ŠkodaOctavia

Der zweiten Generation

Vorstellung des Fahrzeuges



Selbststudienprogramm

ŠkodaOctavia - **Automobil mit Tradition**

ŠkodaOctavia 1959 - 1964



SP53_69

ŠkodaOctavia 1996 - 2004



SP53_70

ŠkodaOctavia 2004



SP53_71

Inhalt

	Octavia	4
	Fahrzeugabmessungen	6
	Karosserie	8
	Insassenschutz	12
	Motor-Getriebe-Kombinationen	16
	Antriebsaggregate	18
	Kraftübertragung	26
	Fahrwerk	29
	Heizung und Klimaanlage	33
	Elektrische Anlage	37
	Notizen	46

Ausführliche Prüf-, Einstell- und Reparaturanweisungen entnehmen Sie bitte den dafür vorgesehenen Reparaturletifäden.

Der Redaktionsschluss war am 20.1.2004. Die Inhalte werden nicht aktualisiert.

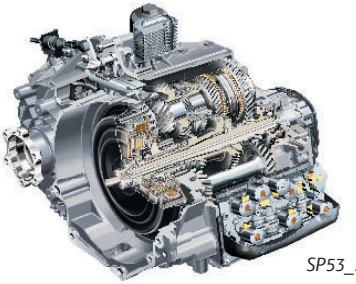


Kurzvorstellung der Neuerungen und Änderungen am ŠkodaOctavia



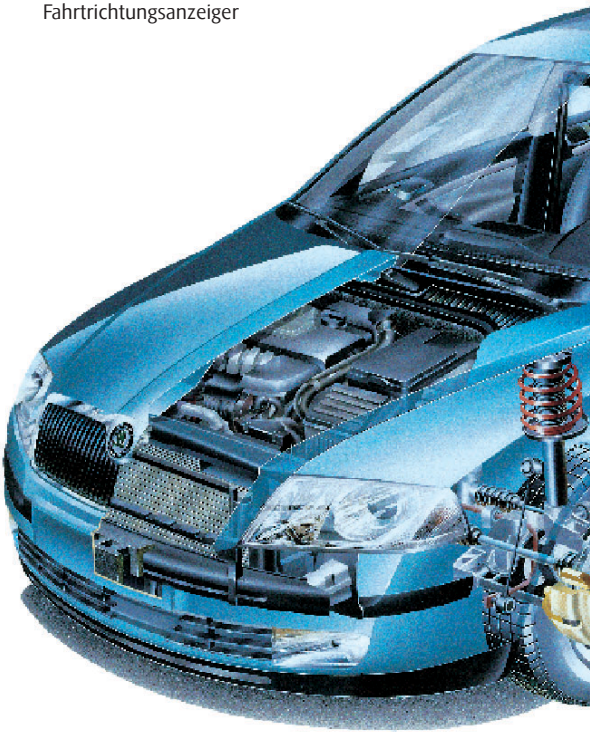
SP53_48

in den Außenspiegeln eingebaute Fahrtrichtungsanzeiger



SP53_31

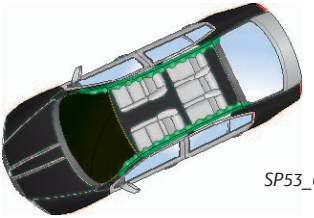
das neue 6-Gang-Direkt--Schaltgetriebe 02E





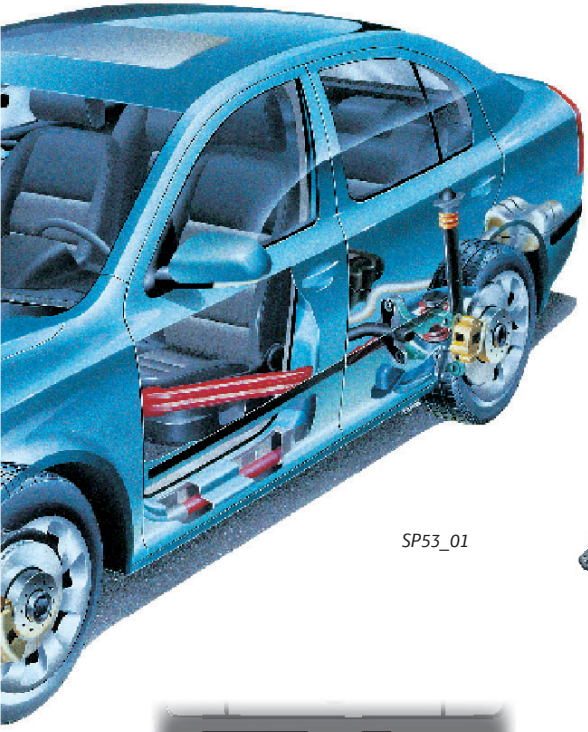
SP53_21

neue Motoren mit FSI-Technologie



SP53_67

Kopf-Airbags für einen besseren Insassenschutz



SP53_01



SP53_68

Automatikgetriebe - Tiptronic



SP53_37

eine ganz neu entwickelte Vierlenker-Hinterachse



SP53_41

2C-Klimaanlage

Fahrzeugabmessungen

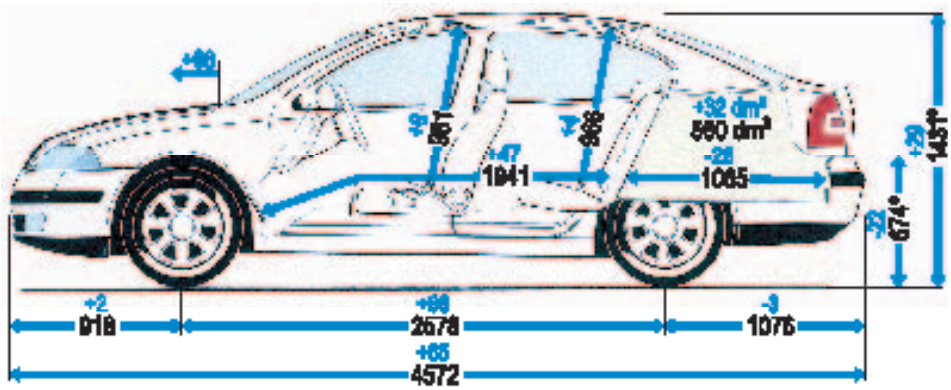
Neuerung!

Eine der wesentlichen und positiven Änderungen in Bezug auf die Fahrzeugabmessungen des ŠkodaOctavia ist die Vergrößerung des Radstandes um 66 mm gegenüber dem Vorgängermodell. Dadurch konnte der Fahrgastraum um 47 mm vergrößert werden.



Hinweis!

Die mit blau bezeichneten Abmessungen sind Maßänderungen gegenüber dem Škoda Octavia **der ersten Generation.**

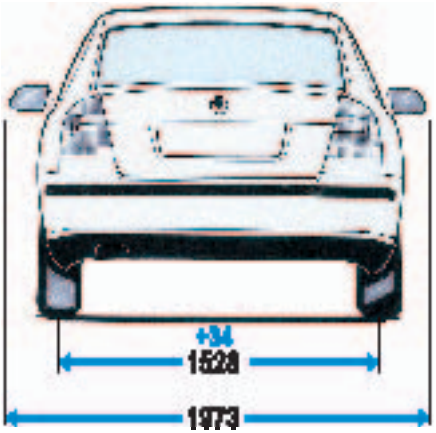


SP53_02

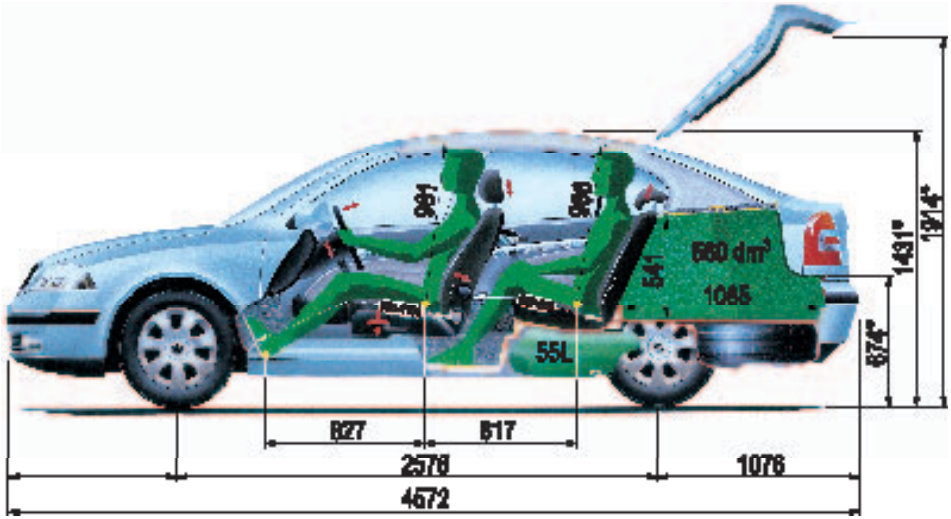
*) Der angegebene Wert bedeutet die Fahrzeug-Höhe bei Leergewicht inklusive 3 Personen.



SP53_03



SP53_04



SP53_05

Kofferraumvolumen	560 l
Tankvolumen	55 l
Leergewicht [1)]	1230 - 1550 kg
Nutzlast [1)]	660 - 470 kg
Max. zulässige Anhängelast Gebremst [1)] Ungebremst [1)]	 900 - 1400 kg 600 - 650 kg
Max. zulässige Deichselstützlast auf dem Kugelkopf der Anhängevorrichtung	75 kg

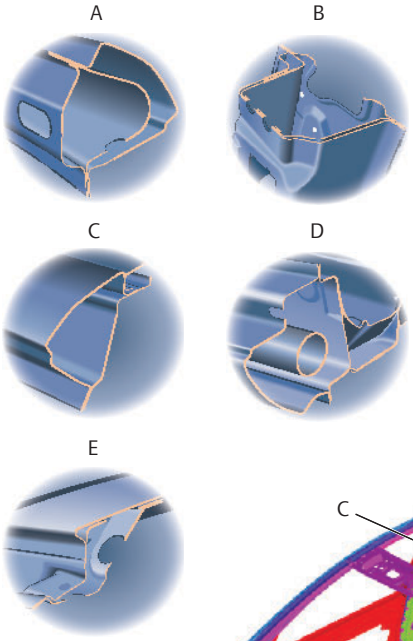
[1)] Die angegebenen Werte stellen den vom eingesetzten Antriebsaggregat und von der Sonderausstattung abhängigen Gewichtsbereich dar.

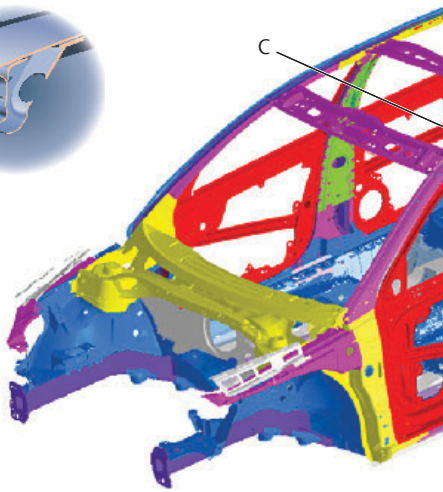
Die Karosseriecharakteristik

Die Aufgabe der Konstruktionsarbeiten an der Karosserie des **Škoda**Octavia war es noch eine höhere Sicherheit der Karosserie gegenüber dem Vorgängermodell zu erzielen.

Mittels moderner mathematischer Berechnungen und Modelle wurden die Karosserieprofile optimiert, wodurch neue Maßstäbe in der statischen und dynamischen Steifigkeit gesetzt werden konnten.

Dank dieser Erkenntnisse konnte eine erhöhte Steifigkeit der Karosserie und gleichzeitig die Gewichtsreduzierung erreicht werden. Die Karosserie-Leichtbauweise kennzeichnet sich durch eine noch bessere Detailgestaltung als beim Vorgängermodell. Dies wird auch im niedrigeren Wert der sog. „Leichtbaugüte“ deutlich.







Hinweis!

Die Leichtbaugüte wird durch eine mathematische Beziehung festgelegt, wo folgende Werte in ein Verhältnis gestellt werden:

- **Masse der Rohkarosserie**
- **Aufstandsfläche**

und

- **Torsionssteifigkeit**

Die Leichtbaugüte ist also um so höher, je kleiner ihr Wert ist.

Die Karosseriestruktur

Beim Karosseriebau des **Škoda**Octavia wurden die warmumgeformten Bleche, die sog. „Festbleche“, deutlich mehr als beim Vorgängermodell verwendet. Durch den Einsatz von Festblechen konnte die Festigkeit der einzelnen Bauteile erhöht werden, jedoch nicht zu Lasten des Karosseriegewichtes.

Neuerung!

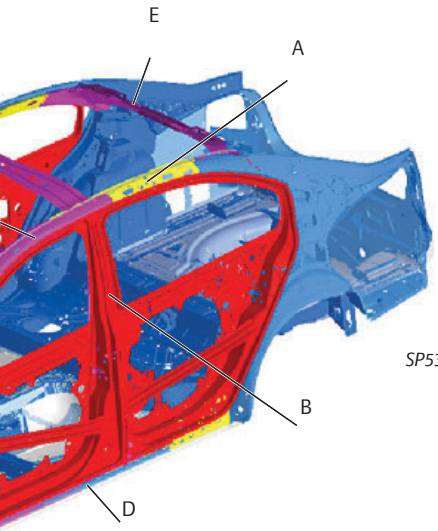
Die Karosserieschale bildet eine Kombination von einigen Festblecharten:

- Standard-Festbleche (220 - 300 Mpa) (36%)
- hochfeste Bleche (300 - 550 Mpa) (16%)
- höchstfeste Bleche (550 - 1400 Mpa) (14%)

Der restliche Teil der Karosserie:

- übliche Tiefziehbleche (0 - 220 Mpa) (30%)
- „Tailored-Blank“-Platinen (4%)

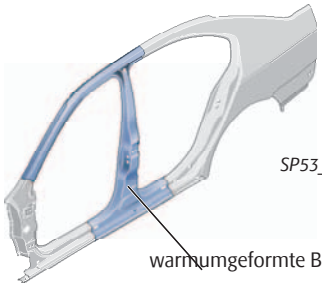
„Tailored-Blanks“ sind lasergeschweißte Bleche mit unterschiedlichen Materialstärken.



