



Commercial
Vehicles

Directives de carrosserie

Le Caddy (à partir du millésime 2021)



Sommaire

1 Remarques générales	7
1.1 Introduction	7
1.1.1 Concept de cette notice	7
1.1.2 Symboles de représentation	8
1.1.3 Sécurité du véhicule	9
1.1.4 Sécurité de fonctionnement.....	10
1.1.5 Remarque sur la propriété intellectuelle	10
1.2 Remarques générales	11
1.2.1 Informations sur les produits et les véhicules destinées aux carrossiers-transformateurs	11
1.2.1.1 Contact en Allemagne.....	11
1.2.1.2 Contact international	11
1.2.1.3 Documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG (erWin*)	12
1.2.1.4 Portail de commande en ligne de pièces d'origine*	12
1.2.1.5 Notice d'Utilisation en ligne	12
1.2.1.6 Réception par type	13
1.2.1.7 Réception européenne par type et certificat de conformité européen (CoC)	14
1.2.1.8 Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP, Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure)	14
1.2.1.9 Certificat constructeur	15
1.2.2 Directives de carrosserie et conseil	15
1.2.2.1 Certificat de non-opposition	15
1.2.2.2 Demande de certificat de non-opposition	17
1.2.2.3 Prétentions juridiques.....	17
1.2.3 Garantie et responsabilité du carrossier-transformateur du fait des produits.....	18
1.2.4 Garantie de traçabilité.....	19
1.2.5 Logos	19
1.2.5.1 Positions à l'arrière du véhicule	19
1.2.5.2 Apparence de l'ensemble du véhicule	19
1.2.5.3 Logos étrangers	19
1.2.6 Recommandations pour le stockage du véhicule	19
1.2.7 Respect des réglementations et consignes en matière de protection de l'environnement	21
1.2.8 Recommandations pour la révision, l'entretien et la remise en état.....	22
1.2.9 Prévention des accidents	22
1.2.10 Système de gestion de la qualité	23
1.3 Planification des carrosseries.....	24
1.3.1 Choix du véhicule de base.....	24
1.3.2 Modification du véhicule	25
1.3.3 Expertise du véhicule.....	26
1.4 Équipements optionnels	27
2 Caractéristiques techniques pour la planification	28
2.1 Véhicule de base	28
2.1.1 Cotes du véhicule	28
2.1.1.1 Caractéristiques de base du Caddy Cargo	29
2.1.1.2 Caractéristiques de base du Caddy	31
2.1.2 Angle d'attaque/de fuite et angle de crête	34
2.1.3 Centre de gravité du véhicule.....	35
2.1.4 Superstructures présentant un centre de gravité élevé.....	35
2.1.5 Calcul du centre de gravité.....	36
2.1.6 Manœuvrabilité – Charge minimale sur l'essieu avant	36
2.2 Trains roulants	37

2.2.1 Poids et poids à vide autorisés	37
2.2.1.1 Répartition inégale du poids	38
2.2.2 Diamètre de braquage	38
2.2.3 Tailles de pneus homologuées	38
2.2.4 Modification des essieux	39
2.2.5 Modification de la direction	39
2.2.6 Système de freinage et système de régulation du freinage ESC*	39
2.2.6.1 Remarques générales	39
2.2.6.2 Stabilité du véhicule et ESC*	40
2.2.6.3 Incidence des transformations du véhicule sur la fonctionnalité du système de régulation du freinage ESC*	41
2.2.6.4 Agencement de câbles supplémentaires le long des flexibles/conduites du système de freinage	42
2.2.7 Modification des ressorts, des suspensions et des amortisseurs	42
2.2.7.1 Trains roulants de l'essieu arrière pour équipements lourds (kit de post-équipement, N° PR UCS)	42
2.2.8 Réglages des roues	43
2.3 Caisse en blanc	44
2.3.1 Charges sur le pavillon/pavillon du véhicule	44
2.3.1.1 Charges dynamiques sur le pavillon	44
2.3.2 Modification de la caisse en blanc	44
2.3.2.1 Assemblages vissés	45
2.3.2.2 Travaux de soudage	46
2.3.2.3 Assemblages soudés	46
2.3.2.4 Sélection du procédé de soudage	47
2.3.2.5 Soudage par résistance par points	47
2.3.2.6 Soudage par bouchonnage sous gaz de protection	48
2.3.2.7 Soudage d'agrafage	49
2.3.2.8 Opérations de soudage interdites	49
2.3.2.9 Protection anticorrosion après le soudage	49
2.3.2.10 Mesures de protection anticorrosion	49
2.3.2.11 Mesures lors de la planification	50
2.3.2.12 Mesures par conception de pièces	51
2.3.2.13 Mesures par revêtements	51
2.3.2.14 Travaux sur le véhicule	51
2.4 Intérieur	52
2.4.1 Modifications dans la zone des airbags	52
2.4.2 Modifications dans la zone des sièges	52
2.4.2.1 Ancrages de ceinture	53
2.4.3 Ventilation forcée	54
2.4.4 Insonorisation	54
2.5 Équipement électrique/électronique	55
2.5.1 Éclairage	55
2.5.1.1 Dispositifs d'éclairage du véhicule	55
2.5.1.2 Montage de lampes spéciales	56
2.5.1.3 Éclaireur supplémentaire du coffre à bagages	56
2.5.2 Réseau de bord	57
2.5.2.1 Câbles électriques/fusibles	57
2.5.2.2 Circuits électriques secondaires	58
2.5.2.3 Installation d'appareils électriques de deuxième monte	59
2.5.2.4 Compatibilité électromagnétique	60
2.5.2.5 Systèmes de communication mobiles	61
2.5.2.6 Bus CAN	61
2.5.2.7 Prise de courant et de signal des potentiels de réseau de bord	63
2.5.3 Interface électrique pour véhicules spéciaux	64

2.5.3.1 Remarques générales sur les interfaces.....	64
2.5.3.2 Onduleur 230 V (numéro PR 9Z3, 9Z6).....	66
2.5.3.3 Calculateur de fonction spécifique au client	68
2.5.4 Batterie du véhicule.....	71
2.5.4.1 Montage d'une batterie additionnelle.....	72
2.5.4.2 Commande de recharge externe intelligente	75
2.5.4.3 Réactions paramétrées* lorsque certains états de charge de la batterie auxiliaire sont atteints dans le cadre de la surveillance de la batterie auxiliaire.....	76
2.5.5 Installation d'alternateurs de deuxième monte	78
2.5.6 Systèmes d'aide à la conduite	78
2.5.6.1 Vue d'ensemble	80
2.5.6.2 Direction assistée électromécanique	84
2.5.6.3 Programme électronique de stabilisation (ESC).....	85
2.5.6.4 Système de contrôle de la pression des pneus	86
2.5.6.5 Caméra multifonction	88
2.5.6.6 Caméra multifonction d'habitacle (numéro PR EM3)	89
2.5.6.7 Détecteur de pluie et de luminosité.....	89
2.5.6.8 Systèmes d'aide au stationnement.....	90
2.5.6.9 Assistant de maintien de voie « Lane Assist ».....	93
2.5.6.10 Front Assist/régulateur de distance	94
2.5.7 Points de masse.....	95
2.6 Périphérie du moteur/de la transmission	96
2.6.1 Moteur/pièces de la chaîne cinématique	96
2.6.2 Demi-arbres de roue.....	96
2.6.3 Système d'alimentation en carburant	96
2.6.4 Système d'échappement	98
2.6.4.1 Système d'échappement propulsion hybride (VHR).....	101
2.6.4.2 Système d'échappement de la propulsion 4x4	102
2.6.5 Réduction catalytique sélective (EU 6).....	104
2.6.5.1 Position de montage du réservoir d'AdBlue dans le véhicule.....	104
2.6.5.2 Remplissage du réservoir d'AdBlue	105
2.7 Prises de force du moteur	107
2.7.1 Compatibilité avec le véhicule de base	108
2.7.2 Installation d'un climatiseur de deuxième monte	110
2.7.3 Installation d'un système de réfrigération de deuxième monte du compartiment de charge	110
2.7.4 Spécification du compresseur de fluide frigorigène d'origine	111
2.7.4.1 Puissance de réfrigération maximale.....	111
2.7.4.2 Poids du compresseur de fluide frigorigène.....	111
2.7.4.3 Diamètre de poulie du compresseur de fluide frigorigène	112
2.7.4.4 Spécification de la courroie multipiste	112
2.7.4.5 Cotes de raccordement des compresseurs de fluide frigorigène d'origine.....	112
2.8 Pièces rapportées/unités	113
2.8.1 Galerie porte-bagages	113
2.8.2 Porte-bagages arrière/échelle arrière	114
2.8.3 Dispositifs d'attelage	114
2.8.3.1 Poids tractable max.....	114
2.8.3.2 Installation d'un dispositif d'attelage de deuxième monte	114
2.8.3.3 Espace libre conformément à la réglementation UN-R 55	114
2.8.3.4 Prééquipement du dispositif d'attelage (n° PR 1D8) en liaison avec trains roulants pour équipements lourds (n° PR UC5)	116
2.9 Levage du véhicule	117
3 Modifications sur carrosseries fermées	118
3.1 Caisse en blanc/carrosserie.....	118

3.1.1 Découpes du panneau latéral.....	118
3.1.2 Installation de glaces de deuxième monte.....	119
3.1.3 Baies de pavillon	120
3.1.4 Modification du pavillon Caddy Cargo/Caddy	122
3.1.5 Modification de la cloison/ventilation forcée	123
3.1.6 Points de fixation de la cloison.....	125
3.2 Intérieur	126
3.2.1 Équipement de sécurité	126
3.2.2 Système d'appel d'urgence eCall.....	127
3.2.3 Installation de sièges de deuxième monte/places assises avec sièges de série.....	127
3.2.4 Installation de sièges après-vente et/ou utilisation de sièges de série différents des sièges montés de série.....	127
3.3 Pièces rapportées	129
3.3.1 Accessoires.....	129
4 Réalisation de superstructures spéciales	130
4.1 Véhicules de transport pour personnes à mobilité réduite.....	130
4.1.1 Équipement du véhicule de base.....	130
4.1.2 Sélection du mécanisme de direction pour les transformations sur les véhicules de transport de personnes handicapées..	131
4.1.3 Remarques sur les transformations possibles des véhicules adaptés pour le transport de personnes en fauteuil roulant ...	131
4.1.4 Consignes de montage des appareils de commande manuels du frein de service	133
4.1.5 Désactivation du système d'airbag/de rétracteur de ceinture	133
4.2 Véhicules frigorifiques	135
4.3 Montage d'étagères/véhicules d'atelier	136
4.3.1 Montage d'étagères et d'équipements d'atelier	136
4.4 Véhicules d'intervention	138
4.5 Prééquipement pour taxi et VTC	139
4.5.1 Prééquipement pour taxi et VTC départ usine	139
4.5.2 Bornage sur le CFC* (affectation des entrées et sorties/brochage sur le CFC*)	139
4.5.3 Description de la fonction.....	141
4.5.4 Programmation selon le souhait du client	143
4.6 Véhicules de loisirs	144
4.7 Véhicules de voirie	145
4.8 Véhicules de transport de colis et pour la logistique	146
4.9 Véhicule hybride rechargeable (VHR)	147
4.9.1 Système haute tension	147
4.9.1.1 Électronique de puissance et de commande pour transmission électrique	148
4.9.1.2 Transformations sur la sous-structure de la batterie haute tension et de la transmission.....	148
4.9.2 Système de réseau de bord 12 V	152
5 Caractéristiques techniques	153
5.1 Plans cotés	153
5.2 Vignettes (modèles de collage)	154
5.3 Schémas de parcours du courant	155
5.4 Modèles pour la CAO	156
6 Calculs.....	157
6.1 Calcul du centre de gravité.....	157
6.1.1 Calcul de la position du centre de gravité dans le sens x	157
6.1.2 Calcul de la position du centre de gravité dans le sens z.....	159
7 Poids (masses).....	163
8 Remarques relatives à l'homologation de superstructures et transformations	164
8.1 Disponibilités avec un certificat de conformité pour un véhicule complet départ usine – Light Duty WLTP.....	164
8.2 Prescriptions techniques.....	165
8.2.1 Modifications aérodynamiques autorisées et min./max. Les poids sont valables pour les variantes suivantes :	165
8.2.2 Modifications aérodynamiques autorisées et dimensions maximales	166

9 Répertoire des modifications	167
--------------------------------------	-----

Index des abréviations

ABH.....	<i>bodybuilder (Aufbauhersteller)</i>
CAN.....	<i>Controller Area Network (Standardisiertes Fahrzeug-Kommunikation-System)</i>
CoC	<i>Certificate of Conformity (Konformitätsbescheinigung)</i>
EMV	<i>Electromagnetic compatibility (Elektromagnetische Verträglichkeit)</i>
erWin.....	<i>Electronic repair and workshop information from Volkswagen AG (Elektronisches Reparatur und Werkstatt Informations System der Volkswagen AG)</i>
ESC.....	<i>Electronic Stability Control (Elektronische Stabilitätskontrolle)</i>
FIN	<i>Vehicle identification number (Fahrzeugidentifikationsnummer)</i>
KFG	<i>customer-specific control unit (Kundenspezifisches Funktionssteuergerät)</i>
PDC	<i>park distance control (Einparkhilfe)</i>
PHEV.....	<i>Plug-in Hybrid Electric Vehicles (Hybrid Elektrofahrzeug mit externer elektrischer Ladung)</i>
SCR	<i>selective catalytic reduction (selektive katalytische Reduktion)</i>
UNECE	<i>United Nations Economic Commission for Europe (Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa)</i>
WLTP	<i>Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (Weltweit einheitliches Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge)</i>

1 Remarques générales

1.1 Introduction

Les présentes directives de carrosserie sont un recueil d'informations techniques importantes à l'adresse des carrossiers-transformateurs portant sur la planification et la fabrication de carrosseries fiables et conformes aux exigences de la sécurité routière. Les opérations requises à cet effet sur les éléments rapportés et la carrosserie, ainsi que les travaux de montage et de transformation sont désignés ci-après sous le terme de « travaux de carrosserie ».

En raison de la grande variété d'éléments rapportés et de carrosseries proposée par les carrossiers-transformateurs, Volkswagen AG n'est pas en mesure de prévoir toutes les modifications que les travaux de carrosserie sont susceptibles d'engendrer sur le comportement routier, la stabilité, la répartition du poids, le centre de gravité du véhicule et ses caractéristiques de manipulation. C'est pourquoi Volkswagen AG se dégage de toute responsabilité en cas d'accidents ou de blessures causés par des modifications apportées sur votre véhicule, en particulier si celles-ci ont une incidence négative sur l'ensemble du véhicule. En conséquence, Volkswagen AG n'endosse de responsabilité que dans le cadre de ses propres prestations de conception, de production et d'instruction. Le carrossier-transformateur est tenu de s'assurer que ses travaux de carrosserie sont effectués de manière irréprochable et qu'ils ne présentent aucun risque de dysfonctionnement pour l'ensemble du véhicule. Le carrossier-transformateur est également responsable de la conformité des travaux de carrosserie aux prescriptions en vigueur concernant la technique automobile et aux lois applicables (en particulier pour les procédures de réception et d'homologation). Le carrossier-transformateur assume la responsabilité en cas de non-respect de cette obligation.

Ces directives de carrosserie s'adressent aux carrossiers-transformateurs professionnels. Leur contenu ne peut donc être abordé sans les connaissances de base adéquates. Il est à noter que certaines opérations (par ex. travaux de soudage sur des éléments porteurs) ne doivent être effectuées que par un personnel qualifié afin d'éviter tout risque de blessure et d'obtenir la qualité requise pour les travaux de carrosserie.

1.1.1 Concept de cette notice

Afin de faciliter la recherche d'informations, la présente Directive de carrosserie est divisée en 9 chapitres :

1. Généralités
2. Caractéristiques techniques pour la planification
3. Modification de carrosseries fermées
4. Réalisation de structures spéciales
5. Caractéristiques techniques
6. Calculs
7. Poids (masses)
8. Remarques sur l'homologation des aménagements et des transformations
9. Index

Information

Pour de plus amples informations, veuillez consulter les [chapitres 1.2.1.1 « Contact » et 1.2.2 « Directives de carrosserie, conseils »](#).

Les valeurs limites consignées dans le [chapitre 2 « Caractéristiques techniques pour la planification »](#) doivent être impérativement respectées et doivent servir de référence pour vos planifications.

1.1.2 Symboles de représentation

Les présentes directives de carrosserie comportent les symboles représentatifs suivants :

Avertissement

Les avertissements de danger attirent votre attention sur les risques d'accident ou de blessures que vous-même ou d'autres personnes sont susceptibles d'encourir.

Remarque concernant l'environnement

Une remarque concernant l'environnement vous fournit des informations liées à la protection de l'environnement.

Information pratique

Cette remarque attire votre attention sur les risques de dommages au véhicule, ainsi que sur les prescriptions et réglementations à respecter.

Information

Cette rubrique vous propose des informations supplémentaires.

1.1.3 Sécurité du véhicule

Avertissement

Avant de monter des carrosseries tiers ou des organes, veuillez lire impérativement les chapitres relatifs aux travaux de montage proposés dans le présent recueil de directives et dans les notices ainsi que les indications des fournisseurs d'équipements et la notice d'utilisation détaillée du véhicule de base. Sinon, vous risquez de ne pas identifier certains dangers et de vous mettre vous-même ou d'autres personnes en danger.

Nous vous recommandons l'utilisation de composants, organes, pièces de transformation et accessoires adaptés au type de véhicule concerné et homologués par Volkswagen AG.

En cas d'utilisation de composants, organes, pièces de transformation et accessoires non recommandés, faites contrôler immédiatement la sécurité du véhicule.

Information pratique

Veuillez respecter impérativement la réglementation européenne concernant la réception des véhicules ou les règlements de l'ONU correspondants, ainsi que les directives nationales d'homologation et les prescriptions en vigueur concernant la technique automobile. Les travaux de carrosserie sont en effet susceptibles de modifier le type de véhicule prévu par la réglementation et de rendre invalide son autorisation de mise en circulation.

Cela concerne tout particulièrement :

- les modifications entraînant une modification du type de véhicule pour lequel une autorisation de mise en circulation a été accordée
- les modifications susceptibles de mettre en danger les usagers de la route ou
- les modifications ayant un effet négatif sur les taux d'émission ou sur les caractéristiques sonores du véhicule

1.1.4 Sécurité de fonctionnement

Avertissement

Toute intervention non conforme sur les composants électroniques et leur logiciel risque de compromettre leur bon fonctionnement. En raison de la mise en réseau des équipements électroniques, ces perturbations peuvent également affecter des systèmes qui n'ont fait l'objet d'aucune modification.

Un dysfonctionnement des équipements électroniques est susceptible de gravement compromettre la sécurité de fonctionnement du véhicule.

Confiez les interventions ou les modifications sur les composants électroniques à un atelier spécialisé qualifié qui possède les connaissances et les outils adéquats pour effectuer les travaux nécessaires.

Volkswagen AG vous recommande à cet effet de vous adresser à un atelier du service après-vente de Volkswagen AG.

Le recours aux services d'un atelier spécialisé est indispensable dans le cas de travaux importants pour la sécurité ou d'interventions sur des systèmes ayant une incidence sur la sécurité.

Certains systèmes de sécurité ne fonctionnent que lorsque le moteur tourne. Par conséquent, ne coupez pas le moteur durant la conduite.

1.1.5 Remarque sur la propriété intellectuelle

Les textes, images et données présentés dans ces directives de carrosserie sont protégés par le droit d'auteur. Ceci s'applique également aux éditions sur CD-ROM, DVD ou autres supports.

1.2 Remarques générales

L'objet du présent document est de mettre à la disposition des carrossiers-transformateurs/équipementiers des directives techniques portant sur la conception et l'assemblage des carrosseries. Les directives de carrosserie doivent impérativement être prises en compte lorsque des modifications sont envisagées. La version actuelle de l'édition allemande des directives de carrosserie et elle seule fait foi quant à l'actualité des informations.

Cela vaut également pour les droits légitimes. Dans la mesure où les directives de carrosserie contiennent des références à des dispositions légales, aucune garantie ne peut être donnée quant à l'exhaustivité, l'exactitude et l'actualité de ces contenus. Les équipements spécifiques à certains pays peuvent varier.

1.2.1 Informations sur les produits et les véhicules destinées aux carrossiers-transformateurs

1.2.1.1 Contact en Allemagne

Pour toute question concernant les modèles de Volkswagen Véhicules Utilitaires, veuillez nous contacter sur les portails Internet de Volkswagen AG (<https://www.customized-solution.com>) ou par l'un des moyens suivants :

Numéro vert (depuis un poste fixe allemand)	00800 2878 66 49 33 (00800-CUSTOMIZED)
Contact (e-mail)	customizedsolution@volkswagen.de
Interlocuteurs personnels	https://www.customized-solution.com/de/de/service-informationen/kundenbetreuung

1.2.1.2 Contact international

Les conseillers des carrossiers-transformateurs de l'importateur compétent sont à votre disposition pour vous fournir des conseils techniques sur les modèles de Volkswagen Véhicules Utilitaires et vous servir d'interlocuteur pour les transformations.

Pour trouver l'interlocuteur habilité à vous répondre, veuillez vous enregistrer sur le Customized Solution Portal de Volkswagen AG (<https://www.customized-solution.com>).

Vous trouverez des indications sur cette inscription sous l'option de menu « Aide ».

Hotline internationale	+800 2878 66 49 33 (+800 CUSTOMIZED)
E-mail	customizedsolution@volkswagen.de
Interlocuteurs personnels	https://www.customized-solution.com/en/en/service-information/customer-care

1.2.1.3 Documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG (erWin*)

Les carrossiers-transformateurs peuvent accéder à diverses informations sur les réparations et les ateliers telles que :

- Schémas de parcours du courant
- Manuels de Réparation
- Maintenance
- Programmes autodidactiques

Ces documents sont disponibles dans le système électronique d'informations sur les réparations et les ateliers de Volkswagen AG (erWin*).

Les carrossiers-transformateurs disposant du statut de Partenaire intégré (Integrated Partner) ou partenaire Premium (Premium Partner) peuvent bénéficier sur demande de licences annuelles à un tarif privilégié sur le portail Customized-Solution à la rubrique Mein Customized-Solution Portal/Anforderungen/Planung und Entwicklung (Ma solution personnalisée/Demandes/Planification et développement). Les carrossiers-transformateurs travaillant à l'exportation sous le statut de partenaire peuvent se renseigner auprès de leur interlocuteur chez l'importateur.

Information

Les informations sur les réparations et les ateliers de Volkswagen AG sont disponibles au téléchargement à la rubrique **erWin*** (Elektronische Reparatur und Werkstatt Information der Volkswagen AG - Documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG) :

<https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

1.2.1.4 Portail de commande en ligne de pièces d'origine*

Afin de simplifier vos démarches de recherche et d'achat de pièces d'origine Volkswagen, vous pouvez consulter nos catalogues actuels de pièces de rechange disponibles sur le portail de commande en ligne de pièces d'origine :

<https://www.partslink24.com>

Les carrossiers-transformateurs disposant du statut de Partenaire intégré (Integrated Partner) ou partenaire Premium (Premium Partner) peuvent bénéficier de conditions avantageuses.

Vous trouverez de plus amples informations sur l'achat direct de pièces d'origine sur le portail Customized-Solution à la rubrique Mein Customized-Solution Portal/Anforderungen/Auslieferung und Kundendienst (Mon portail Customized-Solution/Demandes/Livraison et Service après-vente). Actuellement, cette offre ne concerne que le marché allemand.

*Système d'information payant de Volkswagen AG

1.2.1.5 Notice d'Utilisation en ligne

Vous trouverez des informations plus détaillées sur les fonctions et l'utilisation de votre véhicule dans la Notice d'Utilisation livrée départ usine avec votre véhicule. En plus de la version papier de la Notice d'Utilisation, vous pouvez également consulter une version électronique de la Notice d'Utilisation valable pour votre véhicule en indiquant le numéro de châssis sur Internet à l'adresse suivante.

<https://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/de/service-und-teile/bordbuch.html>

1.2.1.6 Réception par type

Modifications législatives à partir du 01/01/2022 Règlement (UE) 2018/858 UE et national (art. 44 et art. 45)

Concerne : toutes les catégories de véhicules M1, N1 (véhicule utilitaire léger)

Pour les véhicules complets avec achèvement départ usine chez l'OEM :

Les véhicules complets ayant été modifiés par des pièces rapportées/transformations après leur achèvement départ usine chez l'OEM et avant leur première mise en circulation doivent présenter des valeurs de CO²/consommation pour la 2^e étape.

Celles-ci peuvent être indiquées en fonction des homologations disponibles via le calculateur WLTP.

Vous disposez de différentes possibilités pour calculer les modifications du poids ou de l'aérodynamique.

Si aucune valeur individuelle n'est disponible pour la transformation en question, il est possible d'envisager une homologation en accord avec le service technique/les autorités d'homologation.

Information

Veillez vous adresser à votre service technique compétent pour tous les véhicules et/ou toutes les variantes moteur/boîte de vitesses pour lesquels aucune valeur ne peut actuellement être générée à l'aide du calculateur WLTP, et étudier la possibilité d'une réception individuelle ou d'une réception par type multi-étapes.

Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet au [chapitre 8 « Remarques relatives à l'homologation des transformations et des aménagements »](#).

1.2.1.7 Réception européenne par type et certificat de conformité européen (CoC)

Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen constitue le cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques autonomes destinés à ces véhicules.

Dans ce règlement, des prescriptions ont également été établies pour l'homologation de véhicules dont la fabrication est réalisée en plusieurs étapes. Ainsi, chaque constructeur qui participe à la réalisation d'un véhicule est lui-même responsable de l'homologation des modifications ou des ajouts effectués durant son étape de fabrication.

Le constructeur peut choisir l'un des quatre procédés suivants :

- Réception européenne par type
- Réception UE par type de petites séries
- Réception nationale par type de petites séries
- Réception individuelle

CoC est l'abréviation de Certificate of Conformity (Certificat de Conformité). Il s'agit d'un document qui atteste de la conformité de certaines marchandises, donc également de véhicules et carrosseries, avec des normes (internationales) reconnues. La raison d'être de ce certificat de conformité est de faciliter l'homologation de marchandises sur les marchés internationaux. C'est pourquoi il est requis avant tout à l'importation et à l'exportation, car il fait partie des documents de douane à présenter.

Le constructeur qui est détenteur d'un certificat de conformité européen ou d'une réception européenne par type de petites séries est tenu de joindre un « Certificate of Conformity » à chaque véhicule correspondant à un type réceptionné. Si vous prévoyez une réception par type multiétape, un accord selon le règlement (UE) 2018/858 est nécessaire. Veuillez prendre contact avec nous. (Voir [chapitre 1.2.1.1 « Contact en Allemagne »](#) ou [chapitre 1.2.1.2 « Contact à l'international »](#))

1.2.1.8 Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP, Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure)

À partir de septembre 2017 pour les voitures particulières mises sur le marché et à partir de septembre 2018 pour les véhicules utilitaires légers mis sur le marché, de nouvelles valeurs de consommation/d'autonomie seront applicables, déterminées selon les nouvelles normes WLTP.

À partir du 1^{er} septembre 2018, des mesures WLTP certifiées devront être disponibles pour toutes les voitures particulières nouvellement immatriculées. Pour les véhicules utilitaires légers (homologation LNF) conformes à la norme antipollution EU6 selon le règlement UE 2017, la réglementation s'applique à partir du 1^{er} septembre 2019. En Europe, 28+6 marchés sont concernés par la WLTP.

WLTP (procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers) initie une procédure d'essai mondiale harmonisée visant à déterminer la consommation de carburant/l'autonomie en mode électrique et les émissions de gaz d'échappement.

Elle remplace la procédure de tests NEDC (nouveau cycle européen de conduite) en vigueur depuis 1992.

Contrairement au NEDC, la norme WLTP prend en compte les équipements optionnels et les transformations ayant des effets sur le poids, l'aérodynamisme, les besoins en énergie du système électrique (courant de repos) et la résistance au roulement, qui ont un impact sur la consommation de carburant, les émissions de gaz d'échappement et l'autonomie électrique. Il s'agit notamment des modifications qui entraînent une augmentation de la face frontale, une modification de la surface d'entrée du radiateur, une augmentation de la masse à vide du véhicule, des modifications de la taille des pneus ou de la résistance au roulement. Les équipements optionnels consommant de l'électricité tels que la climatisation ou le chauffage des sièges restent désactivés pour la procédure de tests.

Avant la première immatriculation, il est possible de procéder à des transformations ou à des pièces rapportées pour la norme WLTP, à condition qu'ils soient approuvés par le biais d'une homologation individuelle ou d'une réception par type multiétape.

Pour les véhicules avec des transformations ou des pièces rapportées qui restent dans les paramètres ISC définis respectifs/les spécifications techniques maximales pour les carrosseries, la réception par type Volkswagen peut être utilisée pour la réception par type multi-étapes. Si l'ajout ou la transformation se situe en dehors des paramètres ISC/des spécifications techniques maximales définies par le constructeur pour les carrosseries, c'est au carrossier-transformateur qu'incombe l'obligation de preuve que les émissions de gaz d'échappement/l'autonomie électrique sont respectées.

Vous trouverez des informations sur les paramètres ISC/les spécifications techniques maximales pour les carrosseries sur le portail Volkswagen CustomizedSolution. En cas de questions sur les alternatives, veuillez consulter votre service technique/organisme de contrôle.

Le « WLTP Conversion Calculator » est à votre disposition pour déterminer les valeurs de consommation des véhicules neufs transformés selon la procédure WLTP et obtenir un certificat WLTP.

Vous trouverez de plus amples informations en tant que « Registered Converter » sur le portail CustomizedSolution/WLTP : Allemagne/International : <https://www.customized-solution.com>

1.2.1.9 Certificat constructeur

Nous vous délivrons un certificat de constructeur pour le véhicule de base pour les éléments suivants :

- Compatibilité électromagnétique (CEM)
- Signal de vitesse/de distance parcourue

Veuillez contacter notre service client :

nutzfahrzeuge@volkswagen.de

1.2.2 Directives de carrosserie et conseil

Les directives de carrosserie contiennent des directives techniques à l'usage des carrossiers-transformateurs/équipementiers pour la conception et l'assemblage des carrosseries destinées aux véhicules de base de Volkswagen Véhicules Utilitaires. Les directives de carrosserie doivent impérativement être prises en compte lorsque des modifications sont envisagées. Pour toute modification prévue sur un véhicule, il est impératif de garantir la bonne sécurité de fonctionnement de tous les éléments de trains roulants, de la carrosserie et de l'équipement électrique. Ces modifications doivent être réalisées exclusivement par un personnel compétent selon les règles reconnues du secteur automobile.

En cas de modification à effectuer sur un véhicule d'occasion :

- Assurez-vous que le véhicule se trouve dans un bon état général, c'est-à-dire que les éléments porteurs comme les longerons, traverses, montants et autres ne doivent pas être corrodés au point que leur résistance soit réduite.
- Les véhicules dont la réception par type se trouve affectée par la modification doivent être présentés à un organisme de contrôle officiel compétent. Il est recommandé de déterminer en temps utile avec l'organisme de contrôle si une telle présentation est nécessaire.

Lorsque vous nous adressez des questions sur des projets de modification, veuillez joindre à la demande deux jeux de plans présentant l'ensemble des modifications, avec notamment toutes les indications de poids, de centre de gravité et de cotes, et faisant apparaître clairement la fixation de la carrosserie sur le châssis. Veuillez utiliser à cet effet le formulaire de contact en ligne (voir [chapitre 1.2.1.1 « Contact en Allemagne »](#) et [1.2.1.2 « Contact à l'international »](#)).

Veuillez également nous informer des conditions d'utilisation prévues du véhicule.

Respecter les instructions relatives à la prévention des accidents et la directive européenne relative aux machines.

Dans le cadre des modifications, respecter impérativement toutes les prescriptions et directives en vigueur concernant la technique automobile.

1.2.2.1 Certificat de non-opposition

Volkswagen AG n'accorde pas d'autorisation pour le montage de carrosseries qui ne sont pas les siennes. Elle fournit uniquement aux carrossiers-transformateurs des informations importantes et des instructions techniques sur la manipulation des produits concernés dans les présentes directives.

C'est pourquoi Volkswagen AG recommande de réaliser tous les travaux sur le véhicule de base et sur la carrosserie conformément aux directives de carrosserie de Volkswagen qui s'appliquent au véhicule concerné.

Volkswagen AG déconseille de procéder à des opérations sur la carrosserie qui

- ne sont pas conformes à la présente Directive de carrosseries Volkswagen
- entraînent un dépassement du PTAC du véhicule
- entraînent un dépassement des charges autorisées sur les essieux

Volkswagen AG délivre délibérément des certificats de non-opposition selon les critères suivants :

- Volkswagen AG établit ses évaluations sur la base unique des documents remis par le carrossier-transformateur responsable des modifications. Ne sont contrôlées et certifiées sans danger que les opérations clairement spécifiées ainsi que leur compatibilité de base avec le châssis désigné et ses interfaces ou, en cas de modification du châssis, l'admissibilité de la conception du châssis désigné

Le certificat de non-opposition s'applique à l'ensemble du véhicule présenté et non

- à la conception générale de la carrosserie,
- à ses fonctions ou
- à l'utilisation qui en est prévue.

Le principe de non-opposition s'applique uniquement lorsque le carrossier-transformateur responsable des modifications procède à des travaux de conception, de production et d'assemblage en conformité avec l'état actuel de la technique et avec les directives de carrosserie de Volkswagen AG en vigueur, sauf dérogation accordée en cas d'opérations non conformes aux directives mais déclarées sans danger. Le certificat de non-opposition n'exonère pas le fabricant qui réalise les modifications de sa responsabilité envers les produits et de son engagement à effectuer des calculs et des tests sur le véhicule qu'il a construit ainsi qu'à effectuer un essai sur route de manière à garantir sa sûreté de fonctionnement, ses qualités routières et sa conformité aux exigences de la sécurité routière. Il est par conséquent de la responsabilité exclusive du carrossier-transformateur de garantir la compatibilité de ses travaux de carrosserie avec le véhicule de base et d'assurer la sûreté de fonctionnement du véhicule ainsi que sa conformité aux exigences de la sécurité routière.

Le certificat de non-opposition de Volkswagen AG ne consiste pas en une homologation technique des modifications examinées.

Lors de l'évaluation d'un véhicule présenté, un rapport d'évaluation est établi en vue de l'obtention d'un certificat de non-opposition.

L'évaluation peut conduire aux résultats suivants :

- Classement « non-opposition »
Lorsque l'ensemble du véhicule obtient le classement « non-opposition », le certificat de non-opposition peut être établi par le service de distribution.
- Classement « opposition »
Un classement « opposition » dans les différentes catégories suivantes :
 - + Configuration du véhicule de base
 - + Altération du véhicule de base et le cas échéant
 - + Carrosserie seule

justifie un tel classement pour l'ensemble du véhicule. Un certificat de non-opposition ne peut alors pas être établi dans l'immédiat.

Pour remédier à une évaluation « à risque », les modifications requises pour l'élimination des différents défauts constatés sont consignées dans le rapport d'évaluation de la procédure de certification. Pour obtenir une non-opposition, le carrossier-transformateur est tenu de mettre en œuvre ces mesures de réparation et de les documenter clairement dans un rapport, de manière analogue au rapport d'évaluation de non-opposition. Sur la base de ce rapport complet, l'évaluation sur dossier peut être conclue de manière positive.

Selon le type de défauts à traiter, une nouvelle présentation du véhicule peut être demandée en plus de la documentation sur les défauts éliminés. Lorsqu'une réévaluation du véhicule est nécessaire, celle-ci est notifiée dans le rapport initial.

Le rapport d'évaluation peut également contenir des « Remarques/recommandations ».

Les remarques/recommandations sont des remarques techniques qui n'ont aucune incidence sur le résultat final d'une certification de non-opposition. Cette rubrique permet de proposer des conseils et des réflexions dans le souci d'améliorer continuellement le produit final pour le client.

Le rapport peut également contenir des « Remarques/Recommandations concernant uniquement les transformations ».

Les remarques et recommandations figurant sous « Remarques/recommandations concernant uniquement les superstructures/transformation » doivent être documentées avant l'enregistrement du véhicule sur le portail Customized-Solution.

Information pratique

Les lois, directives et exigences réglementaires nationales doivent être impérativement respectées !

1.2.2.2 Demande de certificat de non-opposition

En vue de l'évaluation requise pour l'obtention d'un certificat de non-opposition, des documents et schémas techniques vérifiables auprès du service compétent doivent être déposés avant le début des travaux sur le véhicule (voir [Chapitre 1.2. « Remarques générales »](#)).

Pour un traitement rapide de la demande, les éléments suivants sont nécessaires :

- Documents de préférence dans des formats numériques courants (tels que PDF, DXF, STEP)
- Données et documents techniques complets

Les données suivantes doivent être incluses :

- Type de véhicule
 - + Version de véhicule
 - + Empattement
 - + Porte-à-faux
- Numéro d'identification du véhicule (si déjà disponible)
- Signalisation de l'écart par rapport aux présentes directives de carrosserie dans tous les documents !
- Calcul de la charge sur essieu
- Ensemble des données sur les cotes, le poids et le centre de gravité (fiche de pesée)
- Conditions d'utilisation particulières (par ex. conduite sur des routes en mauvais état, dans des environnements particulièrement poussiéreux, à haute altitude, à des températures extérieures extrêmes)
- Certifications (signe de conformité « E », test de traction sur les sièges)
- Fixation de la carrosserie sur le véhicule
- Raccordement de la carrosserie ou de l'ajout à la carrosserie du véhicule (vissage, collage, soudage)
- Documentation photographique de la transformation
- Tous les documents doivent pouvoir être clairement associés à la transformation (par ex. identification des dessins par des numéros propres).
- Description générale (fonctionnelle) des écarts par rapport au véhicule de série ou des composants ajoutés.
- Schéma électrique
- Indication de la consommation des consommateurs électriques supplémentaires.

Afin d'éviter toute demande de précisions et d'accélérer le traitement de votre demande, il est impératif de nous remettre l'intégralité des documents demandés.

1.2.2.3 Prétentions juridiques

Il n'existe aucun droit légitime à l'obtention d'un certificat de non-opposition.

Compte tenu des perfectionnements technologiques et des informations qui en découlent, Volkswagen AG est en droit de refuser l'octroi d'un certificat de non-opposition, même si un certificat similaire a déjà été délivré précédemment.

Le certificat de non-opposition peut être limité à des véhicules individuels.

La délivrance ultérieure d'un certificat de non-opposition peut être refusée pour des véhicules déjà terminés ou livrés.

Le carrossier-transformateur assume l'entière responsabilité :

- de la fonctionnalité et de la compatibilité de ses travaux de carrosserie avec le véhicule de base
- de la sécurité de fonctionnement du véhicule et de sa conformité aux exigences de la sécurité routière
- de tous les travaux de carrosserie et des pièces installées

1.2.3 Garantie et responsabilité du carrossier-transformateur du fait des produits

Le règlement CEE-ONU n° 155 pour la cybersécurité automobile à appliquer à partir de mi-2022 pour les nouveaux types de véhicules et à partir de mi-2024 pour toutes les nouvelles immatriculations de véhicules ainsi que le règlement CEE-ONU n° 156 sur les mises à jour logicielles des véhicules définissent de nouvelles exigences (dans ces domaines) en matière de cybersécurité automobile et de mises à jour.

Si des modifications sont apportées au véhicule, le carrossier-transformateur doit également s'assurer de l'applicabilité et du respect de ces règlements. Les ensembles de livraison du carrossier-transformateur/équipementier sont soumis aux conditions de garantie de ce dernier. Les demandes de garantie correspondant à des réclamations sur ledit ensemble de livraison ne peuvent par conséquent pas être formulées dans le cadre de la garantie des véhicules Volkswagen Véhicules Utilitaires.

Les défauts des carrosseries, équipement et aménagements tiers ainsi que les défauts causés à un véhicule par ces éléments sont exclus de la garantie Volkswagen comme de la garantie peinture et carrosserie Volkswagen. Il en va de même pour les accessoires non départ usine et/ou qui ne proviennent pas du site de production.

Le carrossier-transformateur/équipementier assume l'entière responsabilité de la conception et de l'assemblage des carrosseries et des transformations.

Toutes les modifications effectuées doivent être documentées par le carrossier-transformateur/équipementier.

Le carrossier-transformateur est responsable de la conformité de toutes les modifications qu'il a apportées aux prescriptions techniques, spécifications et normes automobiles applicables dans les pays d'immatriculation.

En raison de la diversité des modifications et des conditions d'utilisation des véhicules, les indications données s'appliquent sous la restriction toutefois que Volkswagen AG n'a effectué aucun essai sur les véhicules modifiés. Les modifications sont susceptibles d'altérer les caractéristiques du véhicule.

Il est donc nécessaire, pour des raisons de responsabilité juridique, que le carrossier-transformateur/équipementier donne à son client l'avertissement suivant par écrit :

« Les modifications* apportées à votre véhicule de base Volkswagen Véhicules Utilitaires ont entraîné un changement de ses caractéristiques. Volkswagen AG n'assume aucune responsabilité pour les éventuelles conséquences négatives qui découleraient des modifications* apportées au véhicule. Merci de votre compréhension. »

Volkswagen AG se réserve le droit de demander au cas par cas une preuve que l'information a bien été donnée au client.

Nul ne peut se prévaloir d'un droit à un agrément de carrosserie, même si un tel agrément lui a été accordé par le passé.

Si les carrosseries sont conformes aux présentes directives, il n'est pas nécessaire de présenter à l'organisme de contrôle un certificat ad hoc de Volkswagen AG.

* Au lieu de « modifications », il est également possible de préciser ici l'intitulé précis des travaux, par exemple « montage d'un équipement de camping », « allongement de l'empattement ».

1.2.4 Garantie de traçabilité

Lorsque la carrosserie présente des risques détectés seulement après la livraison du véhicule, il peut être nécessaire de lancer des actions sur le marché (information du client, avertissement, rappel). Afin d'assurer au mieux l'efficacité de ces mesures, une traçabilité du produit est requise après la livraison. À cet effet, et afin de pouvoir rechercher le propriétaire concerné du véhicule par l'intermédiaire du service du fichier national du permis de conduire, nous recommandons vivement aux carrossiers-transformateurs d'enregistrer dans leurs bases de données le numéro de série/numéro d'identification de leur carrosserie en combinaison avec le numéro de châssis du véhicule de base. Il est également recommandé à cette fin de mémoriser les adresses des clients et de permettre l'enregistrement des futurs acquéreurs.

1.2.5 Logos

Le logo Volkswagen et l'emblème Volkswagen sont des marques déposées de Volkswagen AG. Il n'est pas permis de retirer les logos et emblèmes VW ou de changer leur emplacement sans autorisation préalable.

1.2.5.1 Positions à l'arrière du véhicule

Les logos et les emblèmes VW livrés à part doivent être montés aux emplacements prévus à cet effet.

1.2.5.2 Apparence de l'ensemble du véhicule

Si l'apparence du véhicule ne répond pas aux exigences de qualité prescrites par Volkswagen AG, Volkswagen AG se réserve le droit de réclamer le démontage des logos de Volkswagen AG.

1.2.5.3 Logos étrangers

Il est interdit de monter des logos étrangers à côté des emblèmes de Volkswagen.

1.2.6 Recommandations pour le stockage du véhicule

Il n'est pas toujours possible d'éviter les longues périodes d'immobilisation. Afin de garantir une bonne qualité y compris pour les véhicules immobilisés, il est recommandé d'effectuer les mesures suivantes :

À effectuer avant la livraison du véhicule :

- Vérifiez chaque semaine que le véhicule n'a pas reçu de dépôt d'une matière corrosive (par ex. fientes d'oiseaux, poussière industrielle) et nettoyez-le si nécessaire.
- Batterie 12 V : déterminer l'état de charge (SoC*) et, si nécessaire, effectuer le programme d'entretien de la batterie (voir remarques « À effectuer au plus tard au bout de 3 mois »).
- Batterie haute tension : relever l'état de charge sur le combiné d'instruments.
- Si l'indicateur de charge se trouve dans la zone rouge. Cela signifie : $\leq 10\%$ ou $< 1/4$ ou < 50 km (selon l'affichage).
- Recharger la batterie haute tension jusqu'à ce que l'affichage indique au maximum la moitié de la charge.
- Régler la pression de gonflage des pneus à 3,4 bar (pas la roue de secours).
- Ouvrir tous les diffuseurs d'air avant du tableau de bord, régler la soufflante au niveau maximal et la laisser tourner pendant une minute.
- Débarrasser tous les rangements et surfaces (tableau de bord, sièges, compartiments à bagages) à l'intérieur du véhicule du papier et des autres objets qui ne sont pas destinés à protéger les surfaces.
- Enrouler le couvre-coffre et les stores pare-soleil.
- En plus pour les véhicules neufs : si nécessaire, corriger la position des housses de protection pour le transport.
- Consigner le jour de la livraison comme référence pour toutes les mesures d'entretien.

*State of Charge

À effectuer au plus tard au bout de 6 semaines :

- En cas de stockage du véhicule sans panneau solaire :
- Programme d'entretien de la batterie (voir « Opérations à effectuer au bout de 3 mois »).
- Ne pas débrancher la batterie pour cela !

À effectuer au plus tard au bout de 3 mois :

- Nettoyer par freinage les disques de frein.
- En cas de stockage du véhicule sans panneau solaire : réaliser le programme d'entretien de la batterie.
- Ne pas débrancher la batterie pour cela !
- Indicateur d'état de charge non présent dans le combiné d'instruments :
- Mesurer la tension au repos de la batterie 12 V 2 h après que le dernier consommateur a été actif
- a) Si la tension au repos est comprise entre 11,6 V et 12,5 V : charger immédiatement au maximum.
- b) Si la tension au repos est <11,6 V : repérer la batterie défectueuse et la charger au maximum.
- Ne pas dépasser une tension de charge maximale de 14,8 V.
- Avant la remise du véhicule au client, remplacer la batterie fortement déchargée.

Information pratique

Pour déterminer la capacité restante exacte de la batterie 12 V, procéder conformément aux conditions de contrôle de la directive de réparation.

À effectuer au plus tard au bout de 6 mois :

- En cas de stockage du véhicule avec panneau solaire :
- Réaliser le programme d'entretien de la batterie (voir « À effectuer au plus tard au bout de 3 mois »).
- Ne pas débrancher la batterie !

Information

Pour plus d'informations sur le stockage du véhicule, veuillez consulter les documents ci-dessous :

- Mode d'emploi
- Programme d'entretien de véhicule

1.2.7 Respect des réglementations et consignes en matière de protection de l'environnement

Remarque concernant l'environnement

Dès la phase de planification des pièces rapportées ou de carrosseries et par égard aux exigences légales définies dans la directive européenne 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage, il convient de tenir compte des principes écologiques suivants en matière de construction et de choix des matériaux.

Le carrossier-transformateur est responsable de la conformité de toutes les modifications qu'il a apportées aux réglementations, prescriptions et normes environnementales en vigueur dans les pays d'immatriculation et sur les marchés de distribution. Celles-ci peuvent aller au-delà des prérequis existants du véhicule de base et relèvent de la responsabilité du carrossier-transformateur. Les carrossiers-transformateurs doivent s'assurer que les pièces rapportées ou les carrosseries sont conformes aux lois et aux réglementations sur la protection de l'environnement, notamment à la directive européenne 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage ainsi qu'au règlement REACH (CE) 1907/2006 relative à la limitation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses (« résistance à l'inflammabilité » et produits ignifuges).

Le détenteur du véhicule doit conserver les documents dans lesquels sont consignées les transformations et les remettre à l'entreprise de démontage en cas de mise au rebut du véhicule. L'objectif est de permettre un recyclage respectueux de l'environnement, y compris pour les véhicules ayant subi des transformations.

Évitez l'utilisation de matériaux potentiellement dangereux tels que les additifs halogénés, les métaux lourds, l'amiante, le CFC et le CHC.

