



Škoda Rapid

Présentation du véhicule

Programme autodidactique

Pour le choix du nom du nouveau modèle, le constructeur automobile ŠKODA AUTO a eu recours à l'histoire. Les noms qui ont été choisis ont été arborés dans le passé par Škoda-Autos au cours de deux périodes de production. Pour la toute première fois, ce fût le modèle Škoda 420 Rapid en 1934, les modèles Rapid ont été ensuite produits avec diverses modifications jusqu'à l'année 1947. La deuxième période de production des automobiles avec le nom de Rapid a commencé trente-quatre ans plus tard.

En 1981, le constructeur automobile a mis sur le marché le modèle Škoda Garde qui fût bientôt renommé Rapid. La production des Rapid s'est achevée en 1990 avec le modèle Škoda 136 Rapid.

En 2012, ŠKODA AUTO présente le nouveau modèle ŠKODA Rapid. Cependant, il nous semble actuellement impossible que ce modèle ait pu être un jour où l'autre une voiture ancienne.



Škoda Rapid 1500 OHV, Désignation du type 922,
Ce modèle a été fabriqué dans les années 1938-1947
(Source: Archives de la Société ŠKODA AUTO)

SP95_01



Škoda Rapid 130, Désignation du type 743,
a été fabriqué dans les années 1984 - jusqu'à 1988
(Source: Archives de la Société ŠKODA AUTO)

SP95_02

Table des matières

Rétrospective sur l'histoire	2
1. Introduction	5
1.1 Présentation de la nouvelle automobile	5
1.2 Conception de la carrosserie et éléments extérieurs du véhicule	6
1.3 Concept des compartiments de stockage dans l'habitacle	7
1.4 Solutions intelligentes	10
1.5 Caches du montant B	11
2. Dimensions du véhicule:	12
2.1 Dimensions du véhicule	12
2.2 Poids et volumes	14
3. Carrosserie	15
3.1 Cadres de carrosserie	15
3.2 Avant du véhicule déformable progressivement	16
4. Moteurs	18
4.1 Aperçu de la motorisation	18
4.1.1 Moteur à essence 1,2 MPI/55 kW	19
4.1.2 Moteur à essence 1,2 MPI/63 kW et 1,2 TSI/77 kW	20
4.1.3 Moteur à essence 1,4 MPI/90 kW	22
4.1.4 Moteur Diesel 1,6 TDI CR DPF/66 kW et 1,6 TDI CR DPF/77 kW	24
5. Boîte de vitesses	26
5.1 Aperçu de la boîte de vitesses, tableaux avec rapports de démultiplication	26
5.2 Boîte de vitesses manuelle à cinq rapports 02T et 02R	27
5.3 Boîte de vitesses manuelle à six rapports 02U	27
5.4 Boîte de vitesses automatique 0AM	28
6. Châssis	30
6.1 Structure des groupes de châssis	30
6.2 Essieu avant	32
6.3 Essieu arrière	33
6.4 Freins	34
6.5 Roues et pneus	35
7. Eclairage du véhicule	36
7.1 Phares avant	36
7.2 Fonction Day Light – Mode Eclairage de jour	36
7.3 Phares antibrouillard avec fonction Corner (clignotants)	37
7.4 Blocs optiques arrière	37
8. Système des airbags	38
8.1 Airbags	38
8.2 Désactivation de l'airbag frontal du passager avant	39
9. Antennes, autoradio et MDI	40
9.1 Système d'antennes	40
9.1.1 Système d'antennes pour autoradio 1 tuner	40
9.1.2 Système d'antennes pour autoradio 2 tuners, navigation et GSM	40
9.2 Interface MDI – Media Device Interface	42
10. Appareils et témoins de contrôle	43
10.1 Tableau de bord	43
10.1.1 Version de base du tableau de bord	43
10.1.2 Tableau de bord avec indicateur multifonctions central MFA	43
10.1.3 Tableau de bord avec indicateur multifonctions central Maxi DOT	44
10.2 Témoins de contrôle	45
11. Eléments de commande	46
11.1 Volant multifonctions	46
11.2 Barrette de touches	46



Pour le marché européen, le véhicule est produit dans les ateliers de la Société mère à Mladá Boleslav.

SP95_96

Les indications de pose et de dépose, de réparation et de diagnostic ainsi que des informations détaillées pour l'utilisateur se trouvent dans les appareils de diagnostic VAS et dans la littérature de bord.

La mise sous presse a eu lieu en 9/2012

Ce cahier ne tient compte d'aucune actualisation.



SP95_00

1. Introduction

1.1 Présentation de la nouvelle automobile

ŠKODARapid - **Un hayon plus compact, plus élégant et plus spacieux.**

Sur l'automobile ŠKODA Rapid, des éléments du nouveau concept, qui sera, dans les années à venir, indissociable des nouveaux modèles de la marque Škoda, ont déjà été utilisés en exclusivité. La nouvelle automobile complète la série des modèles et il lui incombe de se faire une place parmi les véhicules ŠKODA Fabia et ŠKODA Octavia.

La gamme plus vaste de modèles produits offre donc au client la possibilité de choisir un véhicule en fonctions de ses besoins spécifiques et de ses facultés. ŠKODA Rapid est doté d'une technique moderne et est également équipé des groupes motopropulseurs fiables et économiques du consortium. Avec un habitacle satisfaisant, le véhicule est le "membre idéal de la famille" avec un rapport qualité-prix excellent.



SP95_04

1.2 Conception de la carrosserie et éléments extérieurs du véhicule

Dès le début, la conception esthétique du hayon de la Rapid a été la caractéristique distinctive du nouveau modèle. Ce sont les lignes des surfaces brisées qui délimitent la zone pour la plaque d'immatriculation. Les arêtes des surfaces sont liées à leur intersection au niveau du dispositif d'éclairage combiné arrière et forment ainsi un ensemble complètement fluide mais expressif et qui ne peut pas être confondu avec un autre véhicule.



SP95_11



Aile plus large

Nouvelle conception du logo, que la Société ŠKODA AUTO utilise depuis le printemps 2011, combine la flèche ailée chromée dans un cercle avec un fond noir. Les lauriers et l'inscription Škoda ne font plus partie du logo. L'inscription ŠKODA a de nouveau été placée sur le hayon.

Dominante, une ligne de renforcement adjacente à la calandre du radiateur

Logo modernisé



SP95_09

La calandre du radiateur avec un cadre chromé ne ressort plus du capot moteur mais est un composant fixe de l'avant du véhicule.



Le montant B de couleur noire souligne la continuité de la ligne du vitrage latéral du véhicule

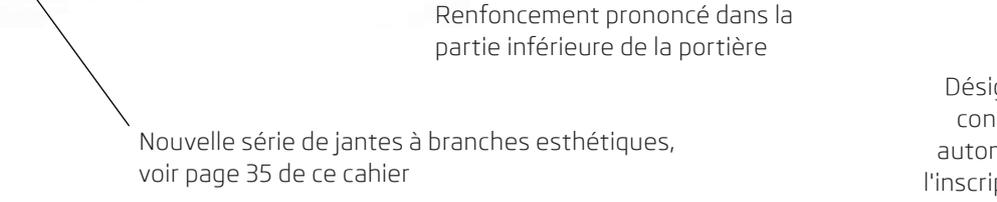


SP95_34



SP95_08

Renforcement prononcé dans la partie inférieure de la portière



Nouvelle série de jantes à branches esthétiques, voir page 35 de ce cahier



Désignation du constructeur automobile avec l'inscription ŠKODA

Désignation du modèle avec l'inscription Rapid

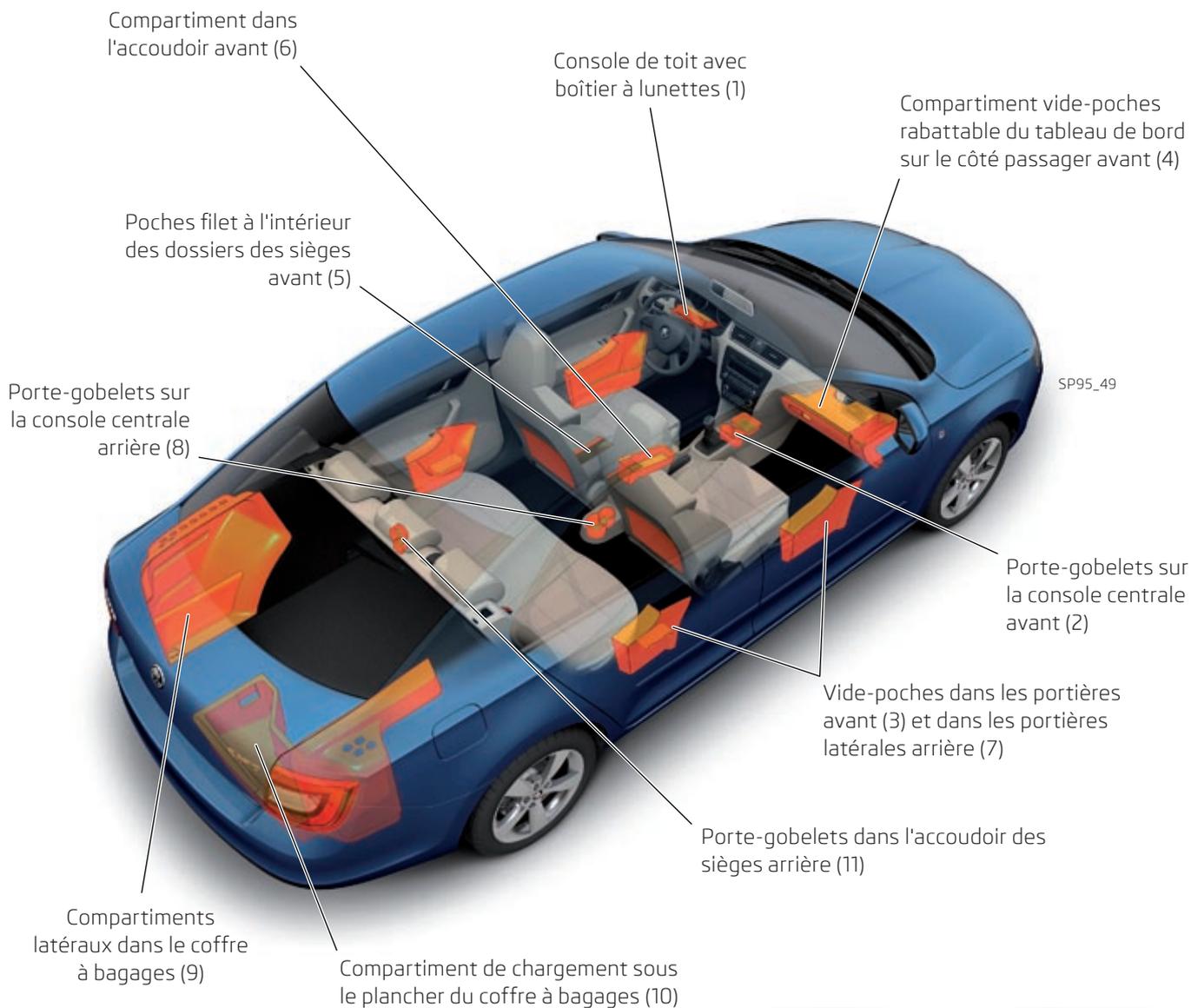
Dispositif d'éclairage arrière combiné, pour ŠKODA AUTO dans une forme déjà traditionnelle, comme une lettre C

Désignation du moteur avec trois lettres

SP95_10

1.3 Concept des compartiments de stockage dans l'habitacle

L'habitacle du modèle ŠKODA Rapid est équipé d'un complexe de compartiments de stockage et de boîtiers pratiques.



(11)

SP95_101



(1) SP95_69



(2) SP95_72



(3) SP95_73



(4) SP95_74



(5) SP95_70



(6) SP95_71



(7) SP95_68



(8) SP95_67



(9) SP95_75



(10) SP95_76

1.4 Solutions intelligentes

Le modèle ŠKODA Rapid apporte des nouveautés dans la famille des "solutions "simply-clever" (intelligentes tout simplement)



SP95_81

Grattoir à glace

A l'intérieur de la trappe de la tubulure du réservoir de carburant, vous trouverez un grattoir à glace qui est donc rapidement accessible avant même d'ouvrir la voiture.



SP95_78

Poche pour le gilet de sécurité

Il y a une poche spéciale pour le gilet de sécurité sous le siège du conducteur. Le gilet est donc directement accessible pour le conducteur et il est disponible immédiatement en tant qu'élément de protection essentiel en cas de besoin.



SP95_80



SP95_77

Moquette du coffre à bagages réversible

L'envers de la moquette textile sur le plancher du coffre à bagages peut également être utilisé. En retournant simplement la moquette, vous avez alors une surface facilement lavable.

Poubelle

Une autre solution intelligente dans le véhicule ŠKODA Rapid est la poubelle amovible dans le rembourrage de la portière avant.

1.5 Caches du montant B

Les portières latérales du véhicule ŠKODA Rapid se différencient nettement des autres modèles ŠKODA par l'encadrement vertical des fenêtres au niveau du montant B.



SP95_36

Entre les zones vitrées des portières, il y a un espace libre qui est comblé élégamment par le cache noir brillant du montant B. Les stylistes ont réparti la masse de la portière sur la partie fixe de la carrosserie. Même l'encadrement de la fenêtre semble léger et affiné lorsque la portière est ouverte.

