



ŠKODA KODIAQ

Présentation du véhicule

Partie I

Matériel d'atelier et de formation



SP112_1



SP112_2

Table des matières

Partie I

1. Introduction	5
1.1 Présentation du véhicule	5
2. Design de la carrosserie et éléments extérieurs du véhicule	6
2.1 Vue générale du design extérieur du ŠKODA KODIAQ	6
3. Dimensions du véhicule	9
3.1 Dimensions extérieures du véhicule	9
3.2 Dimensions intérieures du véhicule	10
3.3. Angles d'attaque	11
3.4 Volume du coffre	11
4. Intérieur du véhicule	12
4.1 Présentation de l'intérieur du véhicule	12
4.2 Concept des espaces de rangement à l'intérieur du véhicule	16
4.3 Solutions intelligentes	20
4.3.1 Protection des bords de la portière	21
5. Éclairage du véhicule	22
5.1 Phares avant	22
5.1.1 Phare avant variante BASIS	22
5.1.2 Phare avant variante TOP	25
5.1.3 Positionnement et réglage des phares	28
5.1.4 Solution de réparation de la fixation du phare avant	29
5.2 Feux groupés arrière	30
5.2.1 Feux groupés arrière – variante BASIS	30
5.2.2 Feux groupés arrière – variante TOP	32
5.2.3 Conception des feux groupés arrière	34
6. Carrosserie	36
6.1 Composition des matériaux de l'ossature de la carrosserie	36
6.2 Concept MQB du plancher de la carrosserie	38
6.3 Chapeau de la carrosserie	39
7. Pare-choc avant et arrière	40
7.1 Conception du pare-choc avant	40
7.2 Conception du pare-choc arrière	42
8. Châssis	44
8.1 Types de châssis	44
8.1.1 Essieu avant McPherson	46
8.1.2 Essieu arrière à quatre éléments avec ossature auxiliaire	48
8.1.2.1 Variantes de l'essieu arrière	49
8.2 Régulation adaptative du châssis DCC	51
8.2.1 Principe de régulation adaptative du châssis	51
8.2.2 Aperçu du système de régulation adaptative du châssis	52
8.2.3 Commande du système de régulation adaptative du châssis	52
9. Système de freinage	54
9.1 Unités de commande pour les systèmes de freinage et de stabilisation	55
9.2 Freins	57
9.2.1 Spécification des freins utilisés – essieu avant	57
9.2.2 Spécification des freins utilisés – essieu arrière	58
9.3 Cylindre de frein principal avec multiplicateur de pression de frein	59
9.4 Frein de stationnement électromécanique	59
10. Roues et disques	61
10.1 Roues en acier avec enjoliveurs sur toute la surface	61
10.2 Roues en alliage léger	61

Vous trouverez les instructions de montage et de démontage, de réparations, de diagnostic et les informations détaillées d'utilisation dans les appareils de diagnostic VAS et dans la littérature de bord.

La clôture rédactionnelle a eu lieu en 11/2016.

Le présent document ne fait pas l'objet de mises à jour.



SPT112_3

1. Introduction

1.1 Présentation du véhicule

Le ŠKODA KODIAQ est le premier véhicule de la société ŠKODA AUTO dans la catégorie des grands SUV.

Ce nouveau véhicule est représenté par son design caractéristique de la marque ŠKODA, par son espace intérieur exceptionnel ainsi que par des solutions pratiques et des technologies innovantes que l'on trouve plutôt dans les classes de véhicules supérieures.

Le véhicule est construit sur une plate-forme modulaire qui met accent sur sa construction allégée. La rigidité de la carrosserie est assurée par une vaste utilisation d'aciers à haute résistance.

Avec son moteur essence de base 1,4 TSI et l'entraînement des roues avant, le poids du ŠKODA KODIAQ à vide ne fait que 1452 kg, avec un moteur 1,4 TSI avec l'entraînement 4×4, le poids s'élève à 1540 kg.

Le ŠKODA KODIAQ dépasse la ŠKODA OCTAVIA de seulement 4 cm en longueur, cependant, dans le cadre du segment des SUV, il offre un espace intérieur de taille exceptionnelle permettant ainsi de transporter cinq personnes en toute sécurité et en grande version, il peut même transporter sept personnes.

Les deux sièges en troisième rang sont proposés en option ; le ŠKODA KODIAQ est ainsi le premier modèle à sept places dans l'histoire récente de la marque ŠKODA.



SP112_4

2. Design de la carrosserie et éléments extérieurs du véhicule

2.1 Vue générale sur le design extérieur du ŠKODA KODIAQ

Le nouveau modèle est basé sur l'étude VisionS qui a été présentée au Salon automobile de Genève 2016 (voir les figures SP112_1 et SP112_2 sur la deuxième page de la couverture du présent document).

Le design de la carrosserie, en suivant la tradition des nouveaux modèles ŠKODA AUTO, fait référence au cristal tchèque. L'inspiration par la tradition verrière tchèque est particulièrement reflétée sur le design des feux arrière 3D.

Les lignes et reliefs marqués sur les portières latérales et le capot, un puissant hayon, une importante garde au sol, des bordures de garde-boues « carrées », tout cela donne une idée sur la taille importante ainsi que la robustesse de ce véhicule.



calandre design protégeant également le capteur radar

phares avant doubles avec bande LED pour éclairage de jour et phares antibrouillard intégrés dotés de fonction Corner

nouvelle gamme de jantes design,

miroirs électriques rabattables avec éclairage directionnel intégré et une caméra Area View

le design des fenêtres latérales crée une illusion d'un bloc uni



la forme de la bordure de garde-boue « carrée » fait partie du langage design de ŠKODA SUV

SP112_5

massives protections en PVC typique des SUV sur les bords inférieurs des portières latérales



SP112_6

barre du pare-choc imitant une bande de roulement

feux arrière en deux parties en forme de la lettre C dotés de technologie LED

Parmi les autres éléments créant le design extérieur du véhicule figurent les barres de toit, le chrompaket (ceinture chromée autour des vitres latérales) et le toit coulissant panoramique qui peut être rajouté en option.



3. Dimensions du véhicule

3.1 Dimensions extérieures



Dimensions extérieures du véhicule - ŠKODA KODIAQ

Longueur	4697 mm
Largeur	1882 mm
Largeur avec rétroviseurs	2087 mm
Hauteur	1655 mm
Empattement	2791 mm
Garde au sol	187 mm * / 188 mm **
Écartement des roues avant	1586 mm
Écartement des roues arrière	1576 mm

Remarque : La hauteur et la garde au sol correspondent au poids de fonctionnement du véhicule sans conducteur.

* Variante cinq places, ** Variante sept places.

3.2 Dimensions intérieures



Dimensions intérieures du véhicule - ŠKODA KODIAQ	
Largeur aux coudes avant	1527 mm
Largeur aux coudes arrière	1510 mm
Espace au-dessus du siège avant	1059 mm
Espace au-dessus du siège arrière	1014 mm
Espace devant les genoux des passagers sur les sièges arrière	104 mm

3.3. Angles d'attaque

Angles d'attaque* - ŠKODA KODIAQ

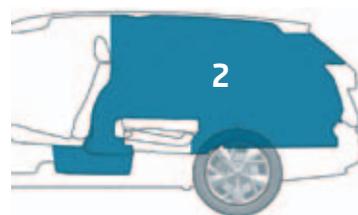
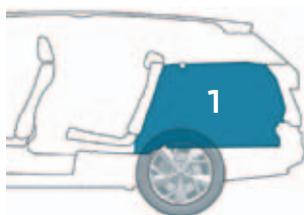
Angle d'attaque avant - version cinq places	19,1 °
Angle d'attaque avant - version sept places	19,2 °
Angle d'attaque arrière - version cinq places	15,6 °
Angle d'attaque arrière - version sept places	15,3 °

* Les valeurs en question indiquent l'inclinaison maximale de la pente que le véhicule peut descendre ou monter à faible vitesse sans que les pare-chocs ou le bas du châssis touchent la pente. Les valeurs dans le tableau correspondent à la charge maximale possible à l'avant, c'est-à-dire de l'essieu arrière.

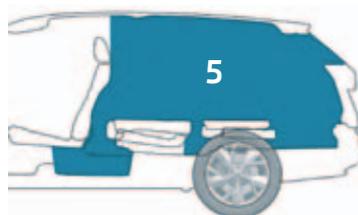
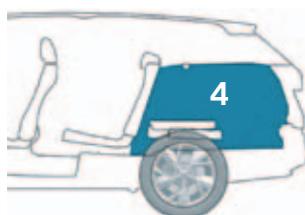
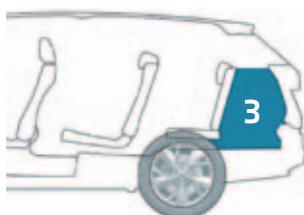
3.4 Volume du coffre

Tableau de volumes du coffre du ŠKODA KODIAQ	figure numéro	version cinq / sept places	volume
volume de base du coffre de la version 5 places	1	5	720 l
volume maximal du coffre de la version 5 places	2	5	2065 l
volume de base du coffre de la version 7 places	3	7	270 l
volume du coffre de la version 7 places avec les sièges du 3 ^{ème} rang rabattus	4	7	630 l
volume maximal du coffre de la version 7 places	5	7	2005 l

ŠKODA KODIAQ - Coffre de la version 5 places



ŠKODA KODIAQ - Coffre de la version 7 places



4. Intérieur du véhicule

combiné d'appareils



SP112_85

écran d'infotainment



SP112_83

4.1 Présentation de l'intérieur du véhicule

Le design de l'intérieur du modèle ŠKODA KODIAQ est une continuité du design extérieur et offre à l'équipage tout le confort d'un véhicule spacieux utilisant des technologies modernes.

Le véhicule communique avec le conducteur par l'intermédiaire d'un nouveau tableau de bord regroupé et d'un grand écran de l'infotainment.

Le volant multifonction du ŠKODA KODIAQ est désormais chauffant.

Les sièges avant sont chauffants et ventilés. Le deuxième rang de sièges est également chauffé. Le ŠKODA KODIAK est le premier modèle de la société équipé de troisième rang de sièges.

Le confort thermique des passagers dans le nouveau ŠKODA KODIAQ est assuré par une climatisation à trois zones permettant de régler séparément la température de l'air également pour le deuxième rang de sièges.

L'orientation à l'intérieur du véhicule est facilitée par un éclairage d'ambiance, qui est aussi un élément design, et qui est situé dans les panneaux de portières latérales.



volant chauffant multifonction

SP112_81



deuxième rang de sièges



SP112_78

troisième rang de sièges



SP112_86



commande de la climatisation
et du chauffage du deuxième rang de sièges

SP112_82



SP112_77



système d'éclairage d'ambiance LED
de l'intérieur du véhicule
sur les portières latérales avant et arrière

SP112_87

sièges avant avec un massif guidage latéral



SP112_124

espace de rangement dans la portière latérale avant avec un espace pour bouteilles



SP112_83

Les sièges pour conducteur et passager avant sont dotés d'un massif guidage latéral et d'une assise ergonomique et prolongée.

Selon l'équipement du véhicule, la boîte de rangement refermable sur l'avant de la console centrale peut contenir :

- Phone box
- prise 12 V
- allume-cigare
- cendrier
- entrée USB et AUX

(Dans certains véhicules, la boîte de rangement n'est pas équipée de couvercle.)

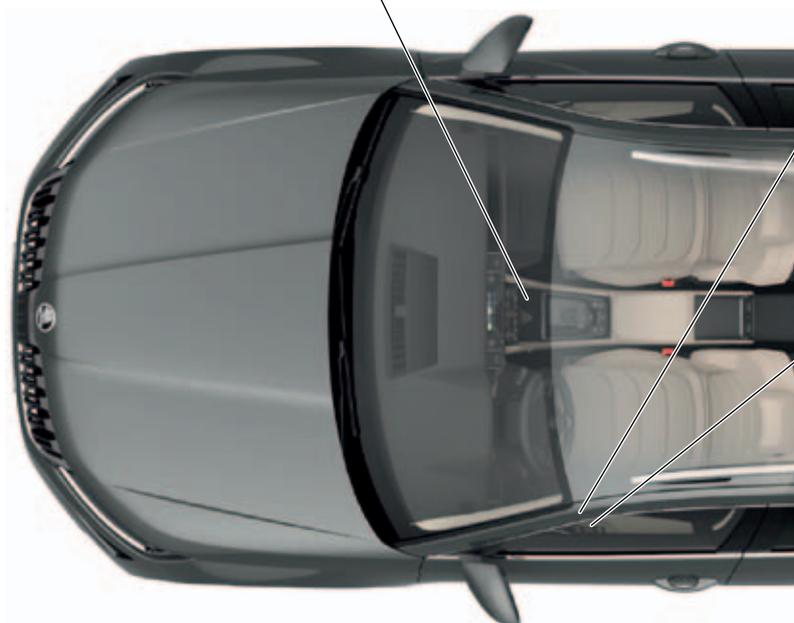
Le ŠKODA KODIAQ peut être équipé d'une commande électrique du hayon qui peut également être contrôlé à l'aide d'un bouton depuis le siège du conducteur.

Le ŠKODA KODIAQ peut être également équipé d'une commande électrique de sécurité enfants sur les portières, cette commande est aussi accessible depuis le siège du conducteur. Les boutons de sécurité enfants empêchent l'ouverture des portières arrière à l'aide de la poignée interne ainsi que l'ouverture des vitres électriques.



SP112_130

espace de rangement refermable sur l'avant de la console centrale



le bouton est situé sur le panneau des portières latérales avant du conducteur



SP112_78

bouton de la commande électrique du hayon



SP112_86



SP112_82

la commande des rétroviseurs et des vitres est complétée de deux nouveaux boutons activer/désactiver la sécurité enfants des portières arrière



SP112_77

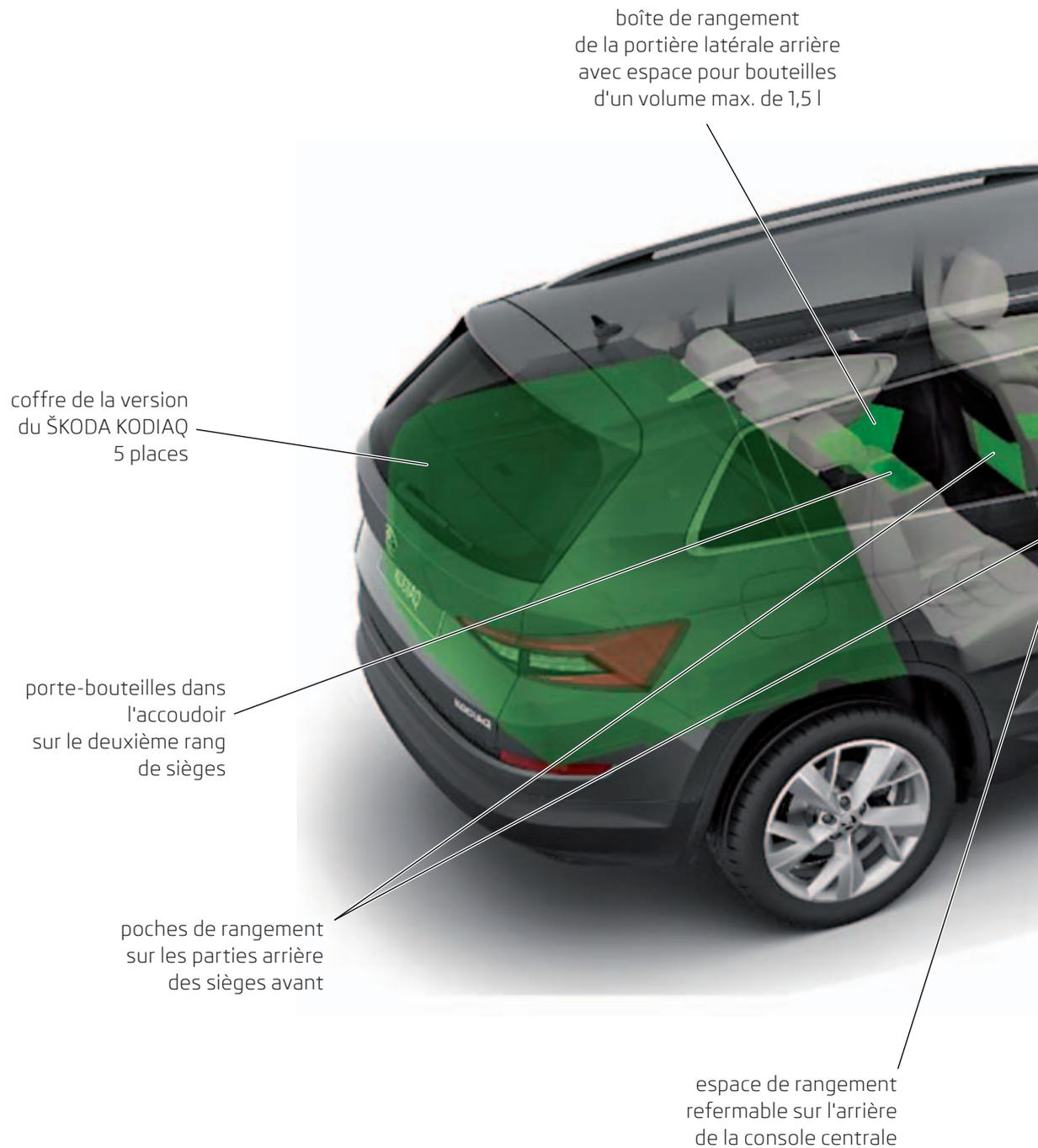


SP112_129

Le ŠKODA KODIAQ dispose d'un système moderne de filets de fixation à l'intérieur du coffre

