

Škoda Superb II

Vorstellung des Fahrzeuges Teil I



Selbststudienprogramm



Sein individuelles Designkonzept macht aus dem neuen **Škoda**Superb ein faszinierendes Fahrzeug. Die Geräumigkeit des Interieurs und die verwendeten Materialien steigern den bereits außergewöhnlichen Fahrkomfort.



Der neue **Škoda**Superb kombiniert mit seiner patentierten zweiteiligen Hecktürkonstruktion Twindoor die praktischen Vorteile einer Liftback- mit der Eleganz einer Sedan-Karosserie.



Das einzigartige System zum Öffnen der Hecktür Twindoor stellt eine originelle technische Innovation dar, die Ihnen hohe Flexibilität beim Ein- und Ausladen von Gegenständen von verschiedener Größe ermöglicht.

Falls Sie kleineres Gepäck in den Kofferraum legen wollen, müssen Sie wie bei einer klassischen Sedan-Karosserie nur den Kofferraumdeckel öffnen.

Aber auch der Transport einer umfangreicheren Last ist für den neuen **Škoda**Superb kein Problem. Dank dem Twindoor-System ist es möglich, die Heckklappe zusammen mit dem Heckfenster zu öffnen – ganz wie bei Fahrzeugen mit Liftback-Karosserie. Nun kommen Sie bequemer an den Kofferraum, dessen Volumen durch Herunterklappen der Rücksitze bis zu imposanten 1670 l vergrößert werden kann.

ŠkodaSuperb II	4
Abmessungen des Fahrzeugs	6
Karosserie	8
Kombination von Motoren und Getrieben	16
Motoren	18
Kraftstoffsystem	24
Getriebe	26
Fahrgestell	30

Hinweise zu Montage und Demontage, Reparatur und Diagnostik; detaillierte Benutzerinformationen finden Sie in den SSP, im Diagnosegerät VAS 505x und in der Bordliteratur.

Der Redaktionsschluss erfolgte 04/2008. Dieses Heft unterliegt keiner Aktualisierung.



ŠkodaSuperb II

Fahrzeug ŠkodaSuperb II: eine kurze Einführung

- Knie-Airbag des Fahrers

- quer gelagerter Motor 3,6 l Konzept VR mit FSI-Technologie

- Parklenkassistent (PLA)

- Bi-Xenon-Scheinwerfer

- "Intelligente" Vorderscheinwerfer

- automatisches 7-Gang-Getriebe



- 9 Airbags

- elektrischer Heckklappenschloss-Anzieher

- Allradantrieb

SP65_11

- separates Öffnen der Heckklappe
Twindoor

- serienmäßig montierte Zentralverriegelung
mit Fernbedienung; elektrisches Öffnen
aller Fenster

Fahrzeugabmessungen

Außenabmessungen des Fahrzeugs



SP65_01



SP65_02



SP65_03

Innenabmessungen des Fahrzeugs



SP65_07



SP65_17



SP65_18

Gewichte und Volumen

Luftwiderstandsbeiwert c_x	0,30
Kofferraumvolumen	565 l
Kofferraumvolumen nach Herunterklappen der Rücksitze	1670 l
Tankvolumen	60 l
Leergewicht ¹⁾	1425 - 1665 kg
Fahrzeugnutzlast ¹⁾	620 kg

¹⁾ Vom eingesetzten Aggregat und von der Sonderausstattung des Fahrzeugs abhängiger Gewichtsbereich.

Karosserie

Die Karosserie und ihre charakteristischen Merkmale

Ziel der Entwicklungsarbeiten an der Fahrzeugkarosserie des **Škoda**Superb II war, eine Karosserie zu konstruieren, die den ständig steigenden Ansprüchen sowohl an Sicherheit als auch an Dynamik gerecht wird.

Die Entwicklungsarbeiten an der Karosserie des **Škoda**Superb II wurden mit Hilfe modernster mathematischer Berechnungsmethoden und -modelle durchgeführt. Dadurch wurden optimale Karosserieprofile einschließlich einer hohen Steifigkeit gewährleistet.

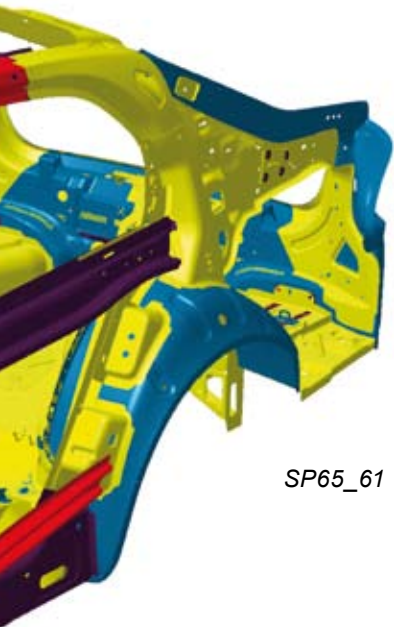


Struktur der Karosserie

In Anlehnung an die vorherigen Generationen der Škoda-Fahrzeuge wurde auch bei der Karosserie des ŠkodaSuperb II in großem Umfang moderner Hochfestigkeitsstahl benutzt, der nach seiner Fließgrenze in mehrere Kategorien unterteilt wird. Durch die Verwendung von Hochfestigkeitsstahl wurde eine höhere Festigkeit der einzelnen Karosserieteile unter Beibehaltung eines relativ niedrigen Gewichts erreicht.

An der Karosserie des ŠkodaSuperb II wurden effektiv moderne Technologien der Blechverarbeitung eingesetzt: u.a. das Warmumformen, das flexible Walzformen oder lasergeschweißte Blechzuschnitte – sog. Tailored Blanks.

Im Bereich der Vorderwand und des Mitteltunnels wurde bei der Karosserie des ŠkodaSuperb II erstmals ein warmumgeformter Hochfestigkeitsstahl verwendet. Diese Bauweise gewährleistet höhere Fahrgastsicherheit bei einem Frontalaufprall.



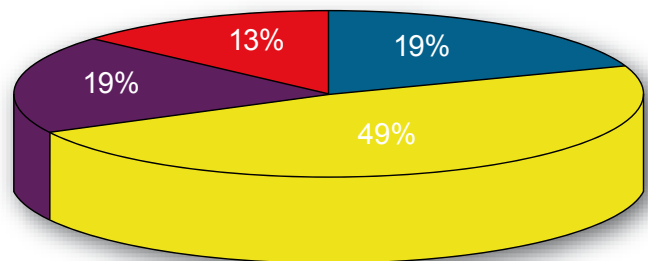
SP65_61

Festigkeit der verwendeten Bleche

- $R_{p0,2} < 180 \text{ MPa}$
- $R_{p0,2} 180\text{-}300 \text{ MPa}$
- $R_{p0,2} 300\text{-}500 \text{ MPa}$
- $R_{p0,2} > 500 \text{ MPa}$

$R_{p0,2}$ - Streckgrenze

Prozentueller Anteil der einzelnen Blecharten



SP65_31

Die Heckklappe – Twindoor

Škoda Superb II bringt eine absolute Neuheit beim Öffnen der Heckklappe. Es handelt sich um ein Multifunktionssystem, das das Öffnen entweder einer kleinen oder einer großen Heckklappenvariante ermöglicht.

An der Heckklappe sind zwei „Softtouch“-Mikroschalter zur Bedienung der beiden Betriebsmodi angebracht. Der eine Mikroschalter befindet sich wie gewohnt in der Mitte der Klappenunterseite, der andere rechts davon.

Das gesamte Multifunktionssystem wird vom Steuergerät des BCM-Bordnetzes* koordiniert.



* Eine detaillierte Beschreibung der Funktion des Steuergeräts des BCM-Bordnetzes finden Sie im SSP Nr. 66.



SP65_28

- ① Steuergerät des BCM-Bordnetzes
- ② Verriegelungsmotor (Elektromotor)
- ③ Heckklappenschloss
- ④ Mikroschalter zum Öffnen der kleinen/großen Heckklappe
- ⑤ Mikroschalter zum Umschalten der Verriegelungsmechanismen
- ⑥ elektrischer Anzieher des Heckklappenschlosses

Kleine Heckklappe – Kofferraumklappe

Das Öffnen der Kofferraumklappe erfolgt durch Drücken des Mikroschalters A in der Mitte der Klappenunterseite. Nach der Betätigung dieses Mikroschalters öffnet sich die Kofferraumklappe mit Hilfe der Gasdruckfedern.



Das komplett selbsttätige Öffnen der Kofferraumklappe bis zu ihrer obersten Position ist bis zu einer Temperatur von 0 °C gewährleistet. Unterhalb von 0 °C kann es vorkommen, dass sich die Klappe nicht vollkommen öffnet und dies per Hand geschehen muss.

Die Kofferraumklappe kann auch durch Drücken der mittleren Taste (ca. 3 Sekunden) auf der Fernbedienung der Zentralverriegelung geöffnet werden.



SP65_32



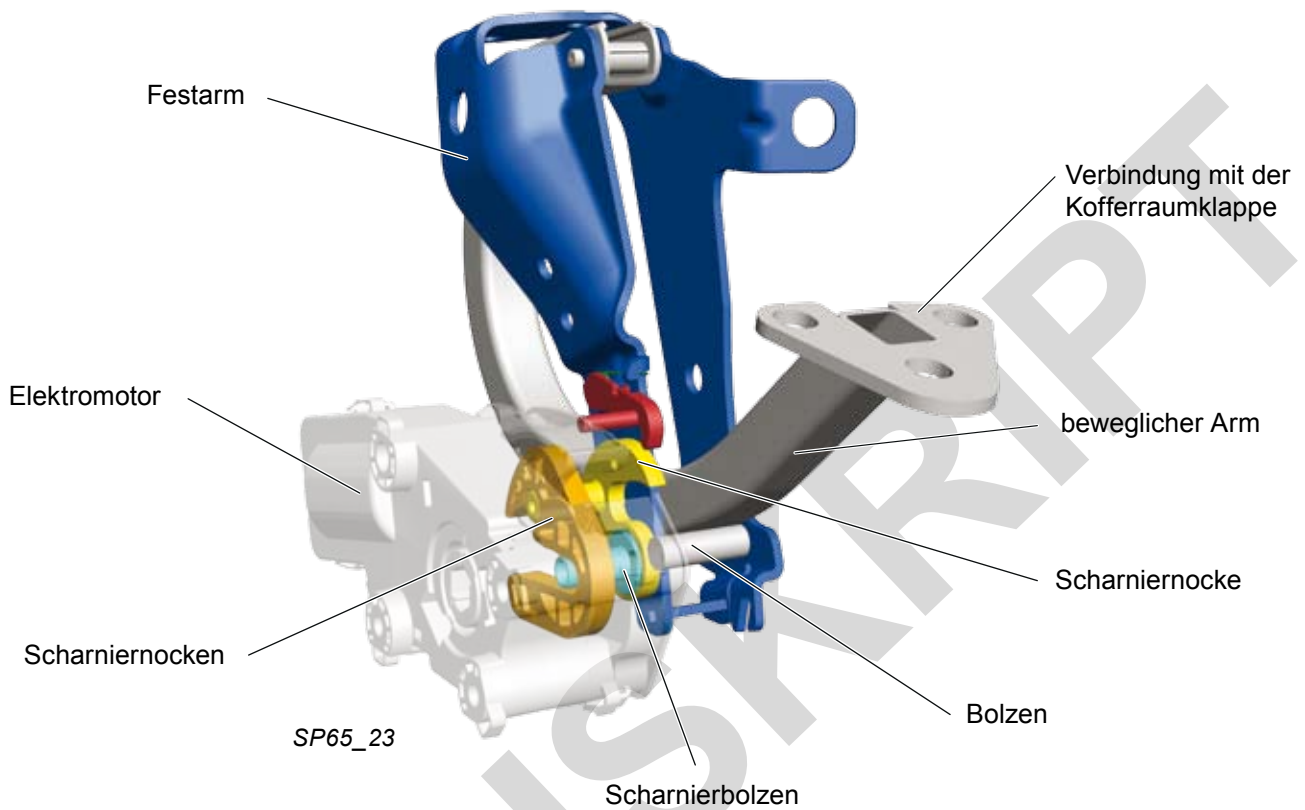
SP65_34

A



SP65_09

Das Funktionsprinzip des Verriegelungsmechanismus zum Öffnen der Kofferraumklappe



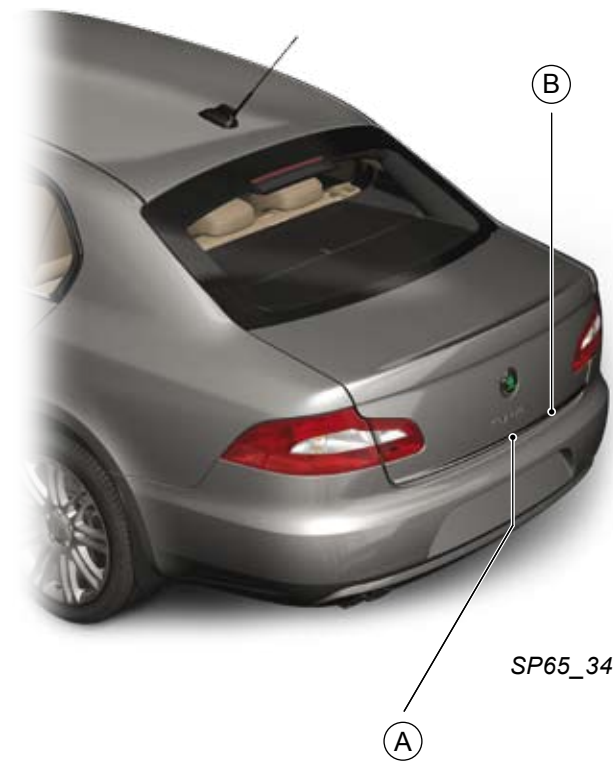
Kofferraumklappe – Grundbetriebmodus

Der am oberen Teil der Heckklappe angebrachte Festarm ist mit einem Scharnierbolzen über eine Scharniernocke gesichert und so mit der Karosserie verbunden. Der am beweglichen Arm befestigte Bolzen ist nicht mit der Scharniernocke verriegelt; so ist der bewegliche Arm entriegelt und erlaubt das Öffnen der Kofferraumklappe.

