cavi di collegamento (veda «carica batteria/carica rapida batteria») e poi svitarne il fissaggio.

Carica batteria

Caricandosi con una lieve intensità di corrente (p. es. con un piccolo apparecchio), togliere i cavi di collegamento alla rete di bordo. In ogni caso però vanno osservate le istruzioni date dal fabbricante dell'apparecchio.

Prima di una **carica rapida**; cioè a alta intensità di corrente, si devono però staccare i due cavi di collegamento alla rete di bordo.

Togliere prima il cavo negativo e poi quello positivo.

Una batteria scarica può già gelare a -10° C. Prima di una carica rapida una batteria gelata va assolutamente disgelata, altrimenti potrebbe esplodere!

Il cavo della rete dell'apparecchio di carica dovrebbe essere infilato dopo che le pinze dei poli dell'apparecchio sono state collegate in base alle prescrizioni ai poli della batteria:

rosso – positivo
nero – negativo

Ricollegando la batteria alla rete di bordo, badare a quanto segue: collegare prima il cavo positivo e poi quello negativo.

Non scambiare in nessun caso la polarità, altrimenti si rovina l'impianto elettrico.

Attenzione

Il gas detonante che si forma durante la carica è facilmente infiammabile, perciò tenere lontane dalla batteria fonti di accensione (fiamma aperta, sigaretta accesa, ecc.)!

Non mettere mai in cortocircuito la batteria; essa si surriscalderebbe e può esplodere.

Per evitare con sicurezza dei cortocircuiti, prima di qualsiasi lavoro all'impianto elettrico va staccato il cavo negativo della batteria. Per cambiare una lampadina basta prima spegnerla.

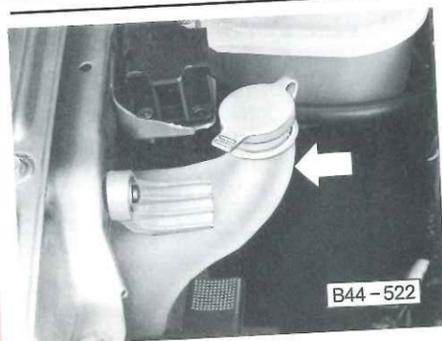
■ A motore in moto la batteria non deve essere scollegata, perchè ciò danneggia l'impianto elettrico (componenti elettronici).

Avviamento d'emergenza con batteria estranea: veda al capitolo «Per fare da sè».

Sostituzione batteria

In caso di sostituzione della batteria, badare che la nuova abbia la stessa capacità, potenza e forma. Le aziende V.A.G offrono batterie adatte ed eliminano quelle vecchie in base alle norme per la difesa ecologica. Le batterie contengono tra l'altro acido solforico e piombo e non vanno mai gettate nella spazzatura domestica.

LAVACRISTALLO



Il serbatoio trasparente per il liquido lavacrystallo e per l'impianto tergi/lavafari * si trova nel vano del motore.
Il serbatoio contiene ca. 8 l.

Rifornimento

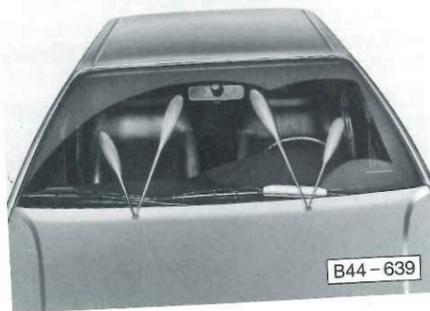
Tirar via il tappo del serbatoio, immettere liquido fino all'orlo, riapplicare il tappo premendolo con forza; quindi verificare ad accensione inserita il funzionamento del lavacrystallo.

Consigliamo di aggiungere sempre un detersivo per cristalli all'acqua (in inverno con antigelo), perchè la sola acqua di solito non basta a pulire presto e bene cristalli e fari.

Anche con **spruzzatori lavacrystallo riscaldabili** in inverno va aggiunto all'acqua un detersivo per cristalli con antigelo.

Avvertenza

Se in via eccezionale non fosse disponibile un prodotto per la pulizia dei cristalli con antigelo, è possibile usare dello spirito. In nessun caso mescolare un antigelo per radiatore o altri additivi.



Registrazione dei getti

A vettura ferma, gli spruzzi devono essere diretti sul parabrezza, come illustrato.

Si può correggere con uno spillo la direzione degli ugelli.

I getti **lavafari** sono stati registrati in fabbrica, ma possono pure venir corretti con uno spillo: il getto deve colpire più o meno il centro del campo di tergiture.

LAVACRISTALLO A FORTE INTENSITÀ *



Avvertenza

Per evitare danni o scolorimenti alla vernice è consigliabile usare soltanto il detersivo speciale originale Audi.

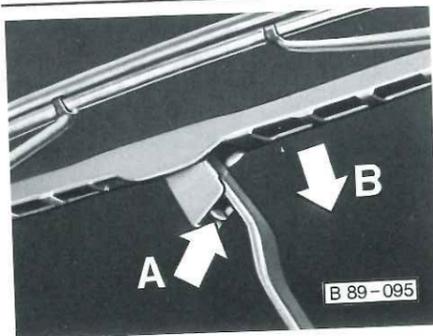
Il serbatoio trasparente per il lavacrystallo a forte intensità (freccia) si trova accanto al serbatoio per il lavacrystallo, nel vano motore.

Il serbatoio contiene ca. 0,6 l.

Il serbatoio per il detergente dovrebbe essere riempito solo con il detergente speciale originale Audi. Il numero di ricambio è riportato in una etichetta al bocchettone di rifornimento. Il detergente è reperibile presso le officine V.A.G e protegge dal gelo fino a -20° C.

CONSIGLI TECNICI

SOSTITUZIONE SPATOLE TERGICRISTALLO



Per sicurezza le spatole tergicristallo vanno sostituite una o due volte l'anno – e quelle tergifari appena se ne notino deterioramenti – presso le officine V.A.G.

Stacco

■ Sollevare il braccio del tergicristallo e mantenere in posizione orizzontale la spatola.

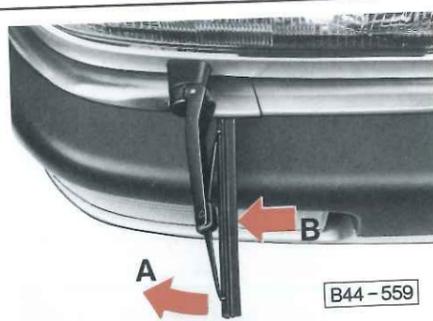
■ Premere la molla di sicurezza (freccia A) e contemporaneamente tirare la spatola verso il parabrezza (freccia B).

Montaggio

La molla di sicurezza deve scattare in modo udibile nel braccio del tergicristallo.

Spatole tergicristallo in perfetto stato sono la premessa indispensabile per una buona e chiara visibilità e nelle vetture con impianto tergi/lavafari anche per la perfetta pulizia dei vetri diffusori.

Per evitare striature, le spatole del tergicristallo vanno pulite regolarmente con un prodotto per la pulizia dei cristalli. In caso di molto sporco, p. es. resti d'insetti, la pulizia delle spatole si può fare con una spugna o una spazzola.



Tergifari*

Stacco

■ Ribaltare il braccio in avanti.

■ Ruotare il braccio in direzione della freccia (A) fino a che esso fuoriesce dal supporto.

Montaggio

Applicare la spatola parallelamente al braccio e premerla nel supporto del braccio (B.)

RUOTE

Pneumatici nuovi

Pneumatici nuovi non hanno ancora la massima aderenza alla strada e vanno rotati per ca. 100 km a velocità moderate con una guida prudente. Ciò ne prolunga anche la durata.

Durata dei pneumatici

La durata dei pneumatici dipende per l'essenziale da quanto segue:

Pressione di gonfiaggio

Se troppo bassa o troppo alta abbrevia la durata dei pneumatici ed influenza sfavorevolmente la condotta in marcia del veicolo.

Marciando a lungo a forte velocità, un pneumatico a pressione insufficiente deve svolgere un maggior lavoro di gualcatura e quindi si surriscalda. **Ciò può portare allo stacco della fascia battistrada e persino allo scoppio pneumatico.** Inoltre la pressione insufficiente fa aumentare il consumo di carburante.

La pressione dovrebbe venir controllata quindi due volte al mese e prima di un lungo viaggio. Il controllo va sempre fatto a pneumatici freddi. La pressione elevata a pneumatici caldi non va ridotta. I valori sono riportati a pag. 141 e sull'adesivo all'interno dello sportellino del serbatoio carburante.

Modo di guidare

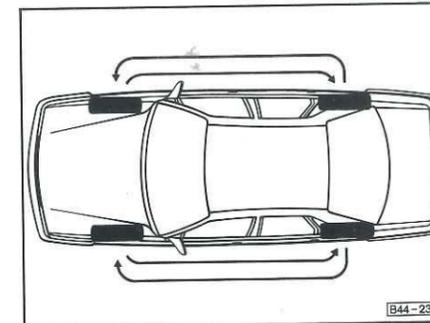
Curve veloci, accelerate violente e brusche frenate aumentano l'usura dei pneumatici.

Equilibratura delle ruote

Le ruote dei veicoli nuovi sono equilibrate. Con l'uso però – per cause diverse – può intervenire una squilibratura, palesata da irrequietezza allo sterzo.

Siccome squilibrate provocano anche maggiori usure allo sterzo, alle sospensioni delle ruote ed ai pneumatici, è bene allora farle riequilibrare. Inoltre si deve riequilibrare ogni ruota della quale sia stato riparato o sostituito il pneumatico.

CONSIGLI TECNICI



Scambio delle ruote

Se i pneumatici anteriori sono molto più consumati, si consiglia di scambiarli con i posteriori conformemente allo schema illustrato. Inoltre si uguaglia così all'incirca la durata di tutti i pneumatici.

Se si presentano determinati fenomeni di usura al battistrada, può convenire lo scambio incrociato.

Avvertenza

In veicoli con pneumatici a senso unico (riconoscibile alla freccia sul fianco) lo scambio incrociato non è possibile: si può soltanto scambiare le ruote a paia (per assali).



Indice di consumo

Sul fondo della scolpitura dei pneumatici originali si trovano – trasversalmente al senso di marcia – degli «indicatori d'usura» alti ca. 1,6 mm (ved. figura). A secondo della marca, questi «indicatori d'usura» si trovano da 6 a 8 volte ad uguali distanze sulla circonferenza del pneumatico. Marcature ai fianchi del pneumatico (p. es. le sigle «TWI» o simboli triangolari) contrassegnano la posizione degli indici di consumo.

Al più tardi quando il pneumatico in tali punti non ha più profilo dovrebbe venir cambiato.

Se ad un punto – qual che sia – del battistrada non si misura più che 1 mm di

profilo (scolpitura), si è al limite di legge (Germania occ. – in altri Paesi può essere diverso).

Attenzione

A velocità elevate, i pneumatici usati non garantiscono più su strada bagnata il contatto col fondo e tendono al contrario a far «galleggiare» la vettura (aquaplaning). Si raccomanda quindi vivamente di far sostituire i pneumatici già a 3 mm di profilo restante.

Errori d'allineamento delle ruote

Una registrazione errata all'autotelaio non soltanto causa maggior usura – perlopiù unilaterale – dei pneumatici, ma anche compromette la sicurezza del veicolo. Se si constata usura anormale è quindi bene consultare un'officina V.A.G.

Generalità

■ Controllare di tanto in tanto che i pneumatici non siano danneggiati, estrarne i corpi estranei penetrativi.

■ Per evitare danni a pneumatici e cerchi, superare marciapiedi e simili soltanto lentamente e ad angolo il più possibile retto.

Se si ha il sospetto che una ruota sia danneggiata, si raccomanda di farla controllare in un'officina V.A.G.

■ Impedire che vengano a contatto con oli, grassi e carburanti.

■ Sostituire subito i cappelletti parapolvere delle valvole andati persi.

■ Se si tolgono le ruote, contrassegnarle prima, in modo da mantenerne al riattacco il senso di rotazione.

■ Conservare sempre le ruote risp. pneumatici smontati in luogo fresco, asciutto e per il possibile buio. Pneumatici non su cerchio è bene siano conservati verticali.

Tenere conto che i pneumatici invecchiano anche se non vengono usati. Pneumatici più vecchi di sei anni vanno usati soltanto in caso di necessità e guidando con cautela.

Ruota di soccorso di ridotto ingombro

Serve esclusivamente per la provvisoria sostituzione di una ruota normale: veda la pagina 107.

Sostituzione di ruote o pneumatici

Pneumatici e cerchi sono importanti elementi costruttivi: quelli da noi approvati sono perciò esattamente studiati per il relativo modello d'autoveicolo e vi contribuiscono così essenzialmente alla buona tenuta di strada ed alle sicure proprietà di marcia.

■ Montaggio e riparazione di pneumatici esigono professionalità ed attrezzatura, devono perciò avvenire soltanto per mano di persone del mestiere.

Le officine V.A.G dispongono della preparazione e degli impianti occorrenti, sono in grado di eliminare ecologicamente le gomme vecchie ed in molti casi tengono interessanti assortimenti di pneumatici e cerchi.

■ Per ragioni di sicurezza sostituire se possibile non a una ruota singola, ma insieme almeno a quelle di un asse. Le gomme con scolpitura più profonda vanno sempre davanti.

■ Tutte e quattro le ruote della vettura devono essere equipaggiate sempre con pneumatici cinturati della stessa misura costruzione battistrada e devono essere anche della stessa marca, in modo che non vengano pregiudicate le doti di marcia e che il sistema di trazione non venga distrutto a causa di continue differenze di regimi di rotazione. Per questo motivo va usata anche solo una ruota di soccorso fornita dalla Fabbrica.

Pneumatici non uniformemente usati non ostacolano la trazione integrale.

■ Non adoperare mai pneumatici usati d'origine sconosciuta.

Avvertenze generali

Se si montano successivamente pneumatici o cerchi diversi da quelli originali di Fabbrica, si consideri quanto segue.

