



Škoda Citigo

Présentation du véhicule

Programme autodidactique

Introduction

Avec le modèle Citigo, ŠKODA accède pour la première fois de son histoire au segment de la mini-citadine qui est appelée classe A 00. Le véhicule destiné principalement à la circulation urbaine a un potentiel de vente croissant compte tenu de la tendance actuelle de l'extension des villes et des grandes villes.

Actuellement, Citigo est le premier modèle récent de la marque Škoda qui est proposé en version 3 portes. Plus tard, elle sera également proposée dans la version 5 portes.



SP92_02



SP92_03

Table des matières

1. Škoda Citigo	4
2. Dimensions du véhicule	7
3. Carrosserie.....	9
4. Moteurs	10
5. Système d'alimentation	12
6. Boîte de vitesses	14
7. Châssis.....	17
8. Système de freinage.....	24
9. Sièges	27
10. Ventilation, chauffage, climatiseur	30
11. Coffre à bagages	31
12. Installations électriques.....	33
13. Confort	36
14. Sécurité	44

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

La mise sous presse a eu lieu en 11/2011.

Ce cahier ne tient compte d'aucune actualisation.



1. Škoda Citigo

1.1. Fabrication

La petite voiture Citigo a été présentée pour la première fois en Octobre 2011. Elle est fabriquée à Bratislava où sont déjà fabriqués les autres modèles de la marque Volkswagen, Seat et Audi ainsi que les carrosseries et la boîte de vitesses pour la marque Porsche.



1.2. Conception

- › Simplicité des manoeuvres pour la circulation urbaine et pour le stationnement
- › Confort et place suffisante pour le conducteur et le passager avant
- › Fixations Isofix
- › 2 Places assises à l'arrière
- › Les moteurs et la boîte de vitesses sont conçus pour une puissance et une consommation de carburant optimales en cas de circulation en ville et en périphérie
- › Moteurs à essence à petite cylindrée (atteignent plus rapidement la température de service)
- › Boîte manuelle à transmission robotisée avec aide au démarrage en côte
- › Coffre conçu pour les bagages à main
- › Pour le transport de plusieurs bagages ou d'objets plus volumineux, on peut utiliser la banquette arrière ou avoir un espace de chargement supplémentaire en rabattant les sièges arrière



SP92_04

La ŠKODA Citigo offre, grâce à sa mise au point, des éléments complètement nouveaux qui sont mis en service pour la première fois sur des véhicules de la marque ŠKODA:

- › Système City Safe Drive avec capteur CV (Closing Velocity)
- › Airbags latéraux avec fonction de protection de la tête "Head-Thorax" (thorax et tête) – un élément de sécurité passive d'une nouvelle conception qui regroupe 2 Airbags (airbag latéral et airbag de tête) dans un même système.
- › Move&Fun (Système de navigation multifonction mobile) – un appareil multimédia portable qui regroupe les fonctions de navigation, de système mains libres, d'un écran multifonctions, d'un baladeur et d'un autoradio (pour autant que le véhicule soit doté de ces fonctions)
- › Nouveau moteur à trois cylindres avec une cylindrée de 1,0 litre
- › Boîte manuelle à transmission robotisée à 5 rapports ASG (sera proposée ultérieurement)
- › Easy Entry – commande simple des sièges avant pour accéder à l'espace des sièges arrière sur le véhicule 3 portes (de série pour Ambition et Elegance, sur demande pour Active)
- › Porte-sac intégré au mécanisme d'ouverture de la boîte à gants devant le siège du passager avant (sera proposé ultérieurement)

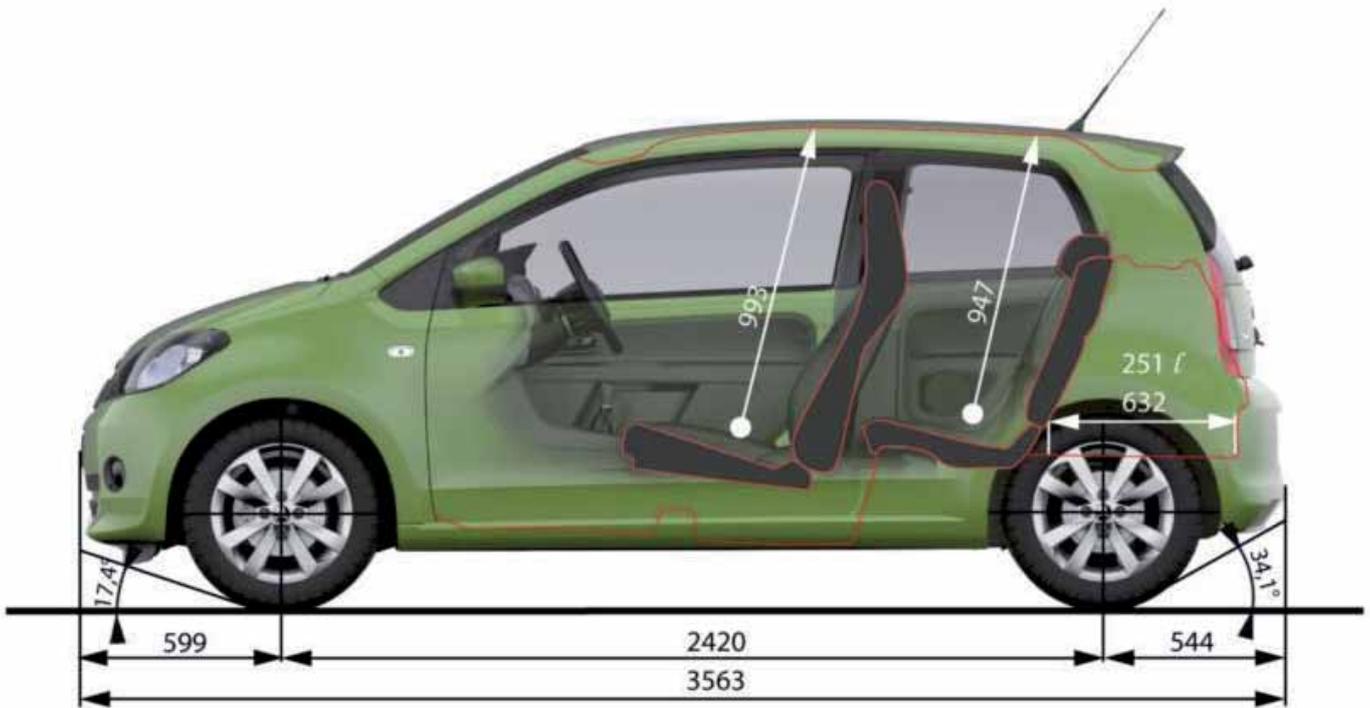


Nota

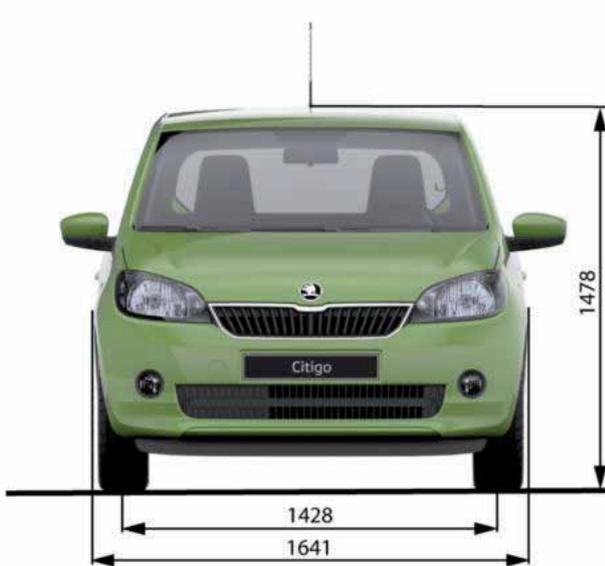
- › Faibles dimensions extérieures tout en préservant un habitacle accueillant
- › Possibilité de choisir entre un modèle avec 3 portes ou 5 portes
- › Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports ou boîte manuelle confort à transmission robotisée ASG (sera proposée ultérieurement)
- › Version Green Tec écologique avec deux moteurs conjointement à la boîte de vitesses manuelle (sera proposée ultérieurement)
- › Accent mis sur la sécurité (4 Airbags, ABS, ESP, City Safe Drive) selon l'équipement
- › Toit panoramique (sera proposé ultérieurement)
- › Grand choix en ce qui concerne l'équipement de confort (capteurs d'aide au stationnement à l'arrière, Tempomat, chauffage des sièges avant, rétroviseurs extérieurs à réglage électrique et dégivrables et autres)

2. Dimensions du véhicule

2.1 Dimensions extérieures du véhicule



SP92_05



SP92_05



SP92_05

2.2. Dimensions intérieures du véhicule



SP92_05



SP92_05

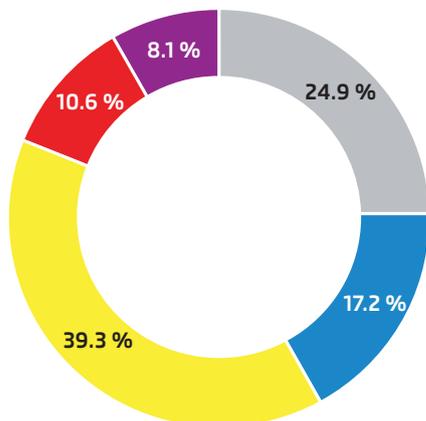
3. Carrosserie

3.1. Structure de la carrosserie

La plate-forme et la protection représentent une évolution complète. La proportion d'acier extrêmement résistant est très élevée. Une méthode de fixation spéciale a été réalisée par des soudures au laser entre le toit et la pièce latérale.



Proportion de tôles utilisées



SP92_07

Résistances des tôles utilisées



4. Moteurs

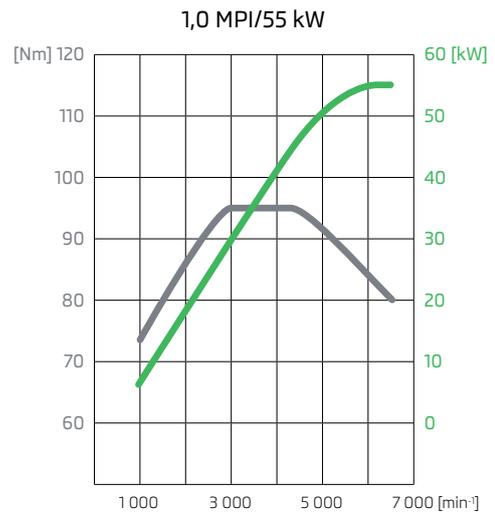
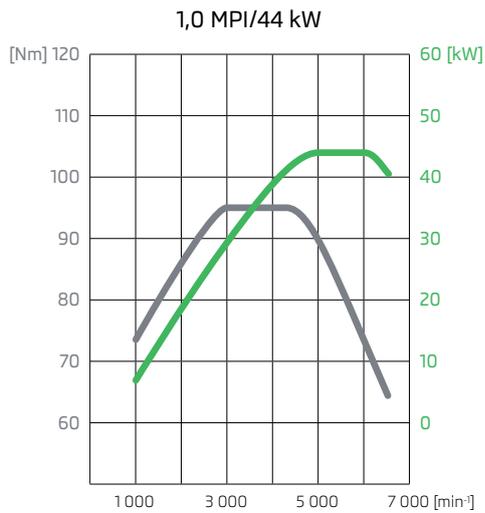
4.1. Moteur à essence trois cylindres 1,0 l 44 kW/55 kW

Caractéristiques des moteurs

- › Cartouche de filtre à huile vissée sur le carter d'huile
- › Carter d'huile en aluminium avec épaulement intégré pour le vissage du compresseur de climatiseur
- › Vilebrequin en fonte
- › Bras transversal trapézoïdal (fer forgé)
- › Culasse 4V, collecteur d'échappement intégré
- › Couvre-culasse monolithique avec arbre à cames intégré en place
- › Réglage de l'arbre à cames avec soupape de réglage électrohydraulique dans le couvre-culasse
- › Pompe à eau entraînée par courroie crantée, intégrée au boîtier du thermostat
- › Pompe à huile Duocentric à pression régulée
- › Conduite d'aspiration en plastique
- › Entraînement d'arbre à cames via une courroie crantée avec galet tendeur