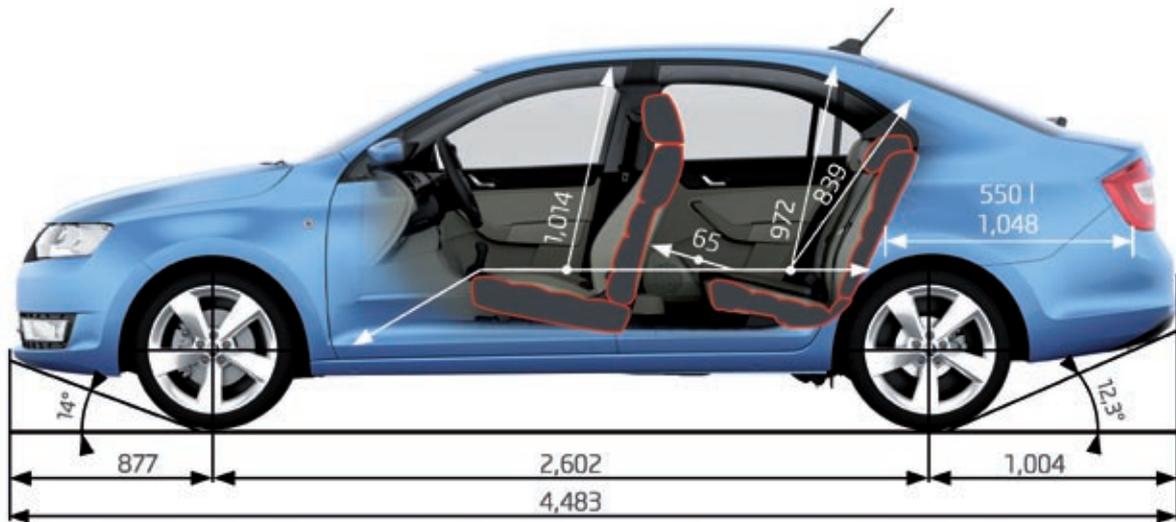


SP95_37

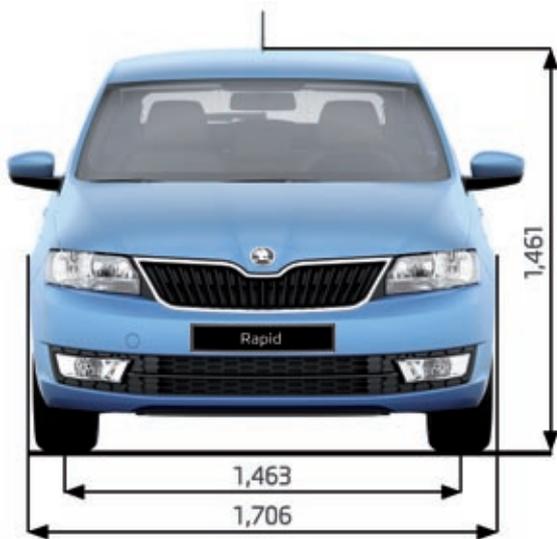
Le cache en plastique est fixé sur le montant B avec deux clips et deux vis.

2. Dimensions du véhicule:

2.1 Dimensions extérieures et intérieures du véhicule



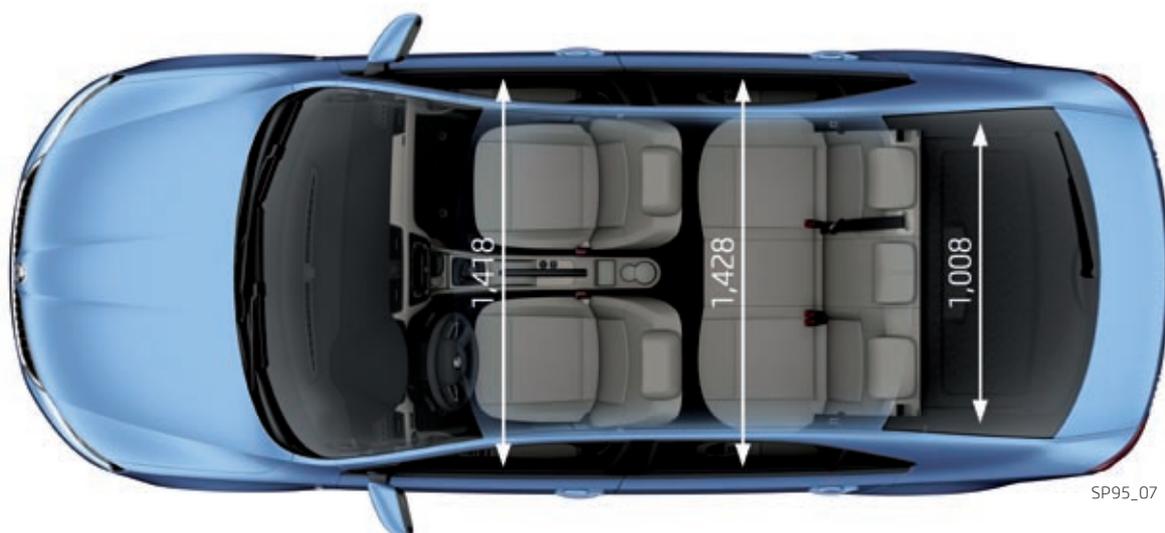
SP95_03



SP95_05



SP95_06



SP95_07

Dimensions du véhicule dans un tableau récapitulatif:

Longueur	4483 mm
Largeur (sans rétroviseurs)	1706 mm
Largeur (avec rétroviseurs)	1940 mm
Hauteur (poids à vide du véhicule)	1461 mm
Hauteur d'éclairage (poids à vide du véhicule)	136 mm
Empattement	2602 mm
Porte-à-faux avant	877 mm
Empattement avant	1463 mm*
Empattement arrière	1500 mm*
Porte-à-faux arrière	1004 mm
Espace pour la tête à l'avant	1014 mm
Espace pour la tête à l'arrière	972 mm
Espace pour les genoux à l'arrière	65 mm

* Empattement pour les versions de moteur 1,2 MPI/55 kW

Pendant l'étude du modèle ŠKODA Rapid, l'accent a été mis sur le confort des sièges arrière avec une liberté de mouvement suffisante pour les jambes et la tête des passagers.

On a également réussi à prévoir un grand coffre à bagages, voir tableau page 14 de ce cahier.

2.2 Poids et volumes

Poids et volumes	
Coefficient de traînée C _x	0,3
Volume du réservoir de carburant	55 l
Poids à vide du véhicule	1135 kg*
Charge utile du véhicule	535 kg*
Poids total du véhicule	1595 kg*
Charge max. sur le toit	75 kg

* Les poids indiqués concernent la version de moteur 1,2 MPI/55 kW

Paramètres du coffre à bagages	
Volume du coffre à bagages (avec kit de réparation des pneus)	550 l (y compris compartiment de chargement sous le plancher du coffre à bagages)
Volume max. après avoir rabattu les dossiers des sièges arrière (avec kit de réparation des pneus)	1.490 l (y compris espace de stockage sous le plancher et espace pour les jambes des passagers sur les sièges arrière)
Hauteur du seuil de chargement (poids à vide du véhicule)	690 mm
Longueur	1048 mm
Largeur (entre les caissons des roues)	1008 mm
Hauteur (jusqu'au cache)	548 mm



SP95_42

3. Carrosserie

3.1 Cadres de carrosserie

La carrosserie est en acier. Sa rigidité garantit un niveau de sécurité élevé aux passagers.

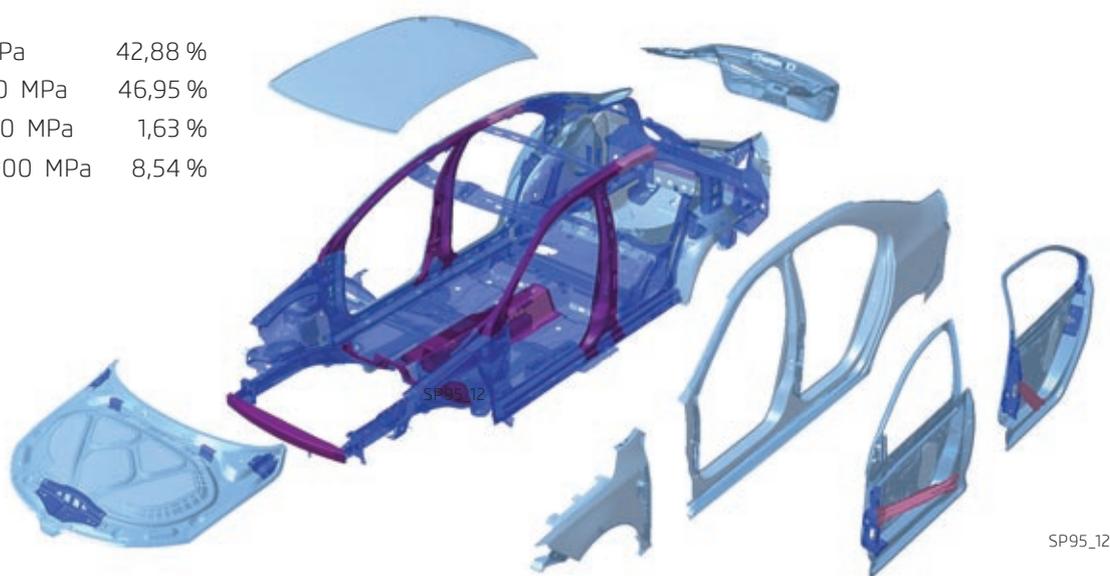
Les montants A et B, qui protègent les passagers aussi bien des chocs frontaux que latéraux, sont fabriqués dans un type d'acier à résistance élevée à savoir 1 000 - 1 200 MPa. Presque les deux-tiers de la carrosserie (62,7%) sont composés d'un acier d'une résistance de 220 - 440 MPa*.

La résistance de la carrosserie a également un effet positif sur les propriétés de conduite du nouveau modèle ŠKODA Rapid, qui ne sont plus perturbées par la déformation de la carrosserie dans les virages ou en roulant sur des routes inégales.

* Limite d'élasticité.

Résistance du matériau - $R_{p0,2}$ (MPa) Pourcentage massique (%)

■	< 200 MPa	42,88 %
■	220-420 MPa	46,95 %
■	700-850 MPa	1,63 %
■	1000-1200 MPa	8,54 %



La rigidité statique de torsion de la carrosserie correspond à la deuxième génération du modèle Octavia, dont l'évolution est très nette par rapport à la première génération du modèle Octavia, voir tableau.

Modèle	Année du contrôle	Rigidité statique de torsion [kNm/°]
Rapid	2012	17,12
Octavia II	2004	17,08
Octavia I	2000	12,12

Éléments de carrosserie pour la protection des passagers:

- La partie avant et la partie arrière du véhicule sont déformables progressivement pour pouvoir absorber l'énergie cinétique produite en cas de choc.
- Structure de la carrosserie plus rigide, particulièrement au niveau des passager.
- Structure des montants latéraux et des seuils robuste.
- Renforts latéraux dans les portières pour augmenter l'effet protecteur en cas de choc latéral.
- Le logement de la chaîne cinématique est conçu pour l'empêcher de pénétrer dans l'habitacle.

L'avant du véhicule (amortisseurs, phares, capot et leurs fixations, pièces du moteur) est construit en conformité avec les exigences de protection des piétons avec pour objectif de minimiser les conséquences d'une collision.

3.2 Avant du véhicule déformable progressivement

Sur la ŠKODA Rapid, la calandre est fixée solidement avec les amortisseurs. Elle n'est donc plus reliée au capot moteur comme cela était le cas sur les précédents modèles. La structure des pare-chocs est conçue de sorte que, en cas de collisions à faibles vitesses, cela endommage le moins possible les pièces importantes sous le capot avant du véhicule.

Les composants structurels suivants de la sécurité passive du véhicule sont placés sous le pare-chocs avant de la ŠKODA Rapid:

