



# Škoda Citigo

## Fahrzeugvorstellung

Selbststudienprogramm

## Einleitung

Mit dem Modell Citigo steigt ŠKODA zum ersten Mal in ihrer Geschichte in das Miniwagen-Segment ein, das als Klasse A 00 bezeichnet wird. Das vorwiegend für den Stadtverkehr bestimmte Fahrzeug hat beim aktuellen Trend der Erweiterung von Städten und Großstädten ein wachsendes Verkaufspotential.

Gleichzeitig ist Citigo das erste neuere Modell der Marke Škoda, das als 3-Türer angeboten wird. Später wird es auch die 5-Tür-Variante geben.



SP92\_02



SP92\_03

# Inhaltsverzeichnis

1. Škoda Citigo .....	4
2. Abmessungen des Fahrzeugs .....	7
3. Karosserie .....	9
4. Motoren .....	10
5. Kraftstoffsystem .....	12
6. Getriebe .....	14
7. Fahrgestell .....	17
8. Bremssystem .....	24
9. Sitze .....	27
10. Lüftung, Heizung, Klimaanlage .....	30
11. Kofferraum .....	31
12. Elektroanlagen .....	33
13. Komfort .....	36
14. Sicherheit .....	44

Die Anweisungen zur Montage, Demontage, Reparatur und Diagnose sowie detaillierte Nutzerinformationen sind in den VAS-Diagnosegeräten und in der Bordliteratur zu finden.

**Redaktionsschluss war 11/2011.**

Dieses Heft unterliegt keiner Aktualisierung.



# 1. Škoda Citigo

## 1.1. Fertigung

Der Kleinwagen Citigo wurde zum ersten Mal im Oktober 2011 vorgestellt. Er wird in Bratislava gefertigt, wo bereits andere Modelle der Marken Volkswagen, Seat und Audi sowie Karosserien und Getriebe für die Marke Porsche hergestellt werden.



SP92\_100

## 1.2. Konzeption

- › einfaches Manövrieren im Stadtverkehr und beim Parken
- › Komfort und ausreichend Platz für Fahrer und Beifahrer
- › Isofix-Halterungen
- › 2 Sitzplätze hinten
- › die Motoren und Getriebe sind für die optimale Leistung und den optimalen Kraftstoffverbrauch beim Einsatz im Stadtverkehr und Stadtnahverkehr konzipiert
- › Kleinhubraum-Ottomotoren (erreichen schneller die Betriebstemperatur)
- › automatisiertes Schaltgetriebe mit Berganfahrhilfe
- › Kofferraum für Handgepäck ausgelegt
- › für den Transport von mehreren Gepäckstücken oder größeren Gegenständen kann man die Rückbank nutzen oder durch das Zurückklappen der Rücksitze einen zusätzlichen Laderaum schaffen



SP92\_04

**Der ŠKODA Citigo bietet dank seiner Ausrichtung völlig neue Elemente an, die bei Fahrzeugen der Marke ŠKODA zum ersten Mal eingesetzt werden:**

- › System City Safe Drive mit CV (Closing Velocity) Sensor
- › Seitenairbags mit Kopfschutzfunktion Head-Thorax – ein passives Sicherheitselement mit neuer Konstruktion, die 2 Airbags (Seiten- und Kopfairbag) in einem System vereint
- › Move&Fun (Mobile Multifunktionsnavigation) – ein tragbares, multimediales Gerät, das die Funktionen Navigation, Handsfree System, Multifunktionsdisplay, Musikplayer und Radio miteinander vereint (sofern das Fahrzeug mit diesen Funktionen ausgestattet ist)
- › neuer Dreizylindermotor mit 1,0 Liter Hubraum
- › automatisiertes 5-Gang-Schaltgetriebe ASG (später im Angebot)
- › Easy Entry – einfache Bedienung der Vordersitze zum Einsteigen in den Rücksitzraum beim 3-Türer (standardmäßig für Ambition und Elegance, auf Wunsch für Active)
- › im Öffnungsmechanismus des Handschuhfachs vor dem Beifahrersitz integrierter Taschenhalter (später im Angebot)

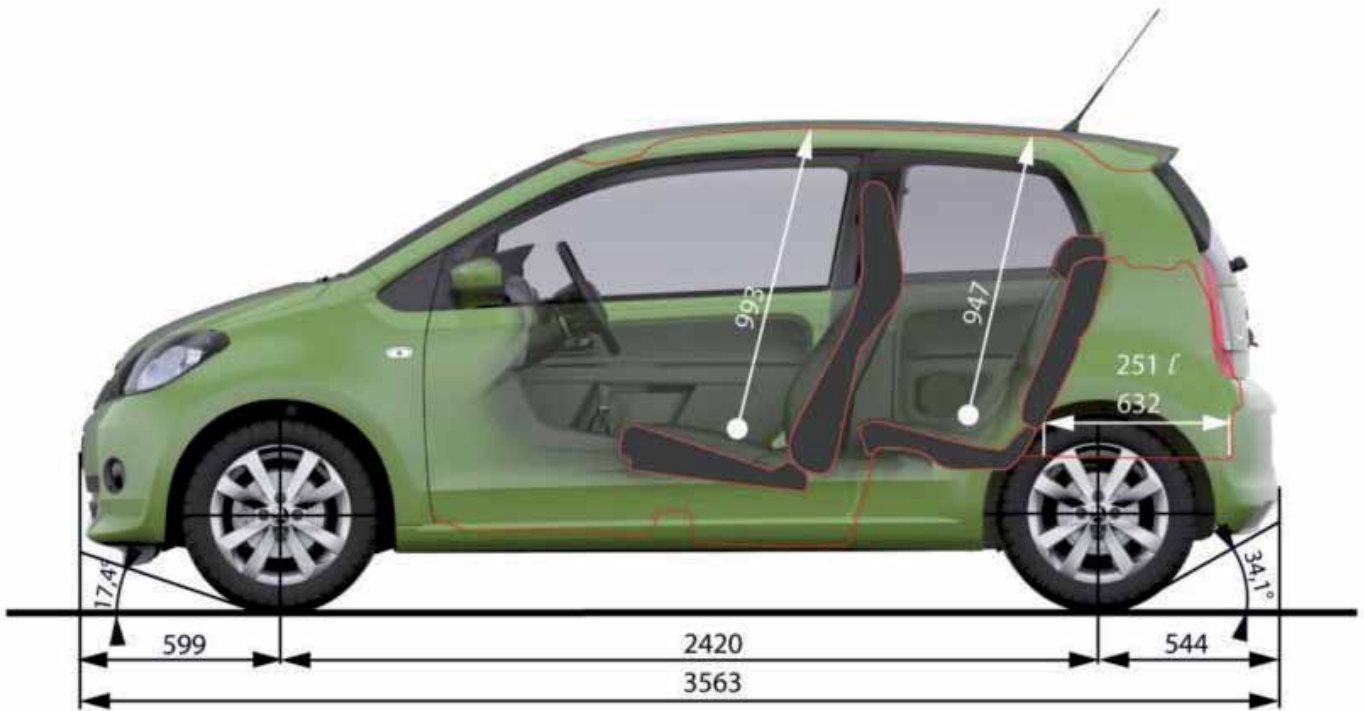


**Anmerkung**

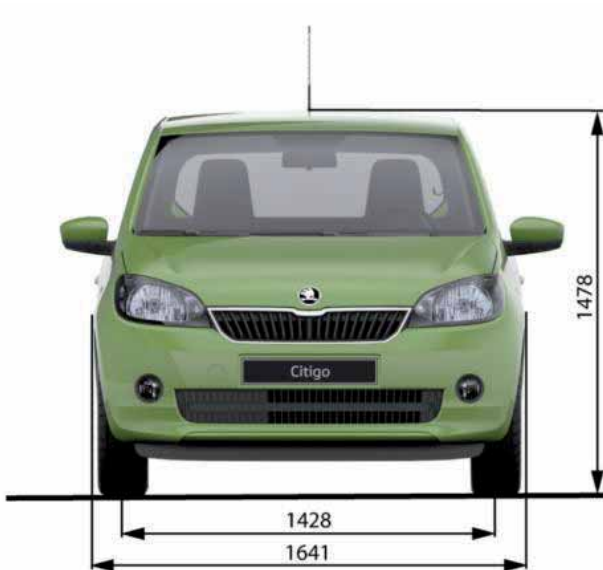
- › kleine Außenmaße bei Erhaltung eines großzügigen Innenraums
- › Wahlmöglichkeit zwischen 3- oder 5-Tür-Karosserie
- › manuelles 5-Gang-Getriebe oder automatisiertes Komfort-Schaltgetriebe ASG (später im Angebot)
- › ökologische Version Green tec mit beiden Motoren in Verbindung mit manuellem Getriebe (später im Angebot)
- › hoch entwickelte Sicherheitsausstattung (4 Airbags, ABS, ESP, City Safe Drive) je nach Ausstattung
- › Panorama-Dachfenster (später im Angebot)
- › breite Auswahl an Komfortausstattung (Parksensoren hinten, Tempomat, Vordersitzheizung, elektrisch verstellbare und beheizte Außenrückspiegel und weiteres)

## 2. Abmessungen des Fahrzeugs

### 2.1. Außenabmessungen des Fahrzeugs



SP92\_05



SP92\_05



SP92\_05

## 2.2. Innenabmessungen des Fahrzeugs



SP92\_05



SP92\_05

## 3. Karosserie

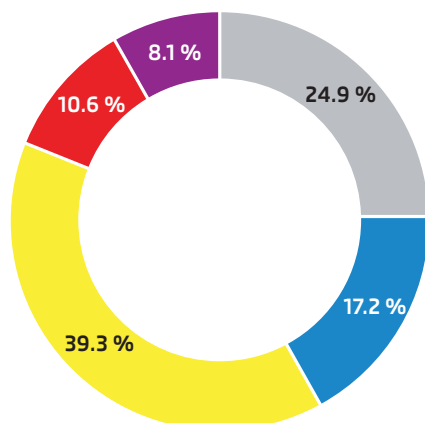
### 3.1. Karosseriestruktur

Die Plattform und der Schutz stellen eine komplett neue Entwicklung dar. Der Anteil an hochfestem Stahl ist sehr hoch. Als besondere Verbindungsmethode wird zwischen dem Dach und dem Seitenteil Laserlötungen eingesetzt.



SP92\_06

#### Verhältnis der verwendeten Bleche



SP92\_07

#### Festigkeiten der verwendeten Bleche

- < 350 Mpa
- 300-590 Mpa
- 300-590 Mpa
- 500-980 Mpa
- > 1400 Mpa

## 4. Motoren

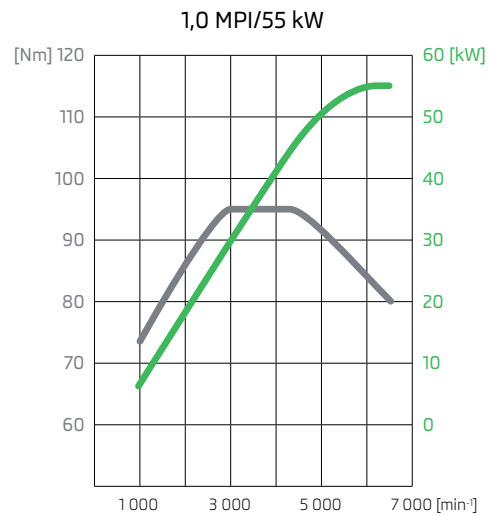
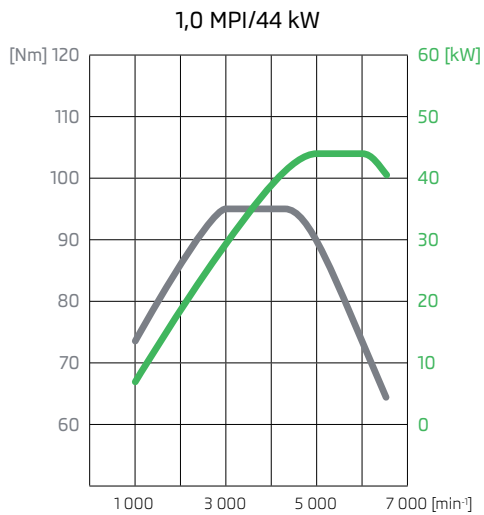
### 4.1. Dreizylinder-Benzinmotor 1,0 l 44 kW/ 55 kW

#### Motorencharakteristik

- › Ölfiltereinsatz an der Ölwanne angeschraubt
- › Alu-Ölwanne mit integriertem Vorsprung zum Anschrauben des Klimakompressors
- › Kurbelwelle aus Guss
- › Trapezlenker (Schmiedeeisen)
- › 4V Zylinderkopf, integrierte Abgasleitung
- › monolithische Zylinderkopfabdeckung mit integrierter eingebauter Nockenwelle
- › Nockenwelleneinstellung mit elektrohydraulischem Stellventil in der Zylinderkopfabdeckung
- › über Zahnriemen angetriebene Wasserpumpe, im Thermostatgehäuse integriert
- › druckregulierte Ölpumpe Duocentric
- › Kunststoff-Saugleitung
- › Nockenwellenantrieb über Zahnriemen mit Spannrolle



