

Škoda Yeti

Fahrzeugpräsentation – II. Teil



Selbststudienprogramm



Das trotz
seiner Robustheit
Leichtigkeit ausstrahlende
Funktionsdesign des Modells Yeti erfüllt
alle Vorstellungen an Übersichtlichkeit der Karos-
serie, erhöhte Sitzstellung und variable Fahrzeug-
nutzung.



Yeti bewältigt
durch den variablen
Kofferraum auch anspruch-
svolle Transporte und kann nach
Herausnehmen der Rücksitze bis zu 1760
Liter Ladung aufnehmen. Das ausgewogene Fa-
hrwerkkonzept erlaubt, was das Design verspr-
icht: Freude am Fahren und der Dynamik.



Yeti

Sicherheit der Insassen	4
Airbags	4
Heizung und Klimaanlage	9
Lüftungssystem	9
Elektrische Geräte	10
Steuergeräte im Wagen	10
Verbindung des Datensammlers CAN-Bus im Wagen	14
Einparkhilfe PLA	16
Hauptscheinwerfer	23
Adaptives Fernlichtsystem AFS	25
Schalttafel	28
MDI-Schnittstelle	31
Radio und Navigationssysteme	32
Telefonvorbereitung GSM II	35
Antennenkonzept	40
Lenkräder	43
Kontrolle der Fahrzeugaußenbeleuchtung	44
Anhängerkupplung	45

Die Anweisungen zum Einbau, Ausbau, Instandsetzung, Diagnose und detaillierte Benutzerinformationen entnehmen Sie bitte den Reparaturleitfäden, dem Diagnosegerät VAS 505x und der Bordliteratur.

**Der Redaktionsschluss erfolgte 05/2009.
Dieser Katalog wird nicht aktualisiert.**



Sicherheit der Insassen

Airbagsystem

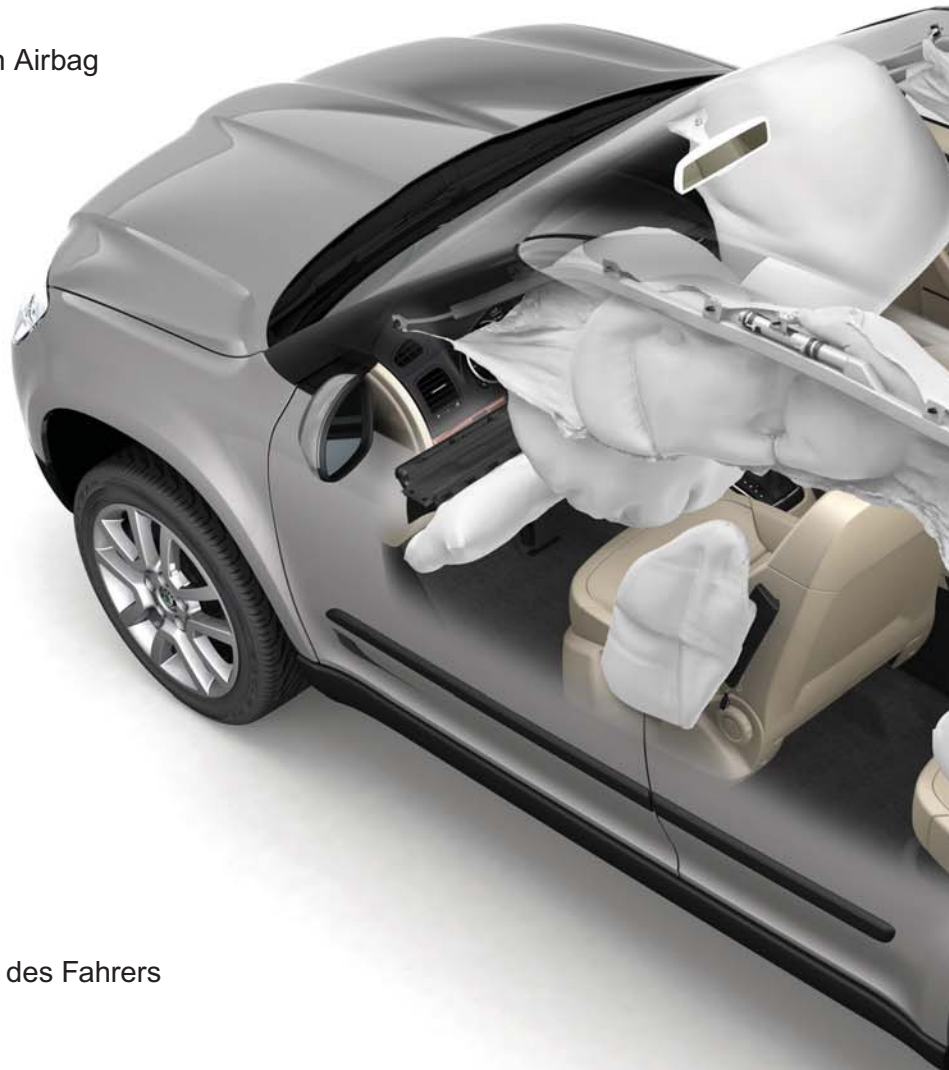
Das Airbagsystem besteht aus:

- den Airbags
- der zentralen Steuereinheit
- externen Crashsensoren
- Airbagkontrollleuchte in der Schalttafel
- Schalter für Beifahrerairbag
- Kontrollleuchte für ein-/ausgeschalteten Airbag des Beifahrers
- elektrische Installation

• Frontairbag des Fahrers

• Knieairbag des Fahrers

• Seitenairbag des Fahrers und des Beifahrers



- Frontairbag des Beifahrers - ausschaltbar



- Kopfairbags

- hintere Seitenairbags

- Akzelerationssensor im unteren Teil der „C“-Säule

SP72_01

- Drucksensor in den Vordertüren

Sicherheit der Insassen

Aktivierungssystem der Airbags

Das Airbagaktivierungssystem besteht aus zentraler Steuereinheit und vier externen Crashsensoren zur Identifikation eines Seitenaufpralls.

Steuereinheit der Airbags

Die Steuereinheit befindet sich im vorderen Bereich des Mitteltunnels im Wagenfußboden. In diese sind drei Crashsensoren integriert.

Zwei Sensoren arbeiten nach dem Prinzip der negativen Fahrzeugbeschleunigung (Akzelerationssensoren), einer zur Identifikation eines Frontaufpralls, der andere eines Seitenaufpralls.

Der dritte, neu angewendete, der sog. CISS-Sensor (Crash Impact Sound Sensing), wird als Zusatzsensor zur Überprüfung des Frontaufpralls angewendet. Er arbeitet nach Prinzip der Messung des akustischen Werts des Aufpralls.

CISS- Sensor

Der CISS-Sensor nutzt die Geräuschwelle, die durch die Deformierung beim Aufprall in der festen Struktur des Fahrwerks entsteht.

Nach gemessenem Signal kann der Algorithmus der Steuereinheit den Aufpralltyp bestimmen und den Impuls zur Auslösung der Airbags und der Sicherheitsgurte geben.

Die Verwendung des CISS-Sensoren ersetzte einen Akzelerationssensor in der Airbagsteuereinheit (zur Airbagauslösung bei Frontaufprall ist z. B. beim Modell Superb II das Signal von drei Akzelerationssensoren, davon zwei der in die Steuereinheit integrierten, erforderlich). Zum Erkennen eines Frontaufpralls werden also ein Akzelerationssensor, der die Aufprallstärke und Fahrzeugabbremmung detektiert, und der CISS-Sensor, der die akustische Welle erkennt, angewendet. Zur Airbagauslösung müssen sowohl Akzeleration als auch Geräuschsignal gemessen werden. Der Sensor erkennt akustische Vibrationen im Bereich von 400 Hz - 16 Hz. Durch den Einsatz des CISS-Sensors ist die Anwendung eines weiteren Akzelerationssensoren am Frontende wie beim Modell Superb II nicht erforderlich.

Externe Crashsensoren

An die Airbagsteuereinheit sind zwei Arten Crashsensoren angeschlossen. Es handelt sich um Druck- und Akzelerationssensoren, die in die Steuereinheit unverarbeitete Daten senden.

Für das Erkennen eines Seitenaufpralls werden Drucksensoren genutzt, die im „trockenen“ Raum der Fahrer- und Beifahrertür untergebracht sind. Zur Aufprallidentifikation bei Fahrzeugen mit hinteren Seitenairbags, resp. Kopfairbags, muss ein zusätzlicher Akzelerationssensor benutzt werden, der sich im unteren Teil der C-Säule befindet und zum Erkennen eines Seitenaufpralls dient, die nicht die Vordertüren deformieren.





SP72_07

Sicherheit der Insassen

Ausschalten des Frontairbags auf dem Beifahrersitz

Der Frontairbag auf dem Beifahrersitz kann mit Zündschlüssel durch im Handschuhfach in der Instrumententafel am Beifahrersitz untergebrachten Schalter ausgeschaltet werden.

Zur Signalisierung des durch Schalter aktivierten/ ausgeschalteten Frontairbags am Beifahrersitz ist in den **Škoda** Yeti eine Kontrollleuchte Airbag ON/OFF im mittleren Teil der Instrumententafel eingebaut.

Falls der Frontairbag des Beifahrers durch Schalter ausgeschaltet wurde:

- leuchtet nach Einschalten der Zündung auf der Schalttafel für ca. 4 s die Airbagkontrolllampe auf
- leuchtet die gelbe Kontrolllampe Airbag **OFF** im mittleren Teil der Schalttafel



Nach Aktivierung des Frontairbags auf dem Beifahrersitz durch Schalter, leuchtet nach Einschalten der Zündung die gelbe Kontrolllampe Airbag **ON**. Die Lampe erlischt nach Einschalten der Zündung nach 65 s.



Die Kontrolllampe Airbag ON/OFF wird von der Airbagsteuereinheit und der Bordeinheit BCM gesteuert.



SP72_08



Nach Ausschalten des Frontairbags des Beifahrers bleiben Seiten- und Kopfairbag des Beifahrersitzes und Gurtstraffer aktiv.

Luftverteilung im Fahrzeug

Die Luftleitungen im Modell Yeti sind seinem Innenraum und der Verglasung angepasst. Das System der Luftausströmer erlaubt einfaches und schnelles Erreichen des gewünschten Wärmekomforts im Fahrzeug. Die Luftausströmer im Bereich der Instrumententafel haben die klassische Anordnung wie in den anderen Wagen Škoda, zu den Rücksitzen wird die Luft unter den Vordersitzen, bzw. an der Rückseite der Jumbobox, falls der Wagen damit ausgestattet ist, zugeführt.



SP72_02

Lüftungssystem

Das Modell Yeti wird in drei Niveaus des Lüftungs- und Heizsystems angeboten:

- **Heizung und Lüftungssystem**
- Halbautomatische Klimaanlage und Heizung **Climatic**
- Voll automatische Zweizonenklimateanlage und Heizung **Climatronic**

Funktion und Bedienungen der Lüftungssysteme Climatic und Climatronic sind identisch mit den Modellen Octavia II und Superb II.