- Grille inférieure
- Amortisseur
- Support du pare-chocs avant

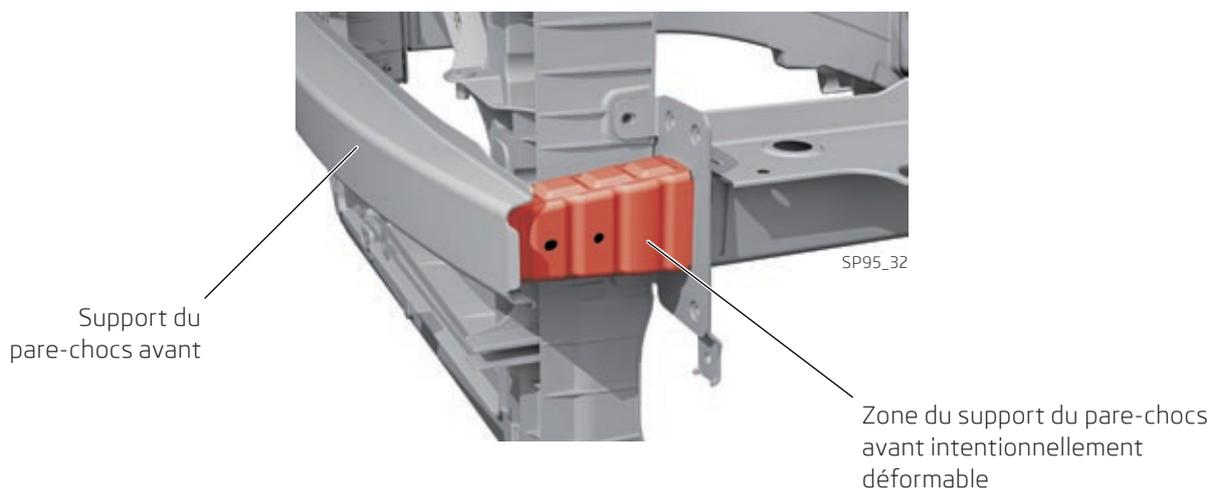
Grille inférieure et amortisseur

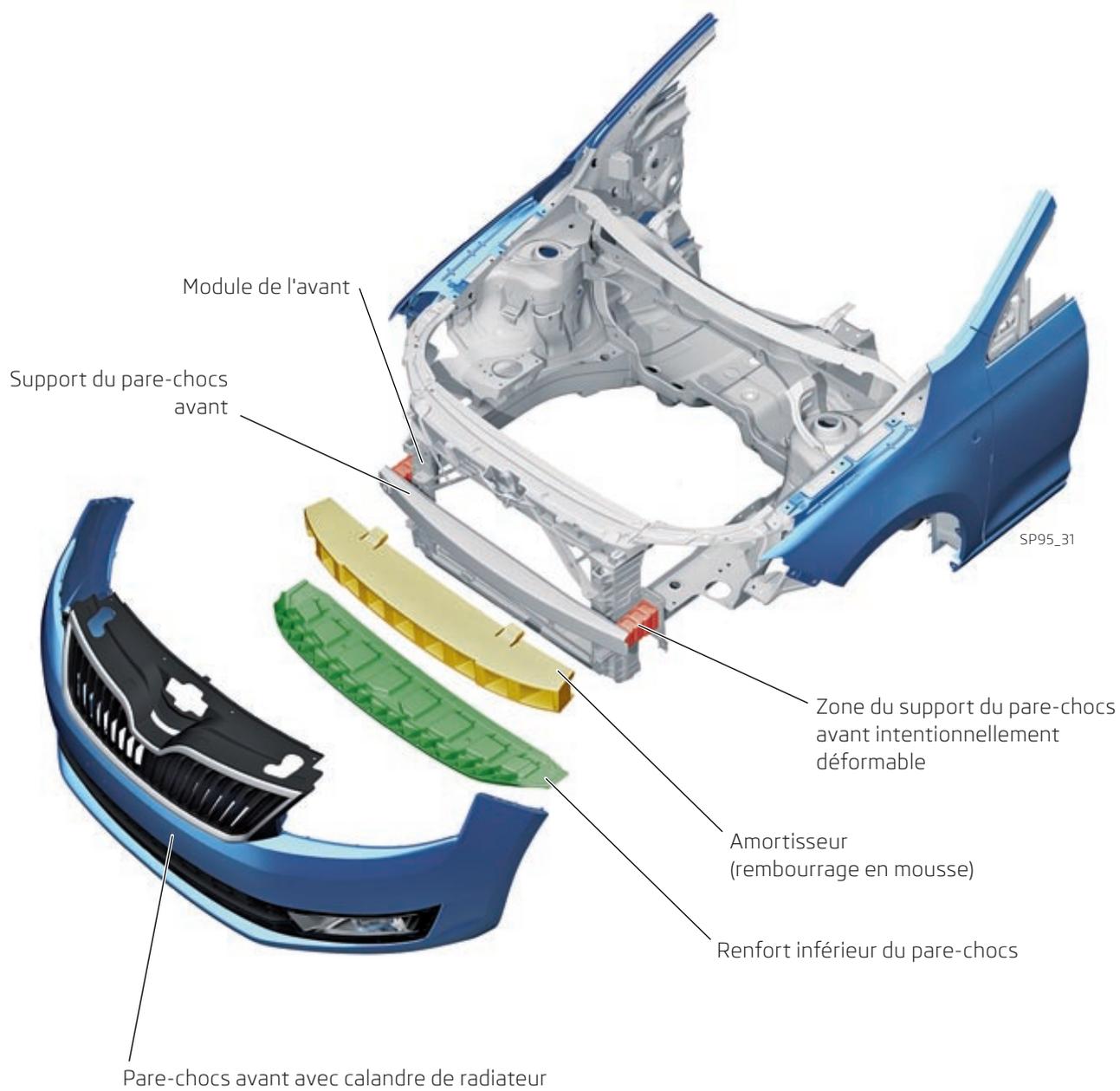
La grille inférieure et l'amortisseur sont prévus pour être en conformité avec les exigences concernant la protection des piétons. En cas de collision à faibles vitesses, la grille empêche le pare-chocs de se plier. (Cela permet d'éviter que le corps du piéton soit tiré sous le véhicule).

Le rembourrage en mousse est en polypropylène et est fixé sur la traverse du pare-chocs, lorsque le véhicule roule à faibles vitesses, il absorbe l'énergie cinétique engendrée par la collision. (Amortit le choc si le véhicule entre en collision avec un piéton.)

Support du pare-chocs avant

Les zones excentrées du support du pare-chocs avant sont intentionnellement déformables. Le support absorbe la plus grande partie de l'énergie cinétique qui se produit en cas de choc frontal. Il permet donc de réduire efficacement le risque d'endommagement de la zone du moteur et avant tout de l'habitacle.





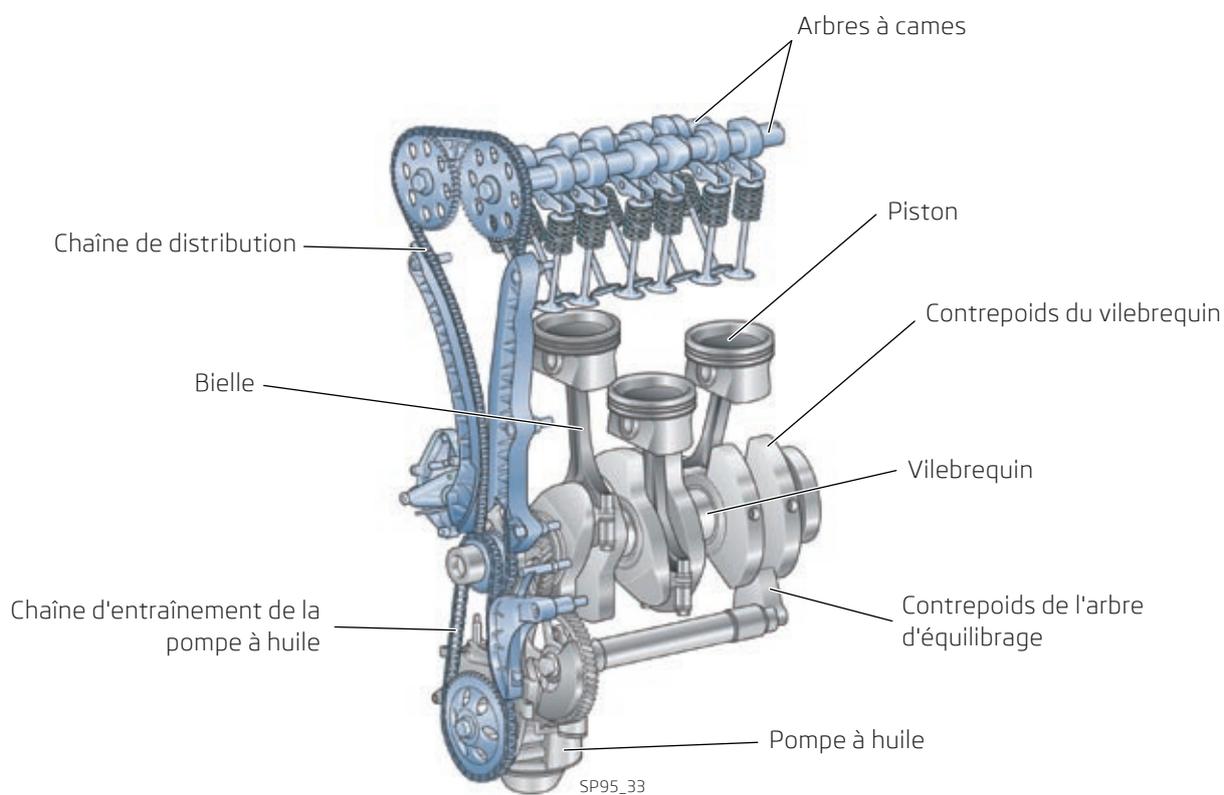
4. Moteurs

4.1 Aperçu de la motorisation

ŠKODA Rapid est mis sur le marché avec une combinaison de six groupes motopropulseurs. Quatre groupes à essence et deux groupes Diesel. Les moteurs sont complétés avec des boîtes de vitesses manuelles à cinq et six rapports mais aussi avec une boîte de vitesses automatique à sept rapports OAM (DSG). Les tableaux ci-dessous indiquent les combinaisons des variantes réelles de moteur avec chaque boîte de vitesses.

Moteurs à essence	Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports	Boîte de vitesses manuelle à 6 rapports	Boîte de vitesses automatique à 7 rapports
1,2 MPI/55 kW	●	-	-
1,2 TSI/63 kW	●	-	-
1,2 TSI/77 kW	-	●	-
1,4 TSI/90 kW	-	-	●

Moteurs Diesel	Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports	Boîte de vitesses manuelle à 6 rapports	Boîte de vitesses automatique à 7 rapports
1,6 TDI/66 kW	●	-	●
1,6 TDI/77 kW	●	-	-

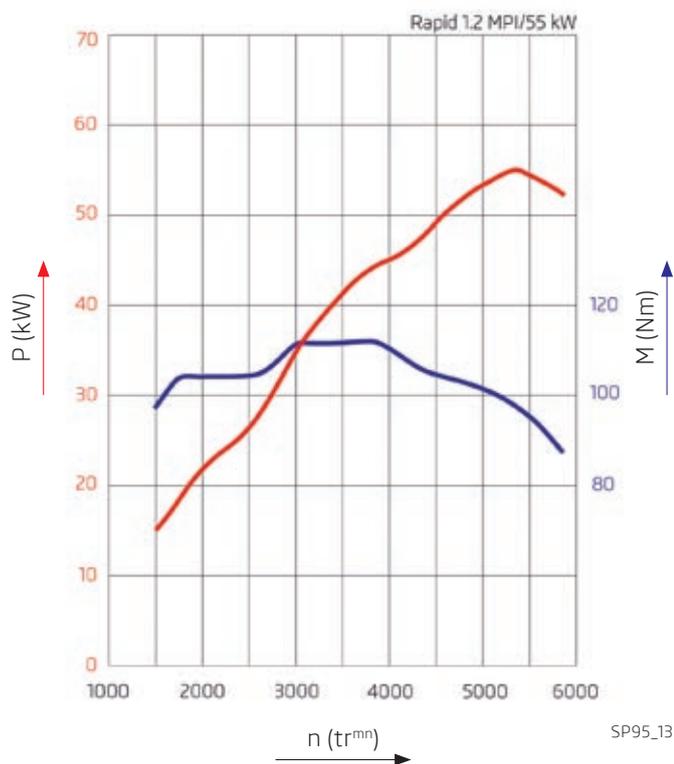


Moteur à essence 1,2 MPI/55 kW

4.1.1 Moteur à essence 1,2 MPI/55 kW

Le moteur 1,2 MPI/55 kW est la troisième étape de l'évolution du HTP trois cylindres à douze soupapes, mais quatre par cylindre, ayant déjà fait ses preuves. Ses prédécesseurs avec des puissances de 47 et 51 kW assurent avec succès l'entraînement de la Fabia de la première et de la deuxième génération mais aussi du modèle ŠKODA Roomster. Le bloc-cylindres ainsi que la culasse sont fabriqués dans un alliage d'aluminium. Une transmission par chaîne sans entretien assure l'entraînement des deux arbres à cames et de la pompe à huile. La distribution par soupapes est dotée d'une compensation hydraulique du jeu des soupapes. L'arbre d'équilibrage assure un fonctionnement régulier du moteur.

Diagramme de puissance et de couple



P - Puissance
M - Couple
n - Régime moteur

Données techniques

1,2 MPI/55 kW	
Structure	Moteur à essence, moteur de série, OHC, refroidi par liquide, avant, transversal
Nombre de cylindres	3
Cylindrée	1198 cm ³
Alésage	76,5 mm
Course	86,9 mm
Puissance max.:	55 kW à 5400 tr ^{mn}
Couple max.	112 Nm à 3750 tr ^{mn}
Rapport volumétrique	10,5 : 1
Charge	Injection de carburant multipoints électronique MPI
Allumage	électronique, sans contact, contrôlé par une unité de commande
Lubrification	Lubrification par circulation forcée avec filtre à huile à écoulement intégral
Carburant	Essence sans plomb (indice d'octane min. 95 (91)*)
Norme de pollution	EU 5

* En cas d'utilisation d'une essence avec un indice d'octane inférieur, la puissance peut chuter légèrement.

4.1.2 Moteur à essence 1,2 MPI/63 kW et 1,2 TSI/77 kW

Le prédécesseur du moteur 1,2 TSI mis au point est le groupe motopropulseur 1,4 TSI/92 kW, connu du modèle ŠKODA Superb II.

Les deux variantes de puissance du moteur 1,2 TSI sont des groupes motopropulseurs modernes à quatre cylindres avec respectivement deux soupapes par cylindres.

Les moteurs sont suralimentés par un turbocompresseur et ont donc des bonnes qualités dynamiques avec un couple élevé même avec de faibles régimes moteurs (voir graphiques à la page 21).

La version logicielle différente de la gestion moteur offre une cylindrée de 1197 cm³ et deux variantes de puissance 63 kW et 77 kW.

Le bloc-cylindres ainsi que la culasse sont fabriqués dans un alliage d'aluminium. La transmission par chaîne sans entretien assure l'entraînement de l'arbre à cames et de la pompe à huile. La distribution par deux soupapes apporte une économie de poids et une perte de friction du moteur plus faible grâce au nombre inférieur de composants. Les soupapes d'échappement sont remplies de sodium.



Données techniques

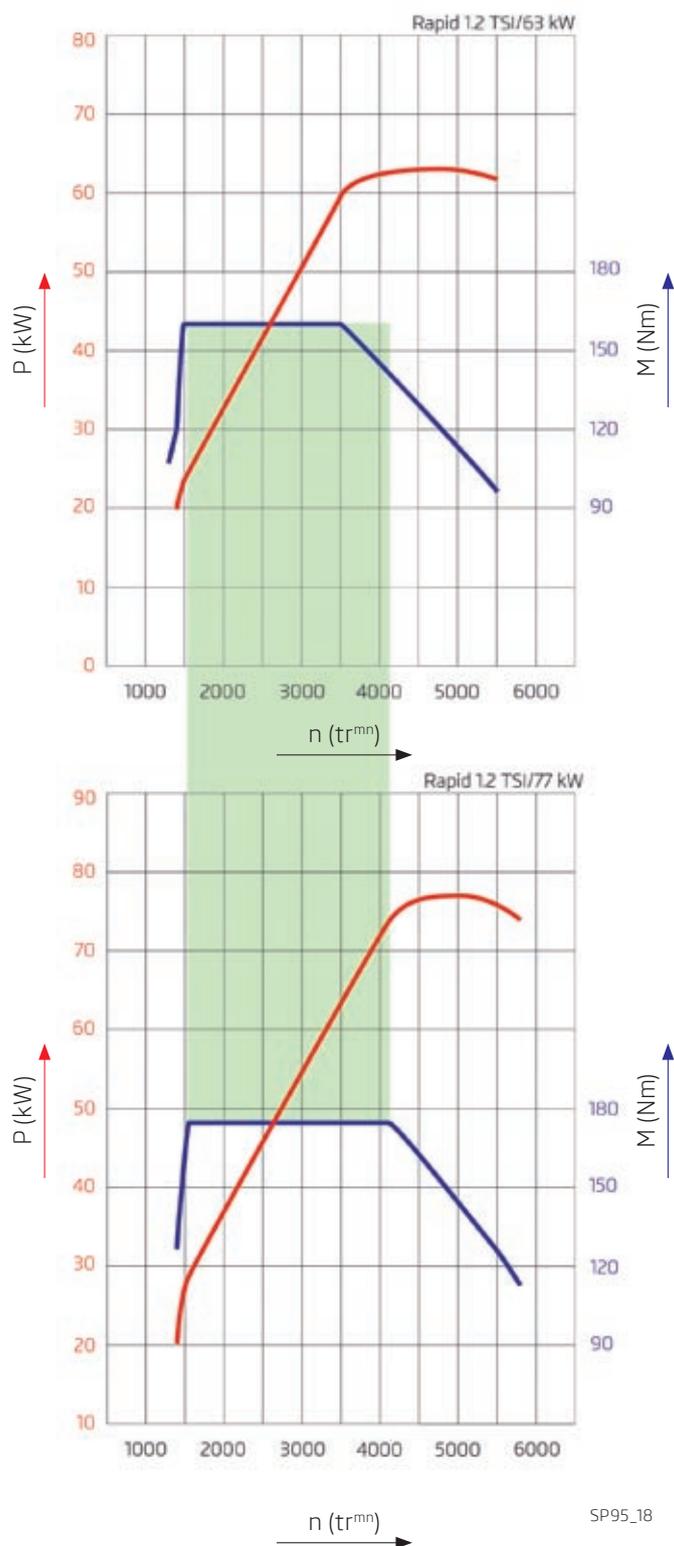
1,2 TSI/63 kW * et 1,2 TSI/77 kW **

Structure	Moteur à essence, moteur de série, OHC, suralimenté par turbocompresseur, refroidi par liquide, avec injection directe du carburant, transversal à l'avant
Nombre de cylindres	4
Cylindrée	1197 cm ³
Alésage	71 mm
Course	75,6 mm
Puissance max.:	63 kW à 4800 tr ^{mn} * 77 kW à 5000 tr ^{mn} **
Couple max.	160 Nm à 1500–3500 tr ^{mn} * 175 Nm à 1550–4100 tr ^{mn} **
Rapport volumétrique	10,0 : 1
Charge	Injection directe de carburant à commande électronique MPI
Allumage	électronique, sans contact, contrôlé par une unité de commande
Lubrification	Lubrification par circulation forcée avec filtre à huile à écoulement intégral
Carburant	Essence sans plomb (indice d'octane min. 95 (91)*)
Norme de pollution	EU 5

* En cas d'utilisation d'une essence avec un indice d'octane inférieur, la puissance peut chuter légèrement.

