

Automobile Škoda GreenLine



Programme autodidactique



Le développement et la fabrication de produits écologiques autant que possible dans toutes les phases de leurs cycles de vie font partie des cibles de premier plan que la Société Škoda Auto prend en considération.

Notre priorité porte sur le choix de matériaux recyclables. Grâce aux technologies progressives, les automobiles Škoda sont fabriquées dans des ateliers qui satisfont aux critères les plus stricts. Des cathorèses sans plomb (KTL) et des couleurs solubles dans l'eau sont exclusivement utilisées comme protection contre la corrosion des composants peints de l'automobile.

La baisse de la consommation de carburant et des émissions a lieu dans le cadre d'une stratégie de groupe, par conséquent, les moteurs proposés par Škoda Auto correspondent aux prescriptions en vigueur sur les gaz d'échappement.

Tous les produits de Škoda Auto satisfont aux lois et prescriptions sur la protection du sol et de l'eau. Ces activités font que les automobiles Škoda ne sont pas calculées seulement pour répondre aux exigences de la technique, de la sécurité et de la qualité mais aussi à celles de la protection de l'environnement.

Škoda Auto contribue de ce fait au maintien d'un environnement propre sans aliéner la mobilité et la satisfaction de ses clients.



SP76_01

L'effort pour réduire autant que possible l'impact des véhicules sur l'environnement est visible depuis les années soixante-dix du siècle dernier lorsque les premières prescriptions sur la réduction des polluants dans les gaz d'échappement sont entrées en vigueur. La baisse des polluants générés a surtout été significative au cours des quinze dernières années grâce à l'introduction de nouvelles technologies et au développement dans le domaine de l'électronique et de la technologie informatique.

La norme Euro 5 fixe les limites (en grammes par kilomètre) pour tous les polluants habituels dans les gaz d'échappement, surtout pour les moteurs Diesel.

Génération d'automobiles GreenLine	4
Equipement du moteur de l'automobile GreenLine II	5
Désignation de l'automobile GreenLine II	7
ŠkodaFabia GreenLine II	8
ŠkodaRoomster GreenLine II	13
ŠkodaOctavia GreenLine II	14
ŠkodaYeti GreenLine II	15
ŠkodaSuperb GreenLine II	16
Récupération	18
Système Start-Stop	20
Filtre à particules pour gazole	22

Vous trouverez les indications pour le montage, le démontage, les réparations, le diagnostic et des informations détaillées pour l'utilisateur dans les Manuels de réparations, dans l'appareil de diagnostic VAS et dans la littérature de bord.

**La mise sous presse a eu lieu en 11/2010
Cette brochure ne sera pas réactualisée.**



Génération d'automobiles GreenLine

Equipped du moteur GreenLine I et GreenLine II:

Aperçu des moteurs qui sont installés dans les modèles **GreenLine I** :

Škoda Fabia GreenLine I	1,4l TDI PD DPF 59 kW
Škoda Fabia Combi GreenLine I	
Škoda Octavia GreenLine I	1,6 TDI CR DPF 77 kW
Škoda Octavia Combi GreenLine I	
Škoda Superb GreenLine I	1,9 TDI PD DPF 77 kW

Aperçu des moteurs qui sont installés dans les modèles **GreenLine II** :

Škoda Fabia GreenLine II	1,2 TDI CR DPF 55 kW
Škoda Fabia Combi GreenLine II	
Škoda Roomster GreenLine II	
Škoda Octavia GreenLine II	1,6 TDI CR DPF 77 kW
Škoda Octavia Combi GreenLine II	
Škoda Yeti GreenLine II	
Škoda Superb GreenLine II	
Škoda Superb Combi GreenLine II	

Les automobiles GreenLine II se différencient de la première génération par les moteurs installés (voir tableaux), de plus, ils sont équipés de nouveaux systèmes qui jouent un rôle significatif pour l'économie de carburant:

- **Start Stop**
- **Récupération de l'énergie du freinage**
- **Fonction Maxi DOT** (Affichage de recommandation de rapport)

Les nouveaux modèles **Škoda Roomster GreenLine II**, **Škoda Yeti GreenLine II** et **Škoda Superb Combi GreenLine II**, qui n'avaient pas de représentant dans la première génération, arrivent sur le marché avec la deuxième version GreenLine II.

Certaines parties d'équipement ne peuvent pas être commandées en option (info actualisée chez votre revendeur) à cause des contraintes de l'équipement des modèles GreenLine.

GreenLine

SP76_02

Moteur Diesel 1,2 l TDI CR

Škoda Fabia, Škoda Fabia Combi et Škoda Roomster dans la version GreenLine II sont proposées exclusivement avec l'équipement suivant: Moteur Diesel 3 cylindres, 1,2 l avec suralimentation par turbocompresseur, système d'injection Common Rail et filtre à particules pour gazole.

