

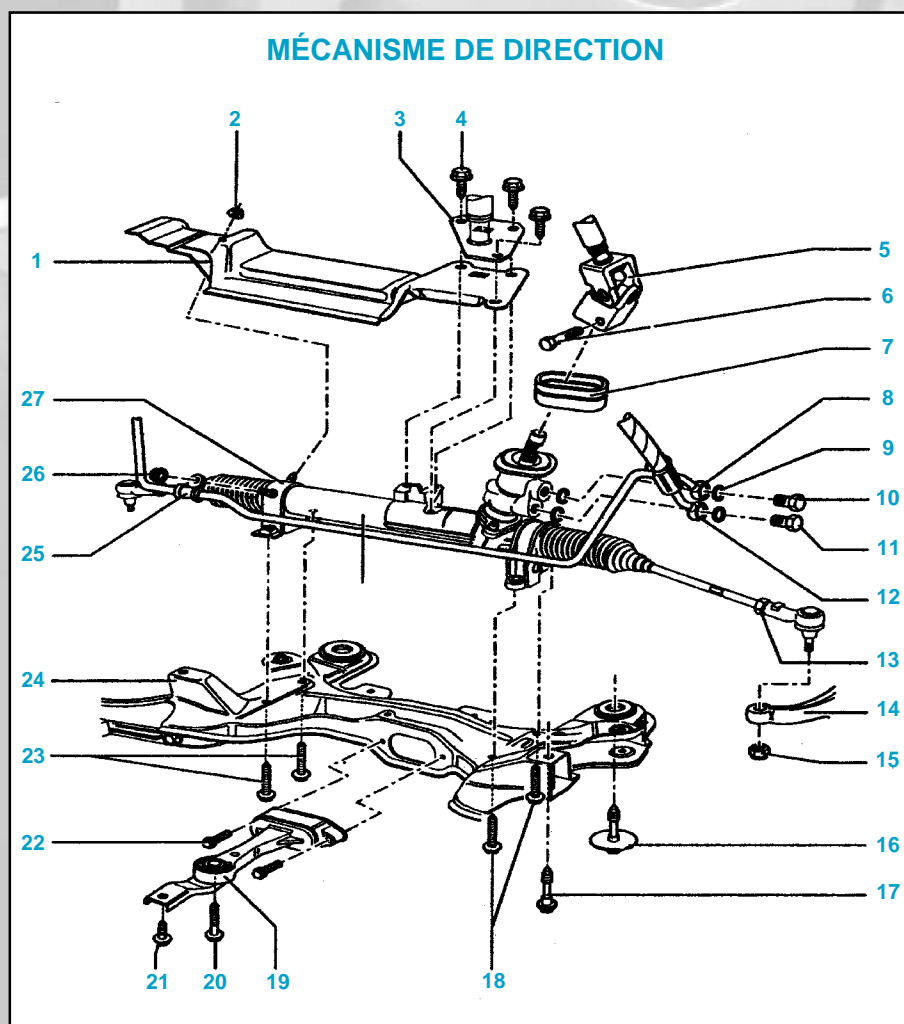
CARACTÉRISTIQUES

Spécifications générales

- Direction assistée à crémaillère avec vase d'expansion.
- Colonne de direction à déformation programmée en cas de choc frontal.
- Réglage manuel en hauteur de **44 mm** et en longueur de **45 mm**.
- Capacité circuit hydraulique (l)..... **0,7 à 0,9**

Couples de serrage (en daN.m)

- 1) Tôle calorifuge
- 2) Écrou six pans, 2 daN.m
- 3) Palier de fixation (uniquement avec boîte dotée d'une tringlerie de commande des vitesses)
- 4) Vis six pans, 2,5 daN.m
- 5) Croisillon de la colonne de direction
- 6) Vis six pans, 3 daN.m
- 7) Coupelle d'étanchéité
- 8) Conduite de retour (mécanisme de direction - réservoir d'huile hydraulique)
- 9) Bagues-joints
- 10) Vis creuse, 3,5 daN.m
- 11) Vis creuse, 3,5 daN.m
- 12) Flexible de dilatation (pompe à ailettes - mécanisme de direction)
- 13) Contre-écrou, 5 daN.m
- 14) Levier de commande de fusée du carter de roulement de roue
- 15) Écrou six pans, 4,5 daN.m
- 16) Vis avec rondelle, 10 daN.m et continuer de tourner de 90°
- 17) Vis avec rondelle, 10 daN.m et continuer de tourner de 90°
- 18) Vis six pans, 2 daN.m et continuer de tourner de 90°
- 19) Support pendulaire
- 20) Vis six pans, 5 daN.m
- 21) Vis six pans, 5 daN.m
- 22) Vis six pans, 2,5 daN.m
- 23) Berceau
- 24) Mécanisme de direction assistée
- 25) Collier de retenue
- 26) Écrou 6 pans, 2 daN.m
- 27) Collier avec insert caoutchouc (la flèche sur le collier indique le sens de la marche)



MÉTHODES DE RÉPARATION

Colonne de direction

Nota : - Les colonnes de direction neuves livrées en tant que pièce de rechange sont dotées d'une protection pour le transport. Enlever cette protection après repose de la colonne de direction.

- Remplacer les écrous et vis autoserrants.
- Les travaux de soudage et de redressage sur la colonne de direction ne sont pas autorisés.

DÉPOSE

- Déposer le module d'airbag et le volant avec airbag (voir plus loin).
- Déposer le vide-poches côté conducteur.
 - Déclipser le cache du tableau de bord.
 - Dévisser les vis (2) (4x) (fig. dir. 1).
 - Dévisser les vis (1) (3x).
 - Déclipser le vide-poches de la position (A).

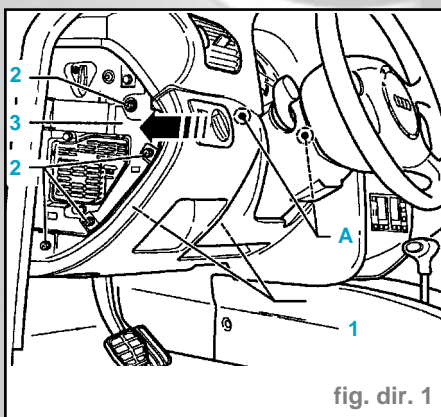


fig. dir. 1

- Débrancher les fiches de la commande d'éclairage et du régulateur de portée d'éclairage.
- Dévisser les vis (1) et déposer la poignée du réglage en hauteur (fig. dir. 2).

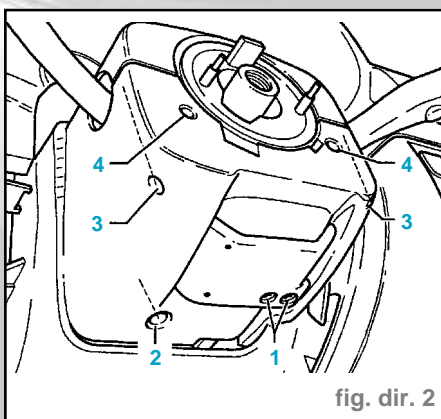


fig. dir. 2

- Dévisser les vis (2), (3) et (4).
- Déposer les demi-boîtiers supérieur et inférieur du revêtement du commodo.
- Débrancher la fiche (1) (fig. dir. 3).
- Desserrer la vis (2) du collier de calage jusqu'à ce qu'il soit possible de déposer le commodo de direction.
- Débrancher les fiches des clignotants et de l'essuie-glace, poser le commodo sur le côté.

