

Škoda Yeti

Présentation du véhicule - Partie II



Programme autodidactique



Malgré sa robustesse, le design fonctionnel du modèle Yeti dégage une impression de légèreté et répond à tous les idéaux en matière de visibilité au-dessus de la carrosserie, de réglage en hauteur des sièges et d'utilisation variable du véhicule.



Grâce à son coffre à bagages variable, Yeti vient également à bout des transports les plus exigeants et peut, après avoir enlevé les sièges arrière, accueillir une charge pouvant aller jusqu'à 1760 litres. Le concept équilibré du véhicule permet d'obtenir ce que le design promet: Plaisir et dynamisme pendant la conduite.



Sécurité des passagers	4
Airbags	4
Chauffage et climatisation	9
Système de ventilation	9
Appareils électriques	10
Calculateurs dans la voiture	10
Liaison du collecteur de données Bus CAN dans l'auto	14
Aide au stationnement PLA	16
Phares principaux	23
Système de feux de route à ajustage automatique AFS	25
Tableau de bord	28
Interface MDI	31
Autoradio et systèmes de navigation	32
Pré-équipement téléphonique GSM II	35
Conception des antennes	40
Volants	43
Contrôle de l'éclairage extérieur du véhicule	44
Dispositif d'attelage	45

Veillez vous reporter aux Manuels de réparation, à l'appareil de diagnostic VAS 505x et à la littérature de bord pour consulter les instructions concernant la pose, la dépose, les réparations, le diagnostic ainsi que les informations détaillées pour le conducteur.

**La mise sous presse a eu lieu en 05/2009.
Ce catalogue ne sera pas réactualisé.**



Sécurité des passagers

Système des airbags

Le système des airbags est composé:

- des airbags
- de l'unité de commande centrale
- des capteurs de collision externes
- des témoins de contrôle d'airbag dans le tableau de bord
- du contacteur pour l'airbag du passager avant
- du témoin de contrôle pour activation/neutralisation de l'airbag du passager avant
- de l'installation électrique

- Airbag frontal du conducteur

- Airbag protège-genoux du conducteur

- Airbag latéral du conducteur et du passager avant



- Airbag frontal du passager avant - désactivable



- Airbags de tête

- Airbags latéraux arrière

- Capteur d'accélération dans la partie inférieure du montant „C“

SP72_01

- Capteur de pression dans les portières avant

Sécurité des passagers

Système d'activation des airbags

Le système d'activation des airbags est composé de l'unité de commande centrale et de quatre capteurs externes de collision pour identifier une choc latéral.

Unité de commande des airbags

L'unité de commande se trouve dans la partie avant du tunnel central dans le plancher de l'auto. Trois capteurs de collision y sont intégrés. Trois capteurs fonctionnent sur le principe de l'accélération négative du véhicule (capteurs d'accélération), un pour l'identification d'un choc frontal, l'autre pour un choc latéral.

Le troisième, utilisé récemment, le capteur appelé CISS (Crash Impact Sound Sensing) est employé comme capteur supplémentaire pour la vérification d'un choc frontal. Il fonctionne sur le principe de la mesure de l'importance acoustique d'un choc.

Capteur CISS

Le capteur CISS utilise l'onde sonore qui se produit dans la structure fixe du châssis à cause de la déformation due à une choc.

En fonction du signal mesuré, l'algorithme de l'unité de commande peut déterminer le type de choc et donner l'impulsion pour déclencher les airbags et les ceintures de sécurité.

L'utilisation du capteur CISS supplée un capteur d'accélération dans l'unité de commande des airbags (par ex. sur le modèle Superb II, pour le déclenchement des airbags en cas de choc frontal, le signal de trois capteurs d'accélération, dont deux sont intégrés à l'unité de commande, est nécessaire). De même, un capteur d'accélération, qui détecte la force du choc et le freinage du véhicule et un capteur CISS, qui détecte l'onde acoustique, sont utilisés pour reconnaître un choc frontal. L'accélération mais aussi le signal sonore doivent être mesurés pour le déclenchement des airbags. Le capteur détecte les vibrations acoustiques dans une plage de 400 Hz - 16 kHz.

Grâce à la mise en place du capteur CISS, l'utilisation d'un autre capteur d'accélération à l'avant comme sur le modèle Superb II n'est plus nécessaire.

Capteurs de collision externes

Deux sortes de capteurs de collision sont connectés à l'unité de commande des airbags. Il s'agit de capteurs de pression et de capteurs d'accélération qui envoient des données brutes à l'unité de commande.

Les capteurs de pression, qui sont placés dans un espace „sec“ de la portière conducteur et de la portière du passager avant, sont utilisés pour la détection d'un choc latéral.

Pour l'identification d'un choc sur les véhicules avec airbags latéraux arrière, resp. airbags de tête, un capteur d'accélération supplémentaire doit être utilisé, lequel se trouve dans la partie inférieure du montant C et sert à détecter un choc latéral qui ne déforme pas les portières avant.





SP72_07

Sécurité des passagers

Neutralisation de l'airbag frontal du siège passager avant

L'airbag frontal du siège passager avant peut être désactivé grâce à un contacteur placé dans la boîte à gants dans le tableau de bord côté passager avant en utilisant une clé de contact.

Pour signaler si l'airbag du siège passager avant est activé/désactivé par le contacteur, un témoin de contrôle d'airbag ON/OFF est monté dans la partie centrale du tableau de bord sur la Škoda Yeti.

Si l'airbag frontal du passager avant a été désactivé grâce au contacteur:

- le témoin de contrôle de l'airbag s'allume sur le tableau de bord pendant env. 4 s. après avoir mis le contact
- le témoin de contrôle d'airbag jaune **OFF** s'allume dans la partie centrale du tableau de bord



Après l'activation de l'airbag frontal du siège passager avant grâce au contacteur, le témoin de contrôle d'airbag jaune **ON** s'allume après avoir mis le contact. Le témoin s'éteint 65 s après avoir mis le contact.



Le témoin de contrôle d'airbag ON/OFF est contrôlé par l'unité de commande d'airbag et l'unité de bord BCM.



SP72_08



Après la désactivation de l'airbag frontal du passager avant, l'airbag latéral et l'airbag de tête du siège passager restent actifs ainsi que le rétracteur de ceinture.

Chauffage et climatisation

Répartition de l'air dans le véhicule

Les conduites d'air dans le modèle Yeti sont adaptées à son habitacle et au vitrage. Le système des diffuseurs d'air permet d'obtenir simplement et rapidement le confort thermique souhaité dans le véhicule. Au niveau du tableau de bord, les diffuseurs d'air sont disposés de façon classique comme dans les autres autos Škoda, pour les sièges arrières, l'air passe sous les sièges avant ou au dos la Jumbox, si le véhicule en est équipé.



SP72_02

Système de ventilation

Le modèle Yeti est proposé avec trois niveaux différents pour le système de ventilation et de chauffage:

- **Système de chauffage et de ventilation**
- Chauffage et climatiseur semi-automatiques **Climatic**
- Chauffage et climatiseur deux zones complètement automatiques **Climatronic**

Le fonctionnement et les commandes des systèmes de ventilation Climatic et Climatronic sont identiques à ceux des modèles Octavia II et Superb II.

Appareils électriques

Aperçu des calculateurs dans l'auto Škoda Yeti

Vue depuis l'avant





SP72_43

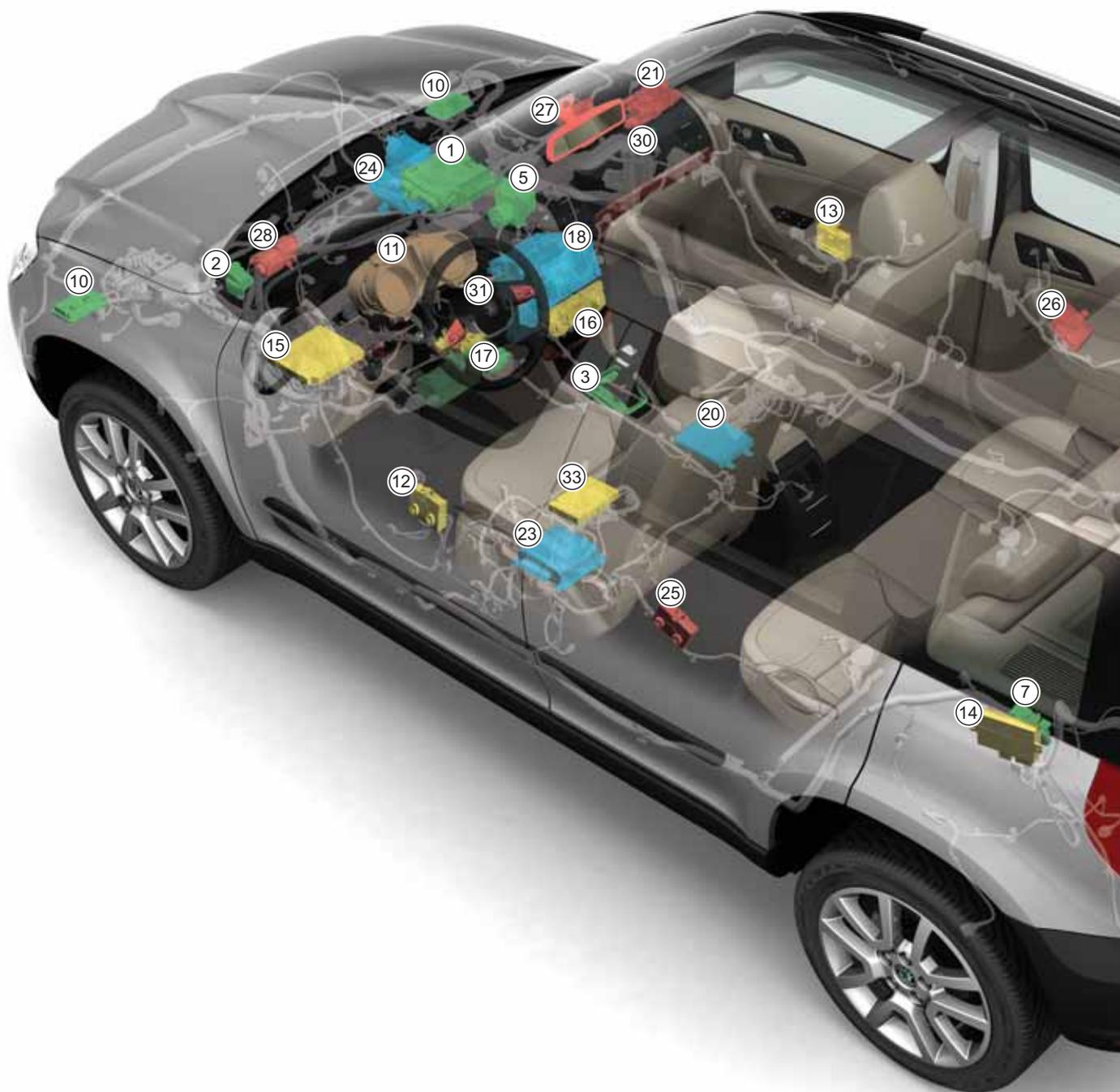
Légendes:

- ① Calculateur du moteur
- ② Calculateur de la boîte de vitesses automatique
- ③ Calculateur de capteurs de levier sélecteur de la boîte de vitesses automatique (voir P. 12, 13)
- ④ Calculateur de direction assistée
- ⑤ Calculateur ABS/ESP
- ⑥ Calculateur d'airbag
- ⑦ Calculateur de transmission intégrale (Haldex)
- ⑧ Calculateur d'assistance automatique au stationnement (PLA)/aide au stationnement (PDC)
- ⑨ Calculateur des phares bi-xénon avec éclairage directionnel
- ⑩ Unité de puissance des phares bi-xénon (droit/gauche)
- ⑪ Calculateur du tableau de bord et de l'antidémarrage avec transpondeur
- ⑫ Calculateur de la portière conducteur
- ⑬ Calculateur de la portière passager avant
- ⑭ Calculateur du dispositif d'attelage
- ⑮ Calculateur du réseau de bord (BCM)
- ⑯ Calculateur Climatronic/Climatic (voir P. 12, 13)
- ⑰ Calculateur de l'électronique de colonne de direction (voir P. 12, 13)
- ⑱ Calculateur de l'autoradio/système de radionavigation
- ⑲ Calculateur pour appareils multimédia externes
- ⑳ Calculateur de la commande de téléphone mobile (voir P. 12, 13)
- ㉑ Calculateur de la fenêtre de toit à commande électrique
- ㉒ Calculateur du store pare-soleil à commande électrique de la fenêtre de toit
- ㉓ Amplificateur (Soundsystem)
- ㉔ Calculateur du chauffage d'appoint
- ㉕ Calculateur de la portière arrière, gauche
- ㉖ Calculateur de la portière arrière, droite
- ㉗ Capteur de luminosité et de pluie
- ㉘ Calculateur de l'essuie-glace avant
- ㉙ Sirène d'alarme de secours
- ㉚ Capteur pour la surveillance de l'habitacle et capteur d'inclinaison du véhicule
- ㉛ Calculateur du volant multifonctions
- ㉜ GATEWAY
- ㉝ Calculateur de mémorisation du réglage des sièges