Le moteur 1,2 l TDI CR dispose d'une puissance de 55 kW et satisfait à la norme Euro 5.

Caractéristiques techniques

- 4 soupapes par cylindre
- un arbre d'équilibrage dans le carter du vilebrequin
- Injecteurs commandés par soupapes électromagnétiques
- Pression d'injection jusqu'à 180 MPa (1800 bar)
- Turbocompresseur avec géométrie variable des turbines
- Module de recyclage des gaz d'échappement avec soupape de recyclage des gaz et radiateur de recyclage des gaz
- Filtre à particules avec catalyseur à oxydation pré-enclenché

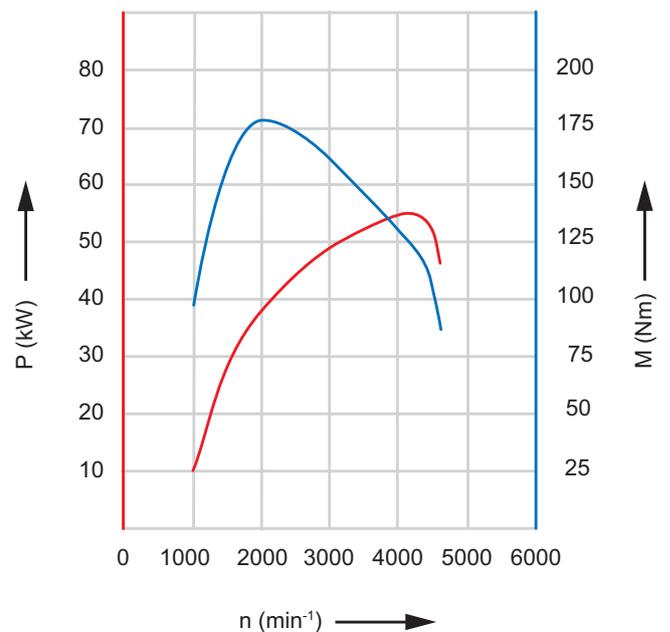


SP76_17

Données techniques

Code du moteur	CFWA
Architecture	Moteur de série
Nombre de cylindres	3
Soupapes par cylindre	4
Cylindrée	1199 cm ³
Alésage	79,5 mm
Course	80,5 mm
Rapport volumétrique	16,5 : 1
Puissance max.	55 kW à 4200 tr ^{mn}
Couple max.	180 Nm à 2000 tr ^{mn}
Carburant	Moteur Diesel
Norme de pollution	EU5 + DPF

Diagramme de couple et de puissance



SP76_18



Vous trouverez la description détaillée du moteur 1,2 l/55 kW TDI CR dans le programme autodidactique 80.

Moteur Diesel 1,6 l TDI CR

Škoda Octavia, Škoda Octavia Combi, Škoda Yeti, Škoda Superb et Škoda Superb Combi dans les versions GreenLine II sont proposées exclusivement avec l'équipement suivant: Moteur Diesel 4 cylindres, 1,6 l avec suralimentation par turbocompresseur, système d'injection Common Rail et filtre à particules pour gazole. Le moteur 1,6 l TDI CR dispose d'une puissance de 77 kW et satisfait à la norme Euro 5.

Caractéristiques techniques

- 4 soupapes par cylindre
- Injecteurs commandés par soupapes électromagnétiques
- Pression d'injection jusqu'à 180 MPa (1800 bar)
- Turbocompresseur avec géométrie variable des turbines
- Module de recyclage des gaz d'échappement avec soupape de recyclage des gaz et radiateur de recyclage des gaz
- Filtre à particules avec catalyseur à oxydation pré-enclenché

