

Service Training



Programme autodidactique 400

La Golf SW 2007



GOLF



La Golf SW 2007 – design et variabilité

La Golf SW 2007 est la dernière née d'une série à succès. Elle convainc avant tout par son design dynamique caractérisé par un aspect sportif et dynamique, un extérieur innovant, de nouveaux feux arrière et un visage typiquement Golf.



S400_003



S400_002

En matière de caractéristiques des produits, la Golf SW 2007 définit des critères dans sa catégorie, comme par exemple :

- la sécurité,
- le design, comme par ex. les nouveaux feux arrière,
- la qualité,
- la maniabilité,
- l'habitabilité,
- la variabilité, la charge utile et la fixation du chargement,
- le comportement dynamique et
- le nouveau toit ouvrant panoramique.



Des programmes autodidactiques spéciaux se réfèrent aux thèmes actuels suivants :

- Programme autodidactique 390 La boîte DSG 7 rapports à double embrayage OAM
- Programme autodidactique 405 Le moteur TSI 1,4 l de 90 kW avec système de suralimentation par turbocompresseur

Ce programme autodidactique a été établi en collaboration avec Volkswagen de México.

NOUVEAU



**Attention
Remarque**



**Le programme autodidactique présente la conception et le fonctionnement d'innovations techniques !
Son contenu n'est pas actualisé.**

Pour toutes les directives de réparation, de contrôle et de réglage, veuillez vous référer à la documentation SAV prévue à cet effet.



En bref	4
Carrosserie	10
Protection des occupants	30
Groupes motopropulseurs	32
Transmission	44
Trains roulants	46
Équipement électrique	48
Chauffage et climatisation	52
Autoradio, téléphone et navigation	54





Où est produite la Golf SW ?

La Golf SW est fabriquée dans l'usine Volkswagen de Puebla au Mexique.



S400_031



S400_032

L'usine de Puebla

Cette usine a été inaugurée en 1964. C'est là que la Coccinelle a été produite. À l'heure actuelle, l'usine de Puebla emploie près de 14.000 personnes qui produisent entre autres la New Beetle et la Jetta. La Golf SW vient désormais s'y ajouter. Sur certains marchés, elle est également commercialisée sous le nom de Jetta SW.



S400_080



S400_030

... Chaînes de production modernes ...



S400_045

Avec sa norme de qualité élevée, l'usine ultra moderne de Puebla fait partie des sites de production de pointe de Volkswagen AG.

La Golf SW 2007 est produite sur les chaînes de production mexicaines de la Jetta.

... Fabrication de modules ...



S400_085



La Golf SW 2007

La Golf SW définit de nombreux critères dans sa catégorie, comme par exemple dans les domaines suivants :

- sécurité
 - design
 - qualité
 - maniabilité
 - confort de conduite
 - habitabilité
 - multifonctionnalité
- Concept de compartiment de charge avec rangements spacieux et possibilités de fixation
 - Habitabilité confortable grâce à un habitacle prolongé

- Habitacle moderne et sophistiqué

- Sièges avant disponibles avec appui lombaire 4 voies en option (avec réglage en hauteur intégré)

- Concept d'éclairage intérieur moderne

- Direction assistée électromécanique





- Toit ouvrant panoramique disponible en option

- Rigidité accrue de la carrosserie



- Nouveau concept d'antennes

- Nouveau design des feux arrière

S400_052

- Trains roulants sport disponibles en option

- Essieux avant et arrière optimisés (essieu à quatre bras)

- Les voies avant et arrière élargies garantissent un comportement dynamique nettement amélioré

- Climatronic 2C (climatisation 2 zones)

En bref



Caractéristiques techniques

Golf SW 2007



S400_063



S400_064



S400_065

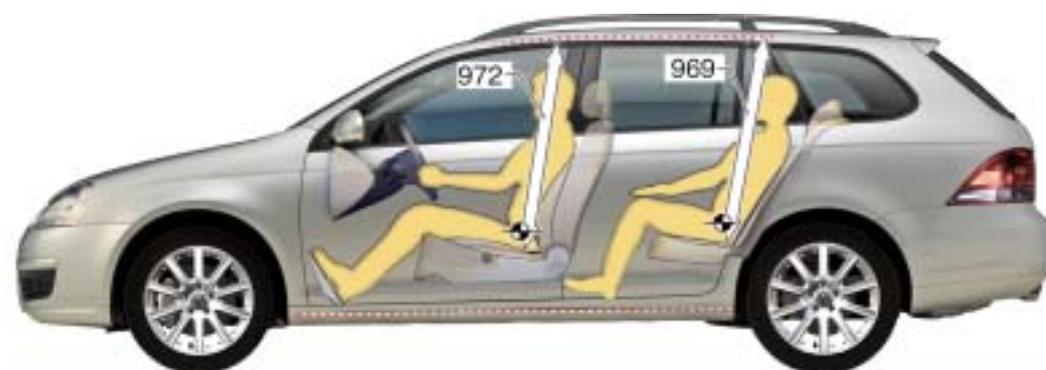
Les cotes figurant sur les illustrations sont indiquées en mm.

Longueur	4556 mm
Largeur	1781 mm
Hauteur, barres de toit incluses	1504 mm
Empattement	2578 mm
Charge sur le pavillon	75 kg
Poids tracté freiné jusqu'à 8 % d'inclinaison	1500 - 1700 kg*

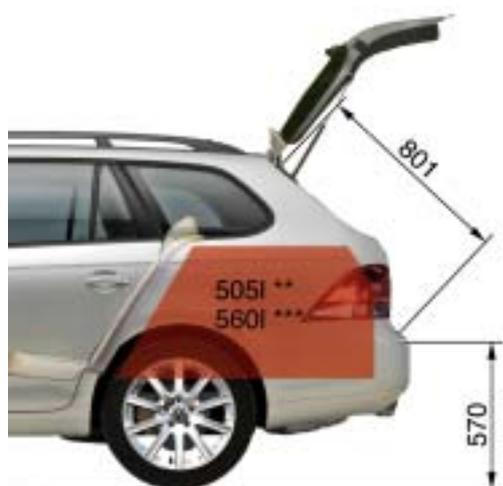
Voie avant	1535 mm
Voie arrière	1508 mm
Poids à vide	1278 - 1414 kg*
Poids total autorisé en charge	1800 kg
Volume du réservoir	55 litres
Coefficient de traînée	0,31 c_w



Cotes intérieures de l'habitacle



S400_068



S400_069



S400_070

Les cotes figurant sur les illustrations sont indiquées en mm.

Garde au toit, avant	972 mm
Garde au toit, arrière	969 mm
Ouverture du coffre à bagages	801 mm
Largeur de chargement	1014 mm

Hauteur du seuil de chargement	570 mm
Volume du coffre à bagages	505 litres**
	560 litres***

* selon la motorisation

** sans plancher de chargement variable

*** avec plancher de chargement variable

Carrosserie

Structure de carrosserie

La carrosserie de la Golf SW est principalement basée sur celle de la Jetta.



Technique de soudage au laser

Le concept de soudage au laser connu de la Jetta a été repris avec succès sur la Golf SW pour les composants de la partie arrière spécifiques au modèle SW.

Outre les avantages déjà présentés sur la Jetta, le soudage au laser permet d'obtenir une partie arrière nettement plus rigide.

Ceci contribue nettement à la rigidité du véhicule dans son ensemble.



Rigidité statique et dynamique

La Golf SW définit des critères en matière de rigidité statique et dynamique. Par rapport à son prédécesseur, sa rigidité statique est supérieure de 39 %.

La rigidité dynamique a pu être augmentée de la manière suivante :

- 16 % dans la torsion
- 32 % dans la flexion



S400_051

Légende

- rouge = partie latérale
- jaune = cellule passagers
- bleu = structure du cadre



Des informations supplémentaires sur la carrosserie figurent dans le programme autodidactique 354 « La Jetta 2006 ».

Carrosserie

Caractéristiques

Dans la partie avant de la carrosserie et environ jusqu'au montant B, la Golf SW reprend les éléments d'équipement de la Jetta.



Portes

Les portes avant reprennent le concept de portes connu de la Jetta. Les portes arrière sont montées de manière conventionnelle à l'aide d'un berceau.

Sièges avant

Les sièges avant de la Golf SW peuvent être réglés par commande mécanique ou électrique. Un siège passager avec possibilité de chargement d'objets longs est disponible en option.



Feux arrière

Les feux arrière de la Golf SW sont intégrés dans un même bloc optique dans la partie latérale arrière de la carrosserie. Grâce aux feux arrière incurvés dans la partie latérale, la visibilité vers l'arrière et sur les côtés est pleinement garantie.



Banquette arrière

La banquette arrière en deux parties peut être rabattue au 60 : 40.

Glaces latérales arrière

Les antennes de réception radio sont intégrées dans les glaces latérales arrière.

Hayon

Le hayon permet une grande ouverture du compartiment de charge. Il s'ouvre de manière manuelle, son soulèvement étant assuré par des vérins pneumatiques.

S400_050

Compartiment de charge

Le coffre à bagages d'un volume supérieur par rapport à celui du modèle précédent est multifonctionnel. Cet aspect multifonctionnel est garanti en particulier par les récipients du plancher de chargement variable disponible en option, par les possibilités de fixation et par le concept de rabattement de la banquette arrière.



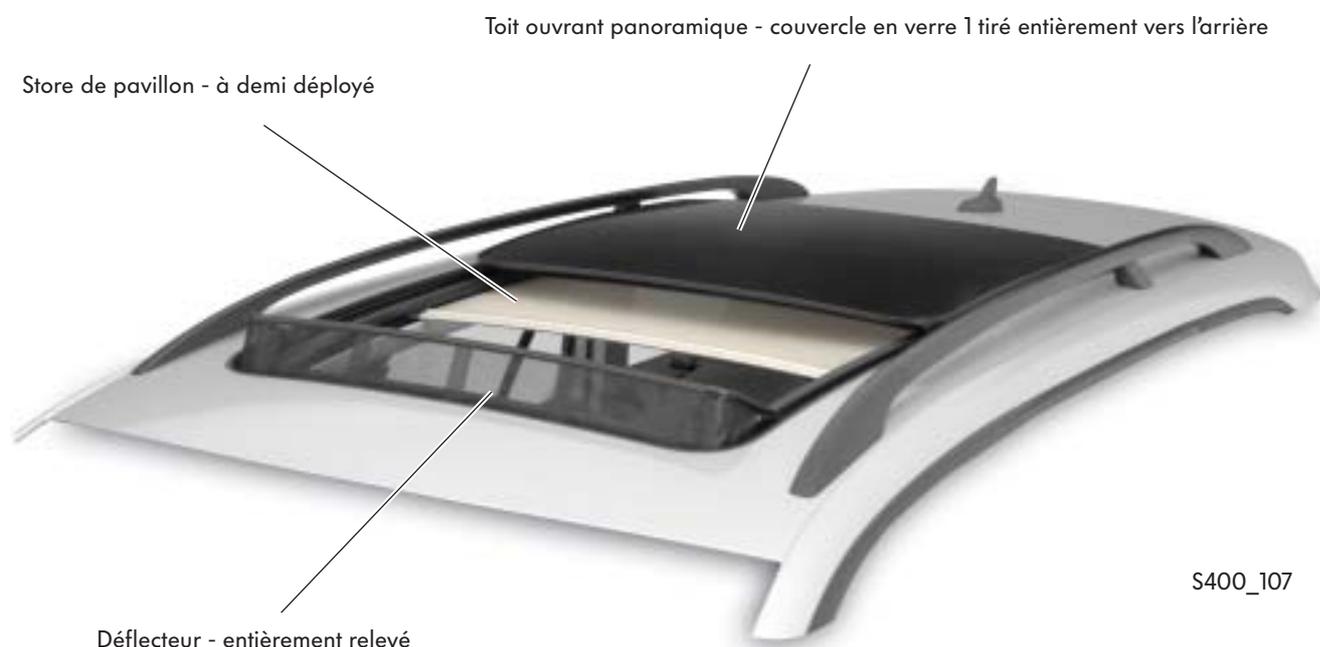
Toit ouvrant panoramique

La Golf SW peut être équipée en option d'un toit ouvrant panoramique.

Le toit ouvrant panoramique s'ouvre de 660 mm maxi. Par rapport aux toits ouvrants classiques, il offre l'avantage de pouvoir faire pénétrer davantage de lumière dans l'habitacle du véhicule.

Le toit ouvrant panoramique confère une sensation d'espace identique à celle d'un cabriolet, mais avec moins de courants d'air.

Par rapport à un cabriolet, la protection en cas d'accident est nettement améliorée grâce à une meilleure protection des occupants assurée par la carrosserie.