Du point de vue environnemental, le carrossier-transformateur doit également s'assurer des aspects suivants. Attention, cette énumération est proposée à titre d'exemple uniquement. Elle n'est pas exhaustive :

- Respectez la directive européenne 2000/53/CE.
- Utilisez de préférence des matériaux favorisant le recyclage des matières et les cycles de matériaux fermés.
- Choisissez des matériaux et des procédés de fabrication ne produisant qu'une quantité minime de déchets facilement recyclables.
- Utilisez uniquement des matières plastiques si elles apportent des avantages en matière de coûts, de fonctionnement et de poids.
- En cas d'utilisation de matières plastiques, notamment de matériaux composites, choisissez uniquement des matériaux mutuellement compatibles et issus d'une même famille.
- En cas d'utilisation de composants recyclables, réduisez le plus possible le nombre de types de plastiques utilisés.
- Vérifiez si des composants peuvent être fabriqués à partir de matériau recyclé ou avec des additifs recyclés.
- Veillez à ce que les composants recyclables puissent être démontés facilement (par ex. assemblages à encliquetage, points de rupture programmés, bonne accessibilité, utilisation d'outils standard).
- Veillez à prélever les fluides selon un procédé simple et respectueux de l'environnement, en utilisant des vis de vidange, etc.
- Évitez dans la mesure du possible les mises en peinture et les applications sur les composants ; préférez des pièces en plastique de couleur.
- Veillez à ce que les composants montés dans les zones exposées aux risques d'accident aient une bonne tolérance aux dommages, soient réparables et faciles à remplacer.
- Toutes les pièces en plastique doivent être identifiées conformément à la fiche de matériau VDA 260 (« Composants de véhicules ; Identification des matériaux »), par ex « PP-GF30R ».

1.2.8 Recommandations pour la révision, l'entretien et la remise en état

Le carrossier-transformateur/l'équipementier doit fournir des consignes pour la révision et l'entretien de l'ensemble de livraison et/ou un plan d'entretien correspondant à ce dernier. Ces documents doivent comporter les périodicités de révision et d'entretien, les consommables et matières auxiliaires ainsi que les pièces de rechange. Il est également important de mentionner les pièces dont la validité est limitée dans le temps, qui doivent être contrôlées à intervalles définis afin de garantir la sécurité de fonctionnement et de permettre la réalisation en temps utile d'un éventuel remplacement.

De la même manière, un manuel de réparation présentant les couples de serrage, les tolérances de réglage et autres grandeurs techniques similaires, doit être mis à disposition. Les outils spéciaux nécessaires et les sources d'approvisionnement correspondantes doivent également y figurer.

Le carrossier-transformateur/l'équipementier doit définir quels travaux ne doivent être réalisés que par lui-même ou par des ateliers agréés par lui.

Si l'ensemble de livraison du carrossier-transformateur/l'équipementier contient des composants électriques/électroniques/mécatroniques/hydrauliques/pneumatiques, le carrossier-transformateur/l'équipementier doit également fournir les schémas de parcours du courant et les programmes de dépannage ou autres documents similaires permettant la recherche systématique des défauts.

Lors de la révision, de l'entretien et de la remise en état du véhicule de base, tenir compte des Notices d'utilisation de Volkswagen AG. N'utilisez pour votre véhicule que des liquides de frein et des huiles moteur approuvés par Volkswagen.

Vous trouverez de plus amples informations sur les liquides de frein et les huiles moteur dans la Notice d'Utilisation de votre véhicule.

En plus de la version papier de la Notice d'Utilisation qui se trouve dans le véhicule, vous pouvez également consulter une version électronique de la Notice d'Utilisation valable pour votre véhicule en indiquant le numéro de châssis NIV (numéro d'identification du véhicule) sur Internet à l'adresse suivante. <https://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/de/service-und-teile/bordbuch.html>

1.2.9 Prévention des accidents

Les carrossiers-transformateurs sont tenus de s'assurer que les carrosseries sont conformes aux lois, règlements et prescriptions concernant la sécurité du travail et la prévention des accidents ainsi qu'aux consignes de sécurité et aux bulletins d'information des organismes d'assurance contre les accidents.

Toutes les possibilités techniques doivent être mises en œuvre pour éviter les défauts de sécurité d'utilisation. Les lois, directives et exigences réglementaires nationales doivent être prises en compte. Le carrossier-transformateur assume la responsabilité du respect de ces lois et réglementations. Pour obtenir des renseignements sur le transport professionnel de marchandises en Allemagne, adressez-vous à :

Adresse postale	Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung Fachausschuss « Verkehr » Sachgebiet « Fahrzeuge » Ottenser Hauptstraße 54 D-22765 Hamburg - Allemagne
Téléphone	+49 (0) 40 39 80 - 0
Télécopie	+49 (0) 40 39 80-19 99
E-mail	info@bgf.de
Page d'accueil	http://www.bgf.de/

1.2.10 Système de gestion de la qualité

La concurrence à l'échelle mondiale, l'évolution des exigences des clients sur la qualité d'ensemble du produit, les réglementations nationales et internationales sur la responsabilité des produits, les nouvelles formes d'organisation et une pression croissante exercée sur les prix impliquent la présence de systèmes efficaces d'assurance qualité dans tous les domaines de l'industrie automobile.

Les exigences relatives à un tel système de gestion de la qualité sont spécifiées dans la norme DIN EN ISO 9001.

Pour les raisons mentionnées précédemment, Volkswagen AG recommande vivement à tous les carrossiers-transformateurs la mise en place et le suivi d'un système de gestion de la qualité qui réponde aux exigences minimales ci-après :

- Définition des responsabilités et des attributions avec organigramme.
- Description des processus et des procédures
- Désignation d'un représentant responsable de la gestion de la qualité
- Vérification des contrats et réalisation de contrôles de constructibilité
- Réalisation de contrôles des produits sur la base des instructions fournies
- Réglementation relative à la manipulation de produits défectueux
- Documentation et archivage des résultats des contrôles
- Garantie d'actualité des attestations de qualité des collaborateurs
- Surveillance systématique des moyens de contrôle
- Identification systématique du matériel et des pièces
- Réalisation de mesures d'assurance qualité chez les sous-traitants
- Garantie de disponibilité et d'actualité des procédures et des instructions de travail et de contrôle dans les différents domaines et sur les postes de travail

1.3 Planification des carrosseries

Information pratique

Lors de la planification des carrosseries, la simplicité d'utilisation et d'entretien sont des critères tout aussi importants que le choix de matériaux adéquats et le respect des mesures de protection anticorrosion. (Voir [chapitre 2.3.2.10 « Mesures de protection anticorrosion »](#)).

1.3.1 Choix du véhicule de base

Afin de garantir la sécurité de fonctionnement du véhicule dans le domaine d'application souhaité, le choix du véhicule de base est primordial. Veuillez tenir compte des caractéristiques suivantes lors de la planification pour l'utilisation spécifique :

- Empattement
- Moteur / boîte de vitesses
- Procédure d'homologation
- Poids total autorisé en charge
- Position du centre de gravité
- Variante de sièges (nombre et disposition)
- Équipements électriques (par ex. éclairage intérieur, batterie, interface électrique pour véhicules spéciaux, calculateur de fonction spécifique au client (CFC*). Voir à ce sujet [chapitre 2.5 « Équipement électrique/électronique »](#))

Information pratique

Avant de procéder aux travaux de montage ou de transformation, vérifier que le véhicule de base répond aux exigences requises.

Veuillez sélectionner une interface électrique adaptée à l'utilisation prévue pour le véhicule.

Veuillez vous reporter à ce propos au [chapitre 2.5.3 « Interface électrique pour véhicules spéciaux »](#).

Pour permettre le post-équipement d'un calculateur de fonction spécifique au client, il est impératif de commander IS9 (prééquipement d'interface pour utilisation externe).

Vous trouverez de plus amples informations sur les variantes de carrosseries proposées auprès du service compétent (voir le [chapitre 1.2.1 « Informations sur les produits et les véhicules destinées aux carrossiers-transformateurs »](#)).

Information

Le site Internet de Volkswagen AG vous offre la possibilité d'assembler votre véhicule à l'aide du configurateur et de consulter les équipements optionnels disponibles :

<https://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/de/modelle.html>

1.3.2 Modification du véhicule

Avant d'entreprendre les travaux de carrosserie, le carrossier-transformateur doit vérifier si

- le véhicule est approprié pour le montage de la carrosserie prévue
- le type de véhicule et l'équipement resteront conformes aux conditions d'utilisation au terme des travaux de montage
- en raison des modifications apportées (modification du poids, ou encore de l'aérodynamique), le type d'homologation est toujours valable. Voir à ce sujet également le [chapitre 1.2.1.8 Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers \(WLTP\)](#).
- les limites techniques pour les pièces rapportées lors de l'utilisation de Vehicules High sont respectées (voir à ce sujet les données du tableau ci-dessous)

Pour la planification des carrosseries, il est possible d'obtenir des plans cotés, des informations sur les produits et des caractéristiques techniques auprès du service compétent ou via le système de communication

(voir [chapitre 1.2.1.1 « Contact en Allemagne »](#), [1.2.1.2 « Contact à l'international »](#) et [1.2.2 « Directives de carrosserie et conseil »](#)).

Il convient également de tenir compte des équipements optionnels disponibles départ usine (voir [chapitre 1.4 « Équipements spéciaux »](#)).

Les véhicules doivent, une fois les modifications réalisées, respecter les directives en vigueur dans les pays d'immatriculation.

Limites techniques pour les pièces rapportées lors de l'homologation Vehicle High. De plus amples informations sont disponibles sur le portail CustomizedSolution.

Pièces rapportées	Cotes extérieures maximales des pièces rapportées (LxPxH) mm *	Position sur le véhicule
Ventilateurs sur le pavillon	310x310x135	N'importe quelle position sur le pavillon
Gyrophares	Ø 160 max. Hauteur 205 max.	N'importe quelle position sur le pavillon
Système de réfrigération sur le pavillon	775x580x180	Positionner la structure de toit à l'emplacement approprié sur le pavillon du véhicule ou sur les barres de toit.
Système de signalisation spéciale vissé directement sur les barres de toit ou le pavillon	1 100x415x150	Positionner la structure de toit à l'emplacement approprié sur le pavillon du véhicule ou sur les barres de toit.
Clignotants de pavillon	Hauteur 180 max.	Position selon les directives d'homologation en vigueur
Ventilateur latéral	50x300x100	N'importe quelle position sur le panneau latéral/la porte coulissante

* l = largeur (perpendiculairement au sens de la marche) / L = longueur (dans le sens de la marche) / H = hauteur (hauteur du composant)

Information

Il est à noter que la majeure partie des directives européennes en vigueur jusqu'ici a été remplacée par le règlement CE n° 661/2009 « Sécurité générale ». Les directives communautaires ont été remplacées par de nouvelles réglementations européennes ou des règlements de l'ONU correspondants de contenu identique.

Information pratique

Pour garantir le fonctionnement en toute sécurité des organes, veillez à respecter les marges de sécurité nécessaires.

Avertissement

Toute modification sur la direction et le système de freinage est interdite ! Des modifications effectuées sur la direction et sur le système de freinage risquent d'entraver leur fonctionnement et d'entraîner une défaillance de ces systèmes. Le conducteur risquerait alors de perdre le contrôle du véhicule et de provoquer un accident.

Information pratique

Toute modification sur l'encapsulage d'insonorisation peut avoir une incidence sur l'homologation.

1.3.3 Expertise du véhicule

Le carrossier-transformateur doit informer l'expert officiel ou l'organisme de contrôle sur les modifications apportées au véhicule.

Information pratique

Les lois, directives et exigences réglementaires nationales doivent être impérativement respectées !

1.4 Équipements optionnels

Afin d'assurer une adaptation optimale de la carrosserie prévue au véhicule, nous recommandons l'utilisation des équipements optionnels (N°PR) mis à disposition par Volkswagen AG.

Pour tout renseignement sur les équipements optionnels (N°PR) mis à disposition par Volkswagen, veuillez vous adresser à votre Partenaire Volkswagen ou aux interlocuteurs chargés d'informer les carrossiers-transformateurs à propos des produits et véhicules (voir [chapitre 1.2.1 « Informations sur les produits et les véhicules à l'attention des carrossiers-transformateurs »](#)). Veuillez également voir le [chapitre 4 « Réalisation de superstructures spéciales »](#).

Information

Le site Internet de Volkswagen AG vous offre par ailleurs la possibilité d'assembler votre véhicule à l'aide du configurateur et de consulter les équipements optionnels disponibles :

<https://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/de/modelle.html>

Les équipements montés ultérieurement (par ex. ressorts renforcés, renforcements de cadres, barres stabilisatrices, etc.) augmentent le poids à vide du véhicule (voir aussi [chapitre 4 « Réalisation de structures spéciales »](#)).

Information pratique

Les équipements montés durablement augmentent le poids à vide du véhicule et réduisent en conséquence le débattement de l'essieu arrière. Si la solution intégrée supplémentaire pèse plus de 180 kg, il est recommandé d'installer un pack suspension spécialement adapté (N° PR UC5). Voir également le [chapitre 2.2.7.1 « Trains roulants de l'essieu arrière pour équipements lourds »](#).

Procédez à une pesée après le montage afin de déterminer le poids réel du véhicule et les charges sur essieux. Tous les équipements additionnels ne peuvent pas être montés sans problème dans n'importe quel véhicule. C'est le cas tout particulièrement des équipements de deuxième monte.

Avertissement

Veuillez noter que, en cas de démontage des équipements installés durablement, il est nécessaire de remplacer le pack suspension (N° PR UC5) par l'équipement de série. Les qualités routières pourraient sinon être altérées.

2 Caractéristiques techniques pour la planification

2.1 Véhicule de base

2.1.1 Cotes du véhicule

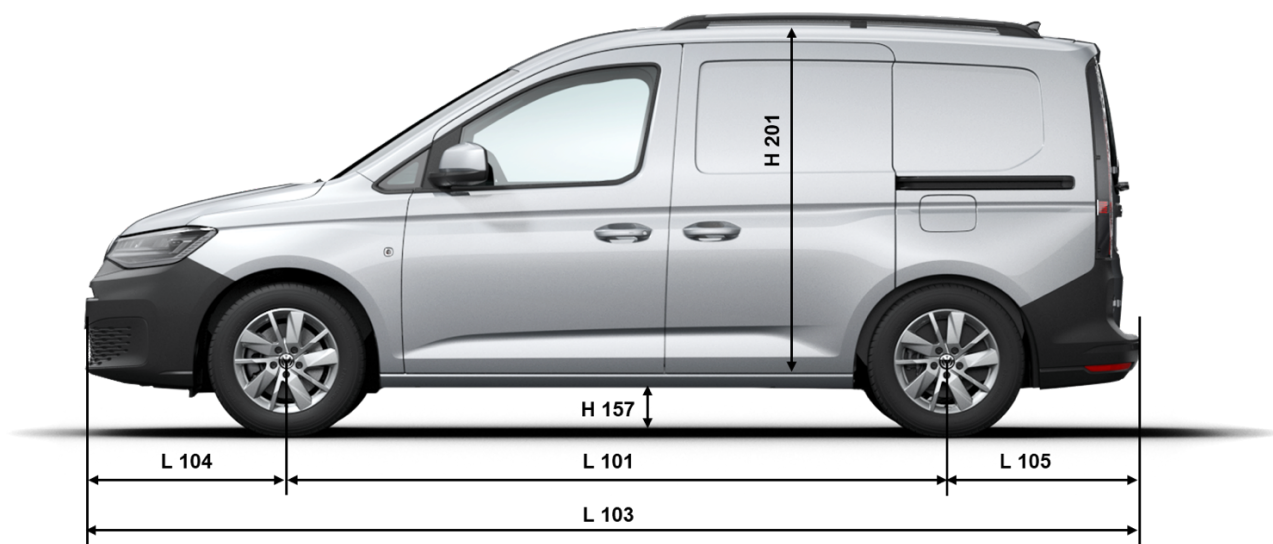


Fig. 1 : Cotes du Caddy (selon la norme DIN70020, partie 1)

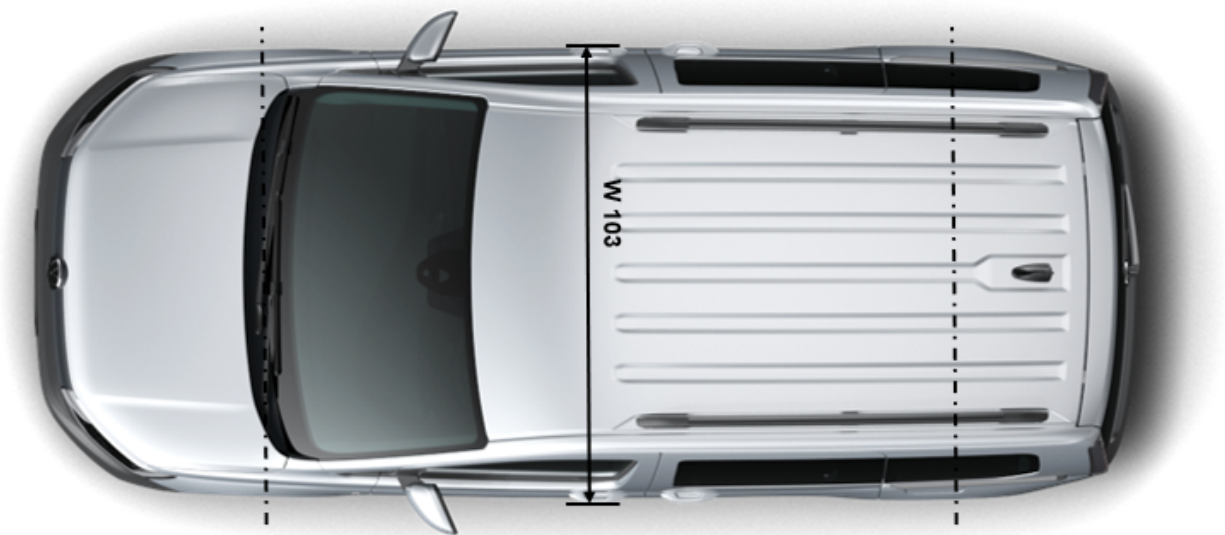


Fig. 2 : Cotes du Caddy (selon la norme DIN70020, partie 1)

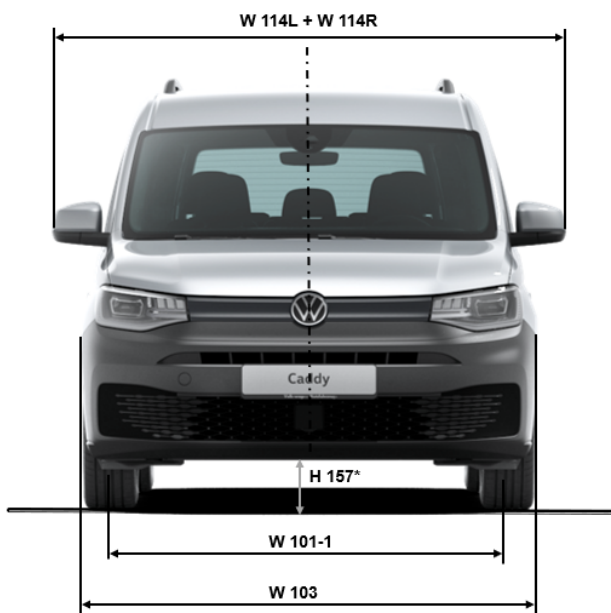


Fig. 3 : Dimensions du véhicule Caddy/Caddy Maxi, vue avant (selon DIN70020, T1)

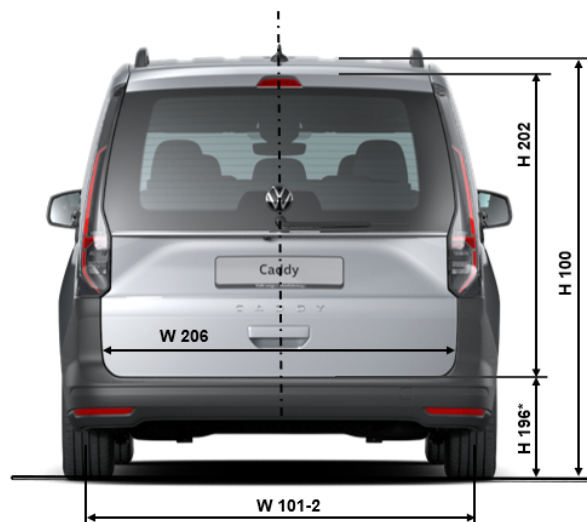


Fig. 4 : Dimensions du véhicule Caddy/Caddy Maxi, vue arrière (selon DIN70020, T1)

* Les cotes de garde au sol et de surface de chargement du véhicule varient en fonction de la motorisation et de la version d'équipement.

2.1.1.1 Caractéristiques de base du Caddy Cargo

Caractéristiques de base du Caddy (toutes motorisations)

Dimensions	Caractéristiques de base du Caddy (toutes motorisations)		Caddy [mm]	Caddy Maxi [mm]
	L101/1	Empattement	2755	2970
	L103	Longueur du véhicule	4500	4853
	L102	Longueur du véhicule avec dispositif d'attelage (fixe/amovible)	4601	4954
	L515	Centre de gravité, compartiment de charge, derrière l'essieu avant	2605	2781
	L515.1	Centre de gravité, compartiment de charge, derrière l'essieu avant 5 places	2989	3165
		Centre de gravité, compartiment de charge, derrière l'essieu avant FlexCab	3004	3180
	W103	Largeur du véhicule (mesurée au niveau des poignées de porte)	1855	1855
	H100-B	Hauteur de caisse du véhicule	1819	1823
	H100.2	Hauteur du véhicule avec pied d'antenne	1856	1860
	H100.4	Hauteur du véhicule avec barres de toit	1853	1859
	L104	Porte-à-faux avant	890	890
	L105	Porte-à-faux arrière	855	993
	L105.1	Porte-à-faux arrière avec dispositif d'attelage	956	1094
	W101.1	Voie avant :		
		pour un déport de 47	1569	1570
		pour un déport de 48	1567	1567
		pour un déport de 49	1565	1566
	W101.2	Voie arrière :		
		pour un déport de 47	1606	1606
		pour un déport de 48	1604	1604
		Pour un déport de 49	1603	1602

Caractéristiques de base du Caddy (toutes motorisations)			Caddy [mm]	Caddy Maxi [mm]
Rayon de Roues/pneus	H157/1*	Garde au sol (protection sous moteur, avant)	160	159
	(ML1***)	Garde au sol (protection sous moteur, avant) GNC	--,--	156
	H157/1_T*	Garde au sol entre les essieux	180	179
	(ML1***)			
	H157/1_Ta*	Garde au sol entre les essieux GNC	--,--	176
	A116.1	Angles d'attaque et de fuite avant à pleine charge, limités par le spoiler	16,8°	16,6°
			16,6°	15,4°
		Angles d'attaque et de fuite avant à pleine charge, limité par le spoiler (VHR)	--,--	16,8°
		Angles d'attaque et de fuite avant à pleine charge, limité par le spoiler (GNC)		
	A116.2	Angles d'attaque et de fuite arrière à pleine charge, limités par le pare-chocs	18,7°	16,1°
		Angle d'attaque et de fuite arrière à pleine charge, limité par le pare-chocs (VHR)	19,4°	17,2°
		Angle d'attaque et de fuite arrière à pleine charge, limité par le spoiler (GNC)	--,--	15,7°
	A117	Angle de rampe	14,0°	13,0°
		Angle de crête GNC	--,--	12,7°
	D102	Rayon de braquage minimal	11,4m	12,1m
	Pneus de base**			
			Plus petite taille de pneus	205/60 R16 96 H
			Plus grande taille de pneus	225/45 R18 95 H
Cotes du compartiment de charge	L202	Longueur du plateau VO (EU) 2021/535/XIII, 2 places	1648	2001
		Longueur du plateau VO (EU) 2021/535/XIII, 5 places	880	1233
		Longueur du plateau VO (EU) 2021/535/XIII, FlexCab	848	1201
	L301-2	Longueur du plancher de coffre à bagages 1 ^e rangée de sièges	1797	2150
	W200	Plus grande largeur de l'espace de chargement (mesurée au niveau de la porte coulissante)	1614	1614
	W201*	Largeur minimale entre les passages de roues	1230	1230
	H201*	Hauteur de chargement	1259	1264
		Hauteur de chargement avec arceau	1233	1239
		Hauteur de chargement avec revêtement de plancher	1256	1261
		Hauteur de chargement avec revêtement de plancher avec arceau	1230	1237
	H196*	Hauteur du seuil de chargement au-dessus du plan horizontal	586	589
	H508	Hauteur libre de l'ouverture de la porte coulissante	1096	1096
	L902	Largeur libre de l'ouverture de la porte avant/porte avant 4 portes	817	817
	L903	Largeur d'ouverture libre de la porte coulissante	695	836
		Largeur libre de l'ouverture de la porte coulissante (sans cloison)	703	846
	H202	Hauteur d'ouverture de la carrosserie avec capot arrière	1130	1130
		Hauteur d'ouverture de la carrosserie avec vantail	1122	1122
	W206	Plus grande largeur d'ouverture arrière	1234	1234

Caractéristiques de base du Caddy (toutes motorisations)			Caddy [mm]	Caddy Maxi [mm]
Cotes d'encadrement	W120-1	Largeur du véhicule, portes avant ouvertes	3689	3689
	W120-2	Largeur du véhicule, portes arrière ouvertes	2128	2130
	W114-L	Largeur avec rétroviseur extérieur gauche	1050	1050
	W114-R	Largeur avec rétroviseur extérieur droit	1050	1050
	H61-1	Garde au toit – 1 ^{re} rangée de sièges	1129	1129
	H61-2	Garde au toit 2 ^e rangée de sièges	--	--
Dimension s de	H61-3	Garde au toit 3 ^e rangée de sièges	--	--

Caractéristiques de base du Caddy Cargo, état : juin 2024

* Les cotes de garde au sol et de surface de chargement du véhicule peuvent varier en fonction de la motorisation et de la version d'équipement.

** La taille de pneus autorisée varie en fonction de la motorisation et du poids total autorisé en charge.

*** ML1 = masse à vide en ordre de marche 1 (véhicule non chargé)

2.1.1.2 Caractéristiques de base du Caddy

Caractéristiques de base du Caddy (toutes motorisations)			Caddy [mm]	Caddy Maxi [mm]
Dimensions	L101/3	Empattement	2755	2970
	L103	Longueur du véhicule	4500	4853
	L102	Longueur du véhicule avec dispositif d'attelage (fixe/amovible)	4601	4954
	L515	Centre de gravité, compartiment de charge, derrière l'essieu avant – 5 places	2989	3165
		Centre de gravité, compartiment de charge, derrière l'essieu avant – 7 places	3354	3550
	W103	Largeur du véhicule (mesurée au niveau des poignées de porte)	1855	1855
	H100-B	Hauteur de caisse du véhicule	1798	1800
		et trains roulants surélevés	1817	1820
	H100.2	Hauteur du véhicule avec pied d'antenne	1833	1835
		et trains roulants surélevés	1854	1856
	H100.4	Hauteur du véhicule avec barres de toit	1832	1836
		et trains roulants surélevés	1851	1856
	L104	Porte-à-faux avant	890	890
	L105	Porte-à-faux arrière	855	993
		Porte-à-faux arrière avec dispositif d'attelage ML1	956	1094
	W101-1	Voie avant :		
		pour un déport de 47	1572	1572
		pour un déport de 47 avec trains roulants surélevés	1569	1569
		pour un déport de 48	1570	1570
		pour un déport de 48 avec trains roulants surélevés	1567	1567
		pour un déport de 49	1568	1568
	W101-2	pour un déport de 49 avec trains roulants surélevés	1565	1565
		Voie arrière :		
		pour un déport de 47	1606	1606
		pour un déport de 47 avec trains roulants surélevés	1606	1606
		pour un déport de 48	1604	1604
		pour un déport de 48 avec trains roulants surélevés	1605	1605
		pour un déport de 49	1603	1603
		pour un déport de 49 avec trains roulants surélevés	1603	-1603
Caractéristiques de base du Caddy (toutes motorisations)			Caddy [mm]	Caddy Maxi [mm]
	H157/1_T* (ML1***)	Garde au sol entre les essieux selon 2007/46/CE	153	152
	H157/1_Ta* (ML1***)	Garde au sol entre les essieux selon 2007/46/CEE avec trains roulants surélevés	168	167
	H157/1_Tb*	Garde au sol entre les essieux selon 2007/46/CE GNC	--,--	150

Roues et pneus. Rayon de	(ML1***)			
	H157/1*	Garde au sol	144	143
	(ML1***)	Garde au sol avec trains roulants surélevés	159	158
		Garde au sol GNC	--,--	141
	A116-1	Angles d'attaque et de fuite avant à pleine charge, limités par le spoiler	14,2°	14,7°
			14,2°	14,0°
		Angle d'attaque et de fuite à pleine charge, (VHR)	15,3°	15,7°
		Angle d'attaque et de fuite à pleine charge, trains roulants surélevés	15,0°	14,9°
		Angle d'attaque et de fuite à pleine charge, trains roulants surélevés (VHR)	--,--	14,2°
		Angle d'attaque et de fuite à pleine charge, (GNC)		
	A116-2	Angles d'attaque et de fuite arrière à pleine charge, limités par le pare-chocs	19,3°	15,9°
		Angle d'attaque et de fuite arrière à pleine charge, (VHR)	19,8°	16,7°
		Angle d'attaque et de fuite arrière à pleine charge, trains roulants surélevés	21,2°	17,8°
			21,7°	18,2°
		Angle d'attaque et de fuite arrière à pleine charge, trains roulants surélevés (VHR)	--,--	16,4°
		Angle d'attaque et de fuite arrière à pleine charge, (GNC)		
	A117	Angle de rampe	12,9°	11,8°
		Angle de crête trains roulants surélevés	14,7°	13,5°
		Angle de crête GNC	--,--	11,9
	D102	Rayon de braquage minimal	11,4m	12,1m
		Pneus de base**	Plus petite taille de pneus 205/60 R16 96 H	
			Plus grande taille de pneus 225/45 R18 95 H	
	L202	Longueur du plateau VO (EU) 2021/535/XIII, 5 places	880	1233
		Longueur du plateau VO (EU) 2021/535/XIII, 7 places	150	463
	L212-0	Longueur du plancher de coffre à bagages, dossier de siège du passager avant basculé, 2 ^e rangée de sièges rabattue, 3 ^e rangée de sièges démontée	2732	3042
		Longueur du plancher de chargement, siège du passager avant, 2 ^e et 3 ^e rangées de sièges rabattues	2620	2973
	L212-1	Longueur du plancher de chargement, 2 ^e rangée de sièges rabattue, 3 ^e rangée de sièges démontée	1780	2136
		Longueur du plancher de coffre à bagages, 2 ^e et 3 ^e rangées de sièges rabattues	1779	2135
		Longueur du plancher de coffre à bagages, sans siège dans le compartiment passagers, mesure au plancher	1913	2265
	L212-2	Longueur du plancher de coffre à bagages 2 ^e rangée de sièges	1100	1452
	L212-3	Longueur du plancher de coffre à bagages 3 ^e rangée de sièges	317	629
	W200*	Largeur maxi. du coffre à bagages (derrière la 3 ^e rangée de sièges)	1185	1185
	W202*	Largeur entre les passages de roue	1185	1185
	H201*	Hauteur de chargement	1200	1211
		Hauteur de chargement ciel prémoulé aérateur de pavillon	1185	1211
	H196*	Hauteur du seuil de chargement au-dessus du plan horizontal	562	563

Dimensions de Cotes d'encombre		Hauteur de seuil de chargement au-dessus du plan du véhicule avec trains roulants surélevés	584	585
	L902	Largeur libre de l'ouverture de la porte avant (2 et 4 portes)	817	817
	H508	Hauteur libre de l'ouverture de la porte coulissante	1072	1072
	L903	Largeur d'ouverture libre de la porte coulissante	701	844
	H202*	Hauteur d'ouverture de la carrosserie avec capot arrière	1122	1122
		Hauteur d'ouverture de la carrosserie avec vantail	1098	1098
	W206	Plus grande largeur d'ouverture arrière	1185	1185
	W120-1	Largeur du véhicule, portes avant ouvertes (2 et 4 portes)	3689	3689
	W120-2	Largeur du véhicule, portes arrière ouvertes	2128	2130
	W114-L	Largeur avec rétroviseur extérieur gauche	1050	1050
	W114-R	Largeur avec rétroviseur extérieur droit	1050	1050
	H61-1	Garde au toit effective – 1 ^{re} rangée de sièges	1129	1129
	H61-2	Garde au toit effective – 2 ^e rangée de sièges (standard)	1103	1107
	H61-3	Garde au toit effective – 3 ^e rangée de sièges (standard)	952	976

Caractéristiques de base du Caddy, état : mai 2024

* Les cotes de garde au sol et de surface de chargement du véhicule varient en fonction de la motorisation et de la version d'équipement.

** La taille de pneus autorisée varie en fonction de la motorisation et du poids total autorisé en charge.

*** ML1 = masse à vide en ordre de marche 1 (véhicule non chargé)

Information

D'autres caractéristiques techniques, notamment les plans cotés et les informations de poids pour le Caddy / Caddy maxi en fonction de la motorisation et de la version d'équipement sont téléchargeables sur Internet.

2.1.2 Angle d'attaque/de fuite et angle de crête



Fig. 1 : Angles d'attaque, de fuite et de crête du Caddy Cargo



Fig. 2 : Angles d'attaque et de fuite, et angle de crête du Caddy

Les valeurs des angles d'attaque et de fuite (A116-1, A116-2) et des angles de crête (A-117) se trouvent dans les tableaux des caractéristiques de base (voir les [chapitres 2.1.1.1](#) et [2.1.1.2](#)).

* Les valeurs d'angle d'attaque et de fuite A116 ne sont pas les mêmes sur les véhicules équipés de moteurs à essence ou diesel en raison des systèmes d'échappement différents.

2.1.3 Centre de gravité du véhicule



Modèle	L*	h*	SV*	RS*	SL*
	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]	[mm]
Caddy Cargo		2759	617	1122	801
Caddy Maxi Cargo		2970	633	1209	799

* Position du centre de gravité mesurée sur un véhicule sans chargement, avec conducteur

** Données non disponibles à la clôture de la rédaction !

2.1.4 Superstructures présentant un centre de gravité élevé

Lorsqu'un véhicule possède une superstructure haute et/ou présente un centre de gravité global surélevé, il faut s'attendre à ce que ses qualités routières s'en trouvent restreintes (voir à ce sujet le [chapitre 2.2.6 « Système de freinage et système de régulation du freinage ESC »](#)).

2.1.5 Calcul du centre de gravité

Volkswagen vous recommande de faire déterminer le centre de gravité auprès d'un organisme de contrôle reconnu et expérimenté (par ex. DEKRA, TÜV ou autres organismes similaires).

Si le carrossier-transformateur détermine lui-même le centre de gravité, il est recommandé de respecter les consignes indiquées au [chapitre 6.1. « Calcul du centre de gravité »](#).

2.1.6 Manœuvrabilité – Charge minimale sur l'essieu avant

Dans toutes les conditions de charge, la charge sur l'essieu avant doit correspondre au moins à 38 % du poids total réel du véhicule. Respecter les charges autorisées sur essieux dans toutes les conditions de charge.

Tenir également compte des chapitres suivants :

- [Chapitre 2.2.1 « Poids et poids à vide autorisés »](#)
- [Chapitre 2.2.6 « Système de freinage et système de régulation du freinage ESC »](#)

2.2 Trains roulants

2.2.1 Poids et poids à vide autorisés

Avertissement

ATTENTION ! En cas de transformations conduisant à une augmentation des charges sur essieux sur le véhicule de base (par ex. augmentations de la charge utile), les valeurs maximales autorisées des charges sur essieux doivent impérativement être respectées. En cas de dépassement de ces valeurs, il convient de contrôler la durabilité de tous les composants, notamment des moyeux de roues, et de la garantir par des mesures adéquates !

Information

Les charges utiles dépendent de la motorisation. Les équipements sont susceptibles d'influencer la charge utile ou la charge en augmentant/réduisant le poids à vide. Les indications de poids figurant dans les caractéristiques techniques de brochures de vente (voir [chapitre 7](#)) se rapportent au véhicule de base doté de l'équipement de série. Une tolérance de poids de + 5 % est admise durant la production conformément à la norme DIN 70020 ; elle doit être prise en compte le cas échéant.

Le montage d'équipements optionnels réduit la charge utile du véhicule.

La charge utile réelle d'un véhicule, résultat de la différence entre le PTAC et le poids à vide, peut être uniquement déterminée sur la base du poids individuel du véhicule.

Avertissement

Les indications de poids se réfèrent à un véhicule en situation de poids à vide minimum, avec le conducteur à bord. En cas de commande d'équipements de série et d'équipements optionnels, le poids à vide augmente et la charge utile se réduit. Le poids à vide réel doit être déterminé par pesage.

En cas de dépassement des charges sur essieux admissibles, l'ESP ne peut plus fonctionner correctement sur les véhicules qui en sont équipés.

De plus, une surcharge est susceptible d'entraîner un endommagement des trains roulants et des éléments porteurs. Le conducteur risquerait alors de perdre le contrôle du véhicule et de provoquer un accident.

Information pratique

En cas d'équipement installés durablement, un réglage ultérieur des trains roulants est nécessaire. Si ce réglage n'est pas effectué, une usure précoce et inégale des pneus de l'essieu avant peut survenir.

Si le véhicule affiche un état de chargement conforme à son utilisation, un contrôle de géométrie des trains roulants doit de nouveau être réalisé conformément au Manuel de Réparation, en tenant compte des conditions préalables de contrôle et de la hauteur actuelle du bord de passage de roue.

Vous trouverez de plus amples informations, entre autres sur les trains roulants, dans la documentation de réparation et d'atelier de Volkswagen AG **erWin*** (Elektronische Reparatur und Werkstatt Information der Volkswagen AG)

->Trains roulants, essieux, direction (chapitre 44-Roues, pneus, contrôle de géométrie, contrôle de géométrie sur 3 essieux) : <https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

2.2.1.1 Répartition inégale du poids

Avertissement

Les poids suivants :

- Poids total autorisé en charge
- charge sur essieu avant admissible
- charge sur essieu arrière admissible

ne doivent en aucun cas être dépassés (voir le chapitre 2.2.1 « Poids et poids à vide autorisés »).

Lors du développement de carrosseries/aménagements, veillez à éviter une répartition inégale du poids, notamment dans le cas des carrosseries fixes. Les charges maximales admises sur les roues et les pneus doivent être respectées.

Afin de garantir une maniabilité directionnelle suffisante du véhicule et un comportement routier satisfaisant quelle que soit la charge, la charge sur l'essieu avant ne doit pas être inférieure à la valeur minimale prescrite.

(Voir le chapitre 2.1.6 « Manœuvrabilité – Charge minimale sur l'essieu avant »)

2.2.2 Diamètre de braquage

Voir chapitre 2.1.1 « Cotes du véhicule ».

2.2.3 Tailles de pneus homologuées

Dans la Notice d'Utilisation de Volkswagen, vous trouverez des renseignements sur l'utilisation des combinaisons pneus/jantes homologués par Volkswagen AG conjointement à des chaînes à neige (voir à cet effet Taille des pneus au chapitre 2.1.1 « Cotes du véhicule »).

2.2.4 Modification des essieux

La modification des essieux n'est pas autorisée, car elle risque de nuire au comportement routier du véhicule, et de rendre ce dernier instable.

2.2.5 Modification de la direction

La modification du système de direction n'est pas autorisée.

Pour des exceptions, telles que des transformations en véhicules de transport pour personnes à mobilité réduite, veuillez nous contacter avant d'entreprendre toute transformation (voir le [chapitre 1.2.1 « Informations sur les produits et les véhicules destinées aux carrossier-transformateur »](#)).

2.2.6 Système de freinage et système de régulation du freinage ESC*

2.2.6.1 Remarques générales

De manière générale, les modifications du système de freinage ne sont pas autorisées :

- lorsque la modification du système de freinage sort du cadre de la réception par type.
- lorsque le flux d'air allant de et vers les disques de frein est entravé.

Les exceptions doivent être validées au préalable par Volkswagen AG et consignées dans un avis d'autorisation de système de freinage.

Veuillez nous contacter avant d'entreprendre toute transformation (voir le [chapitre 1.2.1 « Informations sur les produits et les véhicules destinées aux carrossiers-transformateurs »](#))

Avertissement

Des travaux réalisés de manière impropre sur les flexibles, conduites et câbles du système de freinage peuvent gêner leur fonctionnement.

Une telle situation peut conduire à une défaillance de composants ayant une incidence sur la sécurité. Par conséquent, les travaux portant sur les flexibles, conduites et câbles du système de freinage doivent être effectués exclusivement par un personnel qualifié.

Information

Depuis le 01/01/1991, tous les véhicules utilitaires doivent répondre aux exigences de la directive européenne « 71/320/CEE » sur le freinage des véhicules. Cette directive ayant été reprise dans le règlement allemand relatif à l'admission des véhicules à la circulation routière (StVZO), ces prescriptions techniques doivent être respectées même en cas de réception individuelle.

*Electronic Stability Control

2.2.6.2 Stabilité du véhicule et ESC*

Lors du contrôle de réception du véhicule monté, la réglementation ONU R 13 (système de freinage) prévoit la détermination de la hauteur du centre de gravité avec le véhicule chargé.

Pour toute information sur les hauteurs autorisées du centre de gravité, veuillez vous reporter au [chapitre 2.1.3 « Centre de gravité du véhicule »](#).

Volkswagen ne fournit aucune indication quant aux caractéristiques de

- comportement du conducteur
- comportement au freinage
- direction et
- comportement du régulateur ESC

dans le cas des carrosseries destinées à des charges dont le centre de gravité est positionné de manière défavorable (par ex. charges arrière, hautes et latérales). Étant donné que les interventions du carrossier-transformateur ont une incidence significative sur ces caractéristiques, il est le seul en mesure de les évaluer.

Avertissement

Que ce soit lors du montage d'équipements ou de transformations ou lorsque le véhicule est en ordre de marche, les charges admises sur roues et essieux ainsi que le poids total autorisé du véhicule ne doivent en aucun cas être dépassés (voir [chapitre 2.2.1 « Poids et poids à vide autorisés »](#)). En cas de dépassement des charges sur essieux autorisées, l'ESC ne peut plus fonctionner correctement sur les véhicules qui en sont équipés. Le conducteur risquerait alors de perdre le contrôle du véhicule et de provoquer un accident.

Information pratique

À partir de novembre 2014, la réglementation européenne sur l'obligation d'équipement de l'ESC s'appliquera aux nouvelles immatriculations de véhicules. Dans certains cas exceptionnels, les véhicules peuvent être exonérés de cette obligation. Vérifier si dans le pays d'homologation l'ESC est nécessaire pour ce type de véhicule avec son aménagement achevé.

*Electronic Stability Control

2.2.6.3 Incidence des transformations du véhicule sur la fonctionnalité du système de régulation du freinage ESC*

Sous-systèmes de l'ESC	Modification du véhicule				
	Modification de l'empattement	Augmentation excessive de la hauteur du centre de gravité	Modification des trains roulants (ressorts, amortisseurs, barres stabilisatrices, roues, pneus, voie, direction)	Pneus de différentes circonférences sur chaque essieu	Modification des freins (étriers, plaquettes, type)
ABS	+	+		++ ³	++
Système antiblocage					
AFU	--	--		++ ³	++
Assistance au freinage d'urgence					
EDS	+	+		++ ³	+++
Blocage électronique de différentiel					
Assistant de démarrage en côte	--	--		++ ³	++
ASR	++	+		++ ³	+
Antipatinage					
ESC	++	++++ ¹	+++ ¹	+++ ³	+++ ¹
Programme électronique de stabilisation					
Système de stabilisation de la remorque	++	++	++	++++	+++

1 – Risque de basculement particulièrement important

2 – Downgrade nécessaire

3 – Ajustement nécessaire du matériel des capteurs de vitesse de rotation des roues

-- pas d'incidence

- incidence minime

+ incidence sensible

++ incidence importante

+++ très grande incidence

++++ pas de solution technique

Avertissement

Tout montage de pièces rapportées, carrosseries, équipements ou transformations non conforme aux valeurs limites prescrites pour le véhicule (position du centre de gravité, charges sur essieux, porte-à-faux, etc.) peut nuire au comportement du véhicule et compromettre sa sécurité fonctionnelle. Il est alors recommandé de ne pas utiliser ce véhicule.

*Electronic Stability Control

Les exceptions doivent être validées au préalable par Volkswagen AG et consignées dans un avis d'autorisation de système de freinage. Veuillez nous contacter avant d'entreprendre toute transformation (voir le [chapitre 1.2.1 « Informations sur les produits et les véhicules destinées aux carrossiers-transformateurs »](#)).

2.2.6.4 Agencement de câbles supplémentaires le long des flexibles/conduites du système de freinage

Ne pas fixer d'autres câbles sur les flexibles et les conduites de frein.

Dans toutes les conditions de fonctionnement, les câbles supplémentaires doivent être posés à une distance suffisante des flexibles et des conduites de frein ; ils ne doivent en aucun cas frotter contre ces composants ou les toucher.

(voir également le chapitre [2.5.2.1 Câbles électriques/fusibles](#))

2.2.7 Modification des ressorts, des suspensions et des amortisseurs

Les caractéristiques de la suspension ne doivent pas être modifiées.

Nous recommandons le montage des ressorts les mieux adaptés au véhicule, lesquels sont disponibles dans le programme de livraison de Volkswagen.

Toute modification des ressorts doit être expertisée par un organisme de contrôle technique compétent /organisme de surveillance/service technique et peut entraîner l'annulation de la réception du véhicule.

2.2.7.1 Trains roulants de l'essieu arrière pour équipements lourds (kit de post-équipement, N° PR UC5)

Avec les ressorts hélicoïdaux alternatifs (en option, N° PR UC5) pour l'essieu arrière, la déflexion statique est équilibrée par des équipements lourds, comme par exemple des équipements d'atelier.

Les pièces supplémentaires (2 ressorts hélicoïdaux) sont fournies dans le carton du post-équipement.

Il est impératif d'équiper le véhicule du N° PR UC7 (trains roulants surélevés) pour installer les ressorts alternatifs (UC5). Après l'installation des ressorts supplémentaires commandés avec le numéro PR UC5, l'assiette du véhicule est supérieure au niveau de l'essieu arrière. L'assiette diminue à nouveau partiellement après le montage de pièces fixes dans le compartiment de charge et avec le chargement.

Après le montage des ressorts UC5, le véhicule est plus haut sur les ressorts, car la charge maximale sur le palier de berceau n'est pas exploitée. Veuillez noter qu'un dispositif d'attelage avec boule d'attelage plus courte est nécessaire ici. En cas de commande d'un prééquipement pour dispositif d'attelage départ usine, un dispositif d'attelage avec boule d'attelage plus courte doit être commandé auprès du Service Après-Vente afin de répondre aux prescriptions d'homologation.

Comme il s'agit d'une transformation/d'un post-équipement ayant trait à la sécurité du véhicule, un certificat constructeur est requis pour l'approbation technique.

Vous recevrez le certificat constructeur en indiquant le numéro de châssis sous :

Nutzfahrzeuge@volkswagen.de

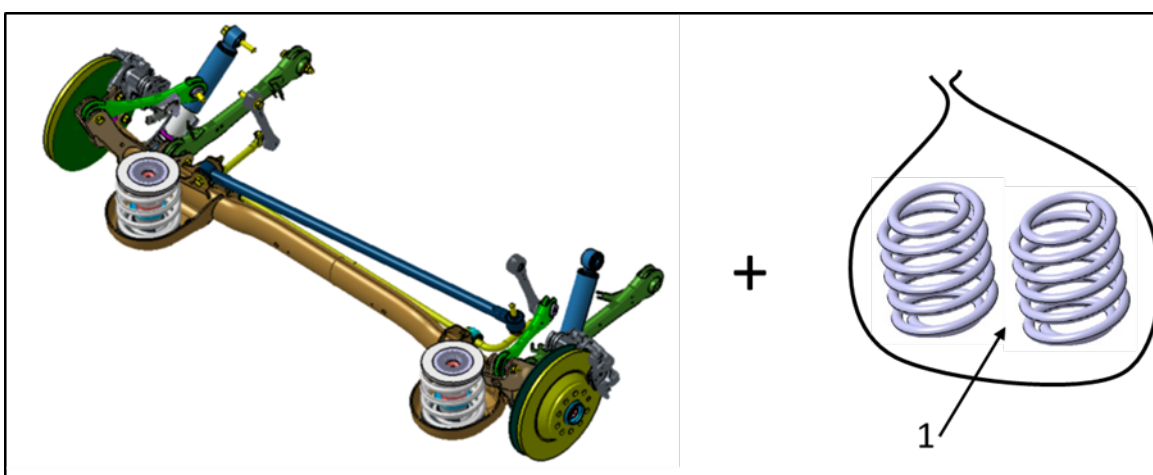


Fig. 1 : Trains roulants de l'essieu arrière + éléments fournis

1 – Ressorts de carrosserie fournis

Information pratique

Une « charge minimale » (par exemple équipements d'atelier) de 180 kg s'applique sur l'essieu arrière.