Elektrische Geräte

Übersicht der Steuergeräte im Wagen Škoda Yeti

Ansicht von vorne





SP72_43

Legende:

- ① Motorsteuergerät
- ② Steuergerät Automatikgetriebe
- ③ Steuergerät der Wählhebelsensorik des Automatikgetriebes (siehe S. 14,15)
- ④ Servolenkungsteuergerät
- ⑤ ABS/ESP-Steuergerät
- ⑥ Airbagsteuergerät
- ⑦ Allradantriebsteuergerät (Haldex)
- ⑧ Parkassistentensteuergerät (PLA)/Einparkhilfe (PDC)
- ⑨ Steuergerät der Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenfahrlicht
- ⑩ Leistungsgerät der Bi-Xenon-Scheinwerfer (rechte/linke)
- ⑪ Steuergerät der Schalttafel und der Wegfahrsperr
- ⑫ Steuergerät der Fahrertür
- ⑬ Steuergerät der Beifahrertür
- ⑭ Anhängerkupplungsteuergerät
- ⑮ Bordnetzsteuergerät (BCM)
- ⑯ Steuergerät Climatronic/Climatic (siehe S. 14, 15)
- ⑰ Steuergerät für Lenksäulenelektronik (siehe S. 14,15)
- ⑱ Steuergerät des Radios/Radionavigationssystems
- ⑲ Steuergerät für externe Multimedialgeräte
- ⑳ Steuergerät zur Mobiltelefonbedienung (siehe S. 14,15)
- ㉑ Steuergerät des elektrisch gesteuerten Dachfensters
- ㉒ Steuergerät des elektrisch angetriebenen Sonnenrollos des Dachfensters
- ㉓ Verstärker (Soundsystem)
- ㉔ Steuergerät Zusatzheizung
- ㉕ Steuergerät der linken, hinteren Tür
- ㉖ Steuergerät der rechten, hinteren Tür
- ㉗ Licht- und Regensensor
- ㉘ Steuergerät der Frontscheibenwischer
- ㉙ Reservealarmhorn
- ㉚ Sensor zur Innenraumbewachung und Sensor der Fahrzeugneigung
- ㉛ Steuergerät des Multifunktionslenkrads
- ㉜ GATEWAY
- ㉝ Steuergerät der Sitzeinstellung-Memory

Elektrische Geräte

Übersicht der Steuergeräte im Wagen Škoda Yeti

Ansicht von hinten





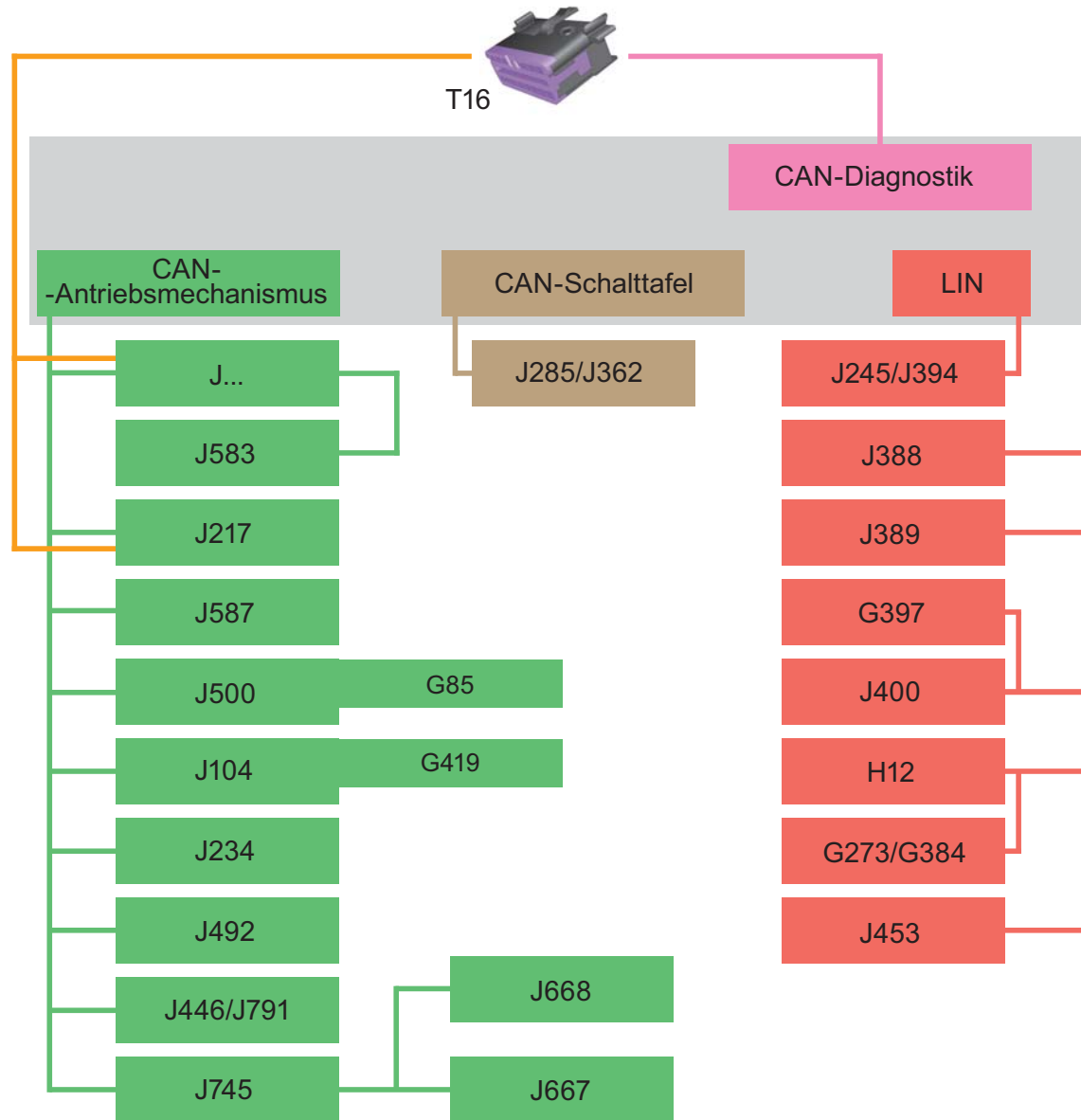
SP72_44

Legende:

- ① Motorsteuergerät
- ② Steuergerät Automatikgetriebe
- ③ Steuergerät der Wählhebelsensorik des Automatikgetriebes
- ④ Steuergerät der Servolenkung (siehe S. 12,13)
- ⑤ ABS/ESP-Steuergerät
- ⑥ Airbagsteuergerät (siehe S. 12,13)
- ⑦ Allradantriebsteuergerät (Haldex)
- ⑧ Parkassistentensteuergerät (PLA)/Einparkhilfe (PDC)
- ⑨ Steuergerät der Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenfahrlicht (siehe S. 12,13)
- ⑩ Leistungsgerät der Bi-Xenon-Scheinwerfer (rechte/linke)
- ⑪ Steuergerät der Schalttafel und der Wegfahrsperr
- ⑫ Steuergerät der Fahrertür
- ⑬ Steuergerät der Beifahrertür
- ⑭ Anhängerkupplungsteuergerät
- ⑮ Bordnetzsteuergerät (BCM)
- ⑯ Steuergerät Climatronic/Climatic
- ⑰ Steuergerät der Lenksäulenelektronik
- ⑱ Steuergerät des Radios/Radionavigationssystems
- ⑲ Steuergerät für externe Multimedialgeräte (siehe S. 12,13)
- ⑳ Steuergerät zur Mobiltelefonbedienung
- ㉑ Steuergerät des elektrisch gesteuerten Dachfensters
- ㉒ Steuergerät des elektrisch angetriebenen Sonnenrollos des Dachfensters
- ㉓ Verstärker (Soundsystem)
- ㉔ Steuergerät Zusatzheizung
- ㉕ Steuergerät der linken, hinteren Tür
- ㉖ Steuergerät der rechten, hinteren Tür
- ㉗ Licht- und Regensensor
- ㉘ Steuergerät der Frontscheibenwischer
- ㉙ Reservealarmhorn (siehe S. 12,13)
- ㉚ Sensor zur Innenraumbewachung und Sensor der Fahrzeugneigung
- ㉛ Steuergerät des Multifunktionslenkrads
- ㉜ GATEWAY (siehe S. 12, 13)
- ㉝ Steuergerät der Sitzeinstellung-Memory

Elektrische Geräte

Verbindung des Datensammlers CAN-Bus im Wagen



Legende:

G85	Lenkwinkelgeber	J285	Steuergerät im Schalttafeleinsatz
G273	Sensor zur Innenraumüberwachung	J301	Steuergerät Climatic
G384	Geber für Fahrzeugneigung	J345	Anhängerkupplungsteuergerät
G397	Sensor- für Licht- und Rgenerkennung	J362	Steuergerät für Wegfahrsicherung
G419	Sensoreinheit für ESP	J364	Steuergerät Zusatzheizung
H12	Alarmhorn	J386	Steuergerät der Fahrertür
J...	Motorsteuergerät	J387	Steuergerät der Beifahrertür
J104	ABS/ESP-Steuergerät	J388	Steuergerät der linken, hinteren Tür
J217	Steuergerät für automatisches Getriebe	J389	Steuergerät der rechten, hinteren Tür
J234	Airbagsteuergerät	J394	Steuergerät des elektrisch angetriebenen Sonnenrollos des Dachfensters
J245	Steuergerät des elektrisch gesteuerten Dachfensters	J400	Steuergerät der Frontscheibenwischer
J255	Steuergerät Climatronic	J412	Steuergerät zur Mobiltelefonbedienung

J533/J520

CAN-Datenbus Komfort

CAN Infotainment

J543

J386

J387

J519

J255/J301

J527

J345

J503

J650

J412

R12

J364

- Datenleitung des CAN-Antriebsmechanismus (500 Kbit/s)
- Datenleitung Datenleitung der CAN-Schalttafel (500 Kbit/s)
- Datenleitung Datenleitung CAN-Komfort (100 Kbit/s)
- Datenleitung Datenleitung CAN-Infotainment (100 Kbit/s)
- Datenleitung Datenleitung CAN- Diagnostik (500 Kbit/s)
- Datenleitung LIN (19.2 Kbit/s)
- K - Leitung (10.4 Kbit/s)

SP72_26

J446 Steuergerät Einparkhilfe (PDC)
 J453 Steuergerät des Multifunktionslenkrads
 J492 Steuergerät des Allradantriebs (Haldex)
 J500 Servolenkungsteuergerät
 J503 Steuergerät des Radios
 J503 Steuergerät der Radionavigationssysteme
 J519 Bordnetzsteuergerät (BCM)
 J520 Bordnetzsteuergerät II (virtuelle Einheit)
 J527 Steuergerät für Lenksäulenelektronik
 J533 GATEWAY
 J543 Steuergerät der Sitzeinstellung-Memory
 J583 Steuergerät der NO-Sensoren_x

J587 Steuergerät der Wählhebelsensorik des Automatikgetriebes
 J650 Steuergerät für externe Multimedialegeräte
 J667 Leistungsgerät des linken Bi-Xenon-Scheinwerfers
 J668 Leistungsgerät des rechten Bi-Xenon-Scheinwerfers
 J745 Steuergerät der Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenfahrlicht
 J791 Steuergerät des Parkassistenten (PLA)
 R12 Verstärker (Soundsystem)
 T16 Diagnostiksteckdose

Elektrische Geräte

Parkassistent PLA

Für das Modell Yeti ist eine neue Generation des Parkassistenten vorbereitet, der dem Fahrer noch höheren Komfort beim Einparken bringt.

Der Parkassistent des Modells Yeti arbeitet auf gleichem Prinzip wie beim Modell Superb II und auch die Komponenten und ihr Einbau im Wagen sind ähnlich.

Das Steuergerät des Parkassistenten im Modell Yeti ist aber um eine Funktion erweitert, durch welche der Wagen in eine proportional kürzere Lücke zwischen längs stehenden Fahrzeugen als der Superb II einparken kann. Wenn beim Modell Superb II etwa 6 m freier Parkraum erforderlich sind (Fahrzeuglänge + ca. 1,4 m), benötigt Yeti für das halbautomatische Einparken etwa 5 Meter (Fahrzeuglänge + ca. 0,8 m).

Einbau der PLA-Komponenten im Wagen



Funktion des Parkassistenten PLA

Der Bedarf eines geringeren Parkraums wurde durch Verbesserung der Software im Steuergerät erreicht, das beim Modell Yeti nicht nur in die Lenkung bei Bewegung nach hinten aber neu auch nach vorn eingreifen kann. Dadurch kann das Einparkmanöver in mehreren Schritten ausgeführt werden und so die Platzeinsparung erreicht werden.

Für Zwecke des mehrfachen Einparkmanövers und Eliminierung der Fehler des Fahrers beim Einparken wurden neue grafische Symbole und Fehlermeldungen auf dem Display Maxi DOT eingeführt, welche die Verständlichkeit der Anweisungen für den Fahrer verbessern.