SP53_06

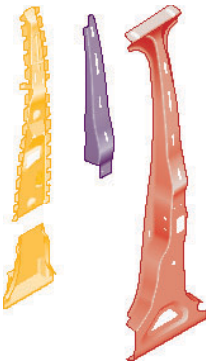
Die Festbleche werden mehrschalig vor allem für die „B“-Säule und den in Richtung „A“-Säule angrenzenden Karosseriebereich eingesetzt.

Durch den Einsatz von warmumgeformten Blechen in diesem Bereich wird beim Seitenaufprall ein hohes Maß an Sicherheit für die Insassen geboten.



SP53_07

warmumgeformte Bleche



SP53_08

Die Technologie der Karosserie-Verbindungen

Die weiteren Elemente der an der Karosserie des **Škoda**Octavia der zweiten Generation verwendeten Technologie sind auf dem Gebiet der Verbindungstechnologie zu beobachten. Deutlich mehr als beim Vorgängermodell wurden hier folgende Technologien eingesetzt:

- Lasernähte
- Klebelängen

Die Technologie der Lasernähte

Die Technologie der Lasernähte weist gegenüber dem üblichen Schweißverfahren einige bessere charakteristische Merkmale auf:

- Die Lasernähte weisen im Vergleich zu üblichen Schweißnähten mehr Biege- und Torsionssteifigkeit auf.
- Die Lasernähte sind schmaler als übliche Schweißnähte.
- Beim Schweißvorgang mittels Lasernähte unterliegen die zu verbindenden Teile nicht so hoher Wärmebelastung, die sonst die Materialeigenschaften (Festigkeit, Steifigkeit, Form...) negativ beeinflusst.

Diese Technologie der Schweißverbindungen wird eingesetzt z. B. im Karosserie-Oberbau (Dach + Seitenteil außen), bei den Längsträgern in der Front- und Heckpartie (Seitenteil hinten + Wasserablaufkanal Heckklappe).

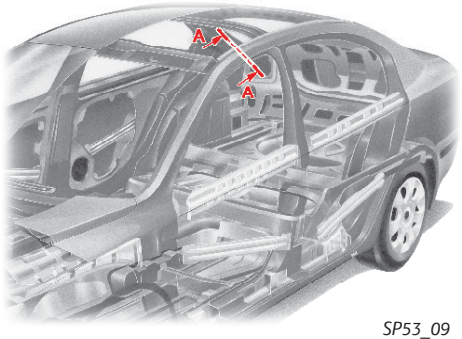
Die Klebelängen

Die Klebelängen werden eingesetzt:

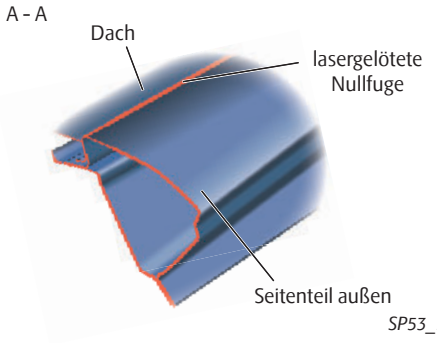
- für Festigkeitserhöhung der Schweißnähte,
- dort, wo es wegen der Wärmebelastung nicht geschweißt werden darf.

Das Kleben erfolgt durch das Auftragen eines Hochfestigkeitsklebers noch vor der eigenen Verschweißung, dort, wo eine erhöhte Festigkeit erforderlich ist.

Im Brennofen härtet dann die Naht völlig aus und bekommt die erforderlichen Eigenschaften. Die auf diese Weise behandelten Nähte werden z. B. im Bereich der Schweller eingesetzt.



SP53_09



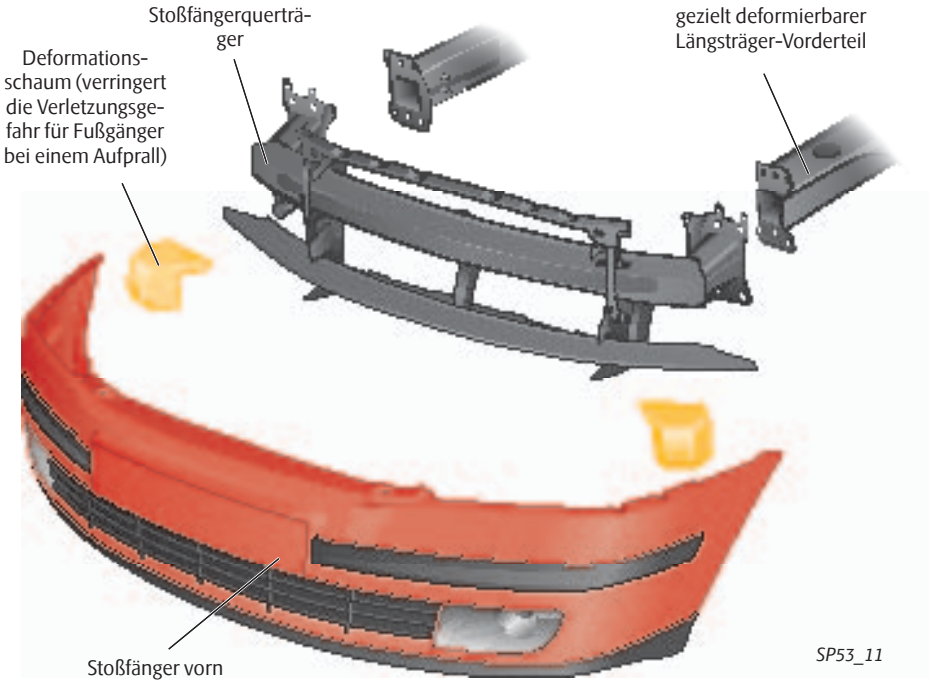
SP53_10

Um bestmögliche Crashergebnisse einzelner Bauteile bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis 15 km/h) zu erzielen, wurden die Entwicklungsarbeiten am gesamten Stoßfängersystem mit seinen Anbauteilen bereits frühzeitig aufeinander abgestimmt. So konnten ihre Form und Eigenschaften verbessert werden, wodurch es möglich wurde, die Beschädigungen an wichtigen Bauteilen dras-tisch zu reduzieren, wie z. B. an:

- Klimakondensator
- Wasserkühler
- Luftführung

Der gezielt deformierbare Längsträger

Eines der Konstruktionselemente, das die Beschädigungen an einzelnen Bauteilen reduziert, ist der gezielt deformierbare Längsträger. Der gezielt deformierbare Längsträger-Vorderteil soll möglichst viel Bewegungsenergie bei einem Frontalaufprall aufnehmen, wobei sein Teil weiter hinten unversehrt bleibt. Der Längsträger-Vorderteil wird deshalb bei einem Aufprall gezielt deformiert und verringert dadurch die Deformationswirkungen auf die anderen Bauteile des Fahrzeugs.





Hinweis!

Alle mathematisch berechneten Deformationsbereiche der Karosserie werden bei Typschadenversuchen praktisch überprüft.

Passive Sicherheit

Das Airbag-System

Das Airbag-System umfasst:
- alle im Fahrzeug vorhandenen Airbags
- Steuergerät für Airbag
- Crash-Sensoren
- Schlüsselschalter und Elektroinstallation

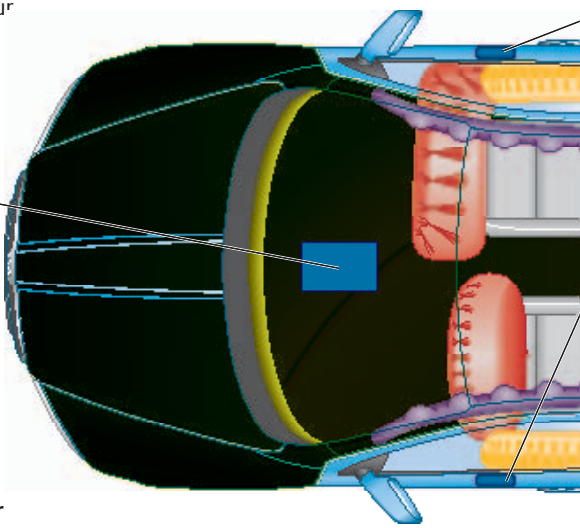
Das Airbag-System im **Škoda**Octavia beruht auf dem bewährten System aus dem Vorgängermodell. Neu hinzugekommen sind einige Konstruktionselemente.

Neuerung!

Neben Fahrer- und Beifahrerairbags und zwei Seitenairbags kann das Fahrzeug gegenüber dem Vorgängermodell zusätzlich mit zwei Kopfairbags ausgestattet sein. Zum Schutz der Cockpit- und Fond-Insassen sind die Kopfairbags im oberen Teil der Türrahmen von der „A"- bis zur „C"-Säule montiert.

Das Fahrzeug ist mit dem Steuergerät für Airbag mit integrierten Crash-Sensoren (Sensoren für negative Beschleunigung) ausgestattet, das für die Kommunikation mit zwei Typen externer Crash-Sensoren sorgt:
- Crash-Drucksensoren
- Sensoren für negative Fahrzeugbeschleunigung

Die von den externen Drucksensoren kommenden Signale werden vom Steuergerät für Airbag ausgewertet und mit den Signalen von den im Steuergerät für Airbag integrierten Drucksensoren verglichen. Durch den Abgleich dieser Signale wird die Stärke des Unfalls bewertet. Wird eine größere Unfallstärke erkannt, werden die entsprechenden Airbags aktiviert.



Steuergerät für Airbag mit integrierten Sensoren für negative Beschleunigung beim Seiten- und Frontalaufprall



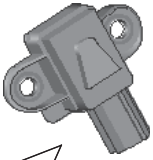
Hinweis!

Ist das Fahrzeug mit einem Airbag-System ausgestattet, das Front- und Seitenairbags ggf. auch Kopfairbags umfasst, ermöglicht das Steuergerät für Airbag (optional) eine Wiederverwendung bis 3x Front- und 3x Seitenaufprall mit Airbagauslösung.

Neuerung!

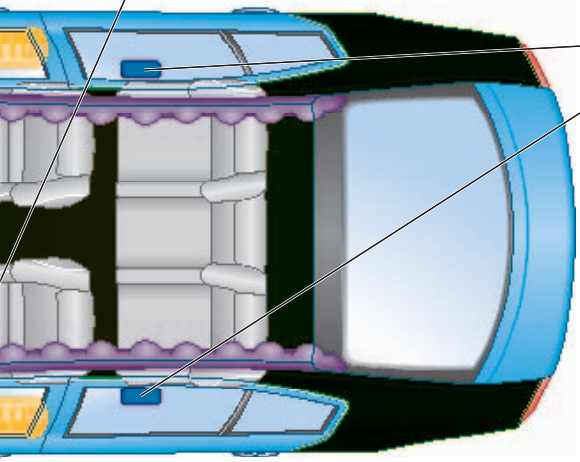
Beim **Škoda**Octavia wurde erstmals ein Drucksensor für die Erkennung eines Seitenaufpralls eingesetzt. Für eine genaue Erkennung der Aufprallstelle ist er in den vorderen Türen eingebaut. Beim Seitenaufprall wird der Türinnenraum verformt, was eine Druckänderung in der Tür zur Folge hat. Der Drucksensor erfasst die Druckänderung und gibt ein Signal an das Steuergerät weiter. Das Steuergerät bewertet dieses Signal und aktiviert die Seiten- bzw. auch die Kopfairbags.

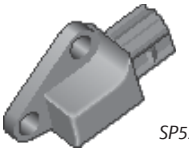
Zur Erkennung eines Seitenaufpralls, der die Vordertür nicht verformt und bei dem die Seiten- bzw. auch die Kopfairbags aktiviert werden sollen, dient zusätzlich ein Sensor für negative Querbechleunigung in der hinteren Radhausverkleidung.



Drucksensor für Erkennung eines Seitenaufpralls im Türenbereich

SP53_13





SP53_14

Sensor für negative Querbeschleunigung beim Seitenaufprall in Richtung Fahrzeugheck

SP53_12



Hinweis!

Aus Sicherheitsgründen werden bei Airbagauslösung automatisch die Kraftstoffförderung unterbrochen, die Warnblinkanlage eingeschaltet, die Fahrzeugtüren entriegelt und die Innenleuchte eingeschaltet.

Die Sicherheitsgurte und die Gurtstraffer mit Gurtkraftbegrenzer

Mit steigenden Ansprüchen auf die Sicherheit der Insassen wurde der **Škoda**Octavia mit einem System der Dreipunkt-Sicherheitsgurte ausgestattet, und zwar nicht nur für die vorderen Sitzpositionen, sondern auch für alle Sitzpositionen hinten.

