



SKODA France

11, avenue de Boursonne
02600 villers Cotterêts
Tél : 03.23.73.56.08



Skoda Fabia (05/2000 →) Moteurs essence et Diesel

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Gamme

- Motorisations :
 - 1,2 55 ch,
 - 1,4 60 ch,
 - 1,4 68 ch,
 - 1,4 16V 75 ch,
 - 1,4 16V 100 ch,
 - 1,9 SDI 64 ch,
 - 1,9 TDI 100 ch.

- Huile de BVA.....**5,7**
- Liquide de direction assistée**0,8**
- Liquide réfrigérant R134a (en gr)**550 +/- 25**
- Huile de frigorigène (en cm³)**140 +/-10**

Capacités (en l)

- Réservoir à carburant**45**
- Huile moteur, après vidange et échange du filtre à huile :
 - moteur 1,2**3,4**
 - moteur 1,4 8V.....**4,0**
 - moteur 1,4 16V.....**3,2**
 - moteur 1,9 SDI.....**4,5**
 - moteur 1,9 TDI.....**4,5**
- Circuit de refroidissement :
 - moteur 1,2**5,0**
 - moteur 1,4 8V.....**5,6**
 - moteur 1,9 SDI.....**5,0**
 - moteur 1,9 TDI.....**6,0**
- Huile de BVM :
 - 002**2,0**
 - 02T**1,9**
 - 02R.....**2,0**

Jantes et pneus

- Jantes en toile :
 - 5J x 13,
 - 5J x 14,
 - 6J x 14,
 - 6J x 15.
- Jantes en alliage :
 - 6J x 14,
 - 6J x 15.
- Pneus :
 - 155/80 R13,
 - 165/70 R14,
 - 185/60 R14,
 - 195/50 R15.

Pression des pneus

- La pression de gonflage figurent sur un autocollant placé à l'intérieur de la trappe à réservoir.

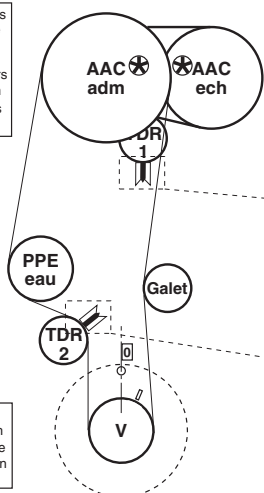
MOTEURS

Type moteur	Essence					Diesel	
	AWY	AZE / AZF	AME / ATZ / AQW	AUA / BBY	AUB / BBZ	ASY	ATD
Cylindrée (cm ³)	1198	1397	1397	1390	1390	1896	1896
Nombre de cylindre	3	4	4	4	4	4	4
Soupape par cylindre	2	2	2	4	4	2	2
Alésage (mm)	76,5	75,5	75,5	76,5	76,5	79,5	79,5
Course (mm)	86,9	78	78	75,6	75,6	95,5	95,5
Rapport volumétrique	10,3/1	10/1	10/1	10,5/1	10,5/1	19,5/1	19,0/1
Puissance maxi :							
• kW	40	44	50	55	74	47	74
• Ch	55	60	68	75	100	64	100
Régime à la puissance maxi (tr/min)	4750	5000	5000	5000	6000	4000	4000
Couple maxi (daN.m)	10,6	11,8	12	12,6	12,6	12,5	24
Régime au couple maxi (tr/min)	3000	2600	2500	3800	4400	1600 à 2800	1800 à 2400

CALAGES DE DISTRIBUTION

Moteur 1.4 16V

Bloquer les deux pignons d'arbres à cames à l'aide de l'outil **T 10016**
Introduire les deux pignes de l'outil **T 10016** à travers les pignons AAC à travers en butée dans les alésages du carter AAC.

