

V.A.G Service.

Manuel de Réparation Passat 1981 ► 1988

Carburateurs 2E2 et 2EE/Allumage TSZ-H.

Golf | carburetor.com

Edition juin 1988.

V·A·G

Service Après-Vente.

Manuel de Réparation Passat 1981 ▶ 1988

Carburateurs 2E2 et 2EE/Allumage TSZ-H.

Edition juin 1988.

Le Manuel de Réparation est ventilé en plusieurs brochures qui peuvent être commandées séparément et, de ce fait, utilisées au poste de travail correspondant.

Cette brochure s'applique à compter du début de production de la Passat/Santana (novembre 1980). Elle décrit tous les travaux importants dont l'exécution dans les règles de l'art requiert des indications particulières.

Plan des brochures

Une table des matières par groupes de réparation facilite dans chaque brochure la recherche des informations.

A la suite des caractéristiques techniques se trouvent les descriptions des travaux de réparation. Elles commencent par un éclaté qui donne les principales indications de réparation. Des figures supplémentaires, consignées sur l'éclaté, commentent, si nécessaire, la position de montage des pièces ou montrent les outils spéciaux utilisés. Lorsqu'un ordre précis doit être suivi lors du montage et du démontage, une description précise des différentes phases du travail suit l'éclaté. Les travaux de réglage sont décrits de la même manière dans un cycle de réparation.

Les directives techniques doivent absolument être mises à la disposition des contremaîtres et mécaniciens, car le respect minutieux et constant de celles-ci conditionne la sécurité routière et la sûreté de fonctionnement des véhicules. Indépendamment de ces directives s'appliquent naturellement les principes de sécurité courants lors de la remise en état des véhicules automobiles.

Informations Techniques

Les Informations Techniques seront imparties aux différentes brochures et devront être insérées à la fin de la brochure correspondante. Pour être sûr de ne pas oublier les Informations Techniques parues entre-temps lorsque vous consultez le Manuel, veuillez marquer à la main le numéro de l'Information Technique sur les pages du Manuel indiquées dans ladite Information.

Dépannage

Toutes les indications concernant la détection d'avaries sont consignées dans le classeur «Dépannage» prévu à cet effet.

Les directives pour l'élimination d'avaries actuelles sont données dans le «Manuel Service Technique».

Sommaire

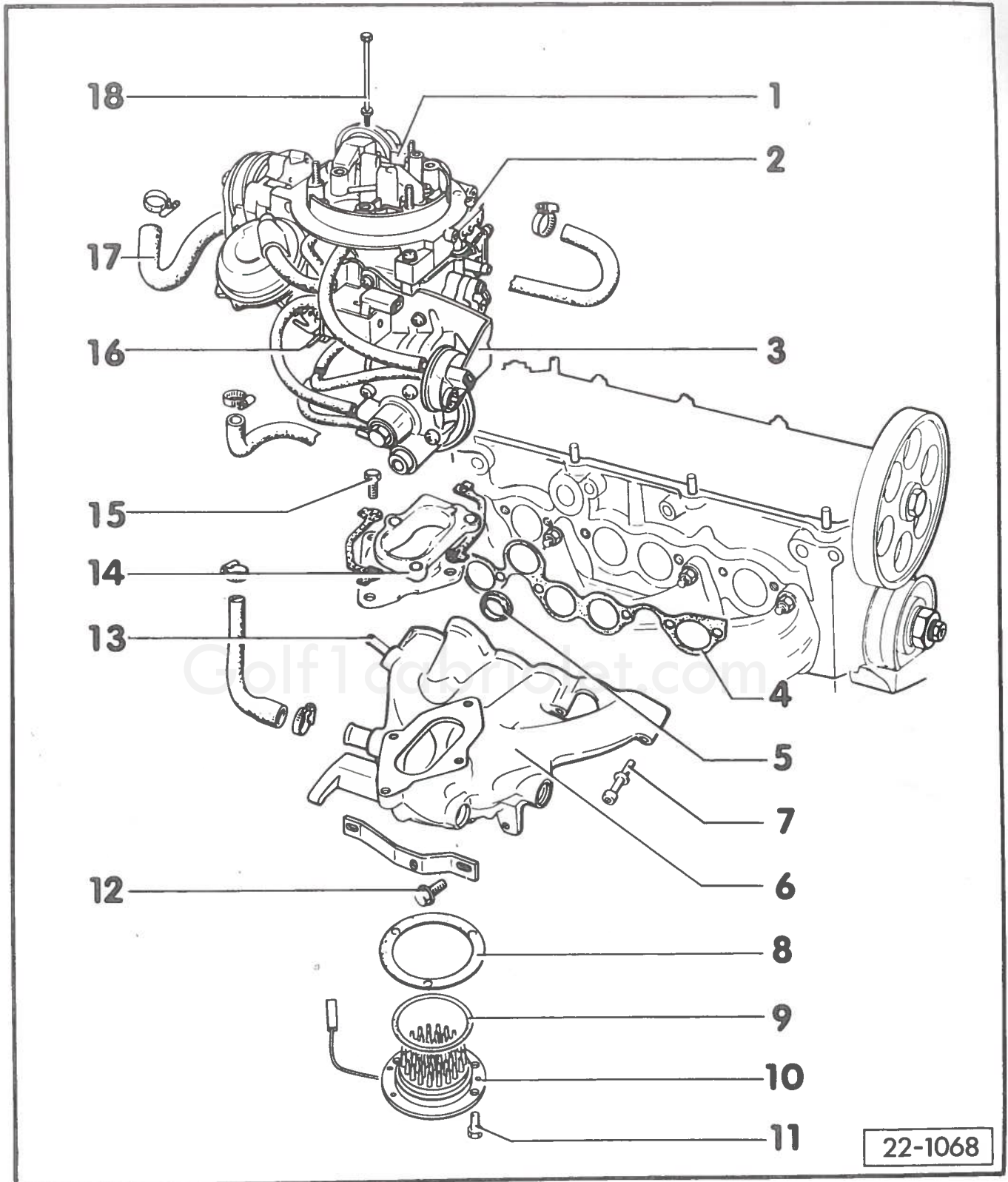
Groupe de réparation	Titre/Contenu	Page	Groupe de réparation	Titre/Contenu	Page
22	Carburateur, Carburateur		22	● Soupape de commande au ralenti et en décélération: contrôle	29
	Carburateur 2E2			● Soupape thermostotemporisée: contrôle	30
	● Carburateur et tubulure d'admission: dépose et repose	01		● Prises de dépression	32
	● Filtre à air	2		Carburateur 2EE	
	● Carburateur 2E2: remise en état	4		● Carburateur et tubulure d'admission: dépose et repose	40
	● Caractéristiques du carburateur	8		● Corps supérieur de carburateur: remise en état	44
	● Ralenti: réglage	13		● Corps inférieur de carburateur: remise en état	48
	● Régime de ralenti accéléré: contrôle et réglage	15		● Caractéristiques de contrôle et de réglage	52
	● Régime de ralenti à froid: contrôle et réglage	15		● Caractéristiques du carburateur	53
	● Dispositif pull-down: contrôle de fonctionnement	16		● Gicleurs: disposition	54
	● Capsule pull-down: contrôle et réglage	16		● Ralenti: réglage	55
	● Réservoir à dépression: contrôle de l'étanchéité	18		● Ecotronic: contrôle rapide du fonctionnement	59
	● Entrebâillement du pull-down/corps II commandé en fonction du temps et de la température	18		● Actuateur de papillon: contrôle	60
	● Entrebâillement du volet de départ (wide-open-kick): contrôle et réglage	19		● Plage de réglage de l'actuateur de papillon: contrôle et réglage	63
	● Butée du volet de départ (uniquement moteur avec lettres-repères RL)	20		● Actuateur du volet de départ: contrôle	65
	● Papillon, corps II: contrôle de fonctionnement	21		● Potentiomètre de papillon: contrôle	66
	● Capsule à dépression, corps II: contrôle de la dépression	21		● Arrêt du moteur et fonction démarrage: contrôle	67
	● Chauffage du canal de charge partielle: contrôle	22		● Enrichissement de départ à froid et de réchauffement: contrôle	68
	● Papillon, corps I: réglage de base	22		● Elévation du régime de ralenti à froid: contrôle	69
	● Papillon, corps II: réglage de base	24		● Enrichissement à l'accélération: contrôle	70
	● Débit d'injection de la pompe de reprise: contrôle et réglage (carburateur déposé)	25		● Soupape de commutation pour l'aération de la cuve du flotteur: contrôle (uniquement sur véhicules avec système de réservoir à charbon actif)	70
	● Débit d'injection de la pompe de reprise: contrôle et réglage (carburateur posé)	26		● Soupape de commutation: contrôle de l'alimentation en tension	71
● Capsule trois/quatre points: contrôle du fonctionnement et de l'étanchéité	27	● Papillon, corps II: contrôle	71		
			● Papillon, corps II: réglage de base	72	



Groupe de réparation	Titre/Contenu	Page
22	● Jeu au levier de verrouillage du corps II: contrôle et réglage	72
	● Capsule à dépression du corps II: contrôle de la dépression	73
	● Prises de dépression	74
28	Allumage	
	● Allumage TSZ-H: remise en état	76
	● Caractéristiques de l'allumeur, bougies d'allumage	80
	● Allumage transistorisé TSZ-H: mesures de sécurité	82
	● Allumeur: repose	82
	● Point d'allumage: réglage	83
	● Allumeur: contrôle	84
	● Commande de l'avance à dépression - avance - : contrôle	85
	● Tension et résistance: contrôle	86
	● Bobine d'allumage: contrôle	87
	● Module électronique TSZ-H: contrôle	88
	● Transmetteur de Hall: contrôle	89
	● Ecran du rotor: dépose et repose	90
29	Autodiagnostic, Contrôle électrique	
	● Mémoire de défauts de l'appareil de commande Ecotronic: interrogation (uniquement sur véhicules équipés d'un carburateur 2EE et d'un système de réservoir à charbon actif)	92
	● Indication des défauts: enclenchement	92
	● Code clignotant pour l'indication des défauts: lecture	94
	● Impulsions clignotantes: déchiffrage	95
	● Fin de l'indication des défauts	95

Groupe de réparation	Titre/Contenu	Page
29	● Tableau des anomalies	96
	● Diagnostic des actionneurs	100
	● Diagnostic des actionneurs: réalisation	101
	● Tableau du diagnostic des actionneurs	102
	● Contrôle électrique (sur la fiche de raccordement débranchée de l'appareil de commande Ecotronic)	106
	● Tableau de contrôle	107





CARBURATEUR 2E2 ET TUBULURE D'ADMISSION: DEPOSE ET REPOSE

- 1 – Prise du réservoir à dépression**
- 2 – Raccord pour alimentation en carburant**
- 3 – Carburateur 2E2**
- 4 – Joint d'étanchéité**
 - Remplacer
- 5 – Bague-joint**
 - Remplacer en cas de détérioration
- 6 – Tubulure d'admission**
- 7 – 25 Nm**
- 8 – Joint d'étanchéité**
 - Remplacer
- 9 – Bague-joint**
 - Remplacer
- 10 – Dispositif de réchauffage de la tubulure d'admission**
 - Contrôler – fig. 1
 - Contrôler le thermocontacteur – fig. 2
- 11 – 10 Nm**
- 12 – 20 Nm**
- 13 – vers le servofrein**
- 14 – Flasque caoutchouc**
 - Freiner les vis au moyen d'arrêteurs
- 15 – 13 Nm**
 - Freiner au moyen d'un arrêteur
- 16 – Prise pour régulateur de température du filtre à air**
- 17 – vers le tuyau de liquide de refroidissement**
- 18 – 7 Nm**

Golf1cabriolet.com

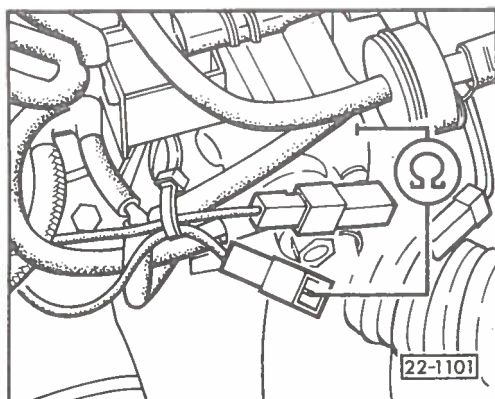


Fig. 1 Dispositif de réchauffage de la tubulure d'admission : contrôle

- Alimentation en tension correcte
Valeur assignée: au moins 11,5 V
- Moteur froid (température ambiante 20° C)
 - Contrôler la résistance entre le câble de raccordement et la masse.
Valeur assignée: 0,25 . . . 0,50 Ω

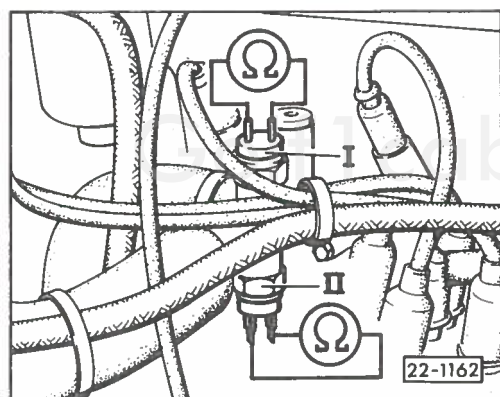
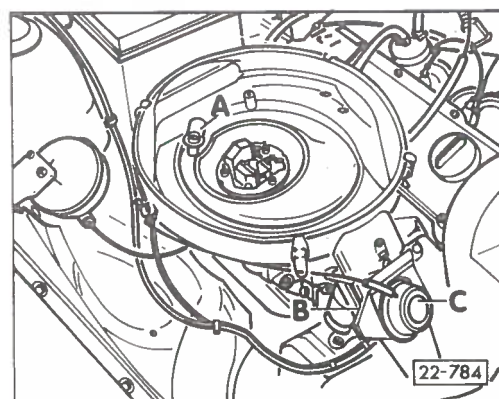


Fig. 2 Thermocontacteur du dispositif de réchauffage de la tubulure d'admission: contrôle

- Vérifier le passage du courant avec un ohmmètre sur le contacteur I (isolation des languettes de contact transparente).
Valeurs assignées:
en dessous d'environ 55° C = 0 Ω
au-dessus d'environ 65° C = ∞ Ω

FILTRE A AIR



Filtre à air avec préchauffage de l'air d'admission en fonction de la charge et de la température.

