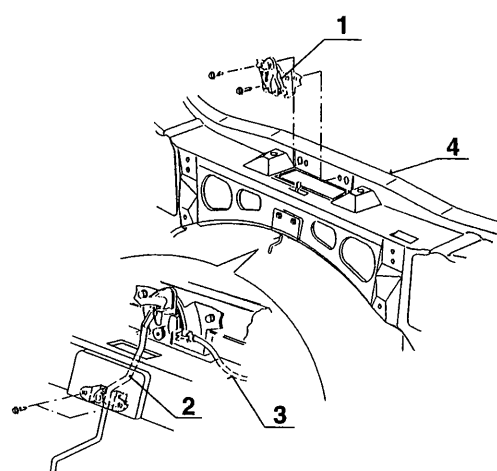


Rys. 15.60. Poprzeczna ściana przednia nadwozia
1 – uchwyty chłodnicy (występują tylko przy montażu mniejszej chłodnicy), 2 – ściana przednia



Rys. 15.61. Zamek pokrywy przedziału silnika
1 – zamek, 2 – cięgno łączące zamek z zaczepem bezpieczeństwa, 3 – cięgło (linka w osłonie) do otwierania zamka z wnętrza nadwozia, 4 – ściana przednia nadwozia (część środkowa)

Zamek pokrywy przedziału silnika

Zamek pokrywy przedziału silnika (rys. 15.61) jest typu Safe. Jest on zamocowany na środku ściany przedniej nadwozia. Jego rygiel jest częścią pokrywy przedziału silnika. Zamek jest ustawiony pionowo i połączony z zaczepem bezpieczeństwa, który zapobiega samoczynnemu otwarciu się pokrywy, jeżeli nie została zamknięta całkowicie.

Zamek jest otwierany cięgnem łączącym go z dźwignią umieszczoną pod tablicą rozdzielczą, po jej lewej stronie.

W celu uniesienia pokrywy przedziału silnika należy najpierw pociągnąć za dźwignię w kabinie nadwozia, a następnie zwolnić ręką zaczep bezpieczeństwa (jego dźwignia znajduje się za atrapą chłodnicy).

15.13. ZDERZAKI

Zderzak przedni

Zderzak przedni składa się z kilku części. Można do nich zaliczyć również wzmocnienie, które jest zgrzewane z kilku wytłoczek. Między wzmocnieniem a zderzakiem z tworzywa pozostawiona jest wolna przestrzeń. Stalowe wzmocnienie jest mocowane dwoma nakrętkami nakręconymi na śruby przyspawane do przedniej ściany nadwozia i dwoma śrubami, które mocują go razem ze ścianą przednią nadwozia do podłużnic szkieletu nadwozia (to drugie mocowanie stosuje się podczas montażu kompletnej części nadwozia do szkieletu nadwozia).

Następną częścią montażową jest zderzak wykonany tworzywa sztucznego (polipropylen EPDM z dodatkiem 10% talku). Zderzak jest malowany na kolor nadwozia. Producent zderzaka wykonuje

go jednocześnie ze spojlerem, który jest wykonany z takiego samego materiału jak zderzak, ale w kolorze czarnym. Spojler jest połączony ze zderzakiem zaczepami z tworzywa sztucznego. Ten komplet jest montowany do ściany przedniej nadwozia trzema śrubami pionowo wkręcanymi w środkowej części górnej powierzchni zderzaka. Kolejne dwie śruby mocujące są umieszczone w specjalnie do tego celu ukształtowanych otworach i po zamontowaniu kompletnej przedniej części nadwozia do szkieletu nadwozia są zasłonięte osłonami z tworzywa sztucznego (pod prawą osłoną znajduje się zaczep holowniczy). Następne dwie śruby mocujące są dostępne w środkowej szczelinie zderzaka.

W specjalnie do tego ukształtowanych otworach, a także w przetłoczeniu na zderzaku (przeznaczonym dla czarnej listwy ochronnej) są dwie śruby (po każdej stronie) do montażu całej przedniej części nadwozia do szkieletu nadwozia.

Końce zderzaka są przykręcone dwiema śrubami (z każdego końca), które jednocześnie mocują błotnik do szkieletu nadwozia. Śruby przechodzą przez otwory w płaskowniku wzmacniającym.

Przetłoczenie na całej długości zderzaka jest po zakończeniu montażu przedniej części nadwozia do szkieletu nadwozia, zakryte wąską listwą ochronną. Listwa ta jest mocowana zaczepami z tworzywa.

Szczegóły mocowania zderzaka przedniego są przedstawione na rysunkach 15.62 i 15.63.

Zderzak tylny

Za zderzakiem tylnym, podobnie jak za zderzakiem przednim, jest w samochodach Skoda Octavia i Octavia Combi umieszczone stalowe wzmocnienie. Szczegóły wzmocnienia zderzaka montowanego w samochodzie Octavia i wykona-

Oslony boczne są od strony bliższej drzwi osadzone obrotowo na uchwycie z tworzywa z hakiem, który jest wsunięty w otwór w obramowaniu przedniej szyby i osłonięty płytką przykręconą jednym wkrętem do obramowania. Od strony bliższej lusterka wewnętrznego, pręt osłony jest wciśnięty za zaczep, również przykręcony jednym wkrętem do obramowania przedniej szyby. Po uwolnieniu osłony z tego uchwytu można ją odchylić w stronę drzwi i zasłonić górną część szyby w przednich drzwiach.

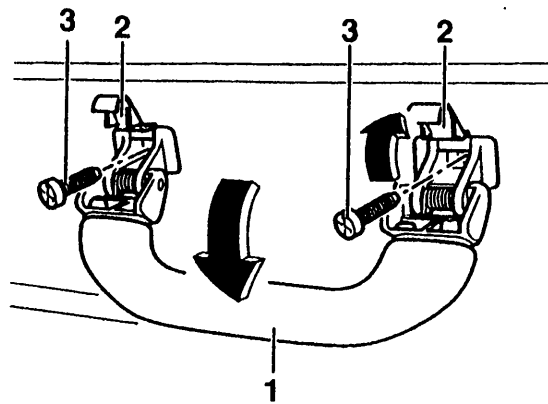
Wkręty mocujące osłonę haka i zaczep mocują jednocześnie poszycie dachu.

Szczegóły mocowania osłon bocznych są przedstawione na rysunku 15.74.

Uchwyty dla jadących

Każdy z uchwytów dla jadących (rys. 15.76) ma ręczki zamocowane uchylnie, a dwie zamontowane sprężyny powodują powrót ręczki do górnego położenia (przylega ona wtedy do poszycia dachu). Uchwyt jest mocowany dwoma wkrętami samogwintującymi, wkręcanymi w wzmocnienia górnej części obramowania otworu na drzwi w szkieletie nadwozia. Wkręty są przykryte osłonami z tworzywa sztucznego, które są częścią uchwytu.

W zależności od modelu i stopnia wyposażenia nadwozia występują różnice co do miejsca zamocowania uchwytów i kąta odchylenia ręczki. W samochodach Octavia bez okna w dachu ręczki odchylają się o kąt 30° , a jeżeli nadwozie jest z oknem w dachu, to kąt odchylenia ręczek wynosi 54° . W samochodach Octavia Combi bez okna w dachu ręczki przednich uchwytów odchylają się o kąt 54° , a tylnych o kąt 30° . Jeżeli nadwozie samochodu Octavia Combi ma okno w dachu, to przednie ręczki odchylają się o kąt 72° , a tylne o kąt 54° .



Rys. 15.76. Uchwyty dla jadących

1 – ruchoma ręczka uchwytu, 2 – osłona śrub, 3 – śruby

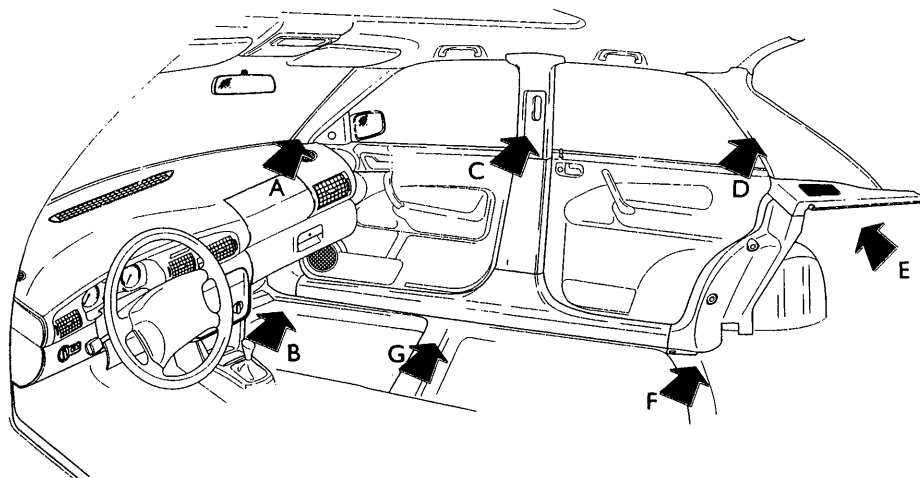
Nakładki wewnętrzne

Nakładki wewnętrzne podnoszące estetykę wnętrza osłaniają słupki, progi, nadkola tylnych kół, poszycie dachu i wewnętrzną część drzwi tyłu nadwozia. Nakładki są wykonane z polipropylenu modyfikowanego talkiem i mają szary kolor. Są mocowane albo wkrętami (których łby są następnie zakryte miseczkami z tworzywa), albo zaczepami mocującymi, wciskanymi w odpowiednie otwory nadwozia. Niektóre nakładki są zaczepione za krawędź innej nakładki.

Na rysunku 15.77 jest przedstawiony widok bocznej ściany wnętrza nadwozia samochodu Skoda Octavia z zaznaczeniem poszczególnych nakładek.

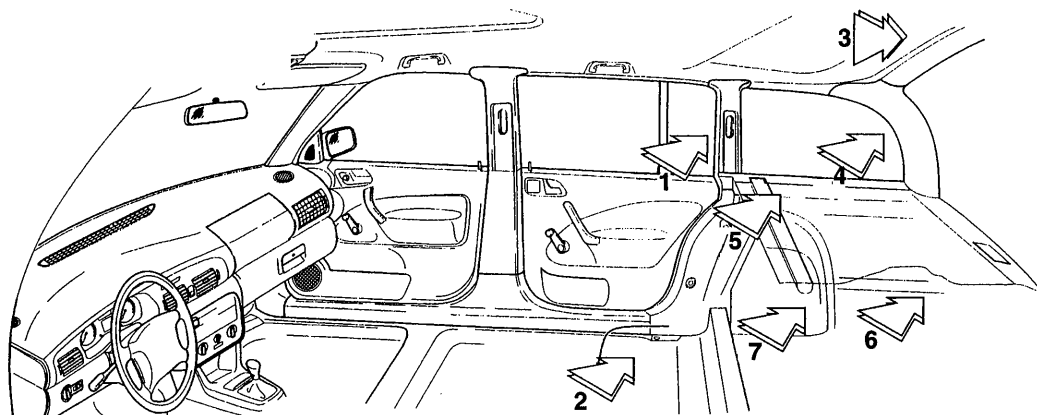
Na rysunku 15.78 jest przedstawiony widok bocznej ściany wnętrza nadwozia samochodu Skoda Octavia Combi z zaznaczeniem tylko tych nakładek, które są inne niż w modelu Octavia (są to nakładki w tylnej części nadwozia).

Szczegóły montażu nakładek w obu modelach samochodów są przedstawione na rysunkach 15.79...15.95.



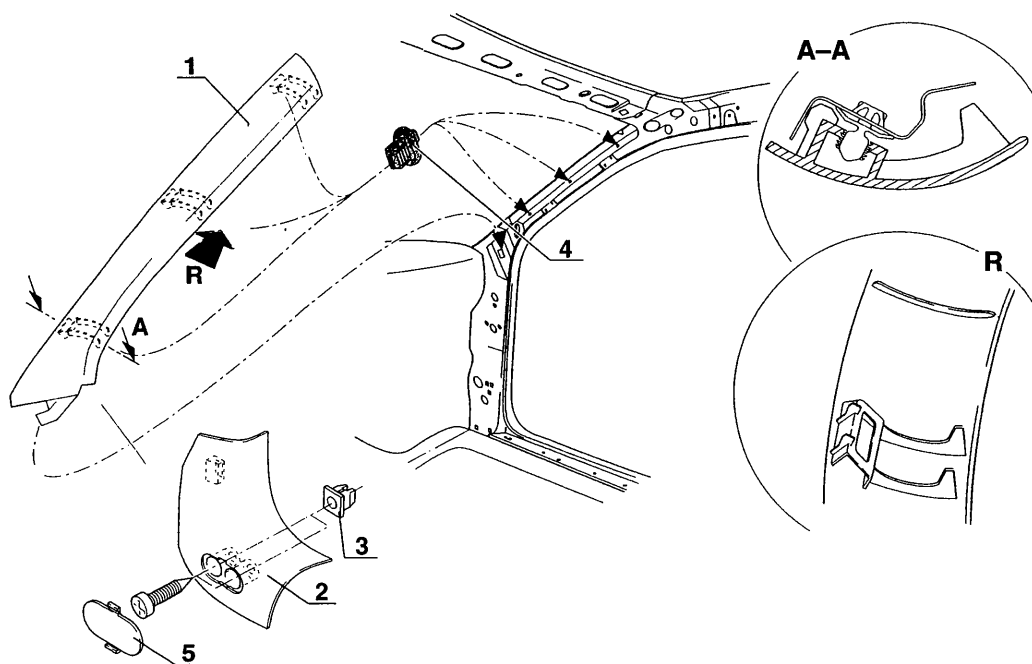
Rys. 15.77. Nakładki z tworzywa sztucznego montowane na boku nadwozia od wewnętrznej strony

A – nakładka górna na słupek przedni, B – nakładka dolna na słupek przedni, C – dwuczęściowa nakładka na słupek środkowy, D – nakładka górna na słupek tylny, E – nakładka za tylnym słupkiem, F – nakładka dolna na słupek tylny, G – nakładka na próg



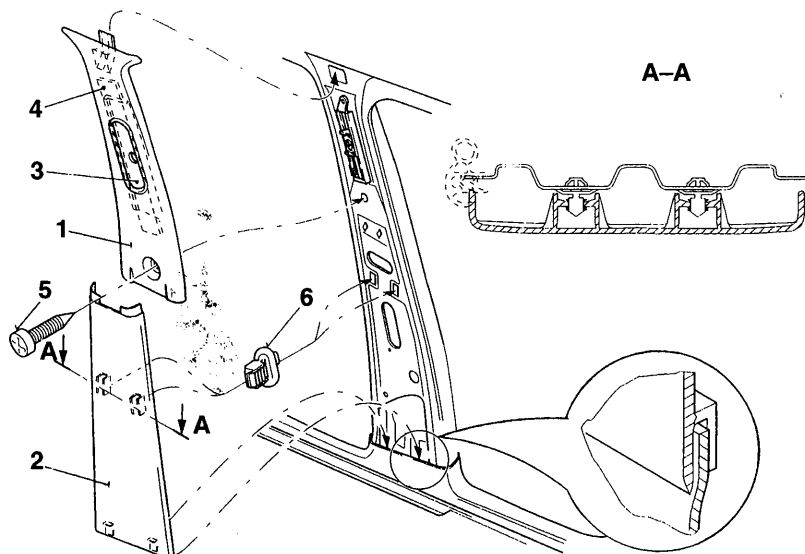
Rys. 15.78. Nakładki z tworzywa sztucznego montowane w tylnej części ściany bocznej (od wewnętrznej strony nadwozia (Octavia Combi))

1 – nakładka na słupku między tylnymi drzwiami a szybą stałą, 2 – nakładka na nadkole, 3 – nakładka na końcu sufitu, 4 – nakładka (górna) na słupku tylnym, 5 – nakładka na bocznej ścianie bagażnika, 6 – nakładka (dolna) na słupku tylnym, 7 – roletowa osłona wnętrza bagażnika



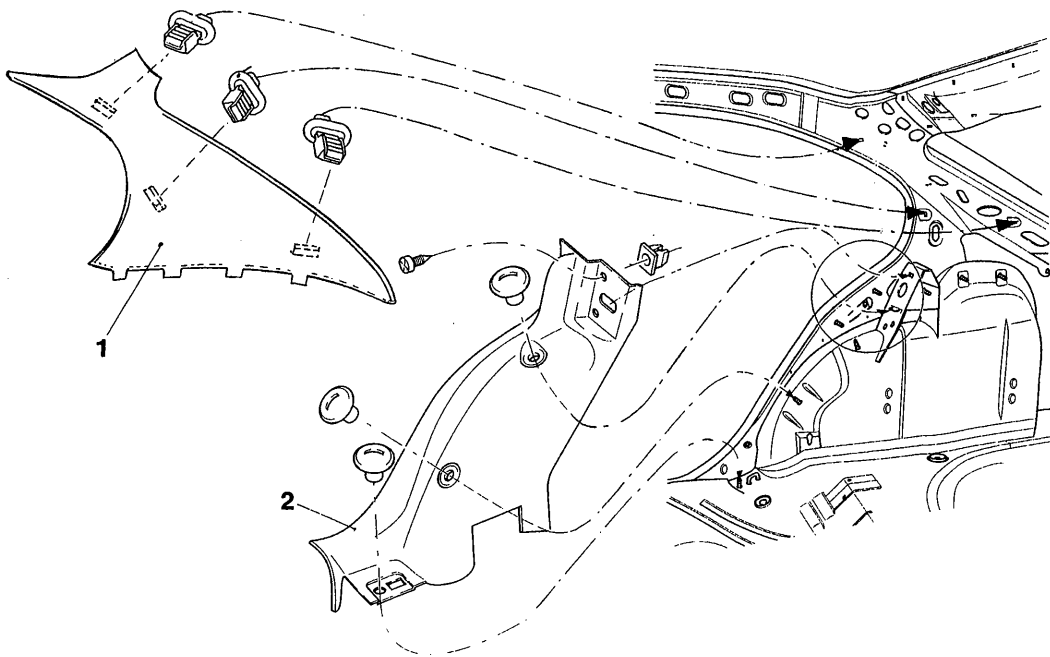
Rys. 15.79. Nakładki na przednim słupku

1 – górna nakładka, 2 – dolna nakładka, 3 – kostka rozporowa, 4 – spinka mocująca, 5 – osłona śruby



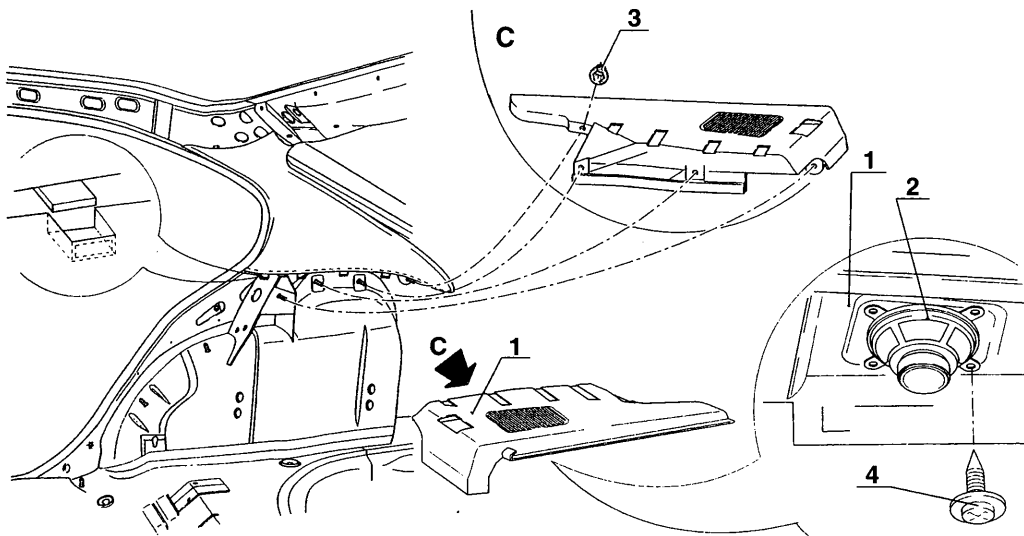
Rys. 15.80. Nakładki na słupku środkowym (C, rys. 15.77)

1 – nakładka górna, 2 – nakładka dolna, 3 – osłona, 4 – przesuwana osłona, 5 – śruba, 6 – spinka mocująca



