



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 1 von 22

ŠKODA AUTO Deutschland GmbH
Unternehmenskommunikation
Max-Planck-Str. 3 – 5
64331 Weiterstadt
Telefon 06150 133 120
Telefax 06150 133 129
E-Mail presse@skoda-auto.de
www.skoda-presse.de

Bitte beachten Sie, dass es sich bei den folgenden Informationen um eine internationale Pressemappe handelt. Die darin enthaltenen Modellbeschreibungen beziehen sich auf die Weltmodelle. Für den deutschen Markt kann es zu Abweichungen kommen.

Mladá Boleslav / Rovaniemi, 19. Februar 2018

ŠKODA 4×4-MODELLE Pressemappe

Inhalt	Seite
ŠKODA 4×4: Sicherheit und Fahrspaß in jeder Situation	2
ŠKODA 4×4 in Zahlen	4
Marktposition der ŠKODA 4×4-Modelle	5
ŠKODA 4×4 – Vorteile der Allradtechnik über das ganze Jahr	7
So funktioniert die ŠKODA-Allradtechnik	11
ŠKODA OCTAVIA 4×4: Allradversion des Bestsellers immer beliebter	15
ŠKODA KAROQ 4×4: der neue Star unter den Kompakt-SUV	17
ŠKODA KODIAQ 4×4: der Allrad-Bestseller	18
ŠKODA SUPERB 4×4: souverän ankommen – jederzeit	20



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 2 von 22

ŠKODA 4x4: Sicherheit und Fahrspaß in jeder Situation

- › ŠKODA bietet ein breitgefächertes Portfolio an Fahrzeugen mit 4x4-Antrieb
- › Allradantrieb steht in vier Modellreihen zur Verfügung – im ŠKODA KAROQ, OCTAVIA, KODIAQ und SUPERB
- › In 2017 wurden erstmals mehr als 127.000 ŠKODA Fahrzeuge mit Allradantrieb produziert
- › Neueste Generation der elektronisch gesteuerten Lamellenkupplung regelt Kraftverteilung in allen ŠKODA Fahrzeugen mit 4x4-Antrieb
- › OCTAVIA COMBI 4x4 als erster ŠKODA Allrad-Pkw in 1999 vorgestellt

Mit aktuell vier Allradmodellen vom kompakten OCTAVIA bis hin zum SUPERB zählt ŠKODA zu den traditionsreichsten Marken mit Allradtechnik. Die ersten Versuche mit einem Mehrachsenantrieb wurden in Mladá Boleslav bereits in den späten 1930er-Jahren unternommen. Die moderne ŠKODA 4x4-Erfolgsstory, deren erstes Kapitel mit einem OCTAVIA COMBI 4x4 geschrieben wurde, begann 1999. Seitdem hat ŠKODA AUTO insgesamt mehr als 700.000 Allradfahrzeuge produziert. Das Interesse an ŠKODA Allrad-Fahrzeugen ist so hoch, dass der tschechische Hersteller seine 4x4-Palette in den vergangenen drei Jahren um drei weitere Meilensteine ergänzte. Heute gehören KAROQ, OCTAVIA, KODIAQ und SUPERB zum ŠKODA 4x4-Modellprogramm.

„Im Zuge der Modelloffensive hat ŠKODA AUTO konsequent die Fähigkeiten der Marke im 4x4-Bereich ausgebaut und sich als eine der erfolgreichsten Allradmarken etabliert. Diese Kompetenz bauen wir mit der SUV-Modellpalette weiter aus“, sagt ŠKODA Vorstandsvorsitzender Bernhard Maier.

Seit der Markteinführung des ersten allradgetriebenen ŠKODA Modells im Jahr 1999 – dem OCTAVIA COMBI 4x4 – lieferte ŠKODA bis Ende 2017 mehr als 700.000 Fahrzeuge mit vier angetriebenen Rädern an Kunden aus. Allein im vergangenen Jahr setzte ŠKODA AUTO weltweit mehr als 127.000 Fahrzeuge der Modelle YETI, KAROQ, OCTAVIA, KODIAQ und SUPERB mit 4x4-Antrieb ab. Auch mit seinem Rallye-Fahrzeug feierte ŠKODA das erfolgreichste Jahr in der 117-jährigen Motorsportgeschichte. In der vergangenen Saison sammelte der ŠKODA FABIA R5 in der FIA Rallye-Weltmeisterschaft (WRC) ebenso Erfolge wie in überregionalen und nationalen Meisterschaften: Die Werksfahrer Pontus Tidemand/Jonas Andersson (S/S) gewannen den WM-Titel in der WRC 2-Kategorie. Darüber hinaus sicherte sich ŠKODA Motorsport die WRC 2-Teammeisterschaft.

Alle aktuellen 4x4-Modelle der Marke verfügen über Allradtechnik auf Basis einer elektronisch geregelten Lamellenkupplung der neuesten Generation. Das Allradsystem arbeitet elektronisch gesteuert, präzise und schnell. Das Steuergerät errechnet permanent die ideale Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Ein Traktionsverlust ist infolge der vom Fahrzustand abhängigen Vorsteuerung fast ausgeschlossen. Im Schub oder bei geringerer Last erfolgt der Antrieb verbrauchsschonend über die Vorderachse.

Die ersten Versuche mit einem Mehrachsenantrieb hat ŠKODA in den späten 1930er-Jahren unternommen. Die Marke produzierte mehrere Prototypen eines sechsrädrigen Busses, bei dem die beiden hinteren Achsen angetrieben wurden, aber diese Projekte erreichten nie Fertigungsreife.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 3 von 22

Als nächstes kam der Typ 903 für den Militäreinsatz. Die tschechische Armee hatte den Bau eines besonders geländegängigen Fahrzeugs ausgeschrieben, das von hochrangigen Offizieren im Feld genutzt werden sollte. ŠKODA nahm mit dem 903 an der Ausschreibung teil und baute 1936 den ersten Prototyp des Fahrzeugs. Inspiriert vom Pkw-Modell ŠKODA 650 besaß er einen Sechszylindermotor mit drei Litern Hubraum und 45 kW (61 PS), der die beiden hinteren Achsen des sechsrädrigen Mobils antrieb.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 4 von 22

ŠKODA 4x4 in Zahlen

1999

ŠKODA OCTAVIA COMBI 4x4 –
der erste moderne
allradgetriebene ŠKODA

10 der 13 Rennen in der
WRC 2 Kategorie der FIA
Rallyeweltmeisterschaft 2017
gewann der **ŠKODA FABIA R5**
mit Allradantrieb

19 %

aller ŠKODA OCTAVIA RS
wurden im Jahr 2017
mit Allradantrieb ausgeliefert

Produktionsrekord:
2017 fuhren mehr als



127 000

ŠKODA Fahrzeuge mit Allradantrieb
vom Band

Das **meistverkaufte Modell**
mit Allradantrieb ist der
ŠKODA KODIAQ –
die 4x4-Variante
bevorzugen im Jahr 2017

60 % der Kunden

-1,4 kg



Die fünfte Generation
der **elektronisch gesteuerten
Lamellenkupplung** wiegt
1,4 kg weniger als ihr Vorgänger