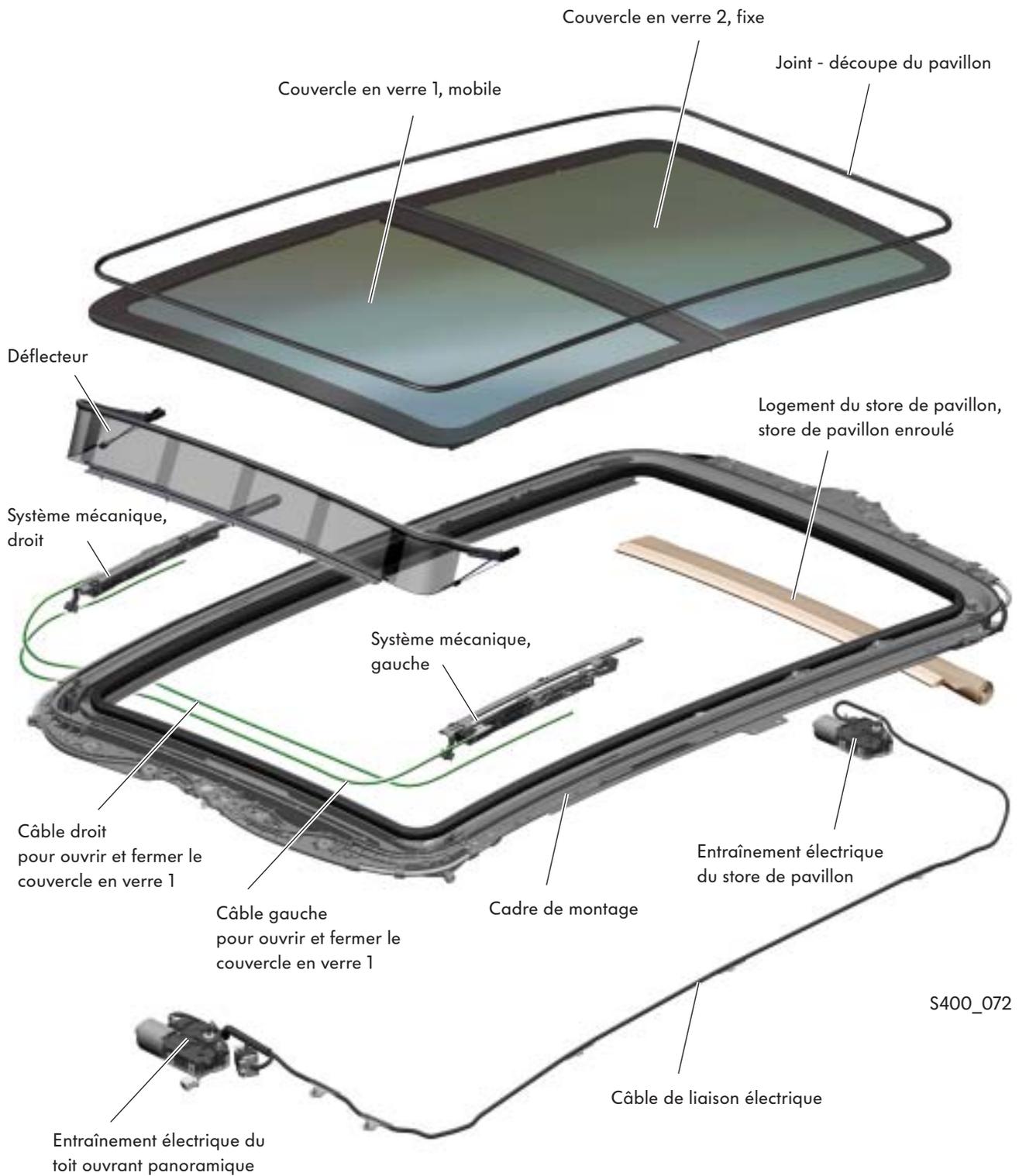
Le toit ouvrant panoramique est un grand toit en verre composé de deux couvercles en verre. Il est vissé sur un cadre de renfort dans la structure du toit de la carrosserie. L'étanchéité entre le toit ouvrant panoramique et la carrosserie est assurée par un joint d'étanchéité intégré dans la carrosserie.

La particularité du toit ouvrant panoramique repose dans le guidage du couvercle en verre avant au-dessus du couvercle en verre arrière fixe en position de coulissement. Le soulèvement et le déplacement du couvercle en verre s'effectuent par le biais de câbles commandés électriquement.

Pour garantir une protection contre le rayonnement solaire, le toit ouvrant panoramique est équipé d'un store à commande électrique.

Le toit ouvrant panoramique possède également un déflecteur escamotable.

Vue d'ensemble des composants (vue éclatée)



Réglage du couvercle en verre 1

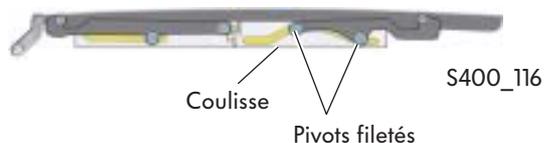
Le couvercle en verre 1 est déplacé par un système mécanique intégré dans le toit ouvrant panoramique. Le système mécanique est entraîné par un moteur électrique par le biais d'un câble relié à gauche et à droite. Les câbles déplacent le système mécanique dans une plage de réglage permettant de placer le toit dans les différentes positions. Les embouts avant dotés de coulisses séparées et de coulisseaux permettent de positionner avec précision le couvercle en verre 1 dans la partie avant.



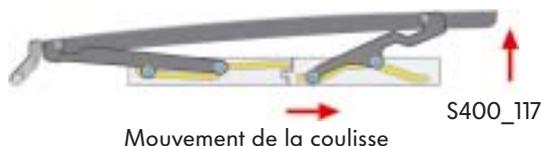
Position du système mécanique Position de relèvement du toit



Position zéro

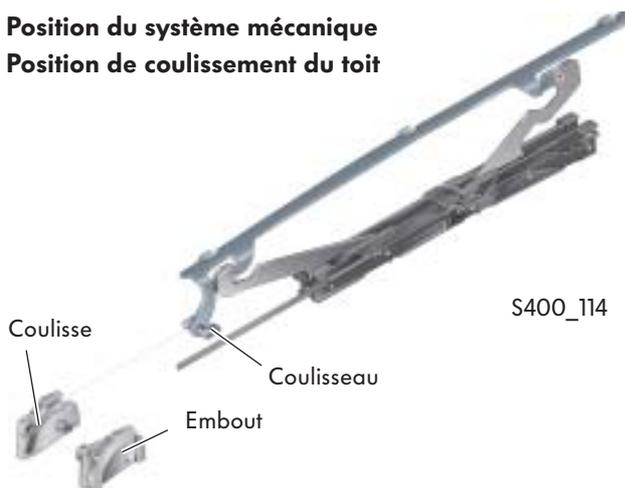


Position de relèvement

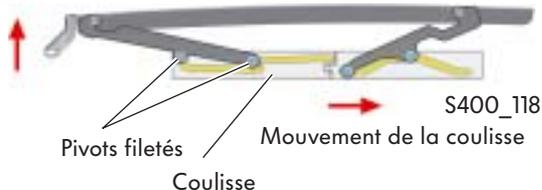


Au début du soulèvement, la partie arrière du toit est relevée par une coulisse et par des pivots filetés qui se déplacent dans la coulisse. Le toit se place en position de relèvement.

Position du système mécanique Position de coulissement du toit



Position de coulissement



Si le câble continue d'être déplacé à partir de la position de relèvement, la partie avant du système mécanique est également relevée et le couvercle en verre 1 se place en position de coulissement.

Ceci s'effectue également par le biais d'une coulisse et de pivots filetés qui se déplacent dans la coulisse. Le coulisseau monte dans la coulisse séparée de l'embout. Puis le couvercle en verre 1 peut être déplacé vers l'arrière au-dessus du couvercle en verre 2 fixe.

La fermeture s'effectue dans l'ordre inverse.

Commande

La commande du toit ouvrant panoramique et du store de pavillon s'effectue par le biais d'un interrupteur situé dans l'écran de la partie avant du ciel de pavillon.

Cet interrupteur possède trois fonctions et possibilités de réglage :

- Rotation de l'interrupteur pour déplacer le couvercle en verre 1 en position de coulissement
- Pression de l'interrupteur pour déplacer le couvercle en verre 1 en position de relèvement
- Brève ou longue pression sur les commandes du store de pavillon (mode touche douce ou commande) pour déplacer le store de pavillon

Commande de secours

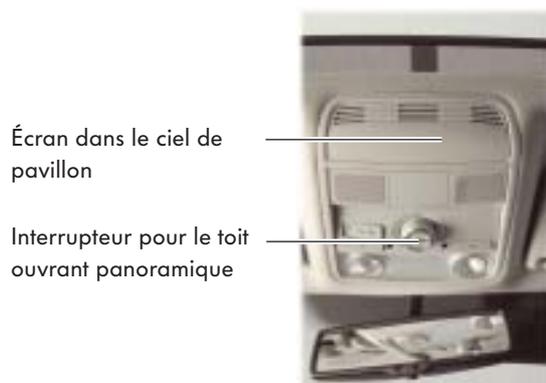
Si la situation l'exige, le couvercle en verre 1 ou le store de pavillon peuvent être fermés après un blocage en tirant en continu l'interrupteur ou à l'aide du mode commande. Pour cela, la bague rotative doit être en position « Toit ouvrant fermé ». La fermeture du couvercle en verre 1 s'effectue ensuite sans limitation de la force de fermeture.

Réglage de secours

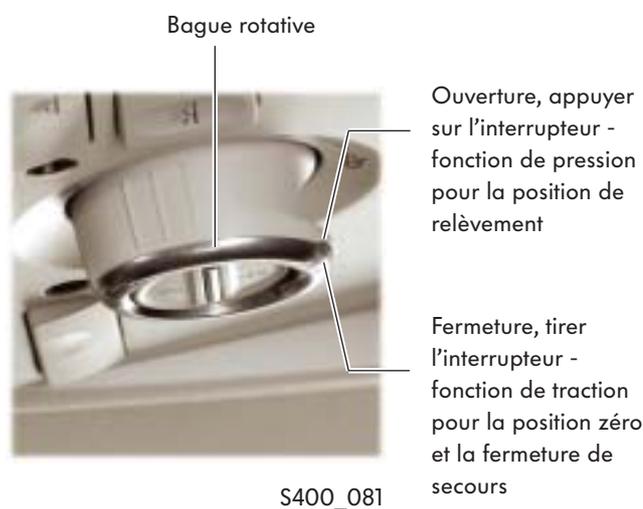
Si le toit ouvrant panoramique ne peut plus être réglé électriquement, sa fermeture peut être effectuée par un réglage de secours mécanique à l'aide d'un outil auxiliaire (six pans creux 4 mm).

Le réglage de secours mécanique permet de « régler » toutes les valeurs (positions présélectionnées, zones de protection et augmentations partielles des valeurs limite de force de serrage).

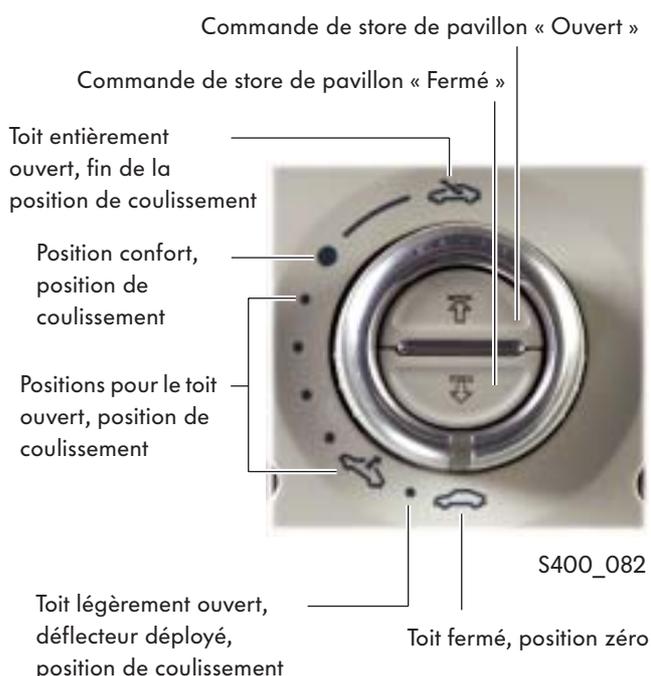
Lors du réglage ultérieur du couvercle en verre 1, des dysfonctionnements peuvent se produire, tels que le déclenchement du limiteur de force de fermeture. C'est pourquoi il est indispensable de faire régler le toit ouvrant panoramique dans un atelier suite à un réglage de secours.



S400_084



S400_081



S400_082



Carrosserie

Relèvement du couvercle en verre 1

Lors du relèvement du couvercle en verre 1, les situations suivantes sont possibles :

- Lorsque la bague rotative est en position « Toit fermé », le couvercle en verre est relevé vers le haut en appuyant sur l'interrupteur du couvercle en verre 1.
- Le couvercle en verre 1 peut être fermé en tirant l'interrupteur du couvercle en verre 1 ; il se replace alors en position zéro.



S400_108

Ouverture, appuyer sur l'interrupteur - fonction de pression pour la position de relèvement

Fermeture, tirer l'interrupteur - fonction de traction pour la position zéro et la fermeture de secours

Affichage de l'interrupteur lorsque la bague rotative est en position « Toit fermé » en cas d'utilisation de la fonction de pression et de traction

Mode automatique = actionner brièvement l'interrupteur

Mode manuel = actionner longuement l'interrupteur

Commande de secours

Si la situation l'exige, le couvercle en verre 1 peut être fermé après un blocage en tirant en continu l'interrupteur. La fermeture du couvercle en verre 1 s'effectue alors sans limitation de la force de fermeture.



S400_074

Couvercle en verre 1 relevé, position de relèvement

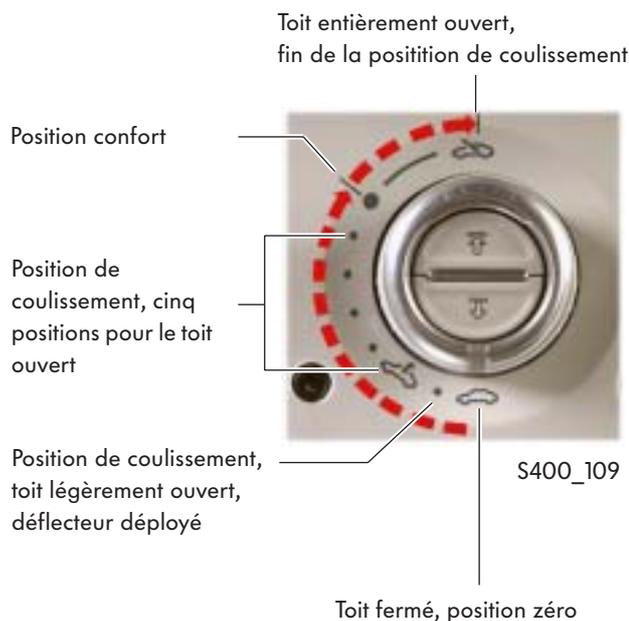
Store de pavillon fermé



S400_101

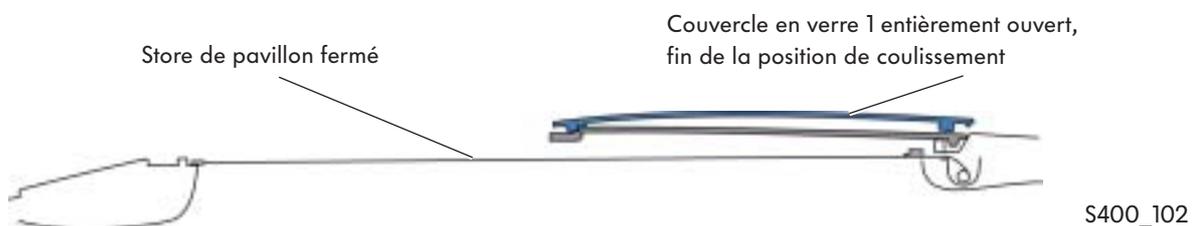
Ouverture du couvercle en verre 1

- Pour déplacer le couvercle en verre 1 vers l'arrière au-dessus du couvercle en verre 2 en position de coulissement, la bague rotative de l'interrupteur doit être tournée à partir de la position zéro dans le sens des aiguilles d'une montre. La taille de l'ouverture du toit ouvrant panoramique est alors différente selon la position de réglage.
- Le déflecteur se déploie à partir de la première position de coulissement.
- Le toit ouvrant panoramique propose une position confort ; celle-ci est caractérisée par un repère. En position confort, la taille de l'ouverture du toit garantit une conduite en grande partie exempte de bruits aérodynamiques.
- À la fin de la position de coulissement, la bague rotative ne s'encliquette pas. Pour ouvrir entièrement le toit, la bague rotative doit être tournée jusqu'à la fin dans le sens de rotation et maintenue dans cette position jusqu'à ce que le toit soit ouvert.



