Wagen Škoda GreenLine



Selbststudienprogramm

Als eines ihrer erstrangigen Ziele betrachtet die Gesellschaft Škoda Auto die Entwicklung und die Herstellung von Produkten, die in allen Phasen ihres Lebenszyklus möglichst umweltschonend sind.
Wir legen das Hauptgewicht auf die Auswahl wieder verwertbarer Materialien. Die Wagen Škoda werden durch progressive Technologien in modernen Produktionsstätten hergestellt, die den strengsten Kriterien entsprechen. Als Korrosionsschutz der lackierten Bauteile des Wagens werden ausschließlich bleifreie Kataphorese (KTL) und wasserverdünnbare Farben verwendet.
Die Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen erfolgt im Rahmen der Konzern-Strategie, infolgedessen entsprechen die von Škoda Auto angebotenen Motoren den jeweils gültigen Abgasvorschriften.
Alle Produkte von Škoda Auto erfüllen die Gesetze und Vorschriften über den Boden- und Wasserschutz. Diese Aktivitäten führen dazu, dass die Wagen Škoda nicht nur den Anforderungen an Technik, Sicherheit und Qualität, sondern auch denen des Umweltschutzes gerecht werden.
Škoda Auto trägt dadurch dem Erhalten einer sauberen Umwelt bei, ohne die Mobilität und Zufriedenheit ihrer Kunden aufzugeben.



SP76_01

Das Bemühen, die Umweltbelastung durch Fahrzeuge soweit wie möglich zu reduzieren, ist seit den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts sichtbar, als die ersten Vorschriften über die Reduktion von Schadstoffen in Abgasen in Kraft traten. Eine bedeutende Senkung der erzeugten Emissionen erfolgte vor allem in den letzten fünfzehn Jahren dank der Einführung neuer Technologien und der Entwicklung im Bereich Elektronik und Computertechnik.

Die Euro-5-Norm legt Grenzwerte für alle üblichen Schadstoffe in Abgasen (in Gramm pro Kilometer) fest, vor allem für die Dieselmotoren.

Inhalt

Generation der Wagen GreenLine	**4**
Motorausstattung der Wagen GreenLine II	**5**
Bezeichnung der Wagen GreenLine II	**7**
ŠkodaFabia **GreenLine II**	**8**
ŠkodaRoomster **GreenLine II**	**13**
ŠkodaOctavia **GreenLine II**	**14**
ŠkodaYeti **GreenLine II**	**15**
ŠkodaSuperb **GreenLine II**	**16**
Rekuperation	**18**
Start-Stopp-System	**20**
Dieselpartikelfilter	**22**

Anweisungen zu Montage, Demontage, Instandsetzungen, Diagnostik sowie die detaillierten Benutzerinformationen finden Sie in den Werkstatthandbüchern, in den diagnostischen Geräten VAS und in der Bordliteratur.

Der Redaktionsschluss erfolgte 11/2010.
Dieses Heft wird nicht aktualisiert.



Generation der Wagen GreenLine

Motorausstattung GreenLine I und GreenLine II:

Übersicht der Motoren, die in den Modellen **GreenLine I** eingesetzt werden:

ŠkodaFabia GreenLine I	1,4l TDI PD DPF 59 kW
ŠkodaFabia Combi GreenLine I	
ŠkodaOctavia GreenLine I	1,6 TDI CR DPF 77 kW
ŠkodaOctavia Combi GreenLine I	
ŠkodaSuperb GreenLine I	1,9 TDI PD DPF 77 kW

Übersicht der Motoren, die in den Modellen **GreenLine II** eingesetzt werden:

ŠkodaFabia GreenLine II	1,2 TDI CR DPF 55 kW
ŠkodaFabia Combi GreenLine II	
ŠkodaRoomster GreenLine II	
ŠkodaOctavia GreenLine II	1,6 TDI CR DPF 77 kW
ŠkodaOctavia Combi GreenLine II	
ŠkodaYeti GreenLine II	
ŠkodaSuperb GreenLine II	
ŠkodaSuperb Combi GreenLine II	

Die Wagen GreenLine II unterscheiden sich von der ersten Generation durch die eingesetzten Motoren (s. Tabellen), des Weiteren sind sie mit neuen Systemen ausgestattet, die eine bedeutende Rolle bei der Kraftstoffeinsparung spielen:

– **Start Stopp**
– **Bremsenergie-Rückgewinnung**
– **Funktion Maxi DOT** (Gangempfehlungsanzeige)

In der zweiten Version GreenLine II kommen die neuen Modelle **Škoda**Roomster GreenLine II, **Škoda**Yeti GreenLine II und **Škoda**Superb Combi GreenLine II auf den Markt , die in der ersten Generation keine Vertreter hatten.

Wegen der Einschränkung der Ausstattung der Modelle Greenline können auf Wunsch einige Ausstattungsteile nicht bestellt werden (aktuelle Info bei Ihrem Händler).