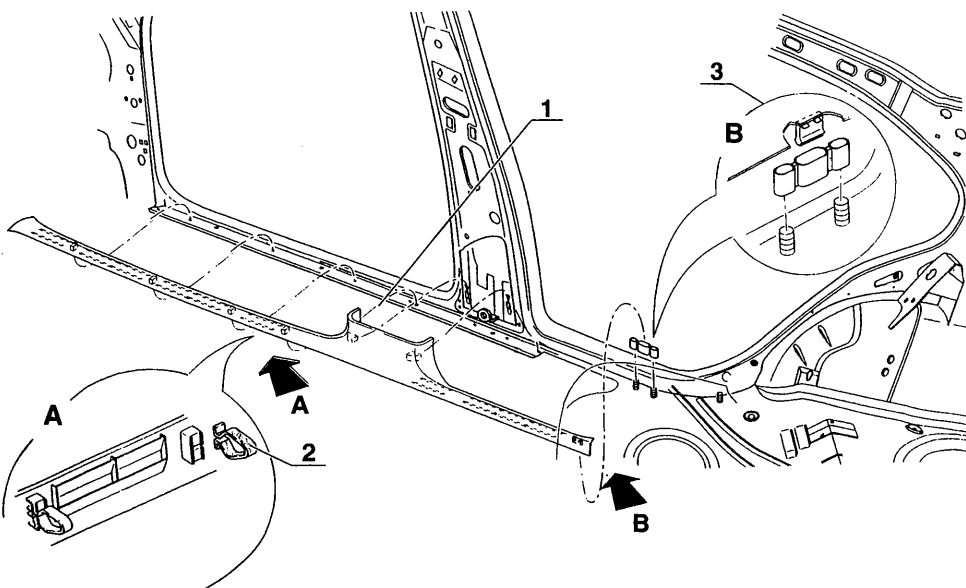
Rys. 15.81. Nakładki na słupku tylnym (D,F, rys. 15.77) – Skoda Octavia

1 – nakładka górna,
2 – nakładka dolna



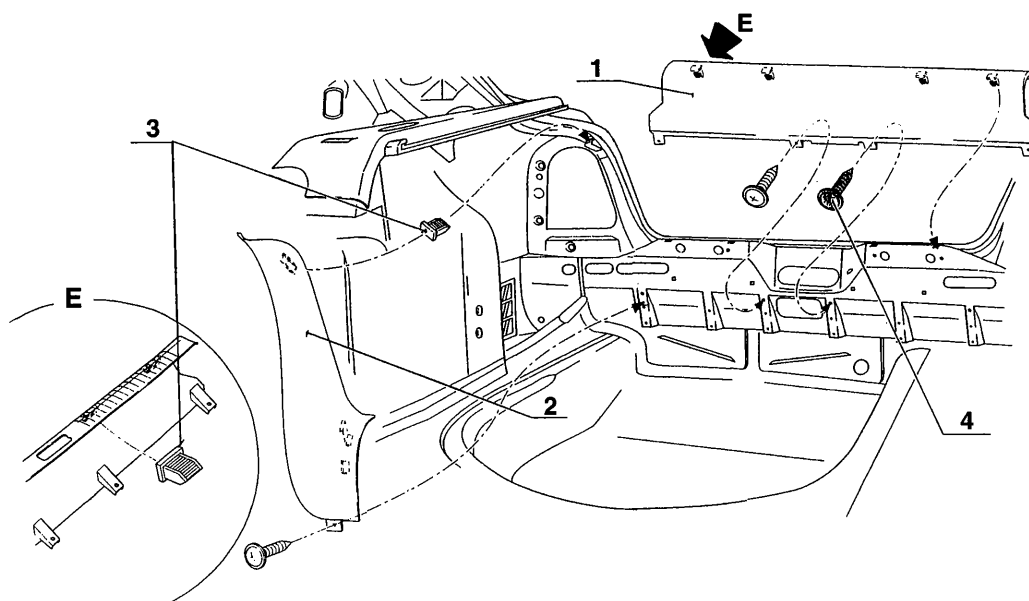
Rys. 15.82. Nakładki za tylnym słupkiem (E, rys. 15.77)

1 – nakładka, 2 – głośnik, 3 – zaczep mocujący, 4 – śruba



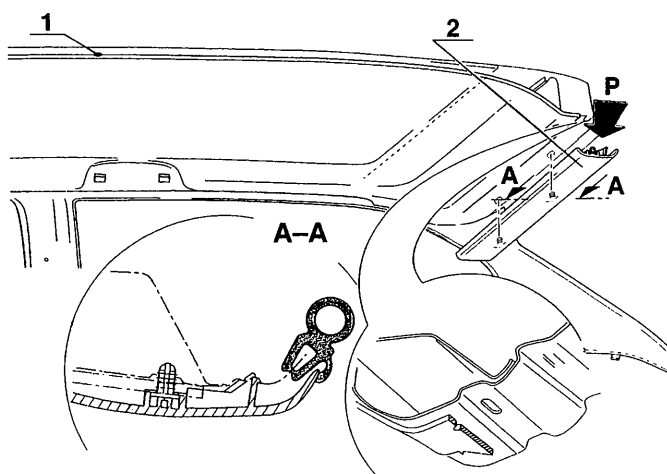
Rys. 15.83. Nakładka na progu (G, rys. 15.77) – Skoda Octavia

1 – nakładka, 2 – zaczep mocujący, 3 – element mocujący



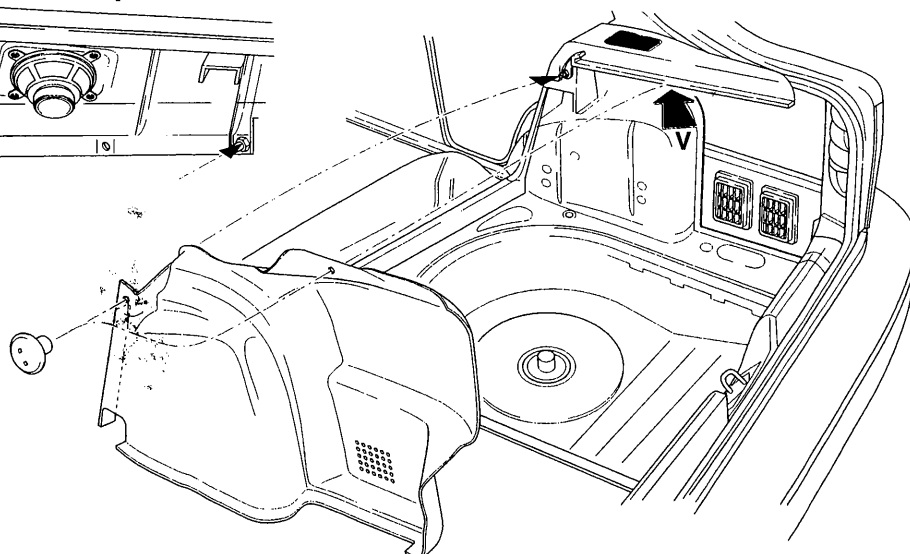
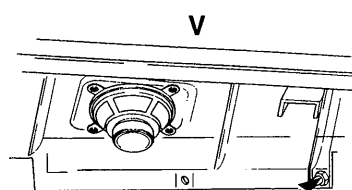
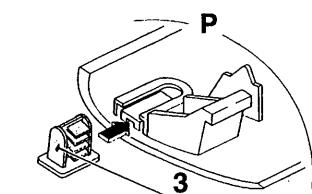
Rys. 15.84. Nakładki na tylnej poprzeczce nadwozia

1 – osłona wspornika zamka, 2 – osłona boczna, 3 – zaczep mocujący, 4 – śruba

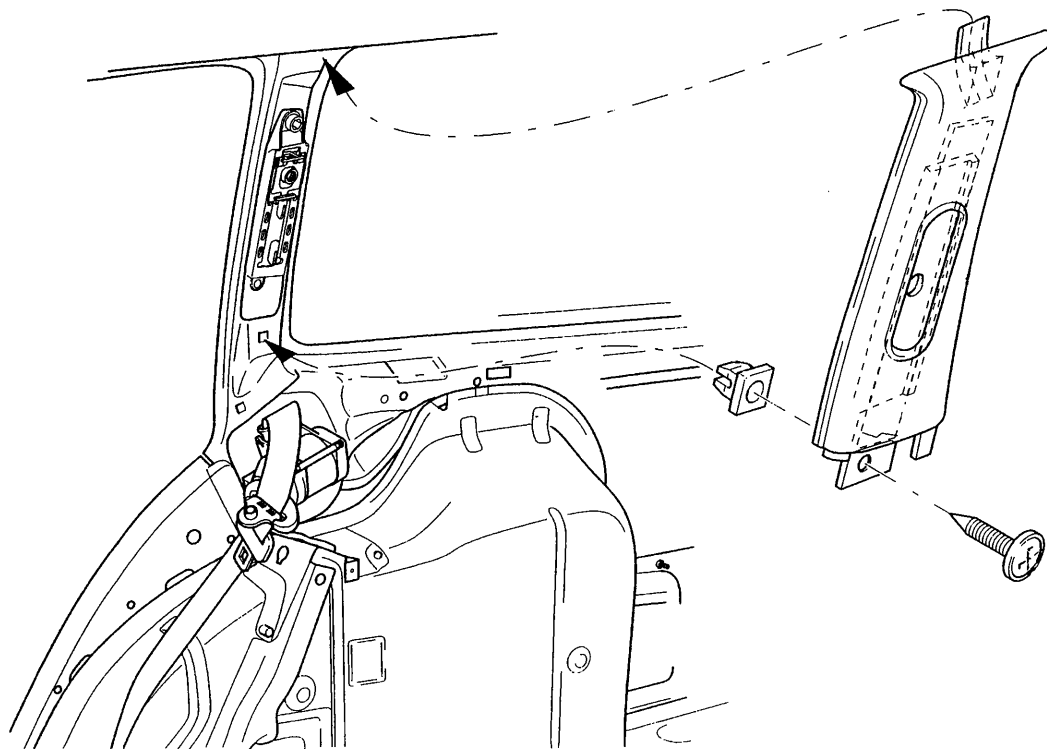


Rys. 15.85. Listwa na tylnej krawędzi sufitu

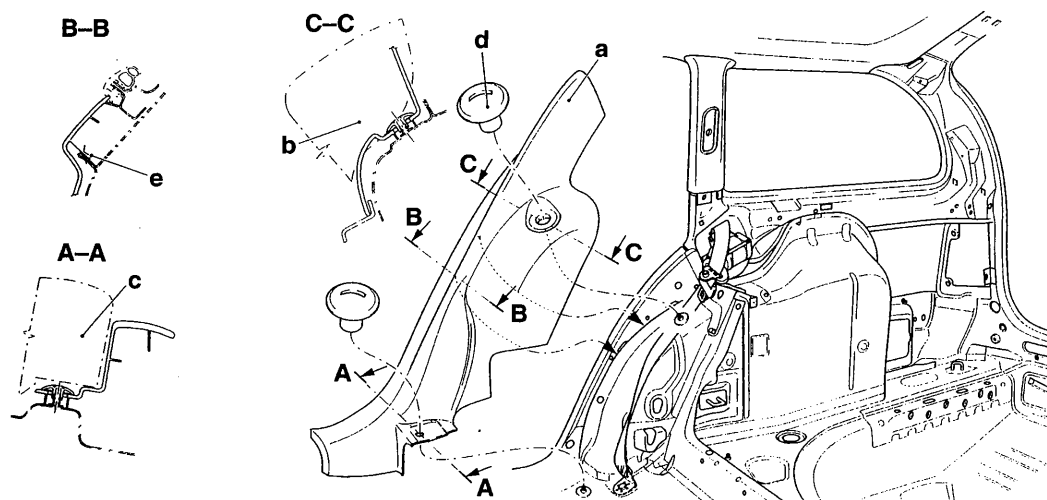
1 – krawędź sufitu, 2 – listwa osłonowa, 3 – zaczep mocujący (5 szt.)



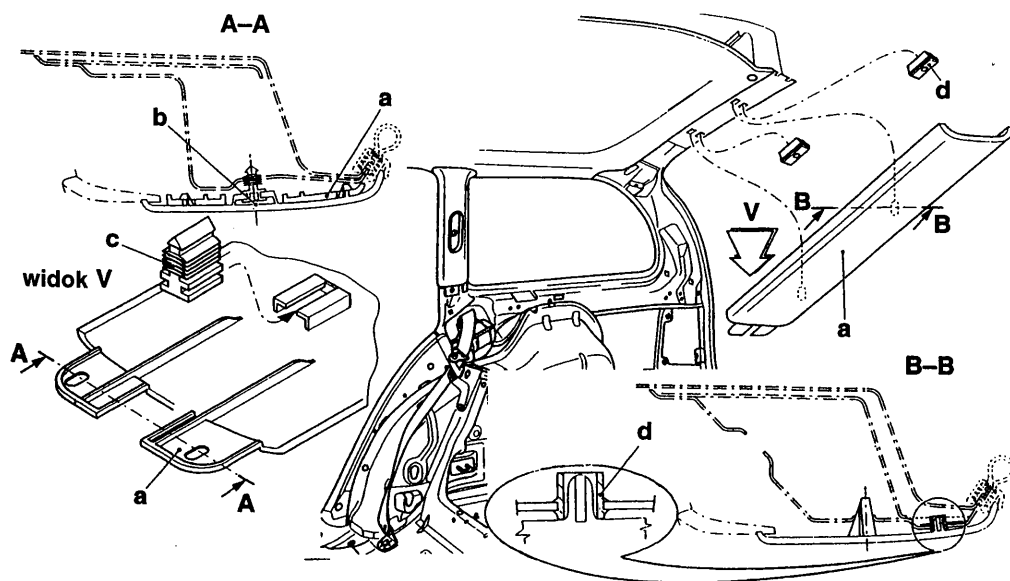
Rys. 15.86. Osłona nadkola i boku bagażnika oraz panel (V) w górnej części (Skoda Octavia)



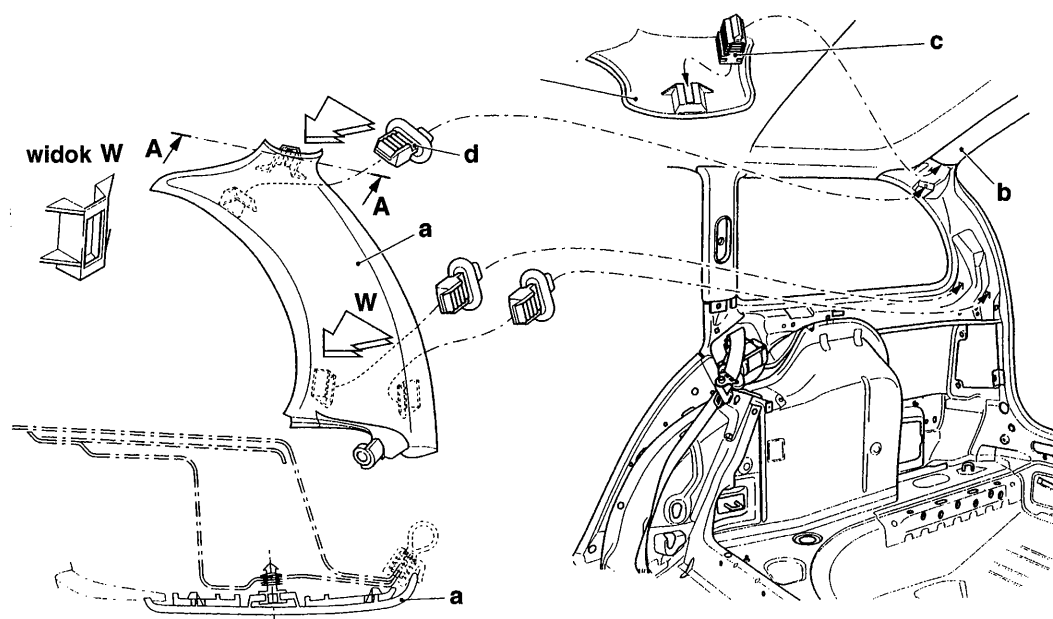
Rys. 15.87. Nakładka na słupku za drzwiami tylnymi przed szybą stałą (Octavia Combi)



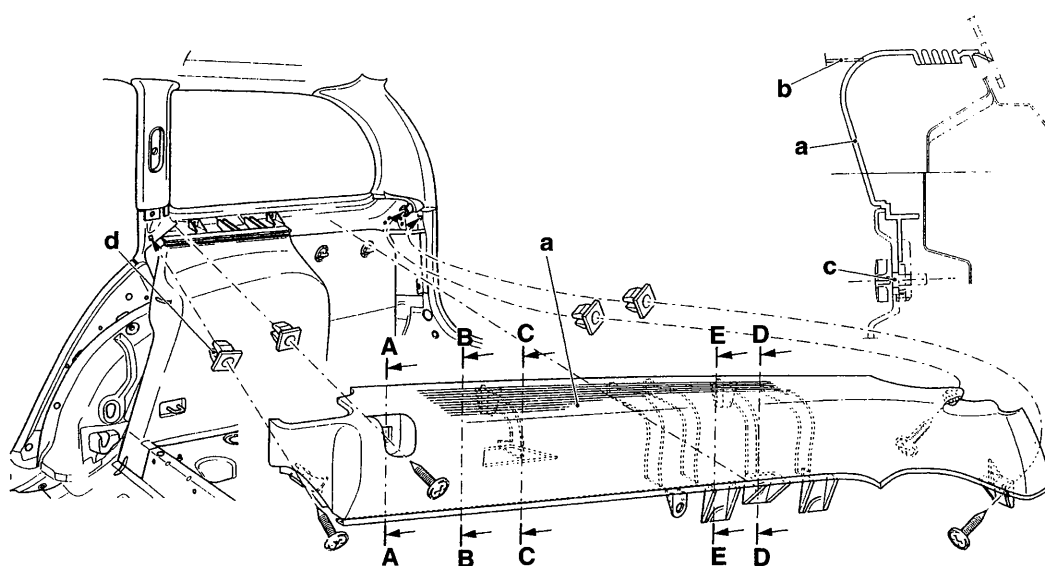
Rys. 15.88. Nakładka na nadkolu tylnego koła (Octavia Combi)
a – nakładka na nadkolu, b – położenie oparcia siedzenia, c – położenie siedziska siedzenia, d – zatrzask, e – łącznik



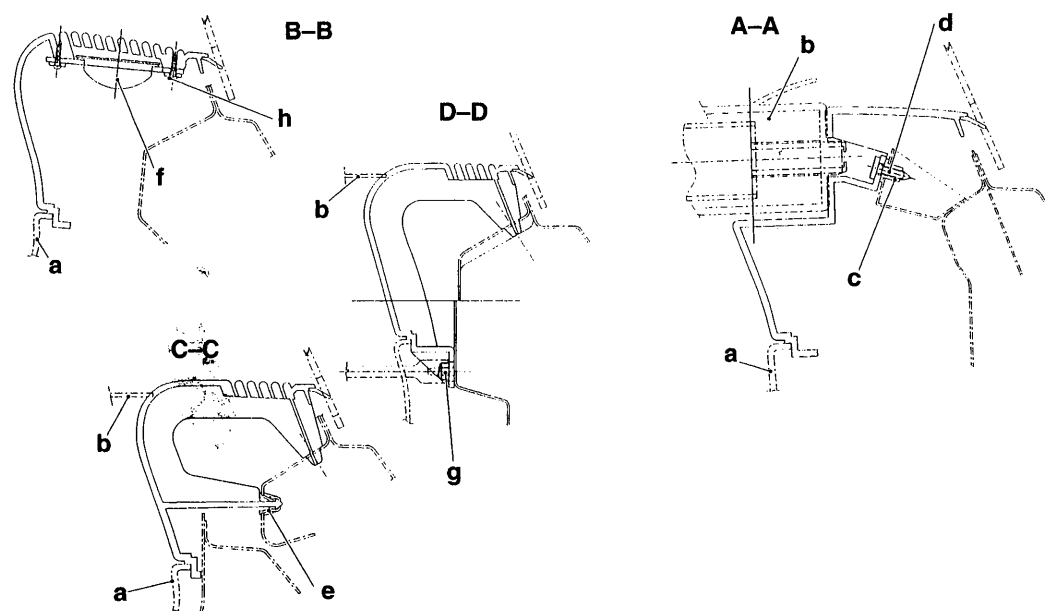
Rys. 15.89. Nakładka na końcu sufitu (Octavia Combi)
a – nakładka, b – nakładka górna, c – zaczep mocujący, d – element mocujący



