ŠKODA

Škoda Octavia III

Fahrzeugvorstellung

TEIL I

Selbststudienprogramm

Der erste Octavia wurde im Automobilwerk in Mladá Boleslav im Jahre 1959 als das achte Modell der Baureihe – gebaut, davon wurde auch sein Name abgeleitet. Gegenüber seinem Vorgänger, dem Škoda 440 (im Volksmund als Spartak bezeichnet), wurde beim ersten Octavia das Frontschutzgitter der Karosserie modifiziert und auch die Vorderachse modernisiert. Die Blattfedern wurden durch die Spiralfedern mit teleskopischen Stoßdämpfern ersetzt. Es handelte sich um ein zuverlässiges und leicht fahrbares Auto. Der Octavia feierte somit Erfolge nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland, er wurde auch in Übersee montiert.



Zeitgenössisches Plakat mit dem historischen Vorgänger des neuen Škoda Octavia III SP96_08
(Quelle: Unternehmensarchiv ŠKODA AUTO)

Inhaltsverzeichnis

Teil I

Rückblick in die Geschichte . . . 2
1. Einleitung . . . 5
1.1 Vorstellung des Fahrzeugs . . . 5
2. MQB-Architektur . . . 6
2.1 MQB-Architektur und der neue ŠKODA Octavia III . . . 6
2.2 Baukastensystem quer durch alle Fahrzeugklassen . . . 6
2.3 MQB in der Entwicklung und Konstruktion von neuen Fahrzeugen . . . 7
2.4 MQB in der Produktion . . . 7
2.5 MQB und Gewichtsreduzierung der Fahrzeuge . . . 8
2.6 MQB und Modulgruppen . . . 8
3. Karosseriedesign und Außenelemente des Fahrzeugs . . . 9
3.1 Designlinien der Familie ŠKODA AUTO . . . 9
3.2 Gesamtansicht des Fahrzeugdesigns ŠKODA Octavia III . . . 10
3.3 Spiegel mit integrierten Blinkleuchten und ELAB-Funktion . . . 12
3.4 Elektrisch gesteuertes Panorama-Dachfenster . . . 14
3.5 Konzept der Ablagebereiche im Fahrzeuginnenraum . . . 16
3.6 Kofferraum . . . 20
3.7 Clevere Lösungen . . . 22
4. Abmessungen des Fahrzeugs . . . 23
4.1 Außen- und Innenabmessungen des Fahrzeugs . . . 23
4.2 Gewichte und Rauminhalte . . . 25
5. Karosserie . . . 26
5.1 Karosseriegerüst . . . 26
5.2 Konstruktion der Fußbodengruppe MQB . . . 27
5.3 Progressiv verformbarer Fahrzeugvorderteil . . . 29
5.4 Aktive Motorhaubenscharniere . . . 32
6. Fahrgestell . . . 34
6.1 Fahrwerkstypen . . . 34
6.2 Vorderachse McPherson . . . 36
6.4 Hintere Längsachse . . . 37
6.3 Mehrgliedrige Hinterachse . . . 38
7. Bremssystem . . . 40
7.1 Varianten der Steuerungen für die Brems- und Stabilisierungssysteme . . . 42
7.2 Funktion Multikollisionsbremsung . . . 44
7.3 Prefill-Funktion (EBP) . . . 45
8. Reifen und Felgen . . . 46
9. Motoren . . . 47
9.1 Neue MOB- und MDB-Motoren . . . 47
9.2 Tabellenübersicht der Motorvarianten . . . 49
9.3 Benzinaggregate 1,2 TSI / 63 kW und 77 kW . . . 50
9.4 Benzinaggregat 1,4 TSI / 103 kW . . . 51
9.5 Benzinaggregat 1,8 TSI / 132 kW . . . 52
9.6 Dieselaggregate 1,6 TDI / 66 kW, 77 kW und 81 kW . . . 53
9.7 Dieselaggregat 2,0 TDI / 110 kW . . . 54
10. Getriebe . . . 55
10.1 Übersicht über die Getriebe zu Benzinaggregaten . . . 55
10.2 Übersicht über die Getriebe zu Dieselaggregaten . . . 56
10.3 Segelmodusfunktion bei Automatikgetrieben . . . 57



SP96_45

Die offizielle Aufnahme der Serienproduktion des neuen Modells ŠKODA Octavia III hat am 17. Dezember 2012 im Automobilwerk ŠKODA AUTO in Mladá Boleslav stattgefunden.

Die Einbau- und Ausbau-, Reparatur-, Diagnoseanweisungen sowie die ausführlichen Benutzerinformationen sind in den VAS-Diagnosegeräten und in der Bordliteratur zu finden.

Der Redaktionsschluss erfolgte 12/2012.
Dieses Heft unterliegt keiner Aktualisierung.



SP95_00

1. Einleitung

1.1 Vorstellung des Fahrzeugs

Der ŠKODA Octavia III ist die dritte Generation des bis heute beliebtesten Modells der bei ŠKODA AUTO gebauten Fahrzeuge. Mit diesem Modell kommt ein komplett neues Fahrzeug. Einen großen Einfluss auf die komplette Verwandlung des Octavia hat das neu angewendete Konstruktionskonzept MQB (siehe Seiten 6 bis 8 dieses Handbuchs).

Die Linie des neuen Designs ist bereits mit dem ŠKODA Rapid vorgestellt worden, trotzdem stockt einem bei der neuen Gestalt des Octavia der Atem. Das Design ist ausdrucksvoll, verspricht aber auch zeitloses Aussehen.

Die Massigkeit der Limousine, die reichhaltige Ausstattung, die Fahrzeugsicherheit, der große Innen- und Kofferraum, all das verleiht dem Octavia III die Möglichkeit sich nicht nur mit den vergleichbaren Fahrzeugen, sondern auch mit Fahrzeugen der höheren Klassen der Konkurrenzmarken auseinanderzusetzen.

Der Octavia III wird mittels einer breiten Palette von modernisierten Benzin- und Dieselmotoren angetrieben. In den Ausstattungsvarianten finden wir neben Schaltgetrieben auch Automatikgetriebe und Allradantrieb mit über die Kupplung Haldex gesteuertem Hinterachsantrieb. Für die Kunden werden auch die RS-, Scout- und nicht zuletzt auch die Combi-Version vorbereitet.



2. MQB-Architektur

2.1 MQB-Architektur und der neue ŠKODA Octavia III

Der Škoda Octavia der dritten Generation ist das erste Fahrzeug in der Geschichte von ŠKODA AUTO, das im neuen MQB-System geplant ist. Das überhaupt erste Fahrzeug mit dieser Architektur war der A3 von Audi, danach folgte der Golf 7 von Volkswagen. Mit dem Octavia III wird das Automobilwerk in Mladá Boleslav Bestandteil der Fahrzeugproduktion mit dem modernen MQB-Konzept.



MQB-Fahrgestell

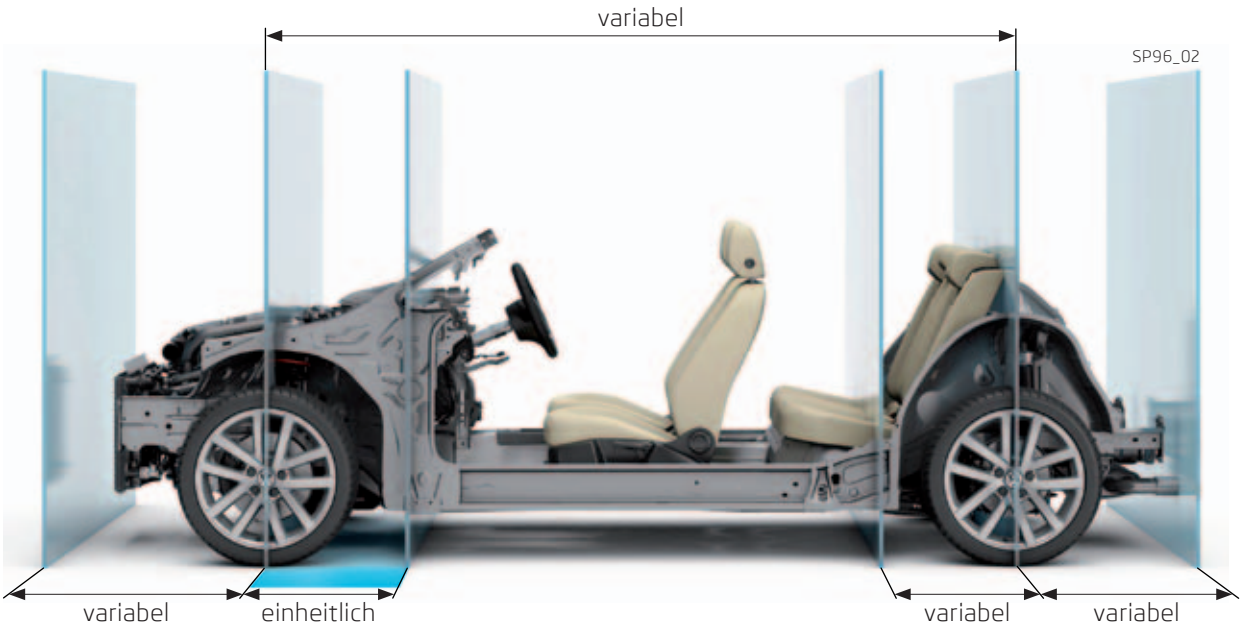
2.2 Baukastensystem quer durch alle Fahrzeugklassen

Die MQB-Architektur (Abkürzung für Modularer Querbaukasten) stellt das neue modulare Konzernbaukastensystem dar, das für Fahrzeuge **mit Querlagerung des Motors entworfen worden ist.**
Die MQB-Architektur ist eine moderne Strategie, die zur effektiven Orientierung der Entwicklung auf identische Module führt, wobei es möglich ist, diese Module in die meisten im Konzern Volkswagen produzierten Fahrzeuge zu implementieren. Das neue System führt zur Reduzierung der Anzahl von hergestellten Komponenten und somit zur Reduzierung der Entwicklungs- und Produktionskosten.

2.3 MQB in der Entwicklung und Konstruktion von neuen Fahrzeugen

Bei der Konstruktion der Modelle ŠKODA Rapid, ŠKODA Roomster, ŠKODA Yeti kam bereits das Modulsystem zum Einsatz, die Planer waren allerdings noch an die Fahrwerksplattform gebunden. **Mit der MQB-Architektur wird auch das Fahrwerk völlig modular.** Gleiche Bausteine werden somit die Fahrwerke der meisten Fahrzeuge bilden. Das System der Fahrwerksplattformen verschwindet daher komplett.

Die Planer bekommen mit der erweiterten Unifizierung paradoxerweise größere Freiheit beim Entwurf der neuen Fahrzeuge. Die MQB-Architektur der Fahrwerke ist nur an ein festes Maß im Bereich: Vorderachse – Führung gebunden. Die Breite in diesem Fahrzeugbereich ist, wie alle übrigen Fahrwerksmaße, bereits variabel.



2.4 MQB in der Produktion

An den Einsatz der einzelnen Konstruktionsgruppen bei allen Marken des Konzerns Volkswagen knüpft der Einsatz der standardisierten Montageabläufe und identischen Montageanlagen an. Im Produktionsfeld kommt es durch die volle Einführung von MQB zur Erstellung von einer einheitlichen konzernweiten Gruppe von Montagevorrichtungen und Werkzeugen. In der Zukunft wird es somit möglich sein, die Montagelinie flexibel der Produktion eines anderen Fahrzeuges mit der MQB-Architektur als dem primär auf der Linie hergestellten Fahrzeug anzupassen.

2.5 MQB und Gewichtsreduzierung der Fahrzeuge

Bei der Entwicklung der MQB-Gruppen wird die Gewichtreduzierung betont. Das betrifft sowohl die Gewichtsreduzierung von Motoren und Getrieben, der Fahrzeugkarosserie im Bereich des Fußbodens, der Achsen, als auch der metallenen Sitzbauteile, der tragenden Teile der Instrumententafel, Gewichtseinsparungen wurden auch in der überarbeiteten Ergonomie der Kabelbäume gefunden.

Die Gewichtsreduzierung bei neuen Fahrzeugen wird vor allem aus der Sicht der Wirtschaftlichkeit und des Umweltschutzes betont, wobei die einfache Formel gilt: leichteres Fahrzeug = geringerer Kraftstoffverbrauch = geringere Emissionen.



SP96_10

2.6 MQB und Modulgruppen

Die MQB-Architektur lässt sich in mehrere Gruppen einteilen. In jeder dieser grundlegenden Modulfamilien wird die Unifizierung zu deutlicher Reduzierung der Baugruppen quer durch den Konzern führen.

- **Fahrwerk:** Einheitliche Fahrwerksbaugruppen.
- **Antriebsaggregate:** Einheitliche Antriebsaggregate quer durch alle Konzernfahrzeuge. Die Benzin- sowie Dieselmotoren behalten die gleichen Leistungsparameter der bestehenden Antriebseinheiten, die neuen MOB-Motoren (Benzin) und MDB-Motoren (Diesel) sind allerdings konstruktiv überarbeitet worden. Alle Aggregate sind um 12° nach hinten geneigt und der Abgaskrümmer ist bei allen Aggregaten nach hinten ausgeführt. Die MQB-Architektur wird auch die Alternativantriebe betreffen (LPG, CNG und E-Antrieb).
- **Elektronik:** Teilung identischer Assistenzsysteme, Fahrdynamiksysteme, MIB –(Modularer Infotainment- Baukasten) Baukastensystem für Radios, Navigationssysteme und andere multimediale Geräte.

3. Karosseriedesign und Außenelemente des Fahrzeugs

3.1 Designlinien der Familie ŠKODA AUTO

Einer der Schwerpunkte der neuen Designkonzeption ist auch die Entwicklung vereinheitlichender Elemente für alle neuen Fahrzeuge von ŠKODA AUTO, sodass die eindeutige Zugehörigkeit zu einer Fahrzeugfamilie sichtbar wird.

Nach der Einführung des Modells ŠKODA Rapid hält sich daher auch die Karosserieform des neuen Octavia III an die grundlegenden vereinheitlichenden Designlinien.

Der Motorraumdeckelwird durch vier Einkerbungen geformt, zwischen zwei mittigen Einkerbungen an der Frontseite der Motorhaube ist das frische Logo des Automobilwerks angeordnet. Die inneren Einkerbungen schließen an das Design des Mittelpanels im Fahrzeuginnenraum an. Die Randeinkerbungen des Motorraumdeckels gehen auf die A-Säulen über und führen weiter über das Dach zum Fahrzeugheck.
Weitere Erbmerkmale der neuen Škoda-Fahrzeuge und somit auch des neuen Octavia sind die „Kleeblatt"-Anordnung der Frontscheinwerfer und der Nebelleuchten und auch das Kühlergitter mit verchromtem Rahmen.



SP96_11

3.2 Gesamtansicht des Fahrzeugdesigns ŠKODA Octavia III

Der neue Škoda Octavia zeigt viele Elemente, die ihn zu einer wirklich robusten Limousine machen, eines der unverwechselbaren Erkennungszeichen des neuen Modells aus der Familie ŠKODA AUTO ist das Design der hinteren Seitentüren.



die Plastikabdeckungen an der B-Säule sind im Unterschied zum Modell ŠKODA Rapid beim neuen Octavia ein integrierter Bestandteil der Tür

der Übergang zwischen dem Fenster hinten und der Türkarosserie wird durch eine dynamische Kurve ausgebildet, die sich zur C-Säule anhebt

das Fahrzeug zieren massive Türgriffe



SP95_05

Bezeichnung des Automobilherstellers mit der Aufschrift ŠKODA

Modellbezeichnung mit Aufschrift Octavia



SP96_06

scharfe markante Einkerbung im Türunterteil

hintere Gruppenleuchte, in der Form **des doppelten** Buchstabens C, auf Wunsch mit LED-Technik

Rückstrahler im Bereich des Stoßdämpfers hinten

3.3 Spiegel mit integrierten Blinkleuchten und ELAB-Funktion (elektrisch abklappbar)

In der Spiegelabdeckung ist die Blinkleuchte integriert. Als Leuchtmittel werden LED-Dioden eingesetzt. Die Spiegelaußenseite aus der Sicht des Fahrers ist mit Lichtleiter versehen. Beim Blick in den Spiegel wird der Fahrer visuell informiert, dass die Blinkleuchte eingeschaltet ist.



SP96_09A

Automatisches Abklappen der Spiegel – ELAB

Die Außenrückspiegel sind mit der Funktion des automatischen elektrischen Abklappens ausgestattet. Der Fahrer stellt mithilfe der Fernbedienung die Rückspiegel in die Parkposition (er klappt die Spiegel ab). Das Aufklappen der Rückspiegel in die Fahrposition erfolgt nach dem Aufschließen des Fahrzeugs, dem Öffnen der Tür und dem Einschalten der Zündung.

Die Spiegel lassen sich auch mithilfe der Bedienung an der Türinnenseite abklappen. Nach dem manuellen Abklappen mithilfe der Bedienung an der Tür können die Spiegel nur mit dieser Bedienung wieder aufgeklappt werden.

Wenn die Rückspiegel mithilfe der Funktion „Komfort-Abklappen" (mit der Fernbedienung) abgeklappt werden, kann ihr Aufklappen mit der Türbedienung –durch die Einstellung auf Position für Abklappen vor dem Einschalten der Zündung verhindert werden.

Funktion des automatischen Abklappens der Rückspiegel wird durch die BCM gesteuert.

Selbsttönende Außenrückspiegel

Das selbsttönende, elektrochromatische Glas der Außenrückspiegel wird gemeinsam mit dem Innenrückspiegel aktiviert.
Die Sensoren am Innenspiegel kontrollieren die Lichtintensität von der hinteren und vorderen Fahrzeugseite.
Ist die Lichtintensität von hinten größer, aktiviert sich das selbsttönende Glas in allen drei Spiegeln.
Das System der Verdunklung kann der Fahrer mit dem Taster auf der unteren Seite des Innenrückspiegels deaktivieren.

Außenspiegelheizung

Die Außenrückspiegel sind beheizt. Die Heizung kann bis zur Außentemperatur von +35°C eingeschaltet werden.

Rückspiegelneigung und Memory-Funktion

Die Rückspiegelneigung ist mit der Funktionalität des Memory-Fahrersitzes verknüpft. Die Position der Spiegel wird gemeinsam mit der Position des Sitzes gespeichert.



SP96_09B



SP96_09C

Beleuchtung des Ausstiegsbereichs

Die Außenrückspiegel sind in der höchsten Ausstattungsstufe mit integrierter Leuchte im Unterteil der Spiegelabdeckung versehen.
Diese Leuchte leuchtet beim Öffnen der jeweiligen Tür auf, sodass der Außenbereich in der unmittelbaren Nähe der Tür beleuchtet ist. Der Fahrer sowie der Beifahrer können dann den beleuchteten Bereich mit höherem Ergonomie- und Sicherheitskomfort betreten.