Commande de secours

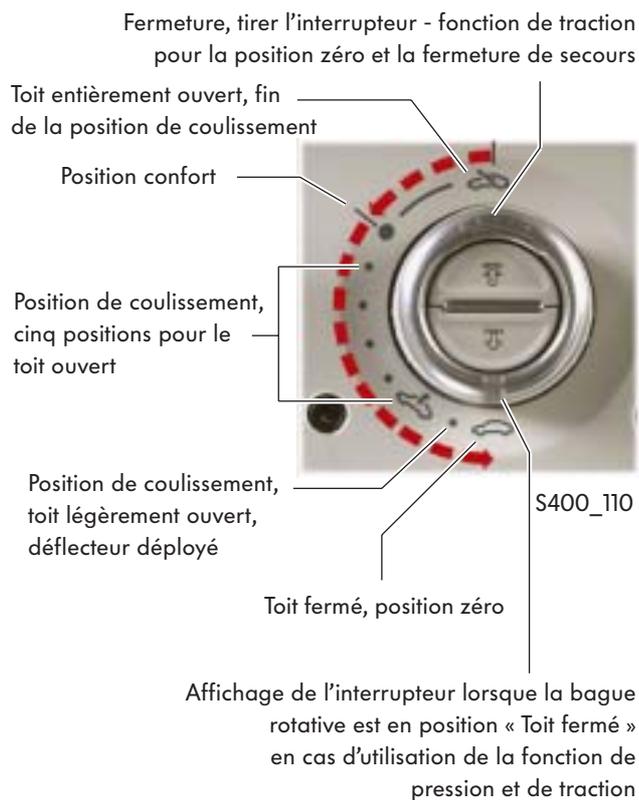
Si la situation l'exige, le couvercle en verre 1 peut être fermé après un blocage en tirant en continu l'interrupteur. La fermeture du couvercle en verre 1 s'effectue alors sans limitation de la force de fermeture.



Fermeture du couvercle en verre 1

Lors de la fermeture du couvercle en verre 1, les situations suivantes sont possibles :

- Pour déplacer le couvercle en verre 1 vers l'avant en position zéro à partir de la position de coulissement et par conséquent pour fermer le toit ouvrant panoramique, la bague rotative de l'interrupteur doit être tournée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position précédente sur la position « toit fermé ». Le toit ouvrant panoramique se ferme automatiquement.
- Pour déplacer le couvercle en verre 1 vers le bas de la position de relèvement en position zéro et par conséquent pour fermer le toit ouvrant panoramique, l'interrupteur doit être tiré vers le bas (fonction de traction - cf. « Relèvement du couvercle en verre 1 »). Le toit ouvrant panoramique se ferme automatiquement.



Commande de secours

Si la situation l'exige, le couvercle en verre 1 peut être fermé après un blocage en tirant en continu l'interrupteur. La fermeture du couvercle en verre 1 s'effectue alors sans limitation de la force de fermeture.



Ouverture et fermeture du store de pavillon

Le toit ouvrant panoramique est complété par un store de pavillon à commande électrique monté dans la partie arrière du toit ouvrant panoramique.

Le store de pavillon peut être ouvert ou fermé en appuyant sur les commandes situées dans l'interrupteur. Il est alors sorti ou rentré de manière électriques dans les guides du cadre de montage en dessous des deux couvercles en verre. Le store de pavillon peut être actionné quelle que soit la position du couvercle de toit 1.



S400_111

Mode automatique = actionner brièvement la commande de store de pavillon
 Mode manuel = actionner longuement la commande de store de pavillon

Commande de secours

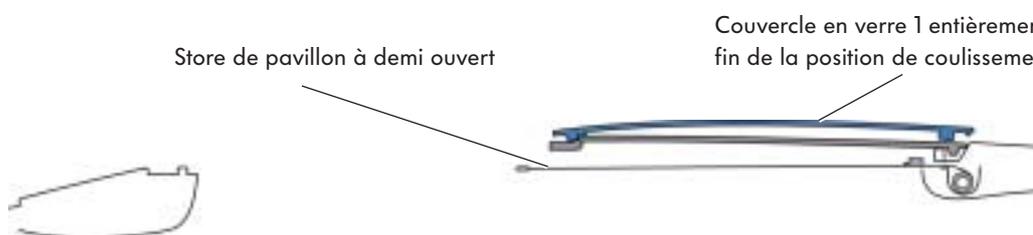
Si la situation l'exige et que le store de pavillon ne se ferme pas en raison de coulissements mécaniques difficiles, il peut être fermé en mode commande. La fermeture du store de pavillon s'effectue alors sans limitation de la force de fermeture.



Les différentes commandes possibles du store de pavillon figurent dans la notice d'utilisation.



S400_099



S400_103



Réglage automatique et manuel du toit ouvrant panoramique et du store de pavillon



La commande du toit ouvrant panoramique et du store de pavillon s'effectue par le biais d'une unité de commande commune. Celle-ci comprend la commande 1 de toit ouvrant E582, la commande 1 de store de pavillon E584 et le programmeur d'ouverture/de fermeture de toit coulissant E139.

Toutes les informations des éléments de commande sont directement lues et traitées par le calculateur d'ouverture/fermeture de toit coulissant J245.

Le calculateur de toit ouvrant J245 est intégré dans le bus de données LIN ; il pilote l'ouverture et la fermeture du toit ouvrant panoramique.

Le moteur de toit coulissant V1 est également intégré dans le calculateur de toit ouvrant J245.

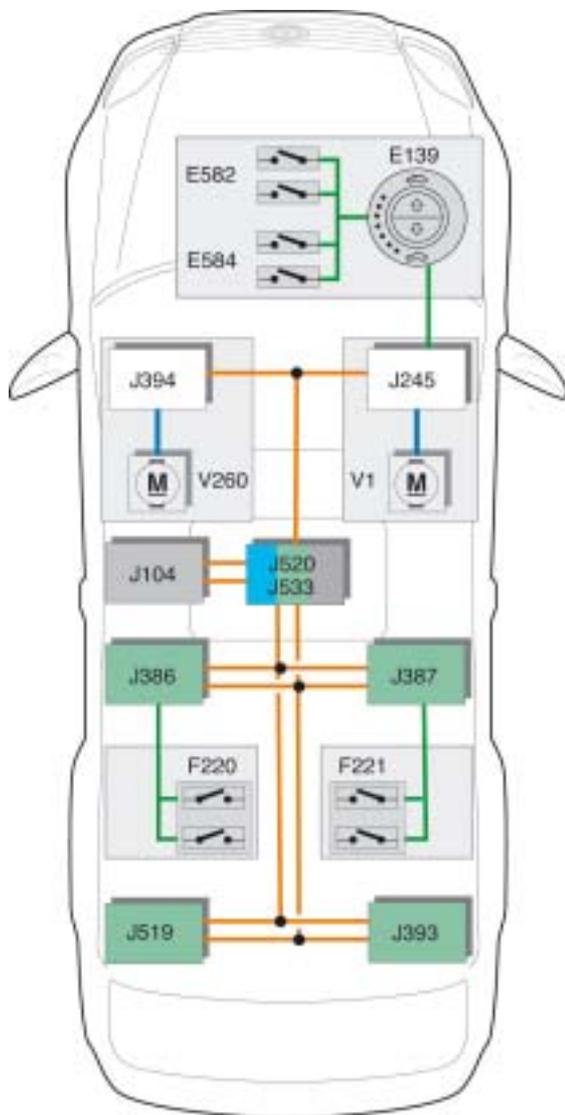
De même, le calculateur de store de pavillon J394 est intégré dans le bus de données LIN ; il pilote l'ouverture et la fermeture du store de pavillon.

Le moteur de store de toit coulissant V260 est également intégré dans le calculateur de store de pavillon J394.

Le calculateur 2 de réseau de bord J520 intégré dans l'interface de diagnostic pour bus de données J533 permet de lire les informations d'autres calculateurs :

- Le calculateur de porte côté conducteur J386 analyse les informations de l'unité de fermeture du verrouillage centralisé côté conducteur F220 ainsi que l'actionnement de la commande de verrouillage centralisé côté conducteur.
- Le calculateur de porte côté passager avant J387 analyse les informations de l'unité de fermeture du verrouillage centralisé côté passager avant F221 ainsi que l'actionnement de la commande de verrouillage centralisé côté passager avant.
- Le calculateur central de système confort J393 analyse l'ouverture des portes conducteur ou passager après la coupure du contact. Si elles ne s'ouvrent pas après la coupure du contact, une temporisation de dix minutes est utilisée (signal de déblocage high).
Dix minutes après la coupure du contact, le déblocage du toit ouvrant panoramique doit être annulé sur demande des calculateurs de porte côté conducteur J386 et côté passager avant J387 au calculateur central de système confort J393 (signal de déblocage low).
En cas de défaut (si l'annulation du déblocage du toit ouvrant panoramique ne s'effectue pas au bout de dix minutes), l'entraînement du toit ouvrant panoramique et du store de pavillon se met en « veille » au bout de 25 minutes supplémentaires sur demande du calculateur de réseau de bord J519. Le déblocage du toit ouvrant panoramique et du store de pavillon est retiré si le contact est coupé et que les portes conducteur ou passager avant sont ouvertes.
Le comportement du toit ouvrant panoramique et du store de pavillon peut être codé dans le calculateur central de système confort J393 et dans le calculateur 2 de réseau de bord J520.
- Le calculateur d'ABS J104 signale la vitesse. Le limiteur de force de fermeture peut ainsi être réduit lors de vitesses élevées.
- Le calculateur de réseau de bord J519 veille au déblocage des bornes 15 et X.

Schéma de fonctionnement (toit ouvrant panoramique)

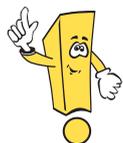


S400_090

Légende

E139	Programmateur d'ouverture/de fermeture de toit coulissant
E582	Commande 1 de toit relevable
E584	Commande 1 de store de pavillon
F220	Unité de fermeture du verrouillage centralisé, côté conducteur
F221	Unité de fermeture du verrouillage centralisé, côté passager avant
J104	Calculateur d'ABS
J245	Calculateur d'ouverture/fermeture de toit coulissant
J386	Calculateur de porte côté conducteur
J387	Calculateur de porte côté passager avant
J393	Calculateur central de système confort
J394	Calculateur de store de pavillon
J519	Calculateur de réseau de bord
J520	Calculateur 2 de réseau de bord
J533	Interface de diagnostic du bus de données
V1	Moteur de toit coulissant
V260	Moteur de store de toit coulissant

	Bus de données CAN propulsion
	Bus de données CAN confort
	Bus de données CAN combiné d'instruments
	Câble de bus de données CAN
	Câble de bus de données LIN
	Entrée
	Sortie



Protection thermique :
Des capteurs de Hall de détection de la vitesse et de la course sont intégrés dans l'entraînement du toit ouvrant panoramique. La protection thermique peut être calculée à partir de ces valeurs mesurées et des valeurs de l'alimentation en tension. L'objectif est d'atteindre une protection contre les usages impropres (protection contre une utilisation abusive pour s'amuser).

Concept de portes

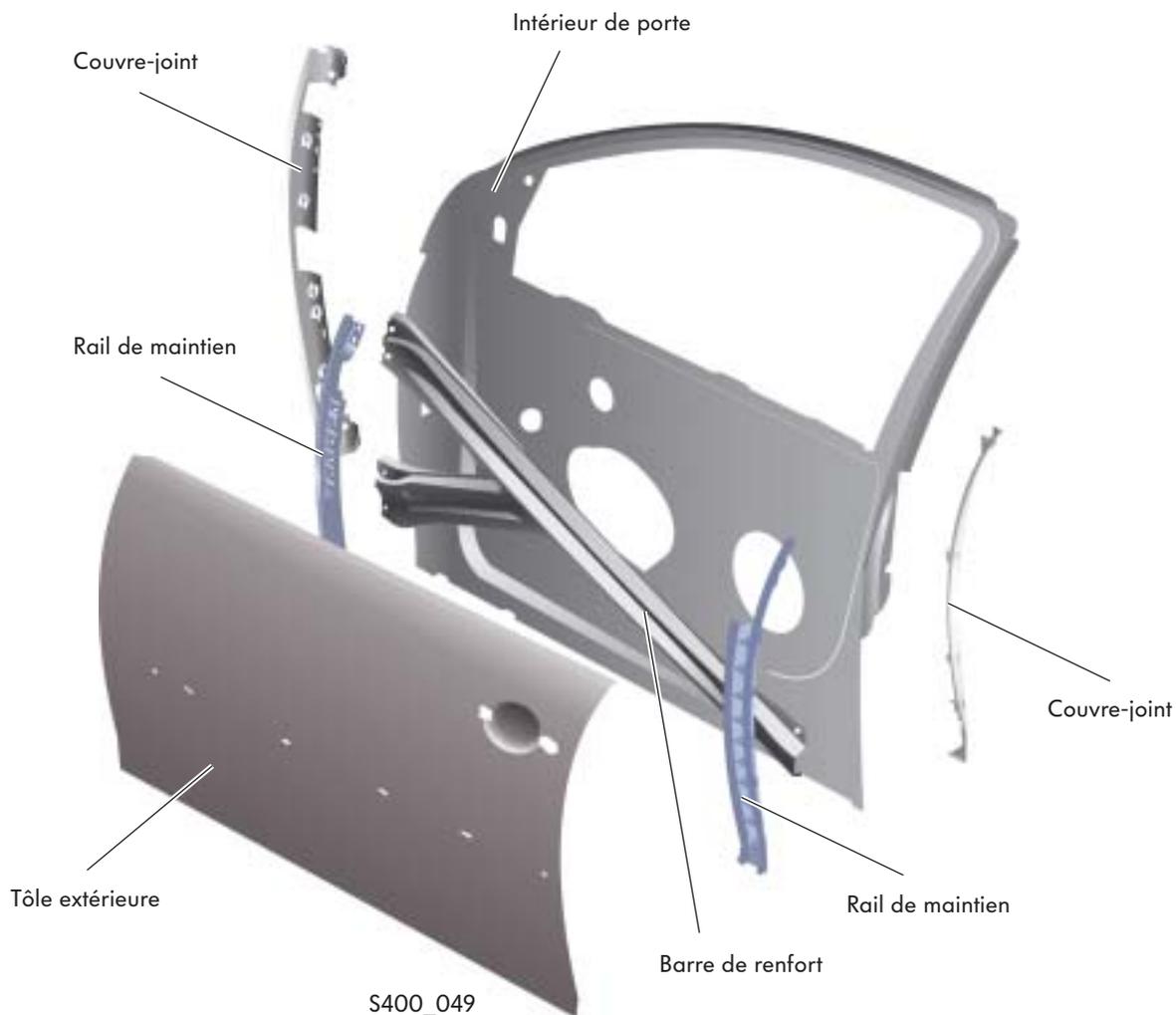
Sur la Golf SW, le concept de portes connu de la Jetta est utilisé pour les portes avant.