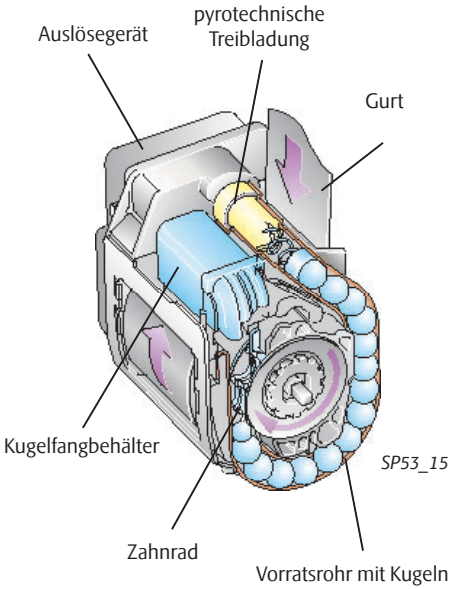
Im **Škoda**Octavia werden die Kugelgurtstraffer montiert.

Die Gurte für Fahrer und Beifahrer sind serienmäßig mit Gurtstraffern ausgestattet.
Die hinteren, äußeren Sitzpositionen sind nur bei Ausstattung mit Kopfairbags mit Gurtstraffern ausgerüstet.

Die Gurtstraffer für die vorderen Sitzpositionen sowie für die hinteren äußeren Sitzpositionen werden vor dem Auslösen der Frontairbags aktiviert.

Die Gurtstraffer werden elektrisch vom Steuergerät für Airbag aktiviert.

Der Sicherheitsgurt und der Kugelgurtstraffer bilden zusammen mit dem Gurtkraftbegrenzer ein Bauteil.



Die Gurtstraffer in Verbindung mit den Dreipunkt--Sicherheitsgurten bieten einen besseren Kontakt des Insassen mit dem Sitz beim Unfall und verringern somit das Verletzungsrisiko erheblich.



Hinweis!

Die genaue Beschreibung der Funktion des Kugelgurtstraffers entnehmen Sie bitte dem SSP 47.

Neuerung!

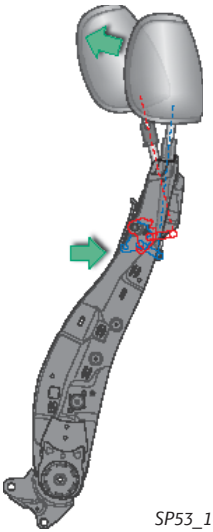
Das aktive Kopfstützensystem

Im **Škoda**Octavia sind die Vordersitze erstmals mit einem aktiven Kopfstützensystem ausgestattet. Dieses System trägt erheblich zur passiven Sicherheit bei, insbesondere bei einem Heckaufprall.

Das Wirkprinzip des aktiven Kopfstützensystems besteht in der Verringerung des Abstandes zwischen dem Kopf des Insassen und der Kopfstütze bei einem Aufprall, wodurch das Verletzungsrisiko der Halswirbelsäule reduziert wird.

Die Aktivierung des Systems erfolgt durch die Massenkraft des Insassen beim Heckaufprall. Die Übertragung der auf den Sitz wirkenden Insassenkraft löst Druck auf die Lehnenhinterfederung aus. In der Lordosenstütze befindet sich ein Hebelmechanismus, der mit der Kopfstütze verbunden ist. Der durch die Insassenkraft ausgelöste Druck drückt auf die Lordose, welche die Kopfstütze durch Hebelmechanik aufwärts und vorwärts bewegt, wodurch der Abstand zwischen dem Kopf des Insassen und der Kopfstütze verringert wird.

Nach dem Aufprall geht das System in seine Ausgangslage zurück.



SP53_16

Das System ISOFIX

ISOFIX ist eine internationale Bezeichnung für ein einheitliches Kindersitzbefestigungssystem im Fahrzeug.

Die Halteösen, in welche die Haltebügel des Kindersitzes eingeschoben werden, sind hinten an der Fahrzeug-Karosserie befestigt. Dank dieser Aufnahme ist der Kindersitz zuverlässig und sicher im Fahrzeug befestigt.

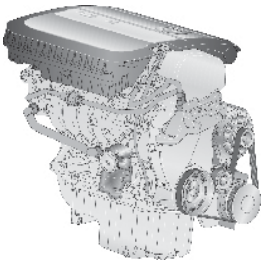
Im **Škoda**Octavia wird dieses System nicht nur auf der Rücksitzbank wie beim Vorgängermodell, sondern auch auf dem Beifahrersitz eingesetzt. Die Halteösen für die Haltebügel des Kindersitzes sind in diesem Fall im Beifahrersitzrahmen verankert.



SP53_17

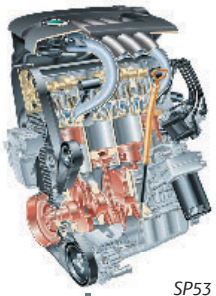
Motor-Getriebe-Kombinationen

1,4 l - MPI-Motor
55 kW
126 Nm



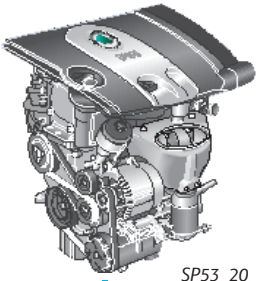
SP53_18

1,6 l - MPI-Motor
75 kW
148 Nm



SP53_19

1,6 l - FSI-Motor
85 kW
155 Nm



SP53_20



SP53_62

5-Gang-Handschaltgetriebe
0AF



SP53_63

6-Gang-Automatikgetriebe
09G



SP53_64

6-Gang-Handschaltgetriebe
02S



Hinweis!

Die Übersicht entspricht den Motor-Getriebe-Kombinationen nach Beginn der Serienfertigung.

2,0 l - FSI-Motor
110 kW
200 Nm



SP53_21

1,9 l - TDI PD-Motor
77 kW
250 Nm



SP53_22

2,0 l - TDI PD-Motor
103 kW
320 Nm



SP53_23



SP53_64

5-Gang-Handschaltgetriebe
0A4



SP53_65

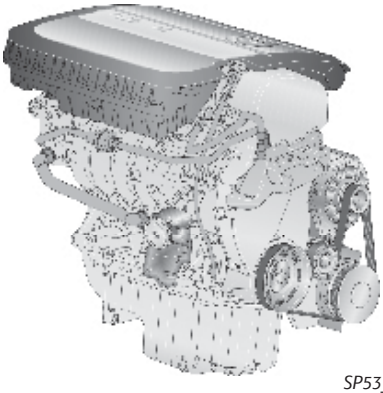
6-Gang-Handschaltgetriebe
02Q



SP53_66

6-Gang-Direkt-Schaltgetriebe
02E

Der 1,4 l/55 kW MPI-Motor mit 4-Ventiltechnik



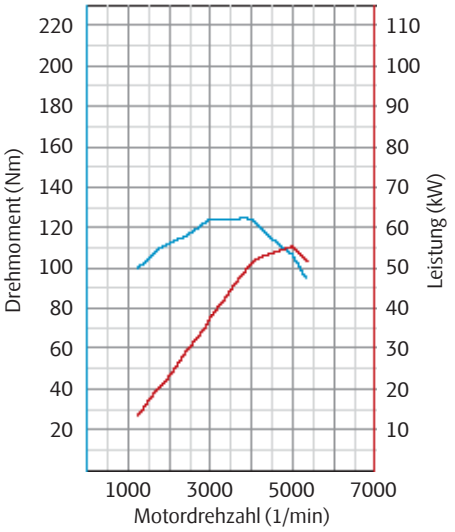
SP53_18

Technische Beschreibung

Dieser Motor basiert auf dem bekannten Motor aus den anderen Škoda-Fahrzeugen. Er wurde mit einigen neuen Konstruktionsänderungen an die Bauraumverhältnisse des **Škoda**Octavia angepasst.

- Lageveränderung des Rückschlagventils für Zylinderkopfdeckel-Entlüftung
- Vorkatalysator im Abgasrohr integriert (früher im Abgaskrümmer)
- rücklauffreies Kraftstoffsystem
- elektrische Gasbetätigung mit berührungslosem Geber für Gaspedalstellung auf Basis der elektromagnetischen Induktion
- berührungsloser Geber für Kupplungsposition

Drehmoment- und Leistungsdiagramm

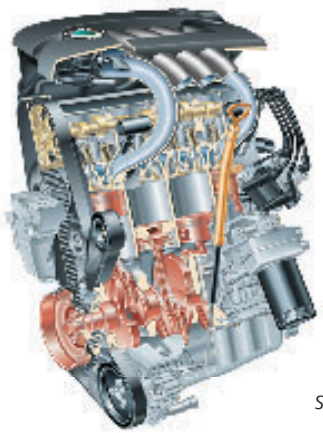


SP53_24

Technische Daten

Motorkennbuchstabe	BCA
Bauart	4-Zylinder-Reihenmotor
Hubraum (cm^3)	1390
Bohrung (mm)	76,5
Hub (mm)	75,6
Ventile pro Zylinder	4
Verdichtungsverhältnis	10,5 : 1
max. Leistung	55 kW bei 5000 1/min
max. Drehmoment	126 Nm bei 3800 1/min
Motormanagement	Bosch Motronic ME 7.5.10
Kraftstoff	Super Bleifrei ROZ 95, oder Normal Bleifrei ROZ 91
Abgasnachbehandlung	Vor-Kat-Sonde: lineare Lambdasonde; Nach-Kat-Sonde: Sprungsonde
Abgasnorm	EU4

Der 1,6 l/75 kW MPI-Motor mit 2-Ventiltechnik



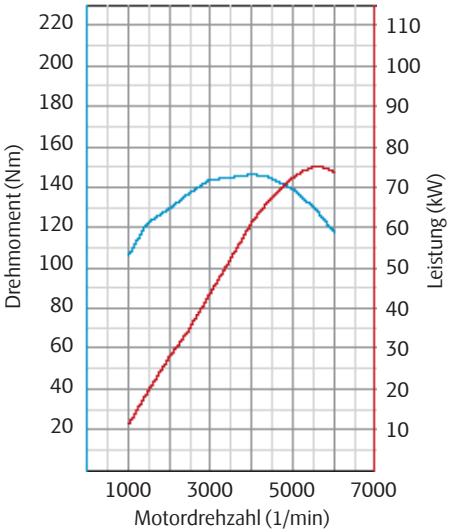
SP53_19

Technische Beschreibung

Der 1,6 l/75 kW MPI-Motor basiert auf dem bekannten Motor aus dem **Škoda**Octavia der ersten Generation mit Kennbuchstaben AVU und BFQ. Er wurde an die Bauraumverhältnisse im **Škoda**Octavia der zweiten Generation angepasst, was einige Änderungen zur Folge hatte.

- Form des Schaltsaugrohrs an die Bauraumverhältnisse angepasst
- rücklauffreies Kraftstoffsystem
- Geber für Saugrohrdruck und -temperatur (früher Luftmassenmesser)
- elektrische Gasbetätigung mit berührungslosem Geber für Gaspedalstellung auf Basis der elektromagnetischen Induktion
- berührungsloser Geber für Kupplungsposition

Drehmoment- und Leistungsdiagramm



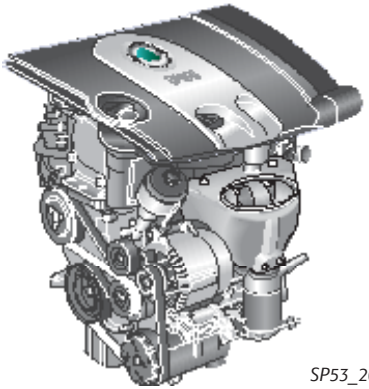
SP53_25

Technische Daten

Motorkennbuchstabe	BGU
Bauart	4-Zylinder-Reihenmotor
Hubraum (cm^3)	1595
Bohrung (mm)	81
Hub (mm)	77,4
Ventile pro Zylinder	2
Verdichtungsverhältnis	10,5 : 1
max. Leistung	75 kW bei 5600 1/min
max. Drehmoment	148 Nm bei 3800 1/min
Motormanagement	Simos 7.1
Kraftstoff	Super Bleifrei ROZ 95, oder Normal Bleifrei ROZ 91
Abgasnachbehandlung	Vor-Kat-Sonde: lineare Lambdasonde; Nach-Kat-Sonde: Sprungsonde
Abgasnorm	EU4/EU2 DDK

Neuerung!

Der 1,6 l/85 kW FSI-Motor mit 4-Ventiltechnik



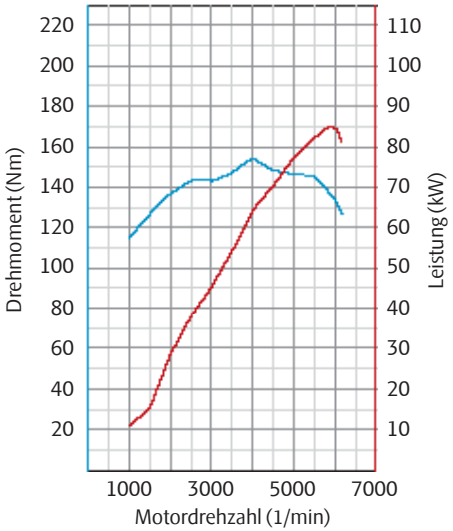
SP53_20



Hinweis!

Weitere Informationen zu dem 1,6 l/85 kW FSI-Motor entnehmen Sie dem SSP 55.

Drehmoment- und Leistungsdiagramm



SP53_26

Technische Beschreibung

Der 1,6 l/85 kW FSI-Motor gehört zu den Motoren einer völlig neuen Generation. Der FSI-Motor wird in der gesamten Modellreihe der Škoda-Fahrzeuge erstmals gerade in dem neuen Modell **Škoda**Octavia eingesetzt.

Das Hauptmerkmal der FSI-Motoren stellt die Kraftstoff-Direkteinspritzung in den Brennraum dar, was zur Leistungserhöhung, zu einem besseren Drehmomentverlauf und niedrigerem Kraftstoffverbrauch führt.