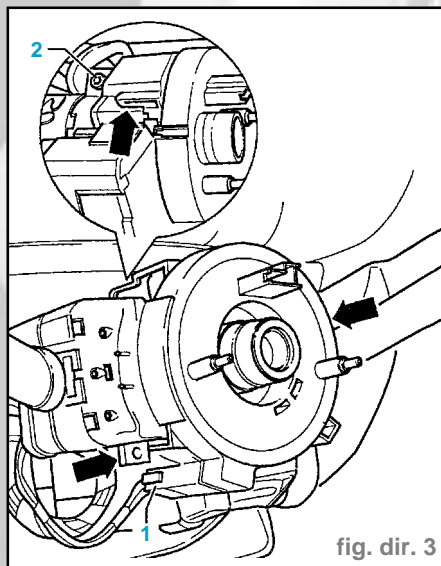


fig. dir. 3

Attention : Le ressort spiral reste sur le commodo. Veiller à ne pas tordre le ressort spiral hors de la position médiane lorsque l'on pose le commodo sur le côté.

- Extraire le cache de l'interstice supérieur (flèche) (fig. dir. 4).

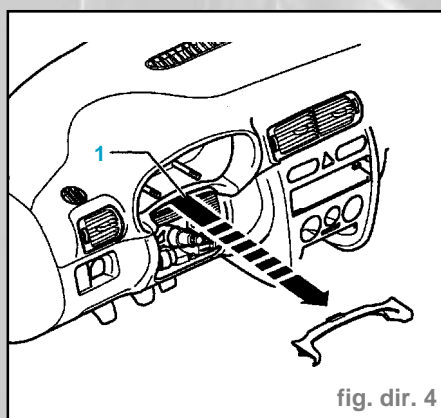


fig. dir. 4

- Dévisser le cache de l'interstice inférieur (flèches) et l'extraire (fig. dir. 5).

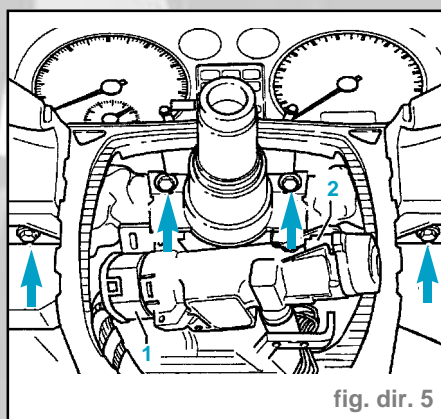


fig. dir. 5

- Débrancher les fiches (1) et (2).

Nota : Sur les véhicules équipés d'une boîte automatique, il faut décrocher le câble de blocage.

- Amener le levier sélecteur en position parking.
- Clé de contact en position "B", contact d'allumage mis (fig. dir. 6).

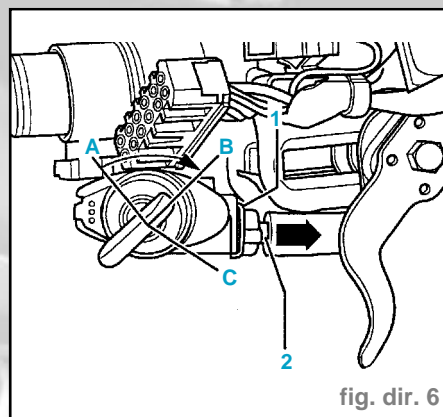


fig. dir. 6

- Soulever légèrement l'étrier de blocage (1) et extraire le câble de blocage (2) du boîtier de serrure de contact.
- Dévisser l'écrou plastique (1) et extraire le cache (A) (fig. dir. 7).

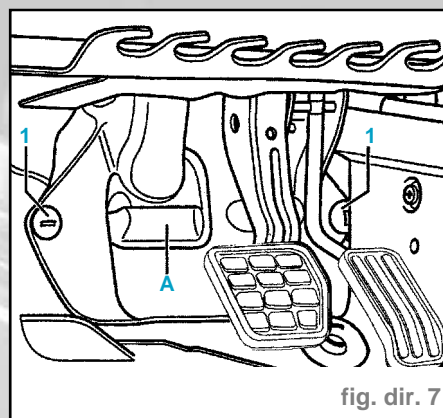


fig. dir. 7

- Dévisser la vis à six pans (1) (fig. dir. 8).

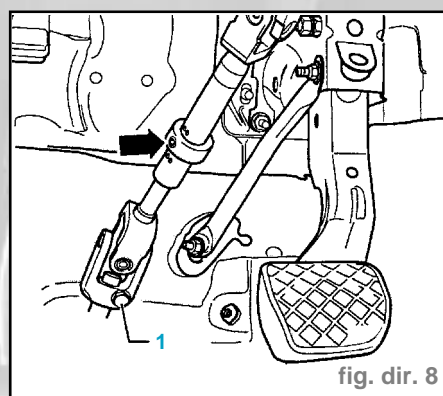


fig. dir. 8

- Une bague de calage est montée à partir du numéro de véhicule **8L VA 057 550**.
- Desserrer la vis à six pans creux de la bague de calage jusqu'à ce qu'il soit possible d'extraire le croisillon du pignon du mécanisme de direction.
- Dévisser l'écrou (1) du tube central et dévisser la vis à six pans (fig. dir. 9).
- Dévisser les vis (2).
- Extraire la colonne de direction.

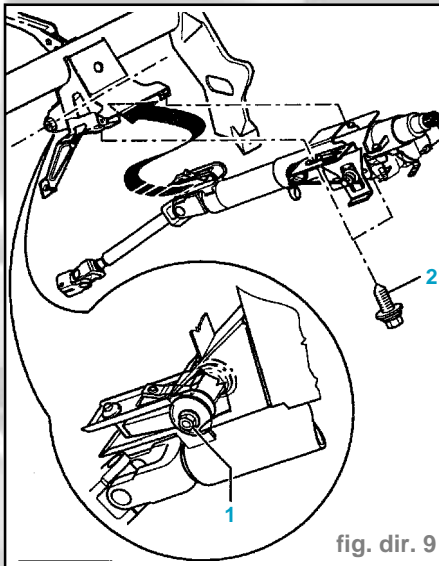


fig. dir. 9

- Une bague de calage est montée à partir du numéro de véhicule **8L VA 057 550**.
- Serrer la vis à six pans creux de la bague de calage à **1,7 daN.m**.
- Reposer le cache du croisillon et, le cas échéant, le repose-pied.
- Brancher la fiche de la serrure de contact-démarrreur et du dispositif antidémarrage.

Nota : Sur les véhicules équipés d'une boîte automatique, il faut raccrocher le câble de blocage.

- Pour accrocher le câble de blocage, clé de contact en position "B", contact d'allumage mis (fig. dir. 12).
- Amener le levier sélecteur en position parking.
- Engager le câble de blocage (2) dans le boîtier de serrure de contact. Veiller à ce que l'étrier de blocage (1) s'enclenche.

REPOSE

- Engager la colonne de direction avec la douille-palier dans le tube central (flèche A) (fig. dir. 10).

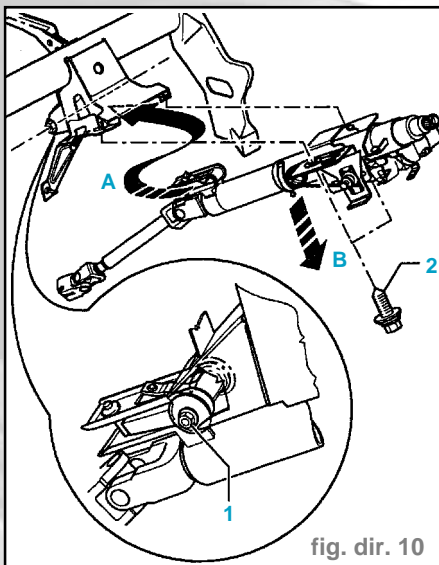


fig. dir. 10

- Faire passer la vis à six pans de la douille-palier par le côté droit.
- Fixer ensuite la colonne de direction avec des vis (2) neuves, serrer à **2 daN.m**.
- Serrer l'écrou (1) à **0,95 daN.m**.
- Dans le cas d'une colonne de direction neuve, enlever la protection pour le transport (flèche B).
- Engager le croisillon sur le pignon du mécanisme de direction et le serrer avec une vis neuve (1) à **3 daN.m** (fig. dir. 11).