- A – Régulateur de température
- B – Ajustage d'admission avec volet de régulation
- C – Capsule à dépression

Nota:

La prise avec encoche sur le régulateur de température doit être reliée à la capsule à dépression.

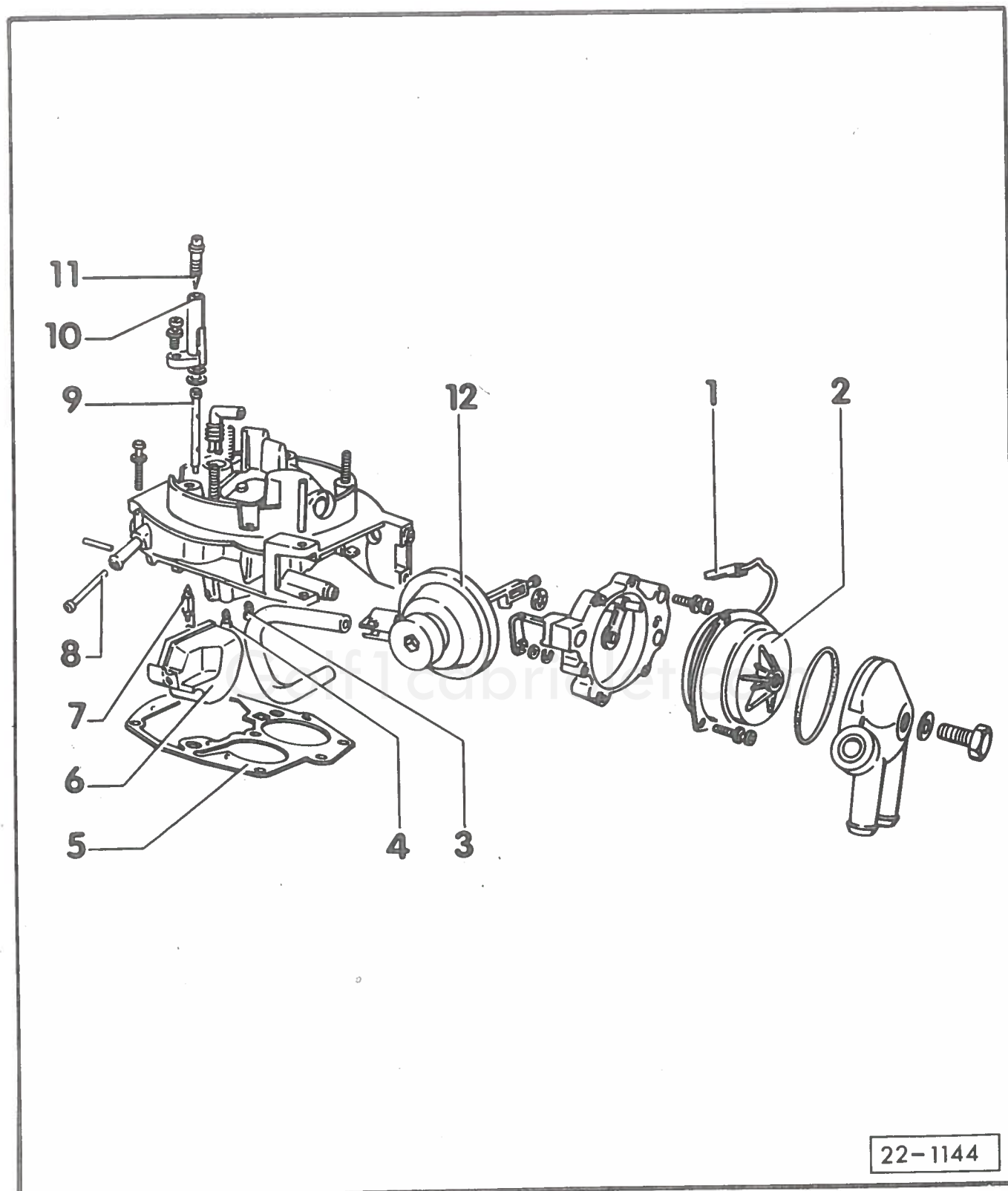
Préchauffage automatique de l'air d'admission: contrôle

- Débrancher le flexible de la prise avec encoche du régulateur de température et vérifier le fonctionnement du volet de régulation par aspiration. Le volet doit se fermer et s'ouvrir de façon audible; si nécessaire:
 - Contrôler les flexibles de dépression.
 - Contrôler la mobilité du volet de régulation de la capsule à dépression.
 - Contrôler le régulateur de température.

Régulateur de température: contrôle

- Ajustage d'admission en bon état.
- Température maxi du moteur: tiède.
- Lancer le moteur et le laisser tourner au ralenti. Le volet de régulation doit être tiré.
- Débrancher du carburateur le flexible de dépression du régulateur de température du carburateur.
Au bout de 20 secondes maxi, le volet de régulation doit reprendre sa position initiale.

Golf1cabriolet.com



CARBURATEUR 2E2: REMISE EN ETAT**Corps supérieur**

- Caractéristiques du carburateur – pages 10/11
- Disposition des gicleurs – fig. 1, 2
- Réservoir à dépression: contrôle de l'étanchéité – page 18
- Prises de dépression – pages 32/34/36/38

Nota:

- Les vis de réglage sont freinées, il est donc impossible de modifier le réglage sans détruire leurs capuchons, obturateurs ou vernis de scellement. Après l'exécution de réparations ou de réglages, freiner à nouveau les vis de réglage.
- Graisser toutes les articulations du carburateur avec de la graisse MoS₂.

1 – Fiche**2 – Couvercle de starter**

- Contrôler:
 - mettre le contact d'allumage et raccorder une lampe-témoin à diode aux fiches du connecteur – 1 –; la diode doit s'allumer (température du liquide de refroidissement inférieure à 33° C)
- Régler – fig. 4
- Contrôler le thermocontacteur – fig. 5

3 – Gicleur d'alimentation/corps II

- Fig. 2

4 – Gicleur d'alimentation/corps I

- Fig. 2

5 – Joint d'étanchéité

- Remplacer

6 – Flotteur**7 – Pointeau**

- Avant la repose, l'accrocher sur le flotteur

8 – Tamis**9 – Gicleur/calibre d'air de ralenti**

- Fig. 1

10 – Ajustage

- Lors de travaux de remise en état, il faut remplacer l'ancienne version de l'ajutage de la vis de réglage du CO (avec alésages) par la nouvelle version (avec fente)

Nota:

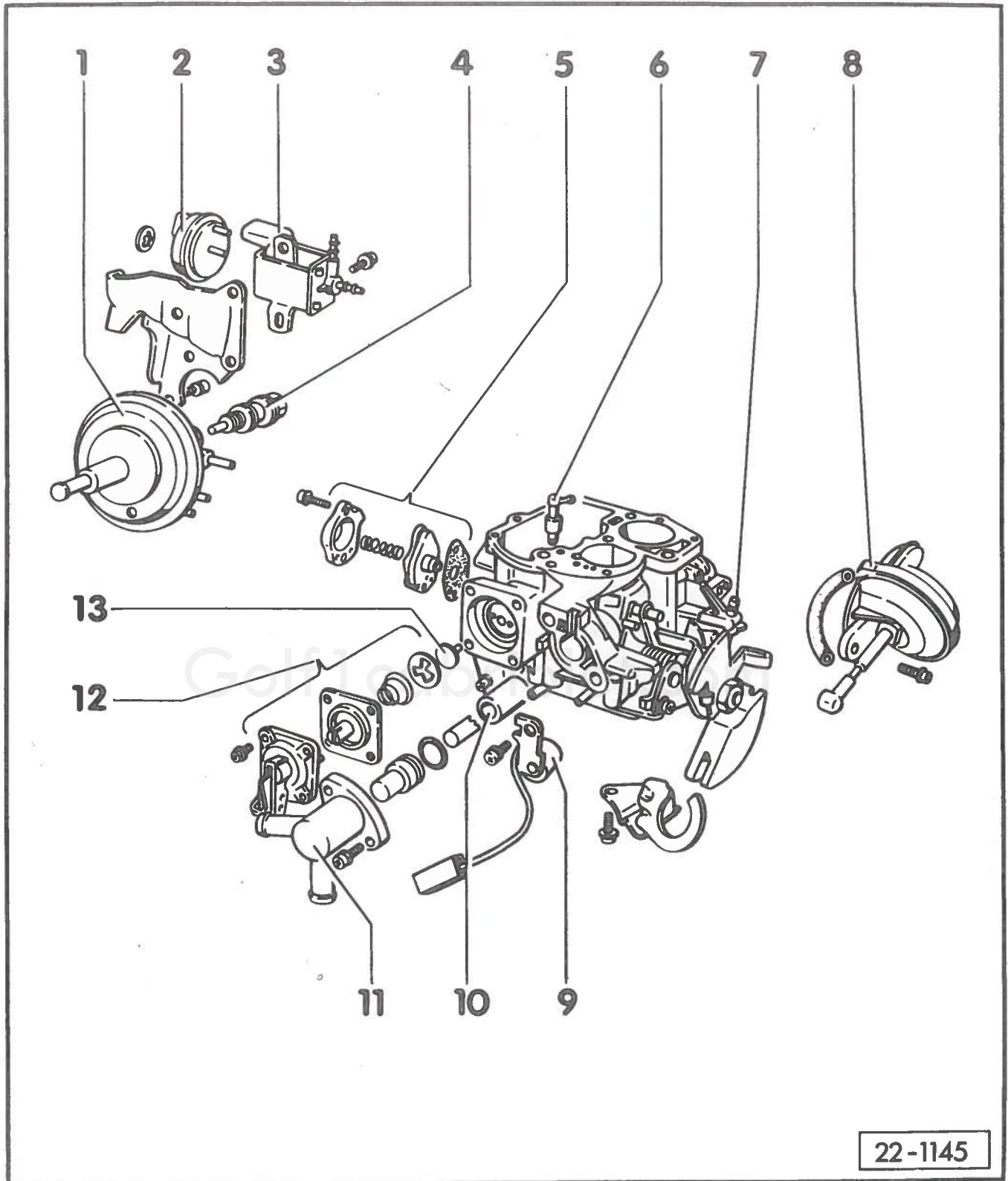
Les joints toriques de l'ancienne version d'ajutage ne peuvent pas être utilisés sur le nouvel ajustage, étant donné que les dimensions des joints toriques et le diamètre des rainures ont été modifiés

11 – Vis de réglage de la teneur en CO

- Régler le ralenti – page 13

12 – Capsule pull-down

- Contrôler le fonctionnement – page 16
- Contrôler l'étanchéité – page 16
- Contrôler et régler l'entrebâillement du volet de départ – page 17



CARBURATEUR 2E2: REMISE EN ETAT**Corps inférieur**

- Caractéristiques du carburateur – pages 10/11
- Disposition des gicleurs – fig. 1, 2
- Réglage de base du papillon/corps II – page 24
- Prises de dépression – pages 32/34/36/38
- Contrôler et régler le régime de ralenti accéléré (uniquement pour véhicules équipés d'un climatiseur) – page 15

Nota:

- Les vis de réglage sont freinées; il est donc impossible de modifier le réglage sans détruire leurs capuchons, obturateurs ou vernis de scellement. Après l'exécution de réparations ou de réglages, freiner à nouveau les vis de réglage.
- Graisser toutes les articulations du carburateur avec de la graisse MoS₂.
- Remplacer les joints toriques en cas de détérioration.

Golf1cabriolet.com

1 – Capsule trois points

- Contrôler – page 27

2 – Soupape thermostatisée

- Contrôler – page 30

3 – Soupape de commande au ralenti et en décélération

- Contrôler – page 29

4 – Soupape de réglage du régime de ralenti

- Régler le ralenti – page 15

5 – Soupape d'enrichissement à charge partielle

- Ne pas réutiliser une soupape qui a été déposée (la remplacer)

6 – Tube-injecteur

- Reposer – fig. 3

7 – Vis de limitation pour le réglage de base du papillon/corps I

- page 22

8 – Capsule à dépression II

- Contrôler l'étanchéité et le fonctionnement – page 21

9 – Chauffage du canal de charge partielle

- Contrôler – page 22

10 – Vis de réglage

- Régler le régime de ralenti à froid – page 15

11 – Élément de dilatation**12 – Pompe de reprise**

- Contrôler et régler le débit d'injection – pages 25/26

13 – Soupape champignon

22 Carburant, Carburateur

CARACTERISTIQUES DU CARBURATEUR

Moteur		DS	
Lettres-repères du moteur		1,8 l/66 kW	
Version		01.83	
Mise en service			
Carburateur		2E2	
Type		026 129 015	
N° de pièce: boîte mécanique		026 129 015 A	
boîte automatique			
Equipement du carburateur		Corps I	Corps II
Diffuseur	∅ mm	22	26
Gicleur d'alimentation		X 105	X 120
Ajutage d'automatisme avec tube d'émulsion		100	100
Gicleur/calibre d'air de ralenti		40	-
Enrichissement à pleine charge	∅ mm	-	1,1
Tube-injecteur de pompe			
	(BV mécanique) ∅ mm	0,35	-
	(BV automatique) ∅ mm	0,5	-
Débit d'injection			
(injection lente)			
	(BV mécanique) cm ³ /pulsation	1,1 ± 0,15	-
	(BV automatique) cm ³ /pulsation	1,0 ± 0,15	-
Entrebâillement du volet de départ			
	1er cran mm	2,3 ± 0,15	-
	2e cran mm	4,7 ± 0,15	-
Régime de ralenti à froid	1/min	3000 ± 200	
Repère du couvercle de starter		258	
Réglage du ralenti*			
Régime	1/min	750 ± 50	
Teneur en CO	% en vol.	1,0 ± 0,5	
	sans catalyseur	1,0 ± 0,5	
	avec catalyseur	0...1,5	

* Observer les conditions de contrôle et de réglage – page 13.