■ Per ragioni tecniche non sempre possono venir impiegati cerchi di altri autoveicoli, talora neppure dello stesso modello!

■ Cerchi e viti fissaruota sono progettati le une per gli altri. Ogni volta che si montano cerchi diversi dagli originali (p. es. cambiandoli con cerchi di altre ruote con su pneumatici invernali) se ne devono impiegare le viti relative, di giusta lunghezza e forma della testa: ne dipendono il fissaggio delle ruote ed il funzionamento dei freni!

■ L'uso di pneumatici e/o cerchi da noi non approvati per questo tipo d'autoveicolo può pregiudicarne la sicurezza ed infirmarne il permesso di circolazione.

■ Se s'intende montare successivamente dei copriruota, ci si assicuri che non venga impedito un sufficiente afflusso d'aria per il raffreddamento dei freni.

Le officine V.A.G sono informate circa le possibilità tecniche in materia di pneumatici, cerchi e copriruota.

Pneumatici invernali

I pneumatici estivi con la denominazione V sul fianco sono concepiti nel loro insieme (p. es. miscela gomma, scolpitura e larghezza) per elevate velocità su strade in condizioni normali. Essi sono però meno adatti alle condizioni invernali.

Con l'uso di pneumatici invernali, anche nelle vetture a trazione integrale, vengono migliorate notevolmente le proprietà di marcia della vettura.

Sostituendo i pneumatici con altri del tipo invernale, si deve tener presente che questi

- devono essere del tipo radiale. Le misure dei pneumatici consigliati dalla Fabbrica si trovano a pag. 141;

- vanno montati su tutte le ruote, per ottenere le migliori doti di guida possibili;

- perdono gran parte delle loro caratteristiche invernali se il profilo (scolpitura) ne viene usurato a meno di 4 mm di profondità.

- Con pneumatici con lettera distintiva Q la vettura non deve essere superare 160 km/h, con pneumatici con lettera distintiva T il veicolo non deve superare 190 km/h.

In Germania occ. deve essere nel campo visivo del guidatore un'apposita etichetta adesiva, se il veicolo di per sé può superare tale velocità. Le etichette si trovano presso le officine V.A.G.

Osservare le eventuali diverse disposizioni vigenti in altri Paesi.

- Se sono prescritti pneumatici invernali, ciò vale anche per vetture a trazione integrale.

Catene da neve

Per pneumatici 225/50 ZR 16 e per la ruota di soccorso di ingombro ridotto * non è consentito l'uso di catene da neve - veda a pag. 104 e 141.

Le catene si possono montare solo sulle ruote dell'assale anteriore. Impiegare solo catene a trama fine che non apportino uno spessore maggiore di 15 mm (compresa la chiusura), l'elemento laterale non deve superare i 10 mm.

Per strade senza neve le catene vanno tolte, perchè peggiorerebbero la marcia del veicolo, danneggerebbero i pneumatici e si romperebbero presto.

In Germania occ. la velocità massima consentita con le catene è di 50 km/h.

Ulteriori dettagli per l'uso di catene da neve si trovano a pag. 66.

CONDIZIONI GRAVOSE

Il veicolo è progettato ed attrezzato per l'uso normale; ciò vale anche per frequenza ed entità dei lavori di manutenzione quali previsti nel Programma Service.

Se il veicolo viene usato in condizioni gravose (p. es. trainando rimorchi, a temperature esterne eccezionalmente alte o basse, forte incidenza di polvere, carburanti scadenti) possono occorrere speciali provvedimenti tecnici, come l'impiego d'oli di adatta viscosità, montaggio di filtri aria particolarmente efficaci etc. Inoltre si deve conformare la manutenzione alle condizioni d'uso. Veda anche a pag. 78.

Viaggi all'estero

- Per veicoli con catalizzatore deve essere reperibile anche all'estero, la benzina senza piombo; veda anche pag. 72. L'ACI e simili organizzazioni estere possono dare informazioni circa le reti di distribuzione

- sebbene in tutto il mondo siano a Sua disposizione più di 10000 aziende V.A.G. ci sono alcuni Paesi nei quali il Servizio Assistenza V.A.G. è limitato o manca del tutto

- in taluni Paesi è anche possibile che il Suo tipo d'autoveicolo non sia in commercio e quindi non se ne trovino certi ricambi od il personale V.A.G. sia solo limitatamente in grado di eseguirne riparazioni.

I centri V.A.G. in Germania e gli Importatori in questione saranno lieti di darLe informazioni circa la preparazione tecnica del veicolo, la necessaria manutenzione e le possibilità concernenti lavori di riparazione.

I relativi indirizzi si trovano nel «libro di bordo».

- Per viaggi in Stati con circolazione alla mano opposta a quella del Paese cui il veicolo è originariamente destinato, si devono coprire i settori cuneiformi dei cristalli dei proiettori; veda a pag. 117.

Viaggi prolungati

Prima di partire considerare quanto segue.

- La sicurezza di funzionamento ed al traffico acquistano ancor più importanza, veda anche pag. 63.

- A pieno carico o con portapacchi sul tetto le proprietà del veicolo in moto cambiano, quindi si deve conformarvi il modo di guidare; ragguagli circa il carico si trovano a pag. 21, 61 e 142.

- Al carico va adeguato il gonfiaggio dei pneumatici, veda a pag. 141.

- Con rimorchi si devono osservare molte particolarità (pag. 68).

- Se si prevede la scadenza di un cambio d'olio o di un'ispezione fuori sede, è meglio far eseguire tale lavoro prima di partire.

CONSIGLI TECNICI

PER L'INVERNO

si consiglia quanto segue.

■ La batteria in inverno viene maggiormente sollecitata, farla controllare a cura di un'officina V.A.G prima che cominci il freddo. — Veda a pag. 90.

Se in periodo di freddo intenso il veicolo non viene usato per più settimane, staccare la batteria — per ulteriori informazioni veda a pag. 90.

■ Far controllare la percentuale d'antigelo nel liquido di raffreddamento prima che cominci il freddo (pag. 86).

■ La viscosità dell'olio motore sia adeguata alla temperatura esterna (pag. 81).

■ Far eseguire frequenti lavaggi e trattamenti conservanti al veicolo, perchè ciò è il miglior modo di preservarlo da influssi nocivi dell'ambiente; veda pag. 74.

■ Rifornire il lavacrystallo di detergente ed antigelo; veda pag. 92.

■ Per togliere neve e ghiaccio da cristalli e specchi servirsi di un prodotto sgelante (pag. 75).

■ Per strade condizionate da influssi atmosferici invernali ricordare che pneumatici invernali recano vantaggio, anche a veicoli con trazione integrale (pag. 66 e 98).

■ In montagna avere con sé le catene da neve, che in alcuni luoghi possono essere anche obbligatorie, anche per veicoli a trazione integrale. Veda anche alla pagina 66 e 98.

CONSIGLI TECNICI

ACCESSORI, MODIFICHE E PARTI DI RICAMBIO

La Audi V 8 è costruita secondo nuovissime conoscenze sulla tecnica di sicurezza ed offre quindi un alto livello di sicurezza attiva e passiva. Perciò è bene che lo stato della vettura non venga modificato in maniera non consona. Se la vettura viene quindi equipaggiata successivamente di accessori o se si apportano modifiche o se in seguito vengono sostituite parti, badare alle seguenti istruzioni.

■ **Prima** dell'acquisto di accessori e **prima** di far apportare modifiche tecniche è bene farsi consigliare da una azienda V.A.G, poichè in seguito alla stretta collaborazione con la nostra fabbrica la organizzazione V.A.G è particolarmente competente in materia.

Attenzione

■ **Nel Suo interesse, per la Sua Audi V 8 Le consigliamo espressamente di usare accessori V.A.G da noi autorizzati e ricambi originali Audi. Questi accessori e queste parti di ricambio sono state sottoposte a collaudi di affidabilità e sicurezza per l'impiego nella Audi V 8. Per gli altri prodotti, anche se in casi singoli autorizzati da un ente statale, non possiamo assumerci la responsabilità.**

■ Gli accessori V.A.G e i ricambi originali Audi da noi autorizzati sono reperibili presso le aziende V.A.G. Ovviamente presso queste aziende viene effettuato anche il loro montaggio a regola d'arte.

■ Se dovessero essere apportate modifiche tecniche, queste vanno effettuate secondo le nostre direttive. Ciò garantisce che non si verifichino danni alla vettura, che sicurezza ed efficienza rimangano immutate e che le modifiche siano consentite. Le aziende V.A.G effettuano questi lavori a regola d'arte e, in casi eccezionali, danno notindirizzi di officine specializzate.

PER FAR DA SÈ

CASSETTA PRONTO SOCCORSO, TRIANGOLO CATARIFRANGENTE



La **cassetta pronto soccorso*** si trova nel vano posteriore del bracciolo centrale. Per aprirlo, premere il bottone laterale (freccia).



Il **triangolo catarifrangente *** fornito dalla Fabbrica si trova nel vano bagagli. Esso è fissato con un nastro elastico.

ESTINTORE *



È fissato davanti al sedile di guida.

■ Per toglierlo, premere il tasto «PRESS» nella chiusura.

■ Togliere dalla sede e metterlo in funzione in base alle istruzioni stampate.

Dopo ogni uso (anche se non lo si scarica del tutto) deve venir ricaricato. Per salvaguardarne l'efficienza lo si deve far revisionare ogni 2 anni.

ATTREZZI DI BORDO E MARTINETTO



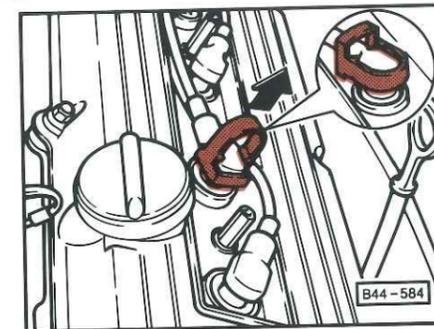
Gli **attrezzi di bordo e il martinetto** sono alloggiati nel vano bagagli sotto la copertura sinistra.

Gli attrezzi di bordo (chiave ruote e candele, cacciavite, chiave 10 x 13 mm, spina di montaggio per il cambio della ruota) sono fissati con una cinghietta di gomma al martinetto.

Dopo l'uso, gli attrezzi di bordo e il martinetto vanno risistemati nella conca sinistra. Prima occorre però ritirare del tutto il braccio sollevatore.

Attenzione

■ Il martinetto fornito dalla Casa è previsto solo per questo tipo di vettura. In nessun caso è consentito sollevare con questo attrezzo vetture più pesanti o altri carichi.



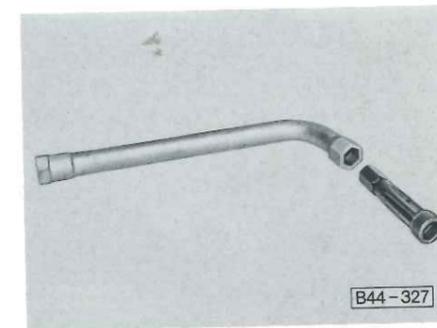
■ **A vettura sollevata non avviare mai il motore e inserire un ambito di marcia fino a che anche solo una ruota motrice poggia a terra – pericolo d'incidente.**

■ **Se si deve lavorare sotto la vettura occorre prima sostenerla in modo sicuro con cavalletti appropriati.**

Sotto le coperture delle candele si trova rispettivamente un **estrattore** per gli attacchi delle candele.

Per sfilare gli attacchi delle candele, infilare l'estrattore come illustrato e tirare in direzione della freccia.

PER FAR DA SÈ



La **chiave a tubo** compresa negli attrezzi di bordo ha all'estremità più corta un esagono per svitare le viti fissaruota ed, alla estremità più lunga, un esagono per le candele.

Per facilitare svitamento ed avvitamento delle candele, come prolunga si può infilare l'impugnatura del cacciavite nel lato più corto della chiave.

L'esagono interno dell'impugnatura del cacciavite agevola di molto l'allentamento e il serraggio delle viti di fissaggio alta sostituzione della ruota. Questo attrezzo di plastica non va usato in nessun caso per allentare o serrare le viti fissaruota.

RUOTA DI SCORTA



La vettura è dotata di ruota di scorta normale. In veicoli destinati ad alcuni Paesi, al posto della ruota di scorta con pneumatico normale si trova una ruota di soccorso di ridotto ingombro. La ruota di soccorso si trova in una nicchia sotto il rivestimento del fondo del bagagliaio. Essa è fissata mediante una vite ad alette godronata con staffa.

Se la vettura è dotata di ruota di scorta normale si osservi quanto segue.

Il pneumatico può avere il battistrada a senso di rotazione obbligato, come per quelli in funzione; tale senso è indicato da una freccia sul fianco del pneumatico.

Se per necessità eccezionale si deve montare la ruota di scorta con il pneumatico diretto in senso inverso, limitarne il più possibile l'uso e, onde non rinunciare ai vantaggi dei pneumatici a senso unico, sostituire o montare in senso giusto - al più presto il pneumatico difettoso ex di scorta.

Se la vettura è dotata di «ruota di soccorso di ridotto ingombro» si deve osservare quanto segue.

■ Questa ruota serve esclusivamente per breve uso provvisorio in seguito a guasto ad un pneumatico, e va quindi sostituita al più presto con la ruota normale.

■ Montata la ruota di soccorso controllarne al più presto la pressione di gonfiaggio, che deve essere di 4.2 bar.

■ Con su la ruota di soccorso non viaggiare a più di 80 km/h! Evitare accelerate a tutto gas, frenate violente e curve veloci!

■ La ruota di soccorso è fatta apposta per questo modello d'autoveicolo; essa non va quindi adoperata per un altro, nè si devono usare per questo ruote di soccorso di autoveicoli d'altro modello.

■ Per ragioni tecniche l'uso di catene da neve per la ruota di soccorso non è ammesso; se si deve far uso delle catene, in caso di foratura di un pneumatico anteriore si deve perciò montare dietro la ruota di soccorso e davanti la ruota così sostituita (meglio se con già su la catena). Correggere al più presto la pressione di gonfiaggio.