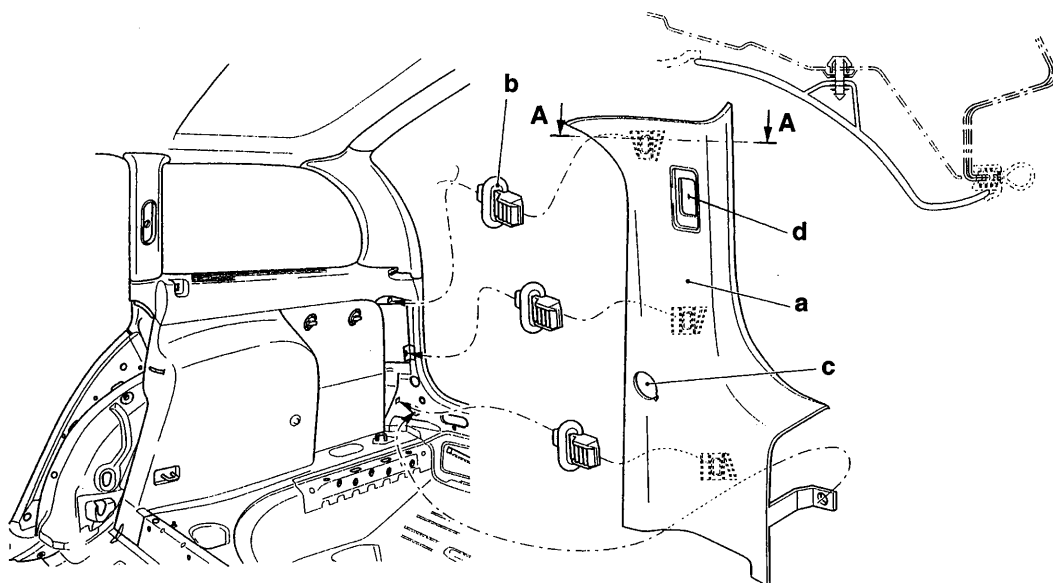
Rys. 15.90. Nakładka górna na słupku tylnym (Octavia Combi)
a – nakładka, b – nakładka na końcu sufitu, c – zaczep mocujący, d – spinka mocująca



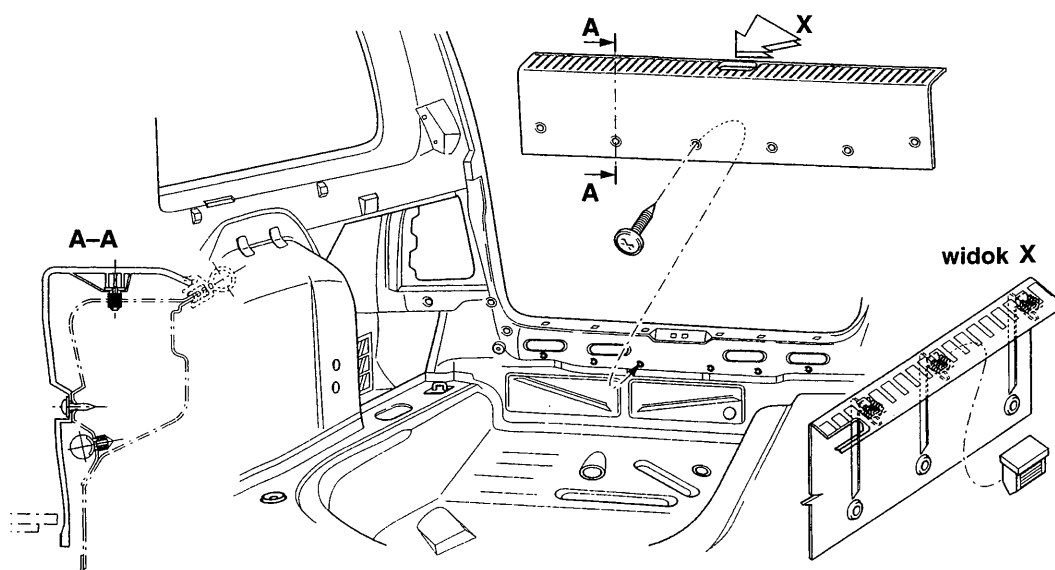
Rys. 15.91. Panel boczny w górnej części bagażnika – elementy montażowe (Octavia Combi)
a – panel boczny, b – roletowa osłona wnętrza bagażnika, c – osłona bocznej ścianki bagażnika, d – kostka rozporowa



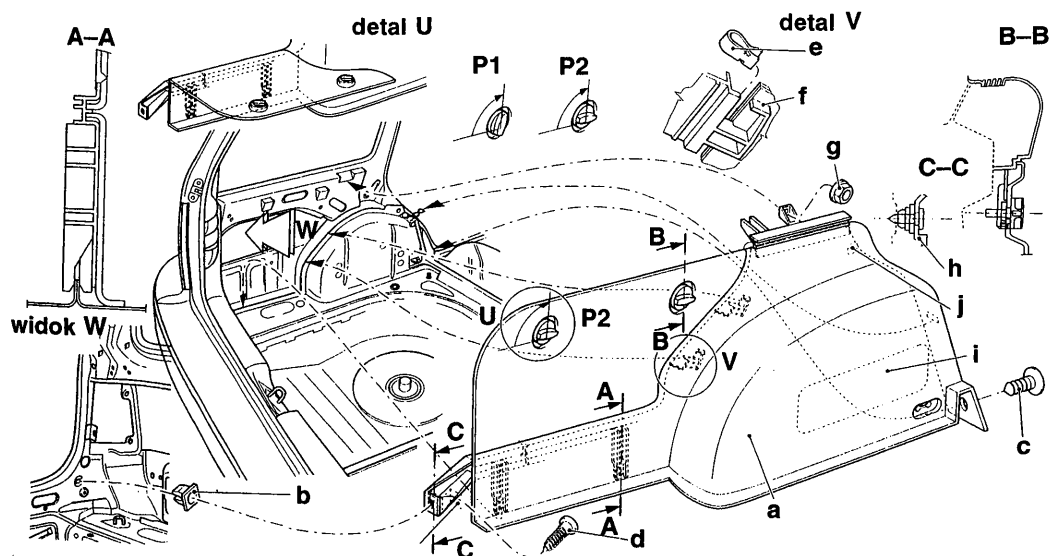
Rys. 15.92. Panel boczny w górnej części bagażnika – przekroje (Octavia Combi)
a – osłona bocznej ścianki bagażnika, b – roletowa osłona wnętrza bagażnika, c – kostka rozporowa, d – śruba ST 4,2 x 17C, e – wkładka, f – głośnik, g – nakrętka, h – śruba E 4,8 x 13



Rys. 15.93. Nakładka dolna na słupku tylnym (Octavia Combi)
a – nakładka dolna,
b – spinka mocująca,
c – otwór dla montażu gniazdka prądowego (tylko w lewej nakładce),
d – otwór do montażu lampki oświetlenia wnętrza bagażnika



Rys. 15.94. Osłona wspornika z zamkiem drzwi tyłu nadwozia (Octavia Combi)



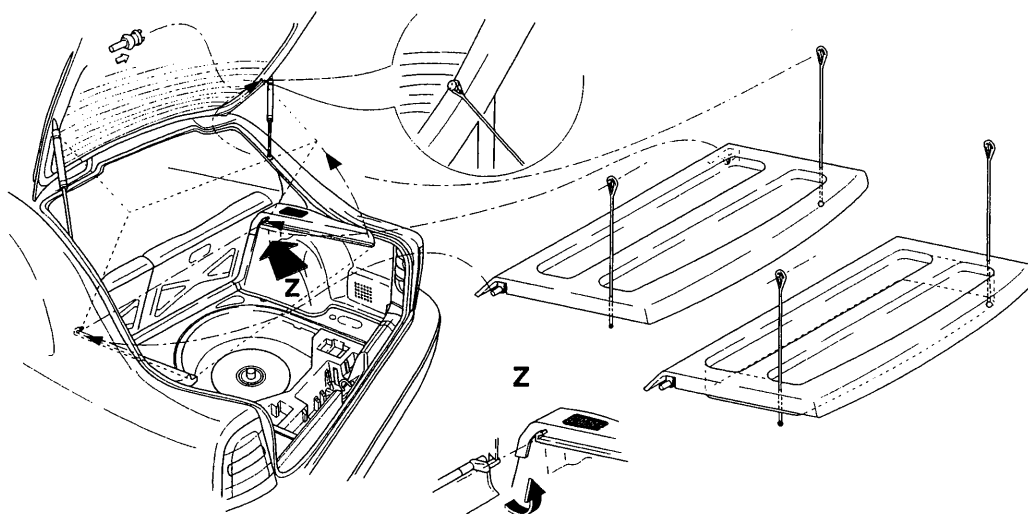
Rys. 15.95. Osłona nadkola i boku bagażnika (Octavia Combi)
a – osłona nadkola i boku bagażnika, b – kostka rozporowa, c – spinka, d – śruba, e – łącznik, f – osłona koła, g – nakrętka, h – nakładka dolna na słupku tylnym, i – wykładzina, j – perforacja
P1 (położenie 1) – zabezpieczone, P2 (położenie 2) – odbezpieczone

Półka tylna

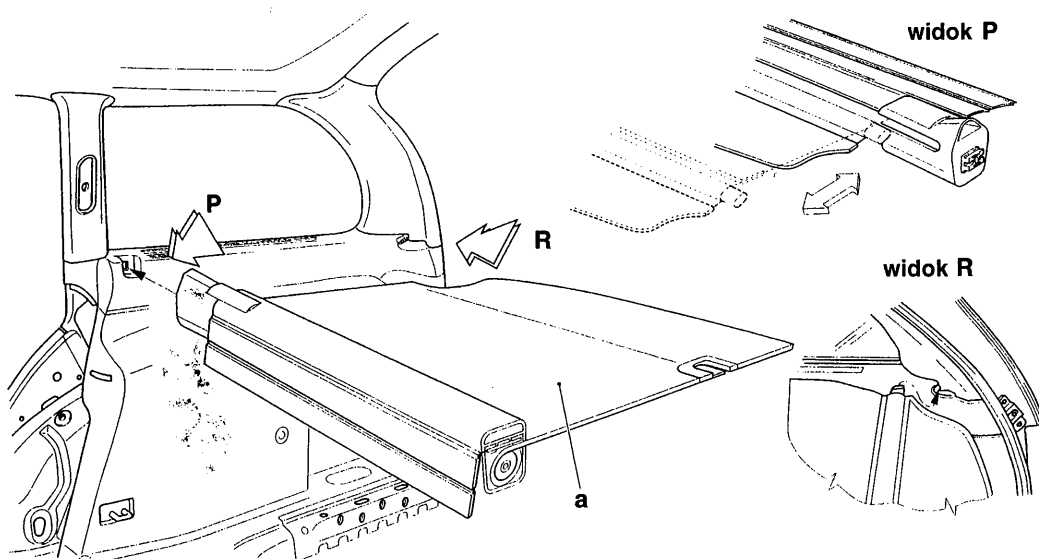
W samochodzie Skoda Octavia półka tylna zasłania wnętrze bagażnika nieco poniżej górnej krawędzi oparcia tylnego siedzenia. Półka (rys. 15.96) jest wykonana jako wytłoczka z termicznie połączonych włókien syntetycznych. Zewnętrzna powierzchnia półki jest pokryta materiałem tekstylnym w szarym kolorze. Spód półki ma kolor czarny. Półka nie jest gładka, lecz ma wykonane specjalne przetłoczenia. W przednią krawędź półki jest wprasowana stalowa rurka, na której końcach są osadzone sworznie z tworzywa, służące do zamocowania półki w uchwytych nadwozia. Na tych sworzniach półka wychyla się podczas unoszenia drzwi tyłu nadwozia. Sworznie te można wysunąć z uchwytów i samą półkę umieścić za oparciem tylnego siedzenia. Krawędź tylna półki jest usztywniona walcowatym wzmoc-

nieniem. Półka jest podwieszona na dwóch cięgnach do drzwi tyłu nadwozia i one uchylają ją przy otwieraniu drzwi. Jeżeli nie chcemy, aby półka uchylała się podczas unoszenia drzwi, to należy odpiąć cięgna. Tekstylne cięgna przechodzące przez otwory w półce są na jednym końcu zakończone pętlą, a na drugim kuleczką. Po odpięciu cięgier kuleczki ściągają je do dołu.

W samochodzie Skoda Octavia Combi wnętrze bagażnika, nieco poniżej górnej krawędzi oparcia tylnego siedzenia, zasłania roleta (rys. 15.97). Roleta jest wykonana z tworzywa sztucznego i ma chropowaty deseń. Tylna część jest wzmocniona i zaopatrzona w uchwyt. Roleta jest zamocowana do listwy w kształcie walca, w której jest sprężyna zwijająca. Końce listwy są umieszczone w specjalnych otworach w osłonach bocznych.



Rys. 15.96. Półka tylna (Skoda Octavia)

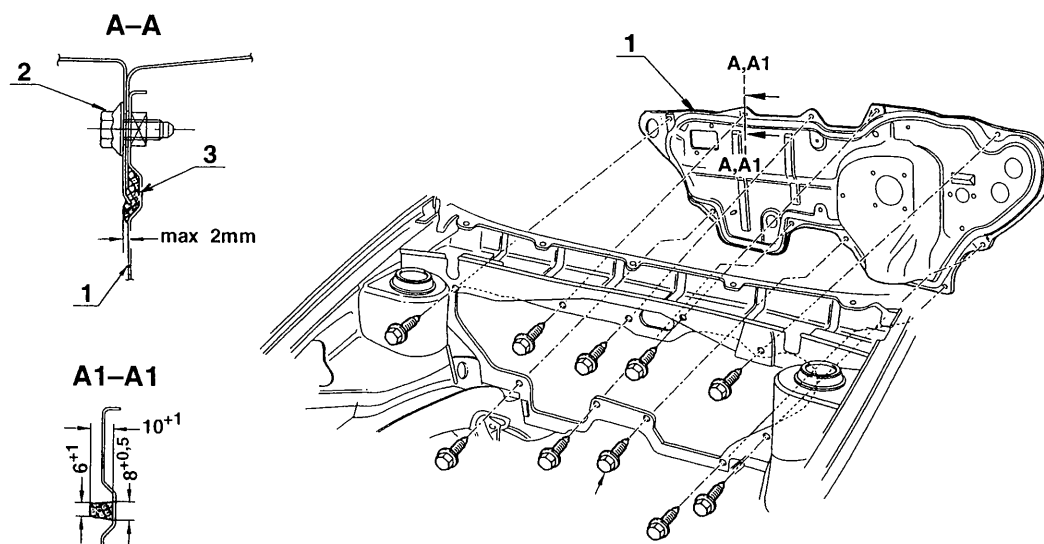


Rys. 15.97. Roletowa osłona wnętrza bagażnika (Octavia Combi)
a – osłona roletowa

15.15. ŚCIANA PRZEDNIA KABINY NADWOZIA

W szkielecie nadwozia między kabiną pasażerską a przedziałem silnika jest montowana jako samodzielny element pionowa ściana przednia, na której znajdują się: elementy wygłuszające, urządzenie ogrzewania lub ogrzewania i klimatyzacji wraz z kanałami rozprowadzającymi powietrze w przedniej części kabiny oraz zespół pedałów. Ściana ta jest montowana do nadwozia razem z innym elementem – centralną rurą nośną z zamontowanymi podzespołami.

Ściana przednia kabiny nadwozia jest wytłoczką z blachy stalowej usztywnioną dodatkowymi przetłoczeniami i są do niej przyspawane śruby służące do montażu innych podzespołów. Ściana ta z zamontowanymi podzespołami jest przykręcana do poprzecznej ściany szkieletu nadwozia za pomocą dziesięciu śrub (tę śrubę tworzy całość z podkładką), które są wkręcane od strony przedziału silnika. Przed montażem jest do przetłoczenia wykonanego na całym obwodzie nanoszona masa uszczelniająca (przekrój A1-A1 na rysunku 15.98), która po dokręceniu śrub dokładnie uszczelnia miejsce styku blach, co jest widoczne na przekroju A-A rysunku 15.98.



Rys. 15.98. Ściana przednia kabiny nadwozia

1 – ściana przednia, 2 – śruba, 3 – masa uszczelniająca

15.16. ZESPÓŁ PEDAŁÓW

Zespół pedałów lub inaczej kompletny wspornik z pedałami w samochodach Skoda Octavia i Octavia Combi ma kilka rozwiązań w zależności od typu i wyposażenia modelu samochodu. W celu maksymalnego ujednolicenia montażu kołnierz wspornika mocowany nakrętkami (na stanowisku pomocniczym) do ściany przedniej kabiny nadwozia jest we wszystkich wykonaniach identyczny.

Wspornik jest jeszcze mocowany dwoma uchwyty do centralnej rury nośnej. Jeden uchwyt jest ze stalowego płaskownika, a drugi jest powyginany dla łatwiejszej deformacji przy zderzeniu.

Głównym elementem zespołu pedałów jest wspornik, spawany z wytłoczek stalowych do którego są przymocowane pedały: sprzęgła, hamulca i przyspieszenia. Jeżeli w samochodzie jest zastosowana automatyczna skrzynka przekładniowa, to na wsporniku są tylko dwa pedały: hamulca i przyspieszenia.

Innym wykonaniem jest wspornik, do którego jest przymocowany pedał przyspieszenia, który steruje przyspieszaniem samochodu nie mechanicznie, ale przez silniczek elektryczny.

Pedały sprzęgła i przyspieszenia są wykonane z tworzywa sztucznego (konstrukcja kratownicy), natomiast pedał hamulca jest zgrzewany z wytłoczek stalowych. Oba wykonania pedałów są bardzo wytrzymałe na złamanie. Na stopki pedałów są nałożone gumowe nakładki. Powrót pedału hamulca do położenia wyjściowego zapewnia sprężyna powrotna. Sprężyny takiej nie ma przy pedale sprzęgła i przy pedale przyspieszenia. Pedały te są utrzymywane w położeniu wyjściowym przez cięgna w osłonach.

Pedał sprzęgła ma długość 236,5 mm, a jego

skok wynosi 150 mm (do oparcia o ogranicznik na podłodze).

Pedał hamulca ma również długość 236,5 mm, a jego maksymalny skok na który zezwala urządzenie wspomagania hamulców wynosi 172 mm. Pedał przyspieszenia ma w wykonaniu dla mechanicznego sterowania przyspieszeniem długość 196,5 mm, a jego skok do ogranicznika na podłodze wynosi 65 mm.

Pedał przyspieszenia w wykonaniu dla elektrycznego sterowania przyspieszeniem ma również długość 196,5 mm, ale jego skok do ogranicznika na podłodze wynosi 57 mm.

Długości pedałów są mierzone od środka stopki do osi sworznia, na którym pedał się obraca.

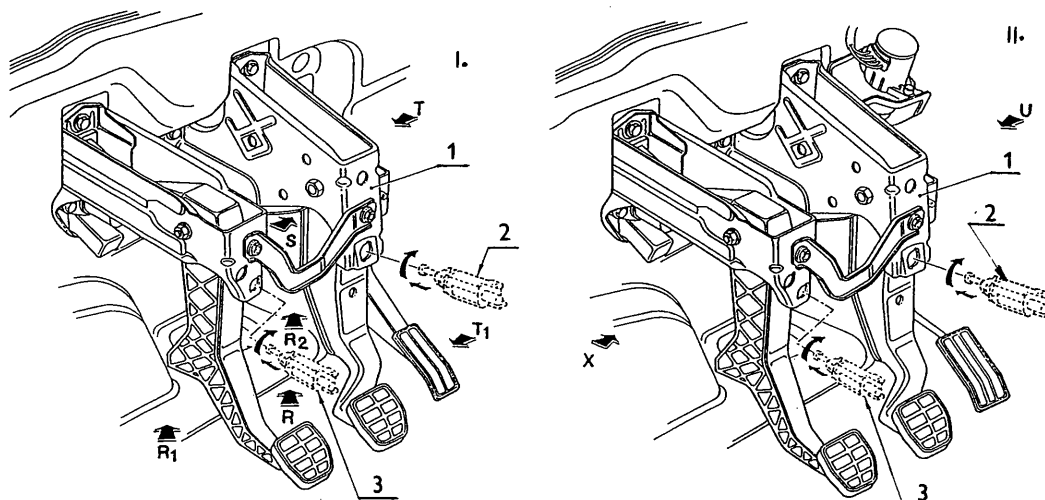
Na wsporniku nad pedałem hamulca jest wykonany specjalny otwór, w którym we wszystkich wykonaniach jest umieszczony (włożony i obrócony o 90°) przyciskowy włącznik. W samochodach z silnikiem benzynowym włącznik ten ma dwa zaciski i włącza światła hamowania. W samochodach z silnikiem wysokoprężnym włącznik ten ma cztery zaciski i wykonuje dwie funkcje. Jedną jest włączanie świateł hamowania, a drugą jest przekazywanie sygnału do elektronicznego urządzenia sterującego pracą silnika. Na wsporniku pedału sprzęgła jest też wykonany specjalny otwór do zamontowania przyciskowego włącznika. W samochodach z silnikiem benzynowym w otworze tym będzie w przyszłości umiesz-

czony włącznik służący do sterowania „tempo-matem” (regulatorem prędkości jazdy umożliwiającym utrzymywanie stałej prędkości jazdy). W samochodach z silnikiem wysokoprężnym włącznik jest montowany już teraz i służy podobnie jak włącznik przy pedale hamulca jako sensor dla elektronicznego urządzenia sterującego pracą silnika.

Od strony przyłączenia cięgna sterowania sprzęgłem jest do pedału sprzęgła przymocowany gumowy silentblok tłumiący wibracje.

Metalowe części zespołu pedałów są emaliowane na czarno, części z tworzywa są również w czarnym kolorze.