4.2 Concept des espaces de rangement à l'intérieur du véhicule

L'intérieur du modèle ŠKODA KODIAQ propose une large gamme d'espaces et de boîtes de rangement fort pratiques.



boîte de rangement
de la portière latérale avant
avec espace pour bouteilles
d'un volume max. de 1,5 l

boîte de rangement
dans le tableau de bord
devant le passager avant

boîte basculante inférieure
dans le tableau de bord
devant le passager avant

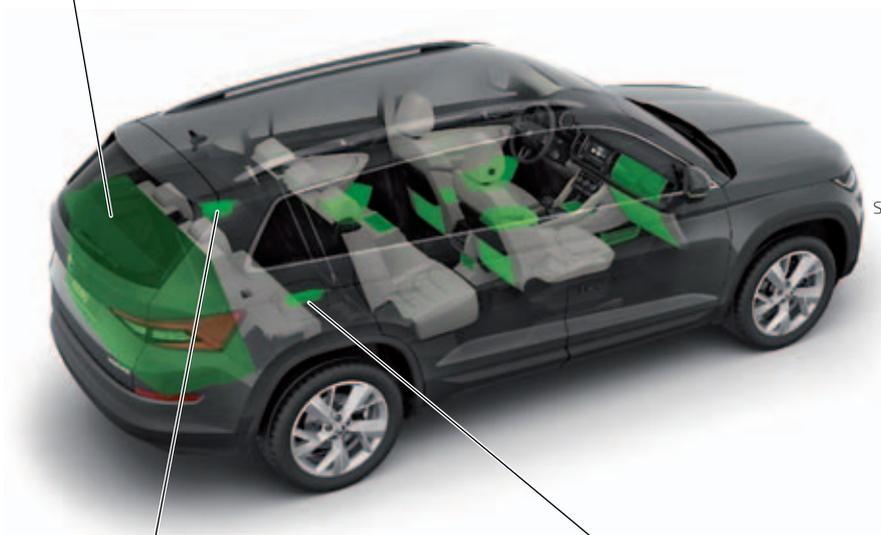
SP112_9A

filet de rangement sur l'avant
de la console centrale

boîte de rangement
refermable sur l'avant
de la console centrale

boîte de rangement
sous l'accoudoir
à l'avant

coffre de la version du
ŠKODA KODIAQ 7 places



SP112_9B

support pour téléphone
portable pour
le troisième rang
de sièges à droite



porte-bouteille
pour le troisième rang
de sièges à gauche

SP112_95



SP112_94

boîte de rangement
du côté
du conducteur



SP112_93

boîte de rangement
du côté
du conducteur

boîte
porte-lunettes

boîte de rangement inférieure
dans le tableau de bord
devant le passager avant



SP112_10

boîte de rangement
refermable sur l'avant
de la console centrale

boîte de rangement
sous l'accoudoir à l'avant

boîte de rangement
dans la portière latérale avant
avec un espace pour bouteilles

boîte de rangement
dans la portière latérale avant
avec un espace pour bouteilles

boîte de rangement inférieure
dans le tableau de bord
devant le passager avant

4.3 Solutions intelligentes



SP112_76

Appuis-tête latéraux du « paquet sommeil ».



SP112_73

Des boîtes de rangement de parapluies sont accessibles depuis le côté latéral des portières avant.



SP112_13

Compartiments pour la monnaie, les cartes de stationnement et les cartes SD dans les compartiments de rangement devant le conducteur et le passager avant.

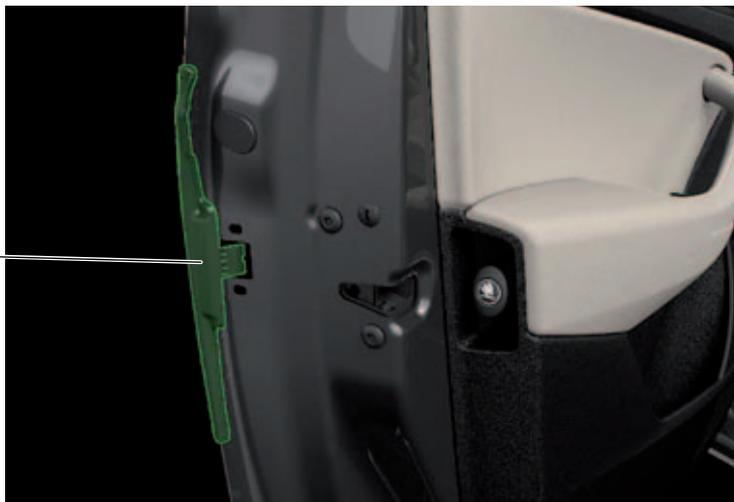
4.3.1 Protection des bords de la portière

En tant que premier véhicule de la famille ŠKODA AUTO, le modèle ŠKODA KODIAQ est équipé d'une solution intelligente sous forme d'une protection des bords de la portière qui est automatiquement rétractable.

Les bords des portières sont protégés par une protection en plastique automatiquement rétractable qui prévient les dommages qui peuvent être causés lors de leur ouverture.

La protection rétractable est installée sur les portières latérales avant et arrière. Lors de la fermeture de la portière, l'élément de sécurité se rétracte automatiquement. La sortie de l'élément est entièrement mécanique.

Élément de protection de la portière



SP112_12



SP112_11



SP112_65

5. Éclairage

5.1 Phares avant

Le ŠKODA KODIAQ existe en deux variantes des phares avant, BASIS et TOP. Le phare BASIS existe en version avec ou sans phare antibrouillard :

- variante Basis sans phare antibrouillard
- variante Basis avec phare antibrouillard
- variante Top - phare 100% LED

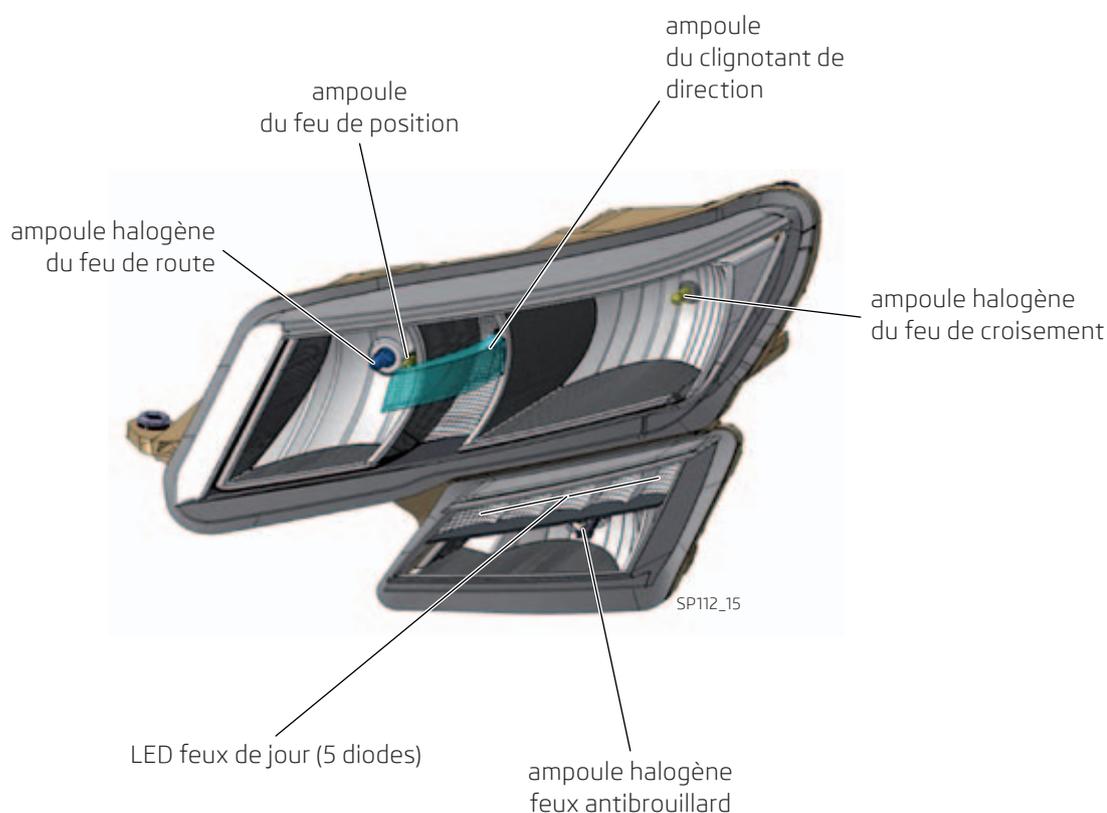
Le phare principal, y compris le phare antibrouillard, est conçu comme un monobloc consistant d'une partie supérieure et d'une partie inférieure.

5.1.1 Phare avant variante BASIS

Le phare avant de modèle ŠKODA KODIAQ en version de base BASIS est équipé de deux ampoules halogènes **H7** dans sa partie supérieure, la première a la fonction de feu de croisement et la deuxième a la fonction de feux de route. Le projecteur est également équipé d'une ampoule **W5W** ayant la fonction de feu de position. L'ampoule **PWY 24W** a la fonction de clignotant de direction.

La partie inférieure du projecteur est munie d'une source **LED (5 diodes)** qui sert pour éclairer de jour. Si la variante BASIS est dotée de feu antibrouillard, la partie inférieure du projecteur avant est équipée également d'une ampoule halogène **H8** ayant la fonction de feu antibrouillard.

Vue sur le côté avant du phare - variante BASIS





phare avant,
variante BASIS

SP112_22



éclairage de jour
(LED: 5 diodes)

SP112_22



feu de position

SP112_25



feu de croisement
(feu de croisement +
feu de position)

SP112_23



feu antibrouillard
(feu antibrouillard + feu de croisement
feu de position)

SP112_26



feu de route
(feu de route +
feu de position)

SP112_24



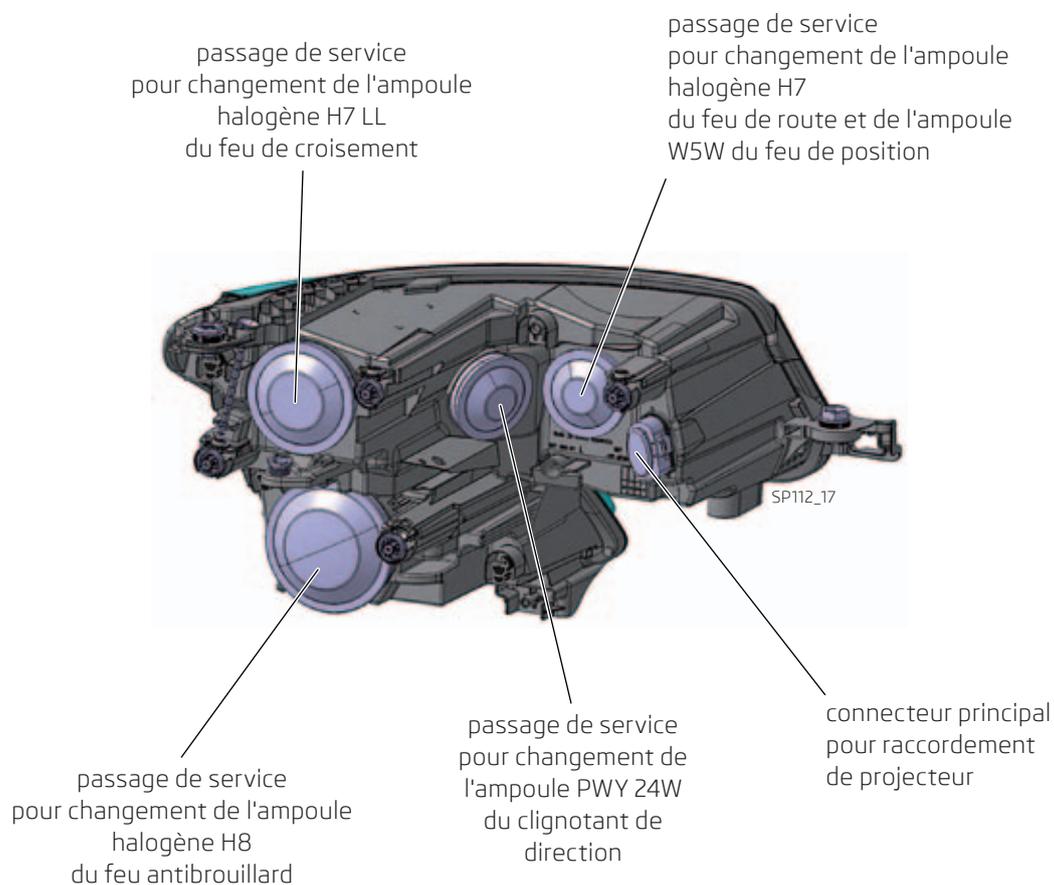
clignotant

SP112_21

Spécification des sources lumineuses du phare avant - variante BASIS

feu de croisement	H7 LL 55W
feu de route	H7 55W
feu de position	W5W LL 5W
éclairage de jour	5 ampoules LED
clignotant	PWY24W
feu antibrouillard	H8

Vue sur le côté arrière du phare - variante BASIS

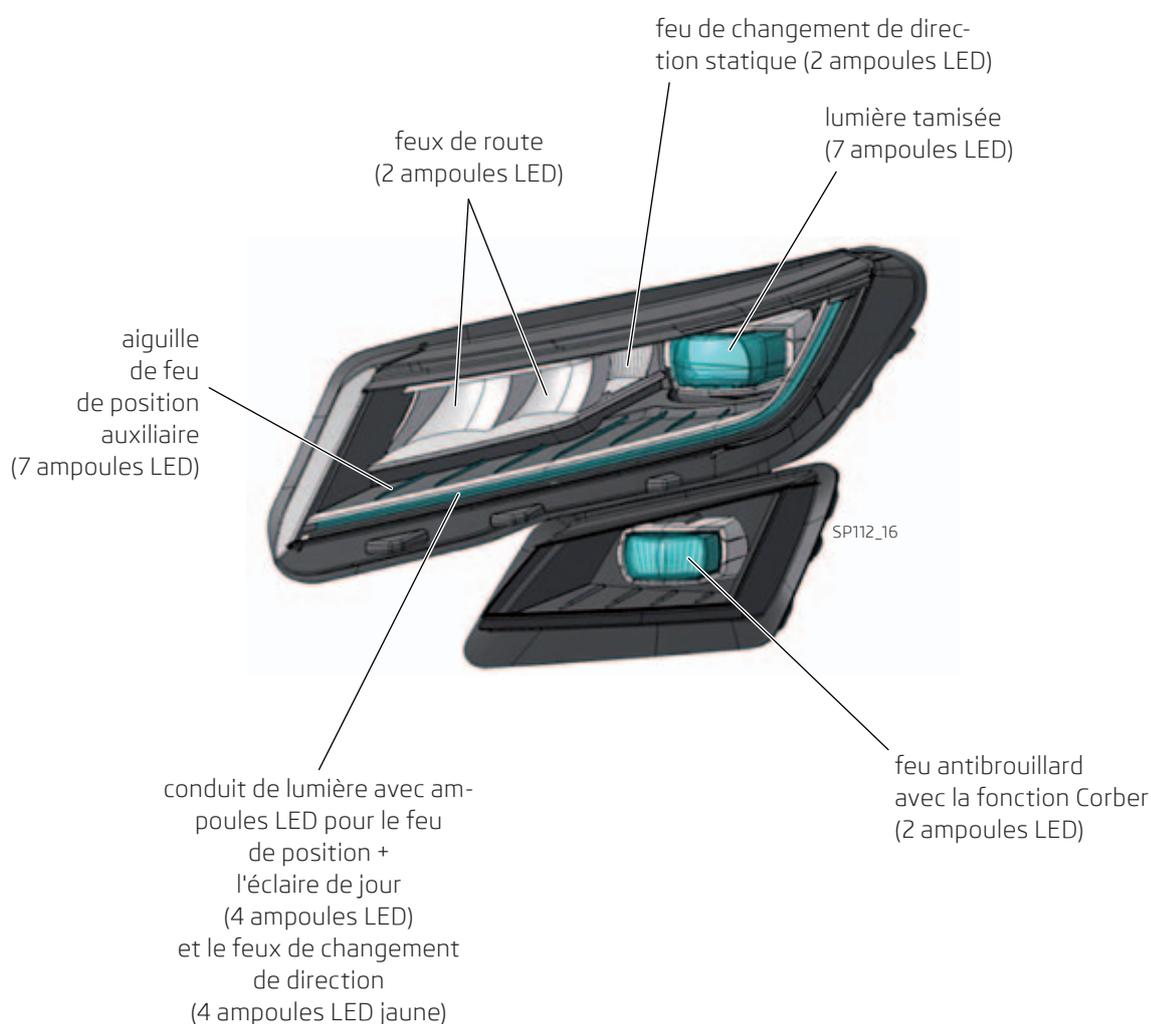


Pour le projecteur de la variante BASIS, l'ampoule halogène H8 du feu antibrouillard ne dispose pas de la fonction Corner (feux de changement de direction). Cette fonction est disponible uniquement pour le projecteur en variante TOP.

5.1.2 Phare avant variante TOP

Le phare avant en variante TOP du modèle ŠKODA KODIAQ est équipé uniquement d'ampoules LED. Par l'intermédiaire d'un conduit de lumière commun, trois fonctions sont assurées : Feux de position et éclairage de jour (source lumineuse 4 ampoules LED) et feu de changement de direction (source lumineuse 4 ampoules LED jaune). La partie supérieure du projecteur est équipée de deux ampoules LED pour le feu de route et de deux ampoules LED pour le feu de changement de direction statique. La lumière tamisée située à droite de la partie supérieure du projecteur est composée de sept ampoules LED. Le feu de position composé de conduit de lumière est complété d'un feu de position supplémentaire sous la forme de sept aiguilles. La partie inférieure du projecteur est équipée de deux ampoules LED pour le feu antibrouillard et est dotée de la fonction Corner : feux de changement de direction.

