



Audi A5 Cabriolet

(type F5)

Programme autodidactique 660



Réservé à l'usage interne

Audi Service Training

Une présence caractéristique conférée par la capote en tissu entièrement automatique : ouverte ou fermée, elle se distingue par un confort élevé et des détails bien pensés. Il suffit d'à peine 15 secondes pour profiter pleinement de la fraîcheur estivale. La capote peut se commander durant la marche du véhicule jusqu'à une vitesse de 50 km/h. Seule la capote acoustique disponible en option est encore plus impressionnante. Fermée, elle réduit les bruits avec une efficacité telle que vous pouvez vous concentrer pleinement sur le plaisir de conduite. Les projecteurs xénon plus en option, intégrant des feux de jour réalisés sous forme de bandeau de DEL, confèrent à l'Audi A5 Cabriolet son expression résolue. En option, des sièges avant climatisés avec chauffage et ventilation ainsi qu'un chauffage de nuque assurent une conduite détendue. L'approche-ceinture automatique ainsi que les porte-gobelets intégrés dans la banquette arrière, proposés en option, rendent le voyage encore plus agréable.

Qu'est-ce qui différencie l'Audi S5 Cabriolet ? Avec un moteur puissant et son design délibérément athlétique, elle est presque aussi agile qu'une véritable voiture de sport. Des doubles sorties d'échappement ovales ainsi que les blocs de feux arrière à DEL attirent le regard. L'empattement long, les porte-à-faux courts et l'emblème S5 rouge sur la calandre révèlent une puissance potentielle. Le confort hors du commun et l'excellente finition assurent un plaisir de conduite décapoté maximal aux quatre places. La combinaison Alcantara/cuir de série, le volant sport multifonction en cuir à 3 branches avec palettes de changement de rapports de style aluminium et le combiné d'instruments spécifique S reflètent également à l'intérieur le caractère dynamique du véhicule. Les sièges n'ont jamais été aussi sportifs que dans la S5 Cabriolet.



660_002

Objectifs didactiques du présent programme autodidactique :

Ce programme autodidactique décrit la conception et le fonctionnement de l'Audi A5 Cabriolet (type F5). Après avoir traité ce programme autodidactique, vous serez en mesure de répondre aux questions portant sur les thèmes suivants :

- > Nouveautés de la carrosserie
- > Nouveautés de la protection des occupants
- > Capote et commande de capote
- > Moteurs et système de réduction catalytique sélective
- > Boîtes de vitesses et concepts de propulsion
- > Nouveautés de la climatisation

Sommaire

Introduction

Présentation	4
Dimensions	6

Carrosserie

Vue d'ensemble	8
Structure de la carrosserie/Renforts	10

Capote

Composants	12
------------	----

Commande de capote

Unité hydraulique	20
Schéma du circuit hydraulique	21
Emplacements de montage des composants du système	22
Commande de la capote	24
Déroulement des fonctions d'ouverture et de fermeture de la capote	26
Emplacements de montage des composants du système	30

Groupe motopropulseurs

Moteurs à essence	38
Moteurs diesel	40
Système de réduction catalytique sélective	41
Combinaisons moteur/boîte	42

Transmission

Vue d'ensemble	44
----------------	----

Trains roulants

Vue d'ensemble	46
----------------	----

Équipement électrique et électronique

Topologie	48
Électronique de confort	50

Climatisation

Sièges avant	52
Chauffage de nuque	52
Commandes du climatiseur	53

Systèmes de sécurité et d'aide à la conduite

Sécurité passive	54
------------------	----

Infodivertissement et Audi connect

Vue d'ensemble des antennes	60
-----------------------------	----

Maintenance et Service Entretien

Vue d'ensemble	62
----------------	----

Annexe

Programmes autodidactiques (SSP)	63
----------------------------------	----

Le programme autodidactique présente des notions de base sur la conception et le fonctionnement de nouveaux modèles automobiles, de nouveaux composants ou de nouvelles technologies.

Le programme autodidactique n'est pas un manuel de réparation ! Les valeurs indiquées le sont uniquement à titre indicatif et se réfèrent à la version valable lors de la rédaction du programme autodidactique. Son contenu n'est pas mis à jour.

Pour les travaux de maintenance et de réparation, prière de consulter la documentation technique d'actualité.



Remarque



Référence

Introduction

Présentation

La nouvelle génération de l'Audi A5 Cabriolet fascine par sa synthèse novatrice de technologie et d'esthétisme. Elle a fait peau neuve sur tous les plans techniques et redéfinit ainsi une fois de plus les critères du segment.

Projecteurs

Suivant l'équipement, l'Audi A5 Cabriolet peut être dotée d'une technologie xénon plus, DEL ou DEL à faisceau matriciel. Les clignotants dynamiques, générés par une série de diodes électroluminescentes en montage séquentiel, s'allument de l'intérieur vers l'extérieur dans le sens où le conducteur braque.

Moteurs

- > Moteur TFSI à 4 cyl. en ligne de 2,0 l (140 kW, 185 kW)
 - > Moteur V6 TFSI de 3,0 l (260 kW)
 - > Moteur TDI à 4 cyl. en ligne de 2,0 l (140 kW)
 - > Moteur V6 TDI de 3,0 l (160 kW, 210 kW)
- D'autres motorisations seront proposées ultérieurement.

Systèmes d'aide à la conduite

Les systèmes suivants sont disponibles en option :

- > Régulateur de distance adaptive cruise control Stop&Go avec aide à la conduite dans les embouteillages
- > Assistant d'efficacité prédictif
- > Audi active lane assist
- > Audi side assist
- > Assistant aux manœuvres de stationnement
- > Alerte de trafic transversal arrière
- > Avertissement d'ouverture de porte
- > Assistant de changement de direction
- > Assistant d'évitement
- > Système de détection de la signalisation routière basé sur la caméra
- > Audi pre sense city, basic et rear

Climatisation

Une climatisation automatique à une zone est proposée de série. Son nouveau concept de fonctionnement utilise moins de boutons. Audi propose également en option un climatiseur automatique confort 3 zones, où l'affichage de la température est intégré dans les boutons rotatifs. L'offre est complétée par un chauffage de nuque proposé en option.

Affichages et commande

Les affichages apparaissent sur un moniteur MMI central, implanté de façon fixe sur le tableau de bord. Le bloc de commande tactile MMI touch en constitue l'élément clé. Suivant l'équipement, le véhicule peut être doté du combiné d'instruments numérique intégral « Audi virtual cockpit ». Un affichage tête haute est proposé en option. Le système projette des informations importantes sous forme de symboles et chiffres rapidement lisibles sur le pare-brise.

Carrosserie

La carrosserie de l'Audi A5 Cabriolet (type F5) possède une structure rigide et résistante aux collisions, développée sur la base de l'Audi A5 Coupé. En vue de la rigidité, mais aussi de la réduction de poids de la structure globale de la carrosserie, il est non seulement fait appel aux éléments en tôles d'acier doux, à haute limite élastique et avancés à haute limite élastique connus, mais aussi à des éléments en acier à ultra-haute limite élastique.



Transmission

Les véhicules à traction avant peuvent être dotés de la boîte mécanique à 6 vitesses ODJ, avec graissage par injection, et de la boîte DSG à double embrayage à 7 rapports OCK.

Pour les véhicules avec transmission intégrale, il est prévu de mettre en œuvre la boîte DSG à double embrayage à 7 rapports OCL et la boîte automatique à 8 rapports OD5 avec, en option, le différentiel sport OD3.

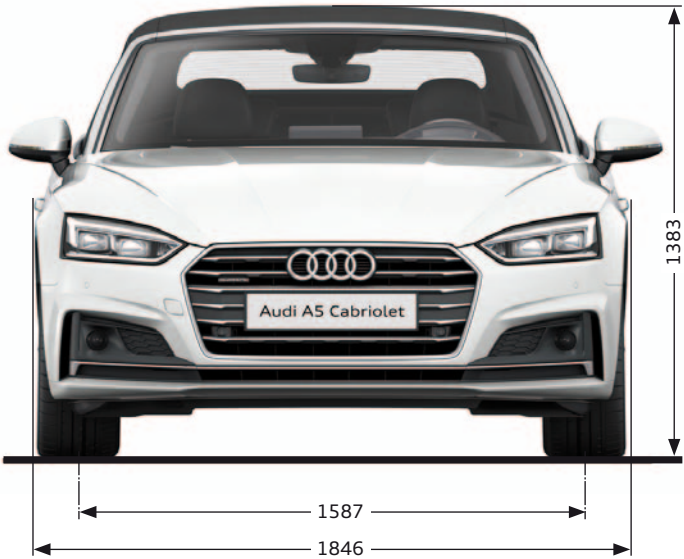
À compter de la mi-2017, l'Audi A5 Cabriolet sera également disponible avec le système de transmission intégrale « quattro à technologie ultra ».

Trains roulants

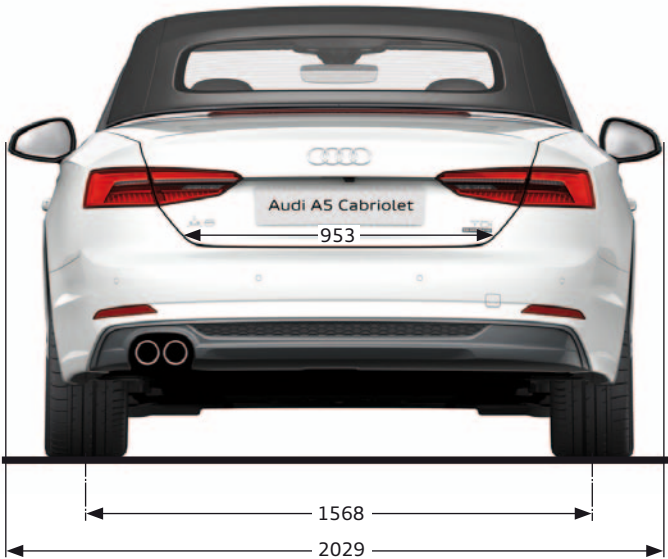
La voie large et le grand empattement constituent une base essentielle de la définition sportive et équilibrée des trains roulants. L'essieu avant est un essieu à cinq bras de guidage optimisé. À l'arrière, une conception à cinq bras de guidage prend la relève du bras trapézoïdal du modèle précédent. Des amortisseurs adaptatifs sont proposés en option. La direction assistée électromécanique garantit une bonne réponse de la chaussée et augmente la précision de direction. La direction dynamique est disponible en option.

660_098

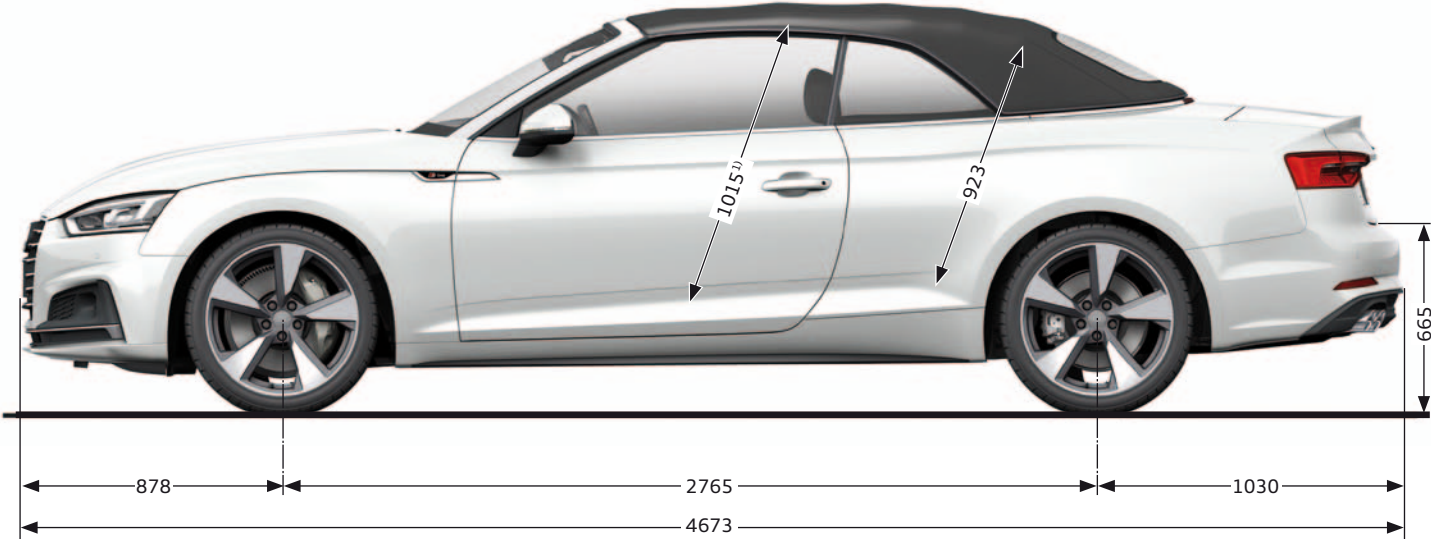
Dimensions



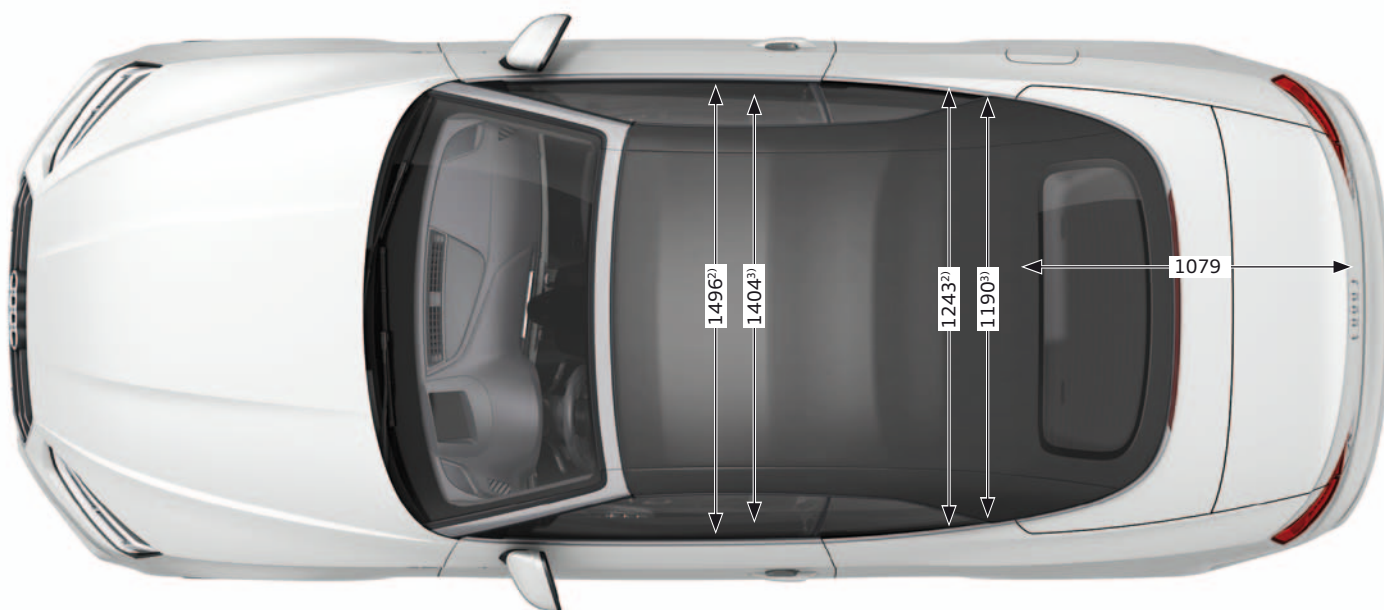
660_052



660_053



660_054



660_055

Cotes extérieures et poids

Longueur en mm	4673
Largeur sans rétroviseurs en mm	1846
Largeur avec rétroviseurs en mm	2029
Hauteur en mm	1383
Voie avant en mm	1587
Voie arrière en mm	1568
Empattement en mm	2765
Poids à vide en kg	1785 ⁴⁾
Poids total autorisé en kg	2210 ⁴⁾

Cotes intérieures et autres indications

Largeur intérieure avant en mm	1496 ²⁾
Largeur aux épaules avant en mm	1404 ³⁾
Largeur intérieure arrière en mm	1243 ²⁾
Largeur aux épaules à l'arrière en mm	1190 ³⁾
Hauteur du seuil de chargement en mm	665
Volume du coffre à bagages en l	320/380 ⁵⁾
Coefficient de traînée c_x	0,29/0,30 ⁶⁾
Capacité du réservoir à carburant en l	40/58 ⁷⁾

¹⁾ Garde au toit maximale

²⁾ Largeur aux coudes

³⁾ Largeur aux épaules

⁴⁾ Valable pour le moteur TFSI de 2,0 l de 185 kW avec transmission quattro

⁵⁾ Avec capote ouverte / fermée

⁶⁾ Audi A5 Cabriolet / Audi S5 Cabriolet

⁷⁾ Traction avant / transmission quattro

Toutes les cotes sont indiquées en millimètres, le véhicule se trouvant au poids à vide.

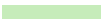
Carrosserie

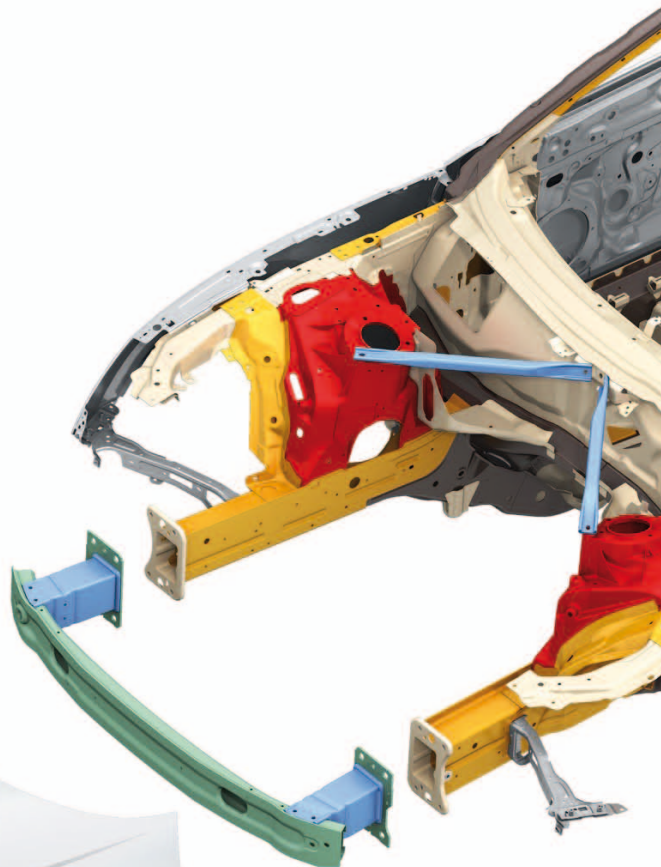
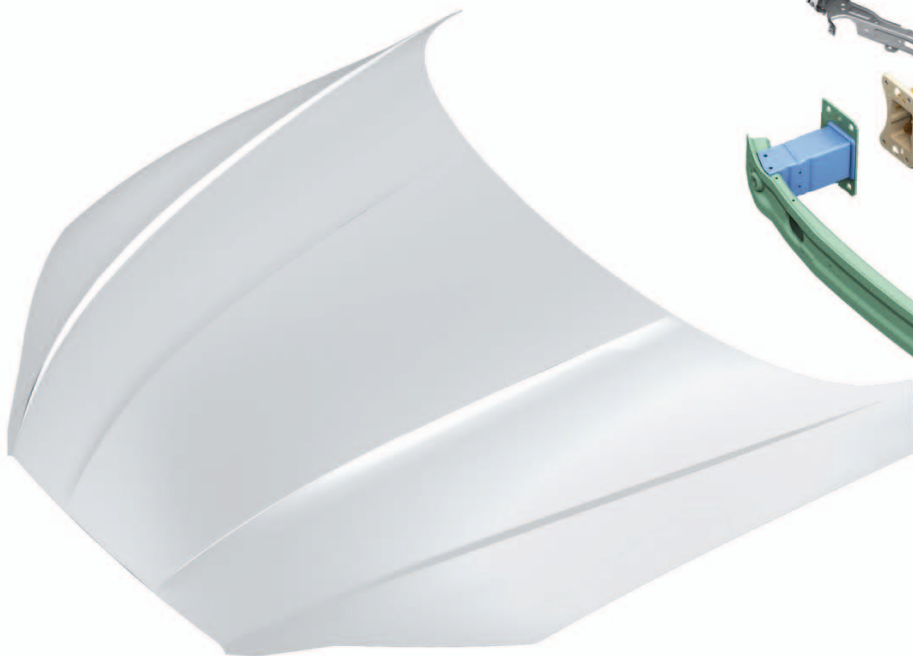
Vue d'ensemble

La carrosserie de l'Audi A5 Cabriolet (type F5) possède une structure rigide et résistant aux collisions, développée sur la base de l'Audi A5 Coupé. En vue de la rigidité, mais aussi de la réduction de poids de la structure globale de la carrosserie, il est non seulement fait appel aux éléments en tôles d'acier doux, à haute limite élastique et avancés à haute limite élastique que l'on connaît déjà, mais aussi à des éléments en acier à ultra-haute limite élastique. En plus, deux prises de jambe de force en aluminium coulé sous pression se trouvent dans l'avant de carrosserie. Elles sont reliées à

l'aide de rivets auto-poinçonneurs, de vis fluoperceuses (Flow Drill) et de colle structurale aux éléments en tôle d'acier voisins. La colle structurale renforce non seulement l'assemblage, mais évite aussi la corrosion par contact qui se produirait sinon au niveau de la liaison aluminium-acier. Des travaux de redressage et de remise en forme ne sont pas autorisés dans la zone des éléments en aluminium ni des liaisons aluminium-acier. Il y a risque d'endommagement de l'élément en aluminium coulé sous pression ou de formation de fissures invisibles dans la pièce.

Légende :

-  Tôle d'aluminium
-  Fonte d'aluminium
-  Profilé en aluminium
-  Aciers à ultra-haute limite élastique (formés à chaud)
-  Aciers avancés à haute limite élastique
-  Aciers à haute limite élastique
-  Aciers doux



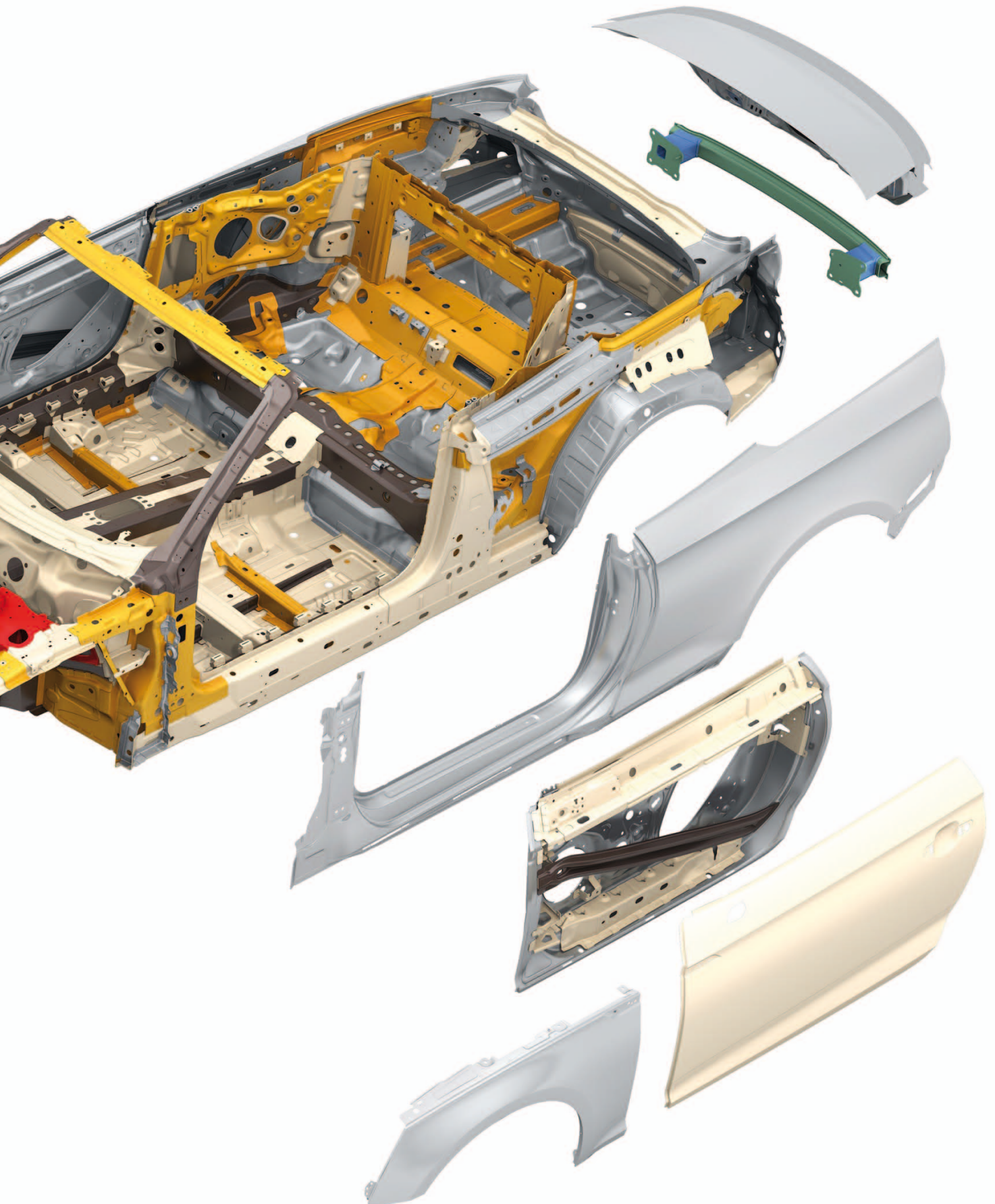
Remarque

Pour tous les travaux sur la carrosserie, il convient de tenir compte des informations fournies dans ELSA et d'agir en conséquence.