■ Sul cerchio della ruota di soccorso non si deve montare un pneumatico normale o invernale.

■ Non montare mai più di una sola ruota di soccorso.

SOSTITUZIONE DI UNA RUOTA

V/ ALLEGATO

■ Fermare la vettura possibilmente in un posto lontano dal traffico. Se necessario, inserire il lampeggio d'emergenza e mettere il triangolo di avvertimento - badare alle prescrizioni di legge.

■ Fare uscire tutti gli occupanti dalla vettura. Essi dovrebbero stare al di fuori della zona di pericolo (p. es. dietro il guard-rail).

■ Tirare con **forza** il freno a mano. Se la strada è in pendenza bloccare inoltre la ruota di fronte con una pietra o altro.

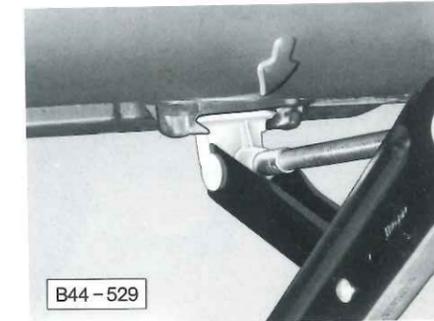
■ Dal bagagliaio estrarre attrezzi e ruota di scorta.

■ Togliere la coppa ruota *. A tale scopo infilare il cacciavite nell'apertura della coppa ed espellere quest'ultima dal cerchio ruota.

■ Togliere l'antifurto ruota * - veda pagina 108.

■ Applicare le chiavi sulla vite fino a battuta e ruotare verso sinistra impugnando la chiave all'estremità.

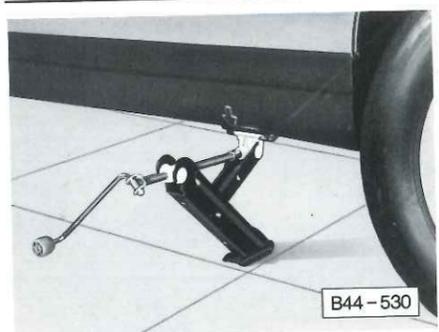
■ Allentare le viti della ruota con l'apposita chiave di ca. un giro.



■ Sollevare la staffa del martinetto in modo che questo passi appena ancora sotto la macchina.

■ Applicare il martinetto:
- alla longherina inferiore un'impronta contrassegna - rispettivamente anteriormente e posteriormente i punti ai quali si può applicare il martinetto (veda figura). **Applicandolo altrove si può danneggiare la vettura.**

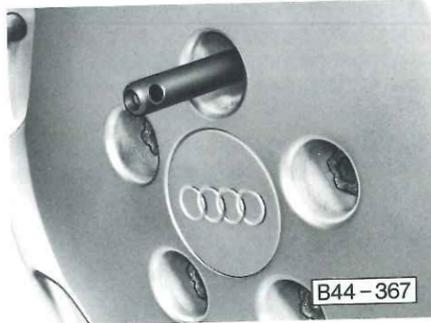
- La staffa del martinetto deve afferrare la cresta verticale della longherina inferiore, affinché il martinetto nel sollevare la vettura non possa scivolare (veda figura).
- Se il terreno è cedevole porre una base larga e solida sotto al piede del martinetto.



B44-530



B44-366



B44-367

■ Girare ulteriormente la manovella tenendo al contempo il martinetto in modo che la superficie maggiore del piede stia piana sul terreno (veda figura).

■ Sollevare la vettura fino a che la ruota difettosa si stacchi da terra.

■ Con l'impugnatura del cacciavite svitare la vite ruota che si trova più in alto (veda figura) e parlarla su una superficie pulita (coppa ruota, fazzoletto, carta).

■ Avvitare la spina di montaggio nel foro libero (veda figura).

■ Poi svitare le altre viti e togliere la ruota. La spina di montaggio rimane nel mozzo.

■ Applicare la ruota di scorta. Con l'impugnatura del cacciavite avvitare e poi con l'apposita chiave serrare leggermente le viti di fissaggio. Poi svitare la spina di montaggio; mettere e serrare leggermente la vite di fissaggio restante. Le viti devono essere pulite e scorrevoli – in nessun caso ingrassarle o oliarle!

■ Riabbassare la vettura e serrare in ordine incrociato tutte le viti ruota.

■ Nelle vetture con ruote di scorta in metallo leggero:

- montare l'antifurto ruota *.
- Espellere con un cacciavite il coprimozzo della ruota difettosa dal cerchio e premerlo nella sede del mozzo della ruota di scorta montata.

Nei cerchi con coppa ruota *, montare la coppa al posto del coprimozzo.

■ Riporre la ruota difettosa nella conca della ruota di scorta ed assicurarvela con l'apposita vite.

Usando una ruota di soccorso di ridotto ingombro * badare ai punti a pag. 104.

Avvertenze

■ L'esagono interno nell'impugnatura del cacciavite facilita le operazioni da effettuare alle viti delle ruote. La lama invertibile dovrebbe essere estratta.

Questo attrezzo di plastica non si deve usare per l'allentamento o il serraggio delle viti ruote.

■ Dopo aver sostituzione della ruota badare a quanto segue.

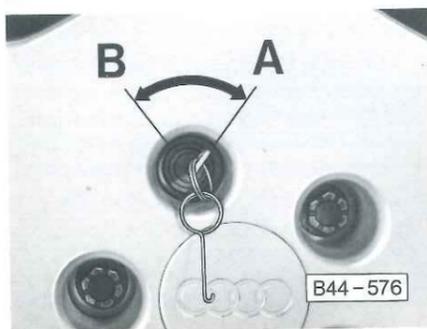
- Controllare al più presto la pressione di gonfiaggio della ruota di scorta montata.
- Far verificare al più presto la coppia di serraggio delle viti ruota con una chiave dinamometrica. Per i cerchi d'acciaio, in lega leggera e di soccorso la coppia è di 110 Nm. Se alla sostituzione si constata corrosione o difficile scorrevolezza delle viti occorre sostituirle.

Fino ad allora marciare a velocità moderata.

■ La ruota difettosa deve essere riparata al più presto possibile e, nelle vetture con ruota di soccorso, rimontata appena riparata. In tale occasione occorre riapplicare il coprimozzo.

Attenzione

Se si vuole equipaggiare successivamente la vettura con pneumatici o cerchi di tipo diverso da quelli montati in Fabbrica, si devono assolutamente osservare le avvertenze a pag. 97.



Antifurto ruota *

Togliere l'antifurto

■ Estrarre il coperchietto dalla serratura antifurto.

Per i cerchi con viti di fissaggio a scomparsa usare il gancio in dotazione (veda figura).

– Infilare il gancio di lato, ruotarlo leggermente ed estrarre il coperchietto.

■ Infilare a battuta la chiave nella serratura e ruotarla a sinistra da A a B. Estrarre la serratura.

Riapplicare l'antifurto

■ Spingere la serratura con chiave infilata **fino ad arresto** sulla vite fissaggio ruota.

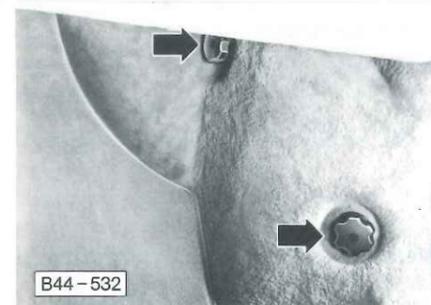
■ Infilare la chiave e ruotarla a destra fino ad arresto.

■ Premere il coperchietto badando che si inserisca su tutto il perimetro.

Avvertenza

Si consiglia di deporre una chiave di riserva per le serrature antifurto nella borsa degli attrezzi di bordo.

FUSIBILI

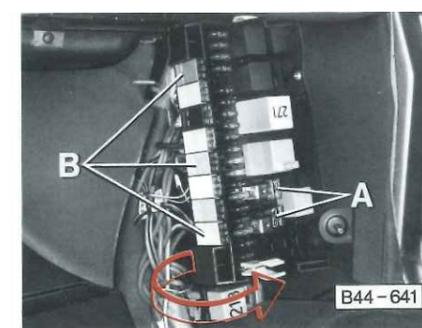


I fusibili si trovano dietro il rivestimento laterale destro del vano piedi per il passeggero anteriore. Per accedere ai fusibili svitare le due viti a testa godronata, togliere il tappetino e il rivestimento laterale. Veda figura.

A – Fusibili di ricambio

B – Luogo di montaggio dei fusibili n. 23-30 (veda posizioni dei fusibili alla pagina seguente)

Per evitare che i fusibili per il pilotaggio del motore possano essere tolti per svista, questi sono provvisti di un cappuccetto rosso.



Sostituzione di fusibili

■ Disinserire l'utilizzatore interessato.

■ Togliere il rivestimento laterale destro della pedana.

■ In base alla tabella (veda alla pag. seguente) determinare quale fusibile appartiene all'utilizzatore fuori servizio.

■ Togliere la pinzetta di plastica collocata lateralmente nell'impianto elettrico centralizzato.

■ Con la pinzetta di plastica estrarre il fusibile bruciato.

■ Sostituire il fusibile bruciato – riconoscibile dalla striscetta metallica fusa – con uno nuovo dello stesso amperaggio.

Avvertenze

■ Se anche il nuovo fusibile brucia dopo breve tempo, occorre far controllare il più presto possibile l'impianto elettrico in un'officina V.A.G.

■ Non «riparare» mai un fusibile, perché ciò può indurre grave danno ad altro punto dell'impianto.

■ Portare sempre appresso nella vettura alcuni fusibili di ricambio. Al centro della centralina elettrica si possono infilare quattro fusibili di ricambio nel supporto separato (A).

■ Alcuni degli utilizzatori indicati fanno parte soltanto di determinati modelli o sono equipaggiamenti speciali.

Posizioni dei fusibili (dall' alto verso il basso)

n.	Utilizzatori	A ¹⁾	n.	Utilizzatore	A ¹⁾
1	Fendinebbia anteriori e posteriori	15	13	Pompa carburante, regolatore funz. a caldo	15
2	Lampeggiatori d'emergenza	10	14	Luci targa; illuminazione cassetto portaoggetti, luce vano motore, climatizzatore, portacenere post., strumento multiplo/console centrale	5
3	Avvisatore acustico, luci freno, cicalino d'allarme, ventilatore elettrico supplementare del radiatore (relè 2. e 3. velocità)	20	15	Impianto tergicristallo, lampeggiatori, getti di lavaggio riscaldabili	15
4	Luci lettura, orologio, luce bagagliaio, presa di corrente/acendisigari ant., luci abitacolo, luci vano piedi, specchietto di cortesia illuminato, computer di bordo, impianto allarme antifurto, regolazione condizionatore, radio, antenna automatica, cicalino per leva selettiva, ventilatore el. suppl. del radiatore (relè 1. velocità)	15	16	Lunotto termico, riscaldamento specchio	20
5	Riscaldamento sonda lambda	10	17	Ventilatore, condizionatore, riscaldamento a fermo	20
6	Luci di posizione ant. e post, destre, luce marcia diurna ²⁾ con luci targa ²⁾	5	18	Regolazione specchio esterno, comando sedile „memory“	5
7	Luci di posizione ant. e post, sinistre	5	19	Bloccaggio centralizzato, riscaldamento chiusura porte, presa di corrente per rimorchio	10
8	Abbagliante destro, spia	10	20	Riscaldamento sedili	25
9	Abbagliante sinistro	10	21	Portacenere posteriore, alzacristalli porte posteriori ³⁾	25
10	Anabbagliante destro	10	22	libero	
11	Anabbagliante sinistro	10	23	Valvole iniezione, misuratore quantità aria a filo termico	10
12	Luci retromarcia, centralina ABS, impianto lavafari, blocco leva selettiva, stabilizzatore di velocità (centralina elettronica), impianto antifurto, impianto tergiture a forte intensità, autotelefono	15	24	Valvola filtro carbone attivo, stabilizzazione regime minimo	5
			25	Regolazione sedile lato passeggero ³⁾ , centralina per sedile con memory	30
			26	Stabilizzatore velocità	5
			27	Centralina Motronic	5
			28	Strumento multiplo	5
			29	Cambio automatico	10
			30	Computer di bordo con commutatore, sistema autocheck	5

Colori dei fusibili

- rosso: 10 Ampere
- blu: 15 Ampere
- giallo: 20 Ampere
- verde: 30 Ampere

Interruttori automatici

Il **tettuccio apribile elettrico** e tutti gli **alzacrystalli elettrici** sono protetti comunemente da un interruttore automatico, che dopo l'eliminazione del sovraccarico (per esempio cristallighiacciati) si reinseriscono automaticamente dopo alcuni secondi.

I motoposizionatori per lo **spostamento elettrico dei sedili** sono protetti ciascuno da una sicura antisovraccarico. Se un motorino viene sollecitato troppo, esso si disinserisce automaticamente per alcun tempo.

1) Ampere
2) Solo in alcuni paesi
3) Protezione supplementare con interruttore automatico.

SOSTITUZIONE DI LAMPADINE

Prima disinserire sempre il relativo utilizzatore.

Non toccare con le mani il bulbo della lampadina: impronte digitali evaporano poi con il calore della lampadina accesa, si depositano sullo specchio ed appannano il riflettore.

Sostituire soltanto con lampadine dello stesso tipo, definito sullo zoccolo della lampadina.