La charge à vide maximale sur l'essieu arrière du véhicule de base est de 730 kg.

Avertissement

Veillez noter que, en cas de démontage des équipements installés durablement, il est nécessaire de remplacer le pack suspension (N° PR UC5) par l'équipement de série. Les qualités routières pourraient sinon être altérées.

2.2.8 Réglages des roues

La modification des grandeurs de réglage des roues n'est pas autorisée !

2.3 Caisse en blanc

2.3.1 Charges sur le pavillon/pavillon du véhicule



Fig. 1 : charge sur le pavillon

2.3.1.1 Charges dynamiques sur le pavillon

Type de véhicule	Charge max. sur le pavillon
Caddy	100 kg
Caddy Maxi	100 kg

Risque d'accident

Veuillez noter que les charges sur le pavillon entraînent une élévation du centre de gravité du véhicule ainsi qu'un transfert dynamique de charge d'essieu élevé et une inclinaison du véhicule sur les chaussées déformées et en virage.

Le comportement routier s'en trouve considérablement dégradé.

Veuillez également tenir compte des chapitres :

- [2.1.4 « Carrosseries présentant un centre de gravité élevé »](#)
- [2.2.6.2 « Stabilité du véhicule et ESC »](#)
- [2.2.6.3 « Incidence des transformations du véhicule »](#)

2.3.2 Modification de la caisse en blanc

Les modifications apportées à la carrosserie ne doivent pas nuire au fonctionnement et à la stabilité des organes et des dispositifs de commande du véhicule ainsi qu'à la stabilité des éléments porteurs.

En cas de transformation du véhicule et d'assemblage de carrosseries, aucune modification susceptible d'affecter le fonctionnement et la liberté de mouvement des éléments du châssis (par ex. lors des travaux d'entretien et de contrôle) et de réduire l'accessibilité de ces pièces ne doit être entreprise.

2.3.2.1 Assemblages vissés

En cas de remplacement de vis/écrous de série, utiliser uniquement des vis/écrous

- de même diamètre
- de même résistance
- de même norme ou de même type
- revêtus du même enduit de surface (protection anticorrosion, coefficient de frottement)
- ayant le même pas de filetage

Lors des travaux de l'assemblage, tenir compte de la directive *VDI/VDE 2862 feuille 1 (2012-04)*.

Il est interdit de réduire la longueur de serrage, de remplacer des vis conventionnelles par des vis allégées et d'utiliser des vis dont le filetage libre est réduit.

Tenez compte du tassement des assemblages vissés.

De plus, les composants supplémentaires intégrés à l'assemblage vissé doivent présenter une résistance supérieure ou égale aux éléments d'assemblage utilisés jusqu'ici.

Lors de la fixation d'éléments sur le véhicule de base à l'aide de vis, il faut veiller à ce qu'aucune tôle ou d'autres composants du véhicule de base ne soient déformés ou endommagés.

L'utilisation de couples de serrage prescrits par Volkswagen implique que le coefficient total de frottement se trouve dans la plage $\mu_{\text{tot}} = 0,08$ à $0,14$ pour les éléments vissés concernés.

Il n'est pas possible de modifier la conception des vis faisant l'objet d'un serrage à un couple défini ou d'un serrage angulaire chez Volkswagen.

Risque d'accident

Ne modifiez jamais les vissages ayant une incidence sur la sécurité (par ex. sur les fonctions de guidage des roues, de direction et de freinage). Cela risquerait de compromettre leur fonctionnement. Le conducteur risquerait alors de perdre le contrôle du véhicule et de provoquer un accident. Le montage à neuf doit être effectué selon les instructions du Service après-vente VW, à l'aide de pièces normalisées. Nous recommandons l'utilisation de pièces d'origine Volkswagen.

Information

Pour tout renseignement sur les consignes du Service après-vente de Volkswagen, veuillez vous adresser à n'importe quel service après-vente de Volkswagen.

2.3.2.2 Travaux de soudage

Des travaux de soudage réalisés de manière impropre risquent d'entraîner une défaillance de composants ayant une incidence sur la sécurité et de causer des accidents. C'est pourquoi il est impératif de respecter les consignes de sécurité suivantes dans le cadre des opérations de soudage :

- Les travaux de soudage doivent être réalisés uniquement par des personnes disposant d'une qualification appropriée.
- Avant toute opération de soudage, déposer les composants susceptibles de renfermer des gaz inflammables ou explosifs (par ex. système d'alimentation en carburant) ou les protéger des projections d'étincelles en les recouvrant d'une couverture coupe-feu. Remplacer les réservoirs à gaz ayant subi des dommages occasionnés par des projections d'étincelles durant les opérations de soudage.
- Avant d'entreprendre des travaux de soudage à proximité des ceintures de sécurité, des capteurs d'airbags ou du calculateur d'airbag, déposer les composants pendant toute la durée des travaux. Des informations importantes sur la manipulation, le transport et le stockage des modules de sacs gonflables sont disponibles au [chapitre 2.4. « Intérieur »](#)
- Avant tout travail de soudage, recouvrez les ressorts et les soufflets afin de les protéger contre les perles de soudure. Les ressorts ne doivent pas entrer en contact avec des électrodes de soudage ou des pinces de soudage.
- Toute opération de soudage est interdite sur les organes tels que le moteur, la boîte de vitesses et les essieux.
- Retirer les cosses négatives et positives des batteries et les recouvrir.
- Relier directement la borne de masse de l'appareil de soudage à la pièce à souder. La borne de masse ne doit pas être reliée à des organes tels que le moteur, la boîte de vitesses ou les essieux.
- Les boîtiers de composants électroniques (par ex. calculateurs) et les câbles électriques ne doivent pas entrer en contact avec l'électrode de soudage ou la borne de masse de l'appareil de soudage.
- Les électrodes de soudage doivent être uniquement utilisées avec un courant continu via la borne positive. Le soudage doit toujours être effectué du bas vers le haut.

Avertissement

Toute opération de soudage dans la zone des systèmes de retenue (airbags ou ceintures) peut compromettre le fonctionnement de ces systèmes.

Par conséquent, les travaux de soudage à proximité des systèmes de retenue sont à proscrire.

Information pratique

Avant tout travail de soudage, débranchez la batterie. Les airbags, les ceintures de sécurité, le calculateur d'airbag et les capteurs d'airbag doivent être protégés contre les projections et déposés si nécessaire.

2.3.2.3 Assemblages soudés

Pour la réalisation de cordons de soudure de haute qualité, respectez impérativement les points suivants :

- Nettoyer soigneusement les zones de soudure
- Appliquer plusieurs cordons de soudure courts au lieu d'un seul cordon long
- Réaliser des cordons symétriques pour limiter le rétrécissement
- Évitez de réaliser plus de trois cordons de soudure pour un point
- Évitez tous travaux de soudages dans les zones durcies à froid
- Les soudures par points ou les soudures d'agrafage doivent être décalées

2.3.2.4 Sélection du procédé de soudage

Les propriétés mécaniques des cordons de soudure dépendent du choix du procédé de soudage et de la géométrie des éléments de liaison.

En cas de chevauchement des tôles, le procédé de soudage dépend de l'accessibilité des côtés :

Côtés accessibles

- 1
- 2

Procédés de soudage

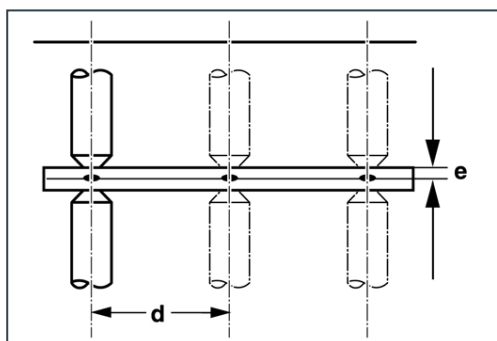
- Soudage par bouchonnage sous gaz de protection
- Soudage par résistance par points

2.3.2.5 Soudage par résistance par points

Le soudage par résistance par points est appliqué pour les éléments chevauchants avec accès des deux côtés. Évitez d'effectuer un soudage par points de plus de deux couches de tôle.

Écart entre les points de soudage :

Pour éviter les effets de dérivation, respecter les écarts prescrits entre les points de soudage ($d = 10e + 10 \text{ mm}$).



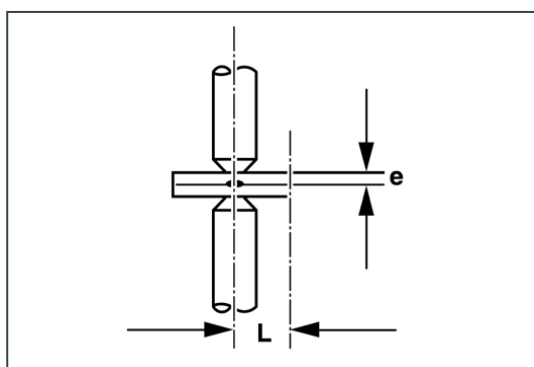
Rapport épaisseur de tôle/écart entre les points de soudure

d – Écart entre les points de soudure

e – Épaisseur de tôle

Écart par rapport au rebord de la tôle :

Afin d'éviter tout risque d'endommagement des noyaux fusibles, respecter les distances prescrites par rapport au rebord de la tôle ($L = 3e + 2 \text{ mm}$).



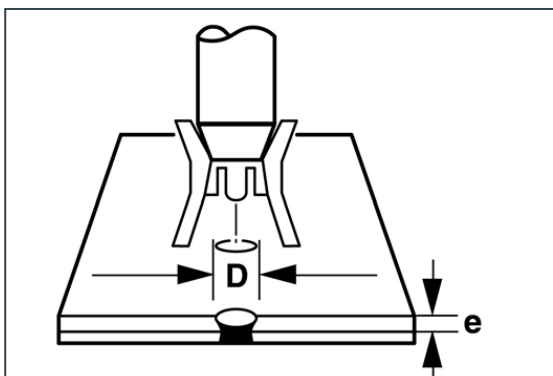
Rapport épaisseur de tôle/distance par rapport au rebord de la tôle

e – Épaisseur de tôle

L – Distance par rapport au rebord de la tôle

2.3.2.6 Soudage par bouchonnage sous gaz de protection

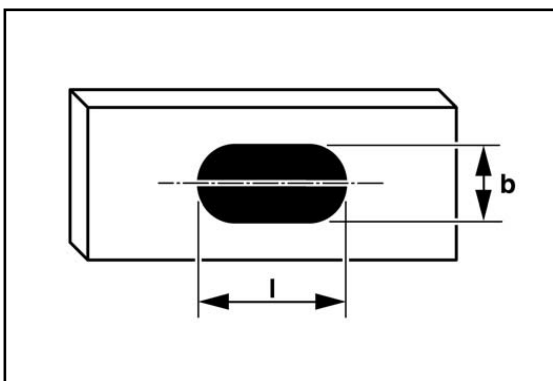
Si des tôles chevauchantes ne peuvent être soudées que d'un côté, il est possible de les relier par soudage par bouchonnage sous gaz de protection ou par soudage d'agrafage. Si la liaison est réalisée par poinçonnage ou perçage suivi d'un soudage par bouchonnage, la zone de perçage doit être ébarbée avant le soudage.



Rapport épaisseur de tôle/diamètre des trous

D – diamètre des trous [mm]	4,5	5	5,5	6	6,5	7
E = épaisseur de la tôle [mm]	0,6	0,7	1	1,25	1,5	2

Il est possible d'augmenter la qualité mécanique en utilisant des « trous oblongs » ($l = 2 \times b$).



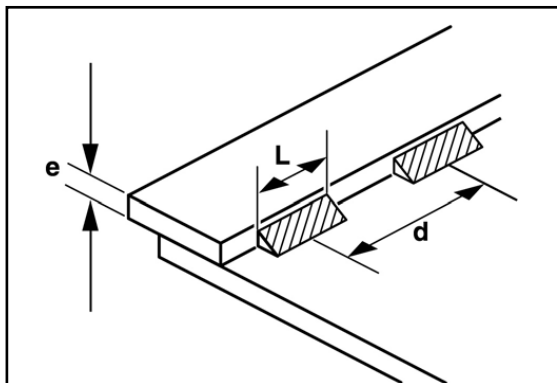
Rapport largeur/longueur des trous oblongs

b – Largeur trou oblong

l – Longueur trou oblong

2.3.2.7 Soudage d'agrafage

Les tôles chevauchantes d'épaisseur >2 mm peuvent être reliées selon le procédé de soudage d'agrafage ($30 \text{ mm} < L < 40 \times e$; $d > 2 L$).



Rapport épaisseur de tôle/écart entre les points de soudure

d – Écart soudage d'agrafage

e – Épaisseur de tôle

L – Longueur soudage d'agrafage

2.3.2.8 Opérations de soudage interdites

Tout travail de soudage est interdit dans les zones suivantes :

- Sur des organes, tels que le moteur, la boîte de vitesses, les essieux etc.
- Sur le cadre de châssis, sauf en cas d'allongement du cadre
- Sur le montant A et le montant B
- Sur les membrures supérieure et inférieure du cadre
- Dans les rayons de courbure
- Au niveau des airbags
- Le soudage par bouchonnage est uniquement autorisé dans les banquettes verticales du longeron du cadre.

2.3.2.9 Protection anticorrosion après le soudage

Une fois les travaux de soudage terminés sur le véhicule, respecter les mesures de protection anticorrosion indiquées (voir le [chapitre 2.3.2.10. « Mesures de protection anticorrosion »](#)).

2.3.2.10 Mesures de protection anticorrosion

Une fois les travaux de montage et de transformation réalisés sur le véhicule, prenez des mesures de traitement des surfaces et de protection anticorrosion aux emplacements concernés.

Information pratique

Lors de la réalisation des mesures de protection anticorrosion, utiliser exclusivement les enduits de protection contrôlés et homologués par Volkswagen.

2.3.2.11 Mesures lors de la planification

La protection anticorrosion doit être prise en compte dans la planification et la construction par un choix approprié de matériaux et une conception adéquate des composants.

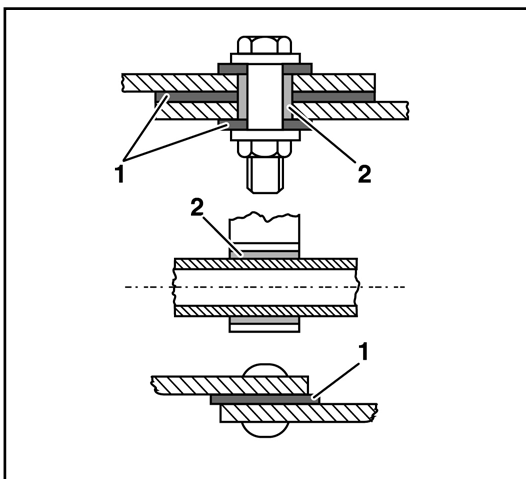
Information

Lorsque deux matériaux métalliques distincts sont reliés par voie électrolytique (par ex. humidité), il en résulte une liaison galvanique. Ceci s'accompagne d'un phénomène de corrosion électrochimique qui endommage le métal commun.

Plus les métaux concernés sont éloignés dans la série des potentiels électrochimiques, plus la corrosion électrochimique est importante.

Par conséquent, il est impératif d'empêcher la corrosion électrochimique par un traitement approprié ou une isolation des composants, voire de minimiser cette corrosion grâce à un choix approprié de matériaux.

Prévention de la corrosion de contact par une isolation électrique



Prévention de la corrosion de contact

1 – Rondelle entretoise isolante

2 – Manchon isolant

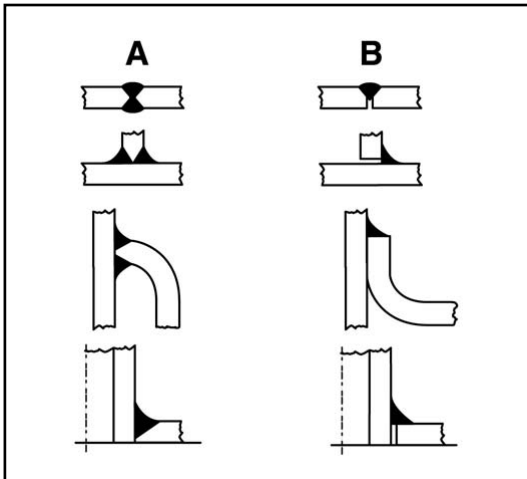
L'utilisation d'isolants électriques tels que des rondelles entretoises, des manchons ou des douilles permet d'éviter la corrosion par contact. Évitez d'effectuer des travaux de soudage sur les corps creux inaccessibles.

2.3.2.12 Mesures par conception de pièces

Il est possible de prévenir la corrosion par des mesures constructives, notamment lors de la configuration des liaisons entre des matériaux identiques ou distincts.

- Des dépôts de salissures et d'humidité peuvent se former dans les coins, les arêtes, les moulures et les rainures.
- Pour prévenir la corrosion dès la conception, utilisez des surfaces et passages d'écoulement inclinés et veillez à ce que les liaisons de composants ne présentent pas d'interstices.

Mesures de prévention des interstices de construction sur les liaisons soudées



Exemples de liaisons soudées

A = favorable

(soudure continue)

B = défavorable

(interstice)

2.3.2.13 Mesures par revêtements

Il est possible de protéger le véhicule de la corrosion en appliquant des revêtements de protection (par ex. galvanisation, peinture ou dépôt d'une couche de zinc au travers d'une flamme, voir le [chapitre 2.3.2.10 « Mesures de protection anticorrosion »](#)).

2.3.2.14 Travaux sur le véhicule

Une fois tous les travaux terminés sur le véhicule :

- Éliminer les copeaux de perçage
- Ébavurer les arêtes
- Éliminer la peinture brûlée et préparer soigneusement les surfaces en vue de leur mise en peinture
- Apprêter puis peindre toutes les pièces nues
- Protéger les corps creux à l'aide d'un produit de traitement à la cire
- Procéder à des mesures de protection anticorrosion sur la sous-structure et sur les pièces du cadre

2.4 Intérieur

2.4.1 Modifications dans la zone des airbags

Il est interdit d'effectuer des modifications du système d'airbags, du système de rétracteurs de ceintures ainsi que sur ou dans la zone des composants d'airbags, des capteurs et du calculateur d'airbags.

Veuillez consulter à ce propos le [chapitre 4.1 « Véhicules de transport pour personnes à mobilité réduite »](#).

L'aménagement de l'intérieur du véhicule ne doit pas entraîner une réduction de la zone de déploiement des airbags (voir également le [chapitre 3.2 « Intérieur »](#)). Vous trouverez de plus amples informations sur les zones de déploiement des airbags dans la Notice d'Utilisation du véhicule.

Les modifications effectuées dans la zone du poste de conduite et au-dessus de la ligne de référence pour sièges doivent répondre aux critères des tests de chocs au niveau de la tête définis dans la réglementation ONU R 21.

Avertissement

Des modifications ou des travaux réalisés de manière non conforme sur les ceintures de sécurité et leurs ancrages, les rétracteurs de ceinture, les airbags ou leur câblage, sont susceptibles de perturber le fonctionnement normal de ces composants. Ceux-ci pourraient être activés de manière non délibérée, ou ne pas fonctionner lors d'un accident.

2.4.2 Modifications dans la zone des sièges

- Si, dans le compartiment de charge, des points d'ancrage pour sièges et pour ceintures de sécurité ne sont pas déjà présents, l'installation en deuxième monte de sièges ou de rangées de sièges d'origine Volkswagen n'est pas possible.
- En cas d'installation en deuxième monte de sièges d'origine Volkswagen, les airbags latéraux, les rétracteurs de ceinture, les dispositifs de détection d'occupation de siège et les dispositifs de détection de verrouillage des ceintures doivent de nouveau être codés par l'atelier du service après-vente.
- Le certificat de résistance des sièges d'origine livrables départ usine n'est valable qu'en combinaison avec les éléments de fixation d'origine.
- En cas de pose de sièges de deuxième monte, respecter impérativement le point H. (voir à ce sujet le [chapitre 3.2.3 « Installation de sièges de deuxième monte/places assises »](#)).
- Lors de la repose des ceintures de sécurité et des sièges (caissons de sièges compris), les vis prescrites doivent être serrées au couple prescrit.
- Lors du montage de ceintures de sécurité et de boîtiers de verrouillage, seules des pièces d'origine Volkswagen doivent être utilisées.

Avertissement

Utilisez uniquement des housses de siège ou de protection expressément approuvées pour une utilisation dans le véhicule.
Dans le cas contraire, l'airbag latéral peut ne pas se déployer en cas de déclenchement.

Avertissement

Il est interdit de fixer des sièges sur le passage de roue. Cela vaut également pour les passages de roue abaissés ultérieurement. Dans le cas contraire, le véhicule pourrait être endommagé (par ex. passage de roue et pneus) et des accidents pourraient en résulter.

Information pratique

Toute modification de la conception de série d'origine peut entraîner l'annulation de la réception par type. Les lois, directives et exigences réglementaires nationales doivent être impérativement respectées !

Information pratique

Selon la réglementation ONU R 16, les témoins de bouclage de ceintures de sécurité sont obligatoires pour toutes les places assises. En cas de montage en postéquipement de sièges, le carrossier doit veiller à ce que ce témoin soit également installé pour les sièges montés en postéquipement.

Information

Pour de plus amples informations sur les couples de serrage, veuillez consulter les Manuels de Réparation.

Les informations sur les réparations et les documentations d'atelier de Volkswagen AG sont disponibles au téléchargement sur Internet à la rubrique **erWin*** (Elektronische Reparatur und Werkstatt Information der Volkswagen AG, système de documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG) :

<https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

2.4.2.1 Ancrages de ceinture

Le montage de points d'ancrage de ceinture supplémentaire relève de la seule responsabilité du carrossier.

Le fabricant de superstructures doit présenter les justificatifs requis à cet effet.

Respecter les réglementations et directives en vigueur, par ex. la réglementation ONU R 16.

Les véhicules des classes M et N doivent être équipés de ceintures de sécurité qui satisfont aux exigences de la réglementation ONU R 16. Les ancrages des ceintures de sécurité doivent répondre aux critères définis dans la réglementation ONU R 14.

2.4.3 Ventilation forcée

Dans le cas de superstructures fermées avec cloison ou panneau arrière de cabine de deuxième monte, il faut veiller à un renouvellement d'air suffisant entre la cabine et l'espace de chargement. Si nécessaire, des fentes d'aération de même section que les sections de série doivent être pratiquées dans la cloison / le panneau arrière de cabine. Lors du montage d'une structure fermée, les aérations existantes ne peuvent être obturées que si de nouvelles sont pratiquées par ex. dans les portes de la cabine.

Ceci présente plusieurs avantages :

- Confort de fermeture des portes
- Possibilité de débit volumique pour la soufflante de chauffage
- Compensation de la pression en cas de déclenchement des airbags

Les orifices d'entrée et de sortie d'air ne doivent pas se situer à proximité immédiate des sources d'émissions sonores ou de gaz d'échappement.

2.4.4 Insonorisation

En cas de transformation de l'habitacle, veiller à minimiser les bruits intérieurs afin de ne pas modifier le niveau sonore du véhicule. Le véhicule modifié doit être conforme à la directive européenne 70/157/CE relative au niveau sonore admissible des véhicules à moteur.

Afin d'optimiser l'insonorisation des superstructures, il est recommandé de consulter des spécialistes comme des fabricants et des fournisseurs de matériaux insonorisants.

2.5 Équipement électrique/électronique

Remarques générales :

- Les composants électriques et électroniques doivent satisfaire aux exigences en matière de contrôle définies dans la norme ISO 16750.
- Les câbles posés à proximité des systèmes d'échappement doivent avoir un enrobage de haute résistance thermique.
- Lors de l'installation de câbles, veiller à ne pas créer de points de friction.
- Si le véhicule doit rester immobilisé pendant une période prolongée (plus de 20 jours), déconnecter au préalable la batterie. Lors de la mise en service du véhicule, veiller à ce que la batterie soit suffisamment chargée.
- Il convient de respecter la Notice d'Utilisation (voir le [chapitre 1.2.1.5 « Notice d'Utilisation en ligne »](#)).

Avertissement

Toute intervention non conforme sur les composants électroniques et leur logiciel risque de compromettre leur bon fonctionnement. En raison de la mise en réseau des équipements électroniques, ces perturbations peuvent également affecter des systèmes qui n'ont fait l'objet d'aucune modification.

Un dysfonctionnement des équipements électroniques est susceptible de gravement compromettre la sécurité de fonctionnement de votre véhicule.

Confiez les interventions ou les modifications sur les composants électroniques à un atelier spécialisé qualifié qui possède les connaissances et les outils adéquats pour effectuer les travaux nécessaires.

Volkswagen vous recommande de vous adresser au service après-vente de Volkswagen. Le recours aux services d'un atelier qualifié est indispensable dans le cas d'interventions sur des systèmes ayant une incidence sur la sécurité.

Certains systèmes de sécurité ne fonctionnent que lorsque le moteur tourne. Par conséquent, ne coupez pas le moteur durant la conduite.

Information pratique

Un bilan de charge positif global doit être réalisé lors de la pose de consommateurs électriques supplémentaires (voir [chapitre 2.5.2.3 « Installation d'appareils électriques de deuxième monte »](#)).

2.5.1 Éclairage

2.5.1.1 Dispositifs d'éclairage du véhicule

Pour l'ensemble des dispositifs d'éclairage du véhicule (lampes et clignotants), respecter les conditions d'agrément en vigueur dans le pays concerné.

Respecter le réglage de base des projecteurs (voir Livre de Bord).

Information pratique

Le réglage de base des projecteurs doit être respecté et, si nécessaire, être adapté en fonction du nouvel état de construction du véhicule (par ex. équipements ou pièces rapportées installé(s) de manière durable ou modifications de composants du véhicule).

Il convient de s'assurer que la course de réglage du site des projecteurs est respectée en fonction des conditions de charge possibles.

Information

Vous trouverez d'autres informations concernant les réglages des projecteurs dans les documents Informations de réparation/Le Spécialiste et l'Entretien de Volkswagen AG sur Internet :

<https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

2.5.1.2 Montage de lampes spéciales

Avec l'utilisation du calculateur de fonction spécifique au client (CFC), il est possible de monter des lampes spéciales (par ex. clignotants supplémentaires ou dispositif lumineux sur le toit pour taxis).

Le montage de lampes spéciales entraîne un agrandissement de la face frontale (voir à ce sujet le [chapitre 1.2.1.8 « Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers \(WLTP, Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure\) »](#)). En cas de questions sur les alternatives, veuillez consulter votre service technique/organisme de contrôle. En cas de montage de lampes spéciales, respecter les conditions d'agrément en vigueur dans le pays concerné.

Pour effectuer une transformation, prendre connaissance des chapitres suivants :

- [« Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers \(WLTP, Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure\) »](#)
- [8.2.2 « Modifications aérodynamiques autorisées et dimensions maximales »](#)
- [3.1 Caisse en blanc/carrosserie](#)
- [3.1.4 « Modifications du pavillon du Caddy Cargo/Caddy »](#)
- [2.5.2.3 « Installation d'appareils électriques de deuxième monte »](#)

2.5.1.3 Éclaireur supplémentaire du coffre à bagages

Si le montage d'un éclaireur supplémentaire du coffre à bagages est nécessaire, nous vous recommandons d'installer un commutateur supplémentaire ainsi qu'un câblage séparé (voir le [chapitre 2.5.2.1 « Câbles électriques/fusibles »](#); le [chapitre 2.5.2.2 « Circuits électriques supplémentaires »](#) et le chapitre [2.5.2.3 « Installation d'appareils électriques de deuxième monte »](#)). Une solution de relais sur le câblage d'origine de l'éclairage n'est pas recommandée étant donné que l'éclairage intérieur est ajusté et désactivé par signal MLI (à modulation de largeur d'impulsion).

Ne pas raccorder de câbles supplémentaires sur le câblage d'éclairage d'origine de Volkswagen AG.

2.5.2 Réseau de bord

2.5.2.1 Câbles électriques/fusibles

Lorsqu'il est nécessaire de modifier la pose des câbles, tenez compte des points suivants :

- Les normes DIN 72551 ou ISO 6722-3 doivent être respectées.
- Évitez de faire passer les câbles sur des arêtes vives
- Évitez de poser les câbles dans des espaces trop étroits et à proximité de pièces mobiles.
- Ne fixez pas de câbles supplémentaires sur les flexibles et les conduites de frein
- Dans toutes les conditions de fonctionnement, les câbles supplémentaires doivent être posés à une distance suffisante des flexibles et des conduites de frein ; ils ne doivent en aucun cas frotter contre ces composants ou les toucher
- Utilisez uniquement des câbles avec gainage PVC sans plomb présentant une température limite de l'isolant > 105 °C.
- Les raccords doivent être réalisés dans les règles de l'art et présenter une parfaite étanchéité
- Le câble doit présenter une section adaptée à l'intensité consommée et être protégé par des fusibles

Courant continu max. [A]	Courant nominal du thermofusible [A]	Section de câble [mm²]
0 – 4	5*	0,35
4,1 – 8	10*	0,5
8,1 – 12	15*	1
12,1 – 16	20*	1,5
16,1 – 24	30*	2,5
24,1 – 32	40**	4
32,1 – 40	50**	6
40,1 – 80	100	10
80,1 – 100	125	16
100,1 – 140	175	25
140,1 – 180	225	35
180,1 – 240	300	50

* Forme C ; fiche plate DIN 72581

**Forme E ; fiche plate DIN 72581

Avertissement

Ne jamais fixer de câbles électriques supplémentaires ou d'autres conduites sur le câblage existant (par ex. conduites de freinage, conduites de carburant ou câbles) afin d'éviter que les supports de série ne soient soumis à des sollicitations excessives. Trouver une solution de fixation propre.

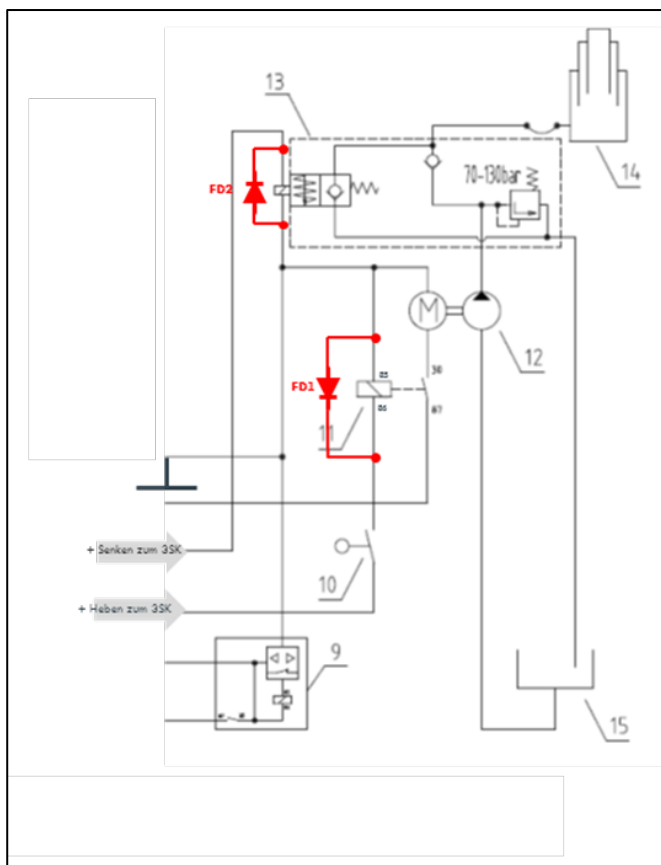
Avertissement

Toute intervention ou montage d'éléments non conformes dans l'équipement électrique et dans l'équipement électronique du véhicule risque de compromettre leur fonctionnement. Il peut en résulter une défaillance de composants ou d'éléments/fonctions (S) ayant une incidence sur la sécurité, ce qui peut causer des accidents ou des dommages sur le véhicule.

2.5.2.2 Circuits électriques secondaires

Les circuits électriques supplémentaires doivent être protégés par rapport au circuit principal par des fusibles appropriés. Les câbles utilisés doivent présenter une section correspondant à la charge électrique. Ils doivent être protégés contre les arrachements, et contre l'exposition aux chocs et à la chaleur.

Concernant les carrosseries du carrossier-transformateur avec dispositifs de commutation électromagnétiques (comme des relais, des contacteurs électromagnétiques, des relais de protection haute tension et des électrovannes), ceux-ci doivent être pourvus de diodes de protection intégrées (diodes de récupération de self-induction) pour écarter les crêtes de tension parasite du réseau de bord et des calculateurs. En cas d'absence de diodes de protection, celles-ci doivent être montées ultérieurement antiparallèlement à la bobine de commande.



Exemple de circuit de commande de benne

- 11 – Vanne de basculement électrohydraulique
- 12 – Pompe hydraulique avec moteur
- 13 – Relais moteur (levage de la surface de basculement)
- FD1 – Diode de roue libre de relais moteur
- FD2 – Diode de roue libre de vanne de basculement

Information pratique

Sur les véhicules avec carrosseries ou transformations ultérieures, il est impératif de s'assurer qu'aucun pic de tension > 150 V ne se produise dans le réseau de bord. En cas de transformation, des mesures adéquates doivent être prises pour s'en assurer (par ex. l'utilisation de diodes de protection).

2.5.2.3 Installation d'appareils électriques de deuxième monte

En cas d'installation d'appareils électriques de deuxième monte, il convient de tenir compte des points suivants :

- Le courant de repos sur le véhicule de base est optimisé, il est d'environ 20 mA. Des consommateurs supplémentaires (par exemple enregistreurs de données), raccordés de façon durable au plus permanent (borne 30), déchargent la batterie de démarrage et réduisent ainsi la durée pendant laquelle le véhicule peut être immobilisé et correctement redémarré par la suite. 100 mA de courant de repos supplémentaires suffisent pour retirer à la batterie de démarrage 2,4 Ah par jour. Il est recommandé d'alimenter ces consommateurs supplémentaires avec du courant de repos permanent fourni par la batterie auxiliaire, car cette dernière est, à l'arrêt, coupée de la batterie de démarrage (voir le [chapitre 2.5.4.1 « Montage d'une batterie additionnelle »](#)).
- Si une puissance électrique plus importante est requise, utiliser les alternateurs homologués par Volkswagen pour le véhicule.
- Ne pas raccorder de consommateur supplémentaire à un fusible déjà attribué.
- Ne pas raccorder de câbles supplémentaires (par ex. à l'aide d'un raccord avec déplacement d'isolation) aux câbles déjà montés.
- Les consommateurs doivent être suffisamment protégés par des fusibles additionnels.
- Tous les appareils électriques montés doivent être conformes au règlement CEE-ONU R10 et porter le signe de conformité « E ».

Selon l'équipement du véhicule, le raccordement de consommateurs électriques auxiliaires supplémentaires peut s'effectuer à certains emplacements libres de la platine porte-fusibles C, voir [chapitre 2.5.2.7 « Prise de courant et de signal des potentiels de réseau de bord »](#).

Veuillez également tenir compte du [chapitre 4.9 « Véhicule hybride rechargeable \(VHR\) »](#), en particulier pour les véhicules hybrides.

Avertissement

Des interventions ou des équipements inappropriés dans l'équipement électrique/électronique du véhicule peuvent en altérer le fonctionnement. Cela peut entraîner la défaillance de composants ou de pièces de sécurité et, par conséquent, des accidents ou des dommages au véhicule.

Information pratique

Le pôle négatif des consommateurs électriques doit toujours être raccordé à la masse de carrosserie prévue et non au pôle négatif de la batterie, car cela peut fausser la détection de l'état de la batterie par l'électronique de bord.

Information

Les interventions effectuées sur l'équipement électrique/électronique du véhicule peuvent entraîner l'annulation de la garantie/de la réception.

2.5.2.4 Compatibilité électromagnétique

Par compatibilité électromagnétique (CEM), on entend la capacité d'un système électrique à fonctionner pleinement dans un environnement où se trouvent d'autres systèmes tout en se comportant de manière neutre. Les systèmes actifs dans l'environnement considéré ne sont pas perturbés par le système et inversement.

Les différents consommateurs du réseau de bord des véhicules génèrent des grandeurs perturbatrices électriques. La compatibilité électromagnétique des composants électriques et électroniques montés en usine chez Volkswagen AG a été vérifiée. Des modifications apportées ultérieurement risquent dans certains cas d'affecter le confort (par ex. grésillement de la radio).

En cas d'installation de systèmes électriques et électroniques de deuxième monte, il faut contrôler et attester de leur compatibilité électromagnétique.

Les appareils doivent avoir bénéficié d'une réception par type selon la directive européenne 72/245/CEE dans sa version actuelle, et porter le signe de conformité « E ».

Pour de plus amples informations, consulter les normes et prescriptions suivantes :

- CISPR 12
- CISPR 25
- NF EN 55012
- NF EN 55025
- ISO 7637
- ISO 10605
- ISO 11451
- ISO 11452
- MBN 10284
- CEE-ONU R 10

2.5.2.5 Systèmes de communication mobiles

1. Téléphones mobiles

Les téléphones mobiles courants peuvent être utilisés dans l'habitacle du véhicule. En cas d'utilisation, respectez impérativement les dispositions nationales en vigueur concernant les puissances d'émission. Vous trouverez des informations sur les plages d'émission dans la déclaration du fabricant actuellement en vigueur et spécifique aux véhicules.

Un kit de montage avec antenne extérieure est recommandé pour une puissance optimale d'émission et de réception du téléphone mobile et pour permettre le raccordement à des réseaux mobiles situés en dehors du véhicule. L'interface correspondante pour le téléphone mobile vous est proposée en usine en tant qu'option.

2. Appareils de téléphonie mobile pour administrations publiques et organisations remplissant des missions de sécurité

Les émetteurs-récepteurs radio conformes aux directives techniques des administrations publiques et des organisations remplissant des missions de sécurité peuvent être montés et utilisés dans les véhicules avec un kit de montage correspondant (selon la déclaration du fabricant, propre aux véhicules).

Information

Vous trouverez de plus amples informations sur l'utilisation d'appareils de téléphonie mobile sous « Informations techniques supplémentaires* » sur le portail Customized-Solution de Volkswagen AG.

* Inscription requise !

2.5.2.6 Bus CAN

Avertissement

Les interventions sur le bus CAN et les composants qui y sont raccordés ne sont pas autorisées.

En raison de la mise en réseau et de la surveillance interne des consommateurs, le bus CAN ne doit pas être modifié (par ex. par interruption, allongement ou « captation », ainsi que lecture et écriture). Toute modification apportée sur le câblage électrique, la section ou la résistance du câblage peut conduire à une défaillance de composants ayant une incidence sur la sécurité ou affecter le confort.

La prise de diagnostic OBD (SAE 1962) permet d'effectuer un diagnostic interne et externe du véhicule. Chaque calculateur est capable de procéder à un autodiagnostic et dispose d'une mémoire d'événements.

La communication avec le calculateur peut être effectuée avec un système de diagnostic approprié (par ex. ODIS).

Information pratique

Le carrossier-transformateur peut utiliser les interfaces de bus CANopen sur le calculateur de fonction spécifique au client (CFC) pour échanger des données prédéfinies avec le système BUS du véhicule de base (CIA 447 ou J1939).

Aucune donnée ne peut être échangée avec le bus interne du véhicule de base en dehors des interfaces et jeux de données prédéfinis susmentionnés. Par ailleurs, aucune interface en ligne ne doit être raccordée aux interfaces de bus CAN indiquées ci-dessus (une interface en ligne est une interface pouvant potentiellement être connectée à Internet, par exemple *Wi-Fi, Bluetooth, *NFC, *NAD, etc.).

Si cette condition n'est pas respectée, le carrossier-transformateur devra peut-être faire réaliser un nouveau contrôle du système selon le règlement CEE-ONU R155.

Afin d'éviter toute intrusion extérieure dans la commande des véhicules, les fabricants d'équipements d'origine (OEM) appliquent en permanence les règlements de la CEE-ONU relatifs à la cybersécurité (CS) et au système de gestion des mises à jour logicielles (SUMS).

Les exigences des règlements CEE-ONU doivent également être respectées et appliquées lorsque des véhicules sont modifiés ou complétés par le carrossier-transformateur après la livraison par le constructeur automobile.

*WLAN = Wireless Local Area Network (Wi-Fi)

*NFC= Near Field Communication (transmission de données sans contact au moyen de la technologie d'identification par radiofréquence (RFID))

*NAD= Network Access Device (module de téléphonie)

Information

Pour plus d'informations à ce sujet, veuillez contacter votre service après-vente Volkswagen.

2.5.2.7 Prise de courant et de signal des potentiels de réseau de bord

En cas d'absence d'une interface électrique, une prise de courant peut être réalisée dans les limites définies par les conditions mentionnées au [chapitre 2.5.2.2 « Circuits électriques supplémentaires »](#) qu'il convient de respecter.

Selon le niveau d'équipement du véhicule, la prise de courant peut être réalisée sur certains emplacements libres de la platine porte-fusibles C (voir fig. 1).

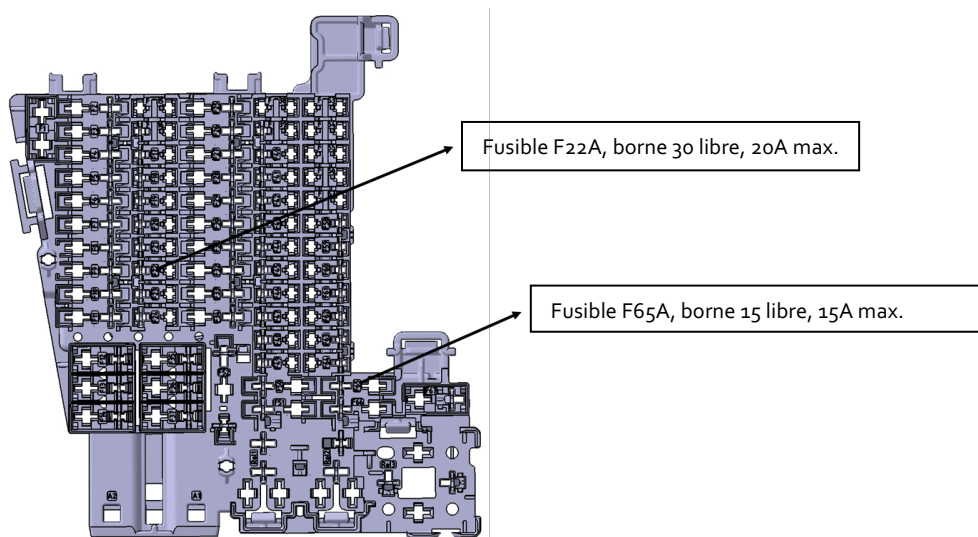


Fig. 1 : platine porte-fusibles C à gauche, sous le tableau de bord

La platine porte-fusibles C se trouve à gauche sous le tableau de bord.

- Sur les véhicules à direction à gauche : à côté du volant de direction.
- Sur les véhicules à direction à droite : derrière la boîte à gants.

Pour la position exacte et une description, veuillez consulter la Notice d'Utilisation de votre véhicule.

2.5.3 Interface électrique pour véhicules spéciaux

Pour les véhicules spéciaux et les carrossiers-transformateurs, il existe une interface pour usage externe :

- Calculateur de fonction spécifique au client : calculateur avec accès au réseau CAN du véhicule

L'interface est disponible sous les numéros d'équipement suivants (numéro PR).

Voir à ce sujet les informations dans la rubrique Information ci-après.

Numéro PR	Description
IS0	Sans interface pour une utilisation externe (sans barrette de connexion électrique), équipement de série
IS2	Interface pour une utilisation externe (calculateur de fonction spécifique au client avec programmation carrossier-transformateur, sans barrette de connexion électrique – sans prééquipement pour système télématique)
IS4	Interface pour une utilisation externe (calculateur de fonction spécifique au client sans programmation carrossier-transformateur, sans barrette de connexion électrique – sans prééquipement pour système télématique). Le calculateur de fonction spécifique au client IS4 avec son paramétrage permet d'assurer le fonctionnement et la gestion de l'énergie d'une deuxième batterie installée en deuxième monte. Le prééquipement pour une deuxième batterie peut être commandé à l'aide du numéro PR 8FV. Le calculateur de fonction spécifique au client monté ici n'est pas programmable. En cas de besoin, il peut être rendu programmable ultérieurement. Cette opération est payante.
IS9	Prééquipement interface pour une utilisation externe (sans barrette de connexion électrique)
IP1	Interface pour utilisation externe ; CFC avec programmation carrossier-transformateur pour taxi/VTC (sans barrette de connexion électrique – sans préparation pour système télématique), description du fonctionnement, voir chapitre 4.5 Prééquipement pour taxi et VTC

2.5.3.1 Remarques générales sur les interfaces

Exigences fondamentales à remplir dans l'utilisation des interfaces :

- Cette interface doit être utilisée uniquement par un personnel spécialisé dûment autorisé.
- Une intervention non conforme peut provoquer un endommagement du véhicule, conduire à son immobilisation et entraîner l'annulation de la réception.
- Le paramétrage du calculateur pour véhicules spéciaux ne doit être réalisé qu'en concertation avec Volkswagen.
- Les raccords doivent être réalisés dans les règles de l'art (voir le [chapitre 2.5.2.1 « Câbles électriques / fusibles »](#)).
- Tous droits de modification techniques réservés.

Respecter impérativement les points suivants :

- Directives de l'association allemande de l'électrotechnique (VDE) sur l'agencement et la pose des câbles et composants électriques (sections des câbles, fusibles, etc.)
Utiliser uniquement des composants homologués par Volkswagen pour adapter un matériel au réseau de bord.
En cas d'utilisation de consommateurs électriques supplémentaires, le carrossier-transformateur doit garantir une consommation électrique uniforme.
- La sécurité CEM du montage en aval de l'interface est sous la responsabilité de l'équipementier.
- Les sections de câble de l'interface doivent être conservées dans l'ensemble du montage, ce qui signifie qu'il n'est pas autorisé de réduire la section en aval de l'interface.
- L'apport d'énergie dans le réseau de bord doit avoir lieu uniquement au niveau des potentiels expressément prévus à cet effet, en utilisant des fusibles externes conformément aux directives de la VDE.
- Tous les câbles électriques raccordés au réseau de bord doivent être protégés de manière sûre et durable contre les surcharges par rapport à la borne « + » de la batterie.
- Potentiel de masse : les potentiels indiqués se rapportent toujours à la masse de la carrosserie.

Information

Les Manuels de Réparation et les Schémas de parcours du courant de Volkswagen AG peuvent être téléchargés à la rubrique **erWin*** (**E**lektronische **R**eparatur und **W**erkstatt **I**nformation der Volkswagen AG : documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG) :

<https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

Position des interfaces

Les interfaces se trouvent sur le côté droit du véhicule, dans la zone du portique arrière, au-dessus du passage de roue.

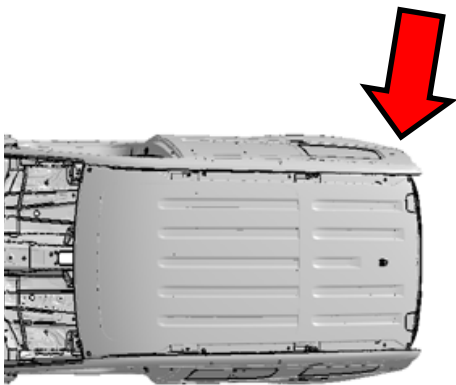


Fig. 1 : Position du point de couplage, vue d'en haut

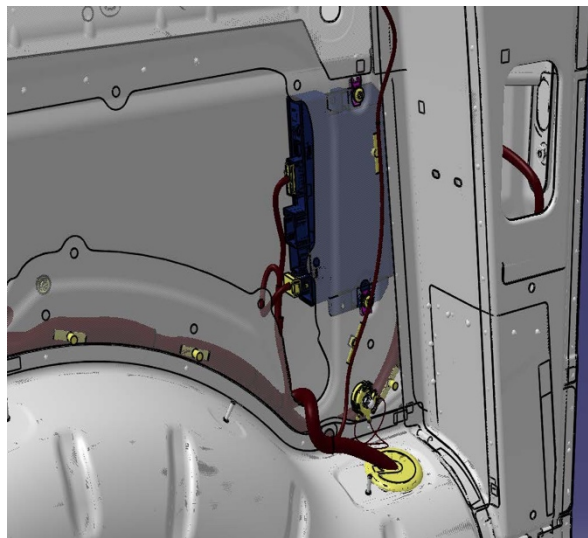


Fig. 2 : Point de couplage sur portique arrière droit

2.5.3.2 Onduleur 230 V (numéro PR 9Z3, 9Z6)

L'onduleur est toujours monté au sol du caisson de siège gauche (dans le sens de la marche).