SP92\_08

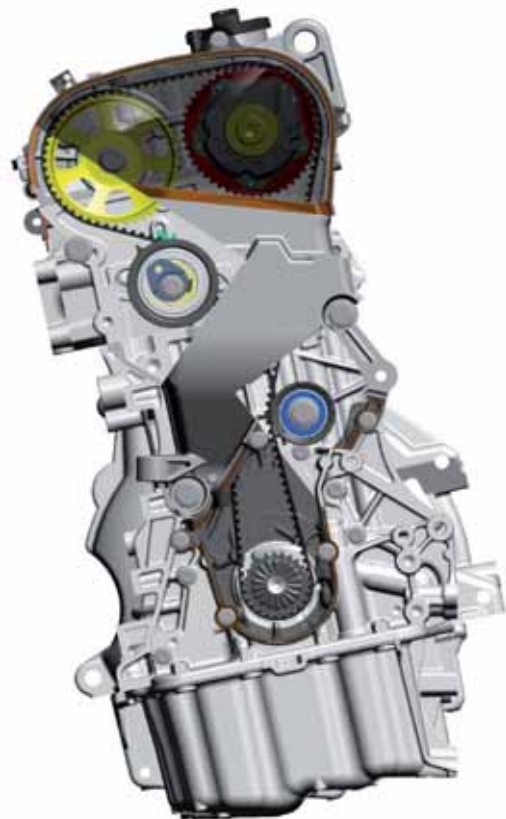


— Leistung  
— Drehmoment

SP92\_04

#### Weitere Charakteristiken

Bauart	Reihenbauart
Zylinderanzahl	3
Zylinderabstand (mm)	82
Hubraum VH (cm <sup>3</sup> )	999
Ventilanzahl/Zylinder	4
Hub s (mm)	76,4
Öffnung d (mm)	74,5
Leerlaufdrehzahl (1/min)	850 +/- 50
Abschaltdrehzahl (1/min)	ca. 6.200
Leistung PN (kW)	44 (bei n = 5.500 1/min)
(PS)	60 (bei n = 5500 1/min)
Durchschnittliche Kolben- geschwindigkeit (m/s)	15,79 (bei n = 6200 1/min)
Spez. Leistung (kW/l)	44
Drehmoment Md,	
max. (Nm)	95 (n = 4000 1/min)
Spez. Dreh- moment (Nm/l)	95



SP92\_08

# 5. Kraftstoffsystem

## 5.1. Benzinkraftstoffsystem

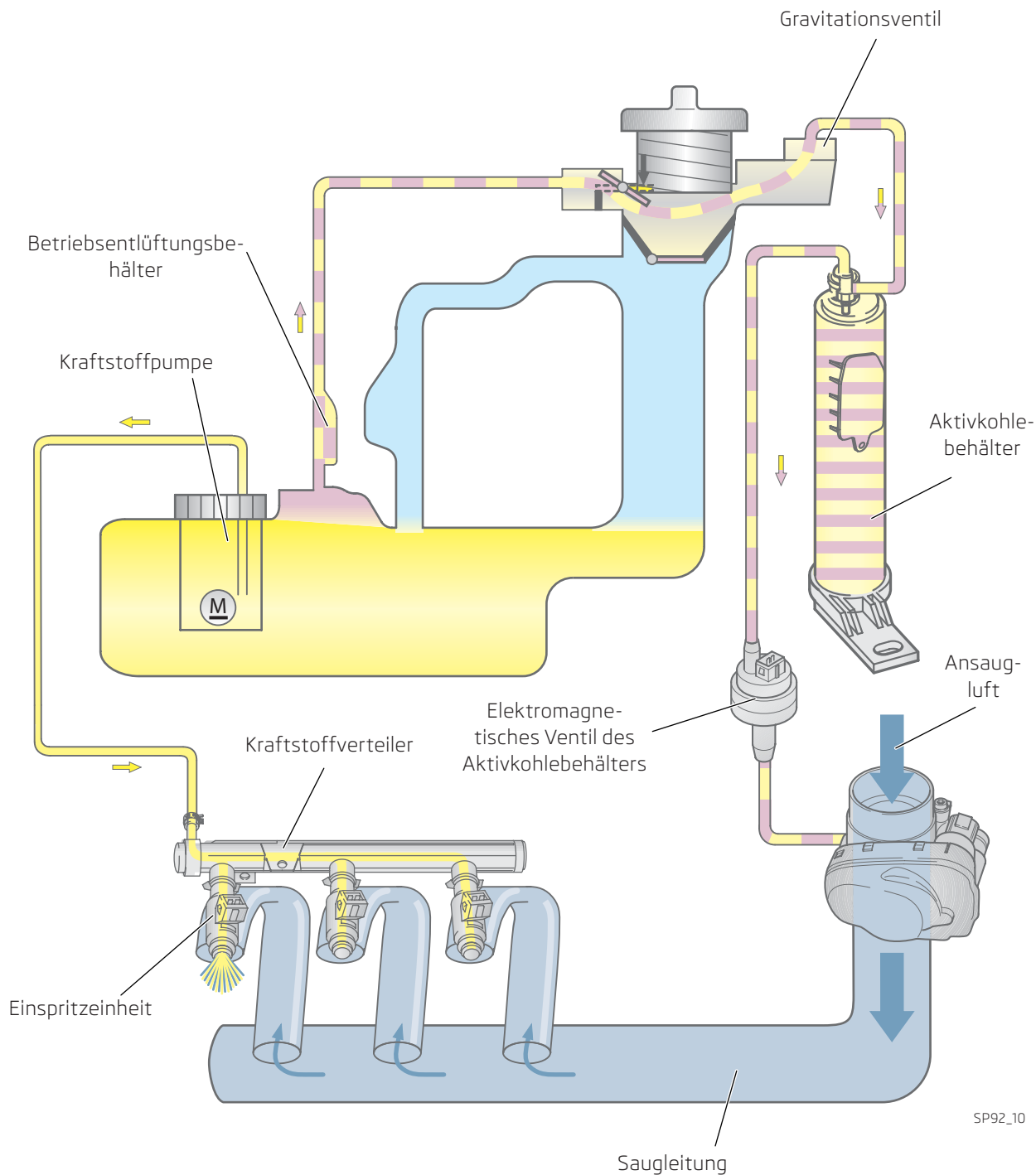
### Charakteristik

- > Volumen 35 l
- > Kraftstofftank aus Kunststoff
- > Fiter mit Aktivkohle am Tank (0,7 l)



## 5.2. Kraftstoffsystem Schemaübersicht - Ottomotoren

Der Kraftstoff wird aus dem Kraftstofftank über die elektrische Kraftstoffpumpe in den Kraftstofffilter mit Kraftstoffdruckregler befördert. Der Kraftstoffdruckregler erhält den Soll-Druck im gesamten Kraftstoffsystem, durch das der Kraftstoff weiter in den Motorraum und zu den Einspritzeinheiten geleitet wird.



## 6. Getriebe

Beide Motorversionen können nach Kundenwunsch mit einem Fünfganggetriebe mit manueller Schaltung oder mit einem automatisierten Fünfganggetriebe mit manueller Gangwahl ausgestattet werden.

### 6.1. Manuelles Getriebe

Das manuell geschaltete Fünfganggetriebe zeichnet sich durch genaue Schaltbahnen aus, die durch zwei Schaltseilzüge erreicht werden. Durch diese Lösung wird die Übertragung von Vibrationen und Lärm vom Antriebssaggregat in den Fahrzeuginnenraum eingeschränkt.

Von der Konstruktion her handelt es sich um die sog. Doppelwellenausführung mit integriertem Achsantrieb und Ausgleichsgetriebe zum gemeinsamen Getriebegehäuse.

Das Gewicht des Getriebes wurde gegenüber dem Modell Fabia um 8,5 kg reduziert. Diese Einsparung wurde auch durch die Reduktion der Anzahl der einzelnen Bauteile erreicht (um 19 %)

#### Hauptkonstruktionselemente

- › Getriebegehäuse Aluminiumguss
- › Bedienung über Seilzüge
- › Synchronisierung aller Gänge
- › Doppelsynchronisierung: 2. Gang
- › Ölfüllung für die Lebensdauer des Getriebes, 1,2 Liter

Getriebe	Drehzahlverhältnisse					Rückwärtsgang	Achsgetriebe- Übersetzung
	1.	2.	3.	4.	5.		
1,0 MPI/44 kW	3,64	1,95	1,27	0,96	0,80	3,42	3,895
1,0 MPI/55 kW	3,64	1,95	1,27	0,96	0,80	3,42	4,167



#### Anmerkung

Die neue effiziente Getriebekonstruktion ändert das bisherige Schaltschema. Beim Einlegen des Rückwärtsgangs muss der Schalthebel nicht gedrückt und in die Stellung für den ersten Gang gebracht werden. Der Rückwärtsgang befindet sich neu gegenüber dem fünften Gang und das Schema bildet somit ein klassisches Doppel-H.

## 6.1.1. Grundcharakteristik des Getriebes

<b>Getriebetyp</b>	<b>5-Gang mechanisches Getriebe</b>
<b>Wellen</b>	Eingangswelle, Antriebswelle, Rückwärtsgangwelle
<b>Einbauort</b>	Front-/Quereinbau
<b>Konstruktionslänge und -breite</b>	341 mm/462 mm
<b>Gewicht ohne Öl</b>	24,0 kg
<b>Material des Getriebegehäuses und Kupplungsgehäuses</b>	Aluminium
<b>Ölmenge</b>	1,2 l

## 6.2. Automatikgetriebe

Die Konstruktion des ausschließlich für die Motoren 1,0 MPI/44 kW und 55 kW bestimmten automatisierten Schaltgetriebes basiert auf dem manuellen Getriebe. Sie respektiert seinen Grundaufbau und ist zusätzlich mit elektromechanischen Stellgliedern ausgestattet.

Durch die Verwendung der elektromechanischen Stellglieder unterscheidet sich das Automatikgetriebe von der bisherigen Praxis, wo die Schaltung über ein hydraulisch gesteuertes Mechanismus erfolgte. Dies führt wegen der kleineren Anzahl an Bauteilen zur Gewichtsreduzierung, präziseren Steuerung und mehr Sicherheit.

Eines der Stellglieder steuert den Kupplungsgang, wobei das zweite und das dritte Stellglied anhand der Anweisungen des Fahrers oder des Steuergeräts die Gänge wechseln. Das Steuergerät befindet sich am vorderen linken Kotflügel und bestimmt je nach Informationen von den Gebern den richtigen Gang.

Der Fahrer bedient die Gangschaltung über den Wählhebel, der neben den klassischen Stellungen D, N und R noch eine Mittelbahn für die Sequenzwahl der Gänge +/- enthält. Der eingelegte Gang wird auf dem Kombi-Instrument im Blickfeld des Fahrers dargestellt.

Bei einer automatisierten Gangschaltung mit Fly-by-Wire Bedienung enthält die Kulissee keine Parkstellung P. Der Motor muss also in der Stellung N und mit gedrücktem Bremspedal gestartet werden.

Dieses Getriebe unterscheidet sich von anderem Automatikgetriebe auch durch das Fehlen der sog. Kriechbewegung, die bei Automatikgetrieben nach Anwahl des Fahrmodus D (Drive) ausgelöst wird. Der Citigo fährt erst nach Gaszugabe und Erhöhung der Motordrehzahl.

### Automatikgetriebe

- › Automatisiertes Schaltgetriebe
- › 5 Gänge nach vorne
- › Vorderantrieb
- › Elektromechanische Lenkung von ZF Sachs
- › Externes Steuergerät
- › Ohne Parksperre (shift by wire)
- › 29,2 kg (ZP3 + Öl)

### Funktion automatisiertes Schaltgetriebe

Die Grundlage bildet ein mechanisches Getriebe.

Das Abschalten der Kupplung und das Schalten durch den Fahrer erfolgt über das Steuergerät des Getriebes mit Hilfe der am Getriebe angebrachten Bedienung.

Das Kupplungspedal entfällt, der Schalthebel wird durch den Fahrmodus-Schalter ersetzt.

# 7. Fahrgestell

## Fahrgestellgruppe

Beim ŠKODA Citigo werden neue Fahrgestellgruppen eingesetzt, die auch für die Modelle Volkswagen Up! und SEAT Mii verwendet werden. Die Konstrukteure haben sich vor allem auf die Optimierung der Gewichts- und Sicherheitsparameter konzentriert, d. h. auf Eigenschaften, auf die insbesondere im Stadtverkehr, für den der ŠKODA Citigo bestimmt ist, großer Wert gelegt wird. Das Verwenden eines Konstruktionskonzepts für drei verschiedene Fahrzeuge ermöglichte es, die Produktions- und Entwicklungskosten zu senken.

