

Первые 1500 км и далее

Обкатка

В первые часы работы двигатель характеризуется повышенным внутренним трением, если сравнить с последующим периодом, когда трущиеся части прирабатываются друг к другу. Эффективность процесса приработки в существенной мере зависит от режима вождения на первых 1500 км пробега.

На период пробега первой 1000 км

действуют следующие простые правила:

- **Не выжимать педаль акселератора до упора.**
- **Не ездить со скоростью выше 3/4 от максимальной.**
- **Избегать высоких оборотов двигателя.**
- По возможности не ездить с прицепом.

В период от 1000 до 1500 километров

Возможен постепенный переход к скоростям вплоть до максимальной и к максимальным оборотам двигателя.

Послеобкаточный период

- С целью экономии топлива как можно раньше переключаться на повышенную передачу. На повышенную передачу переключаться самое позднее после установления стрелки тахометра на красное поле предупреждения.
- Экстремально высокие обороты двигателя блокируются автоматически.

Во время обкатки и далее действуют следующие правила:

- Никогда, ни на холостом ходу, ни при движении не допускать работы холодного двигателя на повышенных оборотах.

Все сведения о скорости и частоте вращения вала двигателя относятся только к **прогретому до рабочей температуры** двигателю!

- Не допускать падения частоты вращения с переходом двигателя на неустойчивый режим работы. Вовремя, пока не нарушилась равномерность вращения коленчатого вала, переключаться на пониженную передачу.

Экономически и экологически оптимальное вождение

Расход топлива, нагрузка на окружающую среду, износ двигателя, тормозов и шин зависят от различных факторов.

Личная манера вождения

определяет в значительной степени экономичность, токсичность выбросов и уровень шума.

Не прогревать двигатель на холостом ходу.

Прогрев на холостом ходу отнимает много времени. И именно на стадии прогрева особенно высоки интенсивность износа двигателя и уровень токсичности выбросов. Поэтому, как только двигатель завелся, сразу начинайте движение, избегая при этом повышенных оборотов.

Избегать разгонов с полнотой выжатой педалью акселератора.

Точно дозируя нажатие на педаль, можно существенно уменьшить расход топлива, снизив одновременно нагрузку на окружающую среду и интенсивность износа трущихся деталей.

При движении избегать бесполезно высоких оборотов - переключаться на повышенную передачу как можно раньше, а на пониженную только тогда, когда без этого может нарушиться работа двигателя.

Например, расход топлива на 2-й передаче более чем вдвое выше, чем при движении на самой высокой передаче. Одновременно, благодаря снижению оборотов двигателя уменьшается уровень его шума.

По возможности не доводить скорость до максимальной.

По мере наращивания скорости происходит сверхпропорциональное увеличение расхода топлива, вредных выбросов и уровня шума.

Движение должно быть по возможности равномерным, основанным на умении предвидеть ситуацию на дороге.

Бесполезное маневрирование с разгонами и торможениями оплачивается повышенным расходом топлива и нагрузкой на окружающую среду.

Глушить двигатель при задержках в пути, вызванных условиями движения.

Конкретные условия эксплуатации

также сказываются на расходе топлива. Неблагоприятны в отношении расхода топлива, например, следующие ситуации:

- Высокая интенсивность движения, особенно по улицам больших городов, с многочисленными светофорами.

- Движение с частыми остановками, с пуском и прогревом двигателя перед каждым следующим выездом.

- Движение в колонне на пониженных передачах, с относительно большим числом оборотов двигателя на единицу пройденного пути.

Планируя свои поездки заранее, по возможности избегайте движения с частыми остановками, движения в колонне и т.п. ситуаций.

Разумеется, расход топлива зависит также от факторов, на которые водитель не может влиять. Нормально, например, если расход увеличивается зимой или при эксплуатации в сложных условиях (плохое состояние проезжей части, движение с прицепом и т.д.).

Технические условия

экономного расхода топлива и экономичностью заложены в автомобиль при его разработке и изготовлении. Особое значение придавалось снижению нагрузки на окружающую среду. Для оптимальной реализации и сохранения данных качеств соблюдать нижеприведенные рекомендации.

Регламентное техническое обслуживание проводить по сервисной книжке

Планомерное обслуживание силами предприятия Audi гарантирует не только постоянную готовность к эксплуатации, но и экономичность, снижение нагрузки на окружающую среду и долговечность.

Проверять давление воздуха в шинах каждые 4 недели

При падении давления ниже нормы увеличивается сопротивление качению. Вследствие этого увеличивается расход топлива, но и ускоряется износ шин. Одновременно ухудшаются динамические свойства автомобиля.

Не возить в багажнике бесполезный балласт

Особенно при движении в городе, при необходимости частых разгонов, масса автомобиля значительно влияет на расход топлива.

Багажник на крыше снимать сразу после пользования

Особенно при высокой скорости возрастает расход топлива из-за увеличения аэродинамического сопротивления.

Потребители тока включать только в том случае, если это действительно необходимо

Например, обогрев заднего стекла, обогрев сидений, дополнительные фары и т.д. характеризуются существенным потреблением мощности. Соответствующее повышение нагрузки на генератор увеличивает расход топлива.