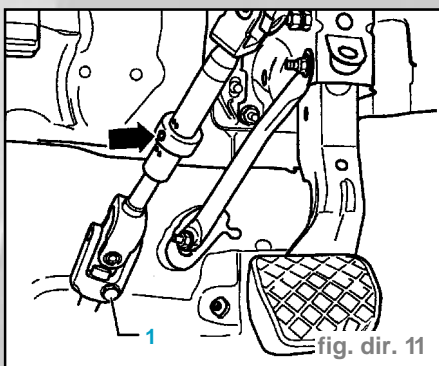


fig. dir. 11

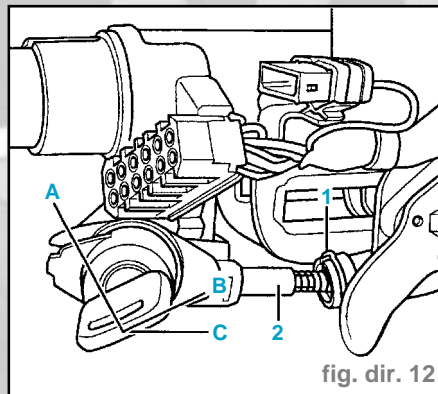


fig. dir. 12

Contrôle du fonctionnement du câble de blocage

- Clé de contact en position "B", contact d'allumage mis.
- Le levier sélecteur doit pouvoir passer à une autre position que la position parking sans accrocher.
- La clé de contact ne doit pouvoir être retirée qu'en position parking du levier sélecteur.
- Amener le levier sélecteur en position parking.
- La serrure de contact doit pouvoir être actionnée sans accrocher.
- Avec la clé de contact en position "A", contact d'allumage coupé, il ne doit pas être possible d'amener le levier sélecteur à une position autre que la position parking. La clé de contact peut être enlevée.
- La figure représente une vue de dessus du commodo de direction avec volant (fig. dir. 13).

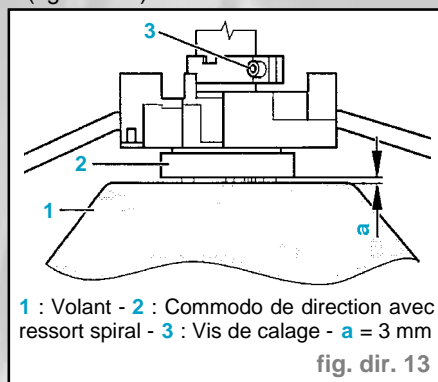


fig. dir. 13

1 : Volant - 2 : Commodo de direction avec ressort spiral - 3 : Vis de calage - a = 3 mm

- Engager le commodo de direction sur le boîtier d'antivol de direction.
- Monter d'abord le volant avec l'ancienne vis.
- Aligner le commodo horizontalement et régler la cote (a) puis serrer la vis de calage (3).
- Démontez à nouveau le volant.
- Reposer les caches de l'interstice inférieur et supérieur.
- Reposer les revêtements supérieur et inférieur du commodo de direction.
- Reposer le vide-poches côté conducteur.
- Reposer le volant.
- Reposer le module airbag.

CONTRÔLE DE L'ENDOMMAGEMENT DE LA COLONNE DE DIRECTION

Contrôle optique

- Contrôler si des pièces de la colonne de direction présentent un endommagement.

Contrôle du fonctionnement

- Contrôler si la colonne de direction se laisse tourner sans accrocher ni défaut de mobilité.
- Contrôler si la colonne de direction peut être réglée longitudinalement et en hauteur.
- En cas d'accident, les éléments de déformation de la colonne de direction peuvent subir une translation.
- Ils se trouvent au niveau des deux vissages supérieurs de la colonne de direction.
- Si l'on suppose un endommagement, déposer la colonne de direction de façon à permettre le contrôle de la cote (a).
- Utiliser comme auxiliaire de mesure l'outil spécial **3204** (fig. dir. 14).

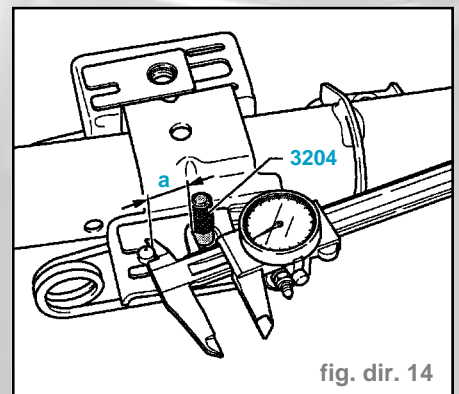


fig. dir. 14

- Mesurer avec un pied à coulisse.
- Cote a = **23 mm** maxi.
- Si la cote (a) est supérieur à **23 mm**, la colonne de direction est endommagée et doit être remplacée.

Boîtier de contact-démarrreur

DÉPOSE

- Déposer le module d'airbag et le volant pour airbag.
- Une description détaillée des opérations suivantes figure au paragraphe "Colonne de direction".
- Déposer le vide-poches côté conducteur.
- Déposer la partie supérieure et inférieure du revêtement du commodo.
- Déposer le commodo.
- Déposer le cache d'interstice supérieur et inférieur.

Nota : Sur les véhicules à BV automatique, il est nécessaire de décrocher le cache de blocage.

- Dévisser les instruments combinés du tableau de bord, ouvrir la fiche côté face arrière et la débrancher (fig. dir. 15).

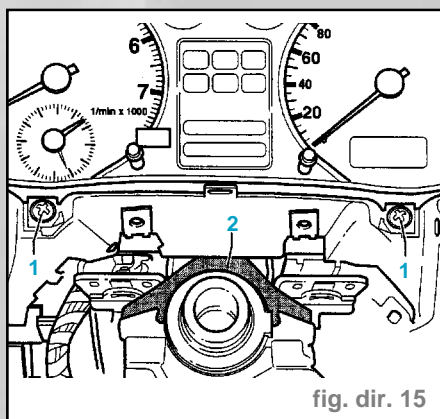


fig. dir. 15

- Débrancher la fiche de la serrure de contact et de l'antidémarrage.
- Faire sauter les vis à point de rupture en les perçant ou en leur appliquant un coup de burin si nécessaire et déposer le boîtier du contact-démarrreur (fig. dir. 16).

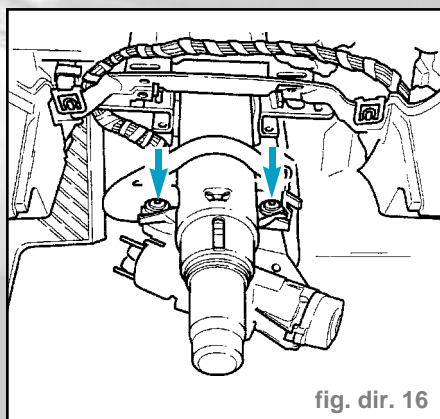


fig. dir. 16

REPOSE

- Mettre en place le boîtier du contact-démarrreur et le visser avec les vis à point de rupture neuves.
- Serrer les vis à point de rupture jusqu'à ce que la tête saute.
- Sur les véhicules à BV automatique, accrocher le câble de blocage et procéder au contrôle de fonctionnement.