### 7.1. Vorderachse

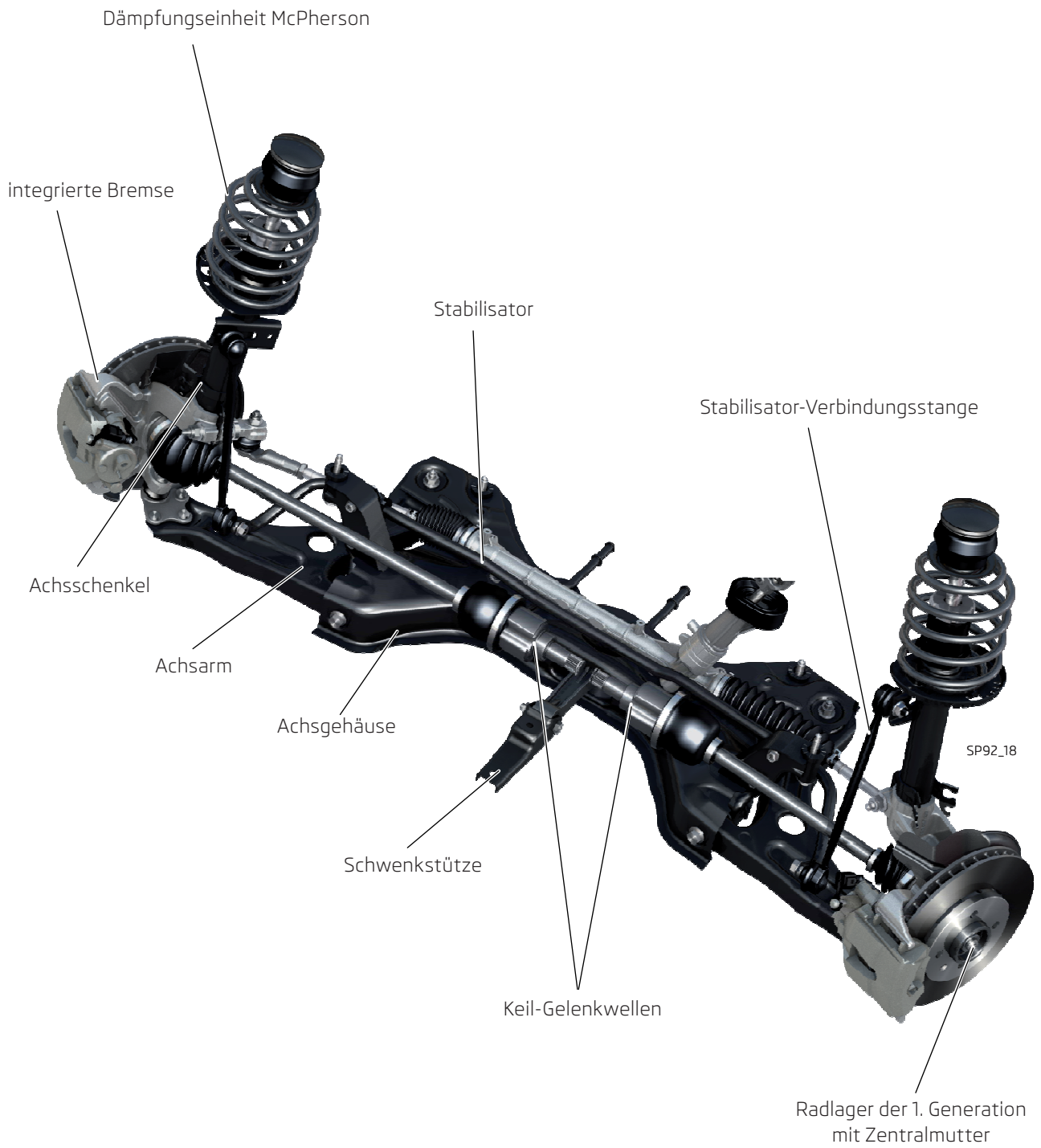
Die Vorderachse besteht aus einem klassischen System vom Typ MacPherson, bei dem das Rad von unteren dreieckigen Stahl-Querarmen und einem Quer-Torsionsstabilisator geführt wird. Konzeptionell basiert sie auf der bei Škoda Fabia II eingesetzten Lösung.

Die Geometrie der Vorderachse trägt zu hervorragenden Fahreigenschaften, zum Fahrkomfort sowie zur Sicherheit und präzisen Lenkung bei.

#### Charakteristik

- › die unabhängige Vorderradaufhängung McPherson zeichnet sich durch eine sehr gute Fahrstabilität und -dynamik aus
- › entlastete Achselemente (die Konsolen des Achsgehäuses sind aus Aluguss hergestellt)
- › im Achsschenkel integriertes Doppelreihen-Schräggugellager
- › innengekühlte Scheibenbremsen

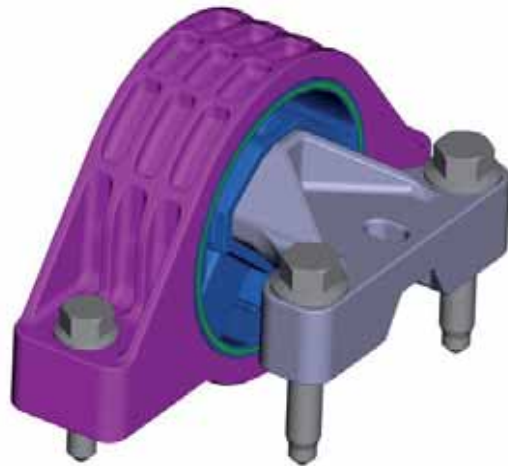
# Vorderachse



## Aggregatlagerung



SP92\_09



SP92\_09

**Motorlagerung**  
- trockene BÜgellagerung

## Getriebebelagerung

- neues Konzept der Lagerung unter der Akkumulator-Konsole



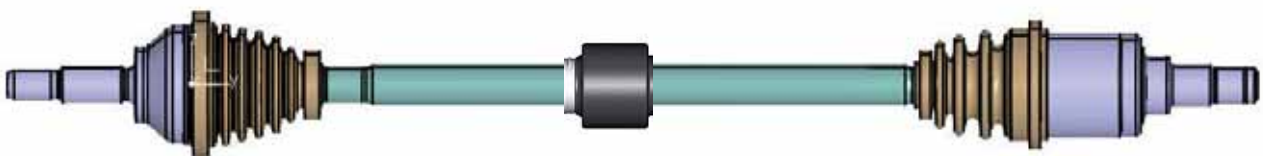
**Schwenkstütze**

SP92\_09



SP92\_09

**Gelenkwelle links - Vollwelle Ø 21,5 mm**



SP92\_09

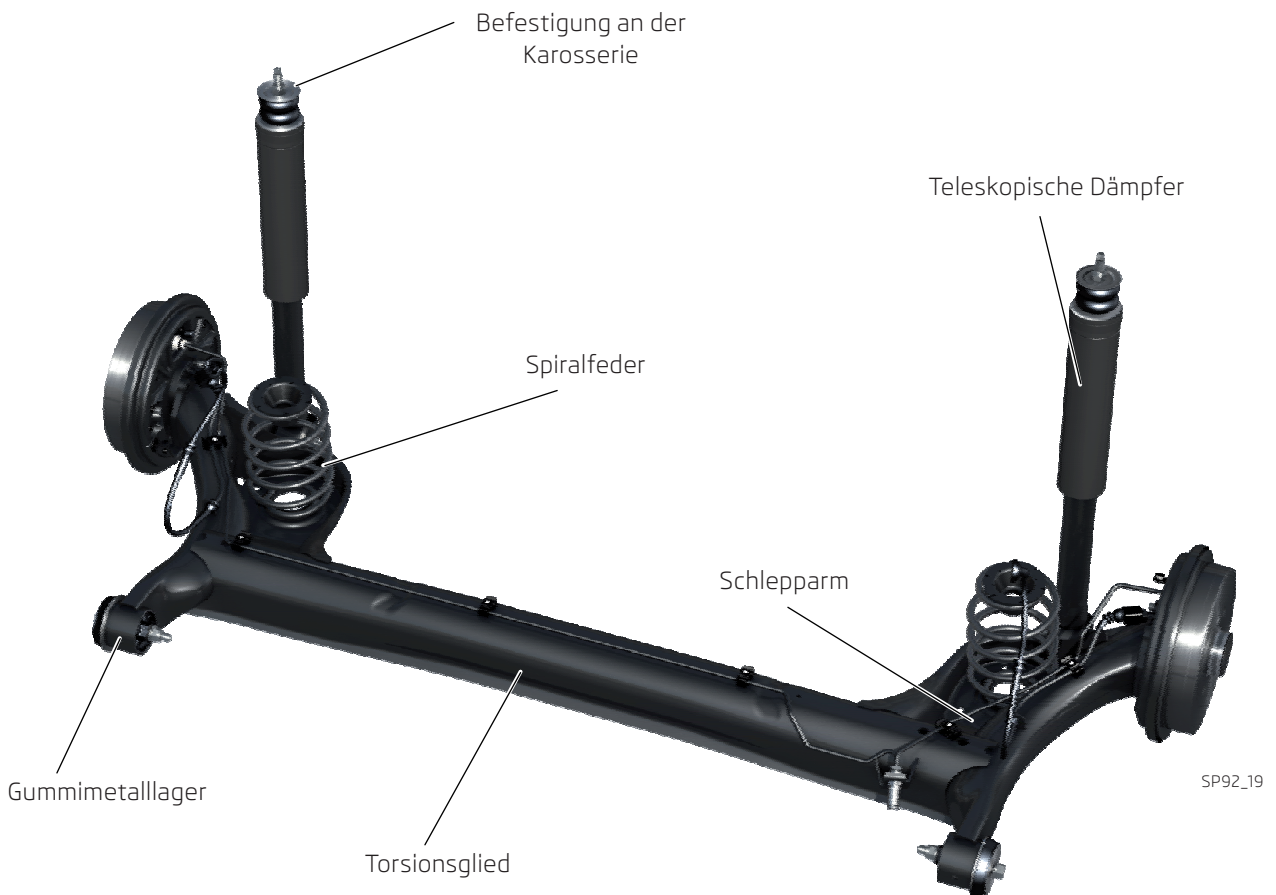
**Gelenkwelle rechts - Vollwelle Ø 21,5 mm**

## 7.2. Hinterachse

Die hintere Längslenkerachse mit Schlepparmen basiert auf einer bewährten Konstruktion, die prinzipiell auch bei größeren Modellen wie Fabia oder Roomster verwendet wird. Die neue Konstruktion der Längslenkerachse inkl. ihrer Lagerung in der Karosserie entspricht voll dem Prinzip der modularen Konzeption. Während ein Torsionsquerträger (auf die erforderliche Steifigkeit genau abgestimmtes Torsionsprofil) die Stabilisatorfunktion ersetzt, sorgen die Längsarme für die vertikale Bewegung der Räder.

Für die Lagerung der Federn und Dämpfer wurde eine nicht fluchtende Befestigung gewählt, die nicht so einbauaufwändig ist und den Konstrukteuren die maximale Nutzung der Fahrzeugbreite für den Kofferraum zwischen den hinteren Radkästen ermöglicht.

Die Dämpfer sind außerdem sinnvollerweise am Ende der Längsarme angebracht, die bei der Durchfederung die längste Bahn zurücklegen. Die Gas-Flüssigkeitseinheiten können so effizient die beim Überfahren von Fahrbahnebenheiten entstandenen Schwingungen dämpfen.



### Charakteristik

- › Koppellenkerachse mit nach unten geöffnetem Querprofil
- › hydraulischer Dämpfer mit oberem „Stiftlager“
- › Radlager der 2. Generation mit Leichtbauflansch
- › Vierloch-Radbefestigung
- › Achsführungslager mit direkter Konstruktion zum Abfangen der Seitenkräfte

## 7.3. Lenkung

Alle Versionen des Modells Citigo sind mit einer präzisen Zahnstangenlenkung ausgestattet. In allen Ausstattungsstufen wird die Lenkung standardmäßig mit einer elektromechanischen Lenkhilfe unterstützt. Die verwendete Konstruktionslösung der Lenkhilfe behält die erforderliche Rückkopplung und ermöglicht gleichzeitig über die intelligente Steuerung des Elektroantriebs den Kraftstoffverbrauch zu senken. Der Elektromotor ist nämlich nur dann aktiv, wenn ein Bedarf besteht – der Momentgeber überwacht die Bewegung des Lenkrads durch den Fahrer und anhand dieses Impulses beginnt der Elektroantrieb der Lenkhilfe zu arbeiten.