Регулярно следить за расходом топлива

Расход топлива проверять при каждой заправке. Это позволит своевременно выявлять неполадки, ведущие к его перерасходу.

Проверять уровень масла при заправке

Расход масла в существенной мере зависит от нагрузки и числа оборотов двигателя.

Нормально, если расход масла новым двигателем установится на своем минимальном уровне лишь после работы в течение определенного времени. Поэтому достоверно судить о расходе масла можно только после пробега первых 5000 км.

Сказанное относится также к расходу топлива и мощности двигателя.

Нормальная работа устройства нейтрализации ОГ является решающим условием природособерегающей эксплуатации автомобиля.

Поэтому обязательно соблюдение следующих правил:

- Автомобили с катализатором заправлять только неэтилированным топливом. Даже одноразовая заправка этилированным бензином ведет к ухудшению эффекта работы катализатора.

Если автомобиль эксплуатировался в стране, в которой отсутствует неэтилированное топливо, то при его ввозе в страну с обязательным наличием катализатора обязательно заменить катализатор.

- Никогда не вырабатывать горючее до пустого бака.

Нарушение подачи топлива может привести к перебоям в зажигании. Из-за этого несгоревшее топливо попадает в систему выпуска отработавших газов. Это может привести к перегреву и повреждению катализатора.

✿ **Если во время движения автомобиля возникнут перебои в зажигании, падение мощности и ухудшение равномерности вращения двигателя, то причиной тому может быть неисправность в системе зажигания. В этом случае несгоревшее топливо может попасть в систему выпуска отработавших газов, а оттуда в атмосферу. Кроме того, катализатор может выйти из строя от перегрева. Сразу же снизить скорость и устранить неисправность на ближайшем предприятии Audi.**

✿ **Не превышать максимальный уровень моторного масла - см. стр. 211.**

✿ **Нельзя буксировать автомобиль с целью пуска двигателя на расстояние свыше 50 м - см. стр. 246.**

Оставляя автомобиль на стоянке, помнить следующее:

Внимание

По причине возможности высокотемпературного нагрева катализатора при особо неблагоприятных условиях эксплуатации, автомобиль ставить, чтобы катализатор находился по возможности дальше от легковоспламеняющихся материалов.

Движение в тяжелых дорожных условиях и по бездорожью

Для эксплуатации вне дорог Ваш Audi allroad quattro комплектуется, наряду с полным приводом и защитным брусом, трансмиссией с понижающей передачей*¹⁾ (LOW RANGE), а также устройством регулирования дорожного просвета (4-уровневого).

Таким образом нажатием кнопки можно устанавливать **дорожный просвет** (высоту) Вашего автомобиля в соответствии с условиями местности.

Максимальная высота дорожного просвета составляет 20,8 см.

Общие положения

Двигайтесь только по местности, соответствующей параметрам автомобиля и Вашим навыкам и умениям вождения. Никогда не идите на риск!

● Прежде чем впервые двигаться по бездорожью, ознакомьтесь практически с особенностями эксплуатации устройства регулирования дорожного просвета и включения понижающей передачи* (режим LOW RANGE), например, совершив пробный выезд в стороне от транспортных потоков.

При этом принимать во внимание следующее:

- Регулирование дорожного просвета - см. стр. 135,
- Понижающая передача* - см. стр. 81.

● Устанавливать соответствующий уровень дорожного просвета и включать понижающую передачу* (LOW RANGE) непосредственно перед движением по трудным участкам.

● Выключить понижающую передачу* (LOW RANGE), если в ней нет больше необходимости.

● **Скорость движения должна соответствовать условиям местности.**

● Багаж и другие предметы уложить и закрепить во избежание смещения в багажнике.

● Двигайтесь только по участкам дорог и бездорожью, разрешенным для движения автомобилей.

✿ **Не наносите вред окружающей среде, берегите природу.**

● После движения по бездорожью удалять при необходимости ветки и другие чужеродные тела с решетки радиатора, днища и колес. При этом обращать особое внимание на чужеродные тела (камни) в протекторе шин.

Проверять вероятность повреждений автомобиля.

● Чистить загрязненные стекла, фары, задние фонари и номерные знаки.

● После движения по бездорожью (особенно преодоление водных преград) проверять тормоза.

При необходимости почистить днище, компоненты ходовой части и т.д. (например, вымыть днище).

Инструкции по вождению

Грунтовые дороги и бездорожье

● На незнакомой дороге и незнакомой местности двигайтесь медленно и помните о вероятности неожиданных препятствий (например, выбоины, камни, пни и т.д.).

¹⁾ Последующая комплектация возможна только на автомобилях с механической коробкой передач.

● Во избежание посадки автомобиля на днище и повреждения днища преодолевать большие неровности рельефа не по центру (между колесами), а наезжая на них колесами одной стороны автомобиля.

Движение по уклонам

● Ваш Audi allroad quattro может, в зависимости от грунтовой поверхности и тяговых условий, преодолевать подъемы до 60%.

● Преодолевать экстремально крутые подъемы и спуски только с включенной понижающей передачей* (LOW RANGE).