Composants à ultra-haute limite élastique, formés à chaud

Dans la carrosserie de l'Audi A5 Cabriolet, les éléments à haute limite élastique formés à chaud constituent l'épine dorsale, résistant aux collisions, de la cellule des passagers.

Ils renforcent la transition de l'avant de carrosserie à l'habitacle, la zone avant du cadre de pavillon (montants A), les bas de caisse et certaines parties du plancher. Ils représentent, en pourcentage, 17 % de la structure de la carrosserie.

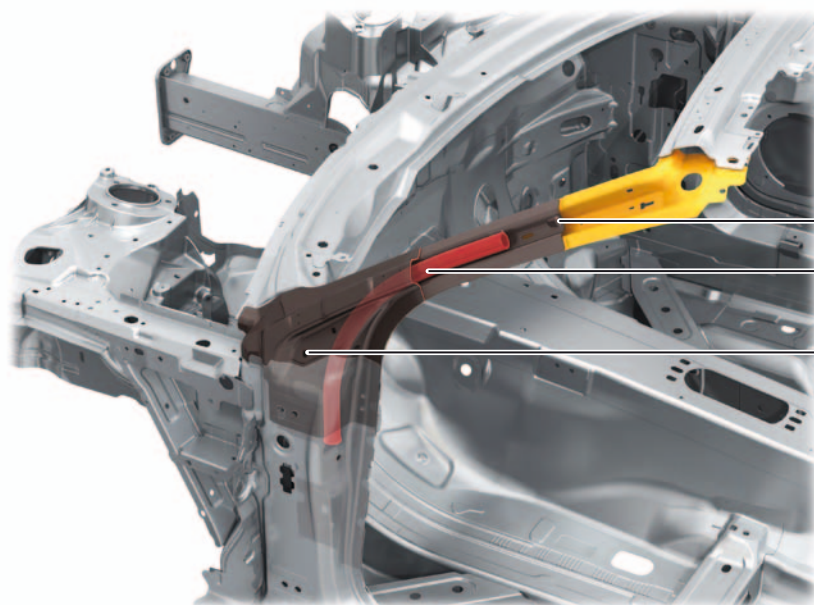


Structure de la carrosserie/Renforts

Renfort du montant A

La structure particulièrement rigide des montants A de l'Audi A5 Cabriolet (type F5) peut offrir une sécurité supplémentaire en cas de retournement du véhicule. Le montant A se compose d'une tôle extérieure, d'une tôle intérieure et d'un tube

de renfort. En raison des exigences de résistance, les trois composants sont réalisés en acier à ultra-haute limite élastique formé à chaud.



Montant A intérieur

Tube de renfort

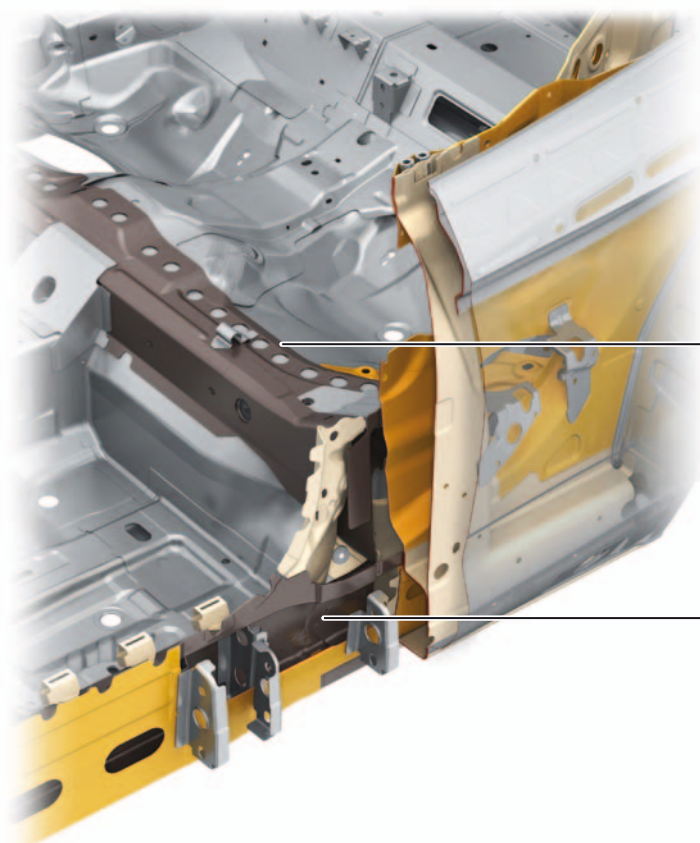
Montant A extérieur

660_103

Renfort bas de caisse/seuil de porte/traverse de siège

Afin de définir la structure de la carrosserie dans la zone du bas de caisse/seuil de porte et du montant B pour répondre aux exigences de résistance spécifiques aux décapotables, divers renforts supplémentaires ont été montés dans cette zone. La traverse de siège,

qui se trouve entre les deux montants B, a été réalisée en acier à ultra-haute limite élastique formé à chaud, afin d'améliorer le comportement en cas de collision latérale.



Traverse de siège

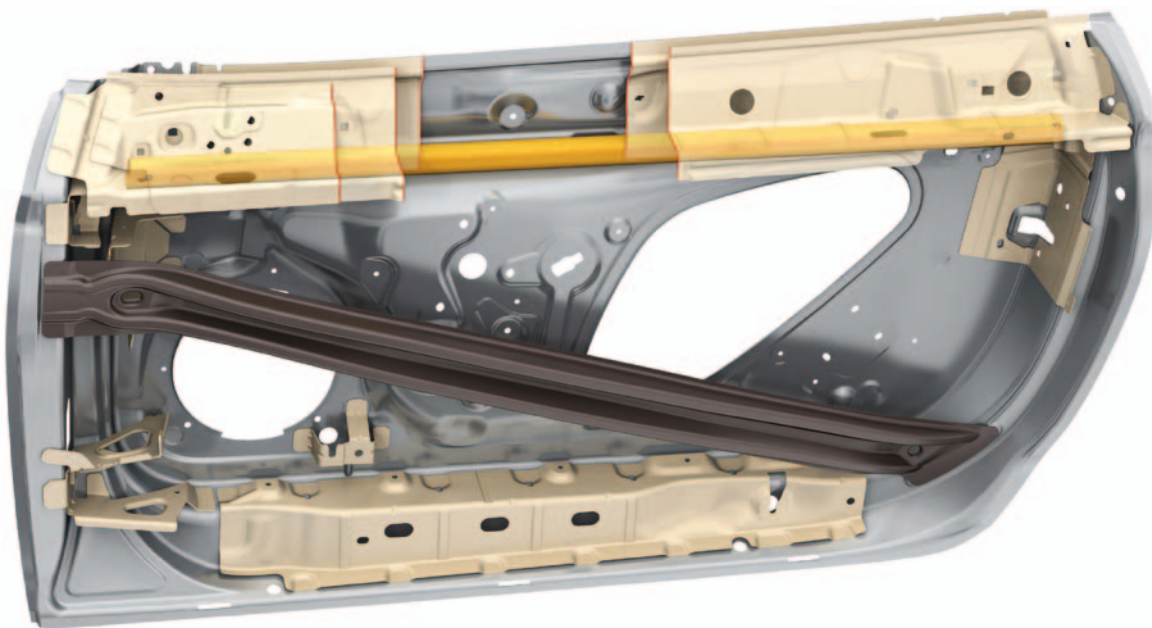
Renfort du montant B et
bas de caisse/seuil de porte

660_104

Renfort anticollision des portes

La porte de l'Audi A5 Cabriolet (type F5) et la protection contre les collisions latérales intégrée correspondent dans leurs grandes lignes à celles de l'Audi A5 Coupé. La protection contre les colli-

sions latérales est conçue pour absorber, en cas de collision, l'énergie de l'impact et la transmettre dans la structure latérale de la carrosserie.



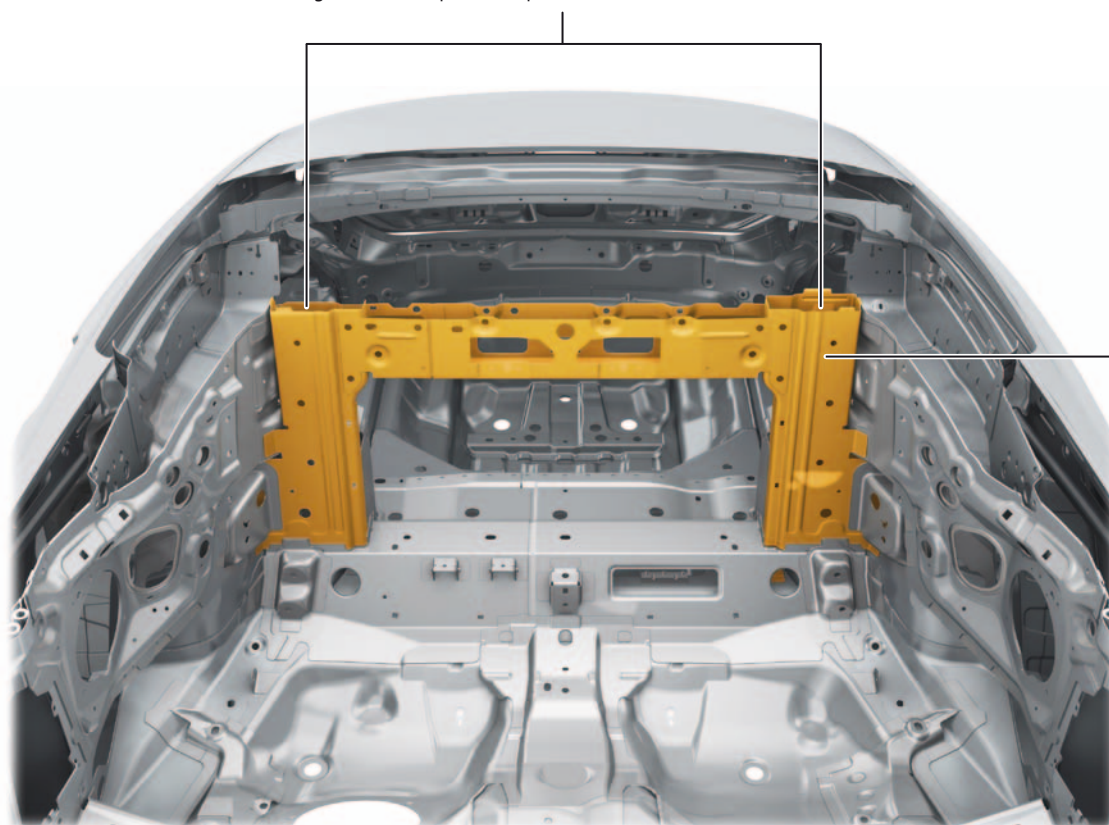
660_105

Cloison arrière

Une augmentation supplémentaire de la rigidité est obtenue par le panneau arrière rendu solidaire de la carrosserie. L'utilisation de tôles à haute limite élastique a permis d'augmenter la rigidité de zones importantes en cas de collision, telles que le logement du

dispositif de protection en cas de retournement. Cela assure non seulement la sécurité des occupants, mais contribue également à rendre la cellule passagers plus rigide.

Logement du dispositif de protection en cas de retournement



Cloison arrière

660_106

Capote

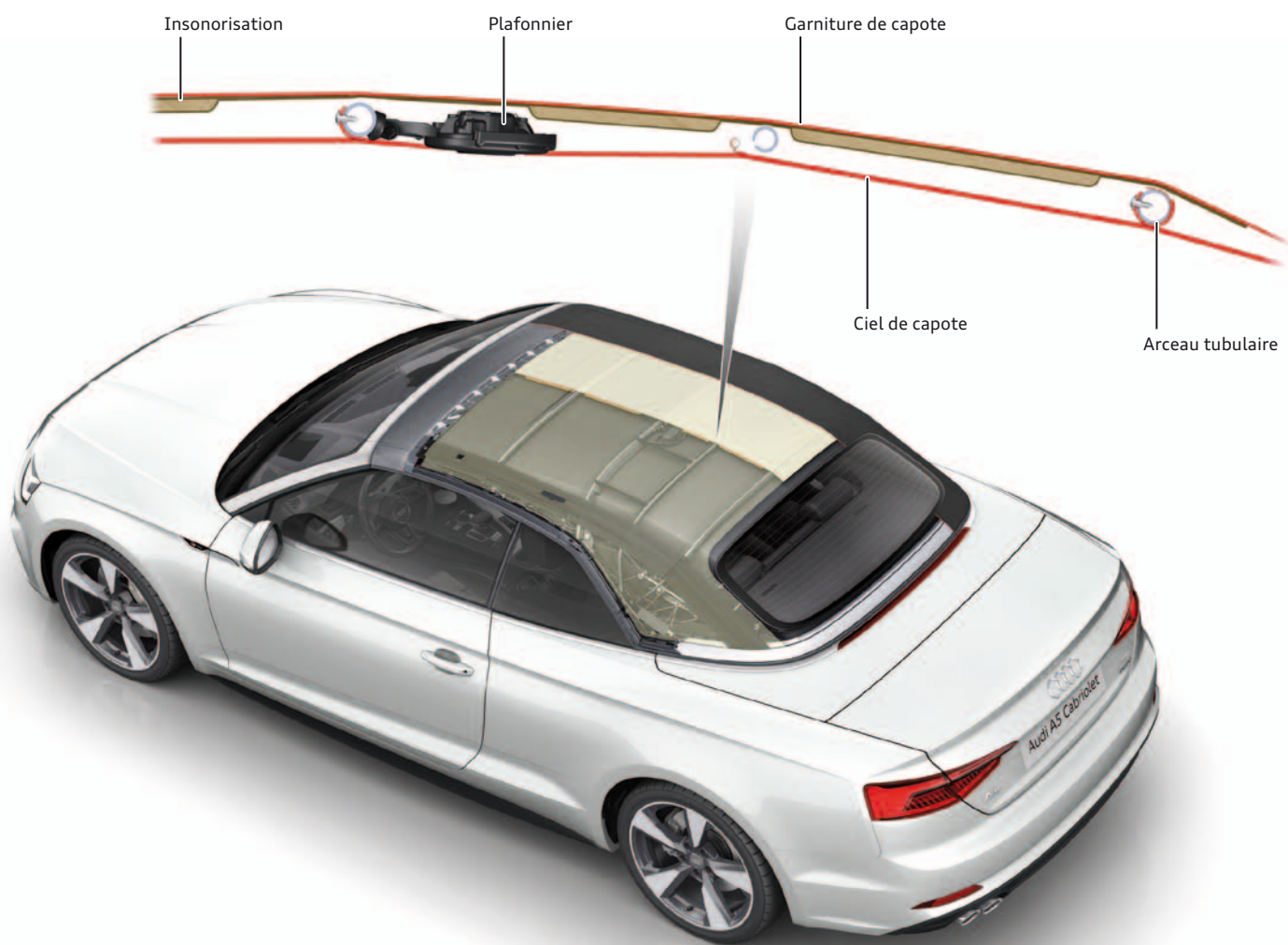
Composants

Garniture de capote

La capote acoustique fait, sur l'Audi A5 Cabriolet, partie de la dotation de série et séduit par une très bonne isolation thermique ainsi que par une excellente aéro-acoustique.

Grâce à sa technique de tension sophistiquée, la capote fermée reste absolument stable, même à vitesse élevée.

La glace arrière est plus inclinée que sur l'Audi A5 Cabriolet (type 8F). Cela a permis une nouvelle amélioration de l'aérodynamique et aligne, lorsque la capote est fermée, la silhouette de l'Audi A5 Cabriolet sur celle de l'Audi A5 Coupé.



660_013

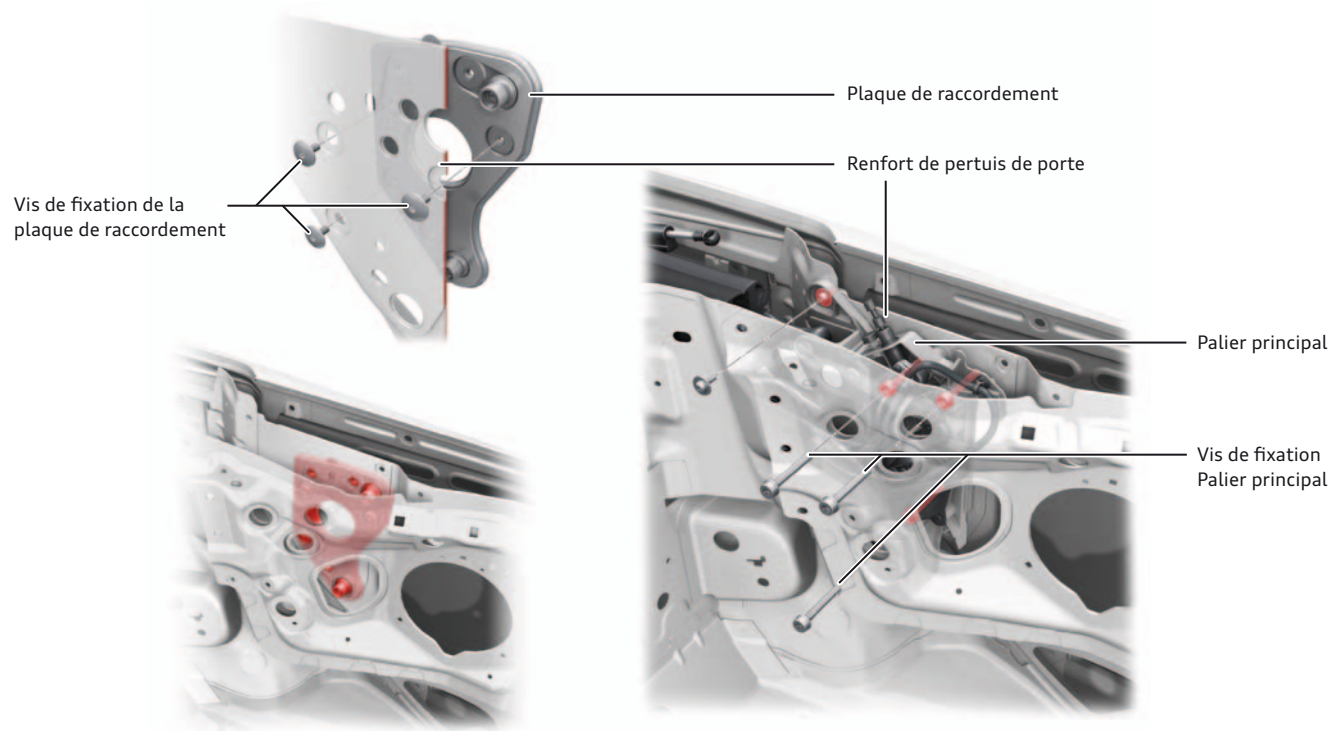


Remarque

La glace arrière dégivrante fait partie de la capote et ne peut pas être remplacée individuellement en cas d'endommagement. Dans ce cas, il faut remplacer la garniture de capote complète.

Éventail de capotage

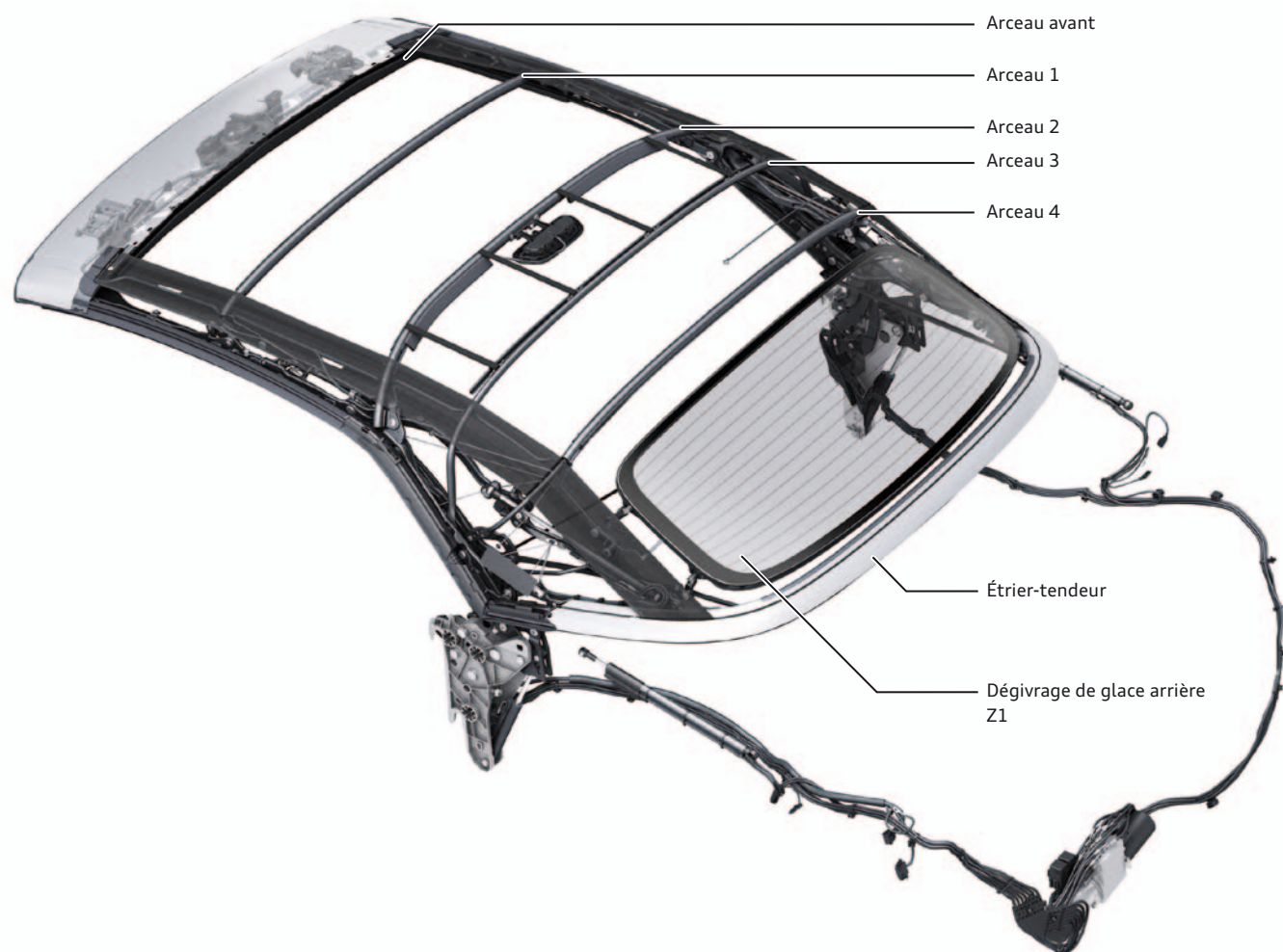
Les paliers principaux de l'éventail de capotage sont vissés des côtés gauche et droit sur des plaques de raccordement, qui sont à leur tour fixées dans le renfort du pertuis de porte.



660_014

La tringlerie de capote se compose d'un arceau avant, des arceaux 1 à 4, d'un étrier-tendeur et de plusieurs bras de toit et bras principaux.

Des sangles de maintien, sangles d'arrimage et câbles tendeurs maintiennent la garniture et les arceaux en position.

