



SKODA FRANCE
11, avenue de Boursonne
02 600 VILLERS-COTTERETS
Tél. : 03.23.73.80.80



SKODA Octavia Moteurs TDI

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

CARROSSERIE

- Puissance fiscale (millésime 98 / à partir du millésime 99) en CV.

| Motorisation | Type Mines AM 98 | Berline | Break |
|----------------|------------------|---------|-------|
| 1,9 TDI 90 ch | IUAGR2 | 5 / 5 | - / 5 |
| 1,9 TDI 110 ch | IUAGR2 | 5 / 6 | - / 6 |

- La Skoda Octavia, à partir du millésime 99, n'est plus identifiée par Type Mines. L'identification se fait uniquement par «Code National d'Identification du Type» (C.N.I.T). Ceci rend impossible le listing complet des types.

CAPACITÉS (en l)

- Réservoir de carburant / réserve..... **55 / 9**
- Huile moteur avec échange du filtre..... **4,6**
- Liquide de refroidissement **5,2**
- Huile de boîte de vitesses manuelle **1,9**
- Liquide de frein **0,49 à 0,57**
- Liquide de direction assistée..... **0,7 à 0,9**
- Frigorigène du circuit de climatisation..... **750 g**
- Liquide lave-glace
 - véhicule sans lave-phares..... **3,0**
 - véhicule avec lave-phares..... **5,5**

JANTES ET PNEUS

| Jante | Pneumatique | Déport de roue (mm) |
|--------------------------|-------------|---------------------|
| 6J x 14" | 175/80 R14 | 38 |
| 6J x 15" | 195/65 R15 | 38 |
| 6 ^{1/2} J x 15" | 205/60 R15 | 43 |
| 6 ^{1/2} J x 16" | 205/55 R16 | 42 |

Pression de gonflage (en bar) :

- Les gonflages corrects sont indiqués sur un autocollant placé à l'intérieur de la trappe à carburant.

MOTEUR

- Type moteur
- Cylindrée (cm³)
- Nombre de cylindres.....
- Alésage (mm)
- Course (mm)
- Rapport de compression.....
- Puissance maxi :
 - (kW)
 - (ch)
- Régime à la puissance maxi (tr/min)
- Couple maxi (daN.m)
- Régime au couple maxi (tr/min)

| | AGR | AHF |
|-------------------------------------|--------|--------|
| Cylindrée (cm ³) | 1896 | 1896 |
| Nombre de cylindres | 4 | 4 |
| Alésage (mm) | 79,5 | 79,5 |
| Course (mm) | 95,5 | 95,5 |
| Rapport de compression | 19,5/1 | 19,5/1 |
| Puissance maxi (kW) | 66 | 81 |
| Puissance maxi (ch) | 90 | 110 |
| Régime à la puissance maxi (tr/min) | 4000 | 4150 |
| Couple maxi (daN.m) | 21 | 23,5 |
| Régime au couple maxi (tr/min) | 1900 | 1900 |

DISTRIBUTION

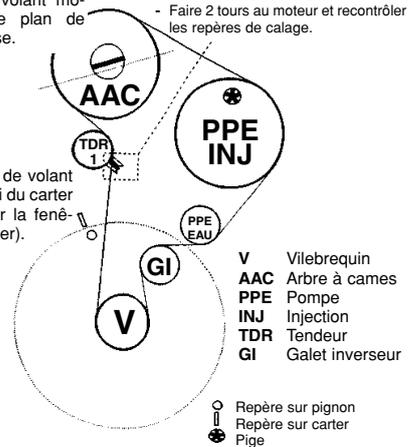
CALAGE DE DISTRIBUTION

Aligner parfaitement la rainure en bout d'arbre à cames côté volant moteur avec le plan de couvre-culasse.

Tension de pose :

- Tourner le tendeur dans le sens horaire jusqu'à ce que l'index et l'encoche du tendeur soit aligner.
- Serrer l'écrou du tendeur.
- Faire 2 tours au moteur et recontrôler les repères de calage.

Aligner le repère de volant moteur avec celui du carter d'embrayage (par la fenêtre du même carter).



GÉOMÉTRIE DES TRAINS

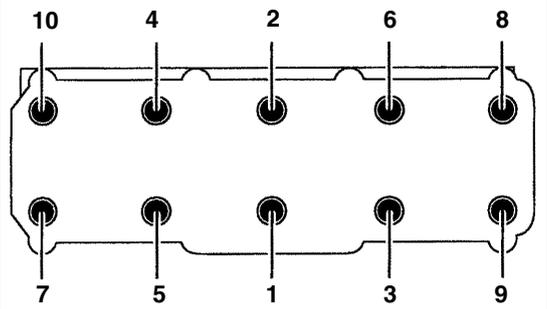
- Voir tableaux ci-après.