● Если Вам в каком-то конкретном случае не удастся преодолеть подъем, **не** пытайтесь поворачивать, а включив **передачу заднего хода**, двигайтесь назад. В противном случае существует опасность опрокидывания автомобиля.

● Во избежание опасности опрокидывания преодолевать крутые склоны по возможности по направлению крутизны склона (линии падения), а **не по диагонали**.

При угрозе опрокидывания автомобиля в случае движения по диагонали, сразу изменить направление движения.

● **Не** оставляйте Ваш автомобиль на экстремально крутых подъемах/ спусках.

Глубокий снег

● Серийный комплект шин Вашего автомобиля не предназначен для зимних условий движения. Поэтому в условиях зимних дорог своевременно монтировать колеса с зимним рисунком протектора - см. стр. 226.

● При движении по сильно заснеженным участкам дорог предварительно устанавливать цепи противоскольжения - см. стр. 227.

По техническим причинам устанавливать цепи противоскольжения только на специальные зимние* колеса размером 6,5Jx16 и только на задние колеса - ни в коем случае не на передние.

● При движении по глубокому снегу или в случае застревания включить понижающую передачу* (LOW RANGE).

Выключить понижающую передачу* (LOW RANGE), если в ней нет больше необходимости. При движении по затвердевшему снегу или обледенелой местности режим LOW RANGE иногда может явиться причиной ухудшения динамических свойств автомобиля.

Преодоление водных преград

● Преодолевать водные преграды всегда с максимальным дорожным просветом.

● Ваш Audi allroad quattro может преодолевать небольшие водные преграды глубиной до 30 см.

● Исходя из этого, предварительно определить глубину водной преграды.

● Преодолевать водные преграды со скоростью пешехода, по возможности **не** останавливаться и **не** глушить двигатель.

● Избегайте движения по соленой воде (например, на пляже).

После движения по воде, грязи, жидкой грязи и т.д. действие тормозов вследствие влажных тормозных дисков и накладок восстанавливается с запаздыванием. Для полного восстановления тормозного действия просушить тормоза подтормаживанием.

Песок, болото

Преодолевать песчаные и болотистые участки плавно и по возможности не останавливаться.

Торможение

Общие положения

● Новые тормозные накладки должны сначала приработаться и поэтому на первых 400 км еще не обеспечивают оптимальной силы трения. Связанное с этим некоторое снижение эффективности торможения компенсируется соответствующим увеличением усилия на тормозную педаль. Сказанное относится и к накладкам после их замены.

В период обкатки избегать сильного торможения, особенно на очень высокой скорости, а также торможения на крутых подъемах и спусках (например, перевалах).

● При определенных условиях эксплуатации, например, после проезда по воде, при сильном дожде или после мойки, тормозной эффект может запаздывать по причине увлажнения, а зимой даже наступить обледенение тормозных накладок или дисков. В этом случае просушить тормоза притормаживанием. Запаздывание тормозного эффекта возможно также после длительного перерыва в пользовании тормозами при езде по дорогам, посыпанным солью. Прежде всего удалить подтормаживанием слой соли на тормозных дисках и накладках.

● Появлению коррозии тормозных дисков и загрязнению накладок способствует длительное простаивание автомобиля, незначительный пробег и низкие нагрузки тормозной системы.

При длительной низкой нагрузке тормозной системы, а также при появлении коррозии, с целью восстановления бесперебойной работы тормозов, рекомендуется прочистить тормозные диски и накладки достаточно сильным многократным торможением при средней скорости автомобиля.

Осуществлять данное торможение можно только при благоприятных дорожных условиях и при условии, что это не будет представлять опасность для других участников дорожного движения.

● Внезапное увеличение хода тормозной педали может объясняться отказом одного из контуров двухконтурной тормозной системы. И хотя в данном случае еще можно медленно доехать до ближайшего предприятия Audi, однако по дороге помнить об увеличении усилия на педаль тормоза и увеличении тормозного пути.

● Регулярно проверять уровень тормозной жидкости - см. стр. 215.

О падении уровня жидкости ниже нормы сигнализирует загорание контрольной лампы тормозной системы или индикация системы контроля неисправностей автомобиля* (см. стр. 107 или 122).

Усилитель тормозного привода

Внимание

Усилитель тормозного привода действует только при наличии вакуума, создаваемого работающим двигателем. Поэтому никогда не допускать движения автомобиля накатом с неработающим двигателем.

Когда усилитель тормозного привода не работает, например, из-за его повреждения либо необходимости буксировки автомобиля, то усилие на тормозную педаль должно быть гораздо больше с целью компенсации отсутствующего эффекта усиления.

Противоблокировочное устройство системы тормозов (ABS)

ABS в значительной мере способствует повышению эффективности безопасности автомобиля. Решающее преимущество тормозной системы с ABS по сравнению с обычной заключается в том, что колеса не блокируются даже при экстренном торможении на скользкой дороге. Благодаря этому в максимальной степени сохраняется управляемость и устойчивость автомобиля.