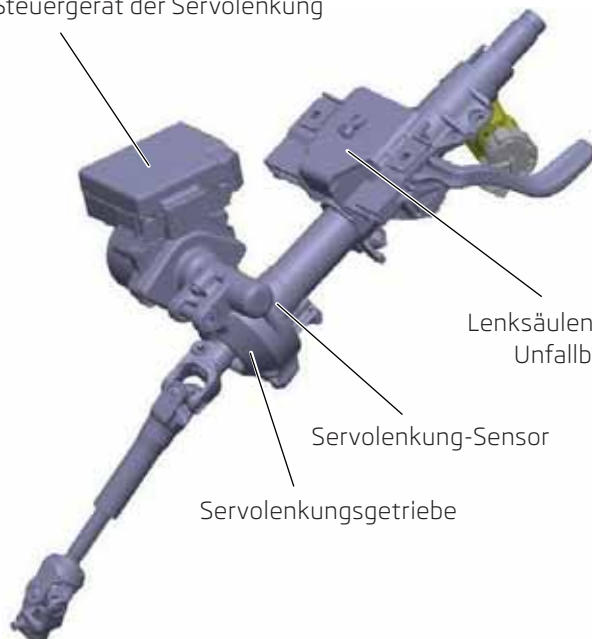
Die Lenkhilfe ist so eingestellt, dass ihre Wirkung mit zunehmender Geschwindigkeit sinkt, was zur sicheren Lenkung des Fahrzeugs bei hohen Geschwindigkeiten beiträgt und gleichzeitig eine einfache Lenkraddrehung beim Parken ermöglicht.

Für die vorgesehene Nutzung im Stadtverkehr wurde bei der Lenkung mit Lenkhilfe die Übersetzung von 2,92 Drehungen zwischen den beiden Endlagen gewählt, die eine genaue und schnelle Änderung der Fahrtrichtung ermöglicht.

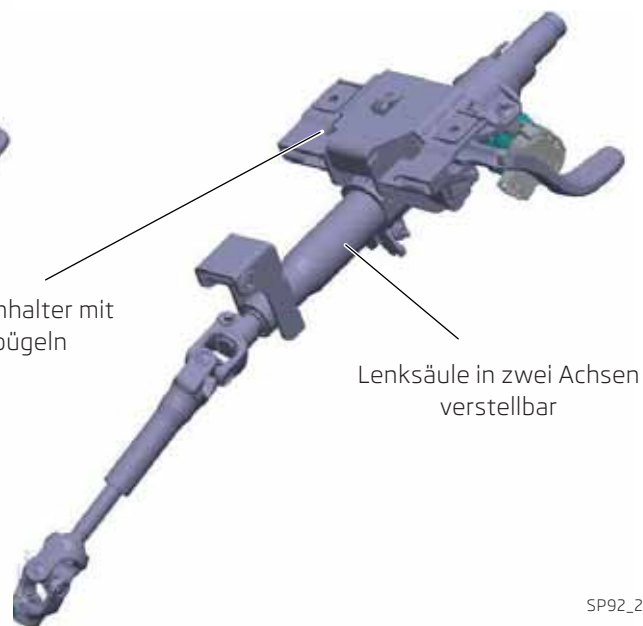
### Lenksäule C-EPS (Column electric power steering) mit Lenkhilfe

### Säule ohne Lenkhilfe

Steuergerät der Servolenkung



Lenksäulenhalter mit Unfallbügeln



Lenksäule in zwei Achsen verstellbar

SP92\_20

Zur Erhöhung der Sicherheit und des Fahrkomforts trägt die variable Lenksteifigkeit bei, die von der Fahrgeschwindigkeit und der Lenkrad-Drehgeschwindigkeit abhängt. Das bedeutet, dass z. B. bei Parkmanövern die Servowirkung höher ist als bei einer Autobahnfahrt. Zu diesem Zweck ist über dem Lenkkörper ein Sensor angebracht, der an das Steuergerät der Servolenkung Informationen zur Lenkrad-Drehgeschwindigkeit weiterleitet.

Die Angabe über die Fahrgeschwindigkeit wird über den CAN-Bus übertragen.

## 7.4. Räder

	Stahlräder mit großen Abdeckkappen <b>Aries</b> 5J × 14" ET35 Reifen 165/70 R14	Räder aus Leichtmetall <b>Apus</b> 5J × 14" ET35 Reifen 175/65 R14	Räder aus Leichtmetall <b>Auriga</b> 5,5J × 15" ET41 Reifen 185/55 R15
Active	●	○	○
Ambition	●	○	○
Elegance	-	●	○

● Standardausstattung      ○ Sonderausstattung      - nicht bestellbar

Stahlräder Silber ohne Radkappen  
5J × 14" ET35  
Reifen 165/70 R14  
(Ausstattung Active)



SP92\_34



### Anmerkung

Die angeführte Übersicht von Rädern und Zierkappen entspricht dem Angebot zu Beginn einer Serienproduktion.

Stahlräder Schwarz mit großen Radkappen Aries  
5J × 14" ET35  
Reifen 165/70 R14



SP92\_35

Räder  
aus Leichtmetall  
Apus  
5J × 14" ET35  
Reifen 175/65 R14



SP92\_36

Räder  
aus Leichtmetall  
Auriga  
5,5J × 15" ET41  
Reifen 185/55 R15



SP92\_37

## 8. Bremssystem

Das Bremssystem von ŠKODA Citigo ist als hydraulisches Doppelkreis-System mit diagonaler Anordnung und Unterdruck-Bremshilfe konzipiert. Die Handbremse ist mechanisch mit Wirkung auf die Hinterräder. Alle mit ABS, ASR oder ESP Systemen ausgestatteten Fahrzeuge verfügen über die Unterdruck-Bremshilfe Dual Rate mit der sog. progressiven Charakteristik. Durch diese Charakteristik wird im Bereich der kritischen Bremsung die verstärkende Bremswirkung erhöht.

Die Vorderräder sind mit Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen ausgestattet. Die Scheiben der Vorderbremsen mit interner Kühlung haben einen Durchmesser von 256 mm und eine Breite von 22 mm. Die Hinterräder verfügen über Trommelbremsen mit Durchmesser von 200 mm und Reibflächenbreite von 40 mm. Die Bremsung erfolgt durch Reibung der Gusstrommel und der asbestfreien, auf den Bremsbacken angeieteten Belägen mit automatischer Einstellung je nach Verschleiß der Bremsfläche.

- › Scheibenbremse der Vorderachse
- › Trommelbremse der Hinterachse
- › Unterdruck-Bremshilfe
- › Mechanische Hand-Parkbremse (wirkt auf die Hinterräder)
- › Aufgehängtes Pedalsystem

Der Citigo verfügt über folgendes Fahrerassistenzsystem und Sicherheitssystem

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| › ABS                      | Serie   |
| › ESP                      | Variante als Bestandteil des Sicherheitspakets                  |
| › Umkippschutz (roll over) | Bestandteil von ESP, Fahrgestell-Absenkung in erhöhter Position |
| › HHC                      | Berganfahrhilfe, Bestandteil von ESP ab 22/12                   |
| › Notbremsfunktion         | City per Laser gesteuertes Notbremssystem                       |

### Bremsverstärker

Fahrzeuge mit Brems- oder Stabilisierungssystemen ABS, MABS oder ESP verfügen standardmäßig über einen Bremsverstärker mit der Funktion „Dual-Rate“, der z. B. bei dem Modell Škoda Roomster bereits eingesetzt wurde. Die Bezeichnung „Dual-Rate“ bedeutet, dass es sich um einen Bremsverstärker mit progressivem Bremsdruckaufbau handelt.

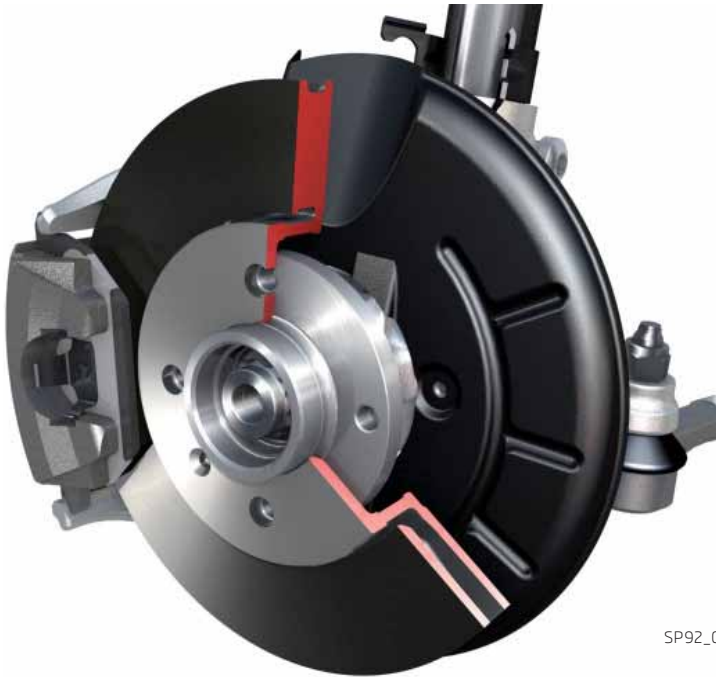


#### **Anmerkung**

*Die genaue Beschreibung der Funktion des Bremsverstärkers mit der Funktion „Dual-Rate“ finden Sie in der Werkstatt-Lernhilfe Nr. 58.*

## Vorderbremse

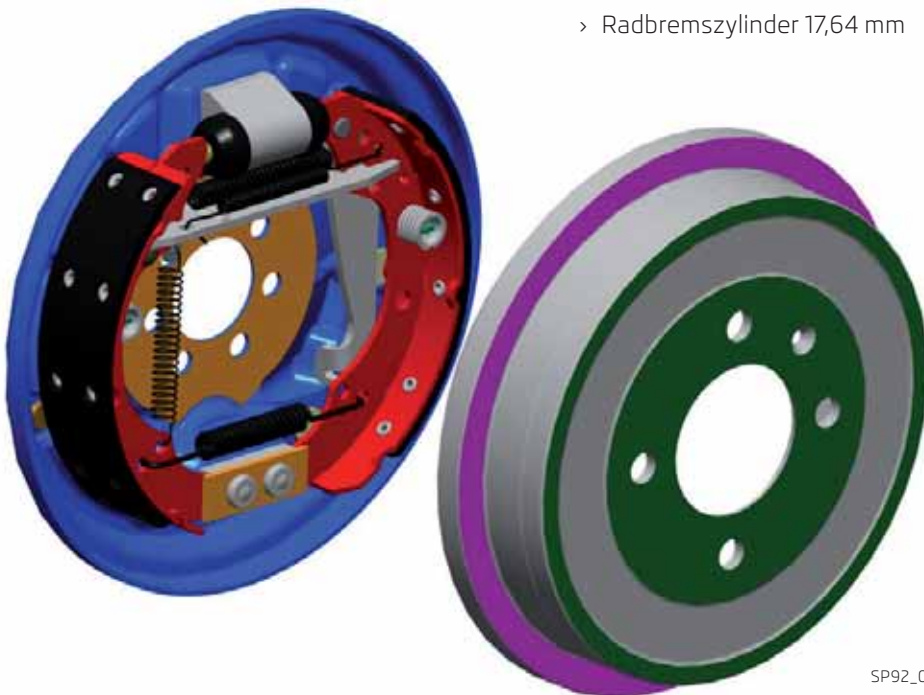
- › Bremse FS III integriert im Achsschenkel
- › 14" Bremsscheibe in Leichtbauweise über einen Kanal 256 x 22 gekühlt