Neu abgebildete Meldungen:

- Park Assist: Standzeit nicht ausreichend.
(Park Assist: Stationary time not sufficient.)
 - Vor Beginn des Einparkmanövers und Einlegen des Rückwärtsgangs muss der Wagen mindestens für eine Sekunde stehen. Bei Nichteinhaltung dieses Zeitlimits kann es beim Modell Superb II zu falscher Ausführung des Einparkens kommen, beim Modell Yeti erscheint auf dem Display Maxi DOT diese Fehlermeldung:



SP72_10

- Park Assist: Geschwindigkeit zu niedrig.
(Park Assist: Speed too low!)
 - Zur Aktivierung des Systems durch die Taste muss nach dem Starten wenigstens einmal die Geschwindigkeit 10 km/h überschritten werden. Bei Nichteinhaltung dieses Geschwindigkeitslimits kann das System nicht aktiviert werden, beim Superb II wird dies nicht angezeigt, aber beim Modell Yeti erscheint auf dem Display Maxi DOT die Fehlermeldung.



SP72_11



Eine detaillierte Beschreibung der Funktion Einparkhilfe PDC und des Parkassistenten PLA finden Sie im Service Training Nr. 66.

Elektrische Geräte

Beschreibung des Parkassistenten PLA

Die Tätigkeit des Parkassistenten PLA kann in mehrere Schritte geteilt werden. Die einzelnen Schritte, nach denen sich der Fahrer beim Einparken richtet, werden auf dem Display Maxi DOT abgebildet.

Aktivierung des Parkassistenten PLA

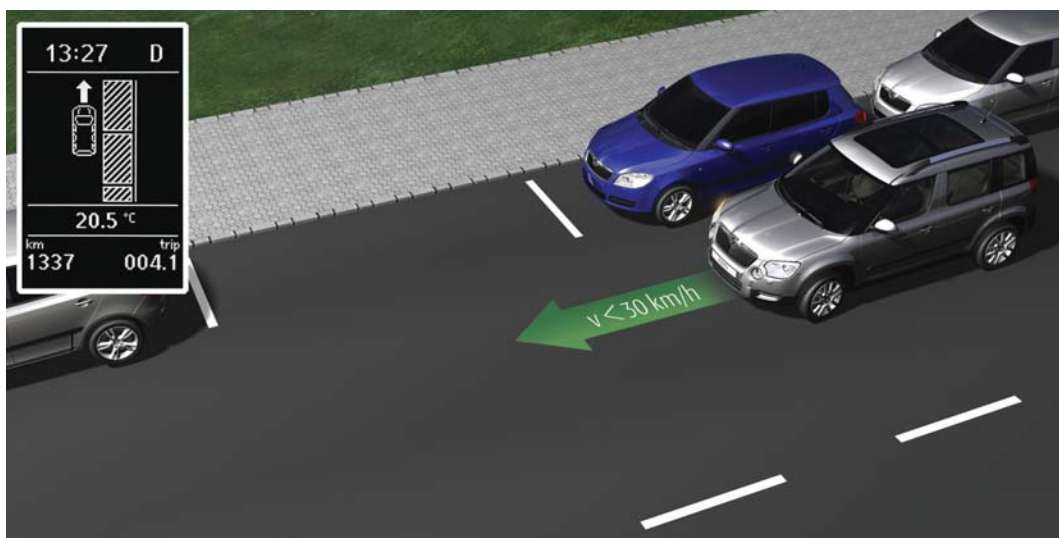
Die Sensoren PLA, bzw. das System PLA ist immer nach Einschalten der Zündung, nach erstem Überschreiten der Geschwindigkeit 10 km/h und anschließender Geschwindigkeit 0 - 30 km/h aktiv. Nach Aktivierung dieser Sensoren wird der Raum auf beiden Seiten des Wagens gescannt und ein Parkplatz entsprechender Größe gleichzeitig auf der Fahrer- und der Beifahrerseite gesucht. Falls die Taste PLA nicht gedrückt ist, arbeitet das System im Hintergrund, d. h. die Sensoren suchen Lücken und diese werden gespeichert. Die Taste PLA muss so nicht immer vor Entlangfahren an Parklücken gedrückt werden.

Der Prozess des Einparkmanövers erscheint auf dem Display Maxi DOT nach Drücken der Taste PLA und bei einer Fahrzeuggeschwindigkeit zwischen 0 - 30 km/h. Der Wagen muss sich gleichzeitig in einer Entfernung von 0,5 - 1,5 m entlang der Reihe der eingeparkten Fahrzeuge befinden. Nach Aktivierung der Abbildung des Einparkprozesses auf dem Display Maxi DOT und anschließendem Überschreiten der Geschwindigkeit 30 km/h bleibt das System PLA bis zur Geschwindigkeit 50 km/h im Standby-Regime. D. h. bei Sinken der Geschwindigkeit unter 30 km/h erfolgt automatisch wieder die Abbildung des PLA-Stands auf dem Display Maxi DOT.



SP72_19

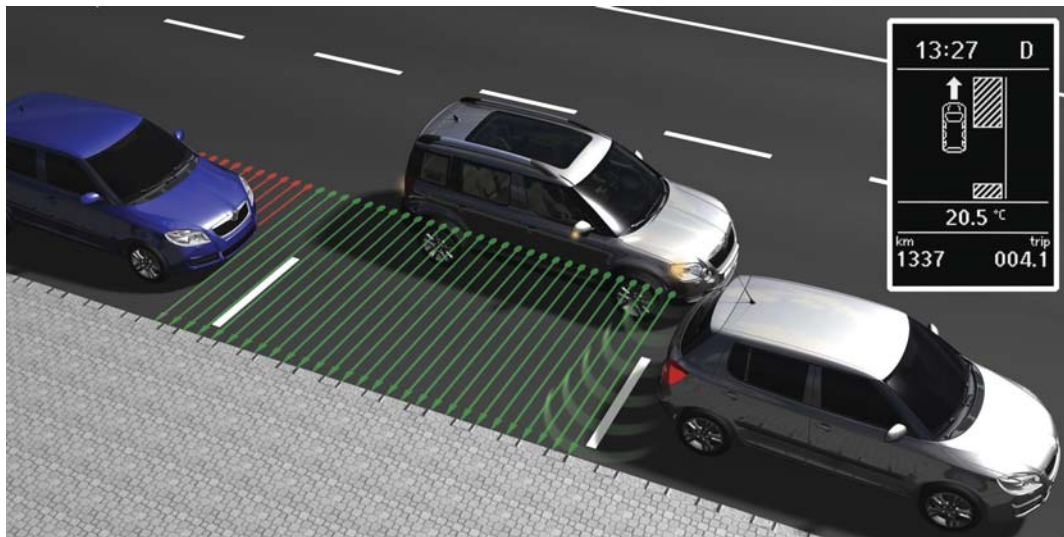
Falls kein Richtungslicht eingeschaltet ist oder das Richtungslicht an der Beifahrerseite eingeschaltet ist, erscheint nach Drücken der Taste PLA der Bereich mit dem ausgesuchten Parkplatz auf dem Display Maxi DOT (Bild SP72_12). Wenn beim Parkmanöver der Platz auf der Fahrerseite abgebildet werden soll, muss das zugehörige Richtungslicht eingeschaltet werden.



SP72_12

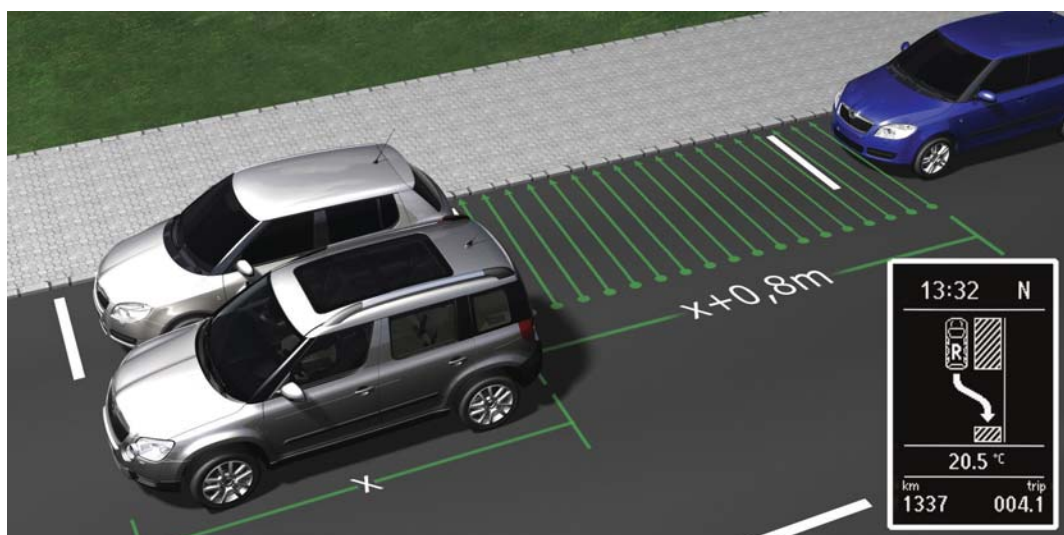
Verlauf des Einparkmanövers

Beim Fahren entlang der eingeparkten Fahrzeuge sucht der Parkassistent mithilfe des seitlichen Ultraschallsensors einen geeigneten Parkplatz. Wenn das System PLA einen geeigneten Platz findet, wird diese Tatsache nach Drücken der Taste PLA in Form grafischer Symbole auf dem Display Maxi DOT abgebildet (Bild SP72_13).



SP72_13

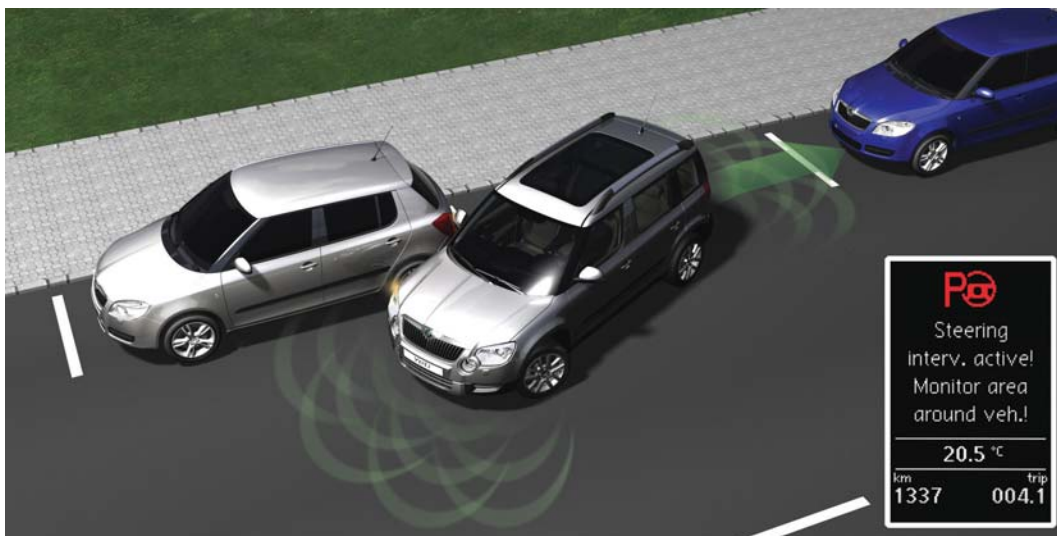
Der zum Einparken mit Parkassistent PLA erforderliche Platz muss mindestens um 0,8 m länger als die eigentliche Fahrzeuglänge sein. Nach Finden eines geeigneten Platzes zum Einparken fährt der Wagen weiter, bis auf dem Display Maxi DOT die grafischen Symbole erscheinen (Bild SP72_14). In diesem Augenblick muss der Wagen mindestens für 1 s angehalten werden. Wenn dieses Zeitlimit nicht eingehalten wird, kann es zur fehlerhaften Ausführung des Einparkmanövers kommen. Die Information über die Nichteinhaltung des Zeitlimits erscheint auf dem Display Maxi DOT als Fehlermeldung (siehe Bild SP72_10).



SP72_14

Elektrische Geräte

Nach Anhalten des Fahrzeugs wird der Fahrer vom System aufgefordert, den Rückwärtsgang einzulegen und auf dem Display Maxi DOT erscheint die Meldung (siehe Bild SP72_15). In diesem Augenblick übernimmt das System PLA die Kontrolle über die Steuerung. Der Fahrer bedient nur Brems- und Gaspedal (bei manuellen Getrieben auch die Kupplung), mit deren Hilfe er rückwärts bei max. 7 km/h auf den ausgesuchten Parkplatz fährt.