Нельзя, однако, рассчитывать на то, что благодаря ABS тормозной путь будет меньше при любых обстоятельствах. При езде по гравию или свежевыпавшему снегу, лежащему поверх скользкой дороги, когда и без того необходимо двигаться предельно осторожно и с минимальной скоростью, тормозной путь может даже слегка увеличиться.

Принцип действия ABS

При достижении скорости автомобиля примерно 6 км/ч происходит автоматический процесс контроля. При этом можно услышать шум работы насоса.

При склонности колеса к блокировке снижается давление в тормозном приводе данного колеса. **Данный процесс регулирования заметен по пульсации тормозной педали и сопровождается характерными шумовыми проявлениями.** Тем самым водителю специально подается предостерегающий сигнал о работе одного или нескольких колес в режиме, близком к юзу. Для обеспечения в этом режиме оптимального эффекта регулирования посредством ABS удерживать педаль тормоза нажатой и ни в коем случае не тормозить в несколько качков!

Внимание

Никакое ABS не может выйти за пределы физически возможного. Об этом помнить прежде всего на скользкой или мокрой дороге. При проявлении колесами склонности к блокировке привести сразу скорость в соответствие с дорожно-транспортной обстановкой. Повышенный потенциал безопасности не должен провоцировать на опасный риск.

О неисправности ABS сигнализирует контрольная лампа - см. стр. 104.

Дополнительная функция ABS (режим Offroad)

Кроме того, при включении понижающей передачи* (режим LOW RANGE) или после выключения ESP (см. стр. 184) для улучшения торможения на рыхлом грунте (например, гравий, галечник, липкая грязь, снег) включается особый режим ABS, предназначенный для условий бездорожья.

При этом функция регулирования ABS изменяется в такой степени, что перед колесами образуется "клин" из рыхлого грунта. Это способствует улучшению тормозного действия.

Переключение на данный режим ABS подтверждается загоранием контрольной лампы ABS в комбинации приборов (см. стр. 102) и / или на автомобилях с понижающей передачей* индикацией "LOW RANGE" на дисплее комбинации приборов.

Электронная блокировка дифференциала (EDS)

Данная дополнительная функция ABS предназначена только для скорости не более 60 км/ч. При скорости более 60 км/ч данная функция отключается.

Данный режим ABS выключается нажатием клавиши ESP (включение ESP - см. стр. 134) или выключением понижающей передачи* (см. стр. 81), а также при выключении зажигания.

EDS работает совместно с ABS. EDS действует в автоматическом режиме - т.е. без участия водителя.

С помощью сенсоров ABS устройство контролирует частоту вращения ведущих колес до скорости около 80 км/ч.

Устройством специально тормозятся пробуксовывающие колеса (например, на скользкой проезжей части), а имеющие лучшее сцепление с дорогой колеса получают повышенную силу тяги.

Необходимо придерживаться следующих рекомендаций:

- При трогании с места нажимать педаль акселератора в соответствии с дорожными условиями. При пробуксовывании колеса вследствие экстремально-го перепада коэффициента сцепления ведущих колес по ширине дорожного полотна (например, одно колесо на льду) нажать на педаль акселератора так, чтобы автомобиль тронулся с места.

- При ускорении на одинаково скользкой по всей ширине дороге, например, в гололед и снег осторожно нажимать на педаль акселератора. Особенно на переднеприводных автомобилях существует вероятность пробуксовывания ведущих колес, несмотря на EDS, и тем самым нарушения устойчивости при движении.

- EDS на короткое время отключается, чтобы не перегрелся дисковый тормоз тормозящего колеса при необычайно высокой нагрузке. При этом автомобиль готов к эксплуатации и имеет такие же динамические свойства, что и автомобиль без EDS.

Внимание

Режим вождения всегда должен определяться состоянием проезжей части и конкретной дорожно-транспортной ситуацией. Повышенный потенциал безопасности движения, обусловленный EDS, не должен провоцировать на опасный риск!

Электронная программа устойчивости (ESP)

С помощью ESP повышается эффективность контроля за динамикой движения автомобиля в неординарных ситуациях, например, при ускорении и на поворотах.

ESP расширяет функции ABS и EDS и снижает при любых условиях движения опасность заноса. Тем самым улучшает устойчивость автомобиля во время движения.

Устройство работает в сочетании с ABS/EDS во всем диапазоне скоростей. При выходе из строя ABS не будет работать и ESP.

Устройство ESP включается автоматически при пуске двигателя и проводит самодиагностику.



При необходимости устройство можно включать и отключать нажатием клавиши.

При отключенном устройстве горит контрольная лампа ESP. См. стр. 102.

При выключенном устройстве ESP включается дополнительная функция ABS, предназначенная главным образом для бездорожья - см. стр. 182

В определенных исключительных случаях, при необходимости пробуксовывания колес, можно отключать устройство, а именно:

- при движении по бездорожью
- при движении по глубокому снегу или рыхлому грунту

- при движении с цепями противоскольжения
- при попытке выехать в раскочку после застревания.

После этого снова включить устройство. Функция электронной блокировки дифференциала (EDS) (см. стр. 183) при отключенном ESP сохраняется.