- Nockenwellenantrieb über eine Steuerkette
- geregelte Ölpumpe Duocentric (bis zu 30% weniger Energieabnahme vom Motor)
- variable Einlassnockenwellensteuerung (max 40°)
- Benzin-Direkteinspritzung MED 9.5.10 mit Doppeleinspritzung
- bedarfsgeregeltes Kraftstoffsystem (genaue Kraftstoffdosierung für den gegebenen Zeitpunkt)
- Zweikreis-Kühlsystem (2 Kühlmittelregler)

Technische Daten

Motorkennbuchstabe	BLF
Bauart	4-Zylinder-Reihenmotor
Hubraum (cm^3)	1598
Bohrung (mm)	76,5
Hub (mm)	86,9
Ventile pro Zylinder	4
Verdichtungsverhältnis	12 : 1
max. Leistung	85 kW bei 6000 1/min
max. Drehmoment	155 Nm bei 4000 1/min
Motormanagement	Bosch Motronic MED 9.5.10
Kraftstoff	Super Plus Bleifrei ROZ 98, oder Super Bleifrei ROZ 95
Abgasnachbehandlung	Lineare Lambdasonde vor 1. Katalysator; Sprungsonde nach 2. Katalysator
Abgasnorm	EU4

Neuerung!

Der 2,0 l/110 kW FSI-Motor mit 4-Ventiltechnik



SP53_21



Hinweis!

Weitere Informationen zu dem 2,0 l/110 kW FSI-Motor entnehmen Sie dem SSP 55.

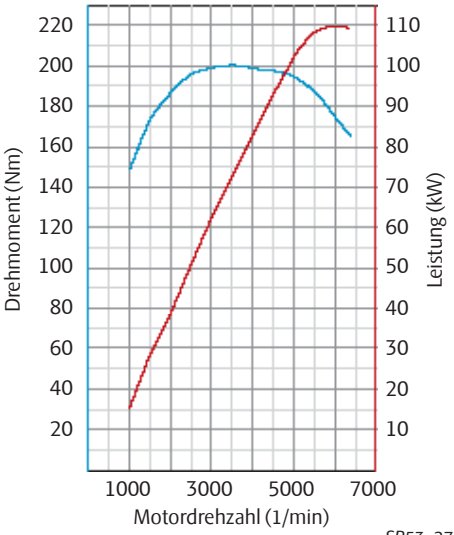
Technische Beschreibung

Der 2,0 l/110 kW FSI-Motor gehört zu der neuen Generation von leistungsstarken Motoren und wird in der gesamten Modellreihe der Škoda-Fahrzeuge erstmals gerade in dem neuen Modell **Škoda**Octavia eingesetzt.

Die Funktion des 2,0 l/110 kW FSI-Motors ähnelt der des 1,6 l FSI-Motors. Die Kraftstoff-Direkteinspritzung in den Brennraum trägt eine ganze Reihe von Vorteilen mit sich, genauso wie bei dem 1,6 l FSI-Motor. Die FSI-Motoren weisen größere Verdichtungsverhältnisse auf als die MPI-Motoren.

- bis zu 15% weniger Kraftstoffverbrauch
- zwei obenliegende Nockenwellen mit variabler Einlassnockenwellensteuerung über einen Zahnriemen angetrieben
- Ausgleichswellengetriebe in der Ölwanne
- Kunststoff-Schaltsaugrohr mit Schaltwalze für Homogen- und Mischbetrieb (nur der BLX--Motor)
- wassergekühltes Ventil für Abgasrückführung
- Einkolben-Hochdruckpumpe

Drehmoment- und Leistungsdiagramm

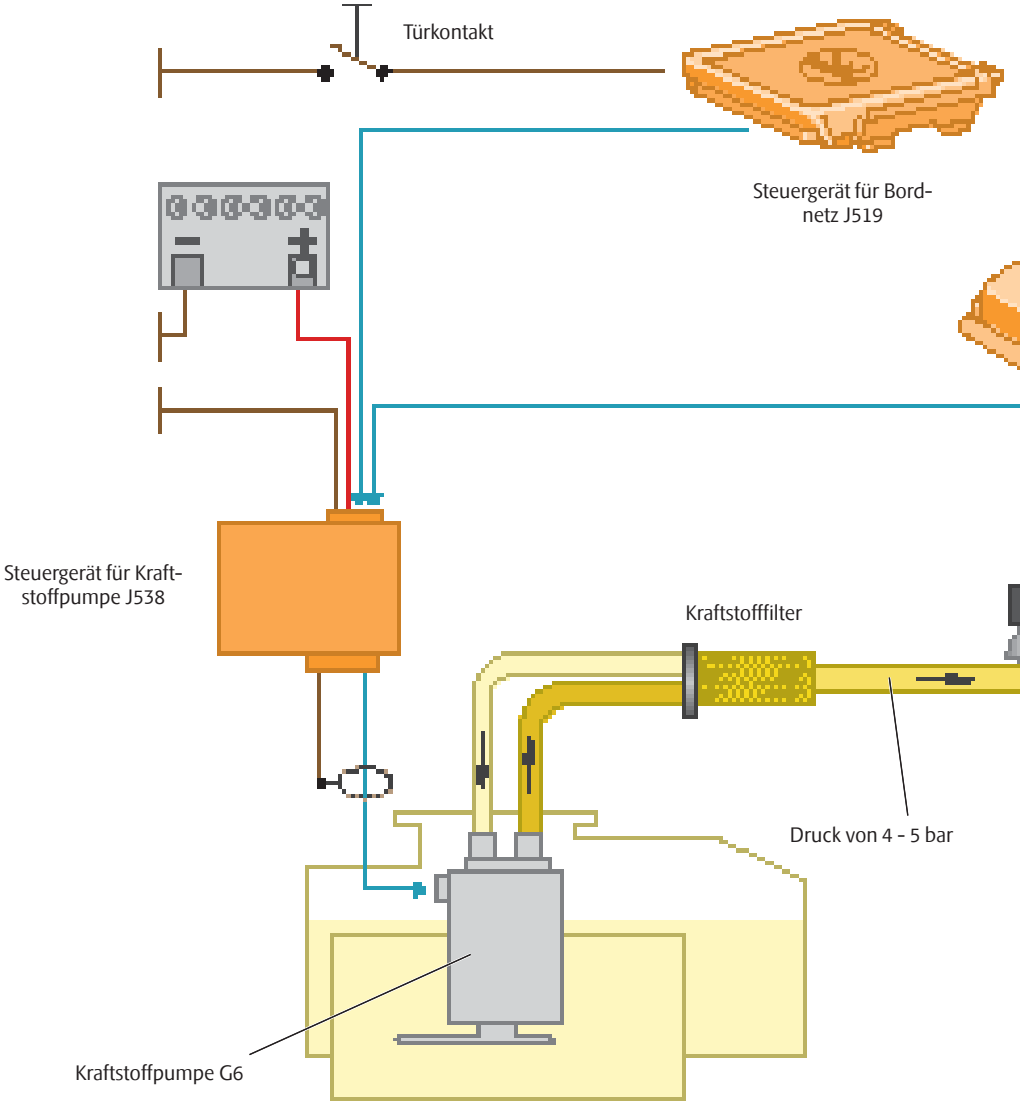


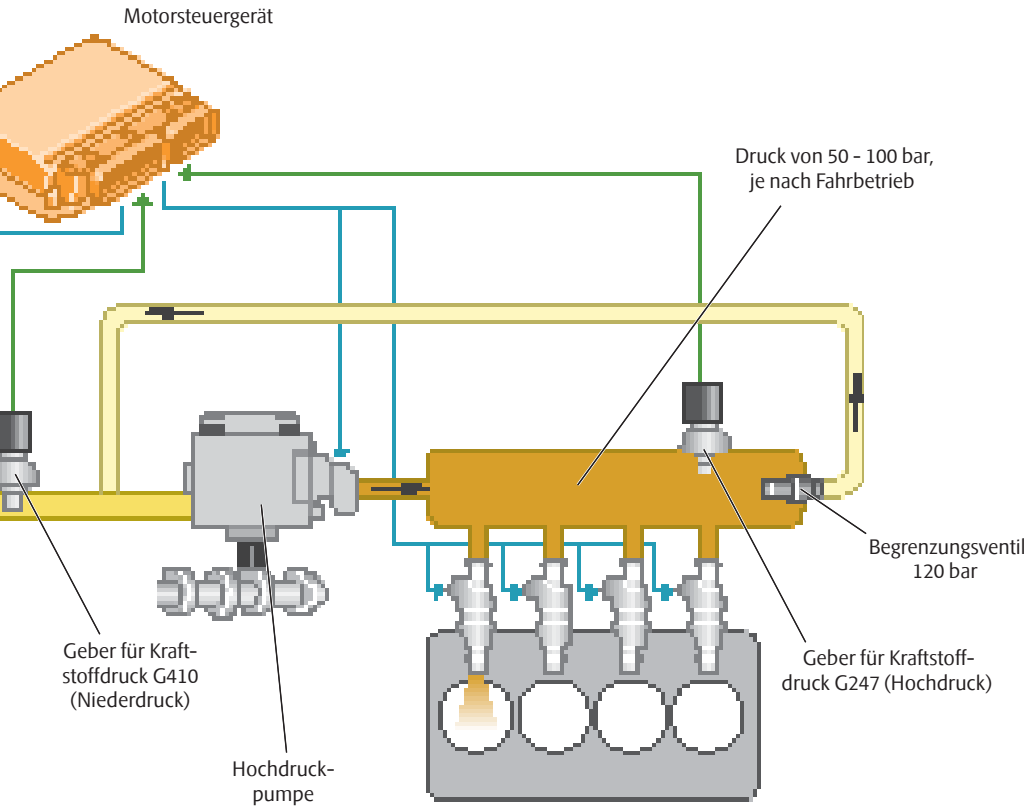
SP53_27

Technische Daten

Motorkennbuchstabe	BLX/BLR/BLY
Bauart	4-Zylinder-Reihenmotor
Hubraum (cm^3)	1984
Bohrung (mm)	82,5
Hub (mm)	92,8
Ventile pro Zylinder	4
Verdichtungsverhältnis	11,5 : 1
max. Leistung	110 kW bei 6000 1/min
max. Drehmoment	200 Nm bei 3500 1/min
Motormanagement	Bosch Motronic MED 9.5.10
Kraftstoff	Super Plus Bleifrei ROZ 98, oder Super Bleifrei ROZ 95
Abgasnachbehandlung	2 Vorkatalysatoren, 1 Katalysator
Abgasnorm	BLX/BLR-EU4/BLY-EU2

Das FSI-Kraftstoffsystem mit bedarfsgeregelter Kraftstoffförderung




Motorsteuergerät
Druck von 50 – 100 bar,
je nach Fahrbetrieb
Begrenzungsventil
120 bar
Geber für Kraft-
stoffdruck G410
(Niederdruck)
Hochdruck-
pumpe
Geber für Kraftstoff-
druck G247 (Hochdruck)

SP53_28

Der 1,9 l/77 kW TDI PD-Motor mit 2-Ventiltechnik



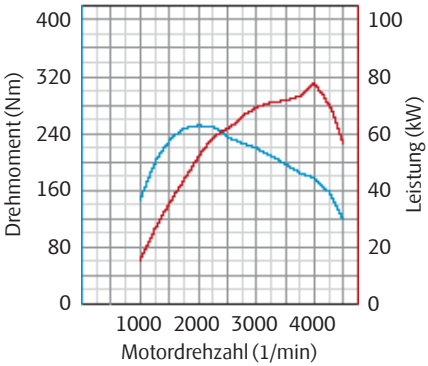
SP53_22

Technische Beschreibung

Der 1,9 l/77 kW TDI-Motor mit Pumpe-Düse--Einspritzsystem ist eine Weiterentwicklung des 1,9 l/74 kW TDI-Motors aus dem **Škoda**Fabia **Škoda**Octavia der ersten Generation und **Škoda**Superb.

- schaltbarer Kühler für Abgasrückführung (nur der Motor mit Kennbuchstabe BKC)
- Kurbelwellen-Dichtflansch hinten mit integriertem Geberrad für Motordrehzahl
- elektrische Gasbetätigung mit berührungslosem Geber für Gaspedalstellung auf Basis der elektromagnetischen Induktion
- berührungsloser Geber für Kupplungsposition
- elektrisch gesteuerte Saugrohrklappe (nur der Motor mit Kennbuchstabe BKC)

Drehmoment- und Leistungsdiagramm



SP53_29

Technische Daten

Motorkennbuchstabe	BJB/BKC
Bauart	4-Zylinder-Reihenmotor
Hubraum (cm^3)	1896
Bohrung (mm)	79,5
Hub (mm)	95,5
Ventile pro Zylinder	2
Verdichtungsverhältnis	19 : 1
max. Leistung	77 kW bei 4000 1/min
max. Drehmoment	250 Nm bei 1900 1/min
Motormanagement	Bosch EDC 16
Kraftstoff	Diesel, min. 49 CZ
Abgasnachbehandlung	Abgasrückführung, Oxidationskatalysator
Abgasnorm	BJB-EU3/BKC-EU4

Neuerung!

Der 2,0 l/103 kW TDI PD-Motor mit 4-Ventiltechnik



SP53_23



Hinweis!

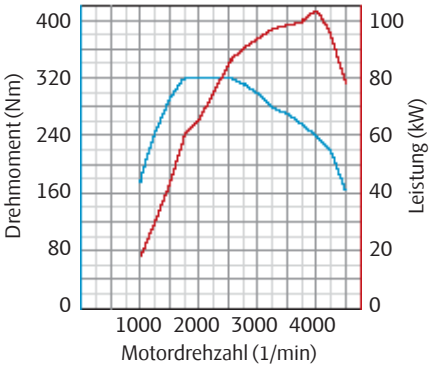
Weitere Informationen zu dem 2,0 l/103 kW TDI PD-Motor entnehmen Sie dem SSP 57.