Consigliamo di tenere sempre in macchina una scatola con lampadine di ricambio, reperibile presso le officine V.A.G. Essa dovrebbe contenere perlomeno le seguenti lampadine, importanti per la sicurezza nel traffico:

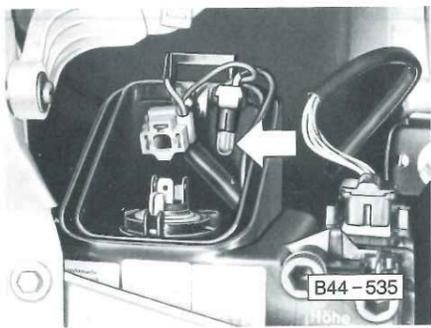
- 12V 60/55W - Proiettore principale (H4)
- 12V 21W - Lampeggiatori
- 12V 21/5W - Luci freno e coda
- 12V 10W - Luce di coda
- 12V 5W - Luce di pos. ant. (con zoccolo di vetro)
- 12V 4W - Illuminazione targa



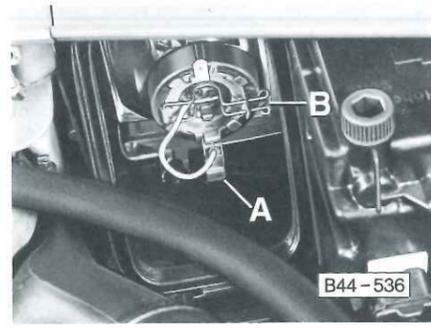
Proiettori principali (A)

- Aprire il cofano del motore.
- Estrarre la calotta.
- Staccare il connettore tripolare.
- Ruotare l'anello elastico a sinistra e toglierlo.
- Estrarre la lampadina e montarne una nuova in modo che i denti di fissaggio al piattello alloggiato negli incavi della parabola. Delle tre lamelle di connessione quella centrale si trova così in alto.

- Montare l'anello elastico, ruotarlo a destra e farlo agganciare bene.
- Collgare il connettore tripolare.
- Applicare la calotta inferiore e premere contro le sede della parabola; far scattare.
- Far controllare la registrazione dei proiettori.



- Togliere la calotta.
- Estrarre la spina tripla per il proiettore principale e sfilare il portalampada con lampadina per luce di posizione (freccia) dal riflettore.
- Estrarre la lampadina dal portalampada e sostituirla.
- Infilare il portalampada nel riflettore.
- Reinfilare la spina tripla per il proiettore principale.
- Applicare la calotta dal basso, premerla contro il corpo del riflettore e farla innestare.



Proiettore supplementare

- Aprire il cofano del motore.
- Estrarre la calotta.
- Staccare la spina cavi della lampada dalla diramazione (A).
- Sganciare la molletta (B) dal portalampada e ribaltarla.
- Estrarre la lampadina ed inserire la nuova in modo che le camme del riflettore si trovino nei relativi incavi del piattello della lampadina.
- Ribaltare la molletta sopra al piattello. Agganciare la molletta nei naselli d'arresto al portalampada.

- Infilare la spina cavi della lampada nella diramazione.
- Premere la calotta in giù contro il corpo del riflettore e farla inserire.
- Far controllare la registrazione dei proiettori.

Luce di posizione

- Aprire il cofano del motore.
- Ruotare a sinistra il portalampada e toglierlo.
- Estrarre lo zoccolo di vetro del portalampada.
- Dopo la sostituzione della lampadina, riapplicare il portalampada nel senso inverso.



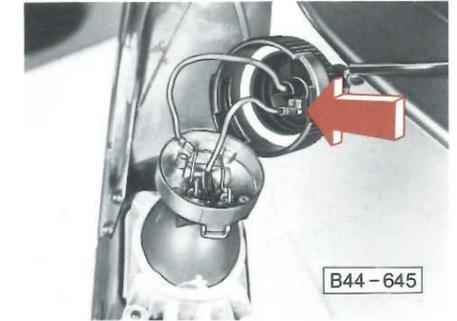
Lampeggiatori anteriori e fari nebbia

- Per la sostituzione delle lampadine occorre togliere il corpo luminoso dal paraurti.
- Svitare le viti con testa a croce dalle cornici di vetro al proiettore nebbia e al lampeggiatore. Togliere le cornici.
 - Svitare le viti a testa a croce (freccia) e togliere il corpo luminoso.
- Dopo la rispettiva sostituzione della lampadina, riapplicare il corpo luminoso nel paraurti nel senso inverso.



Lampeggiatori

- Ruotare il portalampada a sinistra ed estrarlo.
- Premere la lampadina difettosa nel portalampada, ruotare leggermente e sfilare. Montare una nuova lampadina.
- Applicare il corpo luminoso.



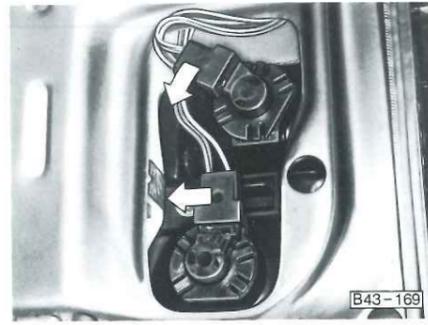
Fari nebbia

- Ruotare a sinistra e togliere la calotta protettiva.
- Sganciare e ribaltare la staffetta di filo di ferro del portalampada.
- Sfilare la lampada ed estrarre dalla diramazione la spina (freccia). Applicare la nuova lampada in modo che le sedi di fissaggio nel riflettore si trovino nei relativi incavi del piattello della lampadina.
- Ribaltare la staffetta di filo di ferro sopra al piattello. Comprimere la staffetta e farla scattare nei naselli di arresto.
- Infilare la spina cavi della lampada nella diramazione.
- Applicare il corpo luminoso, far controllare la registrazione dei proiettori.



Gruppi ottici posteriori nella fiancata

- Aprire il bagagliaio.
- Svitare le due viti zigrinate dalla copertura sinistra o destra e togliere quest'ultima.
- Premere le mollette laterali (freccie) verso il centro del portalamпада ed estrarlo.
- Per sostituire la lampadina premere leggermente quella difettosa nel portalamпада, ruotarla a sinistra ed estrarla; la nuova lampadina va pure premuta leggermente e ruotata a destra.
- Montare il portalamпада – le mollette devono agganciare.



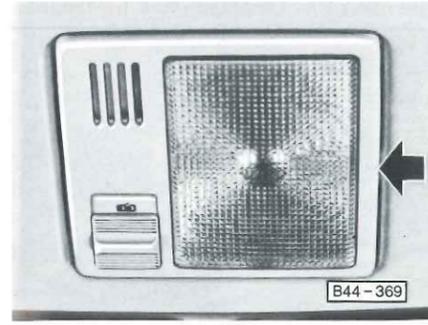
Gruppi ottici posteriori nel coperchio del bagagliaio

- Aprire il bagagliaio.
- Premere lateralmente ed estrarre la copertura di plastica.
- Ruotare a sinistra e togliere il portalamпада.
- Sostituire la lampadina.
- Avvitare il portalamпада, facendo attenzione che alloggi bene.



Luci targa

- Aprire il bagagliaio.
- Svitare la lente.
- Premere la lampadina difettosa nel portalamпада, ruotarla a sinistra ed estrarla.
- Montare una nuova lampadina e ruotarla a destra sino all'arresto.
- Montare la lente, osservare il giusto alloggiamento della guarnizione. Facendo ciò fare attenzione che il risalto della lente alloggi nell'apertura corrispondente del portalamпада, altrimenti la targa non viene illuminata come prescritto.
- Avvitare la lente senza forzare.



Luce abitacolo

- Infilare con cautela il cacciavite sotto il bordo laterale della plafoniera (freccia) e poi sfilare la plafoniera stessa.
- Sostituire la lampadina.
- Applicare la plafoniera nell'apertura e poi premerla fino ad arresto.

Avvertenza

Nelle vetture con tettuccio scorrevole/ sollevabile applicare il cacciavite sotto il bordo sinistro della plafoniera ed estrarre quest'ultima.



Luci di lettura

- Tirar giù il maniglione e togliere entrambe le viti con intaglio a croce.
- Togliere il maniglione con la luce.
- Estrarre la spina cavi.
- Sostituire la lampadina.

Avvertenza

La plafoniera può anche esser d'altro tipo, per il quale ri deve togliere il rivestimento di plastica del gancio attaccapanni facendo leva con cacciavite ed allentare la vite che vi è sotto.



Luce bagagliaio

- Aprire il bagagliaio.
- Infilare il cacciavite nella fessura laterale della lampada ed estrarla.
- Sostituire la lampadina.
- Infilare la lampada: prima il lato del cavo.



B44-423

Luce vano motore

- Comprimere il coperchio di plastica (freccia) e toglierlo.
- Sostituire la lampadina.
- Ripremere il coperchio di plastica.



B44-554

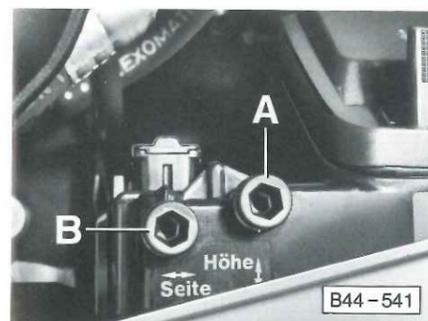
Luci d'ingombro laterali

- Aprire il cofano motore.
- Ruotare il portalampada a sinistra e toglierlo.
- Estrarre la lampadina con zoccolo in vetro dal portalampada.
- Dopo la sostituzione della lampadina, riapplicare il portalampada nel senso inverso.

Lampeggiatori laterali e luci vano piedi

Fare effettuare la sostituzione in una officina V.A.G.

REGISTRAZIONE DEI PROIETTORI



B44-541

La giusta registrazione dei proiettori è della massima importanza per la sicurezza nel traffico. Le registrazioni vanno quindi eseguite solo mediante un apparecchio speciale.

Nelle vetture con regolazione della profondità d'illuminazione, la rotella zigrinata deve essere in posizione base (0).

La registrazione del proiettore avviene facendo ruotare i dadi zigrinati A e B.

- A = registrazione verticale
Ruotando a destra i proiettori si abbassano.
- B = registrazione orizzontale.



B44-542

Fari nebbia

Regolazione verticale

Ruotando verso sinistra il raggio si abbassa.

La registrazione **orizzontale** non è prevista.

SCHERMAGGIO DEI PROIETTORI



B44-543

Viaggiando in Paesi con circolazione alla mano opposta a quella del Paese cui il veicolo è originariamente destinato, l'abbagliante asimmetrico abbaglia chi viene incontro.

Per impedire ciò si devono coprire con striscia adesiva non trasparente i settori cuneiformi dei cristalli.

La figura mostra come applicarla per passare dalla circolazione destra alla circolazione sinistra.

SOSTITUZIONE D'AUTORADIO

Se si vuol sostituire un'autoradio di Fabbrica, tener presente quanto segue.

■ La presa nel veicolo è prevista soltanto per autoradio originali Audi.

Attacchi della spina d'alimentazione e colori dei cavi:

- rosso = positivo permanente
- marron = negativo (massa veicolo)
- grigio/blu = illuminazione strumenti
- blu/bianco = segnale della velocità per l'autoadeguamento del volume

■ Apparecchi radio con altro tipo di attacco a spina vanno collegati per mezzo di un cavo adattatore in vendita presso le aziende V.A.G; **collegando senza tale cavo, o se si tagliano dei conduttori senza poi isolarli, o se si confondono gli attacchi, si rischia un cortocircuito che può provocare un incendio:**

■ anche perciò si consiglia di far montare la radio da officine V.A.G, che sono informate meglio d'ogni altro circa le caratteristiche tecniche del veicolo, dispongono delle radio originali¹⁾, hanno gli elementi accessori Audi¹⁾ e lavorano secondo le direttive della Fabbrica.

■ Le autoradio del Programma Accessori Originali Audi¹⁾, uguali a quelle montate in Fabbrica, si montano senza difficoltà; questi apparecchi presentano anche i vantaggi di una tecnica d'avanguardia, p. es. indicazione numerica della frequenza, ricerca automatica, sintonizzazione computerizzata, decoder notiziario stradale, volume autoregolato in funzione della velocità *, codice antifurto *, forma razionale. In Germania occ. sussiste un ottimo servizio di rotazione per apparecchi da riparare: anche anni dopo l'acquisto essi possono venir scambiati in officine V.A.G con apparecchi completamente revisionati e come nuovi, muniti della garanzia per parti da rotazione.

■ Anche altoparlanti, serie de montaggio, antenne e serie antidisturbo è meglio vengano scelte tra quelle del Programma Accessori Originali Audi¹⁾, appositamente studiate per i singoli tipi di veicolo. Se si usano parti estranee o prodotte per i modelli predecessori, possono intervenire inconvenienti; se si montano serie antidisturbo non omologate può decadere il permesso di circolazione del veicolo.

■ Attenzione soprattutto, montando l'antenna, che il passaggio per il cavo verso l'interno della vettura come previsto dalle Fabbrica venga reso a perfetta tenuta, e che il cavo dell'antenna, i conduttori di collegamento ed i cavi degli altoparlanti siano disposti in modo che non possano sfregare, sbattere od avvolgersi su parti mobili (p. es. pedali, sterzo, comandi del riscaldamento), perchè ciò può compromettere la manovra e quindi la sicurezza del veicolo.

In casi dubbi le Case V.A.G Le daranno informazioni precise.

¹⁾ non in tutti gli Stati

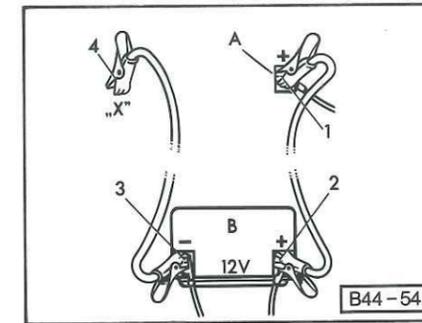
AVVIAMENTO D'EMERGENZA



Nel vano motore si trova **una presa per l'avviamento d'emergenza**, che agevola in modo semplice e sicuro l'avviamento di emergenza. Questa presa è collegata al polo (+) della batteria. Grazie a questo dispositivo, non è normalmente necessario accedere alla batteria per l'avviamento d'emergenza.

In caso di avviamento di emergenza, aprire il coperchio di plastica e fissare saldamente il cavo per l'avviamento d'emergenza (rosso) al polo (freccia).

Per evitare cortocircuiti, dopo l'avviamento il coperchio deve essere richiuso.