- Brancher la fiche de serrure de contact et de l'antidémarrage.
- Orienter le commodo par rapport au volant et serrer.
- Reposer le cache d'interstice inférieur et supérieur.
- Reposer le revêtement supérieur et inférieur du commodo.
- Reposer le vide-poches côté conducteur.
- Reposer le volant pour airbag et le module d'airbag.

Mécanisme de direction assistée

Remarques relatives aux travaux de montage sur le mécanisme de direction assistée

- A part le remplacement des soufflets et des barres de direction, aucune autre remise en état n'est prévue.
- Lors de travaux sur la direction assistée, la plus grande propreté est nécessaire.
- Nettoyer soigneusement les points de raccords et la zone avoisinante avant le desserrage des pièces.
- Placer les pièces déposées sur une surface propre et les couvrir si la réparation n'est pas effectuée immédiatement.
- Ne pas utiliser de chiffons pelucheux.
- Ne pas réutiliser l'huile hydraulique vidangée.
- Remplacer les bagues-joints.

DÉPOSE

- Dévisser les écrous en plastique (1) et déposer le cache (A) (fig. dir. 17).

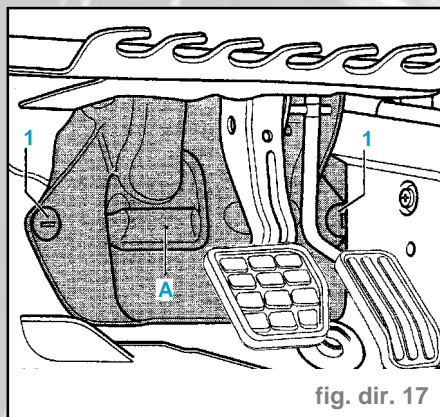


fig. dir. 17

- Dévisser la vis à six pans (1) (fig. dir. 18).

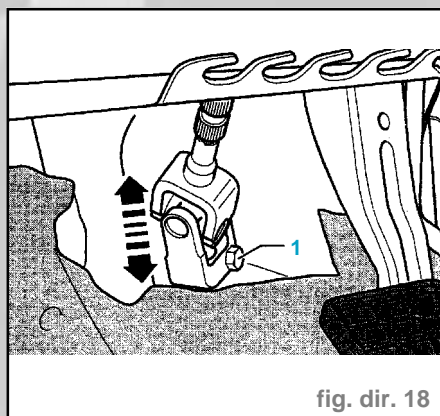


fig. dir. 18

Attention : Amener le volant en position médiane et ne pas le tourner pendant la réparation car ceci pourrait endommager le ressort spiral du module d'airbag.

- Roues en position droite.
- Extraire le croisillon du pignon du mécanisme de direction.
- Débrancher le flexible d'aspiration - réservoir d'huile hydraulique/pompe à ailettes - avec l'outil spécial 3094 (fig. dir. 19).

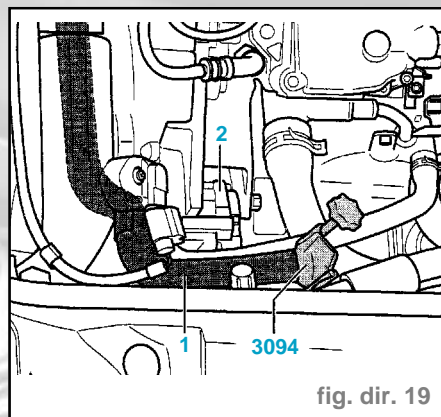


fig. dir. 19

- Démontez la conduite de retour du réservoir d'huile de direction assistée et laissez s'écouler l'huile hydraulique dans un récipient approprié (fig. dir. 20).

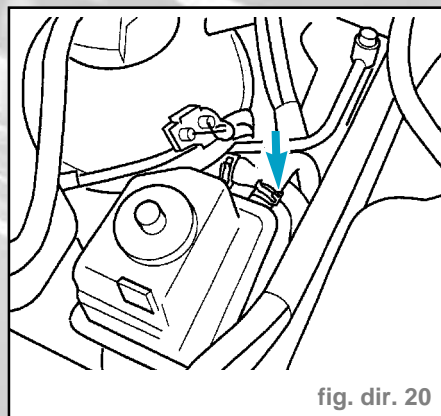


fig. dir. 20

- Obturer l'orifice de retour sur le réservoir d'huile de direction assistée par un obturateur d'étanchéité.
- Déposer l'insonorisant sous moteur.
- Extraire les barres de direction du levier de commande de fusée et de roue (fig. dir. 21).
- Extracteur (modèle courant), par ex. **Kukko V/176**.

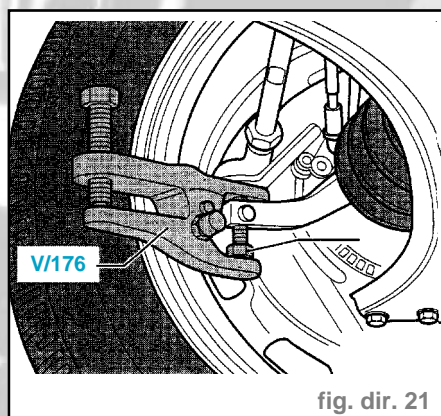


fig. dir. 21

- Visser l'écrou à six pans (1) de façon à ce que l'extracteur de barre de direction ne puisse pas endommager le filetage.
- Placer un baquet sous la zone des travaux pour recueillir l'huile hydraulique s'écoulant.
- Dévisser le flexible extensible (2) du mécanisme de direction et l'obturer à l'aide d'un sac en plastique fixé par un ruban adhésif (fig. dir. 22).

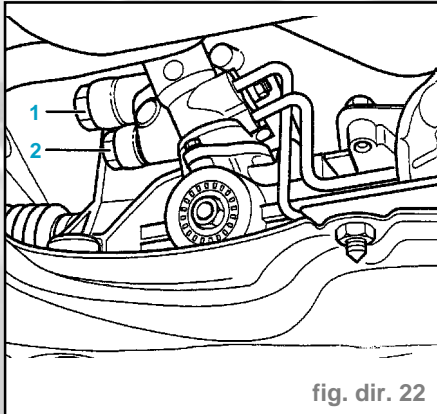


fig. dir. 22

- Obtenir le taraudage sur le mécanisme de direction (par ex. avec des vis d'obturation en plastique).
- Il est possible de dévisser la conduite de retour (1) lorsque le berceau est abaissé.
- Dévisser l'appui pendulaire côté boîte de vitesses (fig. dir. 23).

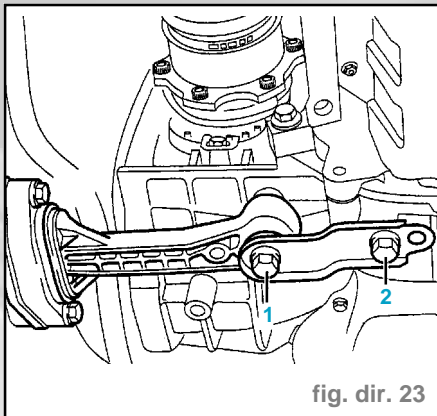


fig. dir. 23

- Mettre en place le lève-boîte **V.A.G. 1383A** avec le support **1359/2** (fig. dir. 24).

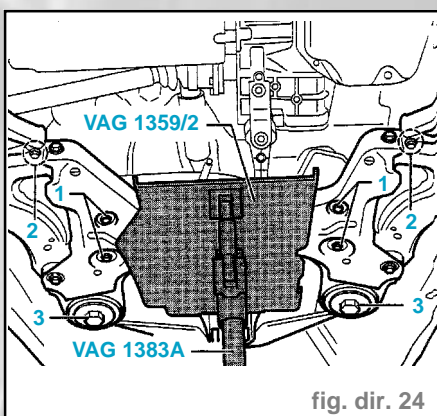


fig. dir. 24

- Desserrer les vis (1).
- Dévisser les vis (2) et (3) du berceau.
- Abaisser le berceau.