Na rysunku 15.99 są przedstawione zespoły pedałów, a strzałkami są zaznaczone kierunki spojrzenia na poszczególne elementy, które są następnie pokazane na rysunkach od 15.100 do 15.103. Zespół pedałów jest zunifikowany z innymi samochodami produkowanymi przez koncern VW.

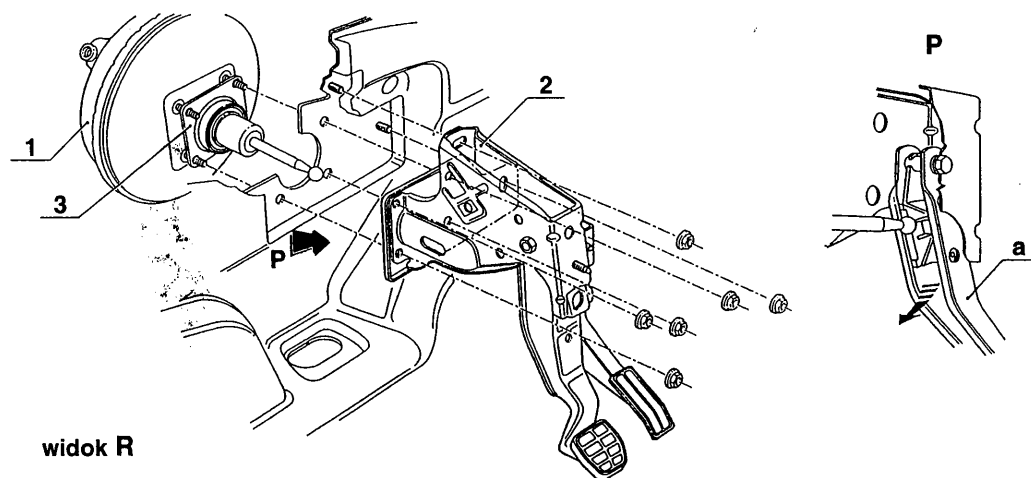


Rys. 15.99. Wzorniki z pedałami

I – wykonanie dla mechanicznego sterowania przyspieszeniem,

II – wykonanie dla elektrycznego sterowania przyspieszeniem,

1 – wzornik z pedałami, 2 – przycisk świateł hamowania, 3 – przycisk



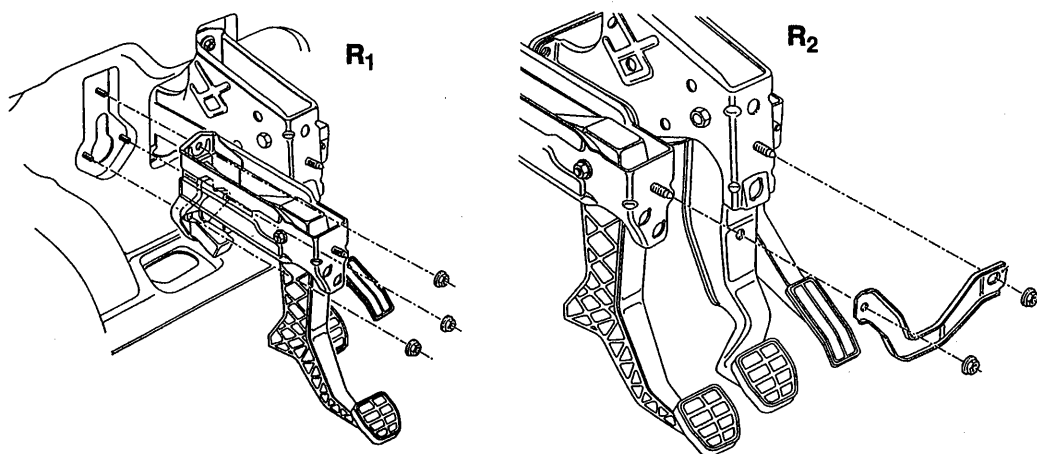
widok R

Rys. 15.100. Pedał hamulca (zamontowanie)
(widok R, rys. 15.99)

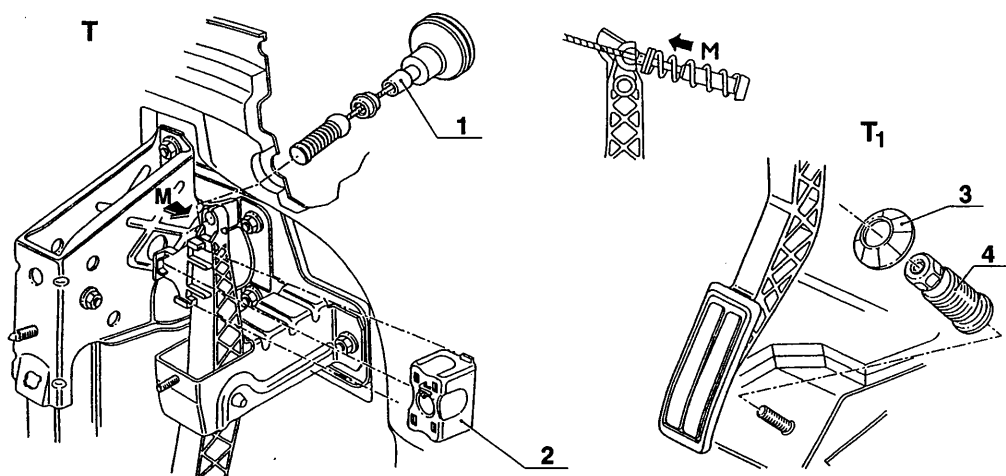
1 – urządzenie wspomagania hamulców,

2 – kompletny pedał hamulca, 3 – uszczelka

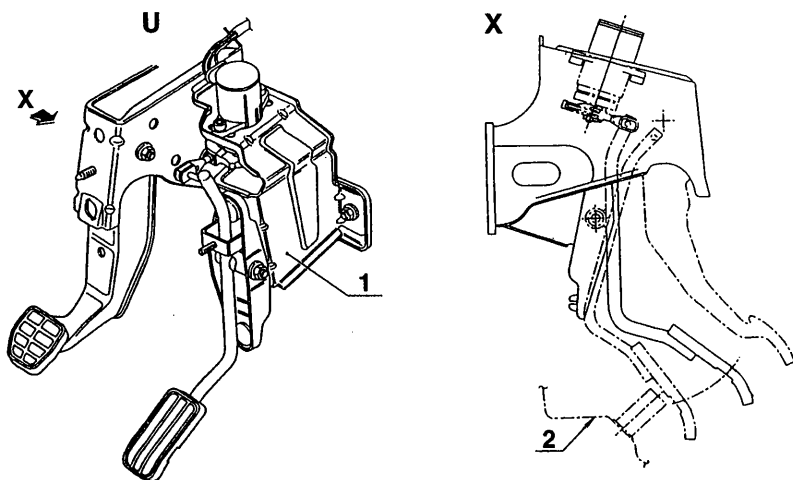
a – w celu połączenia pedału z urządzeniem wspomagania należy nacisnąć na pedał



Rys. 15.101. Pedał sprzęgła i łącznik wsporników pedałów
(widok R₁ i R₂, rys. 15.99)



Rys. 15.102. Pedał przyspieszenia (sterowanie mechaniczne przyspieszeniem)
(widok T i T₁, rys. 15.99)
1 – cięgno sterowania, 2 – ciężarek wyrównawczy, 3 – nakrętka, 4 – ogranicznik



Rys. 15.103. Pedał przyspieszenia (sterowanie elektryczne przyspieszeniem)
(widok U i X, rys. 15.99)
1 – wspornik pedałów, 2 – podłoga

15.17. TABLICA ROZDZIELCZA

W opisie tym jako kompletna tablica rozdzielcza należy rozumieć wszystkie części tablicy rozdzielczej, które są na stanowisku pomocniczym zamontowane na centralnej rurze nośnej.

Przed zamontowaniem tablicy rozdzielczej najpierw jest do rury nośnej montowany kompletny wał kierownicy i poduszka powietrzna pasażera. Jeżeli poduszka nie jest montowana, to na centralnej rurze nośnej nie ma wsporników do zamocowania poduszki. Kawałki filcu są naklejone na te miejsca rury nośnej, gdzie dotyka tablica rozdzielcza. Tablica rozdzielcza po nasunięciu na centralną rurę nośną jest mocowana do niej sześcioma śrubami.

Na środku tablicy rozdzielczej znajduje się kratka wylotu powietrza na przednią szybę, a przy jej bokach są otwory wylotowe osłonięte kratką (rys. 15.104).

W miejscu, gdzie za tablicą rozdzielczą jest umieszczona poduszka powietrzna pasażera, powierzchnia tablicy jest nacięta, tak jak to widać na rysunku i w momencie uruchomienia poduszki odchyła się do góry. Jeżeli poduszka powietrzna nie jest montowana, to powierzchnia tablicy w tym miejscu jest gładka, bez nacięcia.

Częścią korpusu tablicy rozdzielczej jest również układ rozprowadzania powietrza w przedniej części nadwozia, który po zamontowaniu centralnej rury nośnej z tablicą rozdzielczą do nadwozia jest połączony z kanałami doprowadzającymi powietrze do tylnej części nadwozia.

Po przymocowaniu tablicy rozdzielczej do centralnej rury nośnej następuje montaż jej środkowej części (rys. 15.105) oraz montaż zestawu wskaźników, przełączników, zaślepek, ewentualnie radia (rys. 15.106) i na część środkową za pomocą sprężystych zaczepów jest montowana osłona (rys. 15.107).

Wszystkie włączniki i przełączniki na tablicy rozdzielczej są osadzone w sprężystych zaczepach na wcisk.

W osłonie zestawu wskaźników są umieszczone trzy regulowane dysze nawiewu, a osłona jest przykręcona ośmioma śrubami (rys. 15.107). Następnie na wał kierownicy jest montowany przełącznik wielofunkcyjny i w lewej części tablicy rozdzielczej jest umieszczana tablica bezpieczników.

Tak przygotowana montażowo tablica rozdzielcza jest następnie przykręcana z obu końców dwiema śrubami do uchwyty, które są zamocowane do przednich słupków szkieletu nadwozia (rys. 15.108).

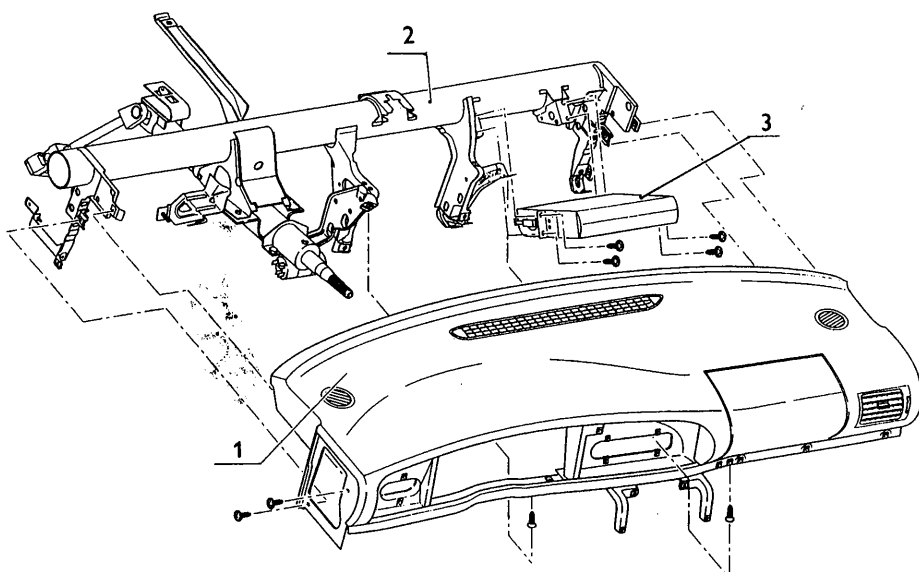
Zestaw wskaźników

Zestaw wskaźników jest samodzielnym podzespołem wchodzącym w skład kompletnej tablicy rozdzielczej. Jest wykonywany w dwóch wersjach: dla samochodów z wyposażeniem LX i dla samochodów z wyposażeniem GLX i SLX.

Wskaźniki są umieszczone w obudowie z tworzywa sztucznego i osłonięte wygiętym szkłem organicznym. Zestaw wskaźników jest umocowany do tablicy rozdzielczej za pomocą dwóch kołków w dolnej części i dwóch śrub wkręcanych w górną część. Zestaw wskaźników jest połączony z instalacją elektryczną dwoma 32-stykowymi złączami konektorowymi (jedno nie jest wykorzystane całkowicie), które różnią się kolorem i kształtem zaczepów mocujących.

W zestawie wskaźników znajdują się dwa duże, okrągłe, analogowe wskaźniki: prędkościomierz i obrotomierz, a także wskaźnik temperatury cieczy chłodzącej, wskaźnik poziomu paliwa, lampka sygnalizacyjna świateł drogowych, lampki sygnalizacyjne kierunkowskazów i zestaw lampek kontrolno-sygnalizacyjnych.

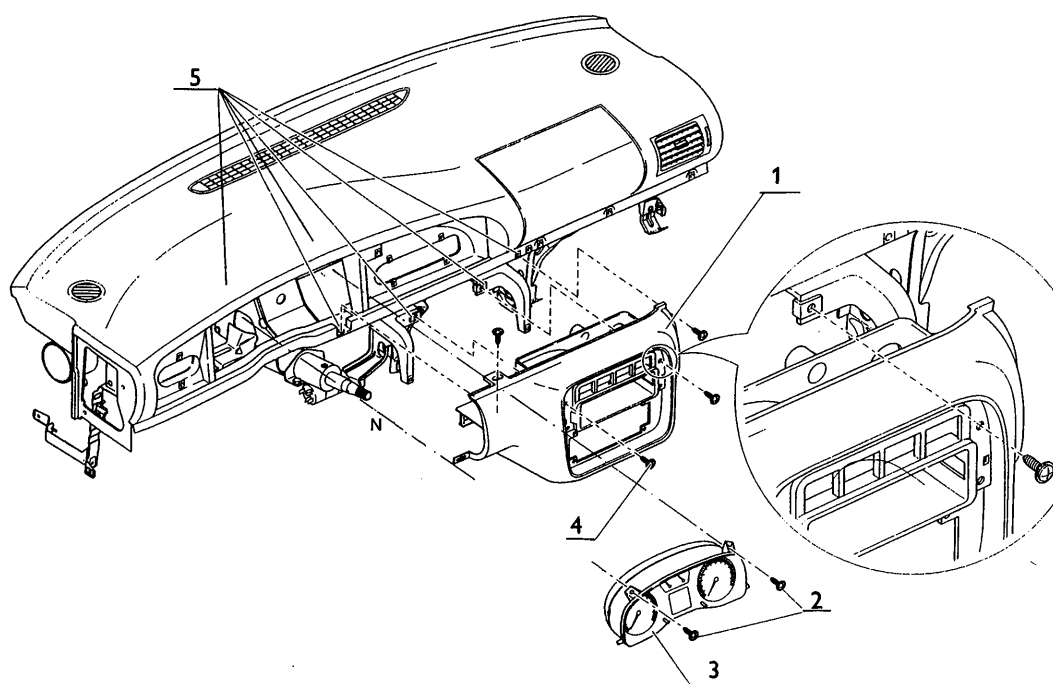
Zestaw lampek kontrolno-sygnalizacyjnych w ze-



Rys. 15.104. Mocowanie tablicy rozdzielczej do centralnej rury nośnej

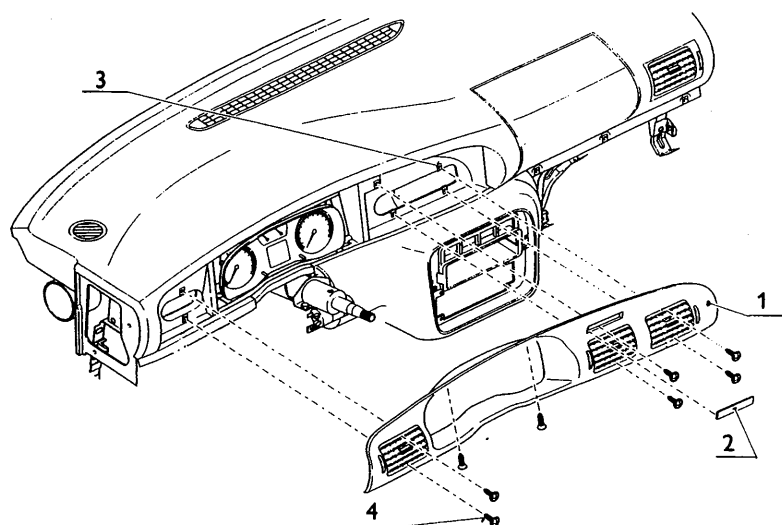
Tablica rozdzielcza jest w dwóch wykonaniach: z poduszką powietrzną dla pasażera i bez poduszki (wtedy nie ma na rurze centralnej uchwyty dla poduszki)

1 – tablica rozdzielcza, 2 – centralna rura nośna, 3 – poduszka powietrzna (jeżeli jest montowana)



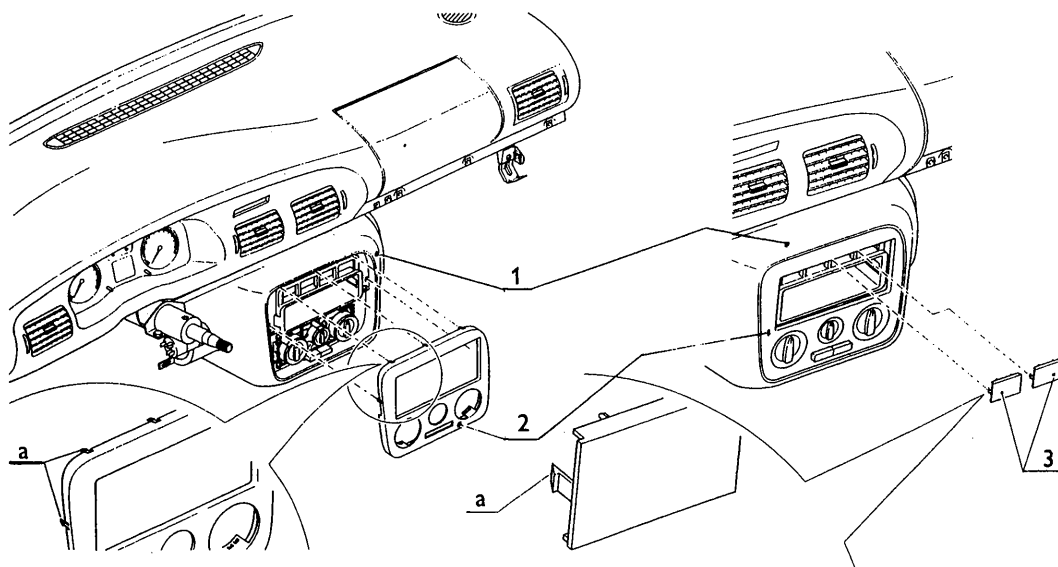
Rys. 15.105. Montaż części środkowej tablicy rozdzielczej

1 – część środkowa tablicy rozdzielczej, 2 – wkręt $4,2 \times 16$, 3 – zestaw wskaźników, 4 – wkręt $4,2 \times 16$, 5 – nakrętka $4,2 \times 12 \times 16$



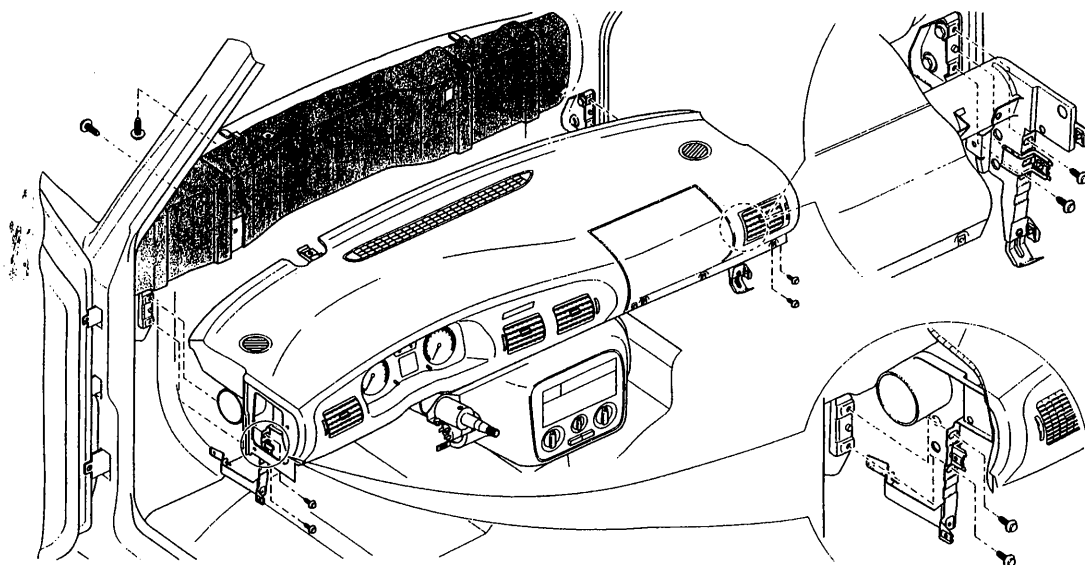
Rys. 15.106. Montaż osłony zestawu wskaźników

1 – osłona zestawu wskaźników, 2 – nakładka, 3 – nakrętka ST $4,2 \times 12 \times 16$, 4 – wkręt $4,2 \times 16$



Rys. 15.107. Montaż przełączników i osłon na środkowej części tablicy rozdzielczej

1 – część środkowa tablicy rozdzielczej, 2 – osłona, 3 – zaślepka, a – zaczep sprężysty



Rys. 15.108. Montaż kompletnej tablicy rozdzielczej do nadwozia
(widok na boki tablicy)

stawie wskaźników dla wyposażenia LX zawiera 15 lampek (w pięciu rzędach po 3 lampki) i jest umieszczony między dużymi wskaźnikami analogowymi. W dolnej części obrotomierza jest umieszczony zegar cyfrowy, a w prędkościomierzu znajduje się dzienny i całkowity licznik kilometrów. W zestawie wskaźników dla wyposażenia GLX i SLX lampki kontrolno-sygnalizacyjne są umieszczone identycznie, ale zamiast zegara cyfrowego jest na dole obrotomierza umieszczony wyświetlacz komputera samochodowego. Na wyświetlaczu tym są wyświetlane następujące informacje: temperatura zewnętrzna, chwilowe zużycie paliwa, średnie zużycie paliwa, średnia prędkość, ostrzeżenie o jeździe bez przerwy dłuższej niż 2 godziny.