Große Heckklappe

Zum Öffnen der Heckklappe werden beide Mikroschalter verwendet. Nach dem Drücken des rechten Mikroschalters **B** werden beide Verriegelungsmechanismen vom Betriebszustand der Kofferraumklappe (Grundbetrieb) in den Betriebszustand der großen Heckklappe umgeschaltet. Dieser Vorgang dauert maximal zwei Sekunden; seine Durchführung wird mit einem zweimaligen Blinken des dritten Bremslichtes angezeigt. Anschließend wird der Mikroschalter **A** in der Mitte der Klappenunterseite gedrückt und die große Heckklappe kann geöffnet werden.

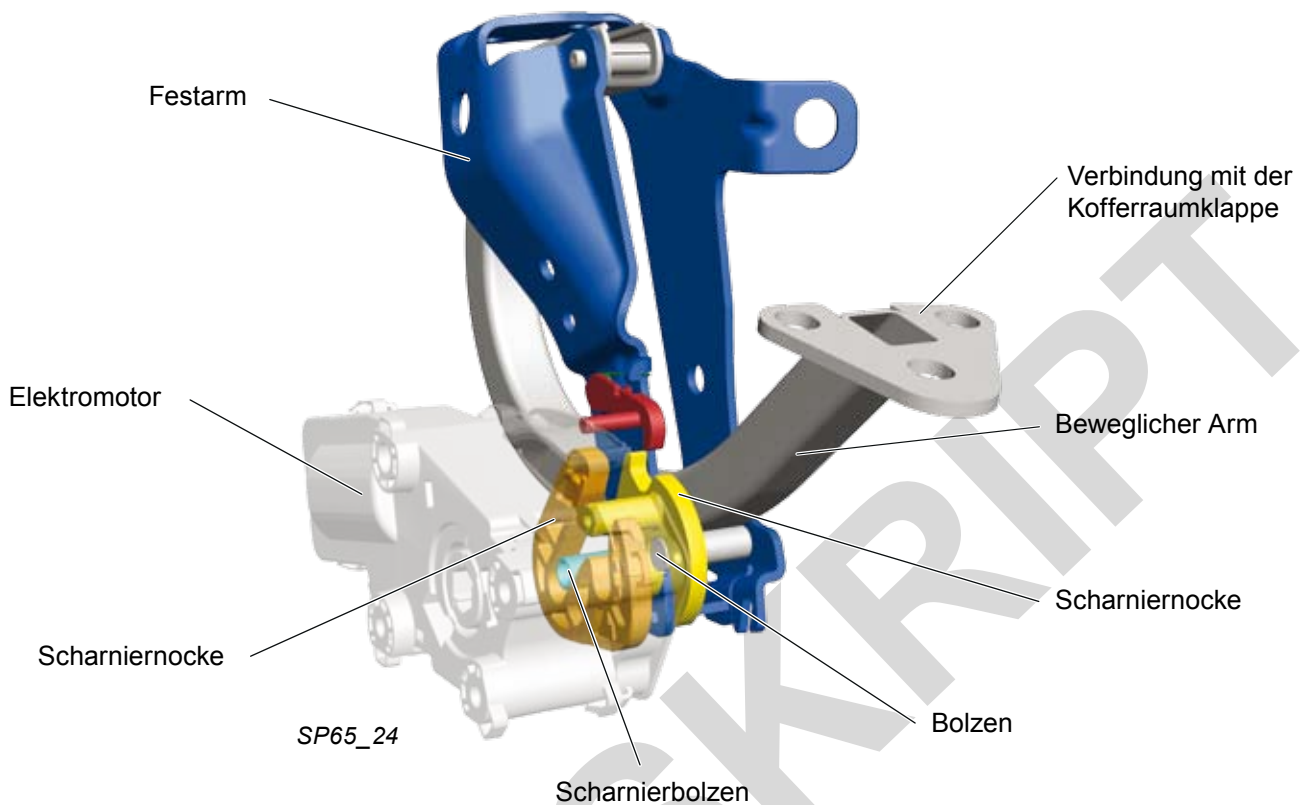
Falls sich die große Heckklappe nicht innerhalb von 15 Sekunden nach Umschaltung der Verriegelungsantriebe öffnet, kehren die Verriegelungsmechanismen wieder in den Betriebszustand für die Kofferraumklappe (Grundbetrieb) zurück. Das Zurückschalten in den Grundbetrieb erfolgt nur dann, wenn das Heckklappenschloss völlig geschlossen ist.



Die Funktion (das Umschalten) der Verriegelungsmechanismen ist nur dann aktiv, wenn das Heckklappenschloss in der zweiten Position geschlossen ist.

D

Das Funktionsprinzip des Verriegelungsmechanismus zum Öffnen der großen Heckklappe



Große Heckklappe

Der Elektromotor dreht die Verriegelungsnocke in die zweite Endposition, damit wird der Scharnierbolzen entriegelt und die Position der Scharniernocke verändert. Durch Verbinden der Scharniernocke mit dem Zapfen entsteht aus dem beweglichen Arm und dem Festarm eine funktionelle Einheit. Das ermöglicht das Öffnen der großen Heckklappe.

Öffnen des Heckklappenschlosses im Notfall

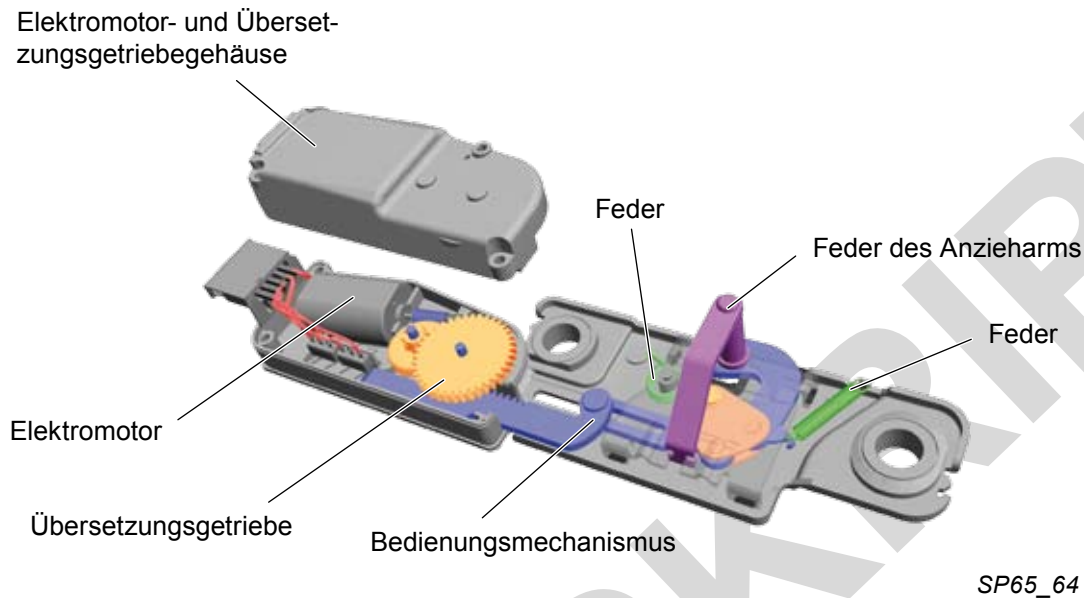
Bei einer Blockierung des Heckklappenschlosses (wenn das Schloss weder auf die Befehle des Mikroschalters noch der Fernbedienung der Zentralverriegelung reagiert), kann die Klappe mechanisch notgeöffnet werden. Zu diesem Zweck ist die Textilverkleidung im Schlossbereich eingeschnitten. In die linke Randposition dieses Einschnitts kann ein Schraubendreher oder evtl. Zündschlüssel eingeführt und in Richtung der Bohrung zur anderen Endstellung bewegt werden. Damit wird das Heckklappenschloss manuell entriegelt und die Heckklappe kann geöffnet werden.



SP65_37

Elektrischer Anzieher des Heckklappenschlosses

Für den höheren Komfort beim Schließen der Heckklappe ist im Škoda Superb II ein elektrischer Heckklappenanzieher eingebaut.



Funktion

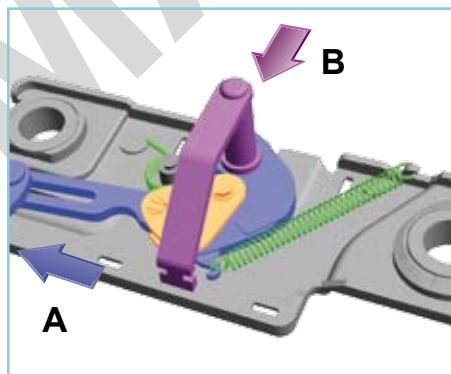
Öffnen

Sobald das Heckklappenschloss in den Anzieharm in der ersten Position einrastet, ändert der Elektromotor den Bedienungsmechanismus in Richtung des Pfeils **A**, der anschließend den Anzieharm in Richtung des Pfeils **B** verschiebt. Dadurch wird das Schloss der Heckklappe in die Endlage (zweite Position) gezogen.

Schließen

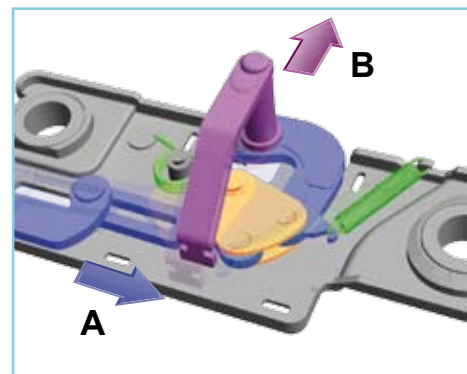
Der Elektromotor verstellt den Bedienungsmechanismus in Richtung des Pfeils **A**. Der Anzieharm bewegt sich in Richtung des Pfeils **B**; dadurch wird die Heckklappe entriegelt.

Verriegelungsprinzip



SP65_66

Entriegelungsprinzip



SP65_65

Kombinationen von Motoren und Getrieben

Kombinationen von Motoren und Getrieben

Ottomotoren

Motor	Getriebe	
	Frontantrieb	Allradantrieb
1,4 l/92 kW - TSI 	6-Gang-Schaltgetriebe 0AJ (MQ 200-6F) 	
1,8 l/118 kW - TSI 	6-Gang-Schaltgetriebe 02S (MQ 250-6F) 	
		6-Gang-Schaltgetriebe 02Q (MQ 350-6A) 
	Automatisches 7-Gang-Getriebe 0AM (DQ 200-7F) 	
3,6 l/191 kW - FSI 		Automatisches 6-Gang-Getriebe 02E (DQ 250-6A) 

Diesel-Motoren

Motor	Getriebe	
	Frontantrieb	Allradantrieb
1,9 l/77 kW - TDI PD 	5-Gang-Schaltgetriebe 0A4 (MQ 250-5F) 	
2,0 l/103 kW - TDI PD 	6-Gang-Schaltgetriebe 02Q (MQ 350-6F) 	
	Automatisches 6-Gang-Getriebe 02E (DQ 250-6F) 	
2,0 l/125 kW - TDI CR 	6-Gang-Schaltgetriebe 02Q (MQ 350-6F) 	6-Gang-Schaltgetriebe 02Q (MQ 350-6A) 
	Automatisches 6-Gang-Getriebe 02E (DQ 250-6F) 	

Otto-Motor 1,4 I/92 kW – TSI

Der Motor 1,4 I/92 kW ist ein weiterer Vertreter der TSI-Motorenreihe und die Grundantriebseinheit für den Škoda Superb II. Dieser Motor wird hier erstmals in Škoda-Fahrzeugen verwendet.