SP96_75

3.4 Elektrisch gesteuertes Panorama-Dachfenster

Das Panorama-Dachfenster des ŠKODA Octavia III ist mit elektrischer Betätigung ausgestattet.
Die Glasscheibe des Panorama-Fensters ist getönt mit niedrigerer Licht- und Wärmedurchlässigkeit.

Das Panorama-Dachfenster kann in zwei Modi geöffnet werden:

- Auskippen
- Schieben nach hinten

Das Panorama-Dachfenster ist mit einer Windblende ausgestattet, welche die Lärmverbreitung und direkte Luftströmung in den Innenraum im Modus Schieben des Fensters nach hinten beschränkt.
Das Fenster kann vom Fahrzeuginneren mit einem Rollo abgedeckt werden.

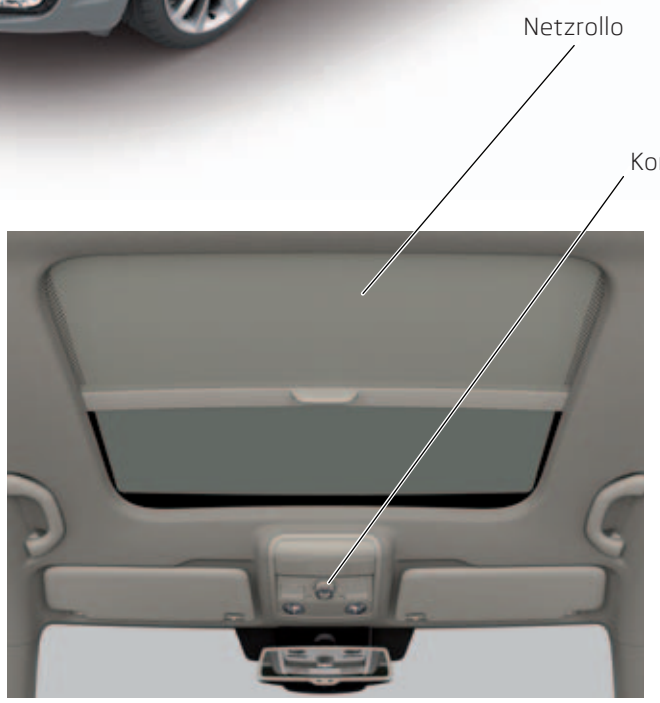


SP96_34

Panorama-Dachfenster im Kippmodus

Parameter des Panorama-Dachfensters	
Wärmedurchgangszahl	8,2 %
Lichtdurchlässigkeit	9,9 %
Breite der Glasscheibe	981 mm
Länge der Glasscheibe	821 mm
Betätigung	Kombi-Drehschalter
Rollo	manuell



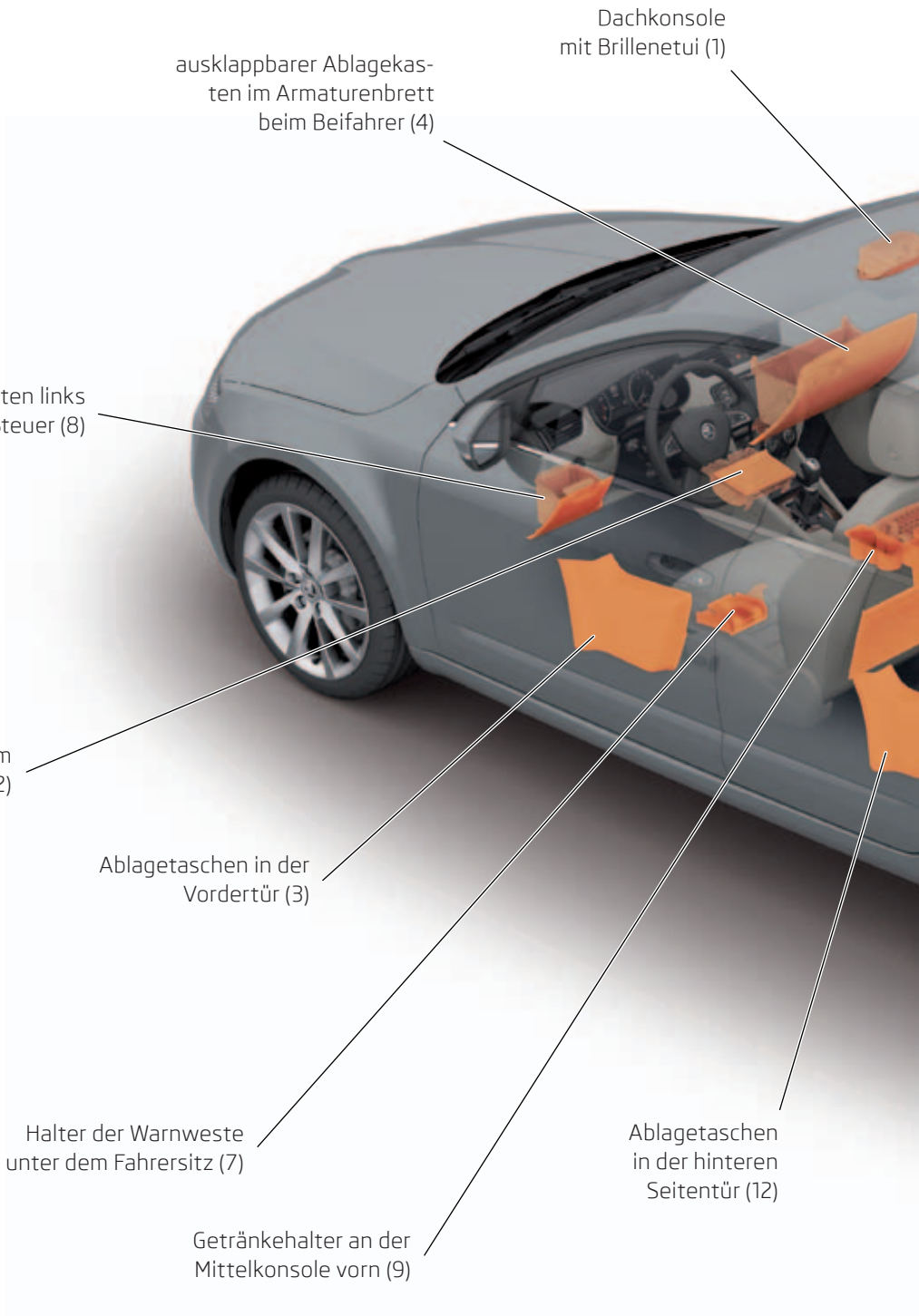


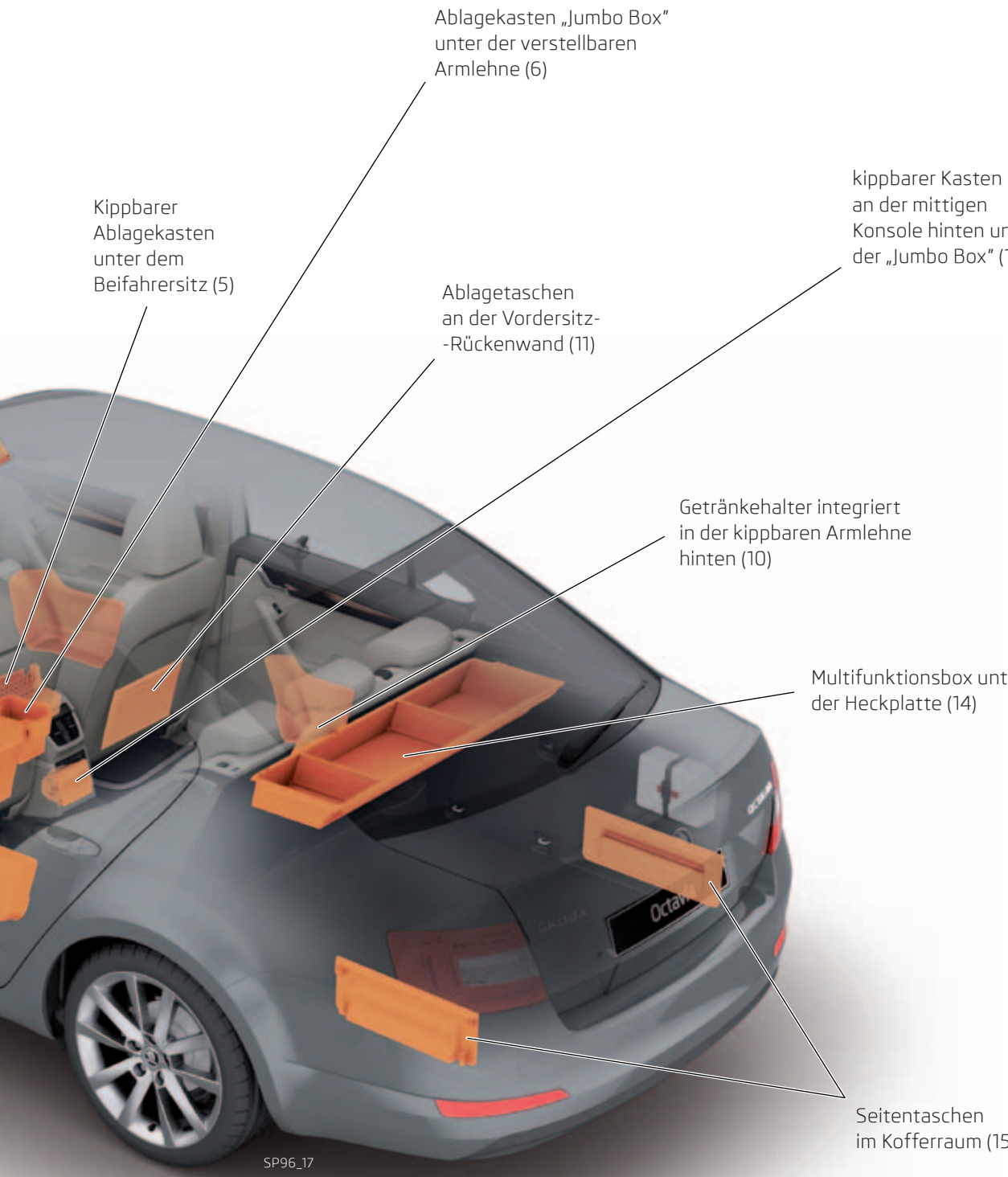
Die Betätigung des Panorama-Dachfensters ist im Deckenmodul angeordnet.
Das Panorama-Dachfenster wird mit dem Kombi-Drehschalter angesteuert, der acht Positionen der Glasscheibe vorgewählt hat. In der Null-Position hat er die Funktion einer Drucktaster - nach Betätigen wird das Fenster gekippt.

Mit dem Netzrollo kann das ganze Fenster abgedeckt werden, das Rollo wird manuell betätigt, die Rolloposition ist unabhängig von der Bewegung der Panorama-Glasscheibe. .

3.5 Konzept der Ablagebereiche im Fahrzeuginnenraum

Der Innenraum des Modells ŠKODA Octavia ist mit einem großen Komplex von praktischen Ablagebereichen und Kästen ausgestattet.




Ablagekasten „Jumbo Box“
unter der verstellbaren
Armlehne (6)
Kippbarer
Ablagekasten
unter dem
Beifahrersitz (5)
kippbarer Kasten
an der mittigen
Konsole hinten unter
der „Jumbo Box“ (13)
Ablagetaschen
an der Vordersitz-
-Rückenwand (11)
Getränkehalter integriert
in der kippbaren Armlehne
hinten (10)
Multifunktionsbox unter
der Heckplatte (14)
Seitentaschen
im Kofferraum (15)
SP96_17



(1) SP96_83



(2) SP96_84



(3) SP96_85



(4) SP96_86



(5) SP96_87



(6) SP96_88



(7) SP96_89



(8) SP96_90



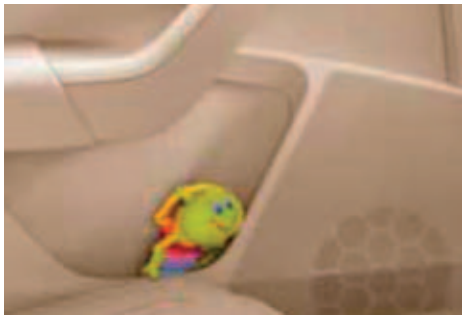
(9) SP96_91



(10) SP96_92



(11) SP96_93



(12) SP96_94



(13) SP96_95



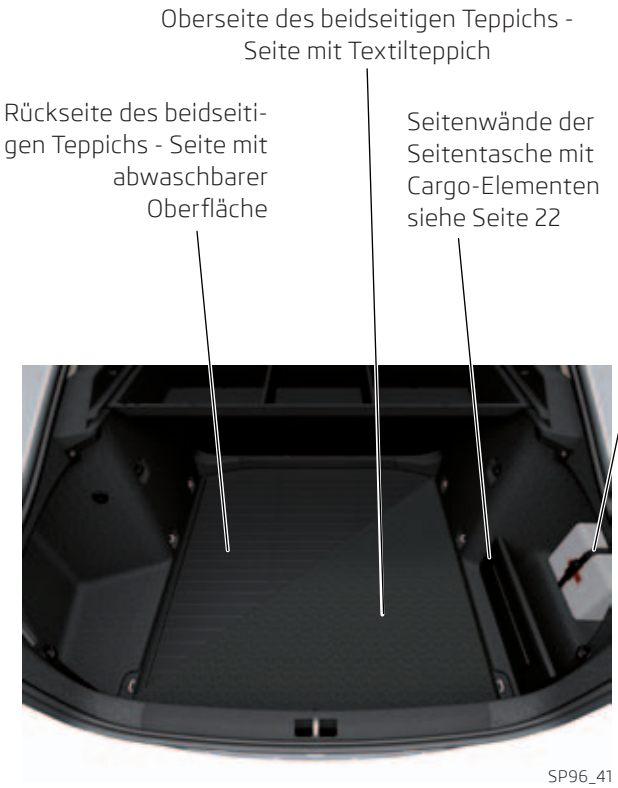
(14, 15) SP96_96

3.6 Kofferraum

Der Grundrauminhalt des Kofferraums inklusive Ablageraum unter dem Fußboden beträgt 590 Liter, nach dem Umkippen der hinteren Sitze kann der Kofferraum bis auf 1580 Liter vergrößert werden. Die Heckplatte und die Multifunktionsbox können aber auch entnommen werden, und der Kofferraum kann bis zur Deckenpolsterung des Fahrzeugs genutzt werden.

Der Kofferraum ist mit Seitentaschen mit Cargo-Elementen – Elementen zur Befestigung des Gepäcks (siehe Seite 22), mit beidseitigem Teppich, der Multifunktionsbox - abnehmbarem Ablagekasten unter der Heckplatte, einer 12V-Steckdose, Lampe und mit Aufnahmeösen eingerichtet.





Der Kofferraumboden kann auf Wunsch mit beidseitigem Teppich ausgestattet werden. Eine Seite Textilteppich, Rückseite einfach abwaschbare Oberfläche.



Die hinteren Sitze des neuen Octavia III lassen sich mithilfe der Steuerhebel direkt vom Kofferraum aus kippen.





Unter dem Kofferraumboden befindet sich das Reserverad, alternativ kann der Raum mit Trennwänden aufgeteilt und als Raum für einen Werkzeugsatz mit zusätzlichem Ablageraum genutzt werden.

3.7 Clevere Lösungen

Das Fahrzeug ŠKODA Octavia III ist mit folgendem Komplex cleverer Lösungen ausgestattet, die den Nutzkomfort erhöhen:

- Halter der Warnweste unter dem Fahrersitz
- Eiskratzer auf dem Öffnungsdeckel des Kraftstofftanks
- Abfallbehälter in der Türpolsterung (Abb. SP96_73)
- beidseitiger Teppich im Kofferraum
- Halter für multimediale Geräte (Abb. SP96_74)

Folgende clevere Lösungen werden mit dem Octavia III zum ersten Mal vorgestellt:

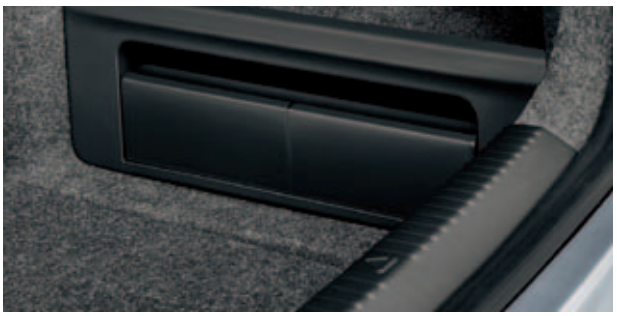
Cargo-Elemente
Die Cargo-Elemente bestehen aus Plastikteilen mit Klettband, mit dessen Hilfe sie am Kofferraumboden befestigt werden. Mit den Plastikelementen kann die Position der Gegenstände im Kofferraum einfach fixiert werden, um ihrer unerwünschten Bewegung während der Fahrt vorzubeugen (Abb. SP96_69). Wenn die Cargo-Elemente gerade nicht im Einsatz sind, können sie in den vorgesehenen Positionen in den Fachwänden hinter den hinteren Radläufen abgelegt werden (Abb. SP96_68).