Влияние уровней дорожного просвета на ESP

В нижеприведенных режимах регулирования дорожного просвета (см. стр. 135) выключение ESP невозможно или происходит автоматическое включение ESP:

- при переходе с максимального уровня дорожного просвета на большой (еще не установился большой дорожный просвет) и при превышении скорости 70 км/ч
- при переходе с большого уровня дорожного просвета на нормальный (еще не установился нормальный уровень) и при превышении скорости 120 км/ч
- при функциональном нарушении системы регулирования дорожного просвета.

Принцип действия

В электронную программу устойчивости входят ABS и EDS. Наряду с получаемыми при работе этих устройств данными, прибор управления ESP нуждается в дополнительных параметрах, получаемых с помощью высокочувствительных сенсоров. Измеряется скорость вращения автомобиля вокруг его вертикальной оси, поперечное ускорение, давление в системе тормозного привода и поворот управляемых колес.

С помощью поворота управляемых колес и скорости автомобиля определяется намерение направления движения водителя, которое непрерывно сравнивается с фактическим режимом работы автомобиля.

При расхождении, например, начало заноса автомобиля, устройством ESP автоматически тормозятся соответствующие колеса и при необходимости через блок управления двигателя на тяговое усилие оказывается определенное воздействие, в результате которого снижается прокручивание отдельных колес (регулирование прокручивания).

В результате воздействия на колесо при торможении эффективных сил происходит стабилизация автомобиля. При избыточной поворачиваемости автомобиля (тенденция к заносу заднего моста) воздействие тормозного усилия осуществляется главным образом на наружное по отношению к повороту переднее колесо. При недостаточной поворачиваемости (тенденция не вписаться в поворот) тормозится ближайшее к повороту заднее колесо. Работа ESP сопровождается шумом.

Во время движения осуществляется постоянный контроль функции всех сенсоров ESP. При движении с малой скоростью по в трудных условиях бездорожья не всегда возможен постоянный контроль функции сенсоров ESP. Поэтому устройство ESP в редких исключительных случаях отключается самостоятельно (при этом горят контрольные лампы ABS и ESP).

Устройством регулирования дорожного просвета автомобиль опускается и устанавливается нормальный уровень дорожного просвета. При необходимости заново выбрать и установить другой уровень (см. стр. 135).

При новом пуске двигателя устройства ESP и ABS снова в рабочем режиме.

Внимание

Никакое ESP не может выйти за пределы физически возможного. Об этом помнить прежде всего на скользкой или мокрой дороге.

Режим вождения всегда должен определяться состоянием проезжей части и конкретной дорожно-транспортной ситуацией. Повышенный потенциал безопасности, обусловленный ESP, не должен провоцировать на опасный риск!

Полный привод (quattro)

Полный привод Вашего автомобиля работает в автоматическом режиме.

Крутящий момент распределяется автоматически, в оптимальном соответствии с динамикой движения автомобиля и конкретными дорожными условиями.

Благодаря полноприводной концепции, разработанной с ориентацией на большую мощность двигателя, Ваш Audi является необычайно эффективным автомобилем с превосходными ходовыми качествами как при нормальных условиях проезжей части, так и в экстремальных условиях, в снег или гололед.

Однако необходимо обязательно соблюдать следующие правила безопасности:

Внимание

Режим вождения всегда должен определяться состоянием проезжей части и конкретной дорожно-транспортной обстановкой. Повышенный потенциал безопасности, обусловленный полным приводом и ABS, не должен провоцировать на опасный риск!

Тормозные возможности ограничены сцеплением шин с дорогой и ничем не отличаются от тормозных возможностей автомобиля с двумя ведущими колесами.

Поэтому высокая динамика разгона, сохраняющаяся даже на скользком покрытии, никогда не должна провоцировать на злоупотребление высокими скоростями.

Двигаясь по мокрой дороге, помните, что при слишком высокой скорости возможно всплывание (аквапланирование) передних колес. При этом, в отличие от переднеприводных автомобилей, начало всплывания не характеризуется внезапным увеличением числа оборотов двигателя. Поэтому избегайте слишком высоких скоростей, выбирая их в соответствии с конкретными дорожными условиями.

Зимние шины

Благодаря полному приводу, Ваш автомобиль в зимних условиях даже с серийными шинами обладает хорошими тягово-динамическими качествами.

Однако серийные шины не предназначены в общем и целом для условий зимы. Поэтому для улучшения ходовых качеств и повышения эффективности торможения устанавливать своевременно на все четыре колеса шины с зимним рисунком протектора или шины, предназначенные для любой погоды. См. также раздел "Зимние шины" - стр. 226.

Применение цепей противоскольжения

Правила, предписывающие обязательное пользование цепями противоскольжения, распространяются также и на полноприводные автомобили. Более подробно о применении цепей противоскольжения см. на стр. 227.

Эксплуатация прицепа

При движении с прицепом нагрузка на автомобиль, по сравнению с обычным режимом движения, возрастает. Повышаются и требования к водителю.

При езде с прицепом значительно изменяются динамические свойства автомобиля. В частности ухудшается способность к преодолению подъемов, эффективность разгона и торможения, а также маневренность и устойчивость на поворотах.