La prise de courant 230 V se trouve sur la cloison dans le Caddy Cargo (position de montage sans cloison identique) et à l'arrière, sur la console centrale, dans le Caddy. (Voir les figures)

Position de montage sur le Caddy Cargo

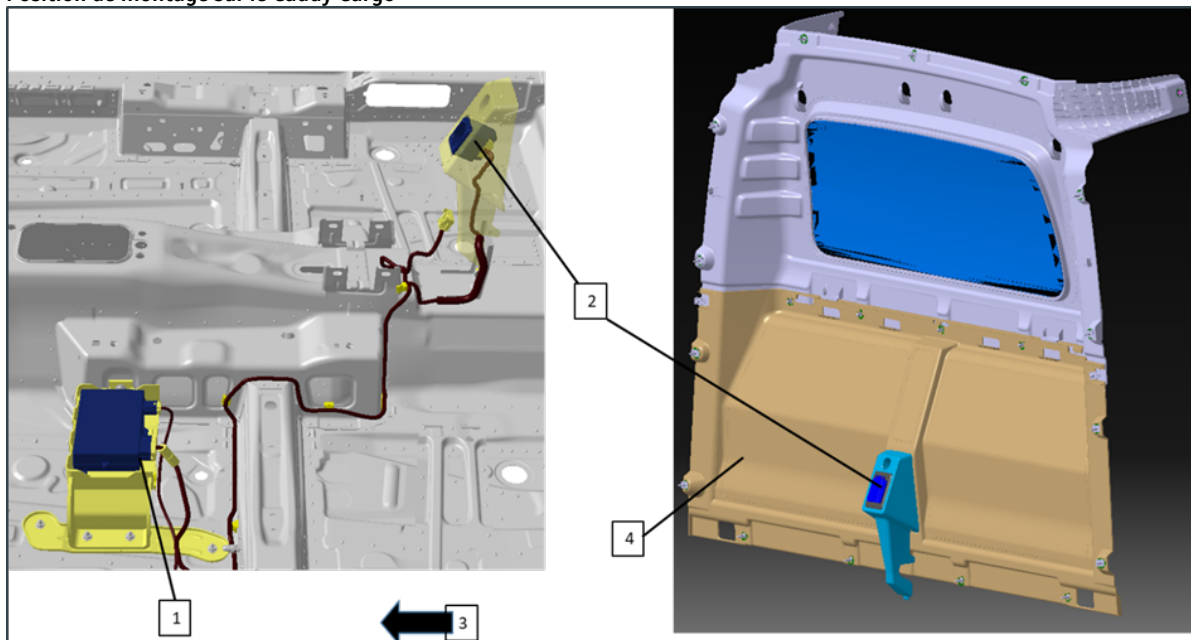


Fig. 1 :

- 1 – Emplacement de l'onduleur, caisson de siège gauche
- 2 – Position de montage de la prise de courant
- 3 – Sens de la marche
- 4 – Cloison

Position de montage sur le Caddy

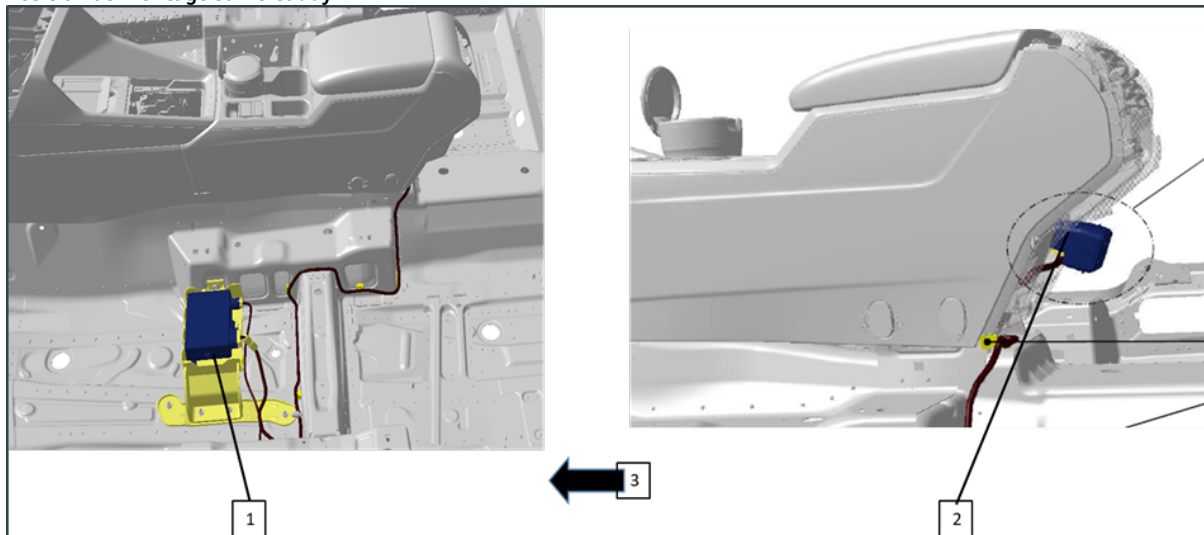
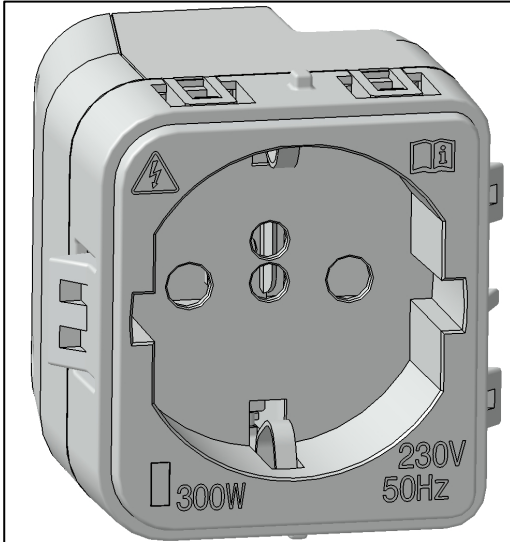


Fig. 2 :

- 1 – Emplacement de l'onduleur, caisson de siège gauche
- 2 – Position de montage de la prise de courant
- 3 – Sens de la marche

Illustration de la prise de courant de sécurité 230 V (N°PR 923)**Illustration de la prise de courant de sécurité 230 V pour le Royaume-Uni et l'Inde (numéro PR 926)****Fonctions et caractéristiques :**

Les appareils avec des fiches domestiques classiques peuvent être branchés dans le véhicule. Ceci comprend en particulier les chargeurs.

- Prise de courant, 3 broches
- 230 V, 50 Hz
- Puissance de crête 450 W
- Puissance continue 300 W
- Montage à l'arrière, dans la console centrale (accoudoir central) sur le Caddy.
- Montage sur la cloison dans la cabine du Caddy Cargo.
- La mise sous tension sur la prise de courant s'effectue par un mécanisme intégré à la prise de courant, qui active l'onduleur uniquement lors du branchement de la fiche.
- Après l'arrêt du moteur, la prise de courant 230 V peut continuer de fonctionner pendant une durée allant jusqu'à 10 minutes.

2.5.3.3 Calculateur de fonction spécifique au client

Le calculateur de fonction permet la mise en réseau du véhicule de base avec la carrosserie.

Près de 3 000 signaux différents provenant du véhicule de base peuvent ainsi être exploités et, si nécessaire, utilisés pour la commande des fonctions de la superstructure ou interconnectés dans des blocs logiques (entièrement configurables).

En fonction de l'équipement, le calculateur de fonction permet également de fournir une interface standard avec laquelle un système télématique peut être raccordé.

Afin d'ajuster le calculateur de fonction aux exigences individuelles du carrossier-transformateur/client, utilisez la description suivante ainsi que les documents et les instructions supplémentaires accessibles dans la zone de connexion du portail Customized-Solution, sous Technische Informationen/Der Caddy/Funktionssteuergerät (Informations techniques/Le Caddy/Calculateur de fonction).

- Le calculateur de fonction spécifique au client (CFC) permet :
- Possibilité de programmation et des entrées et sorties configurables (par ex. régulation du régime moteur)
- Compatibilité ASIL-B (sécurité fonctionnelle ISO 26262)
- Affichage des informations relatives au véhicule et commande des fonctions du carrossier-transformateur
- Fonctions départ usine
- Surveillance de la batterie auxiliaire pour le prééquipement de batterie auxiliaire [sauf sur le système de transmission hybride du véhicule VHR (n° PR OK3), il n'y a pas de 2e prééquipement de batterie (n° PR 8FV)]

Entrées numériques	16
Entrées analogiques	8
Sorties	24

Information

Toutes les entrées et sorties peuvent être chargées jusqu'aux valeurs nominales prescrites.

Les valeurs nominales techniques sont indiquées dans la documentation du calculateur de fonction spécifique au client (CFC*).

Une surcharge peut entraîner un endommagement du calculateur, voire sa dégradation complète.

*CFC : calculateur de fonction spécifique au client

Information pratique

En cas de montage de consommateurs électriques supplémentaires, en particulier d'équipements optionnels de première monte alimentés par le prééquipement batterie auxiliaire, le carrossier-transformateur doit assurer un bilan de charge positif.

Information pratique

Le CAN* du carrossier-transformateur (également appelé CAN J1939 ou FMS**) et le CANopen (également appelé CIA 447) du calculateur de fonction spécifique au client peuvent être utilisés comme bus CAN externe par le carrossier-transformateur pour communiquer avec le véhicule de base (pour lire et parfois aussi écrire sur le CAN).

Afin d'éviter toute intrusion extérieure dans la commande des véhicules, les fabricants d'équipements d'origine (OEM) ont appliqué les règlements de la CEE-ONU relatifs à la cybersécurité (CS) et au système de gestion des mises à jour logicielles (SUMS). Les exigences des règlements CEE-ONU doivent également être respectées et appliquées lorsque des véhicules sont modifiés ou complétés par le carrossier-transformateur après la livraison par le constructeur automobile.

Il convient donc de prendre des mesures techniques pour veiller à ce qu'aucun message non autorisé ne soit écrit sur le CAN du véhicule concerné avec des interfaces externes ou en ligne. Les messages externes sur le réseau CAN peuvent influencer la commande du véhicule de base.

Le carrossier-transformateur doit veiller à ce qu'aucun calculateur en ligne ne soit connecté au CFC afin de minimiser ce risque.

CAN* Controller Area Network

FMS** Fleet Management System

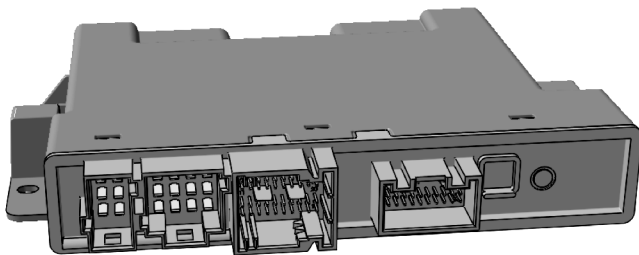


Fig. 1 : vue du calculateur de fonction spécifique au client

Interfaces

CIA447

J1939

Information pratique

Veillez noter que les fonctions de base citées font, si nécessaire, déjà partie des « fonctions départ usine » et peuvent limiter une configuration libre souhaitée, mais aussi des entrées et sorties jusque-là non occupées.

Il est donc important de vous renseigner au préalable pour savoir si les fonctions supplémentaires du CFC que vous souhaitez utiliser sont disponibles et donc utilisables !

Information

Pour toute question relative à la configuration du calculateur de fonction spécifique au client (CFC), veuillez utiliser l'adresse e-mail suivante :

config-cs@volkswagen.de

Information

La documentation technique relative au calculateur de fonction spécifique au client (CFC) et les informations supplémentaires sur les processus de demande et de traitement sont disponibles sur le portail Customized-Solution :

<https://www.customized-solution.com/de/de/technische-produktinformationen/kfg/technische-information>

Pour ce faire, il est nécessaire de s'inscrire au portail CustomizedSolution. La configuration du calculateur de fonction spécifique au client (CFC) peut être commandée sur le portail CS.

2.5.4 Batterie du véhicule

Lorsqu'un véhicule n'est pas utilisé pendant une période prolongée, la batterie subit peu à peu une décharge profonde du fait des consommateurs (montre, tachygraphe, allume-cigare ou autoradio) ; elle est alors durablement endommagée (voir le [chapitre 1.2.6 « Recommandations pour le stockage du véhicule »](#)).

Pour éviter cette détérioration, contrôler la tension de repos de la batterie conformément au cycle d'entretien et recharger la batterie (voir le [chapitre 1.2.6 « Recommandations pour le stockage du véhicule »](#)).

Information pratique

Éviter toute décharge profonde de la batterie. La batterie risquerait sinon d'être détériorée durablement.

Avec charge, 80 A maximum sont possible sur la batterie.

À vide, la tension de la batterie doit être supérieure à 12,25 V.

En charge avec 80 A maximum, la tension de la batterie ne doit pas passer sous 11,9 V, le cas échéant, enclencher une phase de repos (consommateurs éteints) jusqu'à ce que la tension de repos augmente à 12,25 volts.

En cas de besoins élevés en courant lors du fonctionnement du moteur, utiliser un alternateur et une batterie plus performants.

En cas de besoins élevés en courant lorsque le moteur est à l'arrêt ou en cas de besoins très élevés en courant, utiliser une batterie plus puissante

Pour des besoins accrus en courant dus à des consommateurs supplémentaires, il est possible de commander en option départ usine une batterie et un alternateur plus puissants :

Référence (N° PR)	Désignation
NY1	Batterie de capacité accrue (68 Ah, 380 A AGM) et alternateur de capacité accrue (180 A)
NY2	Batterie de capacité accrue (68 Ah, 380 A AGM)
NY3	Alternateur de capacité accrue (180A)
NY6	Batterie pour exigences particulières batteries/capacités d'alternateurs Uniquement pour Singapour et Taïwan
NY7	Capacité d'alternateur/batterie accrue pour application spéciale-> date d'introduction prévue semaine 28/2025 Uniquement pour Singapour et Taïwan
J2D	Batterie 380A (68Ah AGM)
JOH	Batterie de démarrage 340 A (58 Ah) Uniquement sur les véhicules hybrides rechargeables (VHR)*
J0N	Batterie 330 A (61 Ah)
J0V	Batterie 420A (70Ah)
J1D	Batterie 380A (72Ah)
J4J	Batterie 380 A (59 Ah) EFB+

* Veuillez également tenir compte du chapitre 4.9 « Véhicule hybride rechargeable (VHR) », en particulier pour les véhicules hybrides.

2.5.4.1 Montage d'une batterie additionnelle

Une batterie additionnelle n'est actuellement pas disponible en usine.

Si la pose d'une batterie additionnelle est nécessaire, elle ne peut être effectuée que par le carrossier-transformateur.

Le carrossier-transformateur décide de la position de montage adéquate. Le carrossier-transformateur porte l'entière responsabilité de cette installation. Veiller à ce que la batterie soit correctement fixée et recouverte. En plus, veillez à une aération suffisante.

Information

Pour le Caddy, vous pouvez commander un « Prééquipement batterie auxiliaire » départ usine avec gestion de l'énergie sous le numéro PR 8FV.

(Sauf pour le Caddy VHR)

Il s'agit ici d'un « prééquipement de batterie auxiliaire surveillé » disposant des fonctions suivantes :

- Le contrôle de l'alimentation/de la charge de la batterie auxiliaire dépend de l'état de cette dernière (tension de l'alternateur, désactivation du dispositif start/stop de mise en veille)
- Contrôle intelligent de recharge externe (Charge des deux batteries via un chargeur possible grâce à la fermeture du relais de coupure de la batterie)
- Informations sur l'état du démarreur et sur l'état de charge de la batterie auxiliaire envoyées au système de la superstructure (Niveaux d'avertissement et de déconnexion dans le pool de signaux du calculateur de fonction spécifique au client (CFC)*)
- Influence possible du client sur la charge de la batterie (Tension maximale de l'alternateur pour un cycle de conduite réglable par l'installation en deuxième monte d'une touche de recharge)
- Configuration EM-P* standard
- Recharge automatique de la batterie de démarrage depuis la batterie auxiliaire via le relais de coupure, si la batterie de démarrage présente un très faible état de charge (jusqu'à 3x à chaque phase d'immobilisation)

Le prééquipement est conçu pour les batteries auxiliaires ayant les capacités suivantes :

a) 68Ah	b) 75Ah	c) 92Ah
---------	---------	---------

Le prééquipement :

- est conçu pour les batteries AGM
- utilise la gestion de l'énergie
- contient :
 - + Un point de couplage pour un deuxième module de données de batterie (BDM) en association avec relais de coupure 150 A et coupe-circuit amont.
 - + Un câble positif et un connecteur LIN installés et protégés, le fusible n'est pas monté !
 - + Le point de raccordement dans la zone du siège gauche de la 1^{re} rangée de sièges.
 - + (Montage du relais de coupure comme point de raccordement et du câble LIN,
 - + Extrémité des câbles enroulée et dotée de protection antibruit).
 - + Fusible 200 A comme protection entre la batterie auxiliaire et le véhicule.

CFC ou prééquipement CFC nécessaire

Après la modification, la demande d'activation du calculateur de fonction spécifique au client (CFC) pour les capacités suivantes peut être effectuée via les numéros PR de S.A.V. par le Partenaire Volkswagen Véhicules Utilitaires :

- a) **O2D** pour 68 Ah AGM
- b) **O1N** pour 75 Ah AGM
- c) **O1G** pour 92 Ah AGM

EM-P* – Configuration par défaut du calculateur de fonction spécifique au client, disponible départ usine, pour le N°PR : 8FV « Prééquipement batterie auxiliaire »

Entrées/sorties CFC	Fiche/broche	Configuration standard du CFC	Descriptif de la fonction
Entrée MFE 9 Digital Low actif (Connexion à la masse)	3 / 23	EM-P touche de recharge (à impulsions)	Le contrôle de l'alimentation/de la charge de la batterie auxiliaire dépend de l'état de cette dernière (tension max. de l'alternateur et désactivation du dispositif start/stop de mise en veille)
Entrée MFE 19 Digital High aktiv (Connexion +12 V)	3 / 8	Chargeur interne actif (à commutation)	Dans le cas de la commande de recharge externe intelligente avec des sources de recharge de faible puissance, le relais de coupure reste fermé. En cas d'activité, le message du combiné d'instruments s'affiche pour la borne 15 : fiche de recharge branchée
Sortie MFA_07 pôle positif commutant 5A de la borne 30_2	2 / 1	Contrôle de fonctionnement de la touche de recharge EMP actif	Affichage de la fonction active de la touche de recharge

**Energie Management Parallel (gestion parallèle de l'énergie pour la commande de la batterie auxiliaire)

Information pratique

Sur les véhicules avec la norme antipollution EU6, la batterie auxiliaire (à partir du numéro PR : 8FV « Prééquipement batterie auxiliaire ») fonctionne dans un état de charge optimal pour des raisons d'efficacité. C'est pourquoi la charge de la batterie n'est pas toujours pleinement disponible.

Éviter toute décharge profonde de la batterie. La batterie risquerait sinon d'être détériorée durablement.

La tension de la batterie doit être supérieure à 12,25 V en l'absence de sollicitation.

La tension de la batterie ne doit pas descendre en dessous de 11,9 V en présence d'une sollicitation. Si nécessaire, ménager une phase de repos (en coupant les consommateurs électriques) jusqu'à ce que la tension de repos remonte à 12,25 V.

Information pratique

À l'aide du CFC* et de son interface programmable, il est techniquement possible de désactiver temporairement le dispositif start/stop de mise en veille et de limiter la récupération de l'énergie de freinage. Une désactivation durable des fonctions start/stop de mise en veille ainsi que de la récupération d'énergie au freinage n'est pas autorisée.

* Calculateur de fonction spécifique au client

Raccordements au prééquipement de la 2^e batterie

Le point de couplage se trouve à l'intérieur de l'armature de siège gauche dans la 1^{re} rangée de sièges.

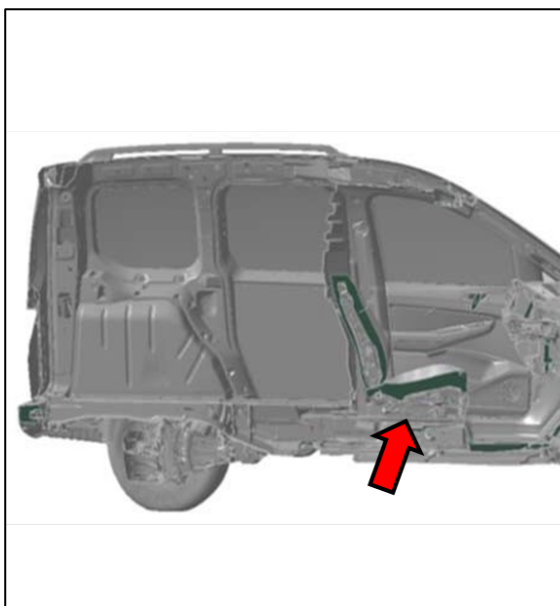


Fig. 1 : Position du point de couplage du prééquipement

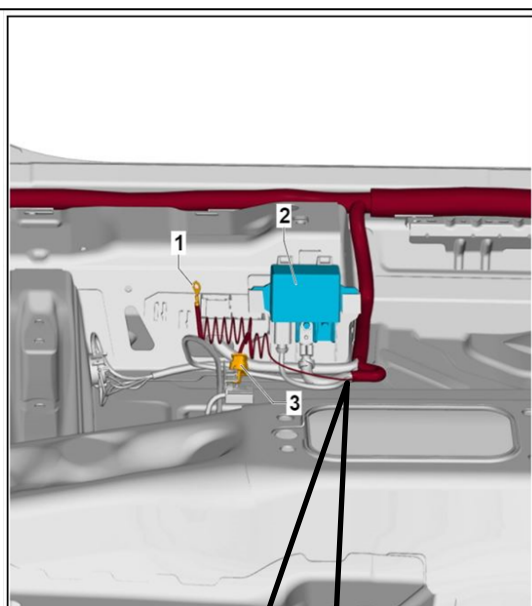


Fig. 2 : Armature de siège gauche, intérieur

À propos de la Fig. 2 :

- 1 - Câble d'alimentation de deuxième monte pour batterie auxiliaire
- 2 - Porte-relais et platine porte-fusibles
- 3 - Connecteur pour la surveillance de la batterie

Un câble de 50 cm de longueur (venant du calculateur) à extrémité enroulée est rangé dans cette zone. Le raccordement peut y être effectué par le carrossier-transformateur. Connecteur 4F0.973.702 pour couplage au module de données de batterie

Information pratique

Le montage d'une batterie additionnelle n'est autorisé qu'en liaison avec un relais de coupure de batterie. En outre, s'assurer que la batterie auxiliaire chargée de l'alimentation est protégée pour ne pas atteindre le seuil de détérioration/une décharge profonde (par ex. par le montage d'un contrôleur de tension).

Avertissement

Lors de toute opération sur le réseau de bord, déconnecter impérativement les câbles de masse de la batterie et de la batterie additionnelle ! Ne retirer qu'ensuite les câbles positifs !

Des courts-circuits risquent sinon de se produire.

2.5.4.2 Commande de recharge externe intelligente

Remarque : uniquement en cas d'installation en deuxième monte d'une batterie auxiliaire du prééquipement batterie auxiliaire (numéro PR 8FV)

Lorsque, moteur coupé, un chargeur de batteries (3) est connecté à la batterie auxiliaire (2), la gestion de l'énergie dans le calculateur de fonction spécifique au client détecte la charge externe et déclenche la fermeture du relais de coupure (4) après un temps de qualification. Le relais de coupure ne se ferme pas à un très faible état de charge de la batterie auxiliaire, à moins que la batterie de démarrage ne permette pas le démarrage. Dans ce cas, le relais est fermé et les deux batteries sont rechargées en parallèle.

Le relais s'ouvre immédiatement lors de la mise du contact (borne 15) ou lors de la demande de démarrage du moteur (borne 50), afin d'éviter que la batterie auxiliaire ne soit utilisée pour le démarrage.

Si le contact reste allumé sans que le moteur ne démarre alors que le chargeur est raccordé, le relais de coupure se ferme à nouveau après une nouvelle période de qualification.

Il faut veiller à ce que le chargeur de batteries utilisé soit en mesure de charger simultanément deux batteries. La puissance minimale recommandée est de 30 A. Si vous utilisez un chargeur de batteries avec une puissance trop faible, ou en cas de charge d'entretien prolongée, la détection automatique de charge externe risque de se désactiver pour la phase d'immobilisation en cours. Nous recommandons donc d'utiliser l'entrée de commande + 12V* « chargeur actif » sur le calculateur de fonction spécifique au client pour un chargeur intégré.

* voir le [chapitre 2.5.3.3 « Calculateur de fonction spécifique au client \(CFC\) »](#)

Information

Avec un chargeur intégré et l'entrée de commande « chargeur interne actif » connectée au CFC, le relais de coupure de la batterie principale est ouvert après une semaine de processus de recharge durable si aucune autre activité du véhicule n'est détectée. Exemples d'activités du véhicule : ouverture de porte, CFC actif ou consommateur sur la deuxième batterie. Si le niveau de charge de la batterie principale est trop faible, ou si une activité est identifiée, le relais ouvert est automatiquement refermé.

Information pratique

En cas d'installation d'un module de charge solaire de deuxième monte sur la batterie auxiliaire, il faut désactiver la détection automatique de charge externe. Si ce n'est pas le cas, cela risque de provoquer une panne prématurée du relais de coupure. Ne pas raccorder de module de charge solaire à la première batterie !

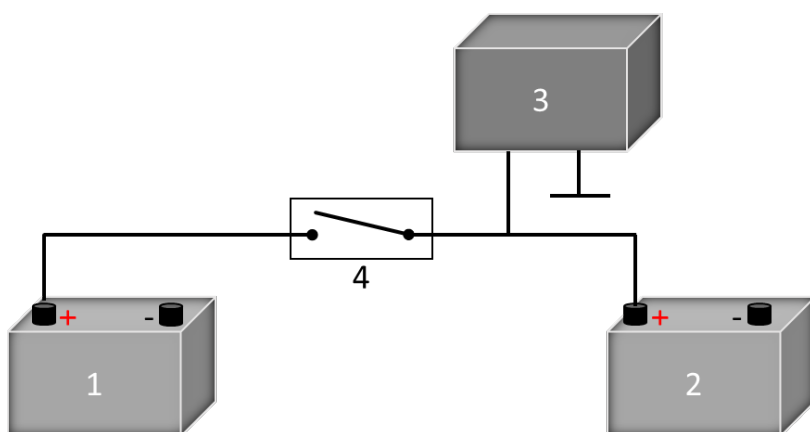


Schéma de principe : commande de la charge externe

- 1 - Batterie de démarrage
- 2 - Batterie auxiliaire
- 3 - Chargeur de batteries
- 4 - Relais de coupure

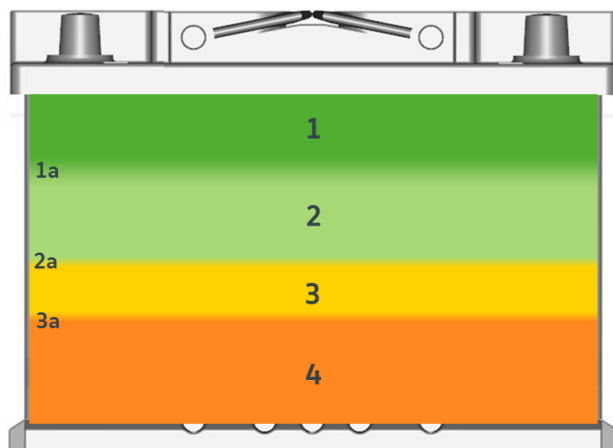
Information pratique

Le raccord de masse d'un chargeur de batteries doit toujours être raccordé à un point de masse du véhicule.

*CFC : calculateur de fonction spécifique au client, voir le [chapitre 2.5.3.3](#).

2.5.4.3 Réactions paramétrées* lorsque certains états de charge de la batterie auxiliaire sont atteints dans le cadre de la surveillance de la batterie auxiliaire

Remarque : uniquement en cas d'installation en deuxième monte d'une batterie auxiliaire du prééquipement pour batterie auxiliaire (N°PR 8FV)



Batterie auxiliaire avec consommateur de longue durée jusqu'à 130 A

États de charge		État de la batterie auxiliaire	Pool de signaux calculateur de fonction spécifique au client**	Réaction du véhicule
1	État de charge optimal			
1a	Limite entre les états de charge (1) et (2)	Légère recharge nécessaire		Tension de l'alternateur 14 V
2	État de charge réduit	Recharge nécessaire		Interdiction d'utilisation du dispositif start/stop de mise en veille et Tension max. de l'alternateur***
2a	Limite entre les états de charge (1) et (2)		1. Niveau d'alerte	
3	État de charge faible		2. Niveau d'alerte	Message sur l'afficheur : « L'état de charge de la batterie auxiliaire est trop faible. »
3a	Limite entre les états de charge (3) et (4)		Niveau de coupure	
4	État de charge trop faible	Utilisation de la batterie possible uniquement de manière restreinte		

* Paramètres adaptables aux souhaits du client.

**CFC : calculateur de fonction spécifique au client, voir le [chapitre 2.5.3.3](#)

*** La tension maximale de l'alternateur peut être sélectionnée à tout moment par le conducteur en cas d'installation en deuxième monte de la touche de recharge sur le calculateur de fonction spécifique au client

Information pratique

Les niveaux d'alerte et de coupure de la batterie auxiliaire n'ont aucun effet sur le véhicule de base. Ils doivent être mis à disposition par un paramétrage spécifique au client sur le CFC** pour les consommateurs additionnels connectés.

2.5.5 Installation d'alternateurs de deuxième monte

En cas d'installation en deuxième monte de consommateurs électriques supplémentaires, il est possible d'utiliser des alternateurs plus puissants afin de répondre aux besoins élevés en courant.

Les équipements optionnels suivants sont disponibles départ usine :

Référence (N° PR)	Désignation
NY1	Batterie de capacité accrue (68 Ah, 380 A AGM) et alternateur de capacité accrue (180 A)
NY3	Alternateur de capacité accrue (180 A)

En cas d'utilisation d'organes additionnels, veuillez consulter le [chapitre 2.7. « Prises de force moteur »](#).

Utilisez le numéro PR commandé pour savoir quel alternateur a été monté départ usine dans votre véhicule. La version de l'alternateur monté est déterminée par les équipements commandés dans le véhicule de base.

Les véhicules hybrides sont équipés du convertisseur CC/CC PR n° 8GJ. Il ne peut **pas** être remplacé par un alternateur.

En cas d'installation en deuxième monte d'autres alternateurs, il convient de tenir compte des points suivants :

- L'installation d'un alternateur ne doit pas entraver les pièces du véhicule ni compromettre leur fonctionnement.
- La capacité de la batterie et la puissance disponible de l'alternateur doivent être suffisantes.
- Le circuit électrique de l'alternateur doit être doté d'un fusible supplémentaire (voir le [chapitre 2.5.2.1 « Câbles électriques/fusibles »](#)).
- La section des câbles doit être dimensionnée en fonction de l'intensité du courant consommé (voir le [chapitre 2.5.2.1 « Câbles électriques/fusibles »](#)).
- En cas de besoins en courant élevés, il peut être nécessaire de remplacer le câblage du démarreur/de l'alternateur. Nous recommandons à cet effet l'utilisation de pièces d'origine Volkswagen.
- Veiller à ce que les câbles électriques soient correctement agencés (voir le [chapitre 2.5.2.1. « Câbles électriques/fusibles »](#)).
- Ne pas compromettre l'accessibilité des organes montés et leur simplicité d'entretien.
- Ne pas gêner l'arrivée d'air nécessaire ni le refroidissement du moteur.
- Respecter les directives du fabricant des équipements concernant la compatibilité au véhicule de base.
- La notice d'utilisation et le manuel d'entretien des organes auxiliaires doivent être remis avec le véhicule.

2.5.6 Systèmes d'aide à la conduite

Avertissement

Noter que les interventions ou le montage d'équipements inappropriés dans des systèmes du véhicule, des composants ayant trait à la sécurité ou des systèmes d'aide à la conduite peuvent altérer le bon fonctionnement de ces derniers. Une telle situation peut conduire à une défaillance ou des dysfonctionnements de composants ayant une incidence sur la sécurité. Il peut en résulter des accidents ou des dommages au véhicule. Dans le cas des systèmes d'aide à la conduite faisant partie de la réception par type, toute intervention sur ces systèmes entraîne l'annulation de la réception par type.

Pour garantir le bon fonctionnement des systèmes d'aide à la conduite, il est impératif de respecter les limites physiques du véhicule indiquées au [chapitre 2.1 « Véhicule de base »](#).

Information pratique

Les aides à la conduite sont étalonnées pour les paramètres indiqués dans le certificat de conformité. Si un véhicule est transformé dans le cadre de ces paramètres, un étalonnage n'est pas obligatoirement nécessaire.

Les conditions suivantes sont notamment requises :

- pas de surélévation (abaissement)
- les « champs de vision » et les positions des capteurs ne doivent pas être modifiés
- les capteurs et leurs caches ne doivent pas être recouverts d'un autocollant/d'une peinture
- les charges par essieu et le poids total en charge selon le COC sont respectés

Pour garantir le bon fonctionnement, nous recommandons toutefois de faire étalonner les capteurs des systèmes d'aide à la conduite (nanoradars, caméras, radar avant) par un atelier spécialisé agréé après la transformation.

Lors de la dépose des capteurs (cela inclut également la dépose d'éléments dans lesquels les capteurs sont montés, par exemple la dépose du pare-chocs pour le radar avant), les systèmes doivent être étalonnés par un atelier spécialisé agréé.

Information

De plus amples informations sur la pose et la dépose des aides à la conduite, tels que les radars et la caméra frontale pour systèmes d'aide à la conduite, sont disponibles dans le Manuel de Réparation (groupe de rép. 44 Roues, pneus, contrôle de géométrie et groupe de rép. 96 Équipement électrique) sur Internet à la rubrique **erWin*** (Elektronische Reparatur und Werkstatt Information der Volkswagen AG, documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG) :

<https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

2.5.6.1 Vue d'ensemble

De nombreux systèmes d'aide à la conduite et systèmes de sécurité passifs et actifs sont disponibles départ usine. Des systèmes d'aide à la conduite supplémentaires sont disponibles en tant qu'équipements optionnels.

Les capteurs de surveillance périmétrique constituent la base des systèmes d'aide à la conduite.

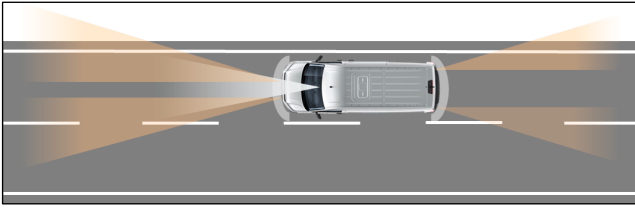


Fig. 1 : Schéma de principe

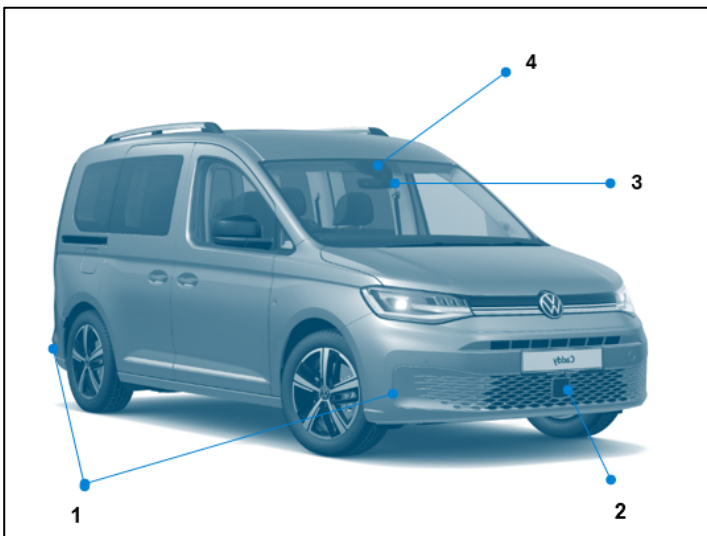


Fig. 2

- 1 – Radars Nano (avant et arrière en option)
- 2 – Radar moyenne portée MRR5 (nouvelle génération, plus grande géométrie)
- 3 – Caméra multifonction d'habitacle (MIK) (caméra d'observation du conducteur dans le rétroviseur intérieur)
- 4 – Caméra multifonction 120° (angle de vue élargi)

Le Caddy dispose de plusieurs radars et caméras qui surveillent l'environnement du véhicule et sont capables d'analyser et d'interpréter la situation par le biais d'algorithmes intelligents.

- Capteurs radar avant et arrière (en option à l'arrière)
Le véhicule est équipé de capteurs à l'avant et à l'arrière (numéro PR 7X2 en option à l'avant). Ces capteurs sont utilisés par le régulateur de distance (ACC) et par l'assistance au freinage d'urgence autonome (Front Assist). D'autres capteurs à radar en option situés à l'arrière surveillent les conditions de circulation derrière le véhicule. Ces capteurs constituent la base de l'assistant de changement de voie « Side Assist », incluant le « détecteur d'angle mort », dont les signaux sont également exploités par le régulateur de distance et l'assistance au freinage d'urgence autonome Front Assist.
- La caméra frontale pour systèmes d'aide à la conduite se trouve dans la zone du rétroviseur intérieur et assure les fonctions suivantes :
 - + La détection de véhicules (système redondant par rapport au radar)
 - + La surveillance de la zone située devant le véhicule à l'arrêt (pour le redémarrage automatique réalisé par le régulateur de distance)
 - + Le captage des informations sur la voie de circulation pour l'assistant de maintien de voie « Lane Assist »
 - + La détection de véhicules et d'autres objets éclairés la nuit, pour la régulation dynamique des feux de route (Dynamic Light Assist)
- Caméra à l'arrière
La caméra de recul en option (n° PR KA2) offre une meilleure visibilité vers l'arrière lors de déplacements en marche arrière et une image vidéo réelle de la zone arrière du véhicule. La caméra de recul peut être combinée avec les systèmes d'autoradio ou les systèmes de navigation.
- Capteurs à ultrasons :
Pour assister le conducteur, le véhicule comprend jusqu'à 12 capteurs à ultrasons. Les informations des capteurs à ultrasons sont également prises en compte par le régulateur de distance.

Information pratique

Les capteurs peuvent être déréglés ou endommagés par des chocs, par exemple lors de l'entrée ou de la sortie d'une place de stationnement. En conséquence, le système peut se désactiver ou du moins être affecté.

Information pratique

Pour que les capteurs radar fonctionnent correctement, les boucliers de pare-chocs doivent être exempts de neige et de glace et ne doivent pas être recouverts d'autocollants, de peinture ou de revêtement dans la zone de détection des capteurs.

Information pratique

La présence de films, notamment d'autocollants réfléchissants, peut perturber le fonctionnement des capteurs montés dans le véhicule. S'il faut coller des films sur le véhicule de films, s'assurer que ceux-ci ne perturbent pas le fonctionnement des systèmes d'aide à la conduite.

Vue d'ensemble des systèmes d'aide à la conduite

Selon l'équipement choisi et les directives commerciales, les systèmes d'aide à la conduite suivants sont présents dans le véhicule :

	Systèmes d'aide à la conduite	Numéro PR
	Assistant de maintien de voie « Lane Assist »	6I1
	Assistant de conduite « Travel Assist », avec assistant de maintien de voie « Lane Assist »	6I2
	Assistant de conduite « Travel Assist », avec assistant de maintien de voie « Lane Assist » et « Emergency Assist »	6I6
	Régulation des feux de route « Light Assist »	8G1
	Système de détection de la signalisation routière	QR9
	Front Assist (ACC) avec alertes et freinage pour les véhicules	8J1
	Front Assist avec alertes et freinage pour les véhicules, les piétons et les cyclistes	8J2
	Front Assist avec alertes et freinage pour les véhicules, les piétons et les cyclistes	8J3
	Assistant d'évitement sans assistant de braquage	4G1
	Assistant d'évitement et assistant de braquage	4G3
	Assistant de changement de voie « Side Assist » avec détecteur d'angle mort, assistant de sortie de stationnement et avertisseur de descente du véhicule	7Y1
	Assistant de sortie de stationnement et de changement de voie et avertisseur de descente du véhicule	79H
	Assistant d'intersection	JX1
	Régulateur de vitesse (GRA) électronique	8T2
	Régulateur de distance ACC avec Stop & Go	8T3
	Limiteur de vitesse	LT1
	Limiteur de vitesse et limiteur de vitesse prédictif « Intelligent Speed Assist »	LT2

Systèmes d'aide à la conduite**Numéro
PR**

Assistant aux manœuvres de stationnement « Park Assist » et système d'aide au stationnement à l'avant et à l'arrière 7X5



Système d'aide au stationnement avant et arrière 7X2



Système d'aide au stationnement 7X1



Détecteur de distraction et de fatigue EM2



Assistant de vigilance EM3



Système de contrôle de la pression des pneus 7K1
7K3

Légende

2.5.6.2 Direction assistée électromécanique

La direction assistée électromécanique présente de nombreux avantages par rapport à la direction hydraulique. Elle assiste aussi bien physiquement que psychiquement le conducteur. Elle fonctionne en fonction des besoins, c'est-à-dire uniquement lorsque le conducteur le souhaite. L'aide fournie par la direction assistée dépend de la vitesse du véhicule, du couple de braquage et de l'angle de braquage, qui sont calculés par les capteurs puis analysés dans le calculateur de direction assistée.

De plus, la direction assistée électromécanique permet l'utilisation de nombreux systèmes d'aide à la conduite pour lesquels une intervention de braquage est effectuée, comme l'assistant de maintien de voie, l'assistant aux manœuvres de stationnement et l'assistant aux manœuvres avec remorque.

Avertissement

Toute modification sur la direction, sur ses composants et sur les calculateurs est interdite !

En effet, cela risquerait d'entraver le bon fonctionnement de ces systèmes et d'entraîner une défaillance. Le conducteur risquerait alors de perdre le contrôle du véhicule et de provoquer un accident.

2.5.6.3 Programme électronique de stabilisation (ESC)

L'ESC est un système de régulation de la dynamique de conduite qui régule à la fois la dynamique longitudinale et la dynamique transversale du véhicule.

Grâce à un système de capteurs perfectionné qui compare en permanence la trajectoire actuelle du véhicule avec la trajectoire de consigne définie par le conducteur, l'ESC permet l'amélioration de la stabilité directionnelle.

Dans toutes les conditions de conduite (accélération, freinage, roue libre, en ligne droite ou dans les virages), l'ESC contribue à la stabilité du véhicule.

En interaction avec les signaux des autres capteurs, un ordinateur contrôle le maintien de la trajectoire définie par le conducteur.

Si le véhicule dévie de la trajectoire de consigne (survirage ou sous-virage), un couple résistant est appliqué sous l'effet d'une intervention individuelle sur les freins afin de stabiliser le véhicule.

Avertissement

Toute modification sur les véhicules avec ESC est interdite.

- Modification du poids total autorisé en charge
- Modification des capteurs (capteur d'angle de braquage, capteur de vitesse de lacet, capteur de vitesse de rotation des roues)
- Modification de la résistance aux vibrations sur l'emplacement de montage, dans la zone du capteur de vitesse de lacet suite à des modifications de la carrosserie
- Modification de la position de composants
- Modification des trains roulants
- Modification des roues et pneus
- Modification du moteur
- Modification de la direction
- Modification du système de freinage

L'emplacement de montage, la position de montage et la fixation des capteurs du programme électronique de stabilisation ne doivent pas être modifiés. Toute modification des câbles et des composants du programme électronique de stabilisation est interdite. L'ESC risquerait de ne plus fonctionner correctement.

En cas de modifications, ce système risque de ne plus pouvoir fonctionner correctement, ce qui peut entraîner sa désactivation et des erreurs de contrôle. Le conducteur risquerait alors de perdre le contrôle du véhicule et de provoquer un accident.

2.5.6.4 Système de contrôle de la pression des pneus

Il existe deux types de système de contrôle de la pression des pneus :

1) Système de contrôle indirect de l'état des pneus (RKA+)

Ce système (7K1) monté de série utilise les capteurs de vitesse d'ABS existants pour surveiller la vitesse de rotation des pneus. Des modifications de la circonférence de roulement et de la fréquence de vibration des pneus permettent de détecter une perte de pression éventuelle. Le système de contrôle de l'état des pneus+ est un module logiciel intégré dans le calculateur d'ABS et utilisé sur le véhicule. Le conducteur reçoit une alerte lorsque la pression de gonflage des pneus configurée n'est pas ou plus atteinte. Le témoin de contrôle des pneus apparaît sur le combiné d'instruments.

2) Système de contrôle direct de la pression des pneus

Ce système disponible en option (7K3) utilise des capteurs de pression de gonflage des pneus supplémentaires montés directement sur les valves des pneus et qui mesurent la pression de gonflage absolue réelle des pneus. Les capteurs envoient les données au calculateur du système de contrôle de la pression des pneus dans le véhicule. Le conducteur reçoit les informations sur la pression de gonflage exacte de chaque pneu dans le système d'infodivertissement et il est averti lorsque la valeur de pression de consigne est largement inférieure à la valeur de consigne configurée pour le véhicule. Le témoin de contrôle des pneus apparaît sur le combiné d'instruments.

Si les fonctions des deux systèmes sont restreintes, le conducteur est alors informé du dysfonctionnement. Dans ce cas, le témoin de contrôle des pneus clignote pendant 65 secondes à chaque coupure et remise du contact.

Le système de contrôle de la pression des pneus (7K3) se compose des éléments principaux suivants :

- 4 capteurs de pression de gonflage des pneus avec détection du sens de rotation
- Calculateur de système de contrôle de la pression des pneus avec antenne intégrée et montée sur le véhicule à un emplacement permettant une réception optimale
- Affichage sur le combiné d'instruments et commande dans le système d'infodivertissement

Le calculateur de système de contrôle de la pression des pneus J502 et l'antenne du système de contrôle de la pression des pneus R175 se trouvent sur la jupe arrière de la carrosserie.