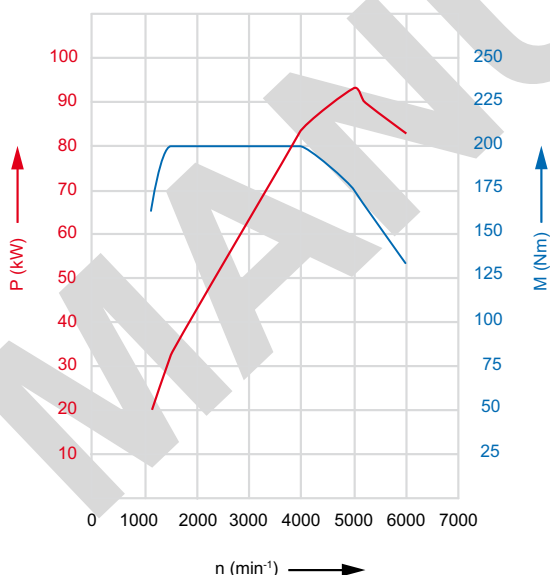
Technische Merkmale

- 4-Ventil-Technik
- Grauguss-Zylinderblock
- homogener Betrieb bei der Kraftstoffeinspritzung
- Turbolader mit elektrisch gesteuertem Wastegate
- Zweikreis-Kühlsystem
- Flüssigkeitsgekühlter Ladeluftkühler
- Hochdruck-Kraftstoffpumpe mit integriertem Überdruckventil
- Saugrohrleitung ohne verstellbare Regelklappen
- Verstellung der Einlassnockenwelle



SP65_68

Leistungs- und Drehmomentdiagramm



SP65_42

Technische Daten

Motorkennbuchstabe:	CAXC
Bauart:	Reihenmotor
Zylinderanzahl:	4
Ventile pro Zylinder:	4
Hubraum:	1390 cm ³
Bohrung:	76,5 mm
Hub:	75,6 mm
Verdichtungsverhältnis:	10 : 1
Max. Leistung:	92 kW bei 5000 min ⁻¹
Max. Drehmoment:	200 Nm bei 1500 - 4000 min ⁻¹
Motormanagement:	Bosch Motronic MED 17.5.20
Kraftstoff:	bleifreies Benzin 95 ROZ (oder 91 ROZ bei geringer Leistungsminde- rung)
Abgasnachbehandlung:	Drei-Wege-Katalysator; Lambdasondenregelung
Abgasnorm:	EU4 Plus

Ottomotor 1,8 l/118 kW – TSI

Der Motor 1,8 l/118 kW ist eine weitere Entwicklungsstufe der TSI-Motoren. Dank der Vorteile der FSI-Technologie erreicht dieser Motor eine hohe Leistung und entspricht ** der neuesten Abgasnorm EU5.

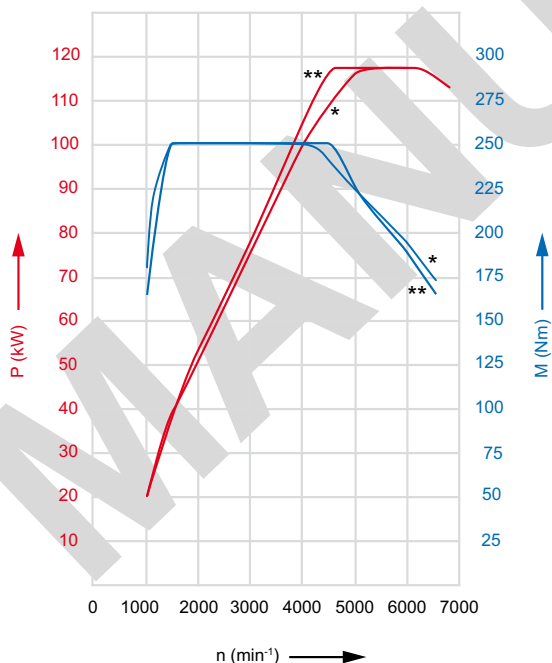
Technische Merkmale

- 4-Ventil-Technik
- Grauguss-Zylinderblock
- im Zylinderblock des Motors befindliche Ausgleichswellen
- von der Kurbelwelle über eine Kette angetriebene integrierte Ölpumpe
- Verstellung der Einlassnockenwelle
- verstellbare Regelklappen in der Saugrohrleitung
- Mehrpunkt-Hochdruck-Spritzeinheiten
- im Abgaskrümmen integrierter Abgasturbolader
- Ladedruckregler
- Turbolader mit elektrisch gesteuertem Wastegate
- Homogen-Betrieb bei der Kraftstoffeinspritzung



SP65_67

Leistungs- und Drehmomentdiagramm



SP65_43

Technische Daten

Motorkennbuchstabe:	BZB; CDAA
Bauart:	Reihenmotor
Zylinderanzahl:	4
Ventile pro Zylinder:	4
Hubraum:	1798 cm ³
Bohrung:	82,5 mm
Hub:	84,2 mm
Verdichtungsverhältnis:	9,6 : 1
Max. Leistung:	118 kW bei 5000 - 6200 min ⁻¹ *
	118 kW bei 4500 - 6200 min ⁻¹ **
Max. Drehmoment:	250 Nm bei 1500 - 4200 min ⁻¹ *
	250 Nm bei 1500 - 4500 min ⁻¹ **
Motormanagement:	Bosch Motronic MED 17.5
Kraftstoff:	bleifreies Benzin ROZ 95 (oder ROZ 91 bei geringer Leistungsminderung)
Abgasnachbehandlung:	Drei-Wege-Katalysator; Lineare Lambdasonde vor dem Katalysator; ; Lineare Lambdasonde vor und Sprungsonde nach dem Katalysator**
Abgasnorm:	EU4* ; EU5**

* Gültig für Motoren mit dem Kennbuchstaben BZB

** Gültig für Motoren mit dem Kennbuchstaben CDAA

Ottomotor 3,6 l/191 kW - TSI

Der Motor 3,6 l/191 kW ist der erste Vertreter der Motoren des VR-Konzeptes mit FSI-Technologie, die für Škoda-Fahrzeuge angeboten werden. Dank des großen Motorhubraums und der Verwendung der FSI-Technologie verfügt dieser Motor über eine hohe Leistung und einen hohen Drehmoment bei relativ niedrigem Kraftstoffverbrauch. Die FSI-Technologie mit Direkteinspritzung gewährleistet auch die Erfüllung der vorgeschriebenen Abgasnorm EU4 Plus.

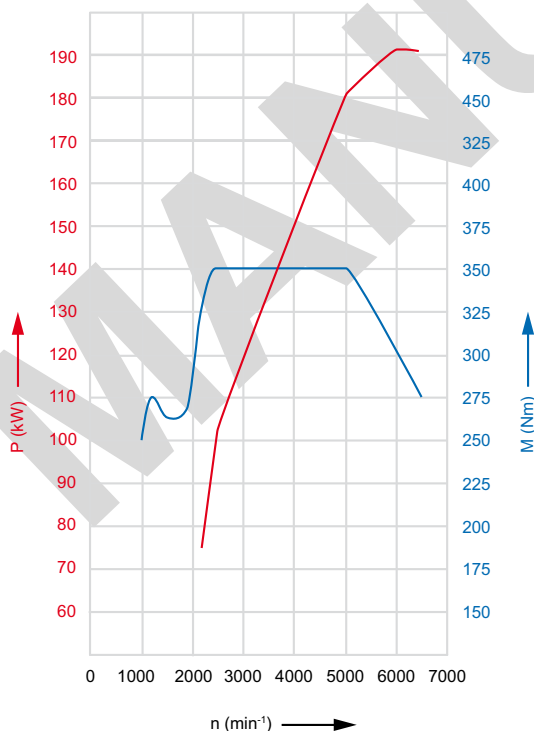
Technische Merkmale

- 4-Ventil-Technik mit Rollenschlepphebel
- innere Abgasrückführung
- entlasteter Grauguss-Zylinderblock
- integrierte, von einer Steuerkette angetriebene Hochdruckpumpe für Kraftstoff und Öl
- Einstellbarkeit der Nockenwelle von Saug- und Auslassventilen
- zweiteiliges Kunststoffsaugrohr mit modifizierter Saugkanal-Geometrie
- Kühlmittelumlaufpumpe



SP65_40

Leistungs- und Drehmomentdiagramm



SP65_44

Technische Daten

Motorbuchstabe:	CDVA
Bauart:	VR motor
Zylinderanzahl:	6
Ventile pro Zylinder:	4
Hubraum:	3597 cm ³
Bohrung:	89 mm
Hub:	96,4 mm
V-Winkel:	10,6°
Verdichtungsverhältnis:	11,4 : 1
Max. Leistung:	191 kW bei 6000 min ⁻¹
Max. Drehmoment:	350 Nm bei 2500 - 5000 min ⁻¹
Motormanagement:	Bosch Motronic MED 9,1
Kraftstoff:	Super bleifrei ROZ 98 (oder ROZ 95 bei geringer Leistungsminderung)
Abgasnachbehandlung:	2 Drei-Wege-Katalysatoren; 2 lineare Lambdasonden vor und 2 Sprungsonden nach dem Katalysator
Abgasnorm:	EU4 Plus

Dieselmotor 1,9 l/77 kW – TDI PD

Der Motor 1,9 l/ 77 kW TDI PD ist eine bewährte Antriebseinheit, die ihre Anwendung bereits in früheren Škoda-Fahrzeugen fand. Für den Škoda Superb II stellt er die Basisalternative aus der Palette der angebotenen Dieselmotoren dar.

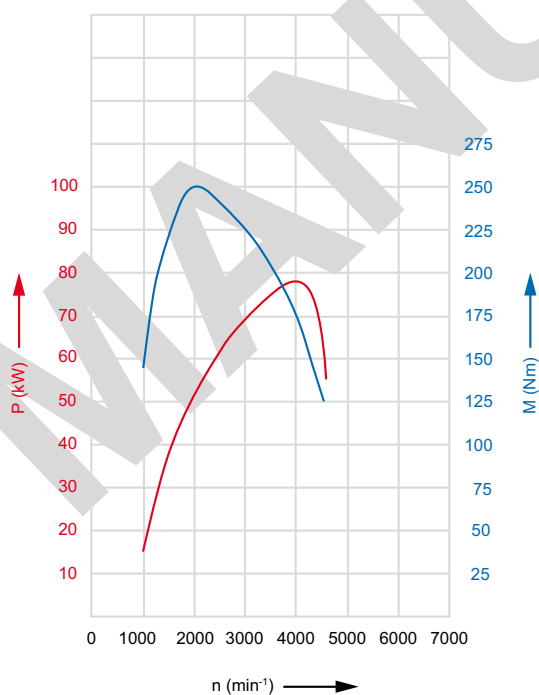
Technische Merkmale

- 2-Ventil-Technik
- Einspritzdüsenpumpeneinheiten mit Magnetventil
- Turbolader mit veränderbarer Flügelgeometrie
- Ausführung mit Abgaspartikelfilter möglich
- Abgasrückführungskühler
- elektrisch gesteuerte Drosselklappe im Saugrohr



SP65_69

Leistungs- und Drehmomentdiagramm



SP65_45

Technische Daten

Motorkennbuchstabe:	BXE; BLS
Bauart:	Reihenmotor
Zylinderanzahl:	4
Ventile pro Zylinder:	2
Hubraum:	1896 cm ³
Bohrung:	79,5 mm
Hub:	95,5 mm
Verdichtungsverhältnis:	18,5 : 1
Max. Leistung:	77 kW bei 4000 min ⁻¹
Max. Drehmoment:	250 Nm bei 1900 min ⁻¹
Motormanagement:	Bosch EDC 15P+
Kraftstoff:	Diesel
Abgasnachbehandlung:	Abgasrückführung, Abgaspartikelfilter **; Oxidationskatalysator
Abgasnorm:	EU4*; EU4+DPF**

* Gültig für Motoren mit Kennbuchstaben BXE ** Gültig für Motoren mit Kennbuchstaben BLS

Dieselmotor 2,0 I/103 kW – TDI PD

Der Motor 2,0 I/103 kW fand bereits im **Škoda Octavia II** Anwendung. Im Rahmen seiner ständigen Weiterentwicklung erfuhr dieser Motor einige Veränderungen, wie z.B. den Einbau von 2 Ausgleichswellen; in dieser erneuerten Form befindet er sich im **Škoda Superb II**.