SP92_08

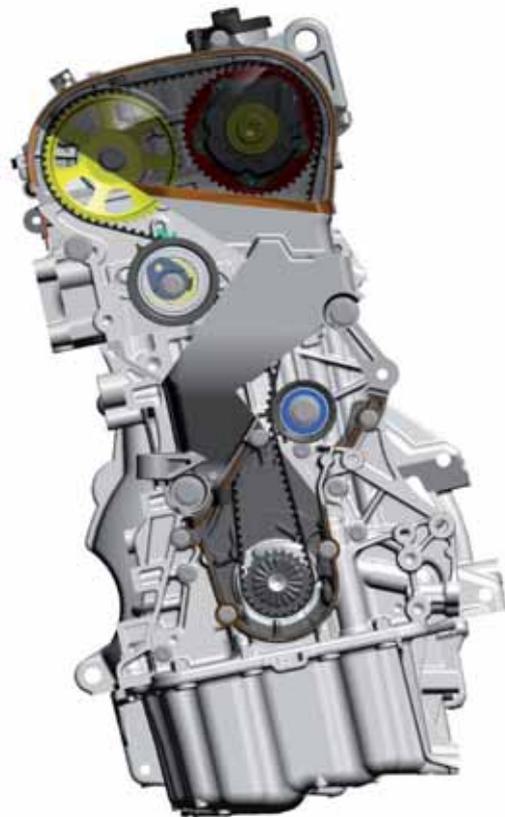


— Puissance
— Couple

SP92_04

Autres caractéristiques

Architecture	Architecture en ligne
Nombre de cylindres	3
Ecart entre les cylindres (mm)	82
Cylindrée VH (cm ³)	999
Nombre de soupapes/de cylindres	4
Course s (mm)	76,4
Ouverture d (mm)	74,5
Régime de ralenti (tr/mn)	850 +/-50
Régime de coupure (tr/mn)	env. 6.200
Puissance PN (kW)	44 (si n = 5.500 tr/mn)
(CH)	60 (si n = 5500 tr/mn)
Vitesse moyenne du piston (m/s)	15,79 (si n = 6200 tr/mn)
Puissance spéciale (kW/l)	44
Couple Md,	
max. (Nm)	95 (si n = 4000 tr/mn)
Couple spécial (Nm/l)	95



SP92_08

5. Système d'alimentation

5.1. Système d'alimentation en essence

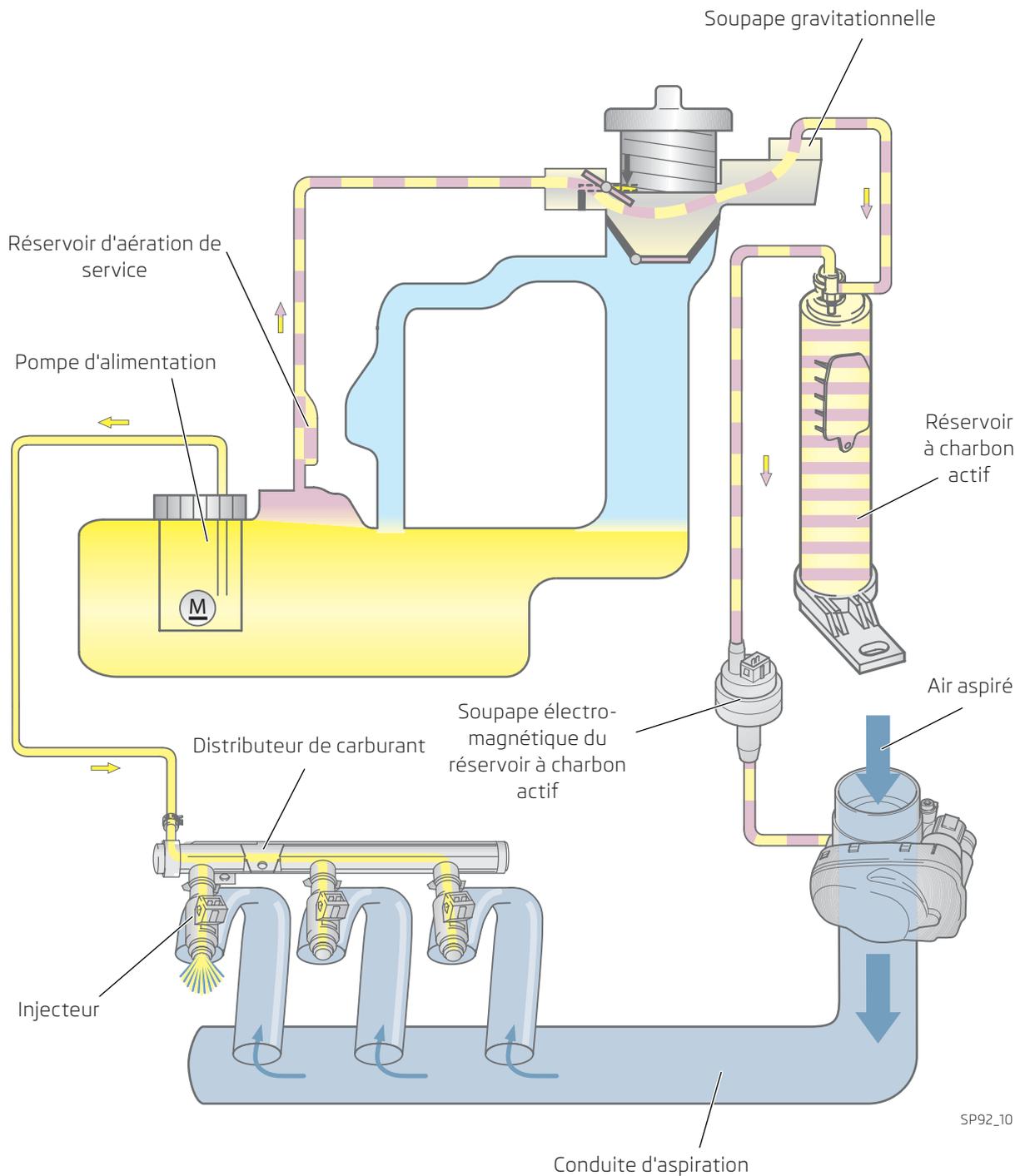
Caractéristique

- > Volume 35 l
- > Réservoir d'essence en plastique
- > Filtre avec charbon actif sur le réservoir (0,7 l)



5.2. Vue schématique du système d'alimentation - Moteurs à essence

Le carburant provenant du réservoir est acheminé dans le filtre à carburant avec régulateur de pression de carburant par la pompe d'alimentation électrique. Le régulateur de pression de carburant, à travers lequel le carburant continue d'être amené dans le compartiment moteur et vers les injecteurs, maintient la pression consignée dans tout le système d'alimentation.



6. Boîte de vitesses

Les deux versions de moteur peuvent être équipées, selon le souhait du client, d'une boîte de vitesses à cinq rapports avec commande manuelle ou d'une boîte de vitesses à cinq rapports à transmission robotisée avec sélection manuelle des rapports.

6.1. Boîte de vitesses manuelle

La boîte de vitesses à cinq rapports enclenchés manuellement se caractérise par la précision des voies d'enclenchement qui est obtenue grâce à deux câbles de changement de vitesse. Grâce à cette solution, la transmission des vibrations et du bruit provenant du groupe motopropulseur est limitée dans l'habitacle.

Pour ce qui est de la structure, il s'agit d'une version dite à deux arbres avec transmission et différentiel intégrés dans un carter de boîte de vitesses commun.

Le poids de la boîte de vitesses a été réduit de 8,5 kg par rapport au modèle Fabia. Cette économie a également été obtenue grâce à la réduction du nombre des différents composants (environ 19%)

Eléments structurels principaux

- › Carter de boîte de vitesses en fonte d'aluminium
- › Commande par câbles
- › Synchronisation de tous les rapports
- › Double synchronisation: 2ème rapport
- › Charge d'huile pour la durée de vie de la boîte de vitesses, 1,2 litre

Boîte de vitesses	Rapports de vitesse						Démultiplication du différentiel
	1.	2.	3.	4.	5.	Marche arrière	
1,0 MPI/44 kW	3,64	1,95	1,27	0,96	0,80	3,42	3,895
1,0 MPI/55 kW	3,64	1,95	1,27	0,96	0,80	3,42	4,167



Nota

La nouvelle structure efficace de la boîte de vitesses modifie l'ancien schéma de passage des rapports. Il ne faut pas appuyer sur le levier de changement de vitesse pour passer la marche arrière sinon il se retrouverait dans la position pour le premier rapport. La marche arrière se trouve maintenant en face du cinquième rapport et le schéma forme ainsi une double H classique.

6.1.1. Caractéristique de base de la boîte de vitesses

Type de boîte de vitesses	Boîte de vitesses mécanique à 5 rapports
Arbres	Arbre d'entrée, arbre primaire, arbre de marche arrière
Emplacement	Installation à l'avant/transversale
Longueur et largeur de la structure	341 mm/462 mm
Poids sans huile	24,0 kg
Matériau du carter de boîte de vitesses et du carter d'embrayage	Aluminium
Quantité d'huile	1,2 l

6.2. Boîte de vitesses automatique

La structure de la boîte manuelle à transmission robotisée conçue exclusivement pour les moteurs 1,0 MPI/44 kW et 55 kW est basée sur la boîte de vitesses manuelle. Elle respecte sa structure de base et elle est en outre équipée d'actuateurs électromécaniques.

La boîte de vitesses automatique se différencie de l'ancienne application où la commande se faisait via un mécanisme à commande hydraulique grâce à l'utilisation des actuateurs électromécaniques. Cela engendre une commande plus précise et plus de sécurité en raison du nombre moins important de composants pour la réduction du poids.

Un des actuateurs commande le rapport d'embrayage alors que le deuxième et le troisième actuateur changent les rapports en fonction des indications du conducteur ou du calculateur. Le calculateur se trouve sur l'aile avant gauche et détermine le bon rapport en fonction des informations des transmetteurs.

Le conducteur commande le changement de vitesse via le levier sélecteur lequel, en plus des positions classiques D, N et R, contient aussi une voie centrale pour une sélection séquentielle des rapports +/- . Le rapport enclenché s'affiche sur le combiné d'instruments dans le champ visuel du conducteur.

Dans le cas d'un changement de vitesse automatisé avec commande Fly-by-Wire, la coulisse n'a pas de position de parking P. Le moteur doit donc être démarré dans la position N et en appuyant sur la pédale de frein.

Cette boîte de vitesse se distingue également des autres boîtes automatiques par l'absence du mouvement dit de glissement qui se déclenche sur les boîtes de vitesses automatiques après la sélection du mode de conduite D (Drive). La Cítigo ne roule qu'après l'accélération et l'augmentation du régime moteur.

Boîte de vitesses automatique

- › Boîte manuelle à transmission robotisée
- › 5 Rapports de marche avant
- › Traction avant
- › Direction électromécanique de ZF Sachs
- › Calculateur externe
- › Sans verrou de parking (shift by wire)
- › 29,2 kg (ZP3 + huile)

Fonction de la boîte manuelle à transmission robotisée

A la base, il s'agit d'une boîte de vitesses mécanique.

La coupure de l'embrayage et le passage des vitesses par le conducteur sont effectués par le calculateur de la boîte de vitesses à l'aide de la commande placée sur la boîte de vitesses.

La pédale d'embrayage est supprimée, le levier de changement de vitesse est remplacé par le contacteur du mode de conduite.

7. Châssis

Groupes de châssis

Des nouveaux groupes de châssis, qui sont également utilisés sur les modèles Volkswagen Up! et SEAT Mii, ont été mis en service sur la ŠKODA Citigo. Les constructeurs se sont concentrés avant tout sur l'optimisation des paramètres de poids et de sécurité, à savoir sur les propriétés auxquelles une plus grande valeur a été accordée et plus particulièrement la circulation urbaine pour laquelle la ŠKODA Citigo est conçue. L'utilisation d'un même concept de construction pour les trois véhicules différents a permis de réduire les coûts de production et de développement.