Appareils électriques

Aperçu des calculateurs dans l'auto Škoda Yeti

Vue depuis l'arrière





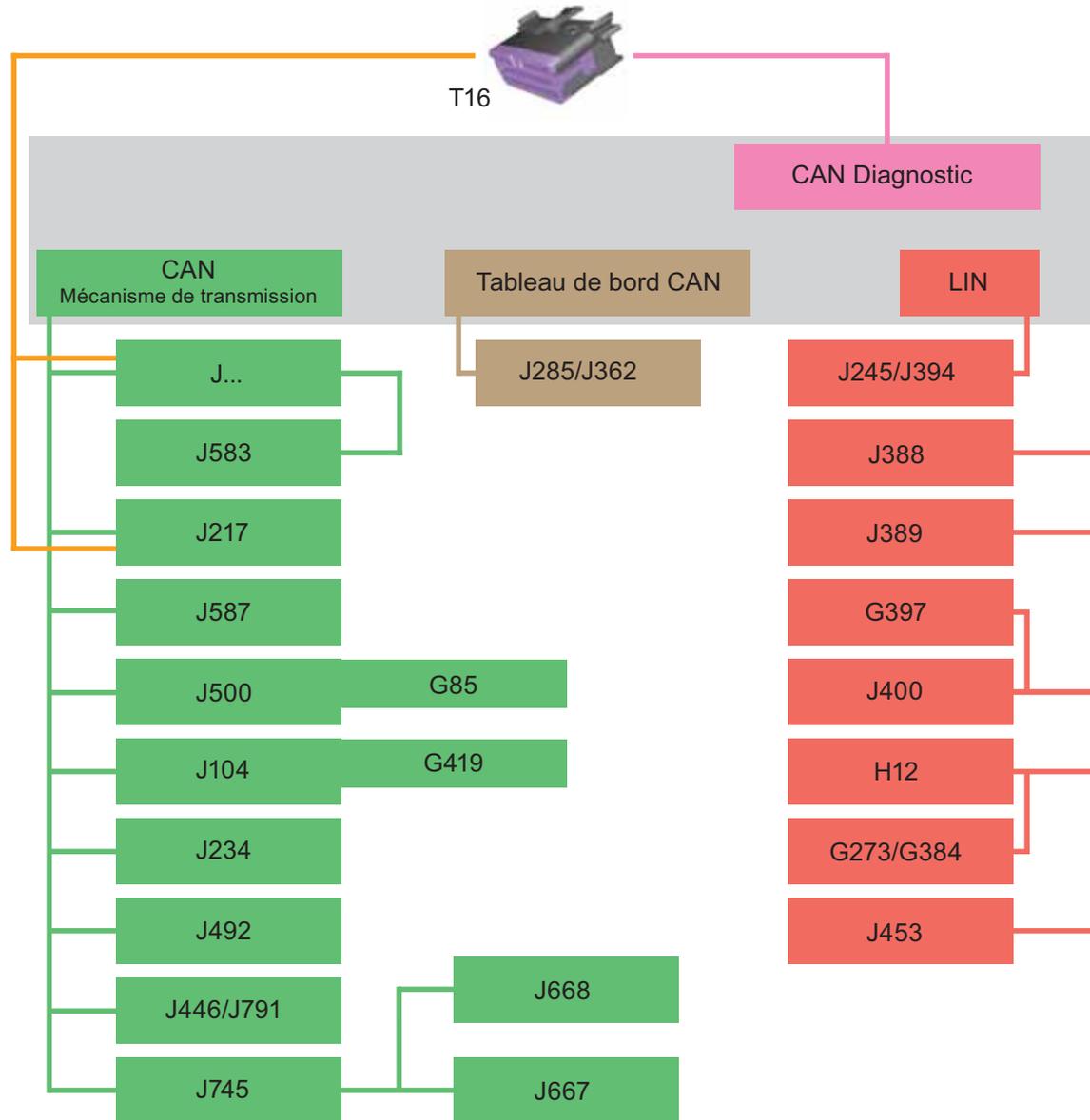
SP72_44

Légendes:

- ① Calculateur du moteur
- ② Calculateur de la boîte de vitesses automatique
- ③ Calculateur de capteurs de levier sélecteur de la boîte de vitesses automatique
- ④ Calculateur de la direction assistée (voir P. 10, 11)
- ⑤ Calculateur ABS/ESP
- ⑥ Calculateur des airbags (voir P. 10, 11)
- ⑦ Calculateur de transmission intégrale (Haldex)
- ⑧ Calculateur d'assistance automatique au stationnement (PLA)/aide au stationnement (PDC)
- ⑨ Calculateur des phares bi-xénon avec éclairage directionnel (voir P. 10, 11)
- ⑩ Unité de puissance des phares bi-xénon (droit/gauche)
- ⑪ Calculateur du tableau de bord et de l'antidémarrage avec transpondeur
- ⑫ Calculateur de la portière conducteur
- ⑬ Calculateur de la portière passager avant
- ⑭ Calculateur du dispositif d'attelage
- ⑮ Calculateur du réseau de bord (BCM)
- ⑯ Calculateur Climatronic/Climatic
- ⑰ Calculateur de l'électronique de colonne de direction
- ⑱ Calculateur de l'autoradio/système de radionavigation
- ⑲ Calculateur des appareils multimédia externes (voir P. 10, 11)
- ⑳ Calculateur de la commande de téléphone mobile
- ㉑ Calculateur de la fenêtre de toit à commande électrique
- ㉒ Calculateur du store pare-soleil à commande électrique de la fenêtre de toit
- ㉓ Amplificateur (Soundsystem)
- ㉔ Calculateur du chauffage d'appoint
- ㉕ Calculateur de la portière arrière, gauche
- ㉖ Calculateur de la portière arrière, droite
- ㉗ Capteur de luminosité et de pluie
- ㉘ Calculateur de l'essuie-glace avant
- ㉙ Sirène d'alarme de secours (voir P. 10, 11)
- ㉚ Capteur pour la surveillance de l'habitacle et capteur d'inclinaison du véhicule
- ㉛ Calculateur du volant multifonctions
- ㉜ GATEWAY (voir P. 10, 11)
- ㉝ Calculateur de mémorisation du réglage des sièges

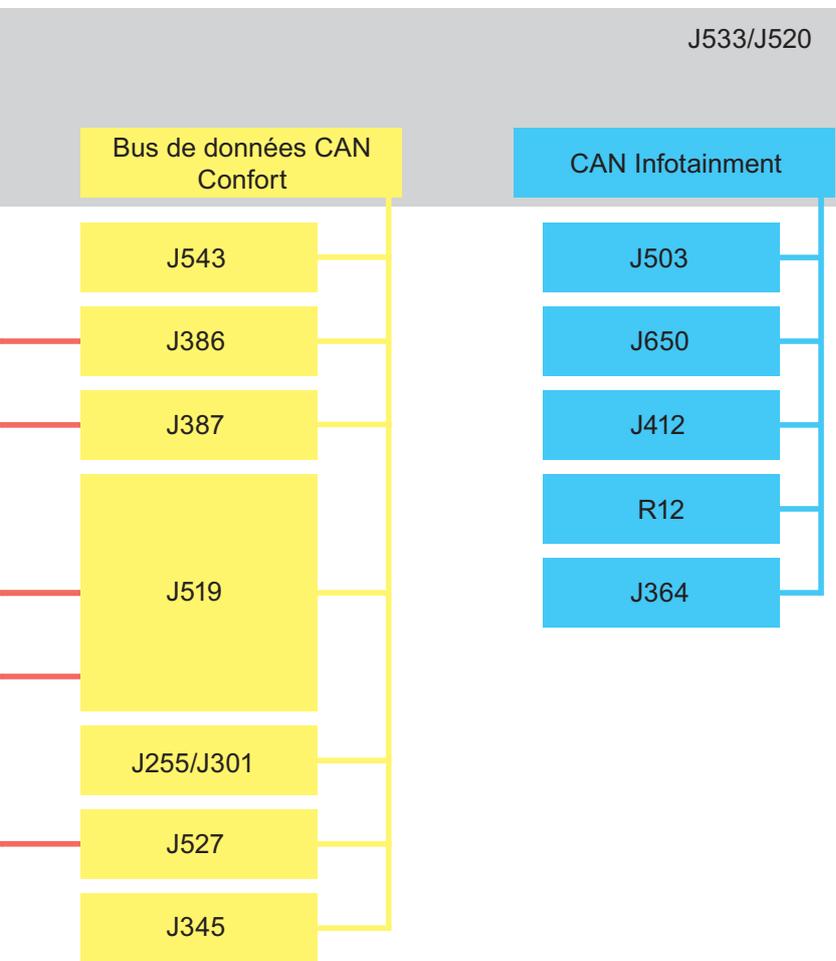
Appareils électriques

Liaison du collecteur de données Bus CAN dans l'auto



Légendes:

G85	Transmetteur d'angle de braquage	J285	Calculateur dans le porte-instruments
G273	Capteur de surveillance de l'habitacle	J301	Calculateur du Climatic
G384	Transmetteur d'inclinaison du véhicule	J345	Calculateur du dispositif d'attelage
G397	Capteur de détection de pluie et luminosité	J362	Calculateur pour antidémarrage avec transpondeur
G419	Unité de capteurs pour ESP	J364	Calculateur du chauffage d'appoint
H12	Sirène d'alarme	J386	Calculateur de la portière conducteur
J...	Calculateur du moteur	J387	Calculateur de la portière passager avant
J104	Calculateur ABS/ESP	J388	Calculateur de la portière arrière, gauche
J217	Calculateur pour boîte de vitesse automatique	J389	Calculateur de la portière arrière, droite
J234	Calculateur d'airbag	J394	Calculateur du store pare-soleil à commande électrique de la fenêtre de toit
J245	Calculateur de la fenêtre de toit à commande électrique	J400	Calculateur de l'essuie-glace avant
J255	Calculateur du Climatronic	J412	Calculateur de la commande de téléphone mobile



J533/J520

Bus de données CAN Confort

CAN Infotainment

J543

J503

J386

J650

J387

J412

J519

R12

J364

J255/J301

J527

J345

- Câble de données du mécanisme de transmission CAN (500 Kbits/s)
- Câble de données câble de données du tableau de bord CAN (500 Kbits/s)
- Câble de données câble de données CAN Confort (100 Kbits/s)
- Câble de données câble de données CAN Infotainment (100 Kbits/s)
- Câble de données câble de données CAN Diagnostic (500 Kbits/s)
- Câble de données LIN (19.2 Kbits/s)
- Câble K (10.4 Kbit/s)

SP72_26

- J446 Calculateur d'aide au stationnement (PDC)
- J453 Calculateur du volant multifonctions
- J492 Calculateur de la transmission intégrale (Haldex)
- J500 Calculateur de direction assistée
- J503 Calculateur de l'autoradio
- J503 Calculateur du système de radionavigation
- J519 Calculateur du réseau de bord (BCM)
- J520 Calculateur du réseau de bord II (unité virtuelle)
- J527 Calculateur pour électronique de colonne de direction
- J533 GATEWAY
- J543 Calculateur de mémorisation du réglage des sièges
- J583 Calculateur des capteurs de NO_x

- J587 Calculateur de capteurs de levier sélecteur de la boîte de vitesses automatique
- J650 Calculateur pour appareils multimédia externes
- J667 Unité de puissance du phare bi-xénon gauche
- J668 Unité de puissance du phare bi-xénon droit
- J745 Calculateur des phares bi-xénon avec éclairage directionnel
- J791 Calculateur de l'assistance automatique au stationnement (PLA)
- R12 Amplificateur (Soundsystem)
- T16 Prise de diagnostic

Appareils électriques

Assistance au stationnement automatique PLA

Une nouvelle génération d'aide au stationnement, qui apporte au conducteur un confort encore plus élevé pour le stationnement, a été mis au point pour le modèle Yeti.

