

Service Training



Programme autodidactique 419

Le coupé Scirocco 2009



Le nouveau coupé Scirocco millésime 2009 est de retour - 34 ans après la présentation mondiale du tout premier coupé Scirocco.

Le coupé Scirocco revient sur le marché dans sa troisième génération.

La silhouette u nouveau Scirocco est unique et reconnaissable entre mille.

Ce coupé s'inscrit dans la tradition de ses deux prédécesseurs qui, à leur époque, se différenciaient aussi nettement dans leur ligne fondamentale de la plupart des Coupés proposés par la concurrence.

Des technologies de grande qualité sont associées à un faible coût d'entretien, des propriétés routières dynamische s'allient à un grand confort et un habitacle étonnamment généreux s'harmonise au dessin des lignes sportives très affirmées.

Le nouveau coupé Scirocco procure des sensations intenses au volant grâce à des moteurs puissants et à fort couple, à un centre de gravité bas et à une position assise profonde.

Le coupé Scirocco profite en majeure partie des développements techniques existants mais aussi perfectionnés : la fonctionnalité et le design sont particulièrement mis en relief.

La stratégie modulaire perfectionnée de façon systématique se reflétera également dans les nouveaux modèles présentés à l'avenir.

En fin de compte, cela permet d'obtenir un haut niveau de qualité durable.



S419_001

Le programme autodidactique représente la conception et le fonctionnement des innovations technologiques ! Son contenu n'est pas actualisé.

Pour toutes les directives récentes en matière de contrôle, de réglage et de réparation, veuillez vous reporter à la documentation technique SAV prévue à cet effet.



NOUVEAU



**Attention
Nota**



En bref	4
Carrosserie	10
Protection des occupants	14
Ensembles motopropulseurs	16
Liaisons au sol	22
Équipement électrique de confort	27
Autoradio, navigation et téléphone.	28
Chauffage et climatisation	42
Équipement électrique	44
Glossaire	48





L'histoire du coupé Scirocco

Scirocco 1974

Le Scirocco a débuté sa carrière comme premier coupé sport à traction avant de la marque Volkswagen au printemps 1974 ; le succès a été rapidement au rendez-vous.

Au bout de neuf mois seulement, en octobre 1974, le 25 000ème coupé Scirocco quittait les chaînes de production. Jusqu'en 1981, plus de 500 000 Scirocco ont été produits.

Scirocco 1981

Au printemps 1981, le coupé Scirocco se présente avec une carrosserie entièrement retravaillée.

La gamme des modèles a été étendue jusqu'en 1992 par l'adjonction de diverses séries spéciales.

En septembre 1992, au bout de 18 ans de production, le dernier coupé Scirocco a quitté les chaînes de production de la société Karman à Osnabrück (Allemagne).

Cette gamme a été arrêtée après la production d'environ 800 000 Scirocco.





Scirocco 2009

34 ans après la présentation mondiale du premier coupé Scirocco, le Scirocco revient dans sa troisième génération. Mais les temps ont profondément changé. Dès la version de base du nouveau coupé Scirocco, la puissance du moteur est nettement plus élevée que chez son ancêtre et l'équipement de série est aujourd'hui bien plus fourni qu'à l'époque. Le nouveau coupé Scirocco sera produit à l'usine AutoEuropa à Palmela, au Portugal.



S419_007



Le coupé Scirocco

Cette vue d'ensemble vous montre les équipements de série et les options majeurs du Scirocco. Des différences d'équipement sont possibles d'un pays à l'autre.

- Direction assistée électromécanique, 3ème génération
- Sièges conducteur, à réglage électrique avec fonction électrique « Easy Entry », en option
- Système de sonorisation haut-de-gamme de DYNAUDIO, en option
- Climatic
- Assistant de freinage
- Châssis sport
- Régulation adaptative des trains roulants DCC, en option





- Toit panoramique relevable, en option

- Dossier de banquette arrière rabattable, à séparation symétrique

- Système de stationnement à assistance visuelle (OPS), en option

- Nouvelle génération d'ESP



S419_004

- Portes sans cadre supérieur

- Préquipement téléphone universel UHV, en option

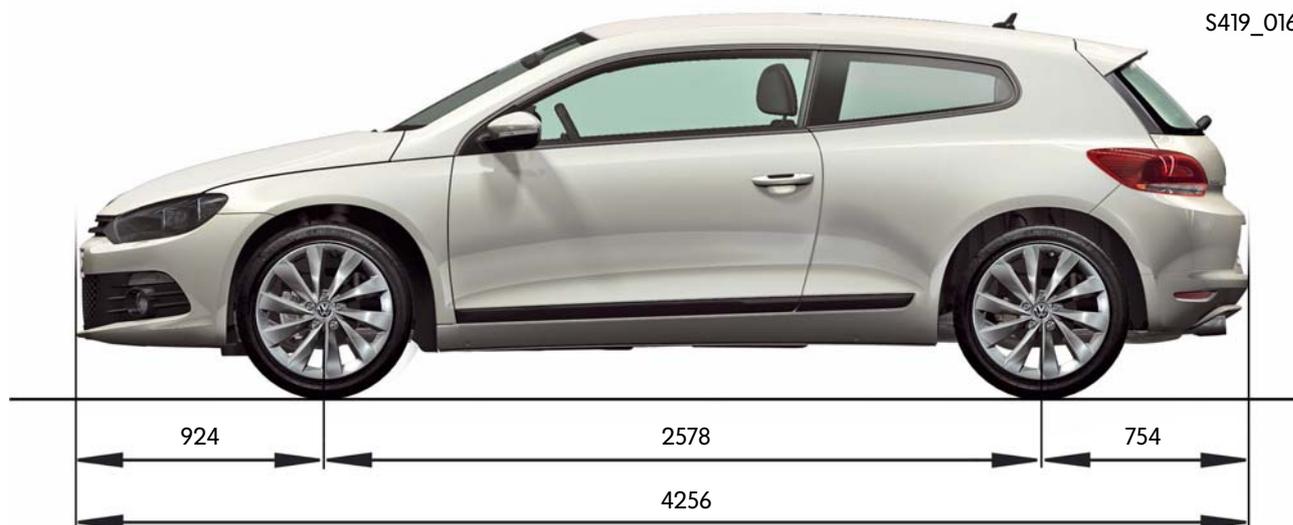
- Boîtier de l'interface pour branchement multimédia (MDI), en option



Caractéristiques techniques

Cotes extérieures et poids

S419_016



Cotes extérieures

Longueur	4256 mm
Largeur	1810 mm
Hauteur	1410 mm
Empattement	2578 mm
Voie avant	1569 mm
Voie arrière	1575 mm

Poids/autres données

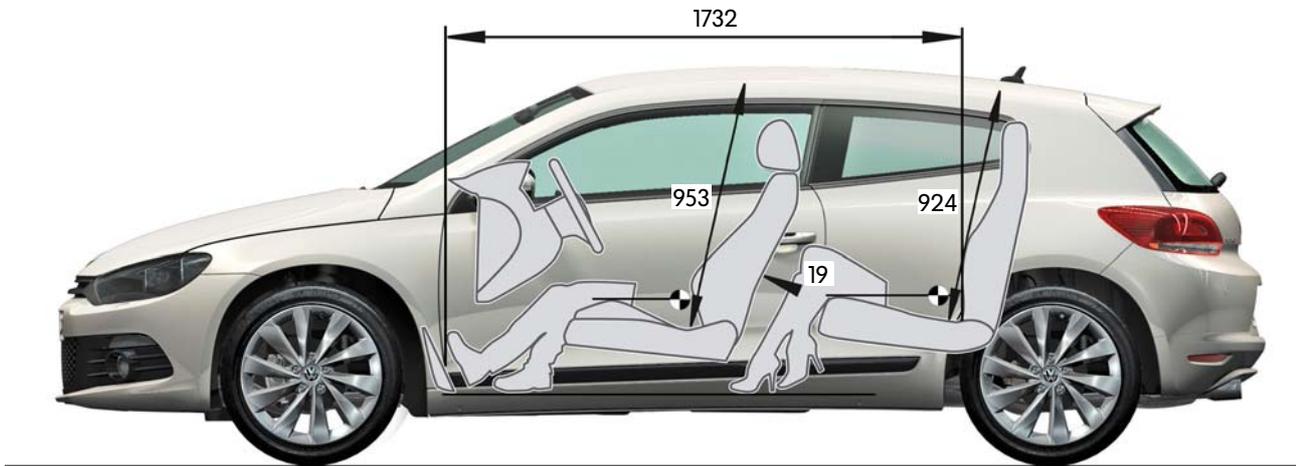
Poids total autorisé	1690 kg**
Poids à vide sans conducteur	1244 kg**
Charge maximale sur pavillon	75 kg
Volume du réservoir à carburant	55l
Coefficient de traînée	0,34 _{C_x} *

* en cas d'équipement avec moteur TSI de 2,0l / 147kW

** en cas d'équipement avec moteur TSI de 1,4l / 90kW



Cotes de l'habitacle



S419_014



S419_012

Cotes et volumes de l'habitacle

Longueur de l'habitacle	1732 mm
Volume du coffre à bagages	292 l
Volume du coffre à bagages lorsque le dossier de banquette est rabattu	755 l

Hauteur libre à l'avant	953 mm
Hauteur libre à l'arrière	924 mm
Espace pour les genoux - 2ème banquette	19 mm

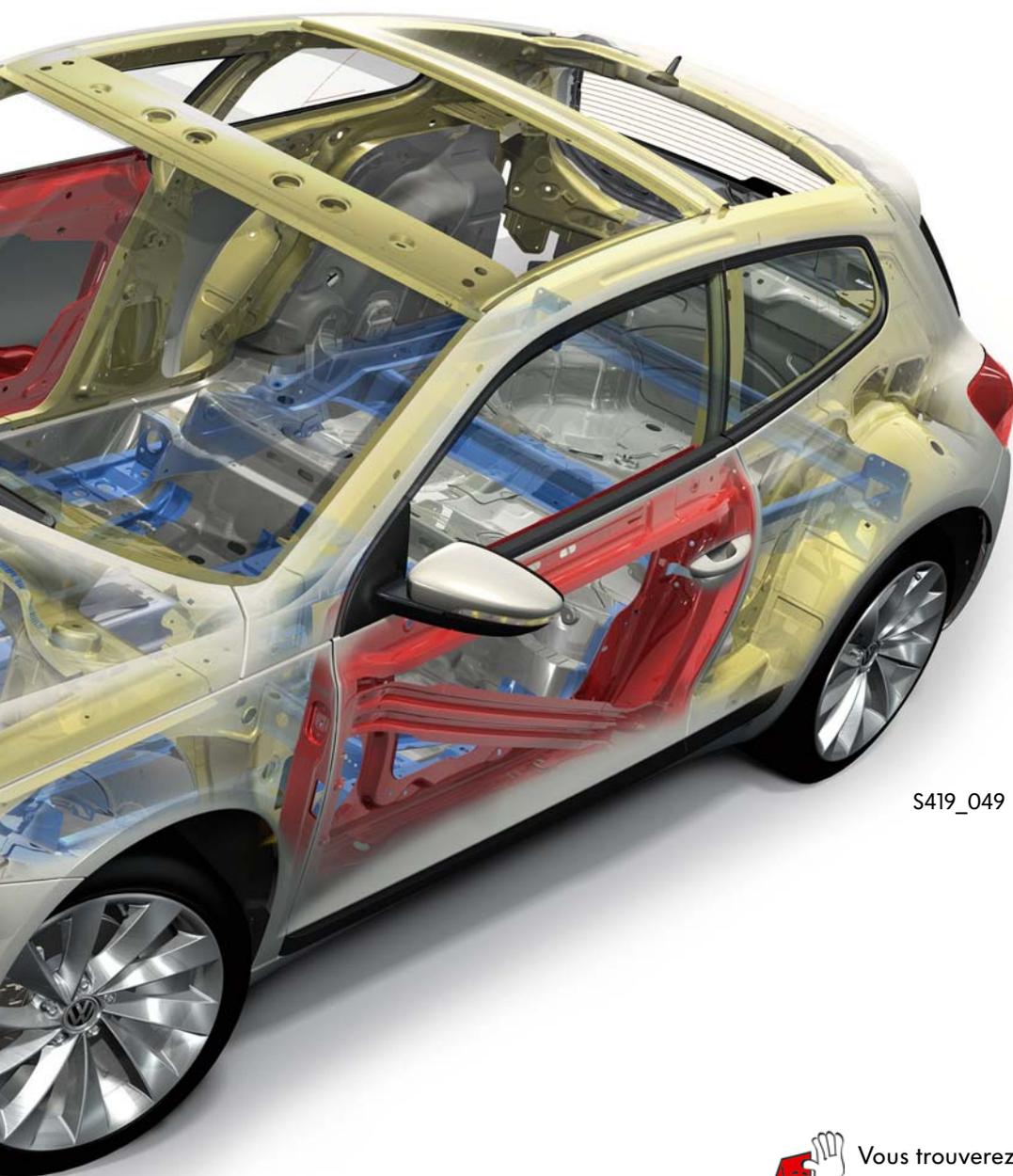
La structure de la carrosserie

La carrosserie du coupé Scirocco est dérivée pour la construction du cadre-plancher de celle de la Golf 2004.