COUPLES DE SERRAGE (en daN.m)

CULASSE

- 1ère passe **3,5**
- 2ème passe **6**
- 3ème passe **+90°**
- 4ème passe **+90°**

Ordre de serrage culasse



- Fixateur moteur/boîte de vitesses :

- M10 **4,5**
- M12 **8**

| | | | |
|--|-----------|--|---------|
| - Pignon pompe d'injection | 2 + 90° | - Tuyau d'échappement sur turbo | 2,5 |
| - Fixation pompe d'injection | 2,5 | - Ecrou de paliers d'arbre à cames | 2 |
| - Fixation pignon courroie crantée sur le vilbrequin | 12 + 90° | - Bougie de préchauffage | 1,5 |
| - Fixation pignon d'arbre à cames | 4,5 | - Ecrou de galet-tendeur de distribution | 2 |
| - Chapeaux paliers vilbrequin | 6,5 + 90° | - Vis de galet inverseur de distribution | 4 + 90° |
| - Volant-moteur | 6 + 90° | - Vis de carter d'huile moteur | 1,5 |
| - Chapeux de bielles | 3 + 90° | - Vis de fixation pompe à huile | 1,5 |
| - Couvre-culasse | 1 | - Vis de fixation pompe à eau | 1,5 |
| - Conduits d'injection | 2,5 | - Ecrou de fixation collecteur d'échappement | 2,5 |
| - Vis de fixation injecteur | 2 | - Vis de poulie de vilebrequin | 1+90° |
| - Contacteur pression d'huile | 2,5 | - Ecrou de galet de renvoi de distribution | 2,2 |
| - Vis de vidange huile moteur | 3 | | |

GÉOMÉTRIE DES TRAINS

| TRAIN AVANT | Axe de jambe de suspension | |
|--|--|--|
| | Châssis-suspension standard | Châssis-suspension pour mauvaises routes |
| Châssis-suspension | 1 GA 1GG 1GE | 1GB |
| Empattement ⁽¹⁾ (mm) | 2512 | |
| Voie ⁽¹⁾ (mm) | 1516 avec jante de 6" (ET 38) ⁽³⁾ 1508 avec jante de 6,5" (ET 42) ⁽³⁾ 1506 avec jante de 6,5" (ET 43) ⁽³⁾ | 1516 avec jante de 6" (ET 38) ⁽³⁾ 1508 avec jante de 6,5" (ET 42) ⁽³⁾ 1506 avec jante de 6,5" (ET 43) ⁽³⁾ |
| Pincement total ⁽²⁾ | 0° ± 10' | 0° ± 10' |
| Pincement pour roue de 14" (mm) ⁽²⁾ Point de mesure : 184 mm du centre de la roue | 0 ± 1 | 0 ± 1 |
| Pincement pour roue de 15" (mm) ⁽²⁾ Point de mesure : 196 mm du centre de la roue | 0 ± 1,1 | 0 ± 1,1 |
| Pincement pour roue de 16" (mm) ⁽²⁾ Point de mesure : 209 mm du centre de la roue | 0 ± 1,2 | 0 ± 1,2 |
| Angle différentiel de pincement si 20° à la roue à l'intérieur du virage ⁽¹⁾ | -1° 30' ± 20' | -1° 27' ± 20' |
| Angle différentiel de pincement en braquant à fond vers la roue à l'intérieur du virage ⁽¹⁾ | -6° 35' | -6° 35' |
| Angle max. de braquage des roues ⁽¹⁾ | 40° | 40° 45' |
| Carrossage ⁽⁴⁾ | -30' ± 30' -25' + 30' ^{(6) (7)} -28' ± 30' ⁽⁶⁾ | -16' ± 30' - - |
| Différence max. entre côté gauche et côté droit | 30' | 30' |
| Angle de chasse ⁽¹⁾ | 7° 40' ± 30' 8° 23' ± 30' ⁽⁶⁾ 8° ± 30' ^{(6) (7)} | 7° 15 ± 30' - - |
| Différence max. entre côté gauche et côté droit | 30' | 30' |

| TRAIN ARRIÈRE | Bras semi-indépendant | |
|---|---|--|
| | Châssis-suspension standard | Châssis-suspension pour mauvaises chaussées |
| Châssis-suspension | 1JD 1JH | 1JB |
| | Ces numéros de PR ne figurent pas sur la plaquette d'identification du véhicule. Les valeurs de réglage sont affectées au châssis-suspension correspondant via le numéro de l'amortissement de l'essieu avant. | |
| Empattement ⁽¹⁾ (mm) | 2512 | |
| Voie ⁽¹⁾ (mm) | 1492 avec jante de 6" (DP 38) ⁽⁴⁾ 1484 avec jante de 6,5" (DP 42) ⁽⁴⁾ 1482 avec jante de 6,5" (DP 43) ⁽⁴⁾ | 1492 avec jante de 6" (DP 38) ⁽⁴⁾ 1484 avec jante de 6,5" (DP 42) ⁽⁴⁾ 1482 avec jante de 6,5" (DP 43) ⁽⁴⁾ |
| Pincement total ⁽¹⁾ | 20' ± 10' 30' ± 15' ⁽⁵⁾ 25' ± 15' ⁽⁶⁾ | 10' + 10'/-7' - - |
| Pincement pour roue de 14" (mm) ⁽²⁾ Point de mesure : à 184 mm du centre de la roue | 2,1 ± 1 | 2,1 ± 1 |
| Pincement pour roue de 15" (mm) ⁽²⁾ Point de mesure : à 196 mm du centre de la roue | 2,3 ± 1,1 | 2,3 ± 1,1 |
| Pincement pour roue de 16" (mm) ⁽²⁾ Point de mesure : à 209 mm du centre de la roue | 2,4 ± 1,2 | 2,4 ± 1,2 |
| Carrossage ⁽¹⁾ | -1°36' ± 10' ⁽⁷⁾ -1°27' ± 10' ⁽⁸⁾ -1 43' + 15' ⁽⁵⁾ -1°35' ± 15' ⁽⁶⁾ | -1°36' ± 10' ⁽⁷⁾ -1°27' ± 10' ⁽⁸⁾ - - |
| Différence max. entre côté gauche et côté droit | 30' | 30' |
| Désalignement max. de l'essieu arrière ⁽³⁾ | 20' | 20' |