L'aide au stationnement du modèle Yeti fonctionne sur le même principe que pour le modèle Superb II, même les composants et leur pose dans le véhicule sont identiques.

Mais le calculateur de l'aide au stationnement dans le modèle Yeti a été doté d'une fonction supplémentaire grâce à laquelle le véhicule peut se garer dans un espace proportionnellement plus court entre deux véhicules stationnés en long qu'avec la Superb II. Si, sur le modèle Superb II, une place de stationnement de 6 m environ est nécessaire (longueur du véhicule + env. 1,4 m), le modèle Yeti, lui, n'a besoin que de 5 mètres environ (longueur du véhicule + 0,8 m env.) pour un stationnement semi-automatique.

Montage des composants PLA dans le véhicule



Fonctionnement de l'assistance au stationnement automatique (PLA)

Le besoin d'une place de stationnement plus petite a été obtenu grâce à l'amélioration du logiciel dans le calculateur, lequel, sur le modèle Yeti, peut intervenir non seulement sur la direction en marche arrière mais aussi, ce qui est nouveau, en marche avant. De ce fait, les manoeuvres de stationnement peuvent être effectuées en plusieurs étapes d'où une économie de place.

Afin de simplifier les manoeuvres de stationnement et d'éliminer les erreurs du conducteur pour se garer, des nouveaux symboles graphiques et des messages d'erreur ont été introduits sur le visuel Maxi DOT, lesquels améliorent la compréhension des indications pour le conducteur.

Nouveaux messages affichés:

- Stat Auto: durée d'arrêt insuffisante.
(Park Assist: Stationary time not sufficient.)
 - Avant de commencer la manoeuvre de stationnement et d'enclencher la marche arrière, l'auto doit être arrêtée pendant au moins une seconde. En cas de non-respect de cette limite de durée, cela peut entraîner un stationnement incorrect avec le modèle Superb II tandis que sur le modèle Yeti, le message d'erreur suivant s'affiche sur le visuel Maxi DOT:



SP72_10

- Stat Auto: vitesse trop faible.
(Park Assist: Speed too low!)
 - Il faut dépasser au moins une fois une vitesse de 10 km/h après le démarrage pour activer le système en appuyant sur la touche. En cas de non-respect de cette limite de vitesse, le système ne peut pas être activé, ceci n'est pas affiché sur la Superb II mais le message d'erreur s'affiche sur le visuel Maxi DOT du modèle Yeti.



SP72_11



Vous trouverez une description détaillée du fonctionnement de l'aide au stationnement PDC et de l'assistance automatique au stationnement PLA dans le Manuel de formation technique n° 66.

Appareils électriques

Description de l'assistance automatique au stationnement PLA

L'action de l'assistance au stationnement automatique PLA peut être divisée en plusieurs étapes. Chaque étape en fonction de laquelle le conducteur s'aligne pour se garer est représentée sur le visuel Maxi DOT.

Activation de l'assistance automatique au stationnement PLA

Les capteurs PLA ou le système PLA est toujours activé après avoir mis le contact et dépassé une première fois la vitesse de 10 km/h puis ensuite une vitesse comprise entre 0 et 30 km/h. Après l'activation de ces capteurs, l'espace des deux côtés du véhicule est scanné et une place de stationnement correspondant à ses dimensions est recherchée simultanément du côté conducteur et du côté passager. Si l'on n'appuie pas sur la touche PLA, le système travaille en arrière-plan, c.-à-d. que les capteurs cherchent des emplacements et les mémorisent. Ainsi, il n'est pas toujours indispensable d'appuyer sur la touche PLA avant de rouler le long des places de stationnement.

Le processus de la manoeuvre de stationnement s'affiche sur le visuel Maxi DOT après avoir appuyé sur la touche PLA et dès qu'une vitesse comprise entre 0 et 30 km/h est atteinte. L'auto doit en outre se trouver à une distance de 0,5 - 1,5 m le long d'une rangée de véhicules garés. Après l'activation de la représentation du processus de stationnement sur le visuel Maxi DOT et avoir dépassé la vitesse de 30 km/h, le système PLA reste en régime standby jusqu'à une vitesse de 50 km/h. Autrement dit, si la vitesse descend en dessous de 30 km/h, la représentation de la position PLA apparaît de nouveau automatiquement sur le visuel Maxi DOT.



SP72_19

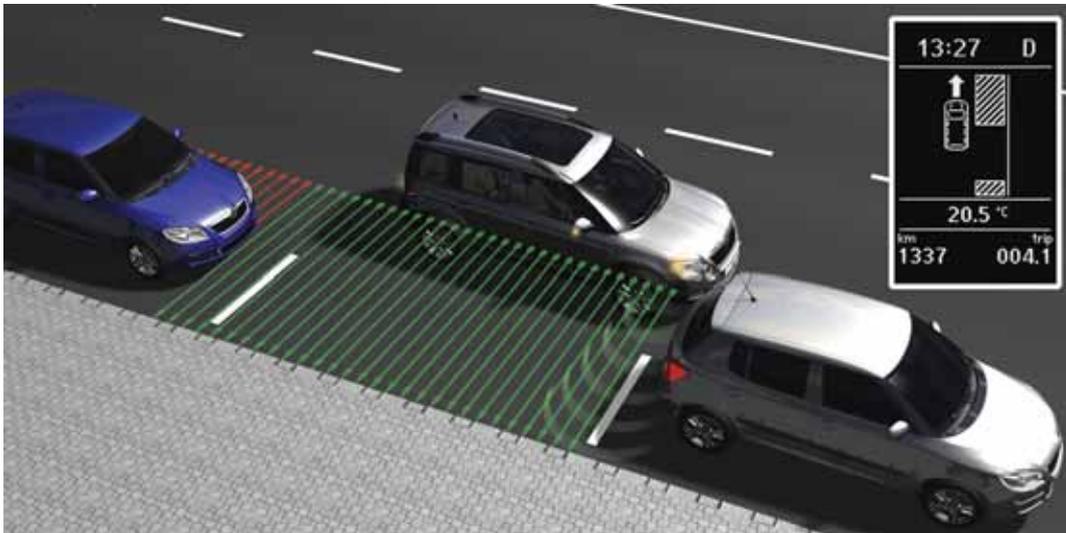
Si aucun clignotant n'est actionné ou si le clignotant est activé côté passager avant, la zone avec la place de stationnement choisie s'affiche sur le visuel Maxi DOT après avoir appuyé sur la touche PLA (figure SP72_12). Si c'est la place côté conducteur qui doit être représentée pour la manoeuvre de stationnement, le clignotant approprié doit être actionné.



SP72_12

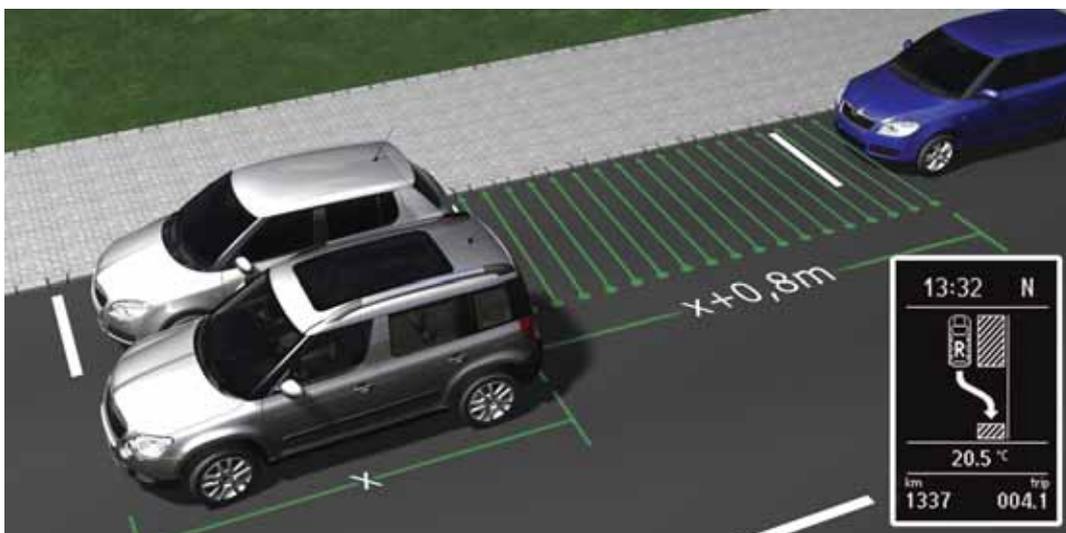
Déroulement d'une manoeuvre de stationnement

En roulant le long des véhicules garés, l'assistant de parking recherche une place de stationnement appropriée avec l'aide des capteurs latéraux à ultrasons. Si le système PLA trouve une place appropriée, celle-ci se matérialise sous la forme de symboles graphiques sur le visuel Maxi DOT après avoir appuyé sur la touche PLA (figure SP72_13).



SP72_13

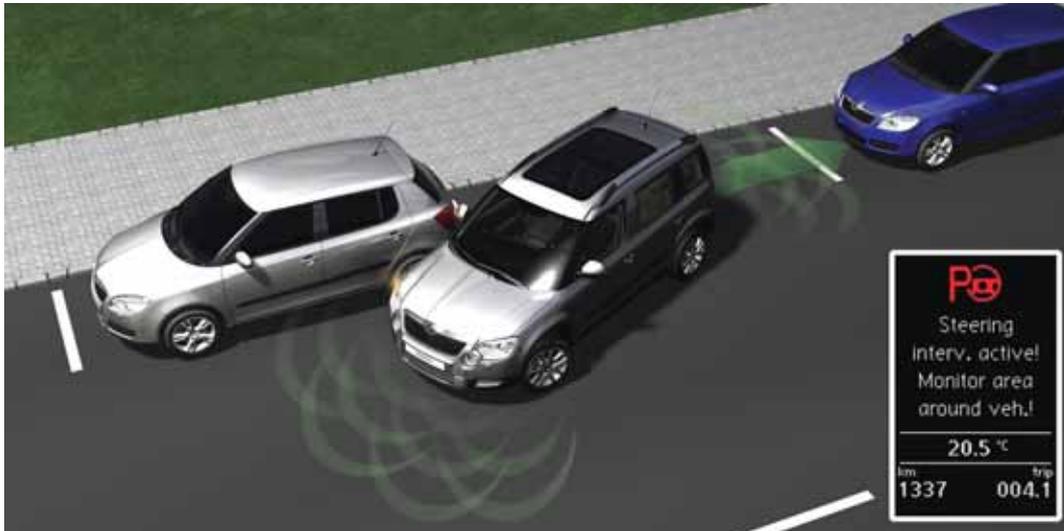
La place nécessaire pour se garer avec l'assistant de parking PLA doit être plus longue d'au moins 0,8 m que la longueur réelle du véhicule. Après avoir trouvé une place appropriée pour se garer, la voiture continue à rouler jusqu'à ce que les symboles graphiques s'affichent sur le visuel Maxi DOT (figure SP72_14). A cet instant, la voiture doit s'arrêter pendant au moins 1 s. Si cette limite de temps n'est pas respectée, cela peut conduire à une manoeuvre de stationnement incorrecte. L'information sur le non-respect de la limite de temps s'affiche comme message d'erreur sur le visuel Maxi DOT (voir figure SP72_10).



SP72_14

Appareils électriques

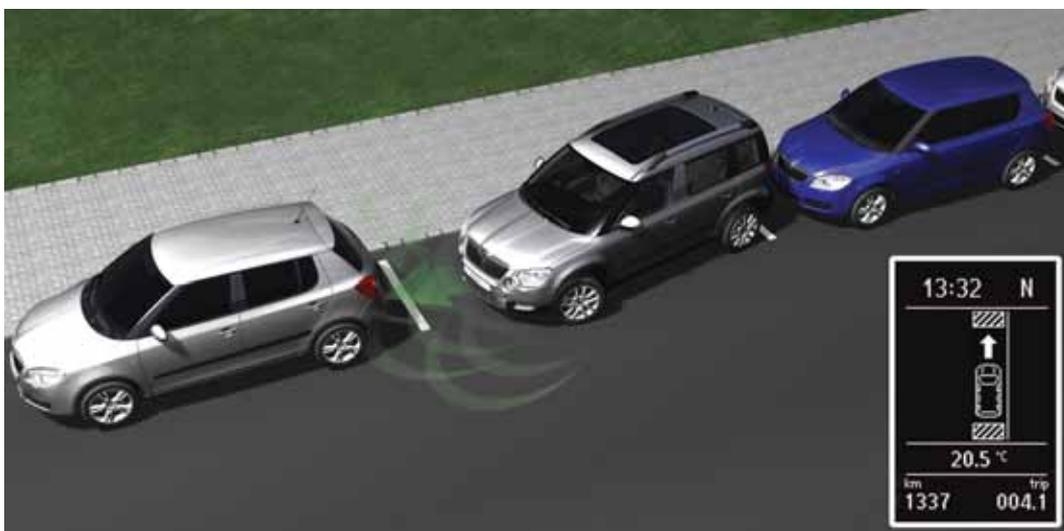
Après l'arrêt du véhicule, le système demande au conducteur d'enclencher la marche arrière et le message suivant s'affiche sur le visuel Maxi DOT (voir figure SP72_15). A cet instant, le système PLA prend le contrôle de la commande. Le conducteur ne se sert que de la pédale de frein et de la pédale d'accélérateur (de la pédale d'embrayage également si boîte de vitesses manuelle), avec l'aide desquelles il peut se garer en marche arrière à 7 km/h max. sur la place de parking choisie.