A – Presa avviamento di emergenza (batteria scarica)

B – Batteria erogante

Se il motore non si avvia perchè la batteria è scarica, ci si può servire della batteria di un altro veicolo collegandola mediante **cavi d'accoppiamento**. Per così **avviare la V 8** osservare quanto segue.

■ Ambedue le batterie devono avere 12 volt di tensione. La capacità (Ah) della batteria erogante non deve essere sensibilmente inferiore alla capacità di quella scarica.

■ Devono venire impiegati solo cavi d'accoppiamento di sezione sufficiente. Osservarne i dati della Casa produttrice.

■ Usare solo cavi d'accoppiamento con pinze a poli isolate.

■ Una batteria scarica può congelare già a -10°C. Se la batteria è congelata, occorre assolutamente farla sgelare prima di collegare i cavi d'accoppiamento, altrimenti potrebbe esplodere.

■ Tra i due veicoli non deve aversi alcun contatto, altrimenti potrebbe già circolare corrente nel collegare i poli positivi.

■ La batteria scarica deve essere regolarmente collegata alla rete di bordo.

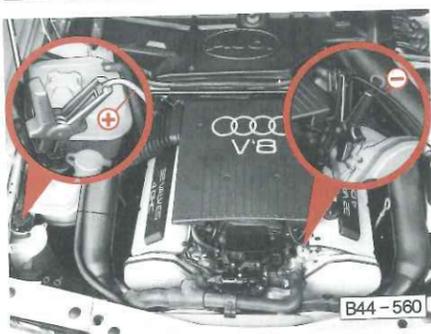
■ Nelle vetture con autotelefono, togliere, se necessario, dal supporto la trasmittente per telefono nel vano bagagli.

Per ulteriori dettagli consultare le istruzioni date dal fornitore del telefono.

■ Far funzionare il motore del veicolo fornitore di corrente.

■ Collegare i cavi d'accoppiamento nel seguente ordine:

1. un'estremità del cavo (+) (generalmente rosso) al polo (+) della presa avviamento d'emergenza
2. l'altra estremità del cavo rosso al polo (+) della batteria erogante



3. un'estremità del cavo (-) (generalmente nero) al polo (-) della batteria erogante

4. l'altra estremità del cavo nero (-) con l'aggancio al motore (figura). Nelle vetture con punto di massa al coperchio del montante elastico destro (perno esagonale), il cavo nero (-) va collegato in tale punto.

Avvertenza

Se si presta aiuto per avviamento di emergenza **ad altro veicolo**: collegare il polo (+) della batteria scarica con la presa per l'avviamento di emergenza (cavo rosso). Una estremità del cavo (-) nero va colle-

gata all'aggancio e risp. al punto di massa al coperchio del montante elastico destro, e con il blocco motore - od una parte in metallo avvitata saldamente al blocco motore-del veicolo da avviare.

Non collegare al polo negativo della batteria scarica. A causa di scintille, il gas detonante proveniente dalla batteria potrebbe incendiarsi.

Attenzione

■ **Le parti non isolate delle pinze dei cavi non devono in alcun caso toccarsi. Il cavo d'accoppiamento collegato al polo positivo della batteria non deve inoltre toccare parti della vettura conduttrici di corrente elettrica - pericolo di cortocircuito!**

■ **Collegare i cavi per l'avviamento d'emergenza in modo che non possano impigliarsi a parti rotanti nel vano motore.**

■ **Attenzione! Non chinarsi sulle batterie, pericolo di ustioni da acido!**

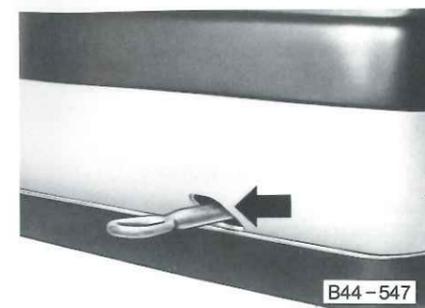
■ **Tenere lontane fonti d'incendio (fiamma, sigaretta accesa, ecc.) dalle batterie.**

■ Avviare il motore come è descritto alla voce «Avviamento».

■ **A motore in moto staccare i 2 cavi nell'ordine esattamente inverso.**

■ **Se il motore non dovesse avviarsi subito, interrompere la manovra dopo 10 secondi e ripeterla dopo circa mezzo minuto.**

TRAINO DEL VEICOLO



Golfari di traino

Negli attrezzi di bordo si trova un golfare di traino. Prima della manovra di traino, il golfare deve essere fissato saldamente a mano in una delle due sedi anteriore destra o posteriore destra.

Prima del montaggio del golfare di traino all'assale posteriore occorre svitare ed espellere la copertura con un cacciavite. Dopo il traino, il golfare va di nuovo svitato e riposto nella borsa per gli attrezzi di bordo.

Avvertenze generali

■ La vettura è equipaggiata di un cambio automatico e **non** può quindi essere avviata a traino.

Se il motore, a causa della batteria scarica, non può essere avviato, usare la batteria di un altro veicolo come avviamento di emergenza - veda pagina precedente.

■ Prima della manovra di traino montare il golfare come descritto nella colonna sinistra.

■ La fune di rimorchio deve essere sempre elastica in modo da non sollecitare eccessivamente i due veicoli: usare soltanto funi di tessuto sintetico parimenti elastiche. **L'uso di una barra da traino è più sicuro.**

■ Badare sempre che le forze traenti non siano eccessive e che non avvengano sollecitazioni a strappo. In traino fuoristrada

c'è sempre pericolo che il golfare e la parte cui è fissato vengano sovraccaricati e danneggiati.

■ Disposizioni di legge in materia devono venire osservate.

■ Chi non sa come si fa, eviti di guidare sia il veicolo trainante, sia quello trainato.

■ Se si usa una fune, alla partenza e nel cambiar di marcia la frizione del veicolo trainante deve ingranare molto dolcemente.

■ Chi guida il veicolo trainato stia attento che la fune rimanga sempre ben tesa.

■ Di ambo i veicoli deve funzionare il lampeggio d'emergenza (le norme in proposito possono differire da Stato a Stato).

■ L'accensione deve essere inserita, per evitare che lo sterzo si blocchi e per poter azionare lampeggiatori, claxon, tergicristallo e lavacrystallo.

- Siccome il servofreno ed il servosterzo funzionano solo a motore in moto, con motore fermo per il pedale freno e lo sterzo occorre impiegare maggiore forza.
- Senza lubrificante nel cambio non è consentito trainare il veicolo.

Avviamento in traino

Non è possibile avviare la vettura in traino.

Traino di veicoli

- la leva selettiva d'ambito deve essere in «N»
- non farsi trainare a velocità maggiore di 50 km/h
- massimo percorso in traino: 50 km.
- La vettura non può essere trainata con avantreno o retrofreno sollevato.
- Se non è possibile un traino normale della vettura e la distanza supera i 50 km, la vettura va trasportata solo su un carro attrezzi o rimorchio speciale.

Ponte sollevatore

Prima di portare il veicolo sul ponte accertarsi che tra parti inferiori del veicolo ed il ponte ci sia sufficiente distanza.

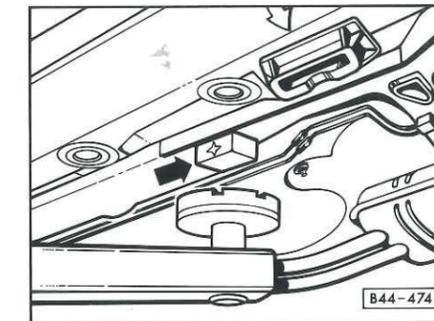
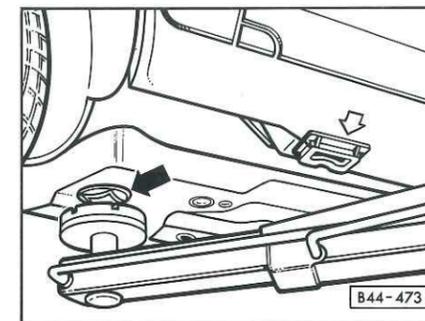
Carrello d'officina

Per evitare danni al sottofondo dell'auto è assolutamente necessario impiegare un adatto spessore di gomma.

La vettura non va assolutamente sollevata alla coppa dell'olio, all'assale posteriore od al cambio, altrimenti possono verificarsi gravi danni.

Attenzione

- Non avviare mai il motore e inserire un ambito di marcia a vettura sollevata fino a quando anche solo una ruota motrice tocca terra – pericolo d'incidente.
- Se si devono eseguire lavori sotto la vettura, occorre sopportarla con cavalletti appropriati.



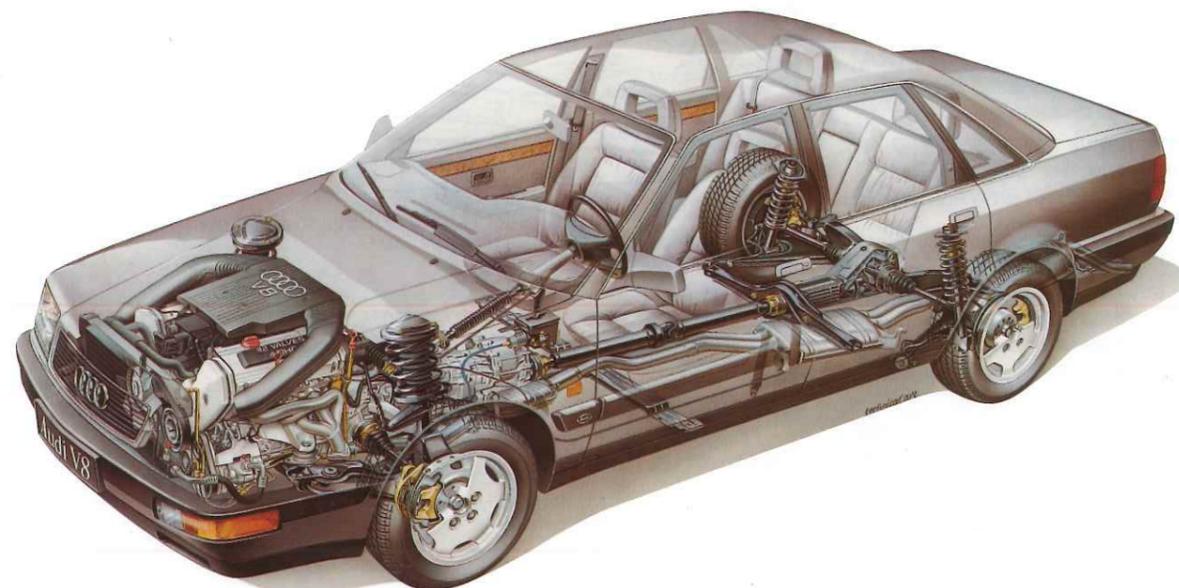
Punti d'alloggiamento per ponte sollevatore e carrello d'officina

Davanti (fig. a sinistra) e dietro (fig. a destra)

Nel fondo della vettura, nelle zone dei longheroni si trovano piastre di gomma montate a pressione. I bracci del ponte sollevatore o del carrello d'officina vanno applicati solo a queste piastre.

Martinetto di bordo («cric»)

Il sollevamento col martinetto di bordo è descritto alle pagine 103 e 105.



B44-548

CARROZZERIA

- autoportante, completamente in acciaio, con abitacolo di sicurezza
- con frontale e coda ad assorbimento d'urto
- completamente zincata, protetta nelle cavità mediante flusso di cera; quindi una garanzia molto estesa contro la ruggine passante
- Sistema di sicurezza (procon-ten)

STERZO

- a cremagliera
- Piantone di sicurezza con elemento deformabile, airbag * nella piastra imbottita del volante, ammortizzatore.
- Servosterzo.

TRASMISSIONE

- Cambio automatico a 4 ambiti con frizione di superamento del convertitore di coppia e pilotaggio elettronico.
- Disponibilità di tre programmi di marcia, inserimento automatico del funzionamento di emergenza in caso di disturbi al cambio, autodiagnosi.
- Trazione integrale, distribuzione forza motrice (anteriormente : posteriormente) 50:50
 - Differenziale anteriore integrato nella campana del convertitore, lubrificazione separata ad olio perenne
 - Differenziale centrale (differenziale a satelliti bloccabile e frizione a lamelle a pilotaggio elettronico)
 - Differenziale posteriore Torsen autobloccante

DESCRIZIONE TECNICA

ASSALI

Avantreno

- Sospensione a ruote indipendenti
- Montanti elastici McPherson con ammortizzatori telescopici e molle elicoidali; bracci trasversali inferiori e barra stabilizzatrice
- Differenziale non bloccabile

RETROTRENO

Retroreno

- Sospensione a ruote indipendenti
- Montanti elastici con molle elicoidali
- Assale a bracci trapezoidali, a 4 snodi
- Differenziale Torsen, autobloccante in fase di trazione e quindi libero e senza pregiudizio nelle frenate; lubrificazione ad olio perenne

FRENI

- idraulici a doppio circuito (anteriori/posteriori)
- Sistema elettronico antibloccaggio ruote
- Freni a disco endoventilati; gli anteriori hanno pinze freno interne ai dischi
- Servofreno idraulico
- Correttore di frenata in dipendenza del carico, correttore di frenata supplementare al retroreno rispondente alle accelerazioni trasversali

MOTORE

La vettura è equipaggiata di un potente, economico motore V8 ad emissioni pulite, caratterizzato dalla sua costruzione leggera.

La figura accanto mostra il compatto propulsore ad otto cilindri, che si distingue per la sua elettronica avanguardistica (motronic). Una centralina riceve costantemente via sensori i dati sullo stato di funzionamento del motore ed adatta in modo ottimale la composizione della miscela e l'accensione al rispettivo stato di funzionamento.