Режим и скорость движения должны выбираться в соответствии с указанными изменениями.

Технические условия

● **Заводская комплектация** автомобиля тягово-сцепным устройством предусматривает и все необходимое для эксплуатации прицепа по техническим и нормативным требованиям.

● Тонкости дооснащения автомобиля тягово-сцепным устройством и усиления системы охлаждения хорошо известны специалистам предприятий Audi. Поэтому установка должна производиться там.

Точки крепления тягово-сцепного устройства показаны на стр. 189.

● Заводская комплектация автомобиля тягово-сцепным устройством предусматривает 13-полюсный штепсельный разъем. При наличии на прицепе 7-контактной штепсельной вилки можно использовать имеющийся на предприятиях Audi кабель-адаптер.

Полный привод (quattro)

Правила эксплуатации

● Стабилизирующие приспособления уменьшают колебания прицепа относительно поперечной оси и его влияние. Поэтому мы рекомендуем использовать данные приспособления (особенно при большой массе прицепа). Стабилизирующие приспособления имеются на предприятиях Audi и там же может быть выполнен их монтаж.

● Перед присоединением прицепа должен быть в **ручном режиме** (горит желтый светодиод индикации дорожного просвета) установлен **нормальный уровень дорожного просвета**, см. стр. 135.

● Перед установкой массы, передаваемой на шаровую головку тягово-сцепного устройства через дышло прицепа, должно быть включено зажигание и в **ручном режиме** установлен **нормальный дорожный просвет**.

● При движении с прицепом должен быть в **ручном режиме** (горит желтый светодиод индикации дорожного просвета) установлен **нормальный уровень дорожного просвета**. В тяжелых дорожных условиях допускается также установка большого или максимального уровня дорожного просвета. Однако при стабилизации дорожных условий и скорости **более 35 км/ч сразу** установить нормальный уровень дорожного просвета.

Не допускается движение с минимальным уровнем дорожного просвета, а также в автоматическом режиме.

● Ни в коем случае не превышать допустимую максимальную массу буксируемого груза, см. стр. 253.

● С приведенной в "Технических характеристиках" массой буксируемого груза можно преодолевать подъемы с величиной уклона до 12%. Если максимально допустимая масса автопоезда не используется полностью, то можно преодолевать подъемы с большей величиной уклона.

● Максимально допустимую массу, передаваемую на шаровую головку тягово-сцепного устройства через дышло прицепа, использовать возможно более полно, но не превышать, см. стр. 253.

● Нормативные значения массы буксируемого груза действительны только на высоте до 1000 м над уровнем моря (NN). С увеличением высоты повышается разреженность воздуха и соответственно снижается мощность двигателя и как следствие способность к преодолению подъемов. Поэтому уменьшать массу автопоезда на 10% через каждые 1000 м подъема.

● С учетом допустимой максимальной массы буксируемого груза и приходящейся на тягово-сцепное устройство нагрузки распределять багаж так, чтобы наиболее тяжелые предметы располагались по возможности ближе к его оси. Кроме того закрепить груз, чтобы не допустить его смещения при движении.

● Данные о массе буксируемого груза и нагрузке, приходящейся на тягово-сцепное устройство, указанные в заводской табличке прицепа, являются его контрольными величинами. Паспортные данные, которые могут быть ниже данных величин, можно найти в документации автомобиля или в данном руководстве по эксплуатации.

● Установить давление в шинах автомобиля, соответствующее его полной загрузке. При этом проверить также давление шин прицепа.

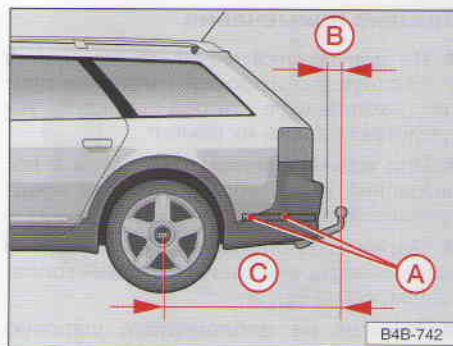
Точки крепления тягово-сцепного устройства

На данных иллюстрациях показаны точки крепления тягово-сцепного устройства при последующей комплектации им автомобиля.

Внимание

Опасность несчастного случая!

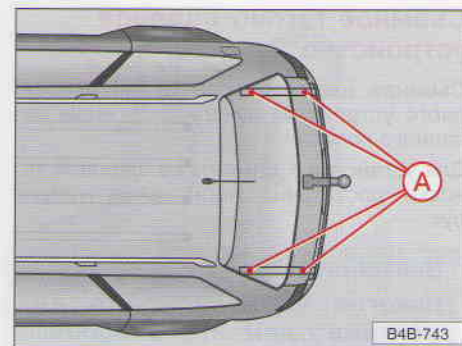
Мы рекомендуем устанавливать тягово-сцепное устройство у договорного партнера Audi.



A = точки крепления

B = мин. 66 мм

C = 1140 мм



A = точки крепления

Съемное тягово-сцепное устройство*

Съемная шаровая головка тягово-сцепного устройства находится в нише запасного колеса.