- Dévisser la conduite de retour du collier (1) et le boîtier de la vanne à tiroir rotatif (2) (fig. dir. 25).
- Dévisser les vis du mécanisme de direction et déposer le mécanisme de direction vers l'arrière.

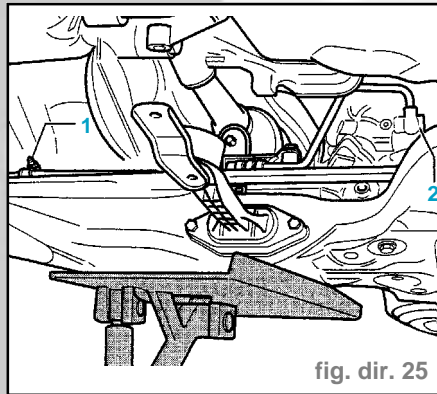


fig. dir. 25

REMISE EN ÉTAT

Barres de direction

- Pour desserrer et serrer, maintenir avec la clé à fourche (ouverture 21) (fig. dir. 26).

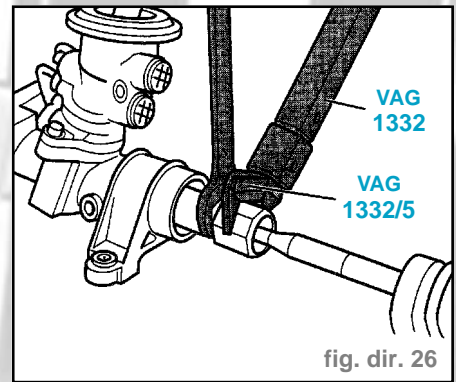


fig. dir. 26

Contrôle de la position médiane du mécanisme de direction

- Pour s'assurer que le mécanisme de direction se trouve en position médiane, il est nécessaire de vérifier la cote (a) (fig. dir. 27).

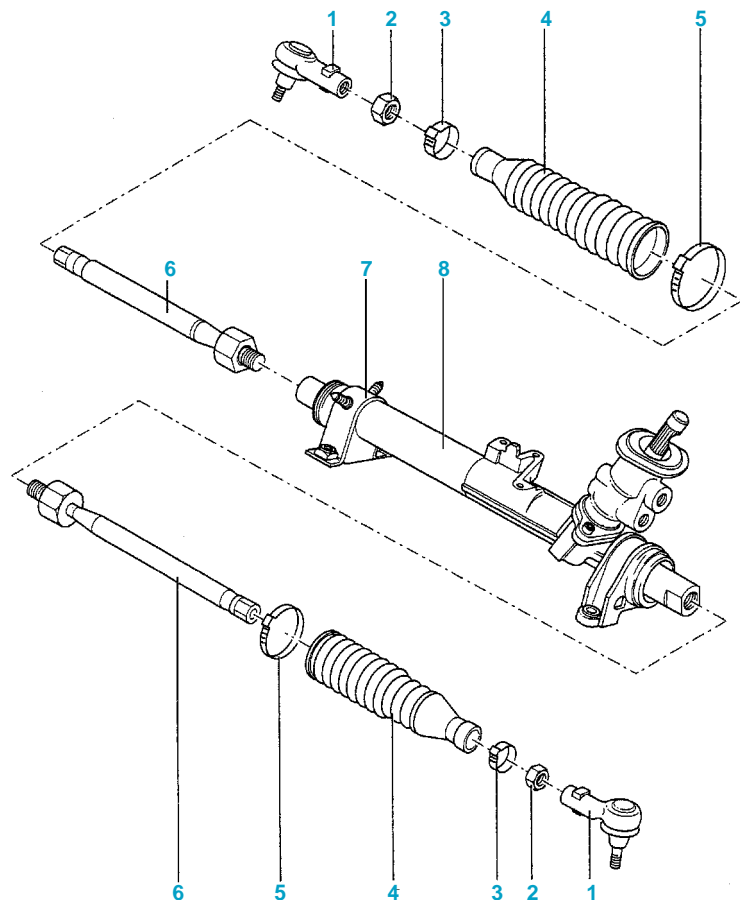
Nota : La cote (a) est identique du côté droit et du côté gauche du mécanisme de direction.

Soufflet

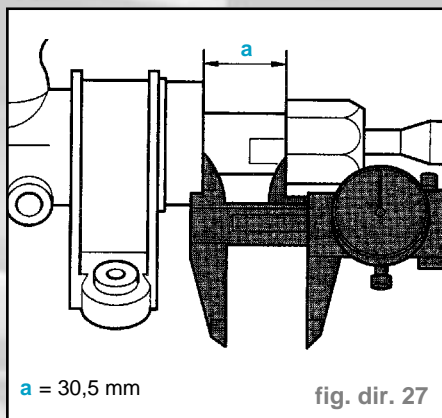
- Vérifier l'usure du soufflet (fentes, fissures) et la propreté des surfaces d'étanchéité du soufflet.

Nota : Éviter impérativement de torsader le soufflet lors du montage.

MÉCANISME DE DIRECTION ASSISTÉE



- 1 : Rotule de barre de direction (veiller à la version de gauche et de droite) - 2 : Contre-écrou (5 daN.m) - 3 : Collier de serrage - 4 : Soufflet - 5 : Collier de serrage - 6 : Barre de direction (Couple de serrage sur la crémaillère de direction : 7,5 daN.m) - 7 : Collier avec insert caoutchouc (pour fixation au berceau) - 8 : Mécanisme de direction assistée.



- Tendre le collier de serrage avec la pince V.A.G. 1275.

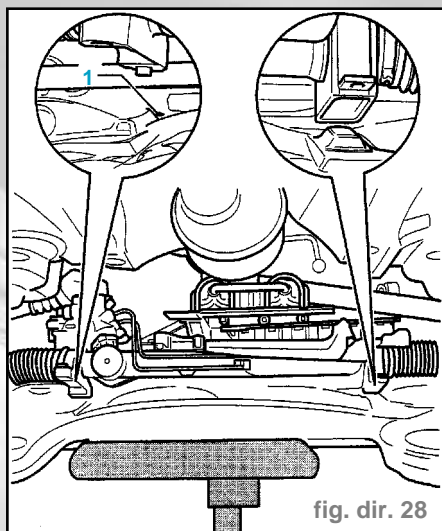
REPOSE

Attention : Après la repose du mécanisme de direction, il est nécessaire de procéder au contrôle de géométrie du véhicule.

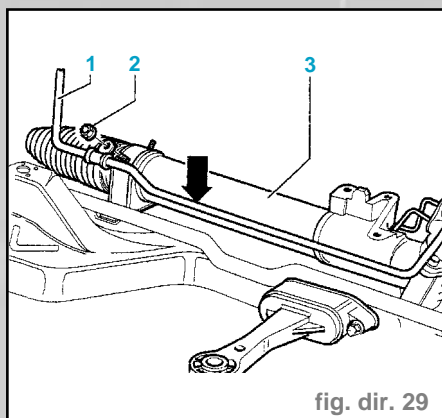
Nota : - Lors du resserrage à fond des conduites, veiller à ce que celles-ci ne puissent être en contact ou frotter avec aucune pièce.

- Contrôler la position médiane du mécanisme de direction.

- Mettre en place le mécanisme de direction avec la douille de guidage (1) dans le berceau et serrer les vis à la main (fig. dir. 28).



- Visser la conduite de retour au collier du mécanisme de direction (fig. mot. 29).