Technische Beschreibung

Der 2,0 l/103 kW TDI PD-Motor mit Pumpe--Düse-Einspritzsystem basiert auf dem 1,9 l/96 kW TDI-Motor. Für den **Škoda**Octavia erhielt er eine ganze Reihe von Konstruktionsneuerungen. Insbesondere der Zylinderkopf wurde komplett überarbeitet.

- Hubraumvergrößerung durch Vergrößerung der Zylinderbohrung
- zwei Nockenwellen über Zahnriemen angetrieben
- hydraulische Abstützelemente über Rollenschlepphebel betätigt
- neue Pumpe-Düse-Einheiten
- elektrisch gesteuerte Saugrohrklappe
- neue Vorglühanlage
- schaltbarer Kühler für Abgasrückführung
- Kurbelwellen-Dichtflansch hinten mit integriertem Geberrad für Motordrehzahl

Drehmoment- und Leistungsdiagramm



SP53_30

Technische Daten

Motorkennbuchstabe	BKD
Bauart	4-Zylinder-Reihenmotor
Hubraum (cm^3)	1968
Bohrung (mm)	81
Hub (mm)	95,5
Ventile pro Zylinder	4
Verdichtungsverhältnis	18 : 1
max. Leistung	103 kW bei 4000 1/min
max. Drehmoment	320 Nm bei 1900 1/min
Motormanagement	Bosch EDC 16
Kraftstoff	Diesel, min. 49 CZ
Abgasnachbehandlung	Abgasrückführung, Oxidationskatalysator
Abgasnorm	EU4

Neuerung!

Das 6-Gang-Direkt-Schaltgetriebe 02E

Der **Škoda**Octavia der zweiten Generation ist als das erste Fahrzeug aus der **Škoda**Auto-Produktion mit diesem 6-Gang-Direktschaltgetriebe 02E ausgestattet, das die Vorteile eines Handschaltgetriebes:

- hoher Wirkungsgrad
- sowie Robustheit und Sportlichkeit

mit denen eines Automatikgeriebes:

- viel Komfort, vor allem beim Wechseln der Gänge vereint.

Auf Grund seiner Konzeption mit zwei Lamellenkupplungen und verschiedenen automatischen Schaltprogrammen wird das Getriebe 02E den hohen Komfortansprüchen der Automatikgetriebe-Fahrer gerecht. Darüber hinaus bietet es durch die Möglichkeit der direkten Einflussnahme und der blitzschnellen, ruckfreien Schaltungen auch Handschaltgetriebe-Fahrern viel Fahrspaß.

Merkmale des Getriebes 02E:

- 6 Vorwärtsgänge + 1 Rückwärtsgang
- Mechatronik (elektronisches und hydraulisches Steuergerät) bildet eine Einheit und ist im Getriebe untergebracht
- am Getriebe angeordneter Ölkühler und Druckölfilter
- maximales Drehmoment 350 Nm

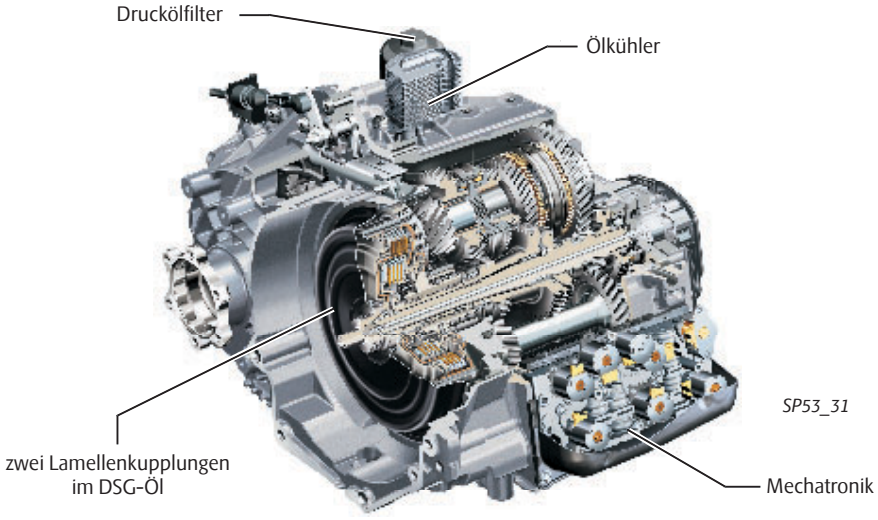
Die Getriebebetätigung

Das Getriebe 02E bietet zwei Schaltprogramme:

- das dynamische Schaltprogramm DSP, das die Wahl von zwei Fahrstilen ermöglicht:
  - Fahrstil „D" für das übliche (ökonomische) Fahren
  - Fahrstil „S" für das sportliche Fahren (das Schalten der Gänge erfolgt in höheren Drehzahlen, wo der Motor mehr Leistung hat)

und

- das Schaltprogramm Tiptronic (das manuelle Schaltprogramm).



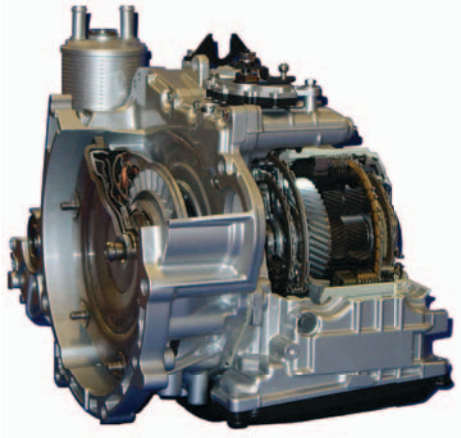
Neuerung!

Das 6-Gang-Automatikgetriebe 09G

Das 6-Gang-Automatikgetriebe 09G im **Škoda**Octavia beruht prinzipiell auf dem in den anderen Škoda-Fahrzeugen bereits früher eingesetzten Automatikgetriebe 01M. Das Getriebe im **Škoda**Octavia der zweiten Generation zeichnet sich durch eine Reihe von Konstruktionsänderungen und Innovationen aus, wie z. B. durch den Anschluss vom 5. und 6. Gang.

Das 6-Gang-Automatikgetriebe 09G ist ein kompaktes, leichtes, elektrohydraulisch gesteuertes Planetengetriebe.

Es ist für den Frontantrieb und Quereinbau bestimmt.



SP53_32

Merkmale des Getriebes:

- max. Drehmoment 310 Nm
- Gewicht von 84 kg
- Baulänge von ca. 350 mm
- hydrodynamischer Drehmomentwandler mit Wandler-Überbrückungskupplung
- Automatik- und Tiptronic-Betrieb

Die Getriebekonstruktion

Die sechs Vorwärtsgänge und der Rückwärtsgang werden durch die Anordnung eines einfachen Planetenradsatzes mit einem nachgeschalteten doppelten Planetenradsatz (Ravigneaux-Planetenradsatz) realisiert. Die Planetenradsätze sind nach dem Lepelletier-Prinzip angeordnet.

Die Getriebebetätigung

Ähnlich wie das Getriebe 02E bietet das Getriebe 09G zwei Schaltprogramme:

- das dynamische Schaltprogramm DSP, das die Wahl von zwei Fahrstilen ermöglicht (Fahrstil „D" für das übliche Fahren und Fahrstil „S" für das sportliche Fahren)

und

- das Schaltprogramm Tiptronic (das manuelle Schaltprogramm).

Die Steuerung der Schaltprogramme erfolgt von einem externen elektronischen Steuergerät. Das eigene Schalten erfolgt von einem hydraulischen Steuergerät im Ölsumpf.

Neuerung!

Die Tiptronic

In den Fahrzeugen **Škoda**Octavia kommen, im Gegensatz zu den automatischen Getrieben im Vorgängermodell, automatische Getriebe mit dem Schaltprogramm Tiptronic zum Einsatz.

Die Tiptronic ist ein Schaltprogamm des automatischen Getriebes, das es dem Fahrer ermöglicht, die Gänge manuell (sequentiell) mit Wählhebel zu schalten. Der Fahrer beherrscht das Schalten jedoch nicht in vollem Maße, denn bei Bedarf (Motordrehzahl zu hoch oder zu niedrig) wechselt das Getriebe die Gänge unabhängig vom Fahrerwunsch.

Der Wählhebel ist sowohl für das Direktschaltgetriebe 02E als auch für das Automatikgetriebe 09G identisch. Der Wählhebel für das automatische Getriebe mit Tiptronic bietet zwei Schaltprogramme und kann deshalb in zwei Wahlgassen bewegt werden.

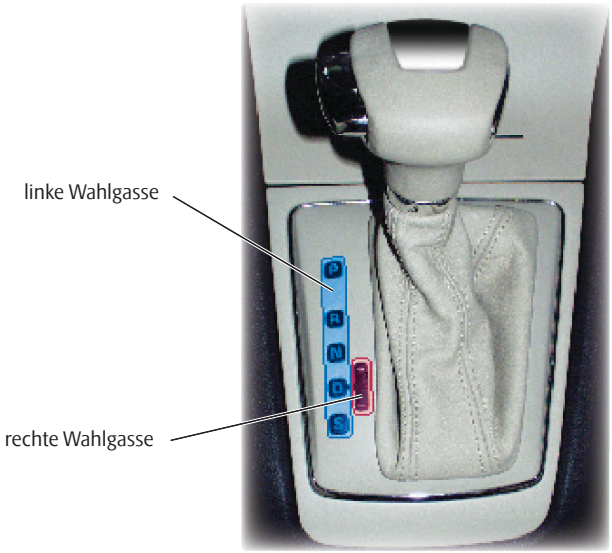
Linke Wahlgasse:

Steht der Wählhebel in der linken Wahlgasse, ist das dynamische Schaltprogramm DSP aktiv. Der Wählhebel kann in die folgenden Positionen bewegt werden:

- P, R, N (Parksperre, Rückwärtsgang, Neutral)
- D (Dauerstellung für Vorwärtsfahrt)
- S (Sportstellung)

Rechte Wahlgasse:

Das manuelle (sequentielle) Schaltprogramm Tiptronic. Die Tiptronic wird aktiviert, indem der Fahrer den Wählhebel aus der Position „D“ in die rechte Wahlgasse bewegt. Das Schalten erfolgt durch kurzes Antippen des Wählhebels in Richtung „+“ und „-“. Wird der Wählhebel in RIchtung „+“ angetippt, schaltet das Getriebe um einen Gang hoch; in Richtung „-“ um einen Gang herunter.



SP53_33

Die Fahrwerkcharakteristik

Das Fahrwerk des **Škoda**Octavia wurde einer ganzen Reihe von Konstruktionsänderungen unterzogen, wobei die immer steigenden Ansprüche auf Fahrdynamik und Fahrkomfort im Vordergrund standen.

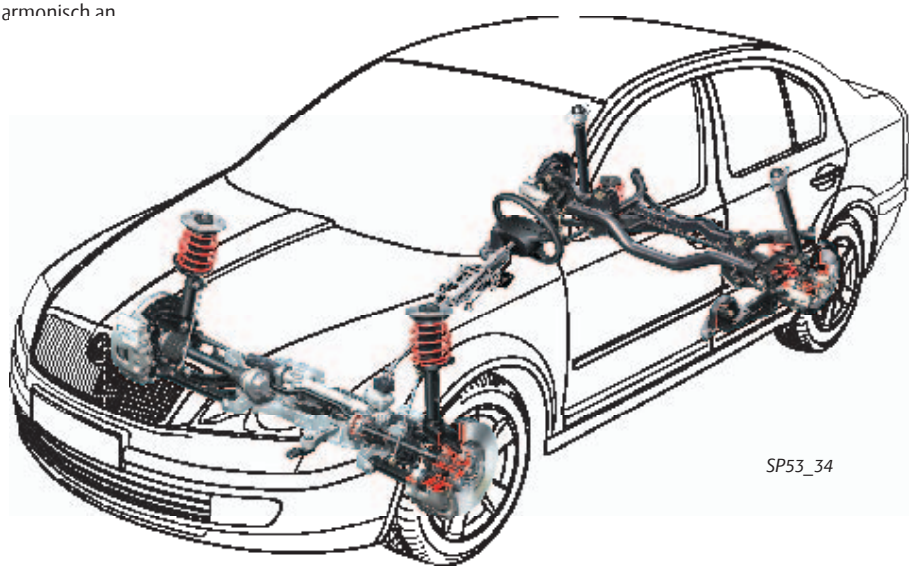
Die Konstruktionsänderungen, die diesen Ansprüchen gerecht werden, sind vor allem durch den Einsatz der völlig neuen Vorder- und Hinterachse gekennzeichnet.

Die elektromechanische Servolenkung unterstützt das Fahrverhalten in hervorragender Weise, vermittelt ein präzises Lenkgefühl und passt die Lenkkräfte mit ansteigender Fahrzeuggeschwindigkeit harmonisch an.

Der **Škoda**Octavia bietet drei Fahrwerk-Varianten:

- Standardfahrwerk
- Sportfahrwerk (gegenüber dem Standardfahrwerk 15 mm tiefer gelegt)
- Schlechtwegefahrwerk (gegenüber dem Standardfahrwerk 20 mm höher gestellt).

Die Fahrwerke unterscheiden sich bei den Federn, Dämpfern, Stabilisatoren sowie den Lagerelementen.



Je nach Fahrwerk und Antriebsaggregat erhält das Fahrzeug 15-, 16- oder 17-Zoll-Räder.

Neuerung!

Das Fahrzeug ist auch in der Basis-Ausstattung mit der Bremsanlage mit ABS (Typ: MK70) in Verbindung mit allen Fahrwerken und Antriebsaggregaten ausgestattet.