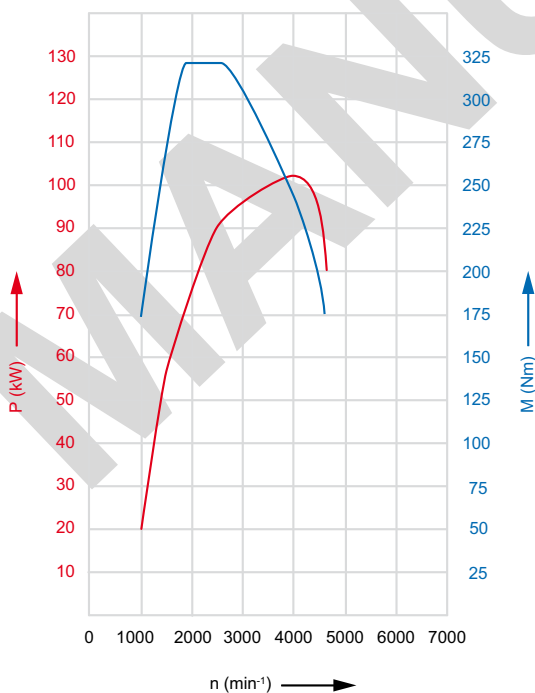
Technische Merkmale

- 2-Ventil-Technik
- System mit 2 Ausgleichswellen unter der Kurbelwelle
- gesteuerte Kühlung der Abgasrückführung
- Nockenwelle mit Keilriemen
- elektrisch gesteuerte Drosselklappe im Saugrohr



SP65_70

Leistungs- und Drehmomentdiagramm



SP65_46

Technische Daten

Motorkennbuchstabe:	BMP
Bauart:	Reihenmotor
Zylinderanzahl:	4
Ventile pro Zylinder:	2
Hubraum:	1968 cm ³
Bohrung:	81 mm
Hub:	95,5 mm
Verdichtungsverhältnis:	18,5 : 1
Max. Leistung:	103 kW bei 4000 min ⁻¹
Max. Drehmoment:	320 Nm bei 1800 - 2500 min ⁻¹
Motormanagement:	Bosch EDC 16
Kraftstoff:	Diesel
Abgasnachbehandlung:	Abgasrückführung; Abgaspartikelfilter; Oxidationskatalysator
Abgasnorm:	EU4+DPF

Dieselmotor 2,0 l/125 kW – TDI CR

Das Grundbauteil des Motors 2,0 l/125 kW TDI CR ist ein Motor 2,0 l/125 kW TDI PD, der bereits vom **Škoda** Octavia II RS bekannt ist. Wegen der steigenden Anforderungen an Kraftstoffverbrauch, Emissionsgrenzwerte usw. wurden viele Motorkomponenten für den Motor 2,0 l/125 kW TDI CR überarbeitet. Eine der wichtigsten Konstruktionsneuerungen ist der Ersatz des Systems Einspritzdüsenpumpe durch das System „Common-Rail“.

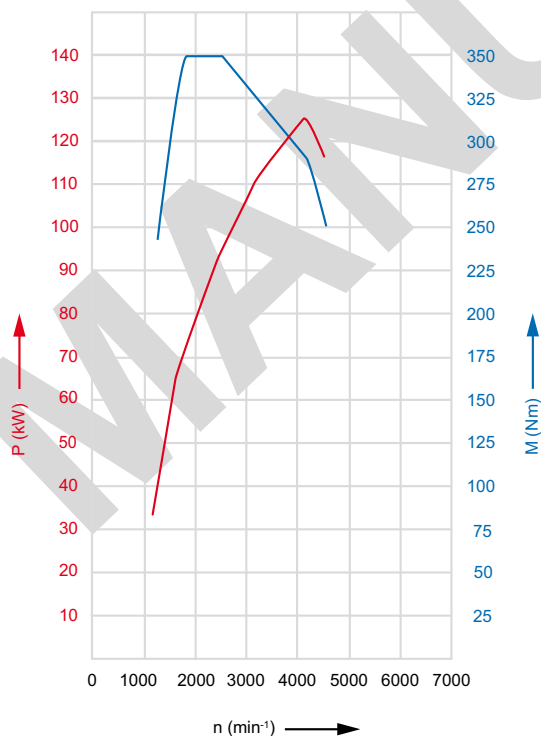
Technische Merkmale

- Kraftstoffeinspritzungssystem „Common-Rail“ mit von einem Piezo-Ventil gesteuerten Einspritzeinheiten
- elektrisches Abgasrückführungsventil
- Turbolader mit veränderbarer Flügelgeometrie
- Abgaspartikelfilter und Oxidationskatalysator
- verstellbare Regelklappen in der Saugrohrleitung



SP65_39

Leistungs- und Drehmomentdiagramm



SP65_47

Technische Daten

Motorkennbuchstabe:	CBBB
Bauart:	Reihenmotor
Zylinderanzahl:	4
Ventile pro Zylinder:	4
Hubraum:	1968 cm ³
Bohrung:	81 mm
Hub:	95,5 mm
Verdichtungsverhältnis:	16,5 : 1
Max. Leistung:	125 kW bei 4200 min ⁻¹
Max. Drehmoment:	350 Nm bei 1750 - 2500 min ⁻¹
Motormanagement:	Bosch EDC 17
Kraftstoff:	Dieselmotorkraftstoff
Abgasnachbehandlung:	Abgasrückführung; Abgaspartikelfilter; Oxidationskatalysator
Abgasnorm:	EU4 plus

Kraftstoffversorgung

Kraftstofftank

Der Kraftstofftank des **Škoda**Superb II wurde vom Modell **Škoda**Octavia II mit Allradantrieb übernommen.

Wegen des Einbaus der zur Hinterachse durchlaufenden Kardanwelle ist er in zwei Kammern geteilt. In der (in Fahrtrichtung) rechten Tankkammer befindet sich eine elektrische Kraftstoffförderpumpe. In der linken Kammer befindet sich eine Saugstrahlpumpe, die nach dem Prinzip „Venturi-Effekt“ arbeitet und die Kraftstoffförderung in das Gehäuse der elektrischen Kraftstoffförderpumpe in der rechten Behälterkammer sichert. Die Saugstrahlpumpe wird von der Kraftstoffförderpumpe über eine seitliche Kraftstoffdruckleitung angetrieben.

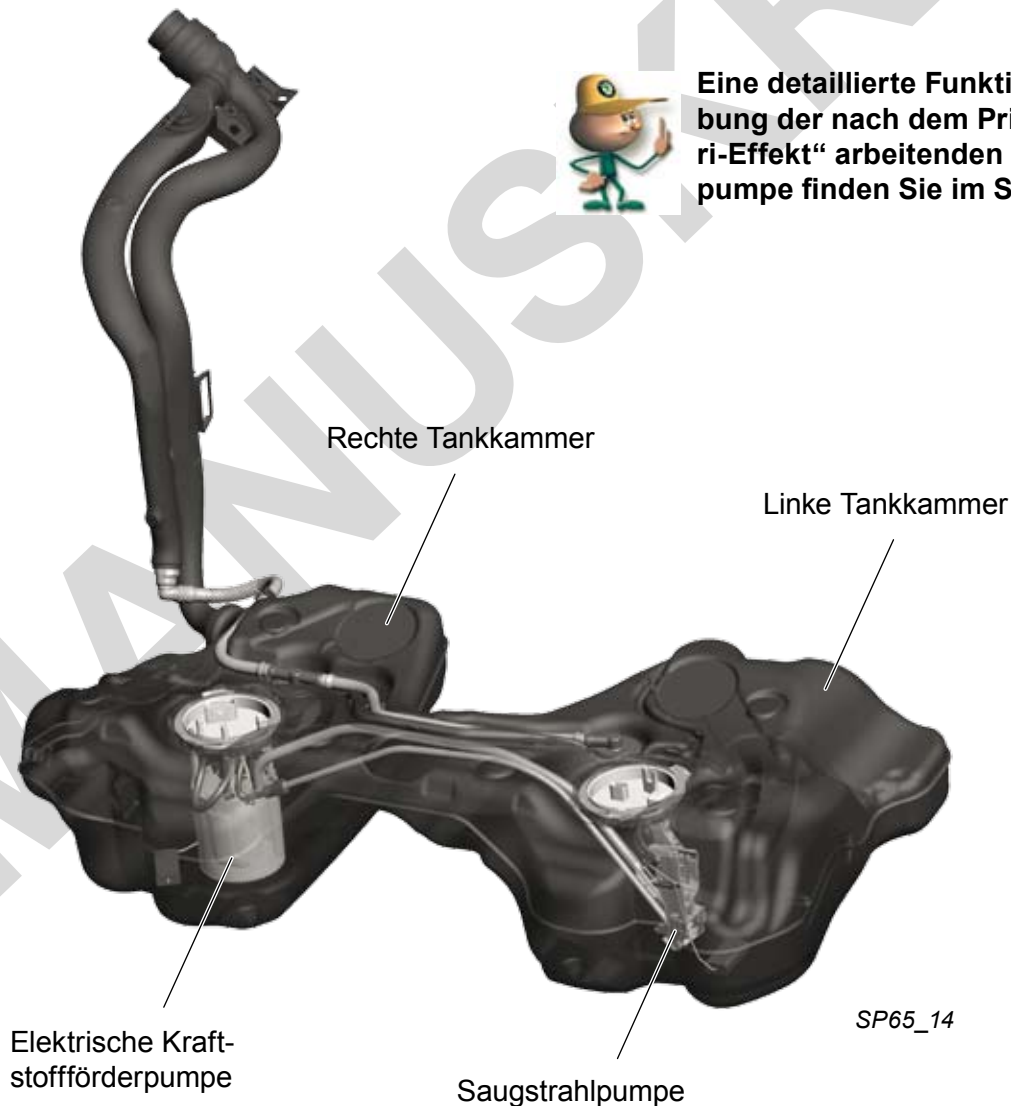
Zur genaueren Messung der Kraftstoffmenge im Tank ist in jeder Kammer ein Schwimmer angebracht. Der Schwimmer in der rechten Kammer ist Bestandteil des Gehäuses der elektrischen Kraftstoffförderpumpe.

Der Schwimmer in der linken Kammer ist ein selbstständiger Körper, an dem im unteren Teil eine Saugstrahlpumpe befestigt ist.

Das Tankvolumen beträgt ca. 60 l, wovon 7 l zur Reserve sind.



Eine detaillierte Funktionsbeschreibung der nach dem Prinzip „Venturi-Effekt“ arbeitenden Saugstrahlpumpe finden Sie im SPP Nr. 49.



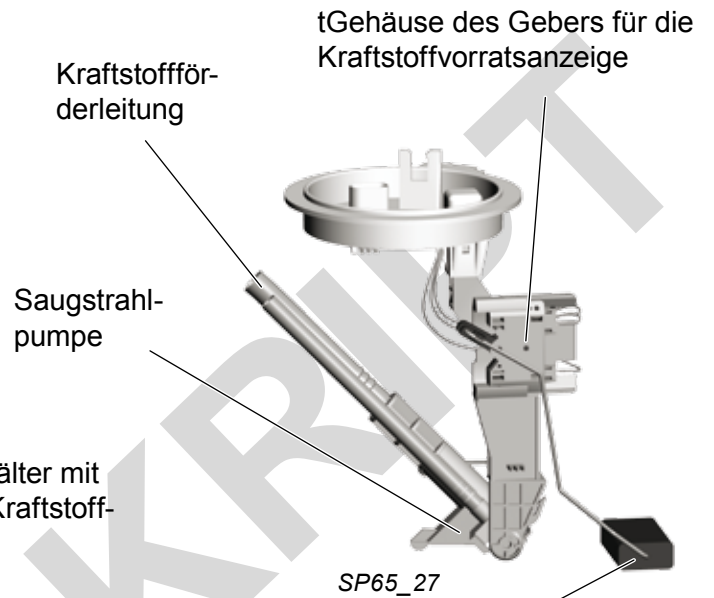
Messgerät für die Kraftstoffvorratsanzeige, elektrische Kraftstoffförderpumpe und Saugstrahlpumpe

Elektrische Kraftstoffförderpumpe



Schwimmer des Messgerätes für die Kraftstoffvorratsanzeige G

Saugstrahlpumpe



Schwimmer des Gebers für Kraftstoffvorratsanzeige -2- G169



Die Messung der Kraftstoffmenge im Tank wird mit dem Steuergerät auf der Schalttafel J285 durchgeführt.