CARACTERISTIQUES DU CARBURATEUR

Moteur	Letres-repères du moteur Version Mise en service	DT 1,6 l/55 kW 08.83	
Carburateur	Type N° de pièce: boîte mécanique boîte automatique	2E2 026 129 015 T 026 129 016 F	
Equipement du carburateur		Corps I	Corps II
Diffuseur	Ø mm	22	26
Gicleur d'alimentation		X 107,5	X 127,5
Ajutage d'automatisme avec tube d'émulsion		80	105
Gicleur/calibre d'air de ralenti		42,5	—
Enrichissement à pleine charge	Ø mm	—	0,7
Tube-injecteur de pompe			
(BV mécanique)	Ø mm	0,35	—
(BV automatique)	Ø mm	0,5	—
Débit d'injection (injection lente)	cm ³ /pulsation	1,0 ± 0,2	—
Entrebâillement du volet de départ			
1er cran	mm		
(BV mécanique)		2,3 ± 0,15	—
(BV automatique)		2,7 ± 0,15	—
2e cran	mm		
(BV mécanique)		4,7 ± 0,15	—
(BV automatique)		5,7 ± 0,15	—
Régime de ralenti à froid	1/min	3000 ± 200	
Repère du couvercle de starter		258	
Réglage du ralenti*			
Régime	1/min	750 ± 50	
Teneur en CO	% en vol.		
	sans catalyseur	1,0 ± 0,5	
	avec catalyseur	1,0 - 0,5	

* Observer les conditions de contrôle et de réglage – page 13.

CARACTERISTIQUES DU CARBURATEUR

Moteur		RL	
Lettres-repères du moteur		1,6 l/53 kW	
Version		05.86	
Mise en service			
Carburateur		2E2	
Type		026 129 016 S	
N° de pièce: BV mécanique		026 129 016 T	
BV automatique			
Equipement du carburateur		Corps I	Corps II
Diffuseur	∅ mm	22	26
Gicleur d'alimentation		102,5	127,5
Ajutage d'automatisme avec tube d'émulsion		80*	105
Gicleur/calibre d'air de ralenti		42,5	–
Enrichissement à pleine charge	∅ mm	–	0,7
Tube-injecteur de pompe	∅ mm	0,35	–
Débit d'injection (rapide) (env. 1 seconde/pulsation) cm ³ /pulsation		1,1 ± 0,15	–
Entrebâillement du volet de départ			
	1er cran mm	2,5 ³⁾ ± 0,15	–
	2e cran mm	5,0 ⁴⁾ ± 0,15	–
Régime de ralenti à froid	1/min	3000 ± 200	
Repère du couvercle de starter		258	
Réglage du ralenti¹⁾			
Régime	1/min	750 ± 50	
Teneur en CO ²⁾	% en vol.	1,0 – 0,5	

¹⁾ Tenir compte des conditions de contrôle et de réglage – page 13

²⁾ Mesurer la teneur en CO sur le tuyau de mesure du CO – voir Groupe de réparation 26

³⁾ 1,9 mm sur les véhicules équipés d'une BV automatique

⁴⁾ 5,3 mm sur les véhicules équipés d'une BV automatique

CARACTERISTIQUES DU CARBURATEUR

Moteur		RM	
Lettres-repères du moteur		1,8 l/64 kW	
Version		10.86	
Mise en service			
Carburateur		2E2	
Type		026 129 017 J	
N° de pièce: BV mécanique			
Equipement du carburateur		Corps I	Corps II
Diffuseur	Ø mm	22	26
Gicleur d'alimentation		X 102,5	X 125
Ajutage d'automatisme avec tube d'émulsion		1,05 – 105	X 100/60
Gicleur/calibre d'air de ralenti		42,5	–
Enrichissement à pleine charge		–	80
Tube-injecteur de pompe	Ø mm	0,3	–
Débit d'injection (rapide) (env. 1 seconde/pulsation) cm ³ /pulsation		1,2 ± 0,2	–
Entrebâillement du volet de départ	1er cran mm	2,3 ± 0,2	–
	2e cran mm	4,7 ± 0,15	–
Régime de ralenti à froid	1/min	3000 ± 200	
Repère du couvercle de starter		326	
Régime du ralenti¹⁾			
Régime	1/min	750 ± 75	
Teneur en CO ²⁾	% en vol.	1,5 ± 0,5	

¹⁾ Tenir compte des conditions de contrôle et de réglage – page 13

²⁾ Mesurer la teneur en CO sur le tuyau de mesure du CO – voir Groupe de réparation 26

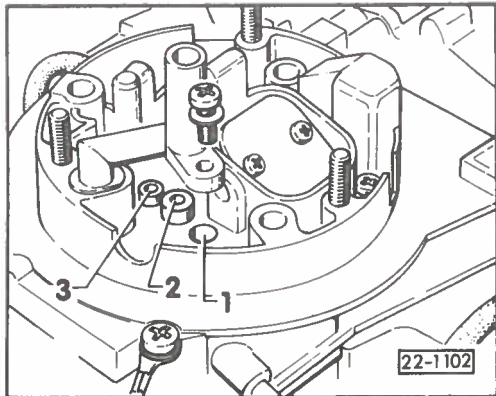


Fig. 1 Gicleurs supérieurs dans le corps supérieur du carburateur

- 1 – Gicleur/calibreur d'air de ralenti (sous le tube de guidage de la vis de réglage du CO).
- 2 – Ajustage d'automatisme avec tube d'émulsion, corps I (ne peut pas être remplacé).
- 3 – Ajustage d'automatisme avec tube d'émulsion, corps II (ne peut pas être remplacé).

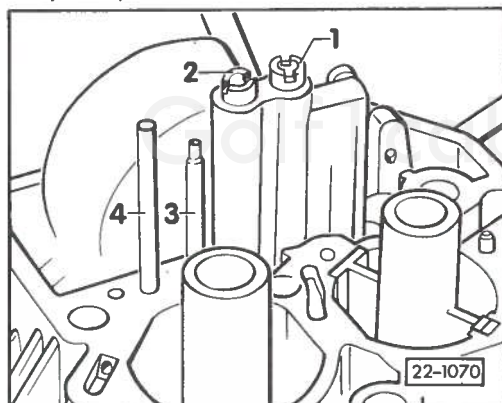


Fig. 2 Gicleurs inférieurs dans le corps supérieur du carburateur

- 1 – Gicleur d'alimentation, corps I
- 2 – Gicleur d'alimentation, corps II
- 3 – Tube vertical pour enrichissement à pleine charge
- 4 – Tube vertical pour reprise, corps II

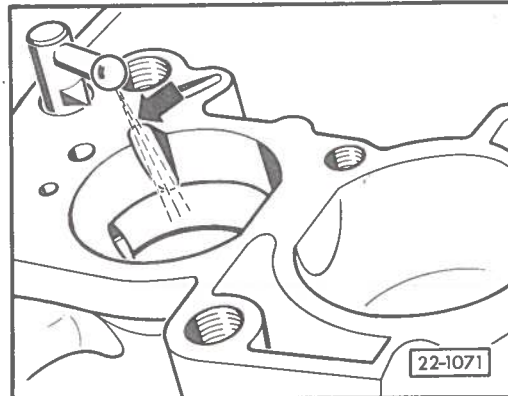


Fig. 3 Tube-injecteur: repose

Le jet du carburant doit être orienté vers l'évidement – flèche –.

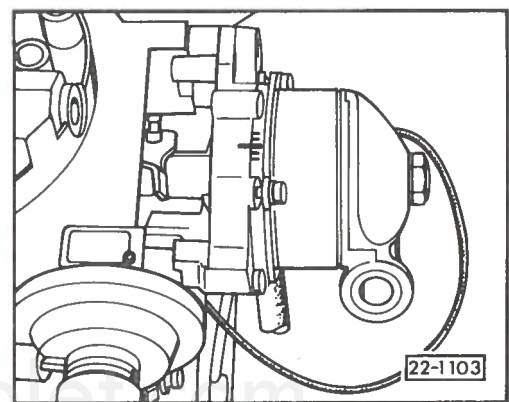


Fig. 4 Couvercle de starter: réglage

Les repères doivent être alignés.

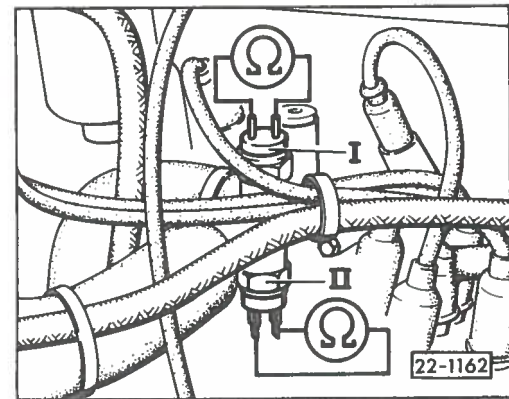


Fig. 5 Thermocontacteur du couvercle de starter: contrôle

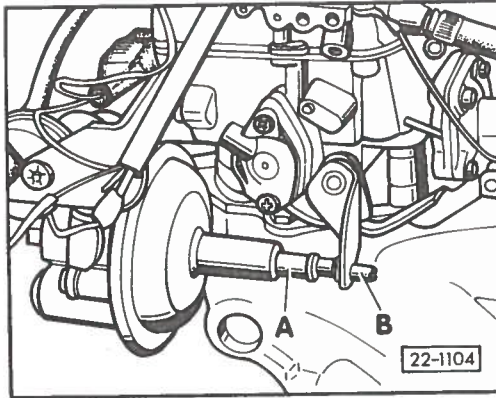
- Vérifier le passage du courant avec un ohmmètre sur le contacteur II (isolation des languettes de contact rouge).

Valeurs assignées:

- en dessous d'environ 33° C = env. 0 Ω
- au-dessus d'environ 42° C = ∞ Ω

RALENTI: REGLAGE**Conditions de contrôle et de réglage**

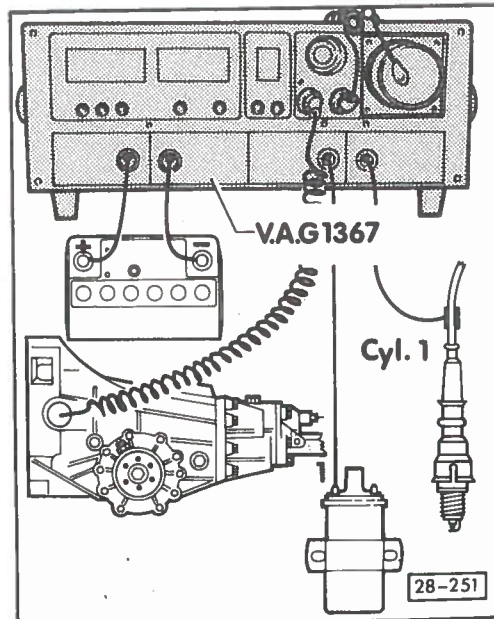
- Température de l'huile-moteur: 60° C mini.
- Volet de départ entièrement ouvert (sauf sur les moteurs portant les lettres-repères «RL»).



- Tige de membrane – A – en position de ralenti; la vis de réglage – B – doit reposer sur la tige de membrane.
- Récepteurs électriques hors circuit.
- Flexible d'aération du carter-moteur débranché du moteur et obturé du côté du filtre à air.
- Réglage du point d'allumage correct.

Attention

Ne brancher les appareils de contrôle que lorsque le contact d'allumage est coupé.

Régime de ralenti et teneur en CO: contrôle et réglage

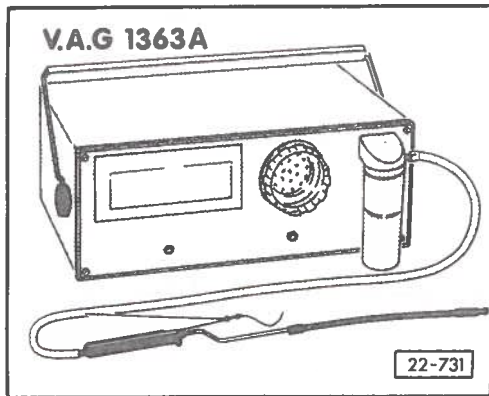
- Brancher le contrôleur suivant la notice d'utilisation.

Nota:

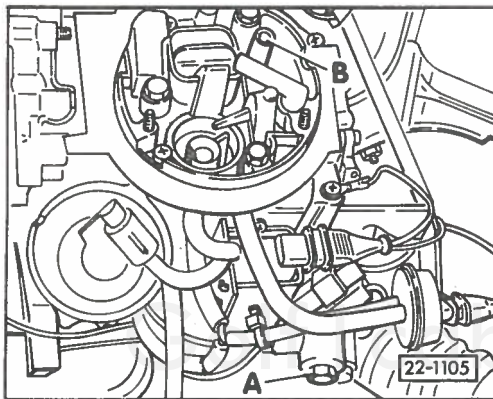
Pour le raccord à la borne 1 de la bobine d'allumage, utiliser une borne auxiliaire.

Attention

Il faut tout particulièrement veiller à ce que le transmetteur de PMH de l'appareil de contrôle soit enfoncé jusqu'en butée dans le carter de boîte de vitesses.



- Brancher un appareil de contrôle des gaz d'échappement suivant la notice d'utilisation.
- Déposer le couvercle du filtre à air.



- Contrôler le régime de ralenti et la teneur en CO.

Valeurs assignées:

Sans catalyseur Lettres-repères de mo- teur	Régime
DS, DT	750 ± 50 Teneur en CO % en vol.
DS, DT	1,0 ± 0,5

Avec catalyseur Lettres-repères de mo- teur	Régime
DS, DT, RL RM	750 ± 50 750 ± 75 Teneur en CO % en vol.
DT, RL DS RM	1,0 - 0,5 0...1,5 1,5 ± 0,5

Si nécessaire, les régler à la valeur assignée en agissant alternativement sur la soupape de réglage - A - du régime de ralenti et sur la vis de réglage de la teneur en CO - B -. Le ventilateur du radiateur ne doit pas fonctionner au cours de cette opération.