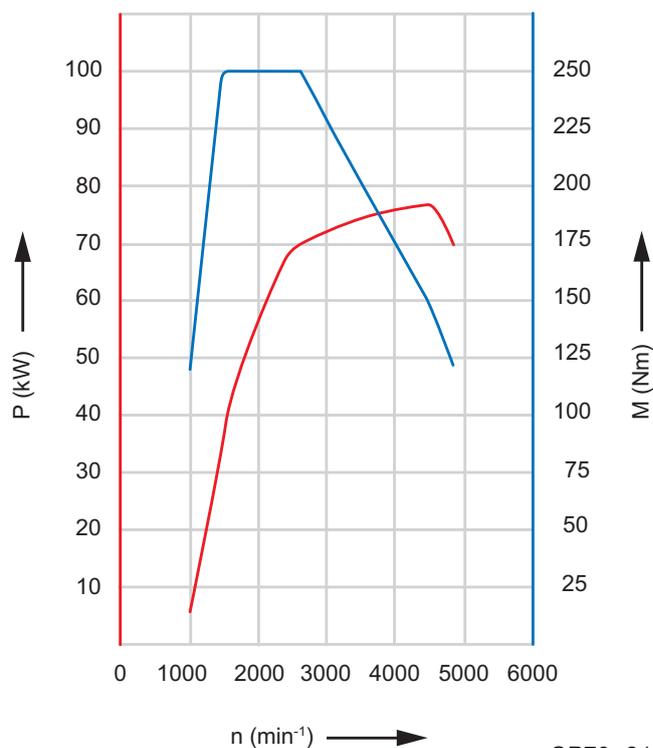


SP76_20

Données techniques

Code du moteur	CAYC
Architecture	Moteur de série
Nombre de cylindres	4
Soupapes par cylindre	4
Cylindrée	1598 cm ³
Alésage	79,5 mm
Course	80,5 mm
Rapport volumétrique	16,5 : 1
Puissance max.	77 kW à 4400 tr ^{mn}
Couple max.	250 Nm à 1900 - 2500 tr ^{mn}
Carburant	Moteur Diesel
Norme de pollution	EU5 + DPF

Diagramme de couple et de puissance



SP76_21



Vous trouverez la description détaillée du moteur 1,6 l/77 kW TDI CR dans le programme autodidactique 80.

Désignation de l'automobile GreenLine II

Identification GreenLine 2



SP76_26



Toutes les automobiles GreenLine II fabriquées depuis la 45ème semaine 2010 sont marquées à quatre endroits de la carrosserie:

- Symbole GreenLine sur le masque avant - calandre
- Symbole GreenLine sur le hayon, coffre à bagages
- Autocollant sur les ailes avant à gauche et à droite



SP76_27

Škoda Fabia/Fabia Combi GreenLine II

Caractéristiques principales du modèle Fabia GreenLine II

Škoda Fabia GreenLine II n'a pas seulement une apparence sophistiquée grâce à Facelift mais comporte avant tout des améliorations techniques qui contribuent à une baisse continue de la consommation de carburant et des polluants dans les gaz d'échappement. Pour faire 100 km en mode combiné, il ne faut à la Fabia GreenLine II que 3,4 l de Diesel et les émissions de CO₂ dans les gaz d'échappement sont réduites à 89 g/km.

- Moteur Diesel 1,2 l/55 kW TDI avec système d'injection Common-Rail
- Filtre à particules avec catalyseur à oxydation pré-enclenché
- Différentiel modifié
- Système START-STOP
- Récupération de l'énergie du freinage
- Affichage des recommandations de rapport



- Norme de pollution EU5



SP76_16

- Perfectionnements aérodynamiques de la carrosserie qui entraînent une diminution du coefficient de traînée

- Indicateur multifonctions

- Indicateur de contrôle des pneus

- Régulateur de vitesse

- Diminution du poids à vide du véhicule lorsqu'il est prêt à rouler

Škoda Fabia/Fabia Combi GreenLine II

Perfectionnements aérodynamiques



SP76_25

Sur le modèle Fabia GreenLine II, des modifications, qui diminuent le coefficient de traînée, ont été effectuées.

- Adaptation des revêtements en bas du véhicule pour faciliter le passage de l'air sous le véhicule
- Etanchéification des caissons des roues avant*
- Spoiler arrière*
- Antenne plus courte*
- Etanchéification du capot moteur*
- Cache spécial du ventilateur de radiateur*
- Calandre de radiateur recouverte aux trois quarts*

* seulement sur le modèle Fabia Hatchback



Couvercle de protection du canal d'air sur le modèle **Škoda**Fabia GreenLine II

SP76_28



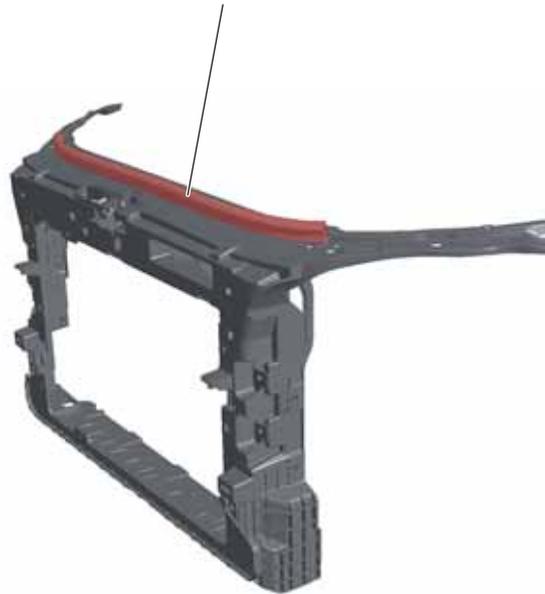
SP76_29

La résistance aérodynamique est également réduite par le recouvrement des canalisations d'air vers les freins. Des recouvrements ont été mis sur le revêtement en plastique des caissons des roues avant.

Sur les modèles standards Fabia, la calandre n'est recouverte que dans la moitié supérieure, la calandre sur le modèle **Škoda**Fabia GreenLine est recouverte jusqu'aux trois quarts.

