

Objet : FREINAGE AUDI / VW

I Textes relatifs au contrôle technique automobile

Arrêté du 18/06/91 modifié Annexe I
Instruction technique IT VL F1

II Transmission intégrale

Rappel des conditions générales d'essai de freinage pour véhicules à transmission intégrale VW / AUDI :

Lors de l'essai, le banc d'essai entraîne les roues d'un essieu en sens inverse afin de ne pas provoquer l'entraînement de l'autre essieu.

La vitesse d'essai ne doit pas dépasser 6 km/h étant donné qu'une mise en mouvement décalée des rouleaux risque d'entraîner une intervention des freins (régulation EDS). Dans ce cas, il faut, pour poursuivre le contrôle, arrêter le moteur et couper le contact d'allumage. Si nécessaire, faire brièvement tourner le moteur afin d'obtenir une dépression suffisante pour le contrôle de freinage.

Attention:

Si la vitesse d'essai dépasse 6 km/h, le différentiel central de type Torsen sera détruit.

III Méthode particulière de contrôle de l'efficacité du frein de stationnement électrique sur freinomètre à rouleau sur AUDI

Marque	Modèles concernés
AUDI	A6
AUDI	A8

Attention pour les véhicules à transmission intégrale, utiliser le banc en rotation inversée (la vitesse des rouleaux doit être inférieure à 6 km/h)

Document OTC : RT 10 Révision 2 Date : 18/05/2018	Freinage AUDI / VOLKSWAGEN	Page : 2 / 3
---	-------------------------------	--------------

Méthode Essieu/Essieu

- Amener le véhicule sur le banc d'essai de freinage en plaçant les roues arrière sur les rouleaux. Ne pas couper le contact d'allumage.
- Dès que les rouleaux atteignent une vitesse 3 km/h et 5,5 km/h (vitesse max du freinomètre dans le sens normal de rotation), le mode « contrôle technique*» s'active.
- Le symbole jaune barré du frein de stationnement électromécanique apparaît sur le combiné d'instruments (voir éventuellement notice d'utilisation, cadrans et témoins).

Le frein de stationnement électromécanique EPB fonctionne maintenant comme suit :

- Pour serrer le frein de stationnement à fond, il ne suffit pas d'actionner la commande une seule fois.)
 - Pour l'essai, il faut procéder par étapes. La force de serrage est augmentée progressivement à chaque actionnement de la touche de frein de stationnement.
- Au bout de trois étapes, l'effort de serrage est suffisant pour la mesure.

Pour desserrer le frein de stationnement, il suffit d'appuyer une fois sur la touche.

En cas de résultat défavorable à l'issue du premier essai (méthode Essieu/Essieu), réaliser une 2^{ème} mesure Essieu/Essieu en positionnant une cale derrière chaque roue du train AV pour éliminer les pertes de forces de freinage dues à un phénomène d'éjection vers l'arrière (même limité). Si à l'issue de ce deuxième essai, le résultat est défavorable, le contrôleur doit signaler [la défaillance 1.4.2.a.2.](#)

Sortie du mode « contrôle technique » :

- Roues avant, vitesse supérieure à 0 km/h
- Roues arrière, vitesse inférieure à 2,5 km/h ou supérieure à 9 km/h
- Contact d'allumage coupé.

** Condition préalable pour activer le « mode contrôle technique » :*

- Mettre le contact d'allumage sur ON.
- Vitesse de rotation des roues avant = 0 km/h
- Vitesse de rotation des roues arrière = 3 km/h min, 9 km/h maxi (la vitesse des rouleaux est comprise entre 4 et 5,5 km/h)

Document OTC : RT 10 Révision 2 Date : 18/05/2018	Freinage AUDI / VOLKSWAGEN	Page : 3 / 3
---	-------------------------------	--------------

IV Méthode particulière de contrôle de l'efficacité du frein de stationnement électrique sur freinomètre à rouleau sur VOLKSWAGEN

Marque	Modèle concerné
VOLKSWAGEN	PASSAT (type 3C)

Attention pour les véhicules à transmission intégrale, utiliser le banc en rotation inversée (la vitesse des rouleaux doit être inférieure à 6 km/h)

Méthode Essieu/Essieu

– Amener le véhicule sur le banc d'essai de freinage en plaçant les roues arrière sur les rouleaux. Ne pas couper le contact d'allumage (Contact sur ON).

– Dès que les rouleaux atteignent une vitesse entre 3 km/h et 5,5 km/h (vitesse max. du freinomètre dans le sens normal de rotation), le mode « contrôle technique* » s'active.

- L'entrée dans le « mode contrôle technique » est signalée par l'allumage du témoin de frein de stationnement électromécanique jaune.

Nota : En « mode contrôle technique », le frein de stationnement électromagnétique ne se verrouille pas entièrement lors du premier actionnement de la touche.

La force de serrage est augmentée progressivement à chaque actionnement de la touche de frein de stationnement électromécanique (4 actionnements successifs).

Le cinquième actionnement de la touche de frein de stationnement électromécanique entraîne le desserrage du frein de stationnement électromécanique.

En cas de résultat défavorable à l'issue du premier essai (méthode Essieu/Essieu), réaliser une 2^{ème} mesure Essieu/Essieu, en positionnant une cale derrière chaque roue du train AV pour éliminer les pertes de forces de freinage dues à un phénomène d'éjection vers l'arrière (même limité). Si à l'issue de ce deuxième essai, le résultat est défavorable, le contrôleur doit signaler [la défaillance 1.4.2.a.2.](#)

Sortie du mode « contrôle technique » :

- Roues avant, vitesse supérieure à 0 km/h
- Roues arrière, vitesse inférieure à 2,5 km/h ou supérieure à 9 km/h
- Contact d'allumage coupé.

** Condition préalable pour activer le « mode contrôle technique » :*

- Mettre le contact d'allumage sur ON.
- Vitesse de rotation des roues avant = 0 km/h
- Vitesse de rotation des roues arrière = 3 km/h min, 9 km/h maxi (la vitesse des rouleaux en procédure normale est comprise entre 4 et 5,5 km/h)