Les portes arrière sont montées de manière conventionnelle à l'aide d'un berceau.



Portes avant

Les portes avant sont composées d'une tôle extérieure dotée de deux rails de maintien et d'un intérieur de porte permettant de loger les différentes pièces. La tôle extérieure de porte est collée avec les rails de maintien. Les rails de maintien sont vissés avec l'intérieur de porte.



Portes arrière

Les portes arrière sont composées d'une tôle extérieure et d'un intérieur de porte.
Les éléments de porte sont intégrés dans un berceau vissé avec l'intérieur de porte.



L'extérieur de porte est serti et collé autour de l'intérieur de porte.



Une barre de renfort est également montée dans la porte. Elle est vissée avec l'intérieur de porte dans la partie inférieure de la porte.



Concept de rangement

L'habitacle de la Golf SW 2007 se caractérise par une multitude de rangements et de possibilités de fixation.



- 2 porte-gobelets et 2 compartiments de rangement dans la console centrale (en option : pack fumeur)
2 porte-gobelets dans l'accoudoir central à l'arrière

- Compartiments de rangement dans les portes avant, porte-bouteilles inclus (pour une bouteille d'1 litre maxi)

- En plus du crochet situé au niveau de la poignée de maintien, une patère est montée de série au niveau du revêtement du montant B. Le crochet est positionné de sorte qu'une veste ou un manteau ne gêne pas la visibilité par la glace latérale.

- Poches disponibles en option au dos des dossiers de sièges avant





- Petite console de pavillon avec compartiment de rangement en cas de toit intégral



- Boîte à gants dans le tableau de bord, réfrigérée en liaison avec le climatiseur

- Selon la variante d'équipement, un compartiment de rangement normal et un compartiment de rangement réfrigéré sont disponibles dans la partie arrière de la console centrale.

- Rangements spacieux et possibilités de fixation dans le compartiment de charge

S400_053

- Bonne séparation du compartiment de charge par des couvre-compartiments de charge à réglage variable

Carrosserie

Concept de compartiment de charge

Le compartiment de charge de la Golf SW 2007 a été agrandi par rapport au modèle précédent. Il est conçu de sorte que les types de transport les plus divers soient possibles.

- Marchandises encombrantes facilement transportables par ex. par le dossier de siège rabattable (rapport 60 : 40). Un siège passager avec possibilité de chargement d'objets longs est également disponible en option.
- Grâce à son pivot surélevé, le dossier de banquette arrière peut être rabattu pour se transformer en plancher de chargement. Il offre par conséquent un grand confort de chargement.



Crochet pour sac, escamotable



Casier pour triangle de signalisation et trousse de secours



Grand casier dans le plancher du coffre à bagages - cache entièrement rabattu vers l'avant



Grand casier dans le plancher du coffre à bagages

- Avec ses rangements, le plancher de chargement variable disponible en option offre des possibilités de rangement optimales. Le cache du grand casier arrière peut entièrement être rabattu ou relevé à la verticale selon plusieurs inclinaisons. Le compartiment de charge peut ainsi être divisé en plusieurs parties.



Ouverture de chargement



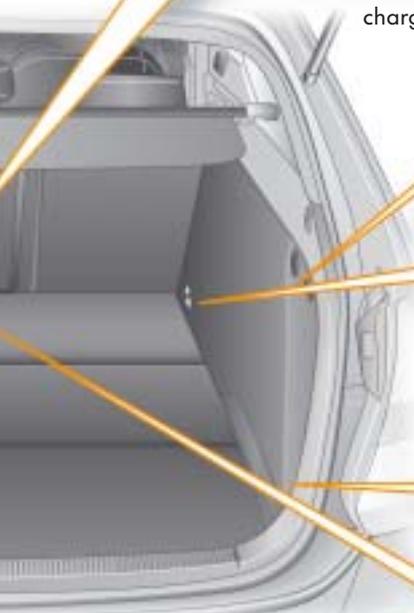
Casier ouvert



Oeillet d'arrimage



Oeillet d'arrimage



S400_054



cache relevé à la verticale



Petit casier dans le plancher du coffre à bagages - cache ouvert

Protection des occupants

Équipement de sécurité

La Golf SW possède l'équipement de sécurité connu de la Jetta :



- Le sac gonflable du passager avant peut être désactivé à l'aide d'un contacteur à clé situé dans le compartiment de rangement côté passager avant.
- Sac gonflable conducteur et passager avant
- Demande de port de la ceinture de sécurité pour conducteur et passager avant
- Rétracteur de ceinture et limiteur d'effort de ceinture pour les sièges avant
- Sacs gonflables latéraux arrière disponibles en option en liaison avec le rétracteur de ceinture et le limiteur d'effort de ceinture
- Ceintures de sécurité 3 points à toutes les places
- Ancrages Isofix sur les places arrière extérieures
- Capteurs de pression dans les portes avant



- Sacs gonflables latéraux dans les sièges avant avec deux chambres

- Sac gonflable de tête pour occupants avant et arrière

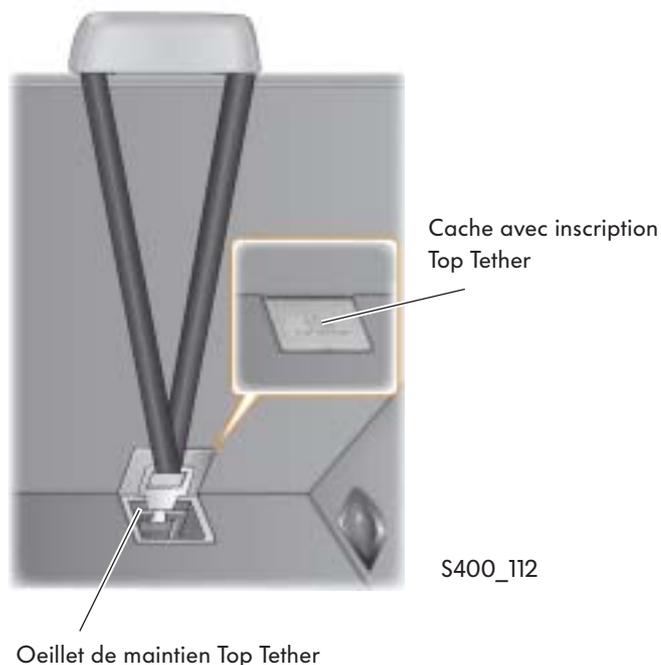
- Système Top Tether



- Capteurs d'accélération dans les revêtements de passage de roue arrière

Top Tether

La Golf SW est équipée du système Top Tether.



Le système Top Tether sert à mieux fixer le siège pour enfants. Pour cela, une ceinture supérieure supplémentaire du siège pour enfants est fixée dans des oeillets prévus à cet effet au niveau du plancher du véhicule, derrière la banquette arrière.

S400_055

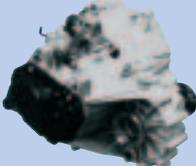


Des informations supplémentaires sur les systèmes de protection des occupants figurent dans le programme autodidactique 318 « La Golf 2004 ».



Groupes motopropulseurs

Combinaisons moteur/boîte de vitesses

Moteur essence	Boîte de vitesses mécanique 5 rapports OAF	Boîte de vitesses mécanique 5 rapports OA4	Boîte de vitesses mécanique 6 rapports OAJ
Moteur diesel			
 <p>Moteur essence 1,6 l de 75 kW avec technique à 2 soupapes</p>			
 <p>Moteur TSI 1,4 l de 90 kW avec suralimentation par turbocompresseur</p>			
 <p>Moteurs TSI 1,4 l de 103kW/125kW à double suralimentation</p>			
 <p>Moteur TSI 2,0 l de 147 kW avec suralimentation par turbocompresseur</p>			
 <p>Moteur TDI 1,9 l de 77 kW avec technique à 2 soupapes</p>			
 <p>Moteur TDI 2,0 l de 103 kW avec technique à 4 soupapes</p>			
 <p>Moteur TDI 2,0 l de 103 kW avec technique à 2 soupapes</p>			

Boîte de vitesses mécanique 6 rapports 02S	Boîte de vitesses mécanique 6 rapports 02Q	Boîte de vitesses automatique 6 rapports 09G	Boîte DSG à double embrayage 6 rapports 02E	Boîte DSG à double embrayage 7 rapports 0AM
				
				
				
				
				
				
				



Groupes motopropulseurs

Nouvelle systématique de lettres-repères du moteur

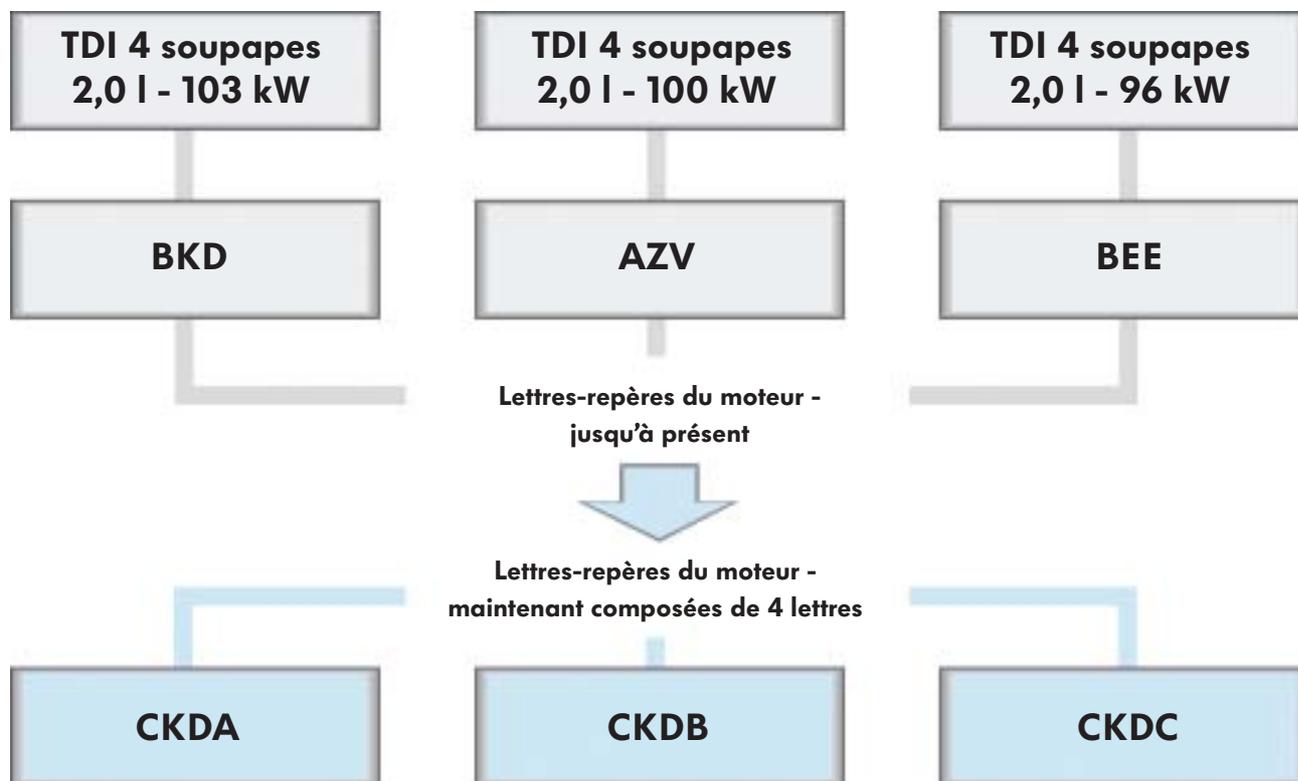
Afin de réduire la diversité des lettres-repères des moteurs, une quatrième lettre vient s'ajouter aux lettres-repères de moteur à 3 lettres. Ceci s'applique uniquement aux moteurs dont le groupe de base est identique mais dont les puissances sont différentes. Sur ces moteurs, la différenciation des puissances s'effectue uniquement par le calculateur moteur, le logiciel étant adapté pour réaliser la différence de puissance et le couple.

Les moteurs dont le concept d'échappement a été modifié n'obtiennent pas de lettres-repère de moteur modifiées.

La nouvelle génération de lettres-repères de moteur s'identifie de la manière suivante :

- La première lettre des lettres-repères du moteur est un « C ».
- Les lettres-repères moteur à 3 caractères figurant sur le bloc-moteur restent inchangées.
- Les lettres-repères moteur à 4 caractères figurent uniquement sur la plaquette d'identification du véhicule, sur le calculateur et sur la plaque du constructeur.

L'attribution des nouvelles lettres-repères de moteur est illustrée dans l'exemple suivant :



S400_104

Où se trouve cette identification ?

Les lettres-repères moteur à 4 caractères figurent sur le calculateur moteur, sur la plaque du constructeur et sur la plaquette d'identification du véhicule.

Autocollant sur le calculateur moteur



S400_091



Les lettres-repères moteur à 3 caractères sont conservées et font partie intégrante du numéro de moteur ; elles sont estampées dans le bloc-moteur.

Lettres-repères moteur sur le bloc-moteur



S400_095

Plaquette d'identification du véhicule



S400_094

Plaque du constructeur



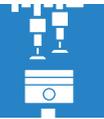
S400_093

Un autocollant sur lequel figurent les lettres-repères du moteur et un numéro continu est collé dans la partie visible du moteur (protection de courroie crantée, couvre-culasse).

Autocollant avec lettres-repères du moteur



S400_096



Groupes motopropulseurs

Moteur essence 1,6 l de 75 kW avec technique à 2 soupapes

Ce moteur est identique au moteur essence 1,6 l de 75 kW de la Jetta actuelle.