SP72_15

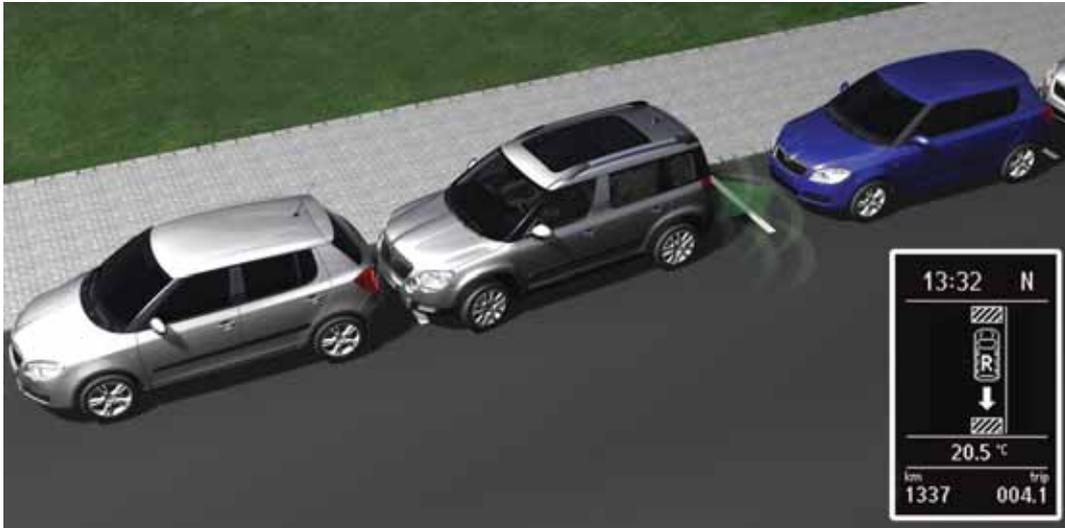
Nouvelle fonction de l'assistant de parking

La nouvelle fonction de l'assistant de parking est l'intervention dans la commande en marche avant. S'il n'est pas possible de se garer avec une seule intervention du système PLA, la manoeuvre de stationnement continue. Le système PLA demande au conducteur via les symboles graphiques sur le visuel Maxi DOT (figure SP72_16) d'enclencher le 1er rapport et de ne se servir que de la pédale de frein et de la pédale d'accélérateur (de la pédale d'embrayage également si boîte de vitesses manuelle) et l'étape suivante se déroule à une vitesse max. de 7 km/h.



SP72_16

Si alors le véhicule n'est pas dans la bonne position, le système corrige la position des roues de l'essieu avant et demande au conducteur via les symboles graphiques sur le visuel Maxi DOT (figure SP72_17) d'enclencher de nouveau la marche arrière et de démarrer.



SP72_17

Les deux dernières étapes peuvent être recommencées plusieurs fois jusqu'à ce que le véhicule se trouve dans la position prédéfinie dans le système PLA.

Paramètres de la position de parking prédéfinie:

- l'axe longitudinal de la voiture doit être parallèle à un objet limitant latéralement la place de stationnement (tolérance +/-2°)
- l'axe longitudinal de la voiture doit être parallèle à une ligne de la chaussée empruntée lorsque le système scanne la place de parking (tolérance +/- 2°)

Appareils électriques

Fin de la manoeuvre de stationnement

La fin de la manoeuvre de stationnement est indiquée au conducteur par l'affichage d'un message texte sur le visuel Maxi DOT (figure SP72_18)



SP72_18

Désactivation de l'assistant de parking

L'assistant de parking est désactivé si:

- Dépassement d'une vitesse de 30 km/h pendant la recherche d'une place de stationnement appropriée
- Dépassement d'une vitesse de 7 km/h pendant la manoeuvre de stationnement
- Dépassement de la limite de temps de 180 s pour enclencher la marche arrière après l'activation de l'assistant de parking avec la touche PLA
- Dépassement d'une limite de temps de 180 s pour se garer
- Appui sur la touche PLA
- Activation du système d'aide au stationnement PDC
- Intervention ou arrêt du système ESP
- Intervention dans la commande (maintien du volant)



L'analyse de la place de stationnement et de la manoeuvre dépend de la circonférence des roues du véhicule. Le système peut fonctionner de façon incorrecte si la voiture est dotée par ex. de roues avec des dimensions non autorisées, de chaînes ou de la roue de secours. En cas de remplacement de roue dans le cadre des mesures autorisées par le constructeur, la position définitive de la voiture dans la place de stationnement peut être légèrement modifiée. La correction du paramètre de la circonférence des roues est effectué automatiquement en roulant par le système d'aide au stationnement.

Phares principaux

Trois variantes de phares principaux ont été mis au point pour le modèle Yeti.

- Phares halogène
- Phares halogène avec phares antibrouillard
- Phares bi-xénon avec phares directionnels dynamiques

Phares halogène

L'offre de base des phares halogène est un phare halogène à deux chambres monobloc dans une optique transparente. Une ampoule halogène H4 dans la chambre principale remplit la fonction de feu de route et de feu de croisement. La partie supérieure de la chambre ronde sert pour l'éclairage diurne.



SP72_21

Appareils électriques

Phare halogène avec phare antibrouillard

Par rapport à la version précédente, la deuxième variante de phare halogène a été complétée d'un phare antibrouillard avec ampoule H7, qui compose la partie inférieure de la chambre ronde.



SP72_22

Phares bi-xénon avec phares directionnels dynamiques et phares antibrouillard

Dans le cadre d'une offre exceptionnelle, le client peut équiper sa voiture de phares bi-xénon avec phares directionnels dynamiques. La source d'éclairage pour le feu de route et feu de croisement est une ampoule au xénon intégrée à la chambre principale du phare. La chambre ronde sert également comme pour le phare halogène pour l'éclairage diurne et le phare antibrouillard.



SP72_23

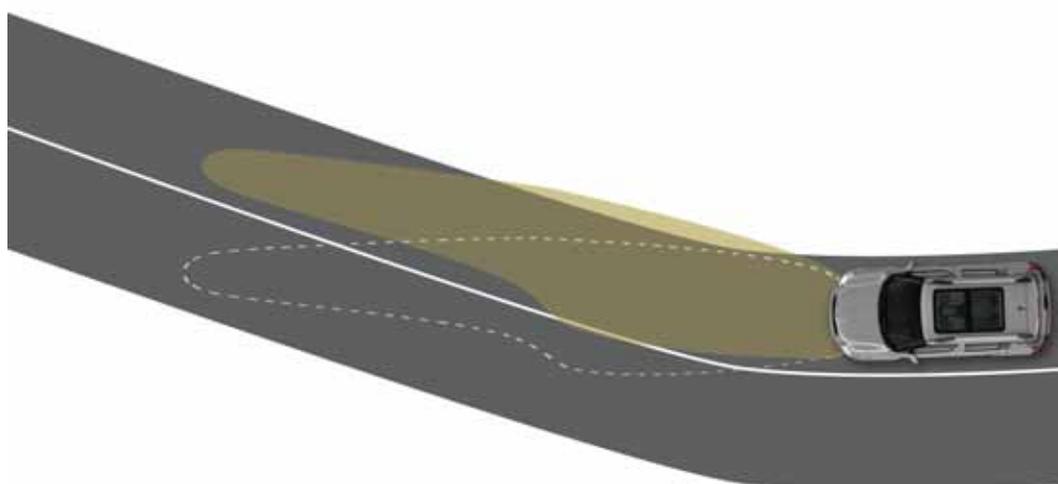
Systeme de feux de route à ajustage automatique AFS

Le système de feu de route à ajustage automatique dans le modèle Yeti offre la fonction d'un éclairage dynamique et d'un réglage automatique à prédiction de l'inclinaison des phares. Le système est complété par la fonction Corner "Phare tournant".

Le système AFS est livré exclusivement conjointement à des phares bi-xénon.

Phare directionnel dynamique

Le phare directionnel dynamique sert à éclairer les virages au moyen d'un grand rayon et d'un petit rayon. Il est basé sur la rotation automatique des modules des projecteurs elliptiques à éléments dioptriques des phares principaux.



SP72_20

Condition d'activation de l'éclairage directionnel dynamique:

- la position du commutateur rotatif d'éclairage (LDS) est sur „Auto“ ou feu de croisement/feu de route
- la marche arrière n'est pas enclenchée
- la fonction „Eclairage à l'étranger“ n'est pas enclenchée
- la vitesse du véhicule est supérieure à 10 km/h ou la fonction „Showroom“ est activée

La rotation du phare, resp. du module elliptique à éléments dioptriques pour le côté correspondant est commandée en fonction de la rotation du volant et de la vitesse du véhicule.

Le fonctionnement du phare directionnel dynamique est commandé par le calculateur AFS.



La vitesse activant ou désactivant est la vitesse réelle du véhicule (déterminée par le calculateur ABS/ESP), pas celle qui est la plus élevée sur le tachymètre.

Appareils électriques

Réglage automatique à prédiction de l'inclinaison des phares

La fonction de réglage automatique des phares permet d'assurer que l'inclinaison des phares reste sur sa valeur de base (-1%) ou dans la plage définie par les prescriptions en cas de charge du véhicule et d'inclinaison de ce dernier (accélération/décélération).

Le réglage prédictif évalue comment la carrosserie penche en se basant sur les signaux du calculateur ABS/ESP et de la vitesse du véhicule et règle donc l'inclinaison des phares avant que l'inclinaison physique véritable de la carrosserie ne survienne.

Fonction „Eclairage à l'étranger“

Si le véhicule est utilisé dans un pays avec un sens de circulation inversé (circulation à droite/à gauche) par rapport à celui pour lequel il est réglé, cela peut provoquer l'éblouissement des conducteurs qui arrivent en face. Pour éviter cet éblouissement, la voiture est équipée de la fonction „Eclairage à l'étranger“.

Cette fonction peut être activée par le conducteur lui-même grâce à une personnalisation du visuel MaxiDOT sur le tableau de bord. Si la voiture n'a pas de visuel MaxiDOT, il doit faire activer cette fonction avec un appareil de diagnostic dans le cadre d'un entretien.

Si la fonction „Eclairage à l'étranger“ est active, le phare directionnel dynamique est désactivé et le défaut sporadique „commutation de fonction sur circulation à gauche/à droite activée“ est inscrit dans la mémoire de défauts. Le message d'erreur est effacé après la désactivation de cette fonction.

Phare antibrouillard avec fonction phare tournant - Corner

Les sources lumineuses pour la fonction Corner sont les phares antibrouillard avant, qui font partie des phares principaux. Les phares antibrouillard possèdent, en plus de leur fonction standard, la fonction Corner qui permet de modifier l'éclairage individuel du phare droit ou gauche sur le côté correspondant selon la rotation du volant et le clignotant activé.

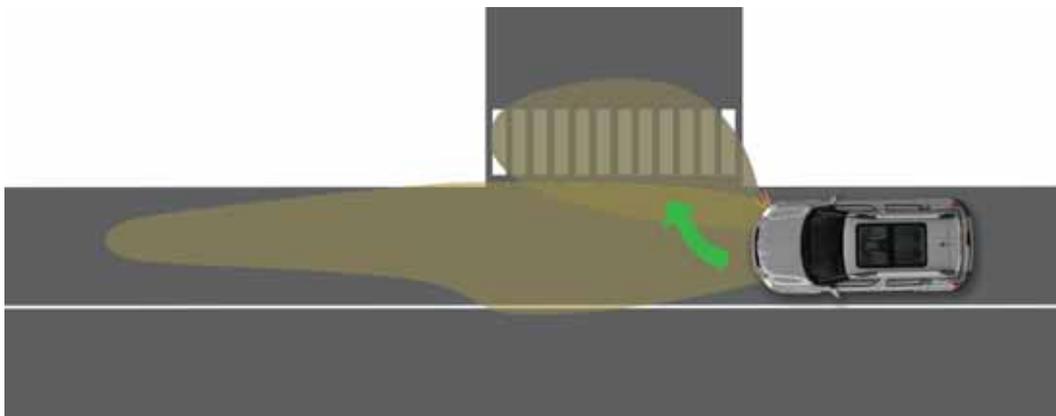
Si le phare est utilisé comme phare antibrouillard, la fonction Corner est supprimée. En passant la marche arrière, les deux phares antibrouillard s'allument en même temps.