Diagrammes de puissance et de couple - Comparaison avec la plage de couple maximale

L'autre version logicielle de la gestion du moteur 1,2 TSI/77 kW offre en plus d'une puissance plus élevée une plage de régime plus importante dans laquelle le groupe motopropulseur atteint le couple maximum.



4.1.3 Moteur à essence 1,4 MPI/90 kW

Le quatre cylindres avec bloc en fonte de fer a été le premier représentant du groupe à fonctionner d'après le concept du "Downsizing".

Réduction de la cylindrée, masses inertielles plus faibles, suralimentation et injection directe de carburant sont les paramètres déterminants de ce groupe motopropulseur

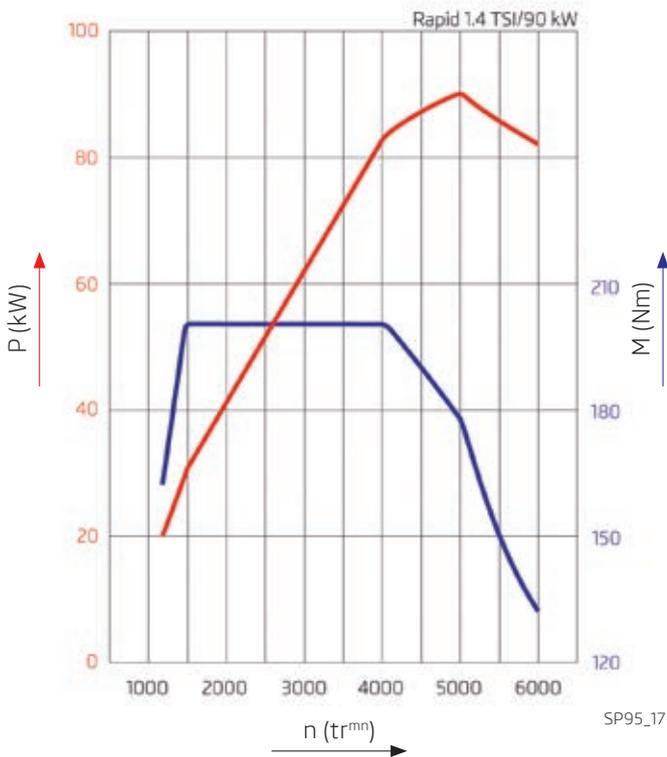
Le résultat est un degré d'efficacité élevé et par conséquent une puissance élevée et une consommation de carburant économique.

La version avec la puissance maximale de 90 kW est installée sur le modèle Rapid.



SP95_35

Diagramme de puissance et de couple



SP95_17

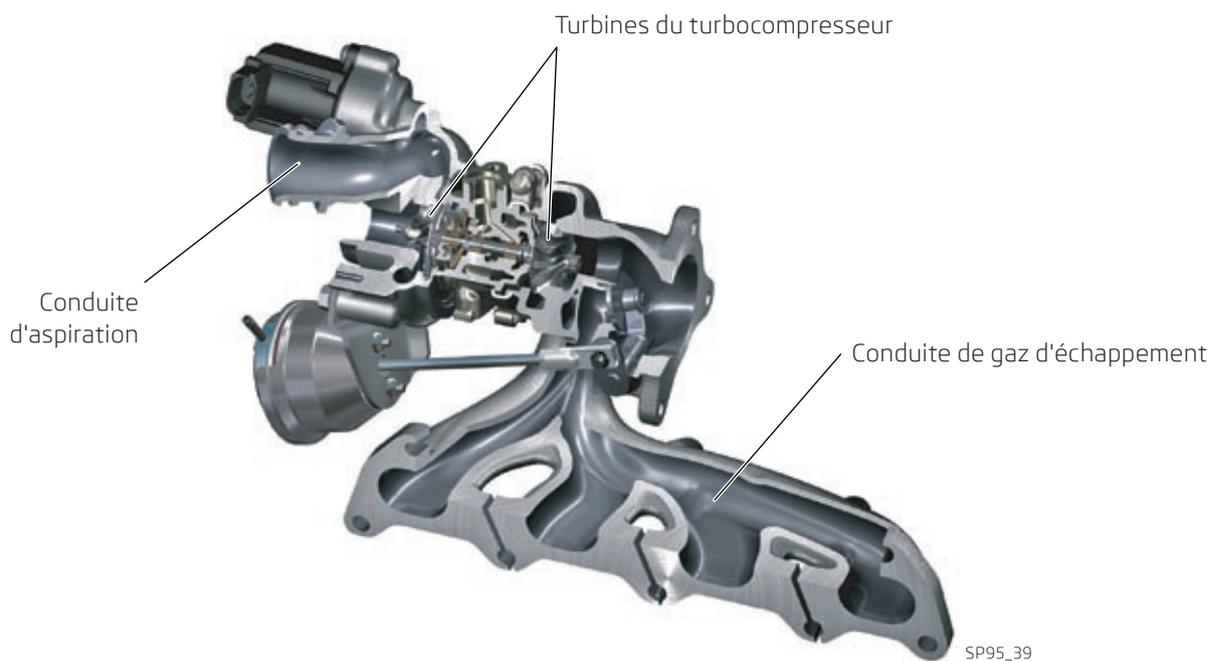
P – Puissance
M – Couple
n – Régime moteur

Données techniques

1,4 TSI/90 kW

Structure	Moteur à essence, moteur de série, 2 x OHC, suralimenté par turbocompresseur, refroidi par liquide, avec injection directe du carburant, transversal à l'avant
Nombre de cylindres	4
Cylindrée	1390 cm ³
Alésage	76,5 mm
Course	75,6 mm
Puissance max.	90 kW à 5000 tr ^{mn}
Couple max.	200 Nm à 1500 - 4000 tr ^{mn}
Rapport volumétrique	10,0 : 1
Charge	Injection directe de carburant à commande électronique MPI
Allumage	électronique, sans contact, contrôlé par une unité de commande
Lubrification	Lubrification par circulation forcée avec filtre à huile à écoulement intégral
Carburant	Essence sans plomb (indice d'octane min. 95)
Norme de pollution	EU 5

Le moteur 1,4 TSI/90 kW est un groupe motopropulseur à essence suralimenté par turbocompresseur. Le turbocompresseur a été conçu de sorte que le moteur atteigne un couple élevé même dans la plage inférieure de régime. L'air est aspiré dans le moteur par le filtre à air, ensuite il est comprimé par la roue planétaire du turbocompresseur, le compresseur frigorifique, qui limite la température de l'air comprimé, est intégré à la conduite d'aspiration dont la pression de remplissage max. correspond à 0,18 MPa.

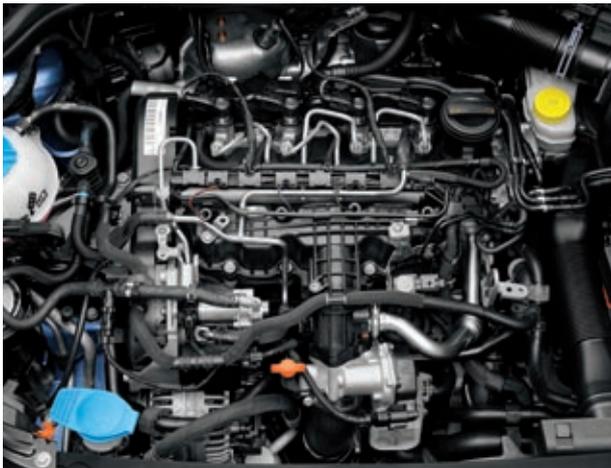


Coupe transversale du turbocompresseur
du moteur 1,4 TSI/90 kW

4.1.4 Moteur Diesel 1,6 TDI CR DPF/66 kW et 1,6 TDI CR DPF/77 kW

Les moteurs Diesel 1,6 l TDI/66 kW et 77 kW sont équipés de l'injection Common-Rail moderne avec quatre soupapes par cylindre qui sont actionnés respectivement par une paire de cames. - Turbocompresseur avec géométrie des aubes modifiée

Le processus de combustion réglé de façon optimale, le recyclage des gaz d'échappement et le filtre à particules (DPF) assurent la propreté des gaz d'échappement.



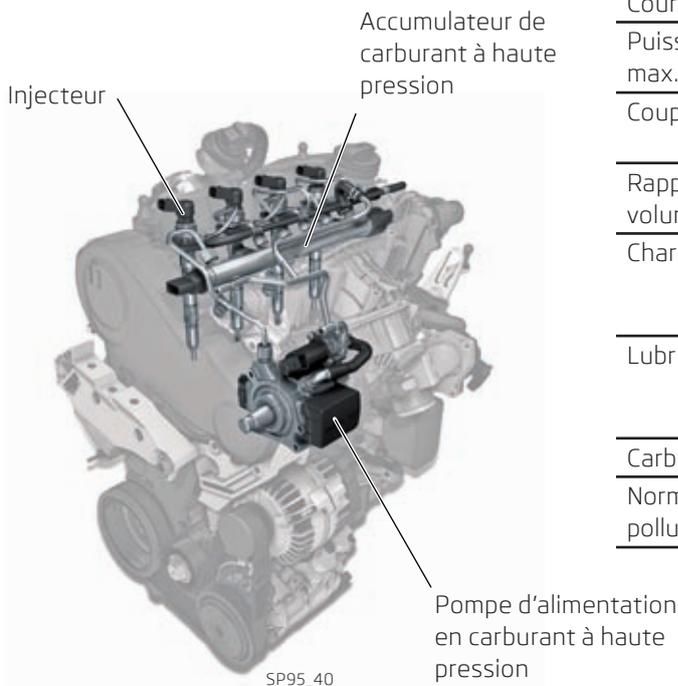
SP95_20

- Technique à quatre soupapes
- Bloc-cylindres en fonte grise, culasse en fonte d'aluminium
- Vilebrequin forgé avec quatre contrepoids
- Système d'injection de carburant, Common-Rail
- Avec injecteurs commandés par une soupape piézo-électrique
- Pression d'injection jusqu'à 160 MPa
- Bougies de préchauffage métalliques
- Conduites d'aspiration en plastique
- Filtre à particules avec catalyseur à oxydation

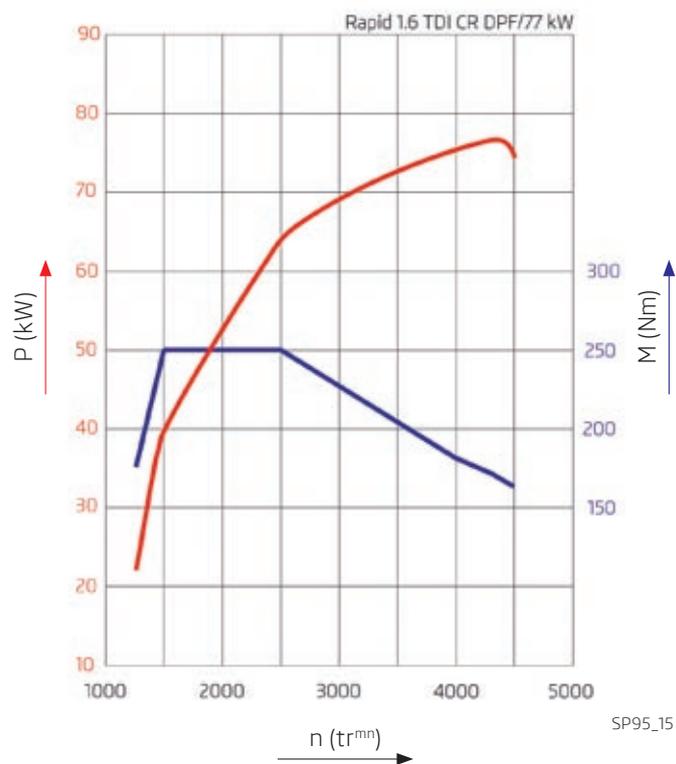
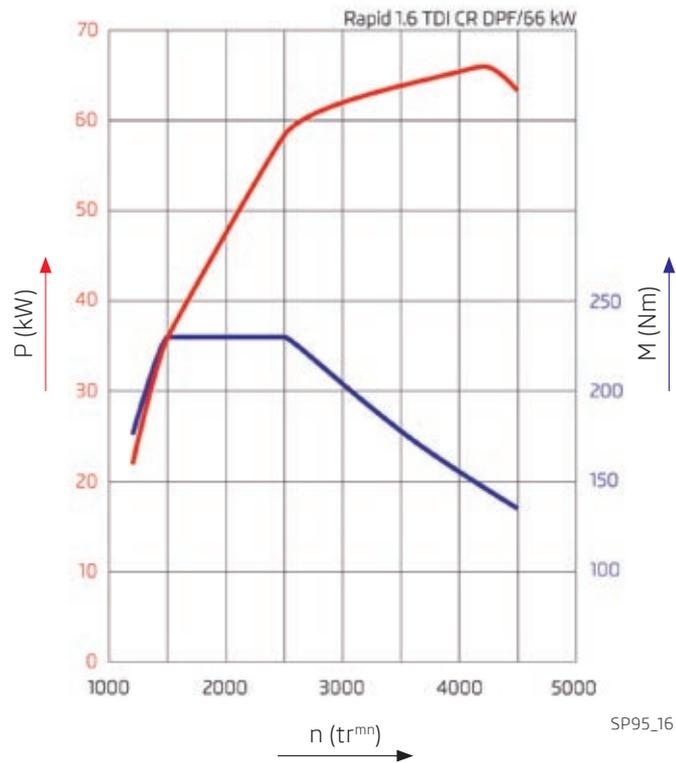
Données techniques