Ce que l'on nomme le « chapeau », c.-à-d. la carrosserie ... le cadre-plancher, constitue une nouvelle mise au point qui fait cependant appel aussi aux caractéristiques de construction de la Golf 2004. Par exemple, le montant B du Scirocco, tout comme sur la Golf 2004, est constitué de tôles THLE formées à chaud.



Les coloris utilisés ne servent qu'à mettre en relief les structures.
Ils ne représentent pas des qualités de tôle.



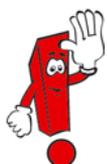
S419_049



Vous trouverez des informations plus détaillées à ce sujet dans le programme autodidactique N° 318 « La Golf 2004 ».

Le toit panoramique relevable

Il est proposé, en option, pour le coupé Scirocco le toit panoramique relevable connu de la Passat CC.



Vous trouverez des informations détaillées sur le toit panoramique relevable dans le programme autodidactique N° 417 « La Passat CC 2009 ».

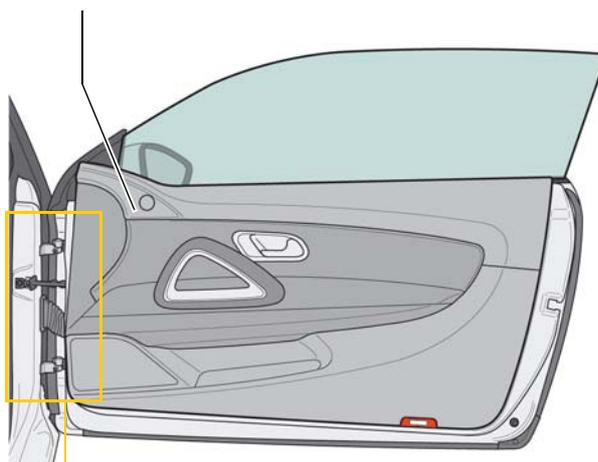


S419_051

Portes

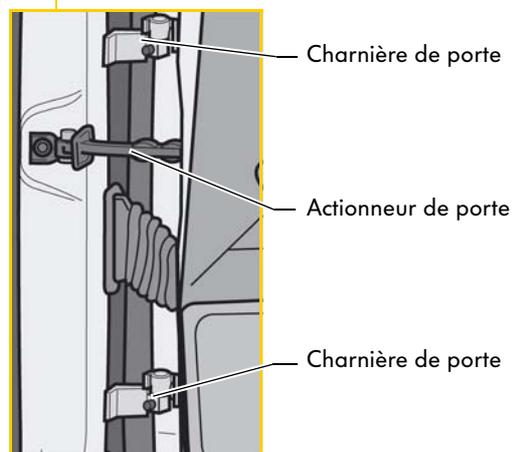
Les portes sont conçues sans cadre supérieur. Cela signifie que les vitrages des portes doivent être réglés.

Porte sans cadre supérieur



S419_086

Les actionneurs de porte ont été désolidarisés des charnières de porte.



S419_088



Vous trouverez de plus amples informations sur les portes sans cadre supérieur dans le programme autodidactique N° 417 « La Passat CC 2009 ».

L'équipement intérieur



S419_055

Sièges avant

Le coupé Scirocco est équipé en série de sièges avant à réglage mécanique. En option, un siège conducteur à réglage électrique est disponible.

Les sièges sport avant offrent, de série, une fonction « Easy Entry » pour faciliter la montée et la descente des passagers prenant place à l'arrière.

Sur un siège conducteur à réglage électrique, la fonction « Easy Entry » (à accès facilité) fonctionne aussi électriquement.

Banquette arrière

Par analogie à la Passat CC, la banquette arrière est composée de deux sièges distincts.

Les dossiers des sièges arrière sont divisés et rabattables dans le rapport 50:50 sur le Scirocco. Les appuie-têtes sont intégrés aux dossiers.

Les deux sièges arrière disposent de fixations dites ISO-Fix pour les sièges enfant.



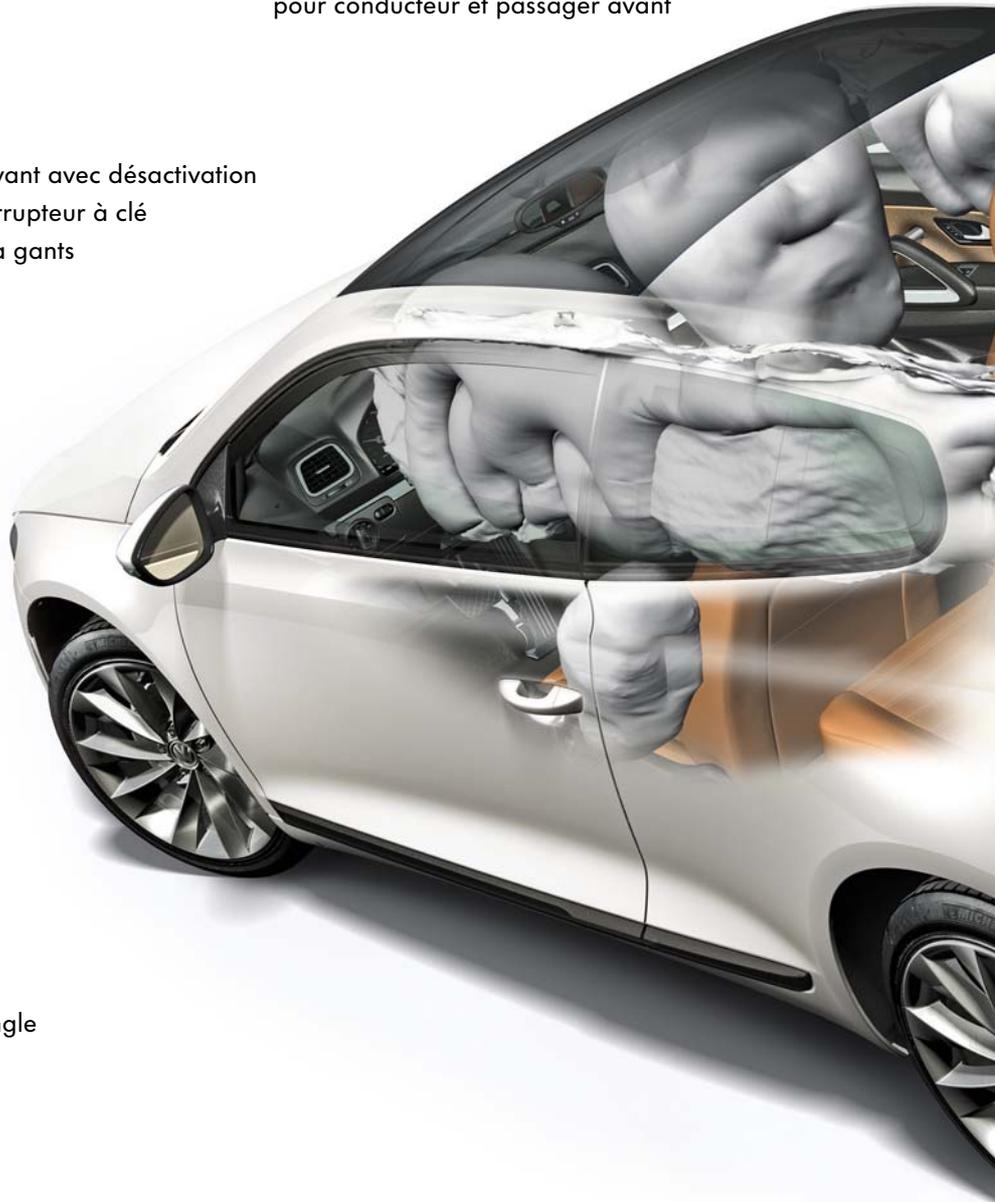
Protection des occupants

L'équipement de sécurité

Le coupé Scirocco présente l'équipement de sécurité bien connu de la Golf 2004.



- Airbags à un niveau de déclenchement pour conducteur et passager avant
- Airbag passager avant avec désactivation au moyen d'un interrupteur à clé logé dans la boîte à gants
- Prétensionneurs de sangle pour les places avant
- Airbags latéraux pour les places avant





- Airbags rideau



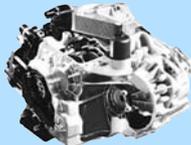
- Détection de l'occupation du siège côté passager avant pour le rappel du port de la ceinture

S419_053

Ensembles motopropulseurs

Les combinaisons boîtes de vitesses / moteurs

Moteur à essence	BV mécanique 6 vitesses MQ200GA-6 0AJ	BV mécanique 6 vitesses MQ250-6F 02S
Moteur diesel		
 <p>Moteur TSI de 1,4l/90kW à suralimentation par turbocompresseur</p>		
 <p>Moteur TSDI de 1,4l/118kW à double suralimentation</p>		
 <p>Moteur TSI de 2,0l/147kW à suralimentation par turbocompresseur</p>		
 <p>Moteur TDI-CR de 2,0l/103kW</p>		

BV mécanique 6 vitesses MQ350-6F 02Q	Boîte à double embrayage 7 rapports DQ-200-7F 0AM	Boîte à double embrayage 6 rapports DQ250-6F DSG 02E
		
		
		



Ensembles motopropulseurs

Le moteur TSI de 1,4l/90kW à suralimentation par turbocompresseur

Ce moteur est la version d'accès à la gamme sur le coupé Scirocco.

Caractéristiques techniques

- Mode homogène (lambda 1)
- Démarrage haute pression, mode stratifié
- Turbocompresseur à gaz d'échappement avec soupape de décharge
- Système de refroidissement à double circuit
- Refroidissement de l'air de suralimentation par circuit d'eau
- Tubulure d'admission avec radiateur d'air de suralimentation traversé par le liquide de refroidissement
- Pompe à huile Duo-Centric réglée
- Filtre à huile sous forme de cartouche en tôle
- Système d'alimentation en carburant asservi aux besoins
- Pompe à carburant haute pression avec vanne de limitation de pression intégrée



S419_095

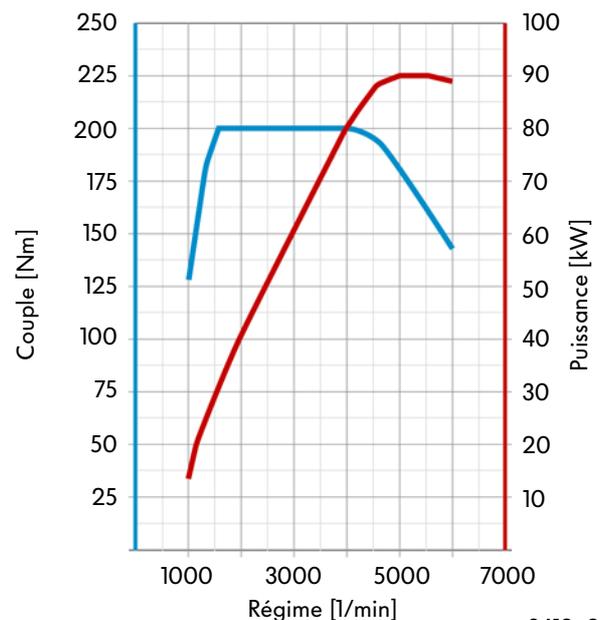


Pour de plus amples informations sur ce moteur, veuillez vous référer au programme autodidactique N° 405 « Le moteur TSI de 1,4l/90kW à suralimentation par turbocompresseur ».

Caractéristiques techniques

Lettres-repères du moteur	CAXA
Type	Moteur à 4 cylindres en ligne
Cylindrée	1390 cm ³
Alésage	76,5 mm
Course	75,6 mm
Soupapes par cylindre	4
Rapport de compression	10:1
Puissance maxi	90kW à 5000 jusqu'à 5500 1/min
Couple maxi	200Nm à 1500 jusqu'à 4000 1/min
Gestion du moteur	Bosch Motronic MED 17.5.5
Carburant	Supercarburant sans plomb RON 95
Post-traitement des gaz d'échappement	Catalyseur à trois voies, une sonde lambda à large bande en amont et une sonde lambda à saut en aval du catalyseur
Norme antipollution	EU4

Diagramme de couple et de puissance



S419_068

Le moteur TSI de 1,4l/118kW à double suralimentation

Ce moteur, connu de par sa conception et son fonctionnement, fournit une puissance de 118kW obtenue par des adaptations du logiciel de gestion moteur.

Caractéristiques techniques

- Mode homogène ($\lambda = 1$)
- Démarrage haute pression, mode stratifié
- Turbocompresseur à gaz d'échappement avec soupape de décharge
- Suralimentation enclenchable, par compresseur mécanique
- Refroidissement d'air de suralimentation
- Système de refroidissement à double circuit
- Système d'alimentation en carburant asservi aux besoins
- Pompe à carburant haute pression avec vanne de limitation de pression intégrée
- Suppression de la commutation des volets de tubulure d'admission
- Pompe Duo-Centric non régulée
- Filtre à huile sous forme de cartouche en tôle



S419_093

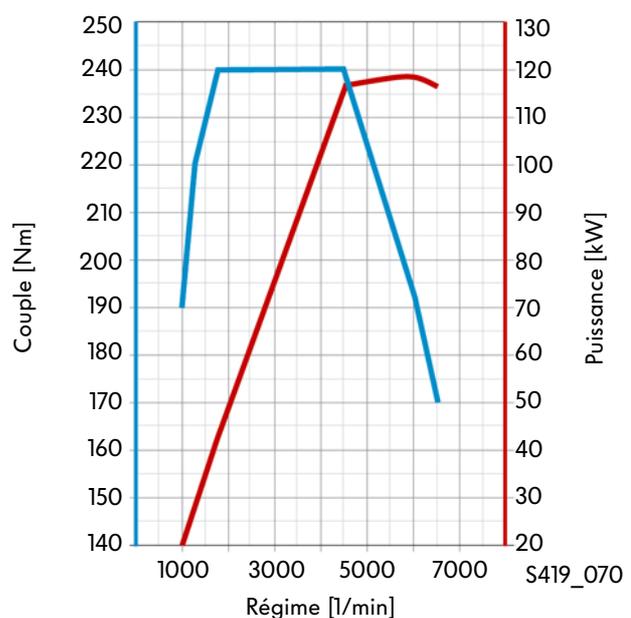


Pour de plus amples informations sur ce moteur, veuillez vous référer au programme autodidactique N° 359 « Le moteur TSI de 1,4l à double suralimentation ».