Wyboru funkcji komputera samochodowego dokonuje się przyciskiem umieszczonym na prawej części przełącznika wielofunkcyjnego pod kołem kierownicy. W tym samym miejscu jest również przycisk RESET. Można również wybrać funkcje wyświetlania aktualnego czasu.

Źródłem światła w większości lampek kontrolno-sygnalizacyjnych są diody LED. Również oświetlenie zestawu wskaźników (włącza się przy włączeniu świateł pozycyjnych) jest wykonane na diodach LED i światłowodach w kolorze pomarańczowo-czerwonym. Intensywność świecenia można regulować potencjometrem umieszczonym we włączniku oświetlenia. Po wykonanej regulacji jego obrotową gałkę należy wcisnąć w gałkę włącznika, aby nie przeszkadzała.

W zestawie wskaźników jest także umieszczony akustyczny sygnalizator włączonych świateł, który wydaje dźwięk ostrzegawczy, jeżeli przy włączonym oświetleniu został wyjęty kluczyk z włącznika zapłonu i zostały otworzone drzwi od strony

kierowcy. Sygnałem akustycznym może być również sygnalizowane przekroczenie prędkości 120 km/h (możliwe do ustawienia tylko testerem w serwisie). Jednym krótkim dźwiękiem jest sygnalizowane zaświecenie się lampki rezerwy paliwa. Trzema krótkimi dźwiękami jest sygnalizowane: przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej temperatury cieczy chłodzącej, zbyt niski poziom cieczy chłodzącej w zbiorniku wyrównawczym, zbyt niskie ciśnienie oleju, zbyt niski poziom płynu hamulcowego.

Po raz pierwszy w fabryce Skody został w modelu Octavia zastosowany prędkościomierz elektroniczny i nie ma mechanicznego napędu prędkościomierza ze skrzynki przekładniowej.

We wszystkich samochodach na wyświetlaczu kilometrów jest także wyświetlana informacja o konieczności przeglądu samochodu. W przypadku gdy z jego przebiegu wynika konieczność wymiany oleju, wyświetlany jest napis OIL. Przeglądy serwisowe są sygnalizowane napisem INSP. Szczegółowe informacje o rozmieszczeniu i funkcji lampek kontrolno-sygnalizacyjnych oraz o funkcji innych wskaźników są podane w „Instrukcji obsługi samochodu”, dołączanej do każdego nowego samochodu.

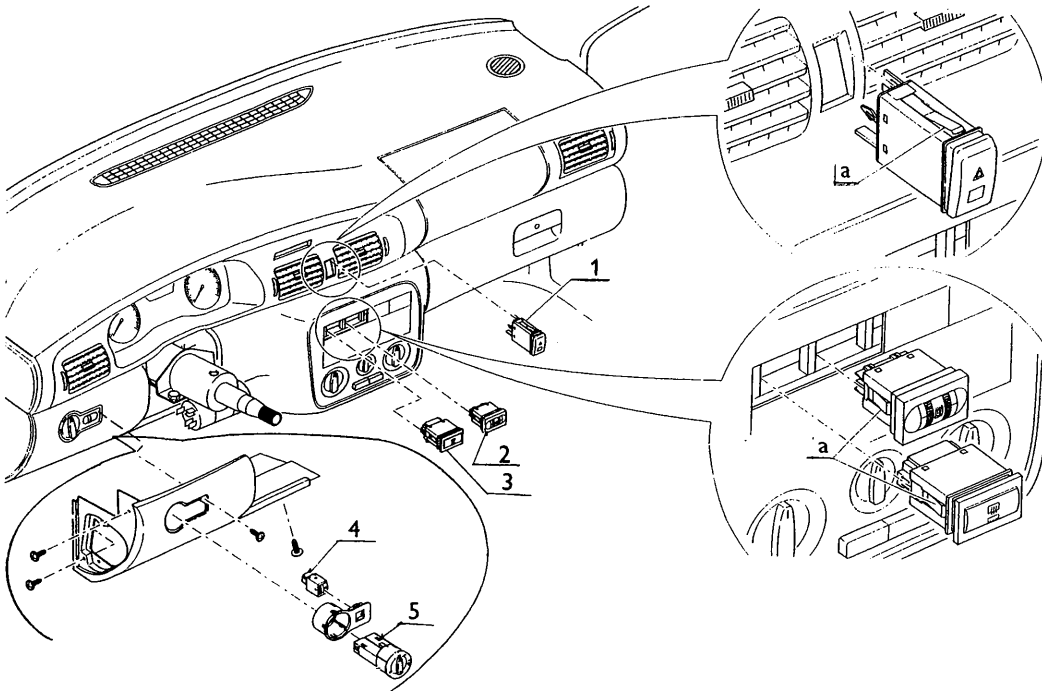
Części montowane po wmontowaniu do nadwozia ściany przedniej i centralnej rury nośnej

Po zamontowaniu kompletnej ściany przedniej kabiny (z kanałami rozprowadzania powietrza, ogrzewaniem, zespołem pedałów itd.) i centralnej rury nośnej (z wałem kierownicy, poduszką powietrzną pasażera i tablicą rozdzielczą) do wnętrza kabiny są montowane jeszcze inne części.

Po lewej stronie wału kierownicy jest zamontowany (stykając się z dolną krawędzią tablicy rozdzielczej) panel z wielofunkcyjnym włącznikiem oświetlenia i włącznikiem regulacji pochylenia światła reflektorów głównych (rys. 15.109). Wielofunkcyjny włącznik oświetlenia włącza i wyłącza światła pozycyjne i światła drogowe lub mijania w zależności od ustawienia lewej dźwigni przełącznika wielofunkcyjnego na kierownicy. Wyciągnięcie gałki włącznika powoduje włączenie

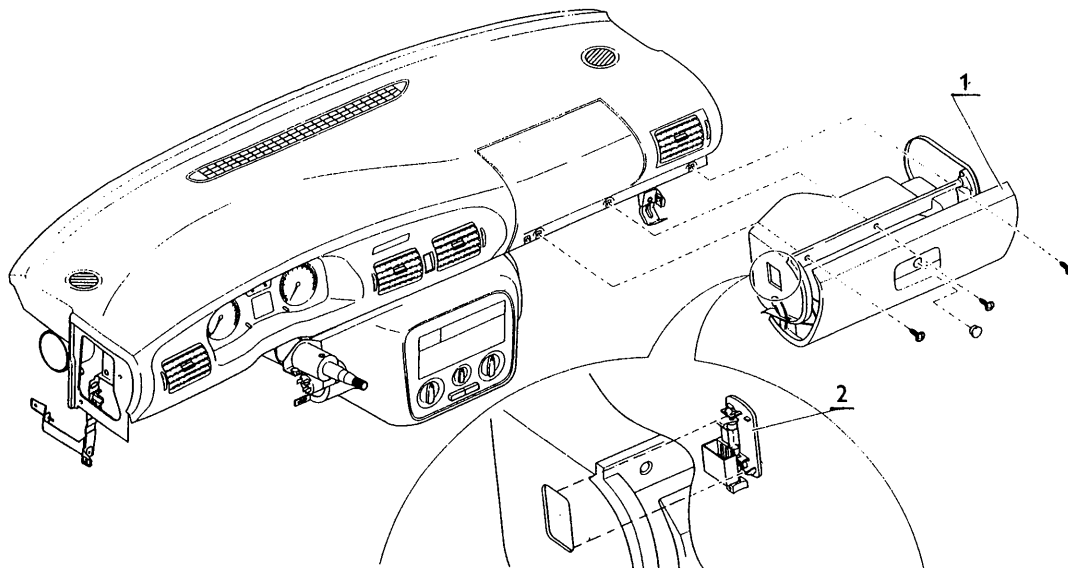
przednich świateł przeciwmgłowych, a dalsze wyciągnięcie włączenie tylnych świateł przeciwmgłowych. W tym włączniku jest także umieszczony regulator intensywności oświetlenia zestawu wskaźników.

Po prawej stronie tablicy rozdzielczej znajduje się schowek (rys. 15.110), którego wnętrze może być oświetlone lampką. Boki tablicy rozdzielczej są osłonięte osłonami umocowanymi sprężystymi zaczepami (rys. 15.111).



Rys. 15.109. Montaż panelu z włącznikami i włączników

1 – włącznik świateł awaryjnych, 2 – regulowany rezystor podgrzewania siedzeń, 3 – włącznik ogrzewania szyby tylnej, 4 – włącznik korekty pochylenia reflektorów, 5 – obrotowy włącznik świateł, a – zaczep sprężysty



Rys. 15.110. Montaż schowka w tablicy rozdzielczej

1 – schowek, 2 – lampka oświetlenia wnętrza schowka

Wał kierownicy jest osłonięty górną i dolną osłoną, a pod tablicą rozdzielczą jest też zamocowana osłona (rys. 15.112).

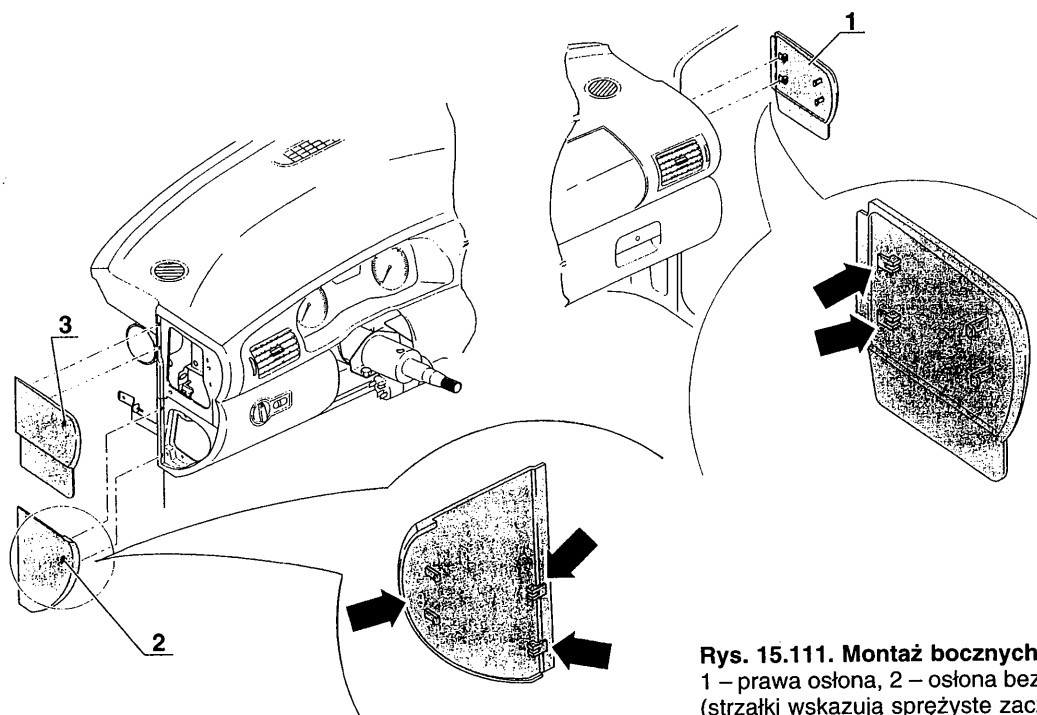
Samodzielnym elementem montażowym jest dwuczęściowa konsola (rys. 15.113) zakrywająca zewnętrzny mechanizm zmiany biegów i mocowanie dźwigni hamulca awaryjnego.

Na konsoli są umieszczone: przednia i tylna popielniczka, ramki z osłonami dźwigni zmiany biegów i dźwigni hamulca awaryjnego (jeżeli jego osłona jest ze skóry). Przednia część konsoli jest przykręcona do wzmocnienia podłogi nadwozia dwiema śrubami w otworze przedniej popielniczki i dwiema śrubami w otworze dźwigni

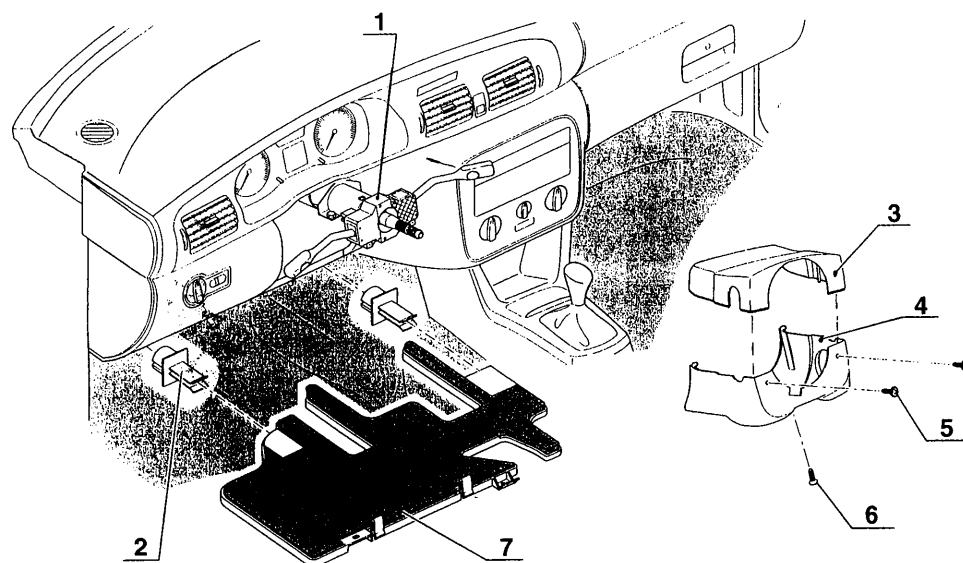
zmiany biegów. Tylna część jest wsunięta zaczepami z tworzywa w część przednią i przykręcona dwiema śrubami do wspornika dźwigni hamulca awaryjnego.

W przedniej popielniczce jest również osadzona zapalniczka z podświetlaną obwódką. Ramki z osłonami są umocowane sprężystymi zaczepami w otworach konsoli. Konsola ma dwa wykonania osłony dźwigni zmiany biegów. Jedno wykonanie jest dla dźwigni mechanicznej zmiany biegów, a drugie dla automatycznej.

Tablica rozdzielcza jest standardowo wykonywana w dwóch odcieniach koloru szarego.

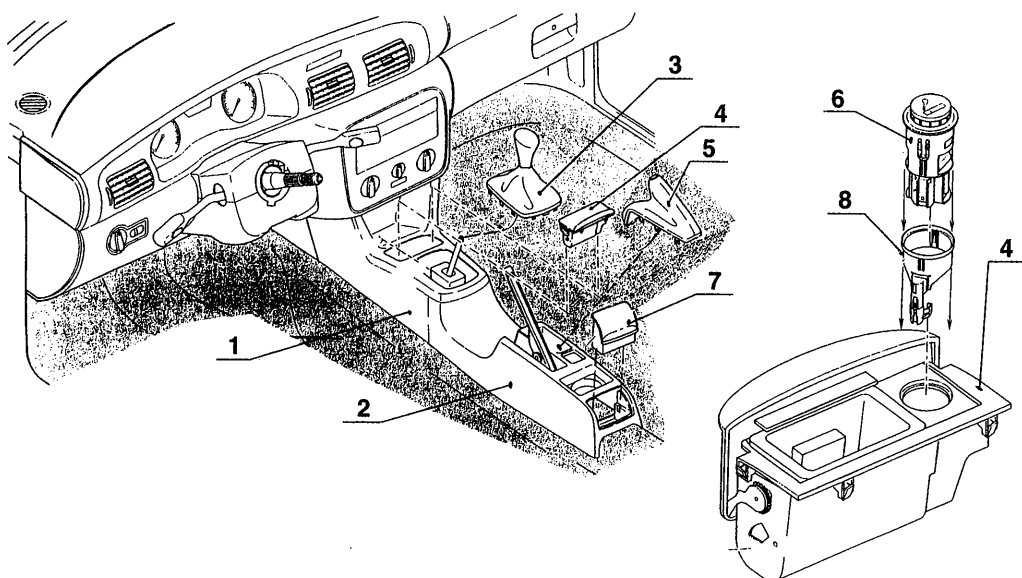


Rys. 15.111. Montaż bocznych osłon tablicy rozdzielczej
1 – prawa osłona, 2 – osłona bezpieczników, 3 – lewa osłona (strzałki wskazują sprężyste zaczepy)



Rys. 15.112. Montaż osłony wału kierownicy i osłony pod tablicą rozdzielczą

1 – przełącznik wielofunkcyjny, 2 – zaczepy do mocowania osłony, 3 – górna osłona wału kierownicy, 4 – dolna osłona wału kierownicy, 5 – śruba M3 × 8, 6 – śruba M5 × 15, 7 – osłona pod tablicą rozdzielczą



Rys. 15.113. Konsola (przednia i tylna część), popielniczki, osłona dźwigni zmiany biegów, osłona dźwigni hamulca awaryjnego

1 – przednia część konsoli, 2 – tylna część konsoli, 3 – osłona dźwigni zmiany biegów, 4 – przednia popielniczka, 5 – osłona dźwigni hamulca awaryjnego, 6 – zapalniczka, 7 – tylna popielniczka, 8 – oprawka żarówki

Przełącznik wielofunkcyjny

Przełącznik zespolony jest umieszczony pod kołem kierownicy. Jego lewa dźwignia włącza i wyłącza kierunkowskazy, światła drogowe i mijania oraz sygnał świetlny.

Jego prawa dźwignia włącza i wyłącza wycieraczki i spryskiwacze. Sposób posługiwania się przełącznikiem jest szczegółowo opisany w „Instrukcji obsługi samochodu”.

Przełącznik zespolony składa się z dwóch części. Część lewa jest nasunięta na rurę wału kierownicy i przymocowana stalową obejmą ścisnącą śrubą. Obejma ściska ponacinany kołnierz z tworzywa sztucznego, będący częścią obudowy. Część prawa jest zatrzaskowo połączona z częścią lewą.

Na przełączniku wielofunkcyjnym jest jeszcze umieszczony element kontaktowy poduszki powietrznej, jeżeli jest ona montowana. Jeżeli poduszka nie jest montowana, to lewa część przełącznika jest inna. Na części lewej znajduje się jeszcze styk kontaktowy elektrycznego połączenia przycisku sygnału dźwiękowego.

W lewej części przełącznika jest również umieszczony mechanizm samoczynnego wyłączania świateł kierunkowskazów przy powrocie koła kierownicy do jazdy na wprost. Przy włączeniu kierunkowskazu wysuwa się sprężysta dźwignia z tworzywa sztucznego, a przy powrotnym ruchu koła kierownicy chowa się ona z powrotem naciśnięta przez zabierak umieszczony na kole kierownicy i dopływ prądu do lamp kierunkowskazów zostaje przerwany.

Połączenie przełącznika wielofunkcyjnego z instalacją elektryczną samochodu jest wykonane

dwoma dwuczęściowymi złączami, których jedna część jest zawsze na obudowie przełącznika, a druga na włączce elektrycznej.