SP96_69



SP96_73



SP96_68

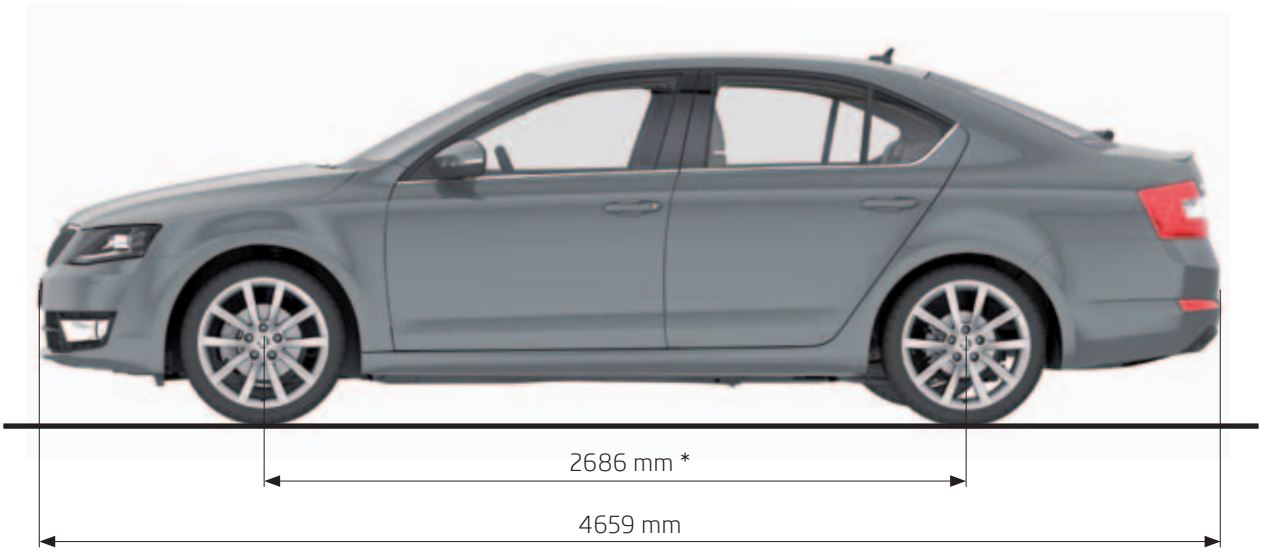


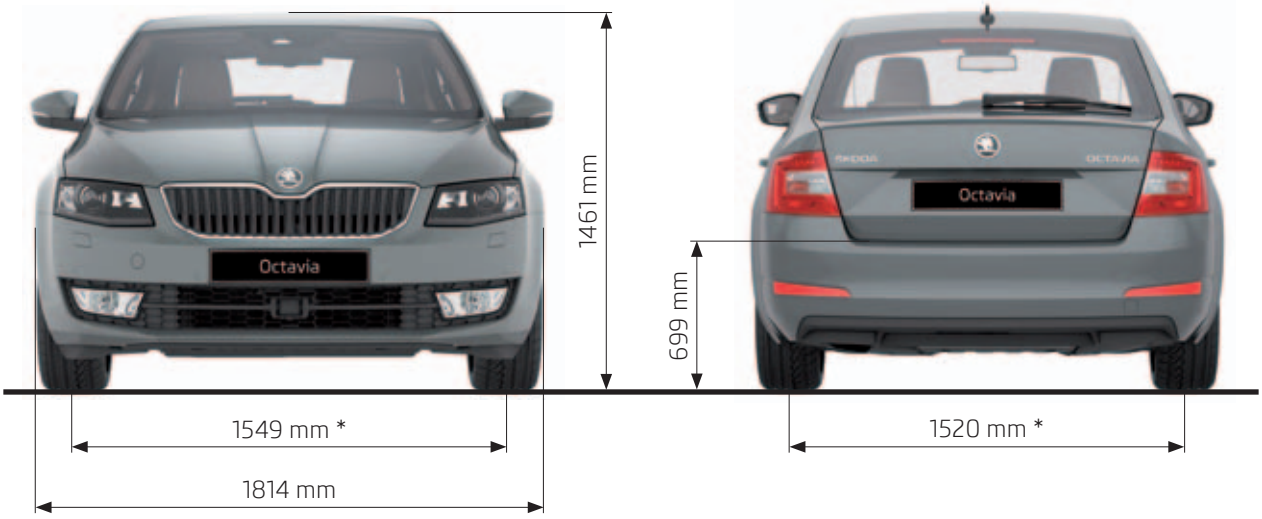
SP96_74

Multifunktionsbox unter der Heckplatte
Die Multifunktionsbox ist ein abnehmbarer Ablagekasten, der mithilfe von zwei verstellbaren Trennwänden in drei separate Abteile eingeteilt werden kann.

4. Abmessungen des Fahrzeugs

4.1 Außen- und Innenabmessungen des Fahrzeugs





* Die genannten Abmessungen gelten für die Motorvariante 1,2 TSI/63 kW und 15''-Reifen.

Außenabmessungen des Fahrzeugs	
Länge	4659 mm
Breite	1814 mm
Breite einschließlich Spiegel	2017 mm
Höhe	1461 mm
Höhe (mit Schlechtstraßenpaket)	1476 mm
Höhe (mit Sport-Paket)	1446 mm
Radabstand	2686 mm
Achsabstand (für die Motorvariante 1,8 1/132 kW TSI)	2680 mm
Lichte Höhe	140 mm
Lichte Höhe (mit Schlechtstraßenpaket)	155 mm
Lichte Höhe (mit Sport-Paket)	125 mm
Höhe der Ladekante (bei Bereitschaftsgewicht)	699 mm
Radabstand vorn	1549 mm
Radabstand hinten	1520 mm

Außenabmessungen des Fahrzeugs	Radabstand vorn	Radabstand hinten
für die Motorvarianten 1,2 l/63 kW TSI und 1,6 l/77 kW TDI + Reifen 15´´	1549 mm	1520 mm
für die Motorvarianten 1,4 l/103 kW TSI und 2,0 l/110 kW TDI + Reifen 16´´	1543 mm	1514 mm
für die Motorvarianten 1,8 1/132 kW TSI + Reifen 16''	1543 mm	1512 mm

Innenabmessungen des Fahrzeugs	
Breite im Bereich der Armlehnen an den vorderen Sitzen	1454 mm
Breite im Bereich der Armlehnen an den hinteren Sitzen	1449 mm
Effektiver Kopfraum vorn	983 mm
Effektiver Kopfraum hinten	980 mm
Rauminhalt des Kofferraums	590 l
Kofferrauminhalt bei gekippten hinteren Sitzen	1580 l

4.2 Gewichte und Rauminhalte

Tabelle der Gewichte und Rauminhalte	
Bereitschaftsgewicht*	1225 kg
Nutzlast*	625
Gesamtgewicht	1775 kg
Max. Belastung des Verdecks	75 kg
Höchstgewicht eines nicht gebremsten Anhängerfahrzeugs	610 kg
Höchstgewicht eines gebremsten Anhängerfahrzeugs	1300 kg
Maximale vertikale Belastung der Anhängerkupplung	75 kg
Rauminhalt des Kraftstofftanks	50 l

Die in der Tabelle aufgeführten Werte gelten für die Motorvariante 1,2 TSI/63 kW.
* Gilt für das Fahrzeug mit Grundausstattung, weiterhin ist das Gewicht des Fahrers von 75 kg inkludiert.

Kennwerte des Kofferraums	
Rauminhalt des Kofferraums (bis zur Heckplatte)	590 l
Kofferrauminhalt bei gekippten hinteren Sitzen	1580 l
Länge	1084 mm
Breite (zwischen den Radläufen)	1010 mm
Höhe (bis zur Heckplatte)	545 mm



SP96_71



SP96_70

5. Karosserie

5.1 Karosseriegerüst

Die erforderliche Karosseriefestigkeit wird durch Anwendung von Festigkeitsstählen an den elementaren Stellen der Karosseriehaube und des Fahrzeugbodenbereichs erreicht. Alles ist auf maximale Maßnahmen zum Schutz des Innenraums für die Insassen ausgerichtet.
Der Einsatz von Festigkeitsstählen brachte eine Gewichtsreduzierung mit sich. Im neuen Octavia III sind die A- und B-Säulen, der Querträger des Frontstoßdämpfers und das MQB-Massengerüst des Fußbodens mit mittigem Tunnel aus Hochfestigkeitsstahl gefertigt.

Thermische Formgebung der Stahlteile



Octavia I (0 %) | Octavia II (6,3 %) | Octavia III (26,1 %)

Im Bild ist (für drei Modelle des Octavia) der Einsatz der Technologie der thermischen Stahlblechformgebung dargestellt, die Absicht des Einsatzes von gehärteten Stahlteilen ist hier klar lesbar –feste A- und B-Säulen zum maximalen Schutz der Insassen.

Dank der Optimierung der Karosseriestruktur ist die statische Steifigkeit beim Modell Octavia III gegenüber seinem Vorgänger Octavia II um ca. 25 % höher.

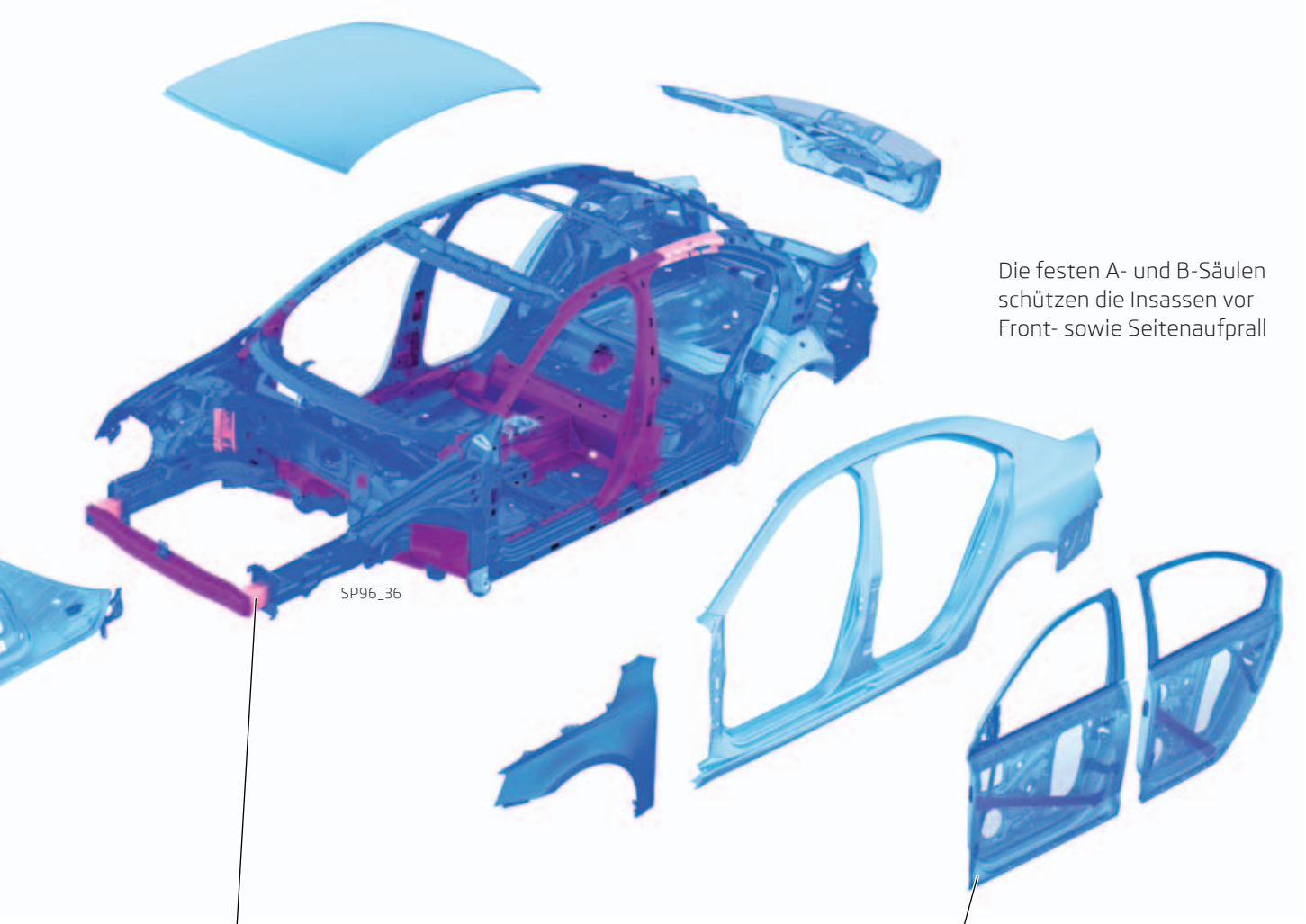


Die speziell entworfene Konstruktion der Motorhaube sorgt für die einfache Verformbarkeit des Bauteils und bildet gemeinsam mit den aktiven Scharnieren ein modernes Element der passiven Sicherheit zum Schutz von Fußgängern (siehe Seite 29)

Stahl wird nach seiner Streckgrenze in mehrere Gruppen eingeteilt.

< 200 MPa	31,26 %
220–420 MPa	45,60 %
700–850 MPa	2,5 %
1000–1200 MPa	20,64 %





Die festen A- und B-Säulen schützen die Insassen vor Front- sowie Seitenaufprall

Gewollt verformbare Bereiche des Trägers des vorderen Stoßdämpfers ermöglichen die gesteuerte Verformung des Fahrzeugvorderteils (siehe Seite 28)

Die Fahrzeugtüren sind mit diagonalen sowie horizontalen Festigkeitsblechen verstärkt und schützen die Insassen im Fahrzeug bei Seitenaufprall

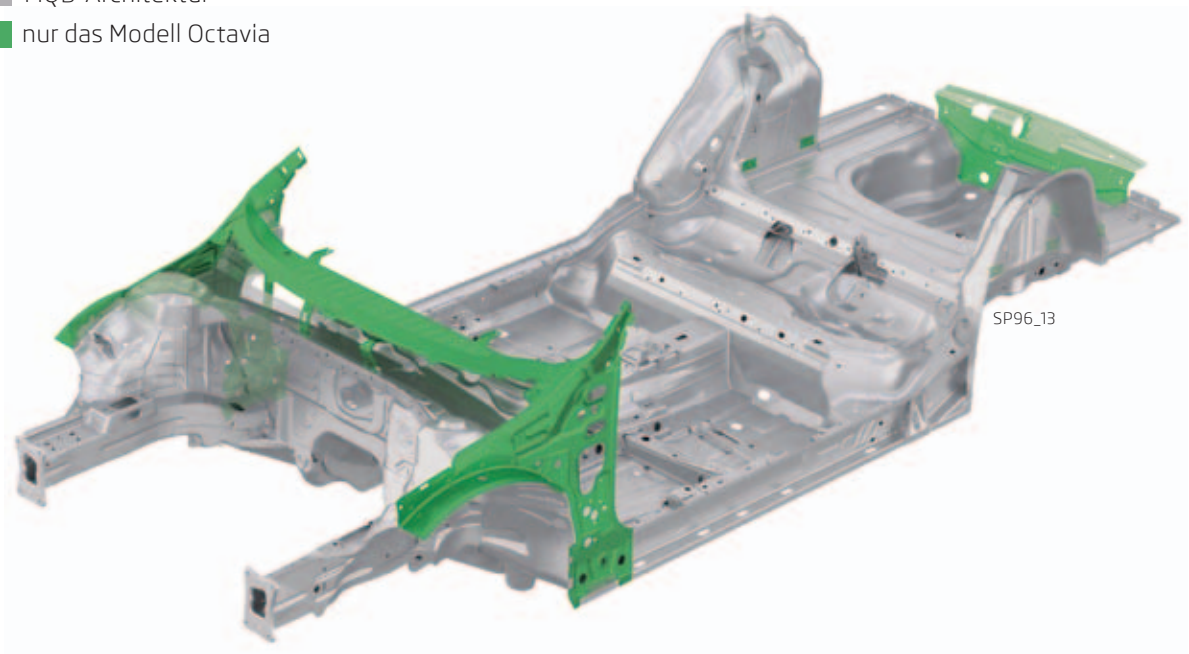
5.2 Konstruktion der Fußbodengruppe MQB

Der Fußboden des Škoda Octavia III wird in der MQB-Architektur geplant, der grau markierte Bereich der Abbildung stellt die Fußbodenteile dar, die für die ganze Konzernfamilie modular sind.

Der endgültige Fußboden jedes Fahrzeugs mit MQB-Architektur kann völlig andere Parameter haben, der Schweißteil wird allerdings immer aus den Modulblechen eines konzernweiten Baukastens zusammengestellt.

Grün markiert sind die individuellen Teile für das Modell des neuen Octavia.

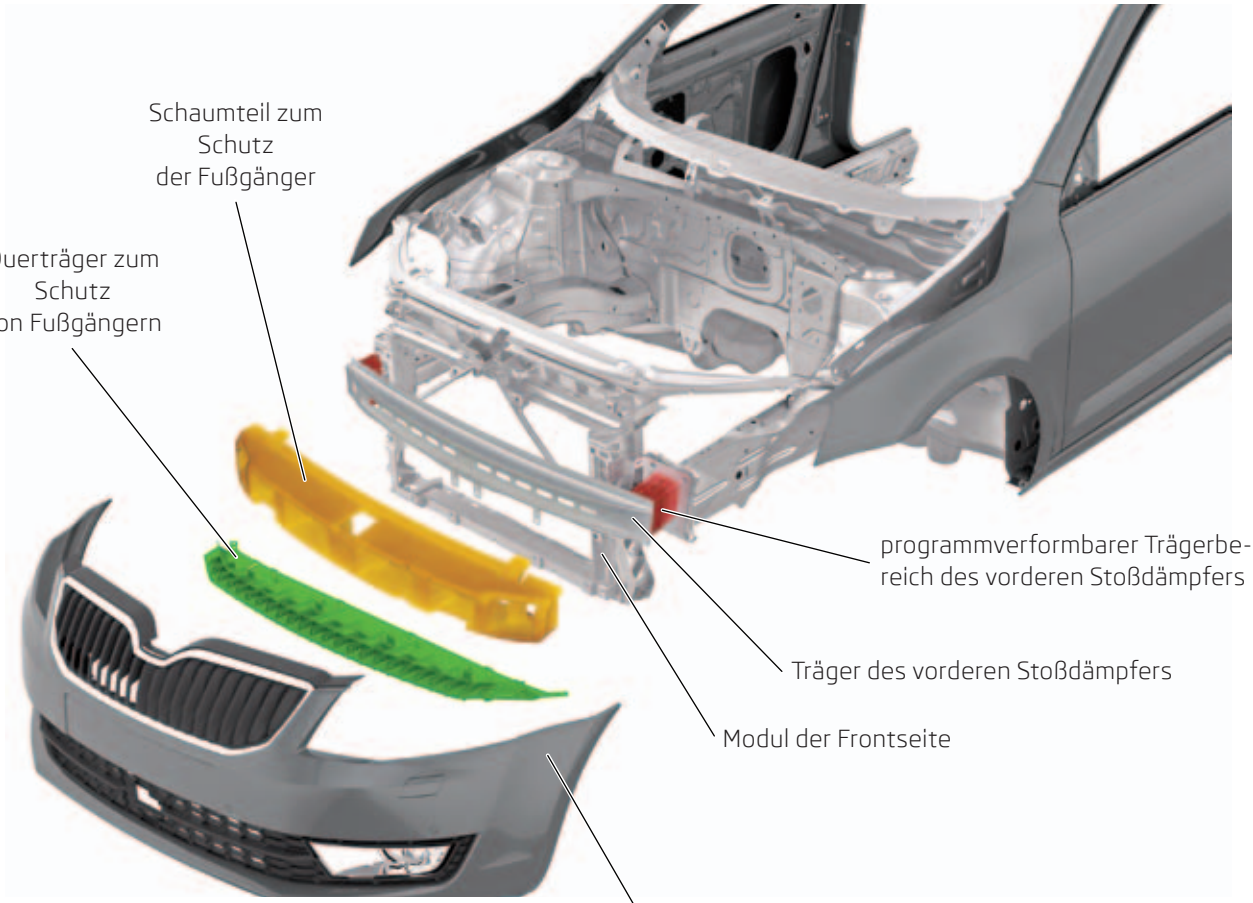
MQB-Architektur
nur das Modell Octavia



5.3 Progressiv verformbarer Fahrzeugvorderteil

Unter dem Frontstoßdämpfer des ŠKODA Octavia III sind folgende Konstruktionskomponenten der passiven Fahrzeugsicherheit untergebracht:

- Querträger zum Schutz von Fußgängern
- Schaumteil zum Schutz von Fußgängern
- Träger des vorderen Stoßdämpfers



SP96_31

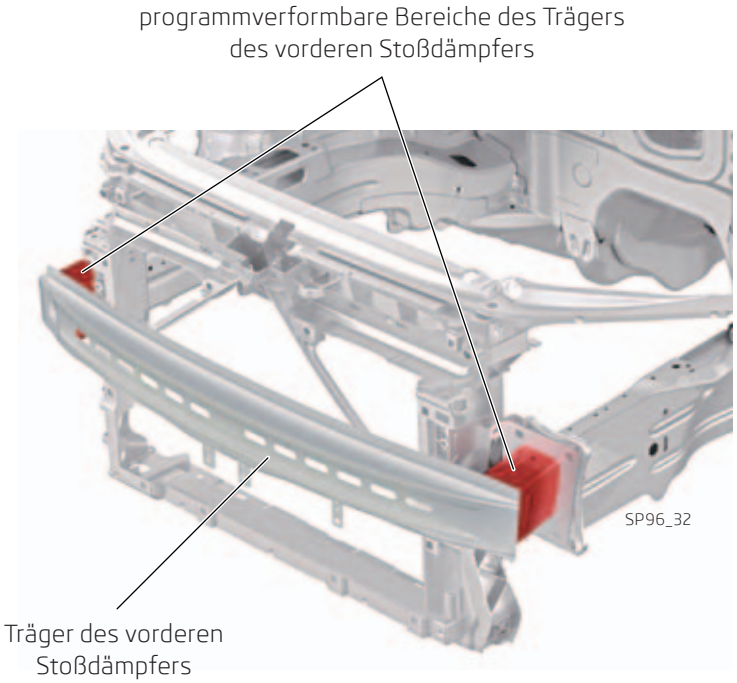
Die Konstruktion des Stoßdämpfers ist derart konzipiert, dass es bei Kollisionen bei niedrigen Geschwindigkeiten zu möglichst minimaler Beschädigung der wichtigen Teile im Vorderteil des Fahrzeugs kommt.