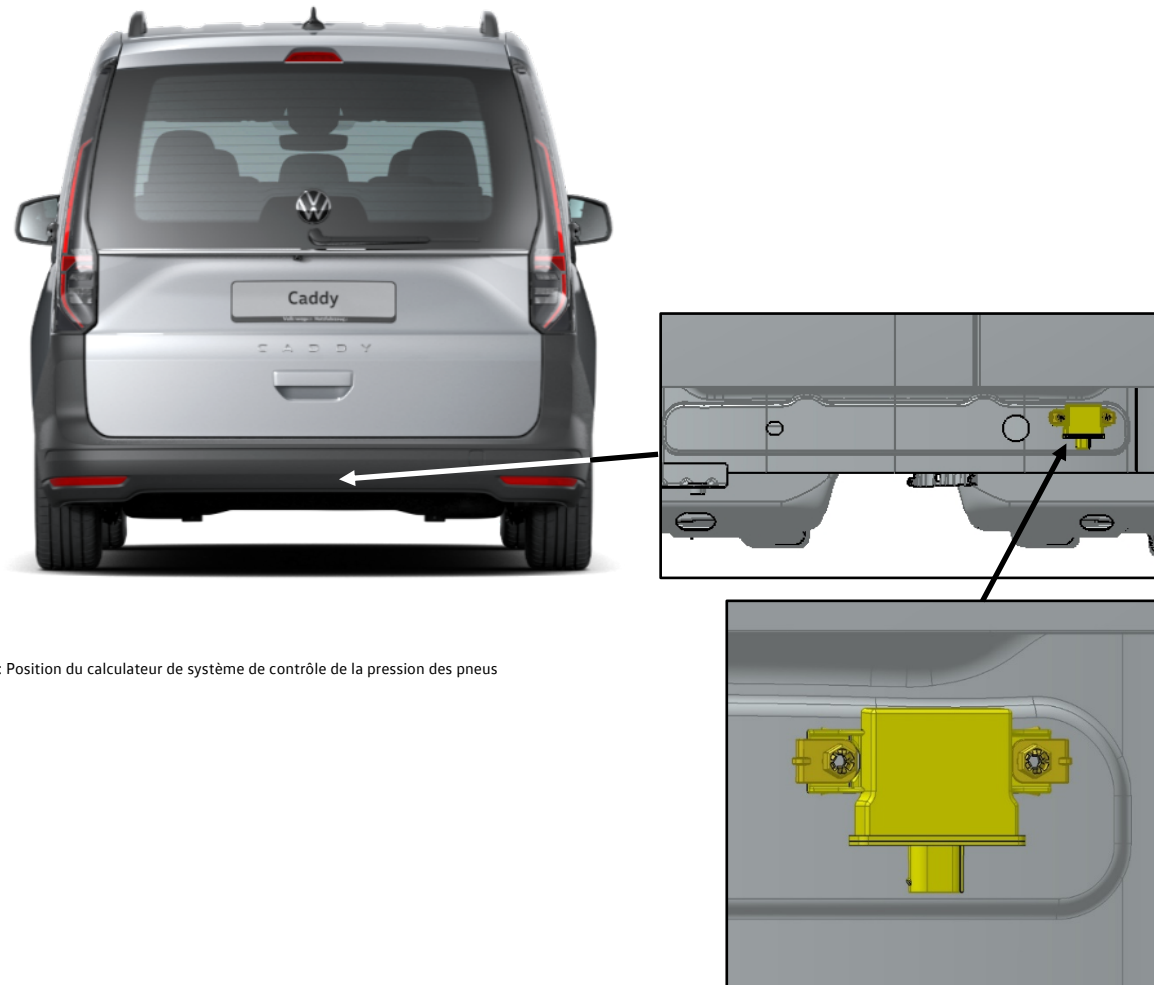


Fig. 1 : Position du calculateur de système de contrôle de la pression des pneus

Avertissement

La position du calculateur du système de contrôle de la pression des pneus ne doit pas être modifiée. Dans le cas contraire, des dysfonctionnements peuvent survenir. Le conducteur risquerait alors de ne pas détecter une perte de pression des pneus et de causer un accident. Par ailleurs, le véhicule risque dans certains cas de ne plus remplir les conditions d'homologation.

Avertissement

Les valeurs publiées par le constructeur automobile dans le tableau de pression de gonflage des pneus doivent être respectées. Reportez-vous à ce sujet à la Notice d'Utilisation du véhicule. Les valeurs des pressions de gonflage autorisées pour les différentes combinaisons de pneus sont également indiquées sur une plaque apposée sur la carrosserie. Ne dépassez pas la pression à froid maximale des pneus de 5,1 bar pour certaines combinaisons de roue/pneu en association avec le système de contrôle de la pression des pneus.

Si des dimensions de pneus différentes des dimensions de série sont montées dans le cadre d'une transformation du véhicule, il incombe au carrossier-transformateur d'informer le client sur les valeurs de pression de gonflage des pneus différentes.

2.5.6.5 Caméra multifonction

La caméra multifonction avant est intégrée dans le pied de rétroviseur.

La caméra frontale pour systèmes d'aide à la conduite est montée sur le pare-brise. Elle fournit des informations pour les systèmes d'aide à la conduite régulation des feux de route Light Assist, système de détection de la signalisation routière Sign Assist, assistant de maintien de voie Lane Assist et régulateur de distance Adaptive Cruise Control.

Sur le plan fonctionnel, la caméra communique ses informations à plusieurs interfaces. Par ses images prises avec différentes portées, elle fournit des informations aux systèmes d'aide à la conduite suivants :

- Assistance au freinage d'urgence automatique « Front Assist » (avec détection des piétons et des cyclistes)
- Assistant de maintien de voie « Lane Assist »
- Régulation des feux de route « Light Assist »
- Système de détection de la signalisation routière

Information pratique

Le champ de vision de la caméra ne doit pas être masqué. Veuillez tenir compte des remarques du [chapitre 2.5.6.](#)

Avertissement

Il est interdit de modifier la position de la caméra et son environnement (par ex. modification de la glace de série ou de son inclinaison ou installation de pièces rapportées dans le champ de la caméra). Dans le cas contraire, la caméra risque de ne plus fonctionner correctement.

2.5.6.6 Caméra multifonction d'habitacle (numéro PR EM3)

Selon l'équipement, les véhicules peuvent être équipés d'une caméra multifonction d'habitacle (MIK). La caméra est intégrée dans l'unité de rétrovision intérieure. Elle surveille le conducteur et détecte les signes de fatigue et de manque d'attention du conducteur. Pour plus d'informations, veuillez consulter la Notice d'Utilisation de votre véhicule. En plus de la version papier de la Notice d'utilisation, vous pouvez également consulter une version électronique de la Notice d'utilisation valable pour votre véhicule en indiquant le NIV (numéro d'identification du véhicule) sur Internet à l'adresse <https://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/de/service-und-teile/bordbuch.html>.



Fig. 1 Caméra multifonction d'habitacle

Information

La caméra multifonction d'habitacle (MIK) est une mesure conforme aux prescriptions du-GSR2C (General Safety Regulation 2c) et fait partie du règlement UE 2019/2144. L'objectif est d'augmenter la sécurité des véhicules et de réduire le nombre d'accidents de la route.

Information pratique

Le collage ou le recouvrement de la caméra multifonction d'habitacle entraîne des dysfonctionnements et des messages d'erreur.

2.5.6.7 Détecteur de pluie et de luminosité

Le détecteur de pluie et de luminosité est monté sur le bord supérieur du pare-brise, dans la zone au-dessus du rétroviseur.

Information pratique

Sur les véhicules dont les superstructures entrent dans le cône du détecteur de pluie et de luminosité ou le couvrent, des dysfonctionnements risquent d'apparaître. Respecter les directives CEE-ONU R 48.

Information pratique

Il est interdit de modifier la position du détecteur de pluie et de luminosité et de son environnement. Dans le cas contraire, le détecteur de pluie et de luminosité risque de ne plus fonctionner correctement.

Le détecteur de pluie et de luminosité ne peut être posé que conjointement avec les pare-brises disponibles de série ou en équipement optionnel. Dans le cas contraire, des dysfonctionnements peuvent survenir.

2.5.6.8 Systèmes d'aide au stationnement

Pour l'aide au stationnement, les systèmes d'aides à la conduite suivants sont disponibles en option :

- Aide au stationnement à l'arrière n° PR 7X1
- Système d'aide au stationnement à l'avant et à l'arrière n° PR 7X2
- Assistant aux manœuvres de stationnement « Park Assist » et système d'aide au stationnement à l'avant et à l'arrière n° PR 7X5



Fig. 1 : position des capteurs du système d'aide au stationnement avant

1 – Capteurs pour système d'aide au stationnement avant (park distance control)

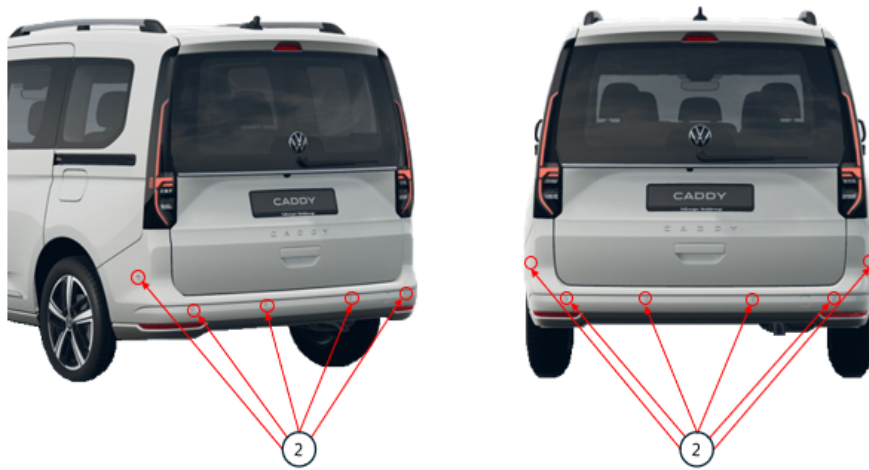


Fig. 2 : position des capteurs du système d'aide au stationnement arrière

2 – Capteurs pour système d'aide au stationnement arrière (park distance control)

Chez Volkswagen, le respect du règlement CEE-ONU R158 (dispositifs de marche arrière) est assuré par le système d'aide au stationnement. C'est la raison pour laquelle chaque véhicule est équipé d'un système d'aide au stationnement arrière départ usine.

L'environnement du véhicule équipé de ces systèmes est surveillé à l'aide de 12 capteurs à ultrasons, également appelés transmetteurs de système d'aide au stationnement.

Ceux-ci sont montés à l'arrière et à l'avant du véhicule (voir figures 1 et 2 dans ce chapitre).

Information pratique

Les points suivants doivent être pris en compte pour les superstructures et transformations :

- La présence de pièces rapportées dans la zone de détection des capteurs à ultrasons peut nuire au fonctionnement des systèmes d'aide au stationnement (par ex. dispositif d'attelage, porte-à-faux des superstructures, porte-moyeu, plateforme, protection antichocs). Pour les carrosseries et transformations, s'assurer que les capteurs à ultrasons ne sont pas recouverts par des pièces rapportées.
- En cas de mise en peinture ultérieure du pare-chocs, les capteurs à ultrasons du système d'aide au stationnement ne doivent pas être montés. La couche de peinture entrave l'émission et la réception des signaux ultrasons.
- En cas de montage ultérieur d'éléments homologués, votre Partenaire Volkswagen doit coder ultérieurement le jeu de paramètres adéquat dans le système d'aide au stationnement.

Information

Différents capteurs à ultrasons sont disponibles pour les boucliers de pare-chocs.

- Capteurs non peignables pour boucliers de pare-chocs grainés ou peints en noir
- Capteurs préparés pour la peinture, peints dans la couleur du véhicule
- Capteurs déjà peints dans la couleur du véhicule

Information pratique

Les capteurs déjà peints ne doivent pas être repeints.

Si des capteurs sont préparés pour la peinture, il est nécessaire de les peindre avant leur montage afin de garantir leur bon fonctionnement pendant toute leur durée de vie.

Des capteurs préparés pour la peinture ou peints dans divers coloris sont disponibles auprès de votre Partenaire Volkswagen. Les capteurs ne pouvant être peints pour les boucliers de pare-chocs grainés ne doivent pas être peints.

L'épaisseur de peinture sur l'ensemble de la membrane ne doit pas excéder 125 µm, sinon le fonctionnement des capteurs risque d'être compromis. Cela inclut également les couches multiples de peinture et la couche de peinture par cataphorèse (KTL).

L'épaisseur de la couche KTL se situe entre 14 µm et 22 µm.

Pour garantir le fonctionnement irréprochable des capteurs, contrôler l'épaisseur de la couche par échantillonnage.

Lors de la mise en peinture, veillez à ce que non seulement la membrane des capteurs, mais également le pourtour du bord cylindrique de la membrane soient recouverts d'une couche uniforme de peinture d'au moins 2 mm d'épaisseur.

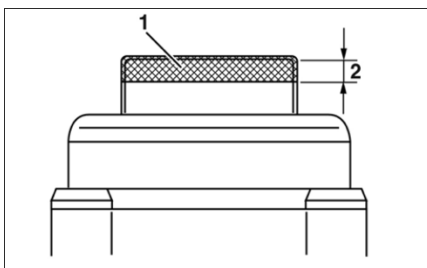


Fig. 1 : Zone à peindre du bord cylindrique de la membrane des capteurs

1 – Zone à peindre

2 – Épaisseur de la couche de peinture max. 125 µm

Information pratique

La couche de peinture ne doit pas être poncée mécaniquement. Cela risquerait d'endommager la couche de chromate ou la couche KTL.

Ne pas retirer par des moyens chimiques la couche de peinture primaire par cataphorèse. La couche KTL risquerait sinon d'être endommagée et de ne plus pouvoir être retouchée. Toute rectification chimique ou mécanique est également interdite.

2.5.6.9 Assistant de maintien de voie « Lane Assist »

L'assistant de maintien de voie « Lane Assist » détecte les signalisations au sol à l'aide d'une caméra située dans la zone du rétroviseur intérieur.

En cas de présence d'au moins un marquage au sol, le système s'active automatiquement à partir d'une vitesse de 65 km/h, même en cas d'obscurité

et de brouillard. Dès que le véhicule semble vouloir quitter la voie, le système avertit le conducteur de manière visuelle et tactile (par des vibrations) et corrige

activement la trajectoire du véhicule dans la limite des possibilités techniques.

Information pratique

Veuillez tenir compte des remarques figurant au [chapitre 2.5.6](#) et [chapitre 2.5.6.5](#)

Information

Pour de plus amples informations sur l'étalonnage de la caméra de l'assistant de maintien de voie, veuillez consulter le système de documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG (erWin*) :

<https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

2.5.6.10 Front Assist/régulateur de distance

L'assistance au freinage d'urgence autonome « Front Assist » surveille la distance par rapport au véhicule de devant à l'aide d'un capteur à radar monté à l'avant du véhicule et détecte les situations où cet écart devient insuffisant.

En cas de détection d'un risque de collision avec un véhicule ou un objet statique, le conducteur est averti par des signaux visuels et sonores, ainsi que par un bref à-coup de freinage. En outre, le système de freinage est pré-rempli et les paramètres de l'assistance au freinage d'urgence sont adaptés si nécessaire.

La fonction effectue un freinage automatique en cas de détection d'un risque de collision inévitable et d'absence de réaction de freinage de la part du conducteur. Si le conducteur freine fortement en détectant le danger, il est assisté pour éviter la collision de manière que la demande de freinage soit accrue jusqu'à éviter autant que possible une collision.

Les points suivants doivent être pris en compte en cas de superstructures et transformations :

- La manière dont le capteur est raccordé ne doit pas être modifiée.
- Les zones devant, autour et derrière le capteur ne doivent en principe pas être modifiées.
- Des modifications apportées aux trains roulants (freins, empattement, voie, ressorts/amortisseurs) peuvent avoir un effet préjudiciable sur le fonctionnement.
- Il est interdit de modifier le support de jupe avant ou la jupe avant elle-même.
- En cas de mise en peinture ultérieure du bouclier de pare-chocs, ne pas repeindre les capteurs existants ni le radar avant et son support.
- La charge autorisée sur essieu ne doit pas être dépassée.
- Les calculateurs nécessaires au bon fonctionnement du système de surveillance périmétrique et du régulateur de distance ne doivent pas être déposés ou leur fonctionnement entravé.

Avertissement

Veuillez noter que des interventions ou des installations non conformes dans des systèmes du véhicule, des composants liés à la sécurité ou des systèmes d'aide à la conduite (comme les freins, l'empattement, la voie, des ressorts/amortisseurs, la gestion moteur et le programme électronique de stabilisation) peuvent avoir un effet préjudiciable sur leur fonctionnement et entraîner la nullité de l'homologation du système. Ces opérations peuvent aussi provoquer une panne ou un dysfonctionnement des composants ayant trait à la sécurité. Il peut en résulter des accidents ou des dommages au véhicule.

Information

Si, par exemple, une plaque de montage doit être posée pour des appareils supplémentaires devant le capteur à radar, contacter le service client Volkswagen lors de la phase de planification (voir [chapitre 1.2.1. « Informations sur les produits et les véhicules destinées aux carrossiers-transformateurs »](#)). Il convient de respecter les réglementations en matière de circulation routière en vigueur dans les pays d'immatriculation et de consulter à ce propos l'organisme de contrôle technique ou le service technique.

2.5.7 Points de masse

Pour les équipements ou les pièces rapportées électriques ultérieurs, il convient d'utiliser les points de masse prévus par Volkswagen afin d'assurer un raccord à la masse optimal avec le véhicule de base.

Avertissement

L'utilisation d'autres points de masse peut entraîner des dysfonctionnements des systèmes de sécurité. Une telle situation peut conduire à une défaillance de composants ayant une incidence sur la sécurité ou à des messages d'erreur sur le combiné d'instruments.

Il est possible de visser jusqu'à 4 cosses sur un goujon de masse.

Les points de masse des systèmes de sécurité ne doivent pas être utilisés pour les carrosseries.

Information

Une vue d'ensemble générale et des informations détaillées sur les points de masse se trouvent dans le schéma actuel de parcours du courant.

Les informations sur les réparations et les documentations d'atelier de Volkswagen AG sont disponibles au téléchargement sur Internet, à la rubrique erWin* (Elektronische Reparatur und Werkstatt Information der Volkswagen AG : système de documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG) : <https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

Veillez nous contacter pour toute autre exigence (voir le [chapitre 1.2.1 « Informations sur les produits et les véhicules pour les carrossiers-transformateurs »](#)).

2.6 Périphérie du moteur/de la transmission

En cas de modification de composants jouant un rôle dans l'émission de bruit, comme le moteur, le système d'échappement, les pneus, le système d'admission d'air etc., il convient d'effectuer des mesures du bruit conformément aux directives européennes. Les valeurs autorisées ne doivent pas être dépassées.

Les directives et règlements nationaux en la matière doivent être appliqués.

Les composants d'insonorisation montés en série ne doivent pas être modifiés ou retirés (voir également le [chapitre 2.4.4 « Insonorisation »](#)).

2.6.1 Moteur/pièces de la chaîne cinématique

Toute modification du système d'admission d'air du moteur est interdite.

Il n'est pas possible d'installer une solution de régulation du régime moteur de deuxième monte.

La modification du système de refroidissement (radiateur, grille de calandre, conduits d'air, etc.) n'est pas autorisée.

Les surfaces d'admission de l'air de refroidissement doivent rester dégagées.

2.6.2 Demi-arbres de roue

Un demi-arbre de roue modifié conçu et réalisé correctement ne produit pas de bruit ni de vibrations ; ces opérations doivent donc être confiées à une entreprise disposant de la qualification nécessaire à la fabrication des arbres de transmission.

Utiliser uniquement des pièces d'origine Volkswagen.

2.6.3 Système d'alimentation en carburant

Toute modification du système d'alimentation en carburant doit être évitée et peut entraîner l'annulation de la réception du véhicule. Si une transformation nécessite une modification du système d'alimentation en carburant, le carrossier-transformateur porte l'entière responsabilité de l'exécution de cette opération, le bon fonctionnement de l'installation, ainsi que des composants et matériaux utilisés.

Il convient de veiller à ce qu'il y ait un espace libre suffisant par rapport à tous les composants adjacents. Il convient d'éviter toute limitation de la garde au sol par rapport au véhicule de série. Il convient de particulièrement faire attention à l'effet de la chaleur émise sur le réservoir modifié par le système d'échappement. Lorsque des éléments de protection thermique du véhicule de série sont retirés, ils doivent être remplacés de manière appropriée. Un nouveau certificat de réception doit alors être demandé auprès des autorités d'immatriculation.

Information pratique

Lorsque le témoin de niveau ne fonctionne pas correctement, les composants du circuit de carburant risquent d'être endommagés et le moteur également.

Information

Volkswagen Véhicules Utilitaires n'apporte aucune assistance pour l'adaptation de l'indicateur de niveau de carburant au système d'alimentation en carburant modifié.

En cas de modifications sur le système d'alimentation en carburant, tenir compte des points suivants :

- L'ensemble du système doit être étanche de manière durable et dans toutes les conditions d'utilisation.
 - En cas de modification du tuyau de ravitaillement, veiller à assurer une bonne qualité de ravitaillement et éviter les risques de siphonage lors de la pose.
 - Tous les composants au contact du carburant doivent être adaptés au type de carburant utilisé (par ex. essence/diesel/additif à l'éthanol, etc.) et aux conditions environnementales régnant sur l'emplacement de montage.
 - Les flexibles doivent rester indéformables pendant toute leur durée de fonctionnement afin d'éviter tout rétrécissement de leur section
(par ex. : flexibles à 4 couches conformes à la norme DIN 73379--1)
 - Les flexibles multicouches sont à privilégier.
 - Monter des manchons de renfort sur les points de raccord entre les flexibles afin d'empêcher une contraction du collier de liaison et de garantir une parfaite étanchéité.
 - Monter sur les points de raccord des colliers à lame-ressort qui compensent automatiquement les tassements possibles des matériaux et maintiennent la précontrainte. Éviter d'utiliser des colliers de flexibles avec filet de vis.
 - Toutes les pièces du système de remplissage de carburant doivent être maintenues à une distance suffisante des pièces mobiles, des arêtes vives et des composants soumis à de hautes températures afin d'éviter tout risque d'endommagement.
 - Sur les véhicules avec moteur à essence (valable aussi pour les véhicules hybrides), un réservoir à charbon actif se trouve dans le passage de roue, côté arrière gauche. La position du réservoir à charbon actif et sa conduite de rinçage vers le moteur ne doivent pas être modifiées. Idem pour la position de l'admission d'air frais.
 - Sur les véhicules hybrides, une vanne de coupure (FTIV Fuel Tank Isolation Valve) est également montée sur le réservoir à charbon actif et un capteur de pression est monté sur le réservoir à carburant.
 - **Mise en garde :** sur les véhicules hybrides, la pression interne du réservoir peut atteindre 400 mbar
 - L'ensemble du concept de ventilation et de purge du réservoir à carburant ne doit pas être modifié.
 - Le fonctionnement du système de ventilation des véhicules hybrides est soumis à une exigence particulière. Si des modifications sont inévitables, une attention particulière est requise lors des transformations.
 - Ne pas monter de composant conducteur de chaleur ou de composant réduisant l'espace de montage.
 - Ne pas modifier la pompe à carburant, la longueur des conduites de carburant ni leur disposition. La modification de ces composants mis au point les uns par rapport aux autres est susceptible de nuire au fonctionnement du moteur.
 - Lorsque des modifications doivent être réalisées sur la carrosserie dans la zone du réservoir à carburant, ce dernier doit être déposé.
 - Si le carrossier-transformateur remplace le réservoir de série par un réservoir à carburant, la garde au sol avec le réservoir neuf ne doit pas être inférieure à celle obtenue avec le réservoir de série.
 - Si le carrossier-transformateur modifie la position du réservoir de série, les transmetteurs de niveau de carburant et l'indicateur de niveau de carburant doivent être de nouveau étalonnés.
- En cas d'usage d'un réservoir à carburant différent du réservoir de série, tel que sur les véhicules destinés à un usage spécial (par ex. les véhicules adaptés aux fauteuils roulants), des exceptions sont possibles. Veuillez nous contacter (voir le chapitre 1.2.1.1 « Contact en Allemagne » et 1.2.1.2 « Contact international »).

Consulter les Manuels de réparation de Volkswagen AG.

Information

Les informations sur les réparations et les documentations d'atelier de Volkswagen AG sont disponibles au téléchargement sur Internet à la rubrique **erWin*** (Elektronische Reparatur und Werkstatt Information der Volkswagen AG : système de documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG) : <https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

2.6.4 Système d'échappement

La modification du système d'échappement jusqu'au silencieux central et dans la zone des composants de post-traitement des gaz d'échappement (filtre à particules, catalyseur, sonde lambda, etc.) n'est pas autorisée.

Toute modification du système d'échappement requise en raison du montage d'éléments ou d'aménagements peut avoir une incidence sur l'autorisation de mise en circulation du véhicule. Veuillez nous contacter avant d'entreprendre toute opération de transformation afin que nous puissions vous conseiller.

Nous vous recommandons d'utiliser des pièces d'origine VW et de suivre les consignes des Manuels de Réparation de Volkswagen AG.

Information

Pour de plus amples informations sur le montage et la dépose du système d'échappement, veuillez vous rendre sur Internet à la rubrique **erWin*** (Elektronische Reparatur und Werkstatt Information der Volkswagen AG : documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG) :

<https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

Information

Tenir compte des prescriptions et des directives propres à chaque pays.

Les exceptions doivent être validées au préalable par Volkswagen AG et consignées dans des avis d'autorisation adaptés, portant sur les modifications concernées.

Veuillez nous contacter avant d'entreprendre toute transformation (voir le [chapitre 1.2.1 « Informations sur les produits et les véhicules destinées aux carrossiers-transformateurs »](#)).

Avertissement

Attention risque d'incendie !

La longueur et l'agencement des éléments du système d'échappement sont conçus de manière à optimiser le comportement thermique de ce dernier. Toute modification peut entraîner un échauffement important, voire extrême, du système d'échappement et des composants environnants (arbres de transmission, réservoir à carburant, tôle de plancher, etc.).

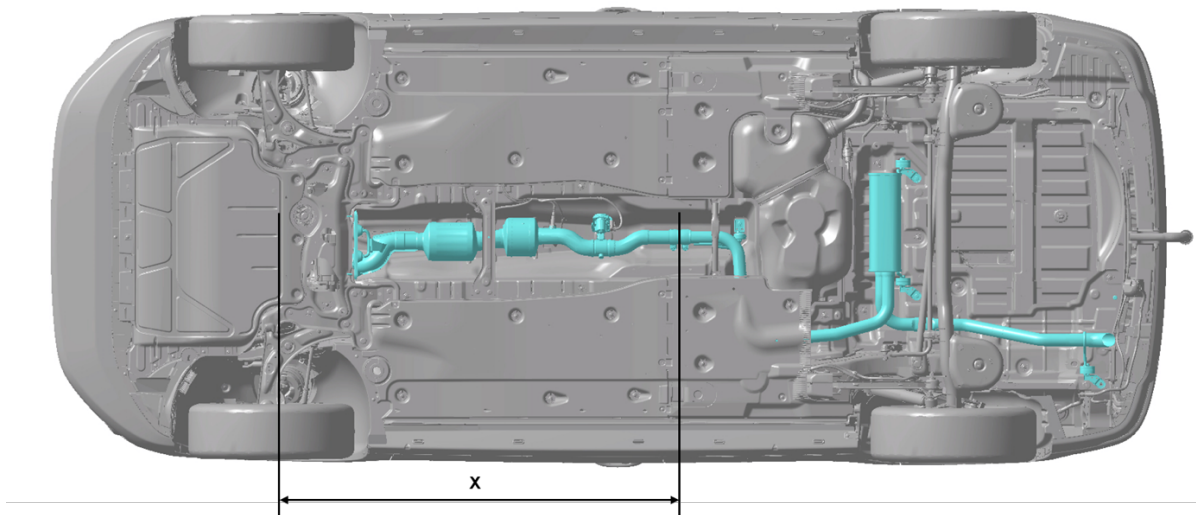


Fig. 1 : Système d'échappement du Caddy avec système SCR

X – Zone dans laquelle des modifications ne sont pas autorisées

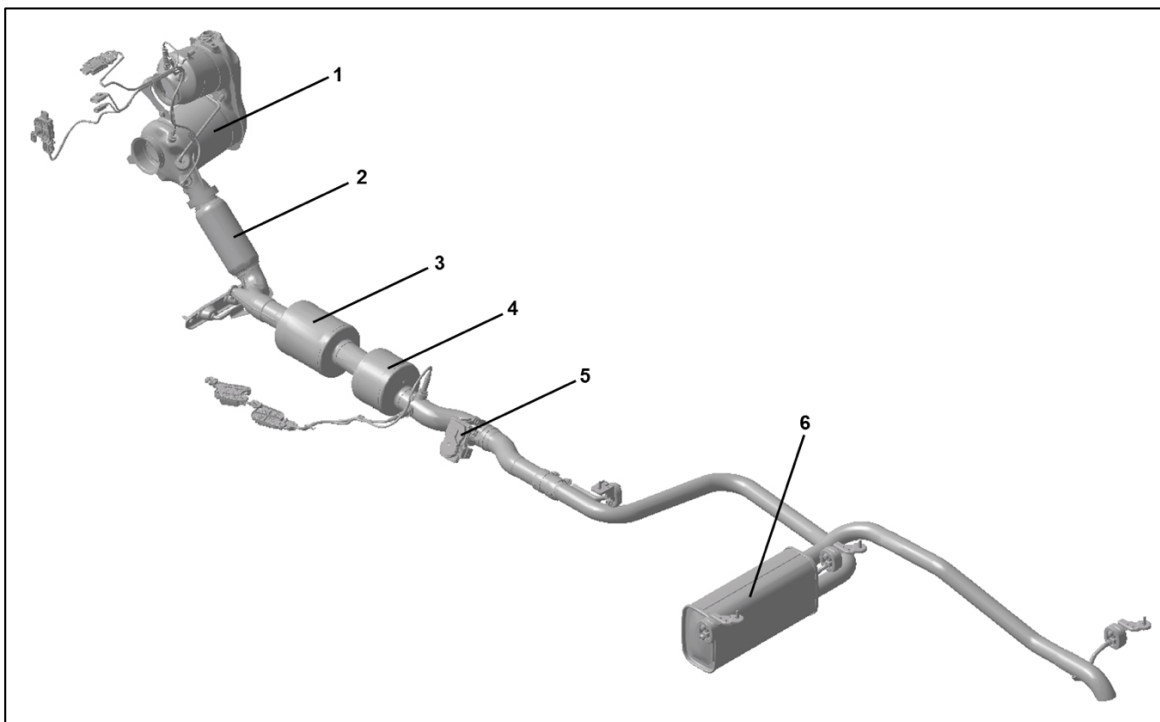


Fig. 2 : Épuration des gaz d'échappement avec réduction catalytique sélective

- 1 – Épuration des gaz d'échappement
- 2 – Élément de désaccouplement
- 3 – Convertisseur
- 4 – Convertisseur
- 5 – Volet de régulation des gaz d'échappement
- 6 – Silencieux de détente et de sortie

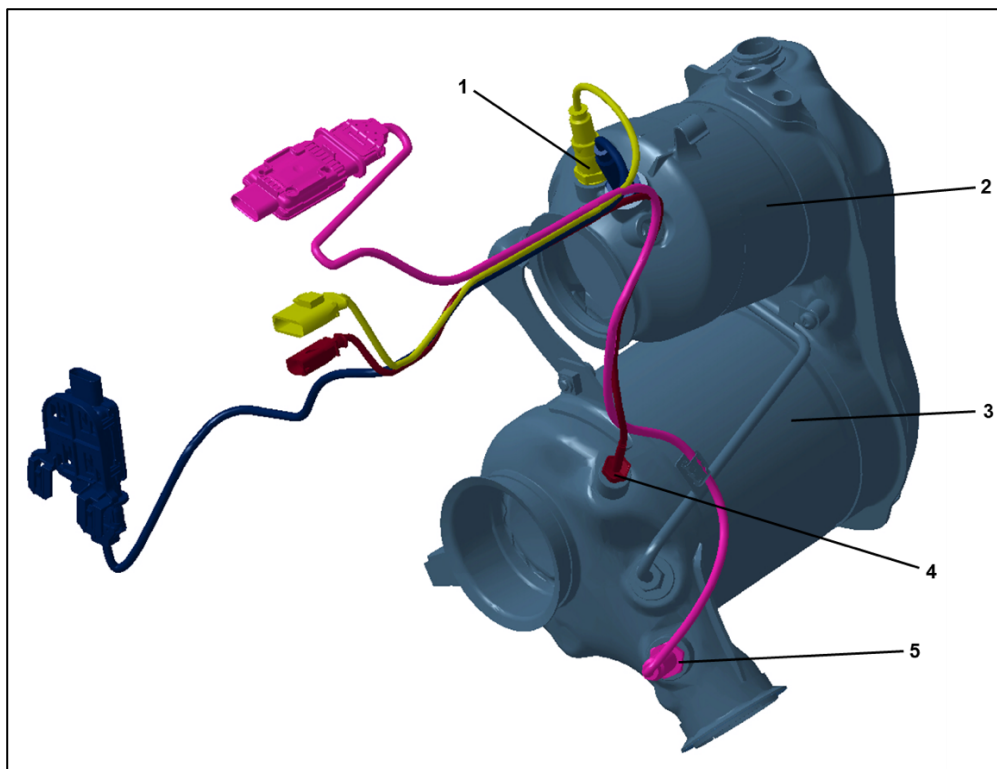


Fig. 3 : Épuration des gaz d'échappement

- 1 - Sonde lambda
- 2 - Convertisseur primaire
- 3 - Filtre à particules
- 4 - Capteur de température
- 5 - Transmetteur de NOx

Aucune modification n'est autorisée sur le système d'échappement avec réduction catalytique sélective. Ni la géométrie, ni la position des capteurs ne doivent être modifiées.

Toute modification du système d'échappement requise en raison du montage d'éléments ou d'aménagements peut avoir une incidence sur l'autorisation de mise en circulation du véhicule. Veuillez nous contacter avant d'entreprendre toute opération de transformation afin que nous puissions vous conseiller.

Les modifications découlant du montage d'éléments ou d'aménagements ne sont possibles que hors de la zone marquée d'un X du système SCR d'épuration des gaz d'échappement (voir fig. 1 Système d'échappement avec SCR).

Information pratique

Lors de travaux sur des conduites d'AdBlue®, tenir compte des Manuels de réparation de Volkswagen AG. Sinon, la cristallisation de l'AdBlue® peut provoquer des dommages sur les composants du système.

2.6.4.1 Système d'échappement propulsion hybride (VHR)

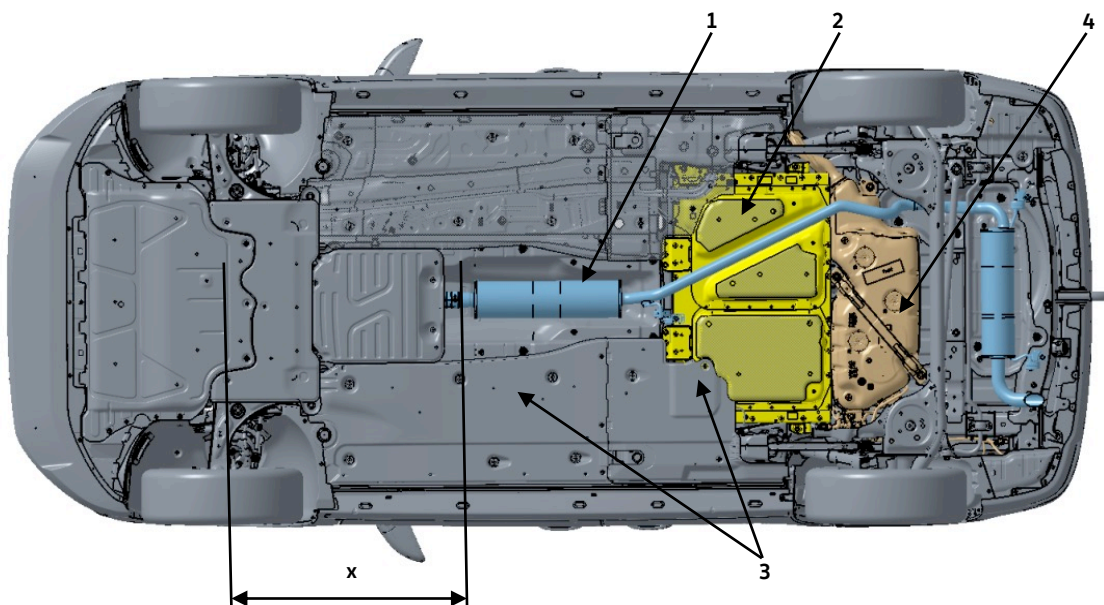


Fig. 1 : Système d'échappement VHR, empattement court (représentation du mode de propulsion 4x2, 85 kW TSI)

- 1 - Système d'échappement
- 2 - Batterie
- 3 - Revêtement (la face inférieure gauche du véhicule est représentée sans revêtement)
- 4 - Réservoir à carburant
- X - Zone dans laquelle des modifications ne sont pas autorisées

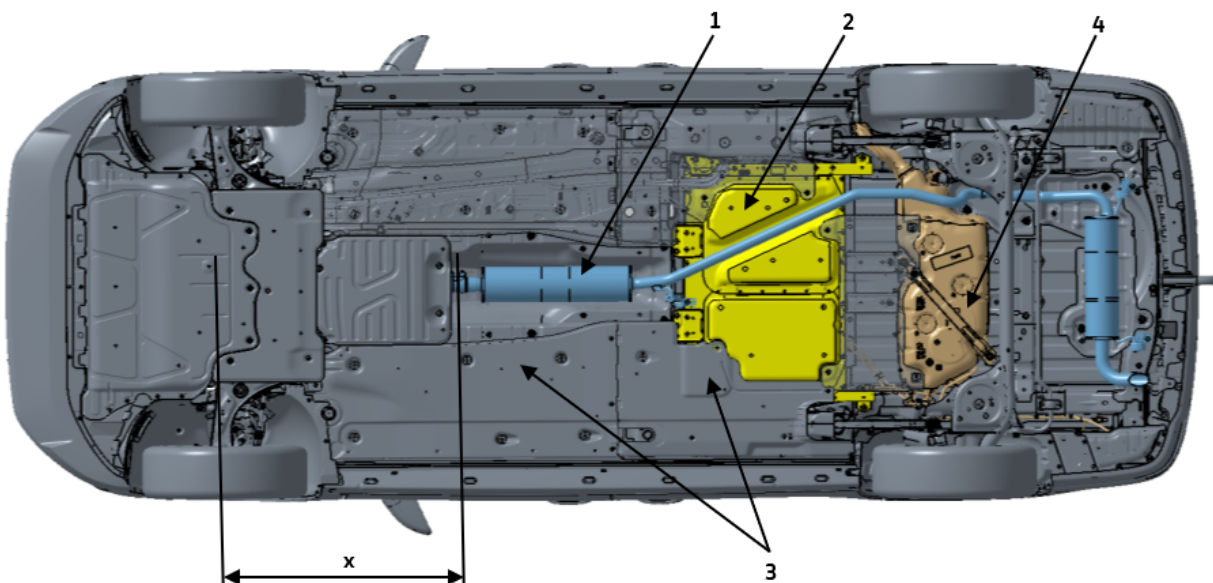


Fig. 2 : Système d'échappement VHR, empattement long (représentation du mode de propulsion 4x2, 85 kW TSI)

- 1 - Système d'échappement
- 2 - Batterie
- 3 - Revêtement (la face inférieure gauche du véhicule est représentée sans revêtement)
- 4 - Réservoir à carburant
- X - Zone dans laquelle des modifications ne sont pas autorisées

2.6.4.2 Système d'échappement de la propulsion 4x4

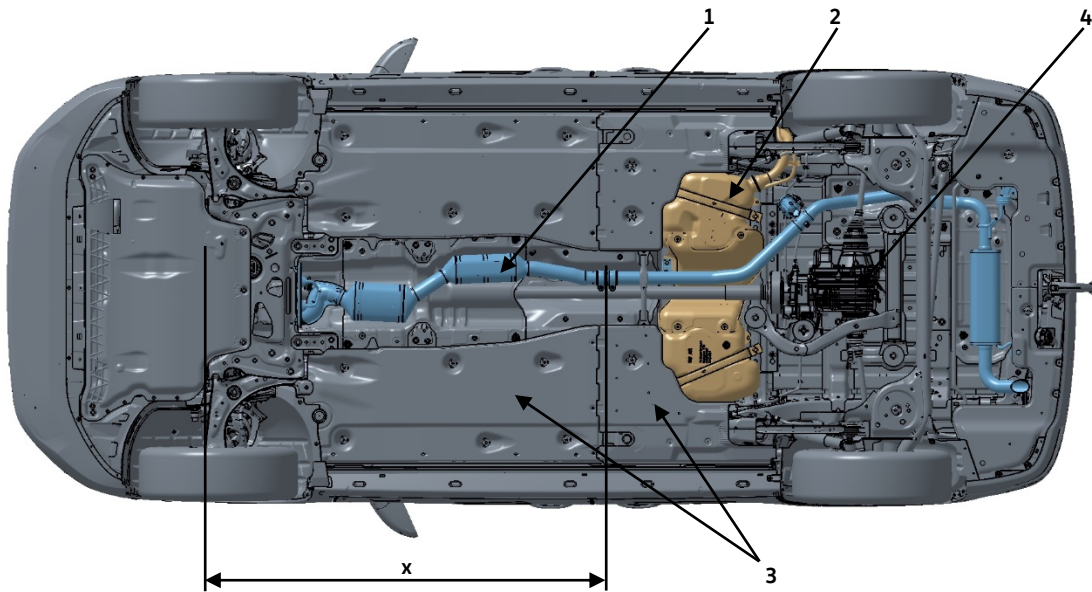


Fig. 1 : Système d'échappement 4x4 (transmission intégrale) empattement court (représentation du mode de propulsion 4x4, 90 KW TDI)

- 1 - Système d'échappement
- 2 - Réservoir à carburant
- 3 - Revêtement
- 4 - Entraînement de l'essieu arrière
- X - Zone dans laquelle des modifications ne sont pas autorisées

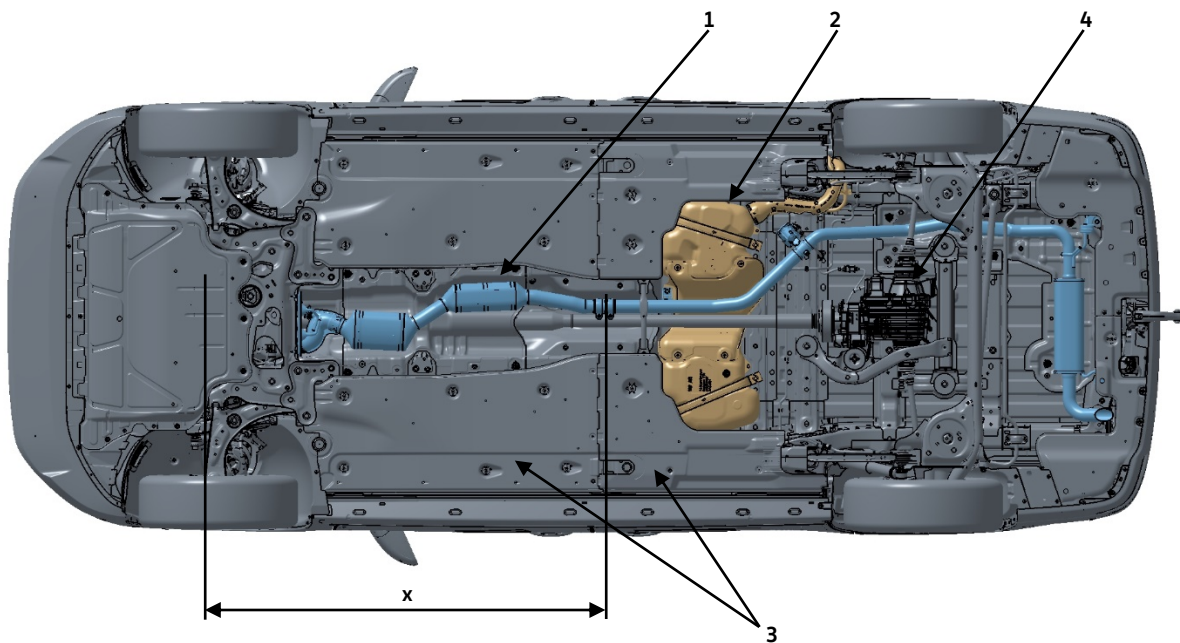


Fig. 2 : Système d'échappement 4x4 (transmission intégrale) empattement long (représentation du mode de propulsion 4x4, 90 KW TDI)

- 1 - Système d'échappement
- 2 - Réservoir à carburant
- 3 - Revêtement
- 4 - Entraînement de l'essieu arrière
- X - Zone dans laquelle des modifications ne sont pas autorisées

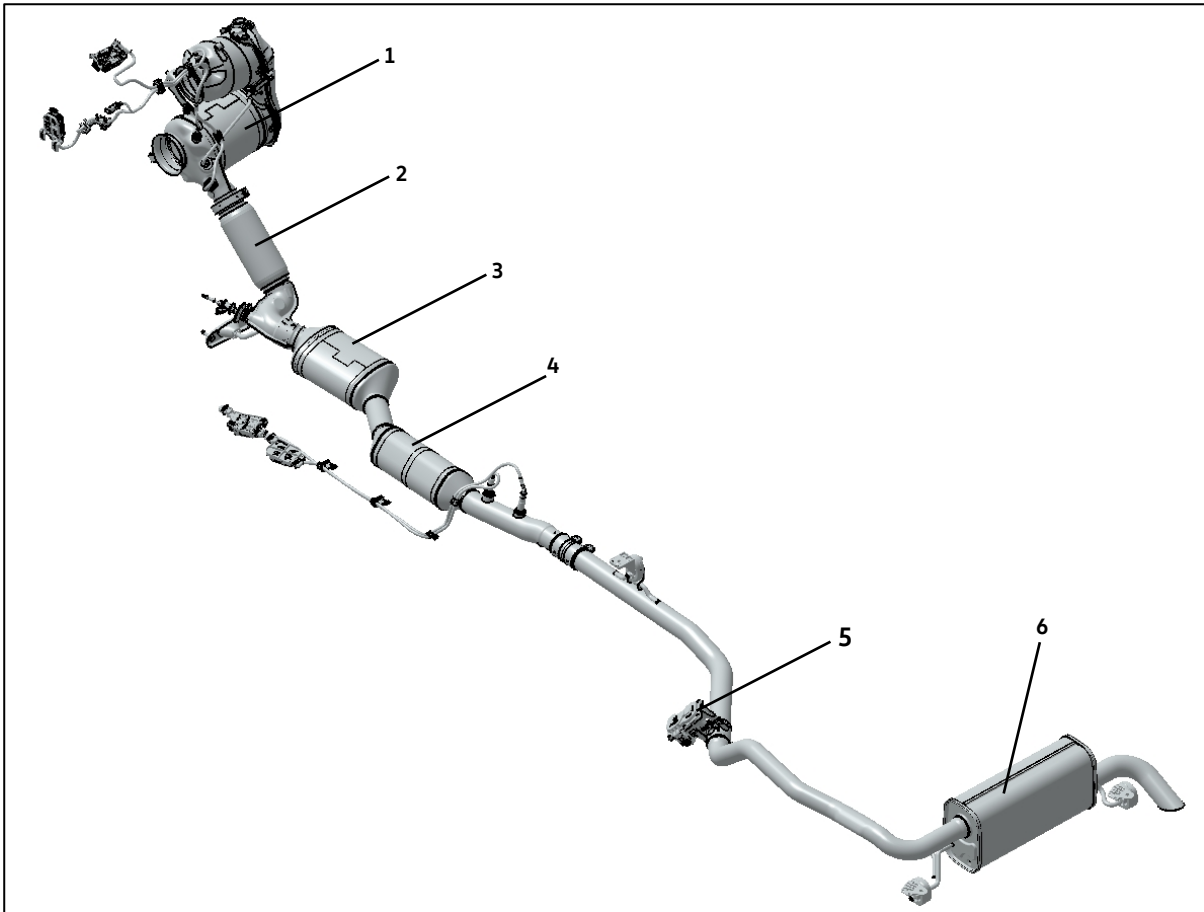


Fig. 3 : Épuration des gaz d'échappement avec réduction catalytique sélective

- 1 - Épuration des gaz d'échappement
- 2 - Élément de désaccouplement
- 3 - Convertisseur
- 4 - Convertisseur
- 5 - Volet de régulation des gaz d'échappement
- 6 - Silencieux de sortie

Information pratique

Toute modification du système d'échappement requise en raison du montage d'éléments ou d'aménagements peut avoir une incidence sur l'autorisation de mise en circulation du véhicule.

2.6.5 Réduction catalytique sélective (EU 6)

Pour satisfaire aux directives EU 6 sur les émissions des moteurs diesel, des moteurs dotés de différents niveaux de puissance avec réduction catalytique sélective sont proposés départ usine.

La réduction catalytique sélective (SCR) est un procédé technique intégré aux véhicules diesel afin de réduire les émissions polluantes.