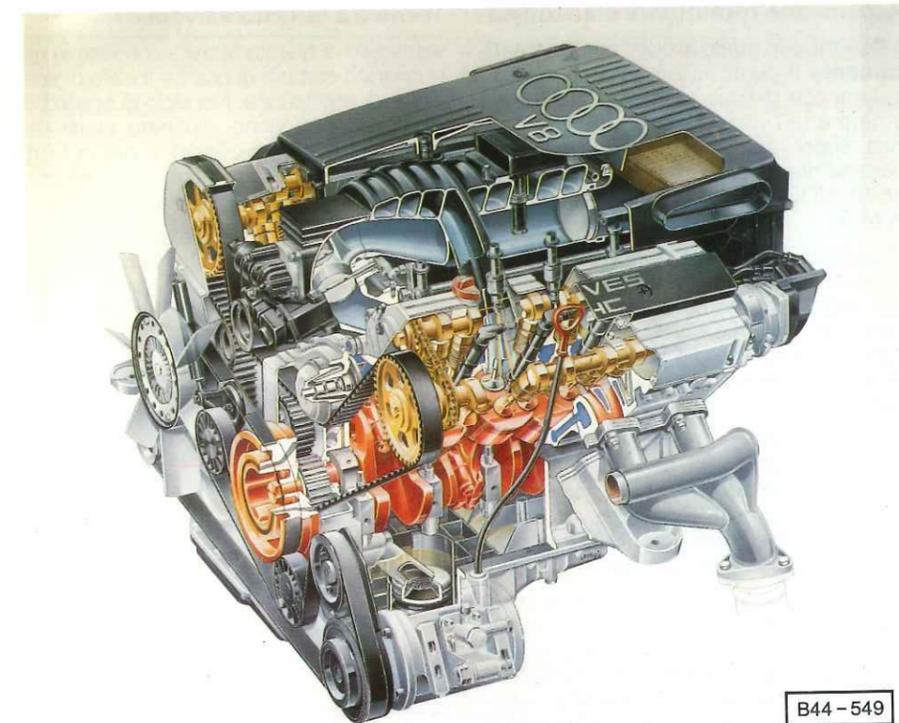
Le caratteristiche più importanti di questo moderno motore sono fra l'altro:

- esatta misurazione del carburante mediante misuratore quantità aria a filo termico
- iniezione carburante a pilotaggio elettronico
- accensione totalmente elettronica con regolazione selettiva del battito in testa
- 4 valvole per cilindro
- catalizzatore a tre vie regolato da sonda lambda¹⁾

L'accensione totalmente elettronica e la tecnica a quattro valvole sono descritte alla pagina seguente.

¹⁾ equipaggiamento di serie; in alcuni Paesi, su richiesta, senza impianto depurazione gas di scarico.

DESCRIZIONE TECNICA



B44-549

Accensione totalmente elettronica

Il sistema è in grado di adattare **automaticamente** il punto di accensione dei carburanti con diverso potere antidetonante e permette l'impiego, oltre che della benzina super senza piombo, anche della benzina normale senza piombo con almeno 91 NOR¹⁾ con una perdita minima di potenza.

L'impianto calcola per ogni condizione di esercizio del motore e sulla base di dati dei diagrammi memorizzati il punto d'accensione ottimale. Nel diagramma ad ogni carico del motore e ad ogni numero di giri corrisponde il relativo punto d'accensione.

Il processo di combustione nel motore viene controllato da sensori di battito. Se si presentano combustioni con battito, il punto d'accensione del relativo cilindro viene spostato brevemente all'indietro (regolazione selettiva del battito).

In tal modo l'impianto d'accensione completamente elettronico provvede, insieme con il sistema di formazione della miscela, a raggiungere la prestazione migliore del motore, bassi valori di sostanze inquinanti, consumo minimo del carburante e permette — come già osservato — anche l'impiego di benzina normale.

¹⁾ nelle vetture **senza** catalizzatore è consentito anche l'uso di benzina con piombo.

Tecnica a quattro valvole

vantaggio di questa tecnica consiste in un migliorato cambio di gas fra il ciclo di scarico e di aspirazione. Nel ciclo di scarico, il gas di scarico viene eliminato quasi del tutto dal rispettivo cilindro e nel ciclo di aspirazione il cilindro viene riempito con una quantità maggiore di gas fresco.

Grazie a questo grado più elevato di alimentazione dei cilindri, rispetto ai motori con usuale disposizione delle valvole, la potenza del motore viene notevolmente migliorata.

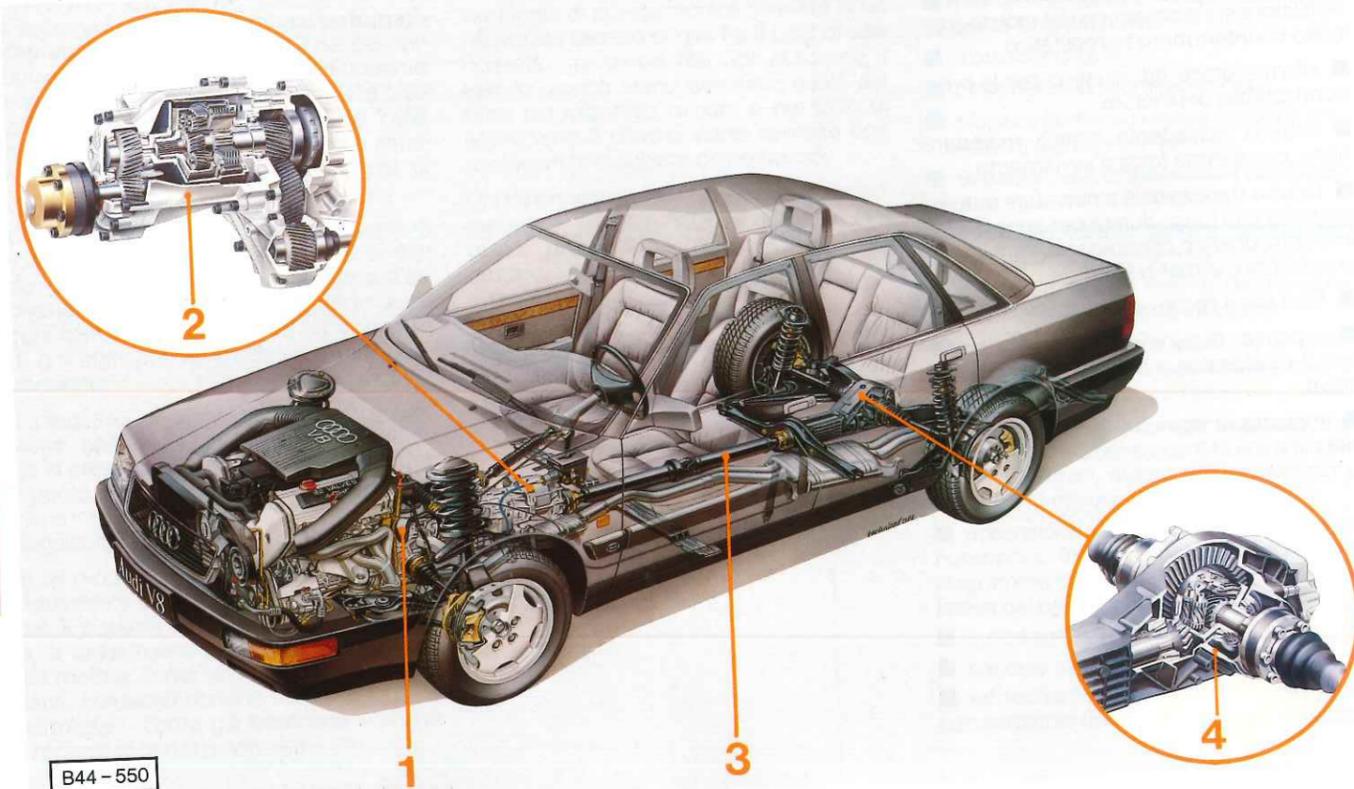
Caratteristiche tecniche

- motore a quattro tempi, ciclo Otto, disposto longitudinalmente
- a otto cilindri a V
- basamento in alluminio-silicio
- albero a gomiti su cinque supporti, risp. 2 bielle alloggiate in un perno
- testata in lega leggera con 4 valvole per cilindro
- comando valvole tramite cinghia dentata e risp. 2 alberi a camme in testa
- comando valvole esente da manutenzione grazie alle punterie idrauliche
- coperchi testate di alluminio e protezione cinghia dentata con strato polverizzato e strato di vernice incolore
- iniezione benzina a pilotaggio elettronico con misurazione quantità aria a filo termico (motronic), stabilizzazione minimo e disinserimento in rilascio
- accensione elettronica esente da manutenzione (motronic) con pilotaggio del diagramma caratteristico e regolazione selettiva del battito in testa
- autodiagnosi per motore e cambio
- candele particolarmente logeve
- raffreddamento con liquido, radiatore con serbatoio di compensazione separato

- ventilatore del radiatore azionato dal motore via cinghia e viscofrizione, elettroventilatore supplementare del radiatore pilotato via interruttore termostatico
- allarme ottico ed acustico per la pressione dell'olio del motore
- batteria richiedente scarsa manutenzione, con elevata forza d'avviamento
- cinghia trapezoidale a nervature autoregistrante e di lunga durata per generatore, impianto idraulico centralizzato, ventilatore al radiatore e climatizzatore
- filtro aria a secco con cartuccia di carta
- impianto depurazione gas di scarico con 2 catalizzatori a tre vie, filtro carbone attivo
- impianto di scarico in acciaio inossidabile

DESCRIZIONE TECNICA

CONCETTO DI TRAZIONE



La Audi V8 è equipaggiata di un nuovo tipo di trazione integrale permanente. La particolarità consiste nell'integrazione del cambio automatico nella tecnica a trazione integrale e nell'impiego di un differenziale posteriore Torsen di nuovo tipo.

Grazie a questo concetto di trazione rispondente all'elevata potenza del motore, la Audi V8 è una vettura capace di prestazioni straordinarie e con eccellenti doti di marcia sia su fondi stradali normali e sia in estreme condizioni su ghiaccio e neve o anche al di fuori delle strade usuali. La Audi V8 non è però una vettura fuoristrada, l'altezza libera del suolo non è sufficiente a tale scopo.

Per maggior comprensione la figura mostra il fascio di trazione.

- 1 - Differenziale anteriore
- 2 - Cambio automatico con differenziale centrale (differenziale bloccante con satelliti e frizione a dischi a pilotaggio elettronico)
- 3 - Albero cardanico
- 4 - Differenziale posteriore Torsen

DESCRIZIONE TECNICA

La potenza del motore viene trasmessa via cambio e differenziale centrale al differenziale anteriore e, via albero cardanico, al differenziale posteriore. La distribuzione della forza motrice fra avantreno e retrotreno è di 50:50.

Se in seguito al modo di guidare o alle condizioni del fondo stradale la ruota di un asale gira a vuoto (slittamento), il **differenziale centrale** viene bloccato al 100% dal pilotaggio elettronico del cambio automatico.

Il blocco serve come aiuto alle partenze e per una accelerazione potente nei campi inferiori di velocità. Il blocco viene disinnescato automaticamente dall'elettronica appena la partenza e risp. la manovra di accelerazione è terminata quando si aziona il pedale dei freni.

Avvertenza

Quando il cambio automatico ha commutato sul programma di emergenza, il pilotaggio del blocco per il differenziale centrale è fuori funzione (veda a pag. 26).

Il **differenziale posteriore Torsen** provvede all'ottimale distribuzione della forza fra le ruote dell'assale posteriore.

Con guida normale e su fondo asciutto, la forza di trazione viene distribuita uniformemente alle ruote posteriori dal differenziale posteriore. Se però una ruota, per esempio su fondo scivoloso o molle o oll' accelerazione, perde di trazione e tende a ruotare a vuoto il differenziale inizia a bloccare. Grazie al particolare funzionamento del differenziale, la forza di trazione viene distribuita in modo che questa viene trasmessa prevalentemente alla ruota con la migliore aderenza.

Questa distribuzione avviene in modo del tutto meccanico ed automatico. Le possibilità variano dal rapporto (destra: sinistra) 20:80 fino a 80:20.

Consigli di guida in merito: a pag. 67.

DESCRIZIONE TECNICA

IMPIANTO DEPURAZIONE DI GAS DI SCARICO¹⁾ / FILTRO AL CARBONE ATTIVO

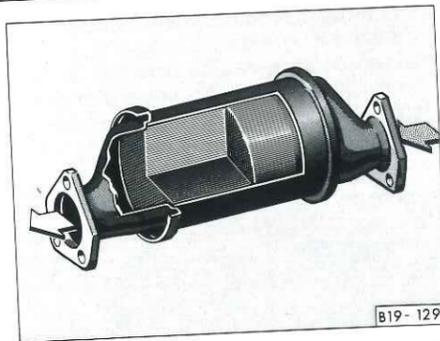
Impianto depurazione gas di scarico

L'impianto riduce decisamente i componenti nocivi dei gas di scarico.

I particolari principali sono

- il sistema della composizione della miscela, che garantisce ad ogni regime una composizione particolarmente esatta della miscela aria/carburante,

- i due catalizzatori e
- la sonda Lambda²⁾.



In ciascuna delle due linee di scarico è incorporato un catalizzatore; questo consiste di un corpo in ceramica avvolto di lamiera ed attraversato longitudinalmente da molti sottili canali trattati con vapori di platino e rodio che vi depongono sottili strati di tali metalli.

Il gas di scarico, mandato al catalizzatore, a contatto del metallo nobile reagisce con una postcombustione. Ciò trasforma tre componenti nocivi (catalizzatore a tre vie) in elementi innocui; cioè

- monossido di carbonio in diossido di carbonio
- idrocarburo in acqua
- ossido di azoto in azoto (di cui è composta per 5/4 l'aria).

Premessa per il funzionamento ottimale del catalizzatore è però che i gas di scarico vi penetrino con una determinata temperatura minima ed in determinata composizione. Per la composizione occorre un esatto controllo alla formazione della miscela, che si ottiene con la sonda Lambda¹⁾.

La sonda Lambda²⁾ è montata nel sistema di scarico. Essa misura costantemente la qualità degli scarichi e passa le relative informazioni ad un'unità elettronica regolatrice. Questa a sua volta influenza il dispositivo d'iniezione del motore correggendo senza posa la composizione della miscela.