4 ŠKODA bietet derzeit
vier **Modellreihen**
mit Allradantrieb an



13
Modellvarianten
mit 4x4-Antrieb
sind insgesamt
verfügbar



Bis zu **2 500 kg**
Anhängelast kann
der **ŠKODA KODIAQ 4x4** ziehen

Seit 1999 hat
ŠKODA AUTO mehr als

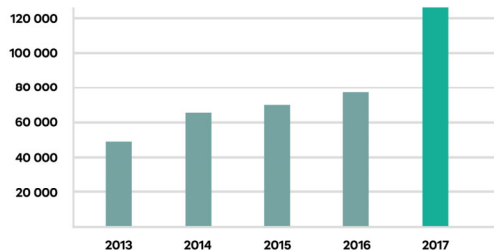
700 000

Allradfahrzeuge produziert

10 %

der in 2017 produzierten
ŠKODA Fahrzeuge waren mit
Allrad-Antrieb ausgestattet

**DIE PRODUKTION DER ŠKODA 4x4 MODELLE HAT
SICH IN DEN LETZTEN FÜNF JAHREN VERDOPPELT**



Quelle ŠKODA AUTO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 5 von 22

Marktposition der ŠKODA 4×4-Modelle

- › ŠKODA bietet vier Allradmodelle in 13 Varianten an
- › Mehr als 700.000 verkaufte ŠKODA Fahrzeuge mit Allradantrieb seit 1999
- › ŠKODA KODIAQ: das beliebteste Allradmodell des ŠKODA 4×4-Portfolios

Allradantrieb ist bei ŠKODA in vier Modellreihen verfügbar. Damit deckt ŠKODA die wichtigsten Marktsegmente ab und bietet eine breite Palette an 4×4-Versionen. Den größten Anteil haben die 4×4-Varianten beim SUV ŠKODA KODIAQ – hier liegt der Allradanteil bei 60 Prozent. Insgesamt 13 Modellvarianten mit Allradantrieb hat ŠKODA aktuell im Angebot.

Die Marke ŠKODA ist kein Neuling im Allradsegment. Kompetenz und Erfahrung aus fast zwei Jahrzehnten Allradantrieb werden im aktuellen Modellprogramm deutlich. Die Erfolgsgeschichte der modernen ŠKODA 4×4-Fahrzeuge begann 1999 mit dem ŠKODA OCTAVIA COMBI 4×4. Drei Jahre später wurde auch der ŠKODA OCTAVIA durch diese Technologie aufgewertet, die überlegene Traktion, Dynamik und Fahrsicherheit bot. In der Folge kam 2008 die zweite Generation des OCTAVIA und der ŠKODA SUPERB 4×4 im Jahre 2008 auf den Markt. Mit den Modellen ŠKODA SUPERB COMBI 4×4 und ŠKODA YETI 4×4 wurde das Allradportfolio 2009 weiter ausgebaut. Aktuell bietet ŠKODA in vier seiner sieben Modellreihen Allradantrieb an. Insgesamt kann der Kunde unter 13 Modellvarianten mit Allradantrieb wählen:

- › ŠKODA OCTAVIA 4×4
- › ŠKODA OCTAVIA COMBI 4×4
- › ŠKODA OCTAVIA COMBI SCOUT 4×4
- › ŠKODA OCTAVIA RS 4×4
- › ŠKODA OCTAVIA COMBI RS 4×4
- › ŠKODA KAROQ 4×4
- › ŠKODA KODIAQ 4×4
- › ŠKODA KODIAQ SCOUT 4×4
- › ŠKODA KODIAQ SPORTLINE 4×4
- › ŠKODA SUPERB 4×4
- › ŠKODA SUPERB COMBI 4×4
- › ŠKODA SUPERB SPORTLINE 4×4
- › ŠKODA SUPERB COMBI SPORTLINE 4×4

Dank dieses außergewöhnlich umfangreichen Portfolios deckt ŠKODA mit allradgetriebenen Modellen drei Hauptsegmente ab – Kompaktklasse, Kompakt-SUV und Mittelklasse. Dazu kommt ein weiterer Erfolgsfaktor für das ŠKODA 4×4-Angebot auf den unterschiedlichen Märkten: Der Allradantrieb kann mit Benzin- oder Dieselmotoren, Schalt- oder Doppelkupplungsgetrieben und nicht zuletzt mit einer Vielzahl an Ausstattungen kombiniert werden.

ŠKODA verfügt derzeit über das umfangreichste Allradangebot seiner Geschichte. Die Erweiterung des Portfolios geht Hand in Hand mit der wachsenden Beliebtheit dieser Versionen bei den Kunden. Während der Automobilhersteller 2015 noch 68.000 allradgetriebene Fahrzeuge produzierte, waren es ein Jahr später bereits 79.000. 2017 übertraf ŠKODA AUTO in seiner Geschichte erstmals die Grenze von 127.000 produzierten Allradfahrzeugen. Das bedeutet eine Steigerung im Jahresvergleich um 50 Prozent. Insgesamt haben sich seit 1999 weltweit mehr als



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 6 von 22

700.000 Kunden für eines der ŠKODA 4×4-Modelle entschieden. Derzeit ist der KODIAQ das mit Abstand beliebteste 4×4-Fahrzeug der Marke: 60 Prozent, das heißt fast 60.000 der in 2017 produzierten Einheiten, fahren mit Allrad vom Band.

Der Erfolg von ŠKODA im 4×4-Segment ist das Ergebnis der langfristigen Modellstrategie. Sie konzentriert sich nicht nur auf SUV-Baureihen, sondern bedient auch jene Kunden, die sich bei den ‚klassischen‘ Modellreihen OCTAVIA und SUPERB und deren Kombiversionen die zusätzliche Fahrsicherheit des Allradantriebs wünschen.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 7 von 22

ŠKODA 4x4 – ganzjährige Vorteile der Allradtechnik

- › **Durch alle Jahreszeiten: der ŠKODA Allradantrieb zeigt seine Stärken**
- › **Populär bei Wohnwagenbesitzern wegen hervorragender Traktion und hoher Anhängelast**
- › **Höherer Nutzwert und noch größere Funktionalität als Stärken des ŠKODA 4x4-Antriebs**
- › **Große Auswahl an Ausstattung und Originalzubehör**

Der moderne Allradantrieb der ŠKODA 4x4-Modelle hilft dem Fahrer das ganze Jahr über in den unterschiedlichsten Situationen und liefert damit einen wichtigen Beitrag zur aktiven Sicherheit. Dabei funktioniert das ŠKODA 4x4-System komplett automatisch, der Fahrer braucht in keiner Situation einzugreifen. Hohe Alltagstauglichkeit, hervorragende Traktion und eine Anhängelast von bis zu 2.500 Kilogramm werden unter anderem auch von Wohnwagen- oder Pferdebesitzern geschätzt.

Dass der Allradantrieb nur im Winter auf verschneiten oder vereisten Straßen echte Vorteile bietet, ist ein Irrtum. Vielmehr verbessert die 4x4-Antriebstechnologie von ŠKODA die aktive Sicherheit über das ganze Jahr hinweg. Dank moderner elektronischer Systeme hilft die 4x4-Technologie dem Fahrer auch in Situationen, in denen er sich dessen vermutlich gar nicht bewusst ist. Die elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung ist das Herzstück des gesamten ŠKODA 4x4-Systems. Mit einer Vielzahl von Sensoren und in Kombination mit den Fahrdynamik-Regelsystemen kann sie innerhalb von Millisekunden auf aktuelle Fahrsituationen reagieren.

Sobald die Elektronik dies als sinnvoll bewertet, wird der Allradantrieb automatisch aktiviert – ohne Eingreifen des Fahrers. Ein Beispiel dafür ist das Anfahren an der Ampel in der Stadt. Unabhängig vom Straßenbelag werden dabei die Räder der Hinterachse von der Lamellenkupplung in die Zugkraftübertragung eingebunden. Das verhindert den Radschlupf an der Vorderachse. Auch beim weiteren Beschleunigen fließt ein kleiner Teil des Drehmoments automatisch an die Hinterräder, was den Geradeauslauf stabilisiert. Bei gleichmäßiger Fahrt wird jedoch vorwiegend die Vorderachse angetrieben – dies reduziert den Kraftstoffverbrauch.