GreenLine

SP76_02

Dieselmotor 1,2 l TDI CR

ŠkodaFabia, **Škoda**Fabia Combi und **Škoda**-Roomster in Ausführung GreenLine II werden ausschließlich mit folgender Ausstattung angeboten: 3-Zylinder-Dieselmotor 1,2 l mit Turboaufladung, Common-Rail-Einspritzsystem und Dieselpartikelfilter.
Der 1,2 l TDI-CR-Motor verfügt über eine Leistung von 55 kW und entspricht der Euro-5-Norm.



SP76_17

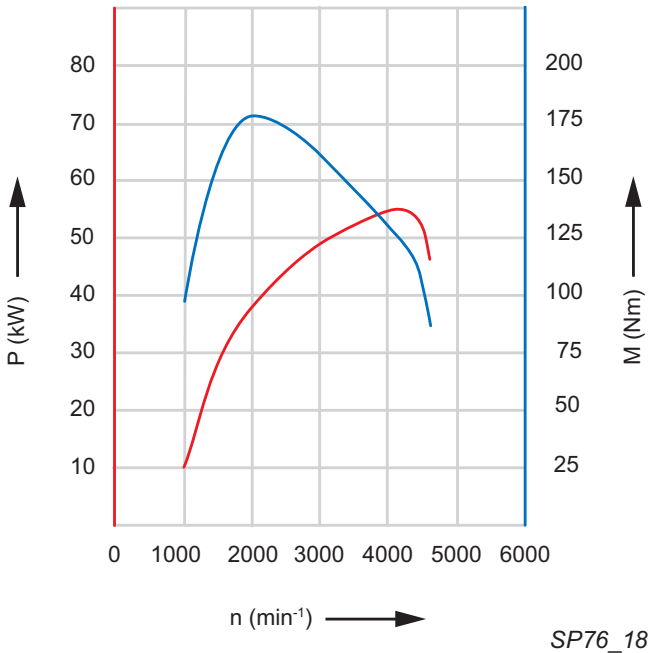
Technische Merkmale

- 4-Ventil-Technik
- eine Ausgleichswelle im Kurbelwellengehäuse
- elektromagnetventilgesteuerte Injektoren
- Einspritzdruck bis 180 MPa (1800 bar)
- Turbolader mit variabler Turbinengeometrie
- Abgasrückführungsmodul mit integriertem Ventil der Abgasrückführung und Kühler der Abgasrückführung
- Partikelfilter mit vorgeschaltetem Oxidationskatalysator

Technische Daten

Motorcode	CFWA
Bauart	Serienmotor
Zylinderanzahl	3
Ventile pro Zylinder	4
Hubraum	1199 cm^3
Bohrung	79,5 mm
Hub	80,5 mm
Verdichtungsverhältnis	16,5 : 1
max. Leistung	55 kW bei 4200 min^{-1}
max. Drehmoment	180 Nm bei 2000 min^{-1}
Kraftstoff	Motordiesel
Abgasnorm	EU5 + DPF

Leistungs- und Drehmoment-Diagramm



SP76_18



Die detaillierte Beschreibung des Motors 1,2 l/55 kW TDI CR finden Sie im Selbststudienprogramm 80.

Motorausstattung der Wagen GreenLine II

Dieselmotor 1,6 l TDI CR

ŠkodaOctavia, **Škoda**Octavia Combi, **Škoda**Yeti, **Škoda**Superb und **Škoda**Superb Combi in Ausführung GreenLine II werden ausschließlich mit folgender Ausstattung angeboten: 4-Zylinder-Dieselmotor 1,6 l mit Turboaufladung, Common-Rail-Einspritzsystem und Dieselpartikelfilter. Der 1,6 l TDI-CR-Motor verfügt über eine Leistung von 77 kW und entspricht der Euro-5-Norm.