1,6 TDI/66 kW * et 1,6 TDI/77 kW **

Structure	Moteur Diesel, moteur de série, 2 x OHC, suralimenté par turbocompresseur avec géométrie des aubes réglable, refroidi par liquide, avec injection directe du carburant à haute pression, transversal à l'avant
Nombre de cylindres	4
Cylindrée	1598 cm ³
Alésage	79,5 mm
Course	80,5 mm
Puissance max.:	66 kW à 4200 tr ^{mn} * 77 kW à 4400 tr ^{mn} **
Couple max.	230 Nm à 1500-2500 tr ^{mn} * 250 Nm à 1500-2500 tr ^{mn} **
Rapport volumétrique	16,5 : 1
Charge	Injection à haute pression commandée électroniquement avec système Common-Rail
Lubrification	Lubrification par circulation forcée avec filtre à huile à écoulement intégral
Carburant	Gazole
Norme de pollution	EU 5



Diagrammes de puissance et de couple



P - Puissance
M - Couple
n - Régime moteur

5. Boîte de vitesses

5.1 Aperçu de la boîte de vitesses, tableaux avec rapports de démultiplication

Boîte de vitesses liée aux moteurs à essence

Chacun des quatre moteurs à essence sur le modèle ŠKODA Rapid a été affecté à une boîte de vitesses définie. La boîte de vitesses manuelle à cinq rapports a été installée sur les groupes motopropulseurs à essence 1,2 MPI/55 kW et 1,2 TSI/63 kW. Pour chacun des deux moteurs, les rapports de démultiplication ont été réglés différemment dans les boîtes de vitesses.

Le moteur 1,2 TSI/77 kW est équipé de la boîte de vitesses manuelle à six rapports 02U (MQ200-6F) avec une graduation plus précise. Le groupe motopropulseur 1,4 TSI/90 kW est installé dans le nouveau véhicule ŠKODA Rapid exclusivement avec la boîte de vitesses automatique à sept rapports 0AM.

Boîte de vitesses du modèle ŠKODA Rapid combinée aux moteurs à essence - Caractéristiques de la démultiplication

	02TQ (MQ200-5F) 1,2 MPI/55 kW	02TM (MQ200-5F) 1,2 TSI/63 kW	02U (MQ200-6F) 1,2 TSI/77 kW	0AM (DQ200-7F) 1,4 TSI/90 kW
Différentiel Démultiplication du différentiel	4,929	3,625	3,933	4,80*/3,429**/4,5***
1er rapport	3,77	3,77	3,62	3,5
2ème rapport	2,10	1,95	1,95	2,09
3ème rapport	1,28	1,28	1,28	1,34
4ème rapport	0,88	0,93	0,93	0,93
5ème rapport	0,67	0,74	0,74	0,97
6ème rapport	-	-	0,61	0,78
7ème rapport	-	-	-	0,65
Marche arrière	3,18	3,18	3,18	3,72

Rapport de démultiplication du différentiel pour: *1e, 2e, 3e et 4e rapport; **5e, 6e et 7e rapport; ***pour rapport de marche arrière

Boîte de vitesses liée aux moteurs Diesel

Le couple plus élevé des moteurs Diesel 1,6 TDI est réparti dans la boîte de vitesses manuelle à cinq rapports MQ250. Pour le moteur 1,6 TDI/66 kW, il est également possible de choisir la boîte de vitesses automatique 0AM.

Boîte de vitesses du modèle ŠKODA Rapid combinée aux moteurs Diesel - Caractéristiques de la démultiplication

	02R (MQ250-5F) 1,6 TDI/66 kW et 1,6 TDI/77 kW	0AM (DQ200-7F) 1,6 TDI/66 kW
Différentiel Démultiplication du différentiel	3,158	4,80*/3,429**/4,5***
1er rapport	3,78	3,5
2ème rapport	2,12	2,09
3ème rapport	1,27	1,34
4ème rapport	0,86	0,93
5ème rapport	0,66	0,97
6ème rapport	-	0,78
7ème rapport	-	0,65
Marche arrière	3,60	3,72

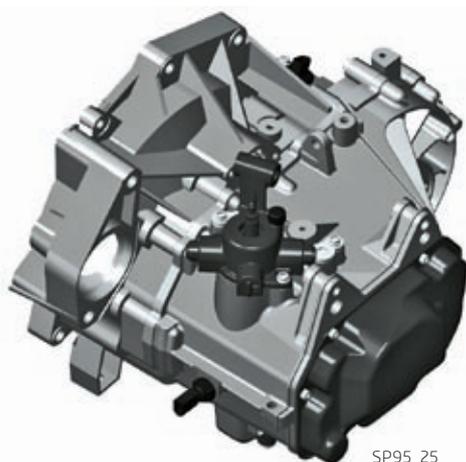
5.2 Boîtes de vitesses manuelle à cinq rapports 02T (MQ200-5F) et 02R (MQ250-5F)

Les boîtes de vitesses manuelles à cinq rapports éprouvées sont également mises en service sur d'autres modèles de ŠKODA AUTO.

La boîte de vitesses 02T avec la désignation de produit MQ200 est montée pour la transmission du couple maximal de 200 Nm. La boîte de vitesses 02R avec la désignation de produit MQ250 a la même conception, cette boîte de vitesses peut transmettre un couple de 250 Nm - cette boîte de vitesses est utilisée sur la ŠKODA Rapid avec moteurs Diesel.

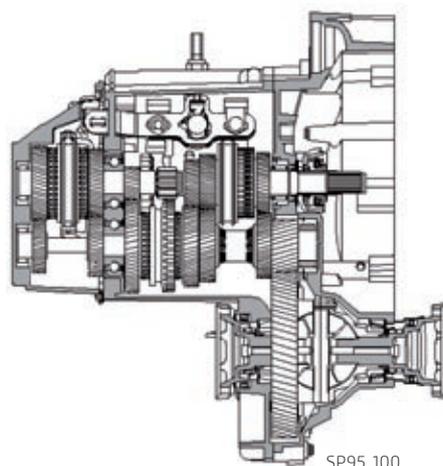
Caractéristiques des boîtes de vitesses 02T et 02R

- Cinq rapports de marche avant + un rapport de marche arrière
- Commande hydraulique de l'embrayage
- La boîte de vitesses manuelle et la transmission forment une unité
- Pour réduire la friction intérieure, les pignons de chaque rapport sont montés sur des roulements à aiguilles
- Double synchronisation des 1e et 2e rapports
- La commande intérieure, c.-à-d. les fourchettes de changement de vitesse sont montées en version pivotante, l'arbre de changement de vitesse est installé dans la boîte de vitesses depuis le haut
- Charge d'huile permanente pour toute la durée d'utilisation de la boîte de vitesses (aucun vidange d'huile nécessaire)
- La vis de contrôle de quantité et de niveau d'huile sur la boîte de vitesses 02T se trouve au niveau du différentiel et sur la boîte de vitesses 02R à côté du couvercle du carter de la boîte de vitesses



5.3 Boîte de vitesses manuelle à six rapports 02U (MQ200-6F)

La conception de la boîte de vitesses à six rapports 02U est identique à la boîte de vitesses à cinq rapports 02T et 02R. Il s'agit d'une boîte de vitesses avec deux arbres, le mécanisme d'entraînement de l'arbre primaire et de l'arbre de sortie se trouve dans un boîtier commun avec le différentiel. Le mécanisme de synchronisation des rapports 1 et 2 se trouve sur l'arbre de sortie, celui des rapports 3, 4, 5 et 6 se trouve sur l'arbre primaire.



5.4 Boîte de vitesses automatique OAM (DQ200-7F)

La boîte de vitesses automatique avec double embrayage OAM est composée de deux boîtes de vitesses partielles. Chacune de ces deux boîtes de vitesses est, sur le plan fonctionnel, identique à la boîte de vitesses manuelle et un embrayage est affecté à chacune des deux boîtes de vitesses. Les deux embrayages sont conçus comme des embrayages à sec. Ils sont mécatroniques et actionnés en fonction du rapport enclenché. La boîte de vitesses automatique OAM est fournie pour la ŠKODARapid avec un moteur à essence 1,4 TSI/90 kW et un groupe motopropulseur Diesel 1,6 TDI/66 kW.

Caractéristiques de la boîte de vitesses OAM

- Double embrayage à sec
- Circuits d'huile séparés pour la boîte de vitesses et le mécatronique
- Commande mécatronique
- Possibilité de choix de rapports manuels
- Vitesse de changement de rapport élevée
- La première partie de l'embrayage enclenche les rapports impairs, la deuxième partie, les rapports pairs et la marche arrière
- Couple max. transmis 250 Nm

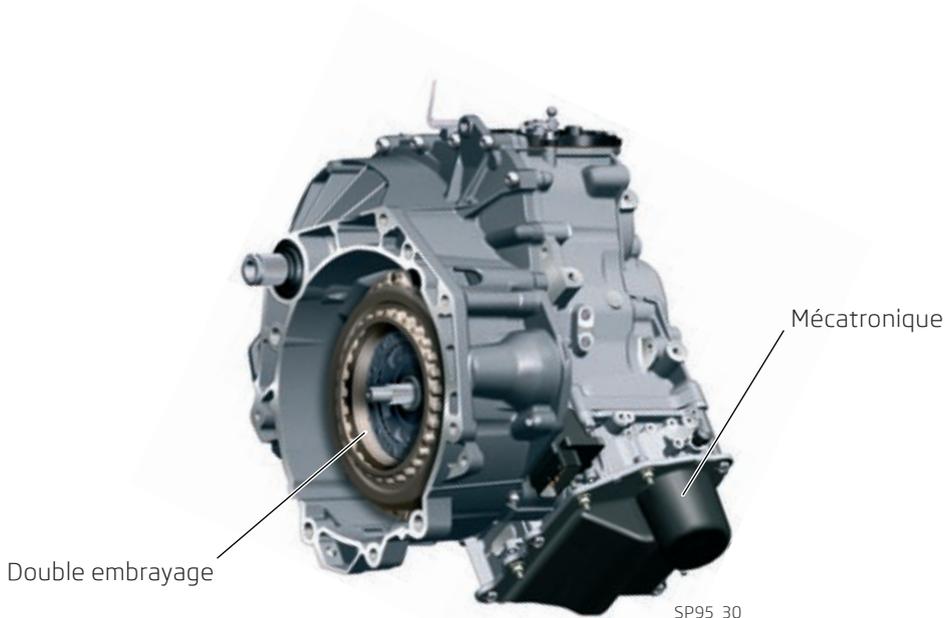


SP95_38



Important:

Vous trouverez des informations détaillées sur le diagnostic de la boîte de vitesses automatique OAM - dans le matériel didactique d'atelier n° 94.



SP95_30

La boîte de vitesses fonctionne avec deux circuits d'huile indépendants, dans chacun, il y a une autre sorte d'huile:

- Circuit d'huile pour boîte de vitesses mécanique
- Circuit d'huile pour module du mécatronique

La charge d'huile de la partie boîte de vitesses mécanique assure la lubrification des arbres et des pignons des différentes démultiplications.

La pression est générée avec une pompe pour l'huile hydraulique spéciale dans le circuit du module du mécatronique. Le circuit d'huile hydraulique sert à commander les embrayages et à enclencher les rapports.

Caractéristiques de la boîte de vitesses automatique OAM	
Poids y compris embrayage	70 kg
Couple max.	250 Nm
Rapports de démultiplication	7 vitesses en avant, 1 marche arrière
Extension	8,1
Modes de fonctionnement	Automatique et Tiptronic
Quantité d'huile dans la boîte de vitesses	1,7 l - G 052 171
Quantité d'huile dans le mécatronique	1 l