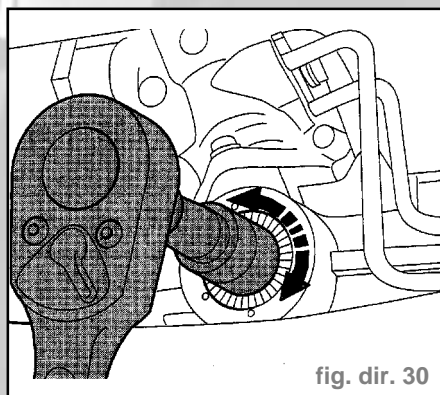
Nota : Il est nécessaire de respecter un écart de 10 mm entre la conduite de retour (1) et le mécanisme de direction (3).

- Visser la conduite de retour avec des bagues-joints neuves au boîtier de la vanne à tiroir rotatif.
- Vérifier le positionnement correct de la coupelle d'étanchéité sur le pignon du mécanisme de direction.
- Soulever le berceau, tout en introduisant le pignon du mécanisme de direction dans la découpe au plancher du véhicule.
- Serrer le berceau au couple de serrage prescrit en utilisant des boulons neufs.
- Visser le flexible de dilatation avec les bagues-joints neuves au boîtier de la vanne à tiroir rotatif.
- Visser l'appui pendulaire et le support du système d'échappement.
- Insérer les barres de direction dans le levier de commande de fusée et de roue et les visser à fond. Si le tourillon d'articulation tourne également lors du serrage, le maintenir à l'aide d'une clé mâle pour vis à six pans creux (ouverture 6 mm).
- Monter la conduite de retour sur le réservoir d'huile de direction assistée.
- Déposer la pince pour flexible du tuyau d'aspiration.
- Visser le croisillon avec le pignon du mécanisme de direction.
- Reposer le cache.
- Faire l'appoint d'huile hydraulique.
- Reposer le carénage insonorisant.

RÉGLAGE

Nota : Pour le réglage, deux opérateurs sont requis. le réglage doit être effectué lorsque le moteur est à l'arrêt.

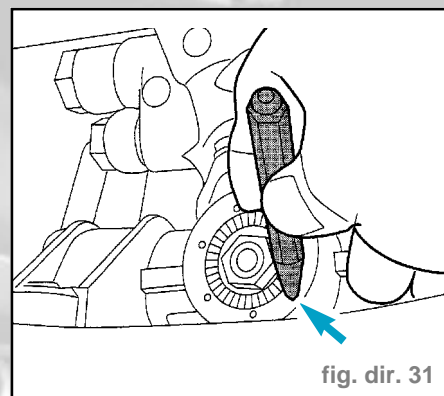
- Soulever le véhicule sur un pont élévateur.
- Roues en position droite.
- Lorsque l'on tourne alternativement le volant vers la droite et la gauche (sur env. 30° autour de son axe médian), un claquement est audible en cas de jeu trop important sur la direction.
- Pendant l'opération, le deuxième mécanicien tourne la vis de réglage (flèche) avec précautions dans le couvercle jusqu'à la disparition du claquement dans l'habitacle (fig. dir. 30).



- Procéder à un parcours d'essai, en veillant à ce que la direction revienne

automatiquement en position droite sans accrocher après une manoeuvre de stationnement ou un virage. Si nécessaire, corriger le réglage.

- Bloquer l'écrou de réglage en appliquant un coup de pointeau dans l'embase du carter du mécanisme de direction (fig. dir. 31).



Pompe de direction assistée

- Les remises en état de la pompe à ailettes ne sont pas prévues. En cas de réclamations, rechercher la cause de l'anomalie à l'aide du contrôle de pression et du contrôle d'étanchéité. Si un défaut est constaté, il est nécessaire de remplacer la pompe à ailettes.

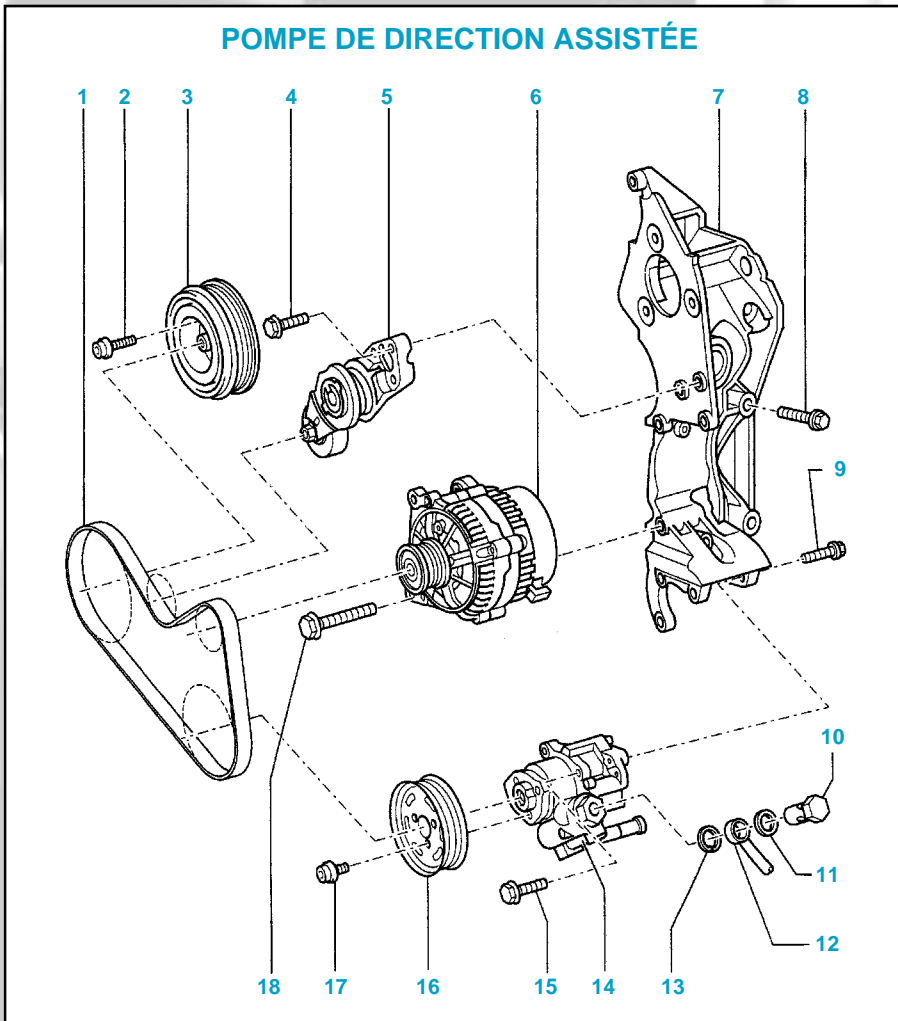
Nota : Les pompes provenant du magasin de pièces de rechange ne contiennent pas d'huile. De ce fait, les remplir impérativement d'huile hydraulique G 000 200 avant la pose et les faire tourner à la main ; dans le cas contraire, des bruits pendant la conduite ou en endommagement de la pompe sont possibles.

- Quantité d'huile dans le système : 0,7 à 0,9 l.
- Ne pas réutiliser l'huile hydraulique vidangée.
- Remplacer les bagues-joints.
- L'encadré montre la transmission par courroie sur les véhicules sans climatiseur.
- Avant la dépose de la courroie trapézoïdale, repérer son sens de rotation. L'inversion du sens de rotation sur une courroie rodée peut détruire cette dernière. A la repose de la courroie, veiller à la positionner correctement dans les poulies.