SP76_20

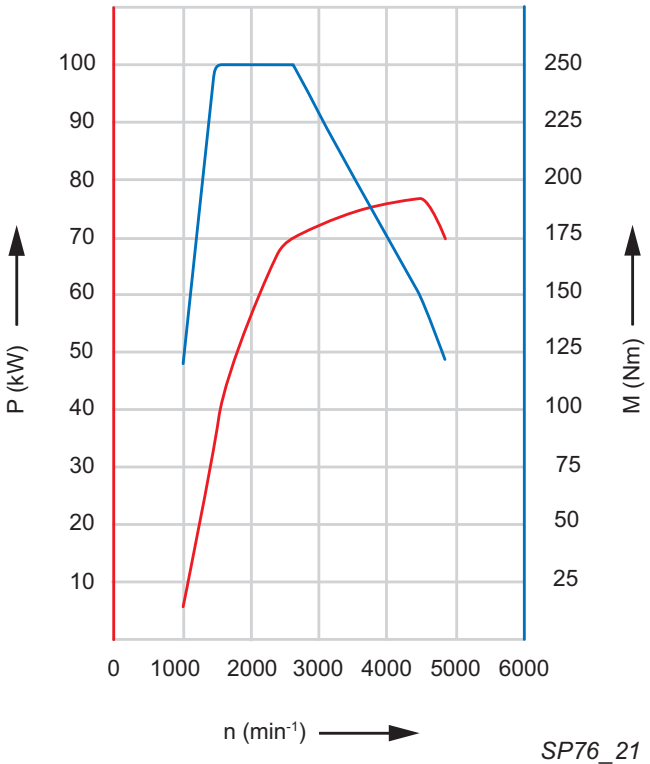
Technische Merkmale

- 4-Ventil-Technik
- elektromagnetventilgesteuerte Injektoren
- Einspritzdruck bis 180 MPa (1800 bar)
- Turbolader mit variabler Turbinengeometrie
- Abgasrückführungsmodul mit integriertem Ventil der Abgasrückführung und Kühler der Abgasrückführung
- Partikelfilter mit vorgeschaltetem Oxidationskatalysator

Technische Daten

Motorcode	CAYC
Bauart	Serienmotor
Zylinderanzahl	4
Ventile pro Zylinder	4
Hubraum	1598 cm^3
Bohrung	79,5 mm
Hub	80,5 mm
Verdichtungsverhältnis	16,5 : 1
max. Leistung	77 kW bei 4400 min^{-1}
max. Drehmoment	250 Nm bei 1900 - 2500 min^{-1}
Kraftstoff	Motordiesel
Abgasnorm	EU5 + DPF

Leistungs- und Drehmoment-Diagramm



SP76_21



Die detaillierte Beschreibung des Motors 1,6 l/77 kW TDI CR finden Sie im Selbststudienprogramm 80.

Kennzeichnung GreenLine 2





SP76_26

Seit der 45. Woche 2010 werden alle hergestellten Wagen GreenLine II an vier Stellen der Karosserie gekennzeichnet:

– Aufschrift GreenLine auf der vorderen Maske - Kühlergrill
– Aufschrift GreenLine an der Hecktür, Kofferraum
– Selbstkleber am rechten und linken vorderen Kotflügel



SP76_27

Hauptmerkmale des Modells Fabia GreenLine II

ŠkodaFabia GreenLine II bringt nicht nur dank Facelift ein kultiviertes Aussehen, sondern vor allem technische Verbesserungen, die zur weiteren Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen in Abgasen beitragen. Für 100 km in kombiniertem Betrieb genügen dem Fabia GreenLine II nur 3,4 l Diesel, und die CO_2-Emissionen in den Abgasen wurden auf 89 g/km reduziert.

- Dieselmotor 1,2 l/55 kW TDI mit Common-Rail Einspritzsystem
- Partikelfilter mit vorgeschaltetem Oxidationskatalysator
- Geänderte Achsgetriebe
- START-STOPP System
- Bremsenergie-Rückgewinnung
- Gangempfehlungsanzeige



• Abgasnorm EU5



SP76_16

• Aerodynamische Verbesserungen der Karosserie, die zur Senkung des Luftwiderstandsbeiwerts führen

• Multifunktionsanzeige

• Reifenkontrollanzeige

• Geschwindigkeitsregelanlage

• Senkung des Leergewichts des Wagens im fahrbereiten Zustand

Aerodynamische Verbesserungen



SP76_25

Beim Modell Fabia GreenLine II wurden Änderungen vorgenommen, die den Luftwiderstandsbeiwert senken.

- Anpassung der unteren Wagenverkleidung, um die Luftströmung unter dem Wagen zu erleichtern
- Abdichtung der vorderen Radkästen*
- Heckspoiler*
- kürzere Antenne*
- Abdichtung der Motorhaube*
- spezielle Abdeckung des Kühlerlüfters*
- Kühlermaske zu drei Vierteln verdeckt*

* nur beim Modell Fabia Hatchback



Schutzdeckel des Luftkanals beim Modell **Škoda**Fabia GreenLine II

SP76_28



SP76_29

Der aerodynamische Widerstand wird ebenfalls durch die Verblendung der Luftkanäle zu den Bremsen reduziert. Die Verblendungen werden an der Kunststoffverkleidung an den vorderen Radkästen angebracht.

Bei den Standardmodellen Fabia wird die Kühlermaske nur in der oberen Hälfte verdeckt, die Kühlermaske beim Modell **Škoda**Fabia GreenLine wird zu drei Vierteln verdeckt.

Abdichtung zwischen der Motorhaube und dem Frontende beim Modell **Škoda-**Fabia GreenLine II (Hatchback)



Ein weiteres Element, das den Luftwiderstandsbeiwert bei den Wagen **Škoda**Fabia GreenLine II in Variante Hatchback reduziert, ist die am Frontende angebrachte Motorhaubenabdichtung.

Um niedrige Werte des aerodynamischen Widerstandes zu erhalten, kann das Dach beim Model Fabia Combi nicht mit Längsträgern ausgerüstet werden.