- Après le réglage, freiner la vis de réglage de la teneur en CO avec un capuchon de sûreté neuf.

Nota:

Après le réglage du CO, il faut rebrancher le flexible d'aération du carter-moteur. Si la teneur en CO augmente à ce moment, il ne s'agit pas d'un mauvais réglage, mais d'un enrichissement de graisse provenant du carter-moteur à la suite d'une dilution de l'huile résultant d'une utilisation prédominante sur de courts trajets.

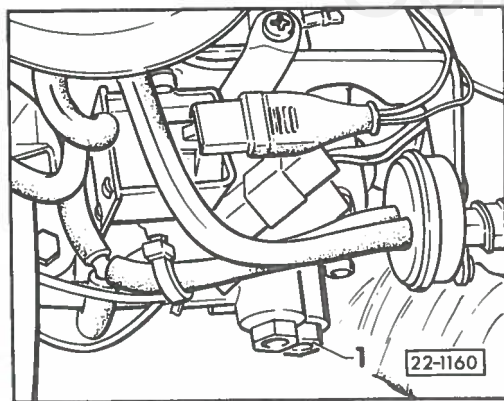
Lors de longs parcours à allure soutenue, la proportion de carburant contenue dans l'huile diminue et la teneur en CO se normalise de nouveau. Il est également possible de remédier rapidement à cet inconvénient en effectuant une vidange d'huile.

RÉGIME DE RALENTI ACCÉLÉRÉ: CONTRÔLE ET RÉGLAGE

(uniquement sur véhicules équipés d'un climatiseur)

- Température mini de l'huile-moteur 60° C.
 - Condenseur du climatiseur propre (si nécessaire, enlever les saletés).
 - Réglage du ralenti et du point d'allumage correct.
 - Récepteurs électriques hors circuit.
 - Volet de départ entièrement ouvert (sauf sur les moteurs portant les lettres repères RL)
- Raccorder le contrôleur de régime.
- Lancer le moteur.
- Brancher le climatiseur en réglant le levier de commande sur réfrigération maximale et la soufflante sur sa position maxi.

La tige de membrane de la capsule trois points doit se trouver en position de ralenti accéléré et la vis de réglage du régime de ralenti à froid doit venir en appui sur la tige de membrane.

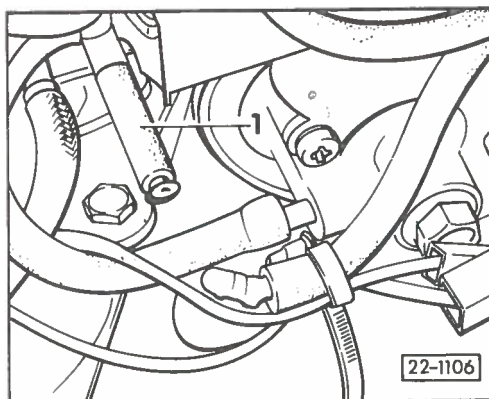


- Contrôler le régime et le régler éventuellement à l'aide de la soupape de réglage – 1 –.

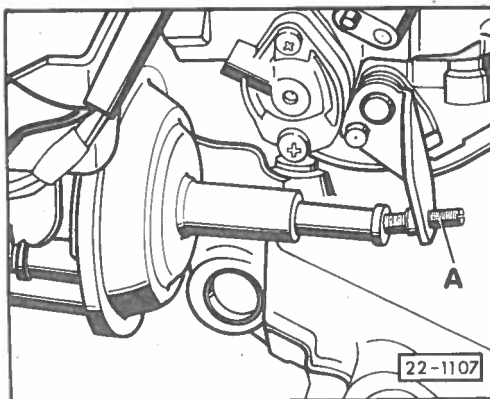
Valeur assignée: 950 ± 50/min

RÉGIME DE RALENTI À FROID: CONTRÔLE ET RÉGLAGE

- Température mini de l'huile-moteur 60° C.
 - Réglage du point d'allumage correct.
 - Réglage du ralenti correct.
- Brancher un contrôleur de régime.
- Déposer le filtre à air et obturer le flexible de dépression du régulateur de température.



- Retirer la pièce en Y du flexible de dépression – 1 – et obturer le flexible – 1 – avec un bouchon.
- Lancer le moteur.



- Contrôler et, si nécessaire, régler le régime avec la vis de réglage – A –.

Valeur assignée: 3000 ± 200/min

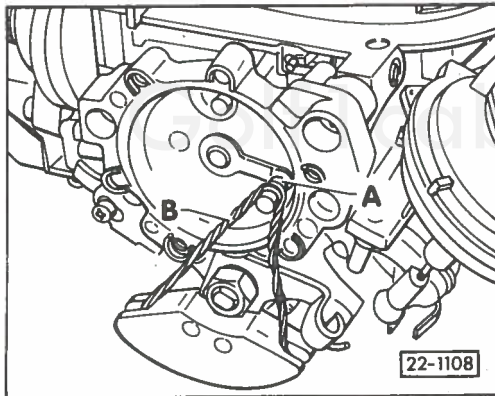
- Vérifier le régime de ralenti et, si nécessaire, le régler à la valeur assignée.
- Après le réglage, freiner la vis avec une goutte de vernis de scellement.

DISPOSITIF PULL-DOWN: CONTROLE DE FONCTIONNEMENT

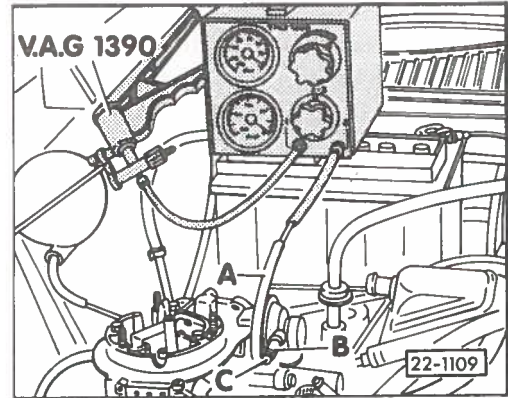
- Déposer le couvercle du filtre à air.
- Lancer le moteur et le faire tourner au ralenti.
- Fermer le volet de départ à la main. Si le volet de départ se laisse fermer facilement jusqu'à ce qu'il ne reste plus qu'une fente d'environ 4 mm et qu'une plus forte résistance est alors perceptible, le dispositif pull-down est en bon état. Si l'on peut fermer entièrement le volet de départ sans qu'une résistance soit perceptible, la capsule pull-down ou le système à dépression manque d'étanchéité.

Capsule pull-down: contrôle et réglage (Entrebâillement du volet de départ et étanchéité)

- Déposer le couvercle du starter.



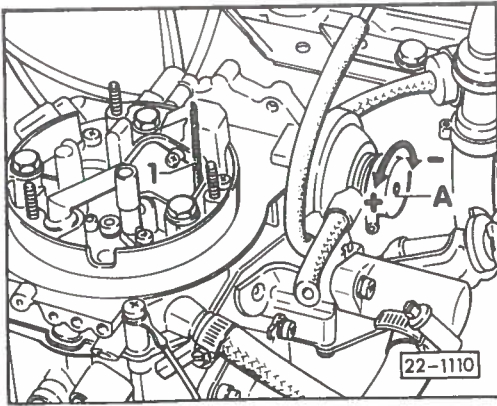
- Amener le levier d'entraînement en appui - A - avec un élastique - B - (tendre).



- Retirer le flexible de dépression - A - du carburateur et brancher un vacuomètre et une pompe à vide.

Premier cran

- Retirer la conduite à dépression du flexible de dépression - B - (ne pas obturer le flexible).
- Commuter le vacuomètre pour laisser passer la dépression.
- Avec la pompe à vide, établir une dépression d'environ 200 mbar. Après le pompage, la dépression tombe relativement vite à une valeur en dessous de 100 mbar. Cette valeur ne doit pas tomber de plus de 5 mbar en 1 minute et ne doit pas descendre en dessous de 40 mbar. La membrane ou la capsule pull-down peuvent éventuellement manquer d'étanchéité (remplacer la capsule pull-down).



- Maintenir la dépression entre 200 et 300 mbar en actionnant continuellement la pompe à vide. Contrôler en même temps l'entrebâillement du volet de départ à l'aide d'un calibre pour gicleurs ou d'un foret - 1 -.

Valeurs assignées:

	Lettres-repères de moteur	
	DS	DT
BV mécanique	2,3 ± 0,15 mm	2,3 ± 0,15 mm
BV automatique	2,3 ± 0,15 mm	2,7 ± 0,15 mm
	RL	RM
BV mécanique	2,5 ± 0,15 mm	2,3 ± 0,2 mm
BV automatique	1,9 ± 0,15 mm	-

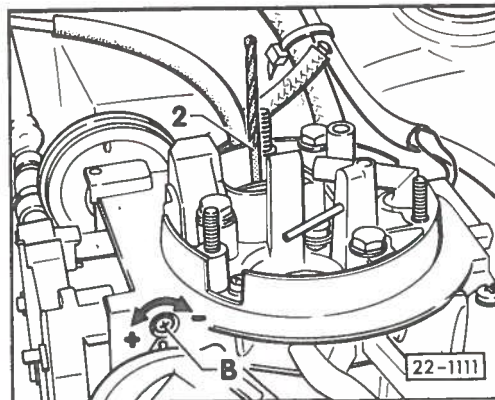
Si nécessaire, procéder au réglage en agissant sur la vis à six pans creux - A -.
 + = entrebâillement plus grand
 - = entrebâillement plus petit

Nota:

N'effectuer la mesure qu'à l'endroit indiqué sur la figure 22-1110.

Deuxième cran

- Obturer le flexible de dépression - B - avec un bouchon - C - (voir figure 22-1109) - page 16.
- Avec la pompe à vide, établir une dépression d'environ 300 mbar.
- Sur l'appareil de contrôle, régler la dépression à 200 mbar. Si la dépression ne peut pas être maintenue pendant au moins 1 minute, la membrane ou la capsule pull-down manque d'étanchéité (remplacer la capsule pull-down).



- Contrôler l'entrebâillement du volet de départ avec un calibre pour gicleurs ou un foret - 2 -.

Valeurs assignées:

	Lettres-repères de moteur	
	DS	DT
BV mécanique	4,7 ± 0,15 mm	4,7 ± 0,15 mm
BV automatique	4,7 ± 0,15 mm	5,7 ± 0,15 mm
	RL	RM
BV mécanique	5,0 ± 0,15 mm	4,7 ± 0,15 mm
BV automatique	5,3 ± 0,15 mm	-

Si nécessaire, procéder au réglage en agissant sur la vis - B -.

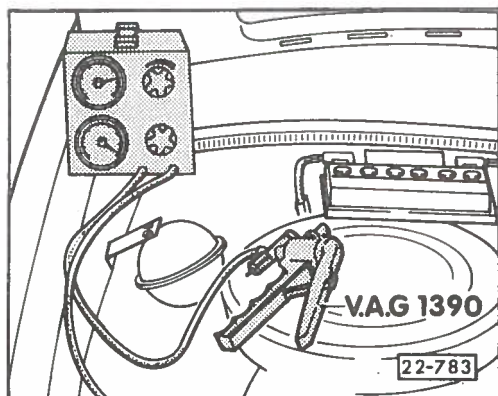
- + = entrebâillement plus grand
- = entrebâillement plus petit

Nota:

N'effectuer la mesure qu'à l'endroit indiqué sur la figure 22-1111.

- Après le réglage, freiner la vis avec une goutte de vernis de scellement.

RESERVOIR A DEPRESSION: CONTROLE DE L'ETANCHEITE



- Brancher le vacuomètre et la pompe à vide sur le réservoir à dépression.
- Commuter le vacuomètre pour laisser passer la dépression.
- Avec la pompe à vide, créer une dépression d'environ 100 mbar.
- Commuter le vacuomètre de manière à ce que la dépression soit maintenue du côté du réservoir.
- Régler la dépression sur l'appareil de contrôle à 30 mbar. La dépression ainsi réglée ne doit pas tomber en l'espace de 2 minutes; si nécessaire, remplacer le réservoir à dépression.

ENTREBAILLEMENT DU PULL-DOWN/ CORPS II COMMANDE EN FONCTION DU TEMPS ET DE LA TEMPERATURE

(uniquement moteur avec lettres-repères RM)

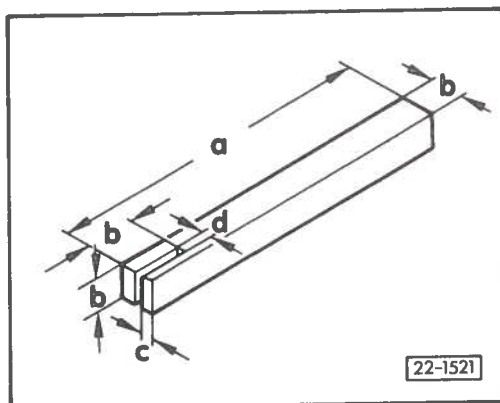
L'ouverture du volet de départ/corps II par la capsule pull-down est commandée (en fonction du temps et de la température) par la soupape thermotemporisée se trouvant sur le carburateur.

- Lorsque la soupape thermotemporisée est ouverte, la dépression est réduite par l'intermédiaire du capuchon d'aération et le volet de départ est maintenu à la position du corps I (petit entrebâillement du pull-down).
- Lorsque la soupape thermotemporisée est fermée, la dépression peut agir sur la membrane de la capsule pull-down et le volet de départ est ouvert jusqu'à la position du corps II (grand entrebâillement du pull-down).

Parallèlement, il y a suppression de la commande en fonction du temps du pull-down/corps II par le réservoir à dépression et la conduite d'aération avec soupape antiretour allant à la conduite du servofrein. De même, les conduites d'aération des soupapes de commande et de la soupape thermotemporisée sont remplacées par des capuchons d'aération.

