



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 1 von 21

Mladá Boleslav/Rovaniemi, 15. Februar 2018

ŠKODA 4x4 Pressemappe

Inhalt

ŠKODA 4x4: Sicherheit und Fahrspaß in jeder Situation	2
ŠKODA 4x4 in Zahlen	4
Marktposition der ŠKODA 4x4 Modelle	5
ŠKODA 4x4 – Vorteile der Allradtechnik rund um das Jahr	7
So funktioniert die ŠKODA-Allradtechnik	11
ŠKODA OCTAVIA 4x4: Allradversion des Bestsellers immer beliebter	15
ŠKODA KAROQ 4x4: Der neue Star unter den Kompakt-SUV	17
ŠKODA KODIAQ 4x4: Der Allrad-Bestseller	18
ŠKODA SUPERB 4x4: Souverän ankommen – jederzeit	20

PRESSEMAPPE

Seite 2 von 21

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 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
- › ŠKODA OCTAVIA COMBI 4x4 als erster Allrad-Pkw in 1999 vorgestellt

Mladá Boleslav/Rovaniemi, 15. Februar 2018 – Mit aktuell vier Allradmodellen vom kompakten OCTAVIA bis hin zum SUPERB zählt ŠKODA zu den traditionsreichsten Marken mit Allradtechnik. Die ersten Versuche mit einem Mehrachsen-Antrieb wurden in Mladá Boleslav bereits in den späten 1930er Jahren unternommen. Die 4x4-Erfolgsstory, deren erstes Kapitel mit einem ŠKODA OCTAVIA COMBI 4x4 geschrieben wurde, begann im Jahre 1999. Seitdem hat ŠKODA AUTO insgesamt mehr als 700.000 Allradfahrzeuge produziert. Das Interesse an ŠKODAs 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 4x4 ŠKODA 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 4x4 Antrieb an Kunden aus. Allein im vergangenen Jahr setzte ŠKODA AUTO weltweit mehr als 127.000 4x4-Fahrzeuge der Modelle YETI, KAROQ, OCTAVIA, KODIAQ und SUPERB ab. Auch mit seinem Rallyefahrzeug feierte ŠKODA das erfolgreichste Jahr in der 117-jährigen Motorsport-Geschichte. In der vergangenen Saison sammelte der ŠKODA FABIA R5 in der WRC 2-Kategorie der FIA Rallye-Weltmeisterschaft (WRC) ebenso Erfolge wie in überregionalen und nationalen Meisterschaften. Die Werksfahrer Pontus Tidemand/Jonas Andersson (S/S) gewannen die FIA Rallye-Weltmeisterschaft 2017 in der Kategorie WRC 2. Darüber hinaus sicherte sich ŠKODA Motorsport den WRC 2 Team-Titel.

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. Der 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 Mehrachsen-Antrieb wurden in den späten 1930er Jahren unternommen. ŠKODA produzierte mehrere Prototypen eines dreiachsigem Busses, bei dem



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 3 von 21

die beiden hinteren Achsen angetrieben wurden, aber diese Projekte erreichten nie Fertigungsreife. Als nächstes kam der Typ 903, ein Militärfahrzeug. Die tschechische Armee hatte den Bau eines Fahrzeugs ausgeschrieben, das von hochrangigen Offizieren im Feld genutzt werden sollte und ŠKODA nahm mit dem 903 an der Ausschreibung teil. Der erste Prototyp des Fahrzeugs wurde 1936 gebaut. Inspiriert vom Pkw-Modell ŠKODA 650 hatte der Prototyp einen 45 kW Sechszylinder Motor mit drei Litern Hubraum. Angetrieben wurden die beiden hinteren Achsen des Dreiachsers.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 4 von 21