Le catalyseur SCR a pour mission de transformer de manière sélective les oxydes d'azote (NOx) des gaz d'échappement en azote et en eau. C'est une solution d'urée de fabrication synthétique et à base d'eau, l'AdBlue®, qui assure cette transformation. L'AdBlue® est composé à 32,5 % d'urée très pure et d'eau déminéralisée. La solution AdBlue® n'est pas mélangée au carburant, mais conservée dans un réservoir séparé.

De là, l'AdBlue® est injecté en continu dans le flux de gaz d'échappement avant le catalyseur SCR. Dans le catalyseur SCR, l'AdBlue® réagit avec les oxydes d'azote et les scinde en azote et en eau. Le dosage est basé sur le débit massique des gaz d'échappement. Le système de gestion électronique du moteur est informé par un capteur d'oxydes d'azote situé derrière le catalyseur et garantit le dosage exact. Le réducteur AdBlue® est non toxique, sans odeur et biodégradable.

2.6.5.1 Position de montage du réservoir d'AdBlue dans le véhicule



Fig. 1 : Position de montage du réservoir d'agent de réduction dans le véhicule

1 – Réservoir d'AdBlue

La réduction catalytique sélective composée d'un réservoir d'AdBlue, d'une conduite et de vannes de dosage, constitue une unité électro-hydraulique. La position du réservoir d'agent de réduction et des conduites de dosage chauffées, ainsi que leur positionnement relatif sur le véhicule, ne doivent pas être modifiés (voir le [chapitre 2.6.4 « Système d'échappement »](#)).

2.6.5.2 Remplissage du réservoir d'AdBlue

L'orifice de remplissage du réservoir d'AdBlue se trouve derrière la trappe à carburant.
Le réservoir d'AdBlue présente une contenance d'env. 15 litres.

Information pratique

À partir d'une certaine quantité restante (autonomie), un message demandant de faire l'appoint d'AdBlue® apparaît dans le combiné d'instruments.

La consommation d'AdBlue® dépend de la conduite de chacun et représente jusqu'à 1,5 % de la consommation de carburant.

Lorsque le réservoir d'AdBlue® est vide, le véhicule ne roule qu'avec une puissance réduite et un couple plus faible.

La quantité minimale à remplir lorsque l'appoint d'AdBlue® est fait dans la zone d'autonomie restante est toujours la quantité qui apparaît dans le combiné d'instruments. L'appoint doit être fait en quantité suffisante au plus tard lorsque l'autonomie restante d'AdBlue® est d'env. 1000 km.

Il ne faut jamais rouler jusqu'à épuisement du réservoir d'AdBlue®.

Information pratique

L'AdBlue® attaque les surfaces, par ex. les surfaces peintes, l'aluminium, les plastiques, les vêtements et les tapis. Si de l'AdBlue® est renversé, il doit être essuyé le plus rapidement possible avec un chiffon humide et beaucoup d'eau froide. L'AdBlue cristallisé s'élimine avec de l'eau chaude et une éponge. Pour de plus amples informations sur l'AdBlue®, consultez les normes ISO 22241-1 à 4.

Information pratique

Pour garantir la pureté de l'AdBlue®, il faut veiller à ne jamais réutiliser de l'AdBlue® aspiré du réservoir.

Respecter les lois et directives nationales pour le stocker et l'éliminer correctement.

Information

Vous trouverez d'autres informations et consignes de sécurité sur le système de réduction catalytique sélective dans la Notice d'Utilisation de votre véhicule et dans les Manuels de Réparation de Volkswagen AG sur Internet :

<https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>.

2.7 Prises de force du moteur

Lors de la planification du véhicule spécial, choisissez l'équipement du véhicule de base en fonction de son domaine d'application ultérieur (voir le [chapitre 1.3.1 « Choix du véhicule de base »](#)).

Pour préparer au mieux votre véhicule de base aux transformations, vous pouvez sélectionner les équipements optionnels suivants :

- Alternateur plus puissant (voir le [chapitre 2.5.5 « Installation d'alternateurs de deuxième monte »](#))
- Batterie en version plus puissante (voir le [chapitre 2.5.4 « Batterie du véhicule »](#))
- Interface électrique pour véhicules spéciaux (voir le [chapitre 2.5.3 « Interface électrique pour véhicules spéciaux »](#))

Information pratique

Lorsque la durée de fonctionnement d'un moteur, véhicule arrêté, représente un pourcentage élevé (mode travail), les périodicités d'entretien normales indiquées par Volkswagen pour le système d'entraînement par courroie (courroie multipiste, galet-tendeur, galet de renvoi, etc.) doivent être réduites en tenant compte du domaine d'utilisation et du profil du client.

Sur les véhicules hybrides, il n'y a pas de prise de force moteur (entraînement par courroie). L'installation en deuxième monte d'autres compresseurs de climatiseur ou d'alternateurs n'est par conséquent pas possible.

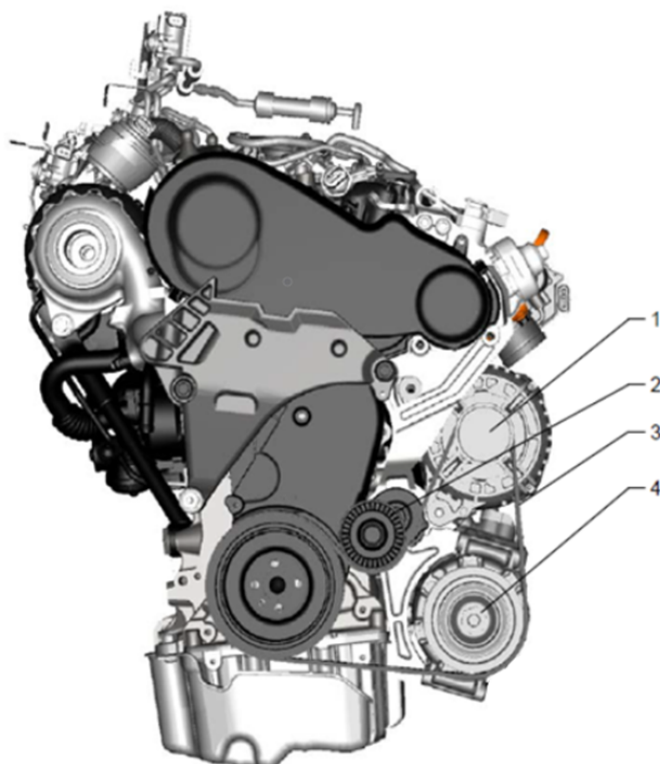


Fig. 2 : Schéma de principe : entraînement par courroie multipiste

- 1 – Alternateur
- 2 – Tendeur de courroie
- 3 – Courroie multipiste
- 4 – Compresseur de climatiseur

2.7.1 Compatibilité avec le véhicule de base

En cas de montage ultérieur ou de remplacement d'organes auxiliaires tels que le compresseur de fluide frigorigène, veiller à ce qu'ils soient compatibles avec le véhicule de base.

Tenir impérativement compte des points suivants :

- L'installation d'un climatiseur ne doit pas entraver les pièces du véhicule ni compromettre leur fonctionnement.
- La capacité de la batterie et la puissance disponible de l'alternateur doivent être suffisantes.
- Prévoir un fusible supplémentaire pour le circuit électrique du climatiseur (voir le [chapitre 2.5.2.1 « Câbles électriques/fusibles »](#)).
- Les compresseurs de fluide frigorigène doivent être fixés à l'aide du berceau disponible.
- Le poids de l'organe auxiliaire ne doit pas dépasser celui du compresseur de fluide frigorigène d'origine (voir le [chapitre 2.7.4.2 « Poids du compresseur de fluide frigorigène »](#)).
- Le diamètre et la position de la poulie d'entraînement de l'organe auxiliaire doivent correspondre à ceux du compresseur de fluide frigorigène d'origine. (voir le tableau au [chapitre 2.7.4.2](#))
- L'organe doit disposer d'un espace suffisant pour fonctionner.
- La répartition des pistes de la courroie multipiste doit être identique à celle d'origine et les spécifications de la courroie multipiste (voir [chapitre 2.7.4.4 « Spécification de la courroie multipiste »](#)) doivent être respectées.
- La spécification des poulies doit correspondre exactement à celle de la courroie multipiste (même largeur, nombre de rainures, par ex. 6PK).
- Pour que la courroie soit bien guidée, il faut utiliser des « rondelles à embase » (avec bordure d'appui).
- Veiller à ce que les câbles (flexibles de frein/câbles et conduites) soient correctement agencés.
- Ne pas compromettre l'accessibilité des organes montés et leur simplicité d'entretien.
- La notice d'utilisation et le manuel d'entretien des organes auxiliaires doivent être remis avec le véhicule.
- Ne pas gêner l'arrivée d'air nécessaire ni le refroidissement du moteur.
- En cas de l'assemblage de systèmes compacts (évaporateur, condenseur et soufflante) sur le pavillon de la cabine, ne pas dépasser les charges sur pavillon autorisées (voir le [chapitre 2.3.1 « Charges sur le pavillon/toit du véhicule »](#)).
- La fixation d'éléments sur le pavillon nécessite un certificat de non-opposition du service compétent (voir le [chapitre 1.2.1 « Informations sur les produits et les véhicules à l'attention des carrossiers-transformateurs »](#)).
- En cas de modification du climatiseur de série, il faut redéfinir les quantités de fluide frigorigène et d'huile frigorigène et les indiquer sur une plaquette apposée sur le véhicule.
- Pour la délivrance d'un certificat de non-opposition, une documentation sur la conception des commandes auxiliaires supplémentaires avec indication des tolérances doit être remise à Volkswagen AG.
- Il faut systématiquement utiliser des tendeurs de courroie dynamiques avec des systèmes ressort/amortisseur. Des tendeurs rigides ne peuvent pas être utilisés.
- Il est vivement conseillé de contrôler le comportement dynamique de l'entraînement par courroie pendant son fonctionnement ou, ce qui est encore mieux, de mesurer la dynamique de la courroie.

Information pratique

En cas de montage d'un organe auxiliaire sur un véhicule sans climatiseur, une transformation via code de mesures est également nécessaire.

Information pratique

Veillez noter que toute modification ultérieure du climatiseur de première monte doit être effectuée par le carrossier-transformateur et sous sa seule responsabilité. Dans de tels cas, Volkswagen ne peut fournir aucune indication sur le graissage du compresseur ni sur les conséquences qui en découlent pour sa durée de vie.

C'est pourquoi Volkswagen AG ne peut assumer aucune garantie pour le compresseur dans un tel cas.

Le maintien de la garantie nécessiterait une mesure complète de la circulation de l'huile dans le circuit frigorifique.

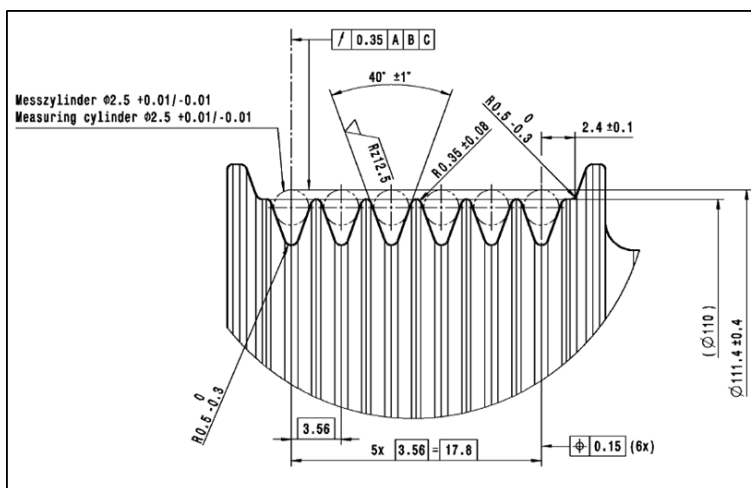


Fig. 1 : détail U – poulie d'entraînement du compresseur de fluide frigorigène (exemple DENSO 7SAS17)

Lors des opérations de transformation, respecter les prescriptions de Volkswagen AG en matière de dépose et de repose des éléments.

Information

Pour des instructions détaillées sur la pose et la dépose, par ex. de la courroie multipiste, consulter les Manuels de Réparation de Volkswagen AG sur Internet, à la rubrique **erWin*** (Elektronische Reparatur und Werkstatt Information der Volkswagen AG : documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG) <https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>.

*Système d'information payant de Volkswagen AG

2.7.2 Installation d'un climatiseur de deuxième monte

En cas d'installation d'un climatiseur de deuxième monte, nous recommandons le montage du « climatiseur manuel » (n° PR KH6) ou du « climatiseur Climatronic » (n° PR 9AK) disponibles en option départ usine. Nous conseillons également l'utilisation du compresseur de fluide frigorigène d'origine :

Désignation du moteur	Zone climatisée	Type de compresseur de fluide frigorigène	Fluide frigorigène	Cylindrée [cm³]	N° de composant
EA288evo TDI 2,0 I	2,0 I TDI	Cabine et compartiment passagers	DENSO-6SAS14 avec embrayage électromagnétique	R1234yf	140 3Q0 816 803 D
EA211evo TSI 1.5I Euro 6 Plus	1,5I TSI	nt passagers	MAHLE-6CVC140e avec embrayage électromagnétique	R1234yf	3Q0 816 803 B
EA288 TDI 2,0 I	2,0 I TDI	Cabine et compartiment passagers	DENSO-6SES14 sans embrayage électromagnétique	R1234yf	140 5Q0 816 803 H
EA211 MPI 1.6I EU 4 / EU 5	1,6I MPI	nt passagers	MAHLE- 6CVC140c sans embrayage électromagnétique	R1234yf	5Q0 816 803 J
VHR	--	Cabine et compartiment passagers	Hanon Gen3.8.4EU	R1234yf	27 5QE.816.803 H

Si d'autres climatiseurs doivent être installés en deuxième monte, respectez les directives du fabricant de l'appareil et des composants du système. Le carrossier-transformateur doit alors prendre l'entière responsabilité de la sûreté de fonctionnement du véhicule et de sa conformité aux exigences de la sécurité routière.

Le montage ultérieur ou le remplacement d'organes auxiliaires, par ex. du compresseur de fluide frigorigène, est possible uniquement à la place du compresseur de fluide frigorigène d'origine dans la piste de courroie principale. (voir le [chapitre 2.7.1 « Compatibilité avec le véhicule de base »](#) et [chapitre 2.7.4 « Spécification du compresseur de fluide frigorigène d'origine »](#))

2.7.3 Installation d'un système de réfrigération de deuxième monte du compartiment de charge

Le montage ultérieur ou le remplacement d'organes auxiliaires (par ex. compresseur de fluide frigorigène, pompes) est possible uniquement à la place du composant d'origine.

En cas d'installation de deuxième monte d'un système de réfrigération du compartiment de charge, nous recommandons l'utilisation du compresseur de fluide frigorigène d'origine (voir tableau et [chapitre 2.7.4 « Spécifications du compresseur de fluide frigorigène d'origine »](#)) :

Désignation du moteur	Type de compresseur de fluide frigorigène	N° de composant	Poids [g]
EA288evo TDI 2,0 I	DENSO 6SAS14	3Q0 816 803 D	5130
EA211evo TSI 1.5I Euro 6 Plus	MAHLE 6CVC140e	3Q0 816 803 B	5365
EA288 TDI 2,0 I	DENSO 6SES14	5Q0 816 803 H	4360
EA211 MPI 1.6I EU 4 / EU 5	MAHLE 6CVC140c	5Q0 816 803 J	4418
VHR	Hanon Gen3.8.4EU	5QE.816.803 H	5976

Si un autre compresseur de fluide frigorigène doit être installé en deuxième monte, respecter les directives du fabricant de l'appareil et des composants du système. Le carrossier-transformateur doit alors prendre l'entière responsabilité de la sûreté de fonctionnement du compresseur de fluide frigorigène et du climatiseur ainsi que de leur conformité aux exigences de la sécurité routière.

Tenir impérativement compte de la compatibilité avec le véhicule de base (voir les [chapitre 2.7.1 « Compatibilité avec le véhicule de base »](#) et [chapitre 2.7.4 « Spécification du compresseur de fluide frigorigène d'origine »](#)).

Information pratique

Il est à noter qu'en cas de montage d'un organe auxiliaire sur un véhicule sans climatiseur, il est nécessaire de modifier le codage du calculateur du moteur.

2.7.4 Spécification du compresseur de fluide frigorigène d'origine

2.7.4.1 Puissance de réfrigération maximale

Désignation du moteur	Type de compresseur de fluide frigorigène	N° de composant	Puissance « L » [kW]*	Puissance de réfrigération « Q » [kW]*
EA288evo TDI 2,0 l	DENSO 6SAS14	3Q0 816 803 D	2,7*	5,3*
EA211evo TSI 1.5l Euro 6 Plus	MAHLE 6CVC140e	3Q0 816 803 B	2,9*	5,3*
EA288 TDI 2,0 l	DENSO 6SES14	5Q0 816 803 H	2,7*	5,3*
EA211 MPI 1.6l EU 4 / EU 5	MAHLE 6CVC140c	5Q0 816 803 J	2,9*	5,3*
VHR	Hanon Gen 3.8.4EU	5QE.816.803 H	1,8**	3,6**

*) Valeurs du compresseur de fluide frigorigène pour haute pression Pd = 16 bar, pression d'aspiration Ps = 2,8 bar et régime N = 2 000 tr/min, fluide frigorigène R134a

**) Valeurs du compresseur de fluide frigorigène pour haute pression Pd = 15 bar, pression d'aspiration Ps = 3,0 bar et régime N = 5 000 tr/min, fluide frigorigène R134a

2.7.4.2 Poids du compresseur de fluide frigorigène

Désignation du moteur	Type de compresseur de fluide frigorigène	N° de composant	Poids [g]
EA288evo TDI 2,0 l	DENSO 6SAS14	3Q0 816 803 D	5130
EA211evo TSI 1.5l Euro 6 Plus	MAHLE 6CVC140e	3Q0 816 803 B	5365
EA288 TDI 2,0 l	DENSO 6SES14	5Q0 816 803 H	4360
EA211 MPI 1.6l EU 4 / EU 5	MAHLE 6CVC140c	5Q0 816 803 J	4418
VHR	Hanon Gen3.8.4EU	5QE.816.803 H	5976

2.7.4.3 Diamètre de poulie du compresseur de fluide frigorigène

Désignation du moteur	Type de compresseur de fluide frigorigène	Diamètre de la poulie d [mm]	Diamètre de la poulie d'entraînement à vilebrequin [mm]	Rapport de transmission « i » (vilebrequin/compresseur de climatiseur)
EA288evo TDI 2,0 l	DENSO 6SAS14	Ø110	TDI Ø143 TSI Ø130	TDI 1,3 TSI 1,18
EA211evo TSI 1.5l Euro 6 Plus	MAHLE 6CVC140e	Ø110	TDI Ø143 TSI Ø130	TDI 1,3 TSI 1,18
EA288 TDI 2,0 l	DENSO 6SES14	Ø110	TDI/MPI Ø138	TDI/MPI 1,25
EA211 MPI 1.6l EU 4 / EU 5	MAHLE 6CVC140c	Ø110	TDI/MPI Ø138	TDI/MPI 1,25
VHR	Hanon Gen3.8.4EU	*	*	*

* Sans courroie, compresseur électrique

2.7.4.4 Spécification de la courroie multipiste

Désignation du moteur	Type de compresseur de fluide frigorigène	Spécification de la courroie	Référence pièce
EA288evo TDI 2,0 l	2,0 l TD	DENSO 6SAS14	04L 260 849 G
		MAHLE 6CVC140e	
EA211evo TSI 1.5l Euro 6 Plus	1,5l TSI	DENSO 6SAS14	04L 206 849 M
		MAHLE 6CVC140e	04E 145 933 AL
EA288 TDI 2,0 l	2,0 l TDI	DENSO 6SES14	04L 260 849 S
		MAHLE 6CVC140c	04L 260 849 S
EA211 MPI 1.6l EU 4 / EU 5	MPI 1,6l	DENSO 6SES14	04E 145 933 A
		MAHLE 6CVC140c	04E 145 933 L
VHR	-	Hanon Gen3.8.4EU	*

* Sans courroie, compresseur électrique

2.7.4.5 Cotes de raccordement des compresseurs de fluide frigorigène d'origine

Information

Vous trouverez les cotes extérieures et de raccordement des groupes auxiliaires dans les fiches techniques des constructeurs.

2.8 Pièces rapportées/unités

2.8.1 Galerie porte-bagages

Les charges sur le pavillon entraînent une élévation du centre de gravité du véhicule ainsi qu'un transfert dynamique de charge d'essieu élevé et une inclinaison du véhicule sur les chaussées déformées et en virage. Le comportement routier s'en trouve considérablement dégradé.

Par conséquent, il est recommandé d'éviter autant que possible d'ajouter des charges sur le pavillon du véhicule.

Il est recommandé d'utiliser dans la mesure du possible les points de fixation du pavillon pour monter les galeries. Sur les véhicules équipés de barres de toit, les barres porteuses ne doivent être positionnées que dans les zones indiquées. Il convient de respecter la Notice de montage du fabricant de galeries.

Au moins 2 supports de base sont nécessaires.

Le Caddy est doté en série de 3 points de fixation (voir fig. 1) de chaque côté du pavillon.

Le Caddy Maxi est doté de série de 4 points de fixation (voir fig. 2) de chaque côté du pavillon.

Départ usine, différents systèmes de galeries porte-bagages sont disponibles en option.

Pour obtenir des informations détaillées sur ces sujets, consulter les brochures de vente de Volkswagen AG.

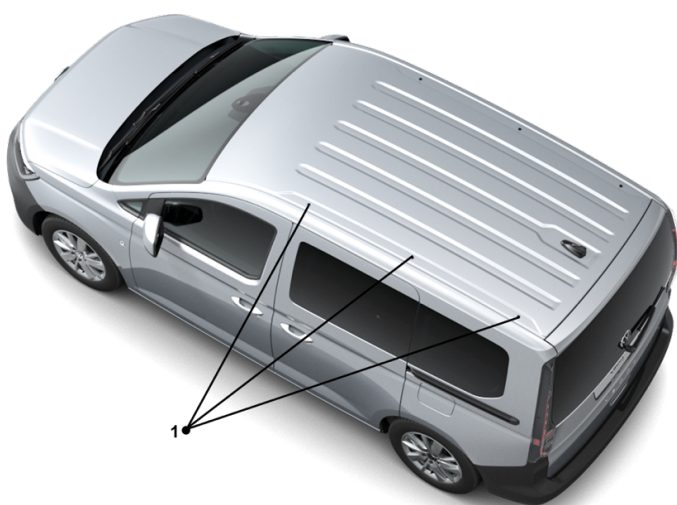


Fig. 1 : Points de fixation – Caddy



Fig. 2 : Points de fixation – Caddy Maxi

Sur demande, des dessins et données CAD peuvent être mis à la disposition des carrossiers-transformateurs. Veuillez nous contacter avant d'entreprendre toute transformation (voir le [chapitre 1.2.1 « Informations sur les produits et les véhicules destinées aux carrossiers-transformateurs »](#)).

2.8.2 Porte-bagages arrière/échelle arrière

Le porte-bagages arrière/l'échelle arrière doivent être installés de telle sorte que le pare-chocs ne soit soumis à aucune sollicitation statique ou dynamique après le montage.

2.8.3 Dispositifs d'attelage

Utiliser uniquement des dispositifs d'attelage homologués pour le véhicule.

2.8.3.1 Poids tractable max.

Type de véhicule	Type de moteur	Freiné [kg]	Non freiné [kg]
Tous	Selon combinaisons moteur/boîte	1100-1500	750

Pour une tenue en côte de 12% en fonction de la motorisation !

Le poids sur flèche autorisé est de 75 kg pour le Caddy.

Ne pas dépasser le poids total roulant maxi. autorisé indiqué dans les papiers du véhicule. Le poids effectif du poids tractable ne doit pas dépasser le poids total autorisé en charge du véhicule tracteur.

2.8.3.2 Installation d'un dispositif d'attelage de deuxième monte

En cas d'installation d'un dispositif d'attelage de deuxième monte, il est impératif de tenir compte des prescriptions du pays concerné et de la réglementation ONU R 55, dans leur version en vigueur.

Le véhicule doit être présenté à un organisme de contrôle technique compétent.

Information

En cas de montage d'un dispositif d'attelage d'origine Volkswagen sur le prééquipement pour dispositif d'attelage (n° PR 1D7) ou si un autre dispositif d'attelage est monté ultérieurement, un dispositif de stabilisation de l'attelage peut être activé dans le véhicule. Pour cela, s'adresser à un partenaire Volkswagen Véhicules Utilitaires. L'unité d'éclairage sur la remorque ou le support fonctionne également sans activation.

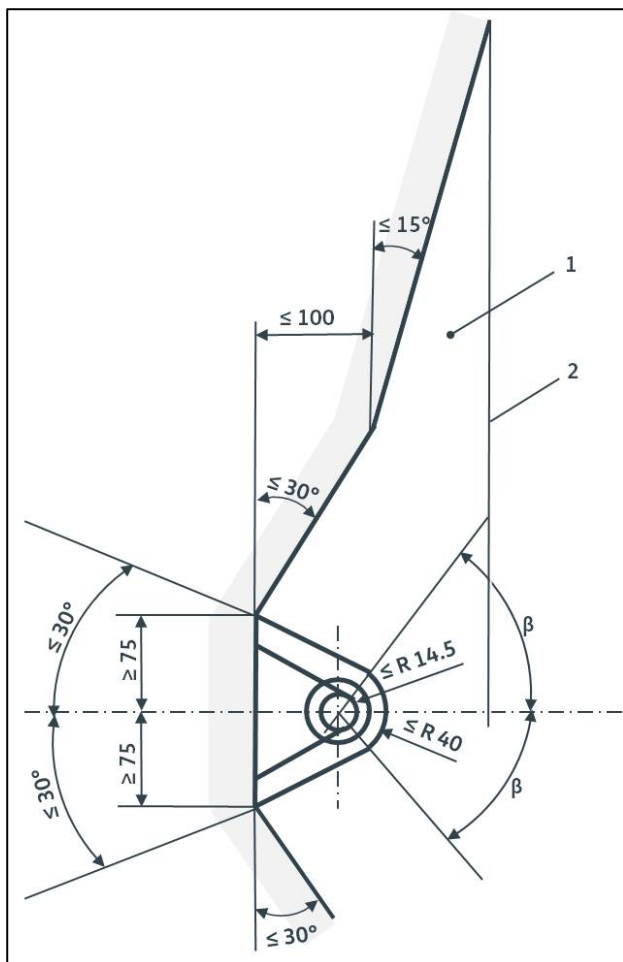
2.8.3.3 Espace libre conformément à la réglementation UN-R 55

Lors de l'installation d'un dispositif d'attelage, respecter les cotes de montage prescrites dans l'UE et les espaces libres selon la réglementation ONU R 55.

Tenir compte le cas échéant des prescriptions nationales divergentes.

Le centre de la boule d'attelage sur le véhicule chargé avec le poids total autorisé doit se situer entre 350 mm et 420 mm au-dessus du niveau de la chaussée. Cela s'applique aux véhicules d'un poids total autorisé $\leq 3\,500$ kg. Les véhicules tout-terrain en sont exclus. Lorsqu'une indication ne figure pas dans la norme, prendre une décision en conformité avec l'objectif poursuivi.

Le contrôle des cotes et des angles doit être effectué à l'aide d'instruments appropriés de mesure de la longueur et des angles.



Espace libre de la boule d'attelage selon ONU R 55 (vue de dessus)

1 – Espace libre

2 – Plan vertical par les points d'extrémité de la longueur totale du véhicule

2.8.3.4 Prééquipement du dispositif d'attelage (n° PR 1D8) en liaison avec trains roulants pour équipements lourds (n° PR UC5)

Le numéro PR 1D8 (prééquipement pour dispositif d'attelage) ne peut être commandé que pour les véhicules avec équipements lourds et, par conséquent, uniquement en combinaison avec le numéro PR UC5 (Trains roulants pour équipements lourds). Le prééquipement pour dispositif d'attelage (1D8) se compose d'un faisceau de câbles, d'une prise, d'un calculateur et d'un support d'attelage monté.

La boule d'attelage n'est pas montée. La boule d'attelage 2K7 803 882.J ainsi que deux vis et une notice de montage se trouvent dans le porte-charge du véhicule avec les ressorts plus puissants pour l'essieu arrière.

Information pratique

Le montage de la boule d'attelage ne doit être effectué qu'après installation de ressorts plus puissants sur l'essieu arrière et montage d'équipements lourds (au moins 180 kg). Ce n'est qu'après cette transformation que la hauteur de la rotule répond aux prescriptions d'homologation. Le véhicule peut également être utilisé sans que la boule d'attelage ne soit montée.

2.9 Levage du véhicule

1. À l'aide de ponts élévateurs
Le véhicule doit être soulevé uniquement au niveau des points de prise prévus à cet effet. Pour connaître les points de prise, voir le Manuel de réparation correspondant.
2. À l'aide d'un cric
Pour connaître la procédure et les points de prise sur toutes les versions du véhicule, voir la Notice d'utilisation.

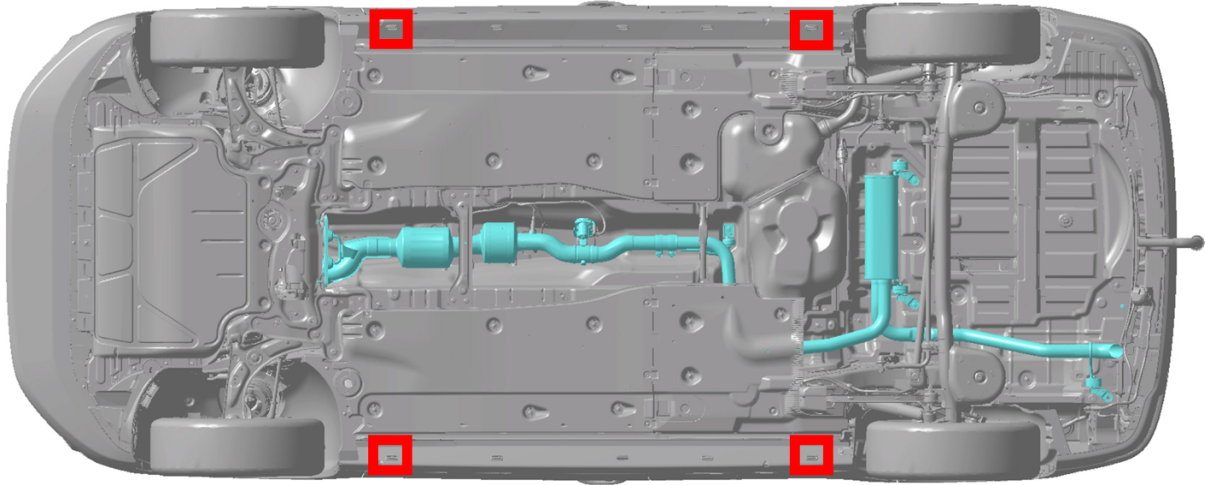


Fig. 1 : Positions pour le cric (schéma de principe)

3 Modifications sur carrosseries fermées

3.1 Caisse en blanc/carrosserie

En cas de montage d'éléments ou de transformation du véhicule, tenir compte des indications suivantes :

Les modifications apportées à la carrosserie ne doivent pas nuire au fonctionnement et à la stabilité des organes et des dispositifs de commande du véhicule ainsi qu'à la stabilité des éléments porteurs.

En cas de transformation du véhicule et d'assemblage de carrosseries, aucune modification susceptible d'affecter le fonctionnement et la liberté de mouvement des éléments du châssis (par ex. lors des travaux d'entretien et de contrôle) et de réduire l'accessibilité de ces pièces, ne doit être entreprise. Ne pas intervenir sur la structure des traverses, de l'avant jusque derrière le montant B.

Ne pas modifier la zone du pavillon ni le portique arrière.

L'espace libre autour de la goulotte de remplissage de carburant et des conduites de carburant doit être conservé.

Évitez de laisser des arêtes vives. La trappe à carburant de série ne doit pas être démontée ou recouverte par une pièce qui constituerait un obstacle.

Ne pas effectuer de perçage ni de soudage sur les montants A et B.

Lorsqu'on pratique une découpe sur les montants C et D (portique arrière) ou sur les arceaux de pavillon correspondants, il faut rétablir la rigidité en posant des éléments supplémentaires. Ne dépassez pas les charges sur essieux autorisées.

Les trous situés sur le longeron du cadre résultent du processus de production et ne sont pas appropriés pour la fixation d'éléments rapportés ; le cadre risquerait sinon d'être endommagé.

3.1.1 Découpes du panneau latéral

La carrosserie et le cadre-plancher constituent un ensemble autoporteur. Les pièces porteuses de cet ensemble autoporteur ne doivent pas être supprimées sans compensation. Dans le cas du Caddy Cargo, la carrosserie et le cadre-plancher forment une unité autoportante.

Les fenêtres, lanterneaux, ouïes de sortie d'air doivent être entourés par un cadre solide.

Ce cadre doit présenter une liaison parfaite avec les autres éléments de carrosserie.

Avertissement

Sur les véhicules équipés d'airbags rideaux latéraux, il n'est pas autorisé d'intervenir sur l'extérieur du cadre de pavillon !

Information

Pour de plus amples informations sur les travaux de montage de carrosserie, se rendre sur Internet, à la rubrique erWin* (documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG) :

<https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

3.1.2 Installation de glaces de deuxième monte

L'installation de glaces de deuxième monte est malaisée et coûteuse. Par conséquent, Volkswagen Véhicules Utilitaires recommande de commander la fenêtre souhaitée départ usine.

En cas d'installation de glaces en deuxième monte, procéder selon les instructions du Manuel de Réparation Caddy 2011> (Carrosserie – Travaux de montage à l'extérieur, section 64-Vitrage/sous-chapitre 5.10 Glace latérale, porte coulissante, Caddy Cargo, véhicules de poste et de coursier).

Information

Pour des instructions détaillées sur la pose et la dépose de glaces, consulter les Manuels de Réparation de Volkswagen AG sur Internet, à la rubrique erWin* (documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG) :

<https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

En cas de montage de fenêtres plus petites, tenir compte des points suivants :

La découpe doit être exécutée exclusivement entre les montants, le cadre de pavillon et le bandeau de porte.

Aucune pièce porteuse ne doit être entaillée ou affaiblie.

La baie doit être munie d'un cadre sur tout son pourtour, et ce cadre doit présenter une liaison parfaite avec les pièces porteuses.

3.1.3 Baies de pavillon

Il est possible de pratiquer des découpes dans le pavillon uniquement entre les arceaux et les cadres de pavillon latéraux. Pour des informations plus détaillées, voir fig. 1 et 2 ci-dessous.

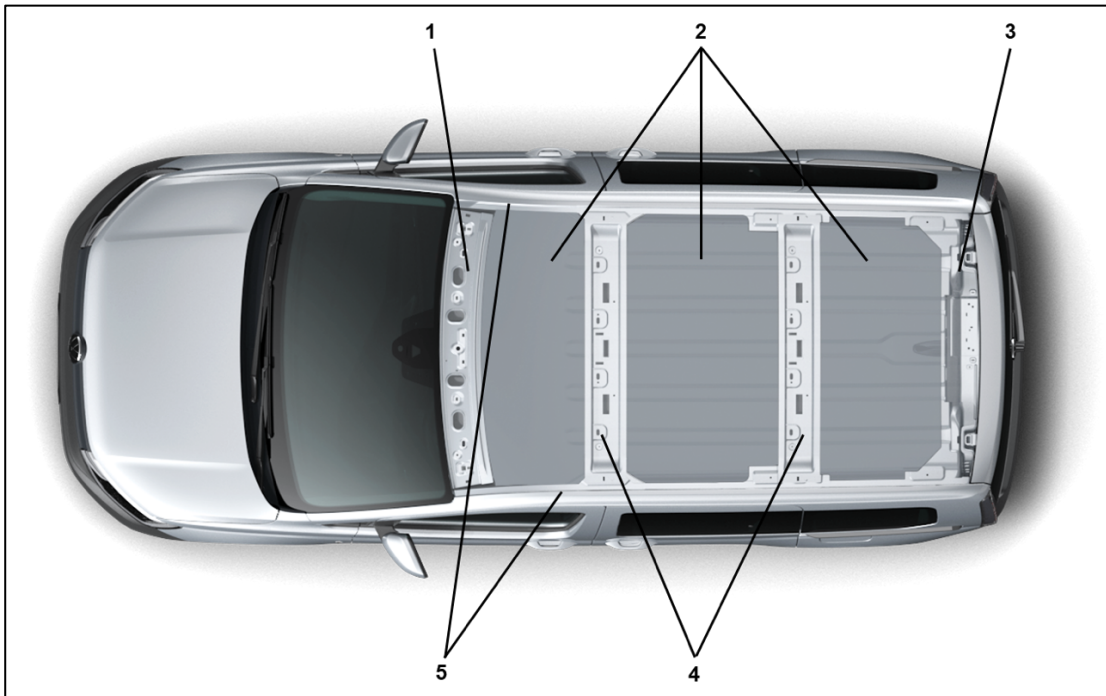


Fig. 1 : Caddy

- 1 - Cadre de pavillon avant
- 2 - Zones de baie de pavillon
- 3 - Cadre de pavillon arrière
- 4 - Arceaux de pavillon
- 5 - Cadre de pavillon droit/gauche

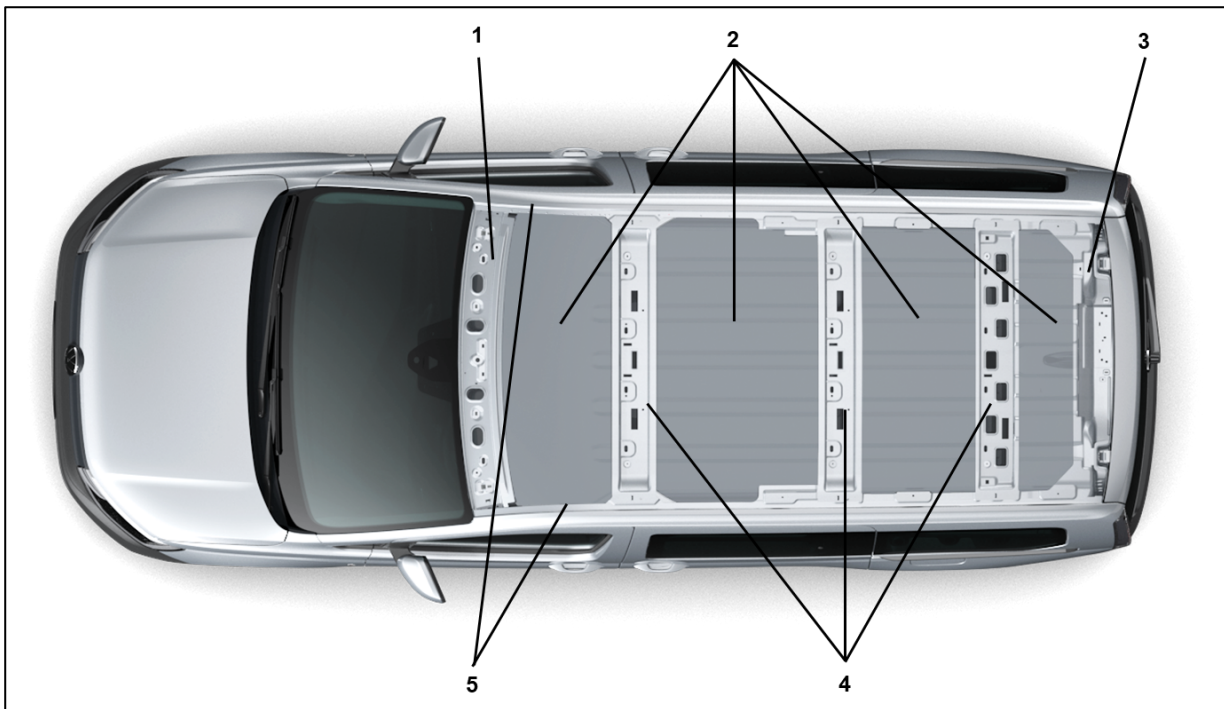


Fig. 2 : Caddy Maxi

- 1 – Cadre de pavillon avant
- 2 – Zones de baie de pavillon
- 3 – Cadre de pavillon arrière
- 4 – Arceaux de pavillon
- 5 – Cadre de pavillon droit/gauche

Information pratique

Une baie pratiquée dans le pavillon doit être munie d'un cadre sur tout son pourtour, et ce cadre doit présenter une liaison parfaite avec les pièces porteuses attenantes (arceaux et cadre de pavillon).

Information

Pour de plus amples informations sur les travaux de montage de carrosserie, se rendre sur Internet, à la rubrique erWin* (documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG) :

<https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

3.1.4 Modification du pavillon Caddy Cargo/Caddy

En cas de modifications portant sur la structure du pavillon du Caddy Cargo/Caddy, il convient de tenir compte des points suivants :

- Le concept de structure circulaire doit être conservé et les raidisseurs de remplacement doivent assurer une rigidité suffisante.
- Éviter d'entraver le fonctionnement du détecteur de pluie et de luminosité.
- Il est possible de réaliser des fixations analogues à celles de la galerie porte-bagages pour installer une pièce rapportée de deuxième monte.
- En cas de fixation d'éléments sur la tôle de pavillon, respecter les conditions de base du véhicule (rigidité, cotes globales du véhicule, réception, etc.).
- La rigidité de remplacement de la nouvelle structure de pavillon doit être égale à celle du pavillon de série.
- Une fois les travaux de montage et de transformation réalisés sur le véhicule, prendre des mesures de traitement des surfaces et de protection anticorrosion aux emplacements concernés.

Information

Pour de plus amples informations sur les travaux de montage de carrosserie, se rendre sur Internet, à la rubrique erWin* (documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG) :

<https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

3.1.5 Modification de la cloison/ventilation forcée

Les cloisons n'ont pas de fonction porteuse. Les cloisons du Caddy Cargo peuvent être déposées entièrement ou partiellement. Départ usine, les cloisons suivantes sont disponibles en option pour le Caddy Cargo :

Numér	Description
o PR	
3CA	Sans cloison (prééquipement pour cloison) *
3CF	Cloison sans fenêtre*
3CG	Cloison avec fenêtre fixe*
5WC	Cloison avec grille*

* Avec homologation de type N1



Schéma de principe / fourgon tôle sans cloison

Tenir compte des éléments suivants lors de la commande ou de l'achat d'un Caddy Cargo départ usine sans cloison (3CA) :

- Le véhicule est incomplet et a la plaque signalétique 1EV (réception par type CE comme véhicule utilitaire N1) et également 5ET: AFZ (certificat de conformité comme véhicule incomplet**).

Information

** Une homologation individuelle est requise dans l'UE.

Pour davantage de possibilités d'homologation, veuillez vous renseigner auprès de votre importateur ou de votre service technique.

En cas d'installation de cloisons non montées en usine, veiller à ce que la cloison ne soit pas collée de manière complètement étanche sur la carrosserie. Il convient d'assurer une ventilation suffisante entre la cabine du conducteur et le compartiment de charge.

Pour plus d'informations sur les options proposées pour chaque modèle de véhicule, veuillez vous adresser à votre Service après-vente Volkswagen ou consulter le site Internet.

Ceci présente plusieurs avantages :

- Confort de fermeture des portes
- Possibilité de débit volumique pour la soufflante de chauffage
- Compensation de la pression en cas de déclenchement des airbags

La cloison montée doit posséder une plaque signalétique permettant de l'identifier clairement.

Si la cloison se situe derrière la 1^{re} rangée de sièges (cabine du conducteur), tenir compte de la plage de réglage possible des sièges. Si la cloison est installée derrière la 1^{re} rangée de sièges (cabine du conducteur), utiliser autant que possible les points de vissage et la surface de collage initialement de série. (voir le [chapitre 3.1.6 « Points de fixation de la cloison »](#)).

Veuillez noter que pour certaines versions d'équipement, le Caddy est équipé de série d'airbags rideaux et latéraux pour le conducteur, le passager avant et les passagers assis à l'arrière sur les sièges de la deuxième et de la troisième rangée. Pour une vue des zones de déploiement des airbags, veuillez consulter la Notice d'Utilisation.

La cloison doit être suffisamment stable et insonorisante pour que le confort sonore soit garanti dans le véhicule.

En cas d'installation en deuxième monte d'une cloison, veiller à ce que la spécification de la cloison corresponde à la réception du véhicule comme VP (M1) ou Caddy Cargo (N1). Le carrossier-transformateur est responsable de la conformité de la cloison aux prescriptions et, le cas échéant, aux spécifications des organisations professionnelles ainsi qu'aux prescriptions en vigueur dans le pays où le véhicule est mis en circulation.

Avertissement

Sur les véhicules équipés de sacs gonflables latéraux et de tête sur le haut de caisse, aucun montage ni transformation ne doit être réalisé(e) dans la zone de déploiement des sacs gonflables (par ex. cloisons). La position de série de tous les sièges extérieurs ne doit pas être modifiée. Dans le cas contraire, la protection des passagers assis sur ces sièges n'est plus assurée en cas de collision latérale.

Pour de plus amples informations sur les points de vissage de série ainsi que le démontage et montage de la cloison de série, veuillez consulter les Manuels de Réparation de Volkswagen AG.

Information

Les informations sur les réparations et les documentations d'atelier de Volkswagen AG sont disponibles au téléchargement sur Internet à la rubrique **erWin*** (Elektronische Reparatur und Werkstatt Information der Volkswagen AG, système de documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG) :

<https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

3.1.6 Points de fixation de la cloison



Fig. 1 : Cloison de série (coupe A-A)

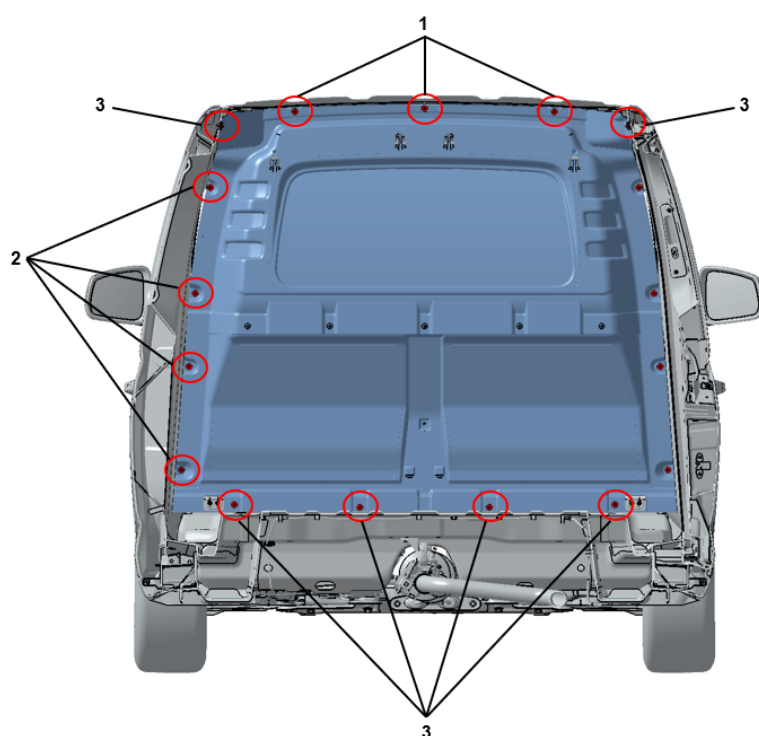


Fig. 2 : Points de fixation pour la cloison de série (coupe A-A)

Points de fixation sur le véhicule pour la cloison de série :

- 1 – 3 écrous aveugles M6
- 2 – Panneau latéral, à droite et à gauche : 4 clips-écrous de serrage M6x23,8x16 mm
- 3 – 6 écrous à souder ronds M6

Ordre d'assemblage :

- Support de cloison
- Partie inférieure de cloison
- Partie supérieure de cloison

3.2 Intérieur

En cas de travaux de transformation, tenir impérativement compte des points suivants :

- Les modules d'airbag du conducteur et du passager avant, les airbags et les rétracteurs de ceinture sont des composants pyrotechniques.
La manipulation, le transport et le stockage de ces composants sont régis par la loi relative aux substances explosives ; ceux-ci doivent donc être déclarés auprès de l'organisme d'inspection du travail compétent. L'achat, le transport, le stockage, la dépose/repose et la mise au rebut de ces composants doivent être effectués uniquement par un personnel dûment formé et dans le respect des consignes de sécurité correspondantes.
- Les modifications effectuées dans la zone du poste de conduite et au-dessus du bandeau de porte doivent répondre aux critères des tests de chocs au niveau de la tête définis dans la réglementation UN-R21. Cette condition s'applique notamment aux zones de déploiement des airbags (placages en bois, montages supplémentaires, supports de téléphone mobile, porte-bouteilles et autres éléments similaires).
- Les travaux de peinture ou de traitement des surfaces ne sont pas autorisés sur le tableau de bord, sur le cache central du volant ou sur les lignes de déchirure programmée des airbags.
- Ne dépassez pas la position admise du centre de gravité ni les charges autorisées sur les essieux.
- Les aménagements intérieurs doivent présenter des arêtes et des surfaces douces.
- Les équipements doivent être constitués de matériaux faiblement inflammables et être montés de manière fixe.
- Les sièges doivent être accessibles aux personnes handicapées.
- Il ne doit pas y avoir dans la zone des sièges de pièces, d'angles ou d'arêtes saillantes susceptibles de provoquer des blessures.