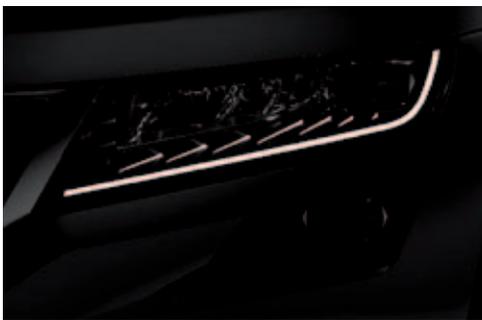
Vue sur le côté avant du phare - variante TOP





phare avant,
variante TOP

SP112_22



éclairage de jour
(conduit de lumière
avec source LED)

SP112_27



clignotant de direction
(conduit de lumière avec
source LED : couleur jaune)

SP112_30



feu de croisement
(feu de croisement
+ feu de position)

SP112_28



feu antibrouillard
(feu antibrouillard + feu de croisement
+ feu de position)

SP112_31



feu de route
(feu de route
+ feu de position)

SP112_29

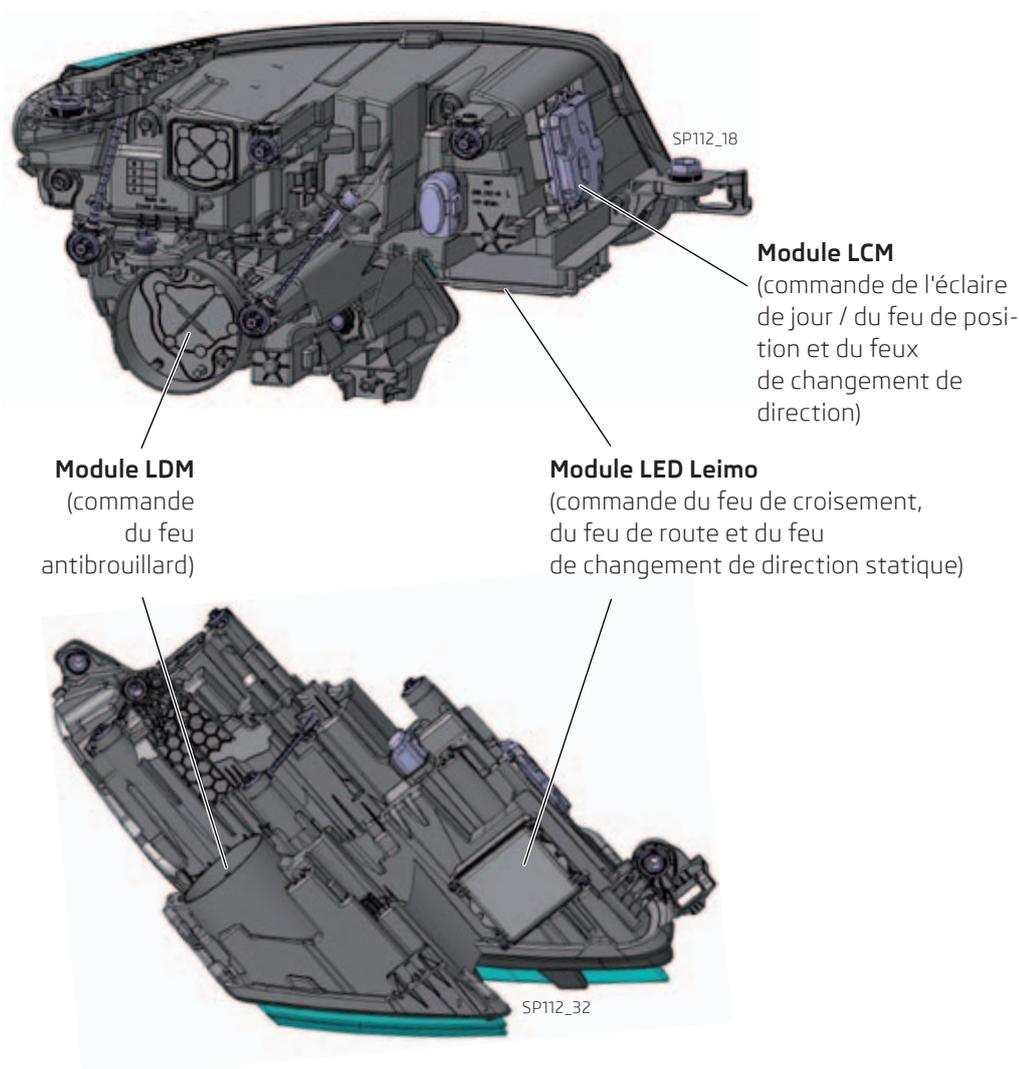
Spécification des sources lumineuses du phare avant - variante TOP

feu de croisement	7 ampoules LED
feu de route	2 ampoules LED
feu de changement de direction statique	2 ampoules LED
feu de position	conduit de lumière* (4 ampoules LED**) + aiguilles (7 ampoules LED)
éclaire de jour	conduit de lumière (4 ampoules LED **)
clignotant	conduit de lumière (4 ampoules LED jaune)
feu antibrouillard	2 ampoules LED

Remarques : * Feu de position / l'éclaire de jour et le clignotant de direction fonctionnent par un conduit de lumière commun.

** Un conduit commun à quatre diodes est utilisé pour le feu de position et l'éclaire de jour, la puissance du feu de position et de l'éclairage de jour peut être réglée.

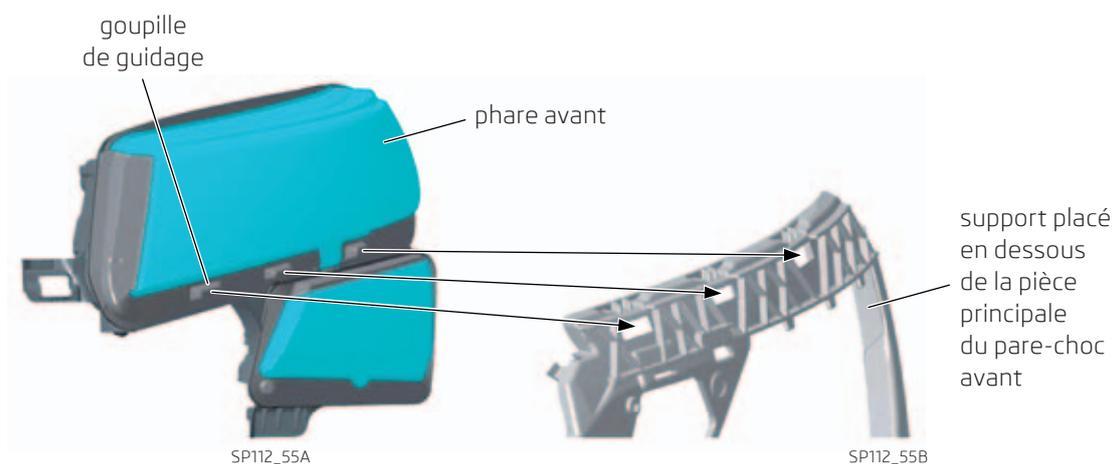
Vue sur le côté arrière et la partie inférieure du phare - variante TOP



5.1.3 Positionnement et réglage des phares

Positionnement du phare

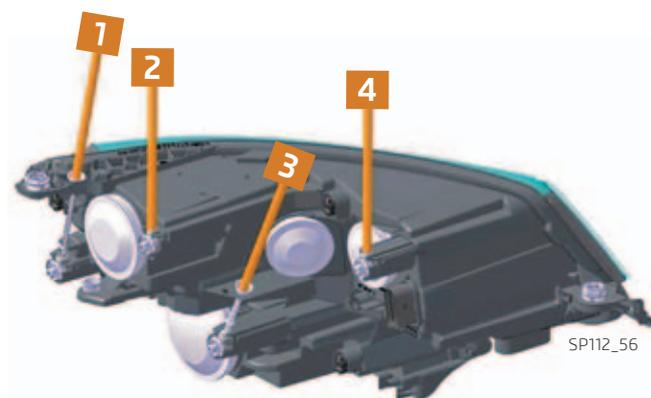
Le phare avant est positionné au moyen de trois goupilles de guidage, qui sont placées entre la parabole supérieure et inférieure, dans les orifices du support en dessous de la pièce principale du pare-choc avant. De ce fait, le phare avant est arrêté dans la direction de l'axe Z.



Réglage du phare avant

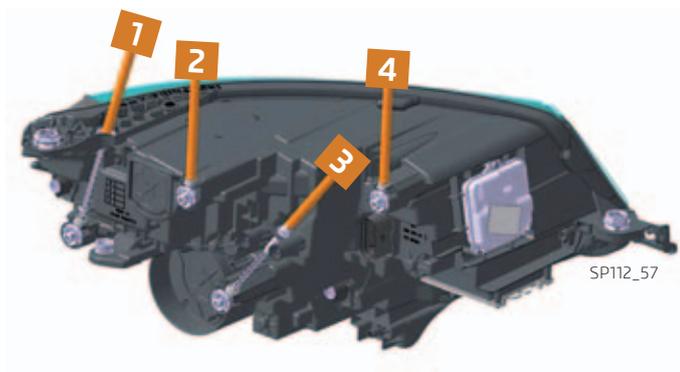
Le réglage en largeur et hauteur des paramètres lumineux du phare avant est effectué à l'aide des vis de réglage. Les vis de réglage pour chaque paramètre sont placées en positions similaires chez les deux variantes, BASIS et TOP. La version BASIS sans feu antibrouillard n'est pas équipée de vis de réglage en hauteur de la fonction antibrouillard.

Réglage du phare avant - variante BASIS



- 1 - réglage en largeur du feu de croisement
- 2 - réglage en hauteur du feu de croisement
- 3 - réglage en hauteur du feu antibrouillard (uniquement pour la variante BASIS équipée de feu antibrouillard)
- 4 - réglage en hauteur du feu de route

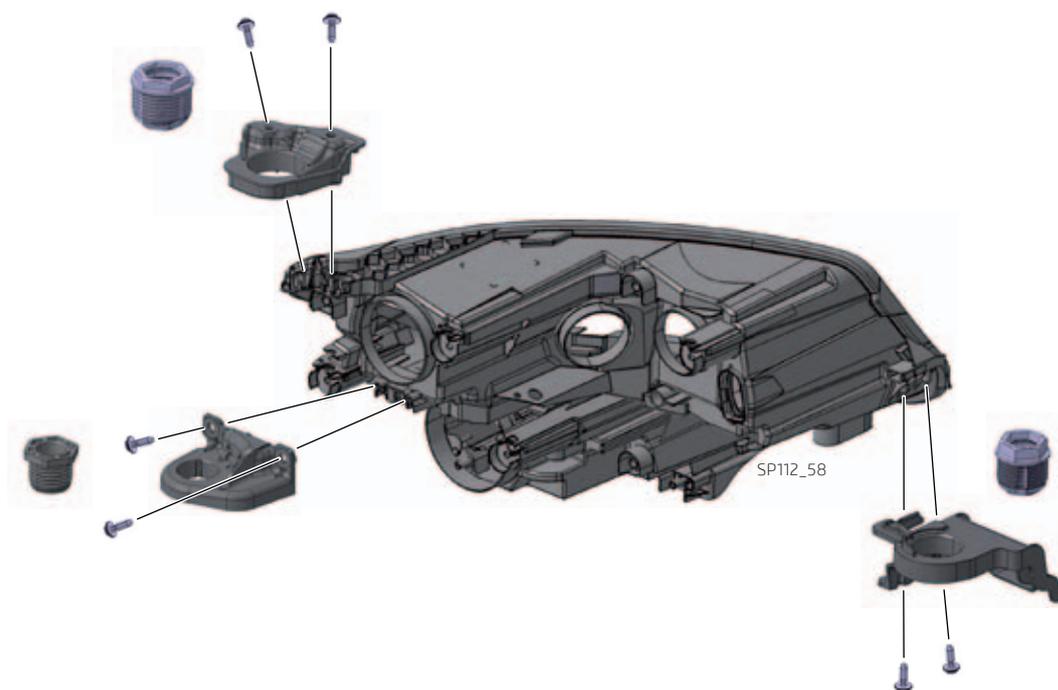
Réglage du phare avant - variante TOP



- 1 - réglage en largeur du feu de croisement
- 2 - réglage en hauteur du feu de croisement
- 3 - réglage en hauteur de feu antibrouillard
- 4 - réglage en hauteur du feu de route

5.1.4 Solution de réparation de la fixation du phare avant

En cas d'endommagement des fixations du phare (par exemple à cause d'un accident de route), le phare peut être repositionné à l'aide d'un kit mis à disposition. Il s'agit d'une solution efficace qui ne nécessite pas de soudage des matières plastiques. Chacun des trois points de montage du phare peut être remplacé par des pièces spécifiques de réparation qui se fixent à l'aide de deux vis M4 x 12 mm.

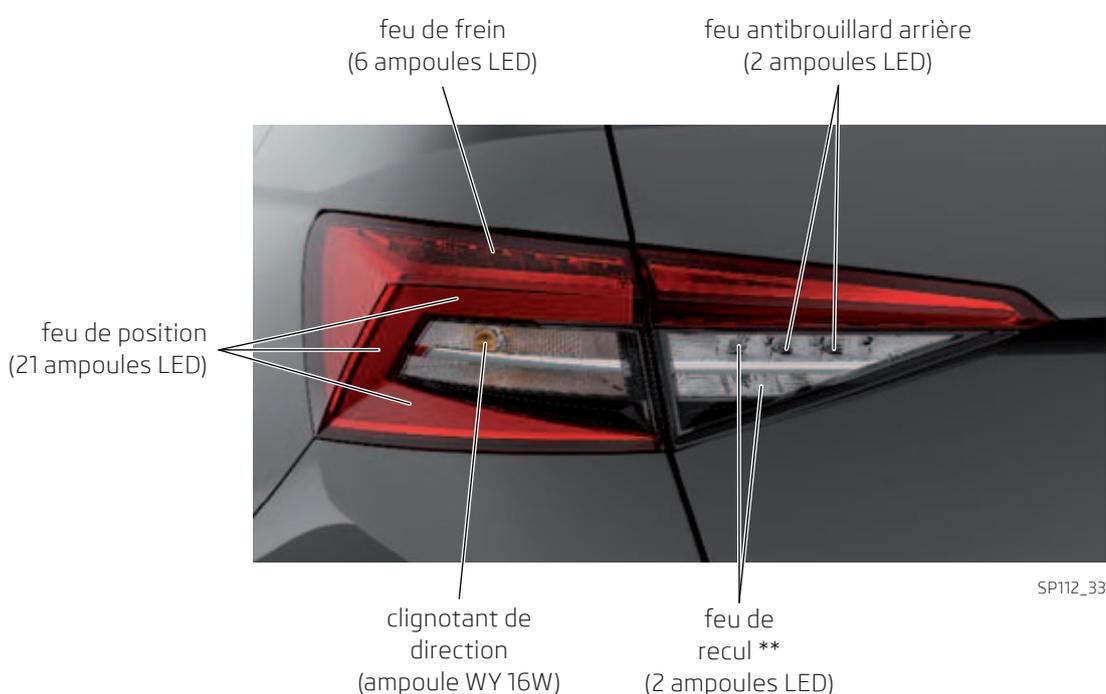


5.2 Feux arrière regroupés

Les feux arrière regroupés du modèle ŠKODA KODIAQ se composent de deux éléments situés l'un juste à côté de l'autre formant une ligne continue. Le premier - élément, de taille plus importante, est intégré dans l'espace de la barre latérale, le deuxième élément, intérieur des feux regroupés est intégré au hayon du véhicule. Les feux arrière regroupés sont fabriqués en deux versions, BASIS et TOP. Pour la variante BASIS, les ampoules sont combinées avec les sources LED. Les feux regroupés de la version TOP sont équipés uniquement de sources LED. Chacune des variantes présente sa propre conception de design.

5.2.1 Feux arrière regroupés - variante Basis

Les fonctions lumineuses des feux regroupés arrière sont assurées par diodes LED et la seule ampoule WY 16W a la fonction du clignotant de direction. Le design du feu de position copie la forme la lettre C. Chez la variante BASIS, le feu de position se trouve dans la partie extérieure du feu regroupé.



Remarque :

* Le feu de brouillard arrière est connecté uniquement du côté du conducteur.

