

ETUDE SKODA OCTAVIA

L'étude SKODA Octavia présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse de SKODA FRANCE, que nous remercions ici de leur aimable collaboration.

Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électricité et carrosserie.
- Une table analytique, en fin d'étude, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.





Présentée en 96 et commercialisée en Mai 97, l'Octavia représente aujourd'hui le fer de lance d'une marque en pleine évolution.

PRÉSENTATION

D'une longueur de 4,51 mètres pour un empattement de 2,51 mètres, l'Octavia se positionne dans le segment des berlines familiales moyennes. Elle s'y distingue par sa ligne "tricorps" conjuguée à un vaste hayon donnant accès à un volume de coffre record dans cette catégorie : 528 litres banquette en place, 1 328 litres banquette arrière repliée !

Cette fonctionnalité exceptionnelle ne retire rien à l'élégance classique de la silhouette, élégance renforcée par la présence sur le capot d'une calandre chromée symbole d'une grande histoire écrite par Skoda depuis le début du siècle.

Membre du groupe Volkswagen, Skoda a bénéficié des technologies les plus récentes lors du développement de l'Octavia. La plate-forme de dernière génération est basée sur des suspensions au guidage soigné, qui concilient le parfait respect des trajectoires avec un bon renfort "vertical".

Entre la 1,6 l 75 ch et la 1,8 l 125 ch il manquait dans la gamme Octavia une offre intermédiaire, concrétisée par l'arrivée d'une nouvelle motorisation 1,6 100 chevaux.

Ce nouveau groupe à distribution en tête se distingue par son bloc en aluminium (gain de 13 kg) et par sa tubulure

d'admission à double circuit, assurant à la fois une puissance spécifique élevée (100 chevaux à 5600 tr/mn) et un couple important dès les plus bas régimes (145 N.m dont 130 dès 2 000 tr/mn).

La boîte de vitesses développée spécialement pour ce moteur, est à carters légers (magnésium) et arbres creux. Elle pèse 6,5 kg de moins que l'ancien modèle, ce qui porte l'économie de poids à presque 20 kilos sur le seul groupe motopropulseur.

De par ces caractéristiques optimisées (légèreté, rendement), le nouveau moteur 1 600 offre à l'Octavia des performances élevées (presque 190 km/h sur circuit), des reprises très confortables pour une conduite souple et des consommations globalement comparables à celle du 1,6 l 75 chevaux : en parcours urbain normalisé, la nouvelle 100 chevaux se contente de 10,8 l/100 et 6 l/100 sur parcours extra-urbain (normes CE 93/116).

1,9 l TDi 110 ch

Déjà plébiscitée par la clientèle en version 90 chevaux, l'Octavia TDi 110 était impatientement réclamée et attendue par les grands rouleurs.

Son moteur en reprend la même technologie (injection directe sans préchambre, injecteurs à 5 trous, gestion électronique, recyclage des gaz d'échappement). La différence principale se situant dans le turbocompresseur à ailettes à pas variable qui permet une pression de

suralimentation plus élevée à pleine charge avec une parfaite maîtrise aux régimes bas et moyens.

A partir du même bloc 1 900 cm³ à grande course, la puissance fait un bond de 20 chevaux et le couple gagne 25 N.m (235 N.m) toujours à 1 900 tr/mn. A usage égal, la consommation baisse à 5,2 l/100 seulement calculée (selon les normes CE93/116) en usage mixte. Plus fort encore : en cycle urbain, l'Octavia TDi 110 ne consomme que 4,2 l/100 !

Pour autant, elle peut dépasser 190 km/h et n'a besoin que de 13" pour atteindre 100 km/h !

En outre, grâce à la gestion électronique de l'injection, l'antivol Immobilizer Skoda conserve son pouvoir de protection garanti par les "7 clefs" du SRA.

Sur le plan de la sécurité passive, l'Octavia n'est pas en reste.

La cinématique complexe de ses suspensions assurent un parfait respect des trajectoires : à l'avant, le déport légèrement négatif guide la voiture vers l'intérieur des courbes tandis qu'à l'arrière, un léger "pincement" de la roue en appui facilite le suivi du virage tout en repoussant la limite de l'adhérence.

L'amortisseur séparé du ressort et repoussé à l'extrémité du bras assure à la fois de plus grands débattements et une meilleure gestion des petites oscillations.