Škoda Fabia/Fabia Combi GreenLine II

Étanchéification entre le capot moteur et l'avant sur le modèle Škoda Fabia GreenLine II (Hatchback)



Un autre élément, qui permet de réduire le coefficient de traînée sur les automobiles Škoda Fabia GreenLine II de la variante Hatchback est l'étanchéification du capot moteur placée à l'avant.

Pour obtenir des valeurs moindres de résistance aérodynamique, le toit peut ne pas être équipé de longerons sur le modèle Fabia Combi.

De même que sur la première génération du modèle Fabia GreenLine, une limitation de poids qui permet au véhicule de ne pas être équipé de nombreux éléments en option de sorte que le poids à vide maximum prescrit du véhicule ou un coefficient de traînée favorable C_x peut être maintenu, est valable pour son successeur. Un équipement, qui augmente trop le poids du véhicule, augmente également sa consommation de carburant et les émissions de CO_2 dans les gaz d'échappement. Sur le modèle Fabia GreenLine II, la valeur C_x 0,301 a été atteinte grâce à ces mesures.

Des roues en alliage léger ANTARES 6Jx15" et des pneus 185/60 R15 avec une résistance au roulement plus faible font partie de l'équipement de base du modèle Fabia GreenLine II.

ŠkodaRoomster GreenLine II



SP76_19

Automobile **ŠkodaRoomster GreenLine II**:

- **Système Start-Stop**
- **Système de récupération de l'énergie du freinage**
- Affichage des recommandations de rapport
- Régulateur de vitesse
- Indicateur de contrôle des pneus
- Roues en alliage léger ANTARES 6J x 15" et pneus 185/60 R15 avec résistance au roulement plus faible.

Position du contacteur du système START-STOP dans les véhicules **ŠkodaFabia** et **ŠkodaRoomster**



SP76_36

ŠkodaOctavia/Octavia Combi GreenLine II



SP76_31

Position du contacteur du système
START-STOP dans les véhicules
ŠkodaOctavia

Véhicules ŠkodaOctavia/Octavia Combi Green-
Line II:

- **Système Start-Stop**
- **Système de récupération de l'énergie du freinage**
- Affichage des recommandations de rapport
- La hauteur d'éclairage des véhicules ŠkodaOctavia GreenLine II a été abaissée de 15 mm par rapport aux modèles standards.
- Pneus 195/65 R15 avec résistance au roulement plus faible.



SP76_35



SP76_30

Position du contacteur du système START-STOP dans les véhicules Škoda Yeti



SP76_33

Véhicule Škoda Yeti GreenLine II*:

- **Système Start-Stop**
- **Système de récupération de l'énergie du freinage**
- Affichage des recommandations de rapport
- La hauteur d'éclairage des véhicules Škoda Yeti GreenLine II a été abaissée de 25 mm par rapport aux modèles standards.
- Pneus 205/55 R16 avec résistance au roulement plus faible.

* Les véhicules Škoda Yeti GreenLine II sont équipés d'un système 4 x 2 (organes de transmission).

Škoda Superb/Superb Combi GreenLine II



Véhicules Škoda Superb/Superb Combi GreenLine II:

- **Système Start-Stop**
- **Système de récupération de l'énergie du freinage**
- Affichage des recommandations de rapport
- Pneus 205/55 R16 avec résistance au roulement plus faible
- Autres rapports de boîte



Couvercle de protection du canal d'air sur le modèle Škoda Superb GreenLine II



Le coefficient de traînée a été réduit sur le modèle **Škoda Superb/Superb Combi GreenLine II** grâce à:

- Spoiler arrière spécial*
- Etanchéification des caissons des roues avant
- Recouvrement des canalisations d'air
- Abaissement de la hauteur d'éclairage du véhicule de 15 mm