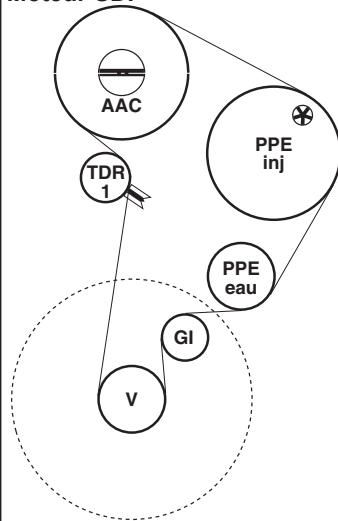


Tension de pose:
Tourner le tendeur dans le sens antihoraire jusqu'à ce que l'index se trouve en face de l'ergot du tendeur.
Serrer l'écrou du tendeur.

Tension de pose:
Tourner le tendeur dans le sens horaire jusqu'à ce que l'index se trouve au dessus de l'encoche de l'embase.
Serrer l'écrou du tendeur.

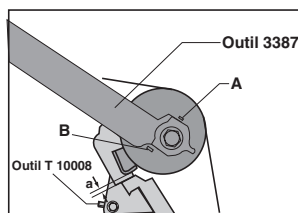
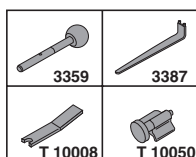
Amener le vilebrequin au P.M.H. du cylindre n°1 en faisant coïncider le repère de poulie de vilebrequin avec l'arête du repère 0.

Moteur SDI

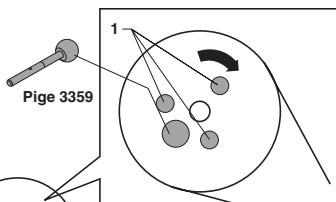


Pose et tension :
- Vilebrequin sur le **PMH** du 1er cylindre.
- Arbre à cames bloqué avec l'outil **MP 1.312** et deux jeux de cales.
- Pompe d'injection bloquée avec l'outil **MP 1.301**.
- Desserrer d'un tour la vis du pignon d'arbre à cames.
- Extraire le pignon d'AAC avec l'outil **T40001**.
- Poser la courroie sur le pignon de vilebrequin, le galet de renvoi, le pignon de pompe d'injection, le pignon de pompe à eau et le galet tendeur.
- Centrer le pignon de pompe d'injection dans les trous oblongs.
- Installer le pignon d'AAC conjointement à la courroie et serrer la vis (le pignon d'AAC doit pouvoir encore tourner).
- Tendre la courroie en faisant tourner le galet tendeur dans le sens d'horloge jusqu'à ce que l'entaille et la bosse soient en face l'une de l'autre.
- Serrer le galet tendeur à **2,5 daNm**.
- Donner 2 tours au moteur et contrôler les calages.

Moteur TDI



Outil **T 10050**



AAC

TDR

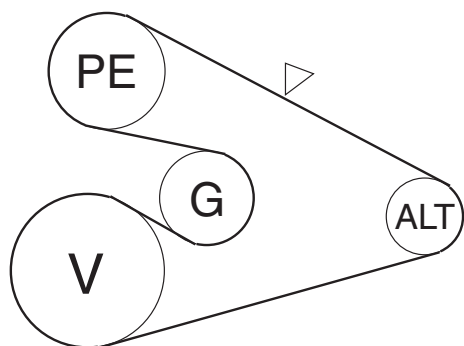
PPE eau

Nota :
- Pendant cette opération, l'ergot du dispositif d'arrêt du vilebrequin doit, à partir du mouvement de rotation, prendre prise dans le flasque d'étanchéité.
- Après avoir remis en place le dispositif d'arrêt **T 10050**, contrôler si :
1) la côte "a" est atteinte et le moyeu peut-être freiner avec l'outil **3359**.
2) la côte "a" n'est pas atteinte :
* retendre le galet jusqu'à obtenir la côte "a".
- Tourner le vilebrequin de 2 tours et l'amener au repère de **PMH** du 1er cylindre.
- Contrôler l'ensemble.