¹⁾ Equipaggiamento di serie; in alcuni Paesi, su richiesta, manca.

²⁾ Lambda = rapporto aria/carburante

DESCRIZIONE TECNICA

Il sistema non necessita di nessuna cura o manutenzione. È consentito però solo il rifornimento di **carburante senza piombo**.

Badare inoltre a quanto segue.

- **A causa delle elevate temperature al catalizzatore non è bene parcheggiare il veicolo facendo venire a contatto il catalizzatore con materiali facilmente infiammabili.**

- **Se durante la marcia si dovessero verificare accensioni irregolari, perdita di potenza e cattivo funzionamento del motore, ciò può essere causato da un disturbo nel sistema d'accensione. In questo caso può pervenire carburante non bruciato nell'impianto gas di scarico e così nell'atmosfera. Inoltre il catalizzatore può essere danneggiato da surriscaldamento. La velocità di marcia va quindi subito diminuita (spia CAT - veda a pag. 35). Il disturbo deve essere fatto eliminare presso la più vicina officina V.A.G.**

Filtro al carbone attivo

Per evitare che i vapori del carburante pervengano nell'atmosfera, è montato un filtro al carbone attivo.

Questi vapori attraversano un serbatoio riempito di carbone attivo. A motore fermo, i componenti di questi vapori vengono trattenuti dal carbone attivo. In marcia, il serbatoio viene sfiato dall'apertura di una valvola e i vapori del carburante vengono inviati al motore per la combustione. Il sistema non necessita di manutenzione.

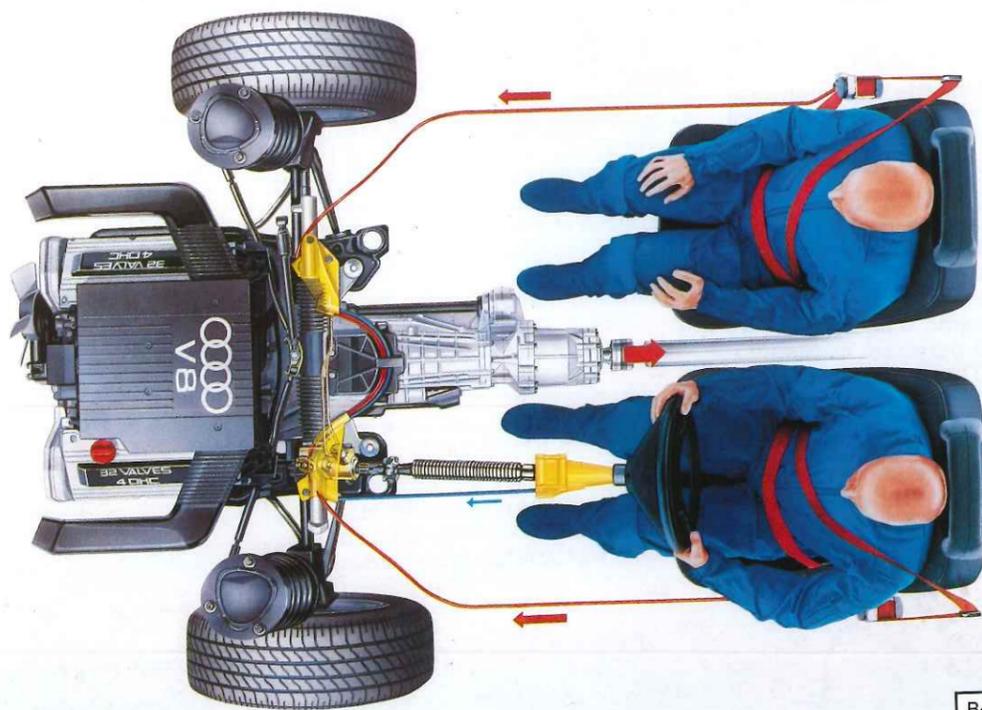
Vetture senza impianto depurazione gas di scarico

possono, su richiesta, esserne successivamente equipaggiate.

Istruzioni più dettagliate sono note alle officine V.A.G.

DESCRIZIONE TECNICA

SISTEMA DI SICUREZZA Procon-Ten



Per aumentare la sicurezza del guidatore e del passeggero anteriore **allacciati con la cintura** la vettura è equipaggiata del sistema di sicurezza procon-ten¹⁾.

In caso di gravi collisioni frontali, nonostante la cintura di sicurezza allacciata, c'è pericolo di ferite a causa dell'impatto della testa sul volante. In funzione della gravità dell'incidente, grazie al sistema di sicurezza, al momento dell'urto il volante viene tirato via in avanti – quindi fuori dalla zona dell'impatto – e le cinture di sicurezza anteriori vengono tese in anticipo.

Il sistema viene attivato dalla deformazione del veicolo, provocata dal sinistro.

La deformazione dell'autoveicolo, provocata dallo scontro frontale, provoca un movimento relativo tra propulsore e carrozzeria. Il propulsore viene «spinto in dietro» – veda fig. alla pag. precedente.

Il movimento relativo fra propulsore e carrozzeria viene sfruttato per tirar via il volante in avanti tramite cavi d'acciaio e tendere preventivamente l'avvolgitore della cintura. Veda figura alla pagina precedente.

In tal modo viene diminuito chiaramente il rischio di ferite per il guidatore all'impatto contro il volante. Inoltre il guidatore ed il passeggero anteriore in seguito al pre-tensionamento delle cinture in caso di collisione frontale vengono frenati in tempo utile e quindi in modo relativamente morbido insieme alla carrozzeria. Ciò permette naturalmente che il guidatore sia **allacciato** con la cintura. In caso contrario, in determinate condizioni, il pericolo di riportare ferite aumenta.

¹⁾ procon = **pro**grammed **con**traction,
ten = **ten**sion

DESCRIZIONE TECNICA

SISTEMA AIRBAG *

Le vetture con sistema airbag sono riconoscibili dalla scritta «AIRBAG» sulla piastra imbottita del volante e dall'adesivo al lato interno dello sportello del cassetto posaooggetti.

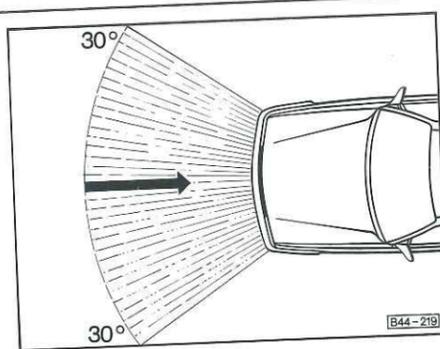
Il sistema airbag offre al guidatore **allacciato** con la cintura, insieme al sistema di sicurezza procon-ten una protezione supplementare in caso di incidente frontale.

Perciò occorre sempre usare la cintura di sicurezza!

Il sistema consiste principalmente di un cuscino d'aria (airbag) con generatore di gas collocato nel volante e di un dispositivo elettronico di pilotaggio e di sorveglianza con spia di controllo.

La disponibilità al funzionamento del sistema airbag viene sorvegliata e visualizzata da una spia nello strumento multiplo - veda spie luminose a pag. 35.

La spia si accende dopo ogni inserimento dell'accensione per la durata di ca. 10 secondi.



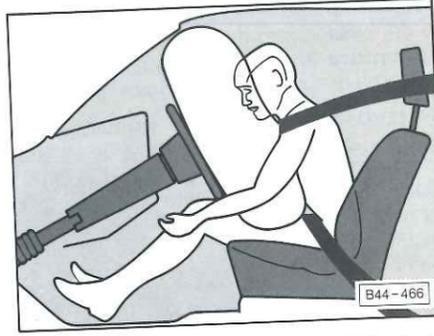
Esiste un disturbo nel sistema se la spia

- non si accende all'inserimento dell'accensione
- dopo l'inserimento dell'accensione non si spegne dopo ca. 10 secondi oppure
- si accende o vacilla durante la marcia.

Se c'è un disturbo, il sistema va fatto controllare immediatamente presso una officina V.A.G. Esiste altrimenti il pericolo che l'airbag non si disinserisca in caso di incidente.

Funzionamento

Il sistema airbag è concepito in modo che entri in funzione solo in caso di un grave impatto frontale.



La zona d'efficacia del sistema è illustrata nella figura a sinistra. In caso di collisioni frontali leggere, collisioni laterali e posteriori, di ribaltamento e di incidenti, nei quali non entrano in azione forze notevoli dal davanti, l'airbag non entra in funzione.

Se il sistema viene disinserito, il cuscino d'aria riposto nel volante si riempie di gas, apre i punti di rottura predisposti nella piastra imbottita del volante e si apre davanti al volante.

Nell'immersione nel cuscino completamente gonfiato (veda figura), il movimento in avanti del guidatore viene ammortizzato e il rischio di ferite alla testa e al torace ridotto.

DESCRIZIONE TECNICA

Speciali aperture nel cuscino d'aria consentono, sotto carico, la rapida e regolare fuoriuscita del gas. Appena l'impatto è stato parato, il cuscino d'aria si è sgonfiato in modo da consentire la visibilità in avanti.

Avvertenze

■ **La piastra imbottita del volante non va incollata, ricoperta o altrimenti trattata. Essa va pulita solo con una pezzuola asciutta o inumidita d'acqua.**

■ **Non è consentito apportare nessuna modifica ai particolari del sistema airbag.**

■ Il sistema airbag va sostituito in una officina V.A.G. al più tardi 10 anni dopo la data di costruzione.

Il termine di scadenza è riportato sull'adesivo incollato sul lato interno dello sportello del cassetto posaooggetti. La scadenza va assolutamente osservata per mantenere efficiente la disponibilità al funzionamento del sistema.

■ Lavori di riparazione al sistema airbag come stacco e riattacco di particolari del sistema a causa di altri lavori di riparazione (p. es. stacco del volante) vanno eseguiti solo da officine V.A.G.

■ All'entrata in funzione dell'airbag viene sprigionato del fumo. Ciò però non significa che si tratti di un incendio.

■ La funzione protettiva del sistema airbag basta solo per **un** incidente. Se l'airbag è entrato in azione, il sistema va sostituito.

■ Alla demolizione della vettura o di particolari singoli del sistema airbag occorre assolutamente badare alle apposite prescrizioni di sicurezza. Tali prescrizioni sono note alle officine V.A.G. e lì se ne può prendere visione.

■ **Alla vendita della vettura il venditore deve fare presenti i suddetti punti all'acquirente.**

Ciò avviene con la consegna di questo libretto Uso e manutenzione.

DATI TECNICI

Tutti i dati tecnici non altrimenti contrassegnati, o non riportati espressamente a parte, valgono per veicolo di serie in Germania occidentale, con e senza catalizzatore.

Per veicoli speciali o destinati ad altri Paesi questi valori possono differire.

Si tenga presente che le indicazioni nei documenti ufficiali del veicolo prevalgono sempre.

DATI DEL MOTORE

con catalizzatore (norma USA)

Potenza ¹⁾	kW (CV) a g/min	184 (250)/5800
Coppia massima	Nm a g/min	340/4000
Cilindri		8
Cilindrata	cm ³	3562
Corsa	mm	86,4
Alesaggio cilindri	mm	81,0
Compressione		10,6
Sistema composizione miscela		imp. iniezione (Motronic)
Carburante ²⁾		Superbenzina senza piombo o benzina normale ³⁾ senza piombo

senza catalizzatore

I dati del motore corrispondono a quelli della versione con catalizzatore.

Carburante: Superbenzina senza piombo o con piombo o benzina normale³⁾ senza o con piombo

¹⁾ secondo DIN 70020 parte 6

²⁾ NOR minimo ed altri ragguagli; a pag. 72

³⁾ con lieve calo di potenza

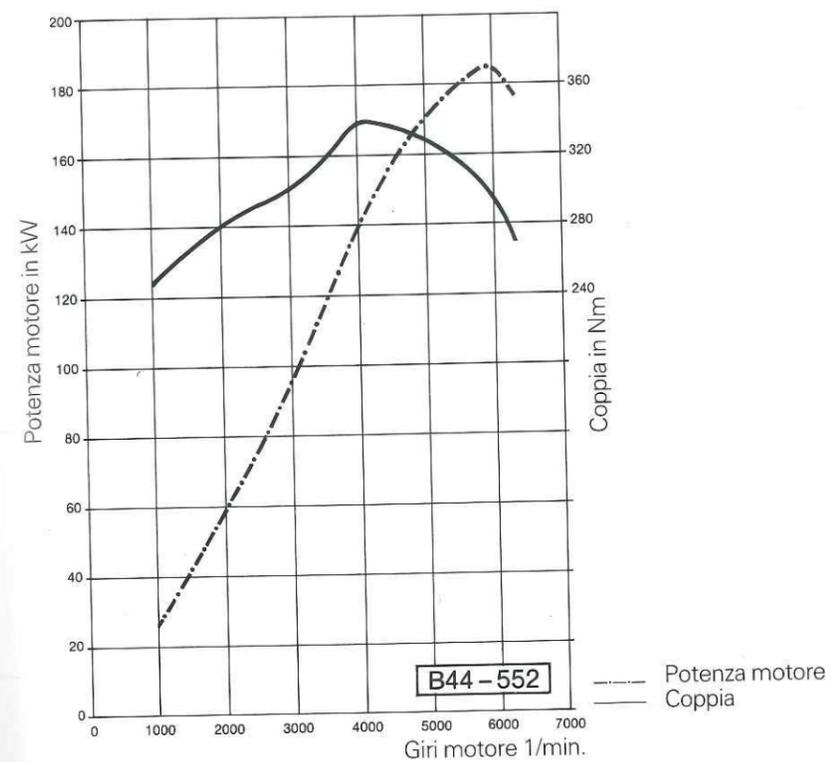
DATI TECNICI

PRESTAZIONI

Valori determinati senza equipaggiamenti assorbenti potenza quali impianto climatico, paraspruzzi, pneumatici estremamente larghi ecc.