ENTREBAILLEMENT DU VOLET DE DEPART (WIDE-OPEN-KICK): CONTROLE ET REGLAGE

En tordant le levier de commande du volet de départ, il est possible de modifier l'interstice entre le volet de départ et le corps du carburateur en cas d'ouverture mécanique du volet de départ (Wide-open-kick).

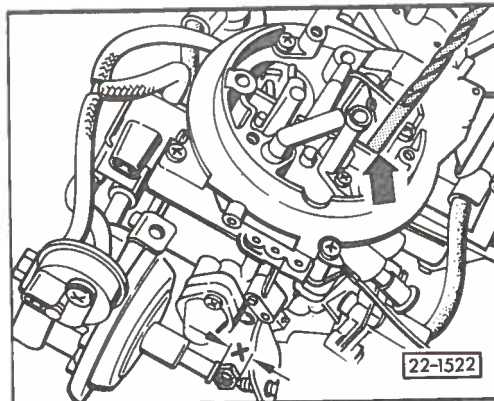


Confectionner soi-même en double exemplaire l'outil de pliage nécessaire au réglage; l'outil doit être façonné en acier carré (8 x 80 DIN 1014-U acier 37-2) conformément à la figure ci-dessus.

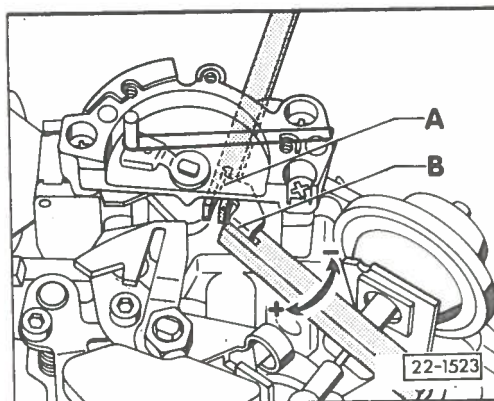
- a = 80,0 mm
- b = 8,0 mm
- c = 2,5 mm
- d = 2,0 mm

Entrebâillement: contrôle et réglage

- Déposer le couvercle du starter et tirer le volet de départ dans le sens fermeture à l'aide d'un caoutchouc placé sur l'entraîneur.



- Maintenir le papillon – corps I – en position ouverte d'env. 45°. A cet effet, coincer un écrou M 6, présentant un surplat – x – de 10 mm, entre la tige de membrane de la capsule trois/quatre points et la vis de réglage du régime de ralenti à froid.
- Vérifier l'entrebâillement entre le volet de départ et le corps du carburateur avec un foret ou un calibre pour gicleurs, **valeur assignée: 6,3 + 0,3 mm** si nécessaire, régler comme suit:



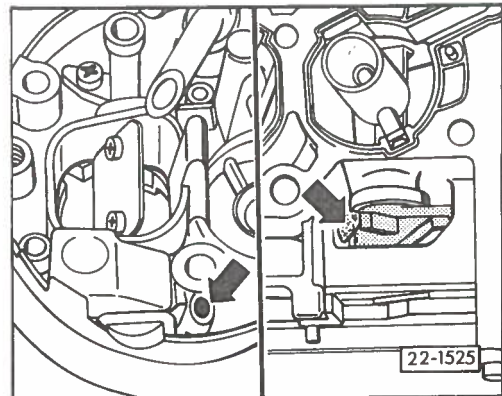
- Maintenir le levier de commande au niveau de la partie – A – à l'aide de l'outil de pliage. Modifier la partie – B – à l'aide du deuxième outil de manière à obtenir un entrebâillement plus ou moins grand.
 - + = entrebâillement plus grand
 - = entrebâillement plus petit
- Contrôler et, si nécessaire, régler, l'entrebâillement du volet de départ – page 19.

Attention

Après des travaux de rectification, il est impératif de vérifier le fonctionnement ainsi que la mobilité des composants concernés.

BUTÉE DU VOLET DE DEPART

(uniquement moteur avec lettres-repères RL)



Le moteur 1,6 1/53 kW, portant les lettres-repères RL, est équipé d'une butée (vis de rupture) – flèche – de volet de départ réglable.

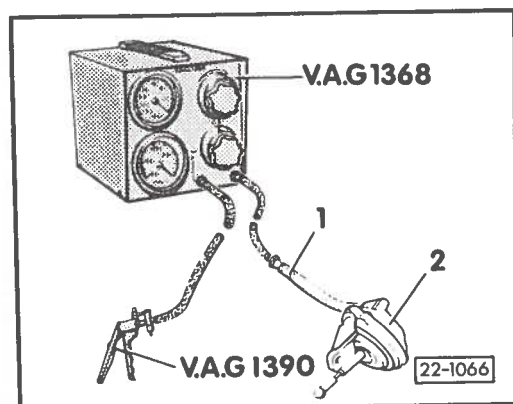
La position de la butée dépend de la mise au point et du réglage du carburateur. Le volet de départ n'est donc pas toujours vertical lorsque le moteur est à sa température de fonctionnement; il peut être également légèrement incliné.

Nota:

La butée est réglée à l'usine lors de la mise au point du carburateur; ce réglage ne doit pas être modifié et la butée ne doit pas être retirée, sans quoi le comportement routier du véhicule s'en trouverait détérioré.

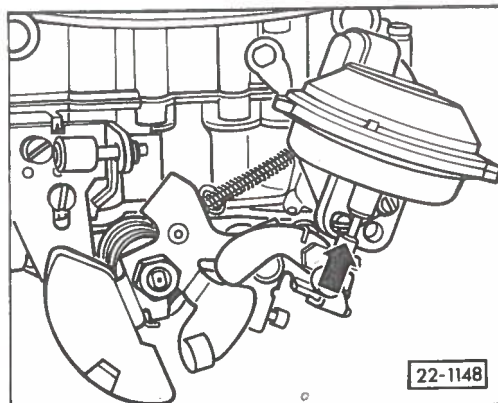
PAPILLON, CORPS II: CONTROLE DE FONCTIONNEMENT

Capsule à dépression: contrôle de l'étanchéité



Fonctionnement: contrôle

- Le contrôle de l'étanchéité ne doit révéler aucune anomalie.

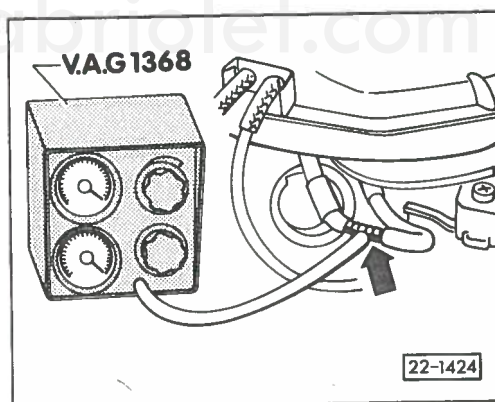


- A une dépression de 50 mbar, amener la commande d'accélérateur en position de pleins gaz. La tringlerie de la capsule à dépression doit ouvrir entièrement le papillon du corps II - flèche -.

CAPSULE A DEPRESSION, CORPS II: CONTROLE DE LA DEPRESSION

La dépression est mesurée à pleins gaz, sur route ou sur le banc d'essai à rouleaux.

- Débrancher du carburateur le flexible de dépression - 1 - de la capsule à dépression/corps II - 2 - et brancher le vacuomètre et la pompe à vide.
- Commuter le vacuomètre pour laisser passer la dépression.
- Avec la pompe à vide, établir une dépression d'environ 100 mbar.
- Commuter le vacuomètre de manière à ce que la dépression agisse du côté de la capsule à dépression.
- Sur l'appareil de contrôle, régler la dépression à environ 50 mbar. La dépression ainsi réglée doit rester constante pendant 2 minutes; si nécessaire, remplacer la capsule à dépression.



- Raccorder le vacuomètre V.A.G 1368 avec une pièce en T et un flexible de dépression de 2 m de long environ entre la capsule à dépression du corps II et la prise de dépression sur le corps inférieur du carburateur.

- Raccorder un contrôleur de régime.
- Poser les appareils de contrôle sur le siège du passager avant et brancher le vacuomètre de manière à ce que la dépression soit maintenue.

Nota:

Lors de la pose du flexible de dépression vers l'habitacle et lors de la fermeture du capot-moteur, veiller à ce que le flexible ne soit ni plié ni débranché.

- Mesurer la dépression à pleins gaz:
 - Sur le banc d'essai à rouleaux: choisir la sollicitation (vitesse) de manière à ce que 5000/min maxi soient atteints avec la 2e vitesse ou la 1ère gamme de vitesses.
 - Sur route: avec la 1ère ou la 2e vitesse ou encore avec la 1ère gamme de vitesses, conduire en maintenant un régime-moteur d'environ 3000/min. Accélérer ensuite jusqu'à 5000/min maxi en donnant pleins gaz.
- Lire la dépression sur l'appareil de contrôle à 4000...5000/min.

Valeurs assignées:

grande capsule à dépression (env. 65 mm Ø)

au moins 30 mbar

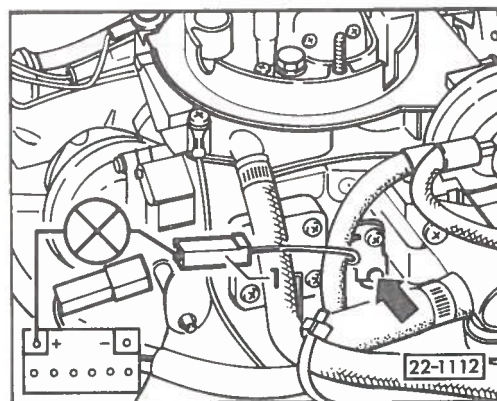
petite capsule à dépression (env. 50 mm Ø)

au moins 50 mbar

Si les valeurs assignées ne sont pas atteintes, vérifier l'étanchéité et le libre passage dans les flexibles de dépression et les prises; si nécessaire, remplacer le carburateur.

CHAUFFAGE DU CANAL DE CHARGE PARTIELLE: CONTROLE

- La surface de contact de l'élément chauffant doit s'appliquer contre le carburateur (mise à la masse); si nécessaire, nettoyer les surfaces.

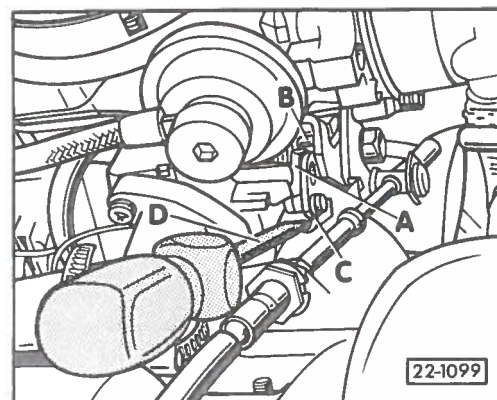


- Retirer la fiche - 1 - du connecteur.
- Raccorder une lampe-témoin à diode V.A.G 1527 à la fiche - 1 - et au pôle positif de la batterie.
- La diode s'allume: l'élément chauffant est intact.
- La diode ne s'allume pas: l'élément chauffant est défectueux, le remplacer.

PAPILLON, CORPS I: REGLAGE DE BASE

Nota:

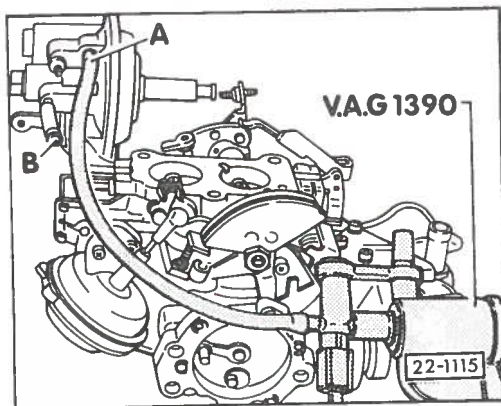
La vis de limitation - A - (fig. 22-1116, p. 23) est réglée à l'usine; ce réglage ne doit pas être modifié. Si la vis a été dérégulée par inadvertance, il convient de procéder au réglage comme suit:



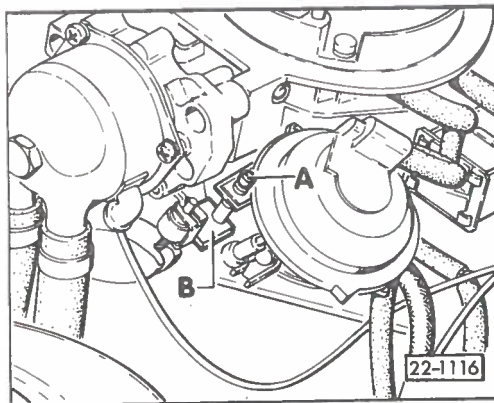
- Tourner la came sectorielle - A - de

manière à ce que la goupille – B – de la commande de papillon ne prenne pas appui et bloquer la came sectorielle dans cette position. Pour ce faire, bloquer le levier – C – avec un tournevis – D –.

- Retirer tous les flexibles de dépression de la capsule trois points.



- Brancher la pompe à vide sur la prise – A – de la capsule trois points.
- Obturer la prise de dépression – B – de la capsule trois points.
- Avec la pompe à vide, créer une dépression jusqu'à ce que la tige de la membrane reste de manière constante dans la position de décélération/arrêt et qu'il existe un interstice entre la vis de réglage du régime de ralenti à froid et la tige de membrane.



- Desserrer la vis de limitation – A – jusqu'à ce qu'il existe un interstice entre la vis de limitation et la butée – B –.
- Serrer la vis de limitation – A – jusqu'à ce qu'elle touche la butée – B –.

Nota:

Pour déterminer avec précision le point de butée de la vis de limitation, glisser une mince feuille de papier entre la vis de limitation et la butée. Déterminer le point de butée en faisant glisser continuellement ce papier et en serrant simultanément la vis de limitation.