SP72_15

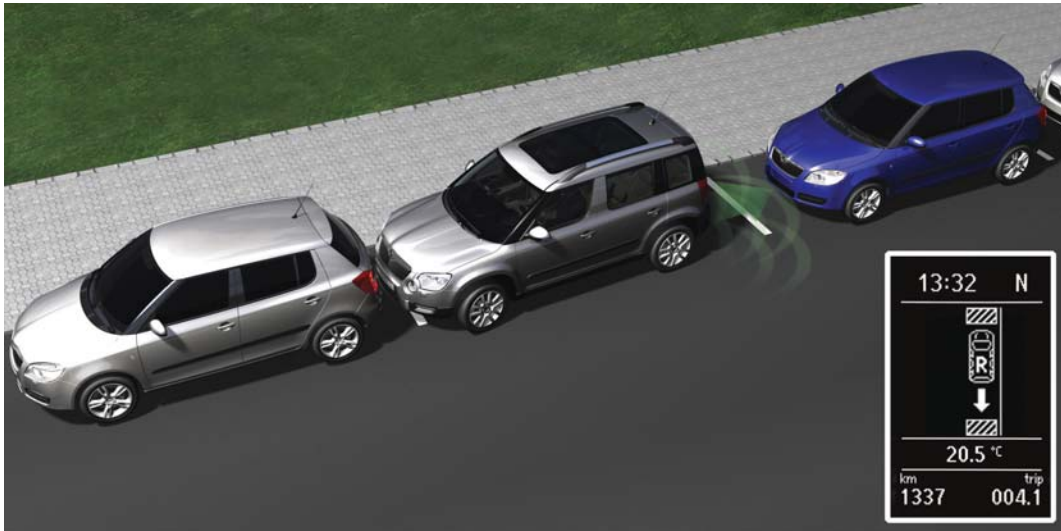
Neue Funktion des Parkassistenten

Neue Funktion des Parkassistenten ist der Eingriff in die Steuerung beim Vorwärtsfahren. Falls nicht mit einem Eingriff des Systems PLA eingeparkt werden kann, geht das Einparkmanöver weiter. Der Fahrer wird vom System PLA über grafische Symbole auf dem Display Maxi DOT (Bild SP72_16) zum Einlegen des 1. Gangs und Bedienen nur des Brems- und Gaspedals (bei manuellen Getrieben auch der Kupplung) aufgefordert und mit Geschwindigkeit von max. 7 km/h erfolgt der nächste Schritt.



SP72_16

Wenn auch danach das Fahrzeug nicht in entsprechender Position ist, korrigiert das System die Radstellung der Vorderachse und fordert den Fahrer über grafische Symbole auf dem Display Maxi DOT (Bild SP72_17) zum erneuten Einlegen des Rückwärtsgangs und Anfahren auf.



SP72_17

Die letzten beide Schritte können mehrmals wiederholt werden, bis sich das Fahrzeug in der vom System PLA vordefinierten Stellung befindet.

Parameter der vordefinierten Parkstellung:

- die Längsachse des Wagens muss parallel zum die Parklücke seitlich eingrenzenden Objekt sein (Toleranz +/-2°)
- die Längsachse des Wagens muss parallel zur Linie der gefahrenen Bahn beim Scannen der Parklücke sein (Toleranz +/- 2°)

Elektrische Geräte

Abschluss des Parkmanövers

Der Abschluss der Parkmanövers wird dem Fahrer durch Abbildung der Textmeldung auf dem Display Maxi Dot gegeben (Bild SP72_18)



SP72_18

Deaktivierung des Parkassistenten

Der Parkassistent wird deaktiviert bei:

- Überschreiten der Fahrgeschwindigkeit 30 km/h beim Suchen einer geeigneten Parklücke
- Überschreiten der Geschwindigkeit 7 km/h beim Einparkmanöver
- Überschreiten des Zeitlimits 180 s beim Einlegen des Rückwärtsgangs nach Aktivierung des Parkassistenten mit der Taste PLA
- Überschreiten des Zeitlimits 180 s für das Einparken
- Drücken der Taste PLA
- - Aktivierung des Systems Einparkhilfe PDC
- Eingriff bzw. Ausschalten des Systems ESP
- Eingriff in die Steuerung (Halten des Lenkrads)



Die Auswertung der Parklücke und das Parkmanöver sind vom Radumfang des Fahrzeugs abhängig. Das System kann fehlerhaft arbeiten, wenn der Wagen z. B. mit Rädern nicht genehmigter Abmessungen, Ketten oder dem Notrad bestückt ist. Bei Radwechsel im Rahmen der vom Hersteller genehmigten Abmessung, kann sich die Endstellung des Wagens in der Parklücke leicht ändern. Die Korrektur der Radumfangparameter führt das System des Parkassistenten automatisch während der Fahrt durch.

Hauptscheinwerfer

Für das Modell Yeti sind drei Varianten der Hauptscheinwerfer vorbereitet.

- Halogenscheinwerfer
- Halogenscheinwerfer mit Nebelscheinwerfern
- Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenfahrlicht

Halogenscheinwerfer

Grundangebot der Hauptscheinwerfer ist ein einteiliger Zweikammerhalogenscheinwerfer in klarer Optik. Die Funktion des Fern- und Abblendlichtes erfüllt eine Halogenlampe H4 in der Hauptkammer. Der obere Teil der runden Kammer dient als Tagfahrleuchte.



SP72_21

Elektrische Geräte

Halogenscheinwerfer mit Nebelscheinwerfer

Die zweite Variante des Halogenscheinwerfers ist gegenüber der vorherigen um Nebelscheinwerfer mit Lampe H7 ergänzt, die den unteren Teil der runden Kammer bildet.



SP72_22

Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenfahrlicht und Nebelscheinwerfer

Im Rahmen des außerordentlichen Angebots kann der Kunde seinen Wagen mit Bi-Xenon-Scheinwerfern mit dynamischem Kurvenfahrlicht ausstatten. Quelle für Fern- und Abblendlicht ist eine in der Hauptkammer des Scheinwerfers integrierte Xenonlampe. Die runde Kammer dient ebenso wie beim Halogenscheinwerfer für das Tagfahrlicht und den Nebelscheinwerfer.



SP72_23

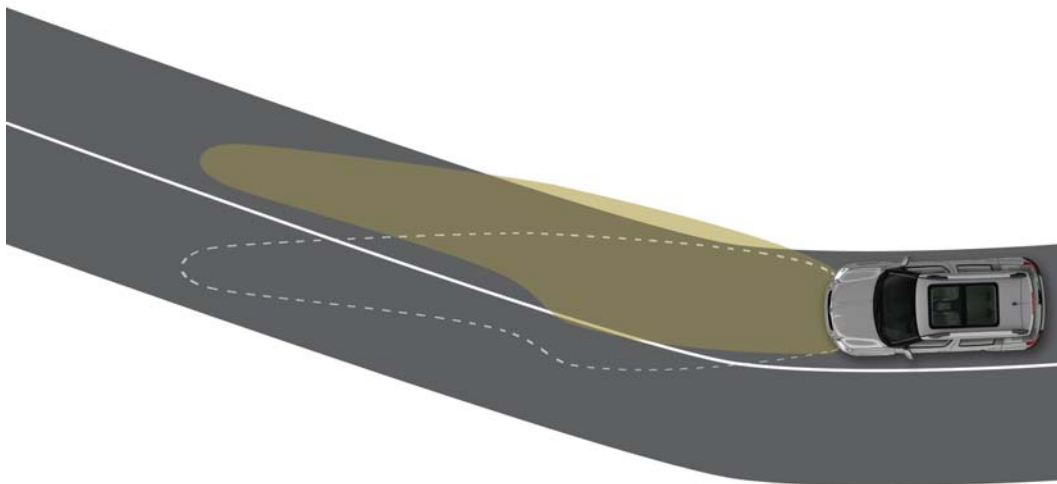
Adaptives Fernlichtsystem AFS

Das adaptive Fernlichtsystem im Modell Yeti bietet die Funktion des dynamischen Lichts und die prädiktive automatische Regelung der Scheinwerferneigung. Das System wird durch die Funktion Abbieglicht Corner vervollständigt.

Das System AFS wird ausschließlich in Kombination mit Bi-Xenon-Scheinwerfern geliefert.

Dynamischen Kurvenfahrlicht

Das dynamische Kurvenfahrlicht dient zur Beleuchtung von Kurven mit kleinem und großen Halbmessern. Es beruht auf der automatischen Drehung der dioptrischen-elliptischen Projektormodulen der Hauptscheinwerfer.



SP72_20

Aktivierungsbedingungen des dynamischen Kurvenfahrlichts:

- die Stellung des Lichtdreh Schalters (LDS) ist auf „Auto“ oder Abblend-/Fernlicht
- es ist nicht der Rückwärtsgang eingelegt
- es ist nicht die Funktion „Touristenlicht“ eingeschaltet
- die Fahrgeschwindigkeit ist höher als 10 km/h oder es ist die Funktion „Showroom“ aktiviert

Die Drehung der Scheinwerfer, resp. der dioptrischen-elliptischen Module zur entsprechenden Seite wird in Abhängigkeit der Lenkraddrehung und der Fahrzeuggeschwindigkeit gesteuert.

Die Funktion des dynamischen Kurvenlichts wird durch das Steuergerät AFS gesteuert.



Aktivierende, bzw. deaktivierende Geschwindigkeit ist die tatsächliche Fahrzeuggeschwindigkeit (vom Steuergerät ABS/ESP), nicht die auf dem Geschwindigkeitsmesser, die meist höher ist.

Elektrische Geräte

Prädiktive automatische Scheinwerferneigungsreglung

Die Funktion der automatischen Scheinwerferneigungsregulation sichert ab, dass bei Belastung des Fahrzeugs und Neigung des Fahrwerks (Akzeleration/Deakzeleration) die Neigung der Scheinwerfer auf ihrem Grundwert (-1%) oder im durch Vorschrift definierten Bereich bleibt.

Die prädiktive Regelung schätzt auf Grundlage der Signale vom Steuergerät ABS/ESP und der Fahrzeuggeschwindigkeit ab, wie sich die Karosserie neigen wird und regelt so die Neigung der Scheinwerfer früher als die eigentliche physische Neigung der Karosserie eintritt.

Funktion „Touristenlicht“

Falls das Fahrzeug in einem Land mit entgegengesetztem Verkehr (Rechts-/Linksverkehr) als es bestimmt ist, betrieben wird, käme es zur Blendung der entgegenkommenden Autofahrer. Zur Verhinderung dieser Blendung ist der Wagen mit der Funktion „Touristenlicht“ ausgestattet.

Diese Funktion kann der Fahrer selbst durch Personalisierung auf dem Display MaxiDOT auf der Schalttafel aktivieren. Falls der Wagen kein MaxiDOT-Display hat, muss er diese Funktion mit Diagnostikgerät im Service aktivieren lassen.

Wenn die Funktion „Touristenlicht“ aktiv ist, wird das dynamische Kurvenfahrlicht deaktiviert und in den Fehlerspeicher wird der sporadische Fehler „Funktion Umschalten auf Links-/Rechtsverkehr aktiv“ eingeschrieben. Nach Deaktivierung dieser Funktion wird die Fehlermeldung gelöscht.

Nebelscheinwerfer mit Abbiegefunktion - Corner

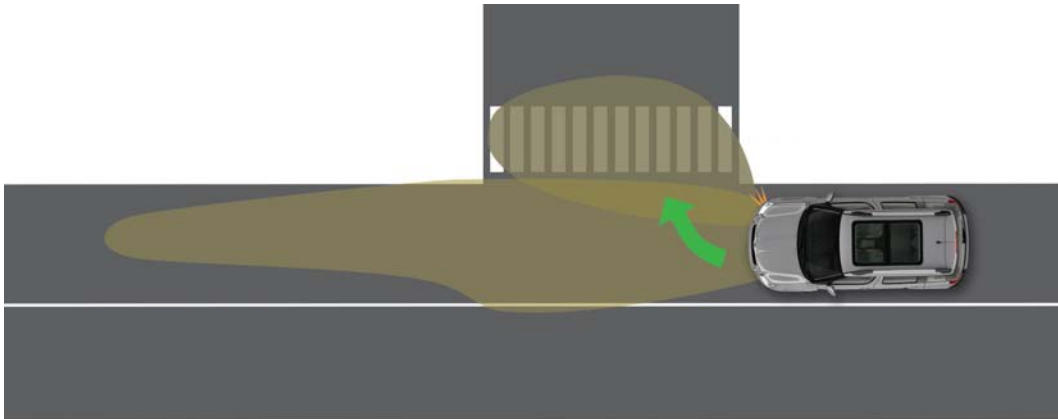
Lichtquelle für die Funktion Corner sind die vorderen Nebelscheinwerfer, die Bestandteil des Hauptscheinwerfers sind. Die Nebelscheinwerfer haben so neben ihrer Standardfunktion auch die Funktion Corner, die durch individuelles Leuchten des rechten oder linken Scheinwerfers in Abhängigkeit der Lenkradddrehung und eingeschalteten Richtungslichtern auf der entsprechenden Seite umgesetzt wird. Wenn der Scheinwerfer als Nebelscheinwerfer benutzt wird, ist die Funktion Corner unterdrückt. Beim Einlegen des Rückwärtsgangs leuchten beide Nebellichter gleichzeitig auf.