Die Vorderachse

Die Vorderachse im **Škoda**Octavia zeichnet sich durch eine Reihe von Konstruktionsänderungen und Innovationen aus.

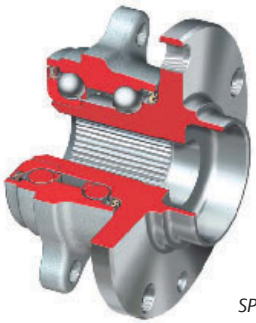
Die McPherson-Achse mit unterem Dreieck-Querlenker und Aggregateträger mit Konsole.

Der Aggregateträger mit Konsole dient der Aufnahme von Querlenker, Stabilisator, Lenkgetriebe und trägt somit erheblich zur Erhöhung der Karosserie-Steifigkeit bei.

Als Federelemente werden lineare Schraubenfedern mit progressiven Polyuretan-Zusatzfedern verbaut.

Neuerung!

Im **Škoda**Octavia der zweiten Generation kommt eine geschraubte Radlagereinheit der 3. Generation (Flanschlager mit Radnabe als bauliche Einheit) zum Einsatz.



SP53_35



SP53_36

Die Hinterachse

Die ganz neu entwickelte Kompakt-Vierlenker--Hinterachse:

- oberer und unterer Querlenker + Verbindungslenker

und

- 1 Längslenker

erhöhen Fahrkomfort und -stabilität.

Der Aggregateträger ist als Schweißteil ausgeführt und starr mit der Karosserie verschraubt.

Der obere Querlenker stellt die Verbindung zwischen Aggregateträger und Radlagergehäuse in der oberen Ebene her. Durch seinen T-förmigen Querschnitt dient er vor allem der Aufnahme von Querkräften.

Es kommen Schraubenfedern aus hochfestem Stahl mit linearer Federcharakteristik zum Einsatz. Die Lagerung der Federn erfolgt durch Gummiauflagen an Karosserie und Federlenker.

Die Zweirohr-Gasdruckdämpfer sind weit außen an den Radlagergehäusen gelagert. Dadurch ist die optimale Übersetzung von Radweg zu Dämpferweg realisiert und eine große Kofferraum-Durchladebreite sichergestellt.

Neuerung!

Bei allen Fahrzeugen ist die Hinterachse serienmäßig mit Scheibenbremsen ausgerüstet.



SP53_37



Hinweis!
Am ŠkodaOctavia ist Spur und Sturz an der Hinterachse getrennt einstellbar.

Neuerung!

Die Lenkung

Im **Škoda**Octavia kommt erstmals eine elektromechanische Lenkung mit Doppelritzel zum Einsatz und löst die hydraulische Lenkunterstützung aus dem Vorgängermodell ab.

Die Lenkunterstützung wird durch ein separates Getriebe erbracht, das auf die Zahnstange wirkt und von einem Elektromotor angetrieben wird.

Ein Drehmomentsensor, welcher am Lenkgehäuse sitzt, ermittelt das Drehmoment am Lenkritzel.

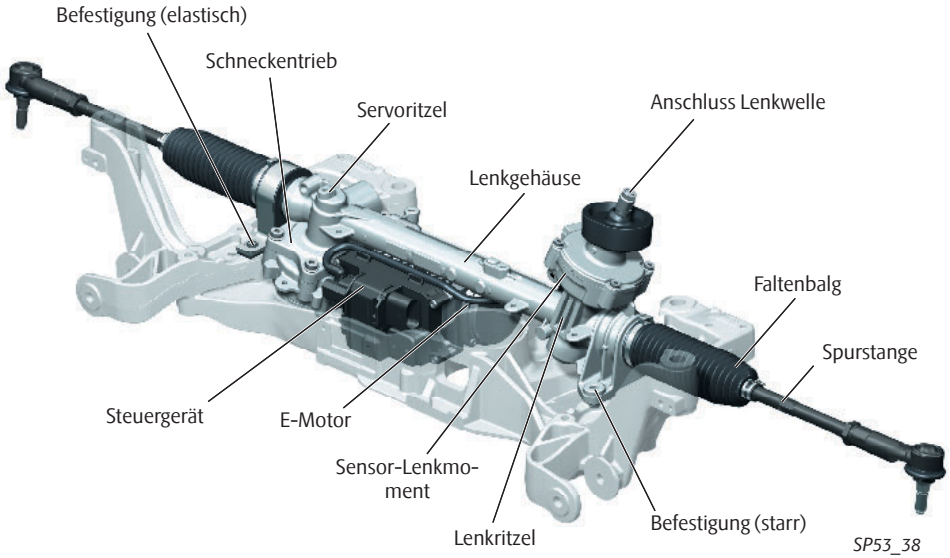
Das notwendige Unterstützungsmoment ist abhängig von:
- der Fahrzeuggeschwindigkeit
- der Betätigungskraft am Lenkrad
- dem Lenkwinkel.

Der E-Motor und das Steuergerät bilden eine Kompakteinheit mit dem Lenkgehäuse (können nicht einzeln ersetzt werden).

Die Kommunikation erfolgt über eine CAN-Datenbusleitung.

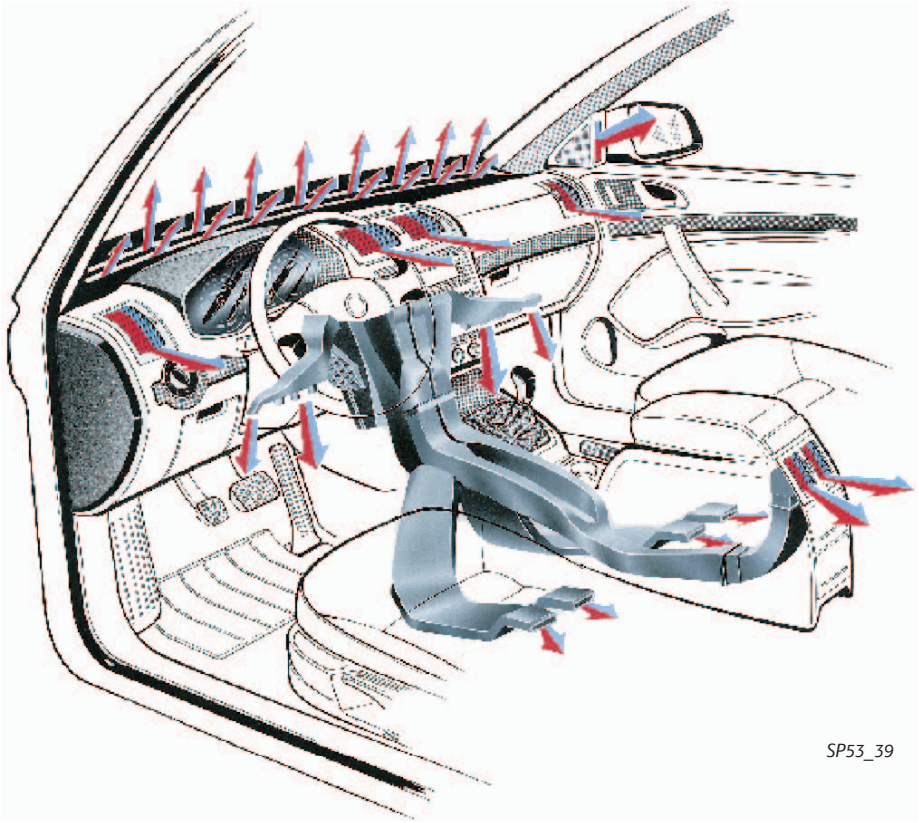
Alle Fahrzeuge sind mit der elektromechanischen Lenkunterstützung ausgestattet.

Vorteile der elektromechanischen Lenkung:
- Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs, denn die Lenkung verbraucht nur dann Energie, wenn auch tatsächlich gelenkt wird
- die hydraulischen Bauteile (z. B.: Servo-Ölpumpe, Verschlauchungen, Ölbehälter) entfallen
- geringe Empfindlichkeit gegenüber Fahrbahnunebenheiten
- geringe Geräuschentwicklung im Fahrzeuginnenraum
- guter Geradeauslauf durch die „aktive Rückstellung" der Lenkung (Räder) in die Geradeaus-Stellung, dadurch optimales Lenkgefühl in jeder Situation



Die Luftverteilung im Fahrzeug

Die Temperatur im Fahrzeug wird durch Einstellung der Luftverteilungsklappen geregelt, durch die entweder erwärmte oder abgekühlte Luft strömt.



Neuerung!

Den Insassen im Fond dienen die Fondausströmer in der Mittelkonsole.

Das Fahrzeug ist mit einem Staub- und Pollenfilter zum Abfangen von mechanischen Verunreinigungen in der angesaugten Außenluft ausgestattet.

Der Umluftbetrieb verhindert, dass verunreinigte Außenluft in das Fahrzeuginnere gelangt.

Heizung und Klimaanlage

Für den **Škoda**Octavia werden drei Varianten der Heizung und Klimaanlage angeboten:

- Climatronic (vollautomatische Klimaanlage und Heizung)
- Climatic (halbautomatische Klimaanlage und Heizung
- Heizung und Belüftungsanlage

Neuerung!

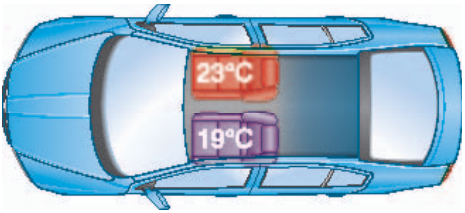
Die Climatronic

Die vollautomatische 2-Zonen-Klimaanlage wird in der gesamten Modellreihe der Škoda-Fahrzeuge erstmals gerade im Modell **Škoda**Octavia eingesetzt.

Die 2-Zonen-Klimaanlage zeichnet sich dadurch aus, dass für Fahrer- und Beifahrerseite unabhängig voneinander unterschiedliche Temperaturbereiche eingestellt werden können. Alle Klappen zur Luftverteilung werden über Stellmotoren betätigt.

Die Luftführung zu den Schalttafelausströmern links und rechts verläuft durch die Schalttafel.

Die Luftführung zu den Fußausströmern hinten und zu den Fondausströmern in der Mittelkonsole ist getrennt.



SP53_40

Bedieneinheit - Climatronic



SP53_41

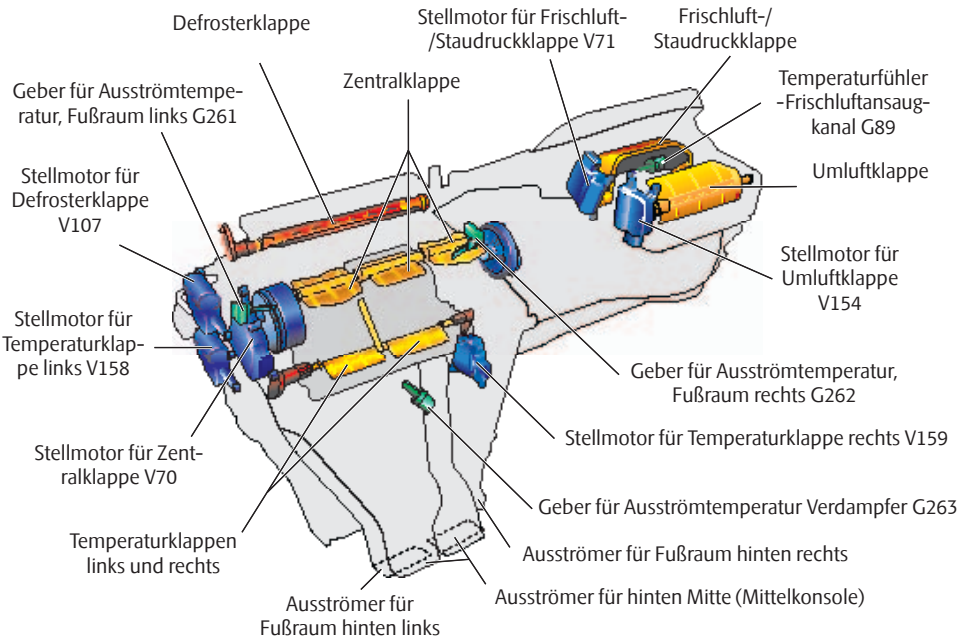
Die automatische Klimaanlage Climatronic

Alle Varianten der Heizung und Klimaanlage basieren auf dem selben Grundgerät. Der Unterschied der einzelnen Anlagen liegt in der Betätigung der Luftverteilungsklappen.

Die 2C-Climatronic hat zusätzlich eine Frischluft-Staudruckklappe, die ab 100 km/h bei zunehmender Geschwindigkeit geschlossen wird. Dadurch wird erreicht, dass die Menge der zugeführten Frischluft auch bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten konstant bleibt.

Die automatische Klimaanlage Climatronic besitzt eine Frischluft-Staudruckklappe sowie eine separate Umluftklappe.

Die Heizung und die halbautomatische Klimaanlage Climatic besitzen eine kombinierte Frischluft-Umluftklappe.



SP53_42

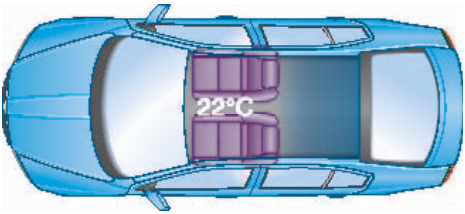
Die Climatic

Die Climatic ermöglicht eine automatischeTemperatureinstellung im Fahrzeuginnenraum mit manueller Betätigung der Luftverteilungsklappen. Die Funktion ähnelt dem System aus dem **Škoda**Fabia.

Die Frischluftklappe und die Umluftklappe sowie die Temperaturklappe werden über Stellmotoren angetrieben.