Das Kühlergitter ist genau wie beim ŠKODA Rapid mit dem Stoßdämpfer fest verbunden.
Es ist daher nicht mehr an den Motorteil angeschlossen, wie das bei den früheren Modellen der Fall war.

Träger des vorderen Stoßdämpfers

Ein Bestandteil des Trägers des vorderen Stoßdämpfers sind programmverformbare Bauteile, welche den Großteil der kinetischen Energie bei Kollisionen bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis 15 km/h) aufnehmen. Sie reduzieren so wirksam das Risiko der Beschädigung des Motorteils und der tragfähigen Karosseriestruktur.

Bei Aufprall bei hohen Geschwindigkeiten nimmt der Stoßdämpferträger an der passenden Aktivierung der Verformung der vorderen Längsträger teil, die derart programmiert sind, dass sie gleichzeitig mit der weiteren Karosseriestruktur die Aufprallenergie aufnehmen und die Verletzungsgefahr für die Insassen minimieren.



Querträger und Schaumteil zum Schutz von Fußgängern

Der Querträger zum Fußgängerschutz und das Schaumteil zum Fußgängerschutz sind geplant, um die Gefahr von Beinverletzungen des Fußgängers bei seiner Kollision mit dem Fahrzeug zu minimieren. Die Hauptkriterien, die verfolgt werden, sind die Verzögerung des Beins des Fußgängers, der Biegewinkel im Kniegelenk und die Scherung im Kniegelenk. Das ganze System ist anhand von Berechnungen und Prüfungen derart abgestimmt, dass die Werte der oben aufgeführten Kriterien möglichst niedrig sind.

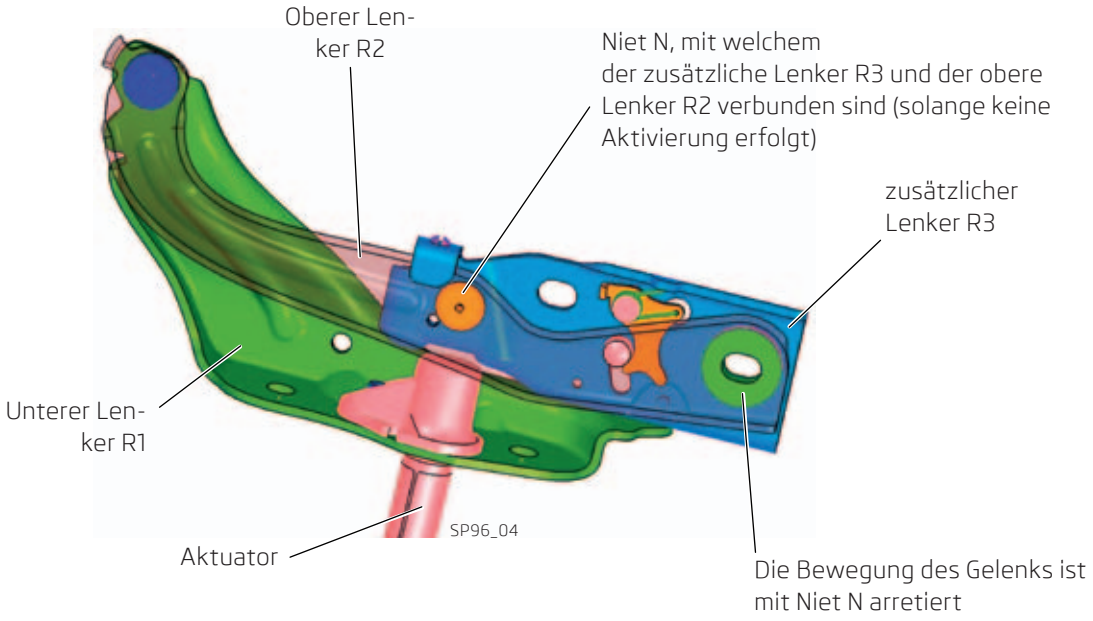
5.4 Aktive Motorhaubenscharniere

Im Rahmen der Fußgängerschutzmaßnahmen ist das Fahrzeug ŠKODA Octavia III mit aktiven Motorhaubenscharnieren ausgestattet.

Funktionsbeschreibung
Drei im Fahrzeugvorderteil angeordnete Sensoren erkennen den Aufprall, das Airbag-Steuergerät, an das die Sensoren angeschlossen sind, zündet die Pyrotechnik der Aktuatoren, sie heben die hinteren Motorhaubenscharniere an, die hintere Haubenkante schiebt sich um 55 mm nach oben und wird in der Zielposition arretiert. Zwischen der Motorhaube und dem Aggregat selbst entsteht ein Leerraum, der die eventuelle Verformung der Haube in Richtung des Motorbereichs ermöglicht.

Bei Verkehrsunfall stoßt der Körper des Fußgängers an die angehobene Motorhaube, die kinetische Aufprallenergie wird durch die Verformung der Blechhaube gedämmt. Die aktive Motorhaube mindert die Folgen einer eventuellen Fahrzeugkollision mit einem Fußgänger, sie stellt also ein wichtiges, modernes Element der passiven Sicherheit dar.

Funktion der Scharniere in der Grundposition
Das aktive Motorhaubenscharnier setzt sich aus drei Lenkern zusammen, wenn die Aktuatoren nicht aktiviert sind, ist der zusätzliche Lenker R3 und der obere Lenker R2 vernietet und das ganze Scharnier verhält sich bis zur Aktivierung als zweiarmiges Scharnier mit einem Funktionsgelenk.

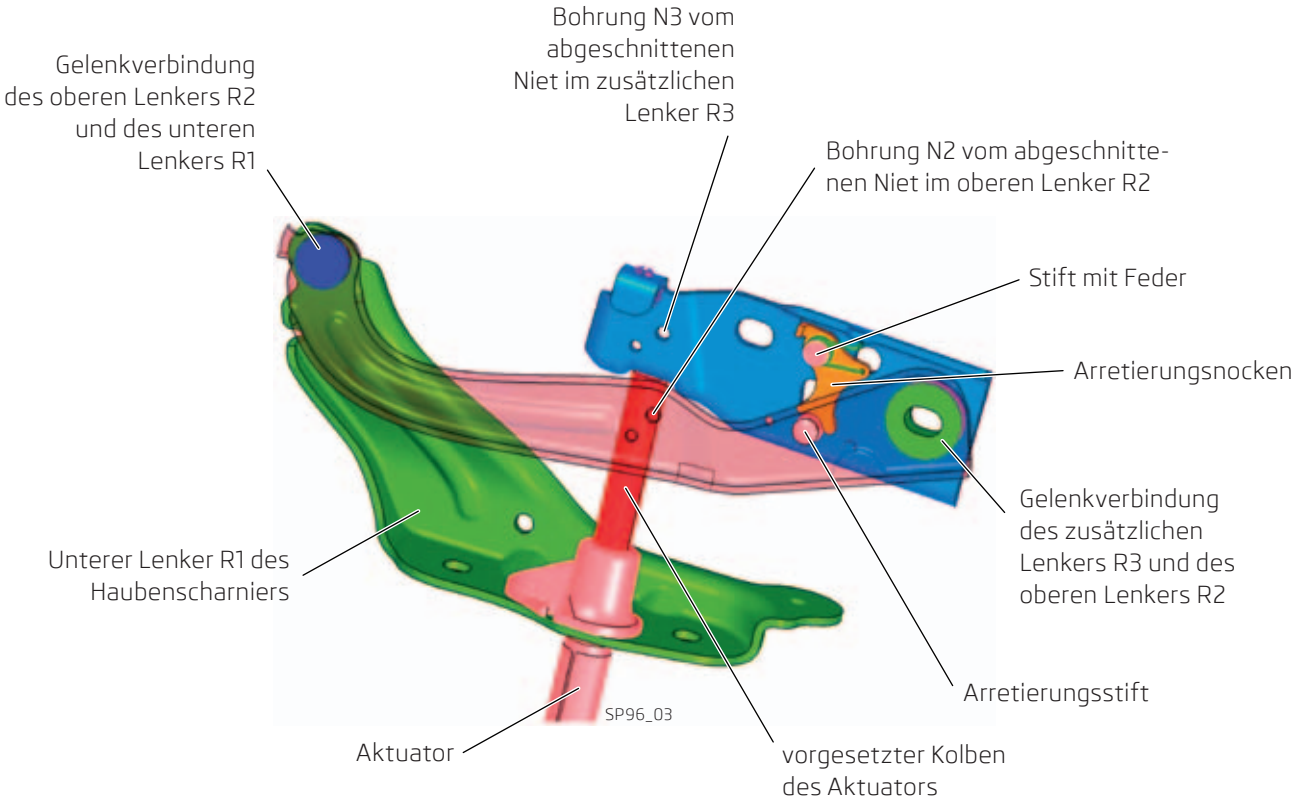


Geschwindigkeitsbereich als Bedingung für die Systemaktivierung
Die pyrotechnischen Scharnieraktuatoren werden durch das Airbag-Steuergerät nur bei Fahrzeuggeschwindigkeiten von **30** bis **55** km/h aktiviert.



Weitere Bedingungen für die richtige Systemfunktion
Das Kfz-Kennzeichen muss direkt am Stoßdämpfer des Fahrzeugs montiert werden. Die Halterung des Kfz-Kennzeichens beeinflusst die Aufnehmer des Fußgängerschutzsystems (aktive Haube) und somit die Funktionsfähigkeit des ganzen Systems negativ.

Haubenscharniere nach der Systemaktivierung
Das Gas aus der Pyropatrone schiebt den Kolben des Aktuators nach oben, diese Kraft schneidet den Niet ab (siehe Bohrung vom Niet N3 und N2), der die Scharnierlenker R1 und R2 verbunden hat. Der Öffnungswinkel der Lenker R1 und R2 wird mit dem Federnocken arretiert.



Transport des Fahrzeugs nach der Systemaktivierung
Wenn das Fahrzeug keinen anderen Schaden aufweist, kann es vorsichtig mit aktivierter Motorhaube zur nächsten Reparaturwerkstatt fahren. Die Geschwindigkeit des Fahrzeugs mit aktivierter Motorhaube darf **80** km/h nicht überschreiten.

Instandsetzung der Scharniere
Wenn die Scharniere und die Motorhaube nach der Aktivierung nicht mechanisch beschädigt sind, brauchen sie nicht ausgetauscht zu werden. Die Scharniere werden durch Vernieten in den ursprünglichen Zustand gebracht, nur die Aktuatoren werden ersetzt.



Vorsicht, nach der dritten Aktivierung des Systems sind die Scharniere und auch das Airbag-Steuergerät immer zu ersetzen. Zur Neuvernietung muss ausschließlich der vorgeschriebene Niet mit Kunststoffscheibe eingesetzt werden.

Im Bild SP96_12 ist die Motorhaube in Grundposition, das System ist nicht aktiviert worden. Der erste Sensor des Systems der aktiven Haube ist in der Mitte unter dem Kühlergitter angeordnet, weitere zwei befinden sich dann seitlich unter dem Stoßdämpfer im Bereich der ausziehbaren Scheinwerfer-Waschanlagen. Alle drei Sensoren arbeiten auf dem Prinzip der Beschleunigungsmessung. Die Pfeile zeigen die Scharnierpunkte und die Richtung, in die die Haube angehoben wird.

SP96_12



Beschleunigungsgeber des Systems der aktiven Haube

Im Bild SP96_11 ist die Motorhaube nach der Systemaktivierung dargestellt. Die Pfeile zeigen auf die Scharnierpunkte, wo die Aktuatoren die Haube angehoben haben. Vorsicht, der gelb markierte Sensor, der sich am Vorderteil des Fahrzeugs befindet, gehört nicht zum System der aktiven Motorhaube, sondern zum Airbagsystem, siehe Handbuch SSP97.

SP96_11



Beschleunigungsgeber des Airbag-Systems

6. Unterbau

6.1 Fahrwerkstypen

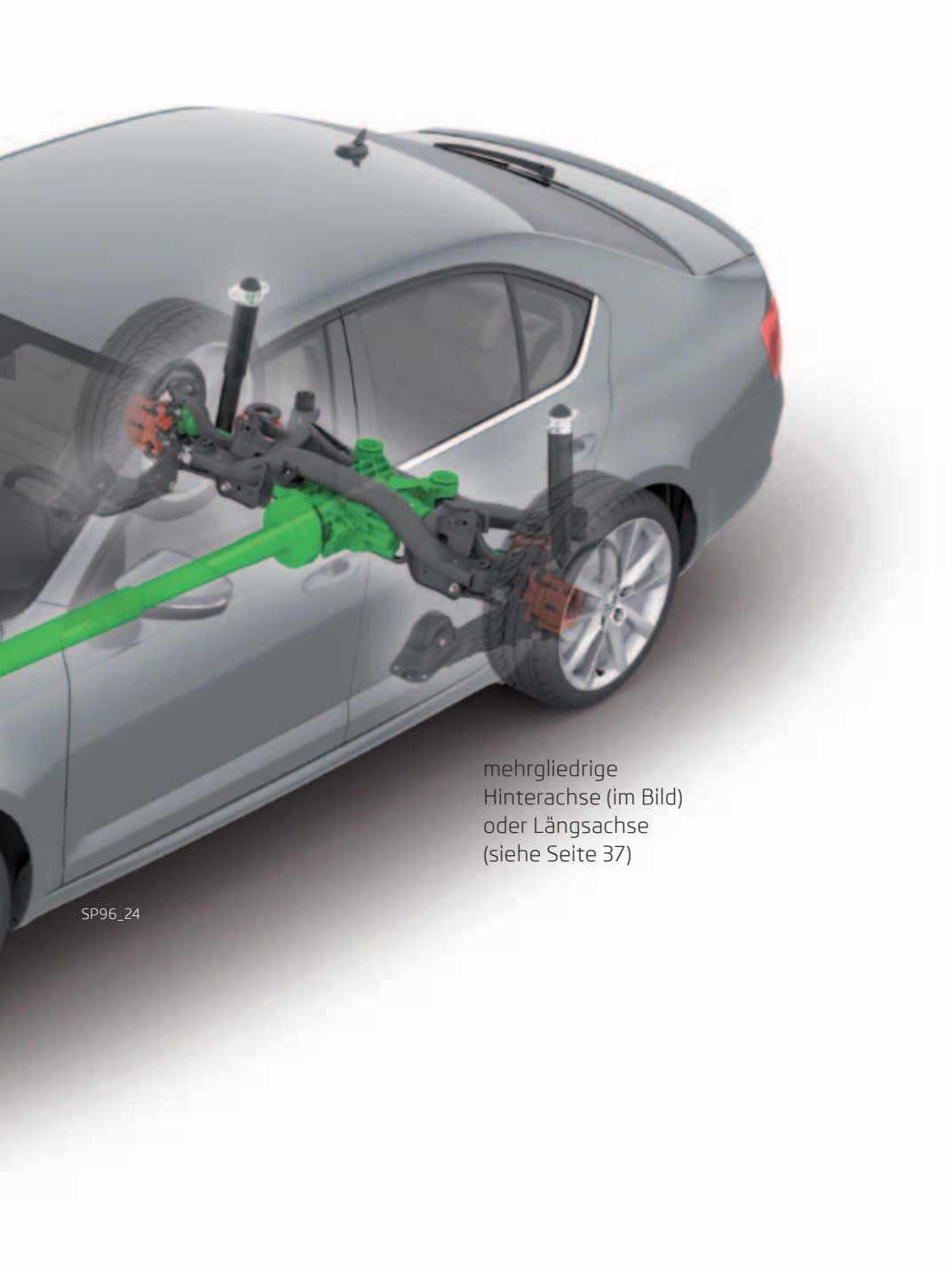
Vorderachse
In allen Modellvarianten des Škoda Octavia III werden die Achsen McPherson eingebaut.