Particularités techniques

- Culbuteur à galet à 2 soupapes
- Bloc-moteur en aluminium avec carter d'huile nervuré
- Système d'air secondaire
- Collecteur d'admission à longueur variable en plastique
- Système à commande par capteur de pression, auparavant débitmètre d'air massique à film chaud (HFM)
- Suppression de l'aération de carter-moteur, aération désormais uniquement par la culasse
- Suppression du système de recyclage des gaz

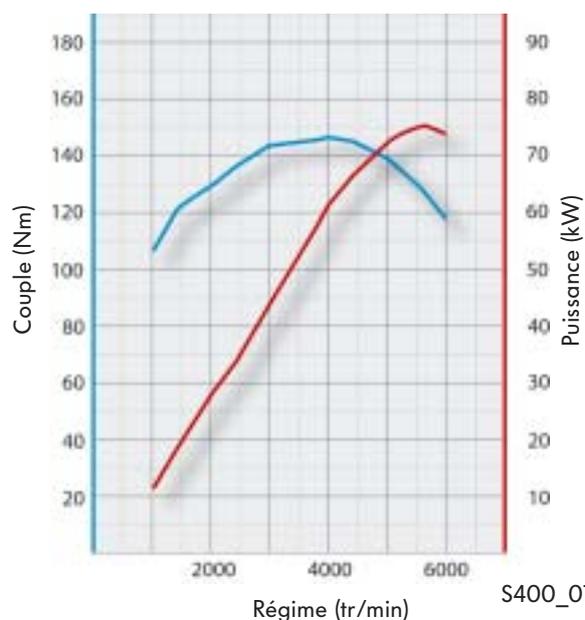


S400_015

Caractéristiques techniques

Lettres-repères du moteur	BSE
Type	Moteur 4 cylindres en ligne
Cylindrée	1595 cm ³
Alésage	81 mm
Course	77,4 mm
Nombre de soupapes par cylindre	2
Rapport volumétrique	10,3 : 1
Puissance maxi	75 kW à 5600 tr/min
Couple maxi	148 Nm à 3800 tr/min
Gestion moteur	Simos 7.1
Carburant	Super sans plomb de 95 RON (ordinaire sans plomb de 91 RON avec faible diminution de puissance)
Dépollution des gaz d'échappement	Sonde pré catalyseur : sonde lambda linéaire, Sonde post catalyseur : sonde lambda à sauts de tension
Norme antipollution	EURO 4

Diagramme de couple et de puissance



S400_016

Moteur TSI 1,4 l de 90 kW avec suralimentation par turbocompresseur

Le moteur TSI 1,4 l de 90 kW est un autre représentant de la série de moteurs TSI. Cependant, sa suralimentation ne s'effectue qu'avec un turbocompresseur. Il remplace le moteur FSI 1,6 l de 85 kW et garantit par rapport à ce moteur des performances considérablement supérieures pour une consommation de carburant nettement réduite.

Particularités techniques

- Fonctionnement avec mélange homogène ($\lambda = 1$)
- Turbocompresseur avec soupape de décharge
- Tubulure d'admission en plastique avec radiateur d'air de suralimentation intégré
- Refroidissement par eau de l'air de suralimentation
- Système de refroidissement à deux circuits
- Système d'alimentation en carburant régulé en fonction des besoins
- Pompe haute pression avec vanne de limitation de pression intégrée
- Nouveau procédé de combustion sans commutation des volets de tubulure d'admission



S400_105

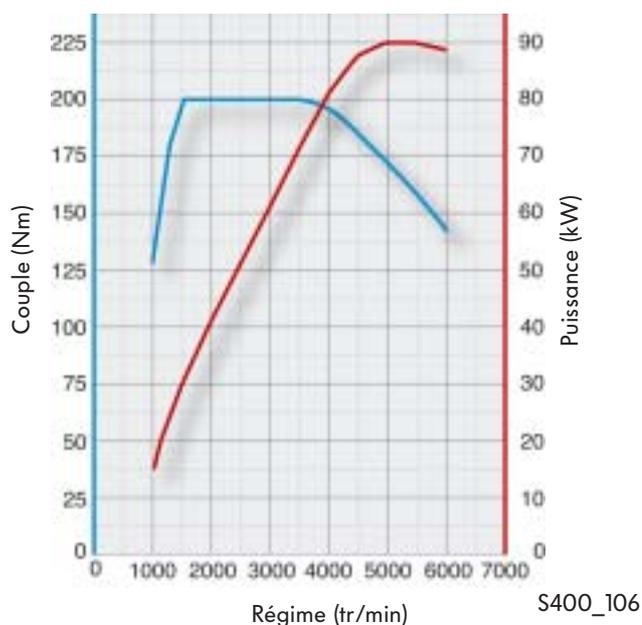


Des informations supplémentaires sur ce moteur figurent dans le programme autodidactique 405 « Le moteur TSI 1,4 l de 90 kW avec système de suralimentation par turbocompresseur ».

Caractéristiques techniques

Lettres-repères du moteur	CAXA
Type	Moteur 4 cylindres en ligne
Cylindrée	1390 cm ³
Alésage	76,5 mm
Course	75,6 mm
Nombre de soupapes par cylindre	4
Rapport volumétrique	10 : 1
Puissance maxi	90 kW à 5500 tr/min
Couple maxi	200 Nm à 1500-3500 tr/min
Gestion moteur	Bosch Motronic MED 17.5.20
Carburant	Super sans plomb de 95 RON
Dépollution des gaz d'échappement	Catalyseur principal, régulation lambda
Norme antipollution	EURO 4

Diagramme de couple et de puissance



S400_106

Groupes motopropulseurs

Moteurs TSI 1,4 l de 103 kW/125 kW à double suralimentation

La particularité de ces moteurs repose avant tout dans la combinaison de l'injection directe d'essence, de la double suralimentation et du « downsizing ».

- Dans le cas de la double suralimentation, la suralimentation de ces moteurs s'effectue en fonction des besoins avec un compresseur mécanique et/ou avec un turbocompresseur.
- Dans le cas du downsizing, un moteur de grosse cylindrée est remplacé par un moteur de plus petite cylindrée et/ou comportant moins de cylindres. Ainsi, les frottements internes et par conséquent la consommation de carburant diminuent sans entraîner une réduction de la puissance ou du couple.



S400_041

Grâce à ce concept, ces moteurs dépassent les performances des moteurs de puissance identique tout en nécessitant moins de carburant.



Des informations supplémentaires sur ces moteurs figurent dans le programme autodidactique 359 « Le moteur TSI 1,4 l à double suralimentation ».

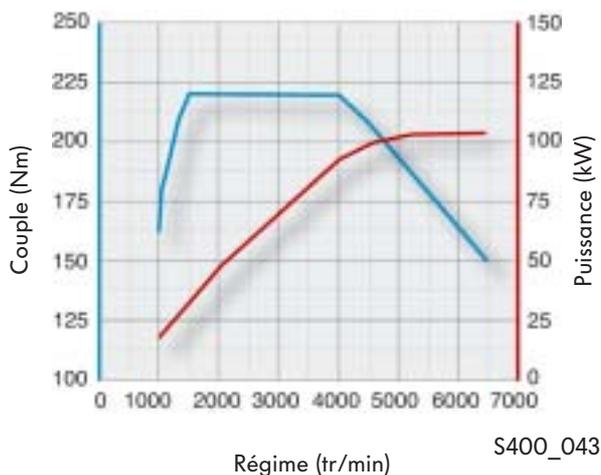
Particularités techniques

- Deux variantes de puissance de 103 kW et 125 kW
- Fonctionnement avec mélange homogène ($\lambda = 1$)
- Chauffage de catalyseur double injection
- Turbocompresseur avec soupape de décharge
- Suralimentation mécanique commutable par compresseur
- Refroidissement de l'air de suralimentation
- Cache du moteur avec accumulateur de dépression pour la commutation des volets de tubulure d'admission
- Bloc-cylindres en fonte grise
- Système de refroidissement à deux circuits
- Système d'alimentation en carburant régulé en fonction des besoins
- Pompe haute pression avec une pression de refoulement pouvant atteindre 150 bars

Caractéristiques techniques

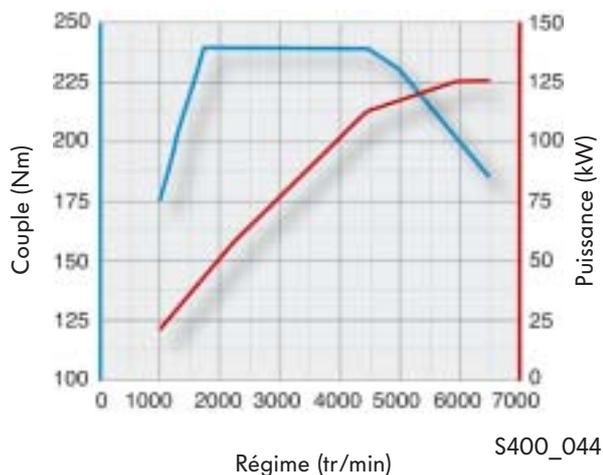
Moteur TSI 1,4 l de 103 kW

Diagramme de couple et de puissance



Moteur 1,4 l de 125 kW

Diagramme de couple et de puissance



Caractéristiques techniques

Lettres-repères du moteur	BMV	BLG
Type	Moteur 4 cylindres en ligne	Moteur 4 cylindres en ligne
Cylindrée	1390 cm ³	1390 cm ³
Alésage	76,5 mm	76,5 mm
Course	75,6 mm	75,6 mm
Nombre de soupapes par cylindre	4	4
Rapport volumétrique	10 : 1	10 : 1
Puissance maxi	103 kW à 6000 tr/min	125 kW à 6000 tr/min
Couple maxi	220 Nm à 1500-4000 tr/min	240 Nm à 1750-4500 tr/min
Gestion moteur	Bosch Motronic MED 17.5.1	Bosch Motronic MED 17.5.1
Carburant	Super sans plomb de 95 RON	Super Plus de 98 RON (Super sans plomb de 95 RON avec une consommation de carburant légèrement supérieure et une réduction minime du couple dans la plage de régime inférieure)
Dépollution des gaz d'échappement	Catalyseur principal, régulation lambda	Catalyseur principal, régulation lambda
Norme antipollution	EURO 4	EURO 4



Les différences de puissance et de couples sont atteintes au niveau logiciel.
La mécanique moteur est identique sur ces deux moteurs.

Groupes motopropulseurs

Moteur TSI 2,0 l de 147 kW avec suralimentation par turbocompresseur

Le moteur TSI 2,0 l de 147 kW avec suralimentation par turbocompresseur est également monté sur les modèles actuels de la Golf GTI, de la Jetta et de la Passat SW.

Particularités techniques

- Système d'échappement à flux unique avec pré-catalyseur et catalyseur sous plancher proche du moteur
- Pompe haute pression Hitachi, résistante à l'éthanol
- Système d'alimentation en carburant sans retour
- Injection homogène
- Pignon de chaîne d'entraînement couplé dans l'engrenage à arbre d'équilibrage
- Pignon elliptique de courroie crantée sur le vilebrequin
- Pompe de servofrein mécanique
- Volets de déplacement de charge à réglage en continu



S400_017

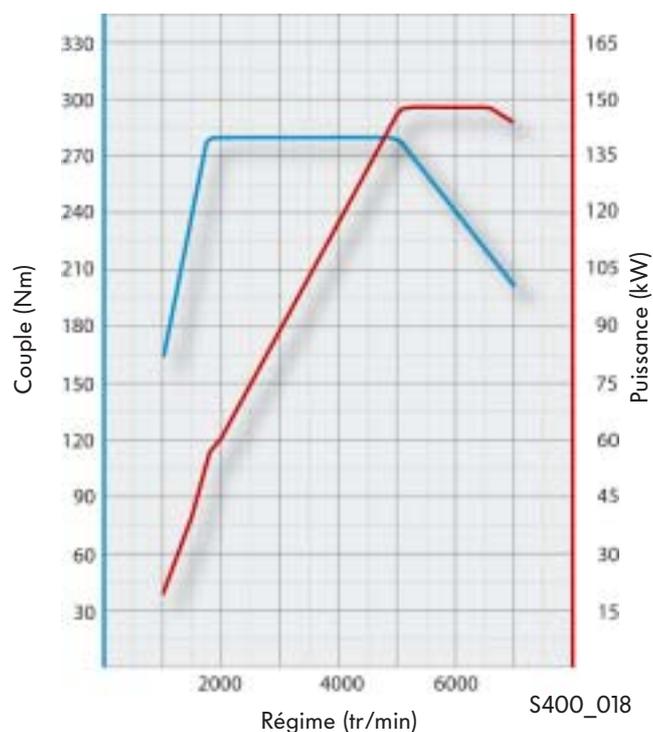


Des informations supplémentaires sur ce moteur figurent dans le programme autodidactique 337 « Le moteur FSI 2,0 avec suralimentation par turbocompresseur ».

Caractéristiques techniques

Lettres-repères du moteur	BWA
Type	Moteur 4 cylindres en ligne
Cylindrée	1984 cm ³
Alésage	82,5 mm
Course	92,8 mm
Rapport volumétrique	10,5 : 1
Puissance maxi	147 kW à 5100-6600 tr/min
Couple maxi	280 Nm à 1800-4700 tr/min
Gestion moteur	Bosch Motronic MED 9.1
Distribution variable	Angle de vilebrequin 42°
Carburant	Super Plus sans plomb de 98 RON (Super sans plomb de 95 RON avec faible diminution de puissance)
Dépollution des gaz d'échappement	Deux catalyseurs trois voies avec régulation lambda
Norme antipollution	EURO 4

Diagramme de couple et de puissance



S400_018

Moteur TDI 1,9 l de 77 kW avec technique à 2 soupapes

Le moteur TDI 1,9 l de 77 kW est également monté sur la Golf et a déjà fait ses preuves sur d'autres modèles Volkswagen.