La fonction Corner est commandée par le calculateur de bord BCM.



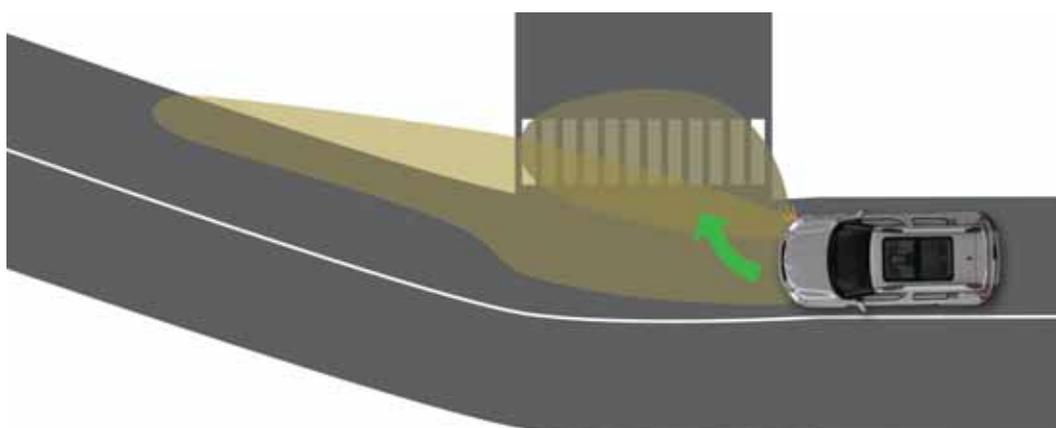
Vous trouverez une description détaillée de l'éclairage à l'étranger dans le Manuel de formation technique n° 66.

Les phares antibrouillard avec la fonction Corner sont proposés non seulement conjointement aux phares halogène mais aussi aux phares bi-xénon.



SP72_25

La combinaison du phare directionnel dynamique et du phare tournant forme une unité qui garantit un éclairage optimal de la chaussée et des alentours.



SP72_24



Vous trouverez d'autres informations sur le fonctionnement du phare directionnel dynamique et de la fonction Corner dans le Manuel de formation technique n° 66.

Appareils électriques

Tableau de bord

Deux variantes de tableau de bord sont montées dans le modèle Yeti en fonction de l'équipement:

- Low-Line
- High-Line

En ce qui concerne leur fonctionnement, il est basé sur celui des tableaux de bord du modèle Superb II.

Caractéristiques sommaires:

- Les tableaux de bord sont dotés de quatre appareils analogiques (tachymètre, compte-tours, indicateur de réserve de carburant, température du liquide de refroidissement)
- Antidémarrage avec transpondeur intégré de la 4ème génération avec adaptation Online via le serveur FAZIT
- Protocole de communication BAP et protocole de diagnostic UDS
- Intégration des caractéristiques pour le deuxième flotteur destinées à l'analyse de la réserve de carburant

Modifications par rapport au tableau de bord dans le modèle Superb II:

- Témoin de contrôle supplémentaire Régime de conduite Offroad
- Les témoins de contrôle du champ d'état au-dessus du visuel central ont été déplacés dans les appareils analogiques (tachymètre, compte-tours)
- Témoin de contrôle d'ouverture du capot moteur supprimé

Variante des versions

Low-Line



SP72_32

Appareils analogiques:

- Compte-tours
- Compteur de vitesse
- Indicateur de réserve de carburant
- Température du liquide de refroidissement

Le segment central du visuel (blanc, 240 segments) affiche:

- L'heure
- Le rapport réglé si boîte de vitesses automatique
- Des informations provenant du calculateur de bord MFA (autonomie, consommation moyenne de carburant, consommation de carburant instantanée, durée du trajet, température extérieure, dépassement de la limite de vitesse réglée, vitesse actuelle, distance parcourue)
- Le kilométrage total et le kilométrage journalier
- Deuxième vitesse en mph
- Intervalle des entretiens

Témoins de contrôle:

- Témoin de contrôle de l'électronique du moteur EPC (moteur à essence) ou de préchauffage (moteur Diesel)
- Filtre à particules DPF (moteur Diesel)
- Niveau/pression d'huile
- Défaillance d'une ampoule
- Phare antibrouillard arrière
- Feux de route
- Phares antibrouillard
- Témoin de contrôle de l'électronique du moteur avec influence sur les gaz d'échappement
- Suralimentation
- Feux de croisement; niveau de liquide insuffisant dans le lave-glace
- Direction assistée électromécanique
- Quantité/température du liquide de refroidissement
- Clignotant gauche/droit
- Système des airbags
- Ceinture de sécurité bouclée
- Système antiblocage ABS
- Système de stabilisation électronique ESP/régulation antipatinage ASR
- Système de freinage/frein à main
- Régulateur de vitesse
- Contrôle de la pression des pneus
- Régime de conduite Offroad
- Portière ouverte
- Porte du coffre à bagages ouverte
- Contrôle de l'épaisseur des plaquettes de frein
- Blocage du levier sélecteur de la boîte de vitesses automatique
- Réserve de carburant

Appareils électriques

High-Line



SP72_33

Différence par rapport à la variante Low-Line:

Le segment central du visuel a été remplacé par le visuel DOT (blanc, 166 x 110 points) et affiche en plus par rapport à la variante Low-Line:

- Un compas (voitures équipées d'un système de navigation)
- Constamment la température extérieure (information provenant du MFA)
- Des informations du système de navigation et de l'autoradio, de l'assistant de parking PLA, de la commande du téléphone mobile etc.

Les témoins de contrôle sont les mêmes que sur la variante Low-Line, mais quelques-uns ont été remplacés par un pictogramme ou un message texte sur le visuel DOT:

- Niveau/pression d'huile
- Contrôle de l'épaisseur des plaquettes de frein
- Portière ouverte (remplacé par le pictogramme CarOutline)
- Portière du coffre à bagages ouverte (remplacé par le pictogramme CarOutline)



Vous trouverez une description détaillée du visuel DOT dans le Manuel de formation technique n° 66.

Interface MDI

Le modèle Yeti est doté d'une interface dite MDI (Mobile Device Interface) qui permet de brancher un appareil multimédia externe. Un appareil externe raccordé ainsi peut facilement être utilisé via l'auto-radio, le système de navigation ou le volant multifonctions.

L'unité MDI supporte des appareils tels que iPod, lecteurs MP3, Flash disk (FAT16 < 2GB, FAT32 > 2GB), disques HDD et autres appareils avec fiche USB 2.0. Plus aussi tous les appareils avec sortie pour écouteurs avec Jack 3,5 mm.

Les fichiers au format MP3, WMA, OGG-Vorbis et AAC provenant d'appareils externes raccordés par la fiche multimédia peuvent être retransmis via l'autoradio ou le système de navigation.

Le branchement de l'appareil se fait via la fiche multifonctions MDI qui se trouve devant le levier de changement de vitesse. La connexion de la fiche MDI et de l'appareil externe se fait via un câble de raccordement provenant de la gamme des accessoires d'origine Škoda. Le câble de raccordement existe en quatre versions - Fiche USB, Mini USB, Jack 3,5 ou iPod. En cas de raccordement via une fiche Jack 3,5, la commande confort ne fonctionne pas et la retransmission se fait sur le principe AUX-IN.



SP72_45

Conditions pour raccorder les appareils externes:

- Lors de la retransmission des enregistrements sonores d'un appareil avec disque dur (HDD) avec un volume de données important ou d'un appareil avec une structure de répertoire complexe, il se peut qu'il y ait un retard lors de la lecture de l'aperçu des données.
- La structure du répertoire de l'appareil raccordé ne devrait pas comporter plus de huit sous-répertoires.
- Un répertoire ne devrait pas contenir plus de 1000 fichiers.
- Pour brancher l'appareil, il ne faudrait pas utiliser une rallonge USB ou un répartiteur HUB.



L'appareil externe est chargé via l'interface MDI sauf les appareils qui sont raccordés via une fiche Jack 3,5.

Appareils électriques

Autoradios et systèmes de navigation

Autoradio Blues

L'équipement de base pour le modèle Yeti est l'autoradio Blues



SP72_27

Spécifications techniques:

- Taille 1 DIN
- Lecture de CD audio et CD MP3
- Fonction RDS
- Fonction GALA
- Utilisation possible via le volant multifonctions
- Branchement possible d'un changeur de CD externe
- Branchement possible d'un dispositif mains libres
- Branchement possible d'un appareil externe via AUX-IN (Jack 3,5 mm) si la voiture est équipée de Jumbo-Box
- Codage antivol
- Collaboration avec les capteurs de stationnement (radio basse)

Autoradio Swing

Le représentant de la classe moyenne des autoradios proposés pour le modèle Yeti est l'autoradio Swing.



SP72_28

Spécifications techniques:

(Fonctions étendues par rapport à l'autoradio Blues)

- Taille 2 DIN
- Puissance de sortie 4x20 W
- Affichage négatif avec filtrage plus blanc
- 2 Tuner pour une meilleure qualité dans la gamme FM
- Lecture de CD audio, CD MP3 et CD WMA
- Branchement d'un appareil externe via l'interface MDI
- Indique l'heure et la température extérieure
- Affichage des informations provenant du système PDC
- Affichage du réglage du climatiseur Climatronic
- Sécurisé par code numérique, qui peut être transmis seulement Online à partir du système Škoda

Autoradio Bolero

Dans le domaine des autoradios, Bolero représente le système le plus complet.



SP72_29

Spécifications techniques:
(Fonctions étendues par rapport à l'autoradio Swing)

- Ecran tactile TFT en couleur de 6,5" avec une résolution de 400x240
- Emplacement pour cartes mémoire SD et MMC jusqu'à 4 GB de capacité et les cartes SDHC jusqu'à 32 GB
- Changeur pour 6 CD intégré pour la retransmission des CD, CD MP3 et CD WMA
- TIM - Mémoire pour les messages routiers
- Réglage de la langue
- Affichage du réglage pour le climatiseur Climatronic dans des fenêtres Pop-up
- Réglage possible de l'égaliseur (seulement si Soundsystem)
- Réglage des effets de sonorisation de l'habitacle (seulement si Soundsystem)
- Commande confort du téléphone possible via l'écran tactile de l'autoradio (seulement pour les téléphones branchés lors de la fabrication via le kit GSM II)
- Liaison possible avec l'équipement Sound System
- N'indique pas l'heure et la température extérieure
- Aucun changeur de CD externe ne peut être raccordé

Système de navigation Amundsen

Le système de navigation Amundsen est le représentant de la classe de base des systèmes de navigation destinés au modèle Yeti.



SP72_30

Spécifications techniques:
(Fonctions étendues par rapport à l'autoradio Bolero)

- Ecran tactile TFT en couleur de 5" avec une résolution de 400x240
- Navigation dynamique à partir d'un CD ou d'une carte SD
- Copie de plusieurs CD possible sur carte SD
- Représentation cartographique seulement en régime 2,5D (dans le cadre d'une production de la voiture en série, également en régime 2D)
- Représentation des points POI sur la carte (stations-service, places de parking, garages Škoda) et affichage des icônes des événements TMC sur la carte
- Guidage ciblé avec une cible partielle
- Affichage possible du compas
- Affiche l'heure
- Capteur de lumière pour une adaptation automatique de la luminosité
- Réglage automatique du régime jour/nuit de la carte en fonction de l'allumage des feux pour le trajet
- Fiche AUX-IN (Jack 3,5 mm) intégrée
- Réglage d'utilisateur possible pour 4 conducteurs (le changement de profil se fait automatiquement en fonction de la clé de contact actuellement insérée)
- Changeur pour 6 CD non intégré
- Pas de TIM - Mémoire pour les messages routiers
- La commande confort du téléphone via l'écran tactile du système de navigation est disponible dans le cadre d'une production de la voiture en série

Appareils électriques

Système de navigation Columbus

Le système de navigation Columbus englobe une utilisation complète et confortable des fonctions de navigation, de communication et multimédia.