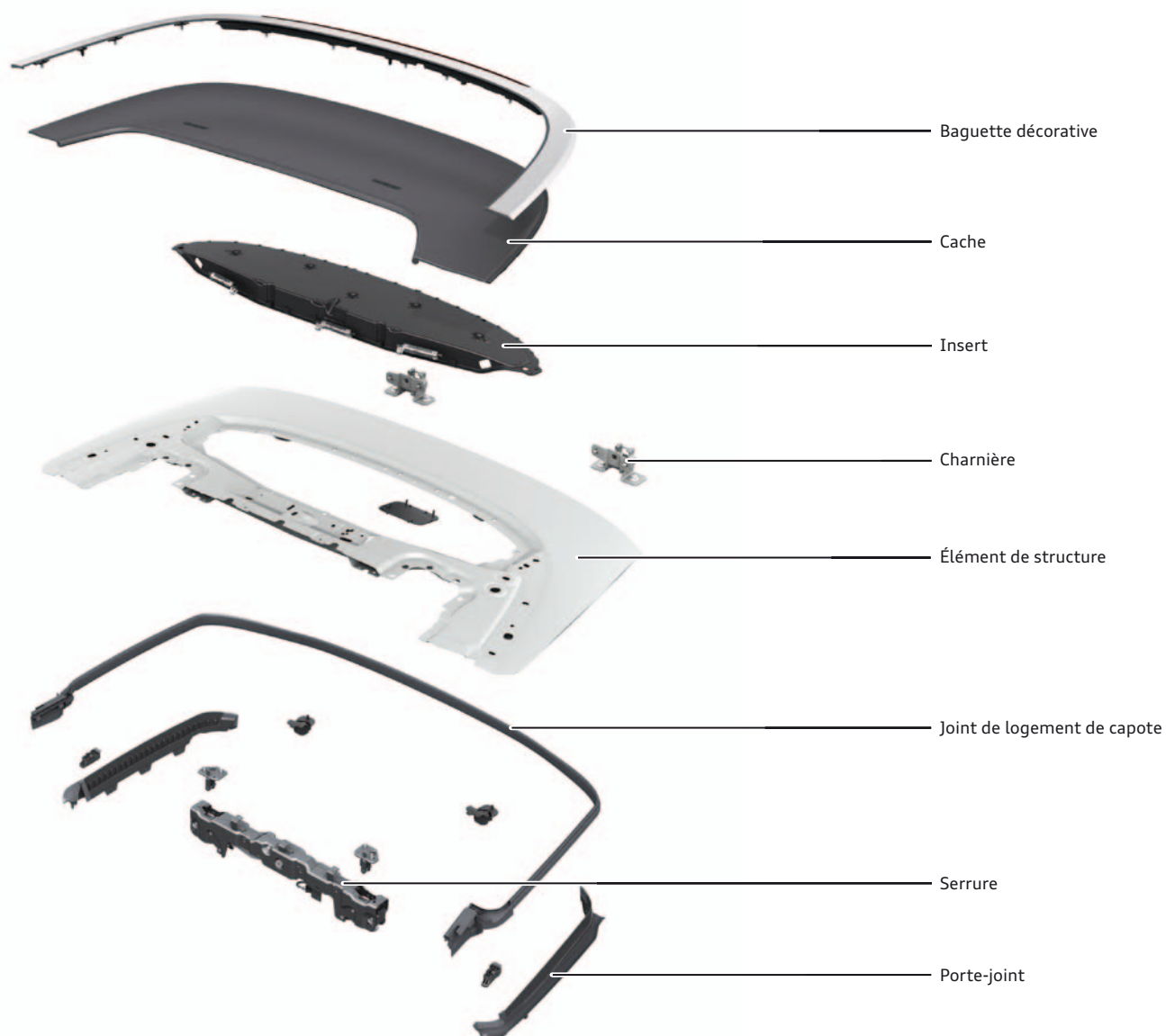


660_015

Couvercle du logement de capote

Le couvercle du logement de capote est ouvert et fermé à l'aide du vérin hydraulique situé dans la charnière. Les pièces du couvercle du logement de capote peuvent être remplacés individuellement par le Service après-vente. Le couvercle du logement de capote

peut être réglé dans le sens latéral et longitudinal via les vis de fixation de la charnière. Le réglage en hauteur s'effectue en déca-
lant la charnière complète.



660_016



Couvercle du logement de capote fermé



Couvercle du logement de capote ouvert

660_017

Cuve de capote automatique

La cuve de capote automatique dans le coffre à bagages se déplace automatiquement vers le bas lors de l'ouverture de la capote pour en faciliter le rangement.

La nouveauté est que, lorsque la capote est fermée, la cuve de capote peut être à nouveau déplacée électriqulement vers le haut. On dispose ainsi à tout moment d'une capacité de chargement maximale.



Cuve de capote en position supérieure

660_018



Cuve de capote en position inférieure

660_019

Filet antiremous

En vue de réduire les courants d'air dans l'habitacle avec la capote ouverte, il est possible d'accrocher un filet antiremous derrière les

sièges avant, dans des rosettes prévues à cet effet, puis de le relever.



Filet antiremous
accroché et relevé

660_020

Rangement du filet antiremous

Lorsque le filet antiremous n'est pas utilisé, il peut être plié et rangé dans un logement dans le coffre à bagages ou dans un sac.

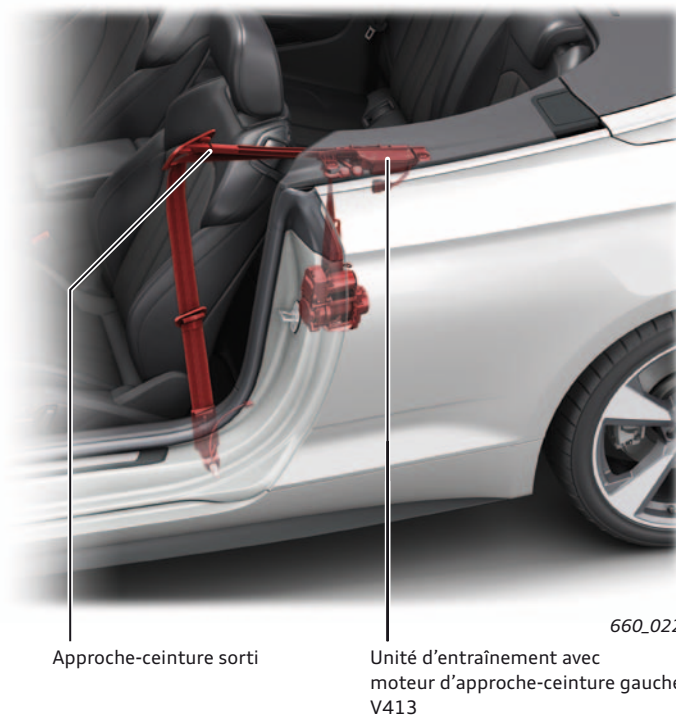
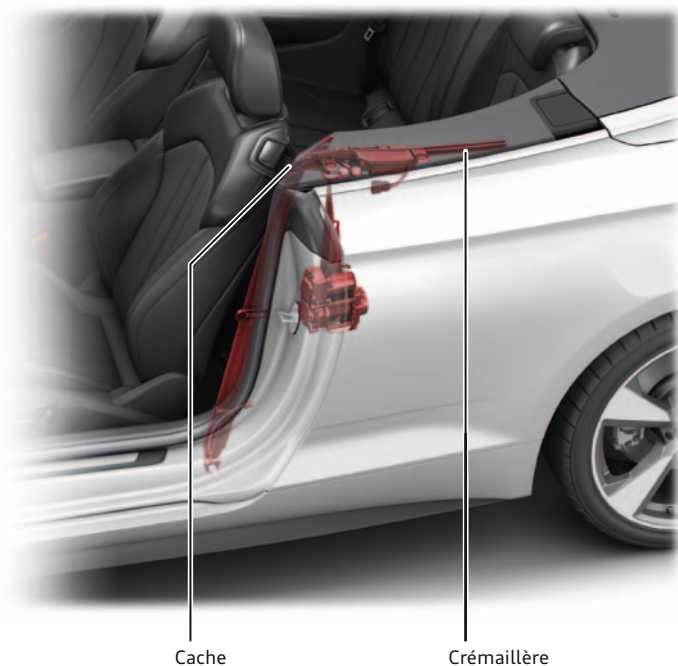


660_021

Approche-ceinture électrique

Du fait de l'absence de montants B, la fixation supérieure de la ceinture est, sur le Cabriolet, positionnée plus basse que dans le cas du Coupé. La ceinture de sécurité est ainsi plus difficile d'accès pour le conducteur et le passager avant. Comme dans le cas de l'Audi A5 Cabriolet (type 8F), l'Audi A5 Cabriolet (type F5) possède

un approche-ceinture électrique, qui facilite le bouclage de la ceinture pour le client. Une unité d'entraînement et une crémaillère dotée d'un cache sont respectivement montées dans les deux revêtements latéraux arrière.



660_022



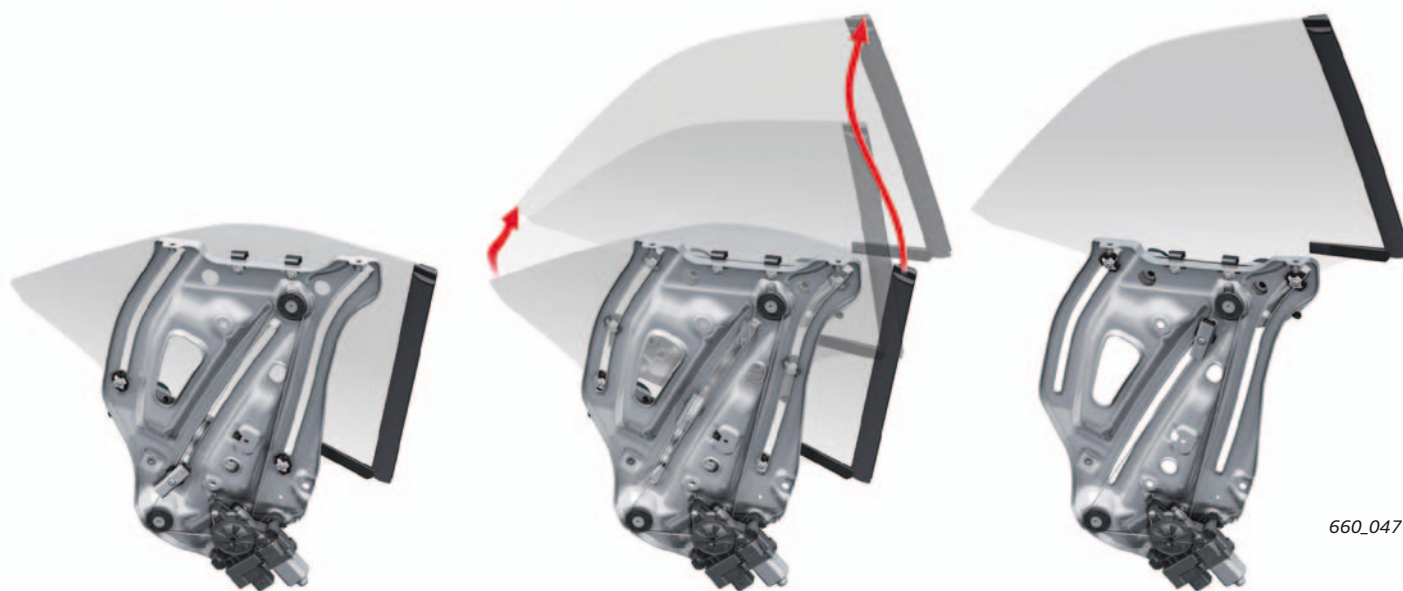
Référence

Vous trouverez des informations complémentaires sur le fonctionnement et la logique de déplacement des approche-ceinture électriques dans le Programme autodidactique 440 « Audi A5 Cabriolet ».

Glaces latérales

En raison de l'absence des montants B et C et du cadre de porte, les glaces latérales arrière doivent être alignées avec les glaces de porte avant et la capote fermée. Il existe pour cela des possibilités de réglage sur le lève-glace, permettant de régler séparément la pression de la glace sur les joints avant, arrière et supérieur. Le

parallélisme de la glace latérale fermée par rapport à la glace de porte fermée, ainsi que la profondeur de pénétration de la glace dans le joint de capote peuvent être réglés en décalant la glace dans le lève-glace. Pour des informations complémentaires, prière de consulter la documentation après-vente actuelle.



660_047

Glace latérale arrière dans la position la plus basse

Glace latérale arrière dans la position la plus haute

Pare-soleil

Lorsque les pare-soleil sont rabattus en direction des portes avec la capote ouverte, des forces importantes dues au vent créé lors du déplacement du véhicule agissent sur le pare-soleil, la charnière et le palier de pare-soleil. La fixation est donc un vissage important

pour la sécurité et c'est pourquoi la vis de fixation du pare-soleil doit toujours être remplacée lors de la dépose et de la repose du pare-soleil.

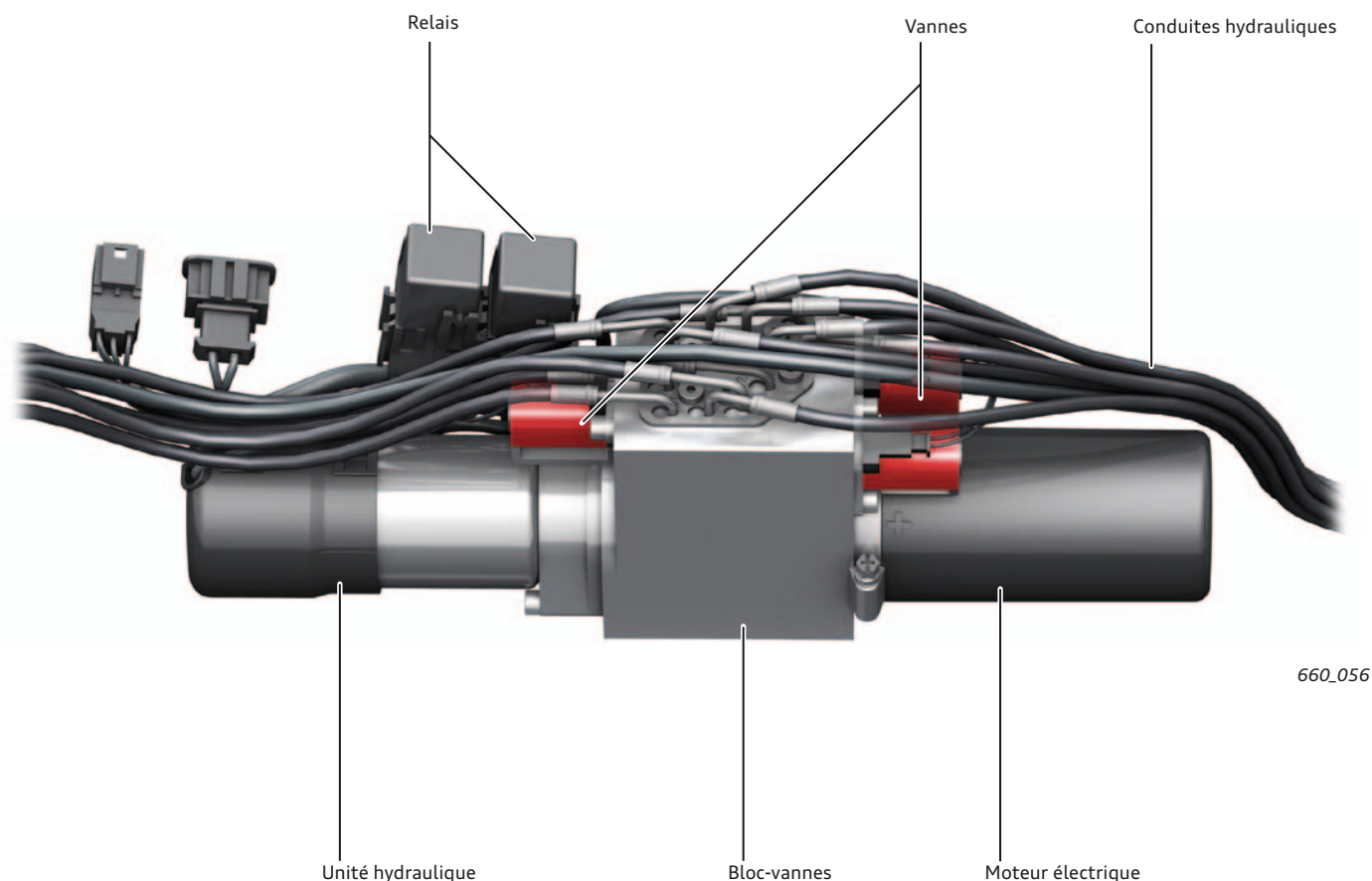


Vis de fixation du pare-soleil

660_023

Commande de capote

Unité hydraulique



Architecture

Le système hydraulique se compose du moteur électrique, du carter de pompe, du réservoir d'huile et des vannes. Le système hydraulique est relié aux vérins hydrauliques via des conduites en plastique. Les relais 1 et 2 sont clipsés sur l'unité hydraulique et pilotent le courant de travail pour le sens de rotation vers la droite et vers la gauche de la pompe.

Fonctionnement

Lors des manœuvres d'ouverture ou de fermeture de la capote, la pompe fonctionne et les vannes 1 à 3 commandent le flux d'huile conformément au sens de déplacement requis. Une inversion du sens de rotation de la pompe n'est nécessaire que lors de la fermeture de la capote, pour le rabattement de l'étrier-tendeur. La pression de la pompe est limitée à max. 180 bars par des vannes de limitation de pression. Au repos, l'huile peut retourner sans pression des vérins hydrauliques dans le réservoir d'huile. Un actionnement de secours de la capote est ainsi possible.

Purge d'air du système

Aucune purge d'air n'est nécessaire si des réparations ont été effectuées sur le système hydraulique. Le système hydraulique se purge automatiquement lors de l'actionnement.

Vérin hydraulique

Il est fait appel à des vérins hydrauliques à double effet. Ces derniers peuvent, en fonction du sens de déplacement, être pilotés depuis les deux côtés et agissent dans deux sens de fonctionnement.

Électrovanne

Il s'agit de distributeurs 3/2 (3 raccords et 2 positions de commutation) à commande électromécanique et rappel par ressort. En l'absence de courant, l'huile s'écoule des vérins dans le réservoir et, à l'état alimenté, l'huile s'écoule de la pompe aux vérins. Les vannes sont pilotées pendant 5 minutes maximum par le calculateur. Un actionnement de secours est possible directement après désactivation des vannes. En l'absence de courant, la pression dans le système hydraulique est éliminée et la capote s'affaisse.

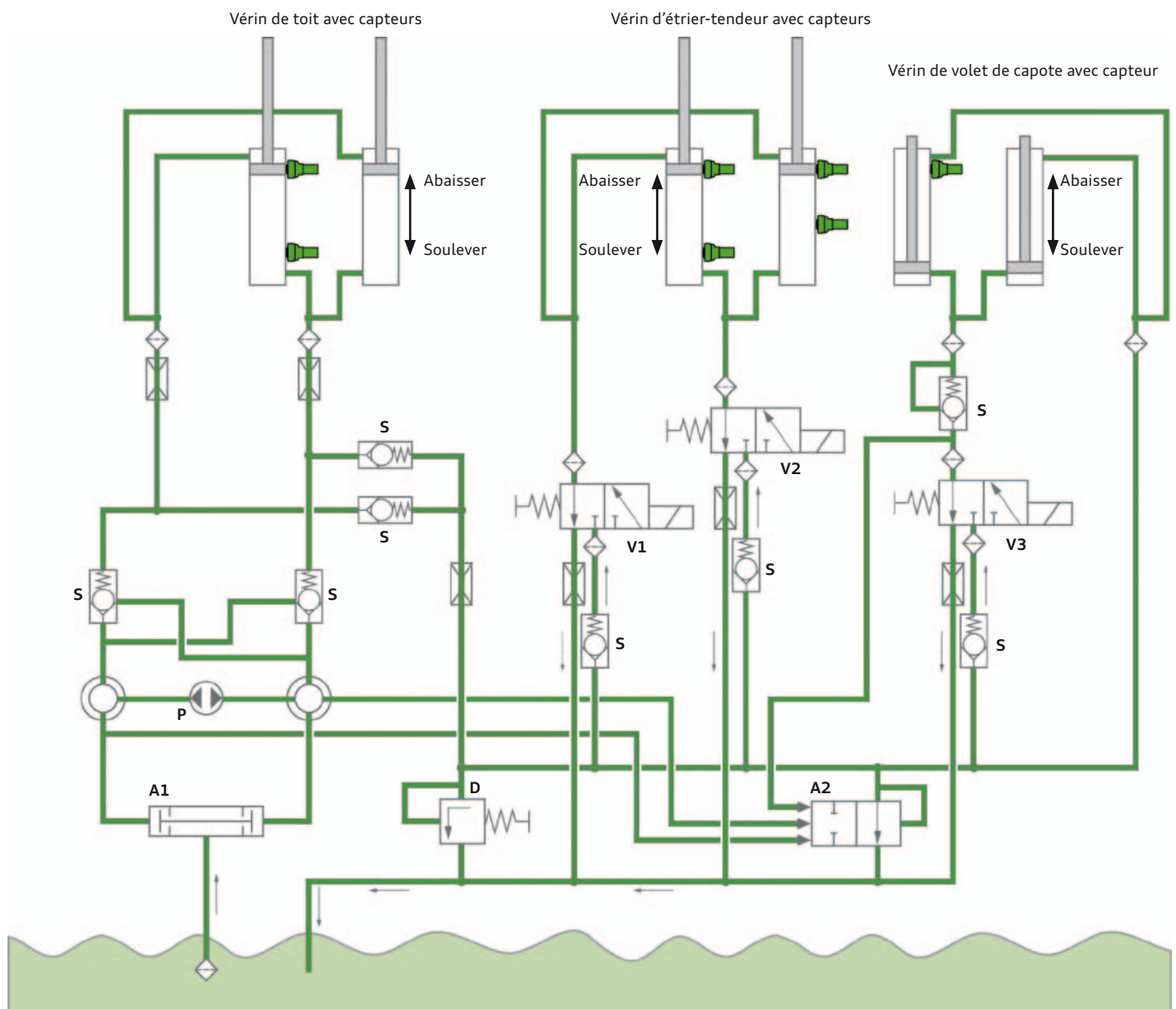


Remarque

Lors des travaux de remise en état, utilisez toujours toutes les pièces du kit de réparation. Veuillez tenir compte des indications du Manuel de réparation.

Schéma du circuit hydraulique

Le schéma de circuit représente l'état avec capote fermée et système hors pression.



660_057

Légende

V1 Distributeur 3/2, vanne 1 de capote automatique N272
V2 Distributeur 3/2, vanne 2 de capote automatique N341
V3 Distributeur 3/2, vanne 3 de capote automatique N342
W1 Vanne d'inversion
W2 Vanne de commande de secours de la capote

P Pompe, sens de rotation gauche/droit, pompe hydraulique V118
S Vannes de coupure
D Vanne de limitation de pression

Emplacements de montage des composants du système

Vous trouverez sur ces deux pages un aperçu des composants faisant partie du système.



Légende

E137 Touche de commande de capote
E896 Touche d'actionnement de cuve de logement de capote
E897 Contacteur inférieur gauche de cuve de logement de capote
E898 Contacteur inférieur droit de cuve de logement de capote

F171 Contacteur de capote escamotée
F202 Contacteur avant de capote à l'avant
F293 Contacteur de fermeture du couvercle de logement de capote déverrouillé
F294 Contacteur de verrouillage de capote, ouvert
F295 Contacteur de verrouillage de capote, fermé
F407 Contacteur de contacteur de couvercle du logement de capote ouvert
F408 Contacteur d'étrier-tendeur supérieur
F417 Contacteur de fermeture du couvercle de logement de capote verrouillé, à gauche
F419 Contacteur d'étrier-tendeur rabattu, à gauche
F420 Contacteur d'étrier-tendeur rabattu, à droite
F421 Contacteur de fermeture du couvercle de logement de capote verrouillé, à droite

F518 Contacteur de position intermédiaire d'étrier-tendeur
F519 Contacteur de contacteur de couvercle de logement de capote, fermé

G981 Capteur à ultrasons gauche pour système de surveillance à l'arrière du compartiment passagers

J256 Calculateur de commande de capote
J321 Relais de pompe hydraulique de commande de capote
J588 Relais 2 de pompe hydraulique de commande de capote

N272 Vanne 1 de capote automatique
N341 Vanne 2 de capote automatique
N342 Vanne 3 de capote automatique

V118 Pompe hydraulique de commande de capote
V222 Moteur de fermeture de couvercle de logement de capote
V223 Moteur de verrouillage de capote
V433 Moteur gauche de cuve de logement de capote



660_058

Commande de la capote

Comme c'était déjà le cas pour l'Audi A5 Cabriolet (type 8F), la nouvelle Audi A5 Cabriolet (type F5) possède une capote en toile classique avec pliage en K peu encombrant.