Die Funktion Corner wird durch das Bordnetzgerät BCM gesteuert.



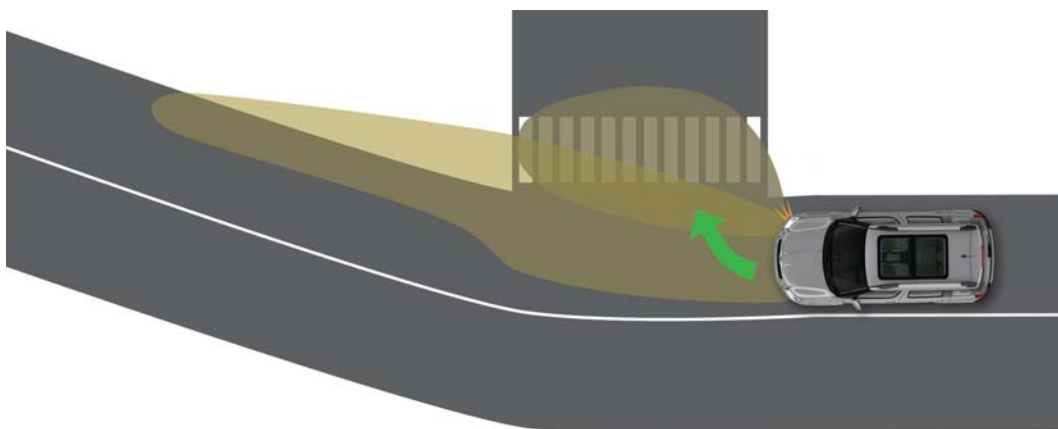
Eine detaillierte Beschreibung des Touristenlichtes finden Sie im Service Training Nr. 66.

Nebellichter mit der Funktion Corner werden in Kombination mit den Halogen- und auch den Bi-Xe-non-Scheinwerfern angeboten.



SP72_25

Die Kombination des dynamischen Kurvenfahrlichts und der Abbiegscheinwerfer bilden eine Einheit, die eine optimale Beleuchtung der Fahrbahn und anliegenden Stellen garantiert.



SP72_24



Weitere Informationen zur Funktion dynamisches Kurvenfahrlicht und der Funktion Corner finden Sie im Service-Training Nr. 66.

Elektrische Geräte

Schalttafel

In das Modell Yeti werden je nach Ausstattung zwei Schalttafelvarianten eingebaut:

- Low-Line
- High-Line

Hinsichtlich ihrer Funktion gehen diese von den Schalttafeln des Modells Superb II aus.

Kurzcharakteristik:

- Die Schalttafeln sind mit vier Analoggeräten (Geschwindigkeitsmesser, Drehzahlmesser, Kraftstoffvorratsanzeige, Kühlflüssigkeitstemperatur) bestückt
- integrierte Wegfahrsperrung der 4. Generation mit Online-Anpassung über Server FAZIT
- Kommunikationsprotokoll BAP und Diagnostikprotokoll UDS
- integrierte Charakteristik zweier Schwimmer zur Auswertung des Kraftstoffvorrats

Änderungen gegenüber der Schalttafel im Modell Superb II:

- zusätzlich Kontrolllampe Fahrregime Offroad
- Kontrolllampen aus dem Standfeld über dem Mittendisplay wurden in die Analoggeräte verschoben (Geschwindigkeitsmesser, Drehzahlmesser)
- Kontrolllampe der geöffneten Motorhaube entfallen

Ausführungsvarianten

Low-Line



SP72_32

Analoggeräte:

- Drehzahlmesser
- Geschwindigkeitszähler
- Kraftstoffvorratsanzeige
- Kühlflüssigkeitstemperatur

Das Mittelsegment des Displays (weiß, 240 Segmente) zeigt:

- die Zeit
- den eingestellten Gang beim Automatikgetriebe
- Informationen aus dem Bordrechner MFA (Reichweite, durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch, augenblicklicher Kraftstoffverbrauch, Fahrtzeit, Außentemperatur, Überschreiten des eingestellten Geschwindigkeitslimits, aktuelle Geschwindigkeit, gefahrene Entfernung)
- Gesamt- und Tageskilometerstand
- zweite Geschwindigkeit in mph
- Serviceintervall

Kontrolllampen:

- Kontrolllampe der Motorelektronik EPC (Benzinmotor); oder Vorglühen (Dieselmotor)
- Filter der Feststoffe DPF (Dieselmotor)
- Öldruck/-stand
- Glühlampenstörung
- Hecknebellicht
- Fernlicht
- Nebelscheinwerfer
- Kontrolllampe der Motorelektronik mit Einfluss auf die Abgase
- Aufladen
- Ablendlicht

ungenügend Flüssigkeit in der Scheibenwischeranlage

- elektromechanische Servolenkung
- Temperatur/Menge der Kühlflüssigkeit
- linkes/rechtes Richtungslicht
- Airbagsystem
- angeschnallte Sicherheitsgurte
- Antiblockiersystem ABS
- Elektronisches Stabilisierungssystem ESP/Antriebsschlupfregelung ASR
- Bremssystem/Handbremse
- Geschwindigkeitsregelanlage
- Reifendruckkontrolle
- Fahrregime Offroad
- offene Tür
- Kofferraumtür geöffnet
- Bremsbelagstärkenkontrolle
- Blockieren des Wählhebels des Automatikgetriebes
- Kraftstoffreserve

Elektrische Geräte

High-Line



SP72_33

Unterschiede zur Variante Low-Line:

Das mittlere Displaysegment wurde durch DOT-Display ersetzt (weiß, 166x110 Punkte) und zeigt zusätzlich zur Variante Low-Line:

- Kompass (mit Navigationssystem ausgestattete Wagen)
- ständig die Außentemperatur (Information aus MFA)
- Informationen aus Navigationssystem und Radio, Parkassistent PLA, Bedienung des Mobiltelefons usw.

Die Kontrolllampen sind gleich wie bei der Variante Low-Line, einige wurde aber durch Piktogramm oder Textmeldung auf dem DOT-Display ersetzt:

- Öldruck/-stand
- Bremsbelagstärkenkontrolle
- geöffnete Tür (ersetzt durch Piktogramm CarOutline)
- geöffnete Kofferraumtür (ersetzt durch Piktogramm CarOutline)



Eine detaillierte Beschreibung des DOT-Displays finden Sie im Service Training Nr. 66.

MDI Schnittstelle

Das Modell Yeti ist mit sog. MDI-Schnittstelle (Mobile Device Interface) ausgestattet, die den Anschluss eines externen Multimedialgeräts ermöglicht. Ein so angeschlossenes externes Gerät kann bequem über das Radio, Navigationssystem oder am Multifunktionslenkrad bedient werden.

Die MDI-Einheit unterstützt Geräte wie iPod, MP3-Spieler, Flash disk (FAT16 < 2GB, FAT32 > 2GB), HDD Disk und andere Geräte mit Stecker USB 2.0. Weiter dann alle Geräte mit Kopfhörerausgang Jack 3,5 mm.

Über das Radio oder Navigationssystem können Dateien aus externen über den Multimedienstecker angeschlossenen Geräten im Format MP3, WMA, OGG-Vorbis und AAC abgespielt werden.

Der Anschluss des Geräts erfolgt über den Multifunktionsstecker MDI, der sich vor dem Schalthebel befindet. Die Verbindung des MDI-Steckers und des externen Geräts erfolgt über Verbindungskabel aus dem Angebot des Škoda-Originalzubehörs. Verbindungskabel gibt es in vier Ausführungen - USB-, Mini-USB-, Jack 3,5- oder iPod-Stecker. Bei Anschluss über den Stecker Jack 3,5 funktioniert die Komfortbedienung nicht und das Abspielen erfolgt auf AUX-IN-Prinzip.



SP72_45

Bedingungen für den Anschluss externer Geräte:

- Beim Abspielen von Tonaufzeichnungen von einem Gerät mit Festplatte (HDD) mit einem großen Datenumfang oder von einem Gerät mit komplizierter Verzeichnisstruktur kann es zu einer Zeitverzögerung beim Einlesen der Datenübersicht kommen.
- Die Verzeichnisstruktur des angeschlossenen Geräts sollte die Tiefe von acht Unterverzeichnissen nicht übersteigen.
- Ein Verzeichnis sollte nicht mehr als 1000 Dateien enthalten.
- Für den Anschluss des Geräts sollte kein USB-Verlängerungskabel oder HUB-Verteiler verwendet werden.



Das externe Gerät wird über MDI-Schnittstelle geladen, außer Geräten, die über Stecker Jack 3,5 angeschlossen sind.

Elektrische Geräte

Radios und Navigationssysteme

Radio Blues

Grundausrüstung für das Modell Yeti ist das Radio Blues.



SP72_27

Technische Spezifikation:

- Größe 1 DIN
- Abspielen CD-Audio und CD-MP3
- Funktion RDS
- Funktion GALA
- Bedienung über Multifunktionslenkrad möglich
- Anschluss eines externen CD-Wechslers möglich
- Anschluss einer Freisprechanlage möglich
- Anschluss eines externen Geräts über AUX-IN (Jack 3,5 mm) möglich, wenn Wagen mit Jumbo-Box ausgestattet ist
- Sicherheitscodierung
- Zusammenarbeit mit Einparksensoren (Radio leise)

Radio Swing

Vertreter der mittleren Klasse der für das Modell Yeti angebotenen Radios ist das Radio Swing.



SP72_28

Technische Spezifikation:

(erweiterte Funktionen gegenüber Radio Blues)

- Größe 2 DIN
- Ausgangsleistung 4x20 W
- Negativdisplay mit weißer Durchleuchtung
- 2 Tuner für eine bessere Qualität im FM-Bereich
- Abspielen CD-Audio, CD-MP3 und CD-WMA
- Anschluss eines externen Geräts über MDI-Schnittstelle
- zeigt Zeit und Außentemperatur
- Abbildung von Informationen aus dem System PDC
- Abbildung der Einstellung der Klimaanlage Climatronic
- durch Nummerncode gesichert, der nur Online aus dem System Škoda übergeben werden kann

Radio Bolero

Das kompletteste System im Bereich Radios stellt das Radio Bolero dar.



SP72_29

Technische Spezifikation:
(erweiterte Funktionen gegenüber Radio Swing)

- 6,5" farbiges TFT-Kontaktdisplay mit Auflösung 400x240
- Slot für Speicherkarten SD und MMC mit Kapazität bis 4 GB und Karten SDHC bis 32 GB
- integrierter Wechsler für 6 CD zum Abspielen von CD, CD-MP3 und CD-WMA
- TIM - Speicher für Verkehrsmeldungen
- Einstellen der Sprache
- Abbildung der Einstellung der Klimaanlage Climatronic in Pop-up-Fenstern
- Equalizereinstellung möglich (nur mit Soundsystem)
- Einstellung des Raumbeschallungseffekts (nur bei Soundsystem)
- Komfortbedienung des Telefons über Kontaktdisplay des Radios möglich (nur für über GSM II-Set aus der Produktion angeschlossene Telefone)
- Verbindung mit Ausstattung Sound System möglich
- zeigt nicht Zeit und Außentemperatur
- externer CD-Wechsler kann nicht angeschlossen werden

Navigationssystem Amundsen

Das Navigationssystem Amundsen ist Vertreter der Grundklasse der für das Modell Yeti bestimmten Navigationssysteme.