Caractéristiques techniques

Lettres-repères du moteur	CAVD
Type	Moteur à 4 cylindres en ligne
Cylindrée	1390 cm ³
Alésage	76,5 mm
Course	75,6 mm
Soupapes par cylindre	4
Rapport de compression	10:1
Puissance maxi	118 kW à 5900 1/min
Couple maxi	240Nm à 1750 jusqu'à 4500 1/min
Gestion du moteur	Bosch Motronic MED 17.5.5
Carburant	Supercarburant sans plomb RON 95
Post-traitement des gaz d'échappement	Catalyseur à trois voies, une sonde lambda à large bande en amont et une sonde lambda à saut en aval du catalyseur
Norme antipollution	EU4

Diagramme de couple et de puissance



S419_070

Ensembles motopropulseurs

Le moteur TSI de 2,0l/147kW à suralimentation par turbocompresseur

Le TSI de 2,0l fait partie de la nouvelle génération de moteurs à quatre cylindres de la gamme EA888. Au plan construction, il est identique au moteur TSI de 1,8l, seule sa cylindrée a été augmentée.

Caractéristiques techniques

- L'augmentation de cylindrée a été obtenue par modification des pistons, des bielles et du vilebrequin.
- La capsule de pression du turbocompresseur NE peut PAS être remplacée ni réglée.
- Système d'arbres d'équilibrage avec deux arbres à trois paliers, décalés en hauteur.
- Réduction du besoin d'entretien par modification de l'implantation du module de filtre à huile.
- Conception du moteur de base pour permettre un éventail de puissance de très large.



S419_031

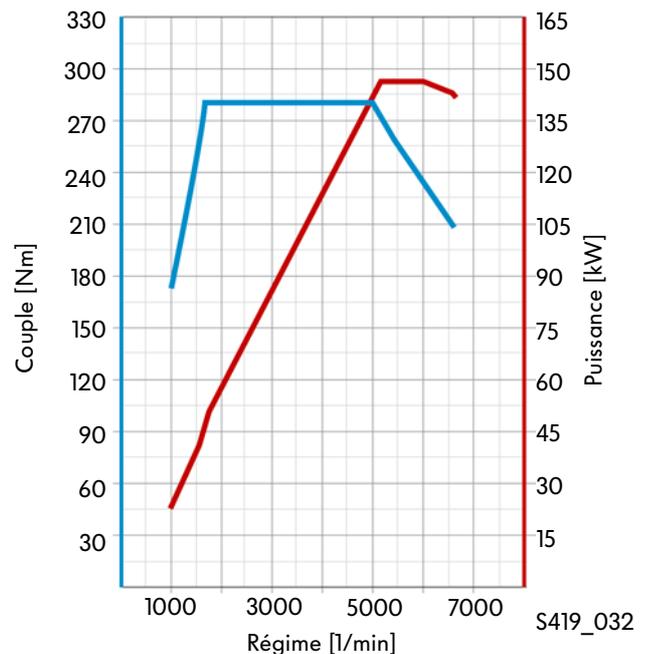


Pour de plus amples informations sur ce moteur, veuillez vous référer au programme autodidactique N° 401 « Le moteur TFSI de 1,8l/118kW à chaîne de distribution ».

Caractéristiques techniques

Lettres-repères du moteur	CAWB
Type	Moteur à 4 cylindres en ligne
Cylindrée	1984 cm ³
Alésage	82,5 mm
Course	92,8 mm
Soupapes par cylindre	4
Rapport de compression	9,6:1
Puissance maxi	147 kW à 5100 jusqu'à 6000 1/min
Couple maxi	280 Nm à 1700 jusqu'à 5000 1/min
Gestion du moteur	Bosch Motronic MED 17.5
Carburant	Supercarburant sans plomb RON 95 (essence ordinaire sans plomb RON 91 avec faible réduction de puissance)
Post-traitement des gaz d'échappement	Précatalyseur près du moteur, catalyseur principal, une sonde lambda à saut en aval du précatalyseur
Norme antipollution	EU4

Diagramme de couple et de puissance



S419_032

Le moteur TDI CR de 2,0 l/103 kW

Le moteur TDI CR de 2,0l/103kW avec système d'injection à rampe commune a été monté pour la première fois dans le Tiguan.

Sur le coupé Scirocco, ce moteur est doté d'un corps supérieur de tubulure d'admission et d'un volet de papillon en matière plastique.

Caractéristiques techniques

- Système d'injection à rampe commune avec injecteurs à commande piézoélectrique
- Filtre à particules avec catalyseur primaire à oxydation
- Tubulure d'admission en matière plastique avec variation des volets de turbulence
- Unité de commande de papillon avec un papillon en matière plastique
- Soupape de recyclage des gaz d'échappement électrique
- Turbocompresseur à gaz d'échappement à variation et rétrosignal de la course
- Refroidissement du recyclage des gaz d'échappement basse température



S419_033

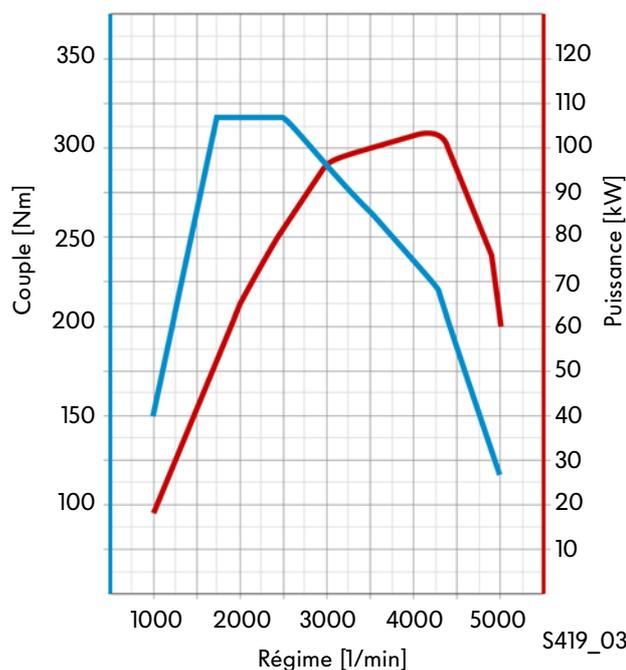


Pour de plus amples informations sur ce moteur, veuillez vous référer au programme autodidactique N° 403 « Le moteur TDI de 2,0 l à système d'injection à rampe commune ».

Caractéristiques techniques

Lettres-repères du moteur	CBAB
Type	Moteur à 4 cylindres en ligne
Cylindrée	1968 cm ³
Alésage	81 mm
Course	95,5 mm
Soupapes par cylindre	4
Rapport de compression	16,5:1
Puissance maxi	103 kW à 4200 1/min
Couple maxi	320 Nm à 1750 jusqu'à 2500 1/min
Gestion du moteur	Bosch EDC 17 (système d'injection à rampe commune)
Carburant	Gazole, selon DIN EN 590
Post-traitement des gaz d'échappement	Recyclage des gaz d'échappement, catalyseur à oxydation et filtre à particules
Norme antipollution	EU4

Diagramme de couple et de puissance



S419_034

Vue d'ensemble des trains roulants

Les trains roulants du coupé Scirocco sont dérivés pour l'essentiel du châssis de la Golf 2004 et de l'EOS. En fonction de l'équipement, quelques différences minimales sont intervenues. C'est sur le Scirocco que l'on adopte pour la première fois dans cette catégorie de véhicules la régulation adaptative des trains roulants DCC, connue sur la Passat CC. Par ailleurs, une nouvelle colonne de direction plus légère et plus sûre en cas de collision, une nouvelle génération d'ESP ainsi qu'une nouvelle direction assistée électromécanique sont montées sur le véhicule.



- Essieu avant à jambe de force en construction allégée, selon le principe Mc Pherson
- Régulation adaptative des trains roulants DCC
- Nouveau concept de colonne de direction (colonne en tôle)
- Direction assistée électromécanique de 3ème génération avec capteur d'angle de braquage intégré





- Volant cuir, de série

- Essieu arrière à quatre bras

S419_061

- Roues en alliage léger de 17"

- Kit anti-crevaison (Tire fit), en option

- Nouvelle génération d'ESP, système MK60-EC de la société Continental Teves avec unité de capteurs intégrée



Pour de plus amples informations concernant la régulation adaptative des trains roulants DCC, veuillez vous référer au programme autodidactique N° 406 « La régulation adaptative des trains roulants DCC ».



La régulation adaptative des trains roulants DCC

La régulation adaptative des trains roulants DCC offre au conducteur la possibilité d'adapter l'amortissement aux conditions de la chaussée par le biais d'amortisseurs à variation électrique.

En actionnant la touche du système DCC placée dans la console centrale, on peut sélectionner trois programmes : « normal », « sport » et « confort ».

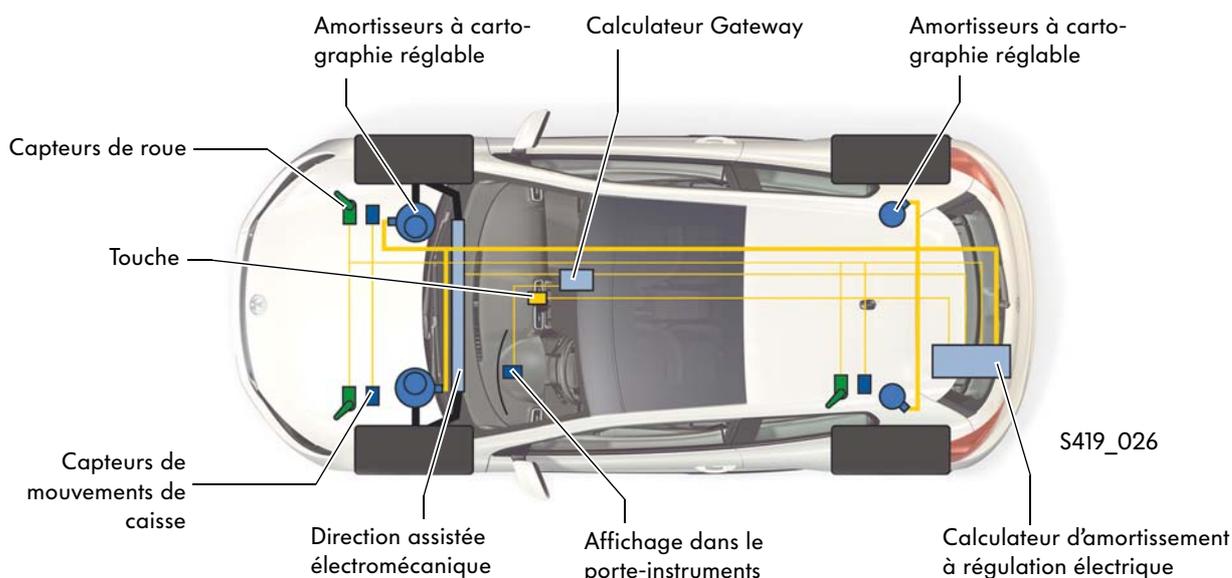


S419_056



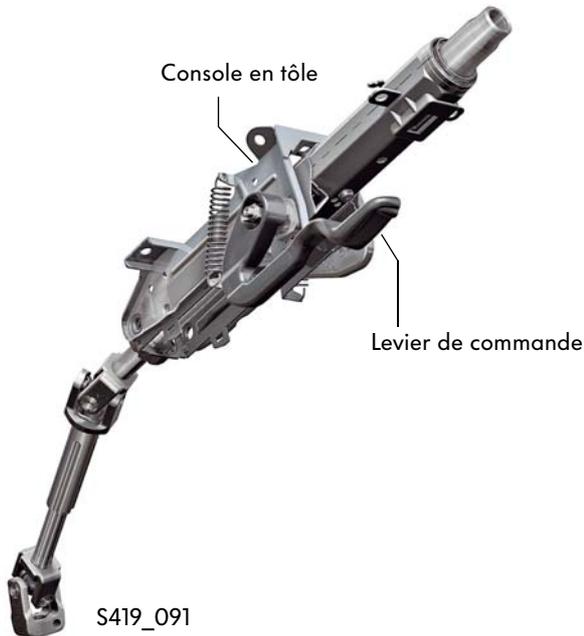
S419_058

Les composants de la régulation adaptative des trains roulants DCC, comportent : quatre amortisseurs à cartographie réglable, un calculateur Gateway comme interface vers les systèmes de bus de données CAN du coupé Scirocco, le calculateur d'amortissement à régulation électrique, trois capteurs pour la mesure de distance parcourue par les roues et trois capteurs pour la mesure des mouvements de la caisse. Les modes « normal », « sport » et « confort » sont affichés dans le porte-instruments.