L'ouverture et la fermeture de la capote de l'Audi A5 Cabriolet (type F5) sont assurées par un système électrohydraulique.

Avant d'ouvrir la capote, il faut retirer tous les objets se trouvant éventuellement sur le couvercle du logement de capote. Cela permet d'éviter des endommagements de la capote et de la glace arrière.

Le déplacement de la capote de l'A5 Cabriolet (type F5) est amorcé par deux touches distinctes. Chaque touche peut uniquement être tirée.

Le déplacement de la capote ainsi que tous les messages destinés au conducteur sont affichés dans le système d'information du conducteur.

Touche de commande de capote / fermeture de capote E137

Touche de commande de capote / ouverture de capote E137



660_060

Déplacement automatique de la capote

Jusqu'à une vitesse du véhicule d'environ 50 km/h, il est possible, en actionnant les touches de commande de capote, d'ouvrir ou de fermer la capote. Le déplacement automatique de la capote est initié en tirant brièvement sur la touche E137 correspondante. Si durant l'actionnement de la capote, la vitesse du véhicule dépasse 50 km/h environ, le conducteur en est averti acoustiquement et optiquement. Le déplacement de la capote est stoppé et la capote s'arrête dans la position où elle se trouve. Le déplacement de la capote ne peut être réamorcé que lorsque la vitesse retombe au-dessous de 50 km/h environ.

Il n'est pas possible d'amorcer l'ouverture/la fermeture de la capote si la vitesse du véhicule dépasse 50 km/h environ.

Les deux capteurs à ultrasons gauche pour système de surveillance à l'arrière du compartiment passagers G981 et droit pour système de surveillance à l'arrière du compartiment passagers G982 surveillent l'arrière du compartiment passagers. Les capteurs sont logés derrière le revêtement latéral respectif, à l'arrière du compartiment passagers. Si des personnes ou des objets se trouvent dans la partie arrière du compartiment passagers, le déplacement automatique de la capote n'est pas possible.



660_070

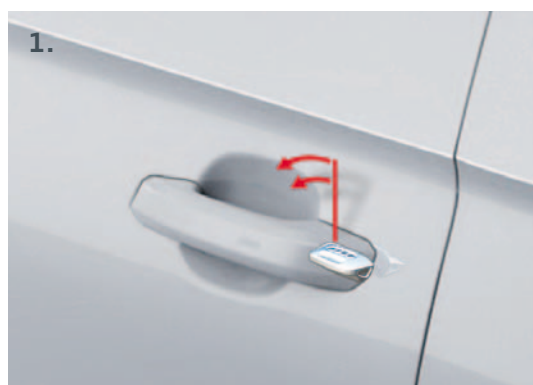
Ouverture confort / fermeture confort

Il est possible d'ouvrir ou de fermer la capote depuis le barillet de la porte du conducteur. Pour ouvrir la capote, il faut d'abord déverrouiller le véhicule avec la clé à radiocommande. Il faut ensuite engager la clé du véhicule dans le barillet de la porte du conducteur et la tourner dans le sens de l'« ouverture ». Si, dans l'intervalle de 2 s, la clé du véhicule est à nouveau tournée en position d'« ouverture » et maintenue dans cette position, le déplacement dans le sens de l'« ouverture » de la capote est amorcé. Pour fermer la capote, il faut verrouiller le véhicule avec la clé à radiocommande. Il faut ensuite, dans l'intervalle de 2 s, tourner à nouveau la clé du véhicule en position de « fermeture » et la maintenir dans cette position.

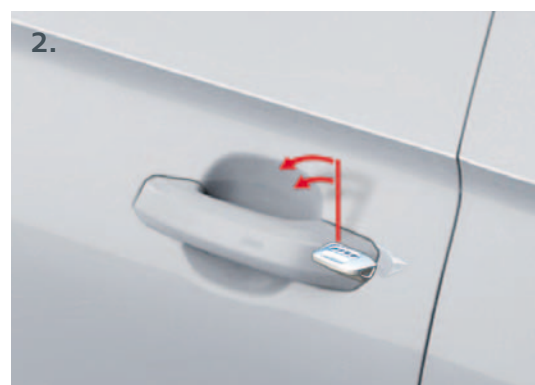
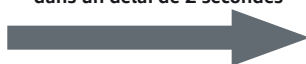
Si la capote se trouve dans une position intermédiaire – ni ouverte, ni fermée – un actionnement unique et le maintien du barillet suffisent pour redémarrer le déplacement de la capote.

Si le véhicule est équipé en option d'un système de fermeture et de démarrage sans clé « Keyless Access » (clé confort), la capote peut également être commandée via la clé à radiocommande. Cette fonction n'est toutefois possible que si la clé à radiocommande se trouve à proximité immédiate du véhicule. Prière de tenir compte à ce sujet des informations fournies dans la Notice d'utilisation du véhicule.

Ouverture confort



Nouvel actionnement
dans un délai de 2 secondes



660_068

Fermeture confort



Nouvel actionnement
dans un délai de 2 secondes



660_069

Déroulement des fonctions d'ouverture et de fermeture de la capote

Déroulement de la fonction d'ouverture de la capote

Pour pouvoir ouvrir la capote, les conditions suivantes doivent être remplies :

- > La vitesse du véhicule doit être inférieure à 50 km/h environ.
- > Le contact d'allumage doit être mis.
- > La tension de la batterie doit être suffisante.
- > Le capot de coffre doit être fermé.

Situation de départ : la capote est fermée

Amorçage de l'ouverture

Si toutes les conditions sont remplies, l'ouverture peut être amorcée par une traction prolongée sur la touche de commande de capote / ouverture de capote E137.

Un affichage dans le système d'information du conducteur signale aux occupants du véhicule que l'actionnement de la capote a débuté.



660_096

Touche de commande de
capote / ouverture de capote
E137

Si les glaces latérales ne sont pas encore ouvertes lors de l'ouverture de la capote, le calculateur de commande de capote J256 commande l'abaissement des glaces latérales à une cote définie, l'abaissement (si nécessaire) du logement de capote variable et le déverrouillage du couvercle du logement de capote.



660_062

L'étrier-tendeur de la capote est alors relevé hydrauliquement.

Le calculateur de réseau de bord J519 désactive la fonction de dégivrage de glace arrière et les plafonniers arrière. Par ailleurs, le calculateur central de système confort J393 empêche que le capot arrière ne puisse être ouvert via la poignée (soft touch).



660_063

Le couvercle du logement de capote est ensuite ouvert.



660_064

Une fois que les fermetures de capote avant sont déverrouillées, le calculateur de commande de capote J256 pilote la pompe hydraulique de commande de capote V118. La capote est ouverte et rangée dans le logement de capote.



660_065

Une fois la capote entièrement rangée dans le logement de capote, le couvercle du logement de capote se referme sur la capote rangée.



660_066

Si l'on continue de tirer sur la touche de commande de capote, les glaces latérales se ferment. Une fois le déplacement de la capote terminé, le calculateur central de système confort J393 autorise à nouveau l'ouverture du capot arrière à l'aide de la poignée (soft touch).



660_067

Déroulement de la fonction de fermeture de la capote

Pour pouvoir fermer la capote, les conditions suivantes doivent être remplies :

- > La vitesse du véhicule doit être inférieure à 50 km/h environ.
- > La tension de la batterie doit être suffisante.
- > Le contact d'allumage doit être mis.
- > Le capot de coffre doit être fermé.

Situation de départ : la capote est ouverte

Amorçage de la fermeture

Si toutes les conditions sont remplies, la fermeture peut être amorcée par une traction prolongée sur la touche de commande de capote / fermeture de capote E137.

Un affichage dans le système d'information du conducteur signale aux occupants du véhicule que l'actionnement de la capote a débuté.



660_097

Touche de commande de
capote / fermeture de capote
E137

Si les glaces latérales ne sont pas encore ouvertes lors de l'ouverture de la capote, J256 commande l'abaissement des glaces latérales à une cote définie et le déverrouillage du couvercle de bac de capote.

Le calculateur central de système confort J393 inhibe durant le déplacement de la capote l'ouverture du capot arrière via la poignée (soft touch).



660_120

Le couvercle du logement de capote est ouvert.



660_121

Le calculateur de commande de capote J256 pilote la pompe hydraulique de commande de capote V118. La capote est soulevée hors du logement de capote et fermée.



660_122

Une fois que l'extrémité de la capote a pris appui sur le cadre de pare-brise, les fermetures de capote sont verrouillées et l'étrier-tendeur est relevé. Une fois cette opération terminée, le couvercle du logement de capote est fermé.



660_123

Ensuite, l'étrier-tendeur est abaissé et la capote est tendue.

Le calculateur de réseau de bord reçoit l'information que la capote est fermée. Le fonctionnement du dégivrage de glace arrière et du plafonnier arrière sont à nouveau autorisés.



660_124

Si l'on continue de tirer sur la touche de commande de capote, les glaces latérales se ferment.

Le capot arrière peut à son tour être à nouveau ouvert à l'aide de la poignée.



660_125

Emplacements de montage des composants du système

Touche de commande de capote E137

Le déplacement de la capote peut être amorcé via la touche de commande de capote correspondante. Le déplacement de la capote dans le sens « ouverture » est amorcé en tirant sur la touche et en la maintenant tirée. Si l'on appuie sur le contacteur, la capote est fermée. La touche de commande de capote E137 doit rester actionnée durant tout le déplacement de la capote. Relâcher la touche provoque l'arrêt immédiat du déplacement de la capote. Lorsque l'on relâche la touche, le déplacement de la capote reprend dans le sens souhaité. La touche de commande de capote se trouve dans la console centrale du véhicule.



660_060

Touche de commande de
capote / fermeture de capote
E137

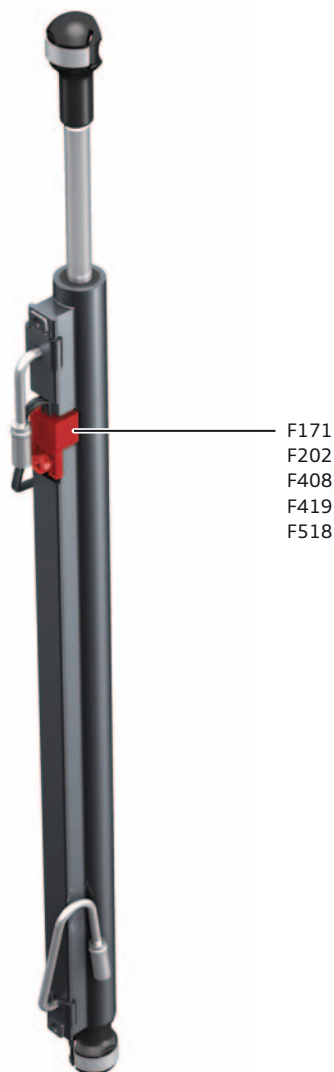
Touche de commande de
capote / ouverture de capote
E137

Vérin principal gauche Vérin principal droit

Les fonctions suivantes sont regroupées dans un microcontacteur implanté directement sur le vérin principal gauche.

- > Contacteur de capote escamotée F171
- > Contacteur de capote à l'avant F202
- > Contacteur d'étrier-tendeur supérieur F408
- > Contacteur d'étrier-tendeur rabattu, à gauche F419
- > Contacteur de position intermédiaire d'étrier-tendeur F518

Le contacteur d'étrier-tendeur rabattu, à droite F420 est intégré dans le vérin principal droit.



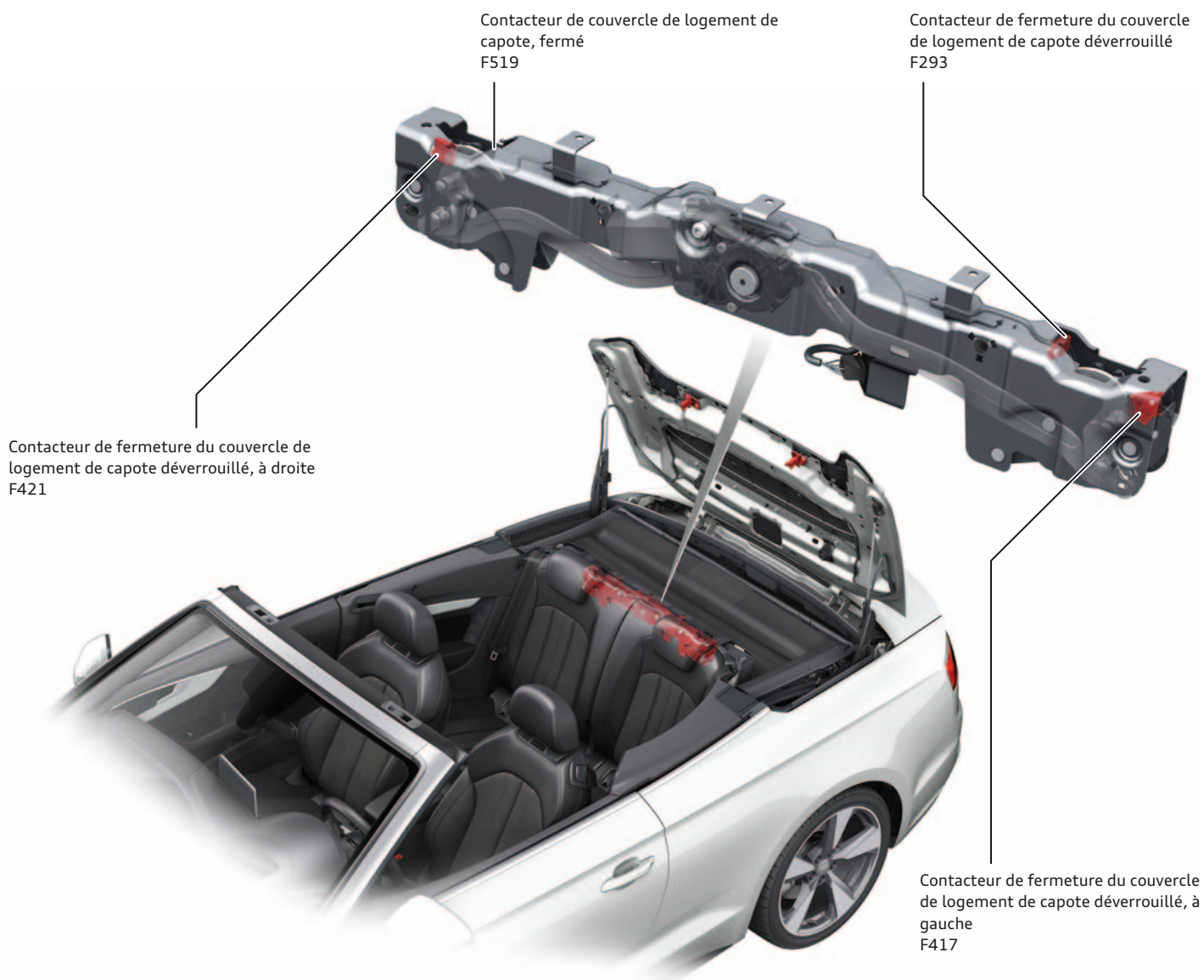
F171
F202
F408
F419
F518

660_073

Contacteur de fermeture du couvercle de logement de capote déverrouillé F293
Contacteur de fermeture du couvercle de logement de capote verrouillé, à gauche F417
Contacteur de fermeture du couvercle de logement de capote verrouillé, à droite F421
Contacteur de couvercle de logement de capote, fermé F519

Les 4 contacteurs F293, F417, F421 et F519 sont intégrés directement dans le module de serrure du couvercle du logement de capote. Le microcontacteur considéré est commandé par un segment denté.

Lorsque le contacteur F293 est commuté, le calculateur de commande de capote peut commander hydrauliquement l'ouverture du couvercle du logement de capote. Via les contacteurs F417, F421 et F519, le calculateur J256 détecte que le couvercle du logement de capote est fermé et verrouillé.



66Q_072

Contacteur de verrouillage de capote, ouvert F294

Contacteur de verrouillage de capote, fermé F295

Les contacteurs de verrouillage de capote, ouvert F294 et de verrouillage de capote, fermé F295 se trouvent dans la partie inférieure de la serrure sur le cadre de pare-brise. Si le crochet d'arrêt de la partie supérieure gauche de la serrure verrouille la capote, cela est détecté par le contacteur, qui délivre un signal correspondant au calculateur de commande de capote J256. En fonction de la position du crochet d'arrêt, le calculateur reconnaît si : la capote est verrouillée ou non.



Le contacteur de verrouillage de capote, fermé F295 se trouve du côté droit du cadre de pare-brise, dans la partie inférieure de la serrure. Le contacteur F295 détecte le verrouillage de la capote par le crochet de la partie supérieure de la serrure droite. Le contacteur délivre un signal correspondant au calculateur de commande de capote J256.

En fonction de la position du crochet d'arrêt, le calculateur reconnaît si : la capote est verrouillée ou non.

Le calculateur de commande de capote J256 a besoin du signal « fermetures de capote verrouillées » pour fermer le couvercle du logement de capote lors de la fermeture de la capote. Le signal « fermetures de capote non verrouillées » est utilisé pour que la capote puisse être ouverte hydrauliquement.

Pompe hydraulique de commande de capote V118

La pompe hydraulique de commande de capote V118 est pilotée par le calculateur de commande de capote J256 via les deux relais : relais de pompe hydraulique de commande de capote J321 ou relais 2 de pompe hydraulique de commande de capote J588.

La pompe est conçue pour un fonctionnement avec rotation à droite et à gauche. La pompe hydraulique est montée dans le cuvelage de roue de secours.



660_087

Pompe hydraulique de commande de capote V118

Contacteurs inférieurs de cuve de logement de capote E897 et E898

Le contacteur inférieur gauche de cuve de logement de capote E897 est implanté sur le moteur gauche de cuve de logement de capote V433.

Le contacteur inférieur droit de cuve de logement de capote E898 est implanté du côté droit sur le logement servant à la fixation de la cuve de logement de capote.



660_085

Contacteur inférieur droit de cuve de logement de capote E898

Contacteur inférieur gauche de cuve de logement de capote E897

Calculateur de commande de capote J256

Le calculateur commande et surveille les différents cycles de l'actionnement de la capote. Il collecte toutes les informations des capteurs, les évalue et est ainsi en mesure de piloter les actionneurs. Le diagnostic du système incombe également au calculateur de commande de capote. Si le diagnostic détecte des composants défectueux ou si les signaux des différents composants de l'actionnement de la capote n'arrivent pas selon une séquence définie, le déplacement de la capote est stoppé.

Pour éviter une surcharge du système, le calculateur surveille le temps d'actionnement de la capote. Après environ 3 minutes de fonctionnement continu, le calculateur de commande de capote J256 arrête le fonctionnement de la capote si cette dernière est fermée. L'actionnement de la capote est inhibé pour environ 10 minutes. En cas de dépassement du temps d'ouverture (limite

de temps) lors de l'ouverture de la capote, le processus d'ouverture se poursuit jusqu'à atteindre la position de fin de course « ouverte ».

Une interruption et une activation dans le sens de la « fermeture » empêchent une nouvelle activation dans le sens de l'« ouverture ». La capote ne peut plus être manœuvrée que dans le sens de la « fermeture ». Un nouvel actionnement de la capote n'est possible qu'au bout de vingt minutes (temps d'inhibition).

Si la capote est arrêtée dans une position intermédiaire, ni fermée ni ouverte, le calculateur de commande de capote coupe au bout d'env. 5 minutes l'alimentation électrique des vannes N272, N341 et N342. La pression dans le système hydraulique est alors éliminée et la capote s'affaisse. Le calculateur est implanté dans le coffre à bagages, derrière le revêtement latéral gauche.



660_088

Calculateur de commande de capote
J256

Relais de pompe hydraulique de commande de capote J321

Relais 2 de pompe hydraulique de commande de capote J588

Le calculateur de commande de capote J256 pilote, via les deux relais (relais de pompe hydraulique de commande de capote J321 et relais 2 de pompe hydraulique de commande de capote J588) la pompe hydraulique de commande de capote V118.

Les deux relais J321 et J588 pour la pompe hydraulique V118 se trouvent dans le conteneur acoustique où est logée la pompe hydraulique.

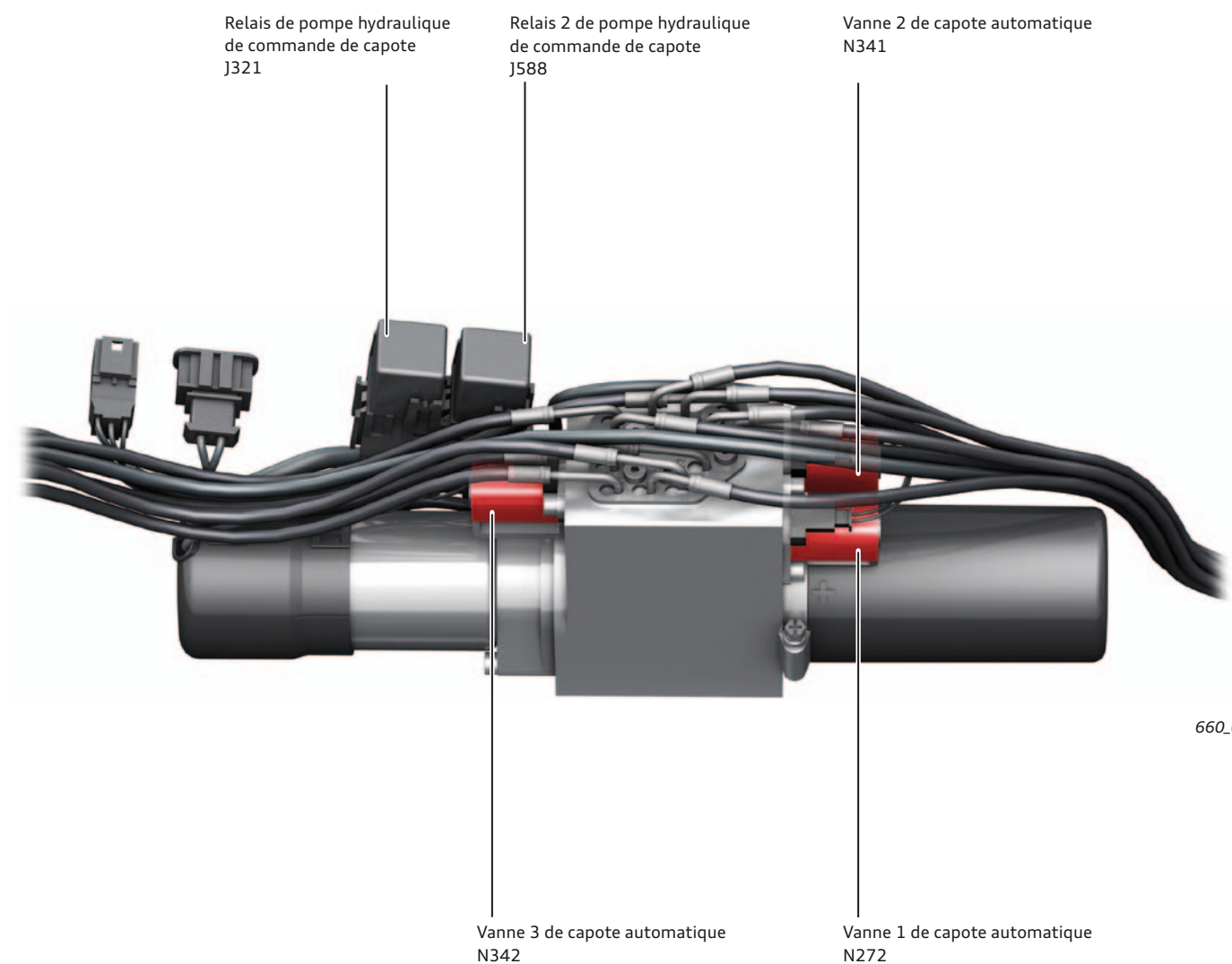
Vanne 1 de capote automatique N272

Vanne 2 de capote automatique N341

Vanne 3 de capote automatique N342

Suivant le sens de rotation de la pompe et le pilotage des différentes vannes de capote automatique N272, N341 et N342, l'huile hydraulique est acheminée aux vérins hydrauliques correspon-

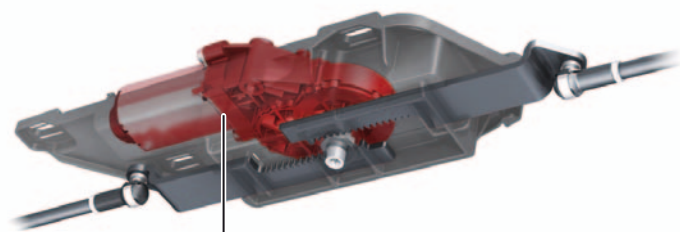
dants. La capote est ouverte ou fermée. Les vannes de commande de la capote automatique sont bridées sur le carter de la pompe hydraulique.