Hinterachse
Die Hinterachsen werden in Octavia III in zwei Ausführungen montiert:

- **mehrgliedrige Hinterachse** (siehe Seite 38)
  für Motoren mit Leistung über 110 kW, für Modelle mit durch Haldex-Kupplung gesteuertem Antrieb der Hinterachse, für CNG-Fahrzeuge
- **Längsachse** (siehe Seite 37)
  für Motoren mit Leistung bis 110 kW



Vorderachse
McPherson



SP96_24

mehrgliedrige
Hinterachse (im Bild)
oder Längsachse
(siehe Seite 37)

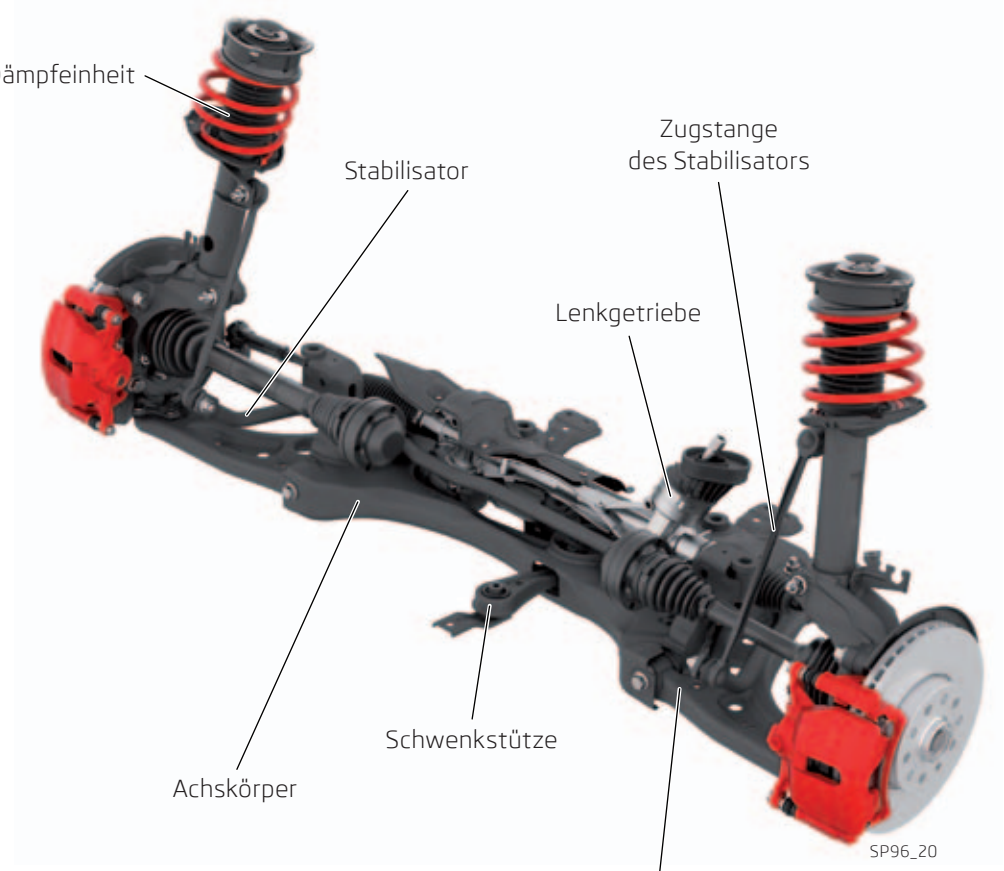
6.2 Vorderachse McPherson

Für die angetriebenen Vorderräder wurde die kinematisch unabhängige Aufhängung McPherson angewendet.

Jede Achsenseite besteht aus Dreieck-Lenker und Dämpfereinheit. Die Achse des teleskopischen Dämpfers dient als oberer Drehpunkt der Radaufhängung, – sie erfüllt die Funktion des Kurvenbolzens.

Charakteristik der Vorderachse:

- unabhängige Aufhängung der Vorderräder mit guter Fahrstabilität
- Doppelreihen-Kugellager mit schiefwinkligem Kontakt, angeschraubt am Radkopf
- Scheibenbremsen mit Innenkühlung



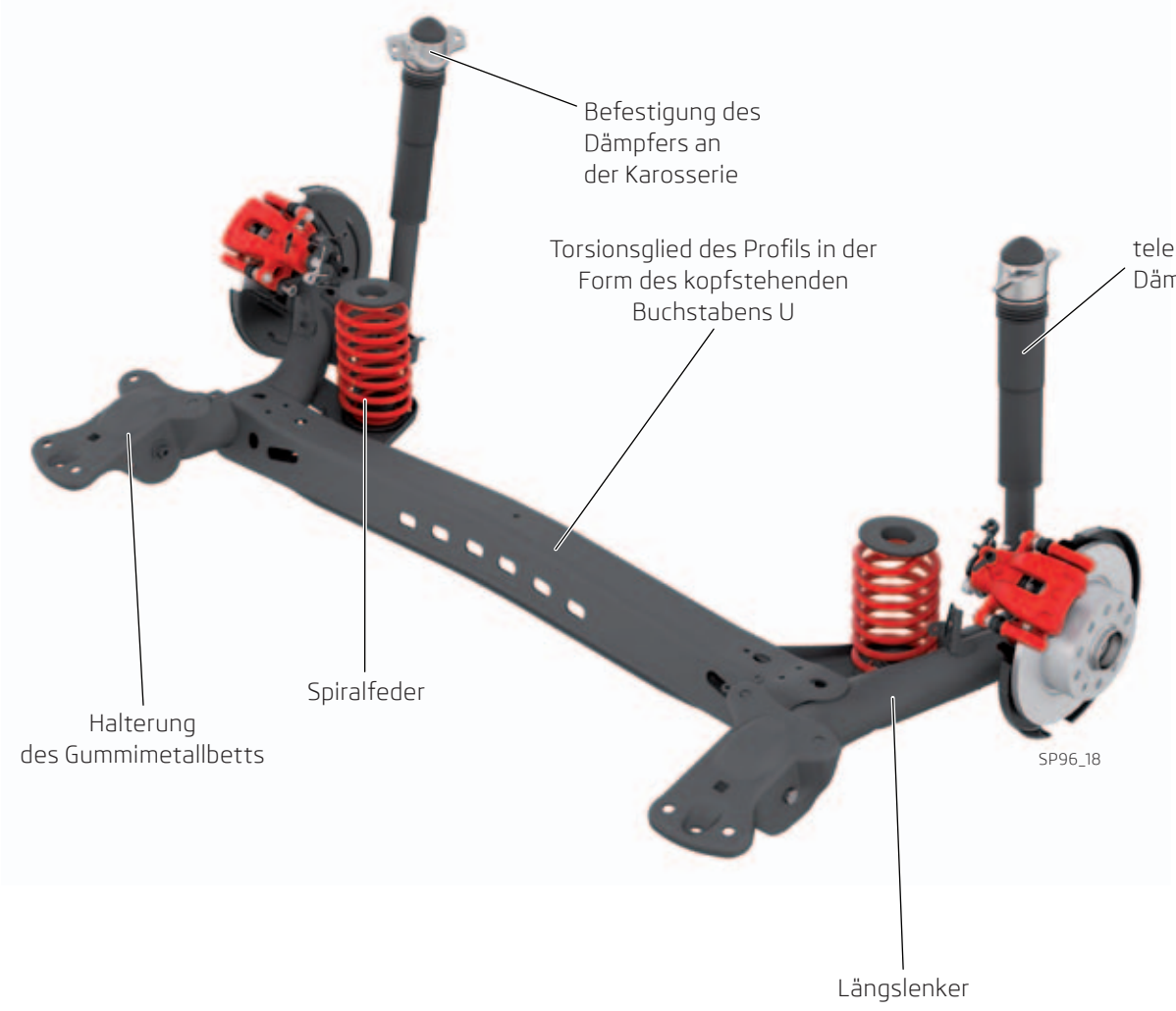
6.3 Hintere Längsachse

Beim ŠKODA Octavia III wird die hintere Längsachse in Modellen mit niedrigeren Motorleistungen (bis 110 kW inkl.) eingebaut.

Die Achse setzt sich aus zwei Längslenkern zusammen, die durch Quertorsionsglied verbunden sind. Das U-Profil-Torsionsglied übernimmt an dieser Achse auch die Funktion des Stabilisators. Auf der Vorderseite ist der Achsenkörper an die Karosserie mit zwei Gummimetallbetten angeschlossen. Die Achsenfedern sind im Unterteil in Stahlbetten verankert, die an den Längslenkern befestigt sind. Der Oberteil der Federn stützt sich auf den Karosserielängsträger.

Charakteristik der Hinterachse:

- Kurbelachse mit zwei Längslenkern, die mit Torsionsglied verbunden sind
- Die Arme tragen die Spiralfedern und die teleskopischen Dämpfer
- an der Hinterachse werden ausschließlich Scheibenbremsen eingesetzt



6.4 Mehrgliedrige Hinterachse mit Hilfsrahmen

Beim ŠKODA Octavia III wird die hintere mehrgliedrige Achse in Modellen mit höheren Motorleistungen (über 110 kW) eingebaut, weiterhin werden die Modelle Octavia III mit kupplungsgesteuertem Hinterachsantrieb (Kupplung Haldex) und die CNG-Fahrzeuge mit dieser Achse ausgestattet.

Die Konstruktion der mehrgliedrigen Hinterachse mit Hilfsrahmen ist für das neue Modell ŠKODA Octavia III im Vergleich zu den Vorgängervarianten dieser Achse überarbeitet. Die hauptsächliche Änderung ist die neue Befestigung des Stabilisators, der nicht mehr an den Längslenkern verankert wird, wie es zum Beispiel beim ŠKODA Octavia II 4x4 der Fall gewesen ist (siehe Abb. SP96_44). Der Stabilisator verbindet jetzt die unteren Längsfederlenker.–

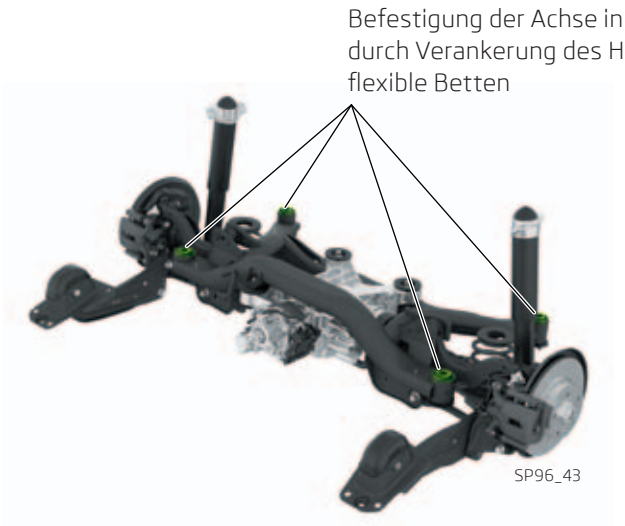


mehrgliedrige Hinterachse des Fahrzeugs ŠKODA Octavia II 4x4
(die Anordnung des Stabilisators ist blau markiert)

Die Konzeption des Hilfsrahmens und der Befestigung in der Karosserie

Alle Lenker der mehrgliedrigen Achse sind im Hilfsrahmen befestigt, über den die ganze Hinterachse in der Karosserie befestigt ist.

Für die Modelle Octavia III mit Vorderantrieb ist der Hilfsrahmen mit der Karosserie fest verschraubt. Bei den Allradmodellen wird der Rahmen von der Karosserie durch flexible Betten getrennt.



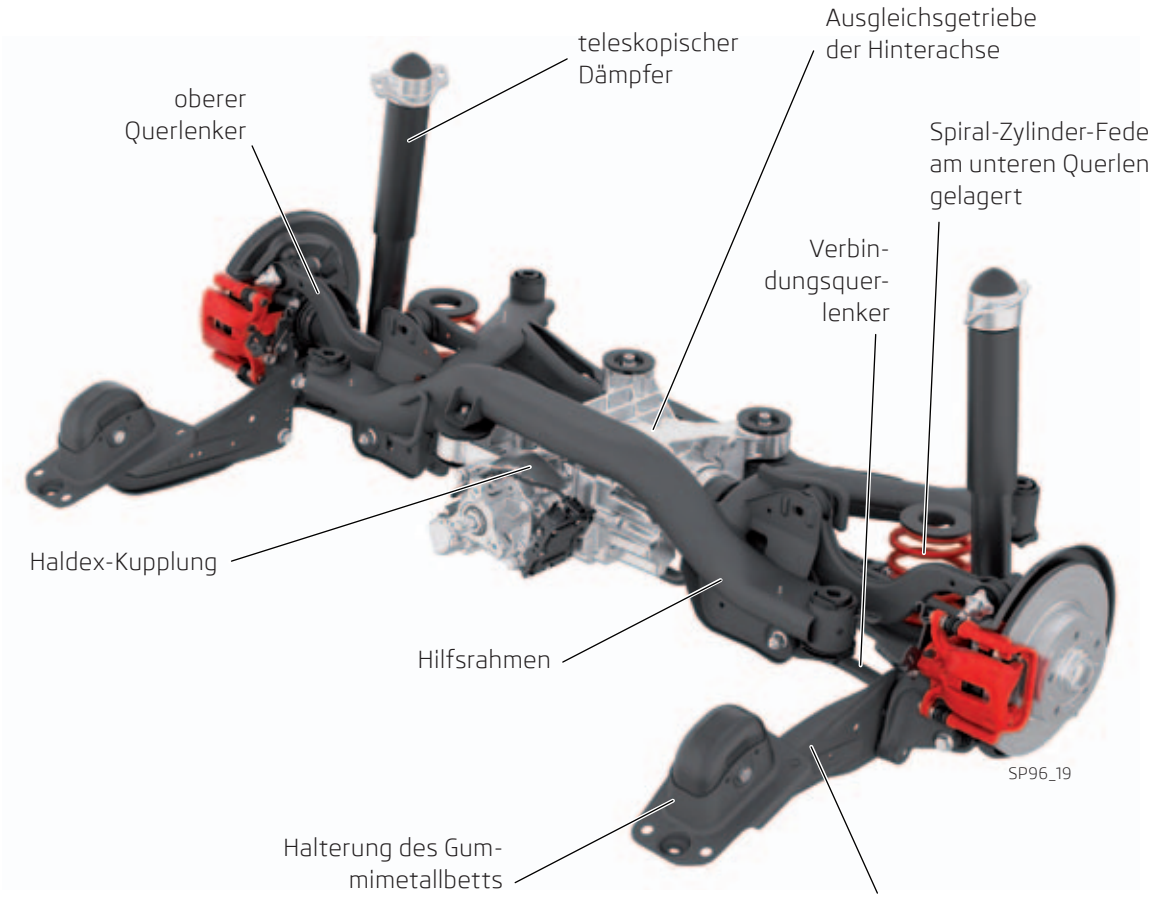
Jeweils vier Lenker auf jeder Seite

Die Achse setzt sich auf jeder Seite aus drei Querlenkern zusammen, welche die Dynamik der Achse in Querrichtung sicherstellen:

- oberer Querlenker
- unterer Querlenker –mit Federn
- Verbindungsquerlenker

Ihre genau definierte Lagerung erlaub die präzise Einstellung der Kinematik und Elastokinematik der hinteren Achse.

Weiterhin wird jede Seite der Achse durch einen Längslenker ergänzt.



Die mehrgliedrige Konstruktionslösung ermöglich die ideale Reaktion auf die Längs- sowie Querkräfte, die bei der Fahrt entstehen.

7.0 Bremssystem

Das Fahrzeug ŠKODA Octavia III ist mit Doppelkreislauf-Bremssystem mit diagonaler Anordnung und Unterdruck-Bremsverstärker ausgestattet.

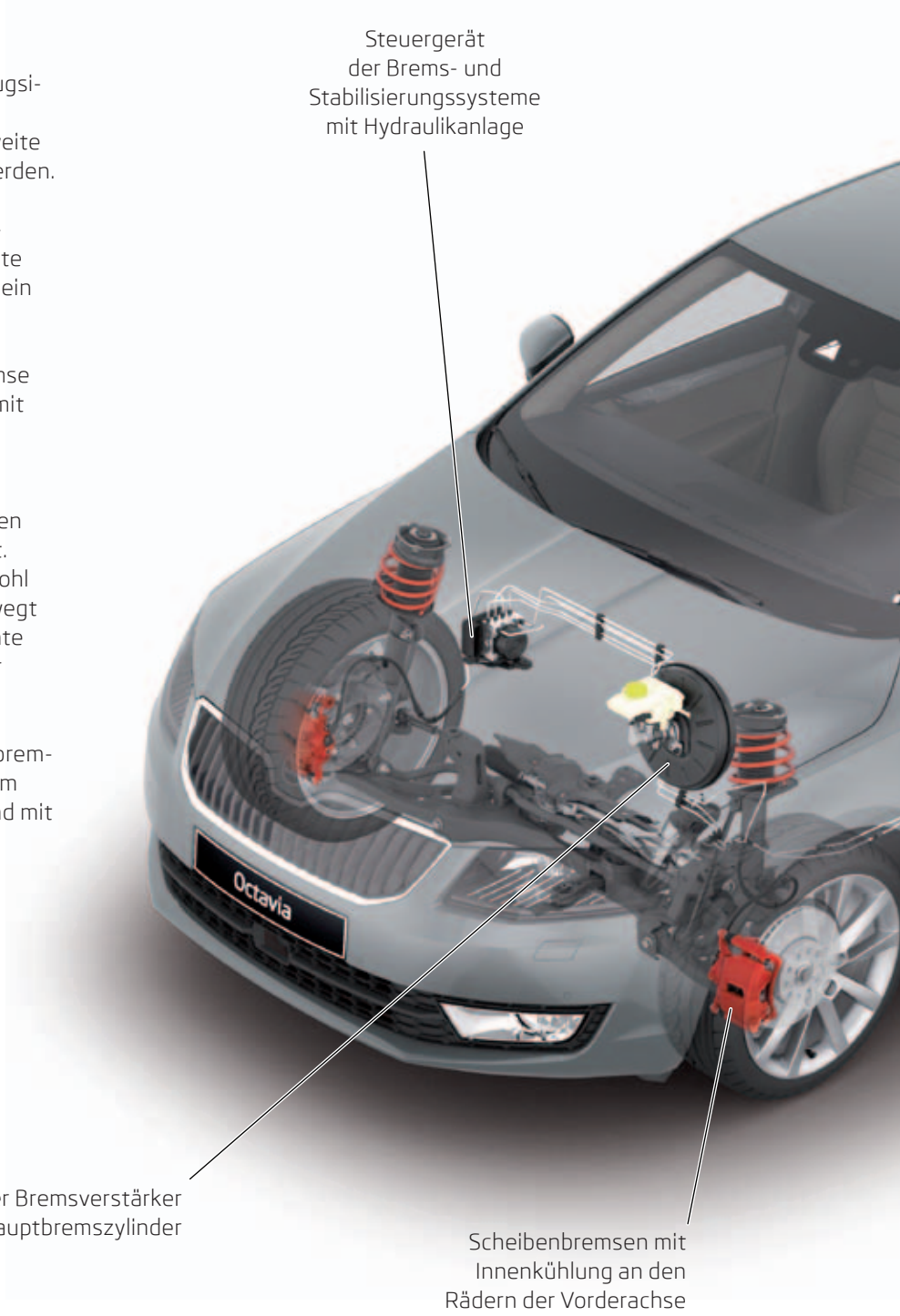
Die Aufteilung des Systems in zwei getrennte Bremskreise erhöht die Fahrzeugsicherheit beim Bremsen.
Ist einer der Kreise defekt, greift der zweite ein und das Fahrzeug kann gestoppt werden.