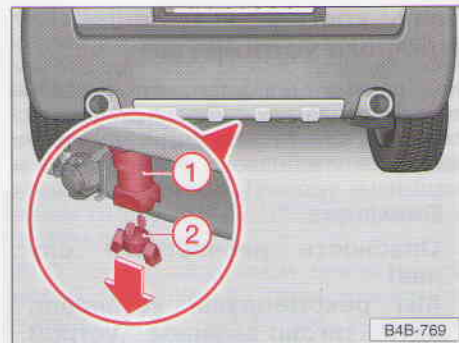
Для установки / демонтажа шаровой головки достаточно нормальных усилий рук.

Внимание!

Никогда не используйте для монтажа / демонтажа шаровой головки вспомогательные средства или инструменты, т.к. можно повредить стопорный механизм, в результате чего не будет гарантироваться надежная эксплуатация тягово-сцепного устройства.

Важные примечания

- Не допускается внесение изменений в конструкцию шаровой головки и других компонентов тягово-сцепного устройства, а также их ремонт.
- При возникновении трудностей в пользовании и т.д. обращайтесь на предприятие Audi.
- Перед каждой поездкой проверяйте правильность фиксации шаровой головки (см. стр. 192).
- Никогда не деблокируйте шаровую головку при присоединенном прицепе.
- При движении без прицепа снять шаровую головку и установить заглушку в крепежной трубе. После этого уложить тягово-сцепное устройство в нишу запасного колеса.
- При чистке автомобиля пароструйным насосом снять шаровую головку и установить в крепежной трубе заглушку.



Монтаж шаровой головки

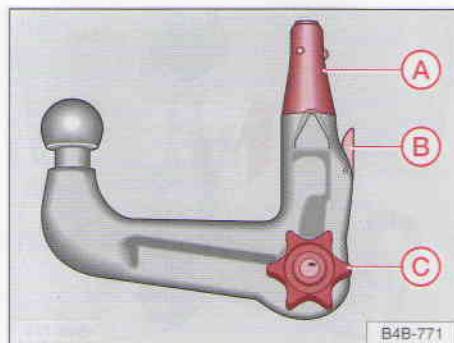
- Из расположенной под бампером крепежной трубы (1) извлечь заглушку (2).
- Проверьте вероятность загрязнения крепежной трубы и при необходимости почистите ее.

Внимание!

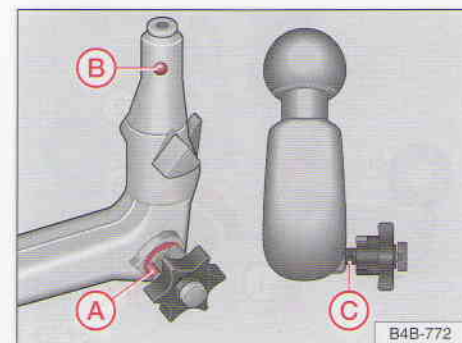
Обязательно удалить загрязнение. В противном случае при определенных обстоятельствах шаровая головка не будет надежно фиксироваться в крепежной трубе!



Откройте багажник и из ниши запасного колеса извлеките шаровую головку.



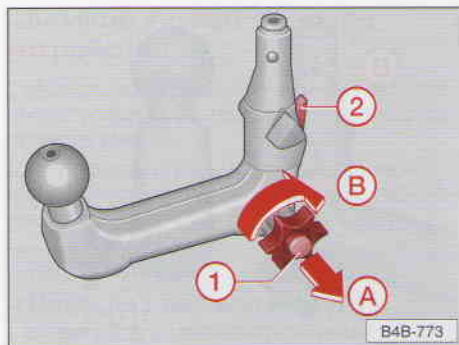
Проверить вероятность загрязнения и повреждения корпуса шаровой головки в месте контакта с крепежной трубой (A), а также расцепляющего рычага (B) и маховичка (C).



Шаровую головку монтировать только с предварительным натягом. Поэтому проверьте натяг шаровой головки.

Предварительный натяг обеспечивается выполнением следующих условий:

- Красная метка (A) маховичка находится в зоне зеленого поля корпуса шаровой головки.
- Стопорные шарики (B) утоплены в отверстиях шаровой головки.
- Маховичок, что хорошо видно визуально, находится на определенном расстоянии от корпуса шаровой головки, так что между маховичком и корпусом шаровой головки имеется зазор (C).

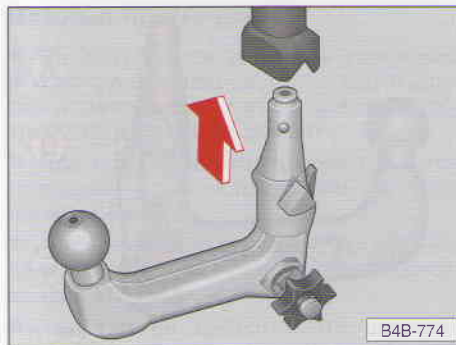


При отсутствии натяга шаровой головки необходимо следующее:

- Вставить в замок маховичка ключ (1) и повернуть его вправо.
- Потянуть маховичок в указанном стрелкой направлении A и повернуть его в вытянутом положении в указанном стрелкой направлении B до момента фиксации расцепляющего рычага (2).