Pour de plus amples informations concernant la régulation adaptative des trains roulants DCC, veuillez vous référer au programme autodidactique N° 406 « La régulation adaptative des trains roulants DCC ».

La colonne de direction

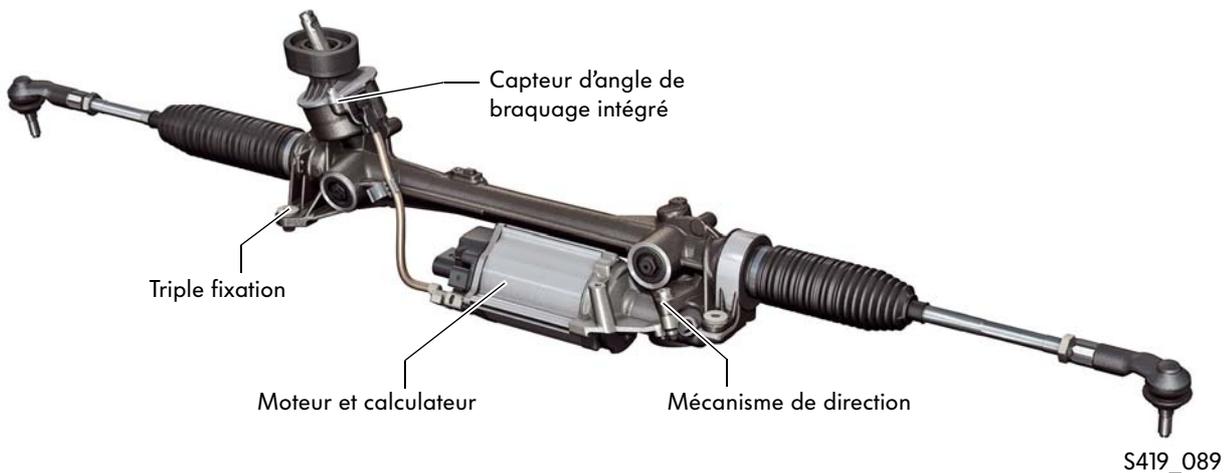


La nouvelle colonne de direction adoptée pour le coupé Scirocco présente les caractéristiques suivantes :

- Console et levier de pivotement en tôle
- Poids, coûts et sécurité en cas de collision optimisés
- Levier de commande latéral
- Réglage de la longueur en continu
- Réglage de la hauteur avec denture à 12 crans



La direction assistée électromécanique



La 3ème génération de direction assistée électromécanique de la société ZF est mise en service sur le coupé Scirocco. Les nouveautés essentielles sont :

- Intégration du capteur d'angle de braquage et donc suppression du capteur d'angle de braquage sur le commodo au volant,
- Extension du logiciel dans le calculateur pour le capteur d'angle de braquage et l'assistant de maintien de voie par ex.,
- Fixation triple sur le berceau.

Le système ABS/ESP Mark 60 EC

Le coupé Scirocco est équipé d'un nouveau système ESP de la gamme MK 60 EC.

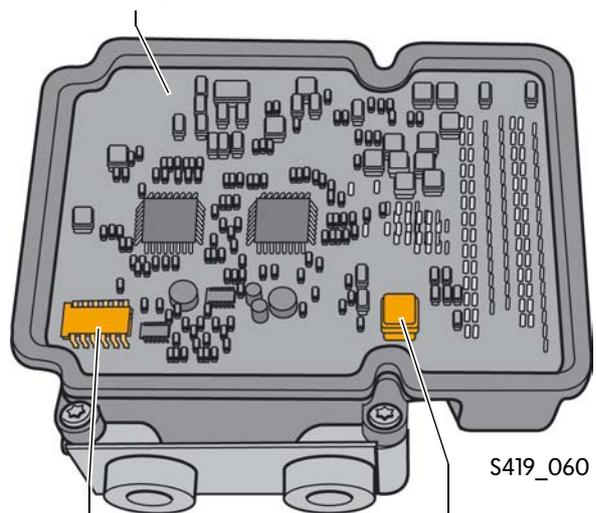
La nouveauté majeure est le fait que l'ancienne unité de capteurs qui contient le capteur de taux de lacet ainsi que le capteur d'accélération longitudinale et transversale est supprimée. Ces capteurs se trouvent désormais intégrés sur la platine dans le calculateur d'ABS/ESP.



S419_063



Platine intégrée au calculateur d'ABS/ESP



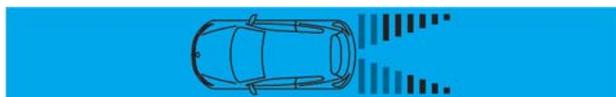
S419_060

Capteur d'accélération
longitudinale et transversale

Capteur de taux de
lacet

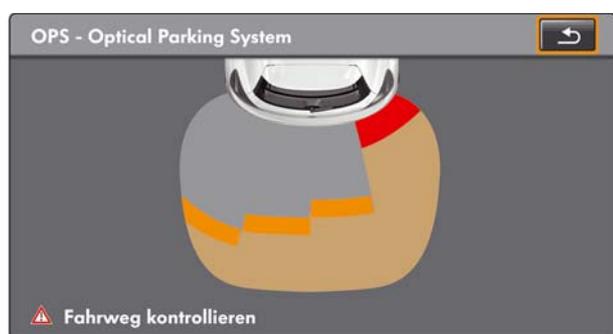
Le système de stationnement à assistance visuelle (OPS)

Affichage de l'image OPS pour autoradio RCD 310



S419_074

Affichage de l'image OPS pour autoradio RCD 510/RNS 510



S419_075

Le coupé Scirocco dispose du système de stationnement à assistance visuelle (OPS). Ce système a été mis en service la première fois sur la Passat CC. Le système de stationnement à assistance visuelle est une extension de logiciel de l'Aide au stationnement. Le conducteur bénéficiera non seulement d'une alerte acoustique mais aussi d'un soutien visuel.

Le coupé Scirocco dispose, lorsqu'il est équipé d'une fonction d'Aide au stationnement, de capteurs à ultrasons implantés à l'arrière du véhicule. Cette évaluation de la distance n'intervient donc que pour des objets qui se trouvent derrière le véhicule.

Le système de stationnement à assistance visuelle (OPS) est réalisé par le fait que le calculateur d'Aide au stationnement traite les informations de distance en fonction du secteur et les transmet à l'appareil qui assure l'affichage.

Pour cela, il utilise un « protocole d'affichage et de commande » BAP sur le bus CAN.



L'affichage visuel est représenté sur l'écran de l'autoradio ou du système de radionavigation. Cela est possible avec l'autoradio RCD 310/510 et le système de radionavigation RNS 300/510.

Les avantages du système de stationnement à assistance visuelle sont :

- La position des obstacles est affichée par rapport à la position du véhicule.
- La manœuvre de stationnement est possible en suivant l'affichage.
- Saisie simple de l'état réel en regardant l'afficheur.



Pour de plus amples informations concernant le système de stationnement à assistance visuelle, veuillez vous référer au programme autodidactique N° 417 « La Passat CC 2009 ».

Autoradio, navigation et téléphone

Le système de sonorisation haut-de-gamme de DYNAUDIO

La marque DYNAUDIO est synonyme de très grande qualité du son. Depuis l'introduction du système de sonorisation haut-de-gamme DYNAUDIO dans la Passat, Volkswagen propose ce système sous une forme très similaire aussi pour l'EOS, le Touareg, le Multivan et le Tiguan.

Ce système de sonorisation haut-de-gamme est désormais adopté pour la première fois dans le segment de catégorie A avec le nouveau coupé Scirocco.

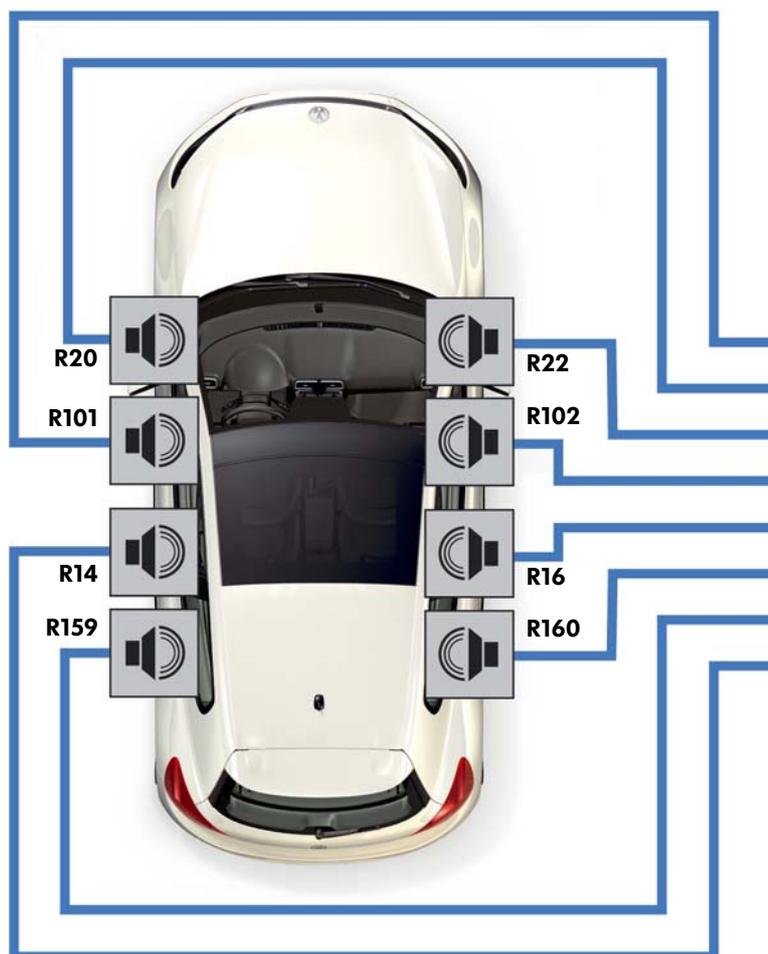


S419_073



Légende

- R Autoradio
- R12 Amplificateur
- R14 Haut-parleur d'aigus arrière gauche
- R16 Haut-parleur d'aigus arrière droit
- R20 Haut-parleur d'aigus avant gauche
- R22 Haut-parleur d'aigus avant droit
- R101 Haut-parleur de médiums et du grave avant gauche
- R102 Haut-parleur de médiums et du grave avant droit
- R159 Haut-parleur de médiums et du grave arrière gauche
- R160 Haut-parleur de médiums et du grave arrière droit

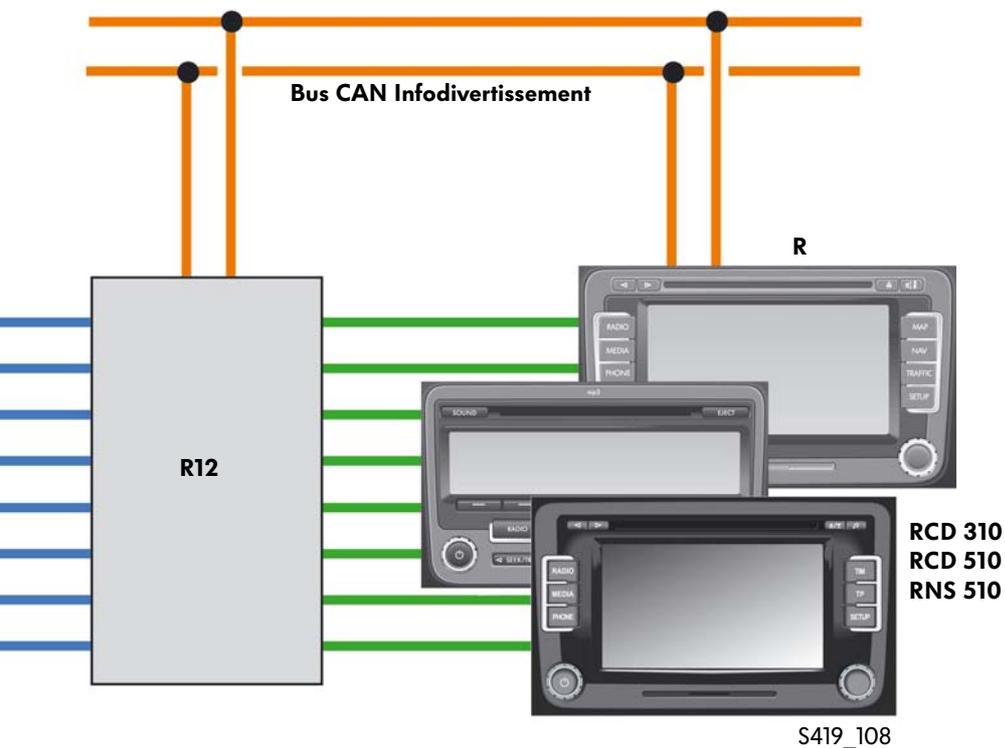


Le système de sonorisation haut-de-gamme DYNAUDIO se compose de haut-parleurs de graves et de haut-parleurs d'aigus.