Velocità max.	ca. km/h	235
Accelerazione 0 - 80 km/h	sec.	6,5
0 - 100 km/h	sec.	9,2

Potenza motore - Coppia



DATI TECNICI

CONSUMO DI CARBURANTE

I valori del consumo sono stati determinati in base alla norma DIN 70 030 parte 1 (edizioni luglio 1978). I valori indicati in parentesi sono stati determinati secondo il metodo di misurazione UTAC leggermente differente.

Base delle due misurazioni del consumo è la raccomandazione A 70 della Commissione Economica Europea (ECE). Considerate vengono le tre prove seguenti.

- la misurazione a 90 km/h
- e a 120 km/h avvengono a velocità di prova costante.

- alla misurazione del ciclo di città viene simulato il normale funzionamento urbano.

A seconda del tipo di guida, condizioni stradali e del traffico, influenze ambientali e stato del veicolo, in pratica si hanno dati che si differenziano dai valori determinati.

Con catalizzatore

90 km/h	l/100 km	8,9 (8,3)
120 km/h	l/100 km	10,9 (9,8)
Ciclo urbano	l/100 km	17,1 (18,2)

Vetture senza catalizzatore

90 km/h	l/100 km	¹⁾ (8,0)
120 km/h	l/100 km	¹⁾ (9,2)
Ciclo urbano	l/100 km	¹⁾ (17,2)

¹⁾ Valori non disponibili al momento della stampa

CANDELE CINGHIA TRAPEZOIDALE

Candele

N. originale ricambio
N 101 251 04/14K 6 DUO
N 101 191801/H 6 DCO

Chiave per le candele: veda a pag. 103.

Avvertenza

Le candele d'accensione vengono sostituite nel quadro del servizio d'ispezione V.A.G. Poiché non è da escludere che le candele nell'anno modello corrente siano sottoposte a modifiche a breve scadenza, è possibile che si verifichino differenze rispetto alle candele fin qui riportate. Si consiglia quindi di comprare le candele solo presso le aziende V.A.G. - esse infatti sono perfettamente informate sull'ultimo stato di modifica. Per evitare disturbi e finanche danni al motore si devono usare solo candele originali Audi.

Cinghia trapezoidale a nervature

Tutti gli organi supplementari (ventilatore radiatore, pompa impianto idraulico, generatore, compressore del climatizzatore) vengono azionati in comune da un'unica cinghia trapezoidale.

N. parte originale: 077 903 137 D

Misura della cinghia: 6 K 2460

DATI TECNICI

RUOTE

Pneumatici	su cerchio ¹⁾	Pneumatici invernali
215/60 ZR 15	7 1/2 x 15	195/60 R 1591 T su cerchio 7 J x 15
225/50 ZR 16	8 J x 16	
Ruota di soccorso di ridotto ingombro*	125/80 R 17 su cerchio 4.00 B x 17	

Pressione pneumatici	davanti	dietro
a mezzo carico	2,4	2,4
a pieno carico	2,7	2,7
Ruota di scorta		
Ruota normale	2,7	
Ruota di soccorso*	4,2	

¹⁾ profondità di imbutitura 35 mm

I valori delle pressioni valgono per pneumatici estivi e invernali freddi e, a pneumatici caldi, la pressione non va ridotta.

Il gonfiaggio va regolarmente controllato, perchè di grande importanza specialmente ad alta velocità; veda a pag. 95.

Nella tabella sono riportate le combinazioni autorizzate di pneumatici/cerchi. Quali siano le combinazioni impiegabili, può essere richiesto alle officine V.A.G.

Per i pneumatici invernali è indicata la migliore combinazione pneumatico/cerchio.

Per ulteriori ragguagli circa l'uso di pneumatici invernali - veda a pag. 98.

Se in seguito si intende equipaggiare il veicolo con pneumatici o cerchio diversi da quelli montati in Fabbrica (p. es. ruote con pneumatici invernali) si devono assolutamente osservare le relative avvertenze a pag. 97.

Catene di neve vanno montate solo sulle ruote anteriori. L'uso di catene da neve non è consentito su pneumatici 225/50 ZR 16 o sulla ruota di soccorso. Veda anche a pag. 98 e 104.

DATI TECNICI

PESI

Peso complessivo ammesso	kg	2310
Peso a vuoto, in assetto di marcia ¹⁾	kg	1710
Carico utile ²⁾	kg	600
Peso ammesso all'avantreno	kg	1240
Peso ammesso al retrotreno	kg	1180
Peso ammesso sul tetto ³⁾	kg	75

¹⁾ Per versioni speciali del modello, od in presenza di determinati equipaggiamenti fuori serie — p. es. tettuccio scorrevole, gancio di traino ecc. — e con il montaggio successivo di accessori aumenta il peso a vuoto.

²⁾ I pesi indicati (persone e bagagli) presuppongono la loro uniforme ripartizione nel veicolo. Nel bagagliaio oggetti pesanti è bene si trovino, affinché il veicolo si comporti bene in marcia, il più presso possibile al retrotreno o — ancor meglio — corrispondentemente allo spazio tra gli assali. Carichi agli assi e peso massimo ammessi devono assolutamente non venir superati. Si tenga ad ogni modo presente che il carico altera la proprietà di marcia; adeguarvi perciò modo di guidare e velocità.

³⁾ Usare soltanto portapacchi con sistema di fissaggio da noi collaudati.

Ripartire uniformemente il carico. Non eccedere il peso consentito sul tetto compreso il peso del portapacchi, nè il peso massimo consentito della vettura!

Per precisazioni veda a pag. 61.

DATI TECNICI

CARICHI TRAINABILI, MISURE

Carichi trainabili

Carichi trainabili ammessi ¹⁾		
rimorchio senza freni	kg	680
rimorchio con freni		
pendenza fino al 10%	neg	1700 ²⁾
pendenza fino al 12%	kg	1700 ²⁾
Pressione d'appoggio del timone sulla testa sferica del disp. di rimorchio	max. kg	75
ammessa	min.	almeno 4% dell'effettivo carico in traino. È consigliabile il valore massimo.

Misure

Lunghezza	mm	4874
Larghezza	mm	1814
Altezza con peso a vuoto	ca. mm	1420
Sbalzo anteriore	mm	1060
posteriore	mm	1111
Altezza dal suolo a peso totale ammesso max.	mm	93,5
Passo	mm	2703
Carreggiata anteriore	mm	1514
posteriore	mm	1532
Diametro di sterzata	mm	11,5

¹⁾ Ulteriori raggugli sul traino di rimorchi si trovano a pag. 68.

²⁾ 1900 kg solo con omologazione speciale (Germania occ.).
Dettagli sono noti alle officine V.A.G.

DATI TECNICI

RIFORMIMENTI

Serbatoio del carburante	ca. l	80
Impianto di raffreddamento, con riscaldamento (quantità di riempimento)	ca. l	8,5
Olio del motore (quantità per la sostituzione) con cambio del filtro	l	9,5
Differenza fra le tacche MIN e MAX dell'asta misuraolio	l	2,0
Imp. idraulico centralizzato	ca. l	2,7
Serbatoi acqua	ca. l	8,0
Impianto lavacrystallo e lavafari	ca. l	0,6
Lavacrystallo a forte intensità ¹⁾	ca. l	0,6

¹⁾ Usare soltanto l'apposito detergente speciale Audi. Veda l'avvertenza a pagina 93.

DATI TECNICI

DATI DI RICONOSCIMENTO DEL VEICOLO



1 - La targhetta d'identificazione

si trova sul portaserratura anteriore, vicino alla chiusura del cofano motore.

I veicoli per determinati Paesi non l'hanno.

2 - Il numero d'identificazione veicolo (n. d'autotelaio)

è punzonato sulla parete trasversale posteriore del vano motore.

3 - Il numero del motore

si trova sul lato sinistro del blocco motore, sotto al tratto che divide il blocco motore dalla testata cilindri.

1	SORT. NR.	
2	FAHRZE-IDENT-NR. VEHICLE-IDENT-NO.	
3	TYP/TYP	
4		
5	MOTORKB. / GETR.-KB. ENG. CODE / TRANS.CODE	
6	LACKNR. / INNENAUSST. PAINT NO. / INTERIOR	
7	M.-AUSST. / OPTIONS	

B 17-183

L'etichetta portadati

è sul lato interno del coperchio bagagliaio. Porta i seguenti dati:

1. numero programma produzione
2. numero d'identificazione veicolo
3. codice modello
4. spiegazione del tipo
5. sigle di motore e cambio
6. numero della vernice/
numero dell'arredamento interno

7. numeri degli equipaggiamento speciali.
I dati 2 - 7 si trovano anche nel Programma Service.

INDICE ALFABETICO

	Pagina	Pagina	Pagina
Abbaglianti/anabbaglianti	45	Avviamento in traino	121
ABS (Sistema antibloccaggio ruote)	24, 34, 44	Avvisatore acustico (clacson)	4
Accelerazione	139	Avvisatore ottico (a lampi)	45
Accendisigari	59	Avvolgibile del lunotto	21
Accensione completamente elettronica	126	Bagagliaio	21
Accessori, sostituzione particolari e modifiche tecniche	101	Batteria	90
„Acqua“ (miscela raffreddamento)	86	– tensione	90
Additivi olio motore	83	– regolazione altezza	14
Additivo liquido di raffreddamento	86	Benzina	72
Aereazione	49, 53	– additivi	73
Airbag	35, 136	– consumo	139
Alette parasole	58	Bloccaggio centralizzato serrature	8
Alzacristallo elettrico	11	Bloccasterzo	29
Antifurto	10, 105, 108	Bracciolo centrale	19, 56, 60, 102
Antigelo	86	Cambio	26
Appoggi per cric	105, 123	– automatico	26
Asta misuraolio	84	– leva selettiva	26
– cambio automatico	84	Candele	139
– motore	82	Carburante	72
Attacco per cuffia	21	– additivi	73
ATF	84	– consumo	140
Attrezzi di bordo	103	– indicatore provvista	32
Autocheck	36	– potere antidetonante	72
Autoradio	118	– rifornimento	80
Autotelefono	56	– risparmio	64
Avviamento d'emergenza	119	– senza piombo	72
Avviamento del motore	30	Carichi sugli assali	142
146		Carichi trainabili	143
		Carico d'appoggio	68, 143
		Carico sul tetto	142
		Carico utile	141
		Cassetta pronto soccorso	102
		Cassetto	60
		Catalizzatori	132
		Catene da neve	66, 98
		Cerchi ruote	97, 141
		Chiavi	7
		Cicalino	27
		Cilindretto serratura riscaldabile	9
		Cinghia trapezoidale	140
		Cinture di sicurezza	13
		– regolazione altezza	15
		Claxon	4
		Climatizzatore	49
		«Cric» (martinetto)	103, 105
		Cockpit (cruscotto)	4
		Computer di bordo	40
		Condizioni gravose	99
		Consigli di guida	62-70
		Contachilometri	32
		– giornaliero	32
		Contagiri	32
		Coperchio cassetto posaogetti	59
		Cura del veicolo	74
		Dati di riconoscimento	145
		Dati tecnici	138-145
		Depuratore	72
		Descrizione tecnica	124-137
		Dimensioni	143

INDICE ALFABETICO

	Pagina	Pagina	Pagina
Ecologia		Garanzia	1, 74
– Batteria	90	Gruppi ottici posteriori	114
– Carburante	72	Guida con rimorchio	68
– Cura veicolo	74	Illuminazione	45
– Defuratore (catalizzatore)	132	– strumenti	33, 45
– Filtro al carbone attivo (serbatoio vapori carburante)	133	– targa	114
– Emissioni	64	Impianto idraulico centralizzato	37, 85
– In generale	64	Indicatore	
– Lavaggio veicolo	74	– livello «acqua»	86
– Liquido freni	89	– provvista carburante	32
– Manutenzione	78	– temperatura «acqua»	32
– Miscela refrigerante	86	– temperatura olio	33
– Olio	81, 83	– velocità	32
– Pneumatici	95	Indicatori di direzione	34, 45
– Rifornimento	71	In inverno	100
Economia	64	Interruttore programmi	26
Elettroventilatore	50, 53	Interruttori	43
Estintore	102	Kickdown	28
Filtro carbone attivo	133	Lampadine: sostituzione	111
Finestrini	11	Lampeggiatori	34, 45
Freni	23	Lampeggio emergenza	47
– ABS (sistema antibloccaggio)	24, 34, 44	Lavacristallo	47, 92
– a mano	25	– a forte intensità	48
– liquido	89	Lavafari	92
– servofreno	24	Luci	
– spia	37	– bagagliaio	58
Fusibili	109	– interno	57
		– interruttori	45
		– lettura	57
		– parcheggio	45
		– posizione	45
		– retromarcia	27
		– strumenti	33, 45
		– targa	114
		– vano motore	58
		Lunotto termico	43
		Manutenzione	78
		Martinetto (cric)	103, 105
		Martinetto d'officina	123
		Misure	143
		Motore	
		– avviamento/arresto	30
		– consumo olio	82
		– dati	138
		– intervalli cambio olio	78
		– livello olio	82
		– numero	145
		– olio	81
		– potenza	137
		– pressione olio	33
		– rifornimenti olio	144
		– sigle	144
		– vano	79
		Musicassette	60
		Numero	
		– autotelaio	145
		– colore	145
			147

La Fabbrica lavora costantemente al perfezionamento di tutti i tipi e modelli; dobbiamo perciò riservarci la facoltà di apportare in qualsiasi momento modifiche alla fornitura nella forma, nell'equipaggiamento e nella tecnica. In base ai dati, alle illustrazioni ed alle descrizioni di questo libretto Uso e manutenzione non è quindi possibile rivendicare diritti.

© 1988 AUDI AG

Riproduzione e traduzione, anche parziali, vietate se senza autorizzazione scritta dell'AUDI AG. Tutti i diritti d'autore sono riservati all'AUDI AG.

Con riserva di modifiche.

Printed in Germany



This document was downloaded free from

www.iw1axr.eu/carmanual.htm

Questo documento è stato scaricato gratuitamente da

www.iw1axr.eu/auto.htm