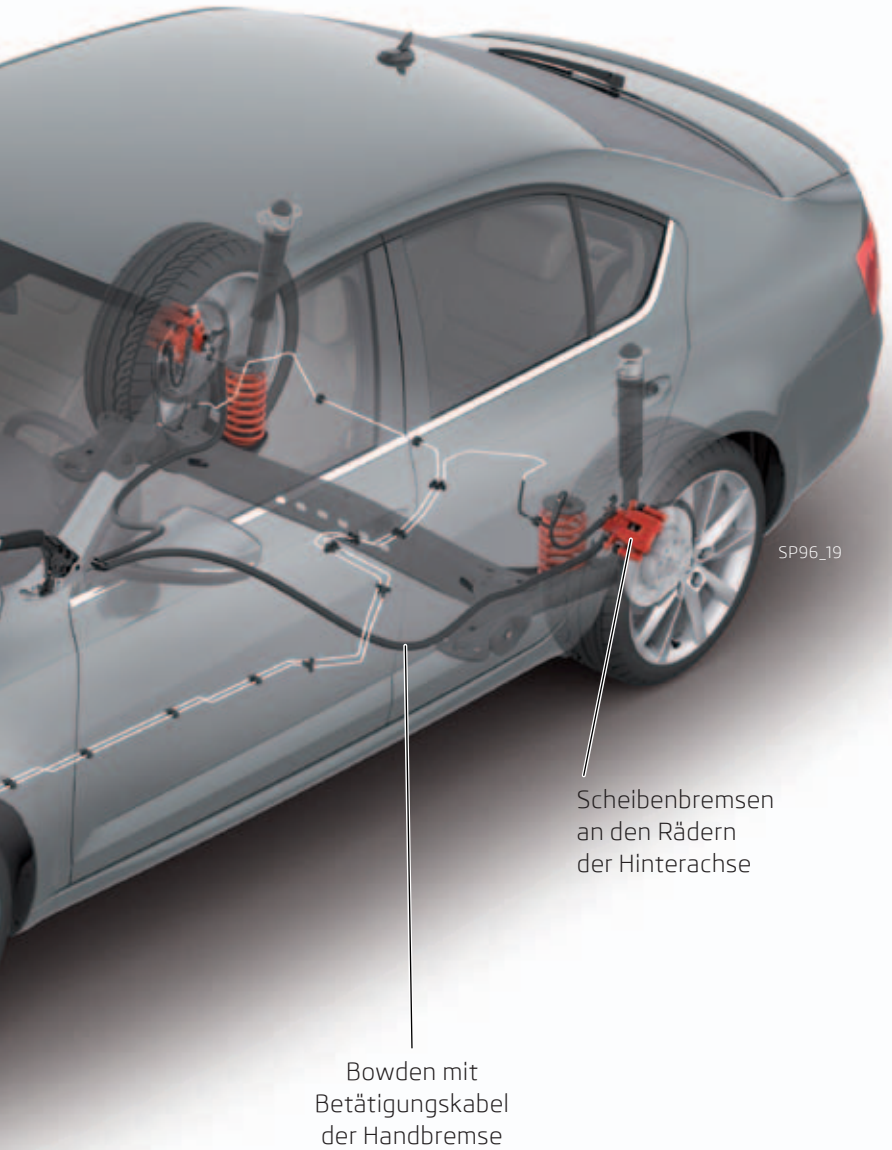
Das Steuergerät der Brems- und Stabilisierungssysteme ist auf der rechten Seite des Motorraums angeordnet und bildet ein System mit der Hydraulikanlage.

Das Fahrzeug ist mit Standardhandbremse ausgestattet, der Handbremshebel ist mit der Mechanik der hinteren Bremsen mit Bowdenkabeln verbunden.

Die Vorderachse ist mit Scheibenbremsen mit Kolbenschwimmsattel ausgestattet.
Die Scheiben der Vorderbremsen sind hohl mit Innenkühlung. Ihr Durchmesser bewegt sich nach der eingesetzten Motorvariante zwischen 288 mm und 312 mm bei einer Dicke von 25 mm.

An der Hinterachse sind volle Scheibenbremsen mit Durchmesser von 253 bis 272 mm (nach den einzelnen Motorvarianten) und mit einer Dicke von 10 mm verwendet.





Das Bremssystem setzt sich weiterhin aus folgenden Aufnehmern zusammen, deren Signale die Variablen bei der Berechnung der Algorithmen von Brems- und Stabilisierungsfunktionen bilden.

- vier Drehzahlgeber (an den Rädern)
- Aufnehmer des Lenkradwinkels (im Führungsgetriebe integriert)

Beim Einsatz der Steuergeräte ESC Base oder ESC High weiterhin auch

(siehe Seite 42 dieses Handbuchs):

- Querbeschleunigungsgeber (im ESC-Steuergerät integriert)
- Längsbeschleunigungsgeber (im ESC-Steuergerät integriert)
- Rotationsgeschwindigkeitsgeber (im ESC-Steuergerät integriert)
- Bremsflüssigkeits-Druckaufnehmer (im ESC-Steuergerät integriert)

7.1 Varianten der Steuerungen für die Brems- und Stabilisierungssysteme

Im Škoda Octavia III kommen drei Varianten der Steuergeräte zum Einsatz**MK100.**

Die Steuergeräte bilden ein System mit der Hydraulikanlage und dem Elektromotor der hydraulischen Pumpe.

Grundeinheit **M-ABS** MK100 übernimmt die Funktionen des ABS-Systems.
Hochentwickelte Brems- und Stabilisierungsfunktionen sind in zwei höheren Steuergerätvarianten inkludiert **ESC Base** MK100 und **EPB High** MK100.
Das Steuergerät ESC High kann im Vergleich zu ESC Base die Funktion des adaptiven Tempomats in Verbindung mit dem Automatikgetriebe zusätzlich ansteuern. Die ausführliche Funktionsübersicht ist in der nachstehenden Tabelle aufgeführt.

Das Steuergerät führt folgende Funktion aus:	M-ABS	ESC Base	ESC High
ASR (Antischlupfregelung)	●	●	●
MSR (Motorschleppmomentregelung)	●	●	●
EDS (Elektronische Differentialsperre)	–	●	●
HBA (Hydraulischer Bremsassistent)	–	●	●
RBS (Bremsscheibenwischer)	–	●	●
RKA (Reifendruckmonitoring)	–	●	●
HHC (Berganfahrhilfe)	–	●	●
TSA (Anhänger-Stabilisierung)	–	●	●
XDS (Erweiterte Differentialsperre)	–	●	●
EBP (Prefill-Funktion – Vordruckbeaufschlagung des Bremssystem)	–	●	●
MKB (Funktion Multikollisionsbremsung)	–	●	●
ACC Base (adaptiver Tempomat für Schaltgetriebe)	–	●	●
ACC FTS (adaptiver Tempomat für Automatikgetriebe)	–	–	●

In den Steuergeräten MK100 integrierte Aufnehmer

In den Steuergeräten **ESC Base** und **ESC High** sind folgende Sensoren integriert:

- Querbeschleunigungsgeber
- Längsbeschleunigungsgeber
- Rotationsgeschwindigkeitsgeber
- Bremsflüssigkeitsdruckgeber

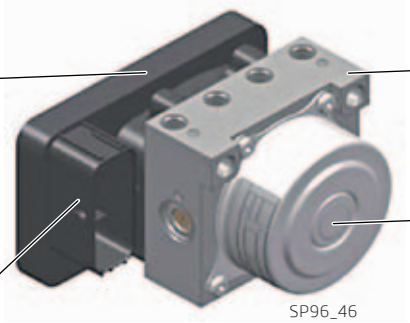
Grundsteuergerät **M-ABS** ist nicht mit Sensoren ausgestattet.
Zur Ausführung der Funktionen ASR und MSR reichen die Signale von der Gruppe der externen Sensoren (Drehzahlgeber, Lenkradwinkelaufnehmer).

Entlastung, Miniaturisierung und Anordnung

Die MK100-Steuergeräte sind im Vergleich zu ihren Vorgängern leichter, sie sind auch verkleinert worden.
Im Fahrzeug ŠKODA Octavia III ist das Steuergerät MK100 im rechten Bereich des Motorraums angeordnet.*

* Gilt für linksseitige Führung. Für die linksseitige Führung ist das Steuergerät im linken Bereich des Motorraums angeordnet.

M-ABS



SP96_46

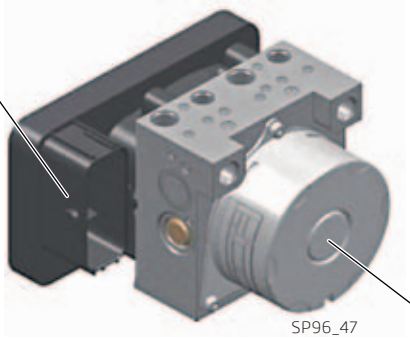
Steuergerät

Hydraulikanlage
mit Hydraulikpumpe

Elektromotor
der Hydraulikpumpe

die Steuergeräte
M-ABS und ESC Base
sind mit identischem
38-Pin-Stecker
ausgestattet

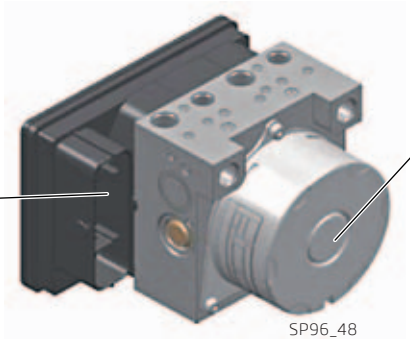
ESC Base



SP96_47

die Steuergeräte
ESC Base und ESC
High haben die
gleiche Hydraulikan-
lage und den glei-
chen Elektromotor
der Hydraulikpumpe

ESC High



SP96_48

Rundstecker
46 Pin

7.2 Funktion Multikollisionsbremsung (MKB)

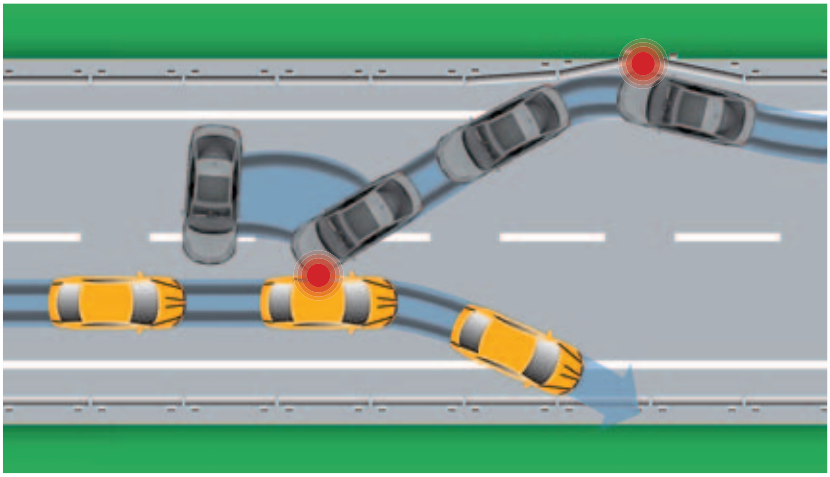
Die Funktion der Multikollisionsbremsung sorgt für schnelle Verzögerung und Stabilisierung des Fahrzeugs nach Kollision. So beugt sie weiteren eventuellen Kollisionen vor, wenn das Fahrzeug nach dem Aufprall nicht genügend gebremst oder geführt wird, zum Beispiel wenn der Fahrzeuginsasse schockiert oder verletzt ist.

Funktionsbeschreibung
Bei einem Unfall, bei welchem der Airbag aktiviert wird, schaltet sich die Funktion der Multikollisionsbremsung ein. Das Fahrzeug beginnt mit der Verzögerung von 0,6 g zu bremsen, die Bremsung dauert bis zur Geschwindigkeit von 10 km/h. Gleichzeitig mit der automatischen Bremsung wird die Bremsbahntrajektorie des Fahrzeugs durch das Steuergerät der Brems- und Stabilisierungssysteme gesteuert, damit es zu keinem Umdrehen des Fahrzeugs kommt. (Zum Beispiel Beschränkung der Rotation mithilfe der automatischen Gaspedalbetätigung.)

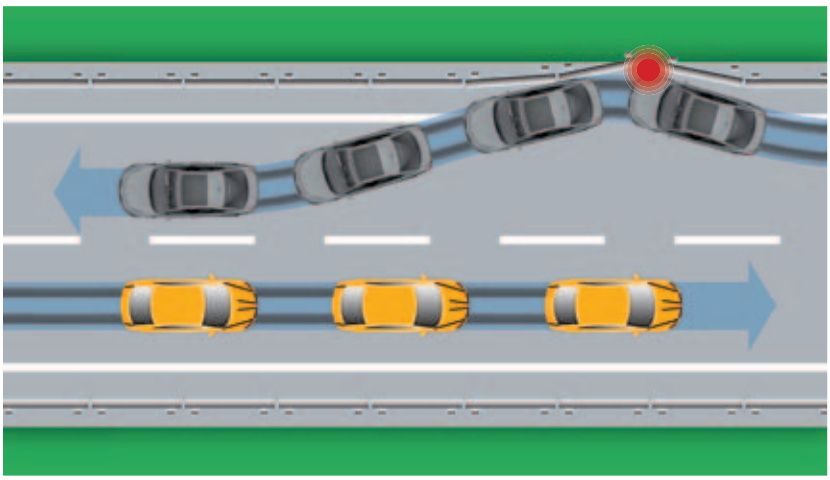
Aktivierung
Die Funktion wird aufgrund des Signals vom Airbag-Steuergerät aktiviert. Die Einschaltbedingung der Funktion der Multikollisionsbremsung ist die Aktivierung von mindestens einem Airbag im Fahrzeug.

Realisierung
Die Funktion wird durch das Steuergerät der Brems- und Stabilisierungssysteme realisiert.

Signalgebung
Wenn die Funktion der Multikollisionsbremsung aktiviert wird, werden auch die Bremsleuchten im Rahmen dieser Funktion automatisch eingeschaltet, die dauerhaft blinken. Nach dem Bremsen des Fahrzeuges werden die Warnleuchten automatisch eingeschaltet.
Der Fahrzeugführer wird über die Aktivierung der MKB-Funktion mittels Mitteilung an der Anzeige der verbundenen Instrumententafel und durch Einschaltung der Kontrollleuchte ESC/ASR informiert.



Ohne Funktion Multikollisionsbremsung SP96_81



Mit Funktion Multikollisionsbremsung SP96_82

7.3 Prefill-Funktion (EBP)

Die Prefill-Funktion sichert die nachträgliche Druckbeaufschlagung des hydraulischen Bremssystems und bereitet somit das Bremssystem auf den eventuellen Notfall vor. Die Funktion wird bei schnellem Loslassen des Gaspedals seitens des Fahrzeugführers aktiviert.
So verkürzt sich die Bremsanlaufzeit und gleichzeitig auch die Bremsbahn des Fahrzeugs.

M-ABS
Das Steuergerät M-ABS MK 100 enthält die Funktion Prefill und die Funktion Multikollisionsbremsung nicht. Diese fortgeschrittenen Funktionen werden durch die Steuergeräte mit ESC sichergestellt, siehe Funktionsübersicht-stabelle auf Seite 42 dieses Handbuchs.

8.0 Reifen und Felgen

Škoda Octavia III wird mit der folgenden Linie von Stahl- und Aluminiumrädern ausgestattet.

Stahlräder mit vollflächigen Deckeln:



SP96_49

Abdeckung **SIDUS**, 15"-Räder



SP96_50

Abdeckung **TEKTON**, 16"-Räder

Leichtmetallfelgen:



SP96_51

VELORUM, 16"-Räder



SP96_52

MINORIS, 16"-Räder



SP96_53

ILIAS, 16"-Räder



SP96_54

DENOM, 17"-Räder



SP96_55

TERON, 17"-Räder



SP96_56

ALARIS, 18"-Räder



SP96_57

GOLUS, 18"-Räder

9.0 Motoren

9.1 Neue MOB- und MDB-Motoren

Wie wir bereits im Kapitel 2.6 auf Seite 8 dieses Handbuchs erwähnt haben, betrifft die Konzeption der MQB-Architektur auch die Motoreinheiten. Im Fahrzeug ŠKODA Octavia III kommen bereits ausschließlich die überarbeiteten Motoren des neuen Baukastensystems zum Einsatz. Die einheitlichen Motoren werden somit die Fahrzeuge des ganzen Konzerns verbinden.

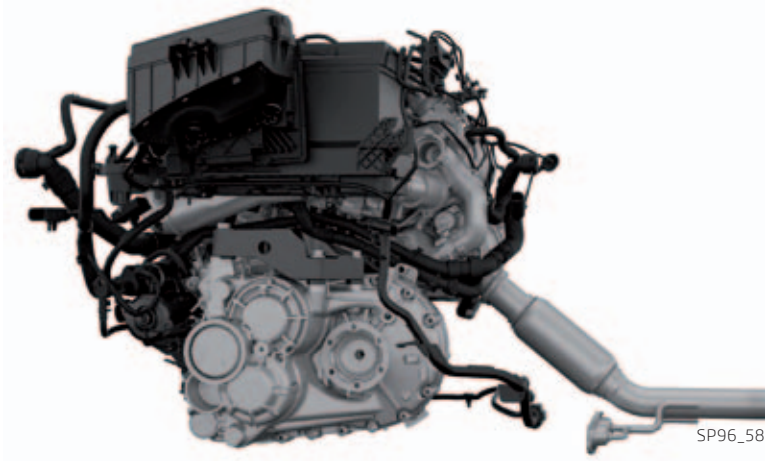
Die neuen MOB-Motoren (Benzin) und MDB-Motoren (Diesel) wurden konstruktiv völlig überarbeitet. Für die Funktion der Baukastenstruktur haben ihre Modifikationen zwei grundlegende Merkmale mit sich gebracht:

1. **Die Aggregate sind in modularer Konzeption geplant**, diese Konzeption macht große Variabilität der einzelnen Motorversionen möglich (mit Rücksicht auf die geforderte Leistung, geltende Emissionsvorschriften in den einzelnen Regionen usw.)