660_056

Moteur de verrouillage de capote V223

Le moteur de verrouillage de capote V223 actionne via une tringle-rie les deux crochets d'arrêt dans les parties supérieures de serrure montées dans la zone avant du toit.



Moteur de verrouillage de capote V223

660_090

Touche de cuve de logement de capote E896

La touche de cuve de logement de capote E896 est montée dans le revêtement latéral gauche, dans le coffre à bagages.

La touche de cuve de logement de capote E896 permet si besoin est de relever et d'abaisser la cuve de logement de capote.



Touche de cuve de logement de capote E896

660_119

Moteur gauche de cuve de logement de capote V433

Le moteur gauche de cuve de logement de capote V433 déverrouille un mécanisme, provoquant l'abaissement de la cuve de logement de capote. L'abaissement de la cuve de logement de capote est amorti par un vérin pneumatique.

Le moteur V433 est monté derrière le revêtement latéral gauche, dans le coffre à bagages.



Moteur gauche de cuve de logement de capote V433

660_091

Moteur de fermeture de couvercle de logement de capote V222

Le moteur de fermeture de couvercle de logement de capote verrouille et déverrouille le couvercle de logement de capote. Le moteur V222 est commandé par le calculateur de commande de capote J256.

Le moteur de fermeture de couvercle de logement de capote est monté sur la cloison arrière du logement de capote.



660_092

Capot de coffre

Un déplacement de la capote n'est possible qu'avec le capot de coffre à bagages fermé. Durant le déplacement de la capote, le calculateur central de système confort J393 inhibe l'ouverture du capot arrière via la poignée (soft touch). Le capot arrière ne peut être à nouveau ouvert via la poignée qu'une fois le déplacement de la capote achevé.



660_086

Affichage dans le combiné d'instruments

Si le capot de coffre n'est pas fermé, le message « Veuillez fermer le capot arrière ! » s'affiche sur l'écran du combiné d'instruments.

Groupes motopropulseurs

Moteurs à essence

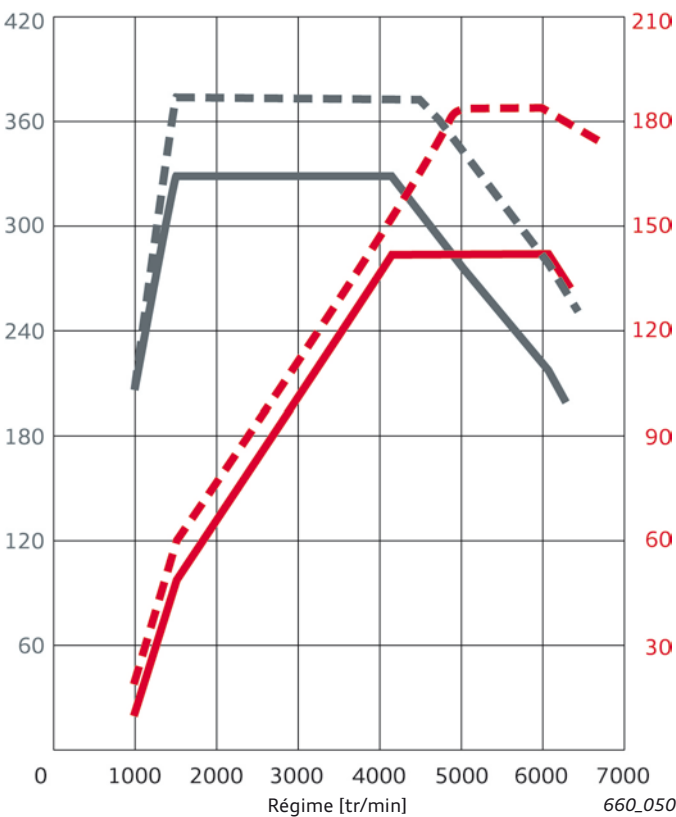
Courbe couple-puissance du moteur TFSI de 2,0l

Moteur avec lettres-repères CVKB

- Puissance en kW
- Couple en Nm

Moteur avec lettres-repères CYRB

- Puissance en kW
- Couple en Nm



Particularités	Caractéristiques techniques	
Lettres-repères moteur	CVKB	CYRB
Type	Moteur 4 cylindres en ligne	Moteur 4 cylindres en ligne
Cylindrée en cm ³	1984	1984
Course en mm	92,8	92,8
Alésage en mm	82,5	82,5
Nombre de soupapes par cylindre	4	4
Ordre d'allumage	1-3-4-2	1-3-4-2
Compression	11,65 : 1	9,6 : 1
Puissance en kW à tr/min	140 à 4200 - 6000	185 à 5000 - 6000
Couple en Nm à tr/min	320 à 1450 - 4200	370 à 1600 - 4500
Carburant	Super sans plomb, RON 95	Super sans plomb, RON 95
Suralimentation	Turbocompresseur	Turbocompresseur
Gestion moteur	Bosch MED 17.1.10	SIMOS 18.4
Régulation lambda / régulation du cliquetis	Oui	Oui
Conditionnement du mélange	FSI et MPI	FSI et MPI
Dépollution des gaz d'échappement	Catalyseur céramique proche du moteur, sonde lambda en amont du turbocompresseur et en aval du catalyseur	
Norme antipollution	Euro 6 (W)	Euro 6 (W)



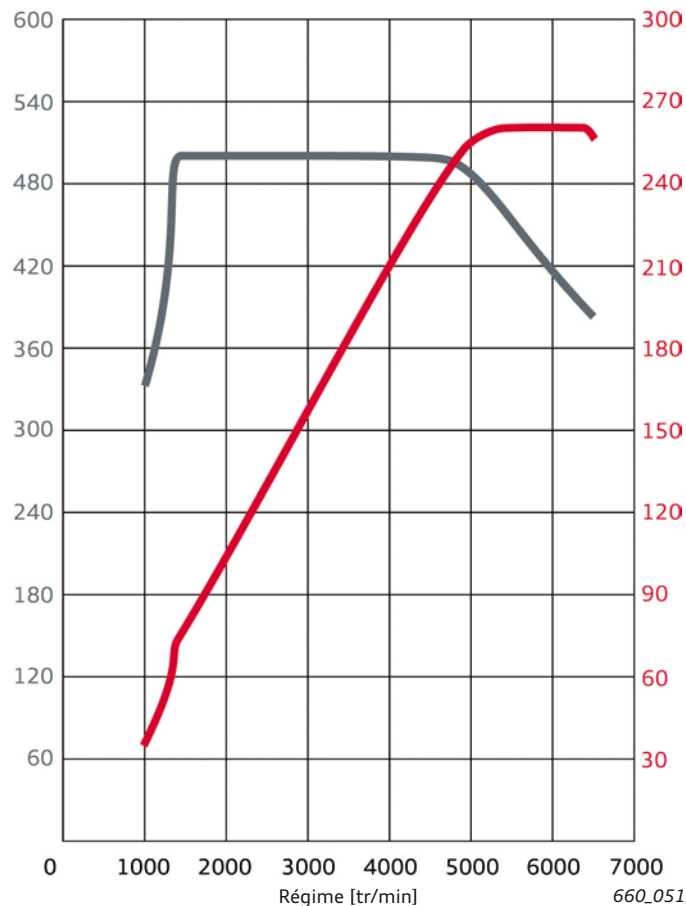
Référence

Vous trouverez des informations complémentaires sur le moteur TFSI de 2,0 l dans le programme autodidactique 645 « Audi Moteurs TFSI 2,0 l de la gamme EA888 ».

Courbe couple-puissance du moteur V6 TFSI de 3,0 l

Moteur avec lettres-repères CWGD

— Puissance en kW
— Couple en Nm



Particularités	Caractéristiques techniques
Lettres-repères moteur	CWGD
Type	6 cylindres en V avec angle des cylindres de 90°
Cylindrée en cm ³	2995
Course en mm	89
Alésage en mm	84,5
Nombre de soupapes par cylindre	4
Ordre d'allumage	1-4-3-6-2-5
Compression	11,2 : 1
Puissance en kW à tr/min	260 à 5400 - 6400
Couple en Nm à tr/min	500 à 1370 - 4500
Carburant	Super sans plomb, RON 95
Suralimentation	Turbocompresseur
Gestion moteur	Bosch MDG 1
Régulation lambda / régulation du cliquetis	Oui
Conditionnement du mélange	FSI
Dépollution des gaz d'échappement	Catalyseur céramique à proximité du moteur, sondes lambda en amont et en aval du catalyseur
Norme antipollution	EU6ZD/ULEV50



Référence

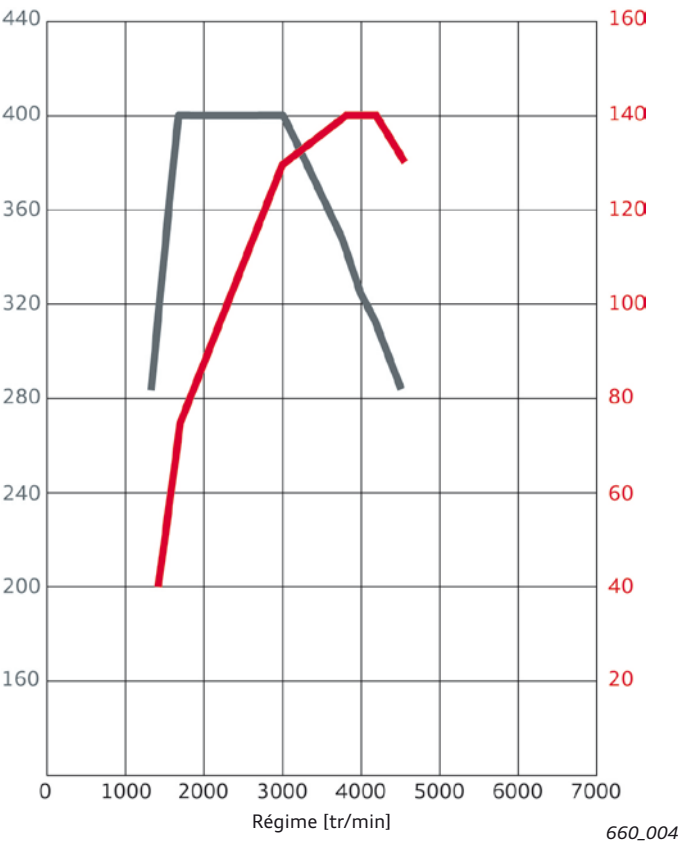
Vous trouverez des informations complémentaires sur le moteur V6 TFSI de 3,0 l dans le programme autodidactique 655 « Audi Moteur V6 TFSI 3,0 l de la gamme EA839 ».

Moteurs diesel

Courbe couple-puissance du moteur TDI de 2,0 l

Moteur avec lettres-repères DETA

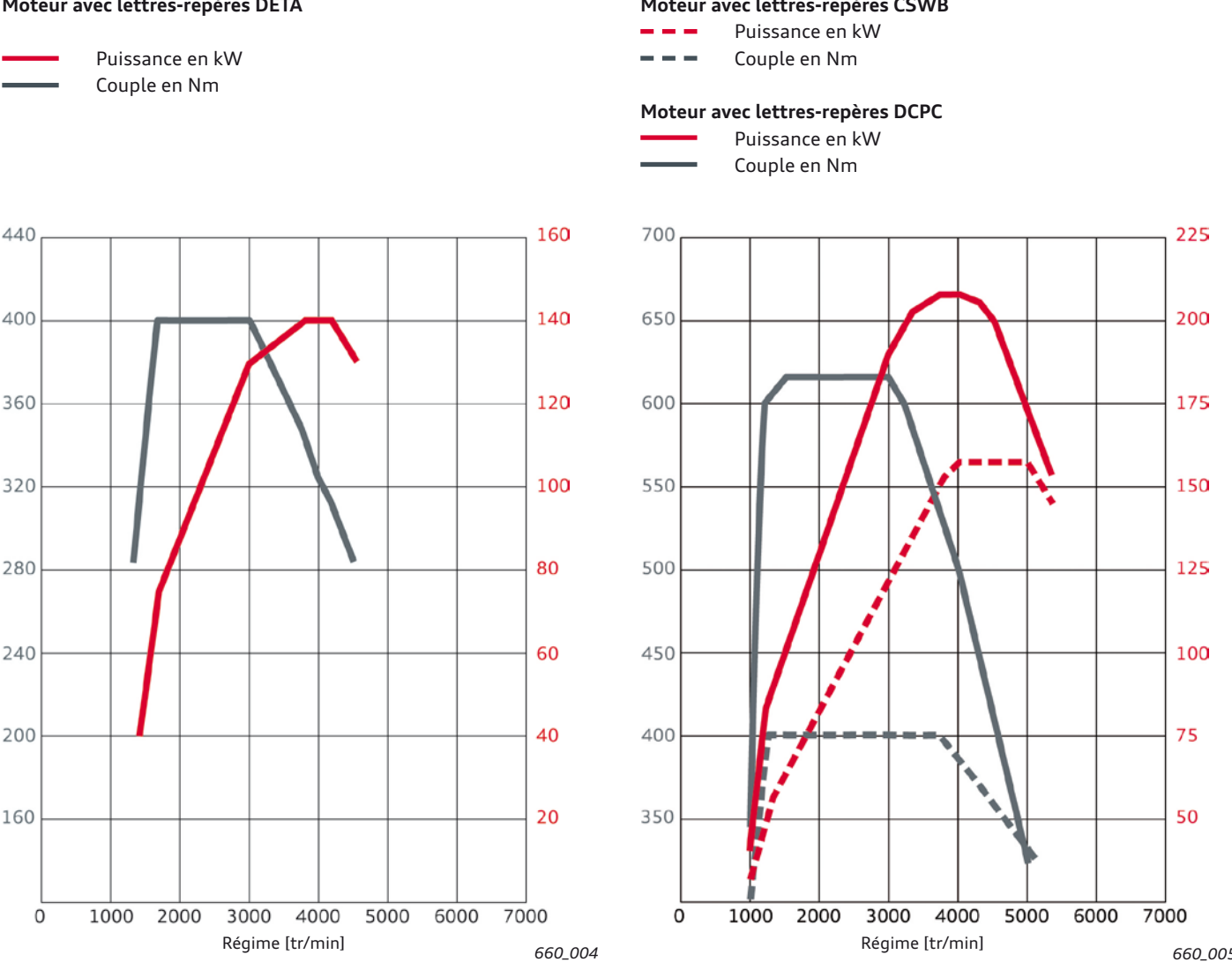
Puissance en kW
Couple en Nm



Particularités	Caractéristiques techniques		
Lettres-repères moteur	DETA	CSWB	DCPC
Type	Moteur 4 cylindres en ligne	Moteur 6 cylindres en V	Moteur 6 cylindres en V
Cylindrée en cm³	1968	2967	2967
Course en mm	95,5	91,4	91,4
Alésage en mm	81,0	83,0	83,0
Nombre de soupapes par cylindre	4	4	4
Compression	15,5 : 1	16,0 : 1	15,5:1
Puissance en kW à tr/min	140 à 3800 - 4200	160 à 4000 - 5000	210 à 4000 - 5000
Couple en Nm à tr/min	400 à 1750 - 3000	400 à 1250 - 3750	620 à 1750 - 3000
Gestion moteur	Bosch EDC 17 avec start/stop et récupération		
Pression d’injection maximale en bar	2000 avec injecteurs à électrovanne, 8 trous	2000 avec injecteurs piézoélectriques, injecteurs à 8 trous	
Dépollution des gaz d’échappement	Catalyseur à oxydation des NO _x à proximité du moteur, filtre à particules avec revêtement SCR, sondes lambda		
Norme antipollution	Euro 6 (W)	Euro 6 (W)	EU 6 (ZD/E/F)



Référence
Vous trouverez des informations complémentaires sur les moteurs diesel de la plateforme modulaire diesel (MDB) dans les programmes autodidactiques 608 « Audi Moteurs 4 cylindres TDI 1,6 l / 2,0 l » et 656 « Audi Moteur V6 TDI 3,0 l de la gamme EA897 evo3 ».



Système de réduction catalytique sélective

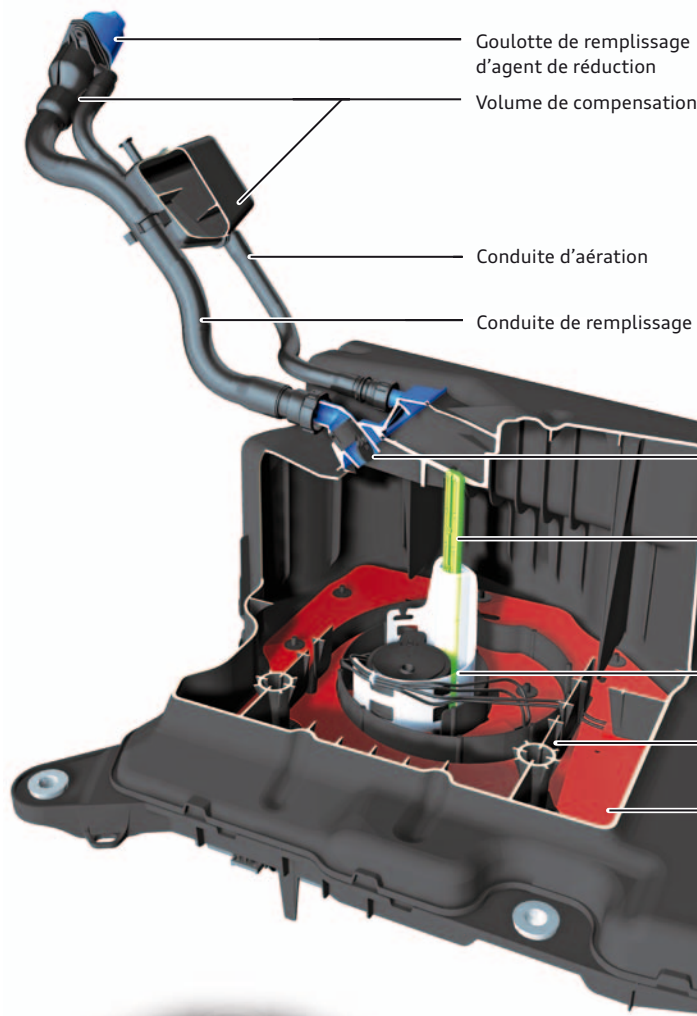
Il existe, pour la réduction catalytique sélective, deux volumes de remplissage différents d'agent de réduction AdBlue®, un réservoir d'agent de réduction d'une capacité de 12 litres et un réservoir de 24 litres proposé en option en vue d'une extension d'autonomie.

La différence consiste, dans le cas de la capacité de 12 litres, en une conduite de remplissage et une conduite d'aération rallongées. Dans le cas de la capacité de 24 litres, les conduites de remplissage et d'aération sont courtes.

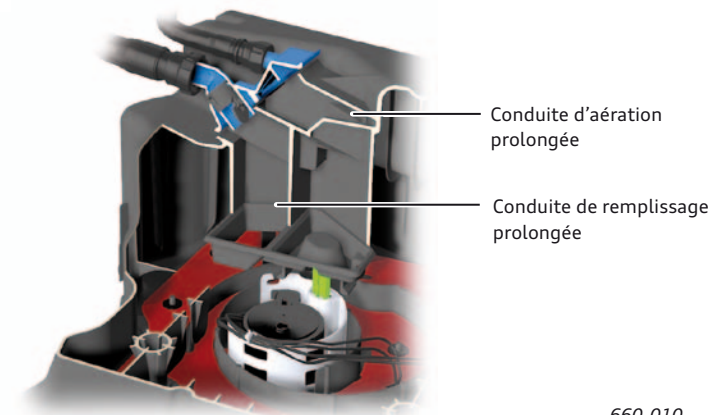
Volume de compensation

Le système de dégazage du réservoir d'agent de réduction est conçu de sorte à permettre le remplissage d'agent de réduction avec les pistolets des pompes AdBlue®. Pour permettre une vitesse d'écoulement élevée de l'agent de réduction, des volumes de compensation sont prévus dans la conduite d'aération et dans la goulotte de remplissage. Sinon, le retour de l'agent de réduction entraînerait une coupure prématurée du pistolet de la pompe. Pour éviter le retour de l'agent de réduction dans la goulotte de remplissage, un volet antiretour est monté à l'extrémité de la goulotte de remplissage.

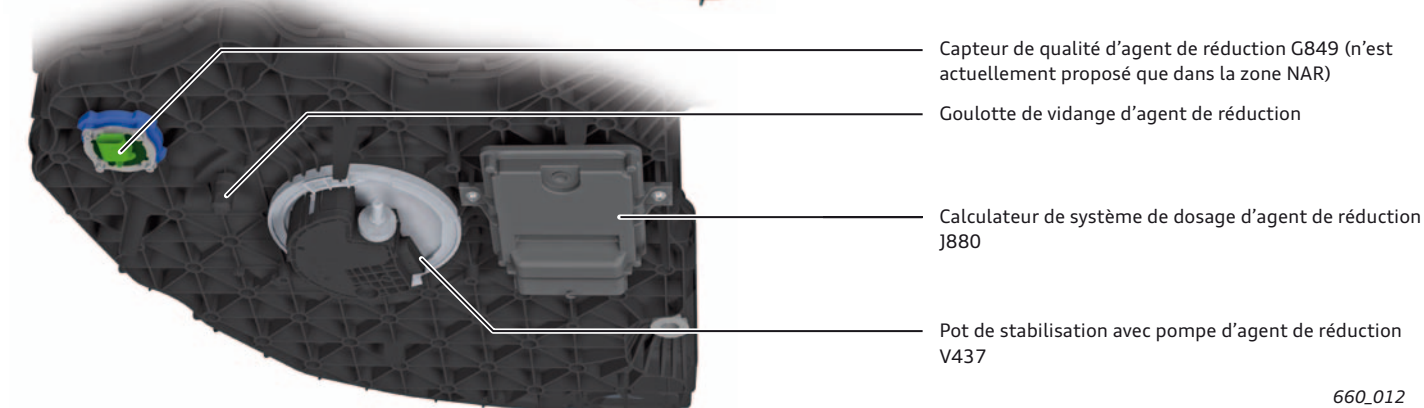
Version 24 litres



Version 12 litres



660_010



660_011

660_012

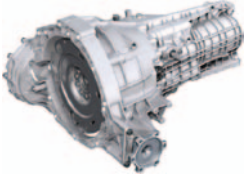
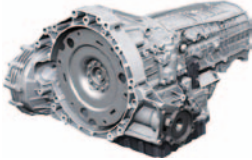
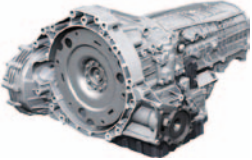
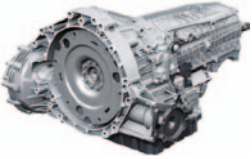
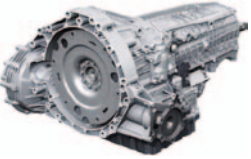
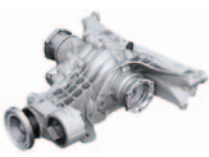


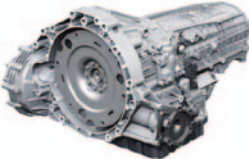
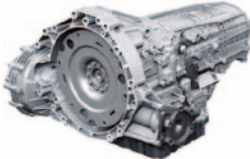
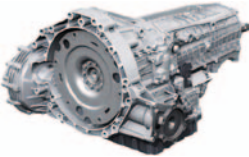
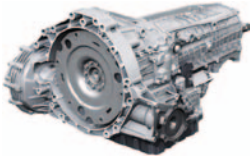
Référence

Vous trouverez de plus amples informations sur le système de réduction catalytique sélective (SCR) dans le programme autodidactique 632 « Audi Q7 (type 4M) ».

Combinaisons moteur/boîte

La mise en œuvre des combinaisons moteur-boîte représentées a lieu en fonction des marchés spécifiques.