SP72_31

Spécifications techniques:

(Fonctions étendues par rapport au système de navigation Amundsen)

- Emplacement pour cartes SD et MMC jusqu'à 2 GB de capacité; (dans le cadre d'une production de la voiture en série pour les cartes SDHC jusqu'à 32 GB)
 - Retransmission des vidéos en DVD possible
 - Réglage du format d'image 4:3 ou 16:9 et titre possible
 - Commande vocale (dans le cadre d'une production en série de la voiture)
 - Pas de sortie AUX-IN (Jack 3,5 mm) intégrée à l'appareil, elle fait partie du Jumbo-Box
 - Pas de mémorisation des réglages utilisateur pour 4 conducteurs
 - Commande confort du téléphone possible via l'écran tactile du système de navigation (seulement pour les téléphones branchés lors de la fabrication au moyen du kit GSM II)
- Ecran tactile TFT de 6,5" avec une résolution de 800x480
 - Mécanique pour DVD
 - Disque dur 30 GB (10 GB pour les données du système de navigation, 20 GB pour les enregistrements audio)
 - Représentation graphique dans les 3 régimes de base (2D, 2,5D, topographique)
 - Régime de navigation topographique (navigation en dehors du réseau routier numérisé d'après des points préalablement insérés)
 - Navigation dynamique à partir d'un DVD ou d'un disque dur
 - Guidage ciblé avec plusieurs cibles partielles (il est possible de mémoriser jusqu'à 10 parcours)
 - Fermeture manuelle d'une portion de route possible (par ex. barrage d'une route à long terme, qui n'est pas signalé dans le cadre d'un message TMC et lorsque la navigation continue à traverser cette portion)
 - Affichage de la limite de vitesse sur la route actuellement empruntée (symbole des panneaux de signalisation)
 - Le gyroscope donne des informations supplémentaires pour le calcul de la position en cas de défaillance du signal du GPS

Pré-équipement téléphonique GSM II

Le pré-équipement téléphonique GSM II dont le modèle Yeti peut être doté sert à la transmission des données entre le téléphone mobile et le calculateur du pré-équipement téléphonique (UHV) et passe en priorité par l'interface Bluetooth™.

Le pré-équipement téléphonique GSM II pour le modèle Yeti est livré en deux versions:

- sans support pour le téléphone mobile
- avec support pour le téléphone mobile

Pré-équipement téléphonique sans support pour le téléphone mobile

Le pré-équipement téléphonique sans support ne permet d'établir la communication entre le téléphone mobile et l'appareil UHV que via l'interface Bluetooth™. C'est pourquoi, ni un support pour téléphone mobile, ni une antenne externe sur le toit de la voiture ne font partie de ce pré-équipement.

La communication via l'interface Bluetooth™ se déroule via un profil de dispositif mains libres (HFP - Version 1,5 et 1,0). L'unité UHV supporte en outre un profil pour le téléchargement du répertoire téléphonique PBAP (PhoneBook Access Profile), une alternative au téléchargement du répertoire téléphonique via HFP. Les contacts figurant dans le téléphone sont transmis via un ensemble de signes UTF-8, c'est pourquoi par ex. des signes de l'alphabet russe ou chinois voire des signes diacritiques tchèques peuvent être affichés sur le tableau de bord.



Le pré-équipement téléphonique sans support pour téléphone mobile peut être installé dans les voitures avec direction à gauche ou à droite.

Pré-équipement téléphonique avec support pour le téléphone mobile

Grâce au pré-équipement téléphonique avec support, le téléphone mobile peut être connecté à l'unité UHV via l'interface Bluetooth™ et être posé en même temps dans le support. Le support est fixé au tableau de bord au moyen d'une console de sorte que le conducteur puisse suivre l'affichage sur le téléphone et même s'en servir.

Actuellement, il existe deux types de supports pour le téléphone mobile.

Les nouveaux supports sont identifiés avec le symbole de l'interface Bluetooth™ et l'inscription „Bluetooth only“. Les supports avec cette inscription ne servent qu'à recharger le téléphone, la véritable communication entre le téléphone et l'unité UHV se déroule via l'interface Bluetooth™ de la même façon que pour le pré-équipement téléphonique sans support. Ce type de support est équipé d'une touche PTT (Push to Talk) pour activer la commande vocale ou d'une deuxième touche SOS mais qui ne peut pas fonctionner conjointement à cette unité UHV.

Appareils électriques

Le plus ancien type de support n'a qu'une seule touche - PTT et ne porte pas l'inscription „Bluetooth only“. Cela signifie que l'adaptateur supporte le chargement du téléphone mais n'établit pas de communication via l'interface Bluetooth™. Si le téléphone se trouve dans ce support, une éventuelle communication entre le téléphone et l'unité UHV via l'interface Bluetooth est interrompue et ne se déroule que par l'intermédiaire du câble du support. La conséquence d'une communication par le câble est la perte du support de l'ensemble de signes UTF-8. Cela signifie que les signes diacritiques dans les données des contacts sont remplacés un champ libre.

Les deux types d'adaptateurs décrits ont une entrée d'antenne pour le téléphone. Si le téléphone se trouve dans le support, l'antenne extérieure sur le toit peut donc être utilisée pour téléphoner. De ce fait, les rayonnements nocifs du téléphone mobile diminuent et on a une meilleure qualité des conversations.



Le pré-équipement téléphonique avec support pour téléphone mobile ne peut être monté que dans les voitures avec direction à gauche.

Unité de commande UHV

L'unité de commande UHV se souvient des trois derniers téléphones mobiles branchés et de leurs cartes SIM respectives (appelée aussi „Combinaison téléphone carte SIM“). Si deux cartes SIM différentes sont introduites dans un même téléphone, il s'agit de deux combinaisons téléphone-carte SIM, de même si une carte SIM est utilisée dans deux téléphones différents. Si une quatrième combinaison téléphone-carte SIM est branchée, elle remplace alors la combinaison qui a été utilisée le moins longtemps dans l'unité UHV. Cela signifie que l'unité UHV accepte sans problème trois combinaisons téléphone-carte SIM, mais qu'en cas d'utilisation d'une quatrième combinaison et plus, il faudra effectuer de nouveau le premier branchement (réglage). Dans ce cas, le type de branchement joue aussi un rôle. Si une combinaison téléphone-carte SIM est connectée une fois via l'interface Bluetooth™ et une autre fois via un câble d'adaptateur, l'unité UHV les perçoit comme deux téléphones différents.

Lors du premier branchement du téléphone mobile à l'unité UHV, le répertoire téléphonique est téléchargé, le déroulement peut être suivi sur le tableau de bord. Lors du branchement suivant, le téléchargement se déroule déjà „en arrière-plan“ tandis que l'unité UHV peut déjà être utilisée normalement sans attendre que le téléchargement de tout le répertoire soit terminé. Si, à la fin du téléchargement en arrière-plan, il y a des différences entre le répertoire du téléphone et celui de l'unité UHV, les données de l'unité UHV sont actualisées.

Commande sur le tableau de bord

Le tableau de bord a les fonctions suivantes:

- Suivi du premier téléchargement des répertoires
- Affichage du répertoire téléphonique et choix d'un contact
- Affichage du journal des appels avec possibilité de choisir un contact
- Acceptation d'un appel entrant
- Fin d'une conversation en cours
- Acceptation ou refus d'un appel sur la ligne



Les fonctions de l'unité UHV ne sont acceptées que par le tableau de bord High-Line avec écran MaxiDOT.

Commande au moyen du volant multifonctions

Le volant multifonctions (MFL) dans la version avec téléphone est équipé de deux touches pour commander l'unité UHV. La première touche PTT est utilisée de la même façon qu'avec le support pour activer la commande vocale. La deuxième touche est identifiée par le symbole .

Fonctionnement de la touche :

- Entrée dans le menu du téléphone à partir d'un autre menu contextuel sur le tableau de bord
- Entrée dans les numéros appelés du menu Téléphone
- Sélection de ce qui a été choisi dans le répertoire téléphonique ou dans le journal des appels
- Acceptation d'un appel entrant (appui bref)
- Refus d'un appel entrant (appui long)
- Acceptation d'un appel sur la ligne (appui bref)
- Refus d'un appel sur la ligne (appui long)



SP72_41



Le volant multifonctions ne fonctionne pas lorsque le contact est coupé, même si le menu correspondant est affiché sur le tableau de bord.

Appareils électriques

Commande de l'autoradio ou du système de navigation

L'autoradio ou le système de navigation acceptent les fonctions suivantes:

- Affichage du répertoire téléphonique et choix d'un contact*
- Affichage du journal des appels et choix d'un contact
- Affichage de l'opérateur, de la force du signal et du nom du téléphone ou du type de téléphone
- Recherche rapide dans le répertoire téléphonique après avoir introduit la première lettre du contact
- Réglage des six contacts les plus utilisés sur l'écran principal pour une sélection rapide
- Acceptation d'un appel entrant
- Fin d'une conversation en cours
- Acceptation ou refus d'un appel sur la ligne
- Choix d'un numéro de téléphone via le clavier sur l'écran tactile de l'autoradio ou du système de navigation (l'introduction de codes DTMF pendant une conversation en cours n'est pas acceptée)
- Récupération du réglage de l'unité UHV départ usine
- Coupure du micro dans l'habitacle

* L'affichage du répertoire téléphonique est différent sur le plan fonctionnel entre l'autoradio et le système de navigation. Alors que sur l'autoradio, l'affichage du répertoire téléphonique et de chacune de ses positions permet une communication en temps réel avec l'unité UHV, le système de navigation dépose une copie du répertoire téléphonique dans la mémoire et ne communique pas avec l'unité UHV en feuilletant dans le répertoire. Il s'ensuit que d'éventuelles modifications dans le répertoire téléphonique s'affichent avec un décalage dans le système de navigation par rapport à l'autoradio (pendant la liaison du téléphone avec l'unité UHV). L'attention de l'utilisateur sera attirée sur le fait que le répertoire téléphonique a été mis à jour par le message „Nouveau répertoire téléphonique disponible“.

L'affichage du répertoire téléphonique sur l'écran MaxiDOT se déroule de la même façon que sur l'autoradio.



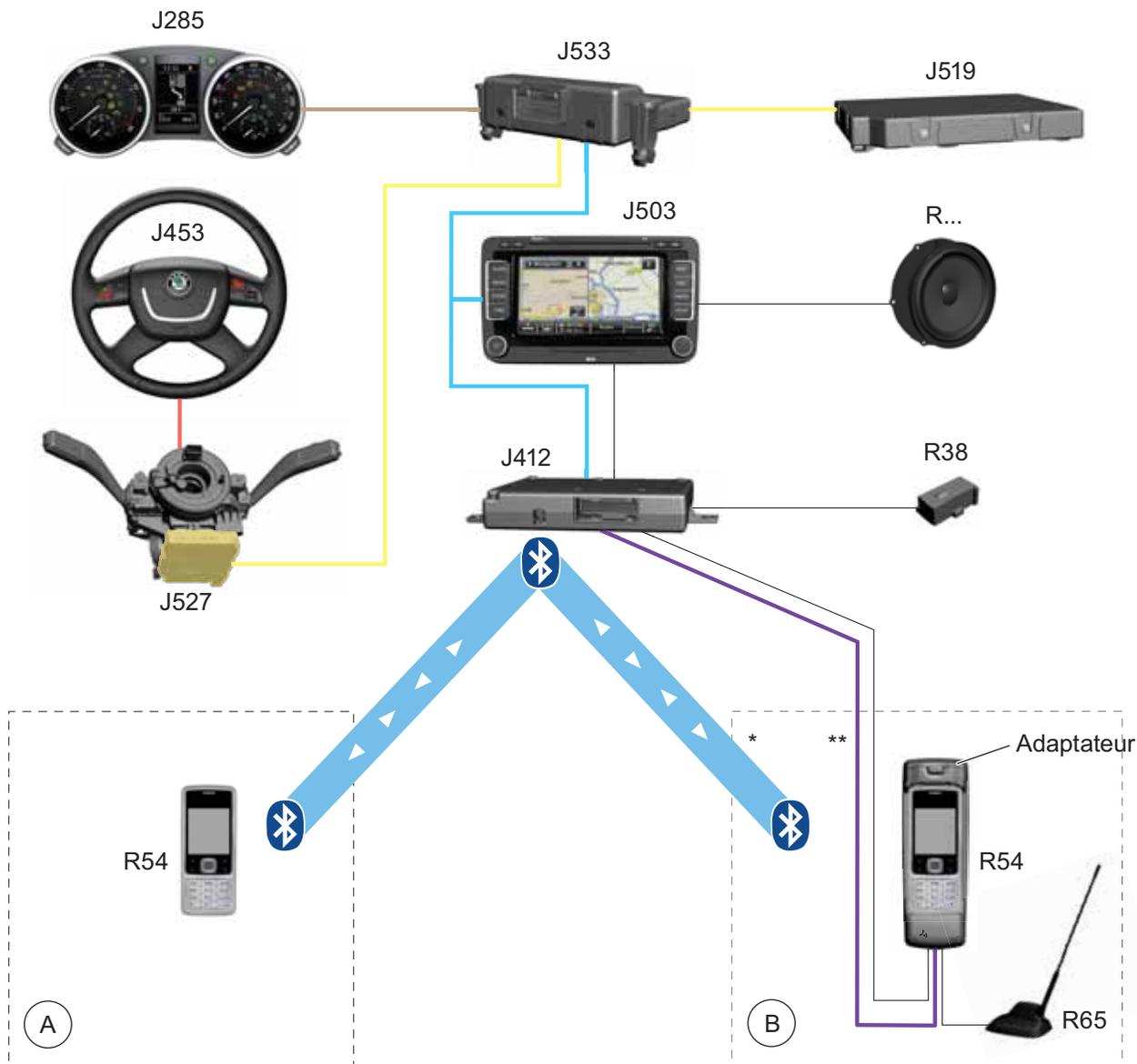
Les fonctions de l'unité de commande UHV ne sont disponibles que sur un autoradio ou un système de navigation qui accepte les communications avec l'unité via un protocole BAP.