7.1. Essieu avant

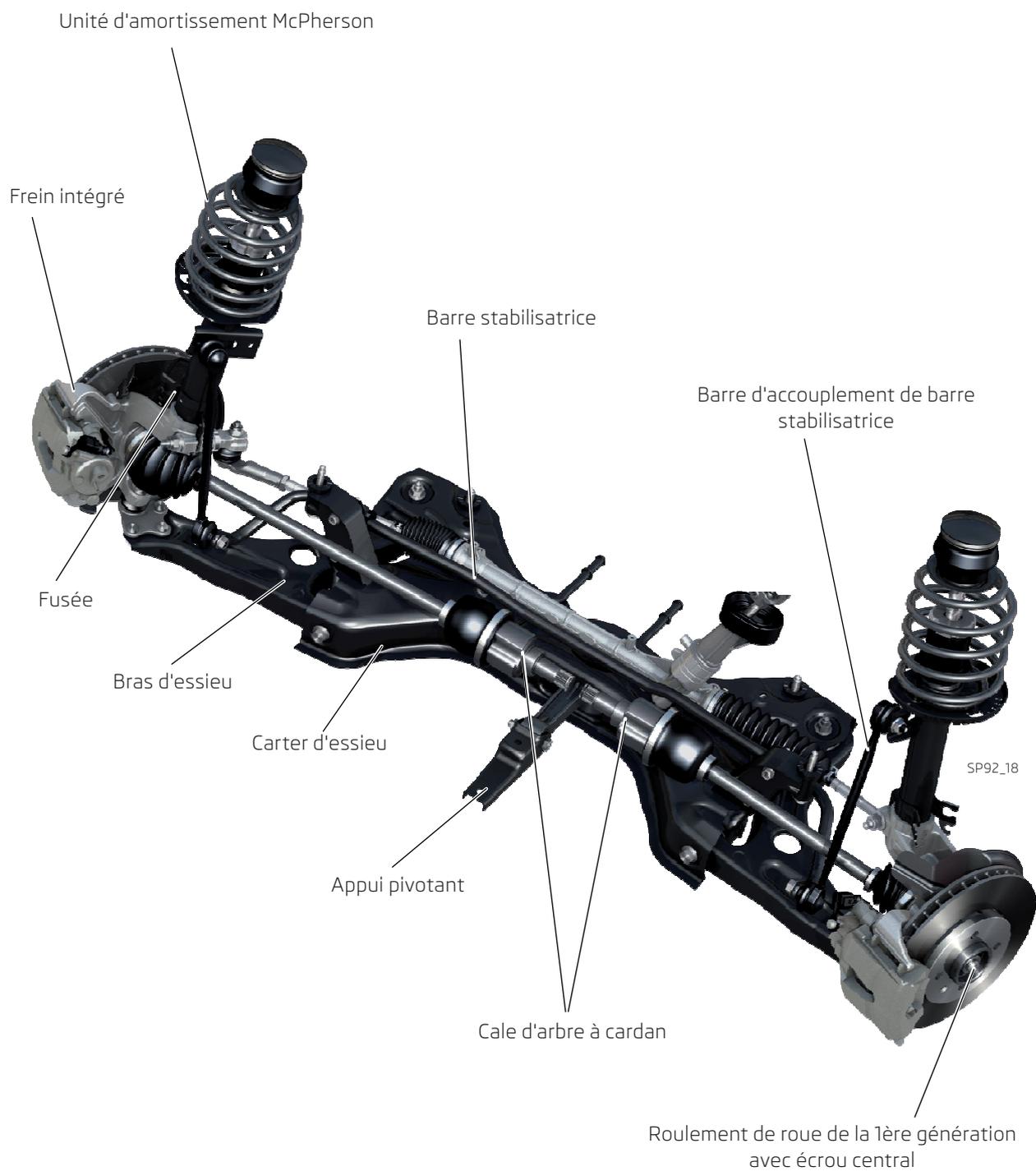
L'essieu avant est composé d'un système classique de type MacPherson, sur lequel la roue est guidée par des bras inférieurs transversaux triangulaires en acier et une barre stabilisatrice de torsion transversale. Conceptionnellement, il est basé sur la solution mise en place sur la Škoda Fabia II.

La géométrie de l'essieu avant contribue aux propriétés de conduite excellentes, au confort de conduite ainsi qu'à la sécurité et la précision de la direction.

Caractéristique

- › La suspension des roues avant indépendante McPherson se distingue par une stabilité et une dynamique de conduite très bonnes
- › Eléments d'essieu délestés (les consoles du carter d'essieu sont en fonte d'aluminium)
- › Double rangée de roulements à billes à portée oblique intégrée à la fusée
- › Freins à disques à refroidissement intérieur

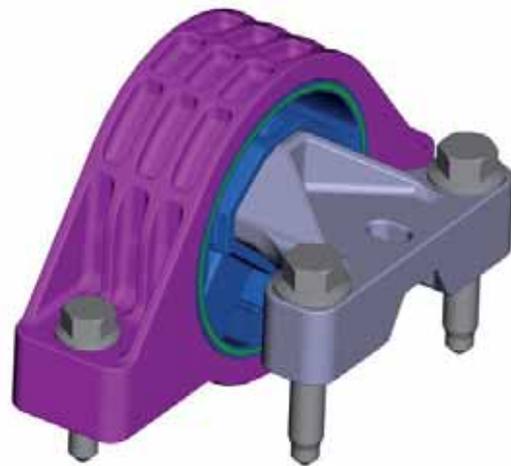
Essieu avant



Fixation du groupe motopropulseur



SP92_09



SP92_09

Fixation du moteur
- Fixation d'étrier à sec

Fixation de boîte de vitesses
- Nouveau concept de fixation sous la console de l'accumulateur



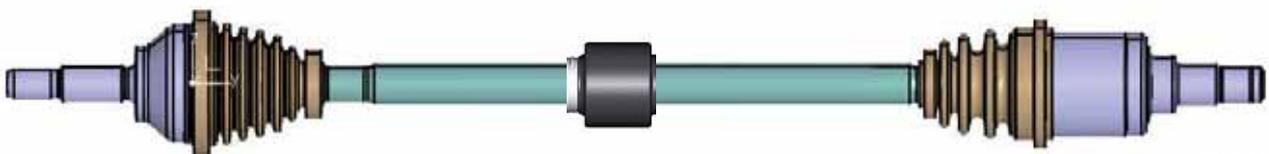
Appui pivotant

SP92_09



SP92_09

Arbre à cardan gauche - Arbre plein Ø 21,5 mm



SP92_09

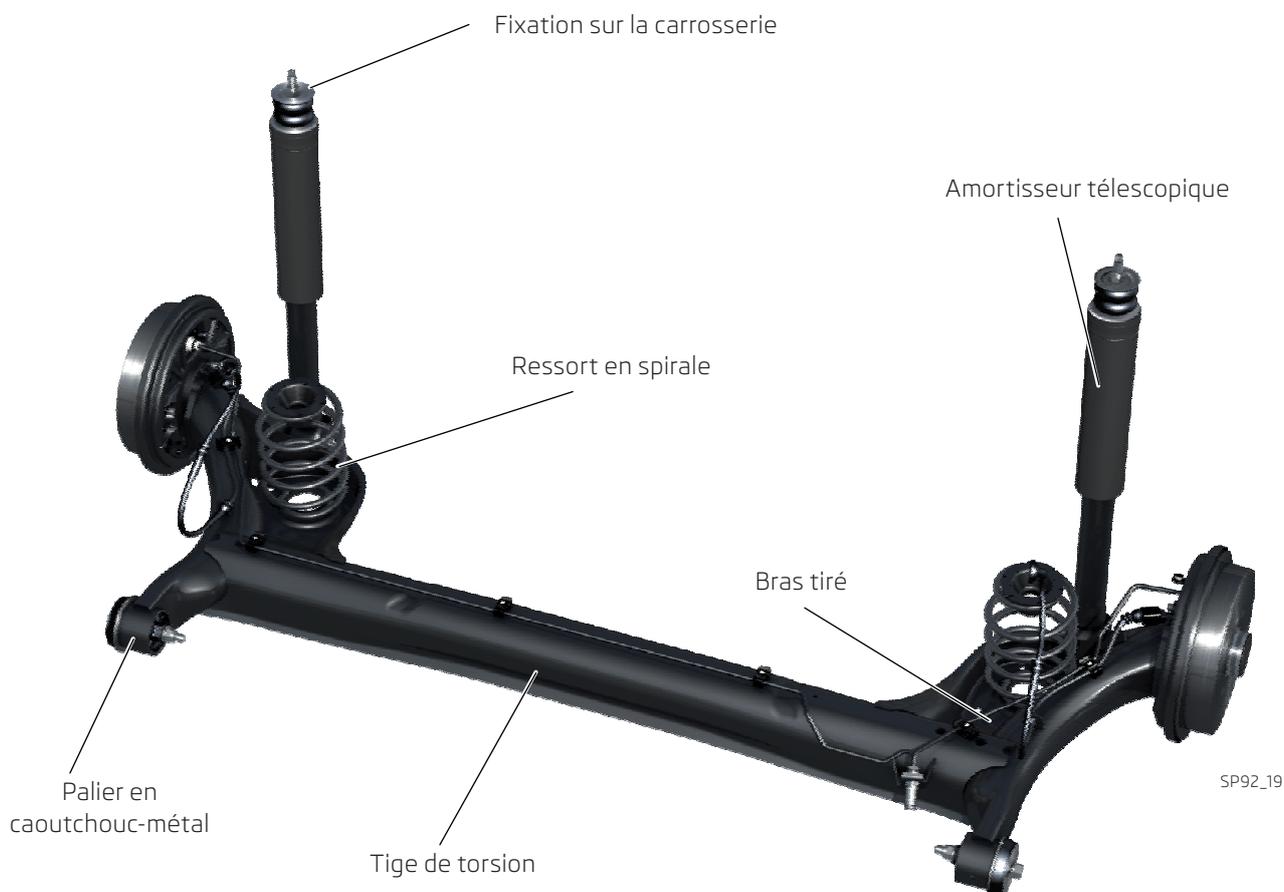
Arbre à cardan droit - Arbre plein Ø 21,5 mm

7.2. Essieu arrière

L'axe de direction longitudinal arrière avec bras tirés est basé sur une structure ayant fait ses preuves qui est principalement utilisée sur des modèles plus grands comme Fabia ou Roomster. La nouvelle structure de l'axe de direction longitudinal y compris sa fixation correspond parfaitement au principe de la conception modulaire. Alors qu'une traverse de torsion (profil de torsion convenant exactement à la rigidité requise) assure la fonction de barre stabilisatrice, les bras longitudinaux assurent le mouvement vertical des roues.

Pour le support des ressorts et de l'amortisseur, il a été choisi une fixation décalée qui n'est pas si coûteuse à monter et qui a permis aux constructeurs d'utiliser au maximum la largeur du véhicule entre les caissons des roues arrière pour le coffre à bagages.

En outre, les amortisseurs, qui font une course plus longue avec la suspension, sont placés de manière judicieuse à l'extrémité des bras longitudinaux. Les fluides gazeux peuvent donc amortir les oscillations provoquées en roulant sur des chaussées irrégulières.



Caractéristique

- › Axe de direction couplé avec profilé transversal ouvert vers le bas
- › Amortisseur hydraulique avec „Support à goupille“ supérieur
- › Roulement de roue de la 2ème génération avec bride de fixation légère
- › Trou carré pour fixation de roue
- › Palier de guidage d'essieu avec structure droite pour retenir les forces latérales

7.3. Direction

Toutes les versions du modèle Citigo sont équipées d'une direction à crémaillère précise. Quel que soit le niveau d'équipement, la direction est secondée de série par une assistance de direction électromécanique. La solution conceptuelle d'assistance de direction utilisée conserve l'asservissement requis et permet en même temps de baisser la consommation de carburant grâce à une commande intelligente de l'entraînement électrique. Le moteur électrique n'est en fait actif que s'il y a un besoin - le transmetteur de couple surveille la façon dont le conducteur fait tourner le volant et en fonction de cette impulsion, le moteur électrique commence à faire fonctionner l'assistance de direction.