Moteurs à essence	Moteur TFSI de 2,0 l (CVKB)	Moteur TFSI de 2,0 l (CYRB)	Moteur TFSI de 2,0 l (CYMC ¹⁾ , DDWA ²⁾	Moteur TFSI de 3,0 l (CWGD)
				
Boîte mécanique à 6 vitesses ODJ ML322-6F Numéro PR : ³⁾ GOK				
Boîte DSG à double embrayage à 7 rapports OCK DL382-7F Numéro PR : ³⁾ G1C				
Boîte DSG à double embrayage à 7 rapports OCL DL382-7Q Numéro PR : ³⁾ G1D				
Boîte DSG à double embrayage à 7 rapports OCJ - technologie ultra DL382-7A Numéro PR : ³⁾ G1D				
Boîte automatique à 8 rapports ODS AL552-8Q Numéro PR : ³⁾ G1G				
Couple réducteur arrière ODB HL175.S2 M Numéro PR : ³⁾ GH1				
Couple réducteur arrière OG2 HL195.S3 M Numéro PR : ³⁾ GH1				
Couple réducteur arrière OD3 - différentiel sport HL195.T2 M Numéro PR : ³⁾ GH2 (en option)				
Couple réducteur arrière ODO - technologie ultra HL165.U1 M Numéro PR : ³⁾ GH4 (en option)				

Moteurs diesel	Moteur TDI de 2,0 l (DETA)	Moteur TDI de 3,0 l (CSWB)	Moteur TDI de 3,0 l (DCPC)
			
Boîte DSG à double embrayage à 7 rapports OCK DL382-7F Numéro PR : ³⁾ G1C			
Boîte DSG à double embrayage à 7 rapports OCL DL382-7Q Numéro PR : ³⁾ G1D			
Boîte automatique à 8 rapports OD5 AL552-8Q Numéro PR : ³⁾ G1G			
Couple réducteur arrière ODB HL175.S2 M Numéro PR : ³⁾ GH1			
Couple réducteur arrière OG2 HL195.S3 M Numéro PR : ³⁾ GH1			
Couple réducteur arrière OD3 - différentiel sport HL195.T2 M Numéro PR : ³⁾ GH2 (en option)			

¹⁾ Avec boîte DSG à double embrayage à 7 rapports OCL et couple réducteur arrière ODB.

²⁾ Avec boîte DSG à double embrayage à 7 rapports OCJ et couple réducteur arrière OB0 pour « quattro à technologie ultra » à partir de la mi-2017.

³⁾ Numéro PR : le numéro de suivi de la production complète l'identification de l'organe.



Référence

Vous trouverez des explications sur le codage de la désignation constructeur des boîtes, par ex. DL382-7F pour la boîte DSG à double embrayage à 7 rapports OCK ou HL175.S2 M pour le couple réducteur arrière ODB dans le programme autodidactique 657 « Audi Q5 (type FY) ».

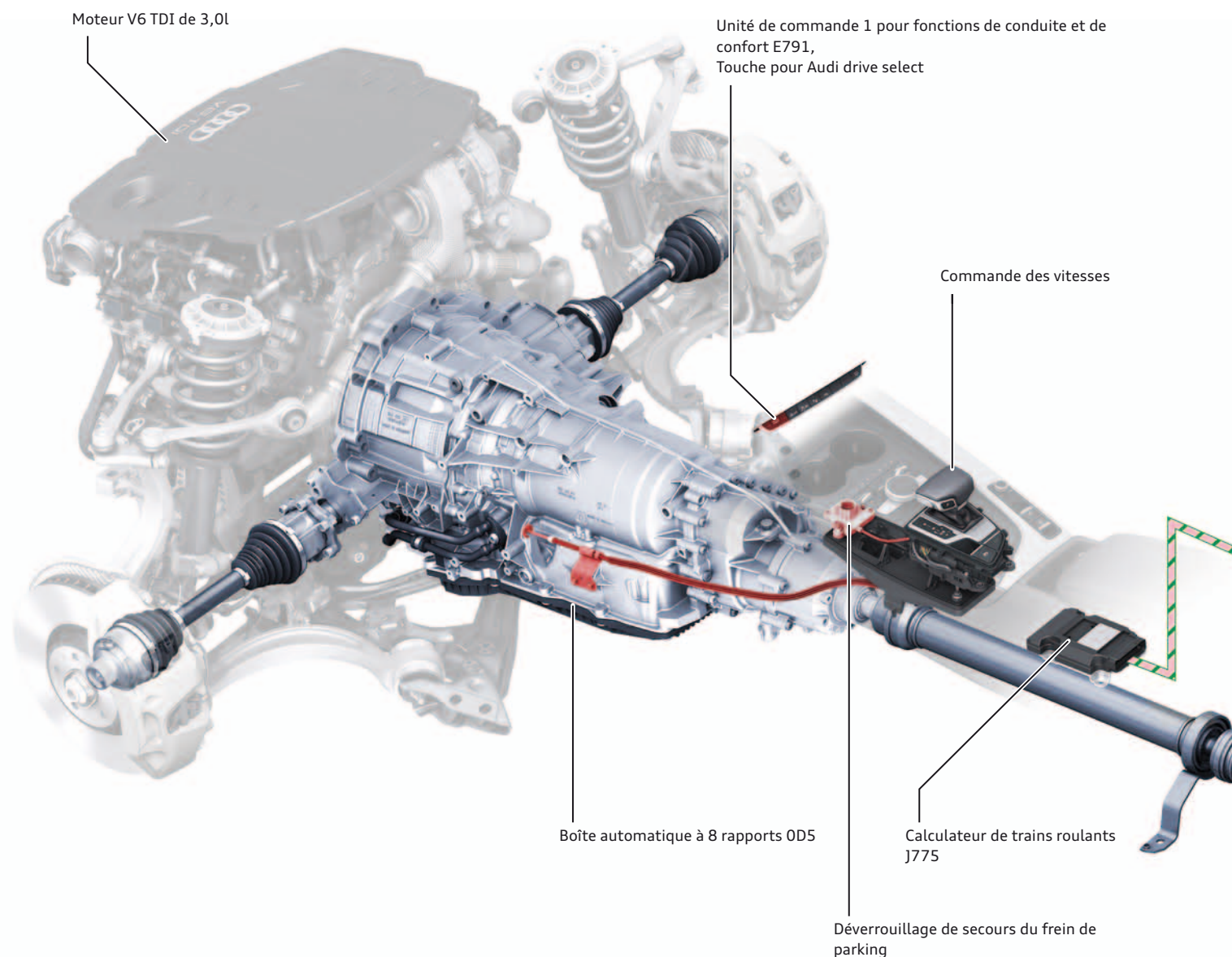
Transmission

Vue d'ensemble

L'Audi A5 Cabriolet (type F5) reprend lors du lancement sur le marché les concepts de propulsion de l'Audi A4 (type 8W) et de l'Audi Q5 (type FY), voir page 42.

L'équipement de la boîte mécanique à 6 vitesses ODJ avec un graissage par injection est une nouveauté.

Le système de transmission intégrale « quattro à technologie ultra » viendra s'y ajouter à la mi-2017.



Si vous souhaitez des informations sur la technique de propulsion de l'Audi A5 Cabriolet (type F5), veuillez consulter les programmes autodidactiques suivants :

Vous trouverez dans le programme autodidactique 657 « Audi Q5 (type FY) », des informations sur :

- > Boîte mécanique à 6 vitesses ODJ avec graissage par injection
- > Boîte DSG à double embrayage à 7 rapports OCJ
- > quattro avec différentiel central autobloquant
- > quattro avec différentiel sport
- > quattro à technologie ultra
- > Aperçu des émissions TV Service Audi

Vous trouverez dans le programme autodidactique 644 « Audi A4 (type 8W) », des informations sur :

- > Boîte mécanique à 6 vitesses ODJ
- > Commande des vitesses en technologie « shift by wire »
- > Boîte DSG à double embrayage à 7 rapports OCK/OCL avec « park by wire »
- > Déverrouillage de secours du frein de parking
- > Boîte automatique à 8 rapports OD5

Couple réducteur arrière

Base

Couple réducteur arrière ODB

- > Pour motorisations jusqu'à environ 400 Nm

Couple réducteur arrière OG2

- > Pour motorisations à partir d'environ 400 Nm

quattro avec différentiel sport (en option)

Couple réducteur arrière OD3 – différentiel sport

- > Le différentiel sport OD3 fait partie de la 2^e génération de différentiels sport et constitue un perfectionnement du différentiel sport OBF.

Les principales modifications par rapport au différentiel sport OBF sont :

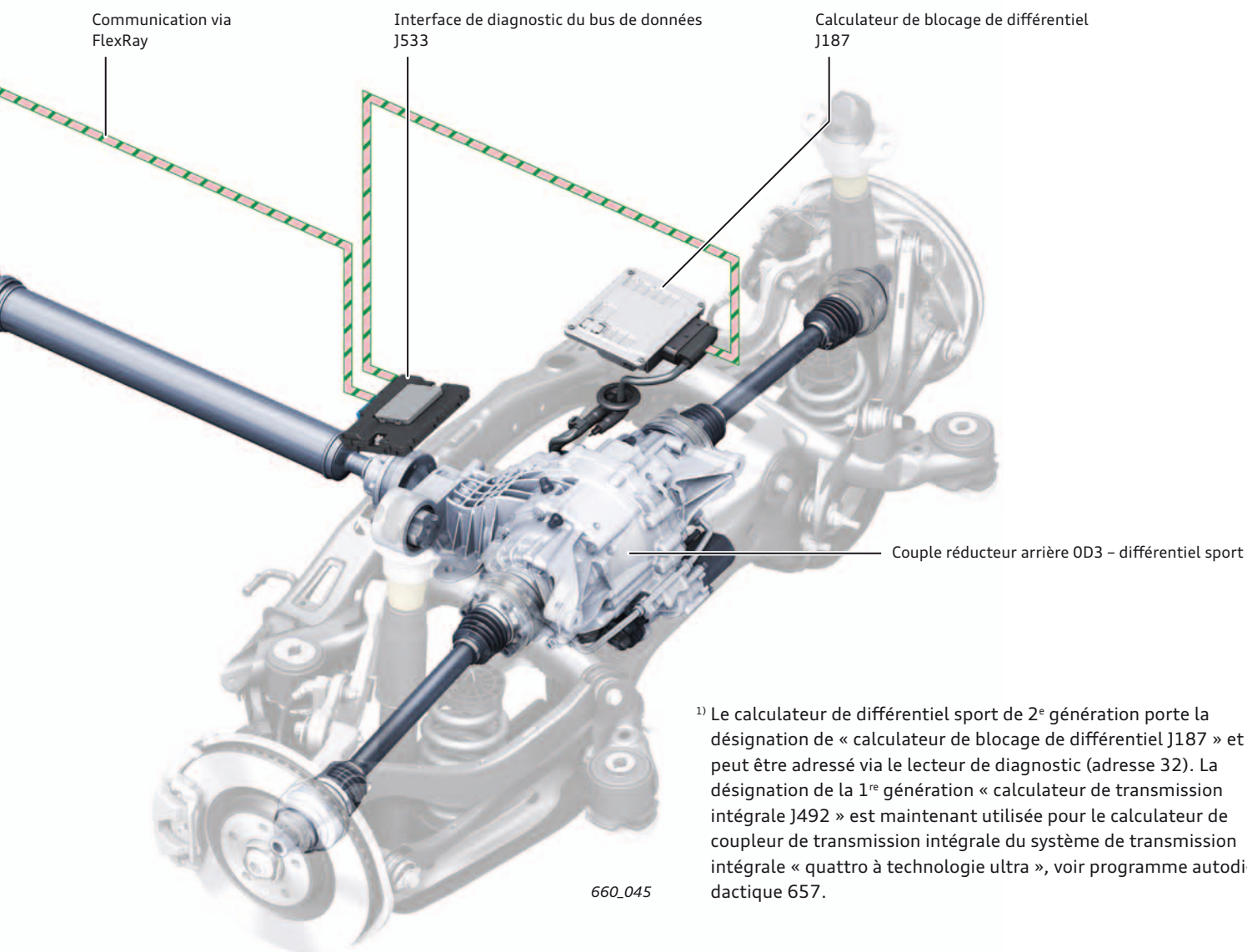
- > Adaptation du carter de boîte de vitesses à l'essieu arrière
- > Diverses mesures d'allègement de la construction (couronne de différentiel soudée)
- > Capteurs raccourcis en vue d'une garde plus importante par rapport à l'échappement
- > Le calculateur de trains roulants J775 assure maintenant la régulation du comportement dynamique et demande via FlexRay au calculateur de blocage de différentiel J187¹⁾ de procéder au transfert de couple souhaité. Le calculateur de blocage de différentiel J187 réalise alors le transfert de couple souhaité entre les roues arrière.

Vous trouverez des informations complémentaires sur la technique « quattro avec différentiel sport » et sur le couple réducteur arrière OD3 dans les programmes autodidactiques :

- > 446 « Pont arrière OBF/OBE-différentiel sport »
- > 657 « Audi Q5 (type FY) »

et dans les émissions TV Service Audi :

- > « Audi quattro avec différentiel sport OBF - Partie 1 » STV 0105 du 04/03/2009
- > « Audi quattro avec différentiel sport OBF - Partie 2 » STV 0106 du 11/03/2009
- > « Audi quattro avec différentiel sport OBF - Partie 3 » STV 0120 du 01/07/2009
- > « Audi quattro avec différentiel sport OBF - Partie 4 » STV 0122 du 15/07/2009
- > « Audi S4 Nouveautés dans le Service » STV 0450 du 02/12/2016



¹⁾ Le calculateur de différentiel sport de 2^e génération porte la désignation de « calculateur de blocage de différentiel J187 » et peut être adressé via le lecteur de diagnostic (adresse 32). La désignation de la 1^{re} génération « calculateur de transmission intégrale J492 » est maintenant utilisée pour le calculateur de coupleur de transmission intégrale du système de transmission intégrale « quattro à technologie ultra », voir programme autodidactique 657.

Trains roulants

Vue d'ensemble

Les trains roulants de l'Audi A5 Cabriolet correspondent dans les grandes lignes, pour ce qui est des composants, à ceux de l'Audi A4 Berline (type 8W). En vue de l'augmentation de la rigidité de la carrosserie, il est fait appel à des tirants diagonaux dans la zone de l'essieu avant et de l'essieu arrière. Les tirants de la partie avant sont fixés sur le berceau. Le carénage sous moteur est réalisé en aluminium et vissé en tant qu'élément porteur avec le berceau. Sur l'essieu arrière, il est fait appel à des amortisseurs dotés de tubes

d'amortisseurs raccourcis d'environ 10 mm par rapport à ceux de l'Audi A4 (type 8W), à cause du plan carrossier modifié (logement de capote). Les tirants diagonaux de l'arrière du véhicule sont articulés sur la carrosserie et non pas sur le berceau.

Les roues se caractérisent par des déports de jante modifiés par rapport à l'Audi A4 (type 8W) et des designs spécifiques à l'Audi A5. Une roue d'urgence est proposée en option.



Référence

Vous trouverez des informations complémentaires sur les trains roulants dans le programme autodidactique 644 « Audi A4 (type 8W) ».



660_110

Les versions de trains roulants suivantes sont proposées pour l'Audi A5 Cabriolet (type 5F). Les hauteurs de caisse de tous les trains roulants sont identiques.

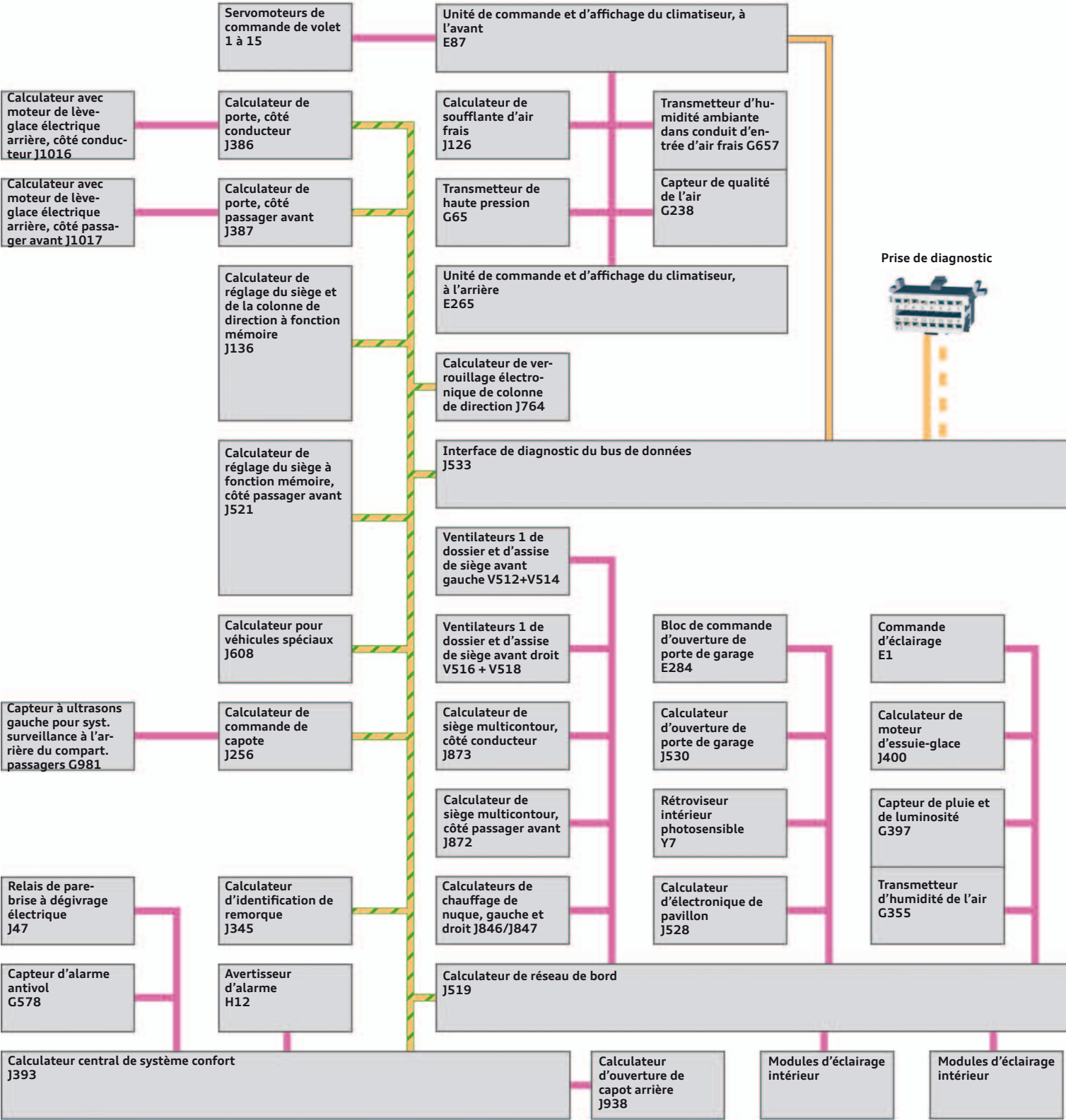
Versions de trains roulants	Particularités
Trains roulants de base (1BA) ¹⁾	Les trains roulants de base constituent la dotation de série.
Trains roulants sport (1BE) ¹⁾	Ces trains roulants sont proposés en option.
Trains roulants avec amortissement à régulation électronique (1BL) ¹⁾	Ces trains roulants sont proposés en option.
Trains roulants sport (1BD) ¹⁾	Ces trains roulants sport constituent l'équipement de série du modèle S.
Trains roulants sport avec amortissement à régulation électronique (2MV) ¹⁾	Ces trains roulants sont proposés en option sur le modèle S.

¹⁾ Numéro de suivi de la production

Équipement électrique et électronique

Topologie

L'équipement électrique de l'Audi A5 Cabriolet correspond dans ses grandes lignes à celui de l'Audi A4 (type 8W). Sont venus s'y ajouter des calculateurs spécifiques au Cabriolet, tels que le calculateur de commande de capote ou les calculateurs de chauffage de nuque.

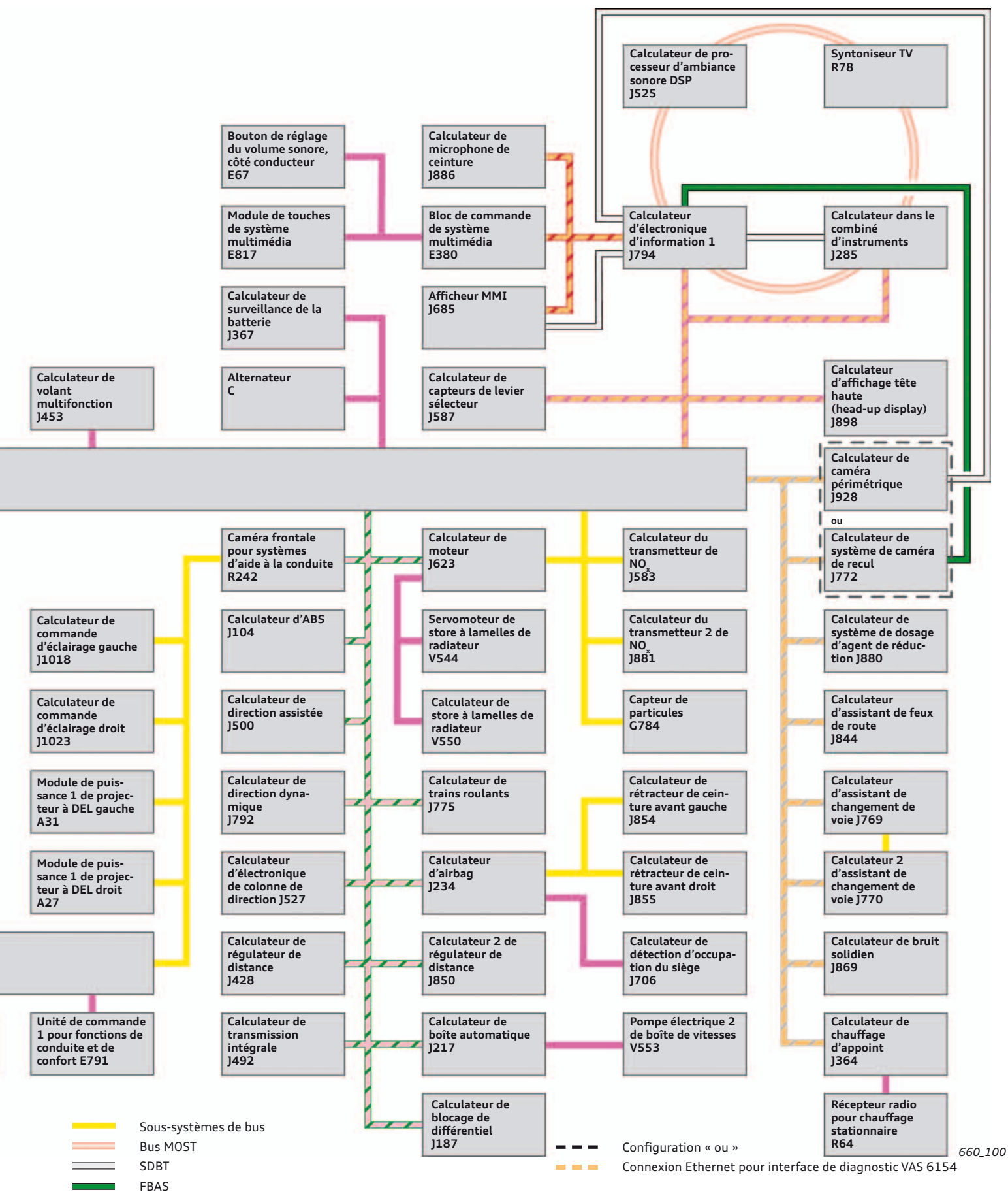


Légende :

- CAN Confort
- CAN Hybride
- CAN Extended
- CAN Infodivertissement
- CAN Diagnostic
- FlexRay
- CAN Système modulaire d'infodivertissement (MIB)
- Bus LIN

Certains des calculateurs représentés ici sont des équipements proposés en option ou spécifiques à des marchés nationaux ou bien ne seront mis en œuvre qu'ultérieurement.

Pour des raisons de représentation, cette topologie dans la zone FlexRay ne correspond pas au scénario de connexion réel des calculateurs.



660_100

Électronique de confort

Pour ce qui est de l'électronique de confort, l'Audi A5 Cabriolet (type F5) se base sur l'Audi A5 (type F5) et l'Audi A4 (type 8W). De nombreux équipements confort déjà existants sont également proposés sur la nouvelle Audi A5 Cabriolet :

- > Éclairage d'ambiance avec 30 teintes réglables
- > Système de fermeture et de démarrage sans clé « Keyless Access » avec déverrouillage du coffre à bagages commandé par capteurs. Le détecteur de proximité dans le pare-chocs réagit lors d'un mouvement de coup de pied et le capot s'ouvre automatiquement en cas de détection de la clé confort proposée en option (système de fermeture et de démarrage sans clé « Keyless Access »).
- > Cadrons ronds analogiques, Audi virtual cockpit en option
- > L'affichage tête haute proposé en option projette toutes les informations pertinentes sous forme de symboles et de chiffres facilement assimilables sur le pare-brise, dans le champ de vision direct du conducteur.