Position du contacteur du système START-STOP dans les véhicules **Škoda Superb**



SP76_34

* seulement sur modèle **Škoda Superb**

Récupération

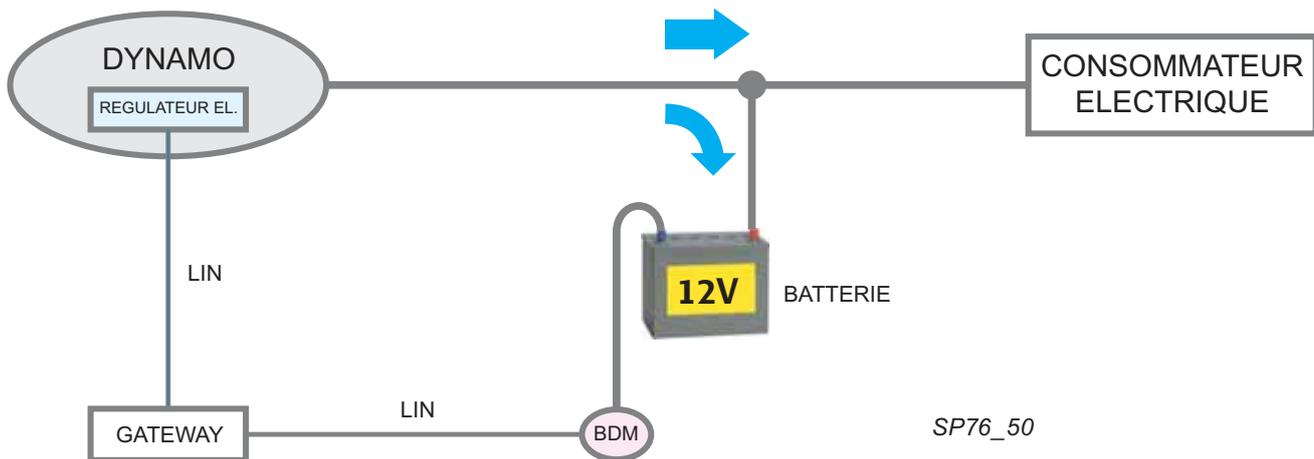
Pour diminuer la consommation de carburant et les émissions de CO₂, une fonction de récupération a également été généralisée sur les véhicules Greenline II. Selon le mode de conduite, soit de l'énergie électrique est livrée au véhicule par une dynamo, soit l'alimentation du réseau se fait à partir de la batterie.

Le coeur du système est la dynamo dont la tension de sortie est commandée par un régulateur électronique. L'activation du régulateur est effectuée par le calculateur du moteur.

Le système de récupération permet de transformer le surplus d'énergie cinétique du véhicule en énergie électrique réutilisable. Cette énergie est accumulée dans la batterie du véhicule ou est redistribuée au réseau du véhicule. Sur les véhicules dans lesquels aucun système de récupération n'est installé, le surplus d'énergie cinétique est transformée en énergie thermique lors du freinage.

Fonctionnement du système en cas de freinage du véhicule

Répartition du courant si tension du réseau de bord 15 V



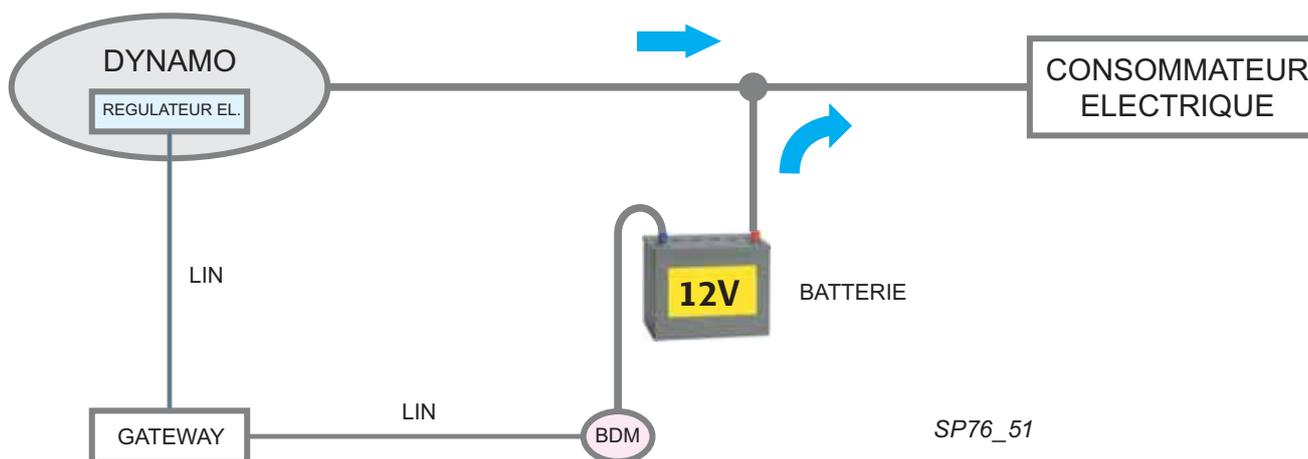
En cas de freinage du véhicule (rapport enclenché, pédale d'accélérateur au repos ou pédale de frein enfoncée), le régulateur électronique augmente la tension de sortie de la dynamo. La tension de la dynamo est plus élevée que la tension de la batterie, avec toutefois un maximum de 15 V. La dynamo assure la livraison de courant et simultanément la charge de la batterie. En cas de potentiel de tension plus élevé de la dynamo dans la phase de récupération, la charge électrique plus élevée est accumulée dans la batterie.

Fonctionnement du système en cas d'accélération et en cas de maintien d'une vitesse constante

Répartition du courant si tension du réseau de bord 12 V

en cas d'accélération du véhicule ou en cas de maintien d'une vitesse constante, le régulateur abaisse la tension de sortie de la dynamo à une valeur inférieure à la tension de la batterie (env. 12 V). Le champ magnétique de l'enroulement rotorique et de l'enroulement statorique de la dynamo pousse le vecteur de force de la résistance dans la plage inférieure de la courbe caractéristique de charge de la machine en rotation. La dynamo reprend très peu d'énergie du vilebrequin du moteur à combustion. Le dosage de carburant est adapté à la puissance motrice réduite.