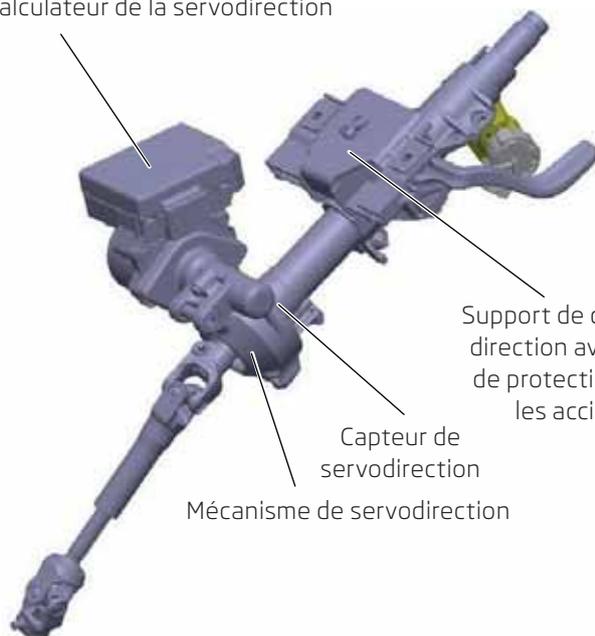
L'assistance de direction est réglée de sorte que son efficacité diminue au fur et à mesure que la vitesse augmente ce qui contribue à une direction plus sûre du véhicule avec des vitesses élevées et permet de tourner facilement le volant pour se garer.

Pour l'utilisation prévue dans le cadre de la circulation urbaine, la démultiplication de 2,92 rotations entre les deux butées a été choisie sur la direction avec assistance ce qui permet une modification rapide et précise du sens de déplacement.

Colonne de direction C-EPS (Column electric power steering) avec assistance de direction

Colonne sans assistance de direction

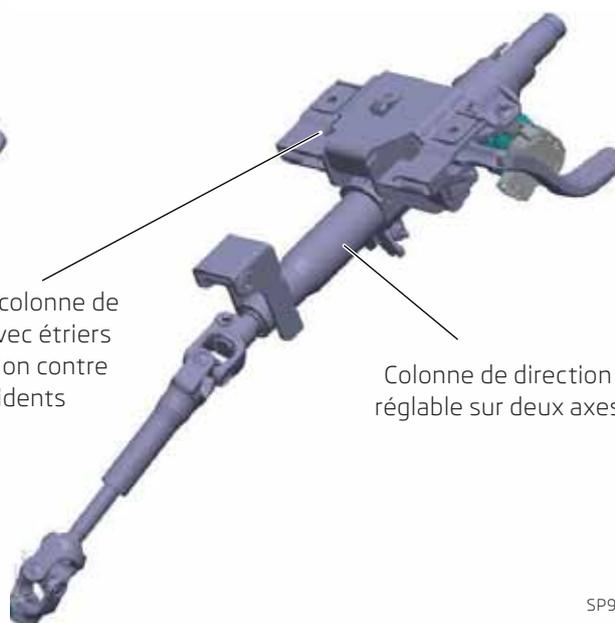
Calculateur de la servodirection



Support de colonne de direction avec étriers de protection contre les accidents

Capteur de servodirection

Mécanisme de servodirection



Colonne de direction réglable sur deux axes

SP92_20

La résistance variable de la colonne de direction, qui dépend de la vitesse du véhicule et de la vitesse de rotation du volant, contribue à augmenter la sécurité et le confort de conduite. Cela signifie par ex. que lors de manoeuvres de stationnement, l'efficacité de la servodirection est plus élevée que pour rouler sur l'autoroute. Dans ce but, un capteur, qui transmet les informations de la servodirection concernant la vitesse de rotation du volant au calculateur, est placé sur le corps de direction.

Les données concernant la vitesse de déplacement sont transmises via le bus CAN.

7.4. Roues

	Roues en acier avec grands enjoliveurs Aries 5J × 14" ET35 Pneus 165/70 R14	Roues en alliage léger Apus 5J × 14" ET35 Pneus 175/65 R14	Roues en alliage léger Auriga 5,5J × 15" ET41 Pneus 185/55 R15
Active	●	○	○
Ambition	●	○	○
Elegance	-	●	○

● Equipement standard ○ Equipement en option - non commandable

Roues en acier argentées sans enjoliveurs
5J × 14" ET35
Pneus 165/70 R14
(Equipement pour Active)



SP92_34



Nota

L'aperçu mentionné des roues et des enjoliveurs correspond à l'offre de début de gamme d'une production en série.

Roues en acier noires avec grands enjoliveurs Aries
5J × 14" ET35
Pneus 165/70 R14



SP92_35

Roues en alliage léger Apus
5J × 14" ET35
Pneus 175/65 R14



SP92_36

Roues en alliage léger Auriga
5,5J × 15" ET41
Pneus 185/55 R15



SP92_37

8. Système de freinage

Le système de freinage de la ŠKODA Citigo est conçu comme un système hydraulique à double circuit avec une disposition en diagonale et une assistance au freinage par dépression. Le frein à main est mécanique avec une action sur les roues arrière.

Tous les véhicules équipés des systèmes ABS, ASR ou ESP disposent d'une assistance au freinage par dépression Dual Rate avec la caractéristique dite progressive. Grâce à cette caractéristique, l'efficacité renforcée du freinage augmente dans une plage de freinage critique.

Les roues avant sont équipées de freins à disque-étriers flottants-à un piston. Les disques des freins des roues avant avec refroidissement interne ont un diamètre de 256 mm et une largeur de 22 mm. Les roues arrière disposent de freins à tambour d'un diamètre de 200 mm et d'une largeur de surface de friction de 40 mm. Le freinage a lieu par frottement du tambour en fonte et des garnitures sans amiante rivetées sur les mâchoires de frein avec rattrapage automatique en fonction de l'usure de la surface de freinage.

- › Frein à disque de l'essieu avant
- › Frein à tambour de l'essieu arrière
- › Assistance au freinage par dépression
- › Frein à main de stationnement mécanique (agit sur les roues arrière)
- › Système de pédale suspendu

La Citigo dispose du système d'assistance au conducteur et du système de sécurité suivants

- | | |
|--|---|
| › ABS | De série |
| › ESP | Variante faisant partie du pack sécurité |
| › Protection anti-renversement (roll over) | Fait partie de l'ESP, abaissement du châssis en position haute |
| › HHC | Aide au démarrage en côte, fait partie de l'ESP à partir du 22/12 |
| › Fonction de freinage d'urgence | Système de freinage d'urgence commandé par laser City |

Servofrein

Les véhicules avec systèmes de freinage ou de stabilisation ABS, MABS ou ESP disposent de série d'un servofrein avec la fonction „Dual-Rate“ qui a déjà été mis en service sur le modèle Škoda Roomster. L'appellation „Dual-Rate“ signifie qu'il s'agit d'un servofrein avec montée progressive de la pression de freinage.

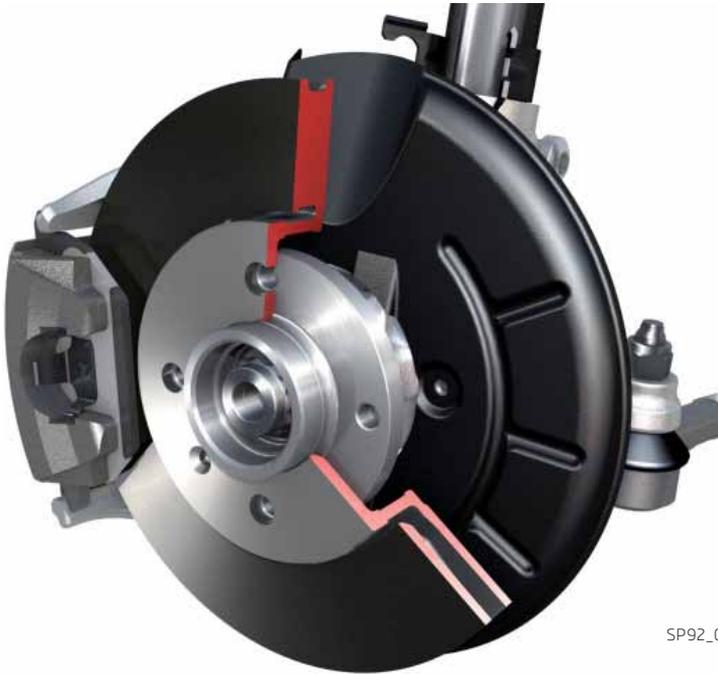


Nota

Vous trouverez la description exacte du fonctionnement du servofrein avec la fonction „Dual-Rate“ dans le matériel didactique d'atelier n° 58.

Frein de roue avant

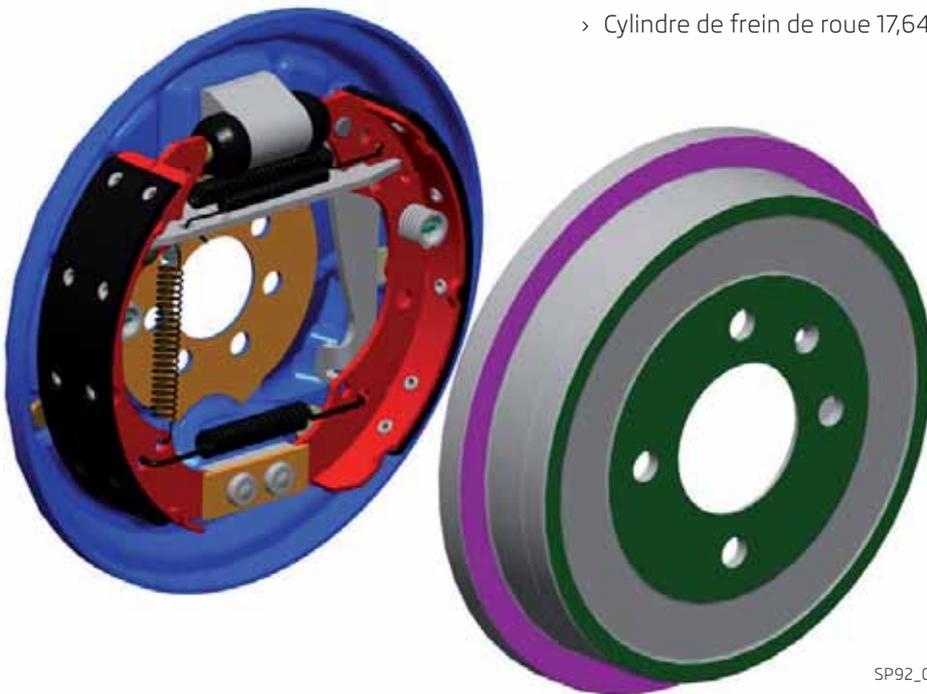
- > Frein FS III intégré à la fusée
- > Disque de frein 14" de construction légère refroidi par un canal de 256 x 22



SP92_09

Frein à tambour arrière

- > 200x40
- > Clavette de basculement
- > Mâchoire de frein rivetée
- > Cylindre de frein de roue 17,64 mm