Les quatre haut-parleurs de graves (haut-parleurs de médiums et basses) se trouvent dans les portes à l'avant à droite et à gauche ainsi que dans les panneaux latéraux à l'arrière à droite et à gauche. Ils procurent un son de basse précis et puissant avec une grande fidélité d'impulsion.

La restitution authentique de la musique, la transparence et le rendu des détails sont assurés par quatre haut-parleurs d'aigus logés dans les garnitures de portes et de panneaux latéraux.

Le système de haut-parleurs est piloté par le nouvel amplificateur de puissance numérique de 300 watts, récemment mis au point. Le système peut être combiné aux autoradios RCD 310, RCD 510 et au système de radionavigation RNS 510.



Pour de plus amples informations concernant le système de sonorisation de la société DYNAUDIO, veuillez vous référer au programme autodidactique N° 342 « Autoradios 2006 ».

Autoradio, navigation et téléphone

Les autoradios dans le coupé Scirocco 2009

Pour le coupé Scirocco, les autoradios RCD 210, RCD 310 et RCD 510 sont disponibles ainsi que les systèmes de radionavigation RNS 300 et RNS 510.

Autoradio RCD 210

Caractéristiques techniques

- Afficheur monochrome avec une résolution de 122 x 36 pixels
- Réception FM, TP et RDS via un amplificateur simple
- Touche TP : les émetteurs qui n'émettent aucune information TP sont affichés comme « No TP ».
- Réception AM
- 24 emplacements de mémorisation pour les stations AM et FM réparties respectivement dans deux niveaux de mémorisation à 6 emplacements chacun
- La fonction « Autostore » remplit le niveau de mémorisation présent avec les 6 émetteurs les plus puissants.
- « Initial Autostore » occupe tous les 24 niveaux de mémorisation avec des émetteurs FM et AM pouvant être captés
- Deux ou quatre haut-parleurs d'une puissance pouvant atteindre 20 watts, raccordables
- Réglage du son des aigus, des basses et de l'équilibre
- Réglage du fondu uniquement en présence de quatre haut-parleurs
- Lecteur de CD intégré
- Luminosité de l'éclairage de l'afficheur réglable indépendamment du signal du rhéostat de l'éclairage intérieur du véhicule
- Fonction pour école de conduite avec affichage de la vitesse et du clignotant
- Mode test Service



S419_067

Possibilités de combinaison et d'extension

- Prééquipement téléphone UHV (uniquement restitution mono)
- Dispositifs mains libres de téléphone compatibles et proposés par des prestataires d'autres marques
- Diminution du volume du son sur les véhicules avec Aide au stationnement
- Possibilité de commande via le volant multi-fonction et affichage dans le porte-instruments
- Changeur de CD VW ou adaptateur iPod proposé par VW Individual ou adaptateur USB
- Interface d'entrée audio (AUX-IN)



Pour de plus amples informations sur l'autoradio RCD 210, veuillez vous référer au programme autodidactique N° 404 « Le Tiguan 2008 ».

Autoradio RCD 310

Caractéristiques techniques

- Afficheur monochrome FSTN, avec une résolution de 302 x 45 pixels (FSTN=Film-Super-Twisted-Nematic, signifie écran à cristaux liquides)
- Amplificateur jumelé avec diversité de phases
- Amplificateur DAB intégré (autoradio numérique) en fonction de l'équipement
- Lecteur de CD intégré
- Compatibilité pour données audio de format MP3 et WMA (avec tag ID3 = identifiant ID3)
- Système de stationnement à assistance visuelle (OPS)
- Informations du climatiseur
- Radio Europe RDS FM/AM
- Deux ou quatre haut-parleurs d'une puissance pouvant atteindre 20 watts, raccordables
- Adaptation du volume sonore asservi à la vitesse (GALA)
- Autodiagnostic et diagnostic des haut-parleurs
- Touche TP : les émetteurs qui n'émettent aucune information TP sont affichés comme « No TP »
- Protocole de commande et d'affichage (BAP)



S419_144

Possibilités de combinaison et d'extension

- Préquipement téléphone UHV
- Support de l'affichage dans le porte-instruments via le protocole de commande et d'affichage BAP ainsi que le protocole des données d'affichage DDP
- Amplificateur externe pilotable
- Pilotage via volant multifonction (MFL) et affichage multifonction (MFA)
- Changeur externe de CD (sans support MP3)
- Interface d'entrée audio (AUX-IN)
- Interface pour branchement multimédia (MDI)



Pour de plus amples informations sur l'autoradio RCD 310, veuillez vous référer au programme autodidactique N° 417 « La Passat CC 2009 ».

Autoradio, navigation et téléphone

Autoradio RCD 510

Caractéristiques techniques

- Ecran couleur tactile TFT de 6,5" avec une résolution de 400 x 240 pixels
- Amplificateur jumelé pour réception FM, TP (radioguidage) et RDS
- Diversité d'antennes intégrée pour deux antennes
- Réception AM
- Deux ou quatre haut-parleurs d'une puissance pouvant atteindre 20 watts, raccordables
- Changeur de six CD intégré
- Mémoire intégrée pour les informations TIM (informations routières) en fonction de l'équipement
- Amplificateur DAB intégré (autoradio numérique) en fonction de l'équipement
- Amplificateur SDARS (radio par satellite) en fonction de l'équipement
- Lecteur de cartes à mémoire SD intégré (SD=Secure Digital)
- Support pour les données audio de format MP3 et WMA
- Interface d'entrée audio (AUX-IN)
- Interface pour le raccordement d'une caméra de recul dans la version autoradio RCD 510 RVC (Rear View Camera)
- Autodiagnostic et diagnostic des haut-parleurs
- Affichage des conditions climatiques (information affichée temporairement)
- Système de stationnement à assistance visuelle (OPS)



S419_069

Possibilités de combinaison et d'extension

- Amplificateur de son extérieur
- Support de l'affichage dans le porte-instruments via le protocole de commande et d'affichage BAP ainsi que le protocole des données d'affichage DDP
- Préréquipement téléphone UHV
- Appareils télématiques compatibles externes
- Commande via volant multifonction
- Changeur externe de CD (sans support MP3)
- Interface pour branchement multimédia (MDI)



Pour de plus amples informations sur l'autoradio RCD 510, veuillez vous référer au programme autodidactique N° 404 « Le Tiguan 2008 ».

Système de radionavigation RNS 300

Caractéristiques techniques

- Afficheur monochrome de 5" avec une résolution de 240 x 128 pixels
- Deux ou quatre haut-parleurs d'une puissance pouvant atteindre 20 watts, raccordables
- Radio Europe RDS FM/AM
- Amplificateur simple FM avec une antenne
- Lecteur de CD intégré (compatible MP3)
- Edition des symboles de navigation dans l'afficheur du porte-instruments (uniquement en version Highline du calculateur de porte-instruments)
- Guidage pour trajets via affichage de symboles et sortie vocale
- Navigation sans CD de navigation inséré (fonction corridor)
- Guidage dynamique via TMC (émetteur de message sur la circulation)
- CD de navigation
- Support d'autres médias pour MP3
- Protocole de commande et d'affichage (BAP)



S419_105

Possibilités de combinaison et d'extension

- Prééquipement téléphone UHV
- Support de l'affichage dans le porte-instruments via le protocole de commande et d'affichage BAP ainsi que le protocole des données d'affichage DDP
- En option, combinable avec volant multifonction
- En option, combinable avec changeur externe de CD (CDC)
- Interface pour branchement multimédia (MDI)



Pour de plus amples informations sur le système de radionavigation RNS 300, veuillez vous référer au programme autodidactique N° 397 « Système de radionavigation 2007 ».

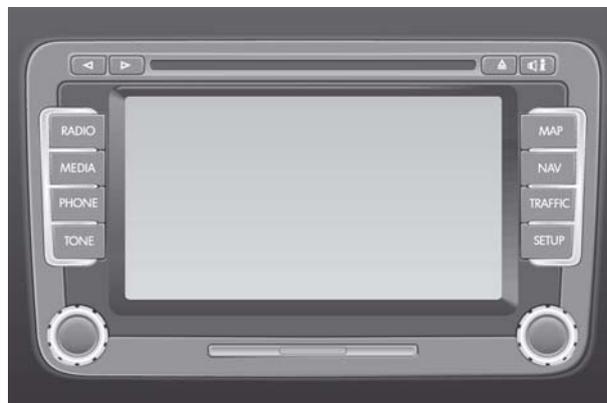


Autoradio, navigation et téléphone

Système de radionavigation RNS 510

Caractéristiques techniques

- Ecran couleur multifonction de 6,5", tactile, avec une résolution de 800 x 480 pixels
- Deux ou quatre haut-parleurs d'une puissance pouvant atteindre 20 watts, raccordables
- Radio Europe RDS, FM et AM
- Amplificateur jumelé pour réception FM avec deux antennes
- Amplificateur intégré DAB (autoradio numérique) en fonction de l'équipement
- Amplificateur SDARS (en fonction de l'équipement)
- Lecteur DVD intégré pour la navigation, la reproduction audio et vidéo
- Lecteur de cartes à mémoire SD intégré
- Fonctions de lecteur pour données audio MP3 et WMA et données vidéo
- Représentation des cartes en 2D et vol d'oiseau 3D et vue topographique
- Fonction navigation avec carte, écran divisé et sortie vocale
- Fonction TMC (les informations récentes à la circulation sont mémorisées), navigation dynamique (Europe, Amérique du nord)
- Fonctions Off-Road
- 3 surfaces utilisateur (styles) programmables, codées en fonction du modèle départ usine
- Affichage des conditions climatiques (information affichée temporairement)
- Système de stationnement à assistance visuelle (OPS)



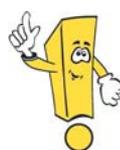
S419_107

Possibilités de combinaison et d'extension

- Pilotable via volant multifonction
- Support de l'affichage dans le porte-instruments via le protocole de commande et d'affichage BAP ainsi que le protocole des données d'affichage DDP
- En option, combinable avec le système Volkswagen Sound et DYNAUDIO ainsi que synthoniseur TV Volkswagen
- Edition des symboles de navigation par le calculateur dans le porte-instruments (Highline)
- Reproduction vidéo et/ou télévision de sources externes, comme lecteur DVD, caméra de recul
- Découplage du signal vidéo pour des appareils d'affichage externes comme le système RSE (infodivertissement aux places arrière)
- Reproduction audio à partir de sources externes comme lecteurs CD, lecteurs iPod
- Prééquipement téléphone UHV
- Interface pour branchement multimédia (MDI)



Pour de plus amples informations sur le système de radionavigation RNS 510, veuillez vous référer au programme autodidactique N° 397 « Système de radionavigation 2007 ».



Tous les autoradios et les systèmes de radionavigation utilisés sur les véhicules de la marque Volkswagen disposent du codage confort.

Le concept d'antenne sur le coupé Scirocco 2009

Le coupé Scirocco 2009 dispose de 3 versions d'antenne sur le pavillon.

Antenne factice

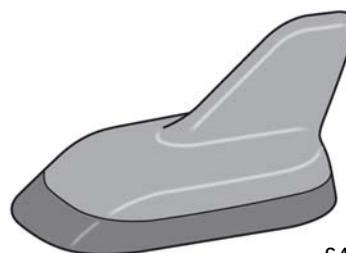
Une antenne factice est montée sur le toit du véhicule et ne comporte aucune technique. Elle est utilisée lorsque seule la réception AM et FM est nécessaire dans le véhicule.



S419_076

Antenne de pavillon

L'antenne de pavillon est utilisée lorsque l'on a besoin au moins d'un des signaux suivants : navigation (GPS), téléphone (GSM), la télécommande du chauffage stationnaire (FFB) ou l'autoradio par satellite pour les pays d'Amérique du nord (SDARS).



S419_078



Antenne de pavillon avec DAB

L'antenne de pavillon avec DAB est montée sur le toit du véhicule lorsque l'on doit recevoir les signaux pour l'autoradio numérique (DAB), la navigation (GPS), le téléphone (GSM) ou la télécommande du chauffage stationnaire (FFB) pour les systèmes de véhicule concernés.

Pour le prochain millésime, l'antenne DAB sera transférée du module d'antenne de pavillon en un module d'antennes implantées dans les glaces latérales.