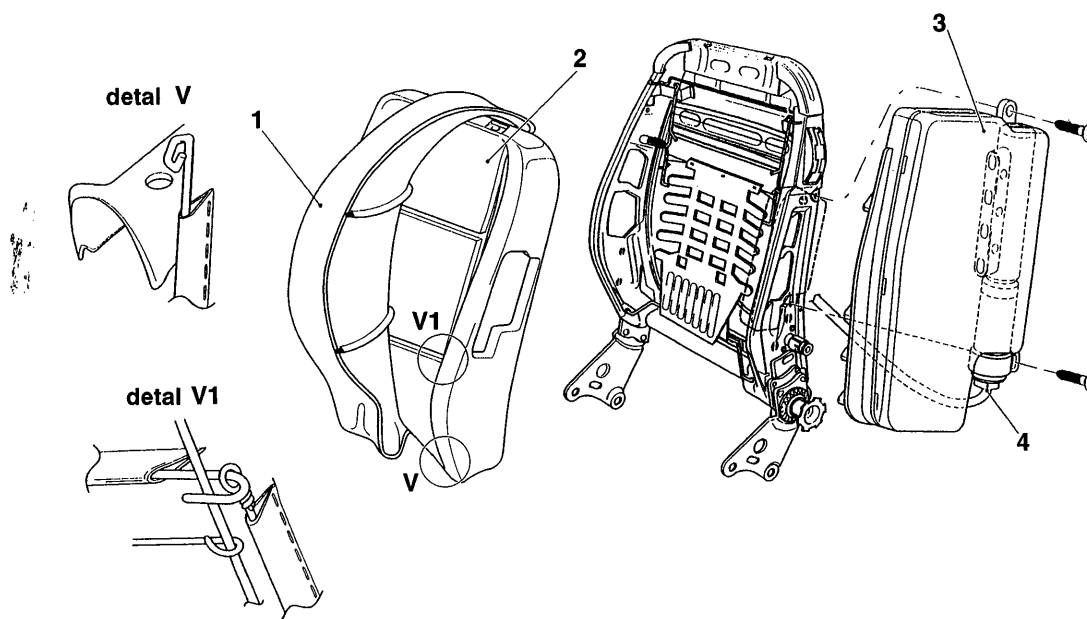
Przełącznik zespolony jest nierozbieralny, ale w razie uszkodzenia nie trzeba wymieniać całego przełącznika tylko albo jego lewą część, albo prawą.

15.18. PODUSZKI POWIETRZNE

W celu zwiększenia bezpieczeństwa kierowcy i pasażera na przednim siedzeniu w przypadku zderzenia samochodu montowane są poduszki powietrzne. Zgodnie z ogólnosiwiatową tendencją ochrony jadących przed skutkami zderzenia również fabryka Skoda wyposaża samochody Octavia i Octavia Combi w poduszki powietrzne, które w niektórych odmianach należą do wyposażenia dodatkowego, a w innych można je zamówić przed kupnem samochodu jako wyposażenie dodatkowe.

Trzeba zwrócić uwagę, że skuteczne działanie poduszek ma tylko wtedy miejsce, gdy jadący ma zapięte pasy bezpieczeństwa. W samochodach Skoda Octavia i Octavia Combi są zawsze montowane pasy bezpieczeństwa (dla przednich siedzeń z napinaczami).

Poduszka powietrzna może być zamontowana tylko przed kierowcą (jest wtedy w kole kierownicy) lub przed kierowcą i pasażerem przedniego siedzenia (poduszka dla pasażera jest w tablicy rozdzielczej). Montowane są również poduszki powietrzne z boku oparcia przednich siedzeń (od strony drzwi), które mają chronić klatki piersiowe i biodra jadących w przypadku zderzenia bocznego.



Rys. 15.114. Montaż poduszki bocznej w oparciu siedzenia przedniego

1 – pokrycie oparcia, 2 – pianka poliuretanowa, 3 – moduł poduszki powietrznej, 4 – instalacja elektryczna poduszki powietrznej

Poduszki boczne są umieszczone w wycięciach wykonanych w piance poliuretanowej oparcia i zamocowane do ramy oparcia. Montowane są jedynie do tych siedzeń, które mają regulację podparcia lędźwiowego. Szew na pokryciu tapicerskim oparcia jest w miejscu umieszczenia poduszki tak wykonany, że w momencie uruchomienia poduszki dochodzi do jego rozerwania.

Czujnik tej poduszki jest umieszczony na poprzeczce podłogi pod siedzeniem, natomiast jednostka elektroniczna sterująca uruchomieniem poduszki jest wspólna z poduszkami czołowymi.

Uruchomienie poduszki bocznej następuje przy uderzeniu bokiem samochodu w nieodeformowalną barierę z prędkością 28 km/h i wyższą.

Działanie poduszki powietrznej jest sterowane układem elektronicznym, który jest wyposażony w elektromechaniczny czujnik zderzenia (czujnik opóźnienia). Układ elektroniczny wysyła impuls do odpalenia naboju gazowego poduszki i nieszkodliwy dla zdrowia gaz napędza błyskawicznie poduszkę. Gotowość do działania poduszki powietrznej jest sygnalizowana lampką w zestawie wskaźników. Jeżeli wszystko działa prawidłowo, to po włączeniu zapłonu lampka ta zaświeci się i zgaśnie po 8 sekundach. Jeżeli w układzie występuje jakaś nieprawidłowość, to lampka nie gaśnie i wtedy należy niezwłocznie udać się do serwisu Skody w celu usunięcia usterki.

Zaprogramowane wartości opóźnienia przy których następuje napętnienie się poduszki muszą być takie, by do odpalenia naboju gazowego nie dochodziło przy maksymalnym opóźnieniu, jakie może być w normalnych warunkach osiągnięte podczas hamowania. Wartość opóźnienia jest ustalana zarówno drogą obliczeń, jak i prób.

Ostony poduszek zarówno na kole kierownicy, jak i przed pasażerem zostają rozerwane podczas odpalenia naboju gazowego i zwalniają miejsce dla napętniającej się poduszki. Napętnienie się poduszki trwa ułamki milisekund.

Informacje o poduszkach powietrznych są podane tylko w minimalnym zakresie, ponieważ zabroniona jest jakakolwiek manipulacja lub demontaż poduszki i części z nią połączonych. Niefachowe obchodzenie się z poduszką jest niebezpieczne dla życia. Do odpalenia naboju gazowego może dojść nie tylko w wyniku zderzenia, ale także np. w przypadku zwarcia w instalacji elektrycznej poduszki. We wszystkich samochodach Skoda Octavia i Octavia Combi konieczne trzeba odłączyć akumulator przy jakiegokolwiek ingerencji w układ elektryczny i podłączonych odbiorników.

Usterki w działaniu poduszek mogą być usuwane tylko przez serwis Skody.

15.19. SIEDZENIA SAMOCHODU

W zależności od wyposażenia samochodu siedzenia są w różnych wykonaniach i z różnym rodzajem tekstylnego pokrycia. Siedzenia przednie i tylne są wyposażone w zagłówki, które mają regulowaną wysokość. Zagłówki przednich siedzeń można dodatkowo nachylać. Zagłówki można wyjmować z oparc po zwolnieniu zabezpieczenia.

Ramy siedzeń są spawane z wytłoczek z blachy stalowej i stalowego drutu. Na ramie jest zamocowana pianka poliuretanowa, obciągnięta materiałem tekstylnym.

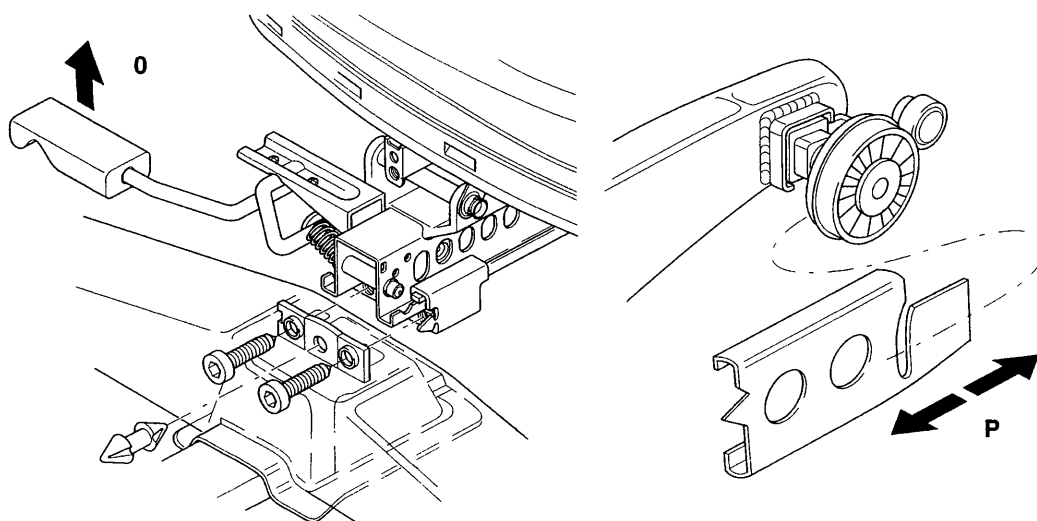
Siedzenia przednie

Siedzenia przednie samochodów Skoda Octavia i Octavia Combi są identyczne. Siedzenia przednie (rys. 15.115...15.119) we wszystkich wykonaniach są przesuwane i blokowane w kilku położeniach na długości 234 mm.

Zwolnienie blokady przesuwu odbywa się uchwytem umieszczonym pod spodem siedzenia (przy jego przedniej krawędzi). Listwa z blokadą jest przykręcona do uchwyty na podłodze dwiema śrubami M8. W tylnej części ramy siedzenia znajdują się uchwyty z poziomo wykonanymi otworami, w które są wsunięte sworznie centrowane w otworze gumowym wkładem. Na sworzniu jest osadzona rolka z tworzywa z dodatkowym kółkiem regulującym docisk rolki do prowadnic. Prowadnice wewnątrz których toczą się rolki są przyspawane do podłogi nadwozia.

Oparcia przednich siedzeń we wszystkich wykonaniach mają płynną regulację zmiany kąta ustawienia oparcia względem siedziska. Mechanizm regulacji położenia oparcia umieszczony na lewym i prawym boku siedzenia łączy stalowa rurka. Zmiana kąta ustawienia oparcia odbywa się przez obracanie pokręteł umieszczonym zawsze na oparciu od strony drzwi. Mechanizm regulacji położenia oparcia jest nierozbieralny. W celu uzyskania maksymalnego odchylenia oparcia do tyłu należy przedtem wyjąć zagłówek. We wszystkich wersjach wyposażenia można regulować wysokość siedzenia kierowcy, natomiast w wersji wyposażenia SLX można również regulować wysokość siedzenia pasażera (w wersji GLX takie siedzenie można zamówić tylko w ramach wyposażenia dodatkowego).

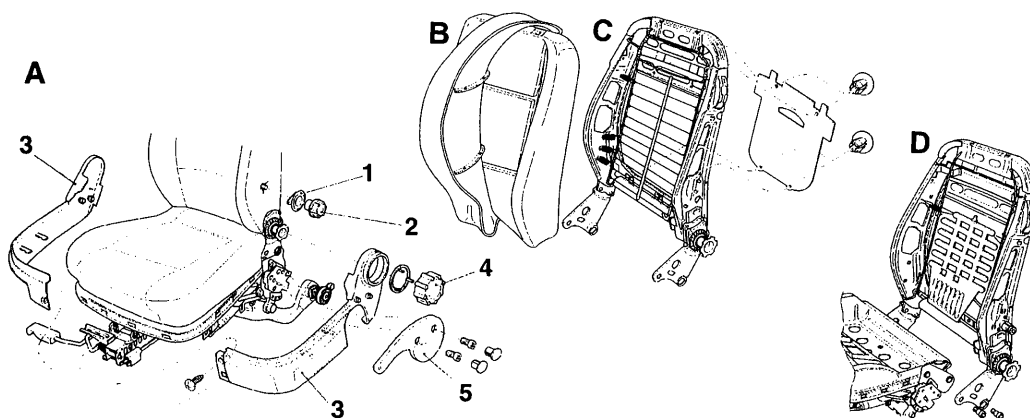
Mechanizm regulacji wysokości siedzenia jest



Rys. 15.115. Mocowanie siedzenia przedniego do podłogi nadwozia

(mocowanie w przedniej części)

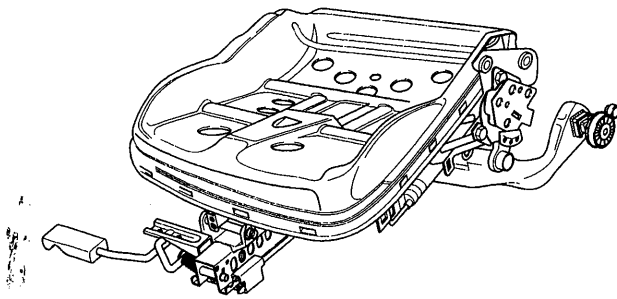
O – odbezpieczenie, P – kierunek przesuwu



Rys. 15.116. Szkielet siedzenia, pianka poliuretanowa i pokrycie oparcia

A – osłony mechanizmów siedzenia, B – pianka poliuretanowa i pokrycie oparcia, C – szkielet oparcia siedzenia przedniego, D – rama siedzenia i regulacja podparcia lędźwiowego

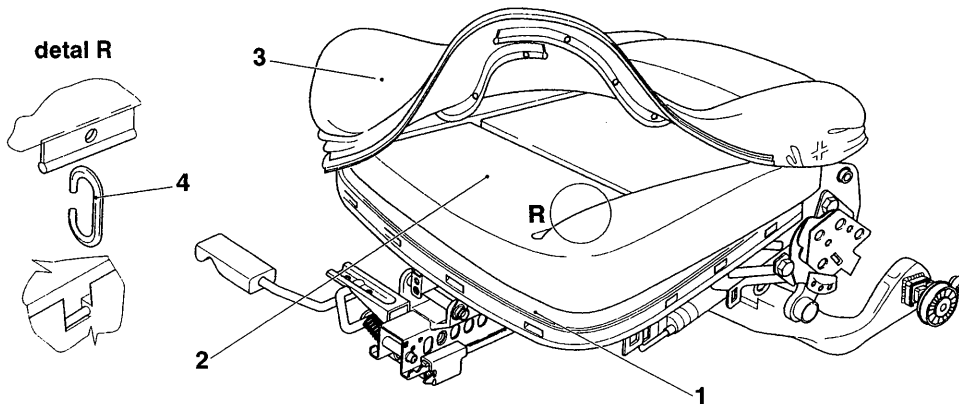
1 – przelotka, 2 – pokrętko regulacji podparcia lędźwiowego, 3 – osłona (lewa i prawa), 4 – pokrętko regulacji pochylenia oparcia siedzenia, 5 – dźwignia regulacji wysokości siedzenia



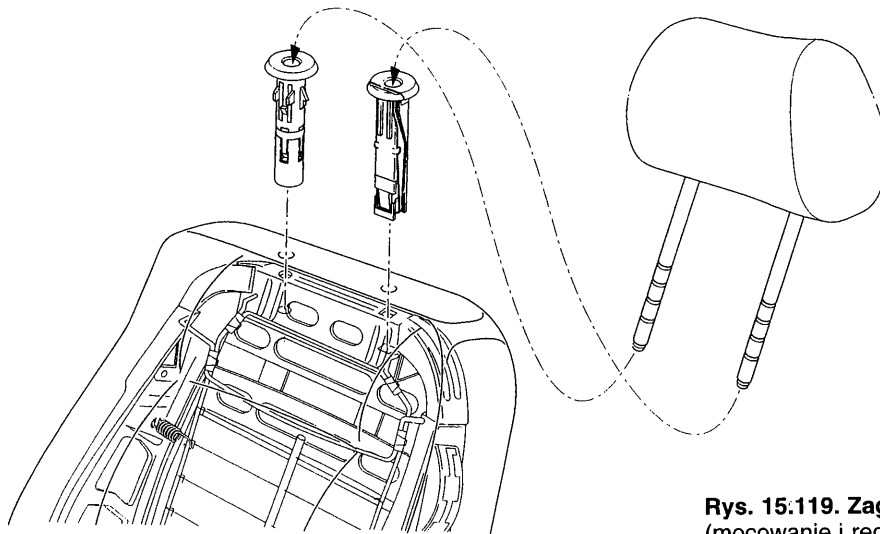
Rys. 15.117. Szkielet (odkryty) siedziska siedzenia przedniego

Oparcia siedzeń w wersjach wyposażenia LX i GLX mają w szkielecie drucianą siatkę zawieszoną na krótkich sprężynach. Dopiero na niej jest umieszczona pianka poliuretanowa. Siatki tej nie ma w oparciach siedzeń dla wyposażenia SLX. Zamiast niej jest sprężysty element z tworzywa, który jest częścią mechanizmu regulacji podparcia lędźwiowego zwiększającego komfort jazdy.

Dalszym elementem zwiększającym komfort jazdy jest ogrzewanie przednich siedzeń, które można zamówić jako wyposażenie dodatkowe



Rys. 15.118. Szkielet (pokryty pianką poliuretanową z nałożonym pokryciem) siedziska siedzenia przedniego
1 – szkielet, 2 – wkładka z pianki poliuretanowej, 3 – pokrycie, 4 – spinka

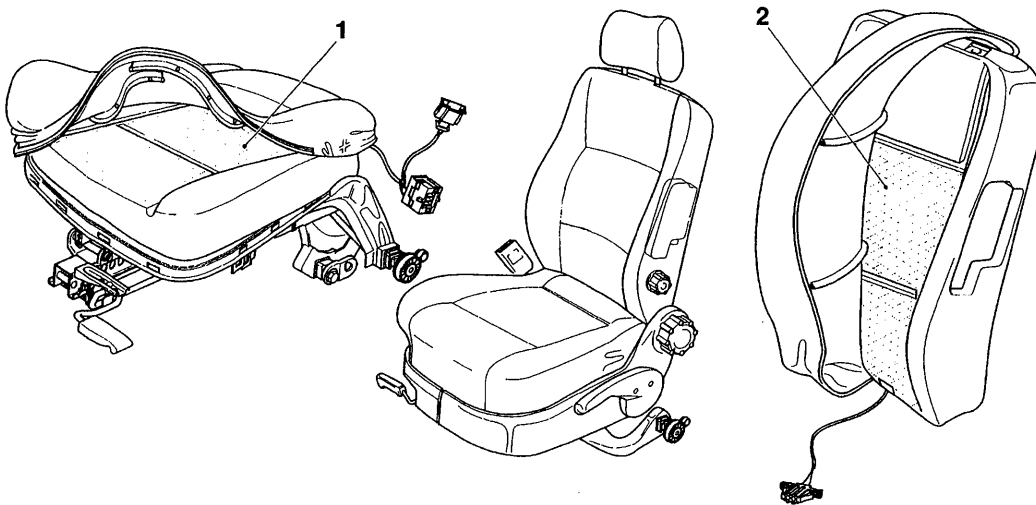


Rys. 15.119. Zagłówek siedzenia przedniego
(mocowanie i regulacja wysokości ustawienia)

skonstruowany na ramie pomocniczej, połączonej z ramą główną ramionami o niejednakowej długości. Mechanizm ten zmienia również nachylenie samego siedziska siedzenia. Zmianę wysokości siedzenia wykonuje się ruchami dźwigni zamocowanej do ramy siedzenia od strony drzwi. Ruchy dźwigni w dół od położenia wyjściowego powodują obniżanie się siedzenia, natomiast ruchy w górę powodują podnoszenie siedzenia. Rama pomocnicza jest zawieszona wewnątrz ramy głównej na silnych sprężynach rozciągających, które równoważą ciężar siedzącej osoby.

dla samochodów z wersjami wyposażenia GLX i SLX. Wkładka grzejna w kształcie siatki jest okryta tkaniną bawełnianą i umieszczona pod pokryciem tekstylnym siedziska i oparcia siedzenia. Zaciski do połączenia z instalacją elektryczną samochodu są umieszczone na szkielecie siedzenia. Moc grzejna jest regulowana obrotowym rezystorem. W układzie jest zamontowany bezpiecznik termiczny i termostat utrzymujący temperaturę na żądanym poziomie.

Na rysunku 15.120 są przedstawione miejsca umieszczenia na siedzeniu wkładek grzejnych.



Rys. 15.120. Umieszczenie wkładek grzejnych w siedzeniu przednim
1 – wkładka grzejna w siedzisku siedzenia, 2 – wkładka grzejna w oparciu siedzenia

Siedzenie tylne

Siedzenie tylne jest wykonywane w dwóch wersjach. W samochodach Skoda Octavia z wyposażeniem LX oparcie i siedzisko siedzenia nie jest dzielone. Natomiast w samochodach tych z wyposażeniem GLX i SLX oraz we wszystkich wersjach wyposażenia samochodów Octavia Combi zarówno oparcie, jak i siedzisko siedzenia są dzielone w proporcji 2:3.

Ze względu na to, że siedzisko siedzenia leży bezpośrednio na podłodze nadwozia, nie musi mieć masywnej konstrukcji.

Na stalowym szkieletie siedziska (rys. 15.121) jest umieszczona pianka poliuretanowa obciągnięta materiałem tekstylnym identycznym, jak na przednim siedzeniu.

Siedzisko siedzenia jest zamocowane obrotowo w uchwycie przymocowanym do podłogi i można je odchylać aż do położenia pionowego (tylna krawędź siedziska dotyka wtedy do oparcia przedniego siedzenia) lub wysunąć jego mocowanie z uchwytu i wyjąć siedzenie z samochodu. Przy siedzeniu dzielonym każda część siedzenia ma swój uchwyt na podłodze.