Die ŠKODA 4x4-Modelle bieten eine Reihe weiterer Vorteile, die der Fahrer das ganze Jahr über zu schätzen lernt. Dazu gehört die deutlich bessere Traktion auf nassen und unbefestigten Straßen. Auch bei Kurvenfahrt auf trockenem Belag kommt der elektronisch gesteuerte Allradantrieb zusammen mit den aktiven Fahrerassistenzsystemen zum Einsatz. Dabei überwachen die Steuergeräte die Geschwindigkeit der einzelnen Räder und verhindern das Durchdrehen des entlasteten Innenrades durch Drehmomentübertragung auf das Rad mit besserer Traktion. Die moderne Mehrlenker-Hinterachse aller ŠKODA 4x4-Modelle unterstützt durch ihre präzise Radführung den positiven Effekt auf Fahreigenschaften, aktive Sicherheit und Komfort.

Immer mehr ŠKODA 4x4-Kunden nutzen ihr Automobil als Zugfahrzeug für Wohnwagen oder Anhänger – zum Beispiel für Pferde, Boote oder Autos. Der Allradantrieb in ŠKODA Fahrzeugen bringt dabei einen wichtigen Mehrwert durch zuverlässige Traktion und höhere Anhängelast. Im Vergleich zum Frontantrieb dürfen 4x4-Varianten bis zu 25 Prozent mehr Gewicht ziehen. Der ŠKODA OCTAVIA COMBI 4x4 mit dem 110 kW (150 PS)* starken 2,0-TDI-Motor darf beispielsweise einen gebremsten Anhänger mit einem Gewicht von bis zu 2.000 kg an den Haken nehmen. Zum Vergleich: Beim Modell mit Frontantrieb beträgt die maximale Anhängelast 1.600 kg. Während dessen steht das große SUV-Modell von ŠKODA, der KODIAQ 4x4, mit einer maximal



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 8 von 22

zulässigen Anhängelast von bis zu 2.500 kg an der Spitze der aktuellen Produktpalette der tschechischen Marke. Die frontangetriebenen Versionen dürfen maximal 2.000 kg ziehen.

Im Anhängerbetrieb steht dem Fahrer mit der Gespannstabilisierung (Trailer Stability Assist) ein überaus hilfreiches Assistenzsystem zur Seite. Es unterstützt ihn beim Rückwärtssetzen und überwacht während der Fahrt die sichere Straßenlage des Zugwagens und des Anhängers. Dabei erkennt es Pendelbewegungen und stabilisiert das Gespann rechtzeitig, bevor es ins Schlingern gerät.

Die traditionell hohe Funktionalität der ŠKODA Modelle bleibt bei Ausstattung mit Allradtechnik absolut erhalten. Der Kofferraum bietet auch in 4x4-Varianten sein volles Volumen, bei vielen Modellen steht sogar ein vollwertiges Reserverad zur Verfügung. Gerade bei häufigeren Fahrten auf schlechten Wegen mit erhöhtem Pannenerisiko ist dies ein weiterer signifikanter Vorteil.

Für einen ausreichenden Aktionsradius sorgen die größeren Tanks, die je nach ŠKODA 4x4-Modell bis zu fünf Liter mehr Kraftstoff fassen. Mögliche Unterschiede in Dynamik oder Verbrauch gegenüber dem Frontantrieb konnten durch den Einsatz modernster technischer Lösungen minimiert werden.

Im Gelände zu Hause – ausgewählte Parameter für Fahrten abseits befestigter Straßen:

	KAROQ 2,0 TDI 4x4 DSG 110 kW (150 PS) ^{*1}	OCTAVIA COMBI SCOUT 2,0 TDI 4x4 110 kW (150 PS) ^{*2}	KODIAQ SCOUT 2,0 TDI 4x4 DSG 110 kW (150 PS) ^{*2}
Bodenfreiheit (mm)	183	171	194
Anfahrwinkel vorn (°)	19,9	16,6	20,1
Anfahrwinkel hinten (°)	27,8	14,5	22,8
Max. Gewicht gebremster Anhänger (kg)	2.000	2.000	2.500

¹ gilt für ein Fahrzeug mit 19-Zoll-Rädern

² gilt für ein Fahrzeug mit 17-Zoll-Rädern

Bereit für den Winter: nützliche Ausstattung und Originalzubehör

Der Winter mit Schnee und Eis fordert nicht nur die Technik, sondern auch den Fahrer und seine Begleitung. ŠKODA möchte die Mobilität auch in dieser Jahreszeit so angenehm wie möglich gestalten und bietet dazu eine Reihe nützlicher, praktischer und komfortabler Ausstattungen sowie eine ganze Palette an ŠKODA Originalzubehör. So können ŠKODA Automobile nicht nur vorne, sondern auch im Fond mit Sitzheizung ausgestattet werden. Die Lenkradheizung sorgt beim Kaltstart in eisigem Wetter für warme Hände. Die beheizbare Windschutzscheibe garantiert eine gute Sicht unter allen Wetterbedingungen. Für Laternenparker empfiehlt sich die Standheizung. Sie lässt sich per ŠKODA Connect App oder per Fernbedienung auf eine Startzeit programmieren.

Eine ‚Simply Clever‘-Lösung speziell für die Winterzeit: Der praktische Eiskratzer im Tankdeckel gehört bei allen Modellen längst zur Standardausstattung – im Laufe des Jahres 2018 wird er für Kontrollmessungen um eine Reifenprofiliefen-Skala ergänzt. Daneben steht ein breites Angebot an ŠKODA Originalzubehör bereit. Ob Dachgepäckträger und -boxen, praktische Gummifußmatten



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 9 von 22

oder die doppelseitige Kofferraumwanne – das ŠKODA Zubehör erfüllt hohe Qualitätsstandards und durchläuft alle Zertifizierungsprozesse einschließlich Crashtests.

NACHGEFRAGT:

AUF WELCHE ACHSE GEHÖREN DIE SCHNEEKETTEN BEI ŠKODA 4×4-FAHRZEUGEN?

Wenn die Situation den Einsatz von Schneeketten* erfordert, gehören sie bei ŠKODA 4×4-Modellen mit elektronisch gesteuertem Allradantrieb auf die Vorderachse. Nur dann ist auch unter anspruchsvollen Bedingungen die optimale Lenkbarkeit des Fahrzeugs gewährleistet.

** Wir empfehlen die Verwendung von zugelassenen Schneeketten aus dem ŠKODA Originalzubehör.*

Mit Smartphone und Konnektivität gegen den Frost

„Always online“ ist für ŠKODA Automobile selbstverständlich. ŠKODA Connect bietet neben seinen zahlreichen Vorteilen auch spezielle Funktionen für den Winter. So lässt sich die Heizung des Fahrzeugs mithilfe der Smartphone-App einschalten oder das aktuelle Wetter auf der Route sowie am Zielort abfragen. An kalten Wintertagen ist es außerdem bequem, den Fahrzeugzustand (z. B. Batterie oder Reifendruck) regelmäßig von der Wohnung aus überprüfen zu können.

INTERVIEW

Dipl. Ing. Martin Hrdlička, PhD.

ŠKODA AUTO, Technische Entwicklung

Was müssen Konstrukteure bei der Entwicklung von Allradmodellen beachten?