ŠKODA 4x4 in Zahlen

1999

ŠKODA OCTAVIA COMBI 4x4 –
der erste moderne
allradgetriebene ŠKODA



Produktionsrekord:
2017 fuhren mehr als

127 000

ŠKODA Fahrzeuge mit Allradantrieb
vom Band

4

ŠKODA bietet derzeit
vier Modellreihen
mit Allradantrieb an



13

Modellvarianten
mit 4x4-Antrieb
sind insgesamt
verfügbar

10 %

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

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

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



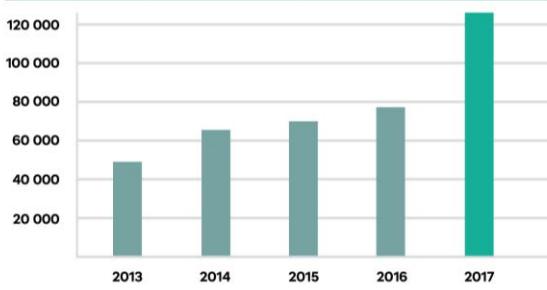
Bis zu **2 500 kg**

Anhängelast kann
der ŠKODA KODIAQ 4x4 ziehen

Seit 1999 hat
ŠKODA AUTO mehr als
700 000

Allradfahrzeuge produziert

DIE PRODUKTION DER ŠKODA 4X4 MODELLE HAT
SICH IN DEN LETZTEN FÜNF JAHREN VERDOPPELT



Quelle ŠKODA AUTO

PRESSEMAPPE

Seite 5 von 21

Marktposition der ŠKODA 4x4 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 4x4 Portfolios

Allradantrieb ist bei ŠKODA in vier Modellreihen verfügbar. Damit deckt ŠKODA die wichtigsten Marktsegmente ab und bietet eine breite Palette an 4x4 Versionen. Den größten Anteil haben die 4x4 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 4x4 Fahrzeuge begann 1999 mit dem ŠKODA OCTAVIA COMBI 4x4. Drei Jahre später wurde auch der ŠKODA OCTAVIA durch diese Technologie für überlegene Traktion, Dynamik und Fahrsicherheit aufgewertet. In der Folge kamen die zweite Generation des OCTAVIA und der ŠKODA SUPERB 4x4 im Jahre 2008 auf den Markt. Mit den Modellen ŠKODA SUPERB COMBI 4x4 und ŠKODA YETI 4x4 wurde das Allradportfolio 2009 weiter ausgebaut. Aktuell bietet ŠKODA in vier seiner sieben Modellreihen Allradantrieb an. Insgesamt kann der Kunde unter dreizehn Modellvarianten mit Allradantrieb wählen:

- › ŠKODA OCTAVIA 4x4
- › ŠKODA OCTAVIA COMBI 4x4
- › ŠKODA OCTAVIA SCOUT 4x4
- › ŠKODA OCTAVIA RS 4x4
- › ŠKODA OCTAVIA COMBI RS 4x4
- › ŠKODA KAROQ 4x4
- › ŠKODA KODIAQ 4x4
- › ŠKODA KODIAQ SCOUT 4x4
- › ŠKODA KODIAQ SPORTLINE 4x4
- › ŠKODA SUPERB 4x4
- › ŠKODA SUPERB COMBI 4x4
- › ŠKODA SUPERB SPORTLINE 4x4
- › ŠKODA SUPERB COMBI SPORTLINE 4x4

Dank dieses außergewöhnlich umfangreichen Portfolios deckt die Marke ŠKODA mit ihrem 4x4 Antrieb drei Hauptsegmente ab – Kompaktklasse, Kompakt-SUV und Mittelklasse. Dazu kommt ein weiterer Erfolgsfaktor für das ŠKODA 4x4 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 im Jahr 2015 noch 68.000 allradgetriebene Fahrzeuge produzierte, waren es ein Jahr später bereits 79.000. Und im Jahr 2017 übertraf ŠKODA AUTO in seiner Geschichte erstmals die Grenze von 127.000 produzierten Allradfahrzeugen. Das bedeutet

PRESSEMAPPE

Seite 6 von 21

eine Steigerung im Jahresvergleich um 50 Prozent. Insgesamt haben sich seit 1999 weltweit mehr als 700.000 Kunden für eins der ŠKODA 4x4 Modelle entschieden. Derzeit ist der ŠKODA KODIAQ das mit Abstand beliebteste ŠKODA 4x4 Fahrzeug: 60 Prozent, das heißt fast 60.000 der in 2017 produzierten Einheiten laufen mit Allrad vom Band.