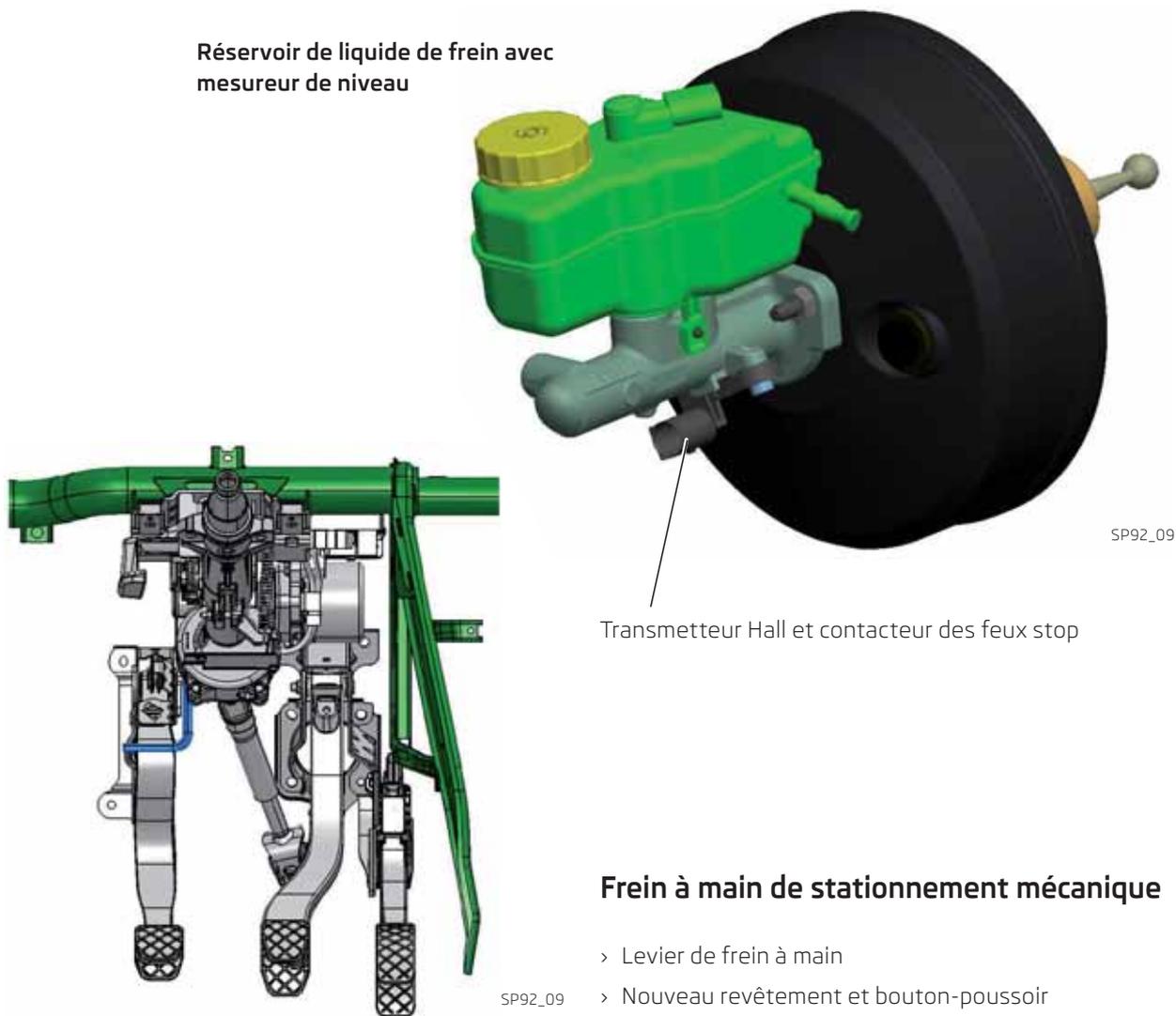


SP92_09

Systeme de pedales pour vehicule avec direction a gauche

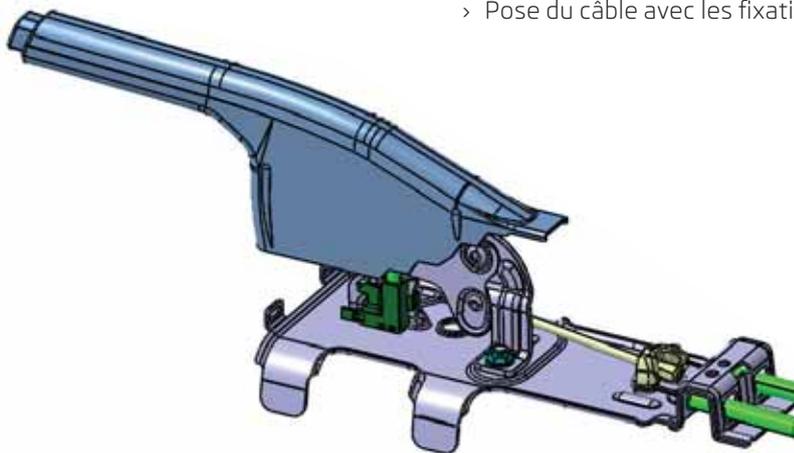
- > Direction a gauche 9" / Direction a droite 8,5"
- > Diametre du cylindre de frein: 20,64 mm avec transmetteur de feux stop

Reservoir de liquide de frein avec mesureur de niveau



Frein a main de stationnement mecanique

- > Levier de frein a main
- > Nouveau revetement et bouton-poussoir
- > Revetement en PA et cuir
- > Nouveau support
- > Pose du cable avec les fixations



9. Sièges

Sièges avant

Selon l'équipement, trois variantes d'aménagement sont proposées dans Citigo:

- > Sans Easy Entry,
- > avec Easy Entry et
- > dans la variante pour un accès facile avec fonction de mémorisation.



SP92_24

Des appuie-têtes sont disponibles de série pour tous les équipements resp. pour les sièges avant.

Malgré les faibles dimensions extérieures du véhicule, le conducteur et le passager avant ont suffisamment de place dans tous les sens.



SP92_101

Commande de réglage en hauteur du siège conducteur



SP92_04

Les sièges avant peuvent être réglés longitudinalement de série, l'inclinaison des dossiers est réglable via les deux leviers tournants sur les côtés des dossiers.

Pour ce qui concerne les niveaux d'équipement des modèles Ambition et Elegance, le réglage en hauteur du siège conducteur est également livré de série. Le siège passager avant réglable en hauteur (toujours conjointement avec un siège conducteur réglable en hauteur) ou le chauffage des sièges avant est également disponible sur demande.

Siège passager avant avec dossier rabattable

Pour augmenter la variabilité de l'habitacle, un siège passager avec dossier complètement rabattable vers l'avant sera proposé ultérieurement. Cette fonction permet le transport d'objets pouvant aller jusqu'à 2 m de long en rabattant en même temps les dossiers des sièges arrière.



SP92_25

Easy Entry

Easy Entry est un mécanisme des sièges avant pour faciliter l'accès aux sièges arrière.

Une manette pour déverrouiller le dossier et les glissières de guidage se trouve sur la partie supérieure du dossier vers la portière. Tout est relié par des câbles Bowden. Le dossier bascule vers l'avant grâce à un ressort et le siège peut être poussé manuellement vers l'avant, par ex. vers le volant. Dès que les passagers arrière sont montés, repousser tout le siège avec la main et verrouiller également les glissières en redressant le dossier. Le siège se trouve alors dans la bonne position et ne revient pas de lui-même dans la position initiale.

Le système est exclusivement conçu pour la version trois portes du modèle Citigo et sera livré de série pour les niveaux d'équipement Ambition et Elegance mais aussi pour la version Active sur demande.

Mémorisation EasyEntry

Le fonctionnement de déverrouillage et de déplacement est le même que pour Easy Entry à la différence que le siège revient sur le réglage initial - la position d'origine - avant d'être relevé et poussé. Le tout se fait exclusivement de façon mécanique.

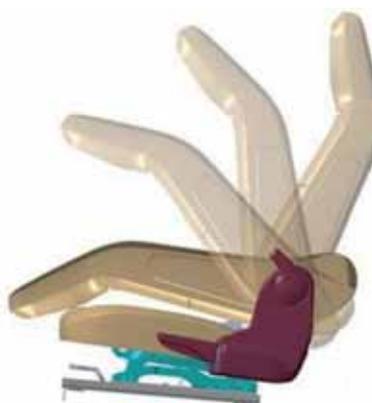
Siège passager avant rabattable

Le levier de basculement sur le côté du siège est déverrouillé et le dossier se rabat à hauteur de l'assise, c.-à-d. qu'à côté du conducteur, il y a un plan de presque 0°. Un dossier usuel ne se rabat que dans un angle de 50° (mesuré depuis l'assise).

Mémorisation EasyEntry



SP92_102



SP92_103

Banquette arrière

Citigo possède une banquette arrière monobloc rabattable. Sur les équipements supérieurs, les sièges sont divisés dans des proportions de 60:40.

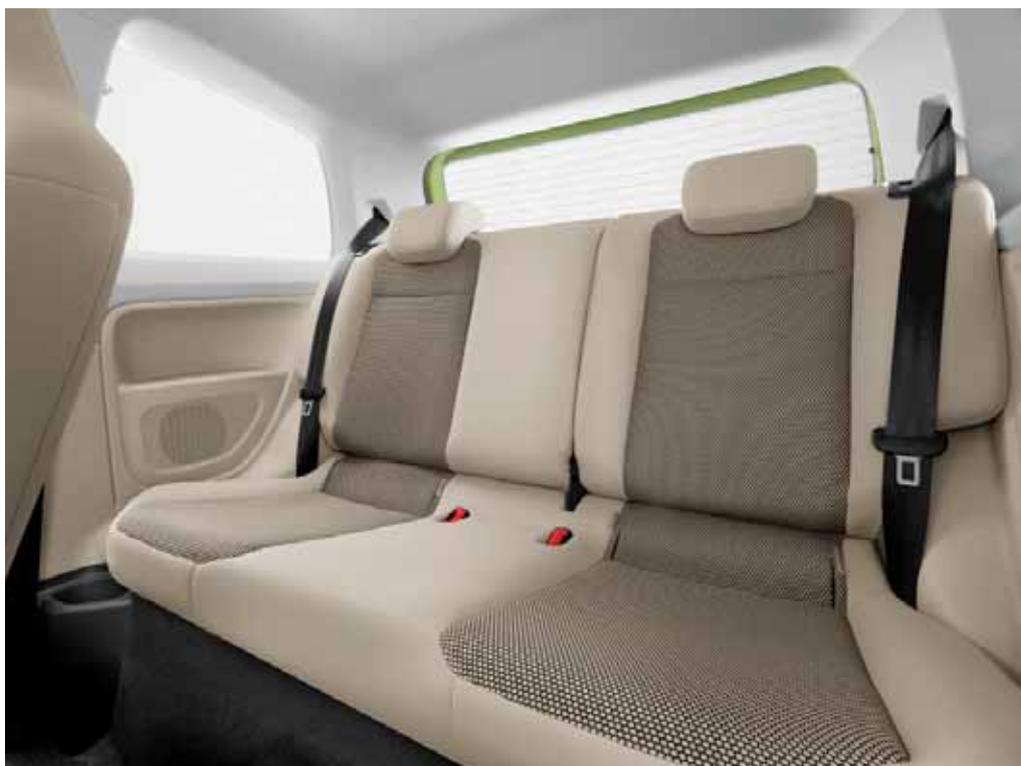
Sur la version avec plancher de coffre variable, les deux sièges arrière peuvent être levés ou mis en position presque horizontale avec une molette.



Caractéristique

SP92_101

- › La banquette arrière est conçue pour deux passagers.
- › Les sièges possèdent des appuie-têtes réglables en hauteur.
- › L'espace pour la tête de 947 mm offre un beaucoup de confort pendant un voyage même pour les personnes de grande taille.
- › Suffisamment de place sous les sièges avant (env. 20 cm).
- › Accoudoirs dans les revêtements latéraux.
- › Il y a suffisamment de place sur la banquette arrière même pour les personnes de grande taille.



SP92_26

Isofix et TopTether

Sur les deux sièges arrière, les systèmes **Isofix** et **TopTether** sont montés de série pour une fixation sûre des sièges pour enfants.

10. Ventilation, chauffage, climatiseur

Grâce à la disposition efficace des diffuseurs, il est possible d'atteindre la température souhaitée dans l'habitacle du véhicule ou de dégivrer/désembuer les vitres simplement et rapidement.

Les diffuseurs sont dirigés vers le pare-brise, les vitres latérales et les passagers. Le flux d'air provenant des diffuseurs ronds peut être réglé via les deux lamelles sur les rebords du tableau de bord, les autres diffuseurs (au centre du tableau de bord et au niveau des pieds) sont statiques.

Un radiateur performant et le système circulation d'air interne font également partie du système de ventilation. Sur demande, le système de ventilation peut être complété par un climatiseur avec commande manuelle, y compris un filtre anti-pollen et anti-odeurs sur les modèles Active et Ambition (de série sur Elegance).

Diffuseurs du climatiseur



SP92_27

Tableau de commandes sur le tableau de bord



SP92_28

11. Coffre à bagages

Dans les normes de la classe des mini-citadines pour la circulation urbaine et le parcours de petites distances, le coffre à bagages d'un volume de 251 litres est d'une taille au-dessus de la moyenne et appartient de ce fait à ce qu'il y a de mieux dans tout le segment.