CONTRÔLE DE LA PRESSION DE REFOULEMENT DE LA POMPE

- Conditions préalables au contrôle
 - Courroie en bon état/tension de la courroie satisfaisante.
 - Étanchéité du système.
 - Flexibles/conduites non pliés ni étranglés.
- Dévisser la conduite de refoulement sur la pompe.
- Mettre en place un adaptateur et un contrôleur. Vanne d'arrêt ouverte sur le manomètre (fig. dir. 32).

POMPE DE DIRECTION ASSISTÉE



- 1) Courroie trapézoïdale à nervures
- 2) 1 daN.m + serrage supplémentaire d'1/4 de tour (90°)
- 3) Amortisseur de vibrations (avec poulie pour courroie trapézoïdale pour nervures)
- 4) 2,5 daN.m
- 5) Élément de serrage
- 6) Alternateur
- 7) Support (Modèle présenté pour les véhicules sans climatiseur)
- 8) 4,5 daN.m
- 9) 2,5 daN.m
- 10) 3 daN.m
- 11) Bague-joint
- 12) Flexible de dilatation
- 13) bague-joint
- 14) Pompe à ailettes (pour direction assistée)
- 15) 2,5 daN.m
- 16) Poulie (pour pompe à ailettes)
- 17) 2,5 daN.m
- 18) 2,5 daN.m

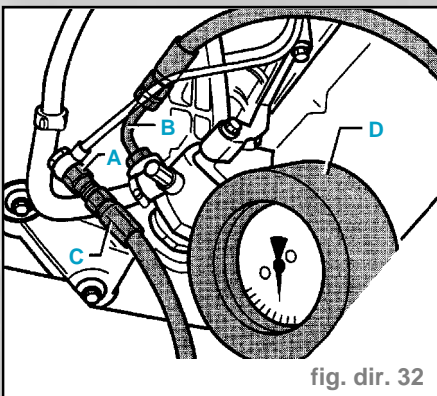


fig. dir. 32

- Démarrer le moteur et, si nécessaire, compléter le niveau de liquide dans le réservoir d'alimentation.

A - V.A.G. 1402/2.

B - V.A.G. 1402/1.

C - Flexible provenant du jeu d'adaptation 1402/6.

D - V.A.G. 1402

- Lorsque le moteur tourne au régime de ralenti, fermer la vanne d'arrêt (pas plus de 5 secondes) et relever la pression lorsque le volant est braqué au maximum.

- Valeur assignée pour pompe **90 bar** : surpression de **85 à 95 bar**.

- Valeur de consigne pour pompe 100 bar : surpression de **96 à 104 bars**.

Nota : - Si la valeur de consigne n'est pas atteinte ou est dépassée, remplacer la pompe.

- En cas de manque de liquide dans le réservoir, vérifier systématiquement l'étanchéité du système de direction.

- En cas de défaut d'étanchéité sur le pignon de direction, commencer par contrôler l'étanchéité des conduites/des raccords de conduites, les resserrer si nécessaire et les essuyer.

- En cas de défauts d'étanchéité sur la bague-joint du pignon de direction ou sur l'étanchement de la crémaillère de direction dans le carter de direction, il est nécessaire de remplacer le mécanisme de direction.

Véhicules avec pompe logée en haut

DÉPOSE

- Déposer le carénage insonorisant sous le moteur.
- Placer une clé polygonale plate ouverture 16 sur les pans hexagonaux du galet-tendeur.
- Faire pivoter le galet-tendeur dans le sens de la flèche pour détendre la courroie trapézoïdale à nervures (fig. dir. 33).

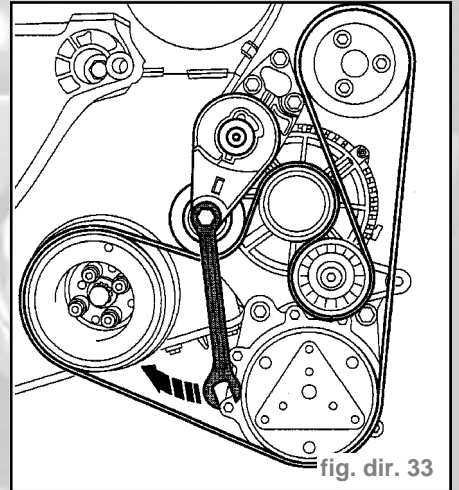


fig. dir. 33

- Déposer la courroie trapézoïdale à nervures.
- Déposer la tubulure d'admission (1) ; à cet effet, ouvrir le collier à lame-ressort (2) et la pince à vis de serrage (3) (fig. dir. 34).

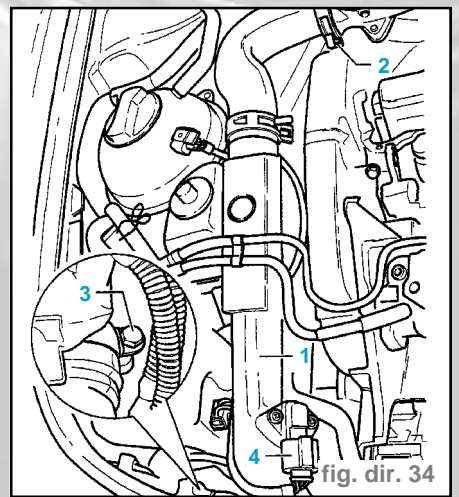
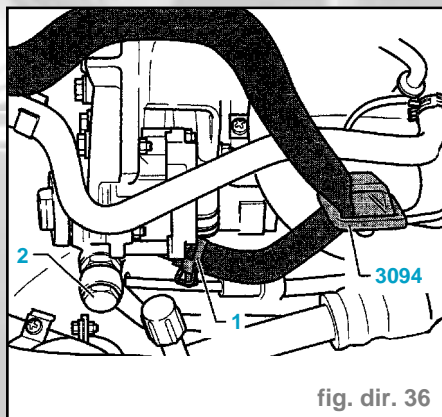
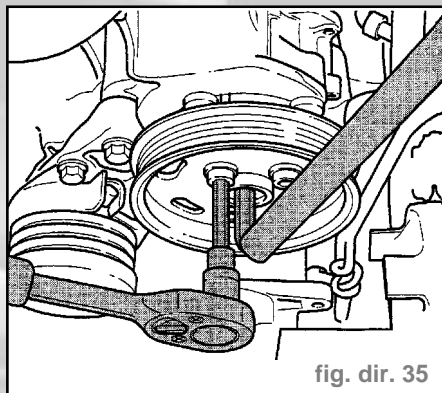
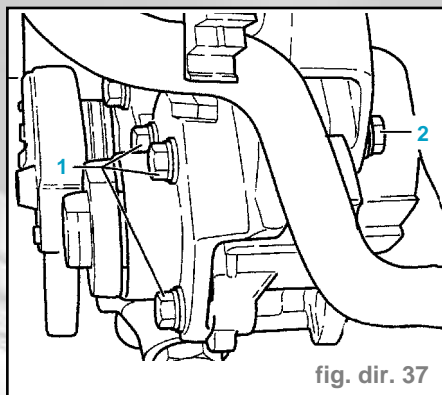


fig. dir. 34

- Pour ouvrir le collier à lame-ressort, utiliser l'outil spécial **V/131**.
- Débrancher la fiche (4) et déposer la tubulure d'admission.
- Dévisser la poulie ; à cet effet, faire contre-appui avec la clé mâle pour vis à six pans creux (ouverture **9 mm**) (fig. dir. 35).
- Débrancher le flexible d'aspiration - réservoir d'huile hydraulique/pompe à ailettes - avec l'outil spécial **3094** (fig. dir. 36).
- Ouvrir le collier à lame-ressort (1) et débrancher le flexible d'aspiration.