Ebenso wie bei der ersten Generation des Modells Fabia GreenLine gilt auch für ihren Nachfolger eine Gewichtsbegrenzung, die erlaubt, den Wagen nur mit so viel Elementen der Sonderausstattung auszustatten, dass das maximal vorgeschriebene Leergewicht des Wagens bzw. der günstige Luftwiderstandsbeiwert C_x erhalten bleibt. Ausstattung, die das Wagengewicht zu sehr erhöht, erhöht auch seinen Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen in den Abgasen.
Beim Modell Fabia GreenLine II wurde durch diese Maßnahmen der Wert C_x 0,301 erreicht.

Zur Grundausstattung des Modells Fabia GreenLine II gehören Leichtmetallräder ANTARES 6Jx15" und Reifen 185/60 R15 mit niedrigerem Rollwiderstand.



SP76_19

Wagen **Škoda**Roomster GreenLine II:

– **Start-Stopp-System**
– Bremsenergie-Rückgewinnungssystem
– Gangempfehlungsanzeige
– Geschwindigkeitsregelanlage
– Reifenkontrollanzeige
– Leichtmetallräder ANTARES 6J x 15" und Reifen 185/60 R15 mit niedrigerem Rollwiderstand.



Position des START-STOPP-System-Schalters im Wagen **Škoda**Fabia und **Škoda**Roomster

SP76_36



SP76_31

Position des START-STOPP System-Schalters im Wagen **Škoda**Octavia



SP76_35

Wagen Škoda Octavia/Octavia Combi GreenLine II:

– **Start-Stopp-System**
– **Bremsenergie-Rückgewinnungssystem**
– Gangempfehlungsanzeige
– Die lichte Höhe des Wagens ŠkodaOctavia GreenLine II wurde gegenüber den Standard-modellen um 15 mm gesenkt.
– Reifen 195/65 R15 mit niedrigem Rollwiderstand.



SP76_30

Position des START-STOPP System-Schalters im Wagen **Škoda**Yeti



SP76_33

Wagen Škoda Yeti GreenLine II*:

– **Start-Stopp-System**
– **Bremsenergie-Rückgewinnungssystem**
– Gangempfehlungsanzeige
– Die lichte Höhe des Wagens ŠkodaYeti GreenLine II wurde gegenüber den Standardmodellen um 25 mm gesenkt.
– Reifen 205/55 R16 mit niedrigerem Rollwiderstand.

* Die Wagen ŠkodaYeti GreenLine II sind mit 4-x-2-System (Vorderachsantrieb) ausgestattet.



Wagen **Škoda**Superb/Superb Combi GreenLine II:

– **Start-Stopp-System**
– **Bremsenergie-Rückgewinnungssystem**
– Gangempfehlungsanzeige
– Reifen 205/55 R16 mit niedrigerem Rollwiderstand
– weitere Getriebestufen



Schutzdeckel des Luftkanals beim Modell **Škoda**Superb GreenLine II





Der Luftwiderstandsbeiwert wurde beim Modell **Škoda**Superb/Superb Combi GreenLine II reduziert durch:

– besonderen Heckspoiler*
– Abdichtung der vorderen Radkästen - Verblendung der Luftkanäle
– Senkung der lichten Höhe des Wagens um 15 mm

Position des START-STOPP System-Schalters im Wagen **Škoda**Superb



SP76_34

* nur beim Modell **Škoda**Superb

Rekuperation

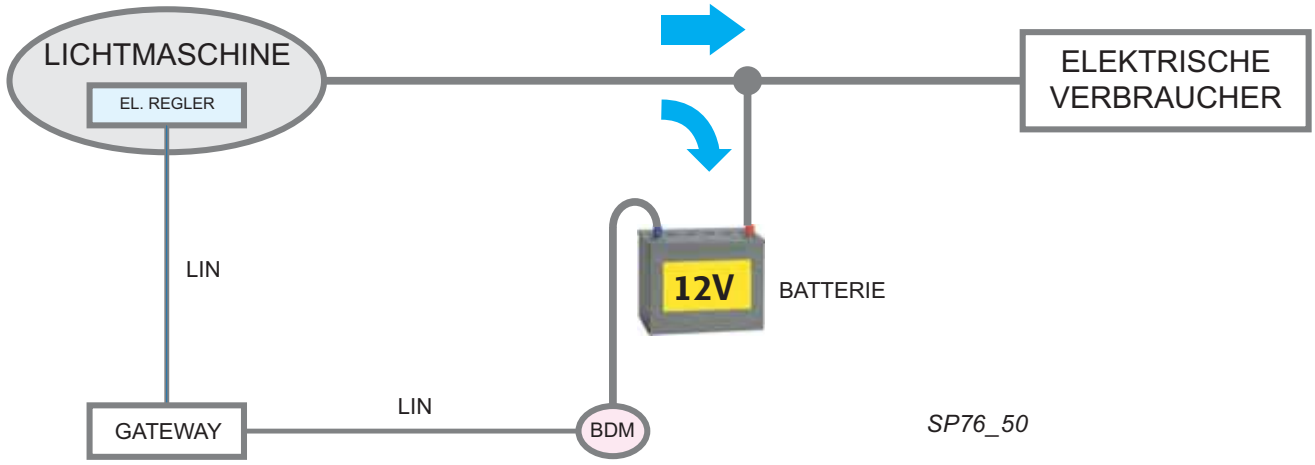
Um den Kraftstoffverbrauch und die CO_2–Emissionen zu reduzieren, wird in den Wagen Greenline II auch die Rekuperationsfunktion angewendet. Je nach Fahrbetrieb wird die elektrische Energie entweder durch die Lichtmaschine in den Wagen geliefert, oder die Versorgung des Stromnetzes erfolgt aus der Batterie.