La hauteur de la surface de chargement est de 58 cm.

Après avoir rabattu les dossiers du siège avant et arrière, il est possible de transporter des objets pouvant aller jusqu'à 2 mètres de long.

Dossier de siège arrière rabattable, divisé 60 : 40



SP92_29

Dossier de siège arrière rabattable, divisé 60 : 40



SP92_30

Dossier de siège arrière rabattable, divisé 60 : 40



SP92_31

12. Installations électriques

12.1. Système Start-Stop avec récupération

Pour les moteurs 1,0 MPI d'une puissance de 44 kW et 55 kW, le complexe de mesures Green Tec visant à diminuer la consommation de carburant et de ce fait les rejets de polluants est proposé en option. La faible consommation de carburant en mode combiné est alors obtenue grâce aux mesures techniques suivantes:

- › Récupération de l'énergie de freinage
- › Système Start-Stop
- › Pneus avec faible résistance de roulement
- › Légèrement inférieure de 15 mm à la hauteur du véhicule



SP92_05

12.2. Combiné d'instruments

Le combiné d'instruments se trouve à l'emplacement standard devant le volant. La protection avec un cache rond influence la précision et arrondit le caractère naissant de l'habitacle. De même que pour le tableau de bord, il y a également 2 types différents qui se distinguent par leur apparence et leur fonctionnement.

Active

- > Un indicateur rond - Tachymètre
- > Sans compte-tours
- > Sans ordinateur de bord
- > Témoin de contrôle de la température de liquide de refroidissement (bleu - le moteur n'a pas atteint la température de service/rouge - la température du liquide de refroidissement est trop élevée)
- > L'affichage numérique inclut les fonctions suivantes:
 - Indicateur numérique de niveau d'essence,
 - Indicateur numérique de température du liquide de refroidissement,
 - Indicateur de température extérieure, y compris indication de gel (symbole de flocon de neige),
 - Indicateur de bouclage des ceintures de sécurité pour les sièges arrière,
 - Recommandation de rapport
- > Touche de remise à zéro du compteur kilométrique journalier



SP92_04

Ambition et Elegance

- › Trois indicateurs ronds (pour Elegance avec encadrement chromé): Tachymètre, compte-tours et indicateur de niveau d'essence
- › Témoin de contrôle de la température de liquide de refroidissement (bleu - le moteur n'a pas atteint la température de service/rouge - la température du liquide de refroidissement est trop élevée)
- › L'affichage numérique inclut les fonctions suivantes:
 - Indicateur de température extérieure, y compris indication de gel (symbole de flocon de neige),
 - Indicateur de bouclage des ceintures de sécurité pour les sièges arrière,
 - Ordinateur de bord (standard pour Elegance, sur demande pour Ambition) - heure actuelle, température extérieure, consommation momentanée de carburant, consommation moyenne de carburant, trajet parcouru, durée du trajet, vitesse moyenne, température du liquide de refroidissement, autonomie
 - Recommandation de rapport,
- › Touche de remise à zéro pour l'indicateur kilométrique journalier (à droite) et touche de réglage de la montre numérique (à gauche).



SP92_04



SP92_33



Nota

Les appareils sont rétroéclairés en vert sur les deux versions; l'intensité est constante et ne peut pas être modifiée.

L'ordinateur de bord sur le modèle Citigo a une fonction spécifique dont ne dispose aucun autre modèle ŠKODA, il s'agit de l'indicateur de température de liquide de refroidissement numérique (indication avec des chiffres).

Le témoin de contrôle rouge de bouclage des ceintures de sécurité pour les sièges avant se trouve dans la zone du tachymètre et signale optiquement (et ensuite acoustiquement aussi) un siège conducteur ou passager avant occupé et dont la ceinture de sécurité n'est pas bouclée. La sécurité des occupants sur la banquette arrière est surveillée au moyen des capteurs des boîtiers de verrouillage des ceintures. Les symboles sur le visuel sous le tachymètre n'indiquent alors que optiquement (sans signalisation acoustique) si les ceintures des sièges arrière sont bouclées ou non.

13.2. Move&Fun (Système de navigation multifonction mobile)

Le système de navigation multifonction mobile Move&Fun est le premier appareil de ce type disponible pour les véhicules ŠKODA. Il va séduire avant tout les jeunes clients qui vont y découvrir une liaison utile et en même temps stylisée entre leur quotidien et leur véhicule. Dans le cadre des équipements en option, les clients peuvent donc, pour les niveaux d'équipement Active, Ambition et Elegance, commander un pré-équipement pour l'appareil multifonction, combiner ensemble les composants suivants:

- › Ordinateur de bord,
- › Commande d'autoradio Funky,
- › Système de navigation,
- › Mains-libres Bluetooth,
- › Baladeur

ŠKODA a mis au point le Move&Fun proposé dans la gamme des accessoires d'origine ŠKODA en collaboration avec le fabricant allemand des systèmes de navigation Navigon. Il s'appuie sur l'appareil Navigon 70 Premium qui a été adapté pour agir conjointement aux autres appareils électroniques du véhicule Citigo via le bus de données. Le support spécial monté avec un raccord sur le bus de données CAN se trouve sur le tableau de bord au-dessus de la console centrale, il est facilement accessible et proche du champ de vision du conducteur.

Caractéristique

- › Ecran tactile en couleur de 5",
- › Mémoire interne de 4 GB,
- › Navigation y compris les POI (Listes des Points d'Intérêt),
- › Références cartographiques pour 37 pays européens,
- › Mains-libres Bluetooth,
- › Baladeur (formats supportés: WAV, OGG, WMA),
- › Visionneuse d'images (formats supportés: JPEG, GIF, TIF, BMP, PNG),
- › Lecteur de cartes SD,
- › Commande et affichage de l'autoradio Funky*,
- › Affichage des fonctions du véhicule*,
- › Design ŠKODA*,
- › Transmission de sons sur les haut-parleurs dans le véhicule* - concerne le système Mains-libres, les indications de navigation et les lecteurs de musique de la carte SD,
- › Commande de volume.

*Les fonctions identifiées par un * sont spécifiques à Move&Fun et ne sont pas proposées sur des appareils de navigation externes.*

Système de navigation multifonction mobile Move&Fun



SP92_04

Certaines fonctions importantes peuvent être commandées sans écran tactile à savoir via les touches de l'autoradio Funky sur la console centrale. En mode Carte, les fonctions du baladeur (saut entre les morceaux de musique ou commande des haut-parleurs) par exemple peuvent ainsi être commandés sur l'écran Move&Fun.

Le système est préparé pour l'installation des fonctions supplémentaires d'un portail Internet qui sera mis à disposition des clients dans le courant de l'année 2012.



Nota

Move&Fun peut présenter les fonctions du véhicule en le branchant au réseau de données du véhicule (CAN). Les appareils de navigation externes usuels ne peuvent pas offrir de telles fonctions. La représentation de l'ordinateur de bord, par ex., voire même de toutes ses positions en une fois en font partie. Il est en outre également possible d'activer sur l'écran la représentation des indicateurs de l'appareil combiné. A titre de choix, il y a le compte-tours, l'indicateur de température de liquide de refroidissement ou l'indicateur de température d'huile moteur. De plus, le système Move&Fun peut représenter une porte ouverte ou l'activité des capteurs d'aide au stationnement sur le véhicule avec indicateur de distance de stationnement à l'arrière sous la forme d'un graphique.

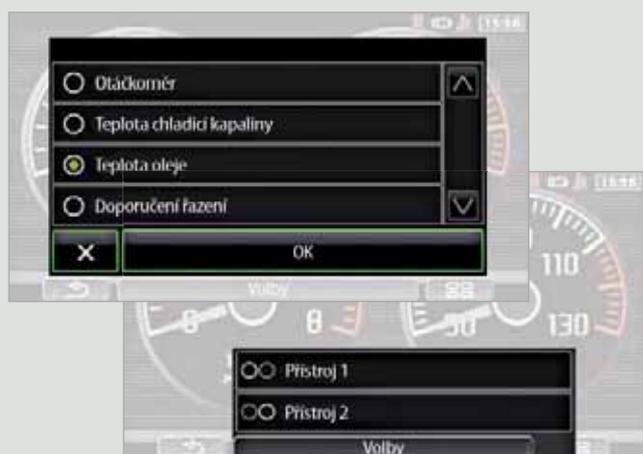
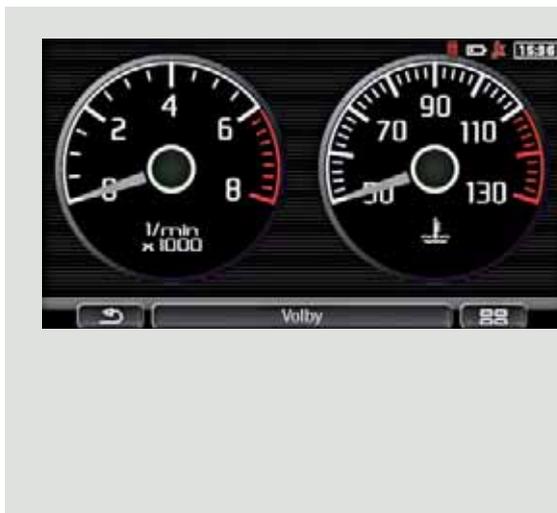
Menu principal



Ordinateur de bord

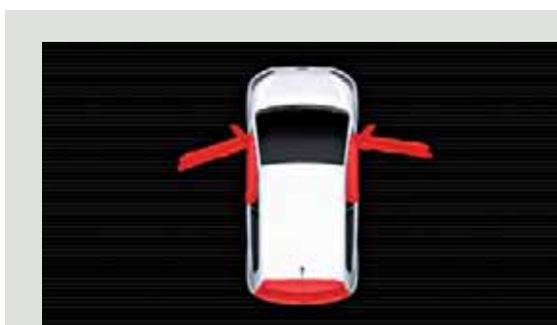


Combiné d'instruments



SP92_04

Etat du véhicule



Contrôle d'ouverture de porte



Capteurs d'aide au stationnement (arrière)

Navigation - Menu



Navigation - Mode Carte



Navigation - Indications



SP92_38

Fonctionnement

- › Système mains-libres Bluetooth 2.0 – Possibilité de brancher deux portables sur Move&Fun et utiliser la connexion via Bluetooth pour téléphoner ou jouer de la musique par diffusion audio en temps réel.
- › Navigation à pied – La fonction permet la navigation à pied pour atteindre une destination après s'être garé ou de revenir jusqu'au véhicule garé.
- › Clever Parken – Recherche automatique de place de stationnement dans les alentours.
- › Recommandation de voie de circulation – représente graphiquement les rues à plusieurs voies, la voie de circulation dans laquelle on doit se mettre pour respecter l'itinéraire prescrit par le système de navigation.
- › NAVIGON MyBest POI – Indique la distance par rapport à trois POI préselectionnés (par ex. place de parking, restaurant et station-service).
- › NAVIGON MyRoutes – Une planification d'itinéraire qui tient compte du style de conduite individuel ainsi que du jour de la semaine et de la période de la journée. En outre, le système de navigation suggère également deux autres itinéraires bis.
- › Reality View Pro – Rendu réaliste des sorties d'autoroute ou échangeurs et échangeurs autoroutiers, y compris le marquage graphique de la bonne voie de circulation.
- › Panorama View 3D – Représentation réaliste du paysage pour s'orienter plus facilement.
- › Annonce vocale TMC – Informe le conducteur du véhicule par message vocal de la situation de la circulation sur le trajet planifié, de la longueur du bouchon ainsi que de sa cause.
- › Commande vocale 2.0 – Permet de commander toutes les fonctions importantes via des indications vocales. Disponible en anglais, danois, français, hollandais, italien, allemand, espagnol, suédois et tchèque.
- › Text-to-Speech – Les noms des rues et des autoroutes sont transformés de texte en indication vocale et transmis au conducteur conjointement à la distance jusqu'au prochain point de navigation.
- › Sightseeing Tours NAVIGON – Guide touristique pour les trajets et les attractions touristiques les plus remarquables dans 18 pays en Europe. Avec références, heures d'ouverture et itinéraires d'accès.