Um Allradfahrzeuge optimal zu konstruieren, müssen die 4×4-Varianten von Anfang an integraler Bestandteil der Fahrzeugentwicklung sein. Für seine aktuellen Modelle verwendet ŠKODA AUTO den modernen modularen Querbaukasten MQB des Volkswagen Konzerns, der die Entwicklung nicht nur erleichtert, sondern auch verkürzt. Jede Version einer Baureihe erhält ihre spezifische Auslegung. Dabei werden die jeweils optimalen Komponenten ausgesucht, etwa bei Dämpfern, Federn, Stabilisatoren, Rädern und Reifen sowie bei allen elektronischen Systemeinstellungen. Die gewählte Lösung wird dann einer Vielzahl von Tests unterzogen. Der Allradantrieb hat auch Einfluss auf die räumliche Anordnung von Bauteilen, zum Beispiel den Kraftstofftank, die Abgasanlage und nicht zuletzt Teile der Karosserie. Der 4×4-Antrieb verändert grundlegend die Gewichtsverteilung des Fahrzeugs auf die Achsen, die Schwerpunktage und damit auch die Fahrdynamik.

Der Allradantrieb der aktuellen ŠKODA Modelle OCTAVIA, SUPERB, KAROQ und KODIAQ verfügt über eine elektronische Lamellenkupplung. Gibt es Unterschiede zwischen verschiedenen Modellen?

Die elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung ist in jedem ŠKODA Allradfahrzeug baugleich. Jedes Modell verfügt allerdings über eine eigene Kalibrierung der 4×4-Antriebssoftware, die den Parametern wie beispielsweise Radstand, Schwerpunkt oder Motoren der jeweiligen Fahrzeuge entspricht.

Welche weiteren Unterschiede bei den ŠKODA 4×4-Modellen gibt es neben der Lamellenkupplung?

Neben den Bauteilen des Allradantriebs selbst – also dem vorderen Winkelgetriebe, der Kardanwelle mit Hardy-Kupplung oder der 4×4-Kupplung mit dem Heckgetriebe – müssen noch zahlreiche weitere Komponenten modifiziert werden. Zu ihnen gehören z.B. die Fahrwerkeinstellungen oder die Hinterachse mit ihrer Einzelradaufhängung, in einigen Fällen auch Kraftstofftank, Abgasanlage und Teile der



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 10 von 22

Bodengruppe.

Können Sie den technischen Fortschritt der ŠKODA Allradfahrzeuge seit 1999 an konkreten Beispielen zeigen?

Dank des prädiktiven Verhaltens der Lamellenkupplung und der sanften Eingriffe der elektronischen Stabilitätssysteme ESC, XDS+ und ASR fährt der Fahrer auch in Situationen sicher, in denen er früher die Geschwindigkeit des Fahrzeugs deutlich reduzieren musste. Die erste Generation der 4x4-Lamellenkupplung konnte nur die Raddrehzahl-Unterschiede zwischen den Achsen regulieren. Im Vergleich zur ersten Generation ist das Gewicht des aktuellen 4x4-Antriebs um sechs Kilogramm gesunken, was unter anderem den Kraftstoffverbrauch spürbar verringert. Das in der Elektropumpe integrierte Zentrifugalventil ermöglicht eine vollständige Verknüpfung der Kupplung auch bei stehendem Fahrzeug.

Verbessert hat sich auch die Traktion in allen Anfahrtsituationen, insbesondere beim Anfahren mit einem Anhänger oder einer Berganfahrt auf Schnee. In einigen Modellen bieten wir auch den sogenannten Offroad-Modus an, der bei einer Geschwindigkeit von bis zu 30 km/h die Fahreigenschaften abseits befestigter Straßen deutlich verbessert – und das selbst bei schwierigen Bedingungen, wie beispielsweise bei steiler Bergabfahrt oder bei der Fahrt auf rutschigem Untergrund. Mit einem Allradfahrzeug gelingt jedes Fahrmanöver – sowohl auf der Autobahn als auch auf anspruchsvollem Terrain.

Wie hat sich die Kupplungsschaltgeschwindigkeit zwischen der 1. und 5. Generation geändert?

Die Kupplungsschließgeschwindigkeit ist bei der aktuellen fünften Generation beispielsweise bei einer Differenzdrehzahl zwischen Vorder- und Hinterachse von 25/min drei Mal höher als in der ersten Generation.

Benötigt der 4x4-Antrieb besondere Wartungs- oder Serviceintervalle?

Die schrittweise Entwicklung der Lamellenkupplung hat den Wartungsbedarf von 4x4-Fahrzeugen stark reduziert. Früher war alle 60.000 km ein Ölwechsel in der Kupplung vorgeschrieben, zudem musste der Ölfilter gewechselt werden. Heute wird nur das Öl der Lamellenkupplung alle drei Jahre getauscht. Der moderne Allradantrieb erfordert heute keine weitere Wartung.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 11 von 22

So funktioniert die ŠKODA Allradtechnik

- › **Fünfte Generation der elektronisch gesteuerten Lamellenkupplung mit wichtigen Innovationen**
- › **Gewicht- und Platzeinsparung dank neuester Technik**
- › **All-in-one-Lösung: Allradantrieb interagiert mit elektronischen Assistenzsystemen für maximale Traktion und Sicherheit**

Alle aktuellen Allradmodelle von ŠKODA verfügen über eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung der fünften Generation. Die Hauptvorteile sind niedrigeres Gewicht und geringerer Platzbedarf. Der Allradantrieb der ŠKODA 4x4-Modelle ist zudem vollständig mit den Elektronik- und Assistenzsystemen vernetzt.

Herzstück des ŠKODA Allradantriebs ist eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung der fünften Generation. Sie ist die neueste Entwicklungsstufe jener Allradtechnologie, die vor 19 Jahren erstmals bei ŠKODA zum Einsatz kam. Der Allradantrieb arbeitet vollautomatisch und sorgt in jeder Fahrsituation für optimale Traktion. Eine Reihe von Sensoren (z. B. Raddrehzahlsensor, Lenkwinkelsensor, Längs- und Querschleunigungssensor, Gaspedalstellungssensor, Motordrehzahlsensor) werten kontinuierlich die aktuelle Fahrsituation aus, die Allradelektronik berücksichtigt alle eingehenden Parameter. Innerhalb von Millisekunden kann sie die Drehmomentverteilung zwischen den einzelnen Rädern verändern und gewährleistet so eine optimale Kraftverteilung.

Die Allradtechnologie bietet viele Vorteile. Der Allradantrieb greift nur ein, wenn es die Fahrsituation erfordert. Gleichzeitig arbeitet die Elektronik des Systems proaktiv und bereitet den Allradantrieb vorab auf absehbare Fahrsituationen vor. Im normalen Fahrbetrieb wird nur die Vorderachse angetrieben – das hält den Kraftstoffverbrauch gering.

Technisch hat sich die Lamellenkupplung gegenüber der vorherigen, vierten Generation kaum verändert, einige wichtige Neuerungen und Verbesserungen gibt es dennoch. Eine der wichtigsten ist die neue Konzeption des Systems: So benötigt die fünfte Generation der Lamellenkupplung keinen Drucktank und kein Steuerventil mehr. Durch die geringere minimale Ölmenge baut die Kupplung insgesamt kompakter und ist im Vergleich zur letzten Generation um 1,4 kg leichter. Das 4x4-Antriebssteuergerät steuert die Drehzahl der Antriebspumpe, die aus einem Elektromotor, einer Kolbenpumpe und einem Steuerventil besteht. Dank des Steuerventils steuert die Pumpendrehzahl den Öldruck im Hauptkolben. Je höher die Pumpendrehzahl ist, desto mehr Antriebsmoment überträgt die Lamellenkupplung an die Hinterräder. Bei einer geringen Drehzahl der Pumpe werden die Kräfte primär an die Vorderachse geleitet. Mithilfe der vollelektronisch gesteuerten Lamellenkupplung erkennt das 4x4-Antriebsregelgerät die Räder der Hinterachse auch bei einem stehenden Fahrzeug.