Pose et tension:
- Mettre la courroie sur le pignon d'**ACT**, le galet-tendeur, le pignon de vilebrequin et sur le pignon de pompe à eau.
- Mettre le dispositif de tension en place.
- Tourner le vilebrequin au **PMH** du cylindre n°1.
- Bloquer le moyeu avec un mandrin d'arrêt **3359**.
- Bloquer le pignon de vilebrequin avec l'outil **T 10050** en commençant par la face frontale du pignon.
- Introduire une clé mâle pour six pans creux jusqu'en butée et pousser le galet jusqu'à ce qu'il soit possible de freiner le dispositif de tension avec l'outil **T 10008**.
- Desserrer les vis de fixation du pignon d'**ACT** (1) jusqu'à ce qu'il soit possible de tourner le pignon dans les trous oblongs (1).
- Tourner le pignon d'**ACT** dans le sens de la flèche jusqu'en butée.
- Tourner l'excentrique à l'aide de la clé **3387** dans le sens d'horloge jusqu'à ce que l'ergot de l'excentrique se trouve directement devant la butée "B".
- Tourner l'excentrique de façon à pouvoir retirer la clé **T 10008** sans contrainte et de façon à ce que la côte "a" soit inférieure à **4 mm** et tourner dans le sens horaire (l'ergot se déplace vers la butée "B" jusqu'à ce que la côte "a" soit atteinte : **4± 1 mm**).
- Maintenir le galet-tendeur et le serrer au couple.
Nota : la côte "a" diminue au serrage. Pour cette raison, la régler généreusement à l'aide d'un forêt de 4 mm.
- Déposer la goupille **3359** et l'outil **T 10050**.
Contrôle :
- Tourner le vilebrequin de 2 tours et l'amener au repère de **PMH** du 1er cylindre.

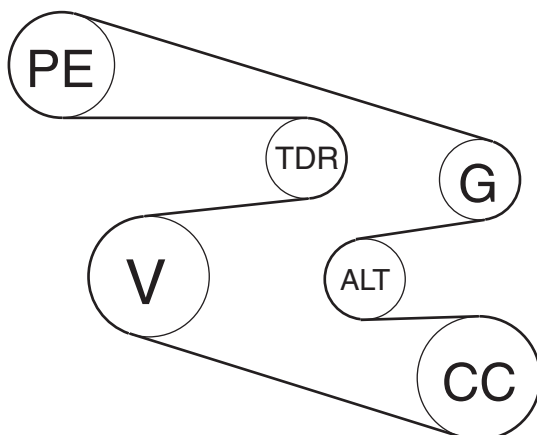
COURROIE D'ACCESSOIRES

Moteur 1,2 Sans climatisation



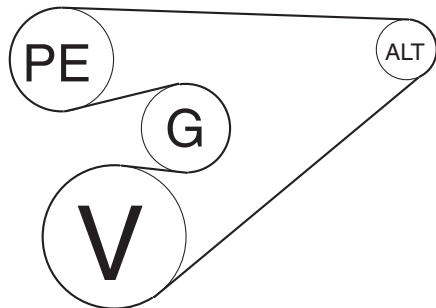
- Valeur de tension :
Courroie neuve **40*80 daN**
Courroie utilisé **40*50 daN**