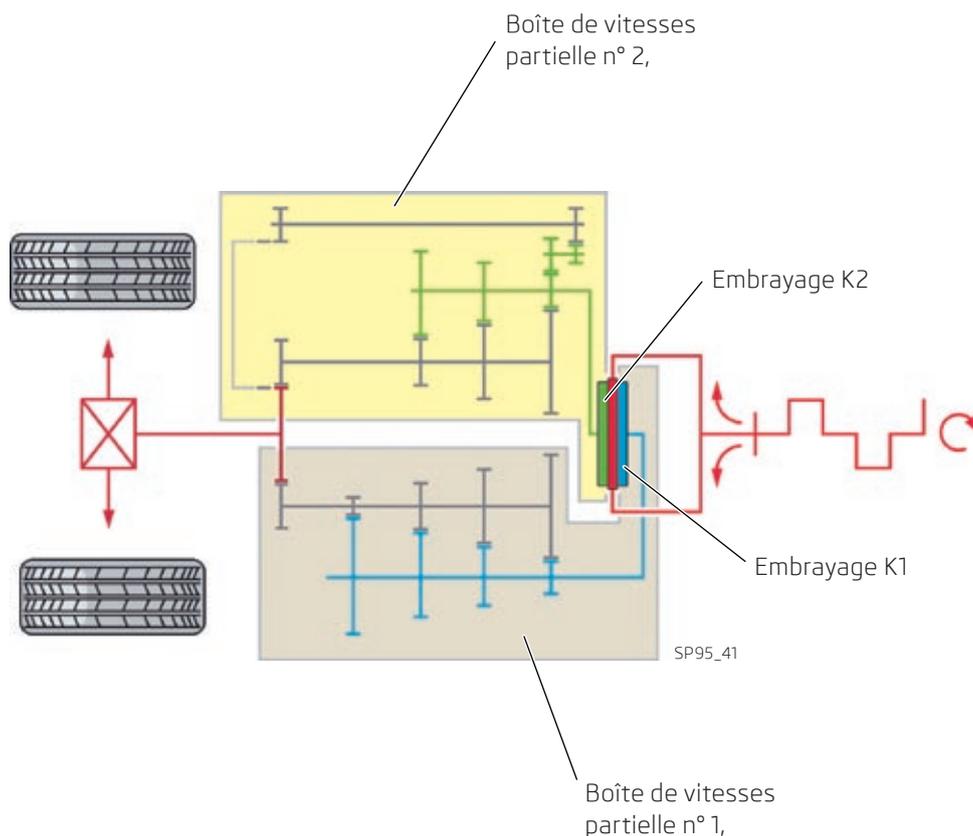


Diagramme de principe de la boîte de vitesses AOM

6. Châssis

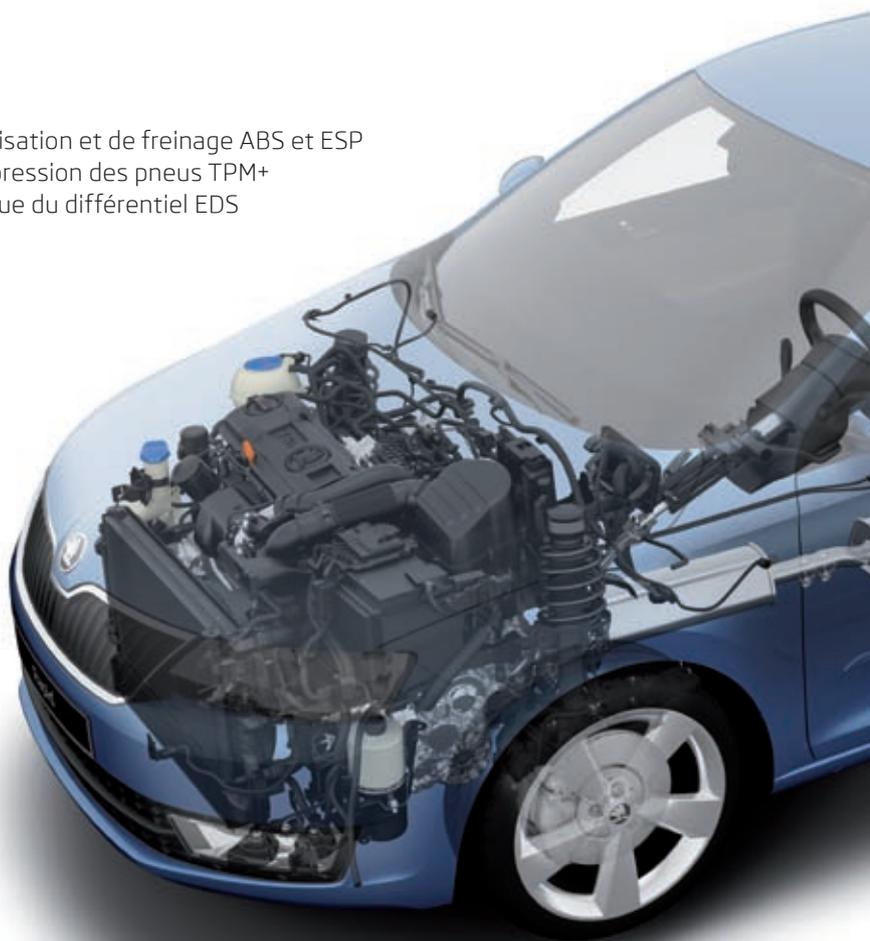
6.1 Structure des groupes de châssis

Pour la structure du groupe de châssis du modèle ŠKODA Rapid, un nouveau concept modulaire a été utilisé grâce auquel les éléments identiques pour la construction du châssis peuvent être installés dans tous les véhicules du groupe.

L'essieu avant McPherson, que nous connaissons de la Fabia II, est monté sur le nouveau modèle. Comme essieu arrière, c'est l'essieu à manivelle avec bras longitudinaux qui a été choisi, lequel a été mis en service sur la ŠKODA Roomster par exemple.

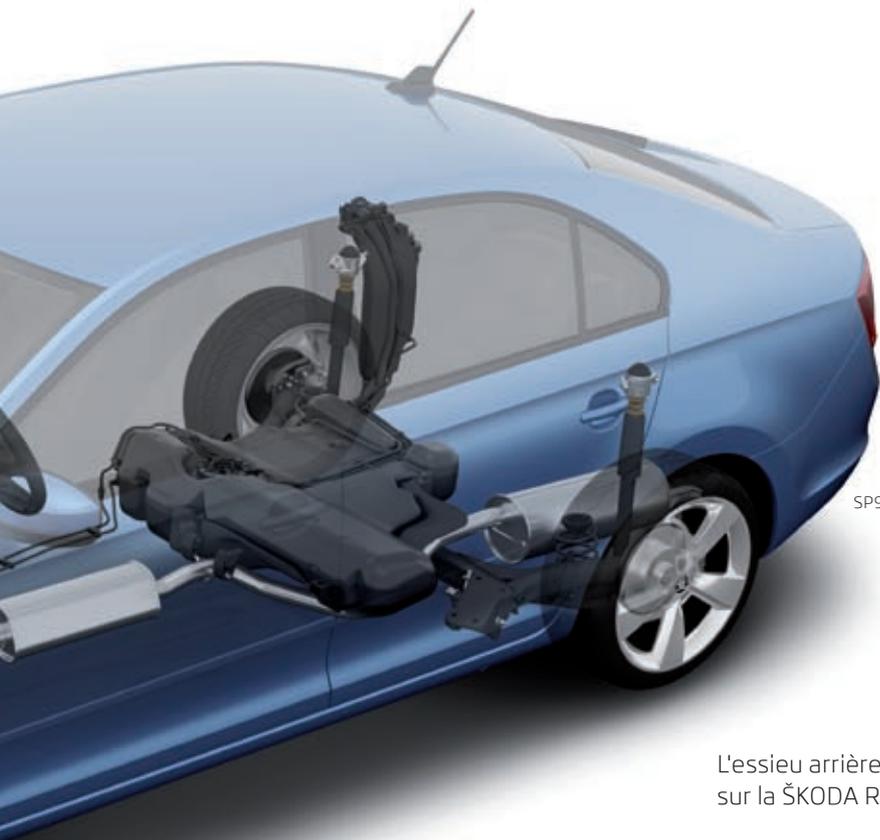
Systèmes de stabilisation et de freinage ABS et ESP
Surveillance de la pression des pneus TPM+
Blocage électronique du différentiel EDS

Système de freinage à double circuit avec disposition en diagonale (circuits de freinage en forme de X) et avec servofrein à dépression



Freins à disque sur l'essieu avant

Une direction à crémaillère avec amplificateur électro-hydraulique du même type que sur Fabia et Roomster est installée



Freins à disque ou à tambour sur l'essieu arrière (selon le moteur et l'équipement)

SP95_21

L'essieu arrière à manivelle existe déjà par ex. sur la ŠKODA Roomster

L'essieu avant McPherson a été repris avec des adaptations à savoir à partir du modèle ŠKODA Fabia II

6.2 Essieu avant

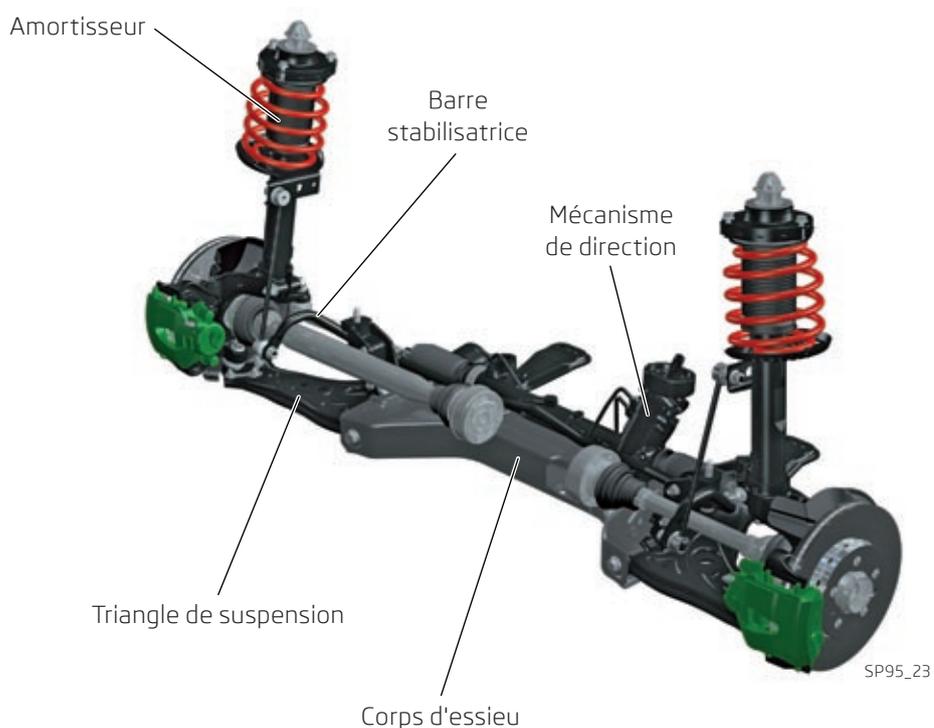
L'essieu avant monté dans le véhicule ŠKODA Rapid a été repris de la série du modèle ŠKODA Fabia II.

La suspension indépendante, cinématique McPherson a été utilisée pour les roues avant motrices.

Chaque côté d'essieu est composé d'un levier triangulaire et d'une unité d'amortissement. L'axe de l'amortisseur télescopique sert de point de rotation supérieur de la suspension de roue - il remplit la fonction d'axe-pivot de fusée d'essieu avant.

Caractéristiques de l'essieu avant:

- Suspension des roues avant indépendante avec bonne stabilité de conduite
- Double rangée de roulements à billes avec contact oblique intégré au moyeu de roue
- Freins à disque avec refroidissement intérieur



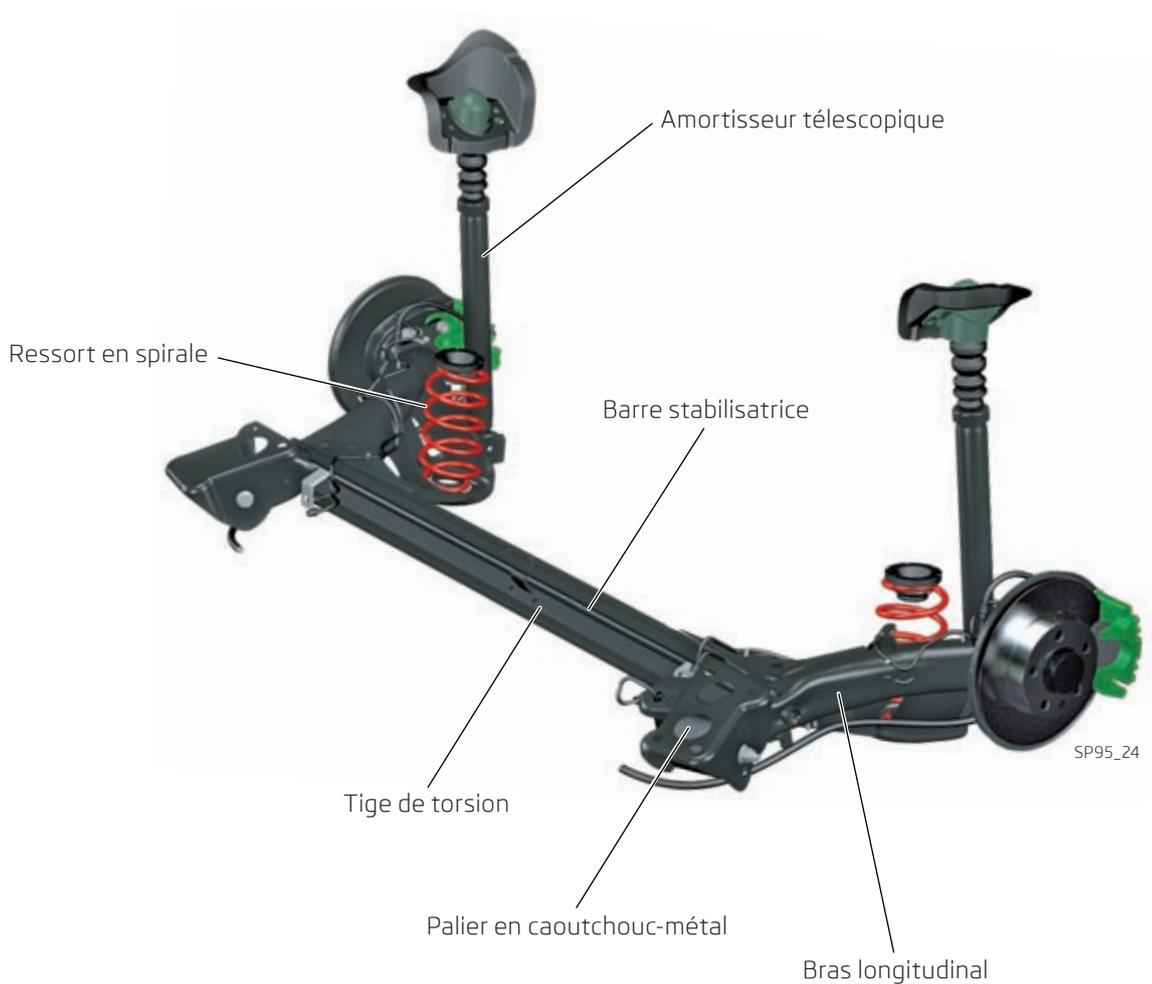
6.3 Essieu arrière

L'essieu à manivelle, dont la conception est déjà connue de la série du modèle ŠKODA Roomster a été installé dans le véhicule ŠKODA Rapid. (On utilise aussi le même principe de suspension des roues que pour la ŠKODA Octavia de la première génération avec traction avant et la ŠKODA Superb de la première génération).

L'essieu est composé de deux bras longitudinaux qui sont reliés par une bielle de torsion transversale. A l'avant, le corps d'essieu est raccordé à la carrosserie par deux paliers en caoutchouc-métal. Les ressorts d'essieu sont ancrés dans la partie inférieure, dans des plateaux en acier qui sont fixés sur les bras longitudinaux. La partie supérieure des ressorts s'appuie sur le longeron de la carrosserie.