Systemkern ist die Lichtmaschine, deren Ausgangsspannung durch einen elektronischen Regler gesteuert wird. Die Ansteuerung des Reglers erfolgt über das Motorsteuergerät.

Das Rekuperationssystem ermöglicht, die überflüssige kinetische Energie des Wagens in die wieder nutzbare elektrische Energie umzuwandeln. Diese Energie wird in der Batterie im Wagen gespeichert, oder sie wird zurück in das Stromnetz des Wagens geliefert. Bei Wagen, in denen das Rekuperationssystem nicht eingesetzt wird, wird die überflüssige kinetische Energie beim Bremsen in Wärmeenergie umgewandelt.

Funktion des Systems beim Abbremsen des Wagens

Stromteilung bei 15 V Bordnetzspannung



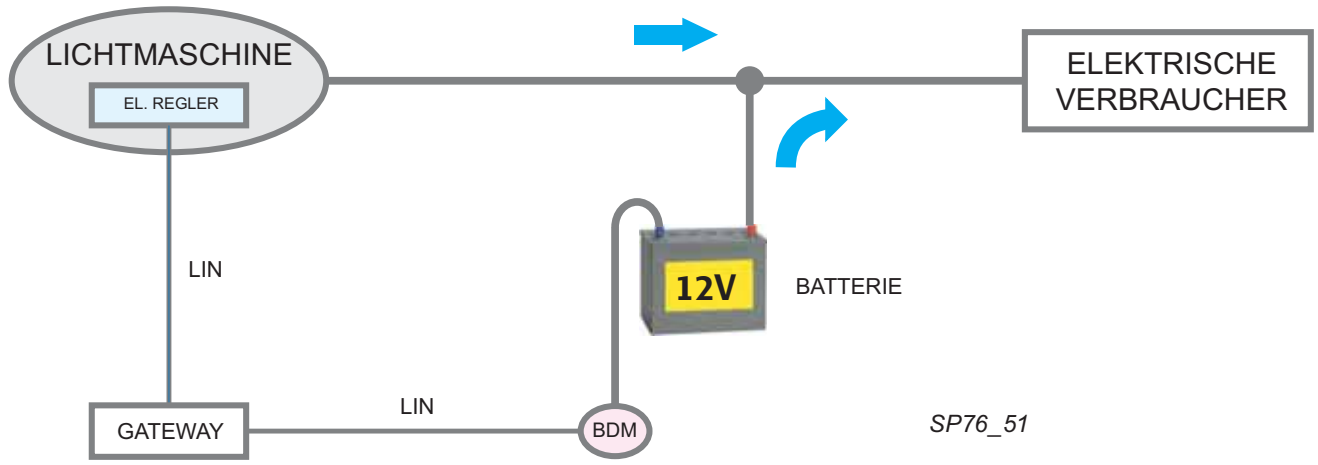
Beim Abbremsen des Wagens (eingelegter Gang, Gaspedal in Grundstellung, bzw. Bremspedal wird betätigt) erhöht der elektronische Regler die Ausgangsspannung an der Lichtmaschine. Die Spannung an der Lichtmaschine ist höher als die Spannung der Batterie, maximal jedoch 15 V. Die Lichtmaschine sichert die Stromlieferung und gleichzeitig die Batterieladung. Bei höherem Spannungspotential der Lichtmaschine in der Rekuperationsphase wird die höhere elektrische Ladung in der Batterie gespeichert.

Funktion des Systems bei Beschleunigung und beim Einhalten einer konstanten Geschwindigkeit

Stromteilung bei 12 V Bordnetzspannung

Bei Beschleunigung des Wagens oder beim Einhalten einer konstanten Geschwindigkeit wird die Ausgangsspannung der Lichtmaschine durch den Regler auf einen Wert unter der Batteriespannung (ca. 12 V) abgesenkt. Das magnetische Feld der Läufer- und Ständerwicklung der Lichtmaschine verschiebt den Kraftvektor des Widerstandes in den unteren Bereich der Belastungskennlinie der umlaufenden Maschine. Die Lichtmaschine nimmt weniger mechanische Energie von der Kurbelwelle des Verbrennungsmotors ab. Die Kraftstoffdosierung wird der herabgesetzten Motorleistung angepasst.

Wenn die BDM-Einheit entscheidet, dass die Batterie ausreichend geladen ist, wird die Lichtmaschine durch den Regler vollständig entlastet, und das ganze Stromnetz des Wagens wird nur aus der Batterie gespeist.