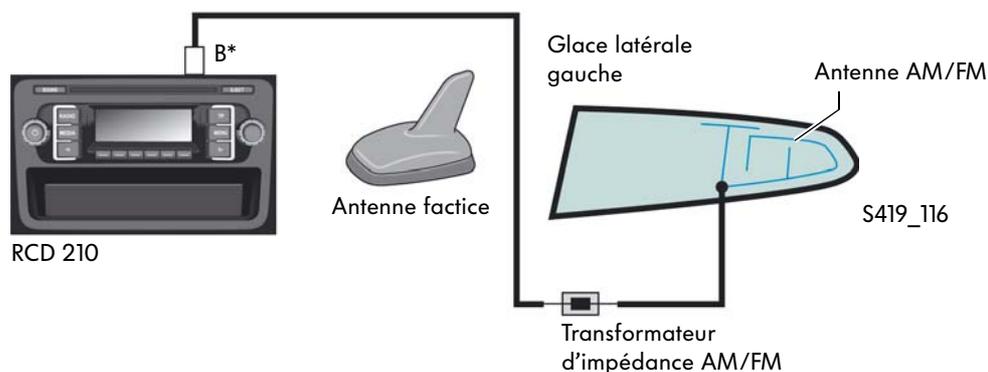


S419_080

Autoradio, navigation et téléphone

Autoradio avec antenne simple

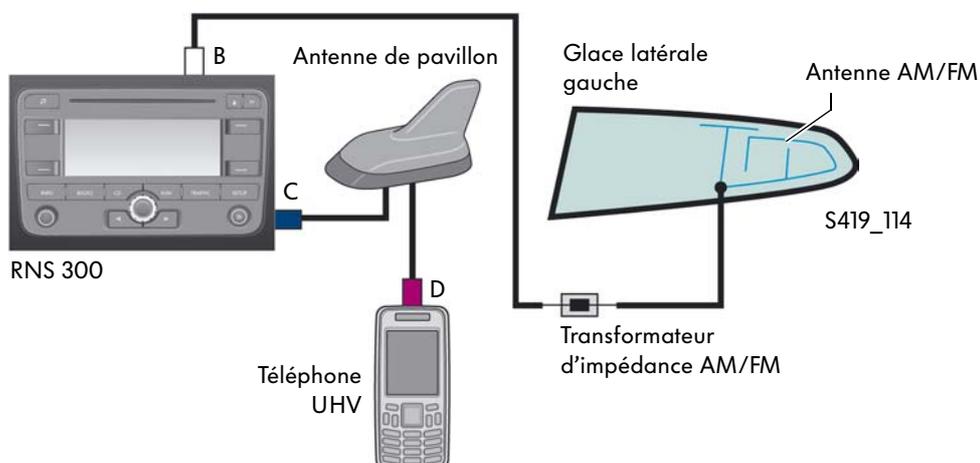
Les véhicules équipés de l'autoradio RCD 210 seront dotés d'une antenne factice au lieu d'une antenne de pavillon qui sera montée dans la découpe du pavillon. Les signaux radio seront reçus via l'antenne intégrée dans la glace latérale.



* Une explication concernant le codage de la fiche est donnée dans le tableau de la page 38.

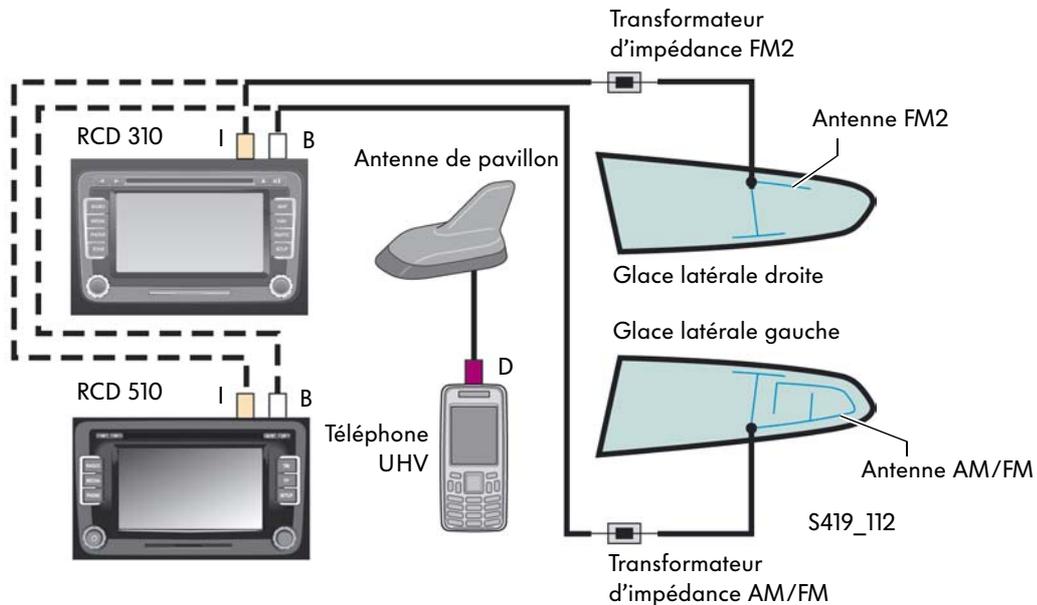
Système de radionavigation avec antenne simple et téléphone

Les signaux de satellite GPS pour la navigation ainsi que les signaux téléphone GSM pour les liaisons téléphoniques sont réceptionnés par l'antenne de pavillon. Pour la réception des signaux de radiodiffusion, on utilise l'antenne montée dans la glace latérale.



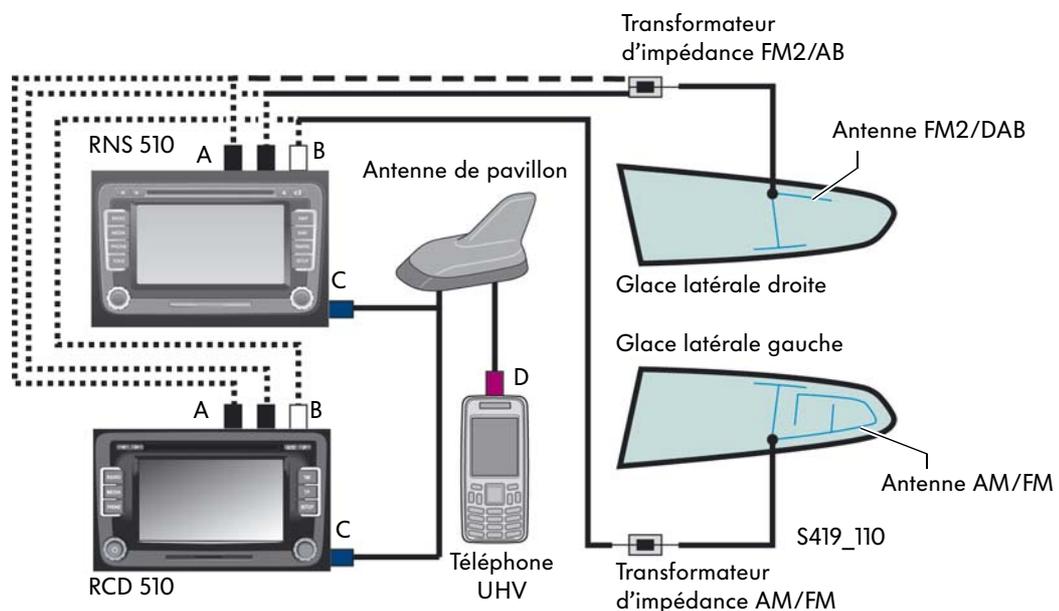
Autoradio avec récepteur « Diversity » et téléphone

Les signaux de téléphone GSM pour les liaisons téléphoniques sont réceptionnés via l'antenne de pavillon. Pour la réception des signaux de radiodiffusion du récepteur de diversité à deux amplificateurs on utilise les antennes placées dans les glaces latérales.



Système de radionavigation avec diversité d'antenne et téléphone

Les signaux-satellite GPS pour la navigation ainsi que les signaux de téléphone GSM pour les liaisons téléphoniques sont réceptionnés via l'antenne de pavillon. Pour recevoir les signaux de radiodiffusion pour le récepteur de diversité à deux amplificateurs, on utilise les antennes de la glace latérale.



Autoradio, navigation et téléphone

Connexions à fiche des antennes

Pour connecter les antennes, on utilise des interfaces dites « FAKRA ». Ces interfaces sont normées et sont identiques chez tous les constructeurs automobiles et les fabricants de systèmes ou de composants.

Le tableau suivant donne une vue d'ensemble sur les connexions à fiche d'antenne utilisées en fonction de l'équipement dans le coupé Scirocco, et en indique le codage.

Tableau de codage des connexions à fiche des antennes

Codage	Symbole	Coloris		Application
A		Noir profond RAL 9005		Autoradio sans tension d'alimentation
B		Blanc crème RAL 9001		Autoradio avec tension d'alimentation
C		Bleu signal RAL 6005		GPS Tous sauf GPS pour la télématique et la navigation
D		Violet bordeaux RAL 4004		Téléphone
I		Beige RAL 1001		Antenne auxiliaire diversité Télécommande radio du chauffage stationnaire



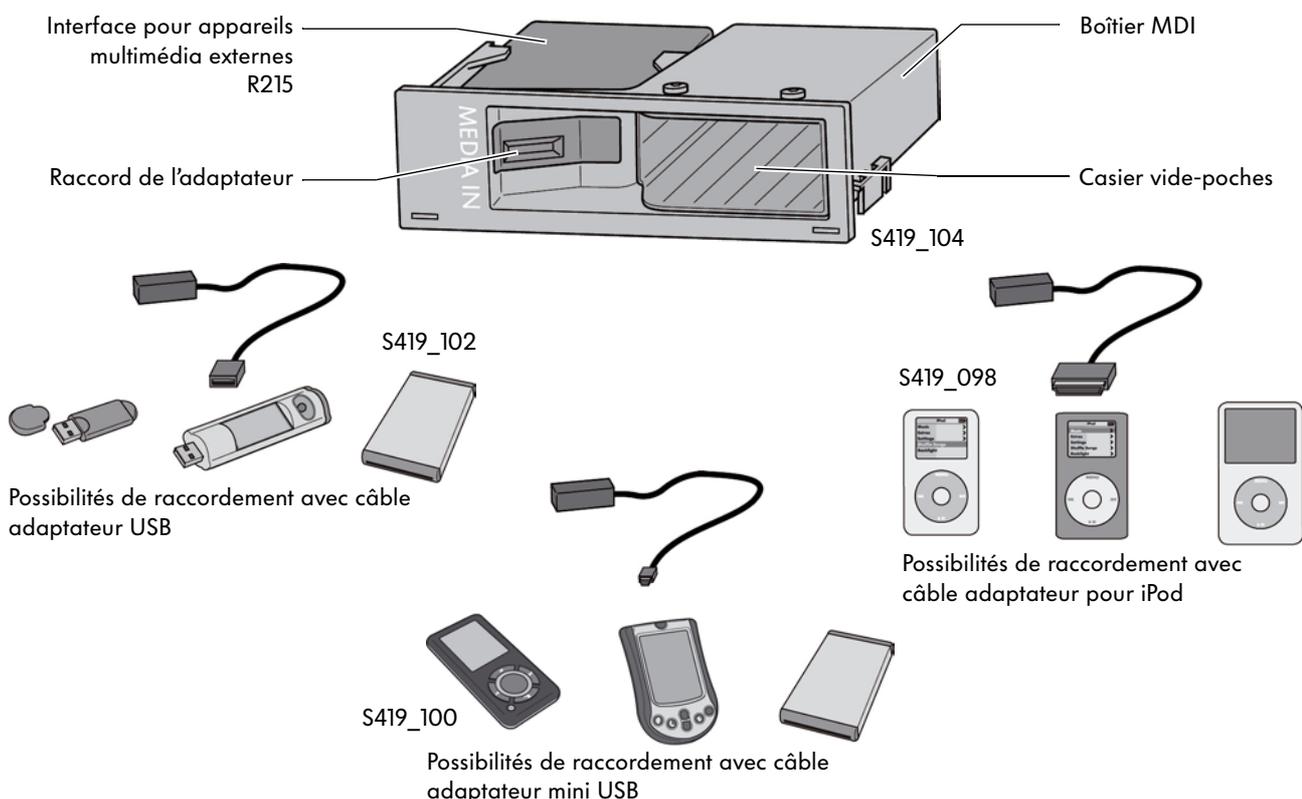
Pour de plus amples informations concernant les connexions à fiche d'antenne, veuillez vous référer au programme autodidactique N° 342 « Autoradios 2006 ».

Le boîtier de l'interface pour branchement multimédia

Le coupé Scirocco est équipé en option d'une interface pour branchement multimédia. Cette interface a été montée pour la première fois dans la Passat CC.

Grâce à cette interface pour branchement multimédia ou en abrégé MDI, il est possible de raccorder des appareils audio ou multimédia au système d'infodivertissement et de se faire afficher, commander et de se faire passer les contenus audio des différents appareils en utilisant le système de haut-parleurs du véhicule ou les écrans de l'infodivertissement.

L'interface pour appareils multimédia externes R215 est logée dans un boîtier en matière plastique du casier MDI. Le casier MDI offre de la place pour loger l'appareil multimédia mobile de façon sûre et sans qu'il ne glisse ; il a la taille d'un module DIN enfichable. Le boîtier MDI utilise l'emplacement du changeur de CD. Du point de vue de l'équipement, ils s'excluent donc l'un l'autre.



Possibilités de raccordement

Le raccordement d'un appareil mobile intervient, en fonction de l'appareil en question, au moyen d'un câble adaptateur spécifique, qui est relié au choix à l'interface centrale ou au raccord de l'adaptateur. Les formats audio suivants sont supportés à l'heure actuelle et peuvent être ainsi reproduits : MP3, WMA et OGG Vorbis (Codec de compression des données audio exempt de licence). Le format également soutenu AAC est le format sous licence de la société Apple.



Autoradio, navigation et téléphone

Le prééquipement téléphone UHV

Sur le coupé Scirocco 2009, deux prééquipements téléphone ont été adoptés : le prééquipement UHV avec lecture en continu et le prééquipement UHV Premium.