Mechanisches Getriebe 0A4 (MQ 250-5F)

Das mechanische 5-Gang-Handschaltgetriebe 0A4 ist zur Übertragung von mittleren Drehmomenten bestimmt. Es wird für Fahrzeuge mit Frontantrieb benutzt.



SP65_50

Technische Daten

- Gewicht: ca. 40 kg
- Kupplung: Einzellamellen-Trocken
kupplung
- Betriebsart: Handschaltung
- Ölmenge: ca. 1,9 l

Mechanisches Getriebe 02S (MQ 250-6F)

Das mechanische 6-Gang-Handschaltgetriebe 02S ist zur Übertragung von mittelhohen Drehmomenten bestimmt. Es wird für Fahrzeuge mit Frontantrieb benutzt.



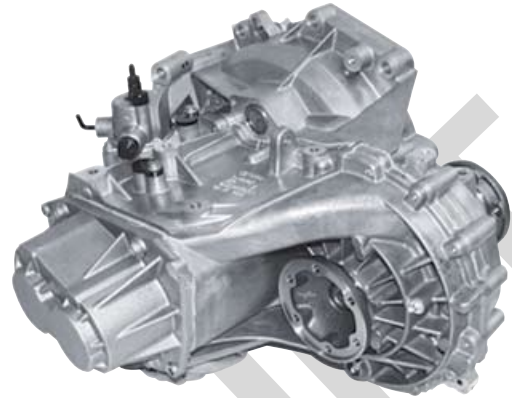
SP65_49

Technische Daten

- Gewicht: ca. 44,5 kg
- Kupplung: Einzellamellen-Trocken
kupplung
- Betriebsart: Handschaltung
- Ölmenge: ca. 2,1 l

Mechanisches Getriebe 0AJ (MQ200-6F)

Das mechanische 6-Gang-Handschaltgetriebe 0AJ ist zur Übertragung von niedrigeren Drehmomenten bestimmt. Es wird für Fahrzeuge mit Frontantrieb benutzt.



SP65_48

Technische Daten

- Gewicht: ca. 39-39,5 kg
- Kupplung: Einzellamellen-Trockenkupplung
- Betriebsart: Handschaltung
- Ölmenge: ca. 2 l

Automatisches Schaltgetriebe 0AM (DQ 200-7F)

Das automatische 7-Gang-Schaltgetriebe 0AM mit direkt geschalteten Gangstufen ist ein vollkommen neu entwickeltes Getriebe, es basiert jedoch auf dem gleichen Prinzip wie das Getriebe 02E (Doppelkupplungsgetriebe) und ist zur Übertragung von niedrigeren und mittleren Drehmomenten bestimmt. Es wird für Fahrzeuge mit Frontantrieb benutzt.



SP65_52

Technische Daten

- Gewicht: ca. 72 kg
- Kupplung: zwei automatisch gesteuerte Einzellamellen-Trockenkupplungen
- Betriebsart: Automatik und Tiptronic
- Ölmenge: ca. 1,7 l

Getriebe

Mechanisches Getriebe 02Q (MQ 350-6F), (MQ 350-6A)

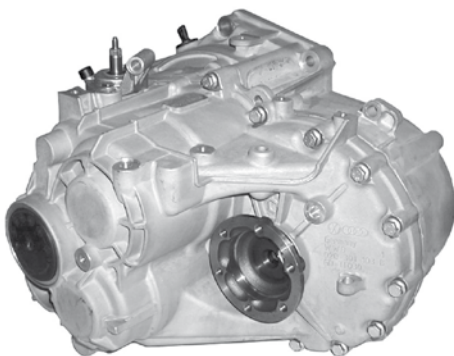
Das mechanische 6-Gang-Handschaftgetriebe 02Q ist zur Übertragung von hohen Drehmomenten und für Fahrzeuge mit Front- sowie mit Allradantrieb bestimmt. Für die Fahrzeugvariante mit Allradantrieb ist das Getriebe mit Achsantrieb ausgestattet.

Technische Daten

- | | |
|-----------------------|--------------------------------|
| - Gewicht: | ca. 55,1/68,5* kg |
| - Kupplung: | Einzellamellen-Trockenkupplung |
| - Betriebsart: | Handschtaltung |
| - Ölmenge - Getriebe: | ca. 2,3 l |
| - Achsantrieb: | ca. 0,9 l |

Frontantrieb

Allradantrieb



SP65_51



SP65_60

* Die angegebenen Werte entsprechen der Getriebevariante für Fahrzeuge mit Allradantrieb (Getriebe+Achsantrieb).

Automatisches Schaltgetriebe 02E (DQ 250-6F), (DQ 250-6A)

Das automatische 6-Gang-Schaltgetriebe 02E mit direkt geschalteten Gangstufen ist für Fahrzeuge mit Front- sowie mit Allradantrieb bestimmt. Bei der Variante mit Allradantrieb ist es darüber hinaus mit Achsantrieb ausgestattet. Das Getriebe wurde zur Übertragung von mittleren und hohen Drehmomenten entworfen.

Technische Daten

- Gewicht: ca. 80/93* kg
- Kupplung: Zwei automatisch gesteuerte Mehr lamellenkupplungen im Ölbad
- Betriebsart: Automatik und Tiptronic
- Ölmenge - Getriebe: ca. 7,0 l
- Achsantrieb: ca. 0,9 l

Frontantrieb

Allradantrieb



SP65_53



SP65_38

* Die angegebenen Werte entsprechen der Getriebevariante für Fahrzeuge mit Allradantrieb (Getriebe+Achsantrieb).

Fahrwerk

Das Fahrwerk und seine Merkmale in Kürze

Das Fahrwerk des **Škoda**Superb II besteht zu einem großen Teil aus Komponenten, die beim Modell **Škoda**Octavia II benutzt wurden. Einige von ihnen wurden jedoch aus (einbau-) technischen Gründen modifiziert.

- elektronisches Brems- und Stabilisierungsprogramm (ESP)
- elektromechanische Servolenkung

- 15", 16", 17" Fahrwerk

- McPherson-Vorderachse





- System Driver Steering Recommendation (DSR)

- Allradantrieb

SP65_12

- Mehrlenker-Hinterachse

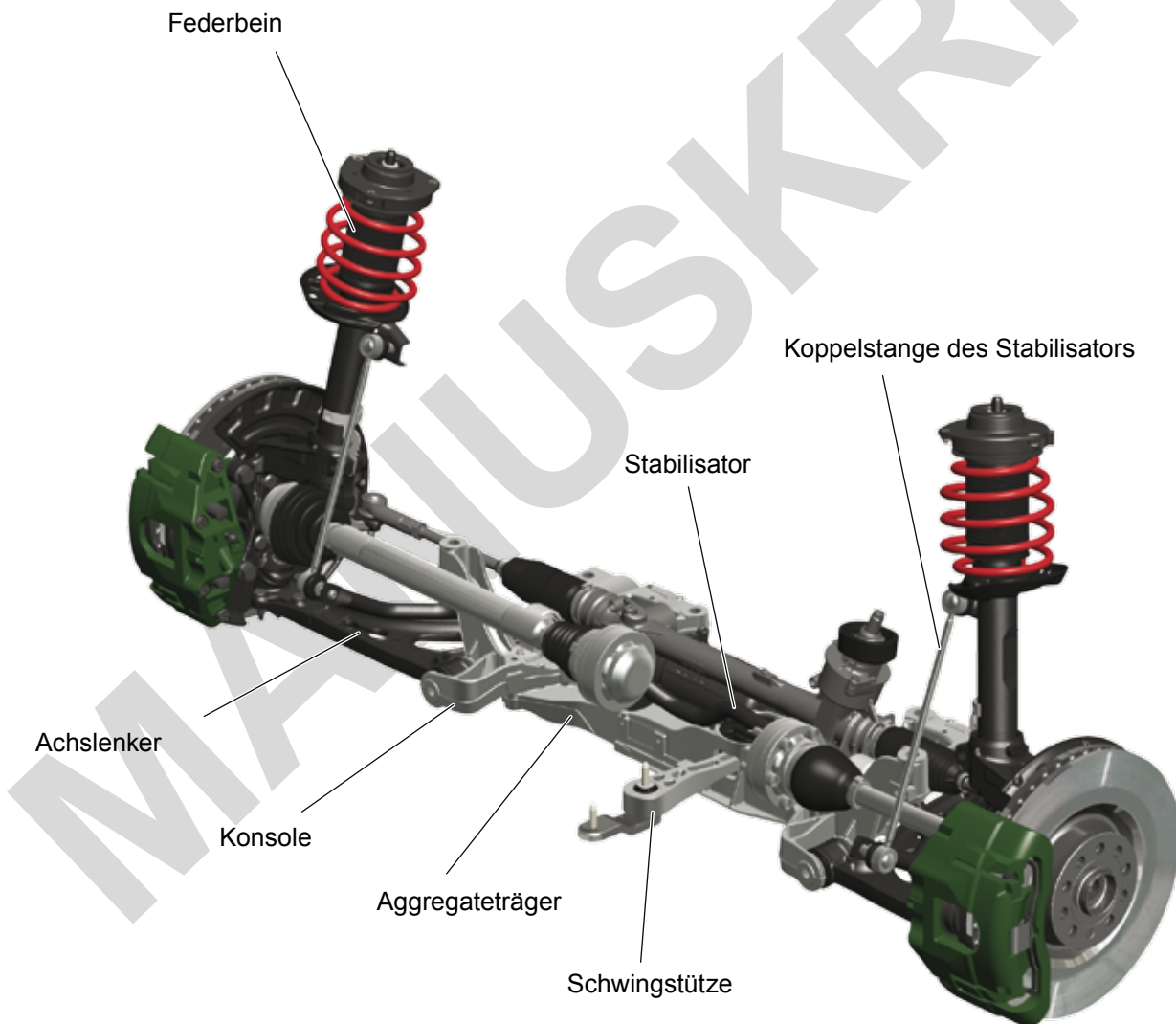
- System zum Trocknen der Bremsscheiben (RBS)

Fahrwerk

Vorderachse

Der Škoda Superb II nutzt für die kinematisch unabhängige Vorderradaufhängung die bewährte McPherson-Antriebsachse. Sie ist auf jeder Seite mit einem Dreieck-Achslenker und einem radführenden Federbein ausgestattet.

Durch sorgfältige Weiterentwicklung konnten die bereits hervorragenden Eigenschaften dieses Achstyps noch verbessert werden. Das Ergebnis ist eine beträchtlich verbesserte Agilität des Fahrwerks, der Lenkungsgenauigkeit und damit die spürbare Verbesserung des Fahrkomforts. Erhöht wurde auch die Querstabilität der Fahrzeugfront, was für eine genaue und sichere Kurvenführung des Wagens sorgt.



SP65_04

Hinterachse

Die Hinterachse des **Škoda** Superb II hat eine Mehrkomponenten-Konstruktion. Diese garantiert exzellente Fahreigenschaften und mehr Stabilität in extremen Situationen.