SP72_30

Technische Spezifikation:
(erweiterte Funktionen gegenüber Radio Bolero)

- 5" farbiges TFT-Kontaktdisplay mit Auflösung 400x240
- dynamische Navigation aus CD oder SD-Karte
- kopieren aus mehreren CD auf SD-Karte möglich
- Kartenabbildung nur im Regime 2,5D (im Laufe der Serienproduktion des Wagens auch im Regime 2D)
- Abbildung ausgewählter POI-Punkte auf der Karte (Tankstellen, Parkplätze, Service-Škoda) und Abbildung der Ikonen der TMC-Ereignisse auf der Karte
- Zielführung mit einem Teilziel
- Kompassabbildung möglich
- zeigt die Zeit
- Lichtsensor für automatische Helligkeitsanpassung
- automatische Einstellung des Tages-/Nachtregimes der Karte in Abhängigkeit vom Einschalten des Lichtes für die Fahrt
- integrierter Stecker AUX-IN (Jack 3,5 mm)
- Anwendereinstellung für 4 Fahrer möglich (die Profilschaltung verläuft automatisch nach aktuell eingelegtem Zündschlüssel)
- kein integrierter Wechsler für 6 CD
- kein TIM- Speicher für Verkehrsmeldungen
- die Komfortbedienung des Telefons über Kontaktdisplay des Navigationssystems wird im

Elektrische Geräte

Navigationssystem Columbus

Das Navigationssystem Columbus umfasst komplette und komfortable Bedienung der Navigations-, Kommunikations- und Multimediafunktionen.



SP72_31

Technische Spezifikation:
(erweiterte Funktionen gegenüber dem Navigationssystem Amundsen)

- Einstellung des Bildformats 4:3 oder 16:9 und Titel möglich
 - Stimmenbedienung (im Laufe der Serienproduktion des Wagens)
 - kein integrierter Ausgang AUX-IN (Jack 3,5 mm) im Gerät, er ist Bestandteil der Jumbo-Box
 - keine Speicherung von Anwendereinstellungen für 4 Fahrer
 - Komfortbedienung des Telefons über Kontaktdisplay des Navigationssystems möglich (nur für aus der Produktion mit GSM II-Set angeschlossene Telefone)
- 6,5" TFT-Kontaktdisplay mit Auflösung 800x480
 - DVD-Mechanik
 - Festplatte 30 GB (10 GB für Navigationsdaten, 20 GB für Audioaufzeichnungen)
 - Kartenabbildung in 3 Grundregimen (2D, 2,5D, topografisch)
 - Regime Terrainnavigation (Navigation außerhalb des digitalisierten Straßennetzes nach vorab eingelegten Punkten)
 - dynamische Navigation aus DVD oder Festplatte
 - Zielführung mit mehreren Teilzielen (es können bis zu 10 Strecken gespeichert werden)
 - manuelles Schließen eines Straßenabschnitts möglich (z. B. langfristige Straßensperrung, die nicht im Rahmen TMC gesendet wird und die Navigation würde immer über diesen Abschnitt führen)
 - Abbildung des Geschwindigkeitslimits auf der aktuell durchfahrenen Straße (Verkehrssymbol)
 - Zusatzinformationen für Positionsberechnung bei GPS-Signalausfall gibt Gyroskop
 - Slot für SD- und MMC-Karten mit Kapazität bis 2 GB; (im Laufe der Serienproduktion des Wagens auch für SDHC-Karten bis 32 GB)
 - Abspielen eines DVD-Videos möglich

Telefonvorbereitung GSM II

Die Telefonvorbereitung GSM II, mit welcher das Modell Yeti ausgerüstet werden kann, nutzt für die Datenübertragung zwischen Mobiltelefon und Steuergerät der Telefonvorbereitung (UHV) primär die Schnittstelle Bluetooth™.

Die Telefonvorbereitung GSM II wird für das Modell Yeti in zwei Ausführungen geliefert:

- ohne Halterung für Mobiltelefon
- mit Halterung für Mobiltelefon

Telefonvorbereitung ohne Halterung für Mobiltelefon

Die Telefonvorbereitung ohne Halterung erlaubt die Kommunikation zwischen Mobiltelefon und UHV-Gerät nur über Datenschnittstelle Bluetooth™. Bestandteil dieser Vorbereitung sind deshalb weder Halterung für Mobiltelefon noch externe Antenne auf dem Wagendach.

Die Kommunikation über die Schnittstelle Bluetooth™ verläuft über Freisprechanlageprofil (HFP - Version 1,5 und 1,0). Die UHV-Einheit unterstützt zusätzlich das Profil für das Herunterladen des Telefonverzeichnisses PBAP (PhoneBook Access Profile), einer Alternative zum Herunterladen des Telefonverzeichnisses über HFP. Die Kontaktnamen im Telefon werden über Zeichenset UTF-8 übertragen, deshalb können auf der Schalttafel z. B. Zeichen des russischen oder chinesischen Alphabets oder tschechische diakritische Zeichen abgebildet werden.



Die Telefonvorbereitung ohne Halterung für Mobiltelefon kann in Wagen mit links- und rechtsseitiger Lenkung eingebaut werden.

Telefonvorbereitung mit Halterung für Mobiltelefon

Mit der Telefonvorbereitung mit Halterung kann das Mobiltelefon mit der UHV-Einheit über Schnittstelle Bluetooth™ angeschlossen werden und gleichzeitig das Telefon im Halter abgelegt werden. Die Halterung ist an der Instrumententafel mithilfe einer Konsole befestigt, sodass der Fahrer das Telefondisplay verfolgen, bzw. es auch bedienen kann.

Gegenwärtig gibt es zwei Halterungstypen für das Mobiltelefon.

Die neueren Halterungen sind mit dem Symbol für die Schnittstelle Bluetooth™ und der Aufschrift „Bluetooth only“ gekennzeichnet. Halterungen mit dieser Bezeichnung dienen nur zur Aufladen des Telefons, die eigentliche Kommunikation zwischen Telefon und UHV-Einheit verläuft über die Schnittstelle Bluetooth™ ebenso wie bei der Telefonvorbereitung ohne Halter. Dieser Haltertyp ist mit einer Taste PTT (Push to Talk) zur Aktivierung der Stimmbedienung ausgestattet, bzw. mit zweiter Taste SOS, die aber in Kombination mit dieser UHV-Einheit nicht funktioniert.

Elektrische Geräte

Der ältere Halterungstyp hat nur eine Taste - PTT und trägt nicht die Aufschrift „Bluetooth only“. Das bedeutet, dass der Adapter das Aufladen des Telefons unterstützt aber nicht die Kommunikation über Schnittstelle Bluetooth™. Wenn das Telefon in diesen Halter gelegt wird, ist eine eventuelle Kommunikation über die Schnittstelle Bluetooth zwischen Telefon und UHV-Einheit unterbrochen und verläuft nur über das Kabel des Halters. Folge der Kommunikation über das Kabel ist der Verlust der Unterstützung des Zeichensatzes UTF-8. Das bedeutet, dass diakritische Zeichen in den Kontaktangaben durch leere Felder ersetzt werden.

Beide beschriebenen Adaptertypen haben einen Antenneneingang für das Telefon. Wenn sich das Telefon in der Halterung befindet wird also beim Telefonieren die Außenantenne auf dem Dach benutzt. Dadurch wird die schädliche Strahlung des Mobiltelefons verringert und eine Qualitätsverbesserung der Gespräche erreicht.



Die Telefonvorbereitung mit Halterung für Mobiltelefon kann nur in Wagen mit linksseitiger Lenkung eingebaut werden.

Steuereinheit UHV

Die Steuereinheit UHV merkt sich die letzten drei angeschlossenen Mobiltelefone und die dazugehörigen SIM-Karten (weiter als „Kombination Telefon-SIM-Karte“). Falls in ein Telefon zwei verschiedene SIM-Karten gelegt werden, handelt es sich um zwei Kombinationen Telefon-SIM-Karte, ebenso, wenn eine SIM-Karte in zwei verschiedenen Telefongeräte gelegt wird. Falls eine vierte Kombination Telefon-SIM-Karte angeschlossen wird, wird dadurch die Kombination ersetzt, die in der UHV-Einheit längere Zeit nicht benutzt wurde. Das bedeutet, dass die UHV-Einheit problemlos drei Kombinationen Telefon-SIM-Karte unterstützt, aber bei der Benutzung von vier und mehr Kombinationen der erste Anschluss (Abstimmung) wiederholt ausgeführt werden muss. Eine Rolle spielt hierbei auch die Anschlussart. Wenn eine Kombination Telefon-SIM-Karte einmal über Schnittstelle Bluetooth™ und ein anderes Mal über Adapterkabel angeschlossen wird, nimmt sie die UHV-Einheit als zwei verschiedene Telefone wahr.

Beim ersten Anschließen des Mobiltelefons an die UHV-Einheit wird das Telefonverzeichnis heruntergeladen, der Verlauf kann auf der Schalttafel verfolgt werden. Bei erneutem Anschließen verläuft das Herunterladen schon „im Hintergrund“ und die UHV-Einheit kann normal benutzt werden und es muss nicht auf das Herunterladen aller Verzeichnisse gewartet werden. Falls nach Abschluss des Herunterladens im Hintergrund Unterschiede zwischen den Verzeichnissen im Telefon und der UHV-Einheit festgestellt werden, werden die Angaben in der UHV-Einheit aktualisiert.

Bedienung auf der Schalttafel


Die Schalttafel hat folgende Funktionen:

- Verfolgung des ersten Herunterladens der Verzeichnisse
- Abbildung des Telefonverzeichnisses und Wahl eines Kontaktes
- Abbildung des Anruferverzeichnisses mit Möglichkeit der Wahl eines Kontaktes
- Annahme eines ankommenden Gesprächs
- Beenden eines verlaufenden Gesprächs
- Annehmen oder Ablehnen eines Gesprächs auf der Linie



Die Funktionen der UHV-Einheit werden nur von der Schalttafel High-Line mit Display MaxiDOT unterstützt.

Bedienung mithilfe des Multifunktionslenkrads

Das Multifunktionslenkrad (MFL) ist in der Telefonausführung mit zwei Tasten zur Bedienung der UHV-Einheit ausgestattet. Die erste Taste PTT dient ähnlich wie beim Halter zur Aktivierung der Stimmbedienung. Die zweite Taste ist mit dem Symbol  gekennzeichnet.

Funktion der Taste :

- Eintritt in das Telefonmenü aus anderem Kontext auf der Schalttafel
- Eintritt in die angerufenen Nummern vom Telefonmenü
- Anwählen des im Telefonverzeichnis oder im Rufverzeichnis ausgewählt wurde
- Annehmen eines ankommenden Gesprächs (kurzes Drücken)
- Ablehnen eines ankommenden Gesprächs (langes Drücken)
- Gesprächannahme auf der Linie (kurzes Drücken)
- Ablehnen eines Gesprächs auf der Linie (langes Drücken)



SP72_41



Das Multifunktionslenkrad funktioniert nicht bei ausgeschalteter Zündung, auch wenn auf der Schalttafel das entsprechende Menü abgebildet ist.

Elektrische Geräte

Bedienung des Radios oder des Navigationssystems

Radio oder Navigationssystem unterstützen folgende Funktionen:

- Abbildung des Telefonverzeichnisses und Anwählen eines Kontakts*
- Abbilden des Rufverzeichnisses und Anwählen eines Kontaktes
- Abbilden des Operators, der Signalstärke und des Telefonnamens, bzw. Telefentyps
- Schnellsuche im Telefonverzeichnis nach Eingabe des Anfangsbuchstaben des Kontakts
- Einstellung der sechs meistbenutzten Kontakte auf dem Hauptbildschirm zur schnellen Anwahl
- Annahme eines ankommenden Gesprächs
- Beenden eines verlaufenden Gesprächs
- Annehmen oder Ablehnen eines Gesprächs auf der Linie
- Anwahl einer Telefonnummer über Tastatur auf dem Kontaktdisplay des Radios oder der Navigation (die Eingabe der DTMF-Töne während eines laufenden Gesprächs wird nicht unterstützt)
- Wiederherstellung der Einstellung der UHV-Einheit aus der Produktion
- Ausschalten des Mikrofons im Wageninnenraum

* Die Abbildung des Telefonverzeichnisses ist zwischen Radio und Navigationssystem funktionsmäßig unterschiedlich. Während beim Radio bei der Abbildung des Telefonverzeichnisses und seinen einzelnen Positionen eine Kommunikation mit der UHV-Einheit zu realer Zeit verläuft, hinterlegt sich das Navigationssystem eine Kopie des Telefonverzeichnisses in den Speicher und kommuniziert beim Blättern im Verzeichnis nicht mit der UHV-Einheit. Daraus folgt, dass eventuelle Änderungen im Telefonverzeichnis (während der Verbindung des Telefons mit der UHV-Einheit) im Navigationssystem gegenüber dem Radio mit Verzögerung erscheinen. Der Anwender wird auf die Tatsache, dass das Telefonverzeichnis aktualisiert wurde, durch die Meldung „Neues Telefonverzeichnis zur Verfügung“ aufmerksam gemacht.