Modulbausteine der neuen Motoren (Linie EA211):

- Aluminium-Motorblock
- monolithischer Zylinderkopfdeckel mit integrierten Nockenwellen
- Turbolader- und Katalysator-Einbaumodul
- Steuerungsantrieb und Hilfsaggregat-Antrieb
- Saugrohrmodul mit integriertem Druckluftkühler
- Konsole für Motorlagerung und Abdeckungen für Steuerungsantriebe
- Modul der Kühlflüssigkeitspumpe und der Thermostatgehäuse
- Luftfiltermodul
- Zylinderkopf mit integriertem Abgaskrümmer

2. **Die Motoren erhielten eine einheitliche Motorblockverdrehung und die Ausrichtung des Motorauspuffs wurde derart vereinheitlicht,** dass die einheitliche Anbindung der nachgelagerten Baukastensysteme des Fahrzeugs garantiert wird (Lagerung der Getriebe, Anschluss des Auspuffsystems).


SP96_58



Alle, sowohl die Diesel- als auch die Benzinaggregate (der neuen Linien EA211, EA888 und EA288), sind um 12° nach hinten geneigt und der Abgaskrümmer ist bei allen Aggregaten auch nach hinten ausgeführt.

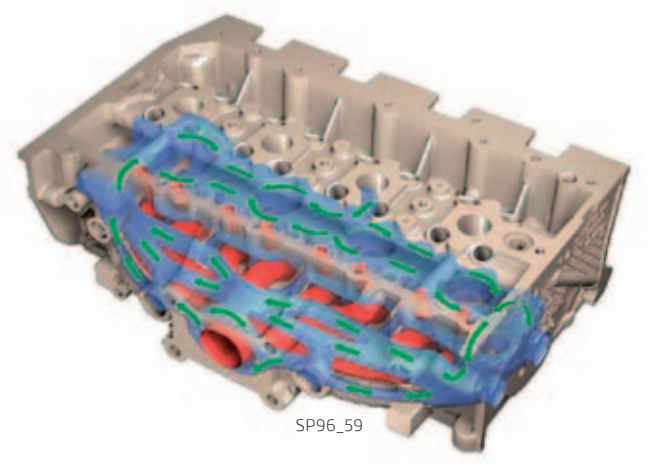
Mit dem Umbau der Motoren wurden sie auch deutlich modernisiert.

Entwicklungsänderungen bei den Motoren der Linie EA211 (1,2 TSI / 63 kW und 77 kW, 1,4 TSI / 103 kW)

- wartungsfreier Steuerungsriemen
- optimierter Verbrennungsvorgang
- Entlastung der Kurbelwelle, Pleuel und Kolben
- Sechzehnventiltechnik neu bei Motoren 1,2 TSI
- Turbolader und Katalysator in einem Einbaumodul
- variable Zeitsteuerung von Ventilen
- Motorkopf mit gekühltem Abgaskrümmer
- Alu-Motorblock neu auch für den Motor 1,4 TSI

Motorkühlung
Für die Motorkühlung wird ein Doppelkreislaufsystem mit zwei Thermostaten eingesetzt. Der erste Kreislauf dient für den Motorblock, der zweite dann für den Zylinderkopf. Gleichzeitig wurde das Kühlmittelvolumen reduziert, was zusammen mit der eigenständigen Temperaturregelung beider Kühlkreisläufe eine schnellere Erwärmung des Motors auf Betriebstemperatur bewirkt. Im Kühlkreislauf des Motorblocks ist auch der Motorölkühler integriert.

Motorkopf mit integriertem Abgaskrümmer
Im Zylinderkopf ist die Sammelleitung des Abgaskrümmers integriert. Die Abgase werden mit dem Wasserkreislauf des Zylinderkopfes abgekühlt. Die niedrigere Abgastemperatur bedeutet eine geringere Belastung des Katalysators. Die integrierten Krümmerleitungen tragen zur schnelleren Motorerwärmung auf die Betriebstemperatur bei.



Abgaskühlvorgang im Abgaskrümmer, der im Zylinderkopf integriert ist

Turbolader
Der Katalysator und der Turbolader bilden zusammen ein Montagemodul. Das Umlaufventil des Turboladers wird mit einem E-Motor angesteuert, der eine schnelle und präzise Betätigung ermöglicht. Die Motorreaktionen auf die Befehle des Fahrers sind schneller und kürzer.

9.2 Tabellenübersicht der Motorvarianten

Das Modell ŠKODA Octavia der dritten Generation wird zum Tage des Verkaufsbeginnst mit sechs Aggregaten ausgestattet.
Es handelt sich um vier aufgeladene Vierzylinder-Benzinmotoren TSI und zwei TDI-Vierzylinder-Motoren, also auch mit Turbolader ausgestattet.

Benzinaggregate für Octavia III	Linie
1,2 TSI / 63 kW	EA211
1,2 TSI / 77 kW	EA211
1,4 TSI / 103 kW	EA211
1,8 TSI / 132 kW	EA888

Dieselaggregate für Octavia III	Linie
1,6 TDI / 77 kW	EA288
2,0 TDI / 110 kW	EA288



SP96_63



SP96_62

Weitere Motorvarianten
In der Zukunft wird das Angebot der Motorvarianten für Octavia III um CNG-Motoren (Erdgas), ein Dieselaggregat für Škoda Octavia Greenline und auch um die Motoren für die Sportversion ŠKODA Octavia III RS erweitert.

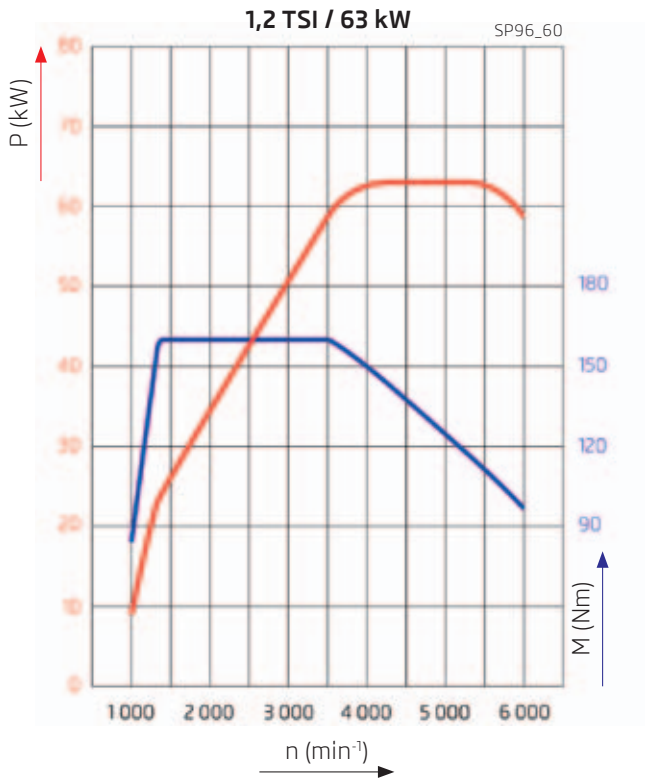
9.3 Benzinaggregate 1,2 TSI / 63 kW und 77 kW

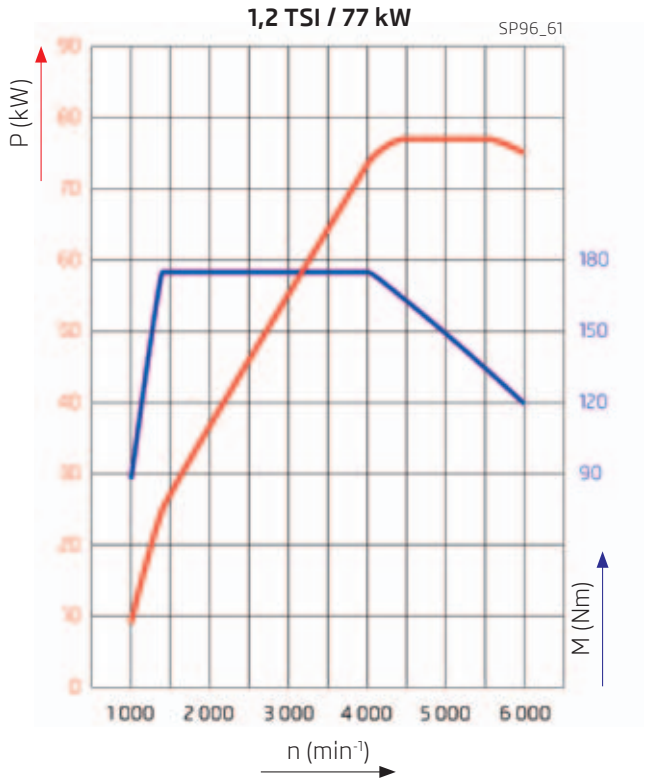
Die grundlegende Benzinantriebseinheit für den ŠKODA Octavia III ist der Motor 1,2 TSI mit der Leistung von 63 kW (86 PS). Die Motoraufladung mit Turbolader sorgt für das maximale Drehmoment von 160 Nm im Drehzahlbereich von 1400 bis 3500 min^{-1}. Der Motor wiegt 97 kg, im Octavia III wird er mit Fünfgang-Schaltgetriebe eingesetzt.
Die Leistungsvariante 77 kW, die sich durch die unterschiedliche Einstellung des Steuergeräts unterscheidet, bietet einen höheren Wert des Drehmoments bei größerem Drehzahlbereich an.

Der Motor geht von seinem Vorgänger aus, der die gleiche Bezeichnung und die gleiche Höchstleistung hatte. Der Motor wurde allerdings komplett überarbeitet. Der Motor ist jetzt mit Vierventilzylinder mit Steuerung 2 x OHC (zwei Nockenwellen im Zylinderkopf) ausgerüstet. Zeitsteuerung der Einlassventile ist variabel. Neu entworfen wurde der Zylinderkopf mit Abgaskrümmerkühlung.

1,2 TSI / 63 kW* und 77 kW **	
Konstruktion	Benzinmotor, Serienmotor, 2 x OHC, mit Abgasturbolader aufgeladen, mit Flüssigkeit gekühlt, mit Direkteinspritzung des Kraftstoffs, vorn in Querrichtung gelagert
Zylinderanzahl	4
Hubraum	1197 cm^3
Bohrung	71 mm
Hub	75,6 mm
Max. Leistung	63 kW bei 4300–5300 min^{-1} * 77 kW bei 4500–5500 min^{-1} **
Max. Drehmoment	160 Nm bei 1400–3500 min^{-1} * 175 Nm bei 1400–4000 min^{-1} **
Verdichtungsverhältnis	10,5 : 1
Befüllen	elektronisch gesteuerte direkte Kraftstoffeinspritzung MPI
Zündung	elektronisch, berührungsfrei, mit Steuerung gesteuert
Schmier	Druck-Umlauf-Schmierung mit Volldurchflussölreinigung
Kraftstoff	bleifreies Benzin (min. OZ 95)
Emissionsnorm	EU 5

Leistungs- und Momentdiagramme





P – Leistung, M – Drehmoment, n – Motordrehzahl

9.4 Benzinaggregat 1,4 TSI / 103 kW

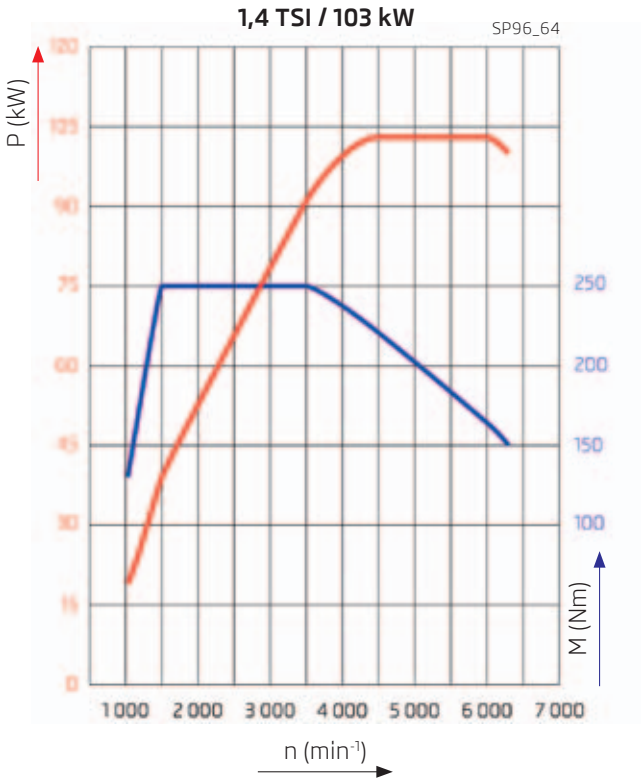
Der Motor 1,4 TSI mit der Leistung von 103 kW (140 PS) wird mit Sechsgang-Schaltgetriebe verbaut. Der Motor bietet ein maximales Drehmoment von 250 Nm mit Drehzahlbereich von 1500 und 3500 min^{-1}. Das Motorgewicht beträgt 106 kg.


SP96_77

1,4 TSI / 103 kW	
Konstruktion	Benzinmotor, Serienmotor, 2 x OHC, mit Abgasturbolader aufgeladen, mit Flüssigkeit gekühlt, mit Direkteinspritzen des Kraftstoffs, vorn in Querrichtung gelagert
Zylinderanzahl	4
Hubraum	1395 cm^3
Bohrung	74,5 mm
Hub	80,0 mm
Max. Leistung	103 kW bei 4500–6000 min^{-1}
Max. Drehmoment	250 Nm bei 1500–3500 min^{-1}
Verdichtungsverhältnis	10,5 : 1
Befüllen	elektronisch gesteuerte direkte Kraftstoffeinspritzung MPI
Zündung	elektronisch, berührungsfrei, mit Steuerung gesteuert
Schmier	Druck-Umlauf-Schmierung mit Volldurchflussölreinigung
Kraftstoff	bleifreies Benzin (min. OZ 95)
Emissionsnorm	EU 5

Der Benzinmotor 1,4 TSI wird gleich wie die Motoren 1,2 TSI direkt im Mutterwerk ŠKODA AUTO in Mladá Boleslav gebaut.


SP96_76



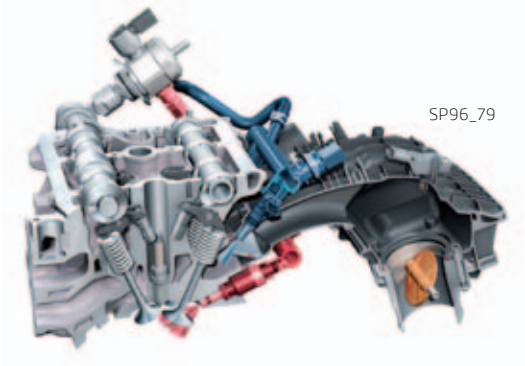
P – Leistung, M – Drehmoment, n – Motordrehzahl

9.5 Benzinaggregat 1,8 TSI / 132 kW

Der stärkste Motor in der Benzinkategorie ist der Aggregat 1,8 TSI mit der Leistung von 132 kW. Der Motor verfügt über das Höchstdrehmoment von 250 Nm, das er dank dem Turbolader in breitem Drehzahlbereich anbietet, von 1250 bis 5000 min^{-1}. Das Motorgewicht beträgt 134 kg.

Neue Elemente, die in der Linie EA888 realisiert wurden

- Konstruktion des Zylinderkopfs mit integrierter Auspuffleitung (Gewichtsreduzierung des Turboladers um 40 %)
- kombinierte direkte (FSI) und indirekte (MPI) Einspritzung (zur Reduzierung der Festpartikelbildung)
- zwei Einspritzdüsen pro Zylinder
- variable Zeitsteuerung der Ein- sowie Auslassventile mit Kettensteuerung
- variabler Hub der Auslassventile
- Intelligenter Kühlkreislauf – Temperatursteuerung nach Belastung und Motordrehzahl
- erste Lambda-Sonde vor dem Turbolader und die zweite nach dem Katalysator
- Einspritzdruckerhöhung (FSI) auf 200 bar
- Gewichtsreduzierung
- elektromotorisch angesteuerter Turbolader

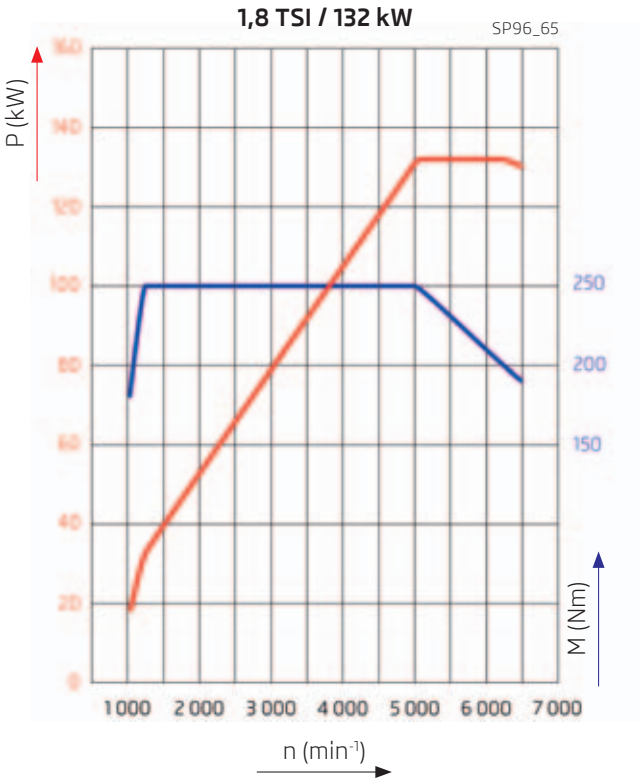


Mit der anstehenden Emissionsnorm EU6 wird hoher Wert auf die Motorbauweise gelegt, die zu weiterer Reduzierung der Emissionen führen wird. Die Kombination der direkten und indirekten Kraftstoffeinspritzung, in Verbindung mit der Steuerungssoftware für diese kombinierte Einspritzung, erlaubt eine deutliche Beschränkung der produzierten Festpartikelmenge.