Die Mehrlenk-Hinterachse wird von vier Lenker-Halbachsen gebildet:

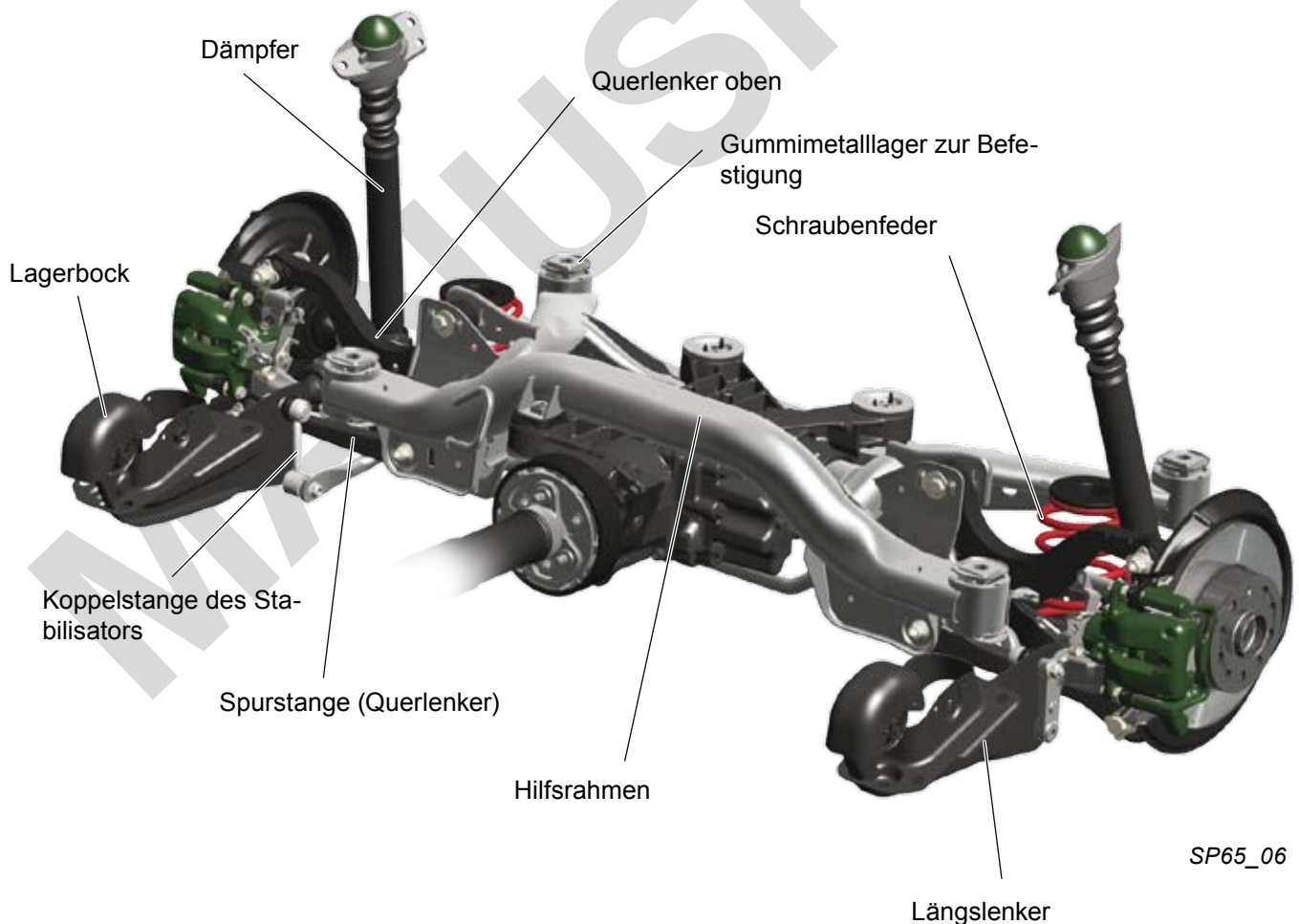
- Querlenker oben
- Querlenker unten – Federlenker
- Spurstange (Querlenker)
- Längslenker

Die Lenker sind im Hilfsrahmen mit Gummimetalllagern befestigt; über sie ist die komplette Hinterachse an der Karosserie befestigt.

Diese Bauweise ermöglicht optimales Reagieren auf die Längs- und Querkräfte während der Fahrt. Die Querdynamik wird von drei Querlenkern sichergestellt.

Deren sorgfältig definierte und abgestimmte Lagerung ermöglicht eine genaue Einstellung der Kinematik und Elastokinematik der Hinterachse.

Der Rahmen der Hinterachse und die oben genannten Lenker sind identisch bei Fahrzeugen mit Frontantrieb und für die Ausführung mit Allradantrieb. Nur die Radlagergehäuse unterscheiden sich. Für Fahrzeuge mit Allradantrieb werden in den Hilfsrahmen noch der Achsantrieb mit Hal-dex-Kupplung und die Antriebswellen eingebaut.



SP65_06

Lenkung

Die im Škoda Superb II eingebaute Lenkvorrichtung fand ihre Anwendung bereits im Modell Škoda Octavia II. Es handelt sich also ebenfalls um eine elektromechanische Servolenkung mit Doppelritzel.

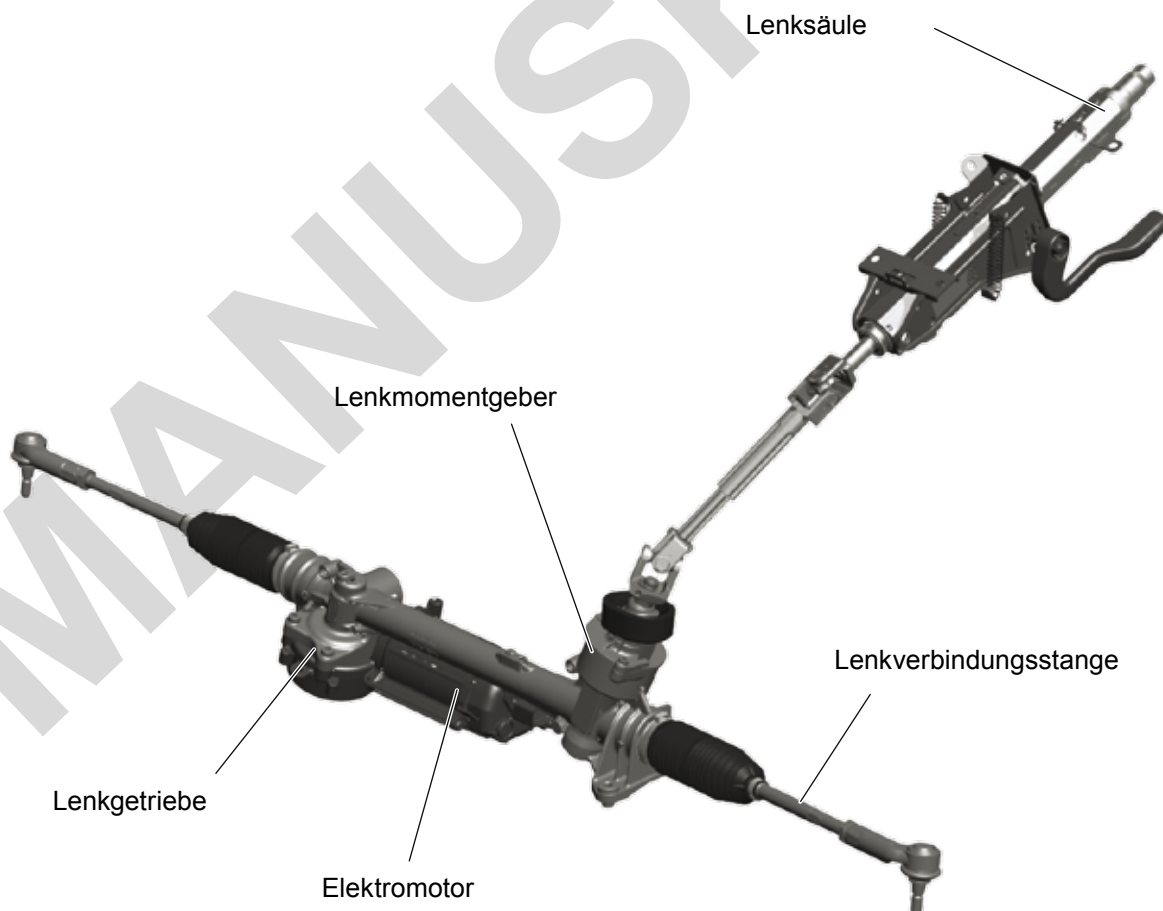
Die einfache Lenkung wird unterstützt von einem getrennten Getriebe, das auf die Zahnstange der Lenkung wirkt und von einem Elektromotor angetrieben wird.

Der Geber für den auf das Lenkrad wirkenden Lenkmoment ist am Lenkgetriebe angebracht und tastet die Höhe des Drehmoments auf dem Lenkritzeln ab.

Die Kommunikation erfolgt über die Datenleitung CAN-Bus

Die Vorteile der elektromechanischen Servolenkung

- Reduzierung des Energieverbrauchs, da die Servolenkung Energie nur dann verbraucht, wenn sie tatsächlich in Betrieb ist (wenn gelenkt wird)
- die Bestandteile eines hydraulischen Systems (Servo-Ölpumpe, Verschlauchungen, Vorratsbehälter für Hydrauliköl) entfallen
- keine unangenehmen Lenkreaktionen bei Fahrbahnunebenheiten
- geringe Geräuschübertragung in das Fahrzeug
- die elektromechanische Servolenkung unterstützt mit der Funktion „aktiver Rückwärtsgang“ einen guten Geradeauslauf und die Rückstellung der Lenkung in Geradeausstellung, was die genaue Spurführung des Fahrzeuges sicherstellt.



SP65_08

Bremssystem

Ebenso wie beim vorherigen Modell **Škoda**Superb wird bei seinem Nachfolger ein Zweikreisbremssystem mit diagonaler Anordnung eingesetzt.

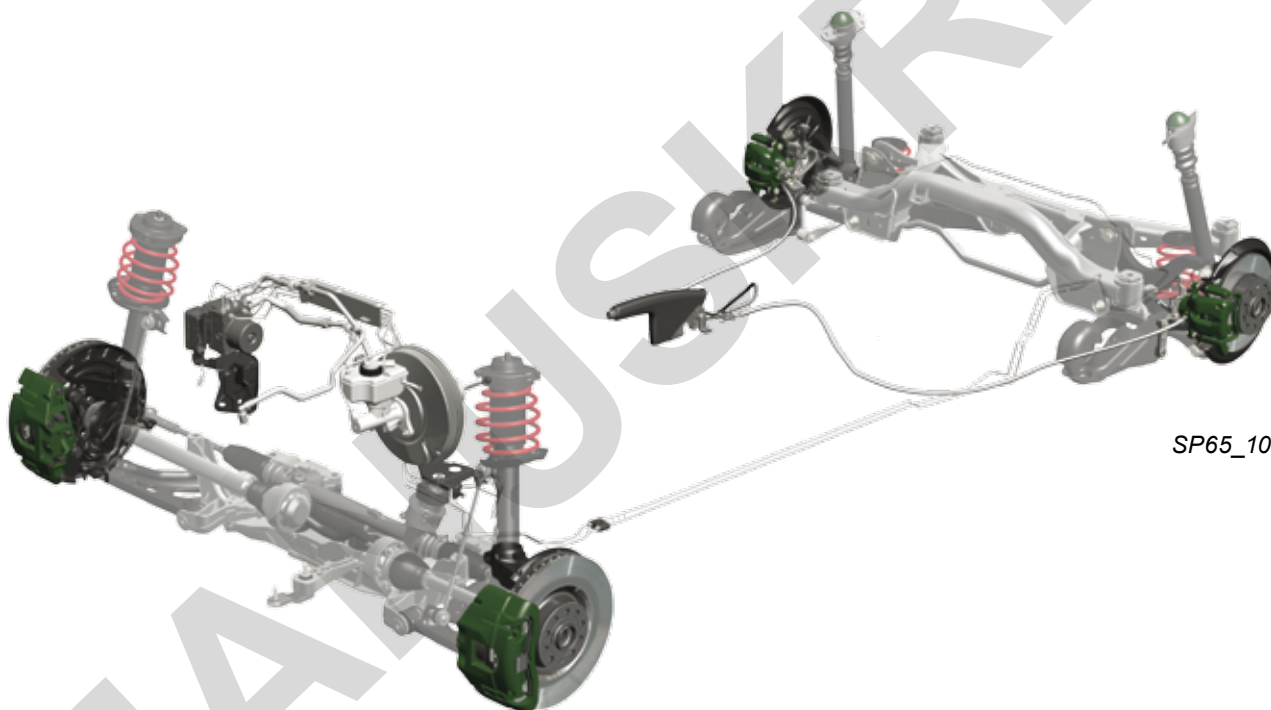
Je nach Ausstattungs- und Motorisierungsstufe werden beim **Škoda**Superb II zwei elektronische Brems- und Stabilitätssysteme angeboten:

- M-ABS
- ESP

Zur Grundausstattung des **Škoda**Superb II gehört das M-ABS-System. Das ESP-System wird im Rahmen einer Sonderausstattung angeboten.



Fahrzeuge mit Allradantrieb sind immer mit dem ESP-System ausgestattet.



SP65_10

Bremskraftverstärker

Das Bremssystem ist mit einem Bremskraftverstärker mit „Dual-Rate“-Funktion ausgestattet, der aus dem **Škoda**Octavia II übernommen wurde.

Der 10“-Bremskraftverstärker wurde von der Firma Conti-Teves entwickelt.



Rechtslenker-Fahrzeuge erhalten einen Tandembremskraftverstärker der Größe 7/8“.



SP65_62

Hydraulik-Steuereinheiten für Brems- und Stabilisierungssysteme

Die Hydraulik-Steuereinheit besteht aus:

- einer Hydraulik-Steuereinheit mit Hydraulikpumpe und einem Elektromotor für die Hydraulikpumpe
- einem Steuergerät

Hydraulisches Steuergerät MK70

Der **Škoda** Superb II ist serienmäßig mit dem M-ABS Bremssystem ausgestattet, dessen Hauptbestandteil das hydraulische Steuergerät MK70 bildet (entwickelt von der Firma Conti-Teves).