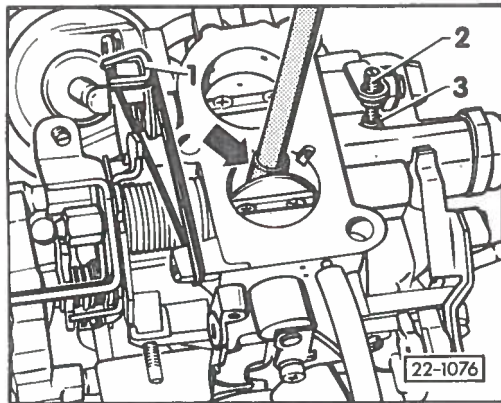
- A partir de ce point, serrer la vis d'un quart de tour supplémentaire.
- Freiner la vis de limitation avec une goutte de vernis de scellement.

PAPILLON, CORPS II: REGLAGE DE BASE

Nota:

La vis de limitation – 2 – est réglée à l'usine; ce réglage ne doit pas être modifié. Si la vis a été dérégulée par inadvertance, il convient de procéder au réglage suivant:

- Déposer le carburateur.

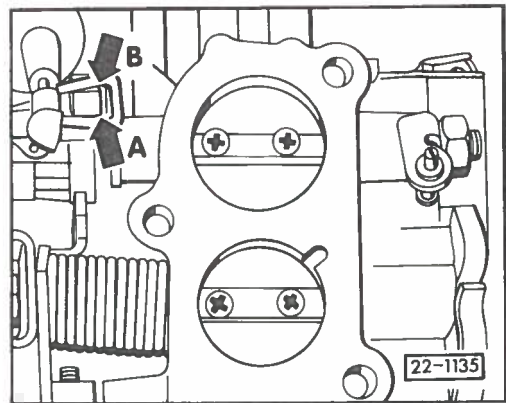


- Ouvrir le papillon du corps I et le bloquer – flèche –.
- Mettre le levier de verrouillage – 1 – du papillon du corps II sous contrainte à l'aide d'un élastique.
- Desserrer la vis de limitation – 2 – jusqu'à ce qu'il existe un interstice entre la vis de limitation et la butée – 3 –.
- Serrer la vis de limitation – 2 – jusqu'à ce qu'elle touche la butée – 3 –.

Nota:

Pour déterminer avec précision le point de butée de la vis de limitation, glisser une mince feuille de papier entre la vis de limitation et la butée. Déterminer le point de butée en faisant continuellement glisser ce papier et en serrant simultanément la vis de limitation.

- A partir de ce point, serrer la vis d'un quart de tour supplémentaire.
- Freiner la vis de limitation avec une goutte de vernis de scellement.



- Contrôler le jeu au levier de verrouillage – flèches –, les papillons étant fermés.

Valeurs assignées:

Flèche A = $0,4 \pm 0,1$ mm

Flèche B = $1,0 \pm 0,1$ mm

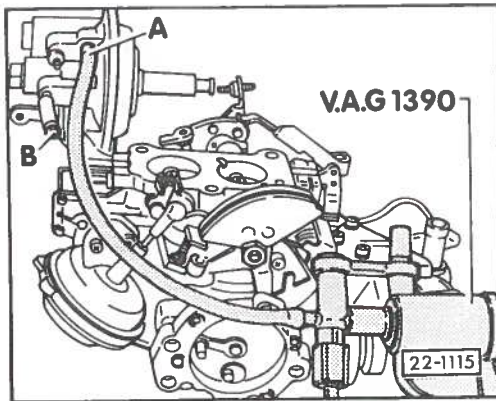
Si nécessaire, régler le jeu à la valeur assignée en recourbant les pattes.

- Reposer le carburateur, régler le régime de ralenti et la teneur en CO.

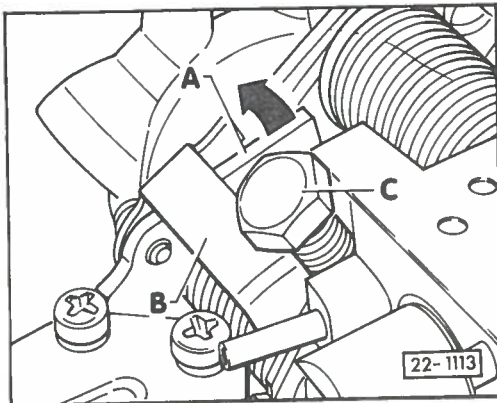
DEBIT D'INJECTION DE LA POMPE DE REPRISE: CONTROLE ET REGLAGE

(Carburateur déposé)

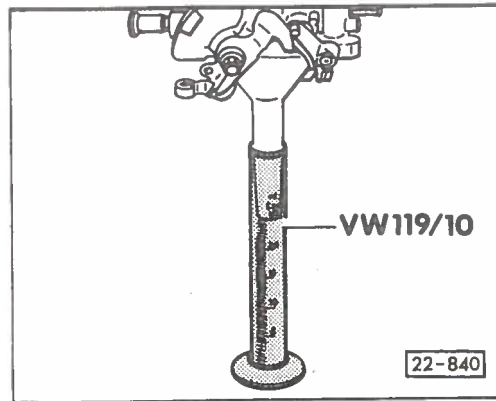
- Déposer le carburateur et débrancher les flexibles de dépression de la capsule trois points.



- Brancher la pompe à vide sur la prise - A - de la capsule trois points.
- Obtenir la prise de dépression - B - de la capsule trois points. Avec la pompe à vide, établir une dépression jusqu'à ce que la tige de la membrane reste de manière constante en position de décélération/arrêt et qu'il existe un interstice entre la vis de réglage du régime de ralenti à froid et la tige de membrane.



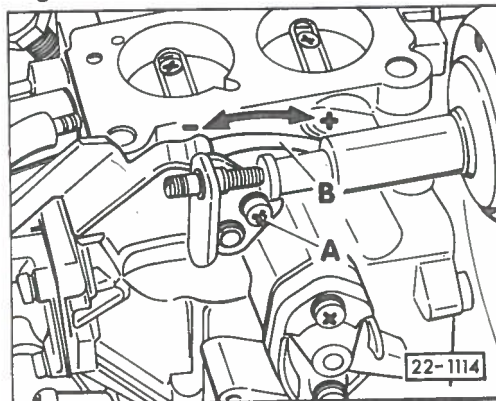
- Tourner le levier de réchauffement - A - jusqu'à ce que la goupille de la commande de papillon ne prenne pas appui et bloquer le levier de réchauffement dans cette position. Pour ce faire, placer une vis - C - (par exemple M 8 x 20 mm) entre le levier - B - et le corps du carburateur.



- Placer un entonnoir et une éprouvette graduée sous le carburateur.
- Ouvrir rapidement à fond, cinq fois de suite, le levier de commande de papillon (env. 1 s/pulsation).
- Diviser par cinq la quantité injectée et comparer le résultat avec la valeur assignée.

Valeurs assignées en cm ³ /pulsation	Lettres-repères de moteur	
	DS	DT
BV mécanique	1,1 ± 0,15	1,0 ± 0,2
BV automatique	1,0 ± 0,15	1,0 ± 0,2
	RL	RM
BV mécanique	1,1 ± 0,15	1,2 ± 0,2
BV automatique	1,1 ± 0,15	1,2 ± 0,2

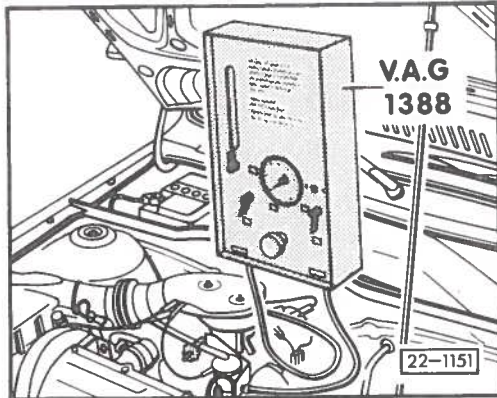
- Les régler si nécessaire à la valeur assignée.



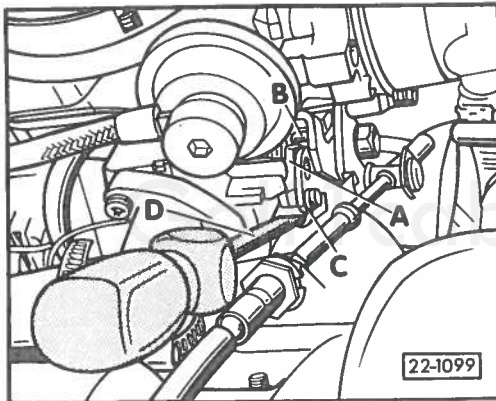
- Régler le débit d'injection après avoir desserré la vis de serrage - A - et tourné la came sectorielle - B -.
- + = augmentation du débit d'injection
- = diminution du débit d'injection
- Après le réglage, freiner la vis de serrage avec une goutte de vernis de scellement.

DEBIT D'INJECTION DE LA POMPE DE REPRISE: CONTROLE ET REGLAGE (Carburateur posé)

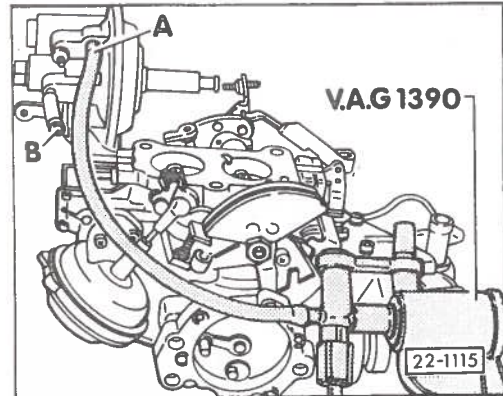
- Déposer le filtre à air.



- Brancher l'appareil de contrôle selon la notice d'utilisation.



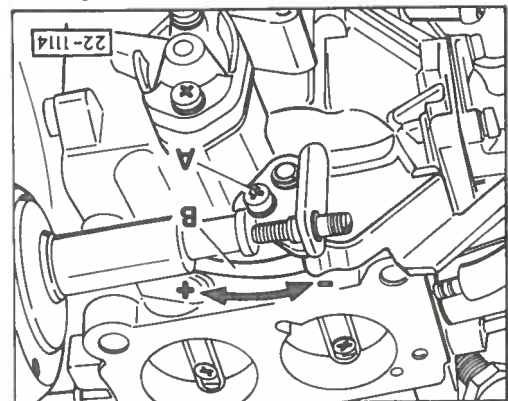
- Tourner la came sectorielle - A - jusqu'à ce que la goupille - B - de la commande de papillon ne prenne pas appui et bloquer la came sectorielle dans cette position. Pour ce faire, bloquer le levier - C - à l'aide d'un tournevis - D -.
- Débrancher tous les flexibles de dépression de la capsule trois points.



- Brancher la pompe à vide sur la prise - A - de la capsule trois points.
- Obturer la prise de dépression - B - de la capsule trois points.
- Calculer le débit d'injection selon la notice d'utilisation et le comparer à la valeur assignée.

Valeurs assignées en cm ³ /pulsation	Lettres-repères de moteur	
	DS	DT
BV mécanique	1,1 ± 0,15	1,0 ± 0,2
BV automatique	1,0 ± 0,15	1,0 ± 0,2
	RL	RM
BV mécanique	1,1 ± 0,15	1,2 ± 0,2
BV automatique	1,1 ± 0,15	1,2 ± 0,2

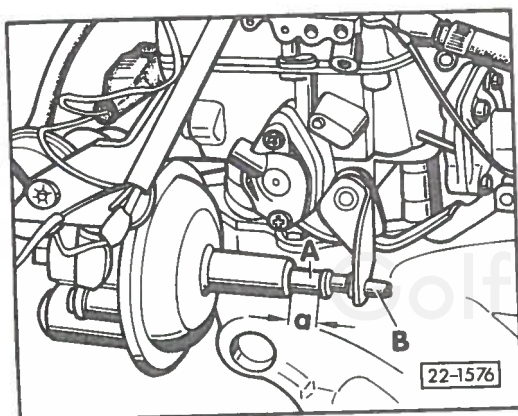
- Régler si nécessaire.



- Régler le débit d'injection après avoir desserré la vis de serrage - A - et tourné la came sectorielle - B -.
- + = augmentation du débit d'injection
- = diminution du débit d'injection
- Après le réglage, freiner la vis de serrage avec une goutte de vernis de scellement.

CAPSULE TROIS/QUATRE POINTS: CONTROLE DU FONCTIONNEMENT ET DE L'ETANCHEITE

- Température de l'huile-moteur: 60° C mini.
- Régime de ralenti correct.
- Régime de ralenti accéléré correct (uniquement avec climatiseur).
- Filtre à air déposé.
- Conduite à dépression entre carburateur et régulateur de température obturée.
- Toutes les conduites à dépression intactes, prises étanches.
- Alimentation en tension correcte de la soupape de commande au ralenti et en décélération.

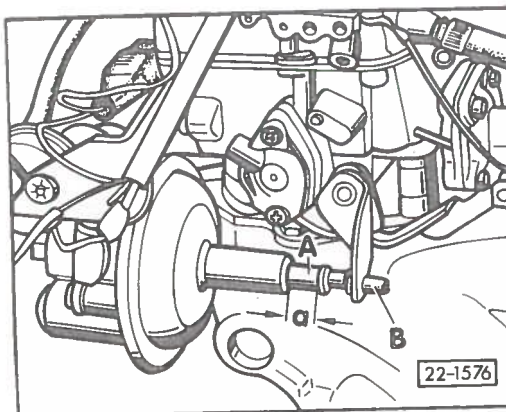


Position de lancement:

Lorsque le moteur est à l'arrêt, la tige de membrane - A - doit être entièrement sortie.
a = 14,5 mm environ

Position de ralenti:

- Faire tourner le moteur au ralenti.



La tige de membrane doit être sortie d'une valeur égale à la cote - a - (position de ralenti).

- a = 8,5 mm env. (capsule trois points)
- a = 9,5 mm env. (capsule quatre points)

Dans cette position, la tige de membrane - A - vient en appui sur la vis de réglage du régime de ralenti à froid - B -.