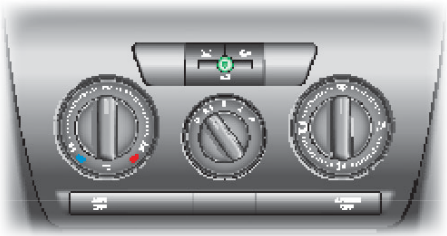
Die Klappen zur Luftverteilung werden manuell mit einem Drehsteller über eine flexible Welle betätigt, ähnlich wie beim Vorgängermodell.

Die Luftverteilung im Fahrzeug ist mit dem System Climatronic identisch.



SP53_43

Bedieneinheit - Climatic



SP53_44

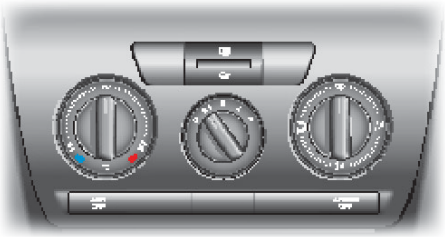
Die Heizung und Belüftungsanlage

Die Funktion der Heizung und Belüftungsanlage im **Škoda**Octavia ähnelt dem System im Vorgängermodell. Die Temperatur sowie die Luftverteilungsklappen werden manuell betätigt.

Nur die Frischluft-Umluftklappe wird über einen Stellmotor betätigt. Die Temperaturklappe wird über einen Bowdenzug betätigt.

Die Klappen zur Luftverteilung werden manuell mit einem Drehsteller über eine flexible Welle betätigt.

Bedieneinheit - Heizung



SP53_45

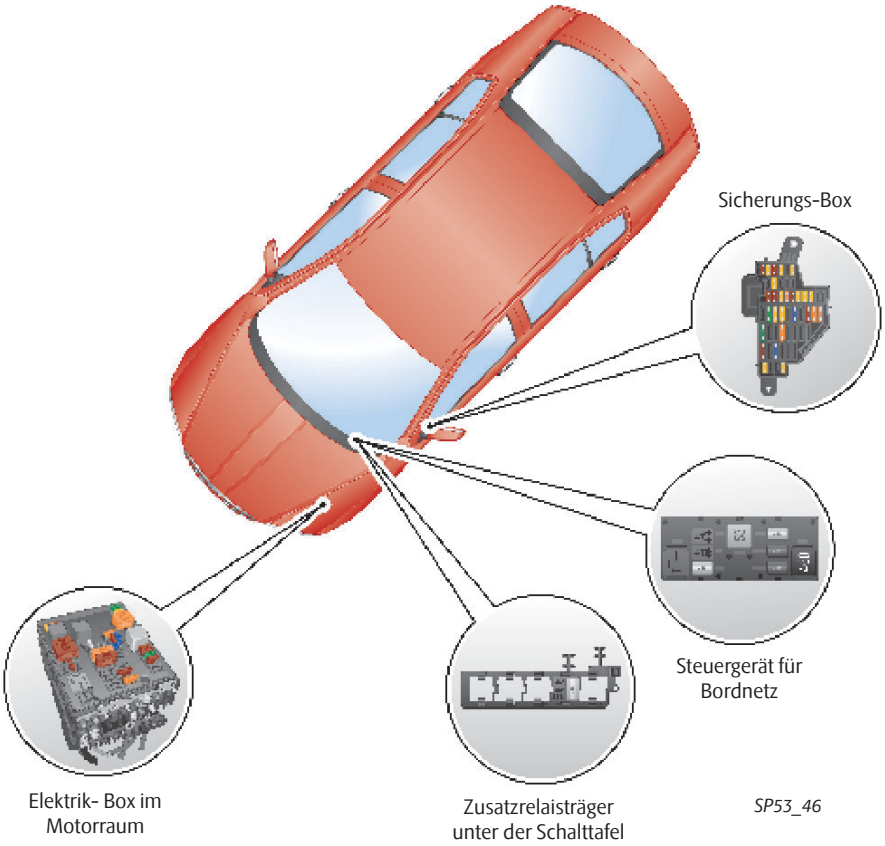
Die Sicherungsboxen und Relaisplätze im Bordnetz

Das Bordnetz im **Škoda**Octavia ist ebenfalls wie beim Vorgängermodell dezentral aufgebaut.

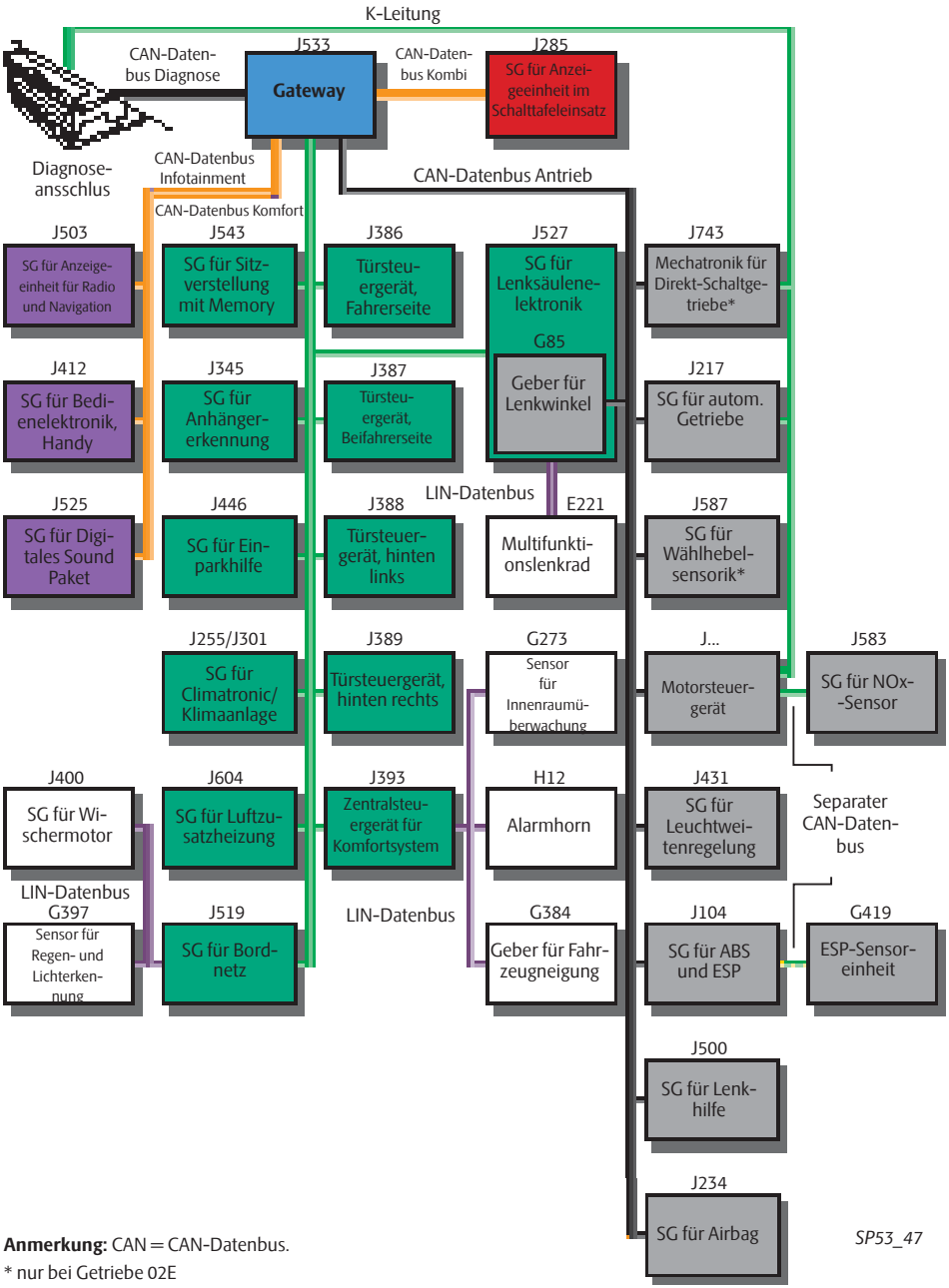
Auf Grund unterschiedlicher Einbauverhältnisse befinden sich die Sicherungsboxen und die Relaisplätze an unterschiedlichen Orten im Fahrzeug. Diese Bauteile sind dezentral angeordnet. Das heißt, sie befinden sich in der Nähe der ihnen zugehörigen Bauteile und Funktionsgruppen.

Die Funktion des Gesamtsystems im Fahrzeug wird von einer Reihe spezialisierter Steuergeräte gesteuert.

Die Kommunikation zwischen den Steuergeräten und anderen Funktionsgruppen des elektrischen Systems erfolgt über den CAN-Datenbus.



CAN-Datenbus-Vernetzungskonzept



SP53_47

Anmerkung: CAN = CAN-Datenbus.

* nur bei Getriebe 02E

Neuerung!

Die Fahrtrichtungsanzeiger

Eine der Neuerungen im Design des **Škoda**Octavia stellen die in den Außenspiegeln integrierten Fahrtrichtungsanzeiger dar.

Die auf diese Weise eingebauten Fahrtrichtungsanzeiger tragen erheblich zur aktiven Sicherheit des Fahrzeuges bei, da sie für die anderen Verkehrsteilnehmer gut sichtbar sind, wodurch diese genug Zeit und Raum haben, auf einen Fahrtrichtungswechsel zu reagieren.



SP53_48

Neuerung!

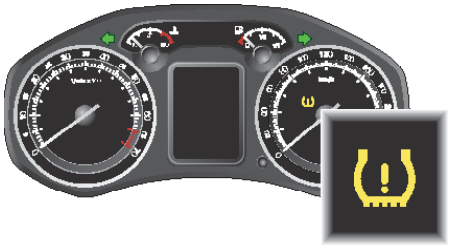
Die Reifenkontrollanzeige

Zur aktiven Sicherheit gehört auch die automatische Reifenkontrollanzeige.

Der Reifenumfang ist von dem Reifenfülldruck abhängig. Bei der Änderung des Reifenfülldrucks ändert sich auch der Reifenumfang.

Die Reifenkontrollanzeige erfolgt über eine Software, die zum Steuergerät für ABS gehört. Das Steuergerät für ABS vergleicht die Umfang-Geschwindigkeiten an allen 4 Rädern und ermittelt anhand der festgestellten Werte und deren eventuellen Abweichungen den Druckverlust in den Reifen.

Der Druckverlust im Reifen wird durch das Aufleuchten der Kontrollleuchte im Schalttafeleinsatz in Verbindung mit einem kurzen Warnton signalisiert, und zwar dann, wenn der Druckverlust etwa 30% und mehr beträgt.



SP53_49

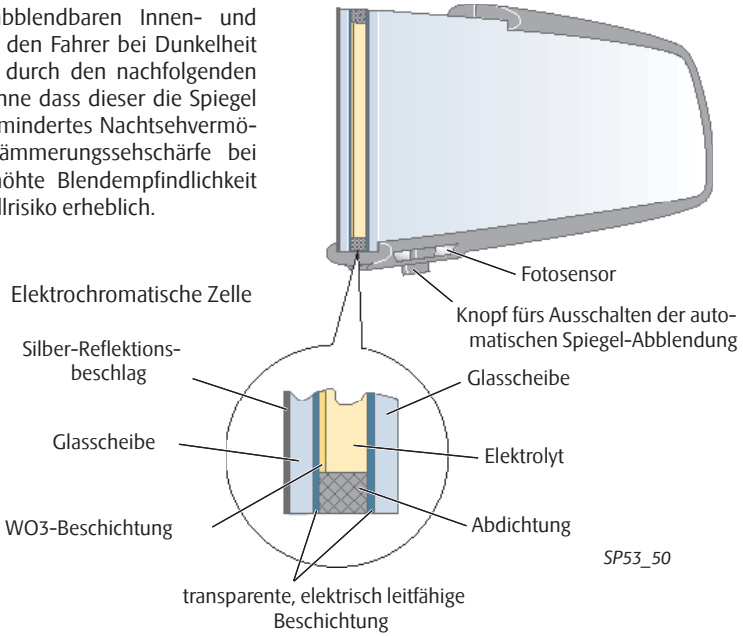


Hinweis!

Bei extrem schnellen Fahrten, bei Kurvenfahrten, bei Fahrten auf Unebenheiten, beim Bremsen oder bei Aktivierung eines der ABS-Systeme kann sich die Reifenkontrollanzeige vorübergehend automatisch ausschalten.

Die automatisch abblendbaren Innen- und Außenspiegel

Die automatisch abblendbaren Innen- und Außenspiegel sollen den Fahrer bei Dunkelheit vor einem Blenden durch den nachfolgenden Verkehr schützen, ohne dass dieser die Spiegel verstellen muss. Vermindertes Nachtsehvermögen, verringerte Dämmerungssehschärfe bei Dunkelheit und erhöhte Blendempfindlichkeit vergrößern das Unfallrisiko erheblich.



Funktion

Der Innenspiegel besteht aus einer elektrochromatischen Zelle, einer Elektronik und zwei Fotosensoren. Die Fotosensoren sind im Spiegelgehäuse gegenüberliegend angeordnet.

Der zum Fahrer gerichtete Sensor überwacht die Blendung. Der zur Frontscheibe gerichtete Sensor überwacht das Umgebungslicht. Die Signale der beiden Sensoren werden in der Elektronik verglichen und ausgewertet. Fällt auf den Fotosensor auf der Seite zum Fahrer mehr Licht als auf den anderen, wird durch die Elektronik eine Spannung an die transparente elektrisch leitfähige Beschichtung gelegt. Die angelegte Spannung bewirkt die sofortige Verdunkelung der WO3-Beschichtung.

Sobald mehr Licht von dem anderen Sensor erkannt wird, kehrt der Spiegel sofort in seinen Ausgangszustand zurück.