13.3. Aide au démarrage en côte (HHC)

HHC facilite le démarrage d'un véhicule arrêté en pente.

Si le véhicule s'arrête dans une pente, l'attraction terrestre du véhicule agit sur le plan incliné. Conformément au parallélogramme des forces, la force de porte-à-faux résultant de l'attraction terrestre fait que le véhicule dévale la pente lors du desserrage des freins. Si le véhicule doit remonter la pente, il faut d'abord surmonter la force de porte-à-faux. Si le conducteur accélère trop peu ou relâche la pédale de frein trop tôt ou desserre le frein à main trop tôt, la force motrice ne suffit pas pour surmonter la force de porte-à-faux. Le véhicule part en arrière lors du démarrage. Pour que le conducteur soit soulagé dans cette situation, il existe l'aide au démarrage en côte.

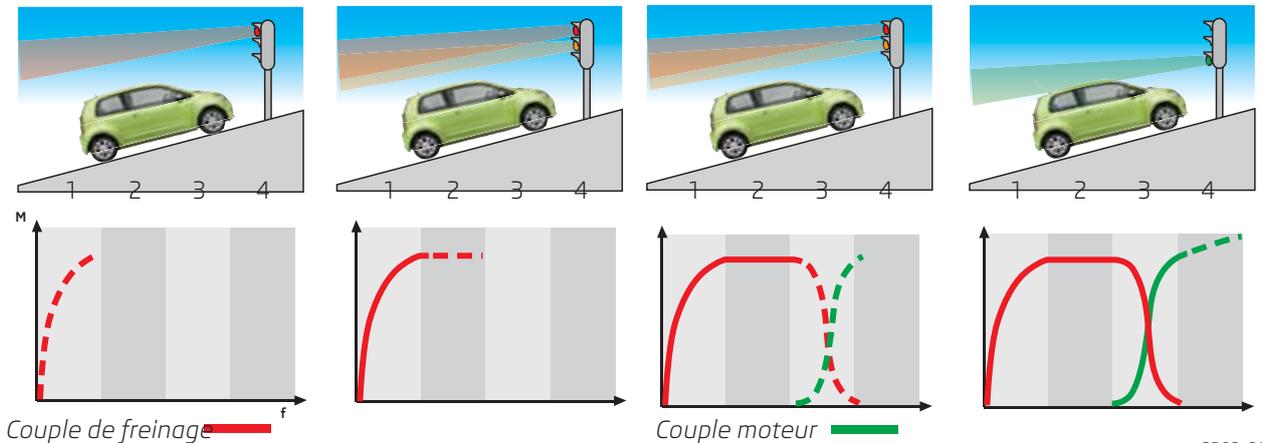
L'aide au démarrage en côte est basée sur l'installation ESC. L'unité ESC doit être équipée d'un capteur d'accélération transversale qui transmet l'information sur la position du véhicule au système. Elle signale les composants statiques de l'accélération de la pesanteur au capteur d'accélération longitudinale et détermine le déplacement du véhicule.

L'aide au démarrage en côte est activé dans les conditions suivantes:

- > véhicule arrêté (informations des transmetteurs de vitesse),
- > porte conducteur fermée (information du calculateur du système confort),
- > moteur en marche (information du calculateur du moteur).

La HHC facilite aussi le démarrage pour gravir une pente en marche arrière.

L'aide au démarrage en côte fonctionne toujours dans le sens du démarrage en côte. La fonction HHC aide aussi à démarrer pour gravir une pente en marche arrière, ce qui est identifié par le passage de la marche arrière.



Phase 1: Montée de pression

Le conducteur s'arrête ou maintient le véhicule à l'arrêt à l'aide des freins.

Phase 2: Maintien de la pression

Le véhicule est arrêté. Le conducteur enlève le pied de la pédale de frein pour pouvoir appuyer sur la pédale d'accélérateur. L'aide au démarrage en côte maintient la pression de freinage dans les cylindres de frein pendant environ 1,5 s afin que le véhicule ne parte pas en arrière.

Phase 3: Diminution de la pression

Le véhicule est toujours arrêté. Le conducteur appuie sur la pédale d'accélérateur. Pendant que le conducteur augmente le couple moteur, l'aide au démarrage en côte HHC diminue la pression de freinage de sorte ne puisse toujours pas repartir en arrière lors du futur démarrage.

Phase 4: Réduction de la pression

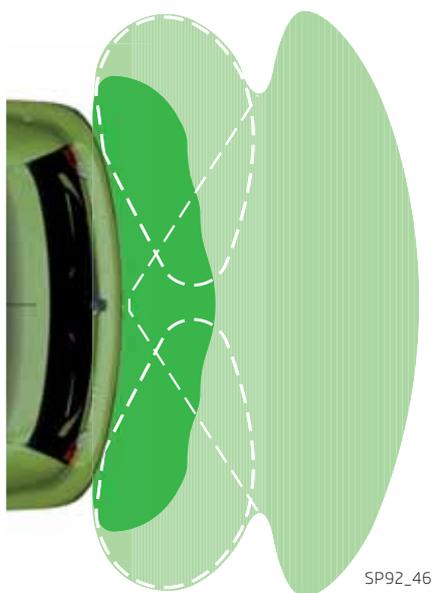
Le véhicule démarre. Le couple moteur est suffisamment élevé pour pouvoir faire avancer le véhicule. L'aide au démarrage en côte a fait baisser la pression de freinage à zéro. Le véhicule démarre.

13.4. Park distance controll (PDC)

La signalisation acoustique de la distance par rapport à un obstacle derrière le véhicule aide à apprécier correctement l'espace pour effectuer des manoeuvres avec le véhicule, la plupart du temps pour se garer. Après avoir passé la marche arrière, les trois capteurs intégrés au pare-chocs arrière sont activés automatiquement et attirent l'attention sur un obstacle qui se rapproche au moyen d'ondes ultrasonores.

Le calculateur se trouve derrière à gauche dans le coffre à bagages. Le vibreur d'alerte est posé dans le montant C gauche.

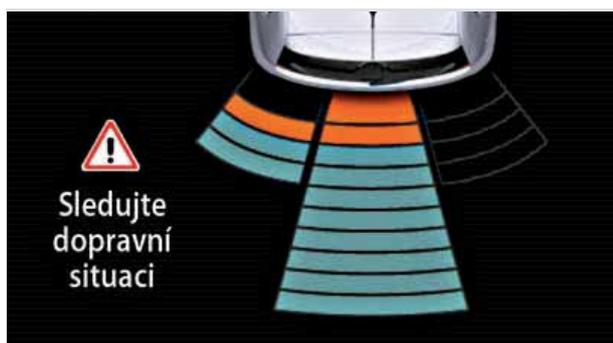
La signalisation acoustique peut être complétée sur demande par une représentation graphique sur Move&Fun.



13.5. Système de stationnement optique (OPS)

La signalisation acoustique de la distance par rapport à un obstacle derrière le véhicule aide à apprécier correctement l'espace pour effectuer des manoeuvres avec le véhicule, la plupart du temps pour se garer. Après avoir passé la marche arrière, les trois capteurs intégrés au pare-chocs arrière sont activés automatiquement et attirent l'attention sur un obstacle qui se rapproche au moyen d'ondes ultrasonores. La signalisation acoustique peut être complétée sur demande par une représentation graphique sur Move&Fun.

Capteurs d'aide au stationnement (arrière)



14. Sécurité

La ŠKODA Citigo a été mise au point avec l'intention d'offrir une protection maximale aux passagers. Avec cette voiture, grâce au niveau de sécurité élevé et à l'utilisation étendue de solutions techniques modernes, des nouvelles normes, qui ne s'appliquaient pas jusqu'à présent au segment A00, ont été définies.

Parmi les éléments de sécurité active, la fonction de freinage d'urgence et la régulation du comportement dynamique ESP sont proposées en option.

Le véhicule est équipé de série d'airbags latéraux HeadThorax qui protègent la tête et le thorax des passagers sur les sièges avant en cas de choc latéral.

14.1. Sécurité passive

Les éléments de sécurité passive doivent minimiser au maximum les conséquences inévitables d'un accident. La sécurité passive existe déjà par la conception fondamentale du véhicule et elle est secondée par une série de solutions conceptuelles et de systèmes de retenue.

La structure de la carrosserie est composée de différents profilés de formage et de matériaux de différentes épaisseurs (voir p. 9).

Protection des passagers

- › La structure rigide de la carrosserie est la base de la protection des passagers.
- › Les zones déformables dans la partie avant et la partie arrière du véhicule assurent une absorption d'énergie maximale en cas d'accident.
- › La fixation spéciale du groupe motopropulseur l'empêche de pénétrer dans l'habitacle. Le système de propulsion est dirigé sous l'habitacle en cas de déformations importantes.
- › La structure de la colonne de direction empêche, en cas de choc frontal, de repousser le volant vers le conducteur dans l'habitacle.
- › Les pédales s'escamotent en cas de choc pour minimiser le risque de blessure du conducteur au niveau des pieds.
- › La structure des seuils et des montants se caractérise par une résistance et une rigidité élevées.
- › La structure des portes avant avec protection contre les chocs latéraux à la résistance élevée peut absorber l'énergie en cas de choc latéral.

Protection des piétons

- › La structure et la forme de l'avant du véhicule sont modelées de sorte qu'en cas de collision, les blessures des piétons soient réduites.
- › Les inserts en mousse spéciale dans les pare-chocs absorbent l'énergie des piétons en cas de choc au niveau des jambes.
- › Même les phares avant et le cache du pare-chocs réduisent eux aussi le risque de blessures aux jambes des piétons grâce à l'écart suffisant des pièces résistantes et non déformables du véhicule par rapport au cache du pare-chocs.
- › La structure du capot moteur, la partie supérieure de l'aile, la fixation du capot moteur ainsi que des pièces du compartiment moteur sont conçues de sorte que l'énergie du choc d'un piéton (surtout au niveau de la tête) soit absorbée aussi bien que possible et que cela ne provoque aucune blessure grave.

Systèmes de retenue

Ralentissement du mouvement d'inertie du corps en cas de choc. Le rôle principal est de minimiser les conséquences d'un contact du corps avec les pièces solides du véhicule.

La base des systèmes de retenue est constituée par les **ceintures de sécurité trois points**. Le nouveau modèle Citigo est doté de ceintures de sécurité trois points pour les quatre places assises. Les ceintures des sièges avant sont équipées de rétracteurs de ceinture pyrotechniques et de limiteurs d'effort de la ceinture. Les ceintures des sièges arrière n'ont ni rétracteurs de ceinture pyrotechnique, ni de limiteurs d'effort de la ceinture. Les 4 ceintures de sécurité ont un point d'ancrage fixe en haut, autrement dit, elles ne sont pas réglables en hauteur. La solution mise en place satisfait parfaitement aux paramètres de sécurité requis.

Les **appui-têtes avant intégrés** doivent éviter les blessures des vertèbres cervicales en cas de choc par l'arrière. Les sièges arrière sont équipés de série d'appui-têtes réglables en hauteur qui, grâce à leur forme, peuvent être descendus complètement lorsqu'il n'y a personne sur la banquette arrière et donc ne pas cacher la vue vers l'arrière.

L'**airbag conducteur** (dans le volant) et l'**airbag passager avant** (dans le tableau de bord) font partie de l'équipement standard. Sur demande, l'airbag passager avant peut être livré déconnectable pour pouvoir transporter un enfant dans son siège sur le siège du passager avant. Pour déconnecter l'airbag, ouvrir la portière du passager avant, tourner la clé de contact et appuyer sur la touche sur le côté du tableau de bord.

Les **airbags de tête avec fonction de protection de la tête "Head-Thorax"** font partie de l'équipement standard pour offrir une protection maximale aux passagers avant. Ils protègent la tête et le thorax du conducteur et du passager avant sur le siège avant en cas de choc latéral. En cas de collisions multiples, le calculateur des airbags peut déclencher les systèmes de retenue latéraux (airbags) après l'activation de l'airbag frontal.

Le véhicule est équipé de série d'un indicateur de bouclage de ceinture pour le siège conducteur et le siège passager avant.