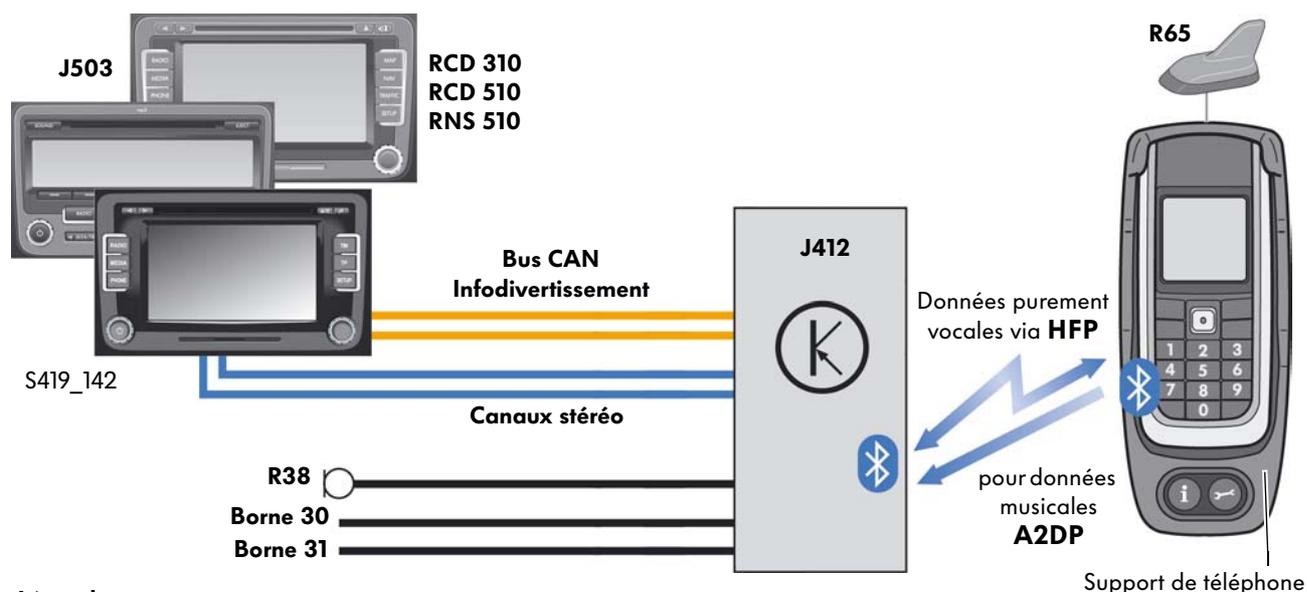
Prééquipement UHV (Bluetooth™ only) avec lecture en continu

Sur le prééquipement UHV avec lecture en continu, deux profils Bluetooth™ sont utilisés :

- Le profil HFP signifie « Hands Free Profile » (profil mains libres) et signifie qu'il s'agit d'un profil Bluetooth pour le canal audio/vocal du téléphone. Dans ce cas, des données purement vocales sont transmises.
- Au moyen du nouveau profil Bluetooth™ A2DP Audiostreaming (Advanced Audio Distribution Profile = lecture en continu), on peut désormais ainsi obtenir une transmission des fichiers de musique venant de l'appareil Bluetooth™ déclaré, transmission assurée en qualité stéréo vers le calculateur UHV. Des quantités de données bien plus importantes que pour les données purement vocales sont alors transmises.

Ensemble des fonctions

- Commande et affichage sur le téléphone portable
- Dispositif mains libres et mise en veille silencieuse de l'autoradio
- Rechargement du téléphone portable via le support de téléphone
- Touches d'information et d'appel pour service de dépannage sur le support de téléphone portable
- Interface du bus de données CAN vers bus CAN Infodivertissement
- Transmission des données entre le téléphone portable et le calculateur d'électronique de commande du téléphone portable s'effectue via Bluetooth™
- Prééquipement UHV apte au diagnostic
- Temps de post-fonctionnement réglable (au maximum 60 minutes)



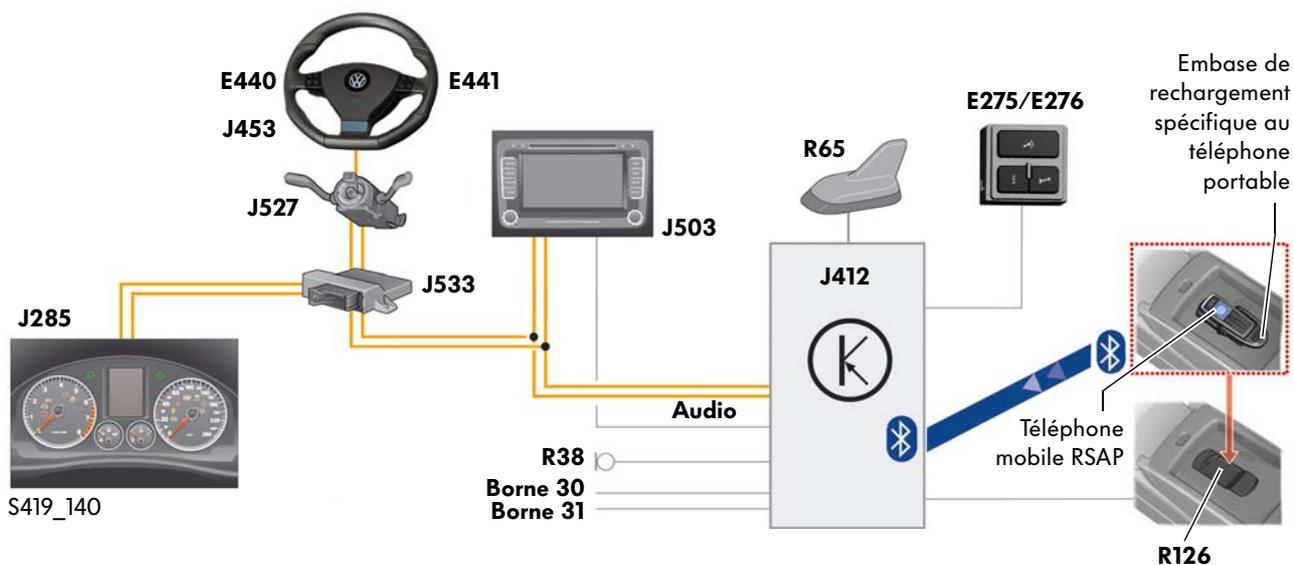
Légende

- J412 - Calculateur d'électronique de commande du téléphone portable
- J503 - Calculateur avec unité d'affichage pour autoradio et système de navigation
- R38 - Microphone de téléphone
- R54 - Téléphone mobile
- R65 - Antenne de téléphone

UHV Premium avec Bluetooth™

Ensemble des fonctions

- Commande via le volant multifonction
- Affichage des informations téléphone sur l'afficheur du porte-instruments Highline
- Transmission des données téléphone et connexion au téléphone portable via transmission Bluetooth™
- Dispositif mains libres et veille silencieuse audio
- Antenne GSM directement sur le module d'amplification UHV
- Données SIM, y compris annuaire, disponibles dans le prééquipement UHV
- Module de touches séparé pour appel d'informations et appel du service de dépannage
- En option, on peut raccorder un support de téléphone portable pour rechargement
- Le temps de post-fonctionnement est réglable jusqu'à 60 minutes
- Prééquipement UHV apte au diagnostic



Légende

- E275 - Touche d'appel pour service de dépannage
- E276 - Touche SOS
- E440 - Touches multifonction dans le volant, à gauche
- E441 - Touches multifonction dans le volant, à droite
- J285 - Calculateur de porte-instruments
- J412 - Calculateur d'électronique de commande du téléphone portable
- J453 - Calculateur de volant multifonction
- J503 - Calculateur avec unité d'affichage pour autoradio et système de navigation
- J527 - Calculateur d'électronique de colonne de direction
- J533 - Interface de diagnostic de bus de données
- R38 - Microphone de téléphone
- R65 - Antenne de téléphone
- R126 - Support de téléphone

Bus de données CAN

Bus de données LIN

Câble sériel

En option

Bluetooth™



Chauffage et climatisation

La climatisation

Le coupé Scirocco est doté de deux versions différentes de climatiseur déjà utilisées sur la Golf 2004 :

- le système semi-automatique de chauffage et de climatisation dénommé « Climatic »
- le système entièrement automatique de chauffage et de climatisation dénommé « Climatronic 2C (à deux zones) »



S419_022

Le système Climatic

Sur le système Climatic, l'habitacle constitue une seule zone climatisée.

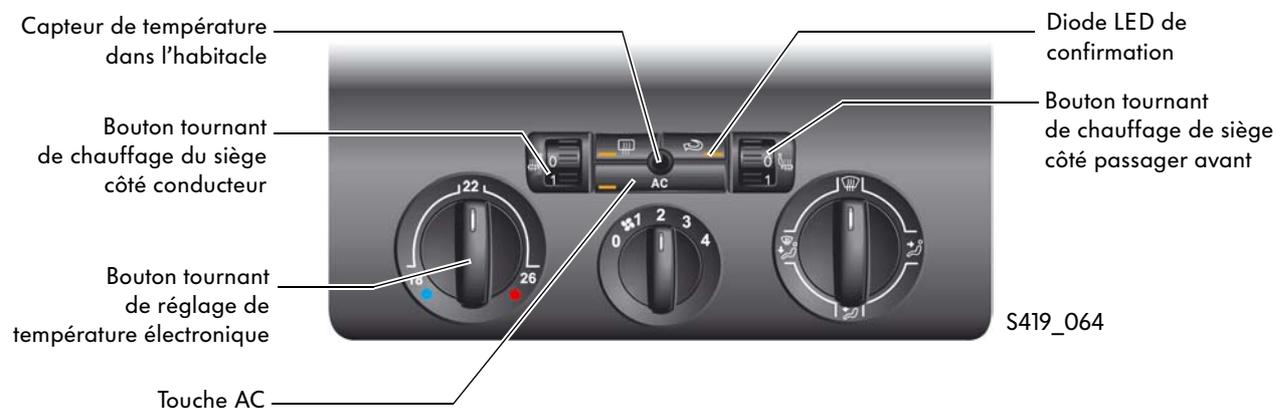
La température souhaitée est réglée sur le bouton tournant de température. Le souhait ainsi exprimé est transmis directement au calculateur électronique par le potentiomètre qui est relié au bouton tournant. La température désirée est obtenue en faisant varier la position du volet de température.

La surveillance de la température à la sortie du diffuseur et dans l'habitacle permet au système Climatic de réguler la température prédéfinie.

La touche AC permet d'enclencher ou de couper le climatiseur.



S419_029



Le système Climatronic 2C



S419_027

Sur le système Climatronic 2C (= à deux zones), l'habitacle est séparé en deux zones climatisées. Cela signifie qu'il est possible de régler pour le côté conducteur et le côté passager avant des températures différentes l'une de l'autre dans une plage allant de 16°C à 29,5°C. Il convient cependant de noter que la différence de température entre ces deux zones climatisées ne peut s'élever qu'à 4 degrés au maximum.

La répartition en deux zones climatisées est assurée par deux volets de température à l'intérieur de l'appareil de climatisation. Tous les volets de l'appareil de climatisation sont actionnés par des servomoteurs à potentiomètre intégré. Le maintien de la température préréglée dans l'habitacle et la répartition optimale de l'air sont régulés et surveillés par le calculateur de Climatronic.

Le dispositif Climatronic 2C peut fonctionner tant en mode automatique que manuel.



S419_066



Pour de plus amples informations concernant les systèmes Climatic et Climatronic, veuillez vous référer aux programmes autodidactiques N° 318 « La Golf 2004 » et N° 339 « La Passat 2006 ».

Lorsque cette touche est enfoncée, le système Climatronic fonctionne en mode à deux zones climatisées, lorsqu'elle est coupée, le système fonctionne avec une seule zone de climatisation.



Équipement électrique

Les boîtiers à fusibles et les emplacements porte-relais dans le réseau de bord

Les emplacements de montage

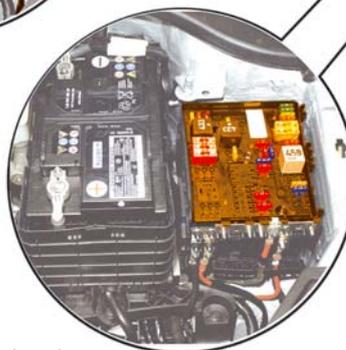
L'emplacement de montage de la batterie se situe dans le compartiment moteur à gauche.