** Le feu de recul chez la variante BASIS est connecté uniquement du côté du conducteur.

Spécification des sources lumineuses des feux arrière regroupés - BASIS

Feu de stop	6 ampoules LED
feu de position	21 ampoules LED
Clignotant de direction arrière	WY 16W
feu antibrouillard arrière	2 ampoules LED rouges
Feu pour la marche arrière	2 ampoules LED



fonction du feu de position

SP112_34



fonction du feu antibrouillard

SP112_37



fonction du feu de frein

SP112_35



fonction du clignotant
de direction

SP112_38

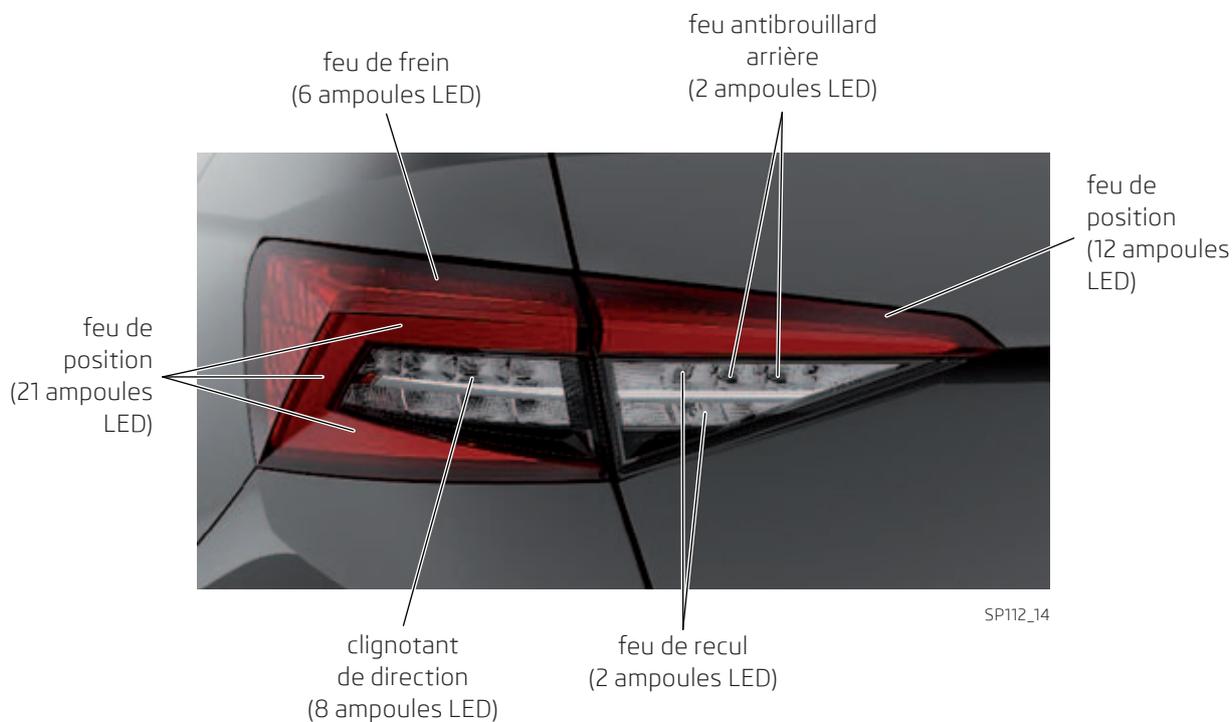


fonction du feu de recul

SP112_36

5.2.2 Feux arrière regroupés - variante TOP

Toutes les fonctions lumineuses des feux regroupés arrière sont assurées par diodes LED. Le design du feu de position copie la forme la lettre C également chez la variante TOP. Il se trouve dans la partie extérieure du feu regroupé (21 ampoules LED) et dans la partie intérieure (12 ampoules LED). Le clignotant de direction arrière fonctionne à l'aide de 8 diodes de couleur jaune.



Remarque :

* Le feu de brouillard arrière est connecté uniquement du côté du conducteur.

Spécification des sources lumineuses des feux arrière regroupés - TOP

Feu de stop	6 ampoules LED
feu de position	21 ampoules LED + 12 ampoules LED
Clignotant de direction arrière	8 ampoules LED jaune
feu antibrouillard arrière	2 ampoules LED rouges
Feu pour la marche arrière	2 ampoules LED



SP112_46

le design cristallin
du feu de position
arrière du feu regroupé
(véhicule : vue latérale)



fonction du feu de position SP112_39



fonction du feu antibrouillard SP112_42



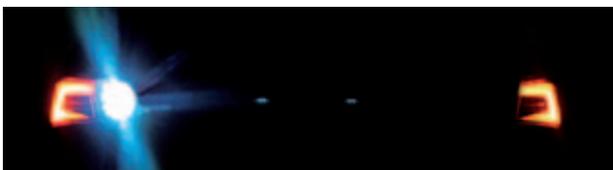
fonction du feu de frein SP112_40



fonction du clignotant de direction SP112_43



fonction du feu de recul SP112_41



feu de recul - variante BASIS SP112_47



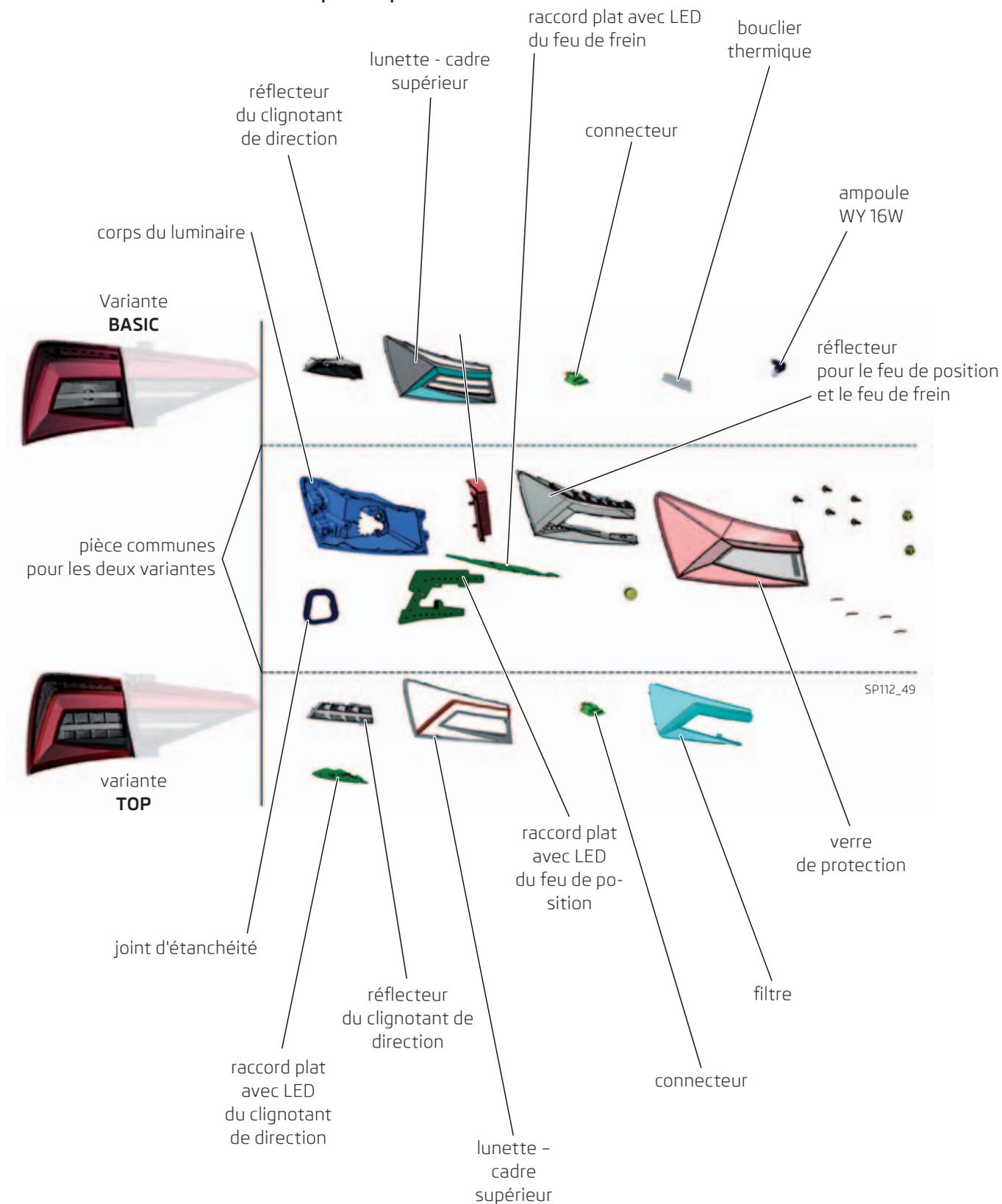
feu de recul - variante TOP SP112_48



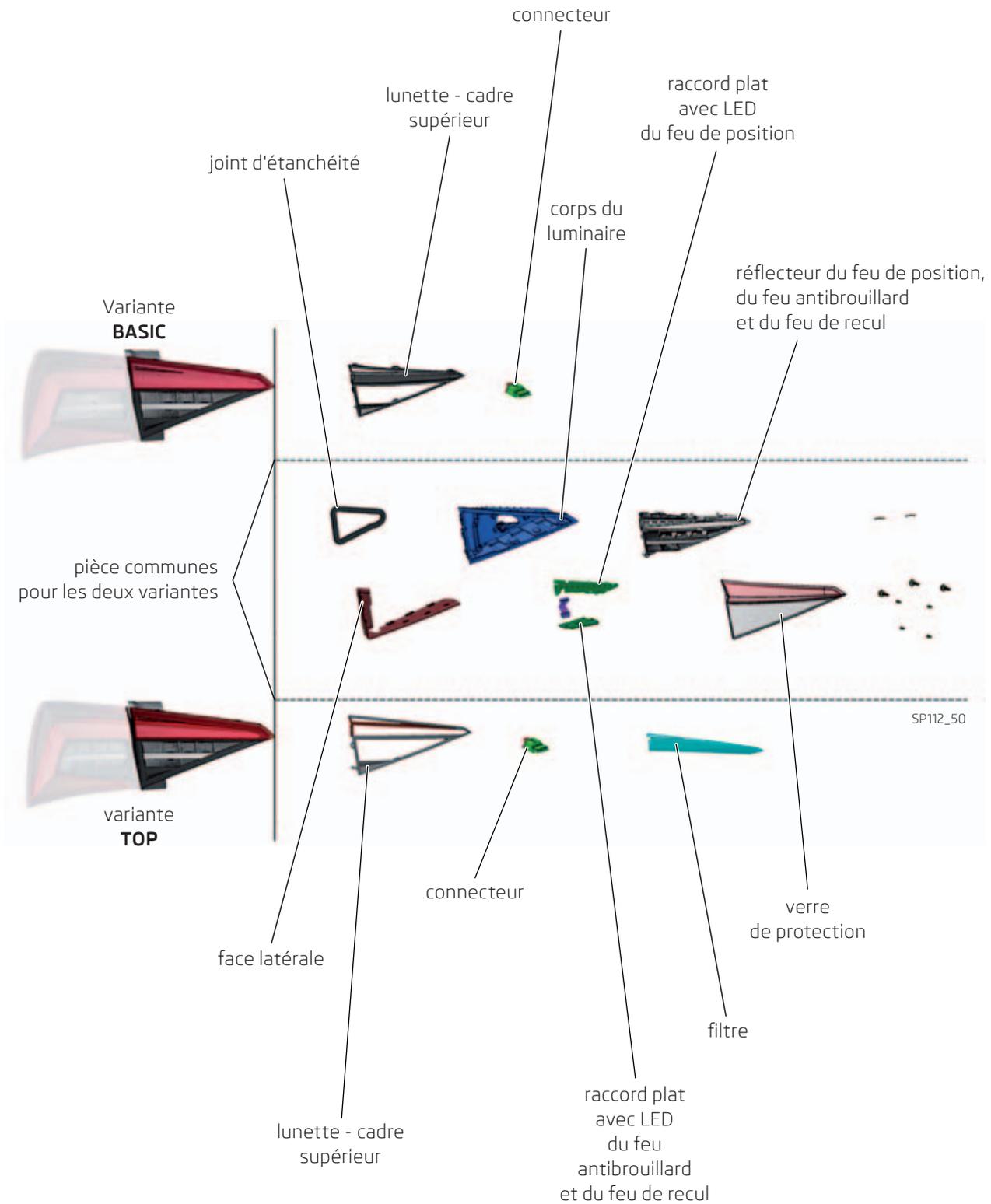
Chez la variante TOP, le feu de recul du feu regroupé arrière est connecté sur le côté droit et gauche du véhicule. Chez la variante BASIS, il est connecté seulement sur le côté du conducteur.

5.2.3 Conception du groupe de feux arrière

Partie extérieur n° 1 - situés dans l'espace de panneau latéral



Partie intérieure n° 2 - située dans l'espace de hayon



6. Carrosserie

6.1 Composition des matériaux de l'ossature de la carrosserie

La solidité exigée de la carrosserie du modèle ŠKODA KODIAQ a été obtenue en utilisant des aciers à haute résistance façonnés à chaud, des aciers à ultra haute résistance et des aciers à haute résistance à des endroits clé de la carrosserie et du plancher du véhicule.

L'acier à haute résistance façonné à chaud a été utilisé pour les parties de la carrosserie suivantes:

- renforts des montants A
- renforts des montants B
- montants A intérieurs
- pièce inférieure de la paroi transversale
- tunnel central
- renfort du plancher
- renfort du pare-choc avant
- renfort du pare-choc arrière

L'acier à haute résistance a été utilisé pour les parties de la carrosserie suivantes:

- rallongement des renforts des montants A
- plaques sur les longerons avant

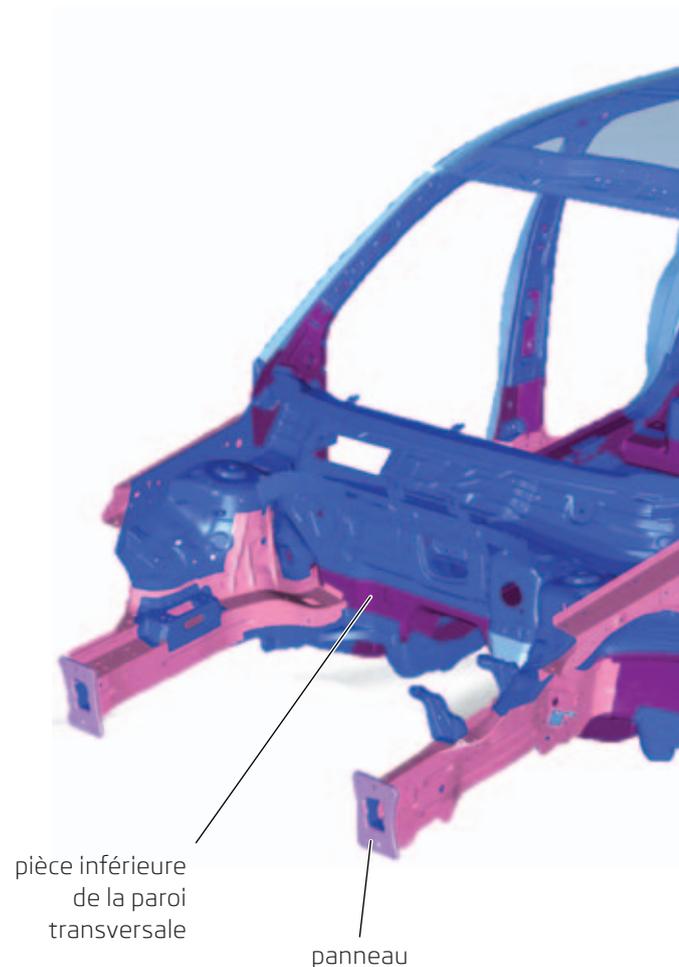
L'acier à haute résistance a été utilisé pour les parties de la carrosserie suivantes:

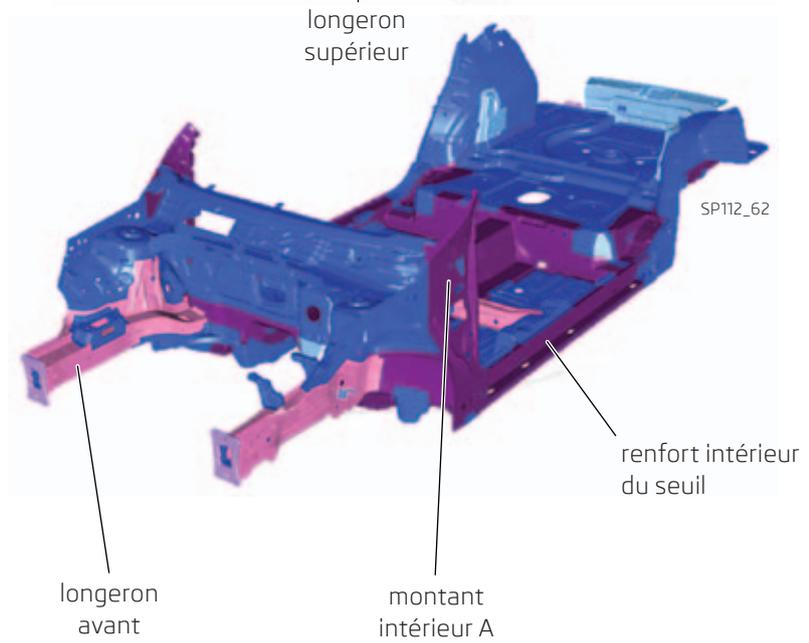
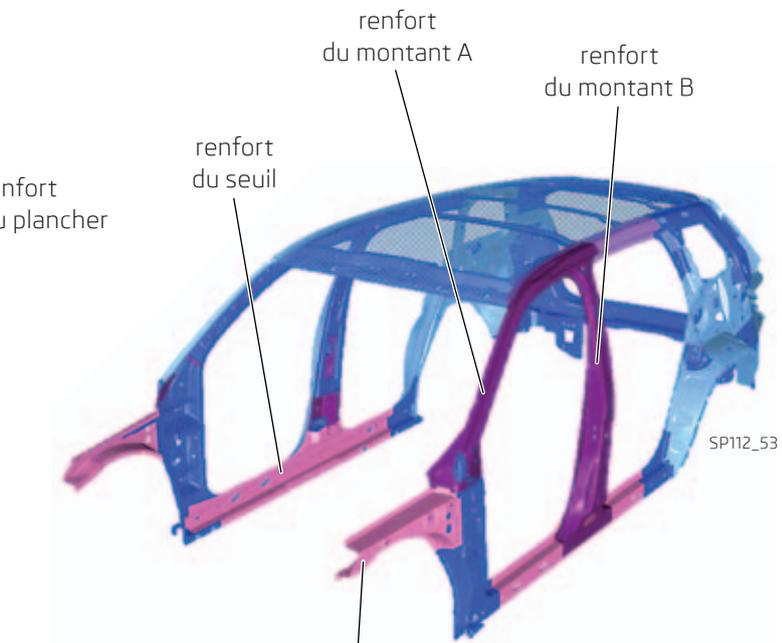
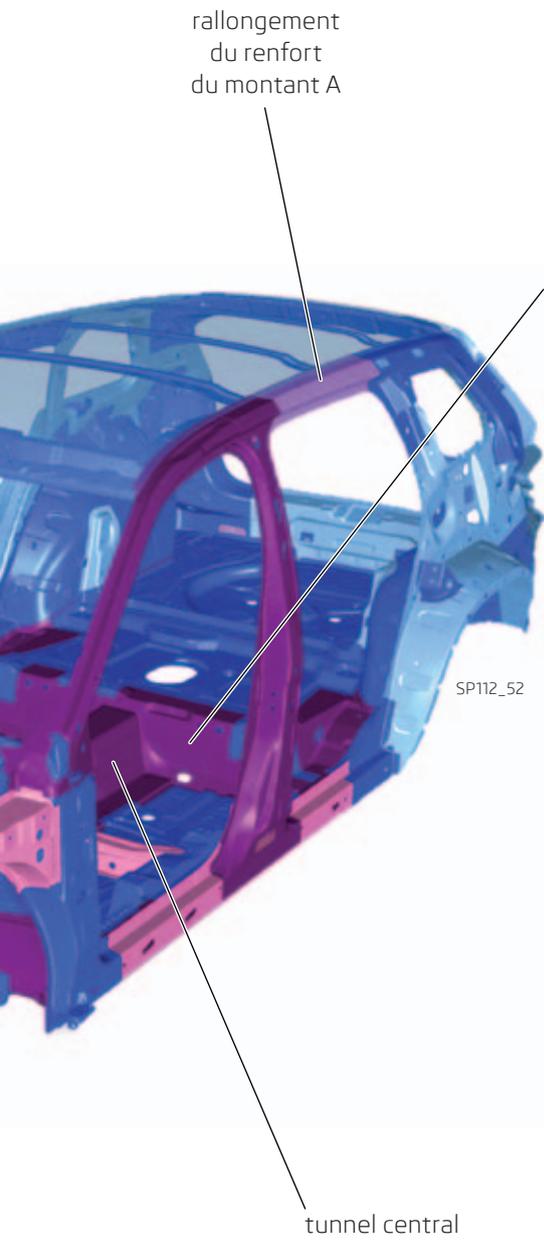
- longerons supérieurs
- longerons avant
- renforts des seuils