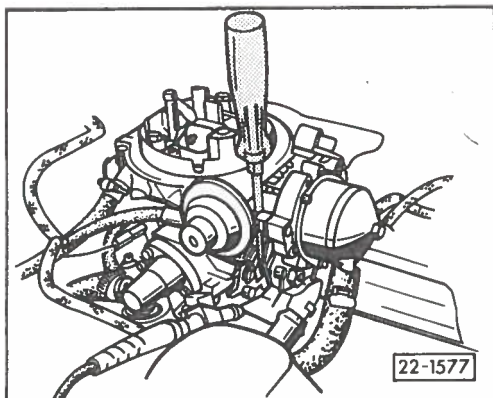
Position d'élévation du régime de ralenti (uniquement pour climatiseur)

- Enclencher le climatiseur (positionner le levier sur «froid»).
 - Régler la soufflante à sa vitesse maxi.
- La tige de membrane doit être sortie d'une valeur égale à la cote - a - (position d'élévation du régime de ralenti).
a = 12 mm env.

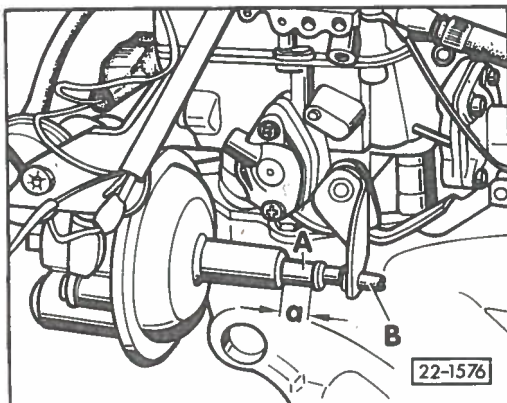
Le compresseur de climatiseur doit alors fonctionner.

Position de décélération/arrêt

- Lancer le moteur et le laisser tourner au ralenti.
- Uniquement capsule quatre points: Débrancher de la soupape de commande le flexible de couleur rose reliant la capsule quatre points à la soupape de commande d'élévation du régime de ralenti et l'obturer.



- Bloquer avec un tournevis ou un outil semblable le levier de commande du papillon du corps I de telle façon que le papillon ne puisse se déplacer en position de décélération/arrêt (= entièrement fermé).
- Débrancher la fiche de la soupape de commande au ralenti et en décélération.

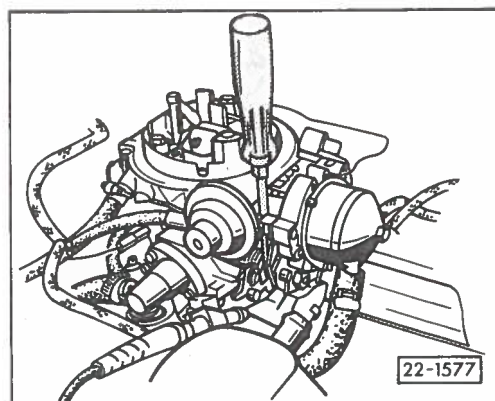


La tige de membrane doit se déplacer en position de décélération/arrêt.

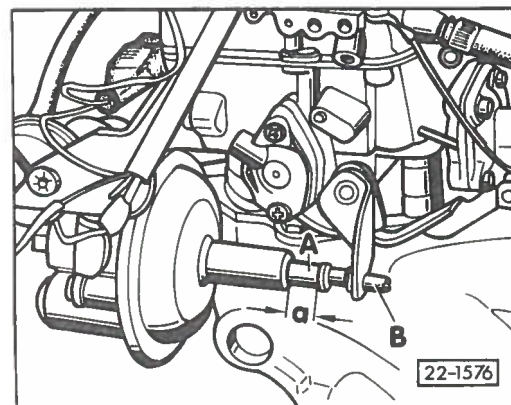
$a = 1,5 \text{ mm env.}$

Etanchéité

- Faire tourner le moteur au ralenti.
- Uniquement capsule quatre points: Débrancher de la soupape de commande le flexible de couleur rose reliant la capsule quatre points à la soupape de commande d'élévation du régime de ralenti et l'obturer.



- Bloquer avec un tournevis ou un outil semblable le levier de commande du papillon du corps I de telle façon que le papillon ne puisse se déplacer en position de décélération/arrêt (= entièrement fermé).
- Débrancher la fiche de la soupape de commande au ralenti et en décélération.



La tige de membrane doit se déplacer en position de décélération/arrêt.

$a = 1,5 \text{ mm env.}$

- Obturer le flexible de dépression entre la capsule trois points et la pièce en Y en le comprimant (p. ex. avec une pince plate).
- Arrêter le moteur en débranchant un câble de la borne 15 (+) de la bobine d'allumage.

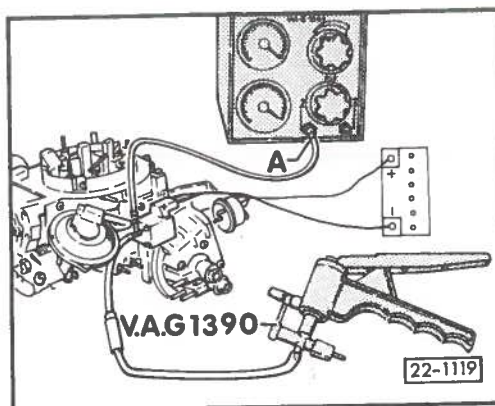
La tige de membrane doit demeurer au moins 5 secondes en position de décélération/arrêt. Après avoir retiré la pince du flexible de dépression, la tige de membrane doit se déplacer en position de lancement.

Nota:

Si la tige de membrane se déplace rapidement dans la position de lancement immédiatement après l'arrêt du moteur, il est possible que le mauvais flexible ait été comprimé.

SOUPE DE COMMANDE AU RALENTI ET EN DÉCÉLÉRATION: CONTRÔLE

- Débrancher les flexibles de dépression de la soupape.



- Brancher la pompe à vide sur la prise centrale.
- Tourner le bouton rotatif de l'appareil de contrôle en position - A/B - et relier le raccord - A - à la prise latérale de la soupape.
- Avec la pompe à vide, établir une dépression. Aucune dépression ne doit être indiquée par l'appareil de contrôle.
- A l'aide de deux câbles auxiliaires, raccorder les contacts électriques de la soupape aux pôles «positif» (+) et «négatif» (-) de la batterie en tenant compte des repères + et - du boîtier à fiche.

Nota:

Si les contacts sont mal raccordés, la soupape peut être endommagée ou détruite.

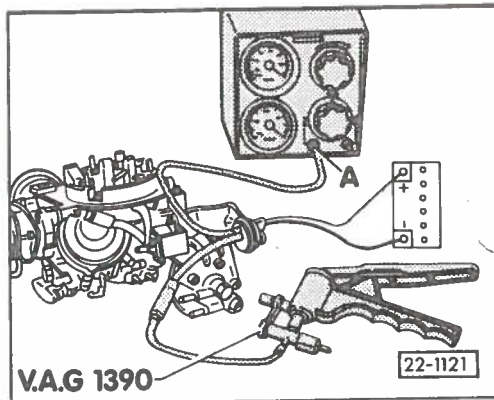
Au cours de cette opération, établir constamment une dépression à l'aide de la pompe à vide.

La soupape doit ouvrir le passage de façon perceptible et l'appareil de contrôle doit indiquer en même temps une dépression en fonction de la course du piston de la pompe (l'affichage vacille).

SOUPAPE THERMOTEMPORISEE: CONTROLE

Fonctionnement

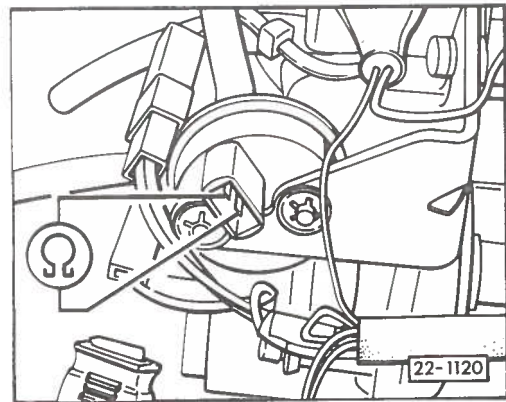
- Déposer la soupape thermotemporisée et la refroidir à -2°C (p. ex. à l'aide d'un spray givrant).



- Brancher la pompe à vide à la prise centrale.
- Tourner le bouton rotatif de l'appareil de contrôle en position - A/B - et relier le raccord - A - à la prise latérale de la soupape thermotemporisée.
- A l'aide de la pompe à vide, créer une dépression. L'appareil de contrôle doit indiquer une dépression en fonction de la course du piston de la pompe (l'affichage vacille). Température de la soupape inférieure à -2°C .
- A l'aide de deux câbles auxiliaires, raccorder les contacts électriques de la soupape aux pôles «positif» (+) et «négatif» (-) de la batterie et établir simultanément une dépression en actionnant constamment la pompe à vide. (Température de la soupape inférieure à -2°C).
- Après env. 5...10 secondes, la soupape doit couper le passage de façon perceptible et aucune dépression ne doit plus être indiquée par l'appareil de contrôle.

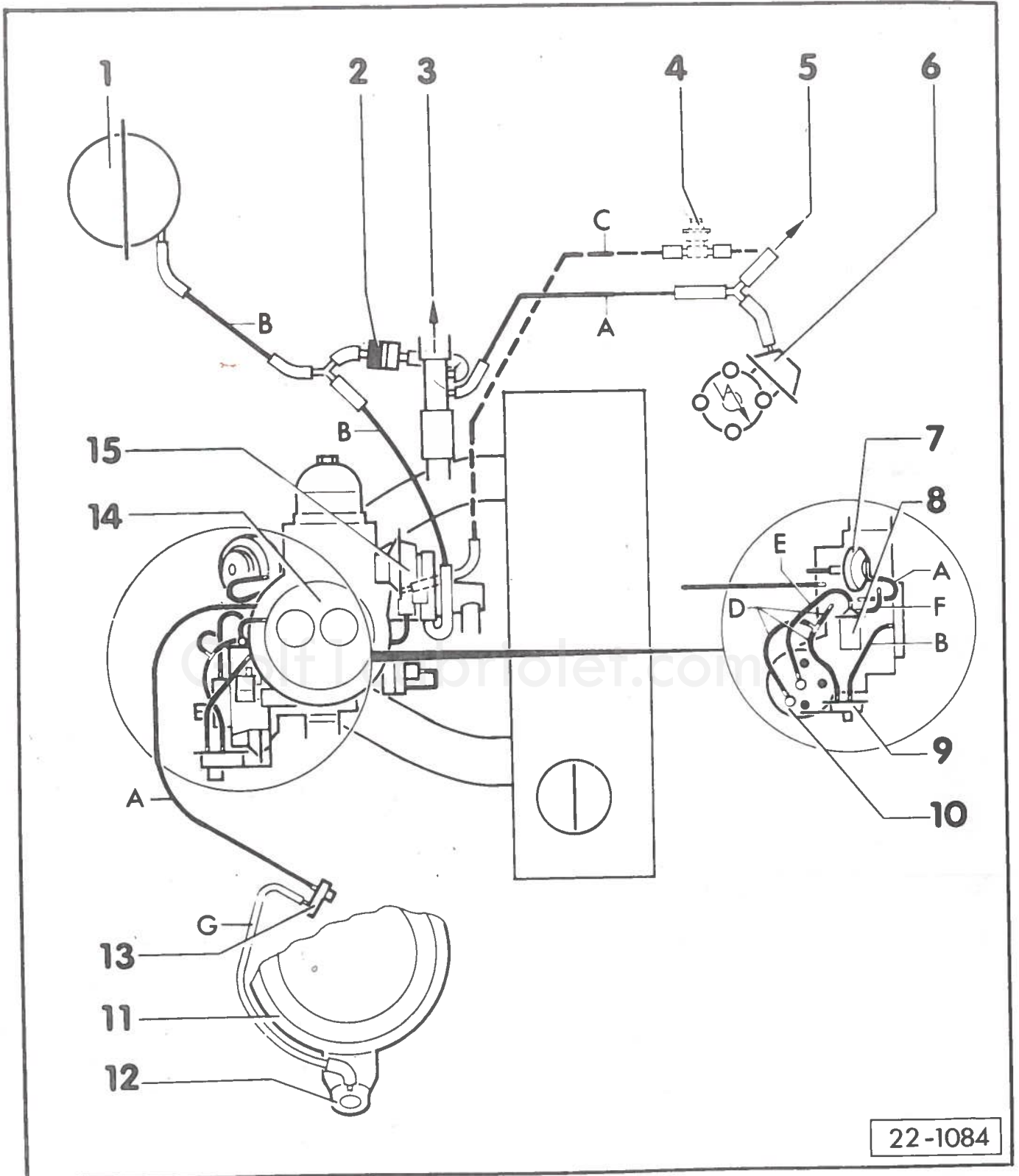
Partie électrique

- Température de la soupape thermotemporisée $20^{\circ}\dots 30^{\circ}\text{C}$.