Porte-relais supplémentaire,
sous le boîtier des fusibles et des
relais



Boîtier de préfusibles
dans le compartiment moteur à gauche



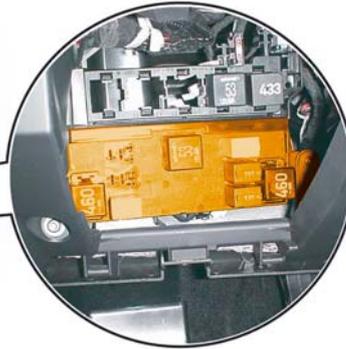
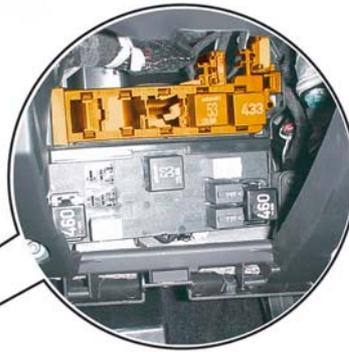
Boîtier de fusibles et de relais
dans le compartiment moteur à gauche



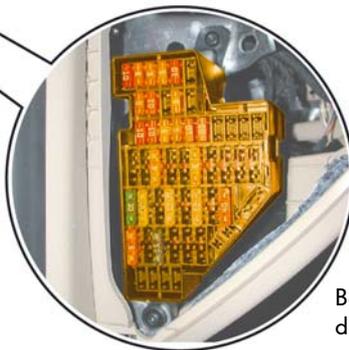
S419_023



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



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



Boîtier à fusibles,
dans le tableau de bord à gauche



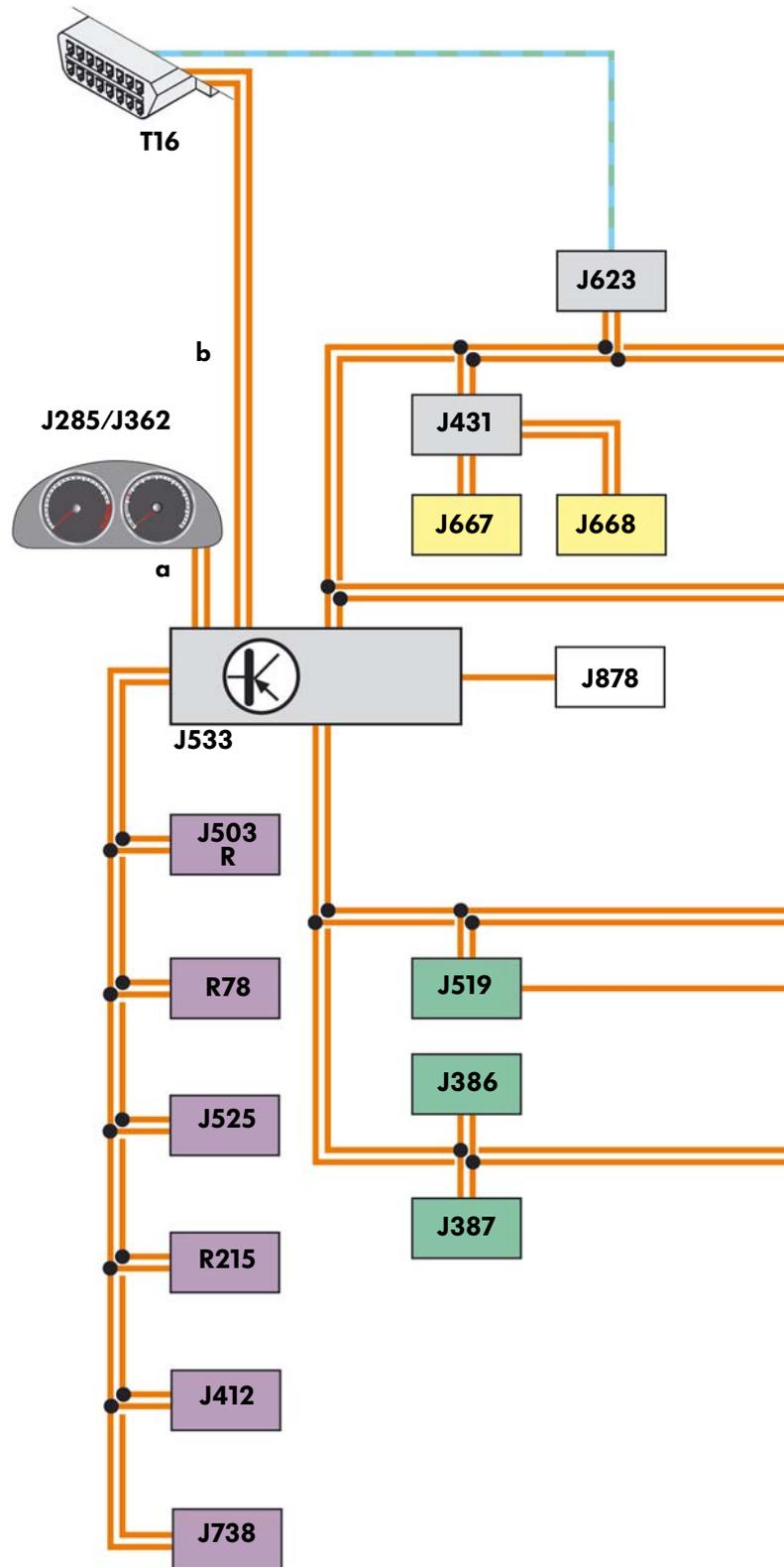
Équipement électrique

Le concept de multiplexage

L'interface de diagnostic du bus de données J533 constitue l'interface assurant la communication des systèmes de bus entre eux :

- Bus CAN Propulsion
- Bus CAN Confort
- Bus CAN Infodivertissement
- Bus CAN Combiné
- Bus CAN Diagnostic

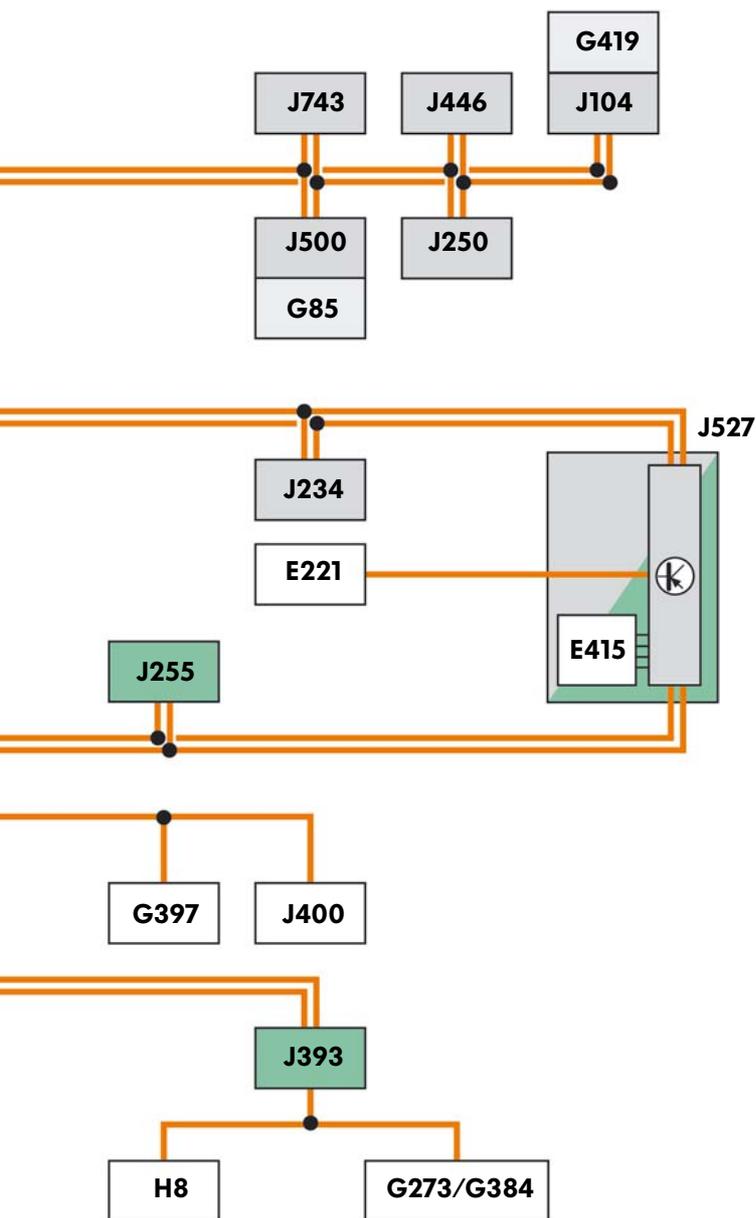
Le système de bus LIN est raccordé au bus de données CAN et constitue un sous-système de bus.



Légende

- Bus CAN Propulsion
- Bus CAN Confort
- Bus CAN Infodivertissement
- a** Bus CAN Combiné
- b** Bus CAN Diagnostic
- Bus CAN Eclairage
- Bus de données LIN
- Ligne de bus CAN
- Ligne de bus LIN
- Câble K





S419_030

Légende

E221	Unité de commande dans le volant (volant multifonction)
E415	Commande d'accès et d'autorisation au démarrage
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
J234	Calculateur d'airbag
J250	Calculateur pour EGD (amortissement à régulation électronique)
J255	Calculateur de Climatronic
J285	Calculateur dans le combiné d'instruments
J362	Calculateur de protection antidémarrage
J386	Calculateur de porte côté conducteur
J387	Calculateur de porte côté passager avant
J393	Calculateur central du système confort
J400	Calculateur de moteur d'essuie-glace
J412	Calculateur d'électronique de commande du téléphone portable
J431	Calculateur de régulation du site des phares
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 du réseau de bord
J525	Calculateur de système de sonorisation numérique
J527	Calculateur de l'électronique de colonne de direction
J533	Interface de diagnostic de bus de données
J623	Calculateur moteur
J667	Module de puissance de projecteur gauche
J668	Module de puissance de projecteur droit
J738	Calculateur d'unité de commande de téléphone
J743	Mécatronique de boîte à double embrayage
J878	Calculateur de toit panoramique relevable
R	Autoradio
R78*	Syntoniseur TV
R215	Interface d'appareils multimédia externes
T16	Prise de diagnostic

* uniquement Japon



Glossaire

AM

Modulation d'amplitude, onde électromagnétique utilisée pour la transmission des informations. Lors de la modulation d'amplitude, on modifie l'amplitude de la haute fréquence.

BAP

Le protocole de commande et d'affichage BAP est utilisé pour la communication entre des calculateurs de fonctions et les calculateurs de commande et d'affichage. Le protocole BAP sépare de façon systématique la fonction de l'affichage et la commande.

Codage confort

Si l'appareil a été déposé ou la batterie du véhicule déconnectée, il ne faut pas supprimer manuellement le codage antivol car le code a été mémorisé dans le véhicule après la première saisie.

Si les codes ne coïncident pas entre le véhicule et l'autoradio, parce que l'autoradio a été monté par ex. dans un autre véhicule, il faudra éliminer à la main le blocage électronique.

Fidélité d'impulsion

On entend par fidélité d'impulsion la capacité d'un haut-parleur à suivre un signal de sortie sous forme d'impulsion d'un amplificateur avec le moindre retard, la moindre perte ou la moindre distorsion possibles, et de permettre ainsi une restitution optimale.

FM

Modulation de fréquence, onde électromagnétique utilisée pour la transmission des informations. Lors de la modulation de fréquence, la fréquence de l'onde porteuse se modifie au rythme de la tension d'information. L'amplitude reste constante.

GPS

Global Positioning System, un système de satellites du Ministère de la défense des Etats-Unis qui permet la navigation dans le monde entier.

GSM

Global System of Mobile telecommunication standard, système mondial de standard de télécommunication mobile pour les réseaux mobiles numériques qui est utilisé principalement pour la téléphonie mais aussi pour la transmission des données ainsi que les messages courts (SMS).

MP3

Motion Pictures expert group layer 3 (MPEG Layer 3), standards de compression pour les formats vidéo, audio et d'image.

NAR

Région Amérique du nord

NF

Basse fréquence

RDS

Radio Data System

Un système standardisé pour la transmission des informations complémentaires non sonores sur les autoradios et/ou la radiodiffusion, par ex. nom de l'émetteur, titre de la bande sonore, etc.



RSAP

Remote SIM Access Profile (profil d'accès à distance)
Ce profil permet au calculateur d'électronique de commande du téléphone portable en version haut-de-gamme (Premium) d'accéder aux données de la carte GSM du téléphone portable et de rechercher à sa place le réseau GSM.

RSE

Rear Seat Entertainment (divertissement pour les sièges arrière) offre aux passagers assis à l'arrière un divertissement multimédia. Les composants principaux de ce système sont : les écrans, un lecteur de DVD et une unité de commande supplémentaire ainsi que des prises pour écouteurs et une entrée vidéo et audio supplémentaire à laquelle on peut raccorder une source externe, comme par ex. une console de jeux. La restitution du son DVD peut intervenir également au moyen des haut-parleurs de l'autoradio. Afin que le conducteur et ses passagers puissent quand même écouter la radio lorsque la restitution d'un DVD fonctionne, il est également possible de faire fonctionner séparément ce système de divertissement pour les places arrière et l'autoradio.

SD

Secure Digital Card (carte de mémorisation numérique sûre), petites cartes solides de mémorisation, par ex. pour les photos numériques ou un lecteur MP3, etc.

SDARS

Satellite Digital Audio Radio Services
Un standard de radiodiffusion numérique pour l'autoradio satellitaire commercial en Amérique du nord.

Transformateur d'impédance

Un transformateur d'impédance est un amplificateur électronique qui adapte l'impédance, c.-à-d. la résistance d'un courant alternatif d'une source, par ex. d'une antenne à la résistance d'un consommateur par ex. un autoradio.

TFT

Thin Film Transistor Display
(Ecran TFT = Ecran plat)

TMC

Traffic Message Channel
Un service numérique dans la radiodiffusion pour la transmission des informations sur la circulation routière.

UHV

Prééquipement universel pour les téléphones portables

USB

Universal Serial Bus
Interface universelle série entre différents ordinateurs et appareils périphériques

WMA

Windows Media Audio
Format audio spécifique fonctionnant sous Microsoft Windows



Glossaire



SCIROCCO



© VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg

Tous droits et modifications techniques réservés.

000.2812.14.40

Définition 07/2008

Volkswagen AG

Service Training VSQ-1

Brieffach 1995

38436 Wolfsburg

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