Particularités techniques

- Injecteurs-pompes avec électrovanne
- Turbocompresseur à géométrie variable
- Version de moteur disponible en option avec filtre à particules revêtu de manière catalytique
- Radiateur commutable pour le recyclage des gaz d'échappement



S400_019

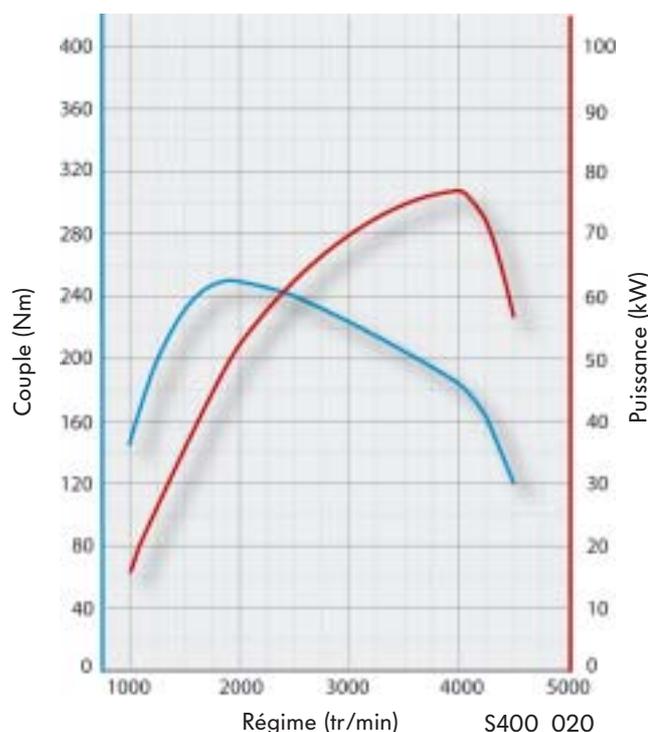


Des informations sur le filtre à particules figurent dans le programme autodidactique 336 « Le filtre à particules revêtu de manière catalytique ».

Caractéristiques techniques

Lettres-repères du moteur	BXE (sans filtre à particules) BLS (avec filtre à particules)
Type	Moteur 4 cylindres en ligne
Cylindrée	1896 cm ³
Alésage	79,5 mm
Course	95,5 mm
Nombre de soupapes par cylindre	2
Rapport volumétrique	18 : 1
Puissance maxi	77 kW à 4000 tr/min
Couple maxi	250 Nm à 1900 tr/min
Gestion moteur	Bosch EDC 16 avec système d'injecteur-pompe
Carburant	Diesel, 51 CN minimum
Dépollution des gaz d'échappement	Recyclage des gaz d'échappement et catalyseur à oxydation/ filtre à particules
Norme antipollution	EURO 4

Diagramme de couple et de puissance



Groupes motopropulseurs

Moteur TDI 2,0 l de 103 kW avec technique à 4 soupapes

Ce moteur est identique au moteur TDI 2,0 l de 103 kW de la Golf 2004.

Particularités techniques

- Injecteurs-pompes avec électrovanne
- Turbocompresseur à géométrie variable
- Technique à 4 soupapes
- Deux arbres à cames, entraînés par courroie crantée
- Radiateur commutable pour le recyclage des gaz d'échappement



S400_021

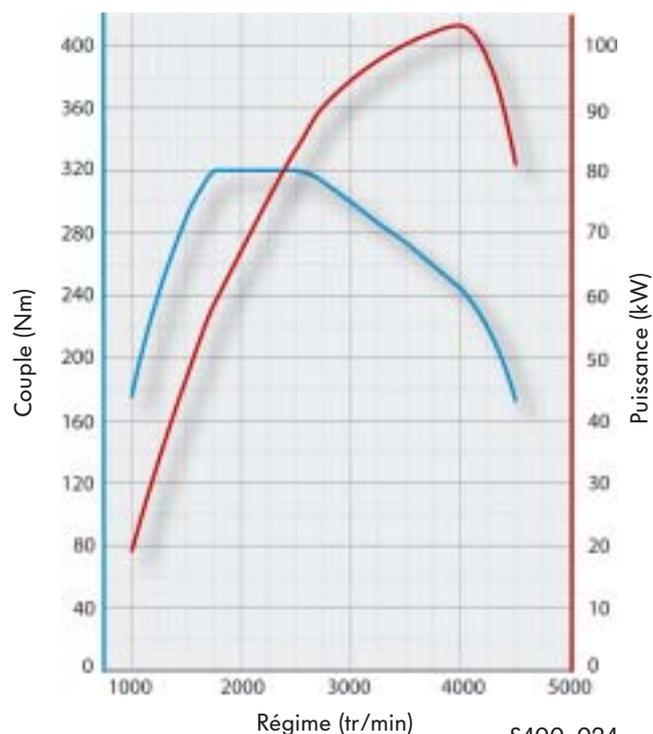


Des informations supplémentaires sur ce moteur figurent dans le programme autodidactique 316 « Le moteur TDI 2,0 l ».

Caractéristiques techniques

Lettres-repères du moteur	BKD
Type	Moteur 4 cylindres en ligne
Cylindrée	1968 cm ³
Alésage	81 mm
Course	95,5 mm
Nombre de soupapes par cylindre	4
Rapport volumétrique	18 : 1
Puissance maxi	103 kW à 4000 tr/min
Couple maxi	320 Nm de 1750 tr/min à 2500 tr/min
Gestion moteur	Bosch EDC 16 avec système d'injecteur-pompe
Carburant	Diesel, 51 CN minimum
Dépollution des gaz d'échappement	Recyclage des gaz d'échappement et catalyseur à oxydation
Norme antipollution	EURO 4

Diagramme de couple et de puissance



S400_024

Moteur TDI 2,0l de 103 kW avec technique à 2 soupapes et filtre à particules

Le moteur TDI 2,0 l de 103 kW avec technique à 2 soupapes et filtre à particules est également disponible sur la Golf millésime 2006.

Particularités techniques

- Injecteurs-pompes avec électrovanne
- Filtre à particules revêtu de manière catalytique
- Turbocompresseur surélevé et tourné vers le haut de 180° pour la disposition du filtre à particules proche du moteur
- Bougies de préchauffage en céramique



S400_023

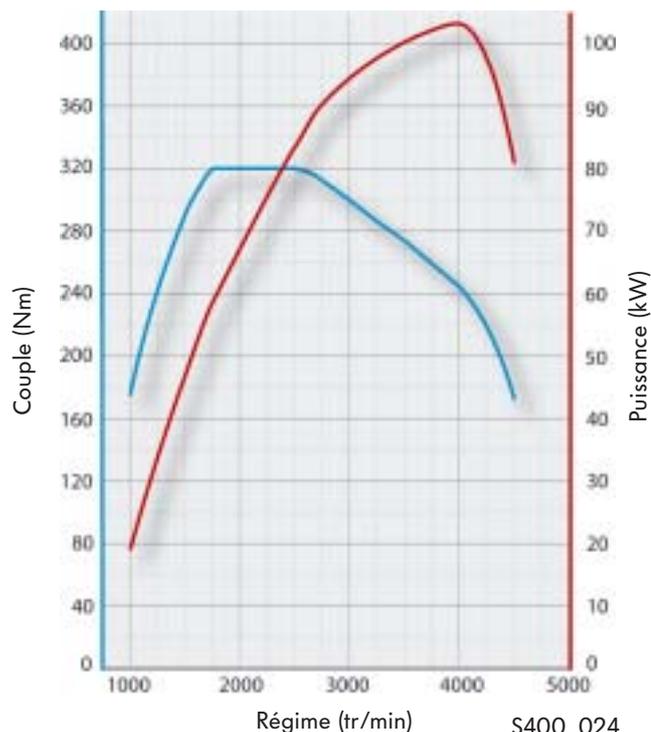


Des informations sur le filtre à particules figurent dans le programme autodidactique 336 « Le filtre à particules revêtu de manière catalytique ».

Caractéristiques techniques

Lettres-repères du moteur	BMM
Type	Moteur 4 cylindres en ligne
Cylindrée	1968 cm ³
Alésage	81 mm
Course	95,5 mm
Nombre de soupapes par cylindre	2
Rapport volumétrique	18,5 : 1
Puissance maxi	103 kW à 4000 tr/min
Couple maxi	320 Nm de 1750 tr/min à 2500 tr/min
Gestion moteur	Bosch EDC 16 avec système d'injecteur-pompe
Carburant	Diesel, 51 CN minimum
Dépollution des gaz d'échappement	Recyclage des gaz d'échappement et filtre à particules
Norme antipollution	EURO 4

Diagramme de couple et de puissance



S400_024

Transmission

Boîte de vitesses mécanique – Vue d'ensemble

Boîte de vitesses mécanique	Particularités techniques	Cf. également le programme autodidactique n° :
 <p>Boîte de vitesses mécanique 5 rapports OAF</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Perfectionnement de la boîte de vitesses O2T • Carter renforcé, boîte de vitesses adaptée à la position de montage modifiée • Sans transmetteur de tachymètre 	–
 <p>Boîte de vitesses mécanique 5 rapports OA4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Perfectionnement de la boîte de vitesses O2J • Commande des vitesses optimisée, couple réducteur renforcé, carter adapté • Sans transmetteur de tachymètre 	328
 <p>Boîte de vitesses mécanique 6 rapports OAJ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Perfectionnement de la boîte de vitesses OAG • Adaptée au moteur TSI 1,4 l de 90 kW, arbre secondaire prolongé avec pignon d'attaque, écart agrandi entre l'arbre secondaire avec pignon d'attaque et le différentiel, pour des couples plus élevés plaque de pignonnerie en tôle remplacée par une plaque de pignonnerie en fonte, denture meulée • Couple réducteur renforcé, cannelures adaptées pour des couples plus élevés, carter adapté • Sans transmetteur de tachymètre 	306
 <p>Boîte de vitesses mécanique 6 rapports O2S</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Perfectionnement de la boîte de vitesses O2J • Commande des vitesses optimisée • Arbres prolongés avec support supplémentaire, paire de pignons supplémentaire, nouveau couvercle de carter prolongé en aluminium, carter adapté à la position de montage • Sans transmetteur de tachymètre 	306
 <p>Boîte de vitesses mécanique 6 rapports O2Q</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Perfectionnement de la boîte de vitesses O2M • Modifications au niveau de l'arbre de commande, fourchettes avec butées dans le carter, fixation modifiée • Sans transmetteur de tachymètre 	306

Boîte de vitesses automatique – Vue d'ensemble

Boîte de vitesses automatique	Particularités techniques	Cf. également le programme autodidactique n° :
 <p>Boîte DSG à double embrayage 6 rapports 02E</p>	<p>La boîte DSG à double embrayage 6 rapports 02E est dotée d'un double embrayage hydraulique. Elle réunit les avantages d'une boîte de vitesses mécanique tels que le rendement élevé ainsi que la robustesse et la sportivité, et les avantages d'une boîte automatique tels que le grand confort, avant tout lors du passage des rapports.</p>	308
 <p>Boîte DSG à double embrayage 7 rapports 0AM</p>	<p>La boîte DSG à double embrayage 7 rapports 0AM est un perfectionnement de la boîte DSG à double embrayage 02E. Contrairement à la boîte 02E, elle fonctionne avec un double embrayage à sec, une pompe à huile électrique pour le système hydraulique, et des circuits d'huile séparés pour la boîte de vitesses et le système mécatronique.</p>	390
 <p>Boîte de vitesses automatique 6 rapports 09G</p>	<p>La boîte de vitesses automatique 6 rapports 09G est une boîte de vitesses compacte, légère à commande électronique idéale pour un montage transversal.</p>	309



Trains roulants

Trains roulants

Les trains roulants de la Golf SW 2007 réunissent les critères élevés en matière de confort et de dynamique dans le segment de la plateforme A.

La Golf SW possède également un essieu avant à jambes de force moderne selon le principe McPherson. L'essieu arrière moderne à quatre bras constitue une particularité en matière de comportement et de confort de conduite.

La direction assistée électromécanique procure au conducteur une sensation de direction précise et adapte en continu à la vitesse croissante du véhicule les efforts de direction nécessaires.

Les ressorts et les amortisseurs sont adaptés aux charges sur essieu élevées du véhicule.

- Programme électronique de stabilisation (ESP) sur la base du système MK60 de la société Continental Teves

- Assistant au freinage d'urgence

- Direction assistée électromécanique, 2ème génération

- Essieu avant à jambes de force moderne selon le principe McPherson

- Liaison directe de la barre stabilisatrice avec une démultiplication de 1 : 1

- Servofrein avec courbe caractéristique à double effet





Des informations supplémentaires sur les trains roulants figurent dans le programme autodidactique 321 « La Golf 2004 - trains roulants ».



- Essieu arrière à quatre bras possédant d'excellentes propriétés en matière de comportement et de confort

S400_036

- Parallélisme et carrossage réglables séparément sur l'essieu arrière

- Indicateur de contrôle de la pression des pneus, en option avec le niveau de finition Trendline, de série à partir du niveau de finition Comfortline

- Accélérateur vertical avec transmetteurs de position de l'accélérateur sans contact



Équipement électrique

Boîtes à fusibles et emplacements de relais dans le réseau de bord

Emplacements de montage

L'équipement électrique de la Golf SW 2007 a été repris de la Jetta 2006 et adapté uniquement à l'arrière.

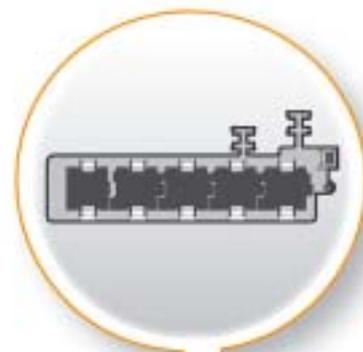
Les emplacements de montage du boîtier électrique, de la boîte à fusibles ballast, de la boîte à fusibles et des porte-relais correspondent entièrement à ceux de la Golf.

Le graphique ci-contre indique les emplacements de montage.

Porte-relais à gauche sous le tableau de bord, au-dessus du calculateur de réseau de bord



Boîtier électrique à gauche dans le compartiment-moteur



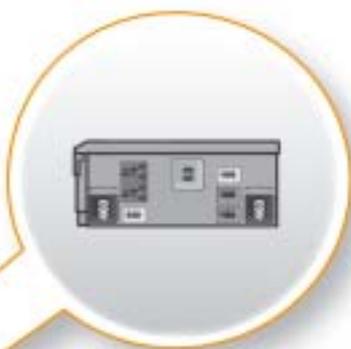
Boîte à fusibles ballast à gauche dans le compartiment-moteur



Boîte à fusibles à gauche dans le tableau de bord



Porte-relais sur le calculateur de réseau de bord à gauche sous le tableau de bord



Des informations supplémentaires sur l'équipement électrique figurent dans le programme autodidactique 319 « La Golf 2004 - équipement électrique ».