Les fixations Isofix sur la banquette arrière servent à fixer les sièges pour enfants et à établir une jonction solide avec la carrosserie du véhicule pour une protection efficace du siège pour enfant en cas de choc. Sur le siège arrière sont également installées des fixations pour le système TopTether lequel limite le mouvement de rotation du siège pour enfant et ralentit le mouvement de l'enfant vers l'avant en cas d'accident. Il s'agit d'un système de fixation supplémentaire pour Isofix. Les autres systèmes de sécurité complètent la protection totale des passagers et permettent d'éviter d'éventuels autres dommages dus à un accident. Ils sont activés conjointement au déclenchement des airbags via le réseau informatique CAN.

Autres éléments

- › La coupure de la pompe d'alimentation et l'interruption de l'arrivée de carburant provenant du réservoir empêchent la formation d'un incendie en cas d'endommagement de la conduite de carburant.
- › La coupure des circuits électriques sélectionnés empêche les courts-circuits et la formation éventuelle d'un incendie.
- › Le déverrouillage du verrouillage centralisé facilite la sortie du véhicule après un accident ou l'accès des équipes de secours aux occupants du véhicule.
- › L'allumage de l'éclairage intérieur aide à s'orienter après un accident la nuit.
- › L'allumage des feux de détresse attire l'attention des autres usagers de la route sur le danger.

Airbags latéraux avec fonction de protection de la tête



SP92_43

Airbags latéraux pour conducteur et passager avant



SP92_44

Désactivation de l'airbag du passager avant (sur demande)



SP92_04

Touche pour la désactivation/activation du système City Safe Drive (sur demande) à côté de la prise de courant 12 V (ou du dispositif d'allumage sur demande)



SP92_04

14.2. Sécurité active

Grâce aux éléments de sécurité active, le conducteur peut commander le véhicule simplement et éviter les éventuelles situations critiques ou résoudre celles-ci.

City Safe Drive CSD

Le système City Safe Drive avec fonction de freinage d'urgence représente une nouveauté dans les véhicules ŠKODA.

Ce système trouve son application surtout dans le trafic urbain; il est principalement destiné à la ŠKODA Citigo. En principe, il s'agit d'une fonction du capteur laser CV placé dans la partie supérieure du pare-brise et qui surveille un espace allant jusqu'à 10 mètres devant le véhicule.

Le système est activé lorsque la vitesse est inférieure à 30 km/h. S'il y a un risque de collision avec un obstacle fixe ou un objet en mouvement dans le sens de déplacement et que le conducteur ne réagit pas, le système se prépare à un freinage d'urgence grâce à la montée de la pression dans le système de freinage des assistants hydrauliques. De ce fait, la décélération soi-disant technique est supprimée et une efficacité de freinage est immédiatement obtenue. Si le conducteur ne réagit toujours pas ou si le ralentissement de la marche est insuffisant, le véhicule commence à freiner automatiquement avec l'intensité maximale via la fonction de freinage d'urgence jusqu'à ce qu'il s'arrête ou le système de freinage d'urgence assiste le freinage activé par le conducteur pour atteindre l'efficacité maximale. Un comportement sûr du véhicule avec le système de freinage d'urgence n'est possible qu'à une vitesse inférieure à 20 km/h.

Capteur CV pour le système City Safe Drive (équipement en option)

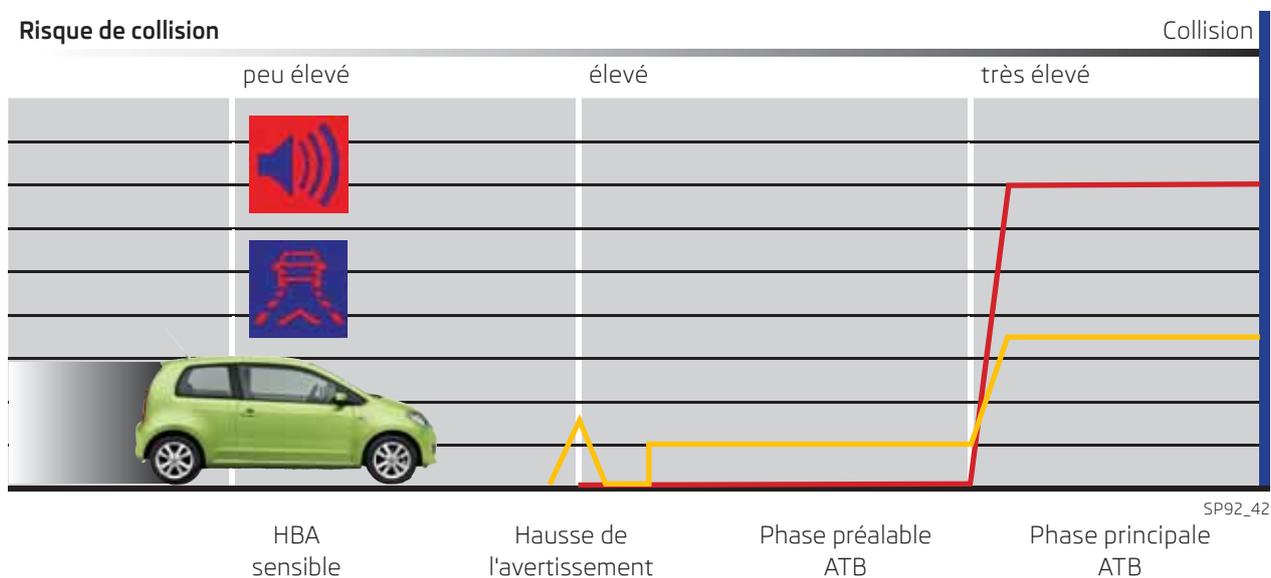


SP92_41

Une bonne visibilité vers l'extérieur est la condition préalable pour le conducteur ne néglige aucun autre usager de la route ou un obstacle inattendu sur la route. La Citigo est dotée de baies vitrées immenses et les montants A avant de la carrosserie sont conçus de sorte que le conducteur ait un bon aperçu de ce qui se passe autour du véhicule surtout dans les virages.

Aperçu du système Front Assist et de la fonction de freinage d'urgence CSD

Le schéma illustre le déroulement des événements en cas de risque de collision identifié et aucune réaction du conducteur.



HBA = Assistant de freinage hydraulique; ATB = Freinage partiel automatique

	Risque de collision un peu élevé	Risque de collision élevé	Risque de collision très élevé
 Front Assist Limitation de la vitesse au-dessus de 30 km/h	Signal d'avertissement optique et acoustique, enclenchement de HBA, montée de pression préventive dans le système de freinage	Hausse de l'avertissement et phase préalable ATB (Décélération 1 m/s)	Phase principale ATB (Décélération 3,5 m/s)
 Freinage d'urgence CSD Limitation de la vitesse au-dessous de 30 km/h	Enclenchement de HBA, montée préventive de la pression dans le système de freinage	-	Phase principale ATB (Décélération 6,0 m/s)



Nota

Si le conducteur appuie sur la pédale de frein en cas de risque de collision, l'assistant l'aide en augmentant la pression de freinage. Le système cherche ainsi à minimiser le plus possible les éventuelles conséquences d'un accident.

Notes

Notes

Notes

Aperçu du matériel didactique d'atelier paru à ce jour

No.	Désignation	No.	Désignation
1	Mono-Motronic	51	Moteur à essence 2,0 l/85 kW avec arbres de compensation et tubulure d'admission bi-étagée
2	Verrouillage centralisé	52	ŠkodaFabia; Moteur 1,4 l TDI avec système d'injection à pompe-injecteur
3	Alarme autonome	53	ŠkodaOctavia; Présentation du véhicule
4	Travail avec les schémas de connexions	54	ŠkodaOctavia; Composants électriques
5	ŠKODA FELICIA	55	Moteurs à essence FSI; 2,0 l/110 kW et 1,6 l/85 kW
6	Sécurité des voitures ŠKODA	56	Boîte de vitesses automatique DSG-02E
7	ABS - Bases - n'a pas été pas publié	57	Moteur Diesel; 2,0 l/103 kW TDI avec ensembles pompe-injecteur, 2,0 l/100 kW TDI avec ensembles pompe-injecteur
8	ABS-FELICIA	58	ŠkodaOctavia, Châssis-suspension et direction assistée électromécanique
9	Antidémarrage avec transpondeur	59	ŠkodaOctavia 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 voitures Škoda
12	Moteur 1,6 - MPI 1AV	62	ŠkodaRoomster; Présentation du véhicule 1ère partie
13	Moteur Diesel à quatre cylindres	63	ŠkodaRoomster; Présentation du véhicule 11ème partie
14	Servodirection-direction	64	ŠkodaFabia II; Présentation du véhicule
15	ŠKODA OCTAVIA	65	ŠkodaSuperb II; Présentation du véhicule 1ère partie
16	Moteur Diesel 1,9 l TDI	66	ŠkodaSuperb II; Présentation du véhicule 11ème partie
17	ŠKODA OCTAVIA Système de l'électronique confort	67	Moteur Diesel 2,0 l/125 kW TDI avec système d'injection Common-Rail
18	ŠKODA OCTAVIA Boîte de vitesses manuelle 02K, 02J	68	Moteur à essence 1,4 l/92 kW TSI avec turbocompresseur
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 1Vème génération
21	Boîte de vitesses automatique 01M	71	ŠkodaYeti; Présentation du véhicule 1ère partie
22	Moteurs Diesel 1,9 l/50 kW SDI, 1,9 l/81 kW TDI	72	ŠkodaYeti; Présentation du véhicule 11ème partie
23	Moteurs à essence 1,8 l/110 kW et 1,8 l/92 kW	73	Système GPL dans les véhicules Škoda
24	OCTAVIA, BUS CAN	74	Moteur à essence 1,2 l/77 kW TSI avec turbocompresseur
25	OCTAVIA - CLIMATRONIC	75	Boîte de vitesses automatique à 7 rapports DAM avec double embrayage
26	OCTAVIA - Sécurité du véhicule	76	Voitures Green Line
27	OCTAVIA - Moteur 1,4 l/44 kW et boîte de vitesses 002	77	Géométrie
28	OCTAVIA - ESP - Bases, conception, fonctionnement	78	Sécurité passive
29	OCTAVIA 4 x 4 - Transmission intégrale	79	Chauffage additionnel
30	Moteurs à essence 2,0 l 85 kW et 88 kW	80	Moteurs Diesel 2,0 l; 1,6 l; 1,2 l avec système d'injection Common-Rail
31	Système de radionavigation - Conception et fonctions	81	Bluetooth - dans les automobiles Škoda
32	ŠKODA FABIA - Informations techniques	82	Capteurs des automobiles - Entraînement
33	ŠKODA FABIA - Installations électriques	83	Moteur à essence 1,4 l/132 kW TSI avec double suralimentation (compresseur, turbocompresseur)
34	ŠKODA FABIA - Direction assistée électrohydraulique	84	ŠkodaFabia II RS; Présentation du véhicule
35	Moteurs à essence 1,4 l - 16 V 55/74 kW	85	Système KESSY dans les automobiles Škoda
36	ŠKODA FABIA - 1,9 l TDI Pompe-injecteur	86	Système START-STOP dans les automobiles Škoda
37	Boîte de vitesses manuelle 02T et 002	87	Antidémarrage avec transpondeur dans les véhicules Škoda
38	ŠkodaOctavia; Modèle 2001	88	Systèmes de freinage et de stabilisation
39	Diagnostic Euro-On-Board	89	Capteurs des véhicules - Sécurité et Confort
40	Boîte de vitesses automatique 001	90	Satisfaction croissante des clients avec le CSS
41	Boîte de vitesses à 6 rapports 02M	91	Réparations des installations électriques des véhicules Škoda
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 V6 2,8 l/142 kW à essence		
49	ŠkodaSuperb; Moteur Diesel V6 2,5 l/114 kW TDI		
50	ŠkodaSuperb; Boîte de vitesses automatique 01V		

Le papier a été fabriqué avec de la cellulose blanche sans chlore.



Seulement pour une utilisation interne dans les réseaux d'entretien ŠKODA. Tous droits et modifications techniques réservés.
S.00.2002.92.40 © Niveau technique 06/2010
© ŠKODA AUTO a.s.
<https://portal.skoda-auto.com>