Die Lamellenkupplung ist an der Hinterachse angeordnet, zusammen mit dem Festrad und dem Hinterachsdifferenzial. Das System reagiert für die Insassen kaum spürbar innerhalb von Millisekunden und spricht damit trotz vereinfachtem Aufbau ebenso schnell an wie die Getriebe der Vorgängergeneration des Systems.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 12 von 22

Die GESCHICHTE des ŠKODA-4x4-Antriebs

Erstmals wurde der ŠKODA Allradantrieb im Jahr 1999 in der ersten Generation des OCTAVIA COMBI 4x4 verbaut. Dabei kam eine mechanische Pumpe zum Einsatz. Deren Antrieb wurde durch den Unterschied zwischen den Geschwindigkeiten der Vorder- und Hinterachse bestimmt. Um diese mechanische Pumpe in Arbeitsposition zu bringen, war eine zusätzliche elektrische Pumpe nötig. Die Kupplung war über ein Steuerventil einstellbar, das ebenfalls von einem Elektromotor geregelt wurde.

Die zweite Generation des ŠKODA OCTAVIA erhielt eine neu konstruierte Lamellenkupplung. Für die vollständige Schließung der Kupplung reichte hier ein geringes Durchdrehen der Räder der Vorderachse gegenüber der Hinterachse um etwa 20 Grad. Um das System zu aktivieren, war ein geringes Durchdrehen der Räder einer Achse nötig. Daher unterschieden sich diese Systeme signifikant von der heutigen Lamellenkupplung der fünften Generation. Im Vergleich mit dem heutigen Stand der Technik war das dynamische Verhalten der Systeme deutlich schlechter.

Als zentraler Bestandteil des gesamten Allradsystems interagiert die elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung perfekt mit der Fahrzeugelektronik und den Assistenzsystemen. Dabei reagiert sie sofort auf jede Veränderung der Fahrsituation. Genau wie beim jeweiligen Schwestermodell mit Frontantrieb wird das Motordrehmoment auch bei den Allradmodellen im Normalbetrieb an die Vorderräder weitergegeben. Sobald Sensoren und Steuereinheiten aufgrund der Fahrsituation die Hinterachse zuschalten, weil beispielsweise die Vorderräder die Traktion verlieren, verändert das Steuergerät den Druck auf die Lamellen. Das Drehmoment wird dann im idealen Verhältnis auch auf die Hinterräder übertragen. Gleichzeitig verhindert die elektronische Differenzialsperre (EDS), die bei ŠKODA 4x4-Modellen an beiden Achsen aktiv ist, auch das Durchdrehen einzelner Räder. Das durchdrehende Rad wird abgebremst und mehr Drehmoment auf das gegenüberliegende Rad mit besserer Traktion übertragen. Das XDS+-System ist eine Erweiterung der elektronischen Differenzialsperre (EDS). Es reagiert, wenn bei Kurvendurchfahrt das kurveninnere Rad entlastet wird. Dann bremst es automatisch und verhindert ein Durchdrehen – so bleibt das Fahrzeug in Kurven spürbar besser in der Spur.

NACHGEFRAGT:

WODURCH UNTERSCHIEDET SICH DIE AKTUELLE LAMELLENKUPPLUNG DER FÜNFTEN GENERATION VON IHREM VORGÄNGER?

Der Hauptunterschied ist der einfachere Aufbau des Systems. Es benötigt keinen Drucktank und kein Steuerventil mehr. Die fünfte Generation hat eine neue Sechs-Kolben-Axialpumpe, die von einem Elektromotor angetrieben wird und innerhalb von Millisekunden auf die Anweisungen der Steuereinheit reagieren kann. Außerdem ist die gesamte Komponente um 1,4 kg leichter.

Alle beschriebenen Eingriffe des ŠKODA 4x4-Systems erfolgen automatisch, die Umverteilung der Antriebskräfte zwischen den einzelnen Rädern ist für den Fahrer nicht spürbar. So gewährleistet das System beste Traktion und hervorragende Fahrstabilität auch in Kurven und bei schwierigen Fahrmanövern abseits befestigter Straßen.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 13 von 22

Elektronische Systeme und nützliche Assistenten in Kombination mit Allradantrieb

Der Allradantrieb wird bei allen ŠKODA Modellen mit verschiedenen Assistenzsystemen kombiniert, die das alltägliche Fahrerlebnis verbessern und die Sicherheit der Insassen deutlich erhöhen. Hier finden Sie eine Übersicht über die wichtigsten Bauteile und Assistenzsysteme. Ihre Verfügbarkeit variiert in Abhängigkeit von Modell und gewählter Ausstattung.

Elektronische Differenzialsperre (EDS)

EDS gehört zu den wesentlichen Bestandteilen des ŠKODA 4×4-Systems und ist an Vorder- sowie Hinterachse aktiv. Sie greift ein, wenn bei niedrigeren Geschwindigkeiten ein Rad an der jeweiligen Achse durchdreht. Das System bremst das durchdrehende Rad ab und überträgt mehr Drehmoment auf das Rad mit besserer Traktion.

XDS+-System

Das XDS+-System simuliert ein mechanisches Sperrdifferenzial. In Ergänzung mit der elektronischen Differenzialsperre (EDS) reagiert es, wenn das innere Rad bei Kurvendurchfahrt entlastet wird. Das System verlangsamt das entlastete Rad und verhindert, dass es durchdreht. So bleibt das Fahrzeug während der Kurvenfahrt besser in der Spur.

Offroad-Modus

Für schwierigere Fahrsituationen abseits befestigter Straßen sind die Modelle ŠKODA KAROQ 4×4, ŠKODA KODIAQ 4×4 und ŠKODA OCTAVIA COMBI SCOUT auf Wunsch mit Offroad-Modus lieferbar. Wird er aktiviert, verändern sich die Kennlinien für alle betroffenen Assistenzsysteme und optimieren die Einstellungen für Geländefahrten. Der Offroad-Modus ist bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h aktiv und bietet Anfahr-, Traktions- und Bremsunterstützung sowie Unterstützung bei Bergabfahrten. Das Infotainment-Display liefert bei aktiviertem Offroad-Modus außerdem geländerelevante Daten, beispielsweise Kompass, Höhenmesser oder Lenkwinkel.

Berganfahrassistent

Der Berganfahrassistent verhindert bei einem Anfahrwinkel von mehr als fünf Grad, dass das Fahrzeug rückwärts rollt oder sich der Motor abschaltet. So gelingt das Anfahren am Berg problemlos, sicher und ohne Handbremse. Bei Schaltgetrieben verringert das System den Verschleiß der Kupplung deutlich. Der Assistent berücksichtigt auch die Richtung der Hangneigung sowie den eingelegten Gang und unterstützt damit auch beim Rückwärtsfahren bergauf.

Bergabfahrlilfe

Bei steilen Abfahrten im Gelände reguliert das Fahrzeug situationsabhängig die Geschwindigkeit des Autos über die Bremsanlage und das Motorbremsmoment, damit das Fahrzeug nicht unkontrolliert ins Schleudern kommt.

Drive-off-Assist

Bei Modellen mit Schaltgetriebe begrenzt der Drive-off-Assist die Motordrehzahl beim Bergauffahren. Er ermöglicht nicht nur ein sanfteres Anfahren, sondern schont auch die Kupplung.