Si l'unité BDM décide que la batterie est suffisamment chargée, le régulateur décharge complètement la dynamo pour que tout le réseau du véhicule ne soit alimenté que par la batterie.



Le principe de récupération décrit consiste en une modification de la tension du régulateur de la dynamo à la suite de quoi le courant énergétique de la dynamo / de la batterie est réparti en fonction des besoins momentanés du véhicule.

Le niveau de charge est surveillé électroniquement (module de données de la batterie BDM). La nouvelle technologie de batterie permet d'obtenir une constance cyclique extrême et un degré d'efficacité énergétique plus élevé. Les informations sur le niveau de charge de la batterie sont rattachées à l'algorithme de commande de la fonction de récupération. La commande est montée dans le calculateur du moteur.

La dynamo est une machine électrique rotative triphasée qui est similaire dans son principe à la dynamo d'un véhicule conventionnel. La différence principale se trouve dans la plage de tension (12-15 V) du régulateur électronique qui est relié au calculateur du moteur via une interface de communication LIN (Local Interconnect Network). Sur un véhicule conventionnel, la valeur fixe réglée sur le régulateur de la dynamo est de 14,4 V.

Grâce à l'utilisation de la récupération, les émissions de gaz d'échappement sont descendues autour de 2-4 g CO₂/km en NEFZ (Nouveau Cycle de Conduite Européen).

Systeme Start-Stop

Systeme START-STOP

Le système START-STOP est un des éléments technologiques les plus importants qui contribue à diminuer la consommation de carburant sur les véhicules GreenLine II.

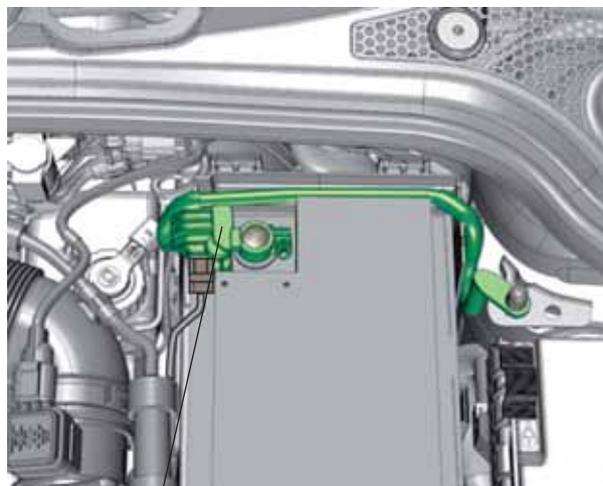
La philosophie de ce système consiste à couper automatiquement le moteur lorsque le véhicule est à l'arrêt, seulement toujours lorsque le fonctionnement du moteur n'est pas indispensable. Le moteur peut redémarrer de lui-même lorsque le conducteur veut continuer à rouler. Le système est approprié avant tout à la circulation urbaine. Dans la pratique, il entre en action en cas d'arrêt à un feu tricolore ou dans une file de voitures.

Le système START-STOP n'a besoin d'aucune commande particulière et fonctionne complètement automatiquement. Pour les voyageurs, cela signifie aucune perte de confort ou de faculté d'accélérer immédiatement après un arrêt. Le fonctionnement du système START-STOP est assuré par le système de commande du moteur. La fonction est intégrée au logiciel du calculateur du moteur.



SP76_23

Contacteur à touche du mode
START-STOP F416



SP76_24

Calculateur de surveillance de la batterie J367

Composants du système START-STOP

Le système START-STOP est commandé avec seulement quelques nouveaux composants. Quelques-uns des composants existants ont dû toutefois être adaptés pour le fonctionnement de ce système.

Nouveaux composants:

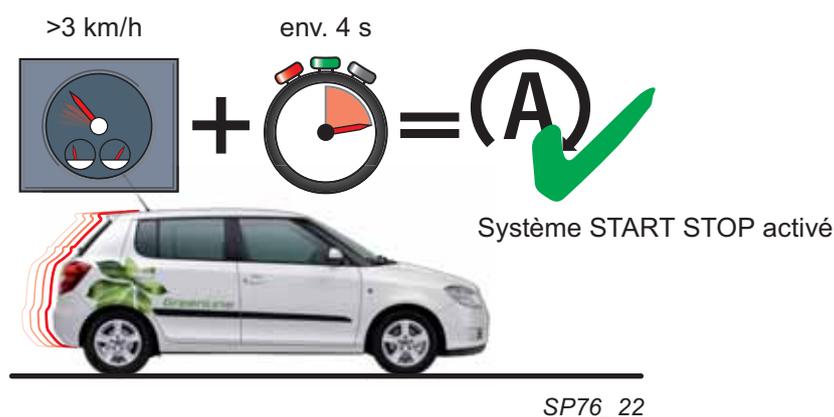
- Contacteur à touche du mode Start-Stop
START-STOP F416
- Calculateur de surveillance de la batterie J367