Caractéristiques de l'essieu arrière:

- Essieu à manivelle avec deux bras longitudinaux qui sont reliés par une bielle de torsion
- Les bras supportent les ressorts en spirale et l'amortisseur télescopique
- selon la variante de moteur et l'équipement, des freins à tambour ou des freins à disque sont posés sur l'essieu arrière



6.4 Freins

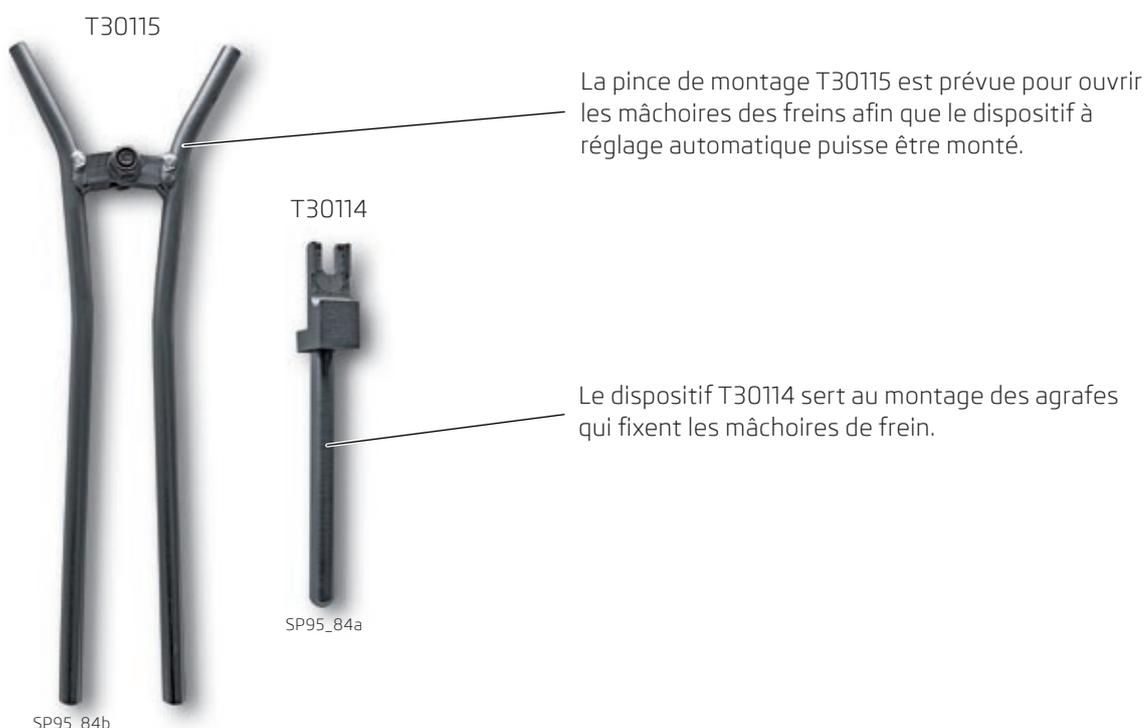
ŠKODA Rapid est doté d'un système de freinage hydraulique à double circuit avec disposition en diagonale et d'un servofrein à dépression. L'essieu avant du modèle ŠKODA Rapid est équipé de **freins à disque** avec étriers de freins flottants à un piston.

Des freins à disque d'un diamètre de 256 mm (épaisseur 22) sont affectés à l'essieu avant sur les moteurs 1,2 MPI/55 kW et 1,2 TSI/63 kW, pour les autres variantes de moteur (plus puissantes), ce sont des freins d'un diamètre supérieur - 288 mm (épaisseur 25). Les deux types de disque des freins avant sont creux avec refroidissement intérieur.

L'essieu arrière est équipé de freins à tambour ou de freins à disque selon la variante du moteur et l'équipement. Le diamètre des freins à tambour est de 228 mm et la largeur de la surface de friction est de 32 mm. Les freins à disque sont pleins avec un diamètre de 230 mm (épaisseur 9 mm).

Variante de moteur:	Freins avant		Freins arrière	
	Freins à disque (ø 256 × 22)	Freins à disque (ø 288 × 25)	Freins à tambour (ø 228 × 32)	Freins à disque (ø 230 × 9)
1,2 MPI/55 kW	●	-	●	-
1,2 TSI/63 kW	●	-	●	-
1,2 TSI/77 kW	-	●	-	●
1,4 TSI/90 kW	-	●	-	●
1,6 TDI/66 kW	-	●	-	●
1,6 TDI/77 kW	-	●	-	●

Le frein à tambour arrière a une nouvelle structure, les dispositifs de montage spéciaux T30114 et T30115 sont utilisés pour la réparation.



6.5 Roues et pneus

Roues en acier avec enjoliveurs sur toute la surface:

Enjoliveur **Metis**
Roues 14"
Pneus: **175/70**
R14



SP95_43



SP95_44

Enjoliveur **Dakara**
Roues 15"
Pneus: **185/60**
R15

Jantes en alliage léger

Carme
Roues 15"
Pneus: **195/55**
R15



SP95_45



SP95_46

Dione
Roues 16"
Pneus: **215/45**
R16

Antia
Roues 16"
Pneus: **215/45**
R16



SP95_82



SP95_47

Camelot
Roues 17"
Pneus: **215/40**
R17

Exklusiv
Roues 17"
Pneus: **215/40**
R17

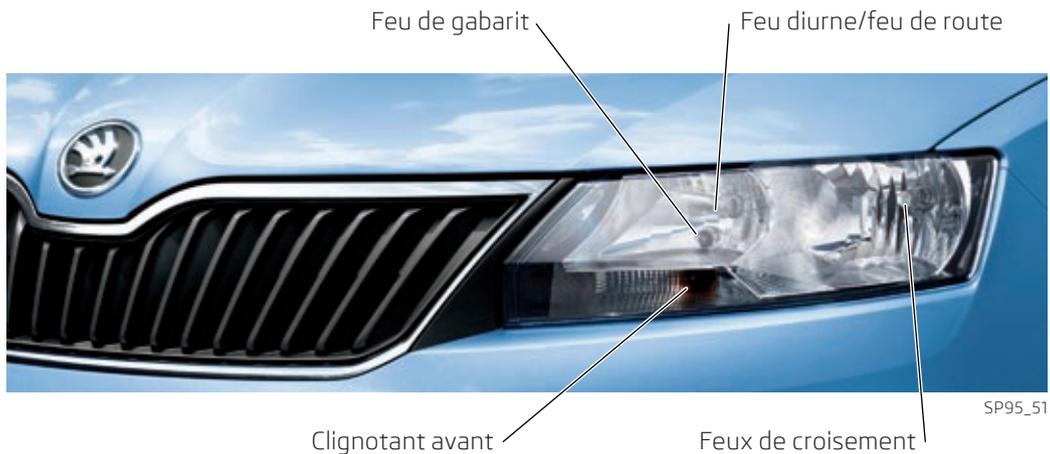


SP95_48

7. Eclairage du véhicule

7.1 Phares avant

Le phare avant contient en tout quatre ampoules et est divisé en trois chambres. Le phare extérieur est prévu pour le feu de croisement avec lampe halogène H 7/55 W Le phare le plus proche du centre du véhicule contient deux ampoules: Ampoule du feu diurne/feu de route H15 et du feu de gabarit avec ampoule W5W. Le feu H15 est une ampoule à deux fils, le fil 55 W est assigné au feu de route et le fil 15 W au mode Eclairage diurne. Le dernier feu est le phare intérieur inférieur - Feu directionnel doté d'une ampoule PY21W.



7.2 Fonction Day Light - Mode Eclairage de jour

Les feux diurnes sont enclenchés automatiquement après avoir mis le contact. Pour le mode Eclairage de jour, le fil 15 W de l'ampoule H15 et l'ampoule du feu de gabarit sont allumés.



Le commutateur pour l'éclairage diurne est en position 0. Pour activer/désactiver le mode Eclairage diurne, on utilise le commutateur sous le cache du coffret de fusibles dans le tableau de bord. Ce contacteur n'existe pas sur les modèles ŠKODA Rapid, qui sont équipés du système START-STOP (voir description de l'activation de l'éclairage diurne avec le système START-STOP à la page suivante de ce cahier).

Désactivation du mode Eclairage diurne sur les modèles ŠKODA Rapid avec système START-STOP

La désactivation se fait selon les étapes suivantes:

- Couper le contact
- Pousser la manette des clignotants en direction du volant et en même temps vers le bas puis la maintenir dans cette position
- Mettre le contact et attendre que le clignotant gauche clignote 4 fois
- Couper le contact - un signal acoustique, qui confirme la désactivation du mode Eclairage diurne, retentit
- Relâcher la manette des clignotants

L'activation du mode Eclairage diurne se fait de la même façon que pour la désactivation à la différence que l'on pousse la manette des clignotants vers le volant et en même temps **vers le haut**. Le signal confirmant l'activation est alors le clignotement du clignotant **droit**.

Spécification des ampoules

Feux de croisement	H7 12V/55W
Feu diurne/feu de route	H15 12V 15/55W Double fil
Feu de gabarit avant	W5W 12V/5W
Feu de gabarit arrière	W3W
Clignotant avant et arrière	PY21W
Phare antibrouillard avant	H8 12V/35W
Feu antibrouillard et feu de gabarit arrière	P21/4W Double fil
Feu stop et feu de gabarit	P21/4W Double fil
Troisième feu stop	DEL

7.3 Phares antibrouillard avec fonction Corner (clignotants)

Les phares antibrouillard sont posés au niveau du spoiler du pare-chocs inférieur et sont équipés d'ampoules halogène H8. En plus de leur fonction standard, les phares antibrouillard permettent aussi la fonction Corner qui est obtenue en allumant le phare antibrouillard droit ou gauche en fonction de la position du volant et en actionnant le clignotant sur le côté correspondant. En marche arrière, les deux phares antibrouillard avant sont allumés. Lorsque les phares antibrouillard sont allumés la fonction Corner est neutralisée.



SP95_50

7.4 Dispositif d'éclairage arrière combiné

Le dispositif d'éclairage arrière combiné est intégré à l'aile. Sur la cinquième porte du modèle Škoda Rapid, nous ne trouvons donc que le troisième feu stop. Le dispositif d'éclairage arrière combiné a la forme de la lettre C déjà connue pour Škoda.

Le dispositif d'éclairage contient en tout six ampoules:

- Ampoule du clignotant arrière
- Ampoule à deux fils pour le feu antibrouillard et le feu de gabarit arrière
- Ampoule à deux fils pour le feu stop et le feu de gabarit arrière
- Ampoule du feu de recul
- Deux ampoules des feux de gabarit séparés



SP95_52

8. Système des airbags

8.1 Airbags

Sur le modèle ŠKODA Rapid, le système des airbags est composé des éléments suivants:

- 6x Airbags
- 1) Airbag frontal du conducteur
- 2) Airbag frontal du passager avant - déconnectable
- 3) Airbag latéral du conducteur
- 4) Airbag latéral du passager avant
- 5) Airbag de tête pour les sièges de gauche
- 6) Airbag de tête pour les sièges de droite
- Unité de commande des airbags avec capteurs de choc intégrés
- Capteurs de chocs externes
- Témoin de contrôle du système des airbags sur le tableau de bord
- Contacteur de l'airbag du passager avant
- Témoin de coupure de l'airbag du passager avant
- Faisceau de l'installation électrique

Capteurs intégrés à l'unité de commande

Trois capteurs font partie de l'unité de commande:

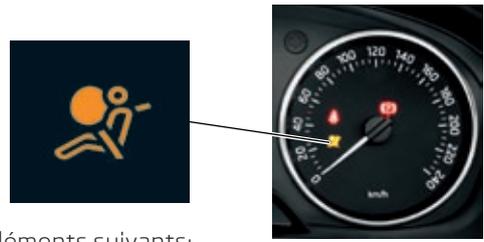
- Capteur CISS (Crash Impact Sound Sensing)
- Capteur d'accélération de choc frontal
- Capteur d'accélération de choc latéral

Le capteur CISS peut détecter le choc frontal dans un délai très court. L'onde de choc acoustique, que le capteur mesure, n'est pas encore perçue avant le ralentissement du véhicule qui est surveillé par les capteurs d'accélération. Les capteurs d'accélération fonctionnent sur le principe de l'accélération négative du véhicule, le premier capteur d'accélération détecte le choc frontal (conjointement au capteur CISS), l'autre seulement le choc latéral.

Capteurs externes

Quatre capteurs externes d'accélération, qui analysent l'accélération transversale du véhicule, sont installés dans le système des airbags du modèle ŠKODA Rapid. Ils sont reliés à l'unité de commande des airbags au moyen d'un faisceau de câbles.

Un capteur est installé respectivement dans la partie inférieure du montant B et dans la partie inférieure du montant C, de la même façon sur les deux côtés du véhicule. Ces capteurs relèvent tous les types de chocs latéraux. La commande décide alors de l'activation de l'airbag correspondant en se basant sur l'algorithme programmé, lequel analyse les signaux des capteurs externes mais aussi le signal du capteur d'accélération de choc latéral directement intégré à l'unité de commande.



SP95_92

Témoin de contrôle du système des airbags sur le tableau de bord



Airbag latéral du conducteur

Les airbags latéraux sont intégrés au rembourrage du dossier du siège avant.



Airbag latéral du passager avant

SP95_91



SP95_86

Airbag frontal sur la côté passager avant

Airbag frontal sur la côté conducteur



SP95_85

Airbag de tête pour les sièges gauches



Airbag de tête pour les sièges droits

SP95_90

8.2 Désactivation de l'airbag frontal du passager avant

L'airbag frontal du passager avant peut être neutralisé, il peut être désactivé au moyen du contacteur posé dans le vide-poches du tableau de bord sur le côté passager avant. Le contacteur est actionné avec la clé de contact.



SP95_89

La neutralisation de l'airbag du passager avant est signalée sur l'indicateur central du tableau de bord par l'éclairage du message OFF de couleur orange avec le pictogramme de l'airbag du passager avant.



SP95_88

9. Antennes, autoradio et MDI

9.1 Système d'antennes

Le modèle ŠKODA Rapid est équipé de deux systèmes d'antennes de base qui sont conçus pour les besoins des groupes définis des terminaux installés.

9.1.1 Système d'antennes pour autoradios avec un tuner

Les véhicules avec récepteur AM/FM et un tuner (autoradio Blues) sont équipés d'un système à une antenne qui est installée dans la partie arrière du toit du véhicule. La tige de l'antenne est amovible. Le signal est amené par l'antenne au récepteur AM/FM avec un câble co-axial avec lequel également l'amplificateur actif (12 V) du signal radio reçu placé dans le support d'antenne est alimenté.