Calculateur d'affichage tête haute J898

Un écran à cristaux liquides en technique TFT, rétroéclairé par une DEL blanche, génère l'image en couleur de l'affichage tête haute. Deux miroirs asphériques l'agrandissent, l'orientent et compensent les distorsions. Pour éviter les images doubles, la glace et son film de sécurité ont une forme spéciale.

Touche d'affichage tête haute E736
La touche est intégrée dans la commande d'éclairage E1.

Calculateur d'affichage tête haute J898



660_024

Module de pavillon WX3

Sur l'Audi A5 Cabriolet (type F5), il existe plusieurs versions de module de pavillon, en fonction de l'équipement du véhicule.

Les fonctions suivantes peuvent être incluses ou gérées :

- > Touche d'appel de dépannage E275
- > Touche d'appel d'urgence E276
- > Touche de plafonnier avant E326
- > Touche de lampe de lecture avant gauche E633
- > Touche de lampe de lecture avant droite E634
- > Touche arrière pour fonctions de toit E852
- > Touche d'allumage automatique de l'éclairage intérieur E853
- > Calculateur d'électronique de pavillon J528
- > Calculateur d'ouverture de porte de garage J530
- > Lampe de lecture avant gauche W65
- > Lampe de lecture avant droite W66
- > Rétroviseur intérieur photosensible Y7

Le calculateur d'électronique de pavillon J528 pilote une partie des modules d'éclairage intérieur et les lampes de lecture.

Le calculateur d'électronique de pavillon J528 (intégré dans le module de pavillon WX3), le rétroviseur intérieur photosensible Y7, le calculateur d'ouverture de porte de garage J530 ainsi que le bloc de commande d'ouverture de porte de garage E284 sont des abonnés LIN du calculateur de réseau de bord J519.

La touche d'appel d'urgence E276 proprement dite se trouve sous le volet portant la désignation SOS. Pour pouvoir actionner la touche en cas d'urgence, il faut préalablement retirer le volet. Une fois rabattu, ce dernier est maintenu par une bande de retenue.

Module de pavillon
WX3



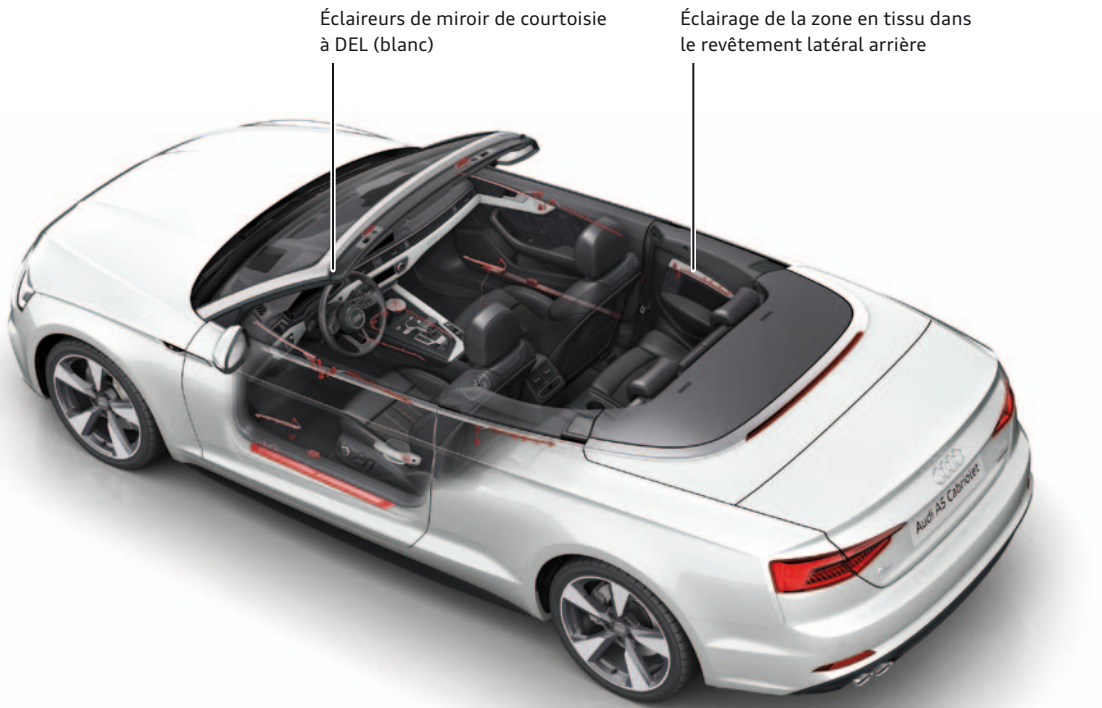
Touche d'appel d'urgence
E276

660_059

Éclairage intérieur

L'éclairage intérieur de l'Audi A5 Cabriolet (type F5) se base sur celui de l'Audi A4 (type 8W). Les trois versions d'équipement que l'on connaît déjà pour l'éclairage intérieur et d'ambiance sont

proposées. Bien que l'Audi A5 Cabriolet ne possède pas de portes arrière, les éclairages de la zone en tissu arrière sont intégrés dans les deux revêtements latéraux arrière.



660_099

Fonction d'éclairage	Équipement QQ0 (équipement de série)	Équipement QQ1 (en option)	Équipement QQ2 (en option)
Éclaireurs au plancher avant			DEL (RGB)
Éclaireurs au plancher arrière			DEL (RGB)
Éclairage du porte-gobelets		DEL (blanc)	DEL (RGB)
Éclairage du bac de porte			DEL (RGB)
Alésage en mm			DEL (RGB)
Éclairage d'ambiance des portes (4 baguettes lumineuses / zone en tissu)		DEL (blanc)	DEL (RGB)
Éclairage de contour des portes			DEL (RGB)
Éclairage d'ambiance console centrale			DEL (RGB)
Éclairage du casier de rangement / de l'interface pour téléphone mobile	DEL (blanc)	DEL (blanc)	DEL (blanc)
Éclairage de la commande d'ouverture intérieure de porte		DEL (blanc)	DEL (blanc)

Climatisation

L'Audi A5 Cabriolet possède la même climatisation que l'Audi A4 (type 8W) et l'Audi A5 (type F5).

Un chauffage de nuque supplémentaire est proposé en option sur l'Audi A5 Cabriolet. L'A5 Cabriolet est proposée de série avec la version de sièges sport.

Sièges avant

Suivant la version d'équipement, les sièges peuvent être dotés de toutes les options chauffage de siège, ventilation de siège ainsi que chauffage de nuque ou seulement de certaines d'entre elles.

Calculateur de chauffage de nuque, côté gauche J846

Ventilateur de dossier de siège du conducteur V388

Ventilateur d'assise du siège du conducteur V390

Bloc de commande pour réglage du siège, conducteur E470

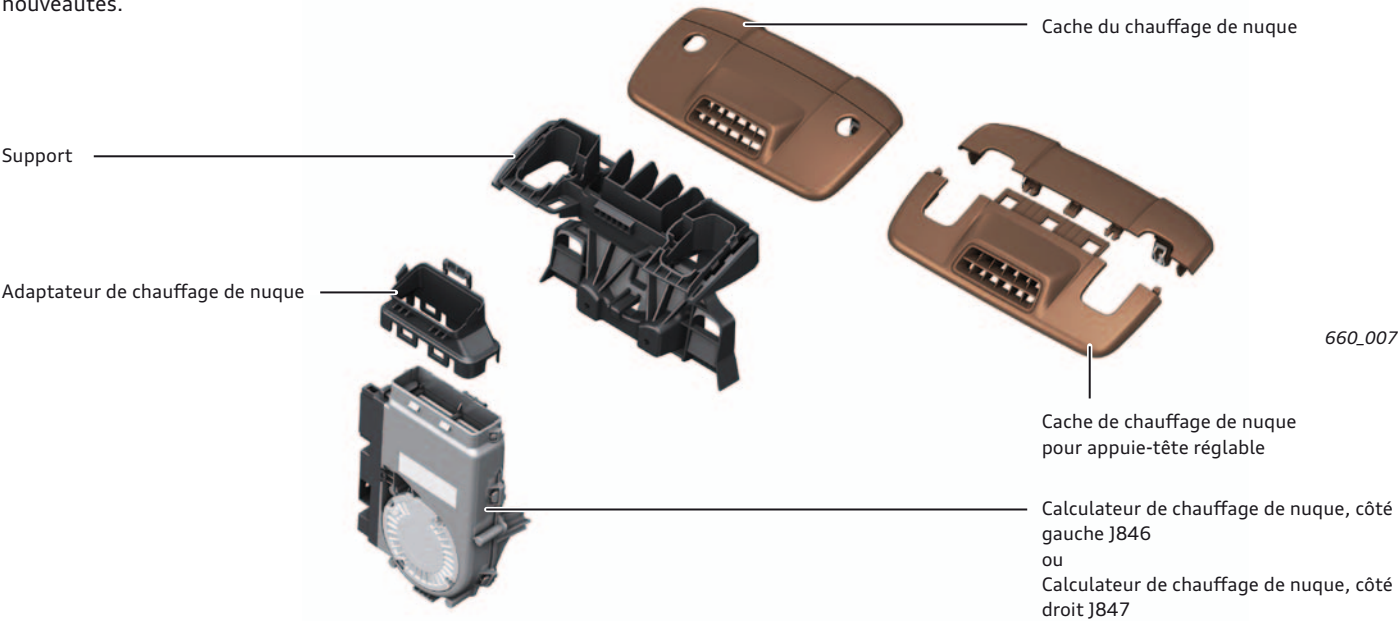


La figure représente le siège sport avec chauffage de siège, réfrigération du siège et chauffage de nuque.

660_006

Chauffage de nuque

Le calculateur de chauffage de nuque est repris de l'Audi TT (type FV). Tous les autres composants sont des nouveautés.



660_007

Remarque

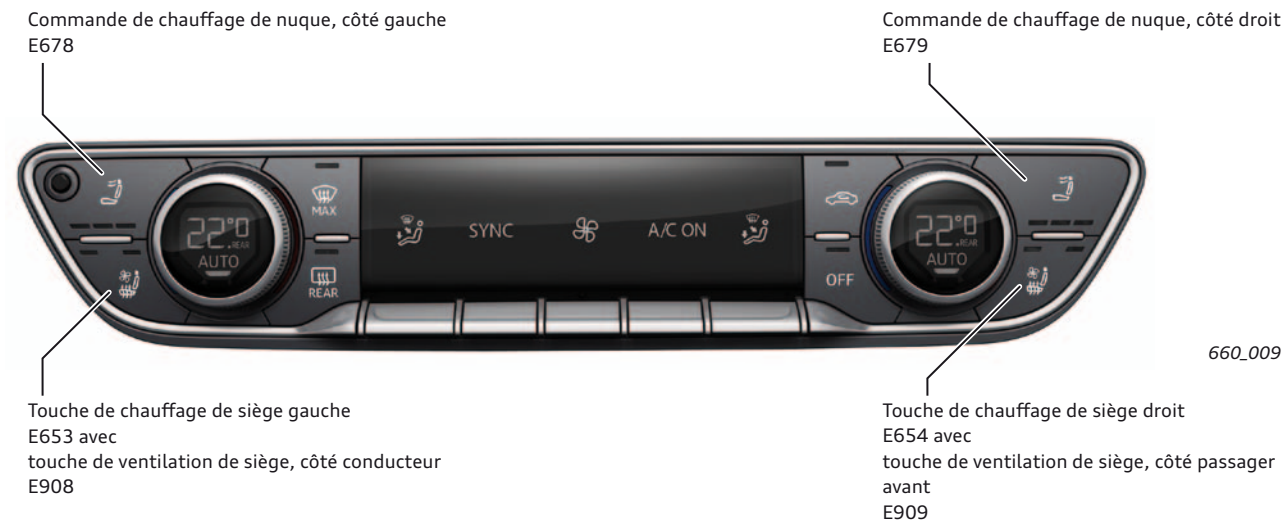
Lorsque la capote est fermée, le chauffage de nuque repasse automatiquement, au bout de 6 minutes, de la position 3 en position 2. La puissance calorifique du chauffage de nuque est plus faible avec la capote fermée qu'avec la capote ouverte.

Commandes du climatiseur

Si l'Audi A5 Cabriolet est équipée du chauffage de nuque, du chauffage des sièges ainsi que de la ventilation des sièges, la touche de ventilation de siège est intégrée dans la touche de chauffage de siège.

Le réglage de la température du chauffage de siège et de l'intensité de la ventilation de siège s'effectue dans ce cas via la commande rotative. Pour les autres versions, la puissance est, comme d'habitude, définie par une pression répétée sur la touche correspondante.

Équipement avec ventilation de siège, chauffage de siège et chauffage de nuque



Équipement avec chauffage de siège et chauffage de nuque



Équipement avec ventilation de siège et chauffage de siège

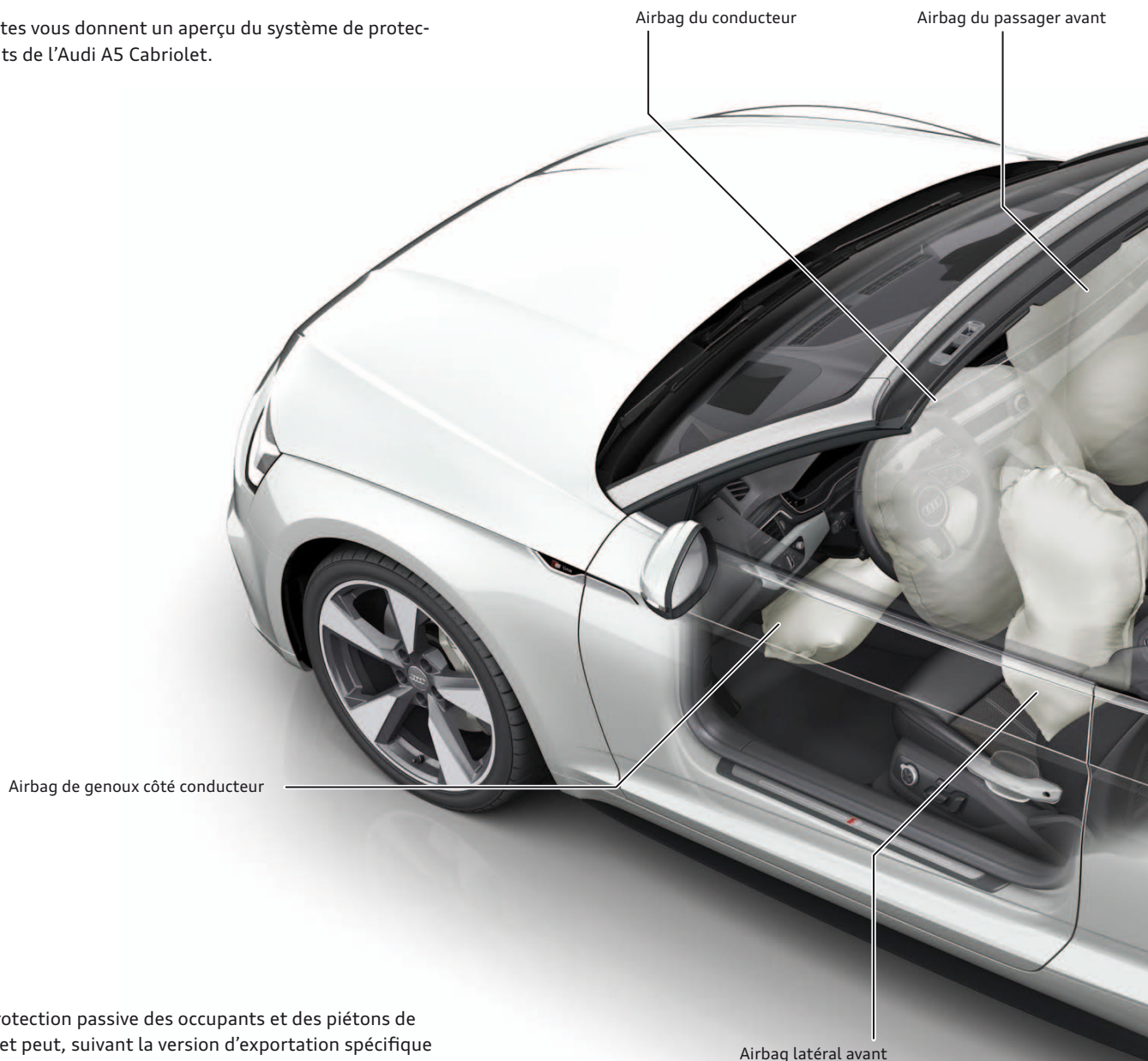


Systèmes de sécurité et d'aide à la conduite

Sécurité passive

Les pages suivantes vous donnent un aperçu du système de protection des occupants de l'Audi A5 Cabriolet.

Airbags montés dans le véhicule



Composants

Le système de protection passive des occupants et des piétons de l'Audi A5 Cabriolet peut, suivant la version d'exportation spécifique et l'équipement, se composer des pièces et systèmes suivants :

- > Calculateur d'airbag
- > Airbag conducteur adaptatif
- > Airbag passager avant adaptatif (airbag passager avant à deux niveaux de déclenchement, suivant pays)
- > Airbags latéraux à l'avant (airbags tête-thorax)
- > Airbags de genoux (selon les pays)
- > Capteurs de collision pour airbags frontaux
- > Capteurs de collision pour détection d'une collision latérale dans les portes
- > Capteurs de collision pour détection d'une collision latérale sur les montants B
- > Capteur de collision central pour protection des piétons (capteur d'accélération, suivant pays)
- > Capteurs de collision gauche et droit pour protection des piétons (capteurs de pression, suivant pays)
- > Dispositif de protection en cas de retournement
- > Enrouleurs automatiques de ceinture à l'avant avec rétracteurs de ceinture pyrotechniques
- > Enrouleurs automatiques de ceinture à l'avant avec rétracteurs de ceinture électriques
- > Enrouleurs automatiques de ceinture à l'avant avec limiteur d'effort de ceinture enclenchable
- > Enrouleurs automatiques de ceinture de la 2^e rangée de sièges avec rétracteurs de ceinture pyrotechniques pour côté conducteur et passager (suivant pays ou version d'équipement)
- > Rappel des ceintures à toutes places (suivant pays)
- > Détection d'occupation de siège du passager avant
- > Commande à clé pour la désactivation de l'airbag frontal du passager avant (suivant pays ou version d'équipement)
- > Témoin d'airbag côté passager avant OFF et ON (suivant pays ou version d'équipement)
- > Détection de position du siège côté conducteur et passager avant
- > Déclencheur de protection des piétons (suivant pays)
- > Dispositif de découplage de la batterie



660_101

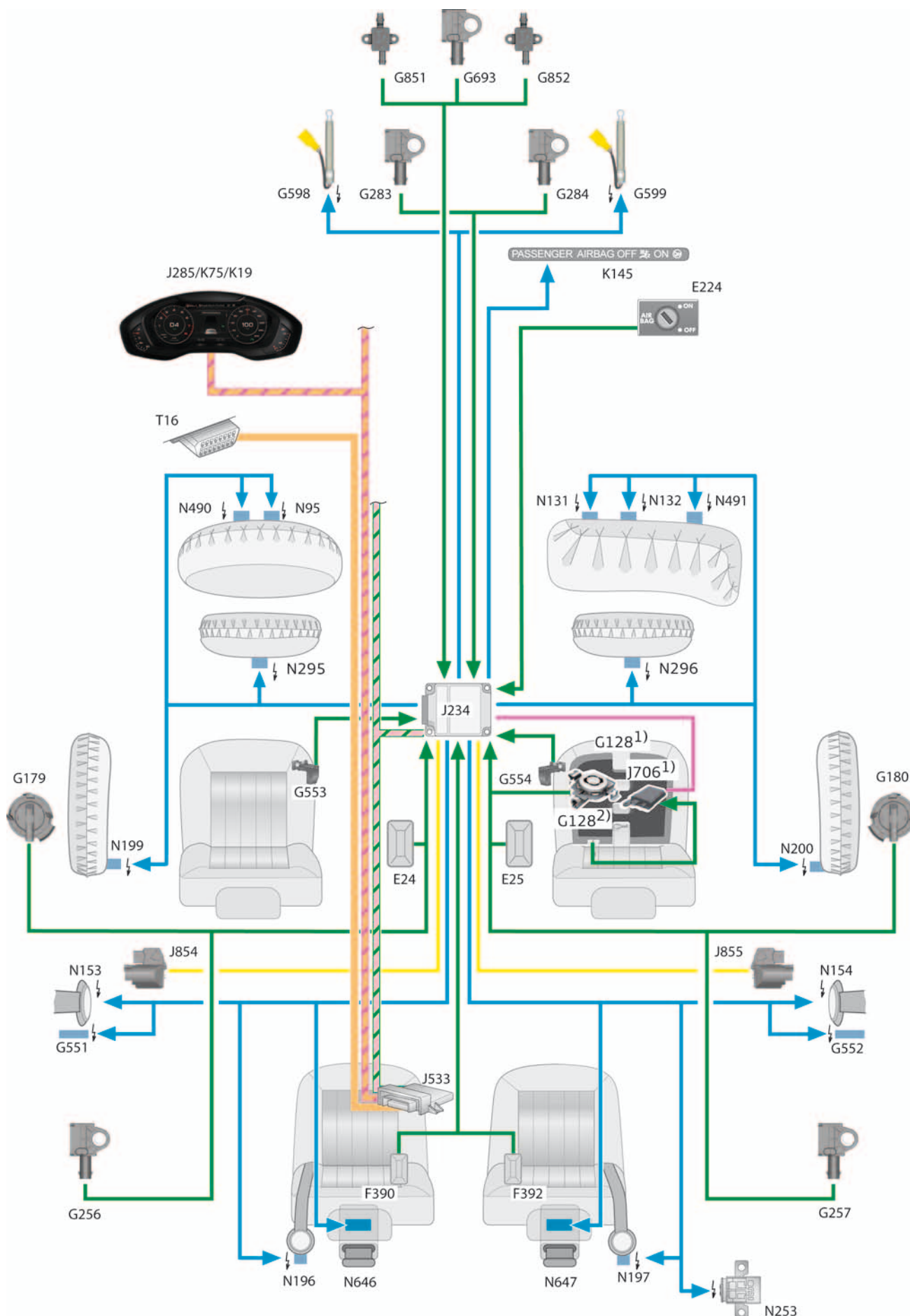


Remarque

Les figures présentées au chapitre Systèmes de sécurité et d'aide à la conduite sont des schémas de principe destinés à faciliter la compréhension.

Vue d'ensemble du système

La vue d'ensemble du système présente les composants destinés à tous les marchés. Veuillez noter que cette constellation ne peut pas être présente sur un véhicule de série.



Équipements supplémentaires

Les exigences et dispositions légales adressées aux constructeurs automobiles variant en fonction des marchés, l'équipement est susceptible de varier.

Légende de la figure de la page 56 :

E24	Contacteur de ceinture côté conducteur	K19	Témoin de rappel des ceintures
E25	Contacteur de ceinture côté passager avant	K75	Témoin d'airbag
E224	Commande à clé pour désactivation de l'airbag côté passager avant	K145	Témoin de désactivation de l'airbag côté passager avant (indique si l'airbag côté passager avant est activé ou désactivé)
F390	Contacteur de ceinture côté conducteur, 2 ^e rangée de sièges		
F392	Contacteur de ceinture côté passager avant, 2 ^e rangée de sièges	N95	Détonateur d'airbag – côté conducteur
		N131	Détonateur 1 d'airbag – côté passager avant
G128	Capteur d'occupation du siège, côté passager avant	N132	Détonateur 2 d'airbag – côté passager avant
G179	Capteur de collision de l'airbag latéral, côté conducteur	N153	Détonateur 1 de rétracteur de ceinture – côté conducteur
G180	Capteur de collision de l'airbag latéral, côté passager avant	N154	Détonateur 1 de rétracteur de ceinture – côté passager avant
G256	Capteur de collision de l'airbag latéral arrière, côté conducteur	N196	Détonateur de rétracteur de ceinture arrière, côté conducteur
G257	Capteur de collision de l'airbag latéral arrière, côté passager avant	N197	Détonateur de rétracteur de ceinture arrière, côté passager avant
G283	Capteur de collision de l'airbag frontal, côté conducteur	N199	Détonateur d'airbag latéral, côté conducteur
G284	Capteur de collision de l'airbag frontal, côté passager avant	N200	Détonateur d'airbag latéral, côté passager avant
G551	Limiteur d'effort de ceinture côté conducteur	N253	Détonateur de coupure de la batterie
G552	Limiteur d'effort de ceinture côté passager avant	N295	Détonateur d'airbag de genoux, côté conducteur
G553	Capteur de position du siège – côté conducteur	N296	Détonateur d'airbag de genoux, côté passager avant
G554	Capteur de position du siège – côté passager avant	N490	Détonateur de clapet de décharge de l'airbag du conducteur
G598	Déclencheur 1 pour protection des piétons	N491	Détonateur de clapet de décharge de l'airbag du passager avant
G599	Déclencheur 2 pour protection des piétons	N646	Déclencheur de dispositif de protection en cas de retournement, côté conducteur
G693	Capteur de collision central pour protection des piétons	N647	Déclencheur de dispositif de protection en cas de retournement, côté passager avant
G851	Capteur de collision 2 côté conducteur pour protection des piétons		
G852	Capteur de collision 2 côté passager avant pour protection des piétons	T16	Connecteur, 16 raccords, prise de diagnostic
J234	Calculateur d'airbag		
J285	Calculateur dans le combiné d'instruments		
J533	Interface de diagnostic du bus de données (passerelle)		
J706	Calculateur pour dispositif de détection d'occupation du siège		
J854	Calculateur de rétracteur de ceinture avant gauche		
J855	Calculateur de rétracteur de ceinture avant droit		

Couleurs des câbles :

 CAN Diagnostic	 Bus LIN	 Signal d'entrée
 CAN Infodivertissement	 Sous-système de bus	 Signal de sortie
 FlexRay		

Raccord du capteur d'occupation du siège, côté passager avant G128

Le raccord du capteur d'occupation du siège, côté passager avant G128 diffère selon la version proposée sur le marché.