SP92\_09

## Hintere Trommelbremse

- › 200x40
- › Kippkeil
- › genietete Bremsbacke
- › Radbremszylinder 17,64 mm

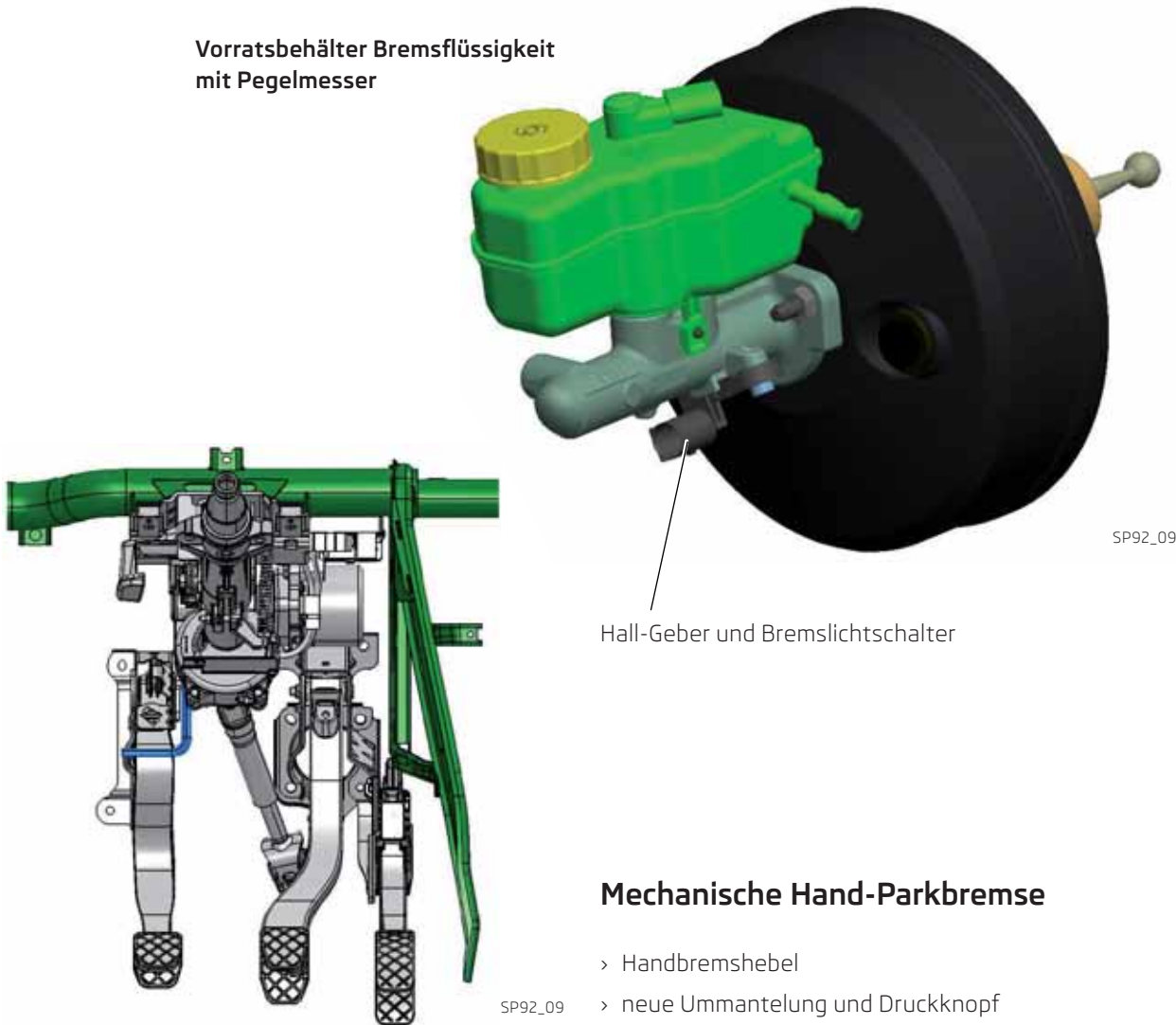


SP92\_09

## Pedalsystem für Fahrzeug mit Linkslenkung

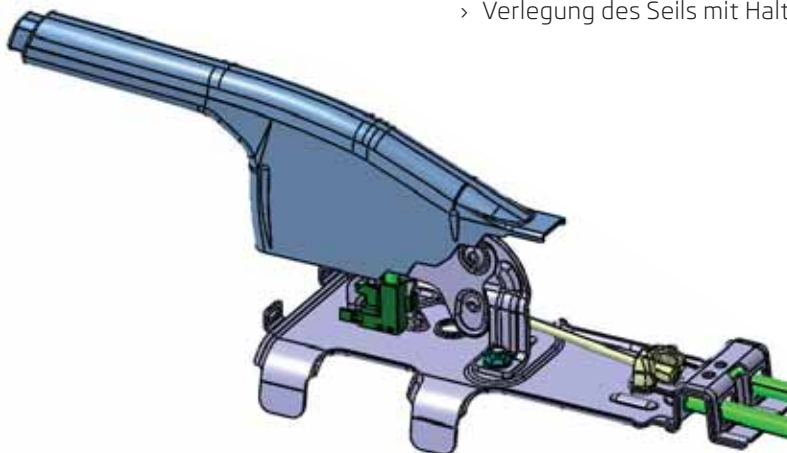
- > Linkslenkung 9" / Rechtslenkung 8,5"
- > Bremszylinderdurchmesser: 20,64 mm mit Bremslichtgeber

### Vorratsbehälter Bremsflüssigkeit mit Pegelmesser



### Mechanische Hand-Parkbremse

- > Handbremshebel
- > neue Ummantelung und Druckknopf
- > Ummantelung aus PA und Leder
- > neue Halterung
- > Verlegung des Seils mit Haltern



## 9. Sitze

### Vordersitze

Je nach Ausstattung werden im Citigo drei Anordnungsvarianten angeboten:

- › ohne Easy Entry,
- › mit Easy Entry und
- › in der Variante für einfaches Einsteigen mit Speicherfunktion.



SP92\_24

Bei allen Ausstattungen bez. Vordersitzanlagen sind standardmäßig Kopfstützen verfügbar.

Trotz der minimalen Außenmaße des Fahrzeugs haben der Fahrer und der Beifahrer ausreichend Platz in alle Richtungen.



SP92\_101

### Betätigung der Fahrersitz-Höhenverstellung



SP92\_04

Die Vordersitze können standardmäßig in Längsrichtung eingestellt werden, die Rückenlehnenneigung ist über den an beiden Lehnenseiten angebrachten Drehhebel einstellbar.

Für die Ausstattungsstufen Ambition und Elegance wird standardmäßig auch die Fahrersitz-Höhenverstellung mitgeliefert. Auf Wunsch ist auch ein höhenverstellbarer Beifahrersitz (immer zusammen mit einem höhenverstellbaren Fahrersitz) oder eine Vordersitzheizung erhältlich.

## Beifahrersitz mit umklappbarer Rückenlehne

Zur Erhöhung der Innenraumvariabilität wird später auch ein Beifahrersitz mit einer vollständig nach vorne klappbaren Lehne angeboten. Diese Funktion ermöglicht zusammen mit dem Umklappen der Rücksitzlehnen den Transport von Gegenständen mit bis zu 2 m Länge.



SP92\_25

## Easy Entry

Das Easy Entry ist ein Vordersitzmechanismus für den einfachen Zugang zu den Rücksitzen.

Am oberen Teil der Rücklehne in Richtung Tür befindet sich ein Hebel zur Entriegelung der Lehne und der Führungsschienen. Alles ist mit Bowdenzügen verbunden. Die Lehne kippt dank einer Feder nach Vorne und der Sitz kann mit der Hand nach vorne gedrückt werden, z. B. zum Lenkrad. Nach dem Einsteigen der hinteren Insassen wird der ganze Sitz mit der Hand zurückgedrückt und mit dem Aufrichten der Lehne werden auch die Schienen verriegelt. Der Sitz wird dann in die geeignete Position gebracht und kehrt nicht von selbst in die Ausgangsposition zurück.

Das System ist ausschließlich für die Dreitürversion des Modells Citigo bestimmt und wird standardmäßig bis zu den Ausstattungsstufen Ambition und Elegance, auf Wunsch auch für die Version Active, geliefert.

## EasyEntry Memory

Die Entriegelungs- und Schiebefunktion ist die gleiche wie bei Easy Entry, mit dem Unterschied, dass der Sitz in die ursprüngliche Einstellung - die Ausgangsposition - vor dem Umklappen und Wegschieben zurückkehrt. Alles erfolgt ausschließlich mechanisch.

## Klappbarer Beifahrersitz

Der Klapphebel an der Seite der Sitzlehne wird entriegelt und die Lehne klappt bis in die Höhe der Sitzfläche zurück, d. h. neben dem Fahrer entsteht fast eine Ebene von 0°. Eine übliche Rückenlehne klappt nur im 50°-Winkel um (von der Sitzfläche gemessen).

## EasyEntry Memory



SP92\_102



SP92\_103

## Rückbank

Serienmäßig hat Citigo ungeteilte klappbare Rückbank. Bei den höheren Ausstattungen sind die Sitze im Verhältnis 60:40 geteilt.

Bei der Ausführung mit variablem Kofferraumboden können beide Rücksitze mit einem Rädchen erhöht bzw. in eine fast horizontale Stellung gebracht werden.



SP92\_101

## Charakteristik

- › Die Rückbank ist für zwei Insassen ausgelegt.
- › Die Sitze verfügen über höhenverstellbare Kopfstützen.
- › Der Kopfraum mit 947 mm bietet viel Reisekomfort auch für groß gewachsene Menschen.
- › Ausreichend Platz unter den Vordersitzen (ca. 20 cm)
- › Ellbogenstützen in den Seitenverkleidungen.
- › Auf der Rückbank ist ausreichend Platz auch für groß gewachsene Menschen.



SP92\_26

## Isofix und TopTether

An beiden Rücksitzen sind standardmäßig **Isofix** und **TopTether** Systeme zur sicheren Befestigung des Kindersitzes angebracht.

## 10. Lüftung, Heizung, Klimaanlage

Durch die bewährte Anordnung der Ausströmer kann einfach und schnell die gewünschte Temperatur im Innenraum des Fahrzeugs erreicht bzw. die Scheiben vom Beschlag befreit werden.

Die Ausströmer sind auf die Windschutzscheibe, die Seitenscheiben und die Insassen ausgerichtet. Die Luftströmung aus den runden Ausströmern lässt sich über die zwei Lamellen am Rande des Armaturenbretts regeln, die restlichen Ausströmer (in der Mitte des Armaturenbretts und im Fußbereich) sind statisch.

Ein Bestandteil des Belüftungssystems ist auch ein leistungsfähiger Heizkörper und das System der internen Luftzirkulation. Das Belüftungssystem kann auf Wunsch bei den Modellen Active und Ambition (bei Elegance standardmäßig) um eine Klimaanlage mit manueller Steuerung erweitert werden, inkl. Pollen- und Geruchsfilter.

### Klimaausströmer



SP92\_27

### Bedientafel am Armaturenbrett



SP92\_28

## 11. Kofferraum

In den Maßstäben der Miniwagen-Klasse für den Stadtverkehr und kurze Distanzen ist der Kofferraum mit 251 Liter Volumen überdurchschnittlich groß und gehört in diesem Bereich zu den besten im ganzen Segment.

Die Höhe der Ladefläche beträgt 58 cm.

Nach dem Zurückklappen der Rücklehnen beim Hinter- und Vordersitz können Gegenstände mit bis zu 2 Meter Länge transportiert werden.

### Klappbare Rücksitzlehnen, geteilt 60 : 40



SP92\_29

**Klappbare Rücksitzlehnen, geteilt 60 : 40**



SP92\_30

**Klappbare Rücksitzlehnen, geteilt 60 : 40**



SP92\_31

## 12. Elektroanlagen

### 12.1. Start-Stopp-System mit Rekuperation

Für die Motoren 1,0 MPI mit der Leistung von 44 kW und 55 kW wird es als Option das Maßnahmenkomplex Green tec zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und dadurch auch der Schadstoffemissionen geben. Der niedrige Kraftstoffverbrauch im kombinierten Modus wird dann durch folgende technische Maßnahmen erreicht:

- › Bremsenergierekuperation
- › Start-Stopp-System
- › Reifen mit geringerem Abrollwiderstand
- › um 15 mm niedrigere lichte Höhe des Fahrzeugs



SP92\_05

## 12.2. Kombi-Instrument

Das Kombi-Instrument befindet sich an standardmäßiger Stelle vor dem Lenkrad. Die Abschirmung mit einer runden Blende

wirkt präzise und rundet den erwachsenen Charakter des Innenraums ab. Ähnlich wie bei einem Armaturenbrett gibt es auch hier 2 verschiedene Typen, die sich durch ihre Optik und Funktion unterscheiden.

### Active

- > eine runde Anzeige – Tachometer
- > ohne Drehzahlmesser
- > ohne Bordcomputer
- > Kühlmitteltemperatur-Kontrollleuchte (blau – der Motor hat die Betriebstemperatur nicht erreicht/rot – die Kühlmitteltemperatur ist zu hoch)
- > das Digitaldisplay enthält folgende Funktionen:
  - digitaler Kraftstoffmesser,
  - digitale Kühlmitteltemperaturanzeige,
  - Außentemperaturanzeige, inkl. Frostanzeige (Schneeflockensymbol),
  - Sicherheitsgurτανzeige für Rücksitze,
  - Gangempfehlung
- > Reset-Taste für die Tageskilometeranzeige



SP92\_04

## Ambition und Elegance

- › drei runde Anzeigen (für Elegance mit Chromrahmen): Tachometer, Drehzahlmesser und Kraftstoffmesser
- › Kühlmitteltemperatur-Kontrollleuchte (blau – der Motor hat die Betriebstemperatur nicht erreicht/rot – die Kühlmitteltemperatur ist zu hoch)
- › das Digitaldisplay enthält folgende Funktionen:
  - Außentemperaturanzeige, inkl. Frostanzeige (Schneeflockensymbol),
  - Sicherheitsgurtanzeige für Rücksitze,
  - Bordcomputer (Standard für Elegance, auf Wunsch für Ambition) – aktuelle Uhrzeit, Außentemperatur, momentaner Kraftstoffverbrauch, durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch, zurückgelegte Fahrstrecke, Fahrzeit, durchschnittliche Geschwindigkeit, Kühlmitteltemperatur, Reichweite
  - Gangempfehlung,
- › Reset-Taste für die Tageskilometeranzeige (rechts) und Einstelltaste für die Digitaluhr (links).