Das Prinzip der beschriebenen Rekuperation besteht in der Spannungsänderung am Regler der Lichtmaschine, wobei der Energiestrom Lichtmaschine / Batterie je nach aktuellem Bedarf des Wagens geteilt wird.
Der Ladezustand der Batterie wird elektronisch überwacht (BDM-Batteriedatenmodul). Die neue Batterietechnologie ermöglicht, eine extrem zyklische Beständigkeit und einen höheren energetischen Wirkungsgrad zu erreichen. Die Information über den Ladezustand der Batterie gehört zum Steueralgorithmus der Rekuperationsfunktion. Die Steuerung ist im Motorsteuergerät eingebaut.
Die Lichtmaschine ist eine elektrische, umlaufende Drehstrom-Maschine, die in ihrem Prinzip der Lichtmaschine in einem konventionellen Wagen gleicht. Der Hauptunterschied liegt im Spannungsbereich (12-15V) des elektronischen Reglers, der mit dem Motorsteuergerät durch eine LIN-Kommunikationsschnittstelle (Local Interconnect Network) verbunden ist. Beim konventionellen Wagen beträgt der fest eingestellte Wert am Regler der Lichtmaschine 14,4 V.
Durch die Verwendung der Rekuperation werden die Abgasemissionen um 2-4 g CO_2/km in NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) abgesenkt.

START-STOPP-System

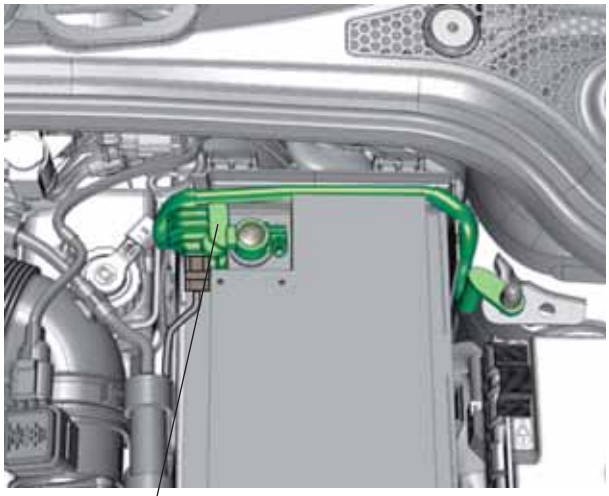
Das START-STOPP-System ist eines der wichtigsten technologischen Elemente, das bei den Wagen GreenLine II zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs beiträgt.
Die Philosophie dieses Systems besteht in der automatischen Abschaltung des Motors bei Fahrzeugstillstand, immer dann, wenn der Motorlauf nicht notwendig ist. Der Motor wird bei Anfahrwunsch des Fahrers selbsttätig wieder gestartet. Das System ist vor allem für den Stadtverkehr geeignet. In der Praxis kommt es beim Stehen an der Ampel oder bei Kolonnenfahrt zum Zug.
Das START-STOPP-System verlangt keine besondere Bedienung und arbeitet völlig selbsttätig.
Für den Reisenden bedeutet es keinen Verlust an Komfort oder der Fähigkeit, aus dem Stand sofort zu beschleunigen.

Die Funktion des START-STOPP-Systems erfolgt über das Motorsteuersytem. Die Funktion ist in der Software des Motorsteuergerätes integriert.



SP76_23

Tastenschalter für START-STOPP-Betrieb F416



SP76_24

Steuergerät für Batterieüberwachung J367

Komponenten des START-STOPP-Systems

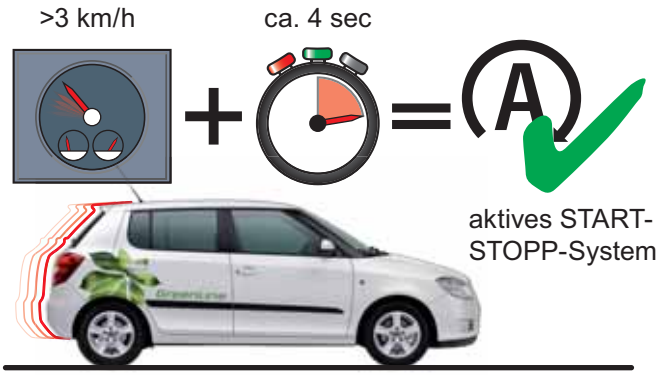
Das START-STOPP-System wird mit nur wenigen neuen Bauteilen betrieben. Einige der bestehenden Komponenten mussten jedoch für die Funktion dieses Systems angepasst werden.

Neue Bauteile:
- Tastenschalter des Start-Stopp-Betriebs START-STOPP F416
- Steuergerät für Batterieüberwachung J367

Speziell angepasste Bauteile:
- Batterie
- Geber für Getriebe-Neutralstellung G701 (Gangerkennung)
- Lichtmaschine mit LIN-Leitung
- Anlasser
- Spannungsstabilisator J532

Betrieb des START-STOPP-Systems

Die Aktivierung des START-STOPP-Betriebs erfolgt automatisch, sobald der Motor gestartet wird und der Wagen für etwa vier Sekunden eine Geschwindigkeit von mindestens 3 km/h erreicht hat.