Lors de la construction du nouveau modèle ŠKODA KODIAQ nous avons particulièrement mis l'accent sur l'absorption efficace d'énergie par la structure de la carrosserie et de ce fait, sur la sécurité maximale des passagers lors d'un choc. L'utilisation de ces aciers a également apporté une diminution générale du poids de la carrosserie.

Classification d'acier:

-  acier à emboutir (LSS - Low Strength Steel)
-  acier à résistance élevée (HSS - High Strength Steel)
-  acier à haute résistance (AHSS - Advancet Strength Steel)
-  acier à ultra haute résistance (UHSS - Ultra High Strength Steel)
-  acier à haute résistance façonné à chaud (PHS - Press hardened Steel)





6.2 Concept MQB du plancher de la carrosserie

Définition de l'architecture MQB

L'architecture MBQ (abréviation de l'allemand Modularer QuerBaukasten) constitue un système de construction modulaire du groupe modulaire qui a été conçu pour les véhicules avec un emplacement transversal du moteur.

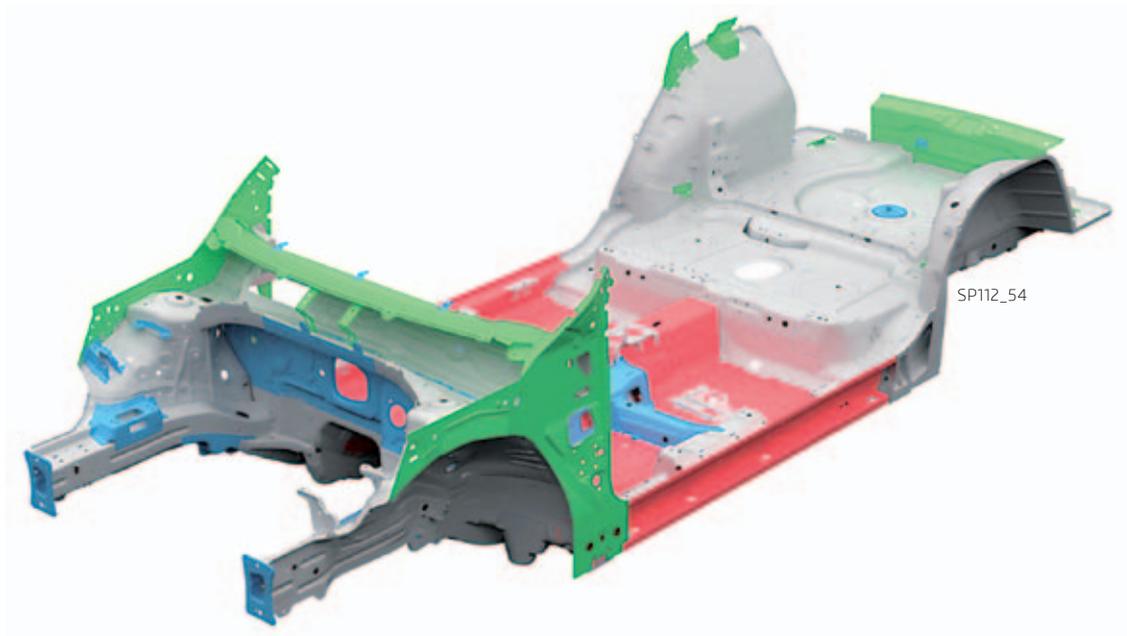
L'architecture MQB est une stratégie moderne qui est orientée vers le développement efficace des modules identiques qui peuvent être implémentés dans la plupart des véhicules fabriqués au sein du groupe Volkswagen. Ce nouveau système conduit à une réduction du nombre de pièces produites et, de ce fait, à la réduction des coûts liés au développement et à la production.

Partie de plancher de la carrosserie ŠKODA KODIAQ

Le plancher de la carrosserie du modèle ŠKODA KODIAQ a été conçu sur une plate-forme modulaire, **MQB-A (A1 + A2)**.

Le ŠKODA KODIAQ utilise des pièces en tôle **MQB A1** ainsi que les pièces **MQB-A2** utilisées, par exemple, sur le modèle Volkswagen Tiguan. En raison d'un large empattement du nouveau modèle ŠKODA KODIAQ, de nouvelles pièces de plancher **MBQ-A2** ont été également conçues.

Les pièces ŠKODA utilisées exclusivement pour le modèle ŠKODA KODIAQ sont marquées en vert, voir la figure suivante.



- pièces MBQ A2
- nouvelles pièces MBQ A2
- pièces MBQ A
- pièces ŠKODA

6.3 Chapeau de la carrosserie

Les tôles du chapeau de la carrosserie sont les pièces conçues uniquement pour le modèle ŠKODA KODIAQ, afin de créer un design inimitable et unique de véhicule ŠKODA.

Les renforts de protection du pare-choc avant et arrière ont également été développés exclusivement pour le véhicule ŠKODA Kodiak.



- pièces MQB
- pièces ŠKODA

7. Pare-chocs avant et arrière

7.1 Conception du pare-choc avant

Le pare-choc avant est assemblé à partir de plusieurs pièces avec des traitements de surface différents du plastique.

Une calandre assortie à la couleur de la peinture de la carrosserie est fixée à la pièce principale du pare-choc avant. Elle remplit à la fois la fonction d'un écran pour le capteur radar et d'un cache pour la caméra Area View. La calandre complète le cadre design couleur chrome. Les capteurs du système PLA sont fixés sur les faces latérales de la pièce principale du pare-choc avant.

La grille de cache centrale ainsi que les caches latéraux en PVC noir imitant une bande de roulement sont fixés dans l'orifice inférieur du cache avant (de la pièce principale du pare-choc). La grille de cache centrale et les caches latéraux permettent la fixation de quatre capteurs PDC.

Le spoiler et la pièce terminale (traverse inférieure pour la sécurité des piétons) sont également en PVC noir imitant une bande de roulement.

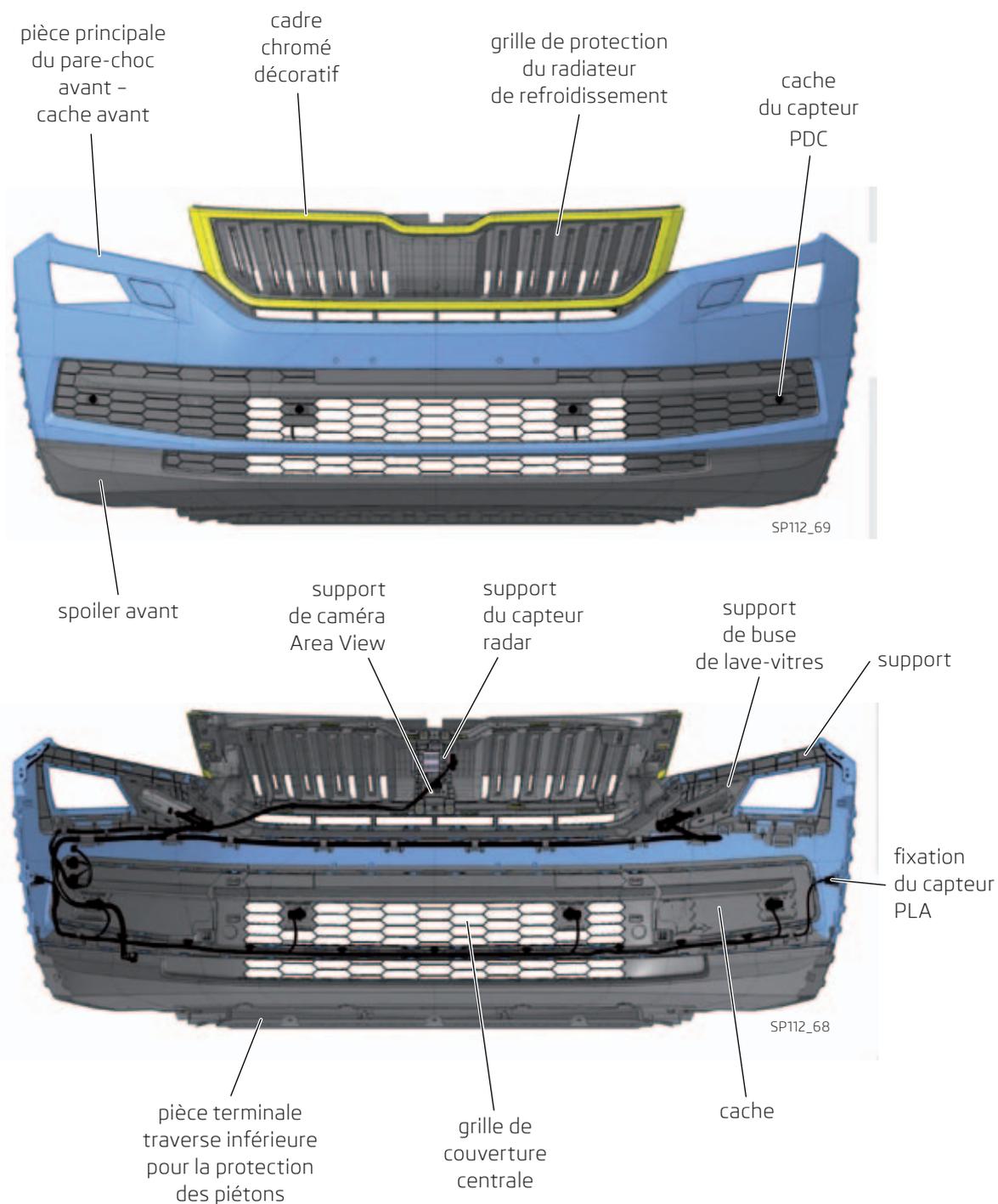


SP112_66



SP106_63

Vue frontale et plongeante du pare-choc avant



Composition du matériau:

- pièce chromée en plastique
- pièce chromée en plastique
- pièce en plastique de la même couleur que la carrosserie

7.2 Conception du pare-choc arrière

La partie principale du pare-choc arrière, qui est peinte de la même couleur que la carrosserie, est complétée par des verres réfléchissants rouges et d'une barre dont le design imite la bande de roulement. Sur les côtés latéraux de la pièce principale (du cache arrière) sont fixés, à l'aide de supports intérieurs, des capteurs du système PLA.

Le spoiler arrière en PVC noir en imitation d'une bande de roulement porte les capteurs et la partie électronique du système de la pédale virtuelle.



la barre imitant une bande de roulement sur le pare-choc relie optiquement les verres réfléchissants

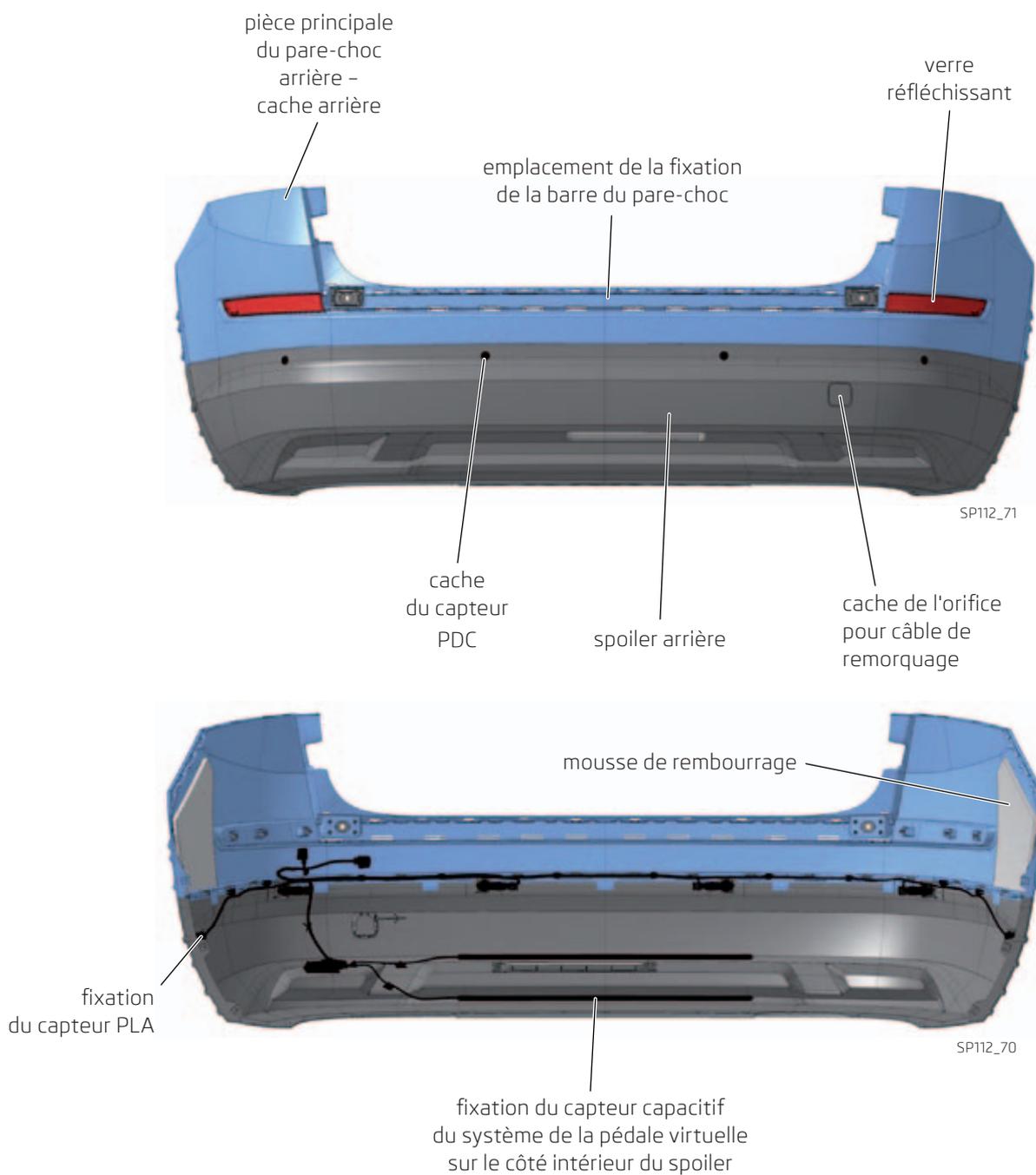


SP112_67



SP106_64

Vue frontale et plongeante du pare-choc arrière



Composition du matériau :

- pièce chromée en plastique
- pièce en plastique de la même couleur que la carrosserie

8. Châssis

8.1 Types de châssis

Essieu avant

L'essieu avant du modèle ŠKODA KODIAQ est formé par l'essieu de type McPherson.

Essieu arrière

L'essieu arrière du ŠKODA KODIAQ est composé d'un essieu à quatre éléments avec faux-châssis. Dans les véhicules 4x4, la transmission arrière avec l'embrayage 4x4 sont fixés à l'essieu.