¹⁾ Sur les véhicules destinés à la zone nord-américaine

²⁾ Sur les véhicules destinés au reste du monde

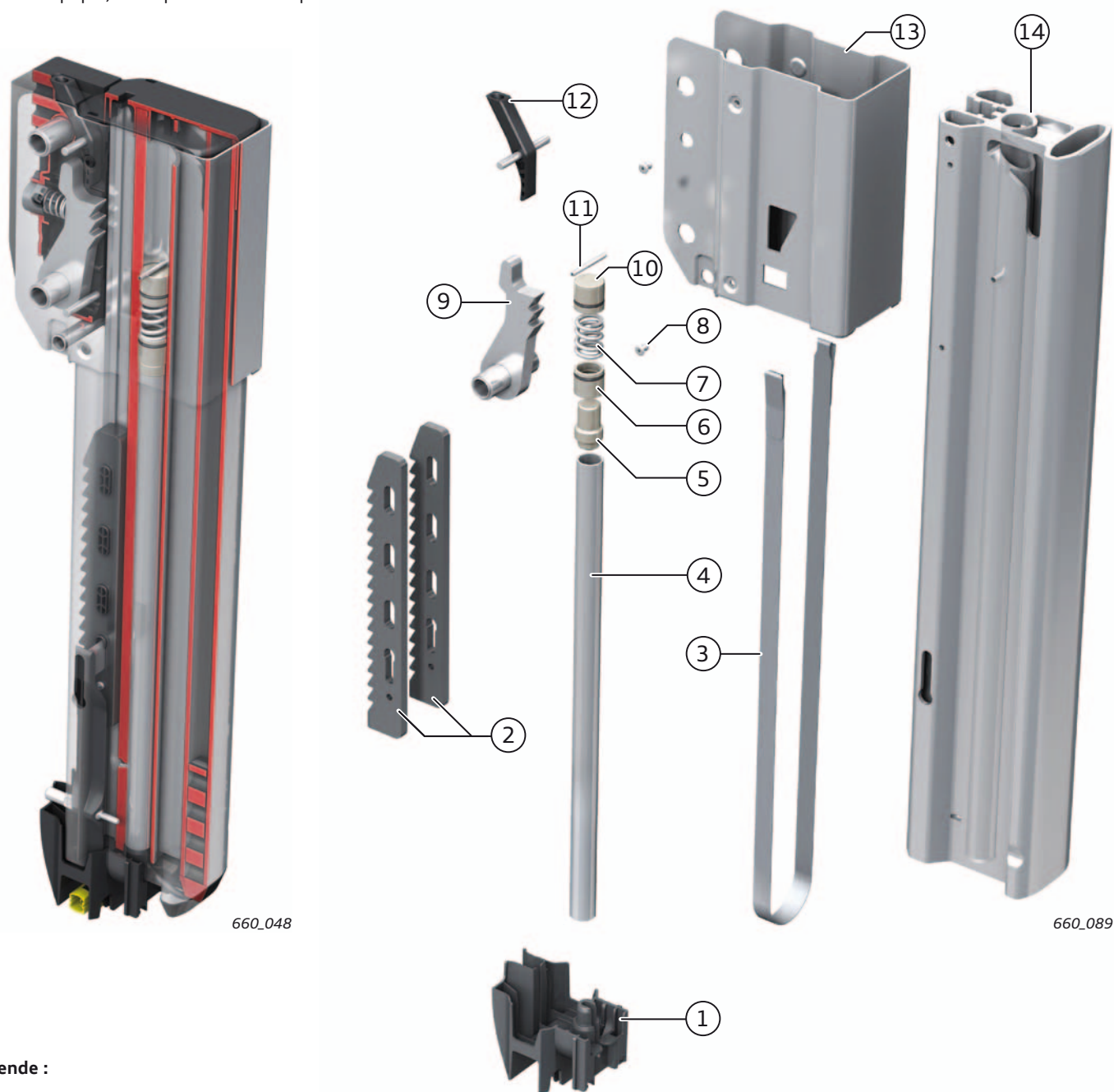
Dispositif de protection en cas de retournement

Du fait du toit rigide manquant, la protection des occupants offerte par les décapotables serait insuffisante. Pour y remédier, l'Audi A5 Cabriolet est équipée d'un dispositif de protection en cas de retournement pyrotechnique télescopique. La combinaison des mesures d'augmentation de la rigidité de la carrosserie, des montants A rigides et du dispositif de protection en cas de retournement déclenché crée un espace protégé pour les occupants. Un capteur supplémentaire détecte un tonneau imminent et commande le déclenchement du dispositif de protection en cas de

retournement. Ce capteur porte la désignation de « Roll Over Sensor » et est monté dans le calculateur d'airbag J234. Le Roll Over Sensor ne peut pas être remplacé individuellement. En cas de tonneau imminent du véhicule, le dispositif de protection en cas de retournement est activé et les rétracteurs de ceinture sont amorcés. Pour toutes les collisions où les airbags et/ou rétracteurs de ceinture sont amorcés, le dispositif de protection en cas de retournement est déclenché à titre préventif.

Cassettes avec profilé de sécurité

Sur l'Audi A5 Cabriolet, le dispositif de protection en cas de retournement se compose de 2 cassettes renfermant le profilé de sécurité télescopique, ainsi que d'autres composants.



Légende :

- | | | | | | |
|---|---|---|----------------------------------|---|--------------------------------|
| ① | Embase | ⑥ | Élément d'étanchéité | ⑪ | Axe |
| ② | Rail d'arrêt | ⑦ | Chambre de pression avec ressort | ⑫ | Levier de déverrouillage |
| ③ | Bande d'acier | ⑧ | Rivet | ⑬ | Cage |
| ④ | Tube support | ⑨ | Cliquet denté | ⑭ | Profilé de sécurité avec vérin |
| ⑤ | Microgénérateur de gaz avec charge d'amorçage et propulsive | ⑩ | Obturateur avec joint | | |

Fonctionnement

À l'intérieur du profilé de sécurité (14) se trouve un vérin. Ce vérin, l'obturateur (10), le microgénérateur de gaz (5) ainsi que l'élément d'étanchéité (6) constituent la chambre de pression (7). Les joints de l'obturateur et de l'élément d'étanchéité vers le microgénérateur de gaz étanchent la chambre de pression vers l'extérieur. Le microgénérateur de gaz est bloqué vers le bas par le tube support (4) et l'obturateur vers le haut par un boulon (11). Le profilé de sécurité est riveté sur la cage (13). La cage est vissée solidairement sur la carrosserie et la bande d'acier (3) solidarise la cage et l'embase (1). Lorsque le calculateur d'airbag J234 amorce la charge d'amorçage pyrotechnique dans le microgénérateur de gaz, celui-ci enflamme à son tour la charge propulsive pyrotechnique. Du fait de la combustion très rapide qui s'ensuit, une augmentation de pression élevée a lieu rapidement dans la chambre de pression. Comme le profilé de sécurité est en appui dans la partie inférieure, il est, sous l'effet de la pression, propulsé vers le haut en l'espace d'environ 40 ms. Les rivets (8) sont alors cisailés. Une fois le profilé de sécurité sorti, le cliquet denté (9) s'engage

dans le rail d'arrêt (2) et empêche ainsi l'escamotage du profilé de sécurité. À l'état déclenché, la chambre de pression se déplace légèrement au-dessus du vérin et la surpression peut s'échapper à l'atmosphère. Pour pouvoir ouvrir la capote fermée dans le cas d'un dispositif de protection en cas de retournement déclenché, il est possible de déverrouiller le profilé de sécurité avec le levier de déverrouillage (12) et de le repousser. Le profilé de sécurité ne peut toutefois pas être complètement ramené en position initiale, il s'arrête juste avant cette position. Comme les cassettes n'autorisent, du fait du système pyrotechnique, qu'un seul déclenchement, elles doivent être remplacées intégralement après amorçage. La solution pyrotechnique permet la réalisation d'un couvercle de logement de capote sans joint. En effet, le couvercle du logement de capote ne possède pas de couvercles supplémentaires pour la protection en cas de retournement. Les autres avantages sont le faible encombrement, une économie de poids de l'ordre de 30 % et un niveau de force supérieur à celui d'un système mécanique. Comme nous l'avons déjà mentionné, les cassettes sont des composants pyrotechniques. Les mêmes consignes et directives de sécurité que pour les autres composants pyrotechniques s'appliquent.

Dispositif de protection en cas de retournement déclenché

Dans le cas d'une capote ouverte, le profilé de sécurité décrit, après déclenchement, une course d'environ 300 mm. Dans le cas d'une capote fermée, la course du profilé de sécurité est limitée par la capote à environ 170 mm. Il y a risque de destruction de la glace arrière. Comme les cassettes sont défectueuses après amorçage, le déclenchement du dispositif de protection en cas de

retournement n'est pas inclus dans le Plan d'entretien. Dans l'Assistant de dépannage, il n'y a **pas** de test des actionneurs pour le déclenchement du dispositif de protection en cas de retournement. Cela évite un déclenchement par ignorance ou par mégarde du dispositif de protection en cas de retournement.

Profilé de sécurité après déclenchement avec capote ouverte

Profilé de sécurité après déclenchement avec capote fermée

Profilé de sécurité avant le déclenchement

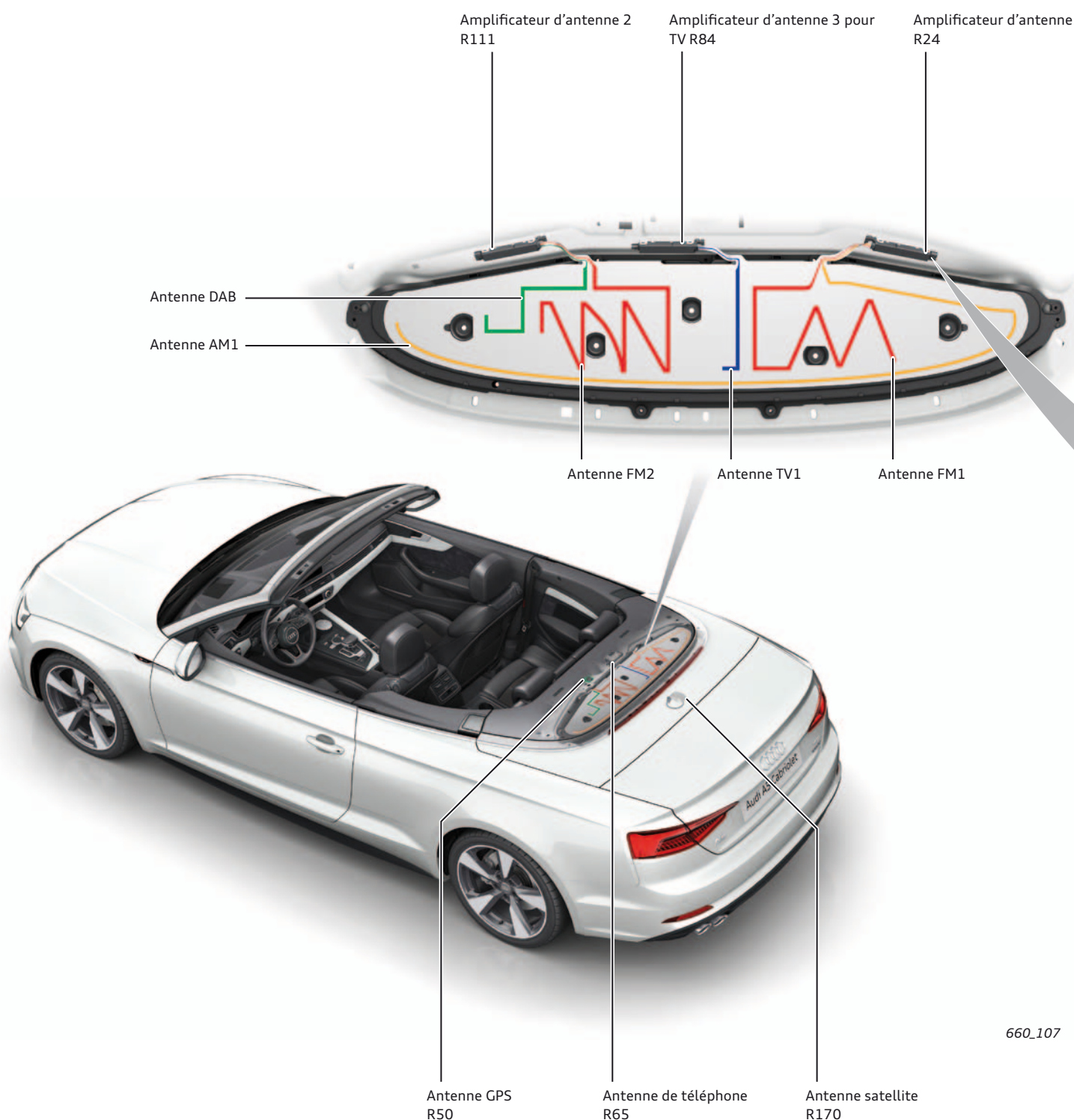


Infodivertissement et Audi connect

Vue d'ensemble des antennes

Sur l'Audi A5 Cabriolet, les antennes de réception radio sont implantées sur une antenne réalisée sous forme de film, en dessous du cache du logement de capote. Une antenne pour la réception TV est également intégrée dans l'antenne sous forme de film. La fonction correspondante n'existe que sur le marché japonais.

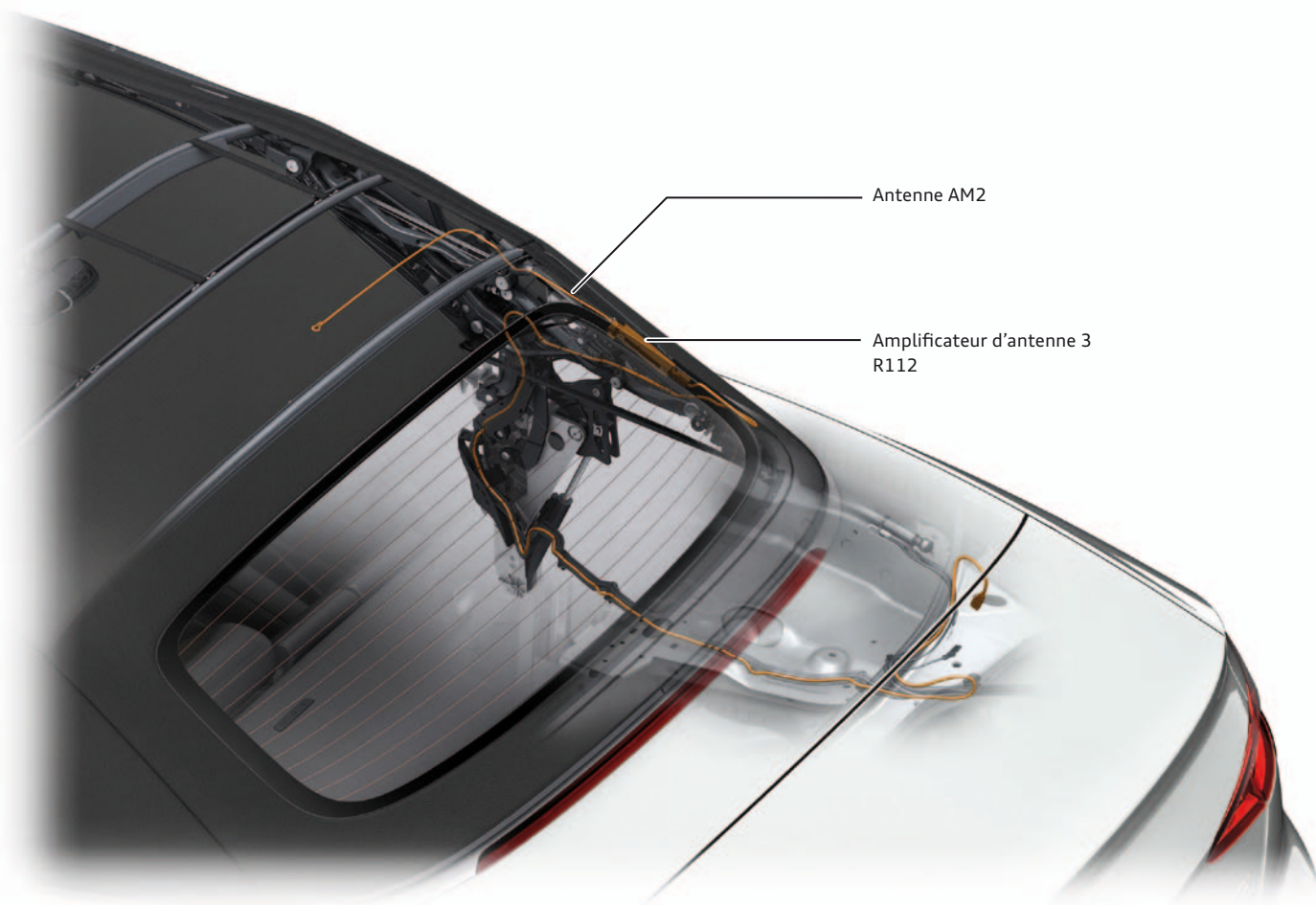
Afin de garantir une réception radio impeccable dans la bande de fréquence AM même avec la capote fermée, une antenne supplémentaire (AM2) est fixée à l'arrière à droite sur l'éventail de capotage. Le signal de cette antenne – amplifié à l'aide d'un amplificateur fixé sur la tringlerie de capote – est commuté en cas de besoin dans l'amplificateur d'antenne R24 et transmis au calculateur d'électronique d'information 1 J794.



660_107

Les antennes pour la réception téléphonique et de données sont logées en dessous du pare-chocs et dans le couvercle du logement de capote, devant l'antenne sous forme de film.

Les connexions d'antenne des amplificateurs vers le calculateur d'électronique d'information 1 J794 dépendent de l'équipement concret du véhicule. Seules les connexions réellement requises existent.



660_108



660_109



Référence

Vous trouverez des informations complémentaires sur l'infodivertissement dans le programme autodidactique 647 « Audi A4 (type 8W) Infodivertissement et Audi connect ».

Vous trouverez des informations sur les microphones de ceinture dans le programme autodidactique 641 « Audi R8 (type 4S) ».

Maintenance et Service Entretien

Vue d'ensemble

Les périodicités d'entretien suivantes sont affichées :

- > Service Vidange
- > Échéances Service asservies au kilométrage
- > Échéances Service asservies à un délai

Exemple d'affichage de l'indicateur de maintenance dans l'Audi virtual cockpit



Sur les véhicules neufs, le champ correspondant à la prochaine vidange d'huile (échéance Service variable) n'affiche rien dans un premier temps.

Ce n'est qu'au bout d'env. 500 km qu'une valeur calculée sur la base du profil de conduite et de la sollicitation est affichée.

La valeur affichée dans le champ des échéances Service asservies au kilométrage est, pour un véhicule neuf, de 30 000 km ; elle est actualisée tous les 100 km. La valeur affichée dans le champ des échéances Service asservies à un délai est, pour les véhicules neufs, de 730 jours (2 ans) ; elle est actualisée quotidiennement (à partir d'un kilométrage d'env. 500 km).

	TFSI de 2,0 l	V6 TFSI de 3,0 l	TDI de 2,0 l	V6 TDI de 3,0l
Vidange d'huile	Selon l'affichage de la périodicité d'entretien, varie en fonction du style de conduite et des conditions d'utilisation entre 15 000 km / 1 an et 30 000 km / 2 ans			
Service Entretien	30 000 km / 2 ans	30 000 km / 2 ans	30 000 km / 2 ans	30 000 km / 2 ans
Périodicité de remplacement du filtre à pollen	60 000 km / 2 ans	60 000 km / 2 ans	60 000 km / 2 ans	60 000 km / 2 ans
Périodicité de remplacement du filtre à air	90 000 km	90 000 km	90 000 km	90 000 km
Périodicité de renouvellement du liquide de frein	Remplacement au bout de 3, 5, ... ans	Remplacement au bout de 3, 5, ... ans	Remplacement au bout de 3, 5, ... ans	Remplacement au bout de 3, 5, ... ans
Périodicité de remplacement des bougies d'allumage	60 000 km / 6 ans	60 000 km / 6 ans	-	-
Périodicité de remplacement du filtre à carburant	-	-	90 000 km	90 000 km
Commande de distribution	Chaîne (à vie)	Chaîne (à vie)	210 000 km Courroie crantée	Chaîne (à vie)



Remarque
Ce sont systématiquement les indications de la documentation Service actuelle qui s'appliquent.

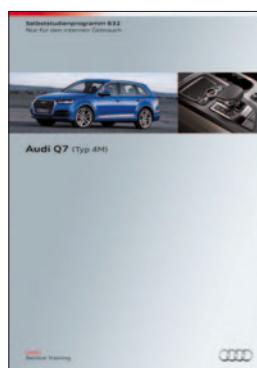
Annexe

Programmes autodidactiques (SSP)

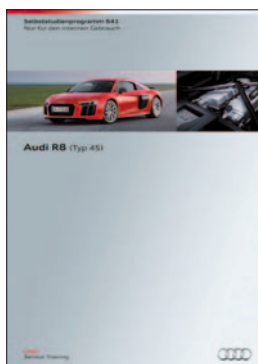
Vous trouverez des informations complémentaires sur la technique de l'Audi A5 Cabriolet dans les programmes autodidactiques suivants.



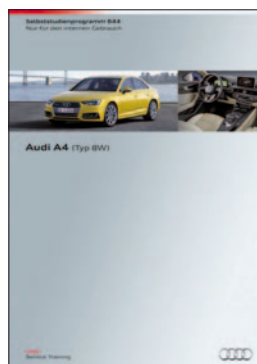
Programme autodidactique 608
Audi Moteurs 4 cylindres TDI 1,6 l / 2,0 l



Programme autodidactique 632
Audi Q7 (type 4M)



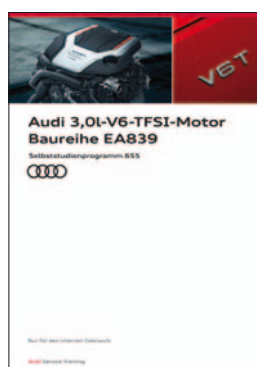
Programme autodidactique 641
Audi R8 (type 4S)



Programme autodidactique 644
Audi A4 (type 8W)



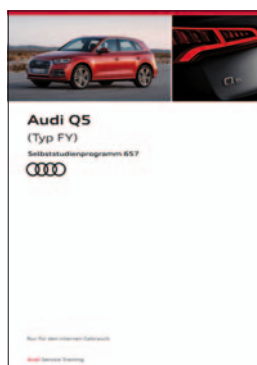
Programme autodidactique 645
Audi Moteurs TFSI 2,0 l de la gamme EA888



Programme autodidactique 655
Audi Moteur V6 TFSI 3,0 l de la gamme EA839



Programme autodidactique 656
Audi Moteur V6 TFSI 3,0 l de la gamme EA897 2° génération (evo)



Programme autodidactique 657
Audi Q5 (type FY)

Sous réserve de tous droits
et modifications techniques.

Copyright
AUDI AG
I/VK-35
service.training@audi.de

AUDI AG
D-85045 Ingolstadt
Définition technique 12/16