Autoradio Blues

SP95_63



9.1.2 Système d'antennes pour autoradio 2 tuners, navigation et GSM

Les véhicules avec récepteur AM/FM à double tuner (Swing, Amundsen+) sont équipés d'un système à deux antennes. La première antenne tige est installée dans la partie arrière du toit du véhicule. La tige de l'antenne est amovible. Le signal est amené par l'antenne au récepteur AM/FM avec un câble co-axial avec lequel également l'amplificateur actif (12 V) du signal radio reçu est alimenté. Nous trouvons l'amplificateur dans le support d'antenne. Le chauffage de la lunette arrière est utilisé comme deuxième antenne. La deuxième antenne sert de source de signal pour le deuxième tuner radio.



Autoradio Swing

SP95_62



Système de navigation "AMUNDSEN+"

SP95_61

Antenne de toit FM primaire avec antenne de navigation intégrée

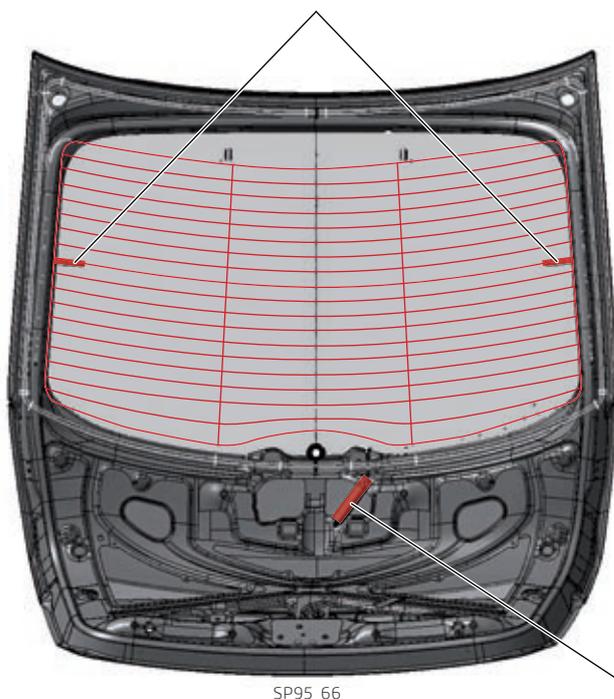
L'antenne AM/FM de tuner primaire et l'antenne de navigation GPS sont intégrées à ce type de récepteur de toit. Le support de l'antenne de toit contient un amplificateur de signal actif de l'antenne AM/FM (12 V) et de l'antenne GPS (5 V).



Antenne FM secondaire

L'antenne sur le capot du coffre à bagages utilise le chauffage de la lunette arrière qui est alimenté en tension grâce au chauffage. En vue du fonctionnement correct de l'antenne FM secondaire, la montée en tension du réseau de résistances est déconnectée sur les deux pôles par un circuit bouchon FM. Le signal est amené au moyen d'un câble co-axial par un récepteur FM via un transformateur d'impédances (R254). Disposition des isolateurs et du transformateur d'impédances, voir figure.

Pôle pour brancher le câble de raccordement, pour le chauffage de la lunette arrière. Les isolateurs font partie du câble de raccordement.



Emplacement de l'impédeur R254 par rapport au moteur d'essuie-glace de la lunette arrière



Impédeur R254 via lequel l'antenne est raccordée à l'autoradio

9.2 Interface MDI - Media Device Interface

Dans les véhicules ŠKODA Rapid, qui sont équipés de l'accessoire MDI, l'interface MDI peut utiliser l'équipement. L'interface MDI est composée d'un port d'entrée USB et d'une entrée AUX-IN. L'utilisateur du véhicule peut brancher des cartes mémoire MS externes via le port USB et écouter directement des fichiers de musique.

L'interface MDI est connectée à l'autoradio ou au système de navigation via l'unité de commande pour les appareils multimédia externe J650. - Les chansons et votre mode Play, l'affichage des noms des chansons et des interprètes sont sélectionnés au moyen de ces appareils.

Le port USB est connecté à l'unité de commande au moyen d'un câble enfichable Mitsumi. L'unité de commande J650 est installée sous le vide-poches du passager avant.



La fiche d'entrée, l'USB avec un signal numérique et la douille enfichable analogique AUX-IN se trouvent dans le véhicule au centre du tableau sous la commande du climatiseur.



10. Appareils et témoins de contrôle

10.1 Tableau de bord

Dans le modèle ŠKODA Rapid, trois versions de tableau d'interconnexion sont montées selon l'équipement.

10.1.1 Version de base du tableau de bord

La version de base du tableau de bord d'interconnexion est affecté à l'équipement Active. Le tableau est équipé de deux indicateurs analogiques - indicateur de régime (à gauche) et tachymètre (à droite).

Le visuel au centre indique les fonctions suivantes:

- **Montre**
- **Compteur kilométrique journalier et total**
- **Intervalles de maintenance**
- **Indicateur de niveau de carburant**
- **Recommandation de rapport**



SP95_59

10.1.2 Tableau de bord avec indicateur multifonctions central MFA

Cette version du tableau de bord d'interconnexion est affecté à l'équipement Ambition. Par rapport à la version de base, il est équipé d'un visuel central MFA avec ordinateur de bord.

Le visuel MFA central indique les mêmes fonctions que le visuel de la version de base du tableau de bord.

En outre, les données suivantes sont affichées:

- **Fonctionnement de l'ordinateur de bord**
- **Valeurs de la boîte de vitesses automatique**
(sur le modèles qui sont équipés de cette boîte de vitesses)

Le tableau de bord se distingue de la version de base du point de vue esthétique par les cadres chromés des indicateurs analogiques.



SP95_60

10.1.3 Tableau de bord avec indicateur multifonctions central Maxi DOT

Cette version du tableau de bord d'interconnexion est affecté à l'équipement Elegance. Le tableau de bord contient quatre indicateurs analogiques. Au niveau de l'indicateur de régime, il y a l'indicateur de température du liquide de refroidissement, dans la partie inférieure du tachymètre, nous avons l'indicateur de niveau de carburant. Le visuel central Maxi DOT permet, en plus des fonctions citées dans la versions inférieures, d'effectuer d'autres réglages des systèmes électroniques du véhicule. Les cadres des indicateurs analogiques sont chromés.



Visuel Maxi DOT

Le mode de fonctionnement du visuel d'information central Maxi DOT offre en outre des informations sur l'état momentané du véhicule, voir page précédente de ce manuel ainsi que les données suivantes:

- Indicateur multifonctions
- Autoradio
- Téléphone
- Système de navigation
- Boîte de vitesses automatique
- Informations des appareils raccordés au moyen de MDI



10.2 Témoins de contrôle

Les témoins de contrôle se trouvent au niveau de l'indicateur de régime et du tachymètre sur toutes les versions des tableaux de bord, ils signalent un fonctionnement correct ou des dérangements. Sur le tableau de bord avec visuel Maxi DOT, les témoins de contrôle identifiés par * dans le tableau sont remplacés par la signalisation sur le visuel central.

Liste des témoins de contrôle	
	Frein à main
	Système de freinage
	Détection de bouclage de la ceinture de sécurité
	Rechargement
	Ouverture de portière *
	Huile moteur *
	Température, quantité de liquide de refroidissement *
	Servo-direction
	Contrôle de stabilité (ESC)
	Contrôle de traction (ASR)
	Système antiblocage (ABS)
	Phare antibrouillard arrière
	Défaillance d'ampoule
	Système de contrôle des gaz d'échappement
	Préchauffage (moteur Diesel)
EPC	Contrôle de l'électronique du moteur (moteur à essence)
	Filtre à particules (moteur Diesel)
	- Réserve de carburant *
	Système des airbags
	Surveillance de la pression des pneus.
	Niveau de liquide dans le réservoir de lave-glace *
	Clignotant (gauche/droit)
	Phares antibrouillard.
	Tempomat
	Verrou de levier sélecteur
	Feux de route

11. Éléments de commande

11.1 Volant multifonctions

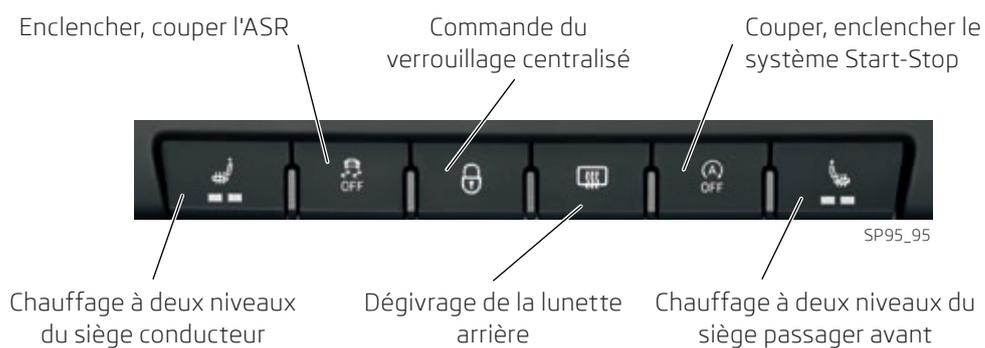
Le modèle ŠKODA Rapid peut être équipé d'un volant multifonctions sur demande. Le volant à quatre branches est, dans ce cas, équipé de touches pour la commande du téléphone, de l'autoradio et du système de navigation; ces touches se trouvent sur la branche supérieure gauche. La commande est composée de quatre touches, la touche centrale est aussi une touche de défilement (on peut appuyer dessus mais on peut aussi la faire rouler) - cette touche est destinée à la commande de certaines fonctions du téléphone, de l'autoradio et du système



SP95_93

11.2 Barrette de touches

La barrette de touches se trouve sur la panneau central du tableau de bord, sous la commande du climatiseur. Selon l'équipement du véhicule, elle contient jusqu'à six touches.



SP95_95



SP95_94

Notes

Aperçu du matériel didactique d'atelier distribué 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 Servodirection-direction
- 15 ŠKODA OCTAVIA
- 16 Moteur Diesel 1,9 I TDI
- 17 ŠKODA OCTAVIA Système de l'électronique confort
- 18 ŠKODA OCTAVIA Boîte de vitesses manuelle 02K, 02J
- 19 Moteurs à essence 1,6 I et 1,8 I
- 20 Boîte de vitesses automatique - Bases
- 21 Boîte de vitesses automatique 01M
- 22 Moteurs Diesel 1,9 I/50 kW SDI, 1,9 I/81 kW TDI
- 23 Moteurs à essence 1,8 I/110 kW et 1,8 I/92 kW
- 24 OCTAVIA, BUS CAN
- 25 OCTAVIA - CLIMATRONIC
- 26 OCTAVIA - Sécurité du véhicule
- 27 OCTAVIA - Moteur 1,4 I/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 I 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 I - 16 V 55/74 kW
- 36 ŠKODA FABIA - 1,9 I 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 I
- 46 ŠkodaSuperb; Présentation du véhicule; Partie I
- 47 ŠkodaSuperb; Présentation du véhicule; Partie II
- 48 ŠkodaSuperb; Moteur V6 2,8 I/142 kW à essence
- 49 ŠkodaSuperb; Moteur Diesel V6 2,5 I/114 kW TDI
- 50 ŠkodaSuperb; Boîte de vitesses automatique 01V
- 51 Moteur à essence 2,0 I/85 kW avec arbres de compensation et tubulure d'admission bi-étagée

No. Désignation

- 52 ŠkodaFabia; Moteur 1,4 I TDI avec système d'injection à pompe-injecteur
- 53 ŠkodaOctavia; Présentation du véhicule
- 54 ŠkodaOctavia; Composants électriques
- 55 Moteurs à essence FSI; 2,0 I/110 kW et 1,6 I/85 kW
- 56 Boîte de vitesses automatique DSG-02E
- 57 Moteur Diesel; 2,0 I/103 kW TDI avec ensembles pompe-injecteur, 2,0 I/100 kW TDI avec ensembles pompe-injecteur
- 58 ŠkodaOctavia, Châssis-suspension et direction assistée électromécanique
- 59 ŠkodaOctavia RS, Moteur 2,0 I/147 kW FSI Turbo
- 60 Moteur Diesel 2,0 I/103 kW 2V TDI; Filtre à particules avec additif
- 61 Systèmes de radionavigation dans les voitures Škoda
- 62 ŠkodaRoomster; Présentation du véhicule 1ère partie
- 63 ŠkodaRoomster; Présentation du véhicule 2ème partie
- 64 ŠkodaFabia II; Présentation du véhicule
- 65 ŠkodaSuperb II; Présentation du véhicule 1ère partie
- 66 ŠkodaSuperb II; Présentation du véhicule 2ème partie
- 67 Moteur Diesel 2,0 I/125 kW TDI avec système d'injection Common-Rail
- 68 Moteur à essence 1,4 I/92 kW TSI avec turbocompresseur
- 69 Moteur à essence 3,6 I/191 kW FSI
- 70 Transmission intégrale avec embrayage Haldex de la 4ème génération Generation
- 71 ŠkodaYeti; Présentation du véhicule 1ère partie
- 72 ŠkodaYeti; Présentation du véhicule 2ème partie
- 73 Système GPL dans les véhicules Škoda
- 74 Moteur à essence 1,2 I/77 kW TSI avec turbocompresseur
- 75 Boîte de vitesses automatique à 7 rapports OAM avec double embrayage
- 76 Voitures Green Line
- 77 Géométrie
- 78 Sécurité passive
- 79 Chauffage additionnel
- 80 Moteurs Diesel 2,0 I; 1,6 I; 1,2 I avec système d'injection Common-Rail
- 81 Bluetooth - dans les automobiles Škoda
- 82 Capteurs des automobiles - Entraînement
- 83 Moteur à essence 1,4 I/132 kW TSI avec double suralimentation (compresseur, turbocompresseur)
- 84 ŠkodaFabia II RS; Présentation du véhicule
- 85 Système KESSY dans les véhicules Škoda
- 86 Système START-STOP dans les automobiles Škoda
- 87 Antidémarrage avec transpondeur dans les véhicules Škoda
- 88 Systèmes de freinage et de stabilisation
- 89 Capteurs des véhicules - Sécurité et Confort
- 90 Satisfaction croissante des clients avec l'étude CSS
- 91 Réparations des installations électriques des véhicules Škoda
- 92 Škoda Citigo Présentation du véhicule
- 93 Boîte manuelle à cinq rapports OCF et boîte de vitesses à transmission robotiséeASG à cinq rapports
- 94 Diagnostic de la boîte de vitesses automatique OAM et 02E
- 95 ŠKODARapid - Présentation du véhicule

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.00.2002.94.40 (F) Niveau technique 09/2012

© ŠKODA AUTO a. s.

<https://portal.skoda-auto.com>