SP92\_04



SP92\_33



### Anmerkung

Die Geräte sind bei beiden Versionen grün hinterleuchtet; die Intensität ist konstant und kann nicht geändert werden.

Der Bordcomputer beim Modell Citigo hat eine spezifische Funktion, über die kein anderes ŠKODA-Modell verfügt,

es handelt sich um die digitale Kühlmitteltemperaturanzeige mit Zahlen.

Die rote Kontrollleuchte der Sicherheitsgurtanzeige für die Vordersitze befindet sich im Tachometerbereich und signalisiert optisch (und anschließend auch akustisch) einen besetzten Fahrer- bzw. Beifahrersitz mit nicht angeschnalltem Sicherheitsgurt. Die Sicherheit der Insassen auf der Rückbank wird mit Hilfe der Sensoren in den Sicherheitsgurtverschlüssen überwacht. Die Symbole auf dem Display unter dem Tachometer zeigen dann nur optisch (ohne akustische Signalisation) an, ob die Gurte auf den Rücksitzen geschlossen sind oder nicht.

## 13. Komfort

### 13.1. Radio

Die Radiovorbereitung für das Modell Citigo umfasst eine Dachantenne, 2 Lautsprecher in Vordertüren und die erforderlichen Kabelleitungen für das Fahrzeug. Standardmäßig wird sie ab der Ausstattungsstufe Active geliefert. Fahrzeuge die mit Radiovorbereitung ohne Radio Funky geliefert werden, verfügen über eine mit Kunststoffabdeckung geschützte Aussparung für das Radio mit ausgeführten Anschlusssteckern.



SP92\_28

Das Autoradio Funky ist für die Ausstattungsstufen Active und Ambition im Rahmen einer Sonderausstattung erhältlich (standardmäßig für Elegance) und enthält folgende Funktionen:

- › Radioempfänger FM/AM;
- › Funktion RDS (Radio Data System) auch Radiotext, vermittelt für FM-Funk den Empfang von Radiotextinformationen, die vor allem die Angaben über den Namen des Radiosenders, die Identifizierung des gesendeten Programms oder die alternative Frequenz des gewählten Senders enthalten können;
- › monochromatisches Display mit grüner Hintergrundbeleuchtung;
- › CD-Mechanik für Audio-CD und CD-MP3 mit ID3 Tags;
- › Audiobuchse Aux-in an der Frontplatte des Radios;
- › Ausgangsleistung  $2/4 \times 20$  Watt;
- › für die Versionen Active und Ambition mit einem schwarzen Glanzrahmen;
- › für die Version Elegance mit Chromrahmen.

Im Rahmen der Sonderausstattung sind außerdem für die Ausstattungsstufen Active, Ambition und Elegance noch 4 weitere Lautsprecher erhältlich. Das sind zwei Lautsprecher mehr vorne in den A-Säulen und zwei hinten in den Seitenwänden unter den Ellbogenstützen.



SP92\_106

## 13.2. Move&Fun (mobile Multifunktionsnavigation)

Die mobile Multifunktionsnavigation Move&Fun ist das erste, für ŠKODA-Fahrzeuge verfügbare Gerät seiner Art. Es wird vor allem junge Kunden ansprechen, die darin eine nützliche und gleichzeitig stilvolle Verbindung zwischen dem Alltag und ihrem Fahrzeug entdecken werden. Im Rahmen der Wunschausstattung können daher Kunden für die Ausstattungsstufen Active, Ambition und Elegance eine Vorbereitung für das Multifunktionsgerät bestellen, das folgende Komponenten miteinander kombiniert:

- › Bordcomputer,
- › Radiobedienung Funky,
- › Navigationssystem,
- › Bluetooth Handsfree,
- › Musikplayer.

Das im Rahmen des ŠKODA-Originalzubehörs angebotene Move&Fun hat ŠKODA in Zusammenarbeit mit dem deutschen Hersteller von Navigationsystemen Navigon entwickelt. Es basiert auf dem Gerät Navigon 70 Premium, das für das Zusammenwirken mit weiteren elektronischen Anlagen des Fahrzeugs Citigo über den Datenbus angepasst wurde. Die eingebaute Spezialhalterung mit Anschluss an den CAN-Datenbus befindet sich am Armaturenbrett über der Mittelkonsole, ist gut erreichbar und nah am Fahrerblickfeld.

### Charakteristik

- › 5" Farbtouchscreen,
- › 4 GB interner Speicher,
- › Navigation inkl. POIs (Verzeichnis interessanter Orte),
- › Kartenmaterial für 37 europäische Länder,
- › Bluetooth Handsfree,
- › Musikplayer (unterstützte Formate: WAV, OGG, WMA),
- › Bild-Viewer (unterstützte Formate: JPEG, GIF, TIF, BMP, PNG),
- › SD-Kartenleser,
- › Radio-Anzeige und -Bedienung Funky\*,
- › Anzeige der Fahrzeugfunktionen\*,
- › ŠKODA Design\*,
- › Tonübertragung auf die Lautsprecher im Fahrzeug\* – betrifft Handsfree, Navigationsanweisungen und Musikabspielen von der SD-Karte,
- › Stimmensteuerung.

*Die mit \* gekennzeichneten Funktionen sind spezifisch für Move&Fun und werden bei üblichen externen Navigationsgeräten nicht angeboten.*



Einige wichtigen Funktionen können ohne Touchscreen bedient werden, und zwar über die Radiotasten Funky auf der Mittelkonsole. Bei der Kartendarstellung auf dem Bildschirm Move&Fun können so zum Beispiel die Funktionen des Musikplayers gesteuert werden (Springen zwischen den Musikstücken oder Lautstärkensteuerung).

Das System ist für die Installation weiterer Funktionen von einem Internetportal vorbereitet, das den Kunden im Laufe des Jahres 2012 zur Verfügung stehen wird.

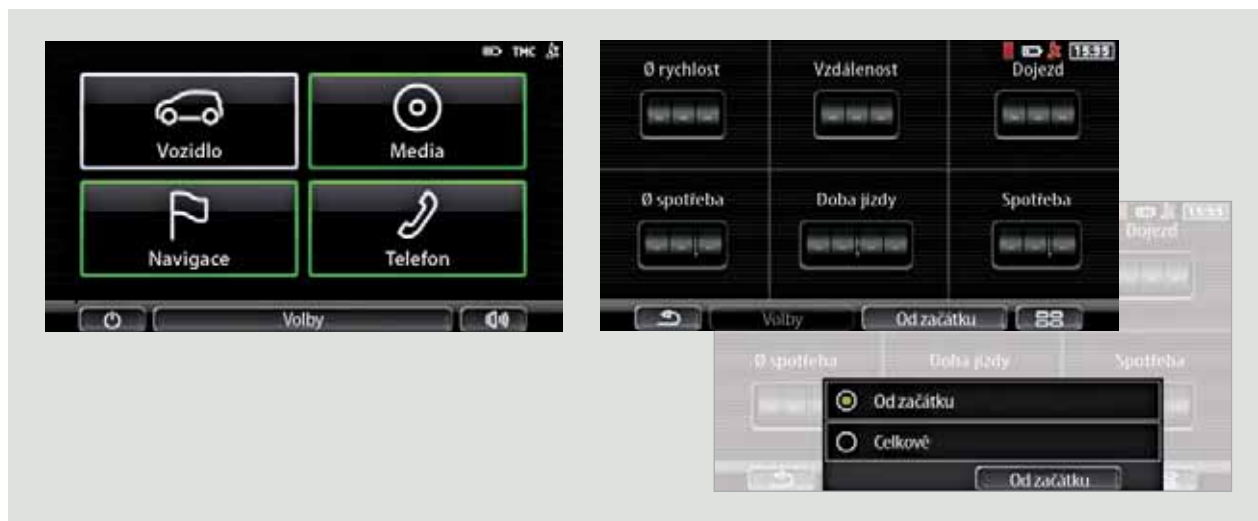


**Anmerkung**

Move&Fun kann durch den Anschluss an das Fahrzeugdatennetz (CAN) die Fahrzeugfunktionen darstellen. Solche Funktionen können die handelsüblichen externen Navigationsgeräte nicht anbieten. Dazu gehört z. B. die Darstellung des Bordcomputers, und zwar aller seiner Positionen auf einmal. Auf dem Bildschirm kann außerdem auch die Darstellung der Kombigerät-Anzeige aktiviert werden. Zur Auswahl stehen der Drehzahlmesser, die Kühlmitteltemperaturanzeige oder die Motoröltemperaturanzeige.

Ferner kann das Move&Fun System eine offene Tür oder die Tätigkeit der Parksensoren an Fahrzeugen mit eingebauter Parkabstandsanzeige hinten grafisch darstellen.

## Hauptmenü



## Kombi-Instrument



SP92\_04

## Zustand des Fahrzeugs



Türkontrolle

Parksensoren (hinten)

## Navigation - Menü



## Navigation - Kartendarstellung



## Navigation - Anweisungen



SP92\_38

## Funktion

- › Bluetooth handsfree 2.0 – Möglichkeit, zwei Mobiltelefone an Move&Fun anzuschließen und die Verbindung über Bluetooth zum Telefonieren oder Musikabspielen per Audiostreaming zu nutzen.
- › Fußwegnavigation – Die Funktion ermöglicht nach dem Einparken die Fußwegnavigation zum Ziel, bzw. wieder zurück zum geparkten Fahrzeug.
- › Clever Parken – Automatische Parkplatzsuche in der Umgebung.
- › Fahrspurempfehlung – zeigt auf mehrspurigen Straßen grafisch an, in welche Fahrspur man sich einordnen soll, um die vom Navigationssystem vorgegebene Route einzuhalten.
- › NAVIGON MyBest POI – Zeigt die Entfernung von bis zu drei voreingewählten POIs an (z. B. Parkplatz, Restaurant und Tankstelle).
- › NAVIGON MyRoutes – Eine Routenplanung, die den individuellen Fahrstil sowie Wochentag und Tageszeit berücksichtigt. Darüber hinaus schlägt die Navigation auch weitere zwei Alternativrouten vor.
- › Reality View Pro – Fotorealistische Darstellung von Autobahnausfahrten oder Autobahnkreuzen und -dreiecken, inkl. grafischer Markierung der richtigen Fahrspur.
- › Panorama View 3D – Realistische Darstellung der Landschaft zur einfacheren Orientierung.
- › TMC-Sprachansage – Informiert den Autofahrer per Sprachmeldung über die Verkehrssituation auf der geplanten Strecke, die Länge der Staus sowie deren Ursache.
- › Sprachbedienung 2.0 – Ermöglicht die Bedienung aller wichtigen Funktionen über Sprachanweisungen. Verfügbar in Englisch, Dänisch, Französisch, Holländisch, Italienisch, Deutsch, Spanisch, Schwedisch und Tschechisch.
- › Text-to-Speech – Die Straßennamen und Autobahnausfahrten werden vom Text in Sprache umgewandelt und dem Fahrer zusammen mit der Entfernung zu dem nächsten Navigationspunkt mitgeteilt.
- › Sightseeing Tours NAVIGON – Reiseführer für die schönsten Strecken und Sehenswürdigkeiten in 18 Ländern Europas. Mit Referenzen, Öffnungszeiten und Zufahrtswegen.

### 13.3. Berganfahrhilfe (HHC)

HHC erleichtert das Anfahren eines am Hang stehenden Fahrzeugs.

Hält das Fahrzeug an einer Steigung an, es wirkt die Erdanziehungskraft des Fahrzeugs auf die schiefe Ebene. Gemäß dem Kraftparallelogramm resultiert aus der Erdanziehungskraft die Hangantriebskraft, die beim Lösen der Bremse dazu führt, dass das Fahrzeug bergab fährt. Soll also das Fahrzeug wieder bergauf anfahren, muss zuerst die Hangantriebskraft überwunden werden. Gibt der Fahrer zu wenig Gas bzw. löst er das Bremspedal oder die Handbremse zu früh, reicht die Antriebskraft nicht, um die Hangantriebskraft zu überwinden. Das Fahrzeug fährt beim Anfahren rückwärts. Um den Fahrer in dieser Situation zu entlasten, gibt es die Berganfahrhilfe.