Die Abbildung des Telefonverzeichnisses auf dem Display MaxiDOT verläuft gleich wie beim Radio.



Die Funktionen der Steuereinheit UHV stehen nur bei einem Radio oder Navigationssystem mit Unterstützung der Kommunikation mit der Einheit über BAP-Protokoll zur Verfügung.

Stimmenbedienung des Mobiltelefons

Die Stimmenbedienung des Telefons wird durch Taste PTT auf dem Multifunktionslenkrad oder auf dem Telefonhalter aktiviert. Nach Ertönen des Signals können gesprochene Befehle gegeben werden. Die Zeit, über welche das System bereit ist, gesprochene Befehle anzunehmen und auszuführen, wird Dialog genannt. Das System reagiert mit akustischer Rückmeldung und meldet evtl. mögliche weitere Schritte. Der Dialog kann jederzeit durch Drücken der Taste PTT auf dem Multifunktionslenkrad oder dem Halter eröffnet oder beendet werden. Der Dialog wird nach Ausführung einer Operation, z. B. Löschen eines Namens im Telefonverzeichnis, automatisch beendet. Bei ankommendem Gespräch wird der Dialog sofort beendet, damit das Gespräch angenommen werden kann.

Falls das System den Stimmenbefehl nicht versteht, antwortet es mit der Frage „Bitte?“ und ermöglicht so eine neue Aufgabenstellung. Nach 2. fehlerhaftem Versuch wiederholt das System die Hilfe. Nach 3. fehlerhaftem Versuch folgt die Antwort „Beenden“ und der Dialog wird abgeschlossen.

Elektrische Geräte

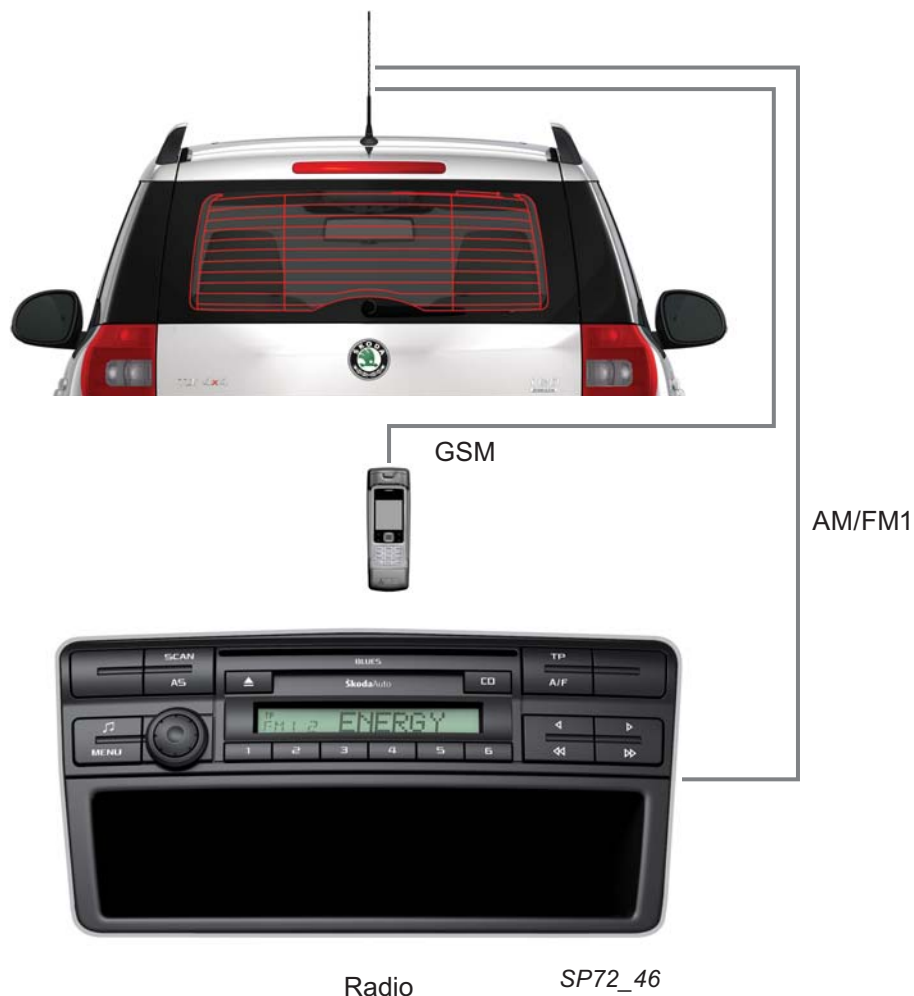
Antennenkonzept

In das Modell Yeti werden Antennen für den Empfang und das Senden unterschiedlicher Radiofrequenzen (Radio, GSM, GPS) eingebaut. Ein Teil der Funktionen ist in der Dachantenne eingegliedert, ein Teil ist in die Heckscheibenantenne integriert.

Der Empfang der Radiosignale erfolgt über einzelne Antennenmodule. Diese Signale werden von der Antenne zur Endeinrichtung über Koaxialleitung geführt. Die Antenne enthält einen aktiven Signalverstärker, der von der Seite des Empfängers durch 12 V über Koaxialleitung gespeist wird. Ausnahme ist die Antenne GPS, die nur mit 5 V gespeist wird. Die GSM-Antenne ist passiv und beidseitig (sie dient auch als Sendeantenne).

Radio Blues

Die Antennen für den AM/FM1 Radioempfang und Mobiltelefonempfang (GSM) sind beim Autoradio Blues in der Dachantenne integriert.



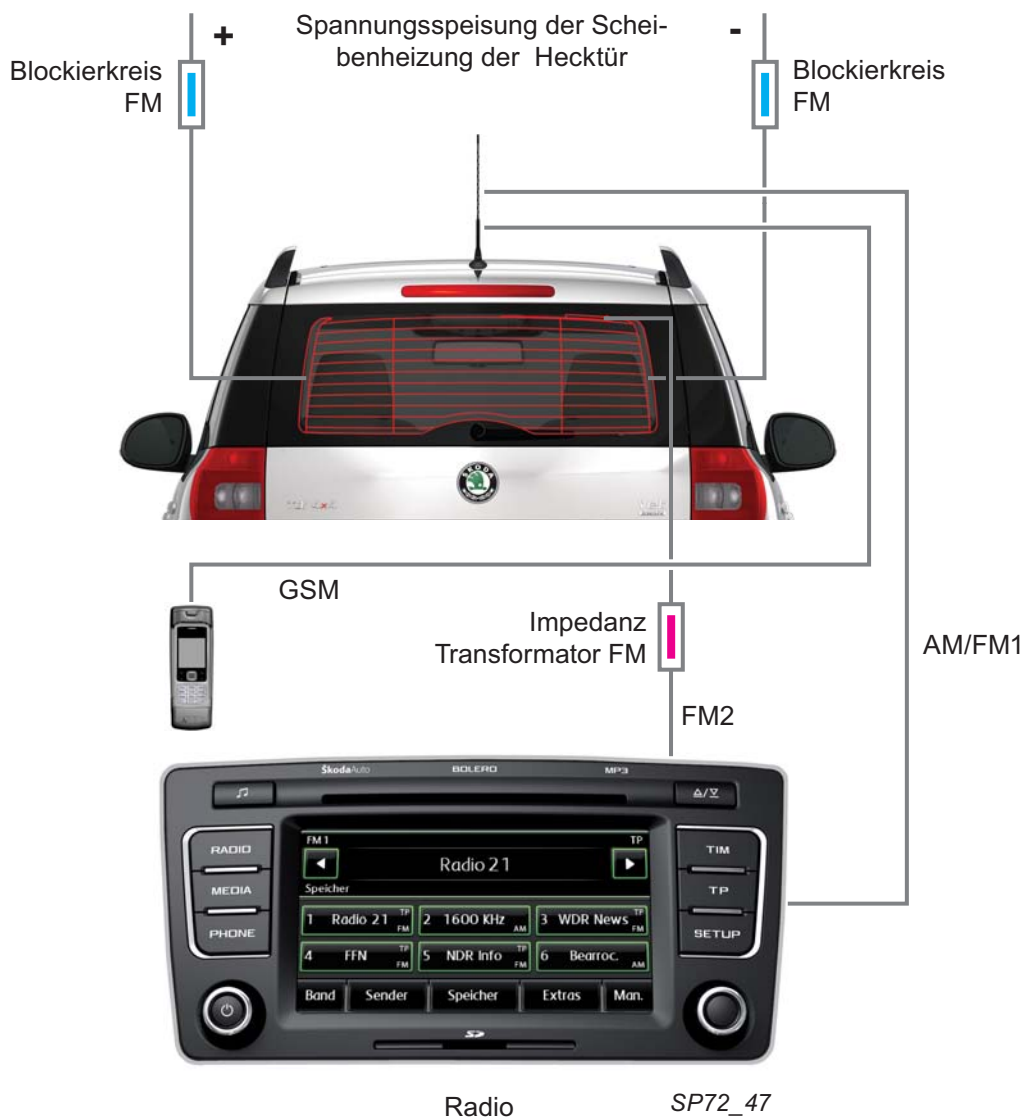
Radio Swing/Bolero

Die Autoradios Swing und Bolero sind zur besseren Empfangsqualität im Bereich FM mit zwei Tunern ausgestattet. Es handelt sich also um sog. Diversionsradioempfänger, die zwei Antennen unterstützen.

Die Antenne des ersten Tuners FM1 ist standardgemäß in die Dachantenne eingegliedert und die Antenne des zweiten Tuners FM2 ist in der Heckscheibe als Bestandteil der Heizung, bei der die gesamte beheizte Fläche als Antenne dient, integriert. Für den Anschluss des Tuners FM2 mit Antenne in der Heckscheibe ist ein Impedanztransformator FM erforderlich.

Die richtige Funktion der in der Scheibe integrierten Antenne wird durch Einschränkung des Entweichens des empfangenen Signals in das Bordnetz bedingt. Hierzu dienen die sog. Blockierkreise, die an die Beheizung und den Anschluss in der Scheibe angeschlossen sind.