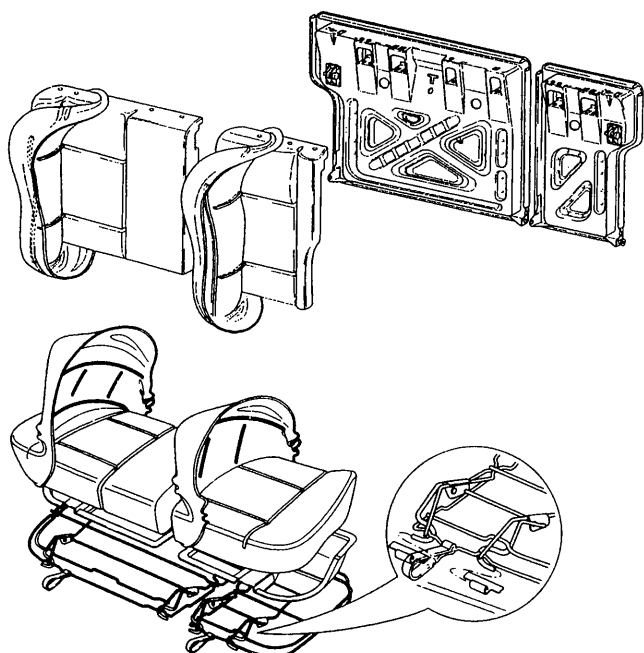
Oparcie siedzenia ma sztywną ramę wykonaną z profilowanych wyłtoczek blachy stalowej. Na ramie jest umieszczona pianka poliuretanowa obciągnięta pokryciem tekstylnym. Oparcie można pochylić do przodu i unieść razem z siedziskiem, powiększając w ten sposób przestrzeń bagażową.

W dolnej części ramy siedzenia są przymocowane kołki, które są wsunięte w otwory uchwytów przyspawanych do nadwozia. Jeżeli oparcie siedzenia jest dzielone, to połączenie dwóch części oparcia jest wykonane za pomocą poziomego sworznia, wsuniętego w otwory występow ramy siedzenia (rys. 15.122). Połączenie to można rozdzielić używając specjalnego przyrządu.

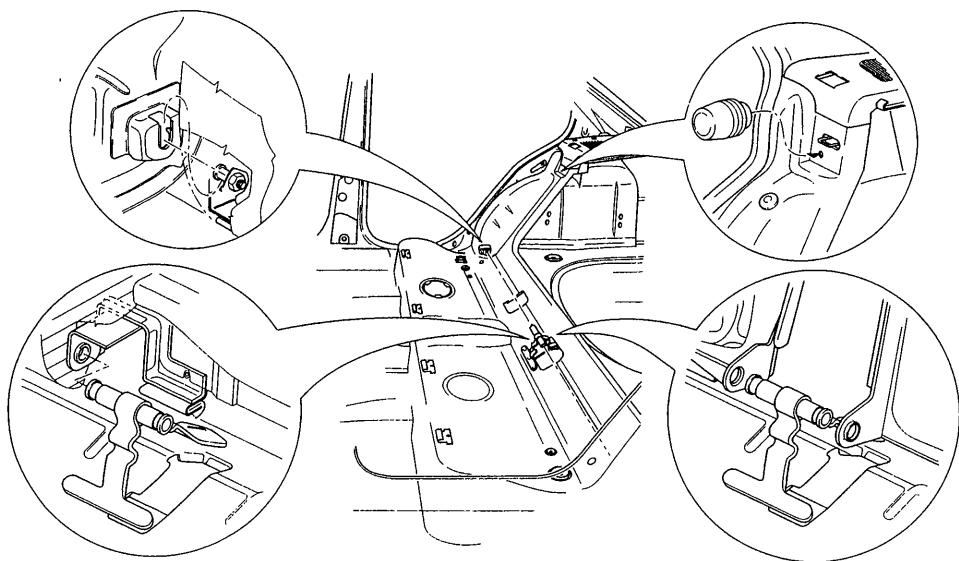
W górnej części ramy oparcia (przy jej bokach) są do niej przymocowane dwie sprężynujące zapadki, które zaczepiają o uchwyty na nadkolach. Zapobiegają one złożeniu się oparcia siedzenia pod naciskiem bagażu umieszczonego w bagażniku. Zwolnienie zapadek w celu umożliwienia położenia oparcia odbywa się przez pociągnięcie do góry pionowego cięgna, którego uchwyt wystaje z oparcia (rys. 15.123).

Kształt uchwytu został zmieniony w drugiej połowie 1997 roku.

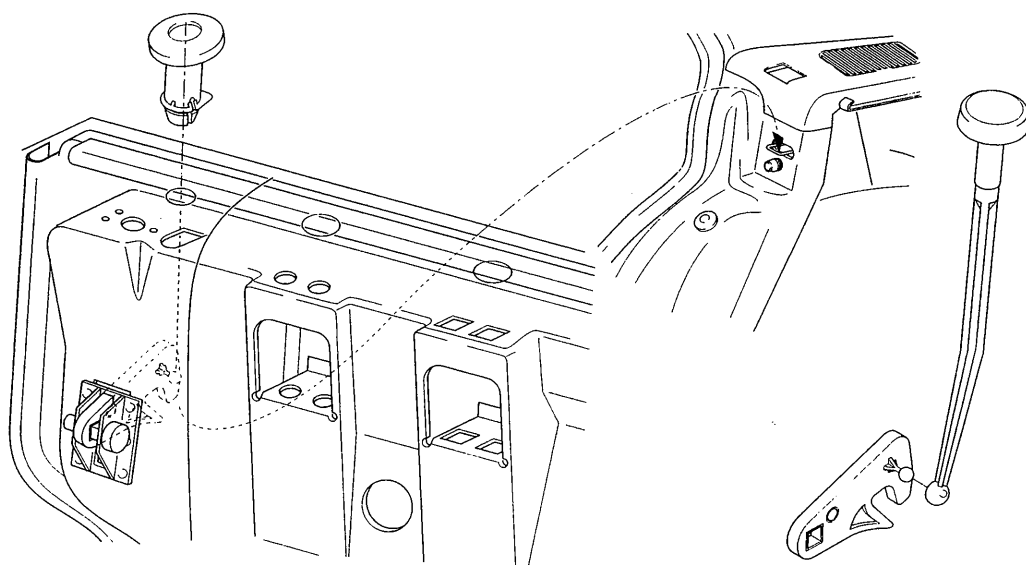
W oparciu siedzenia są umieszczone dwa zagłówki z regulowaną wysokością (rys. 15.124).



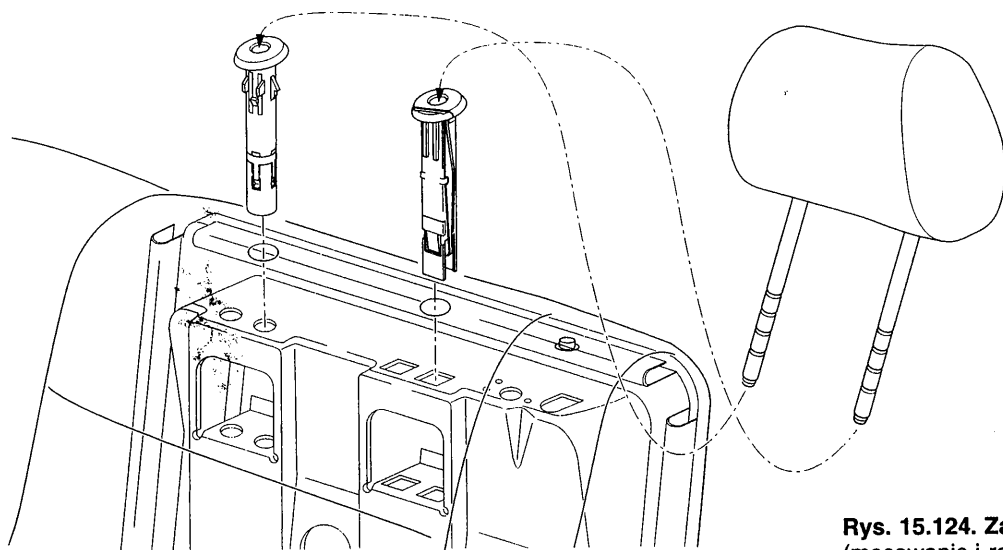
Rys. 15.121. Szkielet, pianka poliuretanowa i pokrycie siedzenia tylnego



Rys. 15.122. Mocowanie oparcia siedzenia tylnego do podłogi nadwozia



Rys. 15.123. Zapadka blokująca oparcie siedzenia tylnego



Rys. 15.124. Zagłówek siedzenia tylnego
(mocowanie i regulacja wysokości ustawienia)

15.20. POKRYWKA WLEWU PALIWA

Wlew paliwa, zamykany korkiem zastąpionym pokrywką, znajduje się na prawym błotniku tylnym. Pokrywka jest zamocowana na nośniku z tworzywa sztucznego, uszczelnionym w nadwoziu gumową osłoną. Pokrywka wlewu jest pomalowana na kolor nadwozia. Pokrywka razem z nośnikiem tworzy moduł montażowy, który występuje w dwóch wykonaniach, w zależności od tego, czy pokrywka jest otwierana ręcznie czy elektrycznie.

Oba moduły są identyczne zarówno dla samochodu Octavia, jak i Octavia Combi.

W samochodach z wyposażeniem LX na pokrywce jest wykonany występ za który trzeba chwycić palcami, aby otworzyć pokrywkę. W położeniu zamkniętym pokrywkę utrzymuje sprężyna i zaczepienie występu na pokrywce za korpus modułu. Identyczna sprężyna utrzymuje pokrywkę w położeniu otwartym. Pokrywka nie jest zamykana ani zabezpieczana w inny sposób przed otwarciem. Zamykany jest natomiast korek wlewu paliwa.

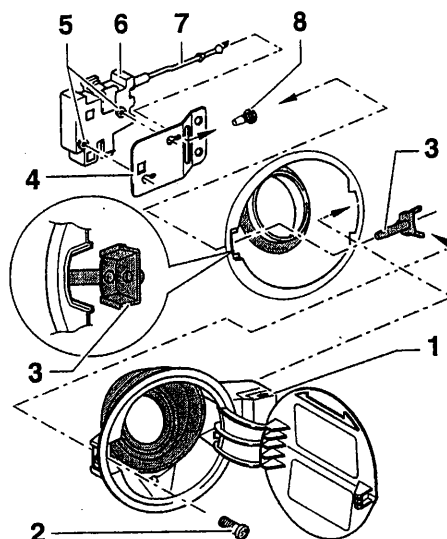
W samochodach z wyposażeniem GLX i SLX moduł z pokrywką (rys. 15.125) jest podobny. Powierzchnia pokrywki jest gładka, bez występu do uchwycenia palcami. W położeniu zamkniętym utrzymuje ją zapadka, która jest odblokowywana elektrycznie. Ten zamek elektryczny jest zamocowany dwoma nakrętkami do płytki przyspawanej do nadkola. Z instalacją elektryczną jest połączony dwustykowym złączem konektorowym. W celu otworzenia pokrywki należy nacisnąć na włącznik umieszczony na konsoli tablicy rozdzielczej. W tym wykonaniu korek wlewu paliwa nie ma zamka, a pokrywka jest utrzymywana w położeniu otwartym przez odpowiednio ukształtowany występ w okolicy zawiasu.

Na wewnętrznej stronie pokrywki są w obu jej wykonaniach naklejone nalepki z informacją o rodzaju używanego paliwa i ciśnieniu powietrza w oponach.

15.21. PASY BEZPIECZEŃSTWA

Zgodnie z wymogami przepisów o obowiązkowym wyposażeniu pojazdów i międzynarodowymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa, w samochodach Skoda Octavia i Octavia Combi są zamontowane pasy bezpieczeństwa dla pięciu osób. Śruby mocujące mają (również zgodnie z wymogami przepisów międzynarodowych) gwint 7/16-20 UNF-2A. Moment dokręcenia tych śrub wynosi 35 N · m.

Pasy bezpieczeństwa dla osób jadących na przednich siedzeniach są w samochodach Skoda Octavia i Octavia Combi identyczne. Są to pasy trzypunktowe i występują w dwóch wykonaniach. Jedno wykonanie – to pasy z automatycznym zwijaniem, a drugie to pasy z automatycznym



Rys. 15.125. Pokrywka wlewu paliwa (Skoda Octavia GLX i SLX)

1 – pokrywka wlewu paliwa (kompletna), 2 – śruba, 3 – element montażowy, 4 – płytka do mocowania zamka, 5 – śruba, 6 – zamek, 7 – ciągnio zamka, 8 – uszczelniając

zwijaniem i napinaczem. Drugie wykonanie jest montowane w samochodach wyposażonych w poduszkę lub poduszki powietrzne. Mechanizm zwijania pasów bez napinacza jest przykręcony we wgłębieniu na dole słupka środkowego (rys. 15.126).

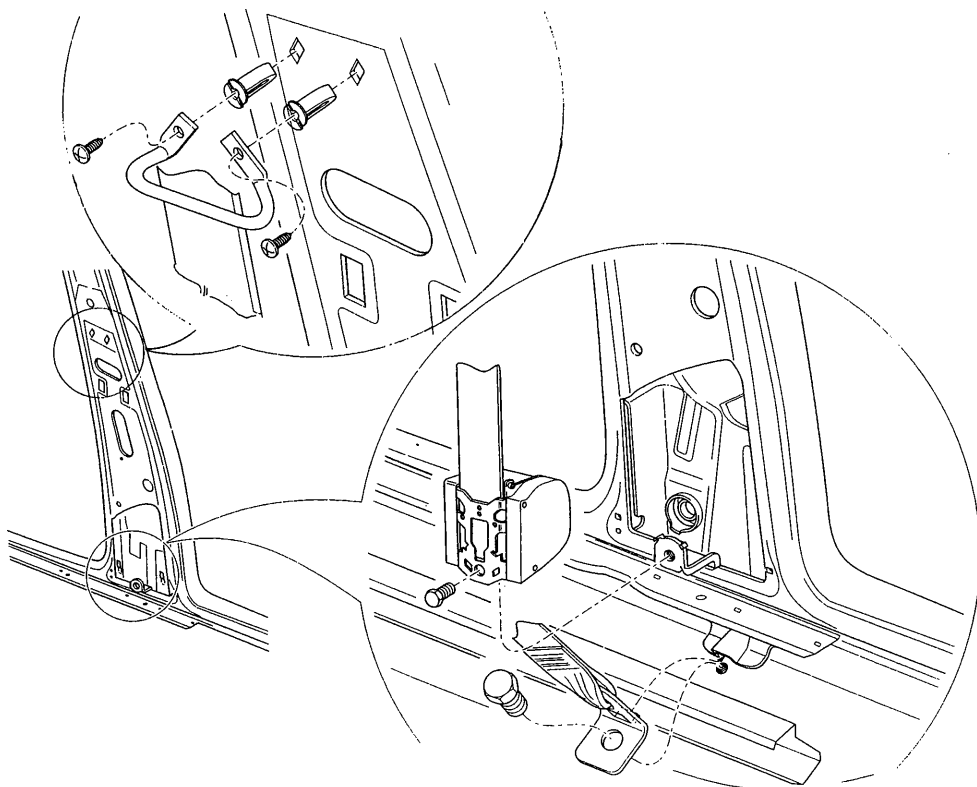
Górne mocowanie pasa znajduje się na przesuwanej płytce umieszczonej na specjalnym profilu prowadzącym również na słupku środkowym i ma regulowaną wysokość (rys. 15.127).

Profil ten ma trzy pary hakowo zakończonych występów, które są zaczepione za krawędzie podłużnych otworów w słupku środkowym nadwozia i jest przymocowany jedną śrubą osłoniętą kapturką z tworzywa. Ruch do góry lub do dołu przesuwanej płytki jest możliwy po odchyleniu górnego mocowania. Płytkę ma pięć aretowanych położeń o całkowitej długości 94 mm.

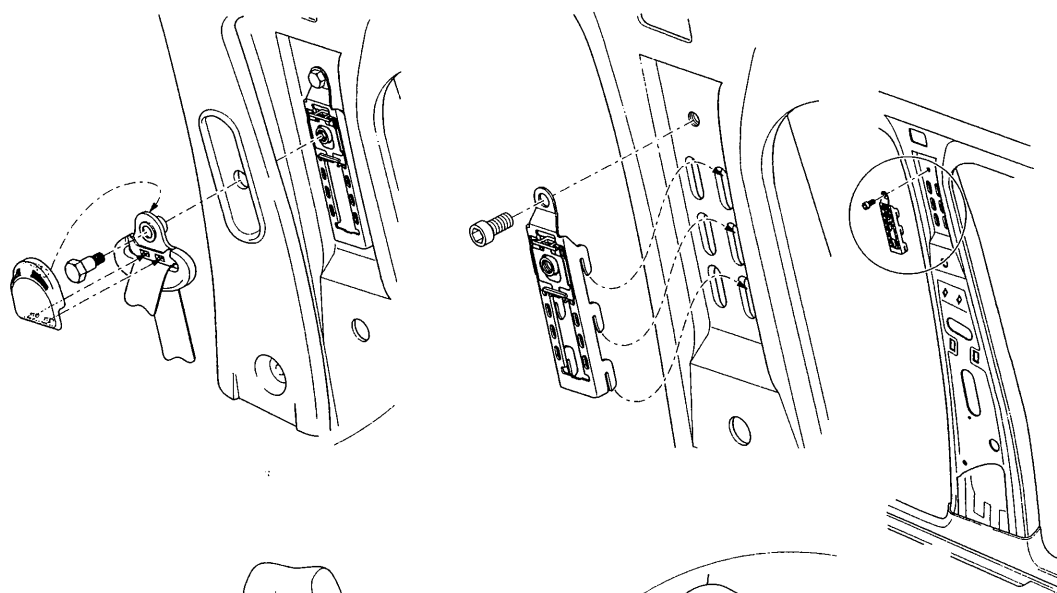
Zamek pasa jest przykręcony do ramy siedzenia (rys. 15.128).

Po uwolnieniu pasa z zamka zostanie on automatycznie zwinięty przez zwijarkę.

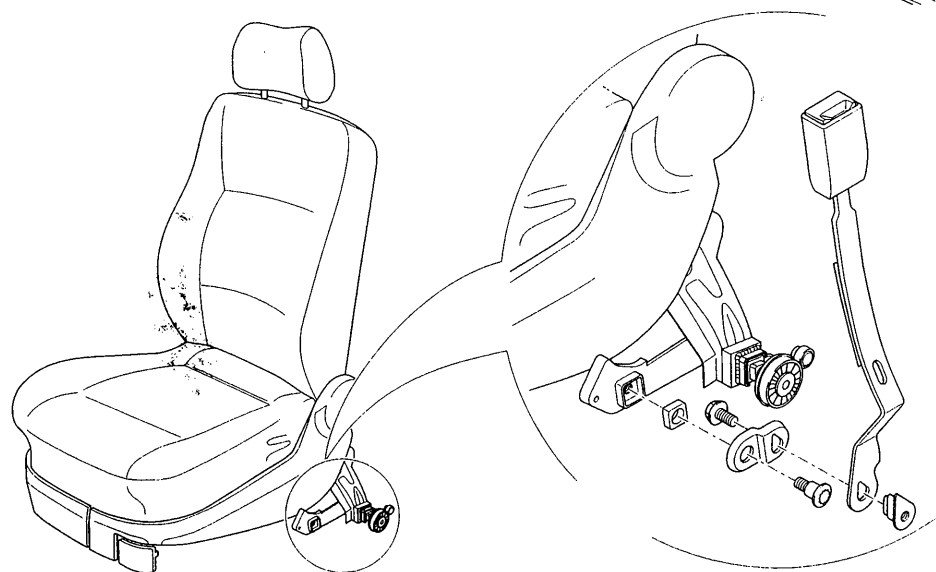
W pasach bezpieczeństwa z napinaczem jest inny mechanizm zwijania. Napinacz jest zintegrowany z mechanizmem zwijania i jego zadaniem jest błyskawiczne skrócenie długości pasa, jeżeli opóźnienie samochodu w ciągu 10 milisekund osiągnie wartość większą niż 5 g. Uruchomiony napinacz skraca pas o 120 mm. Siłę potrzebną do zwijania pasa wytwarza system generatorów gazowych. Na rysunku 15.129 jest przedstawiony mechanizm zwijania pasa z napinaczem i schemat jego działania. Napinacz pracuje na zasadzie rotacyjnego tłoka z trzema komorami pracy i trzema generatorami gazowymi. Napinacz jest uruchamiany czujnikiem mechanicznym po osiągnięciu



Rys. 15.126. Zamocowanie mechanizmu zwijania i górnego mocowania pasa bezpieczeństwa do słupka środkowego nadwozia



Rys. 15.127. Regulacja górnego punktu mocowania pasa na środkowym słupku nadwozia



Rys. 15.128. Mocowanie zamka pasa bezpieczeństwa do siedzenia przedniego

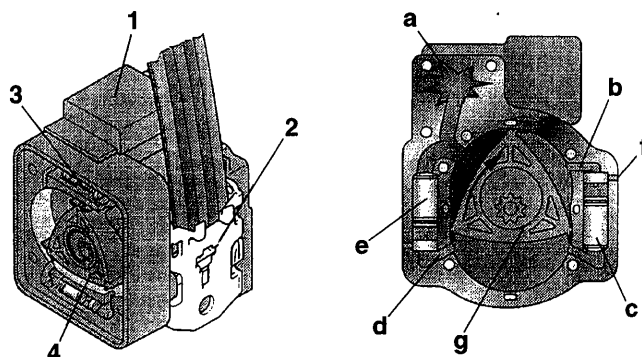
nięciu przez samochód wcześniej podanego opóźnienia. Do zapłonu pierwszego generatora gazowego dochodzi prze zapalnik mechaniczny. Rozprężający się gaz obraca tłok, którego wierzchołki dochodzą do przelotowego i wylotowego kanału 1. Następuje uruchomienie zapalnika drugiego generatora gazowego. Ciśnienie gazu powoduje dalszy obrót tłoka, którego wierzchołki przechodzą do przelotowego i wylotowego kanału 2. Proces się powtarza i następuje zapłon trzeciego generatora gazowego. Tłok otrzymuje trzeci impuls obrotowy i obraca się do ostatniego, dolnego położenia. Napięcie pasa nastąpiło w ciągu 13 milisekund.