Commande vocale du téléphone mobile

La commande vocale du téléphone est activée via la touche PTT sur le volant multifonctions ou sur le support du téléphone. Les ordres parlés peuvent être donnés dès que le signal a retenti. Le temps pendant lequel le système est prêt à accepter les ordres parlés et à les exécuter est appelé Dialogue. Le système réagit avec une confirmation acoustique et annonce éventuellement d'autres étapes possibles. Le dialogue peut être entamé ou terminé à tout moment en appuyant sur la touche PTT du volant multifonctions ou du support. Le dialogue est automatiquement terminé après l'exécution d'une opération, par ex. effacement d'un nom dans le répertoire téléphonique. En cas d'appel entrant, le dialogue est immédiatement coupé afin que l'appel puisse être pris.

Si le système ne comprend pas l'ordre vocal, il répond avec la question „Pardon?“ et permet ainsi une nouvelle définition de la tâche. Après la 2ème tentative infructueuse, le système répète l'aide. Après la 3ème tentative infructueuse, la réponse „Terminé“ s'ensuit et le dialogue est fermé.

Aperçu du système



SPT2_42

Légendes:

J285	Calculateur dans le porte-instruments
J412	Calculateur de la commande de téléphone mobile (UHV)
J453	Calculateur du volant multifonctions
J503	Calculateur de l'autoradio/système de radio-navigation
J519	Calculateur du réseau de bord (BCM)
J527	Calculateur pour électronique de colonne de direction
J533	GATEWAY
R38	Micro du téléphone
R54	Téléphone mobile
R65	Antenne de téléphone externe
R...	Haut-parleurs (nombre en fonction de la variante d'équipement de la voiture)

- A Pré-équipement téléphonique sans support
- B Pré-équipement téléphonique avec support
- * Communication avec adaptateur „Bluetooth only“
- ** Communication avec adaptateur sans Bluetooth

	Câble de données câble de données du tableau de bord CAN (500 Kbits/s)
	Câble de données câble de données CAN Confort (100 Kbits/s)
	Câble de données câble de données CAN Infotainment (100 Kbits/s)
	Câble de données LIN (19.2 Kbits/s)
	Câble de communication
	Bluetooth™ - Transmission des données

Appareils électriques

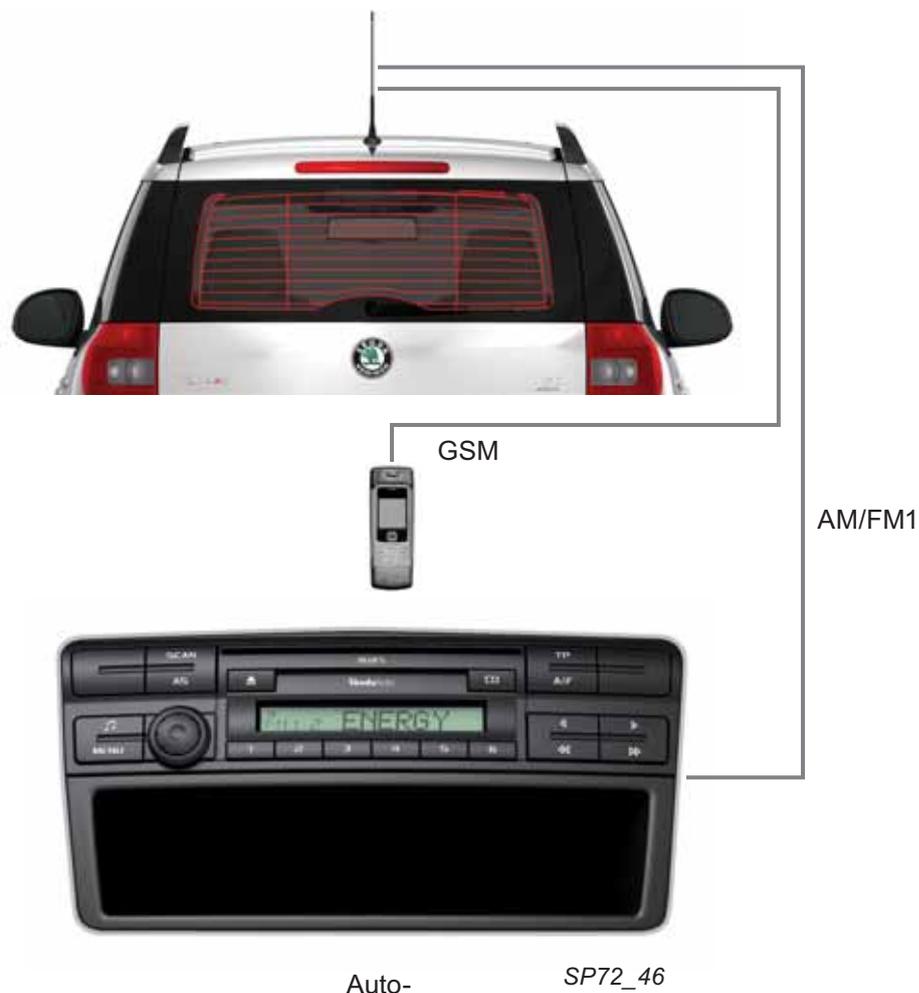
Conception des antennes

Des antennes pour la réception et l'émission des différentes fréquences radio (autoradio, GSM, GPS) sont montées dans le modèle Yeti. Une partie des fonctions est intégrée à l'antenne de toit, une partie est intégrée à l'antenne de la lunette arrière.

La réception des signaux radio se fait via chaque module d'antenne. Ces signaux sont amenés depuis l'antenne jusqu'au dispositif final via un câble coaxial. L'antenne contient un amplificateur de signal actif qui est alimenté en 12 V via le câble coaxial depuis le côté du récepteur. L'exception est l'antenne GPS qui n'est alimentée qu'avec 5 V. L'antenne GSM est passive et bidirectionnelle (elle sert aussi d'antenne émettrice).

Autoradio Blues

Pour l'autoradio Blues, les antennes pour la réception radio AM/FM1 et la réception du téléphone mobile (GSM) sont intégrées à l'antenne de toit.

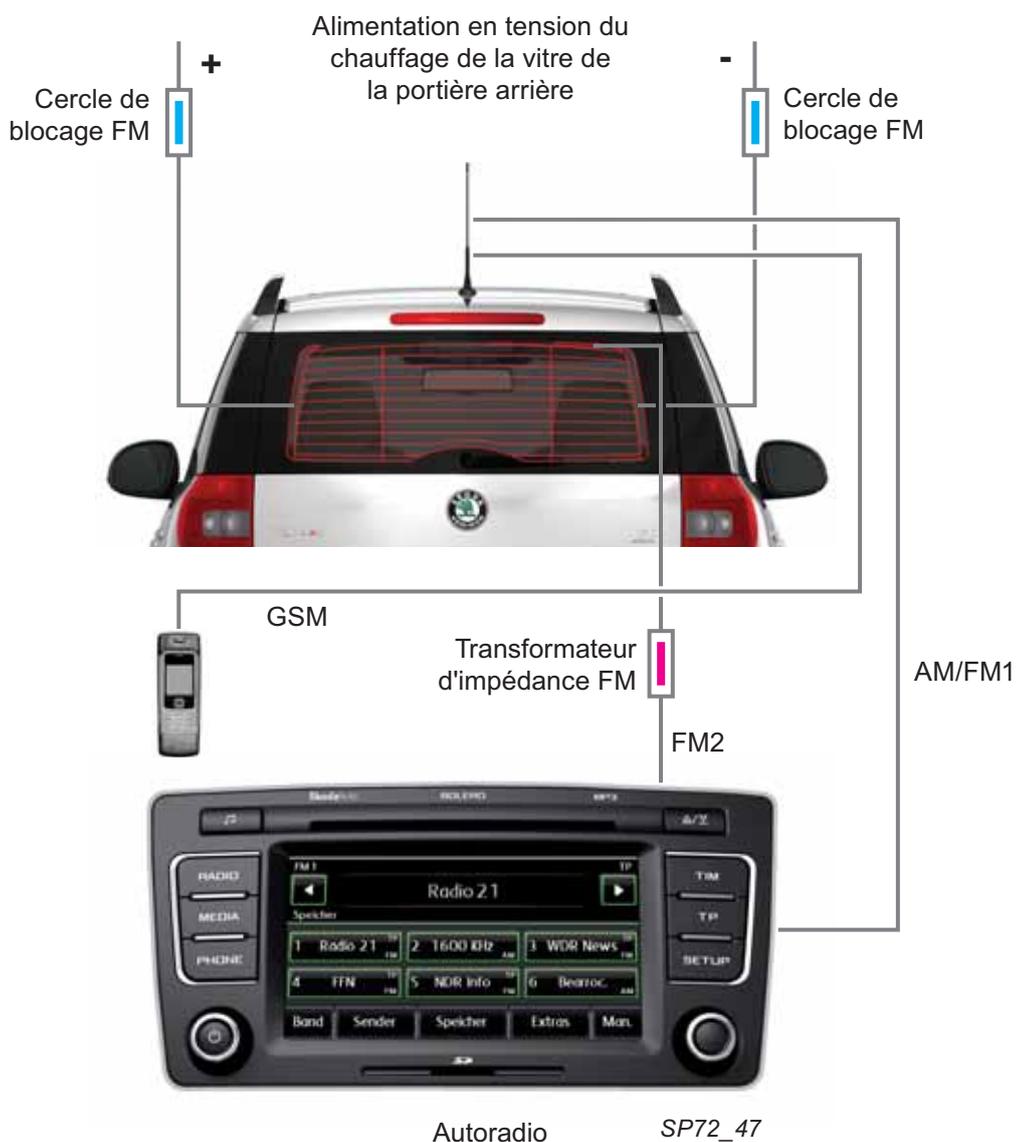


Autoradio Swing/Bolero

Les autoradios Swing et Bolero sont équipés de deux tuner pour une meilleure qualité de réception de la gamme d'ondes FM. Il s'agit donc d'un récepteur radio dit de diversion qui supporte deux antennes. L'antenne du premier tuner FM1 est intégrée de série à l'antenne de toit et l'antenne du deuxième tuner FM2 est intégrée, en tant que composant du chauffage, à la lunette arrière sur laquelle toute la surface chauffante sert d'antenne. Pour raccorder le tuner FM2 à l'antenne dans la lunette arrière, un transformateur d'impédances FM est nécessaire.

Le bon fonctionnement de l'antenne intégrée à la vitre est conditionné par une restriction de la perte du signal reçu dans le réseau de bord. C'est à cela que servent les cercles dits de blocage qui sont branchés sur le chauffage et sur le raccord dans la vitre.