Avec climatisation

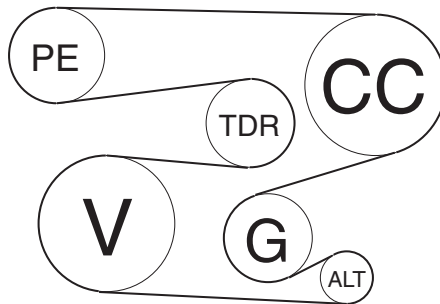


Moteur 1,4 8V

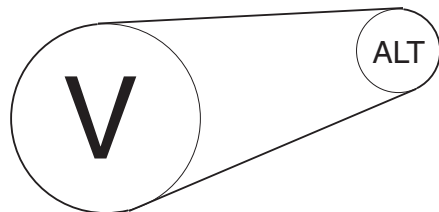
Sans climatisation



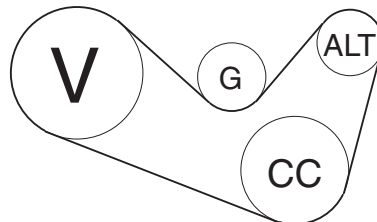
Avec climatisation

**Moteur 1,4 16V**

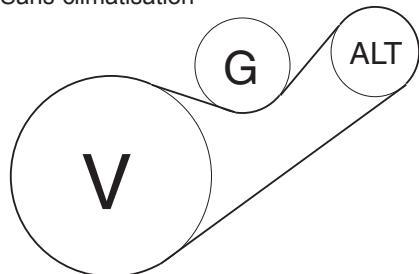
Sans climatisation



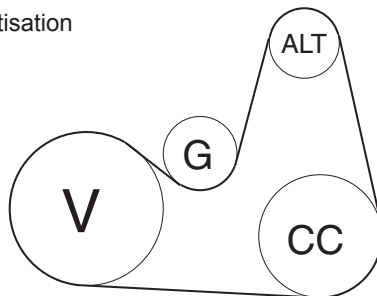
Avec climatisation

**Moteurs SDI et TDI**

Sans climatisation



Avec climatisation

**GÉOMÉTRIE DES TRAINS****Train avant**

	Version standard	Version mauvaises routes
N° de PR	1GA, 1GG, G01, G02, G05	1GB, G03, G06
Pincement total ⁽²⁾	0° ± 10' ^(a) 0° 15' ± 10' ^(b)	0° ± 10' ^(a) 0° 15' ± 10' ^(b)
Angle différentiel de pincement si 20° à la roue intérieur du virage ⁽¹⁾	- 1° 30' ± 20' ^(c) 55' ± 20' ^(d)	- 1° 28' ± 20' ^(c) 53' ± 20' ^(d)
Angle différentiel de pincement en braquant à fond vers la roue à l'intérieur du virage ⁽¹⁾	6° 50' ^(c) 4° 5' ^(d)	6° 50' ^(c) 6° 50' ^(d)
Angle maxi de braquage des roues ⁽¹⁾	39° 14' ^(c) 36° 59' ^(d)	39° 34' ^(c) 39° 34' ^(d)
Carrossage ⁽⁴⁾	-30° ± 30' ^(f) -28° ± 30' ^(g)	-15' ± 30'
différence maxi entre G et D	30'	30'
Angle de chasse ⁽¹⁾	4° 28' ± 30' ^(c) 2° 55' ± 30' ^(d)	4° 14' ± 30' ^(c) 2° 42' ± 30' ^(d)
différence maxi entre G et D	30'	30'

¹⁾ non réglable ²⁾ réglable ⁴⁾ vous pouvez modifier le réglage en déplaçant le porte-essieu

Nota : toujours remplacer les vis et rondelles du porte-essieu, après corrections de la géométrie, contrôler la position du volant.

^{a)} jusqu'au 08/2001 ^{b)} depuis 09/2001 ^{c)} avec direction électro-hydraulique

^{d)} avec direction mécanique ^{f)} jusqu'au 09/2000 ^{g)} depuis 10/2000

Train arrière

	Version standard	Version mauvaises routes
N° de PR	1JA	1JB
Pincement total ⁽¹⁾	20' ± 10' ^(a) 21' ± 10' ^(b)	15' ± 10' ^(a) 16' ± 10' ^(b)
Carrossage ⁽¹⁾ différence maxi entre G et D	- 1° 25' ± 10' 30'	- 1° 25' ± 10' 30'
Désalignement maxi	20'	20'