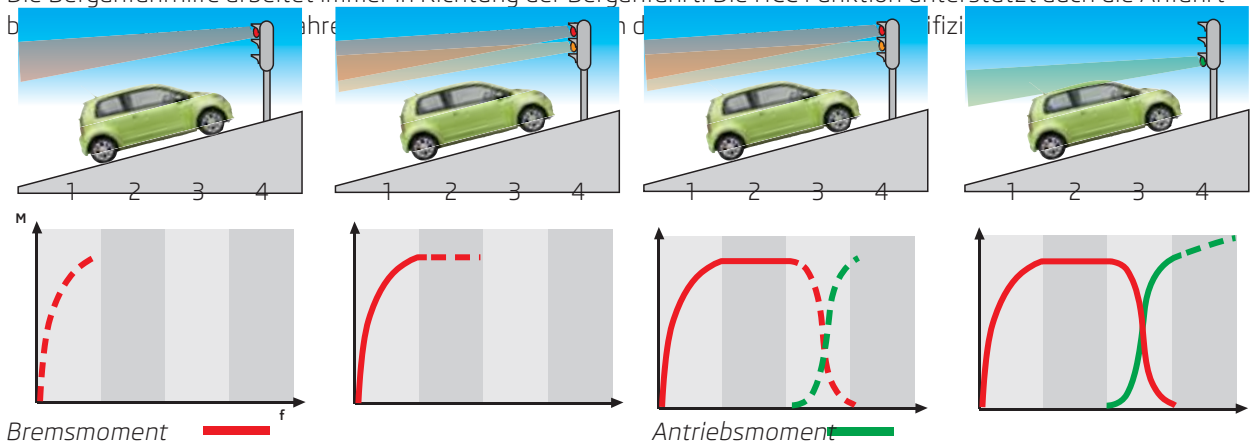
Die Berganfahrhilfe basiert auf der ESC-Anlage. Die ESC-Einheit muss mit einem Längsbeschleunigungsgeber ausgestattet werden, der die Information über die Fahrzeugposition an das System weiterleitet. Es zeigt dem Längsbeschleunigungsgeber die statische Komponente der Erdbeschleunigung an und ermittelt die Fahrzeugbewegung.

**Die Berganfahrhilfe wird unter folgenden Voraussetzungen aktiviert:**

- › stehendes Fahrzeug (Informationen von den Drehzahlgebern),
- › geschlossene Fahrertür (Information von dem Steuergerät des Komfort-Systems),
- › laufender Motor (Information von dem Motorsteuergerät).

Die HHC erleichtert auch die Anfahrt beim bergauf Rückwärtsfahren.

Die Berganfahrhilfe arbeitet immer in Richtung der Berganfahrt. Die HCC-Funktion unterstützt auch die Anfahrt



#### Phase 1: Druckaufbau

Der Fahrer hält an bzw. hält das Fahrzeug mit Hilfe der Bremse im Stillstand.

#### Phase 2: Druckhaltung

Das Fahrzeug steht. Der Fahrer nimmt den Fuß vom Bremspedal, um das Gaspedal drücken zu können. Die Berganfahrhilfe hält für etwa 1,5 s den Bremsdruck in den Bremszylindern, damit das Fahrzeug nicht rückwärts fährt.

#### Phase 3: Drucksenkung

Das Fahrzeug steht immer noch. Der Fahrer drückt das Gaspedal. Während der Fahrer den Antriebsmoment erhöht, senkt die Berganfahrhilfe HHC den Bremsdruck so, dass das Fahrzeug weder rückwärts fährt noch am späteren Anfahren gehindert wird.

#### Phase 4: Druckabbau

Das Fahrzeug fährt an. Das Antriebsmoment ist ausreichend groß zur Beschleunigung des Fahrzeugs nach vorne. Die Berganfahrhilfe hat den Bremsdruck auf Null gesenkt. Das Fahrzeug fährt an.

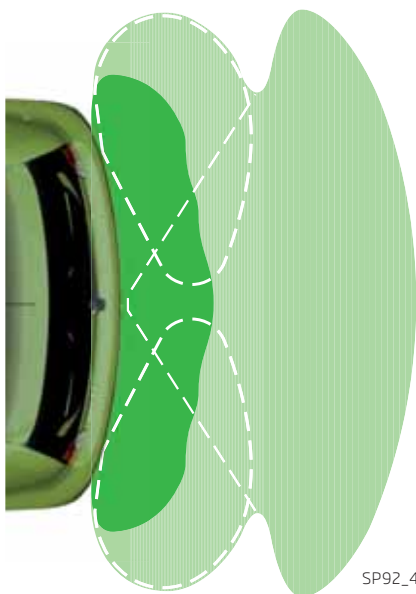
## 13.4. Park distance controll (PDC)

Die akustische Signalisation des Abstands von Hindernissen hinter dem Fahrzeug hilft den Raum beim Manövrieren mit dem Fahrzeug, meistens beim Parken, richtig einzuschätzen.

Nach dem Einlegen des Rückwärtsgangs werden automatisch die drei in der hinteren Stoßstange integrierten Sensoren aktiviert und machen mittels Ultraschallwellen auf das sich nähernde Hindernis aufmerksam.

Das Steuergerät befindet sich im Kofferraum hinten links. Der Warnsummer ist in der C-Säule links eingebaut.

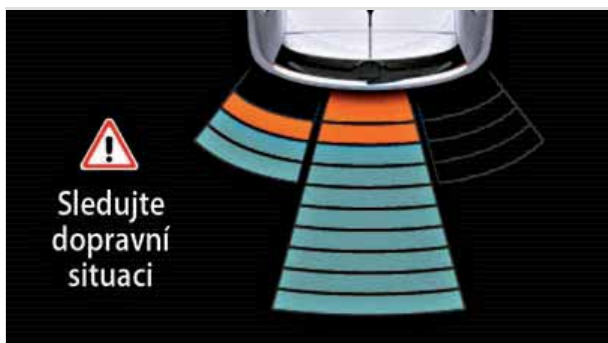
Die akustische Signalisation kann auf Wunsch durch eine grafische Darstellung am Move&Fun Gerät ergänzt werden.



## 13.5. Optisches Parksystem (OPS)

Die akustische Signalisation des Abstands von Hindernissen hinter dem Fahrzeug hilft den Raum beim Manövrieren mit dem Fahrzeug, meistens beim Parken, richtig einzuschätzen. Nach dem Einlegen des Rückwärtsgangs werden automatisch die drei in der hinteren Stoßstange integrierten Sensoren aktiviert und machen mittels Ultraschallwellen auf das sich nähernde Hindernis aufmerksam. Die akustische Signalisation kann auf Wunsch durch eine grafische Darstellung am Move&Fun Gerät ergänzt werden.

### Parksensoren (hinten)



## 14. Sicherheit

Der ŠKODA Citigo wurde mit dem Ziel entwickelt, den Insassen maximalen Schutz zu bieten. Mit diesem Wagen werden durch das hohe Sicherheitsniveau und den umfassenden Einsatz moderner technischer Lösungen neue Standards definiert, die in dem A00-Segment bisher keine Anwendung fanden.

Von den aktiven Sicherheitselementen werden als Wunschausstattung die Notbremsfunktion und die Fahrdynamikregelung ESP angeboten.

Das Fahrzeug ist standardmäßig mit Seitenairbags HeadThorax ausgestattet, die den Kopf und den Brustkorb der Insassen auf den Vordersitzen bei Seitenaufprall schützen.

### 14.1. Passive Sicherheit

Die passiven Sicherheitselemente sollen die nicht abwendbaren Folgen eines Unfalls möglichst minimieren. Die passive Sicherheit ist bereits durch die grundlegende Fahrzeugkonstruktion gegeben und wird durch eine Reihe von Konstruktionslösungen und Rückhaltesystemen unterstützt.

Die Karosseriekonstruktion besteht aus verschiedenen Formprofilen und Materialien mit unterschiedlicher Dichte (siehe S. 9).

#### Schutz der Insassen

- › Die starre Karosseriekonstruktion bildet die Basis für den Insassenschutz.
- › Die verformbaren Knautschzonen im Front- und Heckbereich des Fahrzeugs sorgen für maximale Energieabsorption bei einem Aufprall.
- › Die spezielle Lagerung des Antriebsaggregats verhindert sein Durchdringen in den Insassenraum. Das Antriebssystem wird bei großen Verformungen unter den Insassenraum gesteuert.
- › Die Konstruktion der Lenksäule verhindert bei einem Frontaufprall das Verschieben des Lenkrads in den Fahrzeuginnenraum zum Fahrer hin.
- › Die Pedale werden beim Aufprall eingefahren, um das Risiko der Verletzung des Fahrers im Fußbereich zu minimieren.
- › Die Konstruktion der Schwellen und Säulen zeichnet sich durch hohe Festigkeit und Steifigkeit aus.
- › Die Vordertürkonstruktion mit Seitenaufprallschutz mit erhöhter Festigkeit kann die Energie beim Seitenaufprall absorbieren.

#### Fußgängerschutz

- › Die Konstruktion und die Form der Fahrzeugfront sind so gestaltet, dass sie bei einer Kollision die Verletzungen von Fußgängern mindern.
- › Die speziellen Schaumstoffeinlagen im Stoßfänger absorbieren die Energie des Fußgängers beim Aufprall im Beinbereich.
- › Auch die vorderen Scheinwerfer und die Stoßdämpferabdeckung verringern zusammen mit dem ausreichenden Abstand der festen und nicht verformbaren Teile des Fahrzeugs zu der Stoßdämpferabdeckung das Risiko von Beinverletzungen bei Fußgängern.
- › Die Konstruktion der Motorhaube, der obere Bereich der Kotflügel, die Motorhaubenbefestigung sowie Teile des Motorraums sind so ausgelegt, dass sie die Aufprallenergie eines Fußgängers (vor allem im Kopfbereich) so gut wie möglich absorbieren und es zu keinen schweren Verletzungen kommt.

## Rückhaltesysteme

bremsen die Trägheitsbewegung des Körpers beim Aufprall. Die Hauptaufgabe besteht in der Minimierung der Folgen eines jeden Kontakts des Körpers mit den festen Teilen des Fahrzeugs.

Die Grundlage der Rückhaltesysteme bilden die **Dreipunktsicherheitsgurte**. Das neue Modell Citigo verfügt über Dreipunktsicherheitsgurte an allen vier Sitzplätzen. Die Vordersitzgurte sind mit pyrotechnischen Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern ausgestattet. Die Hintersitzgurte verfügen über keine pyrotechnischen Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer. Alle 4 Sicherheitsgurte haben oben einen festen Ankerpunkt, d. h. sind nicht höhenverstellbar. Die eingesetzte Lösung erfüllt vollständig die geforderten Sicherheitsparameter.

Die **integrierten Kopfstützen vorne** sollen Halswirbelsäulenverletzungen durch den Aufprall von hinten vorbeugen. Die Rücksitze sind standardmäßig mit höhenverstellbaren Kopfstützen ausgestattet, die bei leerer Rückbank dank ihrer Form vollständig eingefahren werden können, und somit die Sicht nach hinten nicht versperren.

Der **Fahrerairbag** (im Lenkrad) und der **Beifahrerairbag** (im Armaturenbrett) gehören zur Standardausstattung. Der Beifahrerairbag wird auf Wunsch abschaltbar geliefert, um auf dem Beifahrersitz ein Kind im Kindersitz transportieren zu können. Zum Abschalten des Airbags die Beifahrertür öffnen, den Zündschlüssel umdrehen und die Taste an der Seite des Armaturenbretts betätigen.

Die **Kopfschutzairbags mit Kopfschutzfunktion Head-Thorax** gehören zur Standardausstattung und dienen dem maximalen Schutz der vorderen Insassen. Sie schützen den Kopf und den Brustkorb des Fahrers und des Beifahrers auf dem Vordersitz beim Seitenaufprall. Bei mehrfacher Kollision kann das Airbag-Steuergerät nach der Aktivierung der Frontairbags auch die seitlichen Rückhaltesysteme (Airbags) aktivieren.

Das Fahrzeug ist standardmäßig mit einer Sicherheitsgurtanzeige für den Fahrersitz und Beifahrersitz ausgestattet.

Die Isofix-Halterungen auf der Rückbank dienen zur Befestigung des Kindersitzes und zur Herstellung einer festen Verbindung mit der Fahrzeugkarosserie, die für die effiziente Sicherung des Kindersitzes bei einem Aufprall dient. Auf dem Rücksitz sind ebenfalls Halterungen für das TopTether-System installiert, das die Rotationsbewegung des Kindersitzes einschränkt und bei einem Unfall die Bewegung des Kindes nach vorne verlangsamt. Es handelt sich um ein zusätzliches Befestigungssystem für Isofix. Die restlichen Sicherheitssysteme runden den kompletten Schutz der Insassen ab und beugen eventuellen weiteren Unfallschäden vor. Sie werden zusammen mit der Aktivierung der Airbags über das Datennetz CAN aktiviert.