Snow-Modus

Der Snow-Modus kann bei geringer Oberflächenhaftung ausgewählt werden. Elektronische Assistenzsysteme passen sich sofort an diese Situation an. Das Antiblockiersystem (ABS)



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 14 von 22

ermöglicht einen etwas längeren Radschlupf. Dadurch schieben die Reifen einen kleinen Schneekeil auf, der die Bremswirkung erhöht. Die Antischlupfregelung (ASR) lässt mehr Radschlupf zu, damit das Reifenprofil besser packt, und das Getriebe wählt im niedrigeren Drehzahlbereich höhere Gänge aus als üblich. Das Gaspedal reagiert geschmeidiger und verhindert so eine unerwünscht sprunghafte Steigerung des Drehmoments. Ein Durchdrehen der Räder wird dadurch verhindert.

Area View 360°

Mit vier Breitbildkameras verfolgt das Area View-System die Fahrzeugumgebung so, dass der Fahrer die aktuelle Situation aus der Vogelperspektive sieht. Der Fahrer kann dabei zwischen Front- oder Rückansicht wählen.

Gespannstabilisierung (Trailer Stability Assist)

Die Gespannstabilisierung ist Bestandteil der elektronischen Stabilitätskontrolle ESC. Sie erkennt Pendelbewegungen frühzeitig und stabilisiert das Fahrzeug und den angekuppelten Hänger über das Abbremsen einzelner Räder sowie die Begrenzung des Motordrehmoments, bevor beide ins Schlingern geraten.

Anhängerrangierassistent (Trailer Assist)

Dank des Anhängerrangierassistenten können ŠKODA 4x4-Modelle auch größere Trailer problemlos ziehen. Er erleichtert dem Fahrer das Rückwärtssetzen mit dem Anhänger und unterstützt ihn beim Rangieren.

NACHGEFRAGT:

BIETET DER ALLRADANTRIEB BEI ŠKODA 4x4-MODELLEN EINEN VORTEIL GEGENÜBER ÄHNLICHEN ANTRIEBEN DER KONKURRENZ?

Ja, ein 4x4-Antrieb in ŠKODA Fahrzeugen kann ein Antriebsmoment von bis zu 3.200 Nm auf die Hinterachse übertragen. Ein großes Drehmoment an der Hinterachse wird benötigt, wenn die Vorderachse entlastet ist und die Hinterachse die Kraft auf die Straße überträgt. Fahrer von ŠKODA 4x4-Modellen profitieren davon besonders beim Anfahren an Steigungen mit Anhänger oder bei schlechter Haftung der Vorderräder. ŠKODA 4x4-Modelle gehören daher in ihren jeweiligen Segmenten zu den besten Zugfahrzeugen.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 15 von 22

ŠKODA OCTAVIA 4×4: Allradversion des Bestsellers immer beliebter

- › **Interesse an der Allradversion des Bestsellers ist in 2017 weiter gestiegen**
- › **Dank Allradantrieb bietet der OCTAVIA in allen Varianten eine noch höhere Funktionalität**
- › **Vielfältige Kombinationsmöglichkeiten von Motor, Karosserie und Ausstattung**
- › **Auch ŠKODA OCTAVIA COMBI SCOUT und OCTAVIA RS mit Allradantrieb verfügbar**

Im Januar vergangenen Jahres präsentierte der Automobilhersteller aus Mladá Boleslav die dritte Generation des ŠKODA OCTAVIA. Seit Jahren gehört der tschechische Bestseller regelmäßig zu den Top 10 der meistverkauften europäischen Fahrzeuge. Bei konstant hoher Nachfrage entschieden sich letztes Jahr fast 30.000 Käufer für eine Version mit dem Kürzel ‚4×4‘.

Typisch ŠKODA bietet auch der OCTAVIA zahlreiche Auswahl- und Kombinationsmöglichkeiten bei Karosserievariante, Motor und Getriebe oder der Ausstattung. Der Allradantrieb macht den OCTAVIA für eine große Zielgruppe attraktiv. Das intelligente 4×4-System mit elektronisch geregelter Lamellenkupplung steht in beiden Karosserievarianten sowie für eine Vielzahl von Ausstattungen zur Verfügung. So lässt er sich mit Benzin- oder Dieselmotor, manuellem Getriebe oder automatisiertem Doppelkupplungsgetriebe (DSG) kombinieren. In Deutschland, dem größten Markt des Allradlers, entschieden sich 2017 ungefähr 5.900 Kunden für die 4×4-Version. Auch in nordischen und alpinen Ländern verkauft sich der OCTAVIA 4×4 bestens: In der Schweiz wurde die Modellvariante 4.600 Mal ausgeliefert, in Österreich konnte der Automobilhersteller 3.000 Exemplare des OCTAVIA 4×4 absetzen. Zu den wichtigsten nordeuropäischen Märkten gehören Norwegen (2.350 Auslieferungen) und Schweden (1.800 Auslieferungen).

Für eine optimale Kraftübertragung sorgt auch im OCTAVIA 4×4 die neueste Generation der Lamellenkupplung. Dabei besitzen die Allradmodelle eine Mehrlenker-Hinterachse mit einem Längslenker, drei Querlenkern und dem Torsionsstabilisator, dadurch verfügt das Fahrzeug über Top-Handling und hohen Fahrkomfort. Die maximale Anhängelast für Modelle mit Allradantrieb liegt bei maximal 2.000 kg (ŠKODA OCTAVIA 2,0 TDI 4×4 110 kW (150 PS)*).

Der ŠKODA OCTAVIA COMBI SCOUT ist ausschließlich mit Allradantrieb ausgestattet. Dank des Offroad-Modus kommt er im Gelände souverän voran. Die Ausstattungslinie besticht durch robustes Design und viele funktionale Elemente wie schwarze Stoßfänger-, Radkästen- und Schwellerabdeckungen.

Auch der OCTAVIA RS ist als 2,0 TDI mit Allradantrieb erhältlich. Mit einer Leistung von 135 kW (184 PS)* und Direktschaltgetriebe erledigt die Version mit dem 4×4-Kürzel den Standardsprint 0,3 Sekunden schneller als die Version mit Frontantrieb. Auch der OCTAVIA RS 4×4 steht als Limousine und Kombi zur Wahl. Im Jahr 2017 entschied sich ein Drittel der Käufer für den ŠKODA OCTAVIA RS 2,0 TDI mit Allradantrieb.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 16 von 22

NACHGEFRAGT:

IN WELCHEN WEIT ENTFERNTEN MÄRKTEN WIRD DER OCTAVIA 4x4 ANGEBOTEN?

Der OCTAVIA mit Allradantrieb wurde in 2017 auch an Kunden in Australien, Neuseeland, Chile, Island, Israel, Irak und Taiwan ausgeliefert.

WELCHE SIND DIE WICHTIGSTEN MÄRKTE FÜR DEN OCTAVIA 4x4?

Die meisten Käufer entscheiden sich in Europa für einen OCTAVIA 4x4: Die wichtigsten Märkte sind Deutschland, Tschechien, die Schweiz, Österreich, Skandinavien, Großbritannien und Polen.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 17 von 22

ŠKODA KAROQ 4×4: der neue Star unter den Kompakt-SUV

- › Kompakter Allrounder mit charakterstarkem Design
- › Variables Interieur und größter Gepäckraum seiner Klasse

Auch das jüngste SUV von ŠKODA überzeugt durch unverwechselbares Design, innovative Technologie und hervorragende Funktionalität. Der Allradantrieb steigert die universellen Fähigkeiten des kompakten Allrounders zusätzlich.