- Brancher un ohmmètre.
Valeur assignée: $6 \pm 1,5 \Omega$

Golf1cabriolet.com



22-1084

PRISES DE DEPRESSION

(véhicules sans climatiseur)

Prises de dépression	Coloris
A	noir
B	vert clair
C	nature
D	brun
E	jaune
F	bleu
G	blanc

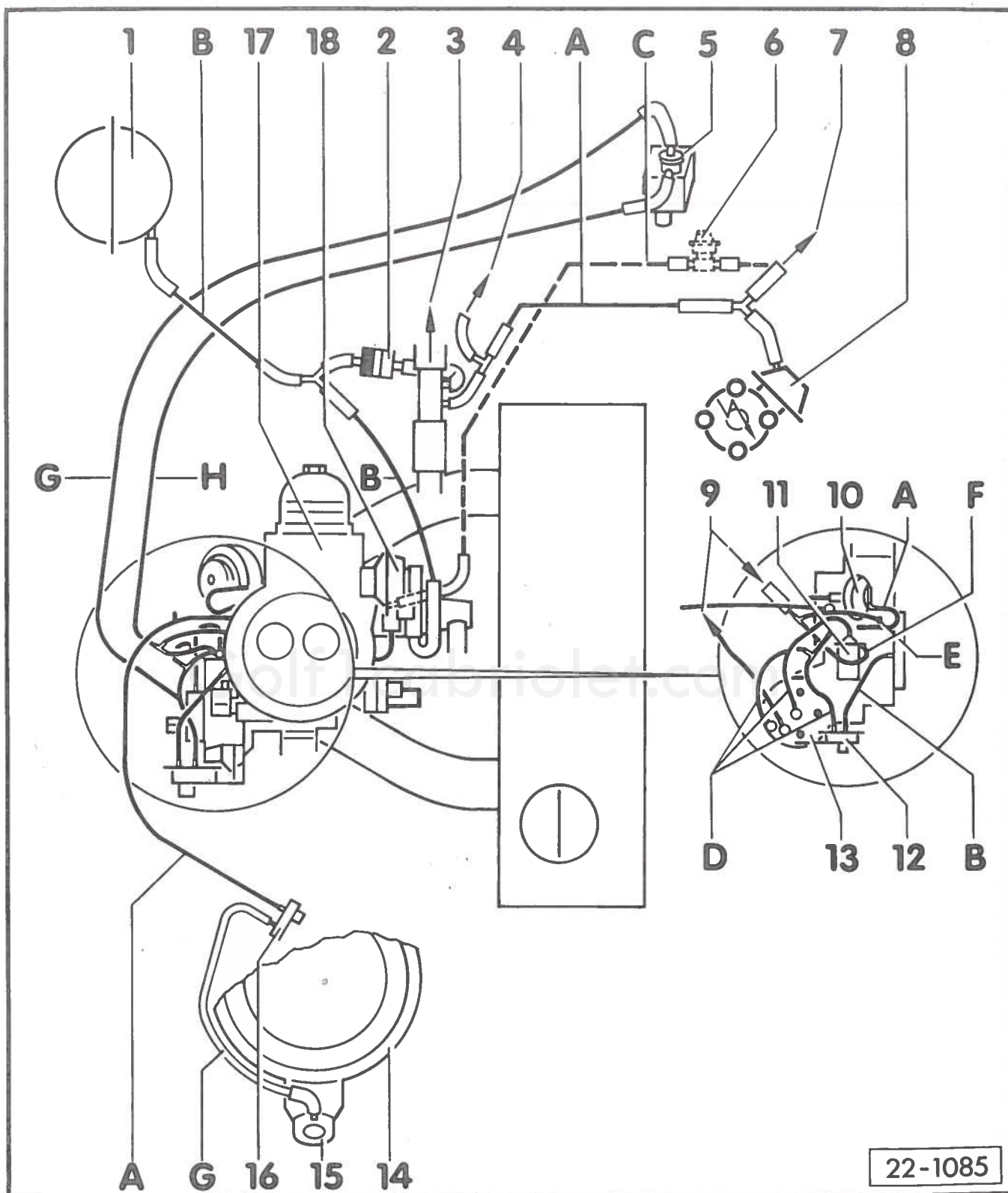
1 – Réservoir à dépression**2 – Soupape antiretour**

- Position de montage: relier le côté blanc à la prise du servofrein

3 – vers le servofrein**4 – Contacteur de dépression pour indicateur de changement de vitesse**

- Uniquement sur les véhicules équipés d'une BV mécanique

5 – vers l'indicateur de consommation de carburant**6 – Capsule à dépression – avance****7 – Capsule à dépression/corps II****8 – Soupape de commande au ralenti et en décélération****9 – Soupape thermotemporisée****10 – Capsule trois points****11 – Filtre à air****12 – Boîtier de régulation****13 – Régulateur de température****14 – Carburateur 2E2****15 – Capsule pull-down**



22-1085

PRISES DE DEPRESSION

(véhicules avec climatiseur)

Prises de dépression	Coloris
A	noir
B	vert clair
C	nature
D	brun
E	jaune
F	bleu
G	blanc
H	rose

1 – Réservoir à dépression**2 – Soupape antiretour**

- Position de montage:
relier le côté blanc à la prise du servo-
frein

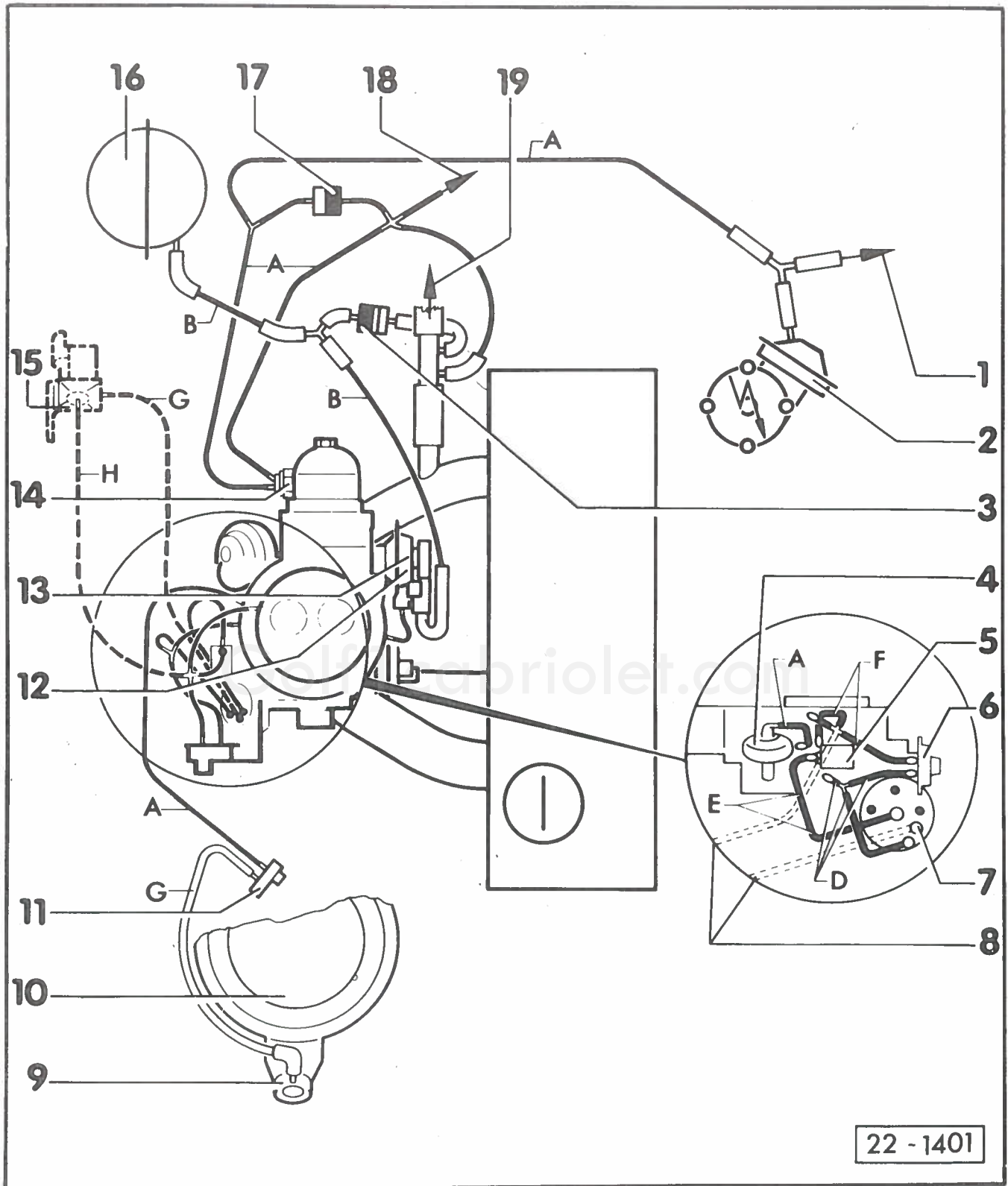
3 – vers le servofrein**4 – vers le climatiseur****5 – Soupape de commande pour climatiseur****6 – Contacteur de dépression pour indica-
teur de changement de vitesse**

- Uniquement sur les véhicules équipés
d'une BV mécanique

**7 – vers l'indicateur de consommation de
carburant****8 – Capsule à dépression – avance****9 – vers la soupape de commande**

- Pour climatiseur

10 – Capsule à dépression/corps II**11 – Soupape de commande au ralenti et en
décélération****12 – Soupape thermotemporisée****13 – Capsule quatre points****14 – Filtre à air****15 – Boîtier de régulation****16 – Régulateur de température****17 – Carburateur 2E2****18 – Capsule pull-down**



PRISES DE DEPRESSION

Lettres-repères de moteur DT, RL

Véhicules équipés d'une BV automatique et d'un climatiseur

(- - - uniquement avec climatiseur)

Prises de dépression	Coloris
A	noir
B	vert clair
C	nature
D	brun
E	jaune
F	bleu
G	blanc
H	rose

1 – vers l'indicateur de consommation de carburant**2 – Capsule à dépression – avance****3 – Soupape antiretour**

- Position de montage: relier le côté blanc à la prise du servofrein

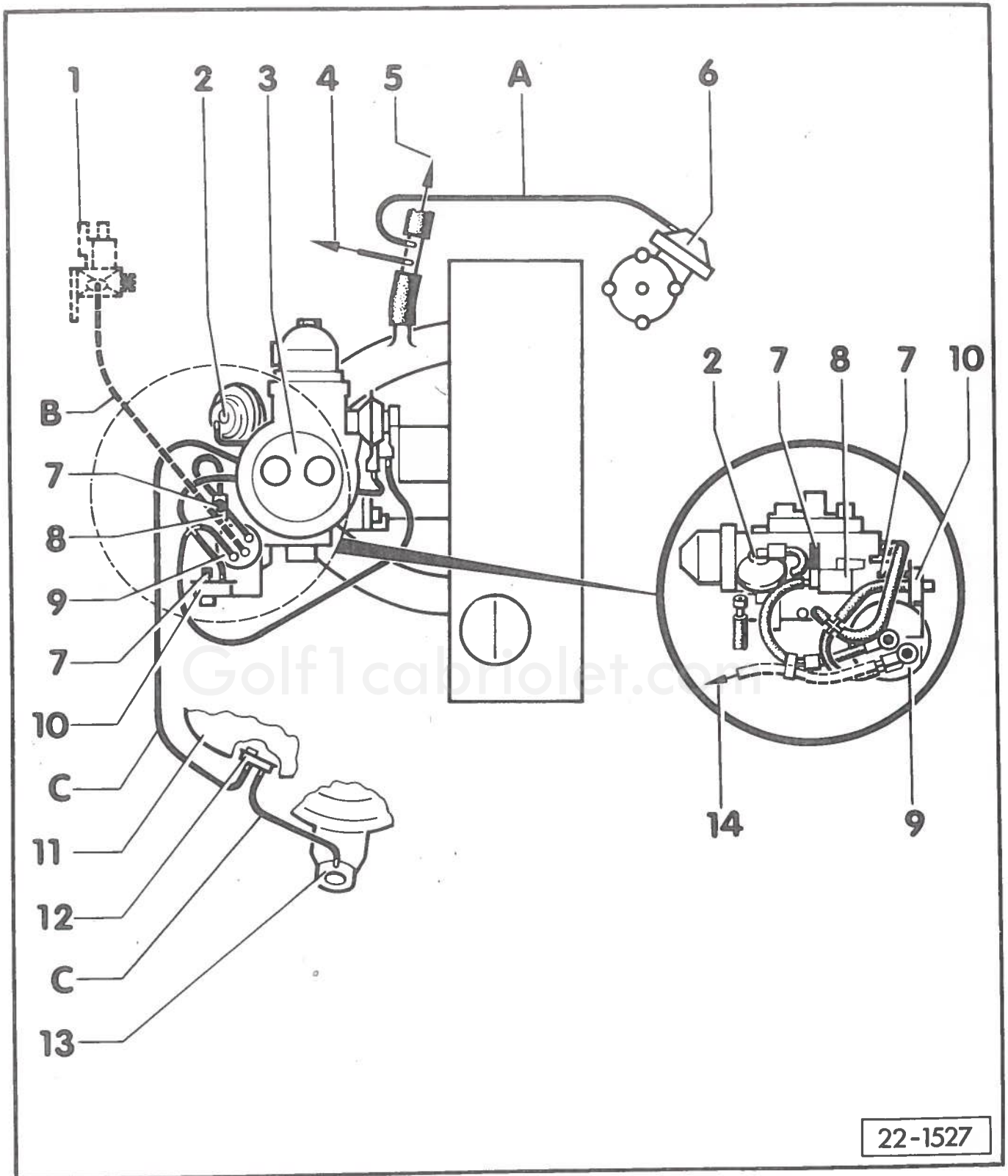
4 – Capsule à dépression/corps II**5 – Soupape de commande au ralenti et en décélération****6 – Soupape thermotemporisée****7 – Capsule trois/quatre points****8 – vers la soupape de commande**

- Pour climatiseur

9 – Boîtier de régulation**10 – Filtre à air****11 – Régulateur de température****12 – Carburateur 2E2****13 – Capsule pull-down****14 – Soupape thermopneumatique****15 – Soupape de commande pour climatiseur****16 – Réservoir à dépression****17 – Soupape antiretour**

- Position de montage: relier le côté blanc à la prise du servofrein

18 – vers le climatiseur**19 – vers le servofrein**



PRISES DE DEPRESSION

Lettres-repères du moteur RM

Prises de dépression	Coloris
A	noir
B	rose
C	nature/noir

1 – Soupape de commande pour élévation du régime de ralenti

- Véhicules équipés d'un climatiseur

2 – Capsule à dépression/corps II

3 – Carburateur 2E2

4 – vers le climatiseur

5 – vers le servofrein

6 – Capsule à dépression – avance

7 – Capuchon d'aération

8 – Soupape de commande au ralenti et en décélération

9 – Capsule trois/quatre points

10 – Soupape thermotemporisée

11 – Filtre à air

12 – Régulateur de température

13 – Boîtier de régulation

14 – vers la soupape de commande pour élévation du régime de ralenti

- Véhicules équipés d'un climatiseur

Golf1cabriolet.com