Dla osób siedzących na tylnym siedzeniu przy drzwiach są zamontowane bezwładnościowe pasy trzypunktowe, z automatycznym zwijaniem. Nie są montowane te pasy z napinaczem, nawet jeśli został on użyty przy pasach przednich.

Dla trzeciego pasażera siedzącego na środku siedzenia tylnego jest zamontowany statyczny, dwupunktowy pas biodrowy z ręcznie regulowaną długością.

Między pasami bezpieczeństwa dla jadących na tylnym siedzeniu samochodu Skoda Octavia i Octavia Combi występują różnice. W samochodzie Octavia jeden koniec pasa jest przymocowany do progu nadwozia, a drugi do zwijarki. Klamra z zaczepem umieszczona na pasie pozwala zwiększyć jego długość i umieścić zaczep w zamku pasa, przykręconym za siedzeniem (szczegóły są na rysunkach 15.130...15.132).

W samochodzie Octavia Combi górny zaczep pasa jest przymocowany do słupka za tylnymi



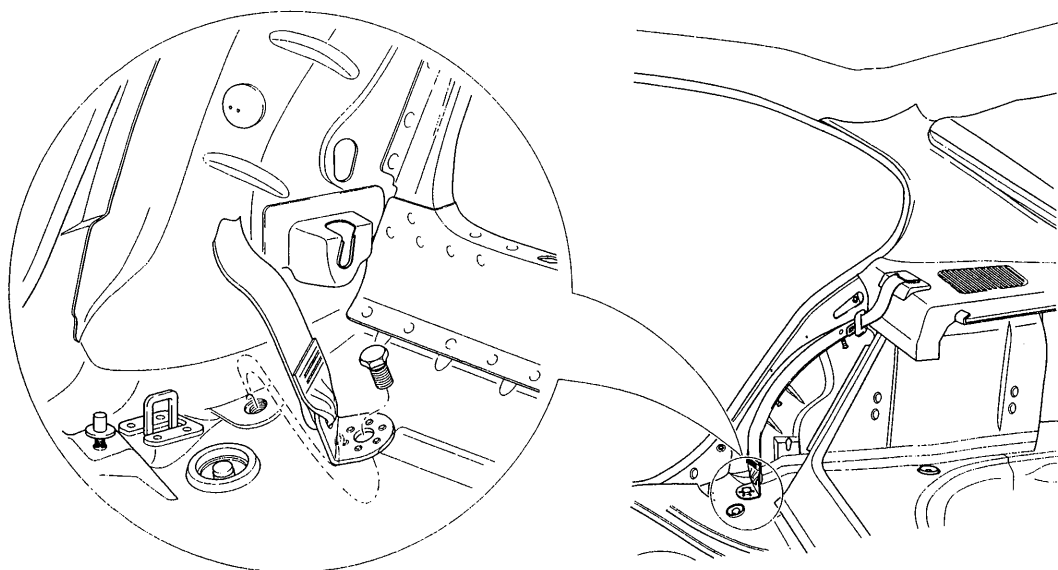
Rys. 15.129. Napinacz pasów bezpieczeństwa i zasada jego działania

1 – włącznik mechaniczny, 2 – mechanizm nawijania, 3 – pierwszy generator gazowy, 4 – tłok rotacyjny
a – wybuch w pierwszym generatorze gazowym, b – kanał przepustowy 1, c – drugi generator gazowy, d – kanał przelotowy 2, e – trzeci generator gazowy, f – kanał wylotowy, g – tłok rotacyjny

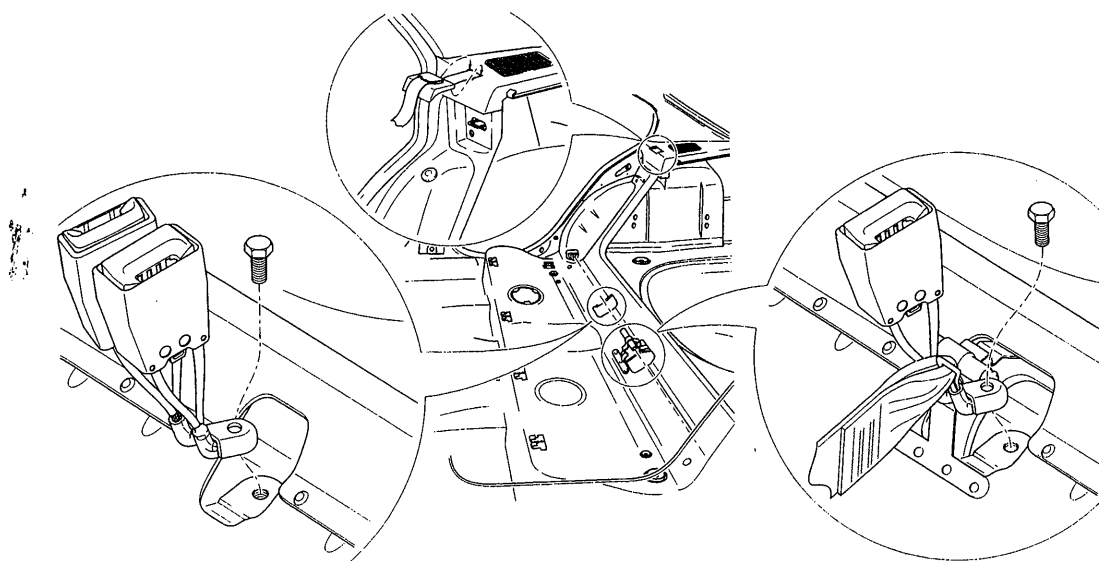
drzwiami (rys. 15.133) i ma taką samą regulację wysokości jak przy przednim pasie.

W przypadku gdy pasy bezpieczeństwa były zapięte i doszło do zderzenia to podczas naprawy samochodu pasy te muszą być wymienione na nowe. Pasy należy wymienić również jeżeli doszło do ich chemicznego lub mechanicznego uszkodzenia. Jeżeli zadziałał napinacz to taki pas musi być wymieniony na nowy, kompletny.

Pasy bezpieczeństwa są nierozbieralne. W zasadzie nie jest możliwy ich niefachowy montaż i demontaż. Pasy można czyścić bez demontażu z samochodu, używając do tego celu płynu lub proszku przeznaczonego do prania tkanin z włókien syntetycznych.



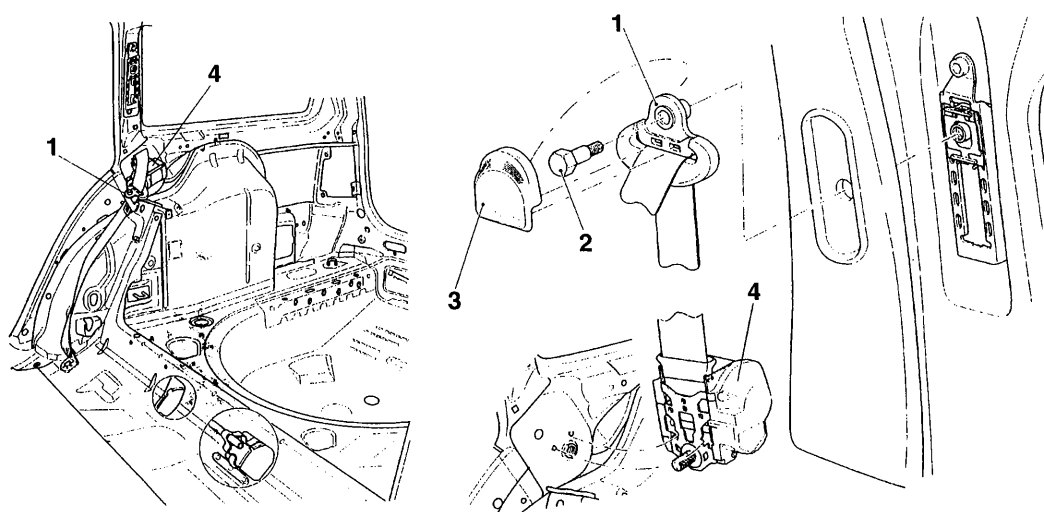
Rys. 15.130. Mocowanie skrajnego pasa bezpieczeństwa siedzeń tylnych



Rys. 15.131. Mocowanie zamków pasów na tylnych siedzeniach (w części środkowej)



Rys. 15.132. Mechanizm zwijania pasa tylnych siedzeń



Rys. 15.133. Montaż pasów bezpieczeństwa (z regulacją górnego punktu mocowania) dla tylnego siedzenia samochodu Octavia Combi

1 – uchwyt górny, 2 – śruba 7/16", 3 – osłona, 4 – zwijarka pasa bocznego

15.22. ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE

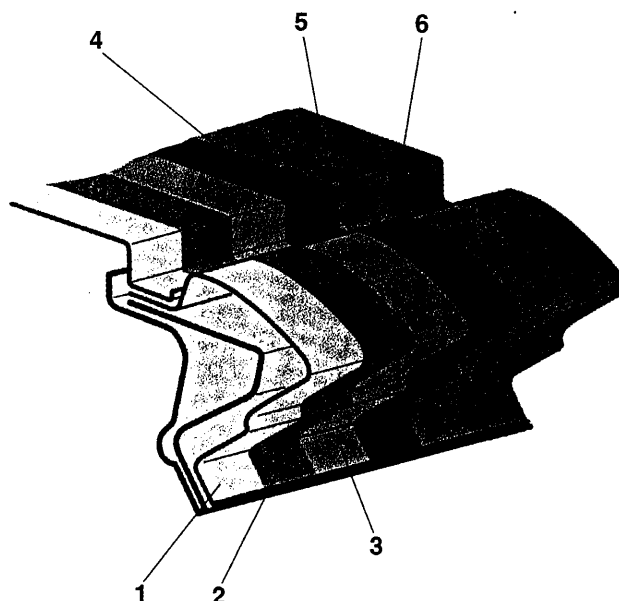
Właściwe postępowanie w czasie konserwacji zabezpieczeń antykorozyjnych nadwozia, których jest naniesionych kilka warstw (rys. 15.134), wymaga wiedzy na temat ich rodzaju i technologii, którą zostały naniesione. Fabryka Skoda stosuje aktualnie czterowarstwowy system malowania nadwozia (trzy warstwy są wykonane z użyciem materiałów w których rozpuszczalnikiem jest woda). Cała technologia uwzględnia w jak najszerszym zakresie wymagania ochrony środowiska. i należy do najnowocześniejszych w Europie.

Wysoka odporność na korozję polakierowanego nadwozia jest osiągnięta zastosowaniem do jego wykonania w większości blach ocynkowanych.

Uzbrojony szkielet nadwozia tzn. szkielet z zamontowanymi drzwiami, błotnikami i pokrywą pomieszczenia silnika jest najpierw poddawany procesowi odfuszczenia, aby zapewnić dobrą przyczepność do blachy nanoszonych materiałów a następnie na powierzchniach blach zostaje wytworzona warstwa fosforanów żelaza (cynku, manganu i niklu). Warstwa ta jest wytwarzana przez zanurzenie całego nadwozia w specjalnych wannach. W ten sposób jest możliwe dokładne pokrycie wszystkich szczelin i zakamarków blach. Następnie następuje pasywacja i płukanie nadwozia w zdemineralizowanej wodzie. W dalszym cyklu zabezpieczania nadwozie jest ponownie zanurzone w wannie z farbą przez którą przepływa prąd elektryczny, aby w procesie kateforezy została naniesiona farba, podkładowa znów we wszystkie szczeliny i zakamarki nadwozia. Naniesiona warstwa farby ma grubość 17...25 mikronów na powierzchni blach i minimalnie 12 mikronów w szczelinach, i zapewnia dobrą przyczepność dalszych warstw farby oraz doskonałą odporność na korozję.

Kolejny cykl to bezodpływowe optukiwanie nadwozia w roztworze bardzo dokładnie przefiltrowanej (ultra filtrowanej) farby podkładowej. Nadwozie kilkakrotnie krąży między wanną z farbą a wanną z przefiltrowanym roztworem farby. Następnie na nadwozie nachylone wzdłuż osi podłużnej zostaje puszczony pod ciśnieniem strumień powietrza, który powoduje usunięcie nadmiaru farby. Potem nadwozie zostaje skierowane do specjalnych komór grzejnych, gdzie w temperaturze 180°C następuje przez około 30 minut utwardzanie farby podkładowej.

Kolejny cykl procesu to nanoszenie bezrozpuszczalnikowej masy uszczelniającej plastizol, wykonanej na bazie zmiękzonego PCV. W szczelinach podlegających uszczelnieniu są umieszczane paski masy, która na spód nadwozia jest наносzona natryskiem. Obrzeża drzwi i pokrywy pomieszczenia silnika są potem jeszcze dodatkowo uszczelniane na innym stanowisku. Plastizol



Rys. 15.134. Pokrycie antykorozyjne blachy nadwozia
1 – blacha ocynkowana, 2 – warstwa cynkowo-fosforanowa, 3 – podkład naniesiony w procesie kateforezy, 4 – wypełniacz, 5 – lakier barwny, 6 – lakier bezbarwny

ma doskonałą przyczepność, dużą odporność na działanie soli i urazów mechanicznych oraz znaczną trwałość.

Kolejnym procesem technologicznym jest wygrzewanie nadwozia przez 15 minut w temperaturze 120°C. Następnie nadwozie jest sprawdzane i jeżeli zostaną zauważone nierówności na warstwie farby podkładowej, to są one usuwane przez ręczne szlifowanie. Po tej operacji na nadwozie jest наносzona w trzech fazach rozpuszczalna w wodzie szpachlówka. Pierwsza faza to natrysk szpachlówki specjalnymi, obracającymi się z dużą prędkością (20 000...40 000 obr/min), dyszami. Natrysk następuje w polu elektrostatycznym, które powoduje doskonałe przyleganie cząsteczek szpachlówki do powierzchni nadwozia. Faza druga to ręczny natrysk szpachlówki w przestrzeni między drzwiami i do wnętrza nadwozia. W trzeciej fazie następuje ponowny natrysk szpachlówki w polu elektrostatycznym. Użyta szpachlówka jest w jednym z czterech stosowanych przez fabrykę kolorów, w zależności od tego, jakiego koloru będzie lakier zewnętrzny. Szpachlówka jest suszona przez 20 minut w temperaturze 160...170°C. Następnie nadwozie jest poddane oględzinom i miejscowe nierówności szpachlówki są usuwane przez szlifowanie na sucho lub na mokro. Po oczyszczeniu na nadwozie jest наносzony (też w polu elektrostatycznym i dyszami obracającymi się z bardzo dużą prędkością) lakier zwykły lub metalizowany.

W lakierni Skody są malowane nadwozia w 14 różnych kolorach.

W przestrzenie między drzwiami i do wnętrza nadwozia lakier jest natryskiwany ręcznie. Warstwa naniesionego lakieru jest częściowo poduszana w temperaturze 70°C. Ostatnią operacją malowania nadwozia jest naniesienie nawierzchniowej warstwy lakieru bezbarwnego, który nadaje właściwemu lakierowi duży połysk, i suszenie przez 20 minut w temperaturze 140°C.

Profile zamknięte nadwozia są chronione przed korozją dodatkowym natryskiem woskiem rozpuszczonym w wodzie. W różnych miejscach nadwozia są wykonane otwory, w które są wkładane dysze automatów natryskujących. Dysze te różnią się między sobą kątem i ilością rozpylanego wosku. Natrysk odbywa się pod wysokim ciśnieniem (10...15 MPa), bez sprężonego powiet-

rza, i w efekcie powierzchnie zostają pokryte warstwą wosku o grubości 25...40 mikronów. Wosk ma bardzo dobre właściwości penetracyjne i dzięki temu skuteczność antykorozyjna tego procesu jest bardzo duża.

Zmontowany samochód może być jeszcze – w zależności od wymagań odbiorcy – zabezpieczony lakierem konserwującym, który jest наносzony albo tylko w pomieszczeniu silnika, albo na całe nadwozie. Natrysk lakierem konserwującym służy do ochrony nadwozia przed wpływami atmosferycznymi podczas transportu i w czasie magazynowania.

Naprawy uszkodzonej powierzchni lakieru powinny być wykonywane w warsztatach lakierniczych posiadających autoryzację Skody.

WYKAZ MAREK I MODELI SAMOCHODÓW

opisanych w książkach obsługowo-naprawczych Wydawnictw Komunikacji i Łączności

Audi

- 100 i 200
(modele 1982–90)

BMW

- Seria 3
(modele 1982–94)

Citroën

- Axel (Oltcit Club)
- BX
- C15
- ZX
- C 25 D (Peugeot J 5 D)

Daewoo – FSO

- Lanos
- Nexia
- Tico
- Lublin
- 125P
- Polonez
- Polonez do MR 89

FIAT

- 126P
- 126 BIS
- Bravo i Brava
- Cinquecento
- Punto
- Seicento
- Siena
i Palio Weekend
- Tipo i Tempra
- Uno (od modeli 1989)

Ford

- Escort i Orion
- Fiesta
(modele 1989–96)
- Ka
- Mondeo
- Scorpio
- Sierra
- Transit diesel
(modele 1986–98)

Honda

- Civic
(modele 1992–96)

Lada

- Oka
- Samara
- WAZ 2104, 2105
- WAZ 2107,
21072, 21073,
21074

Mazda

- 323
(modele 1989–94)

Moskwicz

- Aleko 1500, 1600

Nissan

- Micra
(od modeli 1993)
- Sunny
(modele 1986–95)

Oltcit

- Club (Citroën Axel)

Mercedes-Benz

- 190 (W201)
- 200 D–300 DT
(W123)
- E200 D–E300 TD
(W124)
- 100 D
- 307 D, 309 D,
407 D, 409 D
- 208 D, 210 D, 308 D,
310 D, 408 D, 410 D

Opel

- Astra i Astra Classic
- Corsa (modele 1983–93)
- Corsa (od modeli 1993)
- Kadett E
- Vectra i Calibra

Peugeot

- 205
- 405 (silniki gaźnikowe)
- 405 (silniki wysokoprężne)
- J 5 D (Citroën C 25 D)

Renault

- R 5
- Clio
- R 19
- Megane

Skoda

- 105, 120, 130
- Favorit i Forman
- Felicia
- Octavia

SEAT

- Ibiza i Cordoba
(od modeli 1993)

Suzuki

- Maruti 800,
Alto 800 MPI

Toyota

- Corolla
(modele 1983–92)
- Carina E
(modele 1992–97)

Trabant

- 1.1

Volkswagen

- Käfer
- Polo
(modele 1981–94
– silniki benzynowe)
- Polo
(od modeli 1994)
- Golf III i Vento
- Passat
(modele 1988–96)
- Bus, Transporter,
Caravelle (T3)
- Transporter,
Caravelle (T4)
- LT 28 do 55
(modele 1975–92)

Volvo

- Seria 300

Wartburg

- 1.3

ZAZ

- Tavria

Książki można kupić w księgarni WKŁ lub w sprzedaży wysyłkowej. Zamówienia realizujemy do wyczerpania nakładu. Na życzenie przesyłamy bezpłatnie pełną ofertę wydawniczą z cenami.

Adres: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52

Księgarnia (0 22) 849 20 32 • Dział handlowy tel./fax (0 22) 849 23 45 • fax (0 22) 849 23 22

e-mail: wkl@wkl.com.pl • Pełna oferta WKŁ w Internecie <http://www.wkl.com.pl>