Mit seiner modernen, unverwechselbaren Designsprache passt der ŠKODA KAROQ perfekt ins Portfolio des tschechischen Automobilherstellers. Mit seinem großzügigen, variablen Innenraum und seinen Allrounder-Qualitäten erfüllt der KAROQ die unterschiedlichsten Anforderungen. Mit einer Länge von 4.382 mm und dem größten Kofferraumvolumen seiner Klasse von mindestens 521 Litern bietet er ideale Voraussetzungen für vielseitiges Fahrvergnügen. Neben dem Allradantrieb trägt auch der große Rampenwinkel vorne und hinten zu seinem Offroad-Talent bei.

Der KAROQ lässt sich mit allen aktuell von ŠKODA angebotenen Technologien und Assistenzsystemen ausstatten. Offroad- und Snow-Modus gehören bei den Allradversionen zum serienmäßigen Lieferumfang. Für den KAROQ 4×4 steht auch das adaptive Fahrwerk DCC mit drei Einstellmodi (Komfort, Normal und Sport) zur Verfügung. Je nach Motorisierung und Variante darf der ŠKODA KAROQ eine Anhängelast von bis zu 2.000 kg ziehen.

NACHGEFRAGT:

WIE STEHT ES UM DIE GELÄNDETAUGLICHKEIT DES KAROQ?

Der KAROQ überzeugt auch abseits befestigter Straßen: Dank seiner kompakten Abmessungen verfügt er mit 19,9 Grad vorne und 27,8 Grad hinten über die größten Rampenwinkel in der gesamten ŠKODA 4×4-Modellpalette (in Kombination mit 19-Zoll-Leichtmetallrädern). Neben einer Lamellenkupplung steigern auch die Assistenzsysteme und der Offroad-Modus die Geländequalitäten des kompakten ŠKODA SUV.

Im Gegensatz zu Fahrzeugen mit Frontantrieb kommt im KAROQ 4×4 eine DSG-Variante mit nasser Kupplung zum Einsatz, die auf ein hohes Drehmoment ausgelegt ist. Eine Vierlenker-Hinterachse sorgt auch unter anspruchsvolleren Bedingungen für besten Halt.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 18 von 22

ŠKODA KODIAQ 4x4: der Allrad-Bestseller

- › 2017 entschieden sich fast 60.000 Kunden für den KODIAQ 4x4
- › Hohe Anhängelast von bis zu 2.500 kg, Anhängerrangierassistent (Trailer Assist) unterstützt Rangiermanöver
- › Großes ŠKODA SUV ist auch als KODIAQ SCOUT 4x4 und KODIAQ SPORTLINE 4x4 verfügbar

Die Allradversionen dominieren beim ŠKODA KODIAQ eindeutig. Rund zwei Drittel aller Kunden bestellen das große SUV mit Allradantrieb, damit ist es das beliebteste Modell im ŠKODA 4x4-Programm. Der ŠKODA KODIAQ bietet bis zu sieben Sitzplätze, ein außergewöhnliches Raumangebot und überzeugt mit einer Anhängelast von bis zu 2.500 kg.

Mit dem Eintritt ins große SUV-Segment markiert der ŠKODA KODIAQ für den Automobilhersteller aus Mladá Boleslav den Beginn eines neuen Kapitels. Mit einer Länge von 4.697 mm gehört er zu den größten Vertretern seiner Klasse. Aufgrund seines großzügigen Raumangebots verfügt er als erster ŠKODA überhaupt auf Wunsch über eine dritte Sitzreihe und bietet damit Platz für bis zu sieben Personen. Mit einem Kofferraumvolumen von 2.065 Liter eignet sich der KODIAQ optimal für Familien. Mit dem KODIAQ begann auch die Ära von ŠKODA Connect: Über die mobilen Online-Dienste lässt sich das Fahrzeug mit dem Internet verbinden und bietet den Insassen verschiedene Services.

Der ŠKODA KODIAQ wird weltweit hervorragend angenommen. Rund 60 Prozent aller Besteller orderten den KODIAQ in der 4x4-Variante. Bei keinem anderen ŠKODA Modell entschieden sich mehr Kunden für die Allradversion.

NACHGEFRAGT:

WELCHES ŠKODA MODELL HAT DIE GRÖSSTE BODENFREIHEIT?

Das ŠKODA Modell mit der größten Bodenfreiheit ist der ŠKODA KODIAQ SCOUT. Mit 194 mm hat er gegenüber der Standardversion auch einen höheren Anfahrwinkel von 20,1 Grad vorne und 22,8 Grad hinten.

In Kombination mit dem 110 kW (150 PS) starken 2,0-TDI-Motor zieht der KODIAQ 4x4 einen Anhänger von bis zu 2.500 kg Gewicht und besitzt damit unter allen ŠKODA Fahrzeugen die derzeit höchste zulässige Anhängelast. Beim Manövrieren unterstützt der Anhängerrangierassistent (Trailer Assist).

Die modernste 4x4-Technik lässt sich mit fast allen Motoren kombinieren, die ŠKODA für den KODIAQ anbietet. Zugleich stehen ein 6-Gang-Schalt- oder ein automatisiertes Doppelkupplungsgetriebe (DSG) mit sechs oder sieben Gängen zur Auswahl.

In den Modellvarianten KODIAQ SCOUT und KODIAQ SPORTLINE tritt das SUV-Flaggschiff von ŠKODA besonders individuell auf. Der KODIAQ SCOUT ist für den Einsatz im Gelände prädestiniert und ausschließlich mit Allradantrieb erhältlich. Ein Schlechtwegepaket schützt Motor und Fahrwerk, Voll-LED-Hauptscheinwerfer und LED-Nebelscheinwerfer leuchten die Strecke



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 19 von 22

jederzeit souverän aus. Die Bodenfreiheit des KODIAQ SCOUT beträgt 194 mm, außerdem verfügt er vorne und hinten über größere Böschungswinkel.

Besonders sportlich-dynamische Ansprüche erfüllt der KODIAQ SPORTLINE. Auch er ist mit Allradantrieb erhältlich – für beste Traktion und Fahrstabilität auf der Strecke.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 20 von 22

ŠKODA SUPERB 4x4: souverän ankommen – jederzeit

- › Dank Allradantrieb hat das ŠKODA Flaggschiff überall perfekte Traktion
- › Jeder sechste Kunde wählt den ŠKODA SUPERB mit Allradantrieb
- › Allrad steht in Kombination mit vier Motorvarianten zur Verfügung
- › Mehr als 100.000 Kunden haben sich seit 2008 für einen SUPERB 4x4 entschieden

Auch beim Topmodell des Automobilherstellers aus Mladá Boleslav greifen immer mehr Kunden zur 4x4-Version. Seit 2008 wurden mehr als 100.000 SUPERB mit Allradantrieb ausgeliefert. In 2017 verließen rund 15 Prozent aller ŠKODA SUPERB das Werk mit vier angetriebenen Rädern.

Ausdrucksstark und selbstbewusst zeigt sich der ŠKODA SUPERB, das Flaggschiff der tschechischen Automobilmarke. Neben dem einzigartigen ŠKODA Design gehören die innovative Technologie, das großzügige Platzangebot, der große Fahrkomfort und die hohe Funktionalität zu seinen Qualitäten. ŠKODA Connect ermöglicht als Teil der modernen Sicherheits-, Fahrassistenten- und Komfortausstattung die optimale Integration der Online-Dienste.

Der SUPERB ist bereits seit 2008 mit Allradantrieb erhältlich, ein Jahr später präsentierte ŠKODA auch den SUPERB COMBI als 4x4-Version. Aktuell steht der Allradantrieb in Kombination mit vier Motoren zur Verfügung – zwei Diesellaggregate und zwei Benziner.