Der Erfolg von ŠKODA im 4x4-Segment ist das Ergebnis der langfristigen Modellstrategie. Sie konzentriert sich nicht nur auf SUV-Modelle, sondern bedient auch jene Kunden, die sich bei den ‚klassischen‘ Modellreihen OCTAVIA und SUPERB und deren Kombiversionen die zusätzliche Fahrsicherheit des Allradantriebs wünschen.

PRESSEMAPPE

Seite 7 von 21

ŠKODA 4x4 – Vorteile der Allradtechnik rund um das Jahr

- › 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 Original-Zubehör

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 einzutreten. 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 modernster 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 und zukünftige voraussehen.

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 wird ein kleiner Teil des Drehmoments automatisch auf die Hinterräder übertragen, wodurch das Fahrzeug stabiler wird. Bei gleichmäßiger Fahrt wird jedoch vorwiegend die Vorderachse angetrieben, was den Kraftstoffverbrauch reduziert.

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 trockener Fahrbahn kommt der elektronisch gesteuerte Allradantrieb zusammen mit den aktiven Fahrassistenten 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 nutzt 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 kann beispielsweise mit einem 2,0 TDI-Motor mit 110 kW (150 PS) einen gebremsten Anhänger mit einem Gewicht von bis zu 2.000 kg ziehen, im Vergleich zu 1.600 kg maximalem Anhängergewicht beim Modell mit Frontantrieb. Und der große SUV

PRESSEMAPPE

Seite 8 von 21

ŠKODA KODIAQ 4x4 ist mit einer Anhängelast von bis zu 2.500 kg (im Vergleich zu 2.000 kg in der Frontantriebversion) der Spitzensreiter des aktuellen Modellportfolios.

Beim Manövrieren mit Anhänger verfügt der Fahrer mit dem Trailer Stability Assist über einen überaus hilfreichen Assistenten, der ihn beim Rückwärtsfahren unterstützt und während der Fahrt die Stabilität des Zugfahrzeugs und des Anhängers überwacht. Der Trailer Stability Assist erkennt Pendelschwingungen, sodass das Gespann rechtzeitig stabilisiert wird, bevor es ins Schleudern 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, und bei vielen Modellen steht sogar ein vollwertiges Reserverad zur Verfügung. Gerade bei häufigeren Fahrten auf schlechten Wegen mit erhöhtem Pannenrisiko ist dies ein weiterer signifikanter Vorteil.

Für einen ausreichenden Aktionsradius sorgen die größeren Tanks: je nach ŠKODA 4x4 Modell kann bis zu fünf Liter mehr Kraftstoff getankt werden. In diesem Zusammenhang gilt es zu erwähnen, dass mögliche Unterschiede in Dynamik oder Verbrauch gegenüber dem Frontantrieb durch den Einsatz modernster technischer Lösungen minimiert werden konnte.

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

	KAROQ 2,0 TDI/110 kW 4x4 DSG*	OCTAVIA SCOUT 2,0 TDI/110 kW 4x4**	KODIAQ SCOUT 2,0 TDI/110 kW 4x4 DSG**
Bodenfreiheit [mm]	183	171	194
Anfahrtswinkel vorn [°]	19,9	16,6	20,1
Anfahrtswinkel hinten [°]	27,8	14,5	22,8
Max. Gewicht gebremster Anhänger [kg]	2.000	2.000	2.500

* gilt für ein Fahrzeuge mit 19“ Rädern

** gilt für ein Fahrzeuge mit 17“ Rädern

Bereit für den Winter: nützliche Ausstattung und Original-Zubehör

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 machen und bietet dazu eine Reihe nützlicher, praktischer und komfortabler Ausstattungen sowie eine ganze Palette an ŠKODA Original Zubehör. So können ŠKODA Automobile nicht nur vorne, sondern auch im Fond mit Sitzheizung ausgestattet werden. Die Lenkradheizung sorgt auch beim Kaltstart in eisigem Wetter für warme Hände. Die beheizbare Windschutzscheibe garantiert eine gute Sicht unter allen Wetterbedingungen. Schließlich kommt beim Parken außerhalb der Garage die Standheizung zum Einsatz. Sie lässt sich per ŠKODA Connect App oder mit einer Fernbedienung auf eine Startzeit programmieren.