SP76_22

Für das START-STOPP-System bzw. für die Phase, in der der Motor abgeschaltet wird, ist entscheidend, ob der Ladezustand der Starterbatterie einen Wiederstart des Motors erlaubt. Dieser Vorgang wird als Startspannungsprädiktion bezeichnet. Er sagt aus, ob alle Eigenschaften und Werte des Motors in Bezug auf einen erneuten Motorstart ausgewertet wurden. Daher erfolgt ständiges Messen des Ladezustandes der Batterie.
Aufgrund der Startspannungsprädiktion wird entschieden, ob der START-STOPP-Betrieb ausgeführt werden kann, bzw. ob bestimmte elektrische Verbraucher abgeschaltet werden, um den Strombedarf nicht weiter zu erhöhen. Dies betrifft z.B. das System der Sitzheizung, die Heckscheibenheizung und die Spiegelheizung. Diese Systeme werden vor dem Wiederstart des Motors ausgeschaltet und für den Zeitraum des Motorstarts gesperrt.



Eine detaillierte Beschreibung der Tätigkeit des START-STOPP-Systems finden Sie im Selbststudienprogramm 86.

Dieselpartikelfilter

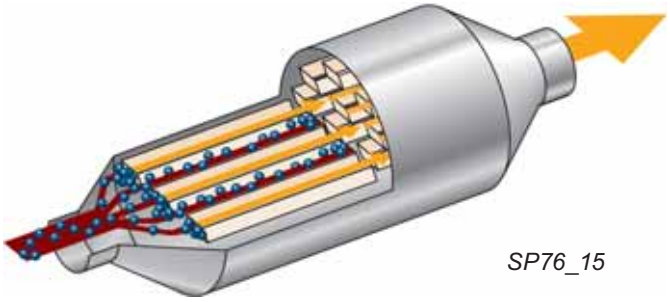
Alle Modellreihen
Škoda GreenLine werden standardmäßig mit Dieselpartikelfilter ausgestattet. Der Dieselpartikelfilter wird im Abgaskrümmer hinter dem Oxidationskatalysator eingebaut. Er nimmt Rußpartikel aus den Abgasen des Motors auf.



SP76_13

Funktion

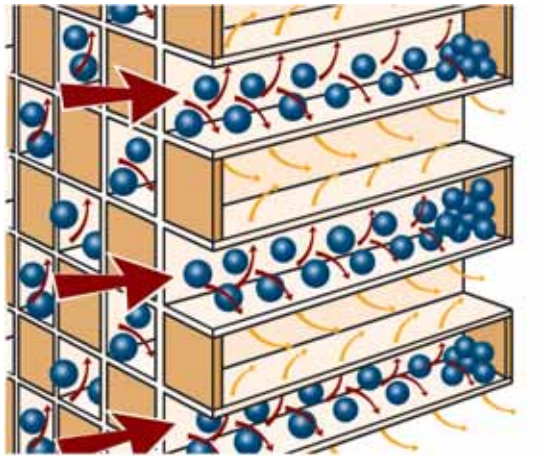
Die Abgase werden durch einen Filterkörper geleitet, der aus mehreren einseitig verblendeten Kanälen besteht. Die Verblendung der Kanäle wechselt sich ab: das Gas, das in den Kanal frei strömend eindringt, wird also anschließend an dessen porösen Wände entlang in einen angrenzenden Kanal, der in Richtung Motor geöffnet ist, geleitet.
Beim Strömen der Abgase durch den Filter werden die Rußpartikel in den Eingangskanälen aufgenommen, wobei die gasförmigen Bestandteile der Abgase die porösen Wände der Kanäle durchdringen können.



SP76_15

Konstruktion

Der Partikelfilter besteht aus einem keramischen Wabenkörper auf Basis von Siliziumkarbid, der in einem Metallgehäuse eingeschlossen ist. Der keramische Körper wird in mehrere, parallel angeordnete mikroskopische Kanäle mit porösen Wänden eingeteilt, wobei diese Kanäle abwechselnd immer auf einer Seite geschlossen sind.



SP76_14

Das Siliziumkarbid ist wegen folgender Eigenschaften für Dieselpartikelfilter geeignet:

- hohe mechanische Festigkeit
- sehr gute Temperaturwechselbeständigkeit
- Temperaturbelastbarkeit und Leitfähigkeit
- hohe Verschleißfestigkeit



Eine detaillierte Beschreibung der Funktion des Dieselpartikelfilters finden Sie im Selbststudienprogramm 60.