Écartement de l'essieu avant **1586 mm**
Écartement de l'essieu arrière **1576 mm**
Empattement du véhicule **2791 mm**



essieu avant
McPherson



SP106_66

essieu arrière à quatre
éléments avec faux-châssis

empattement 2791 mm

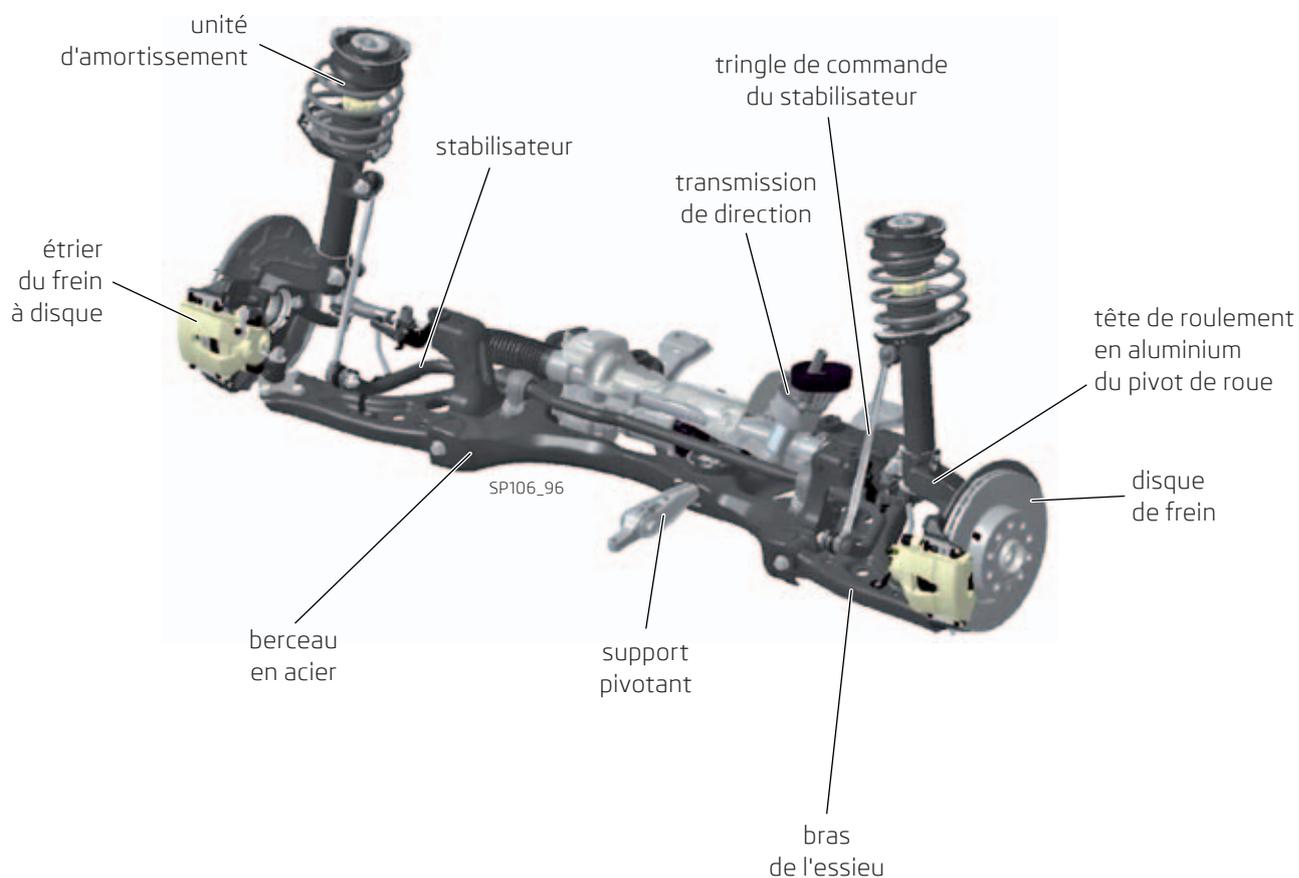
8.1.1 Essieu avant McPherson

Les roues motorisées avant sont équipées d'une suspension indépendante de type McPherson.

Chaque extrémité de l'essieu est constituée d'un bras triangulaire et d'un élément d'amortissement.

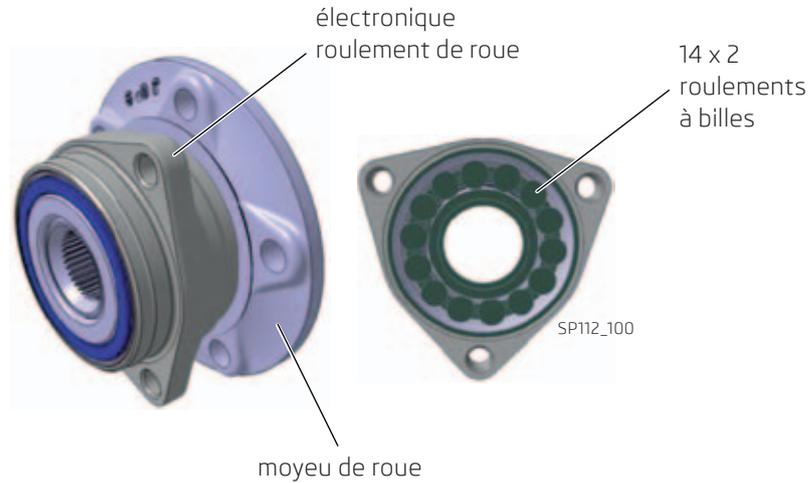
Caractéristiques de l'essieu avant:

- suspension indépendante des roues avant avec une bonne stabilité sur la chaussée
- roulement à billes en deux rangées à contact oblique d'un diamètre de 107 mm, vissé à la tête de la roue
- freins à disque à ventilation intérieure
- stabilisateur, diamètre 25 mm
- charge sur l'essieu avant jusqu'à 1250 kg



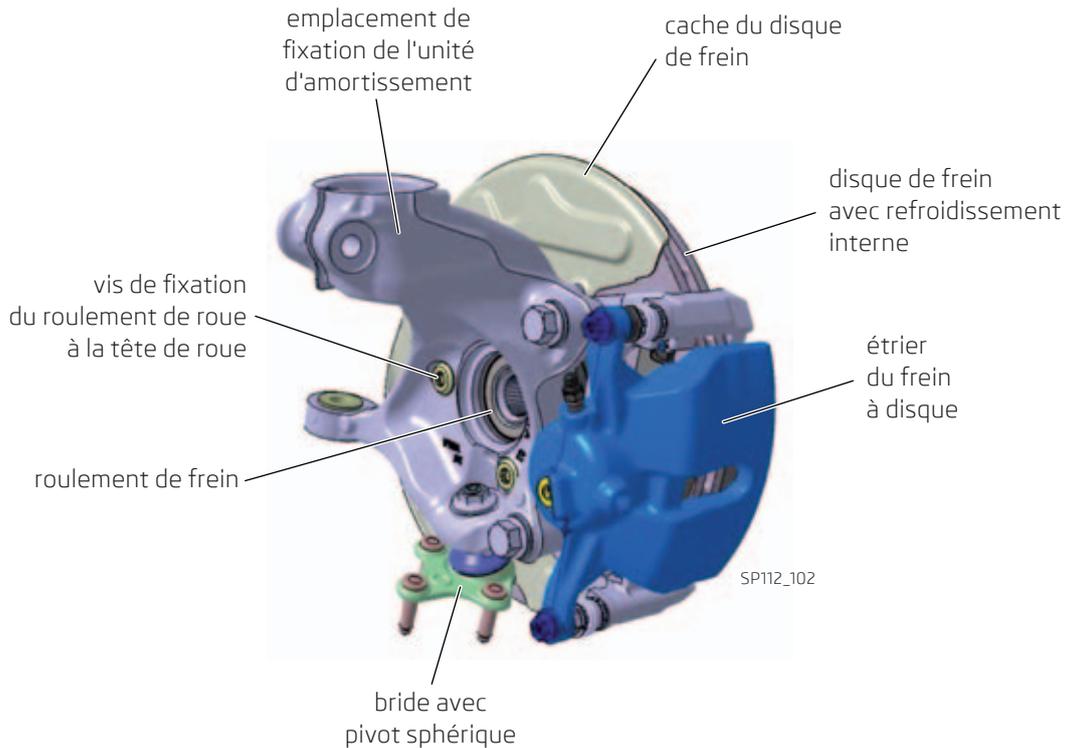
Roulement - essieu avant

Les roulements utilisés sont les roulements à billes en deux rangées à contact oblique (14 x 2 roulements à billes). Un roulement d'un diamètre de 107 mm est fixé à la tête du roulement du pivot de roue à l'aide de l'unité du roulement de roue. Le moyeu de roue à 5 vis porte le disque de roue. La capacité de charge de roulement est de 625 kg.



Tête de roulement du pivot de roue - essieu avant

La tête de roue est de construction standard, elle remplit la fonction de positionnement rotatif d'une roue sur l'arbre. La partie supérieure du moulage en aluminium de la tête de roue sert pour la fixation de l'unité d'amortissement. De plus, un étrier de frein est vissé au corps de la tête de roue. Le cache du disque de frein est également fixé à la tête de roue.



8.1.2 Essieu arrière à quatre éléments avec faux-châssis

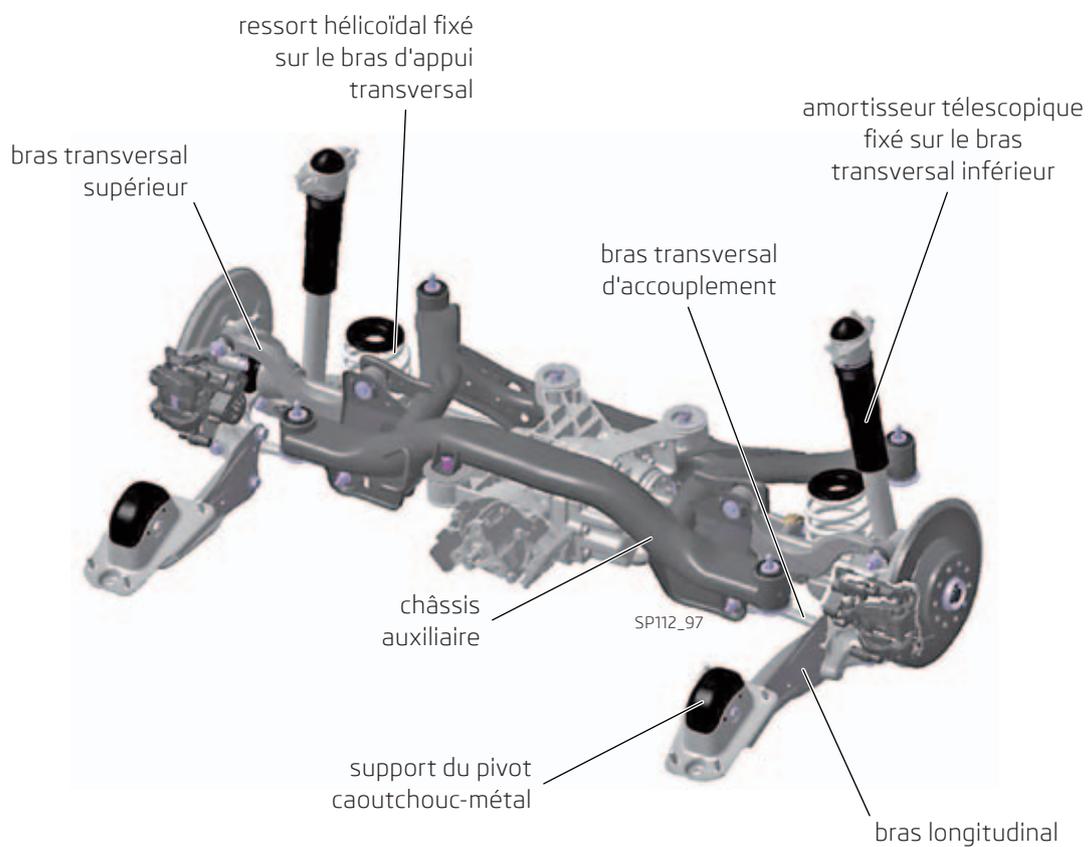
L'essieu arrière de ŠKODA KODIAQ se compose du faux-châssis au milieu et de support de roue à quatre bras sur chaque côté.

Les trois bras transversaux servent au guidage latéral des roues:

- bras transversal supérieur
- bras transversal inférieur (qui porte le ressort, l'amortisseur et le stabilisateur)
- bras transversal d'accouplement

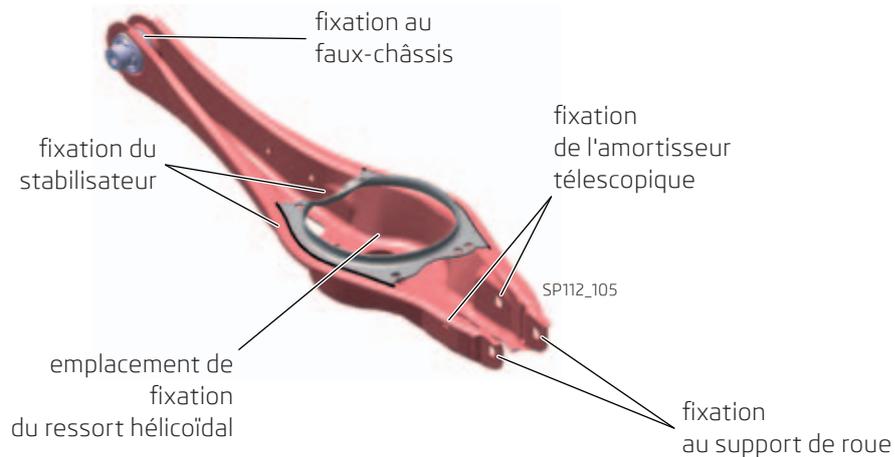
Le guidage longitudinal de roue est assuré par le bras longitudinal.

La conception à éléments multiples permet de réagir parfaitement à toutes les forces longitudinales et transversales qui apparaissent pendant la conduite.



Bras transversal inférieur

Le bras transversal inférieur porte le ressort, l'amortisseur et le stabilisateur.



8.1.2.1 Variantes de l'essieu arrière

Faux-châssis

Chez ŠKODA KODIAQ, il existe une seule variante unique de faux-châssis de l'essieu arrière à quatre éléments.

- faux-châssis pour emplacement de transmission arrière

Ce faux-châssis est utilisé pour les véhicules avec essieu arrière attelable avec embrayage 4x4, mais également pour les voitures à traction avant - dans ce cas, la transmission n'est pas montée dans le faux-châssis de l'essieu arrière.



Structure du faux-châssis et sa fixation sur la carrosserie

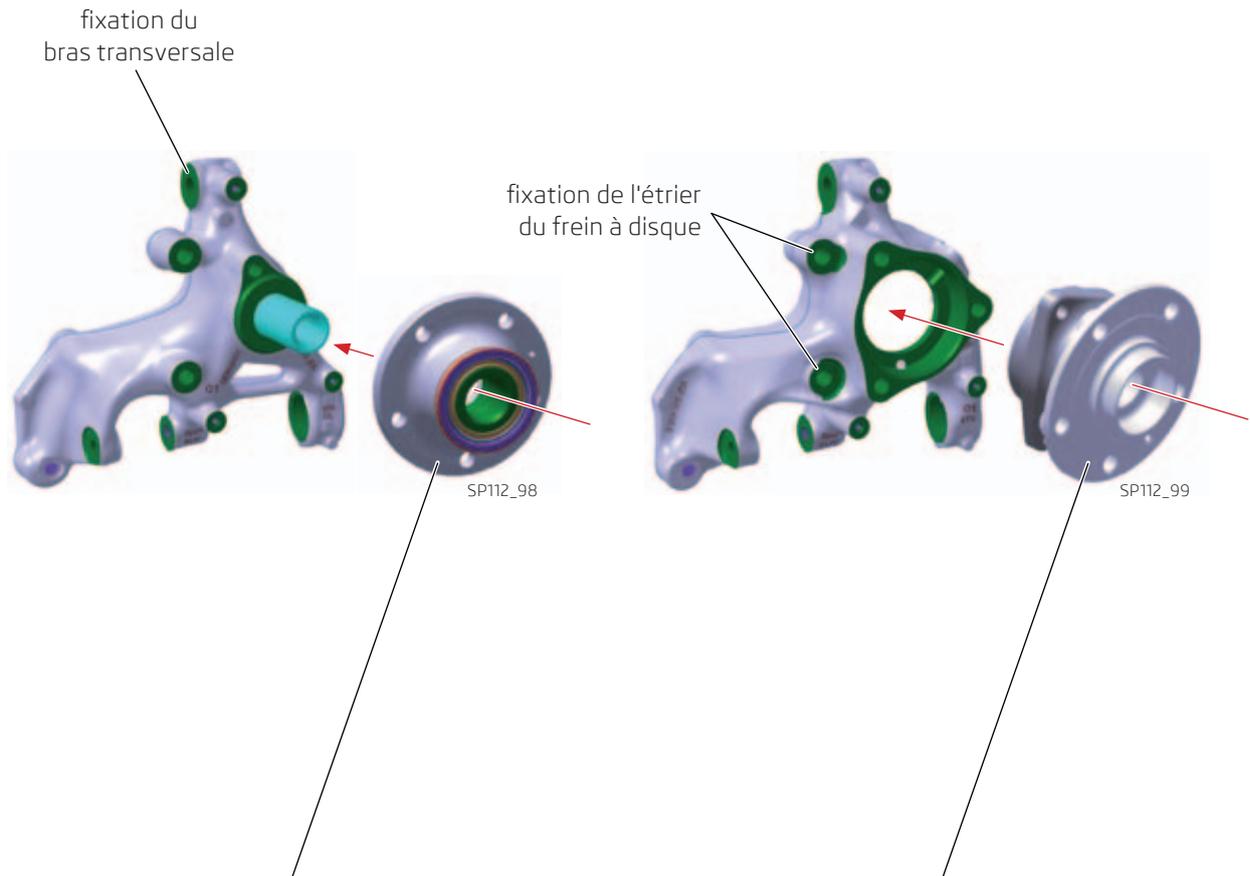
Tous les bras de l'essieu à éléments multiples sont liés au faux-châssis qui fixe l'ensemble de l'essieu sur la carrosserie. Le faux-châssis est séparé de la carrosserie par des logements élastiques.