Funktion des hydraulischen Steuergeräts MK70:

- Antiblockiersystem (ABS)
- elektronische Bremskraftverteilung (EBV)
- mechanischer Bremsassistent (MBA)
- Motorschleppmomentregelung (MSR)
- Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR)
- Reifendruckkontrolle (RKA)

Die Funktionen Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) und Motorschleppmomentregelung (MSR) werden mittels des Steuergeräts des Motors ausgeführt, d.h. ohne aktiven Bremseingriff.

Hydraulik-Steuereinheit MK60

Im Rahmen einer Sonderausstattung kann der **Škoda** Superb II mit dem Brems- und Stabilisierungssystem ESP ausgestattet werden. Seine Tätigkeit wird vom hydraulischen Steuergerät MK60 mit dem integrierten Bremsdruckgeber G201 (entwickelt von der Firma Conti-Teves) ausgeführt.

Das hydraulische Steuergerät MK60 ist gegenüber dem MK70 um folgende Funktionen erweitert:

- elektronisches Stabilisierungssystem (ESP)
- hydraulischer Bremsassistent (HBA)
- elektronische Differenzialsperre (EDS)
- Berg-Anfahr-Assistent (HHC)
- System DSR (Driver Steering Recommendation)
- Assistent für Anhängerstabilität (TSA)
- System zum Trocknen der Bremscheiben (RBS)



Hydraulisches Steuergerät MK60 PYA

Das hydraulische Steuergerät MK60 PYA führt die Tätigkeit des Brems- und Stabilitätsystems ESP bei der Fahrzeugvariante mit Allradantrieb aus.

Das hydraulische Steuergerät MK60 PYA kann dieselben Funktionen wie MK60 ausführen, ist jedoch um die folgende Funktion erweitert:

- Hydraulische Unterstützung des Bremskraftverstärkers (BPS)

Hydraulikeinheit mit Hydraulikpumpe

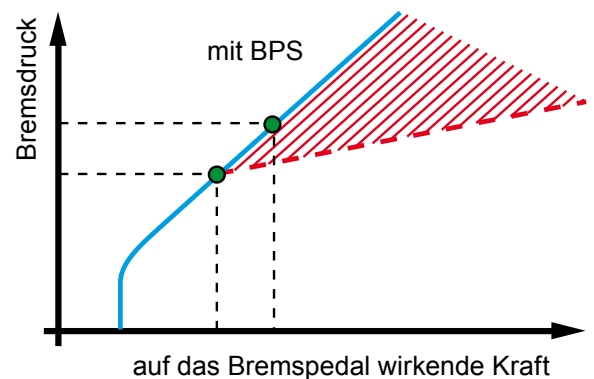
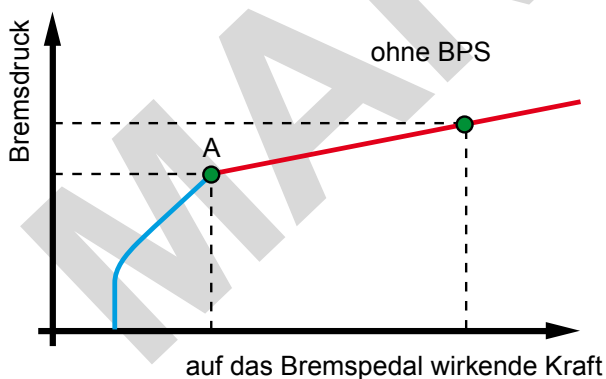
Elektromotor der Hydraulikpumpe V39



Hydraulische Unterstützung des Bremskraftverstärkers (BPS)

Die BPS-Funktion ist eine elektronisch ausgelöste hydraulische Unterstützung des Bremskraftverstärkers, die den Anstieg des Bremsdrucks auch in Krisensituationen wie z.B. bei häufigem oder langem starken Bremsen sicherstellt.

Das heißt, dass wenn es zur „Erschöpfung“ der Wirkung des Bremskraftverstärkers kommt, also keine größere Verstärkung (Punkt A) möglich ist, der Bremsdruck noch durch die Hydraulikeinheit erhöht wird.











SP65_29



Nur Linkslenker-Wagen sind mit dem BPS-System ausgestattet.

Bremszuordnung

Motor	Bremse vorn	Bremse hinten
1,9 l/77 kW - TDI PD	<p>15" FN3 Ø 288 x 25 mm</p>  <p>SP65_58</p>	<p>15" CII 41 Ø 260 x 12 mm</p>  <p>SP65_59</p>
1,4 l/92 kW - TFSI 1,9 l/77 kW - TDI PD*	<p>16" FN3 Ø 312 x 25 mm</p>  <p>SP65_72</p>	<p>15" CII 41 Ø 260 x 12 mm</p>  <p>SP65_59</p>
1,8 l/118 kW - TFSI 2,0 l/103 kW - TDI PD 2,0 l/125 kW - TDI CR	<p>16" FN3 Ø 312 x 25 mm</p>  <p>SP65_72</p>	<p>16" CII 41 Ø 286 x 12 mm</p>  <p>SP65_75</p>
3,6 l/191 kW - FSI	<p>17" FNR-G Ø 345 x 30 mm</p>  <p>SP65_73</p>	<p>17" CII 41 Ø 310 x 22 mm</p>  <p>SP65_74</p>

*) Diese Bremskombination ist nur bei der Variante ŠkodaSuperb II GreenLine möglich.

Räder und Reifen

Für den ŠkodaSuperb II steht im Rahmen der Serien- sowie Sonderausstattung eine breite Palette von Leichtmetallrädern bereit.

Sie können im Rahmen des ŠkodaOriginalzubehörs weitere Ausführungen von Leichtmetallrädern aus dem Angebot wählen.

Je nach Variante des eingesetzten Fahrwerks stehen Leichtmetallräder mit den Durchmessern 16", 17" und 18" zur Verfügung.

Übersicht über Leichtmetallräder und Reifen – Serien- und Sonderausstattung

LEAF	GULL	STYLER	SPARING
			
7,0 J x 16" HZ 45 pneu 205/55 R16	7,0 J x 17" HZ 49 pneu 225/55 R17	7,5 J x 17" HZ 49 pneu 225/55 R17	7,5 J x 17" HZ 49 pneu 225/55 R17
XENOX	DION		
			
7,5 J x 18" HZ 46 pneu 225/40 R18	7,5 J x 18" HZ 46 pneu 225/40 R18		

Übersicht über Leichtmetallräder und Reifen – ŠkodaOriginalzubehör

LAUREL	LUXON	FLASH Winterrad
		
7,5 J x 17" HZ 49 pneu 225/45 R17	7,5 J x 18" HZ 46 pneu 225/40 R18	6,0 J x 17" HZ 45 pneu 205/50 R17

SP65_35

Assistenzsysteme

System zum Trocknen der Bremsscheiben (RBS)

Bei Regenwetter kann es dazu kommen, dass auf der Bremsscheibe ein dünner Wasserfilm entsteht. Dies bewirkt, dass es zu einer Verzögerung der Bremswirkung kommt, da der Bremsbelag zuerst auf dem dünnen Wasserfilm rutscht. Erst nach dem Trocknen der Bremsscheibe durch Wärme kann es zur vollständigen Bremswirkung kommen.

Beim Bremsen in kritischen Situationen zählt jede Sekunde. Daher wurde ein Assistenzsystem zum Trocknen der Bremsscheiben entworfen, das diese Verzögerung während eines Bremsmanövers bei Regenwetter ausschließen kann. Dieses System zum Trocknen der Bremsscheiben sorgt dafür, dass die Bremsscheiben für die Vorderräder trocken und sauber sind. Dies wird durch kurzfristiges, für den Fahrer völlig unbemerkbares Anbremsen erreicht (die Bremsscheibe wird vom Bremsbelag nur leicht berührt). Damit ist die maximale Bremswirkung gesichert und der Bremsweg wird verkürzt.

Voraussetzungen für die Aktivierung des RBS-Systems:

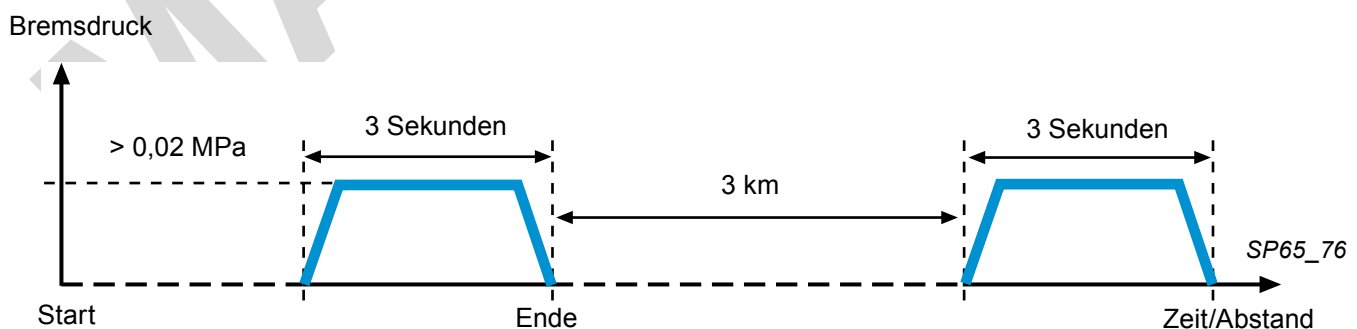
- Fahrzeuggeschwindigkeit mindestens 70 km/h
- eingeschaltete Scheibenwischer (Dauer-/Intervallgang)



Die Fahrzeuge können mit dem RPS-System nur ausgestattet werden, wenn sie über das ESP-System verfügen.

Wenn diese Voraussetzungen gegeben sind, wird der Bremsbelag für die Vorderräder an Bremsscheiben für eine bestimmte Zeit angedrückt. Der Bremsdruck erreicht dabei höchstens 0,02 MPa.

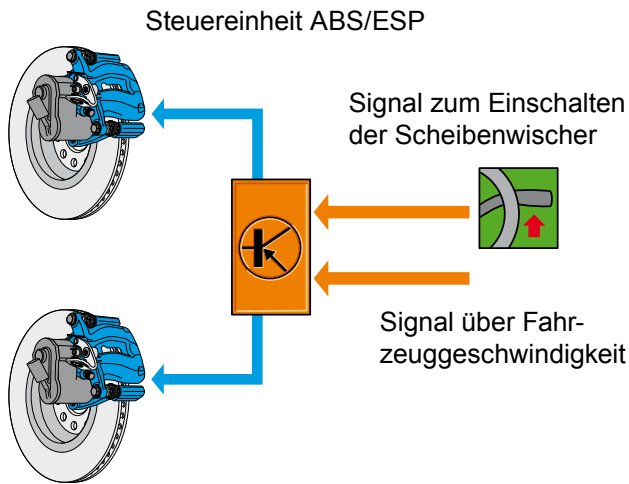
Wie bereits erwähnt, ist dieser leichte Eingriff in die Bremsanlage für den Fahrer nicht zu spüren.



Funktion

Das Steuergerät ABS/ESP erhält über die CAN-Bus-Datenleitung die Information, dass die Fahrzeuggeschwindigkeit höher als 70 km/h ist und ein Signal über den Betrieb des Scheibenwischermotors. Daraus schließt das Steuergerät, dass es regnet und mit einer Verzögerung der Bremswirkung zu rechnen ist (Wasserfilm auf den Brems scheiben). So wird der Bremszyklus des RBS-Systems ausgelöst. Die Füllventile der Bremszylinder für die Vorderräder werden eingestellt; die Förderpumpe beginnt zu arbeiten und erzeugt in der Bremsanlage für die Dauer von 3 Sekunden einen Druck von ca. 0,02 MPa.

Bei diesem Prozess wird der Druck in der Bremsanlage ständig kontrolliert. Kommt es im System zu einem Anstieg des Bremsdrucks über den Sollwert (0,02 MPa), wird der Bremsdruck sofort reduziert, damit keine spürbare Bremswirkung entsteht.

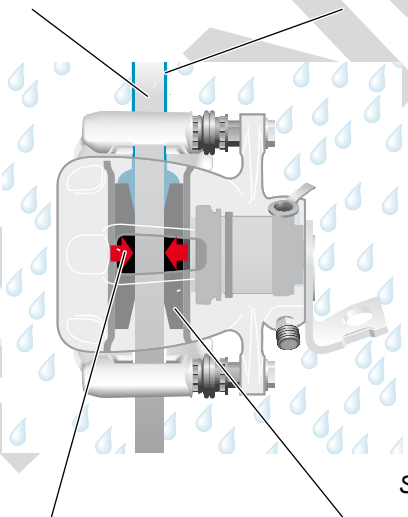


Druckerzeugung in den Bremszylindern der Vorderräder SP65_77



Falls es seitens des Fahrers zu einem aktiven Eingriff in die Bremsanlage kommt (durch Betätigen des Bremspedals), so wird der Bremszyklus des RBS-Systems sofort unterbrochen.