S400_066

Équipement électrique

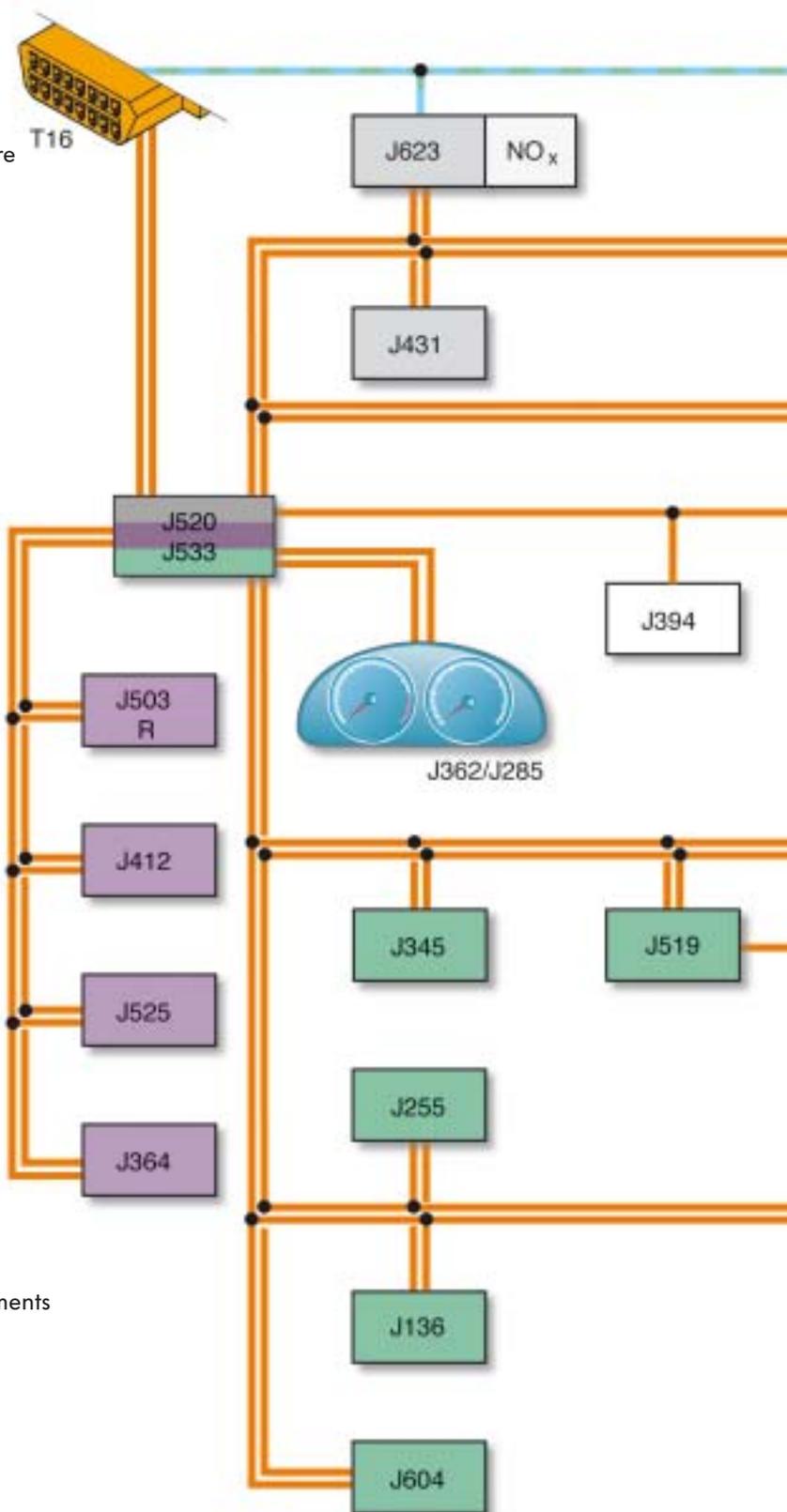
Concept de mise en réseau

Vue d'ensemble des calculateurs mis en réseau

Pour rendre possible un échange des données entre les calculateurs, ceux-ci sont interconnectés par le biais de différents systèmes de bus de données.

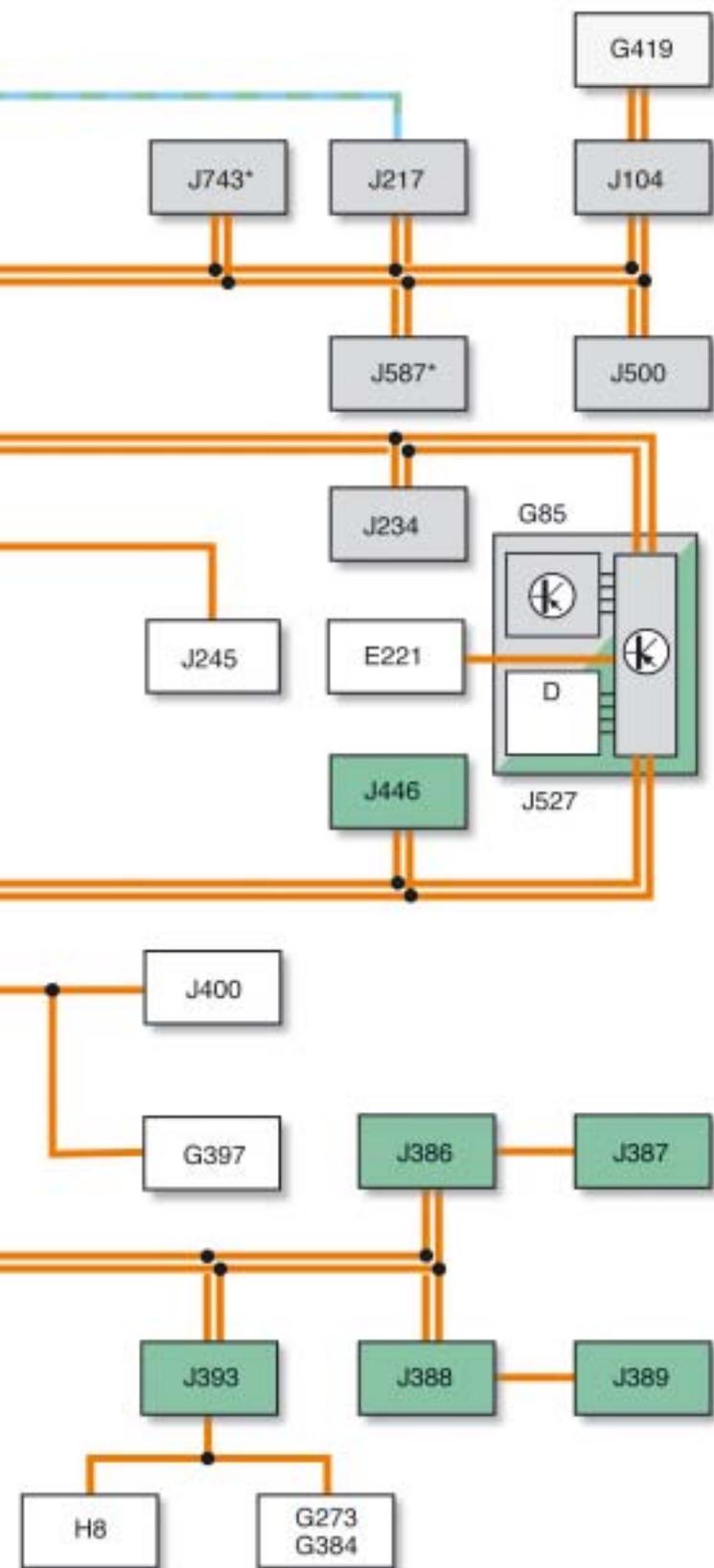
L'interface de diagnostic du bus de données J533 (gateway) constitue l'interface des systèmes de bus de données :

- Bus de données CAN propulsion
- Bus de données CAN confort
- Bus de données CAN infodivertissement
- Bus de données CAN combiné d'instruments
- Bus de données CAN diagnostic



Calculateurs branchés à

-  Bus de données CAN propulsion
-  Bus de données CAN confort
-  Bus de données CAN infodivertissement
-  Bus de données CAN capteur
-  Bus de données LIN
-  Bus de données CAN combiné d'instruments
-  Bus de données CAN diagnostic
-  Câble de bus de données CAN (high speed et low speed)
-  Câble de bus de données LIN
-  Câble K



Légende

D	Contact-démarrreur
E221	Unité de commande au volant (volant multifonction)
G85	Capteur d'angle de braquage
G273	Détecteur pour protection volumétrique
G384	Transmetteur d'inclinaison du véhicule
G397	Détecteur de pluie et de luminosité
G419	Unité de capteurs ESP
H8	Avertisseur sonore d'alarme antivol
J104	Calculateur d'ABS
J136	Calculateur de réglage du siège à mémoire/ réglage de la colonne de direction
J217	Calculateur de boîte automatique
J234	Calculateur de sac gonflable
J245	Calculateur d'ouverture/fermeture de toit coulissant
J255	Calculateur de Climatronic
J285	Calculateur dans le porte-instruments
J345	Calculateur d'identification de remorque
J362	Calculateur d'antidémarrage
J364	Calculateur de chauffage d'appoint
J386	Calculateur de porte, côté conducteur
J387	Calculateur de porte, côté passager avant
J388	Calculateur de porte arrière gauche
J389	Calculateur de porte arrière droite
J393	Calculateur central de système confort
J394	Calculateur de store de pavillon
J400	Calculateur de moteur d'essuie-glace
J412	Calculateur d'électronique de commande du téléphone portable
J431	Calculateur du réglage du site des projecteurs
J446	Calculateur d'aide au stationnement
J500	Calculateur d'assistance de direction
J503	Calculateur avec unité d'affichage pour autoradio et système de navigation
J519	Calculateur de réseau de bord
J520	Calculateur 2 de réseau de bord
J525	Calculateur du processeur d'ambiance sonore DSP
J527	Calculateur d'électronique de colonne de direction
J533	Interface de diagnostic du bus de données
J587*	Calculateur de capteurs de levier sélecteur
J604	Calculateur de chauffage d'appoint à air
J623	Calculateur du moteur
J743*	Mécatronique de boîte DSG
NOx	Capteur NOx
R	Autoradio
T16	Diagnoseanschluss

S400_067

* uniquement avec boîte DSG à double embrayage

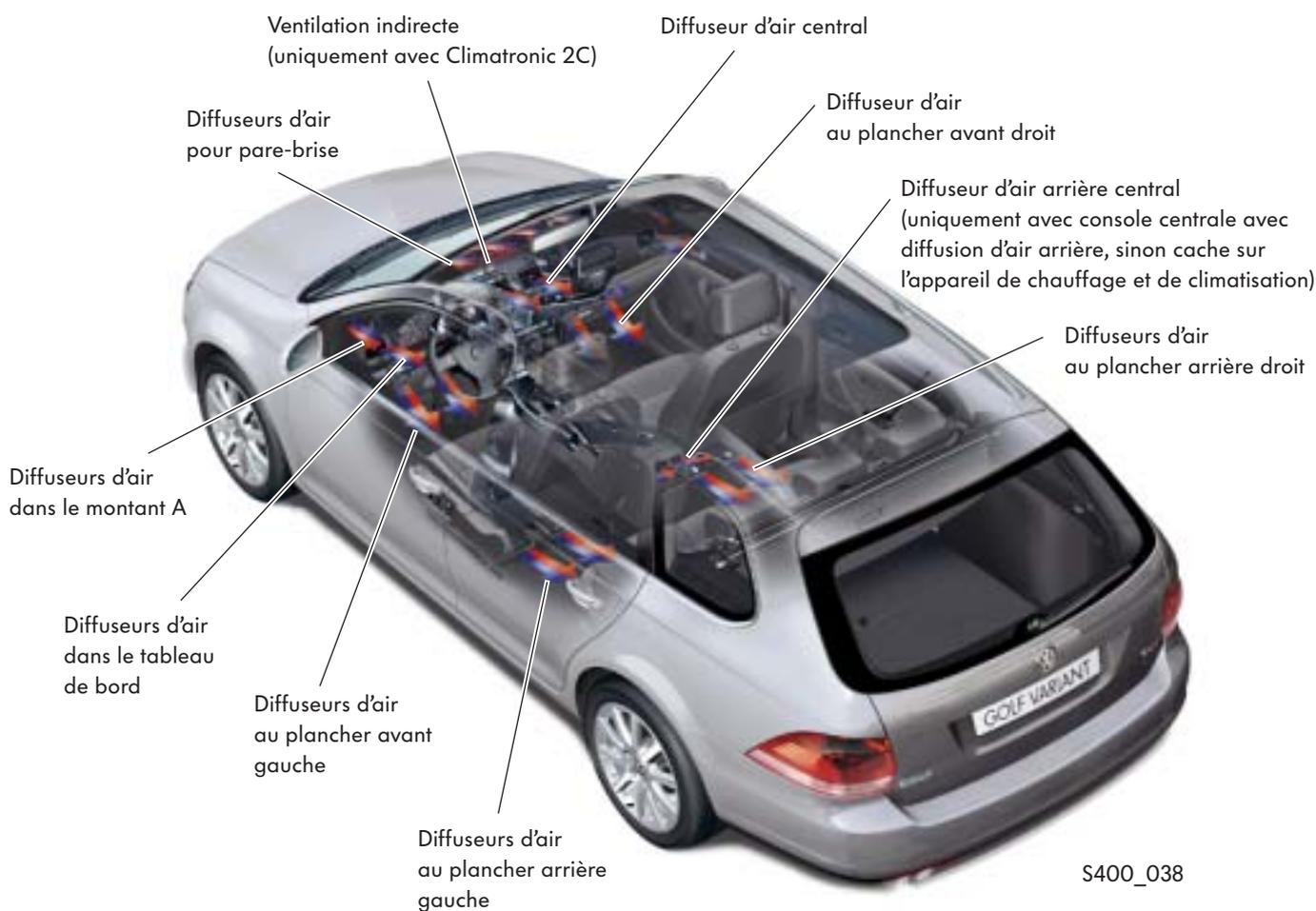


Chauffage et climatisation

Climatisation

Sur la Golf SW 2007, trois systèmes différents sont utilisés :

- le système de chauffage et d'air frais avec soufflante à 4 positions et commande de recyclage de l'air ambiant
- le chauffage et climatiseur « Climatic » semi-automatique
- le chauffage et le climatiseur « Climatronic 2C »



Si le véhicule possède une console centrale avec diffusion d'air arrière, le compartiment de rangement situé dans la console centrale peut également être réfrigéré.



Des informations sur le chauffage et la climatisation figurent dans le programme autodidactique 318 « La Golf 2004 ».