Unité de roulement de roue

Chez ŠKODA KODIAQ, il existe deux variantes de support de roue de l'essieu arrière à quatre éléments.

- support de roue pour la variante 5 places à traction avant
- support de roue porteuse pour les variantes avec essieu arrière attelable avec embrayage 4x4 (5 et 7 places) et la variante 7 places à traction avant

Les roulements de roue sont fabriqués en alliage d'aluminium.



Pour le support de roue de la variante 5 places avec essieu arrière à traction a été utilisé un roulement avec une capacité de charge de 625 kg. Étant donné que l'arbre à entraînement ne passe pas à travers le roulement, une vis de fixation peut être utilisée à travers son axe.

Il existe deux variantes de roulements avec différentes capacités de charge pour le support de roue de la variante 7 places avec essieu arrière attelable avec traction avant:

- un roulement avec une capacité de charge de 625 kg pour les véhicules 5 places
- un roulement avec une capacité de charge de 700 kg pour les véhicules 7 places

Les roulements sont fixés à l'unité à l'aide d'une bride triangulaire à trois vis. L'axe des roulements reste libre l'axe de l'arbre d'entraînement.

8.2 Régulation adaptative du châssis DCC

Le ŠKODA KODIAQ est le premier véhicule de ŠKODA AUTO équipé de la régulation adaptative du châssis DCC (Dynamic Chassis Control - régulation dynamique du châssis). Il s'agit d'un système de contrôle intelligent à commande électronique de la rigidité des amortisseurs basé sur le régime de circulation sélectionné par le conducteur et sur les informations d'entrée du groupe des capteurs et d'unités de commande du véhicule.

En fonction du mode de circulation préféré par le conducteur, celui-ci peut sélectionner l'un des trois modes du système DCC :

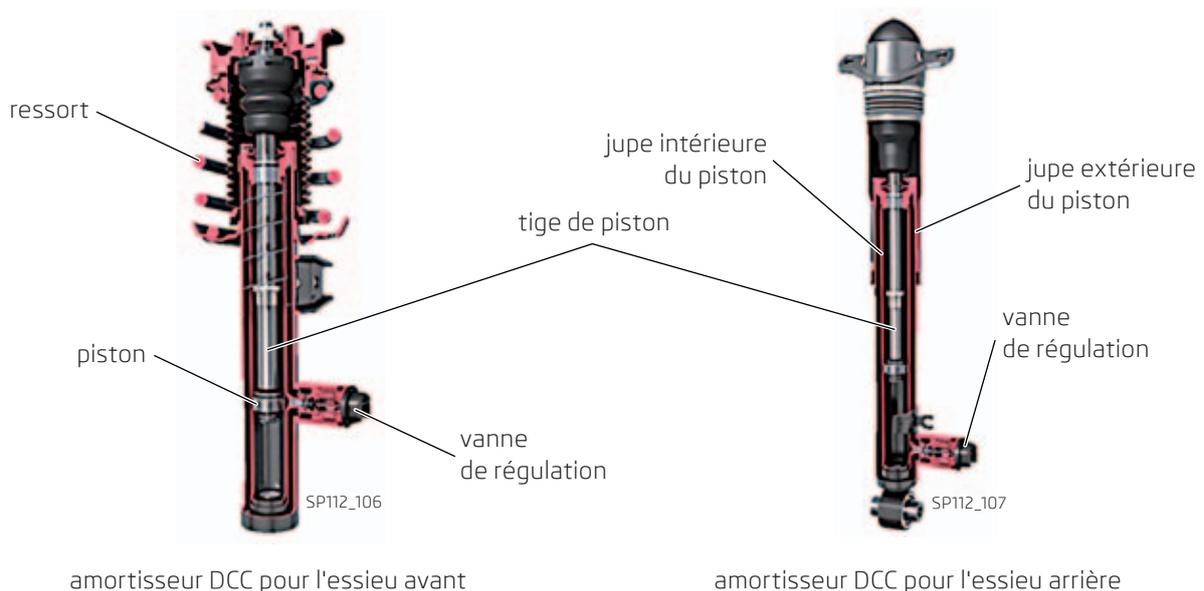
- **Comfort** (Ce mode est adapté à la circulation sur les routes à surface endommagée, ou pour de longs trajets sur l'autoroute.)
- **Normal** (Ce mode est adapté à un style de conduite habituel.)
- **Sport** (Ce mode convient pour la conduite sportive - la suspension est plus rigide et permet au conducteur un meilleur contact avec la chaussée.)

Le système de réglage adaptative du châssis pendant la conduite évalue constamment le comportement du véhicule et, en conséquence, dans le cadre du mode de circulation sélectionné, il adapte la rigidité d'amortissement du châssis. Dans des situations critiques, les suspensions sont dirigées de sorte à ce que la situation sur la route soit la plus sûre, tout en obtenant la distance de freinage réduite.

8.2.1 Principe de régulation adaptative du châssis

Amortisseur adaptatif

L'élément de base du système est un amortisseur avec un amortissement contrôlé en permanence et une structure en gaz-liquide à trois enveloppes. Chaque amortisseur comporte une valve à commande électronique qui règle le flux de l'huile dans l'amortisseur et, par conséquent, ses caractéristiques d'amortissement. La rigidité ou l'amortissement de l'amortisseur est réglée en abaissant / augmentant le débit d'huile dans l'amortisseur.



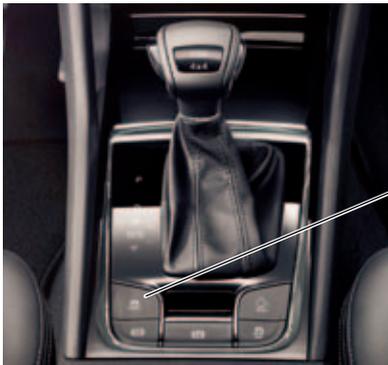
8.2.2 Aperçu du système de régulation adaptative du châssis

Le système se compose des éléments suivants :

- 4 amortisseurs adaptatifs DCC (connectés au boîtier de commande DCC)
- 3 capteurs de position LWR (suspension) de la roue (connectés au boîtier de commande DCC)
- 3 capteurs d'accélération de la carrosserie (connectés au boîtier de commande DCC)
- boîtier de commande DCC (connecté au bus CAN)
- éléments de contrôle - touche de sélection des modes de conduite MODE, écran de l'infotainment

8.2.3 Commande du système de régulation adaptative du châssis

Le conducteur peut contrôler le système de régulation adaptative du châssis DCC au moyen de la touche MODE se trouvant à côté du levier de vitesses ou via l'infotainment du véhicule, en sélectionnant le mode de conduite.



touche de commande MODE

SP112_108

Procédure de sélection du mode de conduite

- En appuyant sur la touche MODE, le conducteur obtient l'affichage de la proposition des modes de circulation sur l'écran de l'infotainment.
- Le changement du mode s'effectue en appuyant plusieurs fois sur la touche MODE ou en appuyant sur la touche fonctionnelle d'affichage correspondante du mode de circulation sur l'écran de l'infotainment.
- Lorsque le mode de circulation sélectionné est autre que Normal, la touche MODE s'allume.



3 capteurs d'accélération de la carrosserie

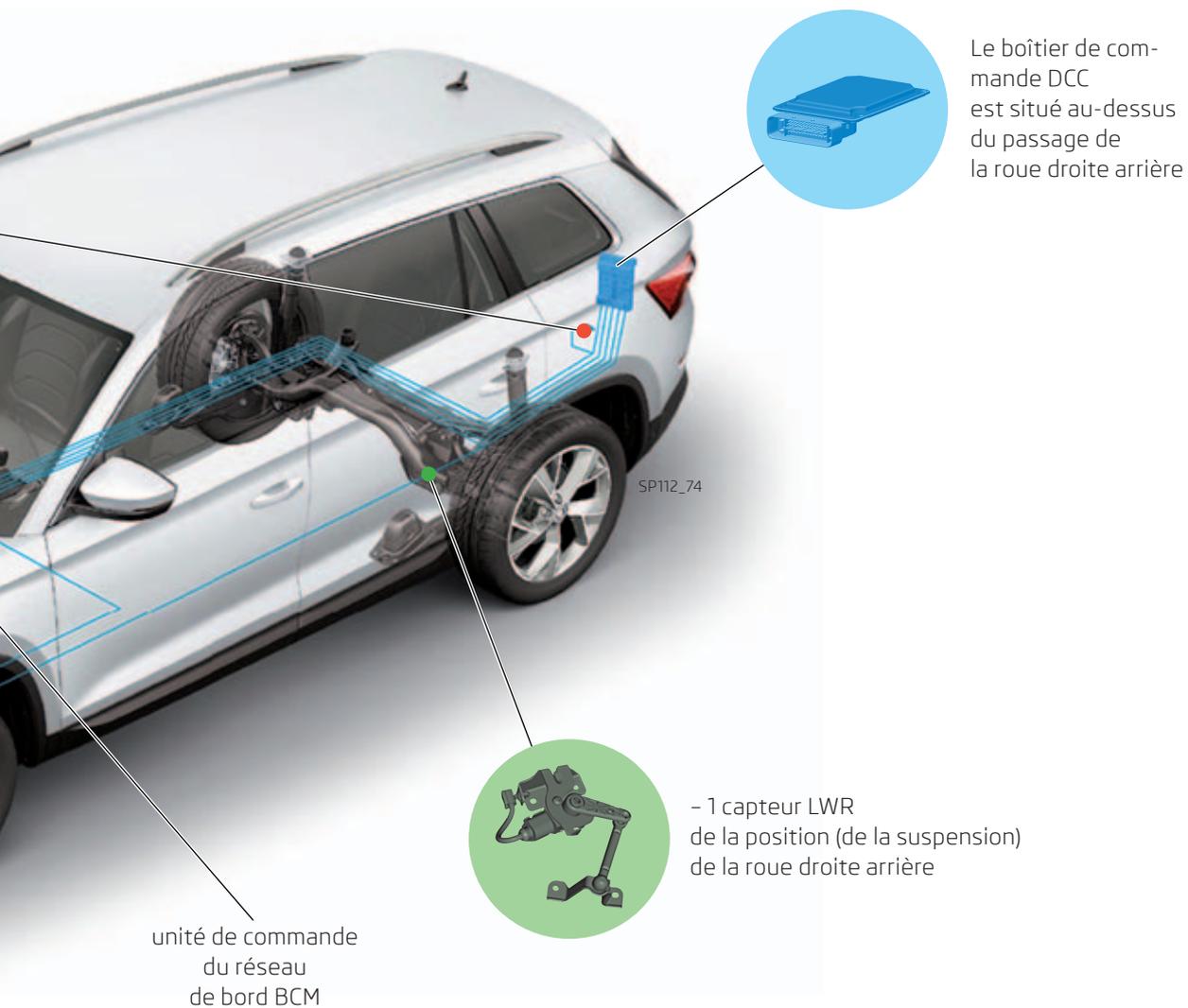
le capteur de la position LWR (de la suspension) de la roue droite avant

Unité de commande de la régulation adaptative du châssis

L'unité de commande du châssis adaptatif DCC évalue en permanence l'ensemble suivant des paramètres d'entrée:

- la position des différentes roues (3x capteur LWR)
- l'accélération verticale de la carrosserie (3x capteur d'accélération)
- la situation sur la route (détection de l'angle du volant, accélération latérale, mouvement du véhicule vers le côté, vitesse du véhicule et d'autres informations qui sont disponibles sur le bus CAN)
- réglage effectué par le conducteur (mode des profils de circulation Normal, Comfort ou Sport)

En fonction des informations d'entrée indiquées ci-dessus, l'unité de commande DCC détermine les caractéristiques d'amortissement optimales des amortisseurs adaptatifs en question.



En cas de panne de l'amortisseur adaptatif, la régulation du reste des unités d'amortissement adaptatives est désactivée. En mode d'urgence, les amortisseurs sont réglés à des caractéristiques fixes qui correspondent à peu près à la conduite en mode Normal.

9. Système de freinage

Le ŠKODA KODIAQ est doté d'un système de frein à deux circuits en diagonale avec amplificateur de freinage à dépression.

La division du système en deux circuits de freins augmente la sécurité du véhicule lors du freinage. Si l'un des circuits tombe en panne, l'autre permet toujours d'arrêter le véhicule.

Le boîtier de commande des systèmes de freinage et de stabilisation, dans les véhicules avec la conduite à gauche, se trouve sur le côté droit du compartiment moteur (dans les véhicules avec la commande à droite, il se trouve sur le côté gauche), il constitue un ensemble avec l'unité hydraulique et le moteur électrique de la pompe hydraulique.

Le véhicule est équipé d'un frein de stationnement électromécanique que le conducteur actionne en utilisant la touche sur la console centrale, en dessous du levier de vitesses.

L'essieu avant est doté de freins à disque avec étrier flottant à un piston. Les disques des freins avant sont creux avec ventilation interne. Selon la variante (nombre de siège) du ŠKODA KODIAQ, les types d'entraînement des essieux et de moteur, voir le tableau à la page 58 du présent document, sont utilisés les disques d'un diamètre de 312 mm et d'une épaisseur de 25 mm, les disques d'un diamètre de 314 mm et d'une épaisseur de 30 mm, ou un troisième type de disques d'un diamètre de 340 mm et d'une épaisseur de 30 mm.

L'essieu arrière est doté de freins à disque avec étrier flottant à un piston. Pour les deux variantes du ŠKODA KODIAQ, les freins utilisés ne sont pas équipés d'un système de refroidissement interne, le disque a les dimensions de 300 mm de diamètre et de 12 mm d'épaisseur.

Les freins à disque de l'essieu arrière sont complétés de moteurs électriques à engrenages avec vis sans fin du frein de stationnement électromécanique.

9.1 Boîtiers de commande des systèmes de freinage et de stabilisation

Pour le marché européen, le ŠKODA KODIAQ utilise deux variantes de boîtiers de commande **MK100 Plus** de la société Continental.

Les boîtiers de commande forment un ensemble avec l'unité hydraulique et avec le moteur électrique de la pompe hydraulique.

Les boîtiers de commande **ESC Base MK100** et **ESC High MK100** comprennent des fonctions de freinage et de stabilisation avancées. Par rapport à l'unité ESC Base, le boîtier ESC High est également capable de gérer le régulateur de vitesse adaptatif combiné avec la boîte de vitesses automatique. La liste détaillée des fonctions est présentée dans le tableau suivant.

L'unité de commande remplit les fonctions suivantes :	ESC Base	ESC High
EBV - répartition électronique du freinage	●	●
ASR - système anti-patinage	●	●
MSR - régulation du couple du frein moteur	●	●
EDS - système de blocage électronique du différentiel	●	●
HBA - assistant hydraulique de freinage	●	●
RBS - séchage des disques de freins	●	●
RKA Plus - contrôle de la pression des pneus	●	●
HHC - assistance du démarrage sur une pente	●	●
XDS Plus - fonction élargie à commande électronique du blocage du différentiel	●	●
SLS - stabilisation lors du freinage lors d'une vitesse élevée	●	●
CBC - stabilisation lors du freinage dans un virage	●	●
TSA - stabilisation du train routier	●	●
EBP - fonction Prefill- pressurisation anticipée du système de frein	●	●
MKB - freinage anti-multicollisions	●	●
HBV - renforcement hydraulique de l'effet de freinage	●	●
ANB - freinage d'urgence automatique (en communication avec le radar - Front Assist)	●	●
EPB - fonction de commande du frein de stationnement électromécanique	●	●
ACC Base - régulateur de vitesse adaptatif pour les boîtes de vitesses manuelles	●	●
ACC FTS + Stop and Go - régulateur de vitesse adaptatif pour les boîtes de vitesses automatiques	-	●

Capteurs intégrés dans les boîtiers de commande MK100 Plus

Les capteurs suivants sont intégrés dans les boîtiers **ESC Base** et **ESC High**:

- capteur d'accélération transversale
- capteur d'accélération longitudinale
- capteur de la vitesse de rotation
- capteur de la pression du liquide de freins

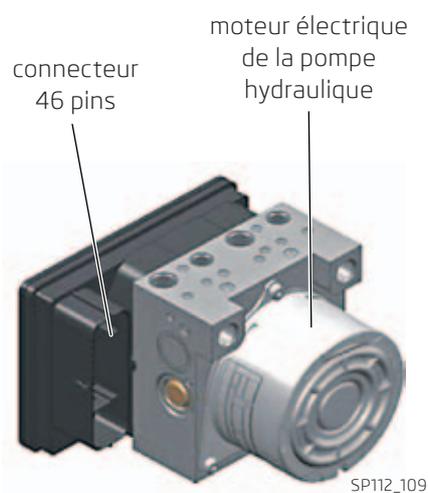
Emplacement

Dans le ŠKODA KODIAQ, le boîtier MK100 est placé sur le côté droit du compartiment moteur pour les véhicules avec la direction à gauche et sur le côté gauche du compartiment moteur pour les véhicules avec la direction à droite.

L'exécution des boîtiers est, à première vue, identique, la différence visible consiste seulement dans la désignation par des codes.