Внимание!

Не допускается эксплуатация шаровой головки, если не удастся достичь ее натяга в соответствии с вышесказанным. Обратиться на предприятие Audi.



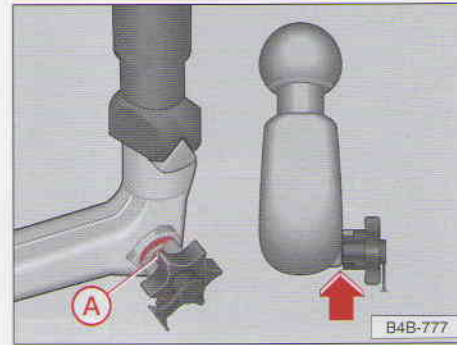
- Установить шаровую головку с натягом в крепежную трубу и отжать вверх в указанном стрелкой направлении.

Внимание!

При монтаже руки не должны находиться в зоне маховичка - опасность получения травмы!

Процесс фиксации осуществляется автоматически. При этом отчетливо должен быть слышен щелчок.

- Запереть шаровую головку (повернуть ключ влево).
- Извлечь ключ и надеть на замок колпачок.



Контроль надежности крепления

После монтажа, в целях безопасности, проверить правильность крепления шаровой головки.

Правильность крепления обеспечивает выполнение следующих условий:

- Зеленая метка (A) маховичка находится в зоне зеленого поля корпуса шаровой головки.
- Маховичок прилегает к корпусу шаровой головки. В результате между маховичком и корпусом шаровой головки (стрелка) **отсутствует** зазор.
- Шаровая головка заперта и ключ извлечен (маховичок не вытягивается).

Уход за автомобилем

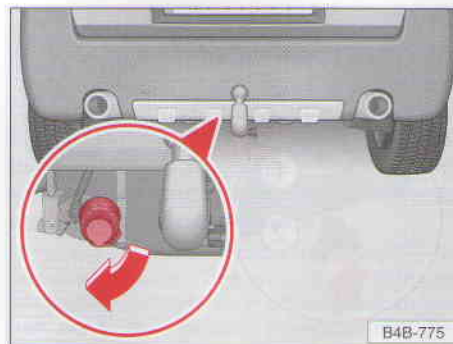
● Шаровая головка надежно сидит в крепежной трубе (проверить, подвигав ее рукой).

Внимание!

● При невыполнении вышеперечисленных условий повторить монтаж.

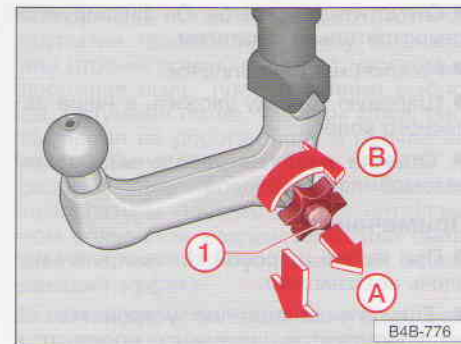
● Даже при невыполнении одного из условий существует опасность несчастного случая и не разрешается эксплуатация тягово-сцепного устройства.

В данном случае обратиться на предприятие Audi.



Штепсельная розетка прицепа

Для подключения штепсельной вилки прицепа отвести вниз штепсельный разъем автомобиля.



Демонтаж шаровой головки

- Снять колпачок и вставить в замок маховичка ключ (1).
- Отпереть шаровую головку (повернуть ключ вправо).
- Крепко удерживать корпус шаровой головки и вытянуть маховичок в указанном стрелкой направлении А. В заключение повернуть маховичок в вытянутом положении до упора в указанном стрелкой направлении В.
- Удерживать маховичок и извлечь шаровую головку из крепежной трубы вниз.

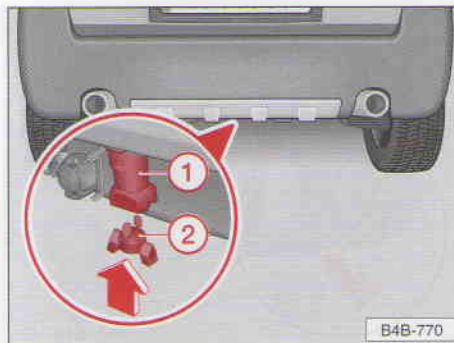
- Отпустить маховичок. Он фиксируется самостоятельно с натягом.
- На ключ надеть колпачок.
- Шаровую головку уложить в нише запасного колеса.
- Отвести вверх штепсельный разъем автомобиля.

Примечания

- При натяге шаровой головки ключ извлечь невозможно.
- Если тягово-сцепное устройство не эксплуатируется длительное время, то в целях разгрузки элементов пружины шаровой головки должен быть постоянно разгружен стопорный механизм.

Внимание!

При демонтаже руки не должны находиться в зоне маховичка - опасность получения травмы!



В крепежную трубу (1) установить заглушку (2).

Внимание!

Обязательно установить заглушку. В противном случае, вследствие загрязнения, существует вероятность того, что шаровая головка не будет надежно фиксироваться в крепежной трубе!