Composants spécialement adaptés:

- Batterie
- Transmetteur de point mort de la boîte de vitesses G701 (détection de rapport)
- Dynamo avec câble LIN
- Démarreur
- Stabilisateur de tension J532

Fonctionnement du système START-STOP

L'activation du système START-STOP se fait automatiquement dès que le moteur a démarré et que le véhicule est à une vitesse de 3 km/h au moins pendant 4 secondes environ.



Pour le système START-STOP ou pour la phase pendant laquelle le moteur est coupé, il faut déterminer si le niveau de charge de la batterie de démarrage permet un redémarrage du moteur. Ce processus est appelé prédiction de tension de démarrage. Il témoigne du fait que toutes les propriétés et les valeurs du moteurs ont été analysées en vue d'un redémarrage du moteur. Il s'ensuit une mesure constante du niveau de charge de la batterie.

En raison de la prédiction de tension de démarrage, il faut savoir si le mode START-STOP peut être activé ou si certains consommateurs électriques doivent être coupés pour ne pas augmenter encore plus la consommation de courant. Cela concerne par ex. le système de chauffage des sièges, le dégivrage de la lunette arrière et le dégivrage des rétroviseurs. Ces systèmes doivent être coupés avant le redémarrage du moteur et bloqués pendant le temps de démarrage du moteur.



Vous trouverez une description détaillée du fonctionnement du système START-STOP dans le programme autodidactique 86.

Filtre à particules pour gazole

Toutes les séries des modèles

Škoda GreenLine sont équipées de série d'un filtre à particules pour gazole. Ce filtre à particules pour gazole est monté dans le collecteur d'échappement derrière le catalyseur à oxydation. Il retient les particules de suie provenant des gaz d'échappement du moteur.

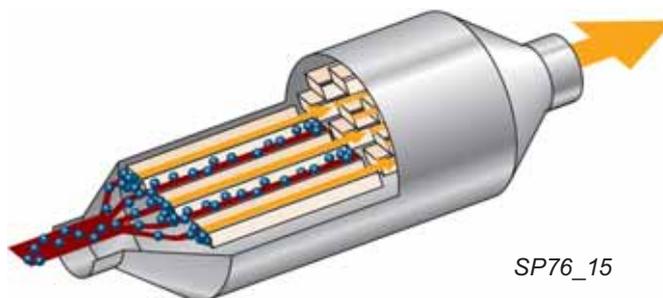


SP76_13

Fonctionnement

Les gaz d'échappement traversent un corps de filtration qui est composé plusieurs canaux obturés d'un côté. L'obturation des canaux est alternative: si le gaz pénètre dans un canal du côté libre, il doit ensuite traverser ses parois poreuses pour aller dans un canal adjacent qui s'ouvre en direction du moteur.

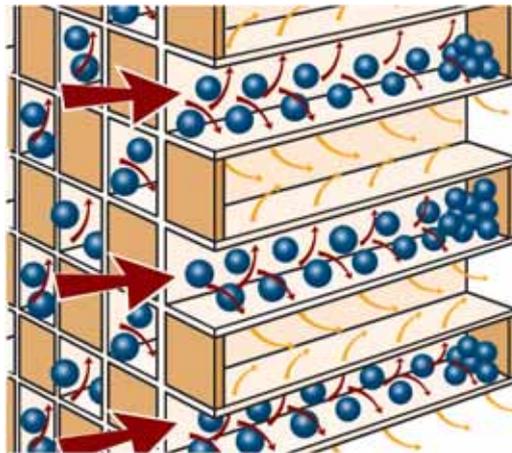
Lors du passage des gaz d'échappement à travers le filtre, les particules de suie sont retenues dans les canaux d'admission à la suite de quoi les composants gazeux des gaz d'échappement peuvent traverser les parois poreuses des canaux.



SP76_15

Structure

Le filtre à particules est composé d'un corps alvéolé en céramique à base de carbure de silicium qui est enfermé dans un boîtier métallique. Le corps en céramique est divisé en plusieurs canaux disposés parallèlement avec des parois poreuses; ces canaux sont toujours fermés alternativement d'un côté.



SP76_14

Le carbure de silicium est adapté au filtre à particules pour gazole à cause des propriétés suivantes:

- Résistance mécanique élevée
- Très bonne constance aux changements de température
- Tenue à la température et conductivité
- Résistance élevée à l'usure



Vous trouverez une description détaillée du fonctionnement du filtre à particules pour gazole dans le programme autodidactique 60.