3.2.1 Équipement de sécurité

Avertissement

Lors d'interventions du carrossier-transformateur sur la structure du véhicule comme :

- modifie les sièges et par conséquent de la cinématique des passagers en cas de collision
- modifie l'avant de carrosserie
- monte des pièces à proximité des ouvertures de sortie et dans la zone de déploiement des airbags (voir Notice d'Utilisation du véhicule)
- installe des sièges de deuxième monte,
- modifie les portes
- la fiabilité des airbags frontaux, des airbags latéraux et des rétracteurs de ceinture n'est plus garantie. Il peut en résulter des dommages corporels.

Ne pas fixer de pièces produisant des vibrations à proximité du calculateur d'airbag ou des emplacements d'assemblage des capteurs.

La modification de la structure du plancher dans la zone du calculateur d'airbag ou des capteurs satellite n'est pas autorisée. Vous trouverez de plus amples informations sur les zones de déploiement des airbags dans la Notice d'Utilisation du véhicule.

3.2.2 Système d'appel d'urgence eCall

En cas d'accident, le système européen d'appel d'urgence eCall peut contribuer à réduire considérablement le temps nécessaire aux secours

pour arriver sur les lieux de l'accident. La transmission des données au service de secours s'effectue via le module de communication OCU (calculateur pour module d'appel d'urgence et unité de communication).

Ainsi, l'appel d'urgence peut être passé indépendamment de la disponibilité de fonctionnement d'un téléphone mobile, mais il nécessite une couverture du réseau de téléphonie mobile suffisante ainsi que la possibilité de géolocalisation du véhicule via GPS ou Galileo. Il est déclenché automatiquement par les capteurs de collision ou manuellement par le conducteur à l'aide de la touche SOS. L'appel d'urgence est automatiquement transmis au service de secours le plus proche.

Conditions générales :

Le système d'appel d'urgence est constitué des composants suivants :

- Module de communication (OCU)
- Touche d'appel d'urgence
- Microphone
- Haut-parleur d'urgence
- Antennes de téléphonie mobile
- Système mondial de navigation satellitaire
- Ainsi que leurs connexions et câbles.

Comme il s'agit d'un système certifié, les modifications des composants du système d'appel d'urgence sont interdites.

Veiller notamment à éviter une altération de l'acoustique du système d'appel d'urgence (haut-parleur supplémentaire pour système télématique et microphone)

par des modifications apportées au véhicule. Exemple : par le montage ou le démontage d'une cloison en deuxième monte. Veuillez nous contacter pour toute autre question, voir le chapitre [chapitre 1.2.1 « Informations sur les produits et les véhicules destinées aux carrossiers-transformateurs »](#).

Information

Le Caddy 5 est équipé de série du système d'appel d'urgence.

3.2.3 Installation de sièges de deuxième monte/places assises avec sièges de série

L'installation de sièges de deuxième monte sur la 3^e rangée de sièges est uniquement possible sur le Caddy si le prééquipement pour sièges avec le numéro PR 3NR a été commandé avec le véhicule.

Veillez à ce sujet consulter le [chapitre 1.3.1 « Choix du véhicule de base »](#).

3.2.4 Installation de sièges après-vente et/ou utilisation de sièges de série différents des sièges montés de série

En tant qu'alternative au chapitre 3.2.3, l'installation de sièges est également possible dans le respect des conditions suivantes :

- Le certificat de résistance des sièges d'origine livrables départ usine n'est valable qu'en combinaison avec le système de fixation de série.
- Un système de sièges divergeant des sièges montés de série doit être équipé de ceintures 3 points. Les systèmes de sièges sans ceintures ou à 2 points ne sont pas autorisés.
- Les sièges et les ceintures de sécurité ainsi que leurs fixations doivent être contrôlés ou validés conformément aux lois, directives et dispositions d'immatriculation en vigueur dans les états délivrant l'immatriculation.
- En cas de pose de sièges de deuxième monte, respecter impérativement le point H. Des informations détaillées et actuelles sur la position du point H sont disponibles dans les plans cotés.
- En cas de montage de ceintures de sécurité autres que celles de première monte, veiller à respecter toutes les directives d'homologation. (voir également le [chapitre 2.4.2.1 « Ancrages de ceinture »](#).)

Avertissement

Il est interdit de fixer des sièges sur le passage de roue. Cela vaut également pour les passages de roue abaissés ultérieurement. Dans le cas contraire, le véhicule pourrait être endommagé

(p. ex. passage de roue et pneus) et des accidents pourraient en résulter.

- Si des sièges autres que ceux disponibles en usine sont montés en combinaison avec des ceintures de sécurité de première monte, veiller à utiliser exclusivement des boîtiers de verrouillage adaptés aux pènes des ceintures de sécurité de première monte. Dans le cas contraire, la ceinture de sécurité ne peut pas être bloquée comme prévu dans le boîtier de verrouillage, ce qui peut entraîner des blessures en cas d'accident.

Information pratique

Toute modification de la conception de série d'origine peut entraîner l'annulation de la réception par type. Les lois, directives et exigences réglementaires nationales doivent être impérativement respectées !

Information pratique

Selon la réglementation ONU R 16, les témoins de bouclage de ceintures de sécurité sont obligatoires pour toutes les places assises. En cas de montage en postéquipement de sièges, le carrossier doit veiller à ce que ce témoin soit également installé pour les sièges montés en postéquipement.

3.3 Pièces rapportées

3.3.1 Accessoires

Un grand nombre d'accessoires est disponible pour le Caddy/le Caddy Maxi via le catalogue d'accessoires Volkswagen.

Information

Pour obtenir des informations complémentaires, veuillez vous rendre sur :
<http://www.volkswagen-zubehoer.de/>

4 Réalisation de superstructures spéciales

4.1 Véhicules de transport pour personnes à mobilité réduite

De nombreux dispositifs d'aide à la conduite adaptés aux différents types de handicap sont disponibles en option auprès de Volkswagen AG. Pour de plus amples informations, veuillez vous adresser à votre concessionnaire Volkswagen.

Information

Pour obtenir des informations complémentaires, veuillez vous rendre sur :

<https://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/de/fahrzeugkauf/umbauten-und-individualisierung/menschen-mit-behinderung.html>

4.1.1 Équipement du véhicule de base

Lors de la planification du véhicule spécial, choisir l'équipement du véhicule de base en fonction de son domaine d'application ultérieur (voir également le [chapitre 1.3.1 « Choix du véhicule de base »](#)).

Il est à noter que l'autorisation d'utilisation de certaines transformations doit être impérativement mentionnée sur le permis de conduire.

Pour préparer au mieux votre véhicule de base aux transformations, vous pouvez sélectionner les équipements optionnels suivants :

- Alternateur et batterie renforcés
- Préparations spécifiques au domaine

Information pratique

Les équipements montés durablement augmentent le poids à vide du véhicule et réduisent en conséquence le débattement de l'essieu arrière. Si la solution intégrée supplémentaire pèse plus de 180 kg, il est recommandé d'installer un pack suspension spécialement adapté (N° PR UC5). Voir également le [chapitre 2.2.7.1 « Trains roulants de l'essieu arrière pour équipements lourds »](#).

Avertissement

Veuillez noter que, en cas de démontage des équipements installés durablement, il est nécessaire de remplacer le pack suspension (N° PR UC5) par l'équipement de série. Les qualités routières pourraient sinon être altérées.

Pour de plus amples informations, veuillez vous adresser à votre concessionnaire Volkswagen.

4.1.2 Sélection du mécanisme de direction pour les transformations sur les véhicules de transport de personnes handicapées

Volkswagen propose en option la direction assistée avec équipement de mobilité (n° PR 1N5) pour le Caddy.

La direction assistée présente un couple de direction moins important dû à un réglage d'une autre courbe caractéristique de l'équipement de mobilité. Son effet s'applique particulièrement à vitesse réduite (manœuvres de stationnement, circulation urbaine).

4.1.3 Remarques sur les transformations possibles des véhicules adaptés pour le transport de personnes en fauteuil roulant

- Assurer une garde suffisante entre les composants de châssis et la carrosserie, même lors de parcours d'essai dynamiques sur route goudronnée accidentée avec PTAC et charge autorisée sur l'essieu arrière.
- En cas de modification du positionnement du système d'échappement ou de découpe des tubes, veiller à assurer une distance suffisante par rapport à d'autres composants, même en cas de dilatation du système d'échappement à température de fonctionnement, et à éviter tout risque de contact.
- En règle générale, les modifications du système d'échappement entraînent l'annulation de l'autorisation de mise en circulation du véhicule. Étant donné que les véhicules adaptés pour le transport de personnes en fauteuil roulant font partie des véhicules à usage spécial, l'homologation de ces véhicules reste valide. En cas d'utilisation d'un silencieux de sortie modifié, seule une justification du haut niveau de bruit lors du passage en accélération du véhicule est nécessaire.
- En cas de modification du système d'échappement et de l'alimentation en carburant, poser des tôles calorifuges afin de garantir une protection suffisante de la zone.
- En cas de transformations à l'arrière du véhicule d'une rampe d'accès pour les personnes en fauteuil roulant, veiller à assurer une garde au sol suffisante à l'arrière afin d'obtenir un angle d'attaque et de fuite suffisamment élevé (par ex. ferry, parking couvert avec charge max. autorisée sur l'essieu arrière).
- Les transmetteurs de système d'aide au stationnement éventuellement montés doivent conserver leur position d'origine et fonctionner de la même façon que sur un véhicule de série
- Même après la transformation, les vis de fixation des amortisseurs sur l'essieu arrière doivent rester accessibles pour permettre le démontage des amortisseurs.

Grâce à son nouveau concept d'essieu, le Caddy peut être transformé en un véhicule doté d'une rampe d'accès à l'arrière. Pour cela, un kit essieu arrière (numéro PR P4W) est disponible départ usine. Grâce au décalage de la barre Panhard en liaison avec une nouvelle barre stabilisatrice et d'autres amortisseurs de vibrations et ressorts hélicoïdaux, il permet de créer l'espace dans lequel la plaque d'abaissement peut être installée. Il n'est pas possible de combiner ce jeu d'essieu arrière avec un dispositif d'attelage.

Sur le Caddy, il est possible, à l'exception des modèles 4Motion et GNC, de post-équiper le kit de trains roulants pour véhicules de transport pour personnes à mobilité réduite (KMP*) sans pack de prééquipement (numéro PR P4W).

Comme il s'agit d'une transformation/d'une installation de deuxième monte ayant trait à la sécurité du véhicule, un certificat constructeur est requis. Ce dernier indique quels composants (et notamment les références des pièces à monter) sont nécessaires pour une transformation/une installation de deuxième monte. Ce certificat constructeur peut être obtenu, à l'aide du numéro de châssis concerné, auprès de votre importateur ou Partenaire Volkswagen Véhicules Utilitaires compétent. Ceux-ci peuvent également vous aider lors du processus de commande.

Votre importateur ou Partenaire Volkswagen Véhicules Utilitaires compétent enverra ensuite au NSC** votre certificat constructeur et le formulaire de commande entièrement rempli pour le post-équipement des trains roulants pour véhicule de transport pour personnes à mobilité réduite.

Remarque :

Veuillez noter que la barre Panhard côté carrosserie doit être reliée à la biellette de direction par le carrossier-transformateur à l'aide d'une console fournie par ses soins, puisque cette dernière (pièce de carrosserie) n'est pas disponible/ne peut pas être commandée via l'ETKA***.

Information pratique

Si le conducteur ne sort pas du véhicule par la porte conducteur ou par la porte du passager avant, des messages d'erreur peuvent apparaître après plusieurs cycles de conduite en raison du concept de sécurité. Volkswagen recommande donc d'ouvrir et de refermer rapidement la porte conducteur après être sorti du véhicule afin d'éviter l'apparition d'événements enregistrés.

Avant d'utiliser le véhicule, veuillez vous familiariser avec toutes ses fonctions et particularités en lisant attentivement la Notice d'utilisation. Si vous avez d'autres questions, veuillez vous adresser à votre partenaire Volkswagen.

Information

Nous serions heureux de vous aider à concevoir la console devant être montée sur la biellette de direction. En cas de question technique, s'adresser à : customizedsolution@volkswagen.de ou contacter notre numéro vert au : 00800 2878 66 49 33 (00800 customized)

Information pratique

Veuillez noter qu'aucun système d'échappement spécialement conçu pour les transformations sur véhicules de transport pour personnes à mobilité réduite n'est disponible en usine. Les modifications du système d'échappement doivent uniquement être apportées derrière la zone pertinente pour le post-traitement des gaz d'échappement dans la limite des transformations autorisées sur véhicules de transport pour personnes à mobilité réduite dans le pays d'homologation (voir le [chapitre 2.6.4 « Système d'échappement »](#)).

- * KMP : Kraftfahrzeug für mobilitätseingeschränkte Personen (véhicule de transport pour personnes à mobilité réduite)
- ** NSC : Nutzfahrzeug Service Center (Centre de Service pour les véhicules utilitaires)
- *** ETKA : Elektronischer Teilekatalog für den After Sales (catalogue électronique de pièces de rechange)

4.1.4 Consignes de montage des appareils de commande manuels du frein de service

- Lors du montage d'appareils de commande manuels, ne pas modifier la pédale de frein. Choisir une solution de raccordement de l'appareil de commande manuel.
- L'appareil de commande manuel doit également avoir une course suffisamment élevée pour un freinage avec blocage et doit présenter une réserve de course en cas de défaillance du circuit.
- En cas d'utilisation d'un appareil de commande manuel de l'accélérateur et du frein, recouvrir de manière appropriée les pédales montées de série.

4.1.5 Désactivation du système d'airbag/de rétracteur de ceinture

Dans des cas exceptionnels où le montage d'airbags n'est pas possible, par ex. conducteurs handicapés (avec permis de conduire régularisé), distance insuffisante par rapport au volant de direction ou volant de direction de petite taille pour les conducteurs en fauteuil roulant, il est possible de faire désactiver/déprogrammer l'airbag du conducteur/rétracteur de ceinture par l'atelier de service après-vente. Pour de plus amples informations, veuillez vous adresser à votre service après-vente Volkswagen.

Les points suivants doivent être pris en compte lors de la désactivation de l'airbag/rétracteur de ceinture :

1. Le document d'enregistrement mis à disposition par le Partenaire Volkswagen pour les systèmes d'airbag/rétracteur de ceinture doit être conservé dans le Livre de bord et transmis au propriétaire suivant en cas de vente du véhicule.
2. Un autocollant d'avertissement indiquant la désactivation doit être fixé de façon bien visible sur le tableau de bord et ne doit pas être retiré jusqu'à ce que l'airbag soit réactivé.
3. Les modifications/désactivations de fonctionnalités (airbag, rétracteur de ceinture, dispositif de détection d'occupation du siège, etc.) doivent immédiatement être indiquées dans les papiers du véhicule (TÜV, DEKRA, service technique compétent).
4. D'autres utilisateurs/acquéreurs du véhicule doivent être informés de la suppression des systèmes de sécurité mentionnés précédemment, ainsi que des risques accrus qui en découlent.
5. Avant la cession du véhicule, il est recommandé de faire réactiver au plus tôt les systèmes d'airbag/rétracteur de ceinture désactivés auprès d'un Partenaire Volkswagen. Ceci est valable en particulier lorsque le véhicule est vendu ou prêté de façon durable à des personnes pour lesquelles les conditions de la désactivation de l'airbag ne s'appliquent pas.

Information pratique

Veuillez noter que la désactivation durable ou la dépose de l'airbag du conducteur entraîne également la suppression du certificat de conformité de l'unité de ceinture (rétracteur de ceinture, enrouleur de ceinture). De plus, une désactivation de l'airbag exige toujours une adaptation de l'unité de ceinture correspondante (pour un système sans airbag).

La procédure de désactivation de l'airbag conformément au Manuel de réparation doit être respectée (voir Carrosserie – Travaux d'assemblage à l'intérieur, groupe de rép. 1.8 « Désactivation de l'airbag » et groupe de rép. 69 « Protection des occupants »).

Pour les manuels de réparation, se rendre sur Internet, à la rubrique erWin* (documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG) :

<https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

Avertissement

Suite à la désactivation, la fonction de protection supplémentaire de l'airbag/rétracteur de ceinture n'est plus assurée. En cas d'accident, les occupants peuvent subir des blessures plus graves que si l'airbag/rétracteur de ceinture était actif. Il existe un risque de blessure accru pour les occupants.

Remarques propres à la désactivation de l'airbag latéral (remplacement du siège du conducteur par un siège pour personne handicapée) :

1. En Allemagne, la 2^e directive (2.SprengV) relative aux explosifs (SprengG) s'applique au stockage et à la conservation des sièges dotés d'un airbag latéral. Les clients souhaitant conserver le siège déposé à leur domicile doivent tout d'abord s'informer des conditions préalables au stockage privé auprès de l'organisme d'inspection du travail compétent.
2. Pour stocker le siège déposé, il est nécessaire d'installer un connecteur de protection sur les câbles débranchés.

Avant de réaliser ce type de transformations, veuillez lire également les chapitres suivants :

- [1.3.1 « Choix du véhicule de base »](#)
- [2.2.1 « Poids et poids à vide autorisés »](#)
- [2.3.2 « Modification de la caisse en blanc »](#)
- [2.5.2.1 « Câbles électriques / fusibles »](#)
- [2.5.2.3 « Installation d'appareils électriques de deuxième monte »](#)
- [2.5.3 « Interface électrique pour véhicules spéciaux »](#)
- [2.5.4 « Batterie du véhicule »](#)
- [2.5.5 « Installation d'alternateurs de deuxième monte »](#)
- [3.1 Caisse en blanc/carrosserie](#)
- [2.6.3 « Système d'alimentation en carburant »](#)
- [2.6.4 « Système d'échappement »](#)
- [3.2.1 « Équipement de sécurité »](#)

4.2 Véhicules frigorifiques

Lors de la planification du véhicule spécial, choisir l'équipement du véhicule de base en fonction de son domaine d'application ultérieur (Voir également [chapitre 1.3.1 « Choix du véhicule de base »](#)).

Pour préparer au mieux votre véhicule de base aux transformations, vous pouvez sélectionner les équipements optionnels suivants :

- Alternateur renforcé
- Batterie renforcée
- Utilisation des compresseurs de fluide frigorigène prévus en usine pour le véhicule de base

Remarques sur le Caddy Cargo :

- Pour faciliter les réparations, garantir une bonne accessibilité des composants de la mécanique de porte (par ex. rails de guidage et charnières).
- Attention : l'isolation du Caddy Cargo ne doit pas accroître le poids des portes, et par conséquent la sollicitation des charnières, des chariots de roulement et des systèmes de fermeture.

Avant de réaliser ce type de transformations, consultez les chapitres suivants :

- [1.3.1 « Choix du véhicule de base »](#)
- [2.2.1 « Poids et poids à vide autorisés »](#)
- [2.3.2 « Modification de la caisse en blanc »](#)
- [2.5.2.1 « Câbles électriques / fusibles »](#)
- [2.5.2.3 « Installation d'appareils électriques de deuxième monte »](#)
- [2.5.3 « Interface électrique pour véhicules spéciaux »](#)
- [2.5.4 « Batterie du véhicule »](#)
- [2.5.5 « Installation d'alternateurs de deuxième monte »](#)
- [2.7.« Prises de force du moteur »](#)
- [3.1 « Caisse en blanc/carrosserie »](#)
- [3.1.4 « Modifications du pavillon du Caddy Cargo/Caddy »](#)

4.3 Montage d'étagères/véhicules d'atelier

4.3.1 Montage d'étagères et d'équipements d'atelier

Tenez compte des points suivants lors du montage d'étagères et d'aménagements d'ateliers :

1. Choisir un véhicule de base adapté (PTCA, trains roulants, équipement).
2. Délimiter la cabine du conducteur et le compartiment de charge avec un dispositif de retenue (cloison, filet de séparation) conformément à la norme DIN ISO 27956.
3. Respecter les poids et les charges sur essieux maxi. autorisés du véhicule de base (voir les [chapitres 2.2.1 « Poids et poids à vide autorisés »](#) et [6.1. « Calcul du centre de gravité »](#))
4. Le montage doit être effectué de manière à ce que les forces appliquées soient réparties uniformément.
5. Avant la fixation aux œillets d'arrimage existants, vérifier que ceux-ci sont adaptés.
6. Les instructions d'assemblage, d'entretien et d'utilisation indiquant les limites de charge doivent être jointes au véhicule transformé.
7. La charge maximale des tiroirs et des armoires (en tenant compte des forces dynamiques) doit être marquée ou indiquée dans la Notice d'utilisation. La Notice d'Utilisation est à fournir avec le véhicule
8. En cas d'accident, la structure du véhicule ne doit pas être affaiblie par les éléments rapportés
9. Respecter les prescriptions et normes relatives à l'arrimage du chargement :
 - + DIN ISO 27956 (Arrimage des charges à bord des camionnettes de livraison),
 - + VDI 2700 ff
 - + Code de la route allemand (StVO) ou lois et directives nationales.
10. L'installation doit être réalisée de façon à résister aux collisions (par ex. CEE-ONU R 44-3 City Crash) :
 - + Tous les objets qui se trouvent dans le véhicule doivent être arrimés, installés ou rangés de façon à éviter des mouvements incontrôlés vers l'avant, vers l'arrière, vers la gauche, vers la droite et dans le sens vertical susceptibles de provoquer des blessures graves en cas d'accélération/de freinage.
 - + Tous les compartiments, rails, installations non conçues pour le stockage ou espaces de stockage vérifiés doivent porter la mention du poids maximal autorisé.
11. Les arêtes susceptibles d'entrer en contact avec les mains, les jambes, la tête, etc. des passagers en temps normal ne doivent pas présenter un rayon inférieur à 2,5 mm.
12. Une fois tous les travaux terminés sur la carrosserie, éliminez les copeaux de perçage et réalisez les mesures de protection anticorrosion. (Voir le [chapitre 2.3.2 « Modification de la caisse en blanc »](#))
13. Respectez les exigences de la directive de carrosserie concernant les câbles électriques et fusibles :
14. [Chapitre 2.5.2.1 « Câbles électriques / fusibles »](#)
15. [Chapitre 2.5.2.2 « Circuits électriques supplémentaires »](#)
16. [Chapitre 2.5.3 « Interface électrique pour véhicules spéciaux »](#)
17. En cas de montages et de transformations, aucun câble électrique ni aucun autre composant du véhicule de base ne doit être endommagé (par ex. câbles électriques, réservoir à carburant, conduites de frein, etc.).
18. La transformation ne doit être effectuée que par un personnel qualifié et formé.
19. Veiller à une « aération suffisante » dans les véhicules où des bouteilles de gaz sont transportées ou conservées. On entend par « suffisante » l'aération dite en diagonale. Habituellement du haut à l'avant (toit) vers le bas à l'arrière (plancher, paroi latérale inférieure).

Avertissement

Respecter les prescriptions de sécurité en vigueur en matière de manipulation des réservoirs de gaz naturel.

Information pratique

Les équipements montés durablement augmentent le poids à vide du véhicule et réduisent en conséquence le débattement de l'essieu arrière. Si la solution intégrée supplémentaire pèse plus de 180 kg, il est recommandé d'installer un pack suspension spécialement adapté (N° PR UC5). Voir également le [chapitre 2.2.7.1 « Trains roulants de l'essieu arrière pour équipements lourds »](#).

Avertissement

Veillez noter que, en cas de démontage des équipements installés durablement, il est nécessaire de remplacer le pack suspension (N° PR UC5) par l'équipement de série. Les qualités routières pourraient sinon être altérées.

4.4 Véhicules d'intervention

Avant de réaliser ce type de transformations, veuillez lire également les chapitres suivants :

- 1.3.1 « Choix du véhicule de base »
- 2.2.1 « Poids et poids à vide autorisés »
- 2.3.2 « Modification de la caisse en blanc »
- 2.5.2.1 « Câbles électriques / fusibles »
- 2.5.2.3 « Installation d'appareils électriques de deuxième monte »
- 2.5.3 « Interface électrique pour véhicules spéciaux »
- 2.5.4 « Batterie du véhicule »
- 2.5.5 « Installation d'alternateurs de deuxième monte »
- 2.7 « Prises de force du moteur »
- 3.1 « Caisse en blanc/carrosserie »
- 3.1.4 « Modifications du pavillon du Caddy Cargo/Caddy »
- 3.2.1 « Équipement de sécurité »

Information pratique

Les équipements montés durablement augmentent le poids à vide du véhicule et réduisent en conséquence le débattement de l'essieu arrière. Si la solution intégrée supplémentaire pèse plus de 180 kg, il est recommandé d'installer un pack suspension spécialement adapté (N° PR UC5). Voir également le [chapitre 2.2.7.1 « Trains roulants de l'essieu arrière pour équipements lourds »](#).

Avertissement

Veuillez noter que, en cas de démontage des équipements installés durablement, il est nécessaire de remplacer le pack suspension (N° PR UC5) par l'équipement de série. Les qualités routières pourraient sinon être altérées.

Information

Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet sur :

[http://www.Transformations et véhicules carrossés | Volkswagen Véhicules utilitaires \(www.volkswagen-utilitaires.fr\)](http://www.Transformations et véhicules carrossés | Volkswagen Véhicules utilitaires (www.volkswagen-utilitaires.fr))

4.5 Prééquipement pour taxi et VTC

4.5.1 Prééquipement pour taxi et VTC départ usine

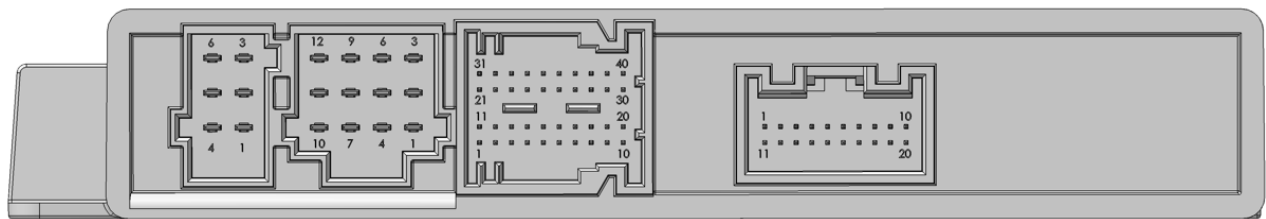
Les préparations suivantes avec les numéros PR sont disponibles départ d'usine :

- Prééquipement taxi (F4E)
- Prééquipement VTC (F5P)

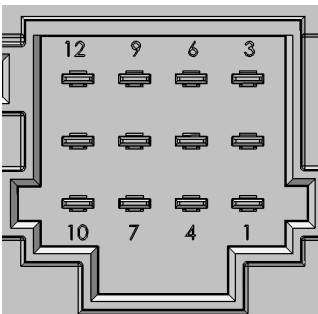
Elle comprend les fonctions partielles suivantes :

- Commande de l'enseigne lumineuse de taxi (uniquement avec prééquipement pour taxi, numéro PR F4E)
- Commande de l'alarme d'urgence pour taxi et voiture de location
- Commande de l'éclairage intérieur
- Alimentation en tension commutée pour émetteurs-récepteurs radio et appareils périphériques
- Préparation de données pour le taximètre (par ex. émission d'un signal de distance parcourue)

4.5.2 Bornage sur le CFC* (affectation des entrées et sorties/brochage sur le CFC*)



Vue « CFC »

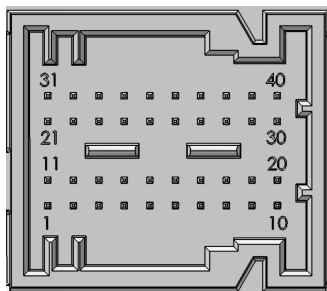


Fiche 2

Fiche 2

N° de broche	12	9	6	3
Signal	MFA_2	MFA_19	MFA_1	MFA_6
N° de broche	11	8	5	2
Signal	MFA_21	MFA_20	MFA_4	MFA_5
N° de broche	10	7	4	1
Signal	MFA_22	MFA_3	MFA_8	MFA_7

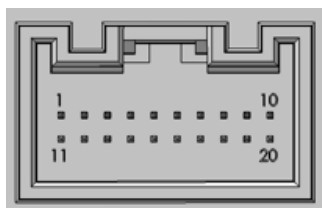
Bornage du CFC : taxi et VTC



Fiche 3

Fiche 3										
N° de broche	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
Signal	MFA_9	MFA_10	MFE_10	MFE_12	MFE_14	MFE_16	MFE_2	MFE_4	MFE_6	MFE_8
N° de broche	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Signal	MFA_11	MFA_12	MFE_9	MFE_11	MFE_13	MFE_15	MFE_1	MFE_3	MFE_5	MFE_7
N° de broche	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Signal	MFA_17	MFA_18	MFA_14	Rel2_no	Rel2_com	REL2_nc	MFE_18	MFE_20	MFE_22	MFE_24
N° de broche	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Signal	MFA_15	MFA_16	MFA_13	Rel1_no	Rel1_com	REL1_nc	MFE_17	MFE_19	MFE_21	MFE_23

Borinage du CFC : taxi et VTC



Fiche 4

Fiche 4										
N° de broche	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Signal										
N° de broche	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Signal	CAN_H	CAN_L								

Borinage du CFC : taxi et VTC

Entrées :

- MFE_01 : Touche d'activation de l'alarme silencieuse/passive
- MFE_02 : Touche d'activation de l'alarme sonore
- MFE_03 : Touche de désactivation (alarme d'urgence)
- MFE_04 : Touche d'activation de l'éclairage intérieur
- MFE_05 : Touche de l'enseigne lumineuse de taxi (uniquement pour prééquipement pour taxi numéro PR F4E)
- MFE_21 : Signal du taximètre : commande de l'enseigne lumineuse de taxi (uniquement pour prééquipement pour taxi numéro PR F4E)
- MFE_23 : Signal de l'appareil périphérique : caisse

Sorties :

- MFA_01 : Alimentation en tension commutée (5A) pour le raccordement d'appareils périphériques/émetteurs-récepteurs radio
- MFA_04 : Alimentation en tension commutée (10A) pour le raccordement d'appareils périphériques/émetteurs-récepteurs radio
- MFA_10 : signal du dispositif de détection d'occupation du siège (lorsque le siège est occupé, sauf siège conducteur, si le véhicule est équipé de série d'un dispositif de détection d'occupation du siège)
- MFA_11 : Feedback de fonctionnement de l'enseigne lumineuse de taxi (active/inactive) (uniquement pour prééquipement pour taxi numéro PR F4E)
- MFA_12 : Feedback de fonctionnement de l'éclairage intérieur (actif/inactif)
- MFA_13 : Feedback de fonctionnement de l'alarme sonore ou silencieuse (active/inactive)
- MFA_14 : Signal de distance parcourue (1)
- MFA_19 / MFA_20 : raccord pour enseigne lumineuse de taxi
- MFA_21 : Alimentation en tension commutée (5A) pour le raccordement d'appareils périphériques/émetteurs-récepteurs radio

(1) Pour une qualité de signal stable et correcte, il est recommandé d'utiliser également une résistance de tirage (pull-up) (par exemple avec une connexion électrique vers l'entrée MFE_06 du CFC)

Information

La documentation technique relative au calculateur de fonction spécifique au client (CFC) et les informations supplémentaires sur les processus de demande et de traitement sont disponibles sur le portail Customized-Solution :

<https://www.customized-solution.com/de/de/technische-produktinformationen/kfg/technische-information>

Pour ce faire, il est nécessaire de s'inscrire au portail CustomizedSolution. La configuration du calculateur de fonction spécifique au client (CFC) peut être commandée sur le portail CS.

Vous recevrez des informations du constructeur de véhicules relatives à l'évaluation de la conformité auprès de vos interlocuteurs personnels ou du service assistance du carrossier-transformateur (voir [chapitre 1.2.1.1 « Contact en Allemagne »](#) et [chapitre 1.2.1.2 « Contact à l'international »](#)). Vous trouverez également des informations à ce sujet dans la Notice d'Utilisation de votre véhicule, sur le site Internet de Volkswagen Véhicules Utilitaires sous « modeles/transmutations-et-vehicules-carrosses/transport-de-personnes.html » ou auprès de votre partenaire Volkswagen Véhicules Utilitaires.

*CFC : calculateur de fonction spécifique au client, voir à ce sujet le [chapitre 2.5.3.3](#)

4.5.3 Description de la fonction

Enseigne lumineuse de taxi (uniquement avec prééquipement pour taxi, numéro PR F4E)

- MFE_05 pour la désactivation/l'activation de l'enseigne lumineuse de taxi (vous trouverez des instructions supplémentaires sur la modification de la commande automatique de l'enseigne lumineuse de taxi et d'autres informations dans la Notice d'Utilisation de votre véhicule.)
- Activation MFA_19 et MFA_20 (polarité positive)
- Activation de MFA_11 pour feedback au conducteur dans la touche de l'enseigne de pavillon

Éclairage intérieur

- L'éclairage intérieur s'active automatiquement lors du passage en caisse (en fonction du signal du taximètre, de la réinitialisation en cas de changement du statut du taximètre « Libre »)
- MFE_04 d'activation ou désactivation de l'éclairage intérieur lorsque les portes sont fermées
- Activation de MFA_12 pour feedback au conducteur dans la touche de l'éclairage intérieur

Information

Lors de la sortie du véhicule avec la clé du véhicule, un éclairage intérieur allumé est coupé au plus tard au bout de 30 min afin de réduire la consommation de courant.

(Lors de la sortie du véhicule avec la clé du véhicule, une enseigne lumineuse allumée est coupée au plus tard au bout de 30 min afin de réduire la consommation de courant)

Alarme d'urgence (alarme silencieuse)

- MFE_01 active l'alarme silencieuse
- Activation MFA_19 et MFA_20 pour les LED d'avertissement rouges dans l'enseigne lumineuse de taxi (cette fonction-dépend de la version de l'enseigne lumineuse de taxi)
- Activation de MFA_13 pour feedback envoyé au conducteur dans la touche de l'alarme sonore

Alarme d'urgence (alarme sonore)

- MFE_02 active l'alarme sonore
- Activation des feux de route intermittents
- Activation du signal de détresse
- Activation de l'éclairage intérieur
- Activation de l'avertisseur sonore intermittent du véhicule
- Activation MFA_19 et MFA_20 pour les LED d'avertissement rouges dans l'enseigne lumineuse de taxi (cette fonction-dépend de la version de l'enseigne lumineuse de taxi)
- Activation de MFA_13 pour feedback envoyé au conducteur dans la touche de l'alarme sonore

Désactivation – alarme de taxi

- MFE_03 désactive l'alarme de taxi (par ex. touche montée dans le compartiment-moteur)

Alimentation en tension du taximètre et de l'émetteur-récepteur radio

- MFA_01 alimentation en tension commutée (5A) pour le raccordement d'appareils périphériques/émetteur-récepteur radio
- MFA_04 alimentation en tension commutée (10A) pour le raccordement d'appareils périphériques/émetteur-récepteur radio
- MFA_21 alimentation en tension commutée (5A) pour le raccordement d'appareils périphériques/émetteur-récepteur radio
- Coupure des alimentations en tension minutée et en cas de faible charge de la batterie

Mise à disposition de données pour le taximètre

- Émission d'un signal de distance parcourue via la sortie de l'indicateur multifonction 14

4.5.4 Programmation selon le souhait du client

Le CFC* programmable vous offre en plus la possibilité d'adapter ultérieurement la configuration.
(Exemple : ajout de signaux supplémentaires).

Information

La documentation technique relative au calculateur de fonction spécifique au client (CFC) et les informations supplémentaires sur les processus de demande et de traitement sont disponibles sur le portail Customized-Solution :

<https://www.customized-solution.com/de/de/technische-produktinformationen/kfg/technische-information>

Pour ce faire, il est nécessaire de s'inscrire au portail CustomizedSolution. La configuration du calculateur de fonction spécifique au client (CFC) peut être commandée sur le portail CS.

*CFC : calculateur de fonction spécifique au client, voir à ce sujet le [chapitre 2.5.3.3](#)

4.6 Véhicules de loisirs

Le Caddy ou le Caddy Maxi avec équipement California sont proposés départ usine comme véhicules de loisirs.

Pour de plus amples informations, veuillez vous adresser à votre concessionnaire Volkswagen.

Avant de réaliser ce type de transformations, veuillez lire également les chapitres suivants :

- 1.3.1 « Choix du véhicule de base »
- 2.2.1 « Poids et poids à vide autorisés »
- 2.3.2 « Modification de la caisse en blanc »
- 2.5.2.1 « Câbles électriques / fusibles »
- 2.5.2.3 « Installation d'appareils électriques de deuxième monte »
- 2.5.3 « Interface électrique pour véhicules spéciaux »
- 2.5.4 « Batterie du véhicule »
- 2.5.5 « Installation d'alternateurs de deuxième monte »
- 2.6.3 « Système d'alimentation en carburant »
- 2.6.4 « Système d'échappement »
- 3.2.1 « Équipement de sécurité »

Information pratique

Les équipements montés durablement augmentent le poids à vide du véhicule et réduisent en conséquence le débattement de l'essieu arrière. Si la solution intégrée supplémentaire pèse plus de 180 kg, il est recommandé d'installer un pack suspension spécialement adapté (N° PR UC5). Voir également le [chapitre 2.2.7.1 « Trains roulants de l'essieu arrière pour équipements lourds »](#).

Avertissement

Veuillez noter que, en cas de démontage des équipements installés durablement, il est nécessaire de remplacer le pack suspension (N° PR UC5) par l'équipement de série. Les qualités routières pourraient sinon être altérées.

Information

D'autres informations à ce sujet sont disponibles sur le site Internet Volkswagen Véhicules Utilitaires :

<https://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/de/modelle/nutzfahrzeugkategorien-im-ueberblick/california-reisemobile.html>

4.7 Véhicules de voirie

Avant de réaliser ce type de transformations, veuillez lire également les chapitres suivants :

- 1.3.1 « Choix du véhicule de base »
- 2.2.1 « Poids et poids à vide autorisés »
- 2.3.2 « Modification de la caisse en blanc »
- 2.5.2.1 « Câbles électriques / fusibles »
- 2.5.2.3 « Installation d'appareils électriques de deuxième monte »
- 2.5.3 « Interface électrique pour véhicules spéciaux »
- 2.5.4 « Batterie du véhicule »
- 2.5.5 « Installation d'alternateurs de deuxième monte »
- 3.2.1 « Équipement de sécurité »

Information

Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet sur le site Internet de Volkswagen Véhicules Utilitaires :

<http://www.Voirie | Volkswagen Véhicules Utilitaires>
(www.volkswagen-utilitaires.fr)

4.8 Véhicules de transport de colis et pour la logistique

L'utilisation des véhicules pour un service de livraison (ex : services postaux ou de livraison de colis) accroît la sollicitation des charnières des portes. Il est recommandé de commander les charnières avec tampons supplémentaires pour les portes conducteur et passager avant avec les N° PR suivants afin de réduire les forces qui s'exercent sur les charnières.

- OD2 Tampons supplémentaires côté conducteur et côté passager avant
- OD3 Tampons supplémentaires côté conducteur

La charnière avec tampon supplémentaire réduit l'angle d'ouverture des portes d'environ 6 degrés ! La porte n'atteint plus le troisième cran !

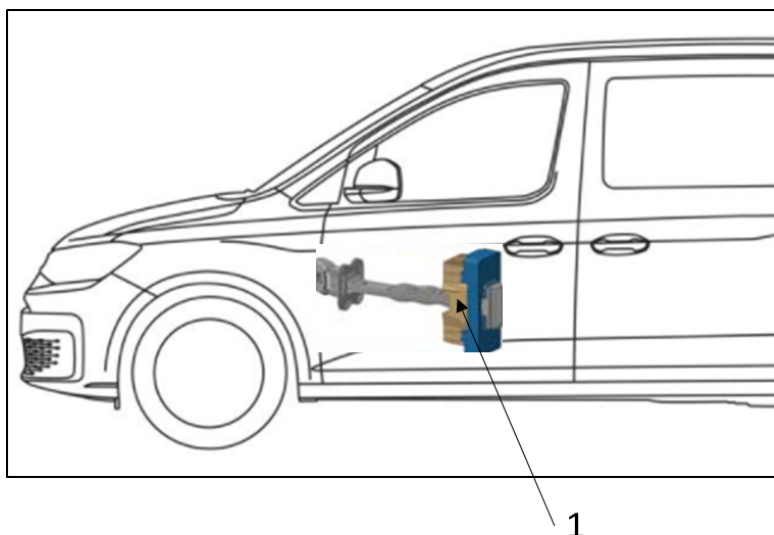


Fig. 1 : Schéma de principe, porte avec charnière avec tampon

1 - Tampon supplémentaire

4.9 Véhicule hybride rechargeable (VHR)



4.9.1 Système haute tension

Le système haute tension se compose entre autres des éléments suivants :

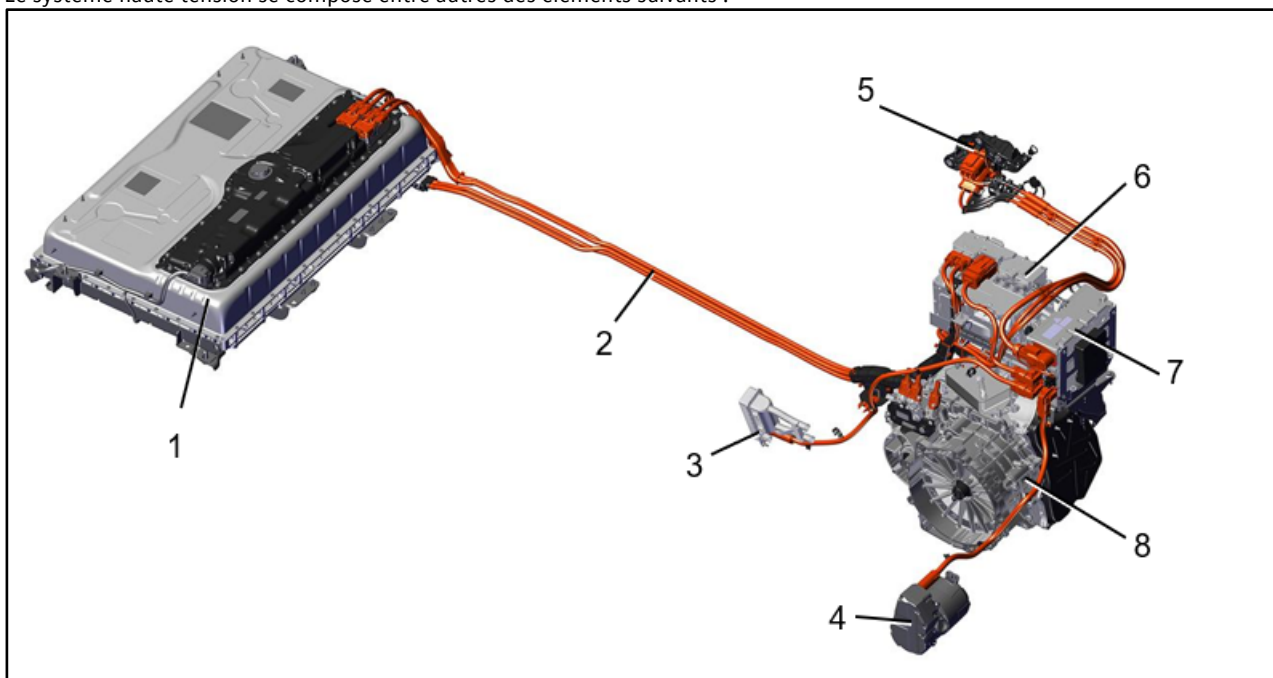


Fig. 1 : Principaux composants de la transmission électrique

- 1 – Batterie haute tension 1
- 2 – Câbles et fiches haute tension de couleur orange
- 3 – Chauffage haute tension (thermistance CTP)
- 4 – Compresseur de climatiseur haute tension
- 5 – Prise de recharge 1 pour la recharge de la batterie haute tension
- 6 – Électronique de puissance et de commande pour transmission électrique
- 7 – Chargeur 1 de batterie haute tension
- 8 – Transmission à courant triphasé

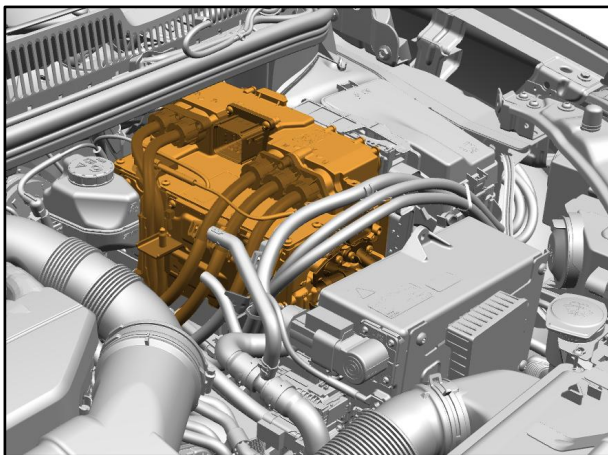


Fig. 2 : Électronique de puissance et de commande pour transmission électrique

4.9.1.1 Électronique de puissance et de commande pour transmission électrique

Le composant est monté à gauche dans le compartiment-moteur.

Il pilote la transmission à courant triphasé, la recharge de la batterie 12 V et l'alimentation du réseau de bord. De plus, il assure la liaison entre le chargeur de batterie haute tension et la batterie haute tension. Le refroidissement est assuré par le circuit basse température.

Information pratique

Seule une entreprise spécialisée et qualifiée disposant d'un personnel qualifié et formé en conséquence est autorisée à réaliser des travaux sur le système haute tension conformément aux directives Volkswagen.

4.9.1.2 Transformations sur la sous-structure de la batterie haute tension et de la transmission

Il est interdit de modifier ou de retravailler les composants du système de batterie haute tension, y compris le cadre de montage, les éléments anticollision et l'entraînement. Dans la sous-structure, ne pas souder et ne pas réaliser d'opération susceptible de produire des étincelles à proximité de composants à haute tension ou de la batterie haute tension.

Les opérations suivantes sont proscrites dans la sous-structure :

- Travaux à proximité des composants haute tension, des câbles haute tension et de la batterie haute tension avec des outils enlevant des copeaux, déformants, tranchants.
- Si des alésages sont nécessaires dans la zone du plancher, procéder avec le plus grand soin. Avant d'effectuer les alésages, il convient de contrôler sur le véhicule qu'aucun composant de ce dernier, en particulier les composants haute tension ainsi que les câbles et conduites, n'est endommagé.
- Fixations sur le plancher du véhicule qui avancent dans la zone de la batterie haute tension ou restreignent durablement l'accessibilité de la batterie
- Transformations dans la zone extérieure qui avancent dans la zone de la batterie HV ou restreignent durablement l'accessibilité de la batterie.