Les boîtiers sont dotés d'un connecteur à 46 pins. Le boîtier ESC High a une marche plus silencieuse suite à des mesures anti-bruit mises en place en raison de la fonction ACC FTS + Stop and Go.

MK100 Plus - ESC Base, MK100 Plus - ESC High



9.2 Freins

9.2.1 Spécification des freins utilisés - essieu avant

Frein 16" PC57 - essieu avant - ŠKODA KODIAQ

type	frein à disque
piston (diamètre)	57 mm
garniture de freins	Galfer 7504
disque de frein (diamètre x épaisseur)	312 x 25 mm



Frein 16" C60 - essieu avant - ŠKODA KODIAQ

type	frein à disque
piston (diamètre)	60 mm
garniture de freins	Jurid 310
disque de frein (diamètre x épaisseur)	314 x 30 mm



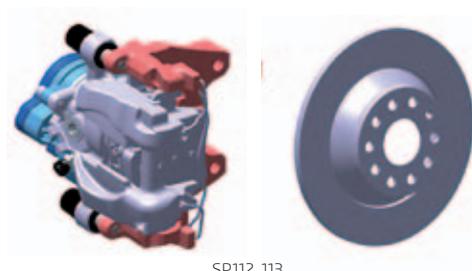
Frein 17" C60 - essieu avant - ŠKODA KODIAQ

type	frein à disque
piston (diamètre)	60 mm
garniture de freins	Jurid 310
disque de frein (diamètre x épaisseur)	340 x 30 mm



9.2.2 Spécification des freins utilisés - essieu arrière

Frein 16" FNc M42 - essieu arrière - ŠKODA KODIAQ	
type	frein à disque avec moteur électrique*
piston (diamètre)	42 mm
garniture de freins	Galfer 8135
disque de frein (diamètre x épaisseur)	300 x 12 mm



SP112_113

Remarque :

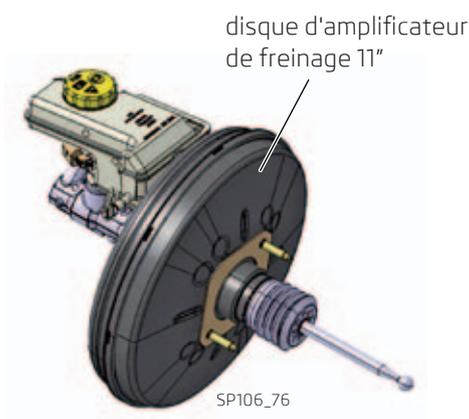
* Le frein à disque de l'essieu arrière comprend un moteur électrique avec transmission à vis sans fin du frein de stationnement électromécanique.

Le déploiement de chaque frein dépend de la variante du ŠKODA KODIAQ (en fonction du nombre de sièges), et du type de l'entraînement des essieux et de la motorisation, voir le tableau:

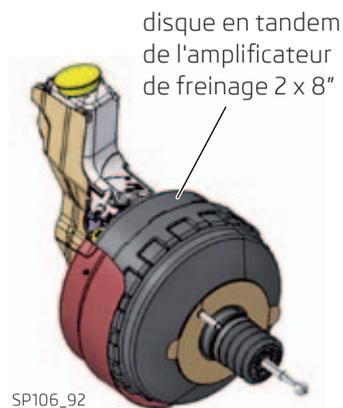
	essieu arrière attelable	motorisation	freins avant			freins arrière
			Frein 16" PC57 disque de frein 312 x 25 mm	Frein 16" C60 disque de frein 314 x 30 mm	Frein 17" C60 disque de frein 340 x 30 mm	Frein 16" FNc M42 disque de frein 300 x 12 mm
ŠKODA KODIAQ version 5 places	NON	1.4 TSI/92 kW	●			●
		1.4 TSI/110 kW	●			●
		2.0 TDI/85 kW		●		●
		2.0 TDI/110 kW		●		●
	OUI	1.4 TSI/110 kW		●		●
		2.0 TSI/132 kW			●	●
		2.0 TDI/110 kW		●		●
ŠKODA KODIAQ version 7 places	NON	1.4 TSI/92 kW		●		●
		1.4 TSI/110 kW		●		●
		2.0 TDI/85 kW		●		●
		2.0 TDI/110 kW		●		●
	OUI	1.4 TSI/110 kW		●		●
		2.0 TSI/132 kW			●	●
		2.0 TDI/110 kW		●		●
		2.0 TDI/140 kW			●	●
		2.0 TDI/140 kW			●	●

9.3 Maître-cylindre de frein avec servofrein

Le ŠKODA KODIAQ utilise le concept classique du maître-cylindre et de l'amplificateur de freinage sous dépression. Pour les véhicules avec la direction à gauche, un disque d'assistance du diamètre de 11" est utilisé. Les véhicules avec la direction à droite, pour économiser l'espace nécessaire pour l'installation, sont équipés d'un frein assisté en tandem, dans lequel deux disques d'un diamètre de 8" sont situés l'un derrière l'autre. Dans les deux concepts, le diamètre du piston dans le maître-cylindre est de 23,81 mm.



ŠKODA KODIAQ
direction à gauche



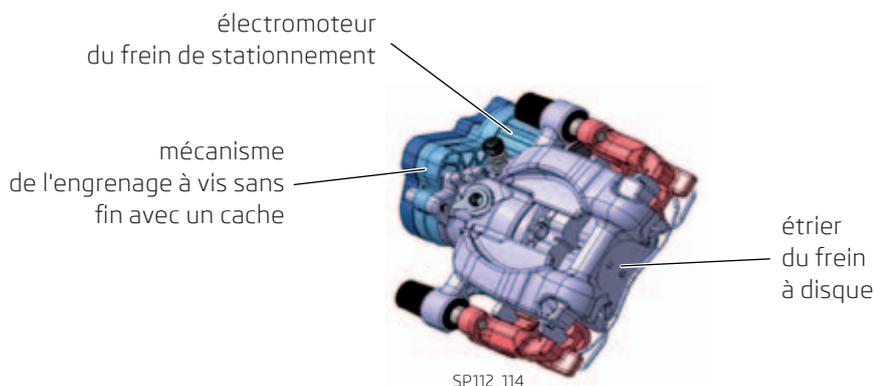
ŠKODA KODIAQ
direction à droite

9.4 Frein de stationnement électromécanique

Le frein de stationnement électromécanique remplace le levier de frein de stationnement classique. En cas d'arrêt et de stationnement, il empêche tout déplacement involontaire du véhicule. Le frein de stationnement électromécanique agit sur les roues arrière et le conducteur peut l'activer / désactiver via un interrupteur sur la console centrale dans l'espace sous le levier de vitesses. Le remplacement du levier du frein à main par un interrupteur électrique a permis d'obtenir un gain d'espace de rangement entre les sièges avant.

Principe du frein de stationnement électromécanique

L'électronique du système de frein de stationnement électromécanique commande deux moteurs électriques avec des engrenages à vis sans fin pour contrôler les freins à disque sur l'essieu arrière du véhicule.



Commande

Activation du frein de stationnement électromécanique

- en tirant sur la touche de commande et en la maintenant, l'essieu arrière du véhicule est freiné

Désactivation manuelle du frein de stationnement électromécanique

- lorsque le contact est mis, en appuyant sur la pédale de frein et en appuyant sur la touche de commande, le frein de stationnement électromécanique est désactivé
- lorsque le contact est mis, en appuyant la pédale de frein ou sur celle de l'accélérateur et en appuyant sur la touche de commande, le frein de stationnement électromécanique est désactivé

Désactivation automatique du frein de stationnement électromécanique

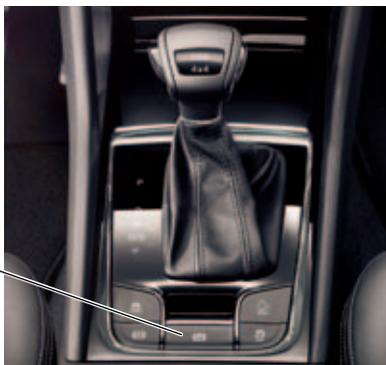
- lorsque la porte du conducteur est fermée ou lorsque le conducteur porte une ceinture de sécurité, le frein de stationnement électrique est désactivé automatiquement au démarrage

Fonction du frein de secours

En cas de défaillance de la pédale de frein ou de son blocage pendant la conduite, il est possible d'utiliser le frein de stationnement comme le frein d'urgence.

- en tirant sur la touche de commande et en la maintenant, la fonction de freinage d'urgence est activée et le véhicule commence à freiner fortement (le signal sonore retentit simultanément), l'interruption du freinage se produit après le relâchement de la touche de commande ou après avoir appuyé sur la pédale d'accélérateur

bouton de commande du frein de stationnement électromécanique



SP112_108



Lorsque la batterie du véhicule est déchargée, il est impossible de désactiver le frein de stationnement électromécanique. Pour mettre en marche le frein de stationnement électromécanique lorsque la batterie du véhicule est déchargée le véhicule doit être branché à une source externe (par exemple Starterbox).

10. Roues et disques

Le véhicule ŠKODA KODIAQ est équipé de la gamme de roues en aluminium et en acier suivante.

10.1 Roues en acier avec enjoliveurs sur toute la surface

17"



SP112_115

enjoliveur **BORNEO**, roues 17"

10.2 Roues en alliage léger

17"



SP112_116

RATIKON, roues 17"



SP112_117

MITYKAS, roues 17"

18"



SP112_118

TRITON, roues 18"



SP112_119

ELBRUS, roues 18"



SP112_120

TRINITY, roues 18"

19"



SP112_121

SIRIUS, roues 19"



SP112_122

TRIGLAV, roues 19"

20"



VEGA, roues 20"
(à partir de 45/2017)

L'offre de roues pour le ŠKODA KODIAQ comprend un modèle de roues en acier et huit modèles de roues en alliage léger avec des diamètres de 17", 18" et 19", et, nouvellement, aussi des roues 20" VEGA qui seront disponibles à partir de la 45^{ème} semaine de 2017. D'autres roues en alliage léger seront disponibles via les Accessoires d'origine ŠKODA.

Le changement de la largeur et du numéro de profil des pneus pour tous les diamètres a permis d'augmenter l'épaisseur de la face latérale. Ainsi les passages des défauts de planéité de la chaussée seront moins sensibles pour l'équipage.

désignation de la roue	taille de la roue	taille du pneu
BORNEO	17"	215/60 R17
RATIKON		
MITYKAS		
TRITON	18"	235/55 R18
ELBRUS		
TRINITY		
SIRIUS	19"	235/50 R19
TRIGLAV		
VEGA	20"	235/45 R20



Le couple de serrage des écrous des roues est fixé à 140 Nm.

Liste des Manuels d'apprentissage pour l'atelier

N° Désignation

- 1 Mono-Motronic
- 2 Verrouillage centralisé
- 3 Autoalarm
- 4 Travail avec les schémas électriques
- 5 ŠKODA FELICIA
- 6 Sécurité des véhicules ŠKODA
- 7 ABS - bases - n'a pas été publié
- 8 ABS - FELICIA
- 9 Système de sécurité contre le démarrage avec transpondeur
- 10 Climatisation dans le véhicule
- 11 Climatisation FELICIA
- 12 Moteur 1,6 - MPI 1AV
- 13 Moteur Diesel 4 cylindres
- 14 Servocommande
- 15 ŠKODA OCTAVIA
- 16 Moteur Diesel 1,9 I TDI
- 17 ŠKODA OCTAVIA Système d'électronique de confort
- 18 ŠKODA OCTAVIA Boîte de vitesses mécanique 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 essence 1,8 I/110 kW et 1,8 I/92 kW
- 24 OCTAVIA, Bus de données CAN-BUS
- 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 - Traction intégrale
- 30 Moteurs essence 2,0 I 85 kW et 88 kW
- 31 Système de radio navigation - Conception et fonctionnement
- 32 ŠKODA FABIA - Informations techniques
- 33 ŠKODA FABIA - Équipements 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 ŠKODA OCTAVIA; Modèle 2001
- 39 Euro-On-Board-Diagnose
- 40 Boîte de vitesses automatique 001
- 41 Boîte de vitesses à 6 rapports 02M
- 42 ŠKODA FABIA - ESP
- 43 Émissions dans les gaz d'échappement
- 44 Intervalles de service prolongés
- 45 Moteurs trois cylindres à allumage commandé 1,2 I
- 46 ŠKODA SUPERB; Présentation du véhicule; partie I
- 47 ŠKODA SUPERB; Présentation du véhicule; partie II
- 48 ŠKODA SUPERB; Moteur essence V6 2,8 I/142 kW
- 49 ŠKODA SUPERB; Moteur Diesel V6 2,5 I/114 kW TDI
- 50 ŠKODA SUPERB; Boîte de vitesses automatique 01V
- 51 Moteurs essence 2,0 I/85 kW avec arbres d'équilibrage et tubulure d'admission variable
- 52 ŠKODA FABIA; Moteur 1,4 I TDI avec système d'injection pompe-injecteur
- 53 ŠKODA OCTAVIA; Présentation du véhicule
- 54 ŠKODA OCTAVIA; Composants électriques
- 55 Moteurs à allumage commandé 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 pompes-injecteurs, 2,0 I/100 kW TDI avec pompes-injecteurs
- 58 ŠKODA OCTAVIA, Châssis et direction assistée électromécanique
- 59 ŠKODA OCTAVIA RS, Moteur 2,0 I/147 kW FSI turbo
- 60 Moteur Diesel 2,0 I/103 kW 2V TDI; Filtre à particules avec additif

N° Désignation

- 61 Systèmes de radio navigation dans les véhicules ŠKODA
- 62 ŠKODA ROOMSTER; Présentation du véhicule Ire partie
- 63 ŠKODA ROOMSTER; Présentation du véhicule Iie partie
- 64 ŠKODA FABIA II; Présentation du véhicule
- 65 ŠKODA SUPERB II; Présentation du véhicule Ire partie
- 66 ŠKODA SUPERB II; Présentation du véhicule Iie partie
- 67 Moteur Diesel; 2,0 I/125 kW TDI avec système d'injection common rail
- 68 Moteur essence 1,4 I/92 kW TSI avec suralimentation par turbocompresseur
- 69 Moteur essence 3,6 I/191 kW FSI
- 70 Traction intégrale avec embrayage Haldex de Ive génération
- 71 ŠKODA YETI; Présentation du véhicule le partie
- 72 ŠKODA YETI; Présentation du véhicule Iie partie
- 73 Système LPG dans les véhicules ŠKODA
- 74 Moteur essence 1,2 I/77 kW TSI avec suralimentation par turbocompresseur
- 75 Boîte de vitesses automatique à 7 rapports avec double embrayage 0AM
- 76 Véhicules 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 véhicules ŠKODA
- 82 Capteurs des véhicules à moteur - Système d'entraînement
- 83 Moteur à essence 1,4 I/132 kW TSI avec double suralimentation (compresseur, turbocompresseur)
- 84 ŠKODA FABIA II RS; présentation du véhicule
- 85 Système KESSY dans les véhicules ŠKODA
- 86 Système START-STOP dans les véhicules ŠKODA
- 87 Anti-démarrageurs dans les véhicules ŠKODA
- 88 Systèmes de freinage et de stabilisation
- 89 Capteurs dans les véhicules ŠKODA - Sécurité et confort
- 90 Augmentation de la satisfaction des clients via l'étude CSS
- 91 Réparations de l'installation électrique des véhicules ŠKODA
- 92 ŠKODA Citigo - Présentation du véhicule
- 93 Boîte de vitesses mécanique 5 rapports OCF et boîte de vitesses automatique 5 rapports ASG
- 94 Diagnostic des boîtes de vitesses automatiques 0AM et 02E
- 95 ŠKODA RAPID - Présentation du véhicule
- 96 ŠKODA OCTAVIA III - présentation du véhicule - Ire partie
- 97 ŠKODA OCTAVIA III - présentation du véhicule - Iie partie
- 98 ŠKODA OCTAVIA III - Systèmes électroniques
- 99 Moteurs 1,8 I TFSI 132 kW et 2,0 I TFSI 162 kW - EA888
- 100 Moteurs Diesel MDB 1,6 I TDI et 2,0 I TDI de la gamme de conception EA288
- 101 Moteurs à allumage commandé de la famille EA211
- 102 Système GNV dans les véhicules ŠKODA AUTO
- 103 ŠKODA FABIA III - Présentation du véhicule - Partie I
- 104 ŠKODA FABIA III - Présentation du véhicule - Partie II
- 105 Moteur Diesel 1,4 I TDI à 3 cylindres - EA288
- 106 ŠKODA SUPERB III - Présentation du véhicule - Partie I
- 107 ŠKODA SUPERB III - Présentation du véhicule - Partie II
- 108 ŠKODA SUPERB III - Présentation du véhicule - Partie III
- 109 Connectivité Smartphone dans les voitures ŠKODA AUTO
- 110 Agent réfrigérant R1234yf utilisé dans les climatisations des véhicules ŠKODA AUTO
- 111 Moteur trois cylindres à essence 1,0 I TSI 85 kW de la série EA211
- 112 ŠKODA KODIAQ Présentation du véhicule Partie I

Les documents de formation sont destinés aux garages de réparation réalisant des opérations d'après vente sur les véhicules de la marque ŠKODA. Ces documents sont un ouvrage d'auteur dont les droits de propriété sont en compétence de la société ŠKODA AUTO a.s. Sans son accord préalable, aucune modification, distribution aux ventes, location ou communication en publique par l'intermédiaire de l'Internet ou autres moyens de communication de l'ouvrage ou de sa partie n'est possible.

Tous droits et changements techniques réservés.
 SSP0001240 - État technique au 11/2016
 © ŠKODA AUTO a.s.
<https://portal.skoda-auto.com>