Simply Clever gilt ganz besonders für die Winterzeit: Der praktische Eiskratzer im Tankdeckel gehört bereits bei allen Modellen zur Standardausstattung, im Laufe des Jahres 2018 wird er für Kontrollmessungen mit einer einfachen Profiltiefenskala ausgestattet. Daneben steht ein breites

PRESSEMAPPE

Seite 9 von 21

Angebot an ŠKODA Original Zubehör bereit. Ob Dachgepäckträger, Boxen, praktische Gummifußmatten oder die doppelseitige Kofferraumwanne – das ŠKODA Zubehör wird nach hohem Standard produziert und durchläuft alle Zertifizierungsprozesse einschließlich Crashtests.

NACHGEFRAGT:

AUF WELCHE ACHSE GEHÖREN DIE SCHNEEKETTEN BEI ŠKODA 4x4 FAHRZEUGEN?

Wenn die Situation den Einsatz von Schneeketten* erfordert, gehören sie bei ŠKODA 4x4 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 Original Zubehör.

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 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, Reifen oder auch 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 Kraftstofftanks, Abgasanlage und nicht zuletzt die Karosserie. Der 4x4-Antrieb verändert grundlegend die Gewichtsverteilung des Fahrzeugs auf die Achsen, die Schwerpunktlage und damit auch die Fahrdynamik.

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

Die elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung ist in jedem ŠKODA Modell baugleich. Jedes Modell verfügt allerdings über eine eigene Kalibrierung der 4x4 Antriebssoftware, die den Parametern wie beispielsweise Radstand, Schwerpunkt oder Motoren der jeweiligen Fahrzeuge entspricht.

Welche weiteren Unterschiede bei den ŠKODA 4x4 Modellen gibt es neben der Lamellenkupplung?

Neben den Bauteilen des Allradantriebs selbst, also dem vorderen Winkelgetriebe, der Kardanwelle mit Hardy-Kupplung oder der 4x4 Kupplung mit dem Heckgetriebe, müssen noch zahlreiche weitere Komponenten modifiziert werden, wie z.B. Fahrwerkseinstellungen oder die Hinterachse mit ihrer Einzelradaufhängung, in einigen Fällen auch Kraftstofftank, Abgasanlage und Teile der Bodengruppe.

PRESSEMAPPE

Seite 10 von 21

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 unterschiedliche Geschwindigkeit der Achsen regulieren. Im Vergleich zur ersten Generation ist das Gewicht des aktuellen 4x4-Antriebs um 6 kg gesunken, was unter anderem den Kraftstoffverbrauch spürbar senkt. Das in der Elektronik integrierte Zentrifugalventil ermöglicht eine vollständige Verknüpfung der Kupplung auch bei stehendem Fahrzeug. Verbessert hat sich auch die Traktion in allen Anfahrsituationen, insbesondere beim Anfahren mit einem Anhänger oder einer Berganfahrt auf Schnee. In einigen Modellen bieten wir auch das so genannten Off-road Mode an, der bei einer Geschwindigkeit von bis 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⁻¹ dreimal höher als in der bei erster 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 gewechselt. Der moderne Allradantrieb erfordert heute keine weitere Wartung.

PRESSEMAPPE

Seite 11 von 21

So funktioniert die ŠKODA-Allradtechnik

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

Alle aktuellen Allrad-Modelle 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 der Allradtechnologie, die vor neunzehn 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 Querbeschleunigungssensor, 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 eintretende 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 größer ist das Antriebsmoment, das die Lamellenkupplung auf die Hinterräder übertragen kann. Bei einer geringen Drehzahl der Pumpe werden die Kräfte primär auf die Vorderachse übertragen. 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 Hinterachs differenzial. 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.