1JA : tous moteurs essence et Diesel avec boîte de vitesses mécanique

¹⁾ non réglable

^{a)} jusqu'au 05/2001

^{b)} depuis 06/2001

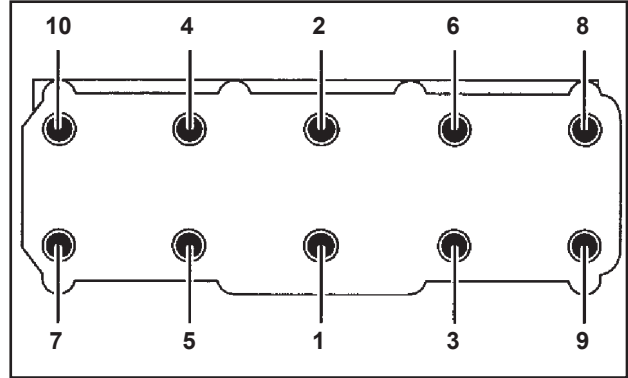
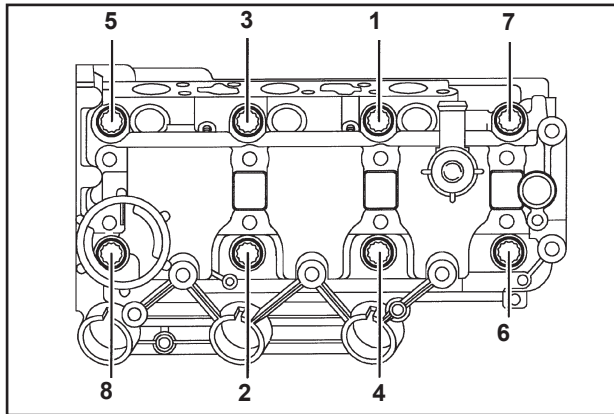
COUPLES DE SERRAGE (en daN.m)

- Ecrou de bielle5,0

- Moteur SDI3,5 + 6,0 + 90° + 90°

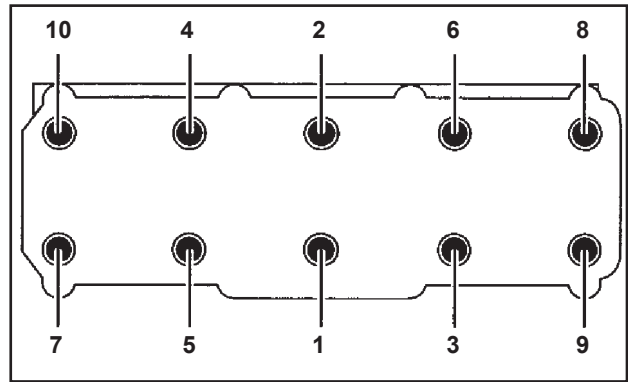
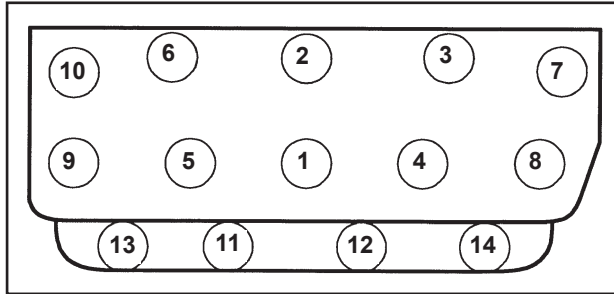
Culasse

- Moteur 1,23,0 + 90° + 90° *



- Moteur TDI4,0 + 6,0 + 90° + 90°

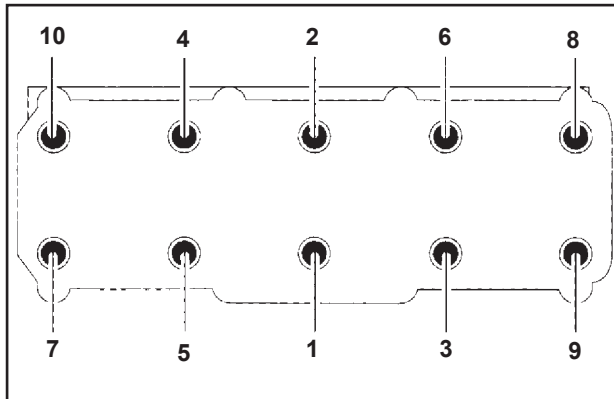
- Moteur 1,4 8V :



• vis de 1 à 102,0 + 90° + 90°

• vis de 11 à 142,0

- Moteur 1,4 16V3,0 + 90° + 90° *



* Remplacer