Die Außenspiegel beinhalten keine Fotosensoren und ihre Abblendung wird in Abhängigkeit von dem Innenspiegel gesteuert.



Hinweis!

Beim Einlegen des Rückwärtsganges wird die Abblendfunktion der Innen- und Außenspiegel deaktiviert.

Neuerung!

Die automatische Fahrlichtsteuerung

Die automatische Fahrlichtsteuerung hat in erster Linie eine sicherheitsrelevante Funktion. Bei Stellung des Lichtdrehschalters auf die Funktion „automatische Fahrlichtsteuerung" wird die komplette Fahrzeugbeleuchtung in Abhängigkeit von der Umgebungshelligkeit automatisch eingeschaltet.

Die automatische Fahrlichtsteuerung schaltet die folgenden Beleuchtungen ein:

- Abblendlicht
- Schlusslicht
- Umfeldbeleuchtung
- Kennzeichenbeleuchtung

Der Sensor

Der Lichtsensor für die automatische Fahrlichtsteuerung ist im Fuß des Innenspiegels eingebaut.

Der Lichtsensor besteht aus den folgenden Komponenten:

- drei Richtungssensoren mit Blickrichtung in Fahrzeughorizontale mit einem Öffnungswinkel je Sensor von 10°
- ein Umgebungslichtsensor mit Blickrichtung in Fahrzeugvertikale mit einem Öffnungswinkel von 10° und 80° zur Seite

Die Einschaltbedingungen

Bei Einfahrt in einen Tunnel wird die Fahrzeugbeleuchtung sofort eingeschaltet und nach Verlassen des Tunnels um 5 Sekunden zeitverzögert wieder ausgeschaltet.

Beim Passieren von Brücken und kurzen Unterführungen sowie bei Nebel wird die Fahrzeugbeleuchtung dagegen nicht aktiviert, da der horizontal gerichtete Lichtsensor (im Gegensatz zum vertikal eingestellten Lichtsensor) Licht erkennt.

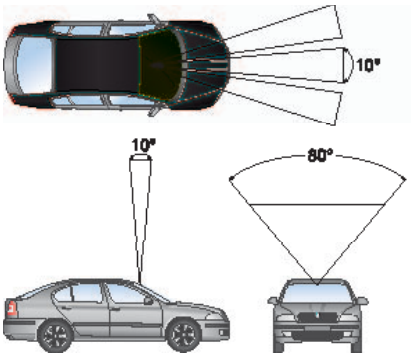


SP53_51



Hinweis!

Die über den Lichtdrehschalter aktivierte Lichtfunktion hat immer Priorität gegenüber der von der automatischen Fahrlichtsteuerung selbsttätig gewählten Lichtfunktion.



SP53_52



Hinweis!

Die Fahrzeugbeleuchtung muss nach Bedarf manuell eingestellt werden.

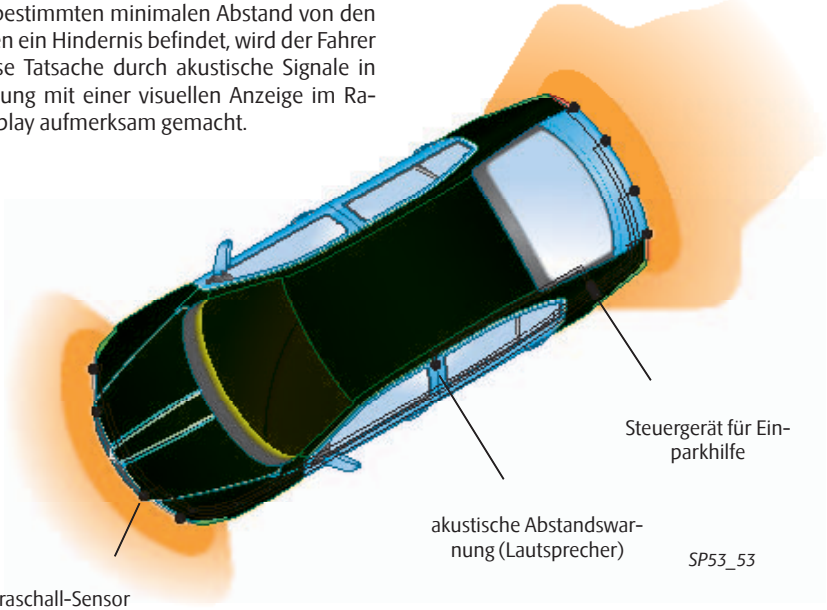
Neuerung!

Die Einparkhilfe – hinten und vorn

Für ein leichteres Einparken wurde der **Škoda**Octavia mit der Einparkhilfe ausgestattet, und zwar nicht nur hinten wie bei dem Vorgängermodell, sondern auch vorn.

Die Einparkhilfe arbeitet mit Hilfe von Ultraschall-Signalen, die von Ultraschall-Sensoren gesendet und empfangen werden. Falls sich in einem bestimmten minimalen Abstand von den Sensoren ein Hindernis befindet, wird der Fahrer auf diese Tatsache durch akustische Signale in Verbindung mit einer visuellen Anzeige im Radio-Display aufmerksam gemacht.

Die akustische Abstandswarnung beginnt bei einem Abstand zum Hindernis von 160 cm. Mit Verringerung des Abstandes verkürzt sich der zeitliche Abstand zwischen den Tonimpulsen. Bei einem Abstand von unter 30 cm (der sog. Gefahrenbereich) ertönt ein Dauerton.



Die visuelle Abstandswarnung erfolgt im Radio-Display, wo der Abstand zu einem Hindernis schematisch angezeigt wird.



Hinweis!

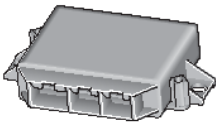
Die visuelle Anzeige des Abstandes zu einem Hindernis wird nur von den Radioanlagen AUDIENCE und STREAM unterstützt.



SP53_54

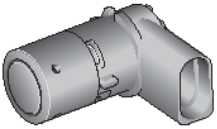
Aufbau

Das Einparkhilfe-System besteht aus:
- Steuergerät
- 4 Ultraschall-Sensoren im hinteren Stoßfänger
- 4 Ultraschall-Sensoren im vorderen Stoßfänger
- Lautsprecher
- Schalter + Elektroinstallation.



SP53_55

Steuergerät



SP53_56

Ultraschall-Sensor

Aktivierung/Deaktivierung der Einparkhilfe

Die Einparkhilfe wird aktiviert:
- bei eingeschalteter Zündung,
- bei eingelegtem Rückwärtsgang,

oder
- durch Drücken des P Schalters (für die Aktivierung durch den Schalter muss die Fahrzeuggeschwindigkeit unter 15 km/h liegen).

Das System wird deaktiviert:
- durch Drücken des P Schalters,

oder
- durch Erhöhung der Fahrzeuggeschwindigkeit auf über 15 km/h.

Durch Drücken des P Schalters wird die Einparkhilfe gleichzeitig vorn sowie hinten aktiviert bzw. deaktviert.



Schalter für die Einparkhilfe in der Mittelkonsole

SP53_57



Hinweis!

Bei Fahrzeugen mit serienmäßig eingebauter Anhängevorrichtung wird die Einparkhilfe hinten nach Ankuppeln eines Anhängers automatisch deaktiviert.

Die Radioanlagen

Das Radio Melody

Das Radio Melody stellt das Basis-Modell in der Reihe der für den **Škoda**Octavia erhältlichen Radioanlagen dar.



SP53_58

Technische Daten:

- Ausgangsleistung 4 x 20 W
- Tuner mit RDS und FM/AM
- Speicher für bis zu 30 Senderfrequenzen
- Kassetten-Laufwerk mit Autoreverse-Funktion
- Freisprecheinrichtung anschließbar

Das Radio Stream

Das Radio Stream stellt die Mittelklasse unter den Radionlagen im **Škoda**Octavia dar, mit einem reichen Angebot an Funktionen und völlig grafischem Display mit Anzeigemöglichkeit von Informationen über Stand und Betrieb der Climatronic.



SP53_59

Technische Daten:

- Ausgangsleistung 4 x 35 W
- Tuner mit RDS und FM/AM
- Speicher für bis zu 36 Senderfrequenzen
- Platten im Format CD-Audio, CD-R, CD-RW, Multisession abspielbar
- integriertes Single-CD-Laufwerk
- externer CD-Wechsler anschließbar
- Freisprecheinrichtung anschließbar
- bei Fahrzeugen mit Einparkhilfe schematische Anzeige des Abstandes vom Fahrzeug zum Hindernis möglich
- Anzeige von Außentemperatur und Zeit möglich

Das Radio Audience

Das Radio Audience mit integriertem 6fach CD-Wechsler und mit hochwertigen Funktionen stellt das Top-Modell unter den für den **Škoda**Octavia erhältlichen Radioanlagen dar.

Technische Daten:

- Ausgangsleistung 4 x 35 W
- Tuner mit RDS und FM/AM
- Speicher für bis zu 36 Senderfrequenzen
- aktives grafisches Display mit Auflösung 198x46
- Platten im Format CD-Audio, CD-R, CD-RW, Multisession und MP3 abspielbar
- digitaler Audioprozessor mit Equalisation je nach Fahrzeugtyp
- externer Soundverstärker anschließbar
- integrierter 6fach CD-Wechsler
- Steuerung über Multifunktionslenkrad



SP53_60

- Freisprecheinrichtung anschließbar
- bei Fahrzeugen mit Einparkhilfe schematische Anzeige des Abstandes vom Fahrzeug zum Hindernis möglich
- Anzeige von Außentemperatur und Zeit möglich

Das Radio-Navigationssystem

Das Radio-Navigationssystem

Es handelt sich um ein Gerät der neuen Generation, das während der Navigation alle durchfahrenen Gebiete überwacht und die Strecke der örtlichen Verkehrssituation anpasst.

Technische Daten:

- Ausgangsleistung 4 x 20 W
- Multi-Farbdisplay 6,5 “
- Tuner mit RDS und FM/AM
- dynamische Verkehrsführung
- stimmlicher und grafischer Ausgang während der Navigation
- Anzeige der gespeicherten Sender im Display
- CD-Audio, CD-R und CD-RW abspielbar
- externer CD-Wechsler anschließbar
- Steuerung über Multifunktionslenkrad



SP53_61

- Freisprecheinrichtung anschließbar
- mehrere Sprachen für Stimmausgang der Navigation sowie für Menü-Funktionen anwählbar

Notizen

Übersicht bisheriger Selbststudienprogramme

Nr.	Titel
01	Mono-Motronic
02	Zentralverriegelung
03	Diebstahlwarnanlage
04	Arbeiten mit Stromlaufplänen
05	ŠKODA FELICA
06	ŠKODA-Fahrzeugsicherheit
07	ABS Grundlagen - nicht veröffentlicht
08	ABS-FELICIA
09	Wegfahrsicherung mit Transponder
10	Klimaanlage im Kraftfahrzeug
11	Klimaanlage FELICIA
12	1,6 l-Motor mit MPI
13	1,9 l-Saugdieselmotor
14	Servolenkung
15	ŠKODA OCTAVIA
16	1,9 l-TDI Motor
17	OCTAVIA Komfortelektronik-System
18	OCTAVIA Schaltgetriebe 02K/02J
19	Benzinmotoren 1,6 l/1,8 l
20	Automatisches Getriebe-Grundlagen
21	Automatisches Getriebe 01M
22	1,9 l/50 kW SDI, 1,9 l/81 kW TDI
23	Benzinmotor 1,8 l 110 kW Turbo Benzinmotor 1,8 l 92 kW
24	OCTAVIA, CAN-Datenbus
25	OCTAVIA - CLIMATRONIC
26	OCTAVIA - Fahrzeugsicherheit
27	OCTAVIA - Motor 1,4 l und Getriebe 002
28	OCTAVIA - ESP
29	OCTAVIA - 4x4
30	Benzinmotor 2,0 l 85 kW/88kW
31	OCTAVIA - Radio-/Navigationssystem
32	ŠKODA FABIA
33	ŠKODA FABIA - Fahrzeugelektrik
34	ŠKODA FABIA - Servolenkung
35	Benzinmotoren 1,4 l - 16V 55/74 kW
36	ŠKODA FABIA - 1,9 l TDI Pumpe-Düse
37	5-Gang-Schaltgetriebe 02T und 002
38	ŠkodaOctavia - Modell 2001
39	Euro-On-Board-Diagnose
40	Automatisches Getriebe 001
41	6-Gang-Schaltgetriebe 02M
42	**Škoda**Fabia - ESP
43	Abgasemission
44	Wartungsintervall-Verlängerung
45	1,2 l 3-Zylinder-Ottomotoren
46	**Škoda**Superb; Vorstellung des Fahrzeuges Teil I
47	**Škoda**Superb; Vorstellung des Fahrzeuges Teil II
48	**Škoda**Superb; V6-Ottomotor 2,8 l/142 kW
49	**Škoda**Superb; V6-Dieselmotor 2,5 l/114 kW TDI
50	**Škoda**Superb; Automatisches Getriebe 01V
51	Ottomotor 2,0 l/85 kW mit Ausgleichswellengetriebe und 2-stufigem Schaltsaugrohr
52	**Škoda**Fabia; 1,4 l TDI-Motor mit Pumpe-Düse-Einspritzsystem
53	**Škoda**Octavia; Vorstellung des Fahrzeuges

Nur für den internen Gebrauch in der **Škoda**-Organisation.
Alle Rechte sowie technische Änderungen vorbehalten.
S00.2003.53.00 (D) Techn. Stand 01/04
© **Škoda**Auto http://portal.skoda-auto.com

❀ Dieses Papier wurde aus chlorfrei gebleichtem Zellstoff hergestellt.