Aperçu des programmes autodidactiques parus jusqu'à ce jour

No. Désignation

- 1 Mono-Motronic
- 2 Verrouillage centralisé
- 3 Alarme autonome
- 4 Travail avec les schémas de connexions
- 5 ŠKODA FELICIA
- 6 Sécurité des voitures ŠKODA
- 7 ABS - Bases - n'a pas été pas publié
- 8 ABS-FELICIA
- 9 Antidémarrage avec transpondeur
- 10 Climatisation dans la voiture
- 11 Climatisation FELICIA
- 12 Moteur 1,6 - MPI 1AV
- 13 Moteur Diesel à quatre cylindres
- 14 Servo-direction
- 15 ŠKODA OCTAVIA
- 16 Moteur Diesel 1,9 l TDI
- 17 ŠKODA OCTAVIA Système de l'électronique confort
- 18 ŠKODA OCTAVIA Boîte de vitesses manuelle 02K, 02J
- 19 Moteurs à essence 1,6 l et 1,8 l
- 20 Boîte de vitesses automatique - Bases
- 21 Boîte de vitesses automatique 01M
- 22 Moteurs Diesel 1,9 l/50 kW SDI, 1,9 l/81 kW TDI
- 23 Moteurs à essence 1,8 l/110 kW et 1,8 l/92 kW
- 24 OCTAVIA, BUS CAN
- 25 OCTAVIA - CLIMATRONIC
- 26 OCTAVIA - Sécurité du véhicule
- 27 OCTAVIA - Moteur 1,4 l/44 kW et boîte de vitesses 002
- 28 OCTAVIA - ESP - Bases, conception, fonctionnement
- 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 fonctions
- 32 ŠKODA FABIA - Informations techniques
- 33 ŠKODA FABIA - Installations 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 ŠkodaOctavia; Modèle 2001
- 39 Diagnostic Euro-On-Board
- 40 Boîte de vitesses automatique 001
- 41 Boîte de vitesses à 6 rapports 02M
- 42 ŠkodaFabia - ESP
- 43 Emissions des gaz d'échappement
- 44 Allongement de la périodicité des entretiens
- 45 Moteurs à essence trois cylindres 1,2 l
- 46 ŠkodaSuperb; Présentation du véhicule; Partie I
- 47 ŠkodaSuperb; Présentation du véhicule; Partie II
- 48 ŠkodaSuperb; Moteur à essence V6 2,8 l/142 kW
- 49 ŠkodaSuperb; Moteur Diesel V6 2,5 l/114 kW TDI

No. Désignation

- 50 ŠkodaSuperb; Boîte de vitesses automatique 01V
- 51 Moteur à essence 2,0 l/85 kW avec arbres de compensation et tubulure d'admission bi-étagée
- 52 ŠkodaFabia; Moteur 1,4 l TDI avec système de pompes-injecteurs
- 53 ŠkodaOctavia; Présentation du véhicule
- 54 ŠkodaOctavia; Composants électriques
- 55 Moteurs à essence FSI; 2,0 l/110 kW et 1,6 l/85 kW
- 56 Boîte de vitesses automatique DSG-02E
- 57 Moteur Diesel; 2,0 l/103 kW TDI avec ensembles pompe-injecteur, 2,0 l/100 kW TDI avec ensembles pompe-injecteur
- 58 ŠkodaOctavia, Châssis-suspension et direction assistée électromécanique
- 59 ŠkodaOctavia RS, Moteur 2,0 l/147 kW FSI Turbo
- 60 Moteur Diesel 2,0 l/103 kW 2V TDI; Filtre à particules avec additif
- 61 Systèmes de radionavigation dans les voitures Škoda
- 62 ŠkodaRoomster; Présentation du véhicule, Partie I
- 63 ŠkodaRoomster; Présentation du véhicule II. partie
- 64 ŠkodaFabia II; Présentation du véhicule
- 65 ŠkodaSuperb II; Présentation du véhicule, Partie I
- 66 ŠkodaSuperb II; Présentation du véhicule, Partie II
- 67 Moteur Diesel 2,0 l/125 kW TDI avec système d'injection Common-Rail
- 68 Moteur à essence 1,4 l/92 kW TSI avec turbocompresseur
- 69 Moteur à essence 3,6 l/191 kW FSI
- 70 Transmission intégrale avec embrayage Haldex de la IV^{ème} génération
- 71 ŠkodaYeti; Présentation du véhicule I^{ère} partie
- 72 ŠkodaYeti; Présentation du véhicule, II^{ème} partie
- 73 Système GPL dans les véhicules Škoda
- 74 Moteur à essence 1,2 l/77 kW TSI avec turbocompresseur
- 75 Boîte de vitesses automatique à 7 rapports 0AM avec double embrayage
- 76 Voitures Green Line

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

Tous droits et modifications techniques réservés.

S00.2002.76.40 (F) Niveau technique 11/2010

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

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