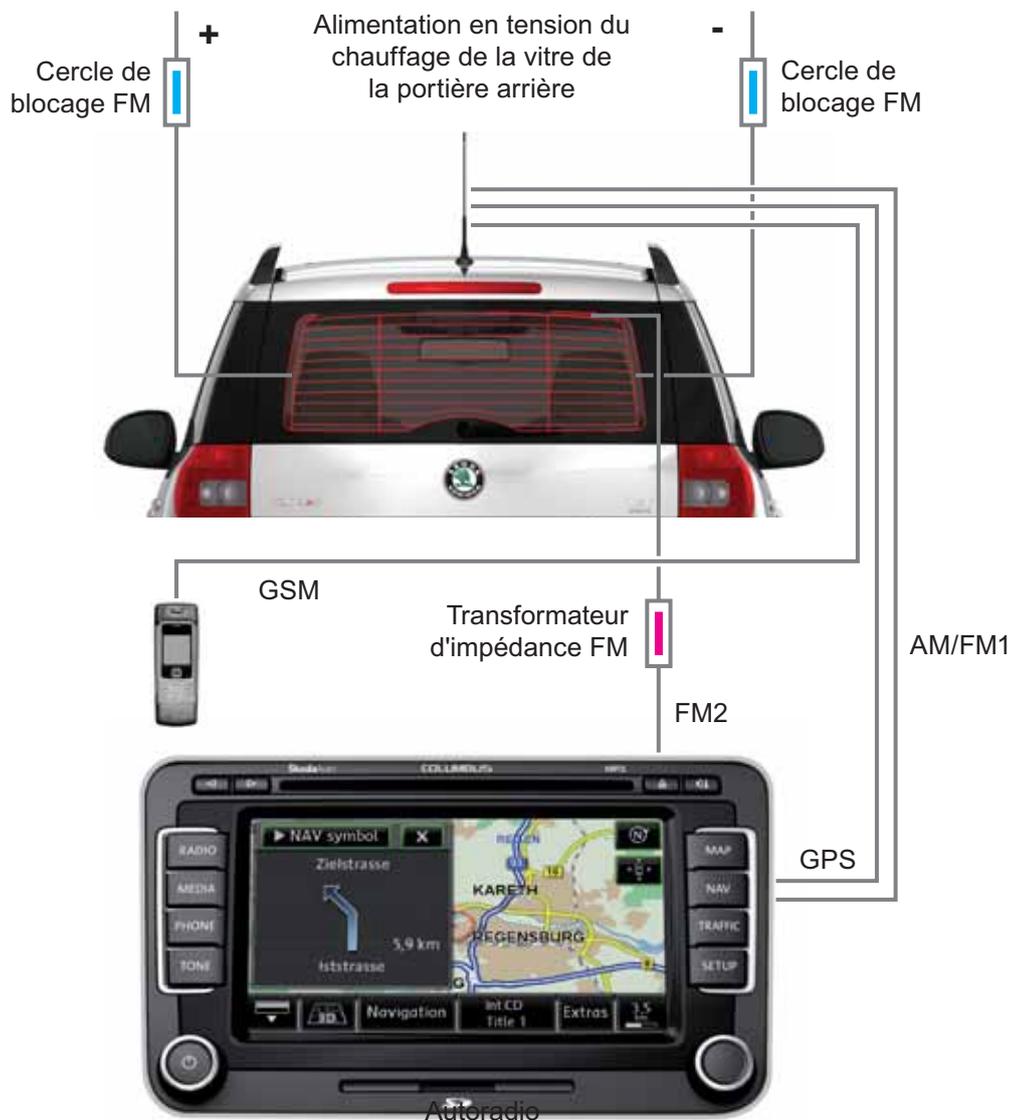
Un câble pour la réception de la bande passante du téléphone mobile (GSM) fait également partie de l'antenne de toit



Appareils électriques

Système de navigation Amundsen/Columbus

Le concept d'antenne des systèmes de navigation Amundsen et Columbus est identique à celui des autoradio Swing et Bolero. Mais par rapport aux autoradios, les antennes de toit sont dotées en plus d'un élément pour la réception des signaux du système de navigation (GPS).



SP72_50

Volants

Les volants destinés au modèle Yeti ont déjà été utilisés dans la Superb II. Le client peut ainsi choisir son volant dans l'offre des cinq volants d'un diamètre de 375 mm.

La version de base du volant à 4 branches est polyuréthane (PUR) avec un dessin. La classe supérieure est représentée par un volant à 4 branches bordé de cuir véritable, muni d'une baguette chromée. Le mieux est le volant multifonctions avec des touches pour la commande de l'écran Maxi DOT, de l'autoradio ou du système de navigation Škoda et du pré-équipement téléphonique GSM II.

En plus de l'offre des volants à 4 branches, des versions de volants à 3 branches, qui sont bordés de cuir même dans la version de base, ont été mises au point pour les clients. Dans le cadre d'un équipement exceptionnel, il existe également une variante avec commande multifonction comme pour les 4 branches.

Volant à 4 branches PUR



SP72_36

Volant en cuir à 4 branches



SP72_37

Volant multifonctions à 4 branches



SP72_38

Volant en cuir à 3 branches



SP72_39

Volant multifonctions à 3 branches



SP72_40

Appareils électriques

Contrôle de l'éclairage extérieur du véhicule

La fonction Contrôle de l'éclairage extérieur du véhicule est livrée de série pour tous les équipements du modèle Yeti.

Le système surveille la tension sur toutes les ampoules de l'éclairage extérieur de la voiture. Un défaut sur une des ampoules est signalé sur le tableau de bord par l'allumage du témoin de contrôle . Sur les véhicules équipés d'un écran Maxi DOT, l'allumage du témoin de contrôle est accompagné d'un message texte par ex. „Contrôlez le feu de croisement droit!“ („Check front right dipped beam!“) Le témoin de contrôle s'allume et le message d'erreur s'affiche pendant deux secondes après avoir mis le contact et simultanément en activant l'ampoule défectueuse.

Le feu de stationnement arrière et l'éclairage de la plaque d'immatriculation ont plusieurs ampoules. Le témoin de contrôle  sur le tableau de bord ne s'allume alors que si toutes les ampoules éclairant la plaque d'immatriculation et l'éclairage de position (dans un groupe d'ampoules) sont défectueuses.

Le système ne surveille pas les ampoules dans l'habitacle.



SP72_34

Dispositif d'attelage

Le montage du dispositif d'attelage du modèle Yeti peut être demandé directement au cours de la fabrication ou commandé ultérieurement dans la gamme des accessoires d'origine Škoda. Le dispositif d'attelage monté directement au cours de la fabrication permet d'adapter certains composants de la voiture. Les ventilateurs du système de refroidissement, l'alternateur et la batterie en font partie. Ces composants disposent d'une puissance supérieure et garantissent ainsi le bon fonctionnement de tous les systèmes du véhicule en tractant une remorque/caravane d'un poids maximum autorisé.



SP72_35

Le dispositif d'attelage monté au cours de la fabrication possède toujours une boule amovible.

Avantages du dispositif d'attelage monté en cours de fabrication:

- Le calculateur du dispositif d'attelage permet de raccorder une installation avec des feux de position LED (remorque/caravane, vélos et autres).
- Si sur la voiture une remorque/caravane ou une autre installation est raccordée (c.-à-d. que la fiche est branchée dans la prise du dispositif d'attelage), seuls les feux antibrouillard de l'installation raccordée s'allument lors de l'allumage des feux antibrouillard arrière, mais pas ceux de la voiture → Economie d'énergie et un allongement de la durée de vie des ampoules
- Sur les voitures équipées au cours de la fabrication d'un système d'aide au stationnement arrière (PDC), la distance critique par rapport à un obstacle, signalée par un son ininterrompu, passe de 30 à 35 cm.
- Sur les voitures équipées au cours de la fabrication d'un système d'aide au stationnement arrière (PDC), les capteurs de stationnement arrière sont automatiquement désactivés dès qu'une remorque/caravane ou une autre installation est raccordée

Remarques

Aperçu des programmes autodidactiques parus à ce jour

No.	Titre	No.	Titre
1	Mono-Motronic	51	Moteur à essence 2,0 l/85 kW avec arbre de compensation et conduite d'aspiration bi-étagée
2	Verrouillage centralisé	52	Škoda Fabia; Moteur 1,4 l TDI avec système d'injection à pompe-injecteur
3	Alarme autonome	53	Škoda Octavia; Présentation du véhicule
4	Travail avec les schémas électriques	54	Škoda Octavia; Composants électriques
5	ŠKODA FELICIA	55	Moteurs à essence FSI; 2,0 l/110 kW et 1,6 l/85 kW
6	Sécurité des véhicules ŠKODA	56	Boîte de vitesses automatique DSG-02E
7	ABS - Bases - pas publié	57	Moteur Diesel; 2,0 l/103 kW TDI avec ensemble pompe-injecteur, 2,0 l/100 kW TDI avec ensemble pompe-injecteur
8	ABS-FELICIA	58	Škoda Octavia, Châssis-suspension et direction assistée électromécanique
9	Sécurité pour empêcher un démarrage avec transpondeur	59	Škoda Octavia RS, Moteur 2,0 l/147 kW FSI Turbo
10	Climatisation dans la voiture	60	Moteur Diesel 2,0 l/103 kW 2V TDI; Filtre à particules avec additif
11	Climatisation FELICIA	61	Systèmes de radionavigation dans les véhicules Škoda
12	Moteur 1,6 - MPI 1AV	62	Škoda Roomster; Présentation du véhicule – Partie I
13	Moteur Diesel à quatre temps	63	Škoda Roomster; Présentation du véhicule Partie II
14	Servo-direction	64	Škoda Fabia II; Présentation du véhicule
15	ŠKODA OCTAVIA	65	Škoda Superb II; Présentation du véhicule 1ère partie
16	Moteur Diesel 1,9 l TDI	66	Škoda Superb II; Présentation du véhicule 11ème partie
17	ŠKODA OCTAVIA Système électronique confort	67	Moteur Diesel; 2,0 l/125 kW TDI avec système d'injection Common-Rail
18	ŠKODA OCTAVIA Boîte de vitesses man. 02K, 02J	68	Moteur à essence 1,4 l/92 kW TSI avec turbopropulsion
19	Moteurs à essence 1,6 l et 1,8 l	69	Moteur à essence 3,6 l/191 kW FSI
20	Boîte de vitesses automatique - Bases	70	Transmission intégrale avec embrayage Haldex de la IVème génération
21	Boîte de vitesses automatique 01M	71	Škoda Yeti; Présentation du véhicule - Partie I
22	Moteurs Diesel 1,9 l/50 kW SDI, 1,9 l/81 kW TDI	72	Škoda Yeti; Présentation du véhicule - Partie II
23	Moteurs à essence 1,8 l/110 kW et 1,8 l/92 kW		
24	OCTAVIA, Collecteur de données BUS CAN		
25	OCTAVIA - CLIMATRONIC		
26	Sécurité des véhicules OCTAVIA		
27	OCTAVIA - Moteur 1,4 l/44 kW et boîte de vitesses 002		
28	OCTAVIA - ESP - Bases, conception, fonctions		
29	OCTAVIA 4 x 4 - Transmission intégrale		
30	Moteurs à essence 2,0 l 85 kW et 88 kW		
31	Système de radionavigation - Conception et fonctionnement		
32	ŠKODA FABIA - Informations techniques		
33	ŠKODA FABIA - Appareils électriques		
34	ŠKODA FABIA - Direction assistée électrohydraulique		
35	Moteurs à essence 1,4 l - 16 V 55/74 kW		
36	ŠKODA FABIA - 1,9 l TDI Pompe-injecteur		
37	Boîte de vitesses manuelle 02T et 002		
38	Škoda Octavia; Modèle 2001		
39	Diagnostic Euro-On-Board		
40	Boîte de vitesses automatique 001		
41	Boîte de vitesses à six rapports 02M		
42	Škoda Fabia - ESP		
43	Rejets dans les gaz d'échappement		
44	Allongement de la périodicité des entretiens		
45	Moteurs à essence trois cylindres 1,2 l		
46	Škoda Superb; Présentation du véhicule; Partie I		
47	Škoda Superb; Présentation du véhicule, Partie II		
48	Škoda Superb; Moteur à essence V6 2,8 l/142 kW		
49	Škoda Superb; Moteur Diesel V6 2,5 l/114 kW TDI		
50	Škoda Superb; Boîte de vitesses automatique 01V		

Seulement pour les besoins internes du réseau d'entretien ŠKODA.

Tous droits et modifications techniques réservés.

S00.2002.72.40 (F) Niveau technique 05/2009

© ŠKODA AUTO a.s. <https://portal.skoda-auto.com>

✿ Ce papier a été fabriqué avec de la cellulose blanchie sans chlore.