Commande

Selon l'équipement du véhicule, quatre versions différentes d'unités de commande pour le chauffage et la climatisation sont disponibles :

- avec ou sans touche de chauffage immédiat pour le chauffage d'appoint
- avec ou sans potentiomètre de chauffage de siège

Unité de commande du Climatronic 2C



Par rapport à l'équipement précédent, l'inscription « ECON » de la touche de droite a été remplacée par « AC ».

La touche centrale porte l'inscription « DUAL » dans la partie inférieure. Cette fonction sert à adapter la température du côté passager à la température du côté conducteur. Si le véhicule possède un chauffage d'appoint, ce clavier sert de touche de chauffage immédiat pour le chauffage d'appoint et comporte le symbole correspondant.

L'adaptation des températures entre le côté conducteur et le côté passager s'effectue alors à l'aide de la fonction « AUTO ».

Chauffage d'appoint Thermo Top V

La Golf SW 2007 peut être équipée en option du chauffage d'appoint Thermo Top V. Celui-ci possède les fonctions suivantes :

- Chauffage stationnaire pour chauffer l'habitacle et pour dégivrer les glaces du véhicule,
- Ventilation stationnaire pour baisser la température de l'habitacle lorsque le véhicule est garé au soleil,
- Réchauffeur additionnel sur les véhicules essence ou diesel (à la place de la résistance chauffante CTP avec les moteurs diesel).



Autoradio, téléphone et navigation

Autoradios de la Golf SW 2007

Autoradio RCD 300

L'autoradio d'entrée de gamme RCD 300 dispose des fonctions suivantes :

- Quatre canaux pour haut-parleurs (chacun 20 watts), en option deux ou quatre canaux pouvant être raccordés
- Récepteur radio RDS FM/AM, standard européen (AM sans GO)
- Affichage des stations mémorisées, avec noms RDS à l'écran
- Tuner FM 2 Diversity
- Commande au volant multifonction et indicateur multifonction
- Lecteur 1 CD intégré
- Commande pour changeur 6 CD externe
- Commande téléphone (appel mains libres)
- Adaptation du volume sonore en fonction de la vitesse
- Autodiagnostic, y compris diagnostic des haut-parleurs
- Fonction auto-école, doit être explicitement commandée (affichage à l'écran de la fonction des clignotants et de la vitesse - fonction de codage)
- Restitution de CD audio au format MP3



S400_057

Autoradio RCD 500

L'autoradio supérieur RCD 500 dispose des fonctions suivantes :

- Quatre canaux pour haut-parleurs (chacun 20 watts)
- Récepteur radio RDS FM/AM, standard européen (AM sans GO)
- Affichage des stations mémorisées, avec noms RDS à l'écran
- Tuner FM 2 Diversity
- Commande au volant multifonction et indicateur multifonction
- Changeur 6 CD intégré
- Commande pour changeur 6 CD externe
- Commande téléphone (appel mains libres)
- Adaptation du volume sonore en fonction de la vitesse
- Traffic Information Memory (TIM)
- Tonalité spécifique au véhicule
- Autodiagnostic, y compris diagnostic des haut-parleurs
- Amplificateur externe pouvant être raccordé en option
- Restitution en option de CD audio au format MP3



S400_058



Lors de la dépose et de la repose d'un autoradio, l'encadrement doit être retiré pour pouvoir accéder aux vis situées dans la partie arrière.

Système intégré d'autoradio et de navigation RNS 300

Le système intégré d'autoradio et de navigation d'entrée de gamme RNS 300 dispose des fonctions suivantes :

- Écran 2 couleurs (navigation par des symboles)
- Quatre canaux pour haut-parleurs, en option deux ou quatre canaux pouvant être raccordés
- Principe tuner 1 pour FM, TMC inclus
- Navigation dynamique via TMC (Traffic Message Channel)
- Lecteur CD intégré
- Commande pour changeur de CD
- Navigation sans CD de navigation inséré (fonction de zone de couverture)
- Restitution de CD audio aux formats CDA, WMA et MP3



S400_059

Système intégré d'autoradio et de navigation MFD 2

Le système intégré d'autoradio et de navigation supérieur MFD 2 avec système de navigation intégré dispose des fonctions suivantes :

- Écran multi couleurs (MFD)
- Navigation dynamique via TMC (Traffic Message Channel)
- Quatre canaux pour haut-parleurs (chacun 20 watts)
- Récepteur radio RDS FM/AM, standard européen (AM sans GO)
- Affichage des stations mémorisées, avec noms RDS à l'écran
- Commande au volant multifonction et indicateur multifonction
- Via lecteur DVD interne et CD audio
- Commande pour changeur 6 CD externe
- Commande téléphone (appel mains libres)
- Adaptation du volume sonore en fonction de la vitesse
- TIM (Traffic Information Memory)
- Combinable avec Volkswagen Sound et Dynaudio
- Autodiagnostic, y compris diagnostic des haut-parleurs



S400_060



Des informations supplémentaires sur les autoradios figurent dans le programme autodidactique 342 « Autoradios ».



Autoradio, téléphone et navigation

Prééquipement universel pour téléphone mobile (UHV) Low

Le prééquipement universel pour téléphone mobile Low est monté sur la Golf SW 2007 exclusivement avec la technologie Bluetooth™.

Les données sont transmises via Bluetooth™ du téléphone mobile au calculateur d'électronique de commande du téléphone mobile.

Un support de téléphone mobile spécifique est nécessaire pour maintenir le téléphone mobile dans le support et pour l'utiliser avec le dispositif mains libres.

Le calculateur d'électronique de commande du téléphone mobile communique avec les autres calculateurs via le bus de données CAN infodivertissement.

Le prééquipement universel pour téléphone mobile Low est adapté aux réseaux allemands D et E de téléphonie mobile.

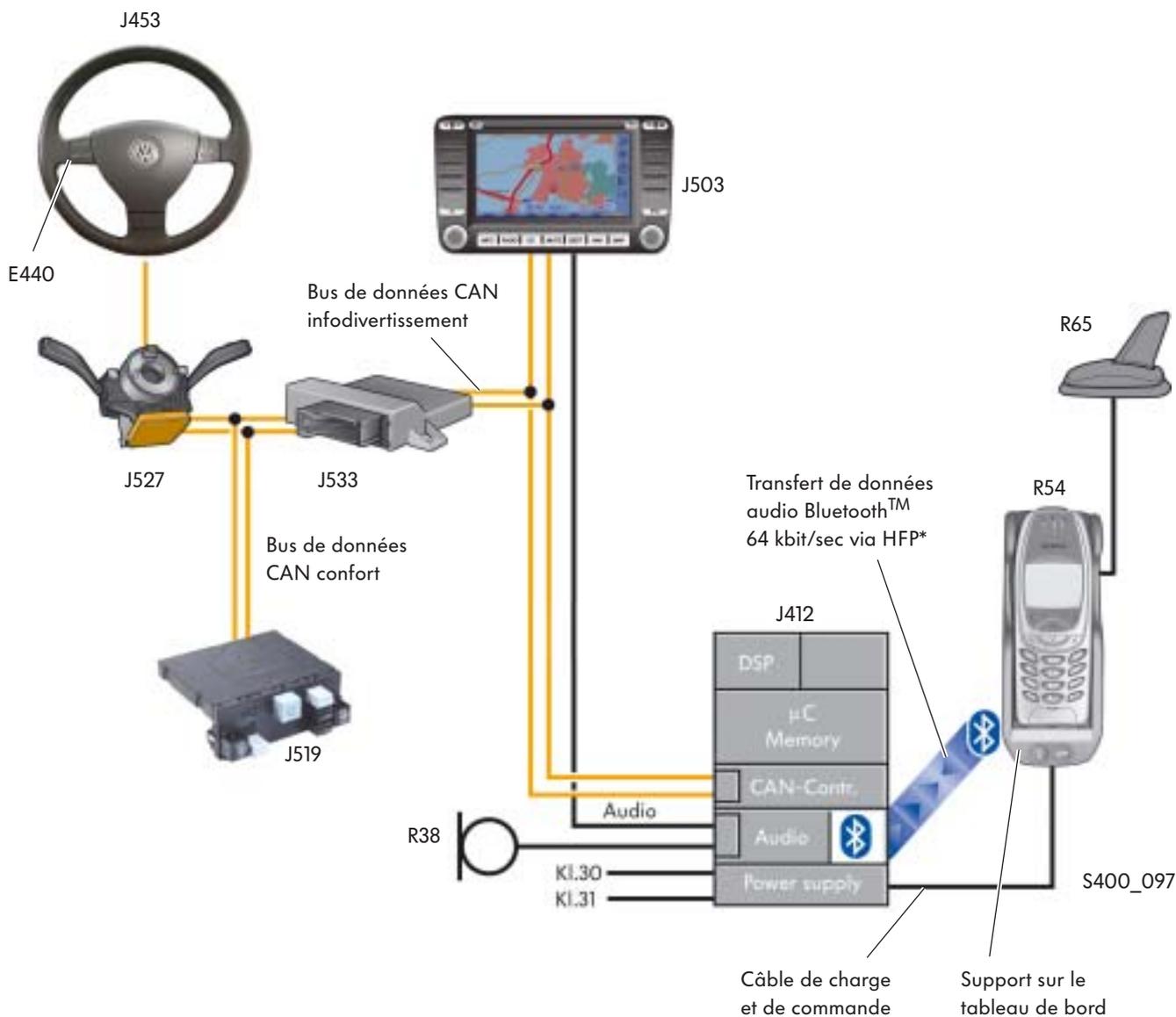
Low regroupe les fonctions suivantes :

- La commande et l'affichage s'effectuent sur le téléphone mobile et en partie à l'aide du volant multifonction (option).
- Il dispose d'un dispositif mains libres et d'un réglage de silencieux radio.
- La charge de la batterie du téléphone mobile s'effectue par le biais du support du téléphone.
- Les touches d'appel informatif et de dépannage se trouvent sur le support du téléphone mobile, ces signaux sont retransmis par le biais d'une liaison par câble discrète.
- Le véhicule dispose d'un système d'antenne GSM raccordé directement au support.
- Il est composé d'une interface pour bus de données CAN vers le bus de données CAN infodivertissement.
- Le transfert des données entre le téléphone mobile et le calculateur d'électronique de commande du téléphone mobile s'effectue par le biais d'une interface Bluetooth™.
- Ce prééquipement universel pour téléphone mobile est apte au diagnostic.
- Le temps de post-fonctionnement est réglable (60 minutes maxi).



Dans la mesure où la liaison du téléphone mobile s'effectue de manière générale par le biais d'une interface Bluetooth™, un processus de couplage doit être effectué une fois.

La disponibilité des supports des différents téléphones mobiles figure dans les informations VOTEX actuelles à l'adresse suivante : www.volkswagen-zubehoer.de.



Légende

E440	Touches multifonction dans le volant, à gauche (option)	J519	Calculateur de réseau de bord
J412	Calculateur d'électronique de commande du téléphone portable	J527	Calculateur d'électronique de colonne de direction
J453	Calculateur de volant de direction multifonction (option)	J533	Interface de diagnostic du bus de données
J503	Calculateur avec unité d'affichage pour auto-radio et système de navigation	R38	Microphone de téléphone
		R54	Téléphone mobile
		R65	Antenne de téléphone

* Hands Free Profile



Autoradio, téléphone et navigation

Concept d'antennes

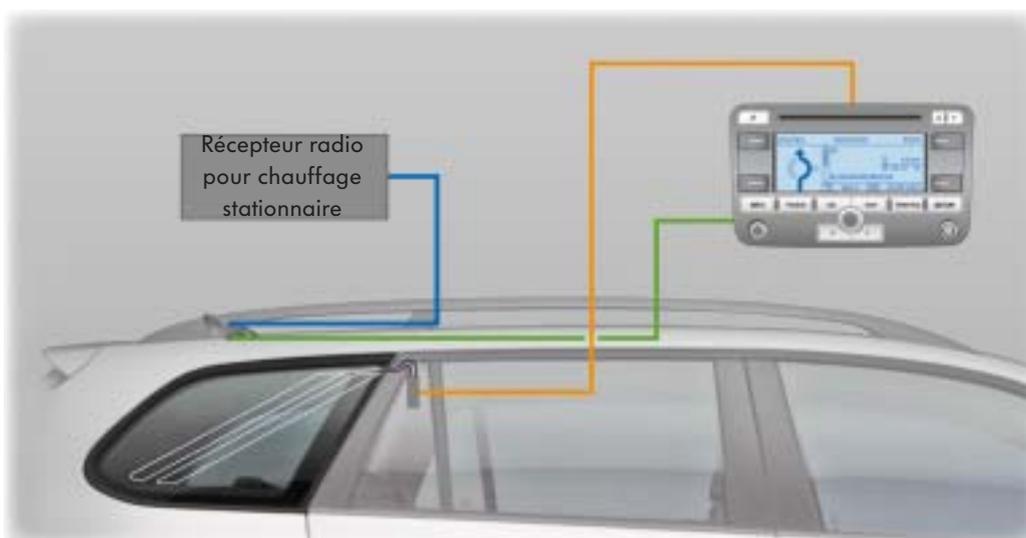
Autoradios RCD 300 et RCD 500



S400_061

Pour recevoir les signaux radio du récepteur interne tuner 2 Diversity, les autoradios RCD 300 et RCD 500 requièrent deux antennes. L'antenne AM/FM est conçue sous forme d'antenne de pavillon télescopique. L'antenne FM se trouve dans la glace latérale arrière droite.

Système intégré d'autoradio et de navigation RNS 300



S400_062

Pour recevoir les signaux radio de l'autoradio interne tuner 1, le système intégré d'autoradio et de navigation RNS 300 requiert une seule antenne. L'antenne AM/FM se trouve dans la glace latérale arrière droite. Les signaux du téléphone, du chauffage stationnaire et de la navigation sont reçus par le biais d'une antenne de pavillon séparée.

Système intégré d'autoradio et de navigation RNS MFD



S400_098

Pour recevoir les signaux radio du récepteur interne tuner 2 Diversity, le système intégré d'autoradio et de navigation RNS MFD requiert deux antennes. L'antenne AM/FM se trouve dans la glace latérale arrière droite, l'antenne FM se trouve dans la glace latérale arrière gauche.

Les signaux du téléphone, du chauffage stationnaire et de la navigation sont reçus par le biais d'une antenne de pavillon séparée.



400



GOLF



© VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg
Tous droits et modifications techniques réservés.
000.2812.02.40 Définition technique 05.2007

Volkswagen AG
Service Training VSQ-1
Brieffach 1995
38436 Wolfsburg

✿ Ce papier a été fabriqué à partir d'une pâte blanchie sans chlore.