## Weitere Elemente

- › Die Abschaltung der Kraftstoffpumpe und Unterbrechung der Kraftstoffzufuhr aus dem Kraftstofftank verhindert die Brandentstehung bei Beschädigung der Kraftstoffleitung.
- › Die Abschaltung ausgewählter Stromkreise verhindert Kurzschlüsse und evtl. Brandentstehung.
- › Die Entriegelung der Zentralverriegelung erleichtert das Verlassen des Fahrzeugs nach einem Unfall bzw. den Zugang der Rettungskräfte zu den Fahrzeuginsassen.
- › Das Einschalten der Innenbeleuchtung hilft zur Orientierung nach einem Unfall in der Nacht.
- › Das Einschalten der Warnlichter macht andere Verkehrsteilnehmer auf die Gefahr aufmerksam.

### Seitenairbags mit Kopfschutzfunktion



SP92\_43

### Frontairbags für Fahrer und Beifahrer



SP92\_44

### Deaktivierung des Beifahrer-Airbags (auf Wunsch)



SP92\_04

### Taste für die De-/Aktivierung des Systems City Safe Drive (auf Wunsch), daneben 12 V Steckdose (oder Feuerzeug auf Wunsch)



SP92\_04

## 14.2. Aktive Sicherheit

Dank der aktiven Sicherheitselemente kann der Fahrer das Fahrzeug einfach bedienen und eventuellen Krisensituationen vorbeugen bzw. diese lösen.

### City Safe Drive CSD

Eine Neuigkeit in ŠKODA-Fahrzeugen stellt das City Safe Drive System mit der Notbremsfunktion dar.

Dieses System findet vor allem im Stadtverkehr Anwendung, für den der ŠKODA Citigo hauptsächlich bestimmt ist. Im Prinzip handelt es sich um die Funktion eines im oberen Teil der Windschutzscheibe angebrachten CV-Lasersensors, der bis zu 10 Meter Raum vor dem Fahrzeug überwacht.

Das System wird bei einer Geschwindigkeit von unter 30 km/h aktiviert. Wenn eine Kollision mit einem festen Hindernis oder einem sich in der Fahrrichtung bewegenden Objekt droht und der Fahrer nicht reagiert, bereitet sich das System durch Druckanstieg im Bremssystem des hydraulischen Assistenten auf eine Notbremsung vor. Somit entfällt die sog. technische Bremsverzögerung und es wird sofort die ideale Bremswirkung erreicht. Wenn der Fahrer immer noch nicht reagiert oder die Verlangsamung der Fahrt nicht ausreicht, beginnt das Fahrzeug über die Notbremsfunktion automatisch mit maximaler Intensität zu bremsen, bis es zum Stehen kommt, bzw. das Notbremssystem unterstützt die vom Fahrer aktivierte Bremsung, um eine maximale Wirkung zu erzielen. Ein sicheres Anhalten des Fahrzeugs mit dem Notbremssystem ist bei einer Geschwindigkeit von weniger als 20 km/h möglich.

#### CV-Sensor für das System City Safe Drive (Wunschausstattung)

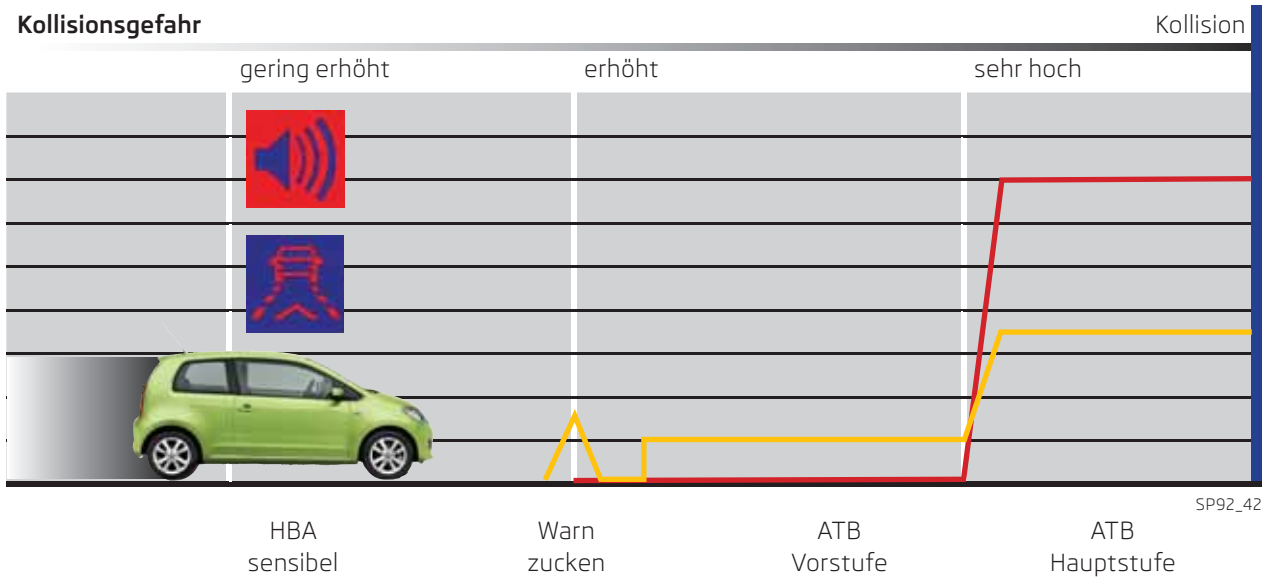


SP92\_41

Eine gute Sicht nach außen ist Voraussetzung dafür, dass der Fahrer keinen anderen Verkehrsteilnehmer oder ein unerwartetes Hindernis auf der Straße übersieht. Der Citigo verfügt über eine großzügige Verglasung und die vorderen A-Säulen der Karosserie sind so ausgelegt, dass der Fahrer vor allem in Kurven einen guten Überblick über das Geschehen um das Fahrzeug herum erhält.

# Systemübersicht Front Assist und Notbremsfunktion CSD

Der Diagramm zeigt die Abfolge der Ereignisse bei identifizierter Kollisionsgefahr und keiner Fahrerreaktion.



HBA = hydraulischer Bremsassistent; ATB = automatische Teilbremsung

	leicht erhöht Kollisionsgefahr	erhöht Kollisionsgefahr	sehr hoch Kollisionsgefahr
<b>Front Assist</b> Geschwindigkeitsbegrenzung über 30 km/h	Optisches und akustisches Warnsignal, Einschalten von HBA, präventiver Druckaufbau im Bremssystem	Warnzucken und Vorstufe ATB (Bremsverzögerung 1 m/s)	Hauptstufe ATB (Bremsverzögerung 3,5 m/s)
<b>Notbremsung CSD</b> Geschwindigkeitsbegrenzung unter 30 km/h	Einschalten von HBA, präventiver Druckaufbau im Bremssystem	-	Hauptstufe ATB (Bremsverzögerung 6,0 m/s)



## Anmerkung

Tritt der Fahrer bei Kollisionsgefahr auf das Bremspedal, unterstützt ihn der Assistenz durch die Erhöhung des Bremsdrucks. Das System versucht damit, eventuelle Unfallfolgen möglichst zu minimieren..

## Notizen

## Notizen

## Notizen

# Übersicht der bisher herausgegebenen Werkstatt-Lehrmittel

Nr. Bezeichnung	Nr. Bezeichnung
1 Mono-Motronic	51 Benzinmotor 2,0 l/85 kW mit Ausgleichswellen und zweistufigem Saugrohr
2 Zentralverriegelung	52 ŠkodaFabia; Motor 1,4 l TDI mit Pumpe-Düse-Einspritzsystem
3 Autoalarm	53 ŠkodaOctavia; Wagenpräsentation
4 Arbeit mit Schaltplänen	54 ŠkodaOctavia; Elektrische Komponenten
5 ŠKODA FELICIA	55 Benzinmotoren FSI; 2,0 l/110 kW und 1,6 l/85 kW
6 Sicherheit der Wagen ŠKODA	56 Automatikgetriebe DSG-02E
7 ABS - Grundlagen - wurde nicht herausgegeben	57 Dieselmotor; 2,0 l/103 kW TDI mit Pumpe-Düse-Einheiten, 2,0 l/100 kW TDI mit Pumpe-Düse-Einheiten
8 ABS - FELICIA	58 ŠkodaOctavia, Fahrgestell und elektromechanische Servolenkung
9 Startersicherungsanlage mit Transponder	59 ŠkodaOctavia RS, Motor 2,0 l/147 kW FSI Turbo
10 Klimaanlage im Wagen	60 Dieselmotor 2,0 l/103 kW 2V TDI; Partikelfilter mit Additiv
11 Klimaanlage FELICIA	61 Radionavigationssysteme in Wagen Škoda
12 Motor 1,6 - MPI 1AV	62 ŠkodaRoomster; Wagenpräsentation I. Teil
13 Vierzylinder-Dieselmotor	63 ŠkodaRoomster; Wagenpräsentation II. Teil
14 Servolenkung	64 ŠkodaFabia II; Wagenpräsentation
15 ŠKODA OCTAVIA	65 ŠkodaSuperb II; Wagenpräsentation I. Teil
16 Dieselmotor 1,9 l TDI	66 ŠkodaSuperb II; Wagenpräsentation II. Teil
17 ŠKODA OCTAVIA System der Komfortelektronik	67 Dieselmotor; 2,0 l/125 kW TDI mit Common-Rail-Einspritzsystem
18 ŠKODA OCTAVIA Schaltgetriebe 02K, 02J	68 Benzinmotor 1,4 l/92 kW TSI mit Turbolader
19 Benzinmotoren 1,6 l und 1,8 l	69 Benzinmotor 3,6 l/191 kW FSI
20 Automatikgetriebe - Grundlagen	70 Allradantrieb mit Haldex-Kupplung IV. Generation
21 Automatikgetriebe 01M	71 ŠkodaYeti; Wagenpräsentation I. Teil
22 Dieselmotoren 1,9 l/50 kW SDI, 1,9 l/81 kW TDI	72 ŠkodaYeti; Wagenpräsentation II. Teil
23 Benzinmotoren 1,8 l/110 kW und 1,8 l/92 kW	73 LPG-System in Wagen Škoda
24 OCTAVIA, CAN-BUS	74 Benzinmotor 1,2 l/77 kW TSI mit Turbolader
25 OCTAVIA - CLIMATRONIC	75 7-Gang-Automatikgetriebe mit doppelter Kupplung OAM
26 OCTAVIA - Sicherheit des Wagens	76 Wagen Green Line
27 OCTAVIA - Motor 1,4 l/44 kW und Getriebe 002	77 Geometrie
28 OCTAVIA - ESP - Grundlagen, Konstruktion, Funktion	78 Passive Sicherheit
29 OCTAVIA 4 x 4 - Allradantrieb	79 Zusatzheizung
30 Benzinmotoren 2,0 l 85 kW und 88 kW	80 Dieselmotoren 2,0 l; 1,6 l; 1,2 l mit Common-Rail-Einspritzsystem
31 Radionavigationssystem - Konstruktion und Funktionen	81 Bluetooth - in Wagen Škoda
32 ŠKODA FABIA - Technische Informationen	82 Sensoren der Kraftfahrzeuge - Antrieb
33 ŠKODA FABIA - Elektrische Anlagen	83 Benzinmotor 1,4 l/132 kW TSI mit doppelter Aufladung (Kompressor, Turbolader)
34 ŠKODA FABIA - Elektrohydraulische Servolenkung	84 ŠkodaFabia II RS; Wagenpräsentation
35 Benzinmotoren 1,4 l - 16 V 55/74 kW	85 System KESSY in Wagen Škoda
36 ŠKODA FABIA - 1,9 l TDI Pumpe - Düse	86 START-STOPP-System in Wagen Škoda
37 Schaltgetriebe 02T und 002	87 Wegfahrsperrern in Wagen Škoda
38 ŠkodaOctavia; Modell 2001	88 Brems- und Stabilisierungssysteme
39 Euro-On-Board-Diagnose	89 Sensoren der Kraftfahrzeuge - Sicherheit und Komfort
40 Automatikgetriebe 001	90 Kundenzufriedenheit steigern mit der CSS
41 6-Gang-Getriebe 02M	91 Reparaturen von elektrischen Anlagen der Wagen Škoda
42 ŠkodaFabia - ESP	
43 Abgasemissionen	
44 Verlängerte Serviceintervalle	
45 Dreizylinder-Benzinmotoren 1,2 l	
46 ŠkodaSuperb; Wagenpräsentation; Teil I	
47 ŠkodaSuperb; Wagenpräsentation; 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	

Das Papier wurde aus chlorfrei gebleichter Zellulose hergestellt.



Nur für den internen Gebrauch im ŠKODA-ServiceNetz. Alle Rechte und technische Änderungen vorbehalten.  
© ŠKODA AUTO a.s. Technischer Stand 06/2010  
<https://portal.skoda-auto.com>