Bremsscheibe Dünner Wasserfilm



SP65_78

Kurzfristiges Andrücken des Bremsbelages an die Bremsscheibe

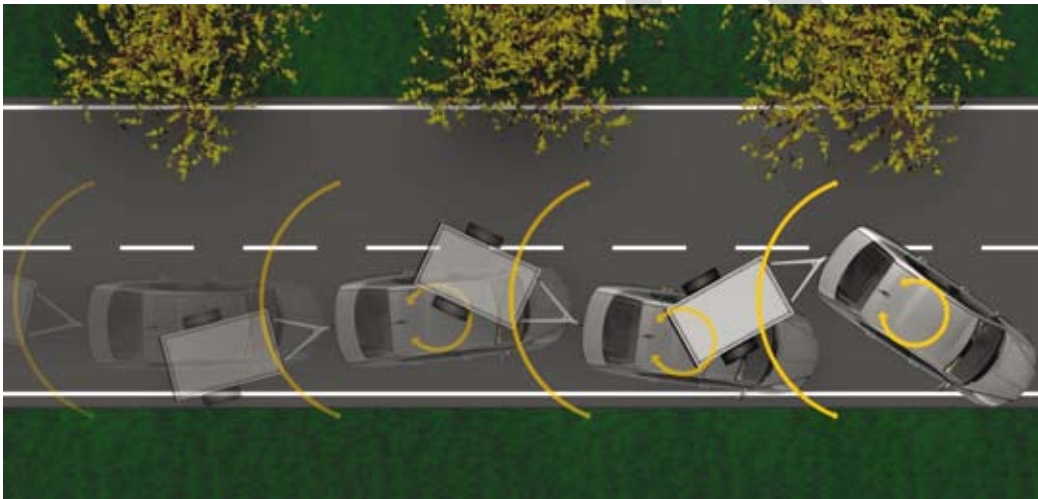
Fahrwerk

System für Anhängerstabilität (TSA)

Ein Fahrzeug mit Anhänger kann vergleichsweise schnell in kritische Situationen geraten, in denen es auch ein geübter Fahrer nicht immer wieder unter Kontrolle bringt. Um diesen kritischen Situationen vorzubeugen, lässt sich der **Škoda Superb II** mit einem System zur Anhängerstabilisierung (TSA) ausstatten.

Beim Fahren in kritischen Situationen, wie z.B. bei starkem Seitenwind, Spurrinnen, abrupten Änderungen der Fahrrichtung, bei zu hoher Fahrgeschwindigkeit oder abschüssiger Fahrbahn kann es zu einem Ausschwenken des Anhängers kommen, das sich auf das Zugfahrzeug überträgt.

Je nach Stärke dieses Ausschwenkens und je nach Gewicht des Anhängers kommt es zu wechselnden Drehungen des Zugfahrzeugs um die Vertikalachse und zugleich zu einer seitlichen Beschleunigung. Diese Wechselwirkung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger kann das Ausbrechen der kompletten Kfz-Anhänger-Kombination zur Folge haben. Bei einem nicht abgebremsten Anhänger droht darüber hinaus noch die reale Gefahr, dass die komplette Fahrzeugkombination auseinanderreißt.

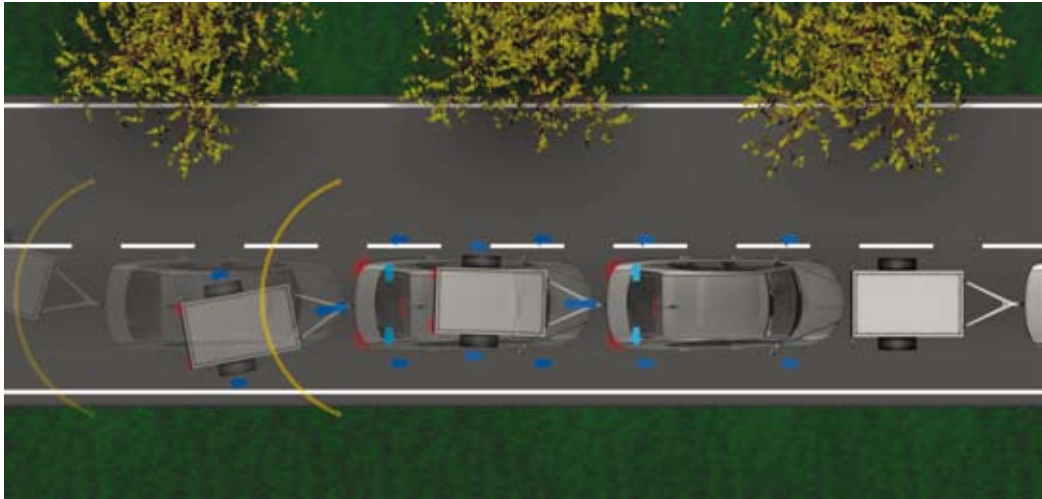


SP65_30

Das System zur Stabilisierung einer Fahrzeugkombination ist eine Software-Erweiterung des Brems- und Stabilisierungssystems ESP, die ein gefährliches Ausschwenken des Anhängers verhindert.

Die erste Eingriffsphase dieses erweiterten ESP-Systems liegt in der Anbremsung der Vorderräder des Zugfahrzeuges.

Falls dieser Eingriff nicht hilft und das Ausschwenken des Anhängers noch stärker wird, beginnt das System alle Räder des Zugfahrzeuges anzubremsen; wenn ein abgebremster Anhänger hinter dem Fahrzeug angeschlossen ist, dann geschieht dies über die Auflaufbremse sowie die Anhängerräder.



SP65_33

Wie bereits erwähnt, ist das System zur Stabilisierung einer Fahrzeugkombination eine reine Software-Erweiterung des Brems- und Stabilitätssystems ESP und benötigt daher keine weiteren Messgeräte.

Zur Aktivierung der Erweiterung des ESP-Systems müssen folgende Voraussetzungen gegeben sein:

- das ESP-System muss aktiv sein
- das ESP-Steuergerät muss über die Anhängersteckdose messen und feststellen, ob der Anhänger am Zugfahrzeug angeschlossen ist; diese Information wird mittels Datenbusleitung CAN-Bus übertragen

Funktion

Das Ausschwenken des Anhängers kann das Drehen des Zugfahrzeuges um die Vertikalachse und dessen seitliche Beschleunigung zur Folge haben. Dies wird von den Gebern des ESP-Systems erkannt und an das Steuergerät des ESP-Systems weitergeleitet. Die eingegangenen Informationen (Geschwindigkeit der Radbewegung, Drehung des Fahrzeugs um die Vertikalachse, Seitenbeschleunigung, Lenkwinkel, Aktivierung der Bremsen) werden mit einem im ESP-Steuergerät vordefinierten Kennfeld verglichen. Falls diese vordefinierten Werte überschritten werden, wird das System zur Stabilisierung der Fahrzeugkombination aktiviert.



Die Stabilisierung der Fahrzeugkombination ist nur dann aktiv, wenn das Fahrzeug mit einer original ŠkodaAuto-Zugleinrichtung ausgestattet ist.

Zur Unterdrückung entstehenden Ausschwenkens und seitlicher Beschleunigung werden die einzelnen Räder der Vorderachse angebremsst. Damit sollten die Entstehung von Drehungen des Fahrzeugs um die Vertikalachse und die Auswirkungen von ungewollten Kräften auf die Achsen vom Zugfahrzeug oder Anhänger verhindert werden. Wenn dieser Eingriff nicht hilft und der Anhänger immer noch ausschwenkt, so werden der Anstieg des Bremsdrucks erhöht und alle vier Räder des Zugfahrzeugs angebremsst, bis das Problem beseitigt ist.

Während der Bremsengriffe leuchten die Bremslichter sowohl des Zugfahrzeugs als auch des Anhängers. Der Fahrer wird über den Eingriff des Systems zur Stabilisierung der Fahrzeugkombination – d.h. des ESP-Systems – in die Lenkung durch ein Aufleuchten der Kontrollleuchte im Schalttafeleinsatz informiert.

Übersicht bisheriger Selbststudienprogramme

Nr. Titel

- 1 Mono-Motronic
- 2 Zentralverriegelung
- 3 Diebstahlwarnanlage
- 4 Arbeiten mit Stromlaufplänen
- 5 ŠKODA FELICA
- 6 ŠKODA-Fahrzeugsicherheit
- 7 ABS Grundlagen - nicht veröffentlicht
- 8 ABS-FELICIA
- 9 Wegfahrsicherung mit Transponder
- 10 Klimaanlage im Kraftfahrzeug
- 11 Klimaanlage FELICIA
- 12 1,6 I-Motor mit MPI
- 13 1,9 I-Saugdieselmotor
- 14 Servolenkung
- 15 ŠKODA OCTAVIA
- 16 1,9 I-TDI Motor
- 17 OCTAVIA Komfortelektronik-System
- 18 OCTAVIA Schaltgetriebe 02K/02J
- 19 Benzinmotoren 1,6 I/1,8 I
- 20 Automatisches Getriebe-Grundlagen
- 21 Automatisches Getriebe 01M
- 22 1,9 I/50 kW SDI, 1,9 I/81 kW TDII
- 23 Benzinmotor 1,8 I 110 kW Turbo
Benzinmotor 1,8 I 92 kW
- 24 OCTAVIA, CAN-Datenbus
- 25 OCTAVIA - CLIMATRONIC
- 26 OCTAVIA - Fahrzeugsicherheit
- 27 OCTAVIA - Motor 1,4 I und Getriebe 002
- 28 OCTAVIA - ESP
- 29 OCTAVIA - 4x4
- 30 Benzinmotor 2,0 I 85 kW/88kW
- 31 OCTAVIA - Radio-/Navigationssystem
- 32 ŠKODA FABIA
- 33 ŠKODA FABIA - Fahrzeugelektrik
- 34 ŠKODA FABIA - Servolenkung
- 35 Benzinmotoren 1,4 I - 16V 55/74 kW
- 36 ŠKODA FABIA - 1,9 I TDI Pumpe-Düse
- 37 5-Gang-Schaltgetriebe 02T und 002
- 38 ŠkodaOctavia - Modell 2001
- 39 Euro-On-Board-Diagnose
- 40 Automatisches Getriebe 001
- 41 6-Gang-Schaltgetriebe 02M
- 42 ŠkodaFabia - ESP
- 43 Abgasemission
- 44 Wartungsintervall-Verlängerung
- 45 1,2 I 3-Zylinder-Ottomotoren
- 46 ŠkodaSuperb; Vorstellung des Fahrzeuges Teil I
- 47 ŠkodaSuperb; Vorstellung des Fahrzeuges Teil II
- 48 ŠkodaSuperb; V6-Ottomotor 2,8 I/142 kW
- 49 ŠkodaSuperb; V6-Dieselmotor 2,5 I/114 kW TDI
- 50 ŠkodaSuperb; Automatisches Getriebe 01V

Nr. Titel


- 51 **Ottomotor 2,0 I/85 kW** mit Ausgleichswellengetriebe und 2-stufigem Schaltsaugrohr
- 52 **ŠkodaFabia**;
1,4 I TDI-Motor mit Pumpe-Düse-Einspritzsystem
- 53 **ŠkodaOctavia**; Vorstellung des Fahrzeuges
- 54 **ŠkodaOctavia**; Elektrische Komponenten
- 55 **FSI-Ottomotoren**; 2,0 I/110 kW und 1,6 I/85 kW
- 56 **Direktschaltgetriebe**
- 57 **Dieselmotor**
2,0I/103 kW TDI Pumpe-Düse
2,0I/100 kW TDI Pumpe-Düse
- 58 **ŠkodaOctavia**; Fahrwerk und elektromechanische Servolenkung
- 59 **ŠkodaOctavia RS**, Ottomotor 2,0 I/147 kW FSI turbo
- 60 Dieselmotor 2,0 I/103 kW 2V TDI;
Dieselpartikelfilter-System mit Aditiv
- 61 Satellitennavigationssysteme in **Škoda** Fahrzeugen
- 62 **ŠkodaRoomster**; Vorstellung des Fahrzeuges Teil I
- 63 **ŠkodaRoomster**; Vorstellung des Fahrzeuges Teil II
- 64 **ŠkodaFabia II**; Vorstellung des Fahrzeuges
- 65 **ŠkodaSuperb II**; Vorstellung des Fahrzeuges Teil I

Nur für den internen Gebrauch in der Škoda-Organisation.

Alle Rechte sowie technische Änderungen vorbehalten.

S00.2002.65.00 (D) Techn. Stand 04/08

© ŠKODAAuto a. s. <http://portal.skoda-auto.com>

 Dieses Papier wurde aus chlorfrei gebleichtem Zellstoff hergestellt.