- Dévisser le flexible de dilatation (2).
- Dévisser la pompe à ailettes du support (1) et (2) (fig. dir. 37).



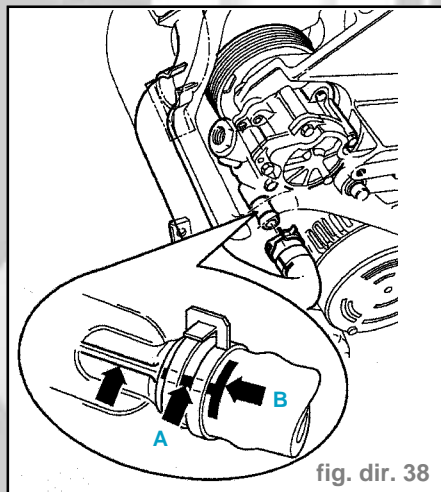
REPOSE

- Monter le collier à lame-ressort et le flexible d'aspiration comme montré sur la figure (fig. dir. 38).
- Le repère longitudinal (A) du flexible d'aspiration doit s'aligner avec la ligne de moule sur la pompe.
- Monter le collier à lame-ressort au maximum jusqu'au repère transversal (B).

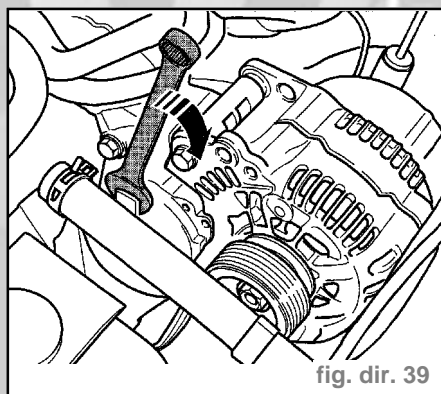
Véhicules avec pompe logée en bas

DÉPOSE

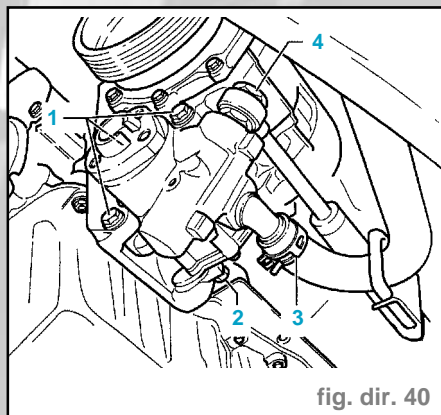
Nota : Avant la dépose de la courroie trapézoïdale à nervures, repérer son sens de rotation. Lors de la repose de la courroie, veiller à son positionnement correct dans les poulies.



- Faire pivoter le galet-tendeur avec une clé à fourche dans le sens de la flèche (fig. dir. 39).



- Déposer la courroie trapézoïdale à nervures.
- Déposer le carénage insonorisant sous moteur.
- Dévisser la poulie ; à cet effet, faire contre-appui avec la clé mâle pour vis à six pans creux (ouverture 9 mm) (fig. dir. 35).
- Débrancher le flexible d'aspiration - réservoir hydraulique/pompe à ailettes avec l'outil spécial 3094 (fig. dir. 40).
- Ouvrir le collier à lame-ressort (3) et débrancher le flexible d'aspiration.
- Dévisser le flexible de dilatation (4).
- Dévisser la pompe à ailettes du support (1) et (2).



REPOSE

- Monter le collier à lame-ressort et le flexible d'aspiration comme montré sur la figure (fig. dir. 38).
- Le repère longitudinal (A) du flexible d'aspiration doit s'aligner avec la ligne de moule sur la pompe.
- Monter le collier à lame-ressort au maximum jusqu'au repère transversal (B).

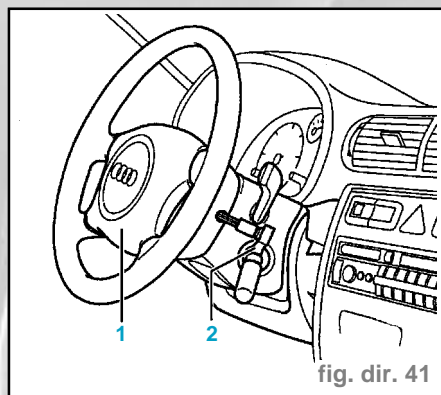
Module d'airbag

Mesures de sécurité à respecter lors des travaux sur l'airbag

- Les travaux de contrôle, montage et remise en état ne doivent être effectués que par un personnel ayant la qualification requise.
- Ne jamais effectuer de contrôle à l'aide d'une lampe témoin, d'un voltmètre ou d'un ohmmètre.
- Le contrôle du système d'airbag est uniquement autorisé à l'état monté avec le lecteur de défauts **V.A.G. 1551/1552**.
- Dans le cas de travaux sur le système d'airbag, il faut débrancher la tresse de masse de la batterie.
- Il n'y a pas de temps d'attente après le débranchement de la batterie.
- Lors du raccordement du système d'airbag à une source de tension, aucune personne ne doit se trouver dans le véhicule.

DÉPOSE

- Débrancher la tresse de masse de la batterie.
- Amener le volant de direction en position médiane (roues droites).
- Dévisser les deux vis **Torx** (T30) du module d'airbag (fig. dir. 41).
- Enlever le module d'airbag du volant et débrancher la fiche du module d'airbag.



REPOSE

- Lors de la repose, tenir compte de ce qui suit :
 - Serrer les deux vis **Torx** (T30) du module d'airbag à **0,7 daN.m**.

Attention : Lors du branchement de la tresse de masse de la batterie, veiller à ce que personne ne se trouve dans le véhicule.

- Après avoir rebranché les pôles de la batterie, entrer le codage antivol de l'autoradio.

Réglage de base pour la fonction de remontée et de descente des lève-glace

- Mettre le contact d'allumage.
- Remonter la glace de la porte du conducteur jusqu'en butée, relâcher la commande du lève-glace puis le tirer pendant env. 2 secondes.
- Répéter l'opération pour la porte du passager.
- La fonction de descente et de remontée des lève-glace est maintenant activée.

Réglage de la montre

- La montre est logée dans la zone d'affichage du compte-tours. L'heure se règle au moyen du bouton de réglage (en bas à côté du compte-tours).
- Lorsque l'on tire brièvement sur le bouton, l'aiguille défile au rythme des minutes. Si l'on tire et maintient le bouton, les aiguilles défilent d'abord

lentement, puis plus rapidement.

- Interroger la mémoire de défauts, l'effacer si nécessaire.
- Sur les moteurs à essence, procéder à l'adaptation de l'unité de commande de papillon.

Volant pour airbag**DÉPOSE**

- Déposer le module airbag.
- Amener le volant de direction en position médiane (roues droites).
- Dévisser la vis de fixation et déposer le volant (fig. dir. 42).

Attention : Ne pas tordre le ressort spiral hors de la position médiane.

REPOSE

- Engager le volant et le serrer avec une vis neuve.

Couples de serrage

- Avec vis six pans (1) : **0,75 daN.m.**
- Avec vis multipans creux (2) : **0,6 daN.m.**

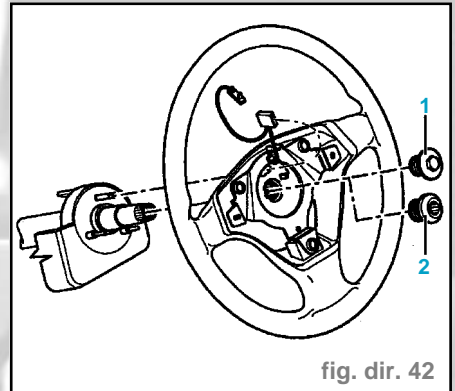


fig. dir. 42