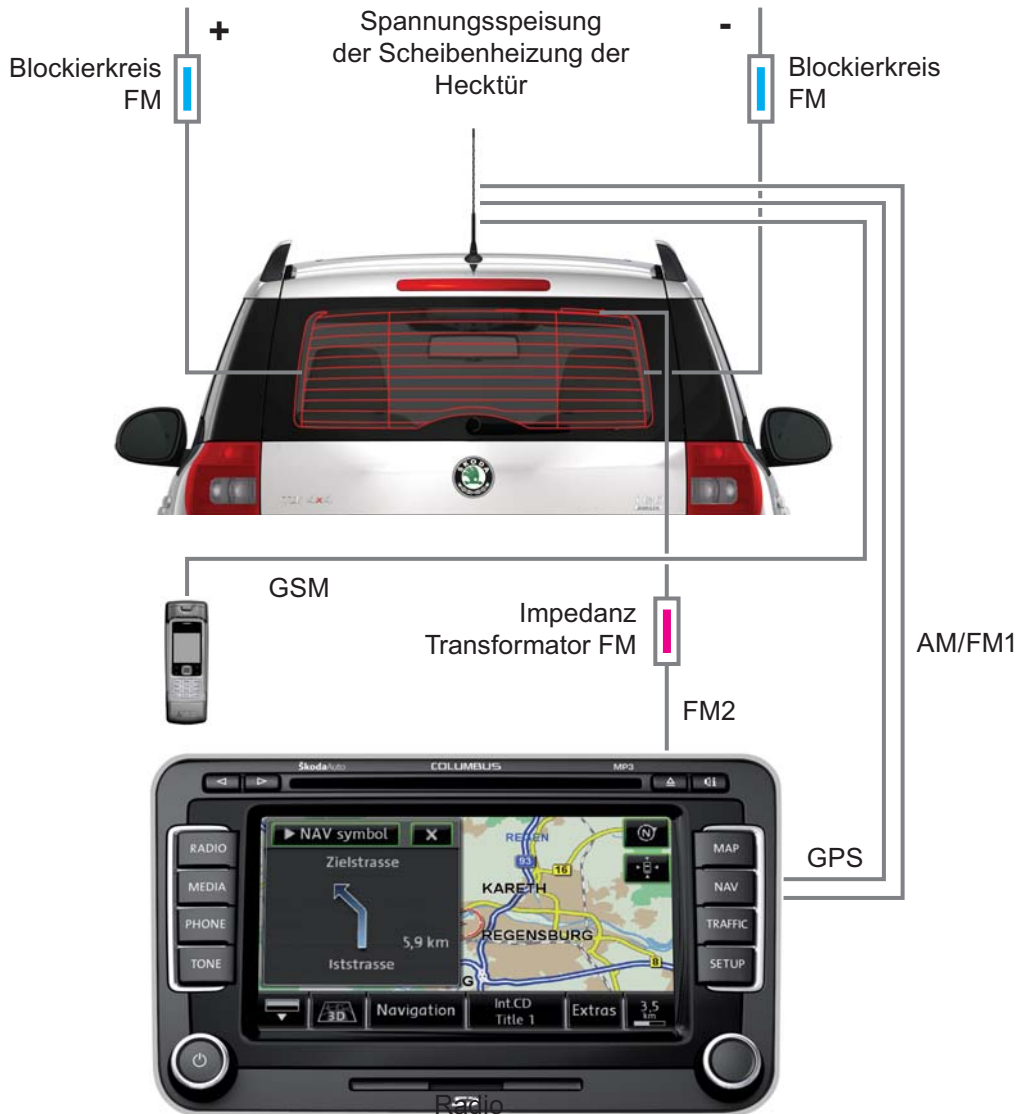
Bestandteil der Dachantenne ist auch eine Leitung für den Empfang des Mobiltelefonbands (GSM)



Elektrische Geräte

Navigationssystem Amundsen/Columbus

Das Antennenkonzept der Navigationssysteme Amundsen und Columbus ist gleich wie bei den Radios Swing und Bolero. Gegenüber den Radios haben sie aber zusätzlich in der Dachantenne ein Element für den Empfang der Signale des Navigationssystems (GPS).



SP72_50

Lenkräder

Die für das Modell Yeti bestimmten Lenkräder fanden schon beim Superb II Anwendung. Der Kunde kann so aus dem Angebot fünf Lenkräder eines Durchmessers von 375 mm wählen.

Die 4-armige Grundausführung des Lenkrads ist aus Polyurethan (PUR) mit Dessin hergestellt. Die höhere Klasse ist durch 4-armiges, mit echtem Leder umnähtes Lenkrad, bestückt mit verchromter Leiste, vertreten. Das Beste ist das Multifunktionslenkrad mit Tasten zur Bedienung des Maxi DOT-Displays, des Radios oder des Navigationssystems Škoda und Telefonvorbereitung GSM II.

Neben dem Angebot der 4-armigen Lenkräder sind für den Kunden auch 3-armige Ausführungen vorbereitet, die schon in der Grundversion mit Leder umnäht sind. Im Rahmen der außerordentlichen Ausstattung ist es ebenso wie bei der 4-armigen Variante mit Multifunktionsbedienung ausgerüstet.

4-armiges Lenkrad PUR



SP72_36

4-armiges Lederlenkrad



SP72_37

4-armiges Multifunktionslenkrad



SP72_38

3-armiges Lederlenkrad



SP72_39


3-armiges Multifunktionslenkrad




SP72_40

Kontrolle der Wagenaußenbeleuchtung

Die Funktion Kontrolle der Wagenaußenbeleuchtung wird standardgemäß für alle Ausstattungsstufen des Modells Yeti geliefert.

Das System überwacht die Spannung an allen Lampen der Außenbeleuchtung des Wagens. Ein Mangel an einer der Lampen wird durch Erleuchten der Kontrolllampe  auf der Schalttafel signalisiert. Bei mit Display Maxi Dot ausgestatteten Wagen wird das Leuchten der Kontrolllampe durch Textmeldung z. B. „Kontrollieren Sie das rechte Abblendlicht!“ („Check front right dipped beam!“) begleitet. Die Kontrolllampe, bzw. die Fehlermeldung zeigen sich zwei Sekunden lang nach Einschalten der Zündung und gleichzeitig beim Einschalten der mangelhaften Glühbirne.

Das Heckparklicht und die Kennzeichenbeleuchtung haben mehrere Glühbirnen. Die Kontrolllampe  auf der Schalttafel erleuchtet nur dann, wenn alle das Kennzeichen beleuchtenden Lampen, bzw. der Parkbeleuchtung (in einer Gruppenlampe) fehlerhaft sind.

Das System überwacht nicht die Glühbirnen im Wageninnenraum.



SP72_34

Anhängerkupplung

Der Anbau der Anhängerkupplung des Modells Yeti kann direkt in der Produktion oder nachträglich aus dem Angebot des Škoda-Originalzubehörs bestellt werden.

Der direkt in der Produktion eingebauten Anhängerkupplung sind einige Wagenkomponenten angepasst. Hierzu gehören die Ventilatoren des Kühlsystems, der Alternator und die Batterie. Diese Komponenten verfügen über eine höhere Leistung und garantieren so die richtige Funktion aller Fahrzeugsysteme beim Ziehen eines Anhängers des zulässigen Höchstgewichts.

Die in der Produktion eingebaute Anhängerkupplung hat immer einen abnehmbaren Kopf.



SP72_35

Vorteile der in der Produktion eingebauten Anhängerkupplung:

- das Steuergerät der Anhängerkupplung ermöglicht den Anschluss einer Einrichtung mit LED-Lichtern (Anhänger, Fahrradträger u. Ä.)
- falls an den Wagen ein Anhänger oder andere Einrichtung angeschlossen ist (resp. der Stecker in der Steckdose der Anhängerkupplung angeschlossen ist), leuchten beim Einschalten der Hecknebellichter nur die Nebellichter an der angeschlossenen Einrichtung, nicht aber am Wagen → Energieeinsparung und Verlängerung der Lebensdauer der Glühbirnen
- bei in der Produktion mit Einparkhilfe hinten (PDC) ausgerüsteten Wagen ist die kritische Entfernung des Hindernisses, die durch ununterbrochenen Ton signalisiert wird, von 30 auf 35 cm erhöht.
- bei in der Produktion mit Einparkhilfe hinten (PDC) ausgerüsteten Wagen werden nach Anschluss eines Anhängers oder anderen Einrichtung automatisch die Heckparksensoren deaktiviert

Übersicht bisheriger Selbststudienprogramme

Nr. Titel

- 1 Mono-Motronic
- 2 Zentralverriegelung
- 3 Autoalarm
- 4 Arbeit mit Elektroplänen
- 5 ŠKODA FELICIA
- 6 Sicherheit der Fahrzeuge ŠKODA
- 7 ABS - Grundlagen - nicht herausgegeben
- 8 ABS - FELICIA
- 9 Sicherung gegen Starten mit Transponder
- 10 Klimaanlage im Wagen
- 11 Klimaanlage FELICIA
- 12 Motor 1,6 - MPI 1AV
- 13 Viertakt-Dieselmotor
- 14 Servolenkung
- 15 ŠKODA OCTAVIA
- 16 Dieselmotor 1,9 l TDI
- 17 ŠKODA OCTAVIA System Komfortelektronik
- 18 ŠKODA OCTAVIA Mech. Getriebe 02K, 02J
- 19 Benzinmotoren 1,6 l und 1,8 l
- 20 Automatikgetriebe - Grundlagen
- 21 Automatikgetriebe 01M
- 22 Dieselmotoren 1,9 l/50 kW SDI, 1,9 l/81 kW TDI
- 23 Benzinmotoren 1,8 l/110 kW und 1,8 l/92 kW
- 24 OCTAVIA, Datensammler CAN-BUS
- 25 OCTAVIA - CLIMATRONIC
- 26 OCTAVIA - Fahrzeugsicherheit
- 27 OCTAVIA - Motor 1,4 l/44 kW und Getriebe 002
- 28 OCTAVIA - ESP - Grundlagen, Konstruktion, Funktionen
- 29 OCTAVIA 4 x 4 - Allradantrieb
- 30 Benzinmotoren 2,0 l 85 kW und 88 kW
- 31 Radionavigationssystem - Konstruktion und Funktion
- 32 ŠKODA FABIA - Technische Informationen
- 33 ŠKODA FABIA - Elektrische Geräte
- 34 ŠKODA FABIA - Elektrohydraulische Servolenkung
- 35 Benzinmotoren 1,4 l - 16 V 55/74 kW
- 36 ŠKODA FABIA - 1,9 l TDI Pumpe-Düse
- 37 Mechanisches Getriebe 02T und 002
- 38 ŠkodaOctavia; Modell 2001
- 39 Euro-On-Board-Diagnose
- 40 Automatikgetriebe 001
- 41 Sechsganggetriebe 02M
- 42 ŠkodaFabia - ESP
- 43 Emissionen in den Abgasen
- 44 Verlängerte Serviceintervalle
- 45 Dreizylinder-Benzinmotoren 1,2 l
- 46 ŠkodaSuperb; Fahrzeugvorstellung; Teil I
- 47 ŠkodaSuperb; Fahrzeugvorstellung; Teil II
- 48 ŠkodaSuperb; Benzinmotor V6 2,8 l/142 kW
- 49 ŠkodaSuperb; Dieselmotor V6 2,5 l/114 kW TDI
- 50 ŠkodaSuperb; Automatikgetriebe 01V

Nr. Titel

- 51 Benzinmotor 2,0 l/85 kW mit Ausgleichwelle und zweistufiger Saugleitung
- 52 ŠkodaFabia; Motor 1,4 l TDI mit Einspritzsystem Pumpe Düse
- 53 ŠkodaOctavia; Fahrzeugvorstellung
- 54 ŠkodaOctavia; Elektrische Komponenten
- 55 Benzinmotoren FSI; 2,0 l/110 kW a 1,6 l/85 kW
- 56 Automatikgetriebe DSG-02E
- 57 Dieselmotor; 2,0 l/103 kW TDI mit Einheit Pumpe-Düse, 2,0 l/100 kW TDI mit Einheit Pumpe-Düse
- 58 ŠkodaOctavia, Fahrgestell und elektromechanische Servolenkung
- 59 ŠkodaOctavia RS, Motor 2,0 l/147 kW FSI Turbo
- 60 Dieselmotor 2,0 l/103 kW 2V TDI; Festpartikelfilter mit Additiv
- 61 Radionavigationssysteme in den Fahrzeugen Škoda
- 62 ŠkodaRoomster; Fahrzeugvorstellung – I. Teil
- 63 ŠkodaRoomster; Fahrzeugvorstellung II. Teil
- 64 ŠkodaFabia II; Fahrzeugvorstellung
- 65 ŠkodaSuperb II; Fahrzeugvorstellung I. Teil
- 66 ŠkodaSuperb II; Fahrzeugvorstellung II. Teil
- 67 Dieselmotor; 2,0 l/125 kW TDI mit Einspritzsystem Common Rail
- 68 Benzinmotor 1,4 l/92 kW TSI mit Turboantrieb
- 69 Benzinmotor 3,6 l/191 kW FSI
- 70 Allradantrieb mit Haldexkupplung IV. Generation
- 71 ŠkodaYeti; Fahrzeugvorstellung I. Teil
- 72 ŠkodaYeti; Fahrzeugvorstellung, II. Teil

Nur für den inneren Bedarf im Servicenetz ŠKODA.

Alle Rechte sowie technische Änderungen vorbehalten.

S00.2002.72.00 (DE) Technischer Stand 05/2009

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

 Dieses Papier wurde aus chlorfrei gebleichtem Zellstoff hergestellt.