Übersicht der bisher herausgegebenen Selbststudienprogramme

Nr.	Bezeichnung
1	Mono-Motronic
2	Zentralverriegelung
3	Autoalarm
4	Arbeit mit Schaltplänen
5	ŠKODA FELICIA
6	Sicherheit der Wagen ŠKODA
7	ABS - Grundlagen - wurde nicht herausgegeben
8	ABS - FELICIA
9	Startsicherungsanlage mit Transponder
10	Klimaanlage im Wagen
11	Klimaanlage FELICIA
12	Motor 1,6 - MPI 1AV
13	Vierzylinder-Dieselmotor
14	Servolenkung
15	ŠKODA OCTAVIA
16	Dieselmotor 1,9 l TDI
17	ŠKODA OCTAVIA System der Komfortelektronik
18	ŠKODA OCTAVIA Schaltgetriebe 02K, 02J
19	Benzinmotoren 1,6 l und 1,8 l
20	Automatikgetriebe - Grundlagen
21	Automatikgetriebe 01M
22	Dieselmotoren 1,9 l/50 kW SDI, 1,9 l/81 kW TDI
23	Benzinmotoren 1,8 l/110 kW und 1,8 l/92 kW
24	OCTAVIA, CAN-BUS
25	OCTAVIA - CLIMATRONIC
26	OCTAVIA - Sicherheit des Wagens
27	OCTAVIA - Motor 1,4 l/44 kW und Getriebe 002
28	OCTAVIA - ESP - Grundlagen, Konstruktion, Funktion
29	OCTAVIA 4 x 4 - Allradantrieb
30	Benzinmotoren 2,0 l 85 kW und 88 kW
31	Radionavigationssystem - Konstruktion und Funktionen
32	ŠKODA FABIA - Technische Informationen
33	ŠKODA FABIA - Elektrische Anlagen
34	ŠKODA FABIA - Elektrohydraulische Servolenkung
35	Benzinmotoren 1,4 l - 16 V 55/74 kW
36	ŠKODA FABIA - 1,9 l TDI Pumpe-Düse
37	Schaltgetriebe 02T und 002
38	ŠkodaOctavia; Modell 2001
39	Euro-On-Board-Diagnose
40	Automatikgetriebe 001
41	6-Gang-Getriebe 02M
42	**Škoda**Fabia - ESP
43	Abgasemissionen
44	Verlängerte Serviceintervalle
45	Dreizylinder-Benzinmotoren 1,2 l
46	**Škoda**Superb; Wagenpräsentation; Teil I
47	**Škoda**Superb; Wagenpräsentation; Teil II
48	**Škoda**Superb; Benzinmotor V6 2,8 l/142 kW
49	**Škoda**Superb; Dieselmotor V6 2,5 l/114 kW TDI
50	**Škoda**Superb; Automatikgetriebe 01V
51	Benzinmotor 2,0 l/85 kW mit Ausgleichswellen und zweistufigem Saugrohr
52	**Škoda**Fabia; Motor 1,4 l TDI mit Pumpe-Düse-Einspritzsystem
53	**Škoda**Octavia; Wagenpräsentation
54	**Škoda**Octavia; Elektrische Komponenten
55	Benzinmotoren FSI; 2,0 l/110 kW und 1,6 l/85 kW
56	Automatikgetriebe DSG-02E
57	Dieselmotor; 2,0 l/103 kW TDI mit Pumpe-Düse-Einheiten, 2,0 l/100 kW TDI mit Pumpe-Düse-Einheiten
58	**Škoda**Octavia, Fahrgestell und elektromechanische Servolenkung
59	**Škoda**Octavia RS, Motor 2,0 l/147 kW FSI Turbo
60	Dieselmotor 2,0 l/103 kW 2V TDI; Partikelfilter mit Additiv
61	Radionavigationssysteme in Wagen **Škoda**
62	**Škoda**Roomster; Wagenpräsentation I. Teil
63	**Škoda**Roomster; Wagenpräsentation II. Teil
64	**Škoda**Fabia II; Wagenpräsentation
65	**Škoda**Superb II; Wagenpräsentation I. Teil
66	**Škoda**Superb II; Wagenpräsentation II. Teil
67	Dieselmotor; 2,0 l/125 kW TDI mit Common-Rail-Einspritzsystem
68	Benzinmotor 1,4 l/92 kW TSI mit Turbolader
69	Benzinmotor 3,6 l/191 kW FSI
70	Allradantrieb mit Haldex-Kupplung IV. Generation
71	**Škoda**Yeti; Wagenpräsentation I. Teil
72	**Škoda**Yeti; Wagenpräsentation II. Teil
73	LPG-System in Wagen Škoda
74	Benzinmotor 1,2 l/77 kW TSI mit Turbolader
75	7-Gang-Automatikgetriebe mit doppelter Kupplung 0AM
76	Wagen Green Line

Nur für den internen Bedarf im Servicenetz von ŠKODA.
Alle Rechte und technischen Änderungen vorbehalten.
S00.2002.76.00 (DE) Technischer Stand 11/2010
© ŠKODA AUTO a.s. https://portal.skoda-auto.com

Dieses Papier wurde aus chlorfrei gebleichtem Zellstoff hergestellt.