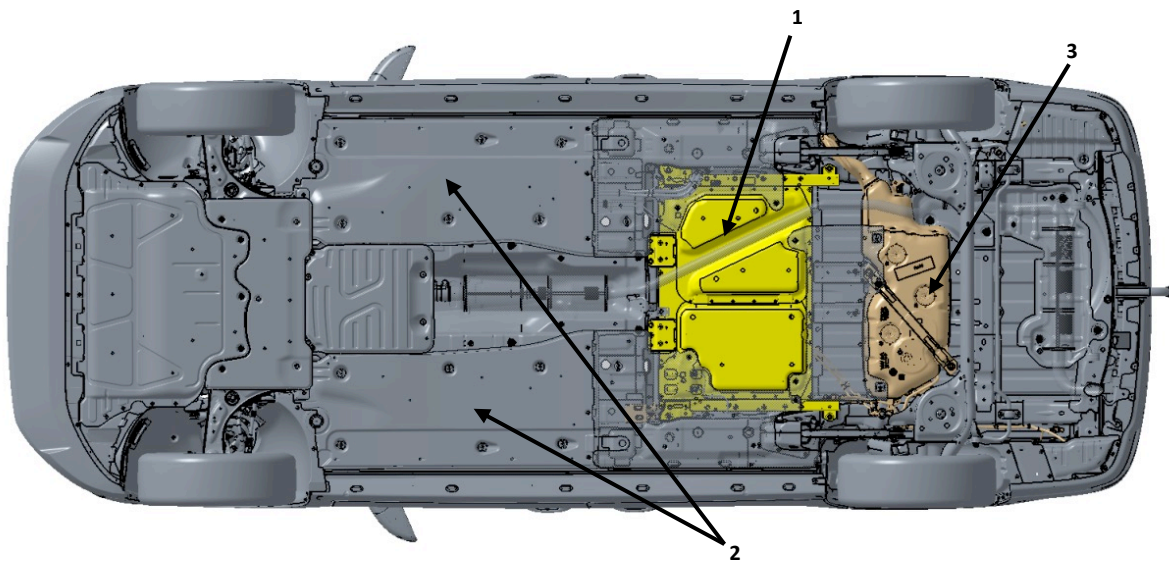


Fig. 1 : Vue de dessous position de la batterie haute tension, empattement long

- 1 - Batterie haute tension lithium-ion
- 2 - Habillage de la sous-structure
- 3 - Réservoir à carburant

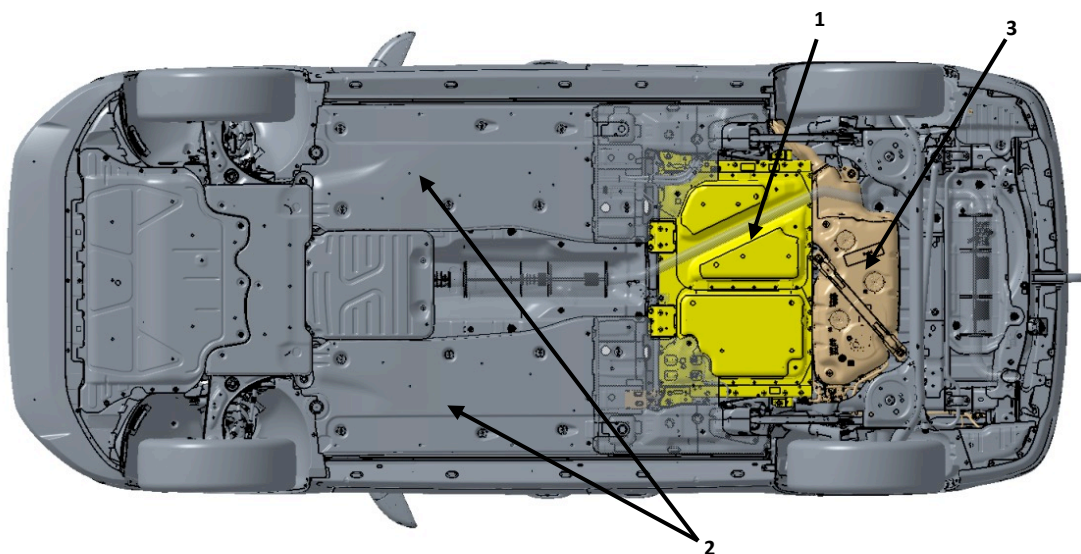


Fig. 2 : Vue de dessous position de la batterie haute tension, empattement court

- 1 - Batterie haute tension lithium-ion
- 2 - Habillage de la sous-structure
- 3 - Réservoir à carburant

Information pratique

La modification du système de transmission électrique n'est pas autorisée. Il n'est pas possible d'installer une solution de régulation du régime moteur. La modification du système de refroidissement (radiateur, entrée d'air, conduits d'air, etc.) n'est pas autorisée. Les surfaces d'entrée d'air de refroidissement doivent rester libres.

Avertissement

Des consignes de sécurité particulières doivent être respectées lors de travaux sur les véhicules électriques. Le non-respect de ces consignes peut provoquer un choc électrique mortel.

Information

Vous pouvez vous procurer les consignes de sécurité à respecter. Veuillez nous contacter à ce sujet (voir le [chapitre 1.2.1 « Informations sur les produits et les véhicules à l'attention des carrossiers-transformateurs »](#)).

Avertissement

Des modifications effectuées sur le système de transmission électrique risquent d'entraver son fonctionnement. Cela peut entraîner une perte de contrôle du véhicule.

Avertissement

La tension à l'intérieur du système haute tension et de la batterie haute tension représente un danger de mort !

Toucher des câbles haute tension de couleur orange endommagés ou la batterie haute tension peut provoquer un choc électrique mortel. Le système haute tension peut être actif même lorsque le contact est coupé !

Ne jamais effectuer de travaux sur le système haute tension, sur les câbles haute tension orange, sur les composants haute tension ou sur la batterie haute tension. Seules des entreprises spécialisées et qualifiées, qui sont agréées pour exécuter des travaux sur le système haute tension, sont autorisées à réaliser des travaux sur le système haute tension.

Ne jamais modifier, endommager, démonter ou séparer les câbles haute tension de couleur orange, les composants haute tension et la batterie haute tension du réseau de bord haute tension.

Ne réaliser des travaux à proximité des composants haute tension, des câbles haute tension et de la batterie haute tension avec des outils enlevant des copeaux, déformants, tranchants ou des sources de chaleur, par ex. soudage, brasage, air chaud ou collage thermique, qu'après avoir au préalable mis le système hors tension. La batterie haute tension ne peut pas être mise hors tension. Seul un personnel qualifié et formé est autorisé à réaliser la mise hors tension de la haute tension.

Si le système haute tension présente un défaut, la transmission est automatiquement désactivée et un affichage correspondant peut apparaître dans le combiné d'instruments. Dans ce cas, la transmission reste désactivée, jusqu'à ce que l'erreur soit éliminée par un personnel qualifié et formé.

Pendant tous les travaux effectués sur le système haute tension, notamment sur les câbles haute tension orange, sur les composants haute tension ou sur la batterie haute tension, respecter les directives Volkswagen.

4.9.2 Système de réseau de bord 12 V

Un convertisseur CC/CC est monté sur le véhicule hybride rechargeable à la place de l'alternateur monté sur les véhicules diesel et essence pour l'alimentation en énergie du réseau de bord 12 V. Celui-ci convertit la tension provenant de la batterie haute tension en 12 V de sorte à recharger que la batterie du réseau de bord.

En raison du montage des composants haute tension dans le compartiment-moteur, la batterie du réseau de bord 12 V est montée sur le passage de roue arrière droit du véhicule hybride rechargeable. Le montage d'une batterie plus puissante départ usine n'est pas prévu. De même, l'option de prééquipement pour une batterie auxiliaire départ usine n'est pas disponible.

Un compresseur électrique de climatiseur est utilisé sur le véhicule hybride rechargeable. Toute modification du compresseur est interdite.

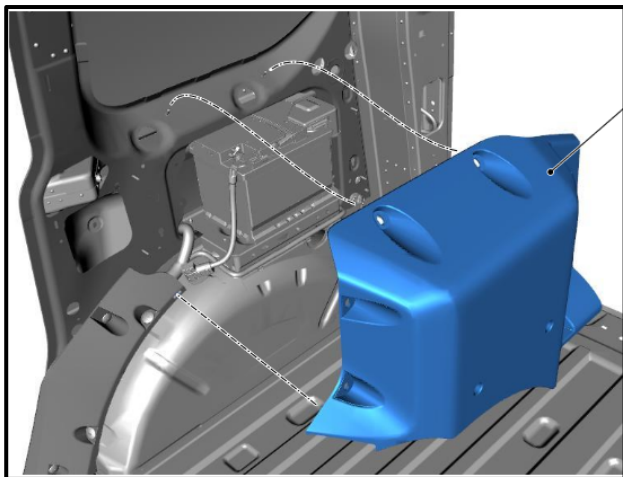


Fig. 1 : Batterie de démarrage avec cache dans le compartiment de charge arrière droit, au-dessus du passage de roue

Un générateur de sons est monté sur le longeron avant droit pour générer des bruits de roulage en mode de fonctionnement électrique.

5 Caractéristiques techniques

5.1 Plans cotés

Les dimensions des nouveaux Caddy et Caddy Maxi sont indiquées dans nos plans cotés.

Ces plans sont disponibles aux formats DXF, TIFF et PDF et peuvent être téléchargés sur le portail CustomizedSolution de Volkswagen AG. Tous les fichiers (sauf les PDF) sont compactés au format ZIP. Ces fichiers peuvent être décompactés à l'aide de Winzip (PC) ou de ZipIt (MAC).

Information

Les plans cotés actuels sont disponibles pour téléchargement sur le portail Customized Solution de Volkswagen AG, à la rubrique « Schémas techniques ».

5.2 Vignettes (modèles de collage)

Des vues des véhicules Caddy et Caddy Maxi à l'échelle 1:25 sont téléchargeables aux formats TIF, DXF et EPS pour l'élaboration d'illustrations.

Tous les fichiers sont compressés au format ZIP. Ces fichiers peuvent être décompactés à l'aide de Winzip (PC) ou de Ziplt (MAC).

Information

Les vignettes actuelles sont disponibles sur le portail CustomizedSolution de Volkswagen AG à la rubrique « Modèles de collage ».

5.3 Schémas de parcours du courant

Pour obtenir des informations détaillées sur ces sujets, consulter les Manuels de Réparation et les Schémas de parcours du courant de Volkswagen AG.

Information

Les Manuels de Réparation et les Schémas de parcours du courant de Volkswagen AG peuvent être téléchargés à la rubrique **erWin*** (**E**lektronische **R**eparatur und **W**erkstatt **I**nformation der Volkswagen AG : documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG) :
<https://volkswagen.erwin-store.com/erwin/showHome.do>

*Système d'information payant de Volkswagen AG

5.4 Modèles pour la CAO

Sur demande, des modèles de données en 3D aux formats CATIA V.5 et STEP peuvent être mis à la disposition des carrossiers-transformateurs à des fins de conception.

Information

Les données 3D sont disponibles sur le portail CustomizedSolution de Volkswagen AG à la rubrique « Informations techniques/Commande de données CAO »*.

* Inscription requise !

6 Calculs

6.1 Calcul du centre de gravité

Le centre de gravité global (véhicule avec pièces rapportées ou carrosserie complète sans chargement) doit rester le plus bas possible.

La position du centre de gravité dans le sens de la longueur du véhicule est indiquée par rapport à un axe du véhicule. La hauteur du centre de gravité est indiquée par rapport au milieu du moyeu de roue ou par rapport à la chaussée. Volkswagen vous recommande de faire déterminer le centre de gravité auprès d'un organisme de contrôle reconnu et expérimenté (par ex. DEKRA, TÜV ou autres organismes similaires).

Si le carrossier-transformateur calcule lui-même le centre de gravité, il est recommandé de suivre les procédures décrites aux [chapitre 6.1.1 « Calcul de la position du centre de gravité dans le sens x »](#) et [chapitre 6.1.2 « Calcul de la position du centre de gravité dans le sens z »](#) et de recourir à un personnel qualifié de manière à garantir la fiabilité des résultats.

6.1.1 Calcul de la position du centre de gravité dans le sens x

Procédure à suivre :

Le véhicule complet (avec pièces rapportées et carrosserie) doit être pesé sans chargement.

Gonfler les pneus jusqu'à la pression interne prescrite pour la charge respective autorisée sur les essieux.

Remplir entièrement tous les réservoirs de liquide (réservoir à carburant, réservoir de liquide de lave-glace, réservoir hydraulique, réservoir d'eau, le cas échéant, etc.).

Positionner le véhicule sur la balance, couper le moteur, amener la boîte de vitesses au point mort et desserrer les freins.

Pour le pesage, le véhicule doit être placé sur une surface plane et horizontale.

Peser d'abord les différentes charges sur essieux (charge sur essieu avant et charge sur essieu arrière) puis le poids total du véhicule.

Déterminer la position du centre de gravité dans le sens de la longueur du véhicule à partir des valeurs mesurées en appliquant les équations (3) et (4). Résoudre l'équation (2) pour contrôler les résultats des équations (3) et (4).

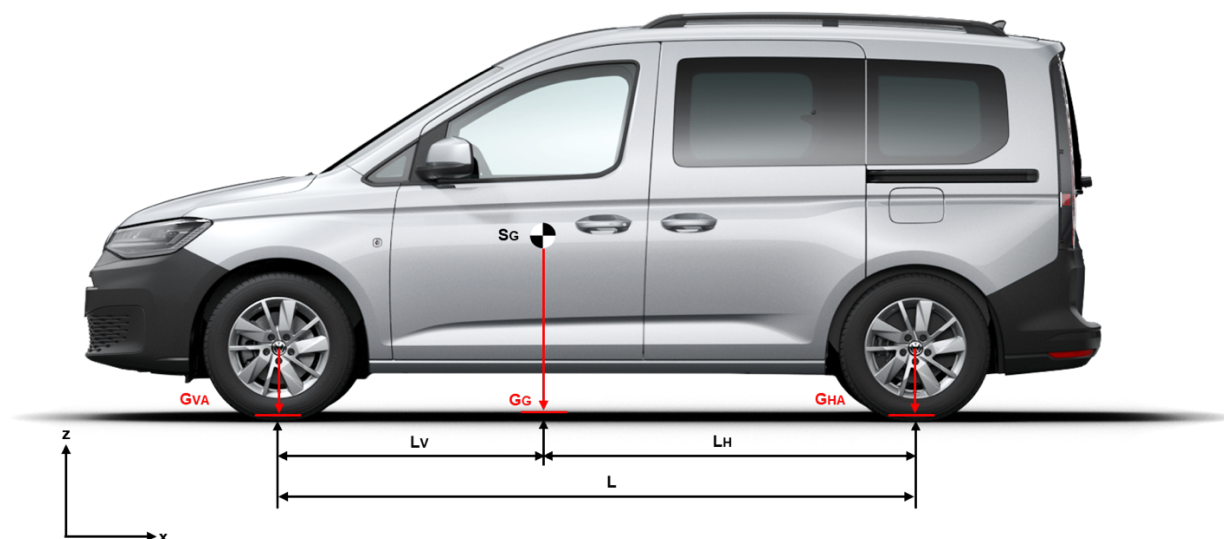


Fig. 1 : détermination de la position du centre de gravité global du véhicule dans le sens x

Calcul du poids total du véhicule avec pièces rapportées/carrosserie sans chargement :

$$G_G = G_{HA} + G_{VA} \quad (1)$$

Détermination de la position du centre de gravité global S_G dans le sens x

$$L = L_V + L_H \quad (2)$$

$$L_V = \frac{G_{HA}}{G_G} L \quad (3)$$

$$L_H = \frac{G_{VA}}{G_G} L \quad (4)$$

Abréviations utilisées et paramètres :

G_G	-	Poids total du véhicule non chargé
G_{VA}	-	Charge sur l'essieu avant du véhicule non chargé (spécification ou pesée du châssis considéré)
G_{HA}	-	Charge sur l'essieu arrière du véhicule non chargé (spécification ou pesée du châssis considéré)
S_G	-	Centre de gravité global
L	-	Empattement.
L_V	-	Distance entre le centre de gravité global du véhicule vide et l'essieu avant
L_H	-	Distance entre le centre de gravité global du véhicule vide et l'essieu arrière

Information pratique

Le calcul du centre de gravité ne doit être effectué que par un personnel qualifié et à l'aide de balances appropriées et calibrées.

Pour réduire les erreurs de mesure, effectuer au moins trois mesures de chacune des valeurs puis calculer la moyenne de ces trois valeurs. Appliquer les équations (3) et (4) à partir de ces moyennes.

6.1.2 Calcul de la position du centre de gravité dans le sens z

Afin de déterminer la hauteur h_s du centre de gravité global du véhicule (voir fig. 1), Volkswagen AG recommande au carrossier-transformateur de procéder comme suit une fois le véhicule terminé :

Une fois les opérations de transformation effectuées, le véhicule doit être pesé dans deux positions successives sur une balance à plateaux ou sur un pèse-roue/essieu approprié.

Il s'agit alors de mesurer les charges sur essieux sur un plan horizontal G_{EAV} et G_{EAR} (voir le [chapitre 6.1.1 « Calcul de la position du centre de gravité dans le sens x »](#)), ainsi que les charges sur essieux quand un essieu est soulevé de la valeur h' (Q_{EAR} ou Q_{EAV}).

La hauteur de levage h' doit être la plus grande possible en fonction de l'angle d'attaque et de fuite du véhicule (désignés également sous le terme d'angles d'attaque avant et arrière). La valeur cible est > 600 mm.

Pour réduire les erreurs de mesure, il est recommandé de procéder à au moins six mesures distinctes de la charge sur chacun des essieux du véhicule : trois mesures par essieu sur un plan horizontal et trois mesures respectives lorsqu'un essieu est soulevé.

Calculer la valeur moyenne à partir des trois mesures effectuées pour chaque essieu dans la position respective. Calculez la valeur moyenne à partir de ces trois valeurs et l'appliquer dans les équations (5) à (9).

Afin d'améliorer la précision du résultat final, calculer la modification de la charge sur essieu lorsque l'essieu arrière est soulevé et lorsque l'essieu avant est soulevé.

Information pratique

Pour éviter les erreurs de mesure, tenez compte des points suivants :

- Lors de la pesée sur un plan horizontal, le véhicule doit être parfaitement horizontal. Compensez les différences de hauteur entre les essieux causées par la balance.
- Lorsque l'essieu arrière est soulevé à la hauteur souhaitée, bloquez l'essieu à peser afin d'empêcher toute compression ou détente de la suspension.
- Lorsque l'essieu arrière est soulevé à la hauteur souhaitée, aucune pièce du véhicule ne doit toucher le sol.
- Toutes les roues du véhicule doivent pouvoir rouler : amenez la boîte de vitesses au point mort, desserrez tous les freins (y compris le frein de stationnement) et placez éventuellement des cales à une distance suffisante des roues.
- Tournez le véhicule (pour peser l'autre essieu du véhicule) sans assistance extérieure afin de débloquer les tensions éventuellement exercées sur le véhicule.
- Veiller à ce qu'aucun objet ne puisse se déplacer dans le véhicule pendant les mesures.

S'il n'est pas possible de bloquer la suspension du véhicule pour des raisons liées à la carrosserie ou à l'espace disponible, effectuez des mesures supplémentaires des charges sur essieux à différentes hauteurs de levage (exemple 600 mm, 700 mm et 800 mm). Le calcul de la valeur moyenne permettra également de limiter les erreurs de mesure. La hauteur du centre de gravité s'obtient alors à partir de la moyenne arithmétique des différentes hauteurs du centre de gravité valables pour chaque hauteur de levage.

Exemple de calcul

1. Le véhicule complet (avec pièces rapportées et carrosserie) doit être pesé sans chargement.
2. Gonflez les pneus jusqu'à la pression interne prescrite pour la charge maximale respective autorisée sur les essieux.
3. Remplissez entièrement tous les réservoirs de liquide (réservoir à carburant, réservoir de liquide de lave-glace, réservoir hydraulique, réservoir d'eau, le cas échéant, etc.).
4. Une fois le véhicule placé sur la balance, coupez le moteur, amenez la boîte de vitesses au point mort et desserrez les freins.
5. Positionnez le véhicule avec l'essieu arrière (HA) horizontalement sur la balance et déterminez la charge sur essieu.
6. Soulevez l'essieu avant (VA) de la valeur h' (au moins 600 mm). Une augmentation de la hauteur h' en tenant compte des conditions secondaires liées au véhicule est plus avantageuse en vue du résultat final. La valeur h' doit être calculée pour chacune des mesures effectuées avec l'essieu soulevé et doit être si possible identique. Au lieu de la hauteur h' , il est également possible de calculer l'angle α entre les moyeux de roue.
7. Déterminer sur la balance le déplacement de la charge sur essieu arrière QEAR.
8. Abaisser le véhicule, le tourner puis procéder aux mesures correspondantes sur l'essieu avant (d'abord GEAV sur un plan horizontal puis QEAV lorsque l'essieu arrière est soulevé à la hauteur h').
9. Effectuer en tout trois fois les opérations 4 à 7 (la suspension étant bloquée).
10. Appliquez les valeurs calculées dans les équations (5) à (9) afin de déterminer la hauteur du centre de gravité.
11. Dans les calculs des équations (3) à (9), toutes les indications de longueur doivent être en millimètres (mm) et toutes les indications de poids en Décanewton (1 daN = 10 N). *
12. Soulever davantage l'essieu soulevé (par ex. de 100 mm) puis calculer une nouvelle fois la hauteur du centre de gravité afin de confirmer le résultat de la mesure.

Information pratique

Le calcul du centre de gravité ne doit être effectué que par un personnel qualifié et à l'aide d'équipement et d'outils de mesure appropriés et calibrés.

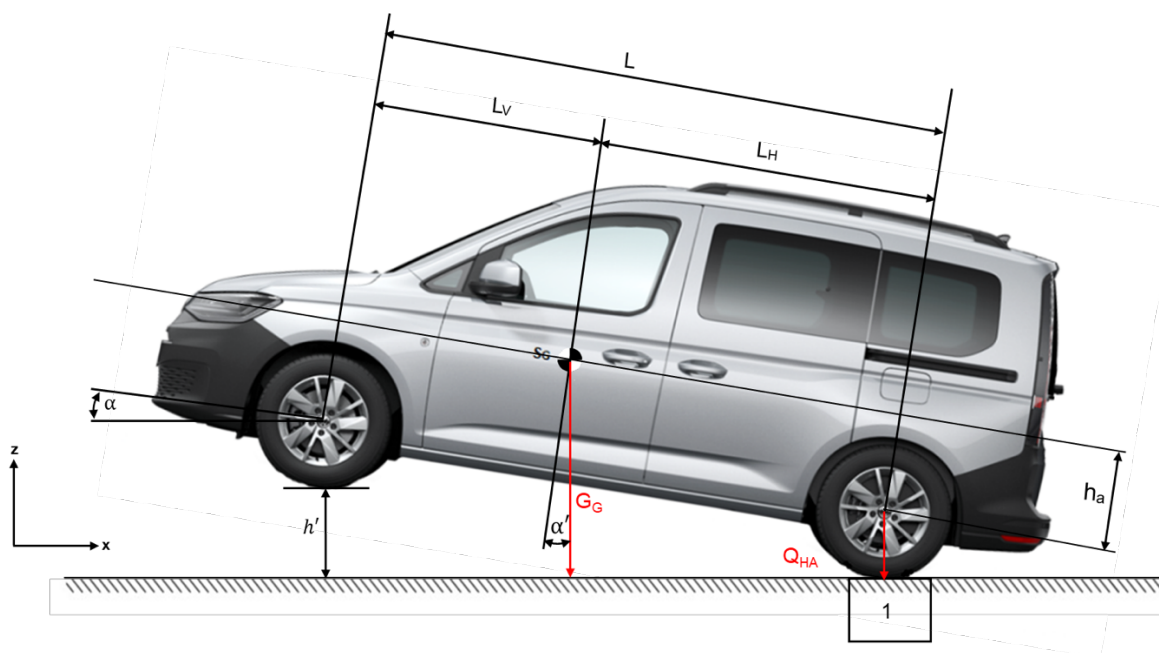


Fig. 1 : Détermination de la position du centre de gravité global du véhicule dans le sens z

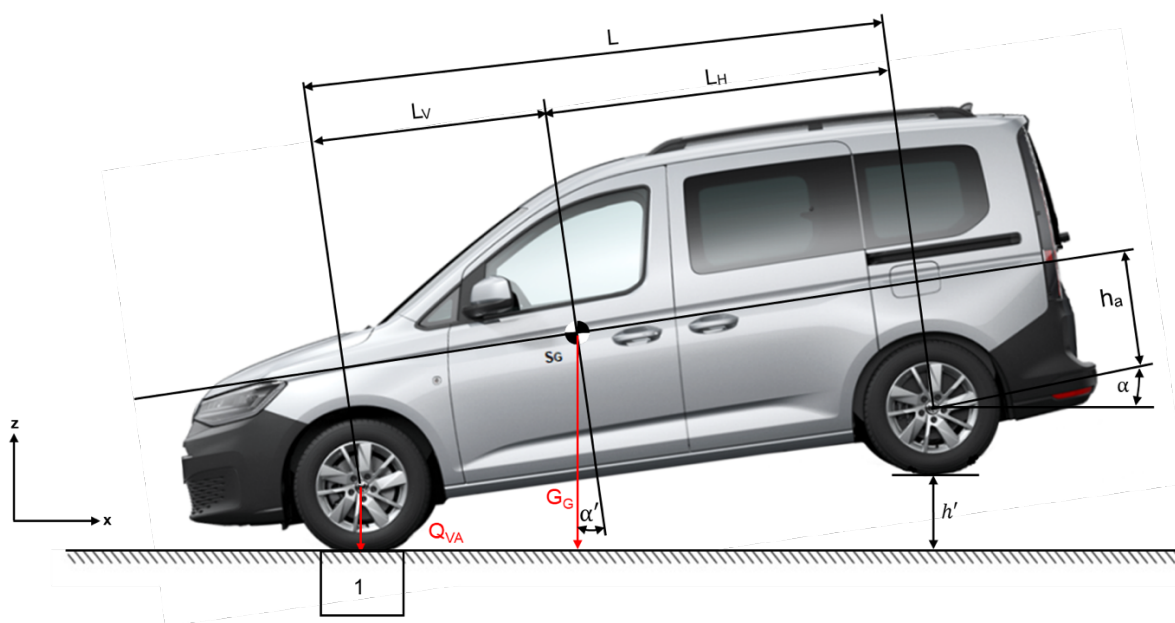


Fig. 2 : Détermination de la position du centre de gravité global du véhicule dans le sens z

Détermination de la position du centre de gravité global S_G dans le sens z :

$$h_S = h_a + r_{stat} \quad (5)$$

Détermination de la position du centre de gravité global S_G dans le sens z pour l'essieu avant soulevé :

$$h_S = \left(\frac{Q_{HA} - G_{HA}}{G_G} \times L \times \frac{1}{\tan \alpha} \right) + r_{stat} \quad (6)$$

$$\sin \alpha = \frac{h'}{L} \quad (6a)$$

$$\alpha = \arcsin \left(\frac{h'}{L} \right) \quad (6b)$$

$$\cos \alpha = \frac{\sqrt{L^2 - h'^2}}{L} \quad (6c)$$

$$\tan \alpha = \frac{h'}{\sqrt{L^2 - h'^2}} \quad (6d)$$

$$\frac{1}{\tan \alpha} = \frac{\sqrt{L^2 - h'^2}}{h'} = \frac{1}{h'} \sqrt{L^2 - h'^2} \quad (6e)$$

$$h_S = \left(\frac{1}{h'} \times \frac{Q_{HA} - G_{HA}}{G_G} \times L \times \sqrt{L^2 - h'^2} \right) + r_{stat} \quad (7)$$

Détermination de la position du centre de gravité global S_G dans le sens z pour l'essieu arrière soulevé :

$$h_S = \left(\frac{Q_{VA} - G_{VA}}{G_G} \times L \times \frac{1}{\tan \alpha} \right) + r_{stat} \quad (8)$$

$$\sin \alpha = \frac{h'}{L} \quad (8a)$$

$$\alpha = \arcsin \left(\frac{h'}{L} \right) \quad (8b)$$

$$\cos \alpha = \frac{\sqrt{L^2 - h'^2}}{L} \quad (8c)$$

$$\tan \alpha = \frac{h'}{\sqrt{L^2 - h'^2}} \quad (8d)$$

$$\frac{1}{\tan \alpha} = \frac{\sqrt{L^2 - h'^2}}{h'} = \frac{1}{h'} \sqrt{L^2 - h'^2} \quad (8e)$$

$$h_S = \left(\frac{1}{h'} \times \frac{Q_{VA} - G_{VA}}{G_G} \times L \times \sqrt{L^2 - h'^2} \right) + r_{stat} \quad (9)$$

Abréviations utilisées et paramètres :

r_{stat}	-	Rayon du pneu sous charge statique
Q_{VA}	-	Charge sur l'essieu avant avec véhicule soulevé à l'arrière
Q_{HA}	-	Charge sur l'essieu arrière avec véhicule soulevé à l'avant
G_G	-	Poids total du véhicule non chargé
G_{VA}	-	Charge sur l'essieu avant du véhicule non chargé (spécification ou pesée du châssis considéré)
G_{HA}	-	Charge sur l'essieu arrière du véhicule non chargé (spécification ou pesée du châssis considéré)
L	-	Empattement.
L_V	-	Distance entre le centre de gravité global du véhicule vide et l'essieu avant
L_H	-	Distance entre le centre de gravité global du véhicule vide et l'essieu arrière
h_S	-	Hauteur du centre de gravité par rapport à la chaussée
h_a	-	Hauteur du centre de gravité par rapport au centre de la roue
h'	-	Hauteur de levage du véhicule
1	-	Dispositif de pesage

7 Poids (masses)

Lors de la commande de votre véhicule, veuillez noter que le choix d'équipements supplémentaires augmente le poids à vide du véhicule et que la charge utile disponible diminue en conséquence.

En raison des modifications permanentes réalisées sur le véhicule de base, tous les poids des véhicules sont disponibles dans les documents commerciaux spécifiques à chaque pays sur Internet ou sur le portail Customized-Solution (www.customized-solution.com) .

Nous recommandons de déterminer par pesage le poids à vide réel du véhicule complet avant tous travaux de transformation. Pour tout renseignement supplémentaire, veuillez vous adresser à votre partenaire Volkswagen Véhicules Utilitaires ou à notre service client ([voir chapitre 1.2.1.1 « Contact en Allemagne »](#), [1.2.1.2 « Contact à l'international »](#)).

Information pratique

Les tolérances de poids suivantes sont appliquées pour les masses/dimensions :

- 3 % pour les classes de véhicules M/N (à l'exception des véhicules à usage spécial)
- 5 % pour les véhicules à usage spécial

8 Remarques relatives à l'homologation de superstructures et transformations

8.1 Disponibilités avec un certificat de conformité pour un véhicule complet départ usine – Light Duty WLTP

Applicable pour



Caddy, Caddy Cargo

Type d'entraînement :	Traction avant et 4x4 (transmission intégrale)
Carrosserie :	Caddy, Caddy Cargo
Type d'homologation :	Véhicule utilitaire léger
Calculateur WLTP :	Calcul des transformations possible (avec le calculateur WLTP)
Dimensions calculables :	Face frontale et masse du véhicule en ordre de marche

Valeurs pour la face frontale max. [en cm²] et la masse du véhicule max. en ordre de marche [en kg], voir [chapitre 8.2.1](#). Toutes les indications se rapportent au Caddy, Caddy Cargo.

VH (Vehicle High), document possible dans le respect des valeurs techniques maximales et des applications de transformation spéciales (sans nouveau calcul).

Information

Valable pour les variantes moteur/boîte de vitesses homologuées (voir offre nationale).

Les valeurs maximales dépendent de la combinaison transmission/poids.

Information

Veuillez vous adresser à votre service technique compétent pour tous les véhicules/toutes les variantes moteur/boîte de vitesses pour lesquels aucune valeur ne peut actuellement être générée à l'aide du calculateur WLTP, et étudier la possibilité d'une réception individuelle ou d'une réception par type multi-étapes.

8.2 Prescriptions techniques

Concerne : toutes les variantes moteur/boîte de vitesses

Remarques : toutes les versions moteur-boîte de vitesses : le calcul pour les transformations avec modifications du poids est possible sur le portail Customized-Solution (calculateur WLTP).

Pour les versions moteur-boîte de vitesses mentionnées ci-dessous, des transformations avec modification de la face frontale et modification du poids sont possibles. Pour cela, un document pour la 2e étape peut être consulté dans le calculateur WLTP. Les prescriptions relatives aux poids et aux faces frontales doivent être respectées.

8.2.1 Modifications aérodynamiques autorisées et min./max. Les poids sont valables pour les variantes suivantes :

Caddy Cargo/Caddy

MGV	M1 VH carrossier-transformateur poids en kg* (1)				N1 VH carrossier-transformateur poids en kg*			
	Empattement court		Empattement long		Empattement court		Empattement long	
	5 Sièges	7 Sièges	5 Sièges	7 Sièges	2 places (Caddy Cargo)	5 places (Caddy/utilit aire)	2 places (Caddy Cargo)	5 places (Caddy/utilit aire)
90 kW TDI MQ 4x4	1546-2038	1519-2011	1537-2029	1510-2003	1408-1989	1369-1950	1389-1970	1350-1931
90 kW TDI DQ	1403-2220	1376-2206	1394-2220	1367-2197	1268-2220	1200-2180	1229-2209	1190-2170
75 kW TDI MQ	1368-2201	1345-2193	1354-2201	1327-2175	1232-2201	1162-2163	1201-2201	1152-2143
55 kW TDI MQ	1421-1903	--	--	--	1295-1863	1244-1813	1295-1863	--
85 kW TSI MQ	1307-2114	1281-2099	1295-2113	1272-2090	1173-2114	1115-2081	1134-2100	1115-2081
85 kW TSI DQ	1332-2149	1306-2140	1320-2149	1297-2131	1202-2149	1125-2110	1164-2149	1125-2110
VHR	1657-2076	--	1643-2063	1643-2052	1545-2041	1536-2031	1507-2002	1507-2002

**Poids max. à vide carrossier-transformateur = poids max. à vide du véhicule en ordre de marche avec transformations/superstructure réalisées par le carrossier-transformateur

(sans conducteur)

(1) Sauf pour la variante Caddy California

La fourchette de masse à vide indiquée pour une variante/version se calcule à partir du poids total autorisé respectif. Une modification de l'assise n'entraîne pas de variation de la fourchette.

Information

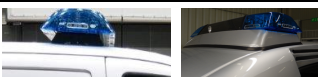
Veuillez vous adresser à votre service technique compétent pour tous les véhicules/toutes les variantes moteur/boîte de vitesses pour lesquels aucune valeur ne peut actuellement être générée à l'aide du calculateur WLTP, et étudier la possibilité d'une réception individuelle ou d'une réception par type multi-étapes.

8.2.2 Modifications aérodynamiques autorisées et dimensions maximales

Concerne : Toutes les variantes moteur/boîte de vitesses

Remarques : Description technique superstructures aérodynamiques

Transformations avec modification de la face frontale **et** modification du poids possibles, un document pour la 2^e étape peut être consulté dans le calculateur WLTP (les spécifications relatives au poids max. et à la face frontale doivent être respectées).

Volume	Encombrement max. lxLxH	Exemple	Remarques
Aérateur de pavillon	lxLxH 310x310x135 mm		Les dimensions de montage max. des différentes variantes ne doivent pas être dépassées. Pour les autres superstructures, le nouveau document d'échappement de 2e niveau n'est pas valide. Vous trouverez de plus amples informations dans les directives de carrosserie, à respecter.
Gyrophares	D = 160mm H = 205 mm		
Véhicules frigorifiques	lxLxH 775x580x180 mm		
Système de signalisation spéciale	lxLxH 1100x415x150 mm		
Système de signalisation spéciale	lxLxH 1100x415x150 mm		
Clignotants de pavillon	D = 180 mm		
Ventilateur à ouïes	lxLxH 50x300x100 mm		

Information

Veuillez vous adresser à votre service technique compétent pour tous les véhicules/toutes les variantes moteur/boîte de vitesses pour lesquels aucune valeur ne peut actuellement être générée à l'aide du calculateur WLTP, et étudier la possibilité d'une réception individuelle ou d'une réception par type multi-étapes.

9 Répertoire des modifications

Modifications apportées à la directrice Superstructures par rapport à la version de juin 2025

N° de chapitre	Titre du chapitre	Étendue des modifications
1	Généralités	
1.1	Introduction	
1.1.1	Concept de cette notice	
1.1.2	Symboles représentatifs	
1.1.3	Sécurité du véhicule	
1.1.4	Sécurité de fonctionnement	
1.1.5	Remarque sur la propriété intellectuelle	
1.2	Remarques générales	
1.2.1	Informations sur les produits et les véhicules pour les carrossiers-transformateurs	
1.2.1.1	Contact en Allemagne	
1.2.1.2	Contact à l'internationale	
1.2.1.3	Documentation électronique de réparation et d'atelier de Volkswagen AG (erWin)	
1.2.1.4	Portail de commande en ligne de pièces d'origine	
1.2.1.5	Notice d'Utilisation en ligne	
1.2.1.6	Réception par type	
1.2.1.7	Réception européenne par type et certificat de conformité européen (CoC)	
1.2.1.8	Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP)	Chapitre actualisé
1.2.1.9	Certificat constructeur	
1.2.2	Directives de carrosserie et conseils	
1.2.2.1	Certificat de non-opposition	
1.2.2.2	Demande de certificat de non-opposition	
1.2.2.3	Droits légitimes	
1.2.3	Garantie et responsabilité du fait des produits du carrossier-transformateur	
1.2.4	Garantie de traçabilité	
1.2.5	Logos	
1.2.5.1	Positions à l'arrière du véhicule	
1.2.5.2	Apparence de l'ensemble du véhicule	
1.2.5.3	Logos étrangers	
1.2.6	Recommandations pour le stockage du véhicule	
1.2.7	Respect des réglementations et consignes en matière de protection de l'environnement	
1.2.8	Recommandations pour la révision, l'entretien et la remise en état	Lien actualisé
1.2.9	Prévention des accidents	
1.2.10	Système de gestion de la qualité	
1.3	Planification des carrosseries	
1.3.1	Choix du véhicule de base	
1.3.2	Modifications du véhicule	
1.3.3	Expertise du véhicule	
1.4	Équipements optionnels	
2	Caractéristiques techniques pour la planification	
2.1	Véhicule de base	
2.1.1	Cotes du véhicule	
2.1.1.1	Caractéristiques de base du Caddy Cargo	
2.1.1.2	Caractéristiques de base du Caddy	
2.1.2	Angles d'attaque et de fuite/angle de crête	
2.1.3	Centre de gravité du véhicule	

N° de chapitre	Titre du chapitre	Étendue des modifications
2.1.4	Superstructures présentant un centre de gravité élevé	
2.1.5	Calcul du centre de gravité	
2.1.6	Manœuvrabilité – Charge minimale sur l'essieu avant	
2.2	Trains roulants	
2.2.1	Poids et poids à vide autorisés	
2.2.1.1	Répartition inégale du poids	
2.2.2	Rayon de braquage	
2.2.3	Tailles de pneus homologués	
2.2.4	Modification des essieux	
2.2.5	Modification de la direction	
2.2.6	Système de freinage et système de régulation du freinage ESC*	
2.2.6.1	Remarques générales	
2.2.6.2	Stabilité du véhicule et ESC*	
2.2.6.3	Incidence des transformations du véhicule sur la fonctionnalité du système de régulation du freinage ESC*	
2.2.6.4	Agencement de câbles supplémentaires le long des flexibles/conduites du système de freinage	
2.2.7	Modification des ressorts, des suspensions et des amortisseurs	
2.2.7.1	Trains roulants de l'essieu arrière pour équipements lourds (kit de post-équipement, N° PR UC5)	
2.2.8	Réglage des roues	
2.3	Caisse en blanc	
2.3.1	Charges sur le pavillon/pavillon du véhicule	
2.3.1.1	Charges dynamiques sur le pavillon	
2.3.2	Modifications de la caisse en blanc	
2.3.2.1	Assemblages vissés	
2.3.2.2	Travaux de soudage	
2.3.2.3	Assemblages soudés	
2.3.2.4	Sélection du procédé de soudage	
2.3.2.5	Soudage par résistance par points	
2.3.2.6	Soudage par bouchonnage sous gaz de protection	
2.3.2.7	Soudage d'agrafage	
2.3.2.8	Opérations de soudage interdites	
2.3.2.9	Protection anticorrosion après le soudage	
2.3.2.10	Mesures de protection anticorrosion	
2.3.2.11	Mesures lors de la planification	
2.3.2.12	Mesures par conception de pièces	
2.3.2.13	Mesures par revêtements	
2.3.2.14	Travaux sur le véhicule	
2.4	Intérieur	
2.4.1	Modifications dans la zone des sacs gonflables	
2.4.2	Modifications dans la zone des sièges	
2.4.2.1	Ancrages de ceinture	
2.4.3	Ventilation forcée	
2.4.4	Insonorisation	
2.5	Équipement électrique/électronique	
2.5.1	Éclairage	
2.5.1.1	Dispositifs d'éclairage du véhicule	
2.5.1.2	Montage de lampes spéciales	
2.5.1.3	Éclairage supplémentaire du compartiment de charge	

N° de chapitre	Titre du chapitre	Étendue des modifications
2.5.2	Réseau de bord	Tableau actualisé
2.5.2.1	Câbles électriques/fusibles	
2.5.2.2	Circuits électriques secondaires	
2.5.2.3	Installation d'appareils électriques de deuxième monte	
2.5.2.4	Compatibilité électromagnétique	
2.5.2.5	Systèmes de communication mobiles	
2.5.2.6	Bus CAN	
2.5.2.7	Prise de courant et de signal des potentiels de réseau de bord	
2.5.3	Interface électrique pour véhicules spéciaux	
2.5.3.1	Remarques générales sur les interfaces	
2.5.3.2	Onduleur 230V (n° PR 9Z3, 9Z6)	Chapitre actualisé
2.5.3.3	Calculateur de fonctions spécifique au client (CFC)	
2.5.4	Batterie du véhicule	
2.5.4.1	Montage d'une batterie additionnelle	
2.5.4.2	Commande de recharge externe intelligente	
2.5.4.3	Réactions paramétrées lors de l'atteinte de certains états de charge de la batterie auxiliaire dans le cadre de la surveillance de la batterie auxiliaire	
2.5.5	Installation en deuxième monte d'alternateurs	
2.5.6	Systèmes d'aide à la conduite	
2.5.6.1	Vue d'ensemble	
2.5.6.2	Direction assistée électromécanique	
2.5.6.3	Contrôle électronique de stabilisation (ESC)	Chapitre ajouté Numéro de chapitre modifié Numéro de chapitre modifié Numéro de chapitre modifié Numéro de chapitre modifié
2.5.6.4	Système de contrôle de la pression des pneus (RDK)	
2.5.6.5	Caméra multifonction	
2.5.6.6	Caméra multifonction d'habitacle (numéro PR EM3)	
2.5.6.7	Détecteur de pluie/luminosité	
2.5.6.8	Systèmes d'aide au stationnement	
2.5.6.9	Assistant de maintien de voie « Lane Assist »	
2.5.6.10	Front Assist / ACC	
2.5.7	Points de masse	
2.6	Périphérie du moteur/chaîne cinématique	
2.6.1	Moteur/pièces de la chaîne cinématique	
2.6.2	Demi-arbres de roue	
2.6.3	Consommation	
2.6.4	Système d'échappement	
2.6.4.1	Système d'échappement propulsion hybride rechargeable (VHR)	
2.6.4.2	Système d'échappement de la propulsion 4x4	
2.6.5	Réduction catalytique sélective (EU6)	
2.6.5.1	Position de montage du réservoir d'AdBlue dans le véhicule	
2.6.5.2	Remplissage du réservoir d'AdBlue	
2.7	Prises de force du moteur	
2.7.1	Compatibilité avec le véhicule de base	
2.7.2	Installation en deuxième monte d'un climatiseur	
2.7.3	Installation d'un système de réfrigération du compartiment de charge de deuxième monte	
2.7.4	Spécifications du compresseur de fluide frigorigène d'origine	
2.7.4.1	Puissance de réfrigération maximale	

N° de chapitre	Titre du chapitre	Étendue des modifications
2.7.4.2	Poids du compresseur de fluide frigorigène	
2.7.4.3	Diamètre de poulie du compresseur de fluide frigorigène	
2.7.4.4	Spécification de la courroie multipiste	
2.7.4.5	Cotes de raccordement des compresseurs de fluide frigorigène d'origine	
2.8	Pièces rapportées/unités	
2.8.1	Galerie porte-bagages	
2.8.2	Porte-bagages arrière/échelle arrière	
2.8.3	Dispositifs d'attelage	
2.8.3.1	Poids tractable max.	
2.8.3.2	Installation d'un dispositif d'attelage de deuxième monte	
2.8.3.3	Espace libre conformément à la réglementation ONU R 55	
2.8.3.4	Prééquipement du dispositif d'attelage (n° PR 1D8) en liaison avec le châssis pour équipements lourds (n° PR UC5)	
2.9	Levage du véhicule	
3	Modification de carrosseries fermées	
3.1	Caisse en blanc/carrosserie	
3.1.1	Découpes des cloisons latérales	
3.1.2	Installation en deuxième monte de glaces	
3.1.3	Baies de pavillon	
3.1.4	Modifications du pavillon du Caddy Cargo/Caddy	
3.1.5	Modification de la cloison/ventilation forcée	
3.1.6	Points de fixation de la cloison	
3.2	Intérieur	
3.2.1	Équipement de sécurité	
3.2.2	Système d'appel d'urgence eCall	
3.2.3	Installation de sièges de deuxième monte/places assises avec sièges de série	
3.2.4	Installation de sièges après-vente et/ou utilisation de sièges de série différents des sièges montés de série.	
3.3	Pièces rapportées	
3.3.1	Accessoires	
4	Réalisation de carrosseries spéciales	
4.1	Véhicules de transport pour personnes à mobilité réduite	
4.1.1	Équipement du véhicule de base	
4.1.2	Sélection du mécanisme de direction pour les aménagements pour personnes handicapées	
4.1.3	Indications relatives aux solutions de transformation en véhicules adaptés pour le transport de personnes en fauteuil roulant	
4.1.4	Consignes de montage des appareils de commande manuels pour la pédale de frein	
4.1.5	Désactivation du système d'airbag/rétracteur de ceinture	
4.2	Véhicules frigorifiques	
4.3	Montage d'étagères/véhicules d'atelier	
4.3.1	Montage d'étagères et d'équipements d'atelier	
4.4	Véhicules d'intervention	
4.5	Prééquipement pour taxi et VTC	
4.5.1	Prééquipement pour taxi et VTC départ usine	
4.5.2	Bornage sur le CFC* (affectation des entrées et sorties/brochage sur le CFC*)	
4.5.3	Descriptif de la fonction	
4.5.4	Programmation selon les souhaits du client	
4.6	Véhicules de loisirs	
4.7	Véhicules de voirie	
4.8	Véhicules de transport de colis et pour la logistique	

N° de chapitre	Titre du chapitre	Étendue des modifications
4.9	Véhicule hybride rechargeable (VHR)	
4.9.1	Système haute tension	
4.9.1.1	Électronique de puissance et de commande pour transmission électrique	
4.9.1.2	Transformations sur la zone de soubassement de la batterie haute tension et de la transmission	
4.9.2	Système de réseau de bord 12V	
5	Caractéristiques techniques	
5.1	Plans cotés	
5.2	Vignettes (modèles de collage)	
5.3	Schémas de parcours du courant	
5.4	Modèles CAO	
6	Calculs	
6.1	Calcul du centre de gravité	
6.1.1	Calcul de la position du centre de gravité dans le sens x	
6.1.2	Calcul de la position du centre de gravité dans le sens z	
7	Poids (masses)	
8	Remarques sur l'homologation des aménagements et des transformations	
8.1	Disponibilités avec un certificat de conformité pour un véhicule complet départ usine – Light Duty WLTP	Titre mis à jour
8.2	Guides techniques	
8.2.1	Modifications aérodynamiques autorisées et min./max. Les poids sont valables pour les variantes suivantes :	
8.2.2	Modifications aérodynamiques autorisées et dimensions maximales	
9	Répertoire des modifications	Index mis à jour
Dernière page	Titre, boîte postale, date d'émission	

Directives de carrosserie

Le Caddy

Directives de carrosserie

Sous réserve de modifications

Édition de novembre 2025

Internet :

<https://www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de>

<https://www.customized-solution.com>

Nous nous tenons à la disposition des carrossiers-transformateurs d'Allemagne pour toute demande d'information. Veuillez nous contacter à l'adresse suivante :

Volkswagen Véhicules Utilitaires

Boîte postale 2949

Postfach 21 05 80

30405 Hannover - Allemagne