1,8 TSI / 132 kW	
Konstruktion	Benzinmotor, Serienmotor, 2 x OHC, mit Abgasturbolader aufgeladen, mit Flüssigkeit gekühlt, mit kombinierter Kraftstoffeinspritzung, vorn in Querrichtung gelagert
Zylinderanzahl	4
Hubraum	1798 cm^3
Bohrung	82,5 mm
Hub	84,2 mm
Max. Leistung	132 kW bei 5100–6200 min^{-1}
Max. Drehmoment	250 Nm* bei 1250–5000 min^{-1}
Verdichtungsverhältnis	9,6 : 1
Befüllen	elektronisch gesteuerte kombinierte Kraftstoffeinspritzung
Zündung	elektronisch, berührungsfrei, per Steuerung gesteuert
Schmierung	Druck-Umlauf-Schmierung mit Volldurchflussölreinigung
Kraftstoff	bleifreies Benzin (min. OZ 95, 91**)
Emissionsnorm	EU 6

* 280 Nm in Verbindung mit dem Allradantrieb

** Bei Verwendung von Benzin mit einer niedrigeren Oktanzahl kann die Leistung geringfügig zurückgehen.



P – Leistung, M – Drehmoment, n – Motordrehzahl

9.6 Dieselaggregat 1,6 TDI / 77 kW

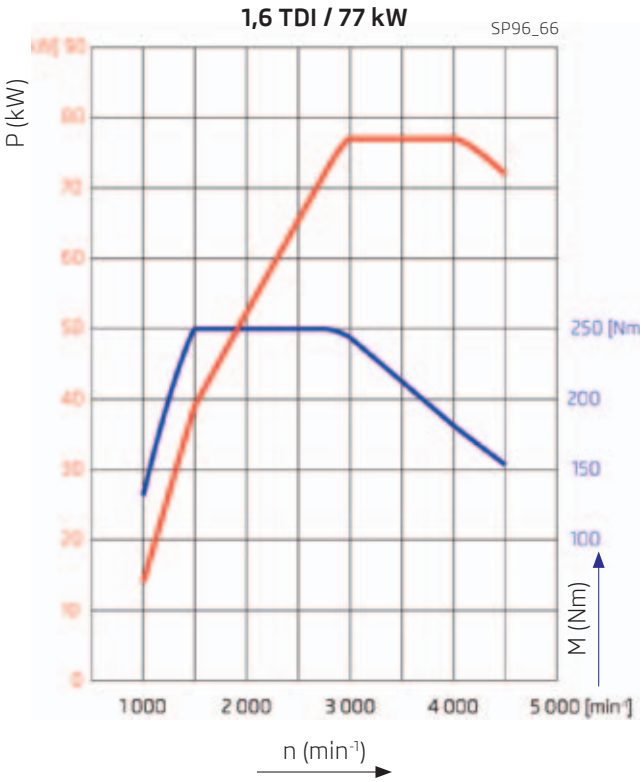
Der Vierzylinder-Dieselmotor 1,6 TDI ist mit Common-Rail-Einspritzung ausgestattet. Zum Tage des Anlaufs des neuen Modells ŠKODA Octavia III wird er in der Leistungsvariante 77 kW montiert.
Der Motorblock ist aus Graulegierung hergestellt, der Zylinderkopf ist aus Aluminiumlegierung hergestellt, das Gesamtgewicht des Motors 1,6 TDI beträgt 168,4 kg.

Neue Elemente, die in der Linie EA288 realisiert wurden

- Pressluftkühler, in der Saugleitung integriert
- Wartungsfreier Antriebsriemen von zwei Nockenwellen



1,6 TDI/77 kW	
Konstruktion	Dieselmotor, Serienmotor, 2 x OHC, mit Abgasturbolader aufgeladen, mit Flüssigkeit gekühlt, mit Hochdruck-Direkteinspritzen des Kraftstoffs, vorn in Querrichtung gelagert
Zylinderanzahl	4
Hubraum	1598 cm^3
Bohrung	79,5 mm
Hub	80,5 mm
Max. Leistung	77 kW bei 3000–4000 min^{-1}
Max. Drehmoment	250 Nm bei 1500–2750 min^{-1}
Verdichtungsverhältnis	16,0 : 1
Befüllen	elektronisch gesteuerte Hochdruckeinspritzung mit Common-Rail-System
Schmierung	Druck-Umlauf-Schmierung mit Volldurchflussölreinigung
Kraftstoff	Dieselkraftstoff
Emissionsnorm	EU 5



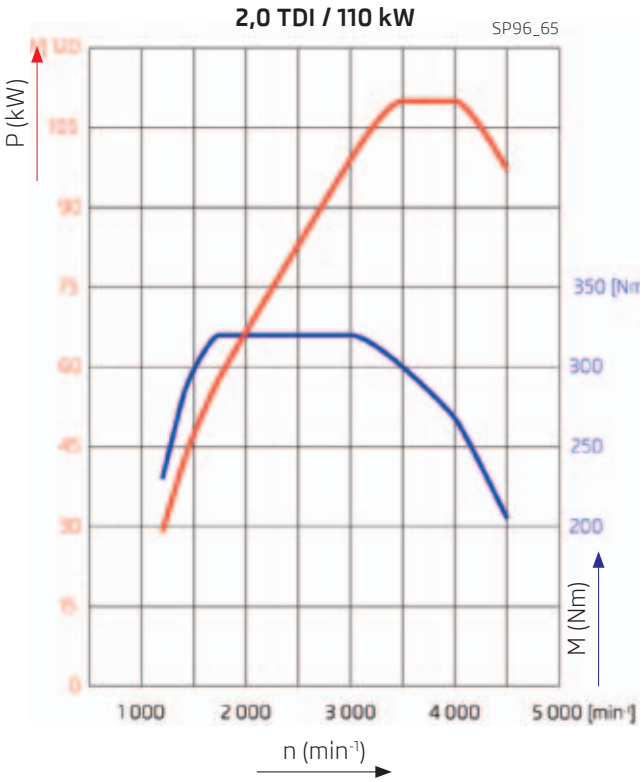
P – Leistung, M – Drehmoment, n – Motordrehzahl

9.7 Dieselaggregat 2,0 TDI / 110 kW

Der stärkste Dieselmotor für das neue Fahrzeug (zum Verkaufsbeginn des neuen Octavia III) ist das Aggregat 2,0 TDI mit der Höchstleistung von 110 kW. Der Motor 2,0 TDI bietet ein maximales Drehmoment von 320 Nm mit Drehzahlbereich von 1750 –3000 min^{-1}.
Die Bauweise dieses Motors ist ähnlich wie die Bauweise seines kleineren Bruders 1,6 TDI, der Motorblock ist auch aus Graulegierung hergestellt und der Zylinderkopf ist wieder aus Aluminiumlegierung. Das Aggregat 2,0 TDI mit dem Gesamtgewicht von 172 kg ist um 3,6 kg schwerer als der Motor 1,6 TDI.



2,0 TDI / 110 kW	
Konstruktion	Dieselmotor, Serienmotor, 2 x OHC, mit Abgasturbolader aufgeladen, mit Flüssigkeit gekühlt, mit Hochdruck-Direkteinspritzen des Kraftstoffs, vorn in Querrichtung gelagert
Zylinderanzahl	4
Hubraum	1968 cm^3
Bohrung	81,0 mm
Hub	95,5 mm
Max. Leistung	110 kW bei 3500–4000 min^{-1}
Max. Drehmoment	320 Nm bei 1750–3000 min^{-1}*
Verdichtungsverhältnis	16,2 : 1
Befüllen	elektronisch gesteuerte Hochdruckeinspritzung mit Common-Rail-System
Schmierung	Druck-Umlauf-Schmierung mit Vollduchflussölreinigung
Kraftstoff	Dieselkraftstoff
Emissionsnorm	EU 5



P – Leistung, M – Drehmoment, n – Motordrehzahl

10. Getriebe

10.1 Übersicht über die Getriebe zu Dieselaggregaten und Tabellen mit Übersetzungsverhältnissen

Getriebe in Verbindung mit Benzinaggregaten
Die Motoren 1,2 TSI in beiden Leistungsvarianten 63 und 77 kW werden im ŠKODA Octavia III durch das Fünfganggetriebe MQ200 - 5F ergänzt. Die übrigen Benzinaggregate werden gemeinsam mit Sechsgang-Schaltgetrieben MQ250 - 6F eingesetzt.

Mechanische Getriebe des Modells ŠKODA Octavia III in Kombination mit Benzinmotoren – Merkmale der Übersetzungen

	MQ200-5F 1,2 TSI/63 kW 1,2 TSI/77 kW	MQ250-6F 1,4 TSI/103 kW 1,8 TSI/132 kW
Ausgleichsgetriebe (Achsgetriebe-Übersetzung)	4,056	3,647
1. Gang	3,77	3,78
2. Gang	1,95	2,12
3. Gang	1,28	1,36
4. Gang	0,88	1,03
5. Gang	0,67	0,86
6. Gang	–	0,73
7. Gang	–	–
Rückwärtsgang	3,18	3,60

Zum Tage des Verkaufsbeginns kann der Octavia III mit Motor 1,8 TSI auch mit dem Siebengang-Doppelkupplungsautomatikgetriebe OCW - DQ200 -7F alternativ ausgestattet werden.

Automatikgetriebe des Modells ŠKODA Octavia III in Kombination mit Benzinmotoren – Merkmale der Übersetzungen

	DQ200-7F 1,8 TSI/132 kW
Ausgleichsgetriebe (Achsgetriebe-Übersetzung)	4,438*/3,227**/4,176***
1. Gang	3,76
2. Gang	2,27
3. Gang	1,53
4. Gang	1,12
5. Gang	1,18
6. Gang	0,95
7. Gang	0,80
Rückwärtsgang	4,17

Übersetzungsverhältnis des Ausgleichsgetriebes für: *1.,2.,3. und 4. Gang; **5., 6. und 7. Gang;
***für Rückwärtsgang.

Hinweis: Übersicht der Getriebearten in Kombination mit den Benzinaggregaten, gültig zum Beginn des Verkaufs des ŠKODA Octavia III.

11.2 Übersicht über die Getriebe zu Dieselaggregaten und Tabellen mit Übersetzungsverhältnissen

Getriebe in Verbindung mit Dieselaggregaten
Der Motor 1,6 TDI kommt im ŠKODA Octavia III in Verbindung mit dem Fünfgang-Schaltgetriebe MQ250-5F zum Einsatz. Das Sechsgang-Schaltgetriebe wird bei der Motorvariante 2,0 TDI/110 kW eingesetzt.

Mechanische Getriebe des Modells ŠKODA Octavia III in Kombination mit Dieselmotoren –Merkmale der Übersetzungen

	MQ250-5F 1,6 TDI/77 kW	MQ350-6F 2,0 TDI/110 kW
Ausgleichsgetriebe (Achsgetriebe-Übersetzung)	3,647	3,45[a]/2,76[b]
1. Gang	3,78	3,77
2. Gang	1,94	1,96
3. Gang	1,19	1,26
4. Gang	0,82	0,87
5. Gang	0,63	0,86
6. Gang	–	0,72
7. Gang	–	
Rückwärtsgang	3,60	4,55

Übersetzungsverhältnis des Ausgleichsgetriebes für: [a]1.–4. Gang; [b]5., 6. Gang und Rückwärtsgang;

Der Dieselmotor 1,6 TDI/77 kW kann auch in Verbindung mit dem Siebengang-Automatikgetriebe OCW - DQ200-7F, der stärkste Dieselmotor 2,0 TDI dann mit dem Sechsgang-Automatikgetriebe OD9 - DQ250-6F eingesetzt werden.

Automatikgetriebe des Modells ŠKODA Octavia III in Kombination mit Dieselmotoren – Merkmale der Übersetzungen

	DQ200-7F 1,6 TDI/77 kW	DQ250-6F 2,0 TDI/110 kW
Ausgleichsgetriebe (Achsgetriebe-Übersetzung)	4,80*/3,429**/4,5***	4,118[c]/3,043[d]
1. Gang	3,5	3,46
2. Gang	2,09	2,05
3. Gang	1,34	1,30
4. Gang	0,93	0,90
5. Gang	0,97	0,91
6. Gang	0,78	0,76
7. Gang	0,65	–
Rückwärtsgang	3,72	3,99

Übersetzungsverhältnis des Ausgleichsgetriebes für: *1.,2.,3. und 4. Gang; **5., 6. und 7. Gang; ***für Rückwärtsgang. Übersetzungsverhältnis des Ausgleichsgetriebes für: [c]1., 2., 3. und 4. Gang; [d]5. und 6. Gang.

Hinweis: Übersicht der Getriebearten in Kombination mit den Dieselaggregaten, gültig zum Beginn des Verkaufs von ŠKODA Octavia III.

11.3 Funktion des Segelmodus bei Automatikgetrieben

Für das Modell ŠKODA Octavia III sind die Automatikgetriebe OCW und OD9 neu mit der Leerlauffunktion bzw. Segelmodusfunktion ausgestattet; bei diesem Modus wird das Motordrehmoment vom Getriebe trenngeschaltet. Die Funktion kann im Menü des Infotainments durch Anwahl des Fahrprofils ECO aktiviert werden.

Funktionsbeschreibung
Wenn die Funktion aktiviert ist, kommt es nach Entlastung des Gaspedals durch den Fahrer zum Öffnen der Kupplung und zur Trennung des Motors vom Getriebe. Das Motordrehmoment wird daher auf die Kupplung nicht übertragen. Der Motor läuft leer, das Fahrzeug muss das Motorbremsmoment nicht überwinden. Er nützt somit seine kinetische Energie bei der Trägheitsfahrt maximal aus. So wird Kraftstoff gespart. Die Segelmodusfunktion kann zur Kraftstoffeinsparung um bis zu0,5 l/100 km führen (abhängig vom Fahrstil und Motor).
Der Trennzustand beansprucht nicht den Kupplungsmechanismus. Er ist bei den Automatikgetrieben OCW und OD9 derart entworfen, dass sie mit Kraft geschaltet werden, im trenngeschalteten Zustand wirkt aber keine Steuerkraft auf den Mechanismus.
Der Segelmodus kann durch kurzfristiges Treten des Bremspedals oder durch Betätigung der Taste „–" am Multifunktions-Lenkrad unterbrochen werden.

Aktivierungsbedingungen der Segelmodusfunktion
Gaspedal ist entlastet
Tempomat ist nicht aktiv
Bremspedal ist nicht getreten
Wahlschalterhebel in Position D
Geschwindigkeit über 20 km/h
Steigung/Gefälle bis 12 %
Die Funktion ist im Fahrprofilmenü angewählt

Deaktivierungsbedingungen der Segelmodusfunktion
Gaspedal ist getreten
Tempomat ist aktiv
Durchgetretenes Bremspedal (bei Geschwindigkeiten bis 30 km/h bleibt der Freilauf aktiv)
Gefälle höher als 12 %
Gangschaltung mit Getriebewahlschalter

Bemerkungen

Übersicht der bisher ausgegebenen Werkstatt-Lehrmittel

Nr.	Bezeichnung
1	Mono-Motronic
2	Zentralverriegelung
3	Autoalarm
4	Arbeit mit elektrischen Schaltplänen
5	ŠKODA FELICIA
6	Sicherheit von ŠKODA-Fahrzeugen
7	ABS – Grundlagen – wurde nicht herausgegeben
8	ABS – FELICIA
9	Startsperre mit Transponder
10	Klimaanlage im Fahrzeug
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 Komfortelektroniksystem
18	ŠKODA OCTAVIA Mechanisches 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, Datenbus CAN-BUS
25	OCTAVIA – CLIMATRONIC
26	OCTAVIA – Fahrzeugsicherheit
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	Radio-Navigationssystem – Aufbau und Funktion
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	Mechanisches Schaltgetriebe 02T und 002
38	ŠkodaOctavia; Modell 2001
39	Euro-On-Board-Diagnose
40	Automatikgetriebe 001
41	Sechsganggetriebe 02M
42	Škoda Fabia – ESP
43	Abgasemissionen
44	Verlängerte Serviceintervalle
45	Dreizylinder-Benzinmotoren 1,2 l
46	Škoda Superb; Fahrzeugvorstellung; Teil I
47	Škoda Superb; Fahrzeugvorstellung; 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 Auswuchtwellen und 2-stufiger Saugleitung
52	Škoda Fabia; Motor 1,4 l TDI mit dem Einspritzsystem Pumpe-Düse
53	Škoda Octavia; Fahrzeugvorstellung
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; Festpartikelfilter mit Additivum
61	Radio-Navigationssysteme in Škoda-Fahrzeugen
62	Škoda Roomster; Fahrzeugvorstellung, I. Teil
63	Škoda Roomster; Fahrzeugvorstellung, II. Teil
64	Škoda Fabia II; Fahrzeugvorstellung
65	Škoda Superb II; Fahrzeugvorstellung I. Teil
66	Škoda Superb II; Fahrzeugvorstellung II. Teil
67	Dieselmotor; 2,0 l/125 kW TDI mit Einspritzsystem Common Rail
68	Benzinmotor 1,4 l/92 kW TSI mit Turbolader-Aufladung
69	Benzinmotor 3,6 l/191 kW FSI
70	Allradantrieb mit Haldex-Kupplung der IV. Generation
71	Škoda Yeti; Fahrzeugvorstellung I. Teil
72	Škoda Yeti; Fahrzeugvorstellung II. Teil
73	LPG-System in Škoda-Fahrzeugen
74	Benzinmotor 1,2 l/77 kW TSI mit Turbolader-Aufladung
75	7-Gang-Automatikgetriebe mit Doppelkupplung 0AM
76	Fahrzeuge Green-Line
77	Geometrie
78	Passive Sicherheit
79	Standheizung
80	Dieselmotoren 2,0 l; 1,6 l; 1,2 l mit Kraftstoffeinspritzsystem Common Rail
81	Bluetooth in Škoda-Fahrzeugen
82	Sensoren und Geber in Kraftfahrzeugen – Antriebsmechanismus
83	Benzinmotor 1,4 l/132 kW TSI mit Doppelaufladung (Kompressor, Turbolader)
84	Škoda Fabia II RS; Fahrzeugvorstellung
85	KESSY-System in Škoda-Fahrzeugen
86	START-STOPP-System in Škoda-Fahrzeugen
87	Wegfahrsperren in Škoda-Fahrzeugen
88	Brems- und Stabilisierungssysteme
89	Sensoren und Geber in Škoda-Fahrzeugen – Sicherheit und Komfort
90	Erhöhung der Kundenzufriedenheit mit Hilfe der CSS-Studie
91	Reparaturen der Elektroinstallation in Škoda-Fahrzeugen
92	Škoda Citigo– Fahrzeugvorstellung
93	0CF-Fünfgang-Schaltgetriebe und Automatisiertes ASG-Fünfgang-Getriebe
94	Diagnostik der Automatikgetriebe 0AM und 02E
95	ŠKODA Rapid – Fahrzeugvorstellung
96	ŠKODA Octavia III – Fahrzeugvorstellung – I. Teil

Alle Rechte und technischen Änderungen vorbehalten.
S00.2002.96.00 (DE) Technischer Stand 12/2012
© ŠKODA AUTO a.s.
https://portal.skoda-auto.com