Seine Position als ŠKODA Flaggschiff bestätigt der ŠKODA SUPERB mit seinem stärksten Motor. Der 2,0 TSI leistet 206 kW (280 PS)*, geschaltet wird ausschließlich per 6-Gang-DSG, der Allradantrieb bringt die Kraft jederzeit souverän auf die Straße. Auch dank der überlegenen Traktion erreicht das ŠKODA Spitzenmodell aus dem Stand bereits nach 5,8 Sekunden Landstraßentempo. Kein Fahrzeug aus der aktuellen Modellpalette beschleunigt schneller von 0 auf 100 km/h.

In Kombination mit dem 2,0-TDI-Motor mit 110 kW (150 PS)* dürfen der ŠKODA SUPERB 4x4 und der SUPERB COMBI 4x4 einen Anhänger mit einem Gesamtgewicht von bis zu 2.200 kg ziehen. Zu den weiteren Vorzügen des ŠKODA SUPERB gehört sein außergewöhnlich geräumiger Kofferraum, sein Volumen beträgt bei der Limousine 625 Liter, beim SUPERB COMBI sind es sogar 660 Liter.

NACHGEFRAGT:

IST DER ŠKODA OCTAVIA RS 245* DAS SCHNELLSTE MODELL IM ANGEBOT?

Der OCTAVIA RS 245 ist nicht das schnellste Modell im Portfolio des tschechischen Automobilherstellers. Die Spitzenversion des SUPERB mit 206 kW (280 PS) starkem 2,0-TSI-Motor, DSG und Allradantrieb ist noch zügiger unterwegs als der OCTAVIA RS 245. Während die Höchstgeschwindigkeit beider Fahrzeuge bei 250 km/h abgeregelt ist, fällt die 100-km/h-Marke beim SUPERB nach 5,8 Sekunden und damit früher als beim ŠKODA OCTAVIA RS 245, der für den Standardsprint 6,6 Sekunden benötigt.

Für Fahrer, die auch in dieser Fahrzeugklasse einen sportiven Auftritt schätzen, bietet ŠKODA die Modellvariante SUPERB SPORTLINE an. Die dynamische Optik und Ausstattung betonen den sportlichen Stil. Auch der SUPERB SPORTLINE ist mit Allradantrieb erhältlich.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 21 von 22

*Verbrauch nach Verordnung (EG) Nr. 715/2007; CO₂-Emissionen und CO₂-Effizienz nach Richtlinie 1999/94/EG. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen, spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen (www.dat.de), unentgeltlich erhältlich ist.

KAROQ 2,0 I TDI SCR DSG 4x4 110 kW (150 PS): Kraftstoffverbrauch: innerorts 5,7 | 5,7 (l/100km), außerorts 4,9 (l/100km), kombiniert 5,2 | 5,2 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 138 | 137 (g/km), Effizienzklasse B

KAROQ 2,0 TDI SCR 4x4 110 kW (150 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 5,9 (l/100km), außerorts 4,5 (l/100km), kombiniert 5,0 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 132 | 131 (g/km), Effizienzklasse B

OCTAVIA 2,0 TDI 4x4 110 kW (150 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 5,7 | 5,6 (l/100km), außerorts 4,3 | 4,2 (l/100km), kombiniert 4,8 | 4,7 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 127 | 123 (g/km), Effizienzklasse B

OCTAVIA COMBI 2,0 TDI 4x4 110 kW (150 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 5,7 | 5,6 (l/100km), außerorts 4,3 | 4,2 (l/100km), kombiniert 4,8 | 4,7 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 126 | 123 (g/km), Effizienzklasse B

OCTAVIA 2,0 TDI DSG 4x4 110 kW (150 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 5,8 | 5,7 (l/100km), außerorts 4,5 | 4,4 (l/100km), kombiniert 5,0 | 4,9 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 132 | 129 (g/km), Effizienzklasse B

OCTAVIA COMBI 2,0 TDI DSG 4x4 110 kW (150 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 6,1 | 6,0 (l/100km), außerorts 4,4 | 4,3 (l/100km), kombiniert 5,0 | 4,9 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 130 | 128 g/km, Effizienzklasse B

OCTAVIA COMBI SCOUT 2,0 TDI 4x4 DSG 135 kW (184 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 5,8 (l/100km), außerorts 4,7 (l/100km), kombiniert 5,1 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 133 (g/km), Effizienzklasse B | A

OCTAVIA COMBI SCOUT 2,0 TDI 4x4 110 kW (150 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts (5,8 l/100km), außerorts (4,5 l/100km), kombiniert 5,0 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 130 (g/km), Effizienzklasse B | A

OCTAVIA COMBI SCOUT 2,0 TDI 4x4 DSG 110 kW (150 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 5,8 (l/100km), außerorts 4,7 (l/100km), kombiniert 5,1 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 135 (g/km), Effizienzklasse B | A

OCTAVIA COMBI RS 2,0 TDI DSG 4x4 135 kW (184 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 5,9 (l/100km), außerorts 4,7 (l/100km), kombiniert 5,1 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 134 (g/km), Effizienzklasse B



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 22 von 22

OCTAVIA RS 2,0 TDI DSG 4x4 135 kW (184 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 5,9 (l/100km), außerorts 4,7 (l/100km), kombiniert 5,1 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 134 g/km, Effizienzklasse B

OCTAVIA RS 245 2,0 TSI 180 kW (245 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 8,7 (l/100km), außerorts 5,4 (l/100km), kombiniert 6,6 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 150 g/km, Effizienzklasse D

OCTAVIA RS 245 2,0 TSI DSG 180 kW (245 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 8,3 (l/100km), außerorts 5,3 (l/100km), kombiniert 6,4 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 146 g/km, Effizienzklasse C

OCTAVIA COMBI RS 245 2,0 TSI 180 kW (245 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 8,7 (l/100km), außerorts 5,4 (l/100km), kombiniert 6,6 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 150 g/km, Effizienzklasse C

OCTAVIA COMBI RS 245 2,0 TSI DSG 180 kW (245 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 8,3 (l/100km), außerorts 5,3 (l/100km), kombiniert 6,4 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 146 g/km, Effizienzklasse C

KODIAQ SCOUT 2,0 TDI SCR 4x4 DSG 110 kW (150 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 6,8 | 6,7 (l/100km), außerorts 5,2 | 5,1 (l/100km), kombiniert 5,7 | 5,6 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 149 | 147 (g/km), Effizienzklasse B

KODIAQ SCOUT 2,0 TDI SCR 4x4 110 kW (150 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 6,4 | 6,3 (l/100km), außerorts 4,8 | 4,7 (l/100km), kombiniert 5,4 | 5,3 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 141 | 139 g/km, Effizienzklasse B

SUPERB 2,0 TDI SCR 4x4 110 kW (150 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 5,8 | 5,7 (l/100km), außerorts 4,3 | 4,1 (l/100km), kombiniert 4,8 | 4,7 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 125 | 122 (g/km), Effizienzklasse A | A+

SUPERB COMBI 2,0 TDI SCR 4x4 110 kW (150 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 5,8 | 5,7 (l/100km), außerorts 4,3 | 4,1 (l/100km), kombiniert 4,9 | 4,7 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 126 | 123 (g/km), Effizienzklasse A | A+

SUPERB COMBI 2,0 TSI DSG 4x4 206 kW (280 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 9,0 (l/100km), außerorts 6,2 (l/100km), kombiniert 7,2 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 164 | 163 (g/km), Effizienzklasse D | C

SUPERB 2,0 TSI DSG 4x4 206 kW (280 PS): Kraftstoffverbrauch innerorts 8,9 (l/100km), außerorts 6,1 (l/100km), kombiniert 7,1 (l/100km), CO₂-Emissionen kombiniert 160 | 159 (g/km), Effizienzklasse C