PRESSEMAPPE

Seite 12 von 21

Die GESCHICHTE des ŠKODA-4x4-Antriebs

Erstmals wurde der Allradantrieb im Jahr 1999 in der ersten Generation des ŠKODA 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 Vorachse gegenüber der Hinterachse um etwa 20°. 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 Fahrzeugelektronik und Assistenzsystemen und reagiert 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 an der gleichen Achse. Das durchdrehende Rad wird abgebremst und mehr Drehmoment auf das zweite 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 LAMELENKUPPLUNG DER FÜNFTEN GENERATION VON IHREM VORGÄNGER?

Der Hauptunterschied ist der einfache 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.

PRESSEMAPPE

Seite 13 von 21

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)

Sie ist ein wesentlicher Bestandteil des ŠKODA 4x4 Systems und ist an Vorder- und 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 Sperrdifferenzial. In Ergänzung mit dem EDS-System 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 Kurvendurchfahrt besser in der Spur.

Offroad-Modus

Für schwierigere Fahrsituationen abseits befestigter Straßen sind die Modelle ŠKODA KAROQ 4x4, ŠKODA KODIAQ 4x4 und ŠKODA OCTAVIA 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 Anfahrtswinkel 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.

Bergabfahrhilfe

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 sanftes 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)

PRESSEMAPPE

Seite 14 von 21

ermöglicht einen etwas längeren Radschlupf. Dadurch wird vor den Reifen Schnee angehäuft, die Bremswirkung erhöht sich. 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 unerwünschte sprunghafte Steigerung des Drehmoments. Ein Durchdrehen der Räder wird dadurch verhindert.

Area View

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

Der Assistent für ein stabiles Gespann (Trailer Stability Assist)

Die Anhänger-Stabilisierungskontrolle Trailer Stability Assist ist Bestandteil der Stabilitätskontrolle ESP (Electronic Stability Control). Sie erkennt Pendelschwingungen frühzeitig, sodass das Fahrzeug mit angekuppeltem Anhänger stabilisiert wird, noch bevor es ins Schleudern gerät. Das Anbremsen der einzelnen Räder sowie die Begrenzung des Motordrehmoments stabilisiert das Gespann sicher.

Anhängerrangierassistent (Trailer Assist)

Dank des Anhängerrangierassistenten „Trailer Assist“ lassen sich mit den ŠKODA 4x4 Modellen auch größere Anhänger problemlos ziehen. Dieser Assistent erleichtert dem Fahrer das Rückwärtsfahren 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 steilen Hängen mit Anhänger oder bei schlechter Haftung der Vorderräder. ŠKODA 4x4-Fahrzeuge gehören daher in ihren jeweiligen Segmenten zu den besten Zugfahrzeugen.

PRESSEMAPPE

Seite 15 von 21

ŠKODA OCTAVIA 4x4: 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 SCOUT und ŠKODA OCTAVIA RS mit Allradantrieb verfügbar

Im Januar vergangenen Jahres präsentierte der Automobilhersteller aus Mladá Boleslav die dritte Generation seines Bestsellers ŠKODA OCTAVIA. Seit Jahren gehört er 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 „4x4“.

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. Der intelligente 4x4 Antrieb mit elektronisch geregelter Lamellenkupplung ist in beiden Karosserievarianten lieferbar und ist für eine Vielzahl von Ausstattungen verfügbar. So lässt er sich mit Benzin- oder Dieselmotor, manuellem oder automatischem Doppelkupplungsgetriebe kombinieren. In Deutschland, dem größten Markt des Allradlers, entschieden sich im Jahr 2017 ungefähr 5.900 Kunden für die 4x4-Version. Aber auch in nordischen und alpinen Ländern verkauft sich der OCTAVIA 4x4 bestens: In der Schweiz wurde die Modellvariante 4.600-mal ausgeliefert, in Österreich konnte der tschechische Automobilhersteller 3.000 Exemplare des OCTAVIA 4x4 absetzen. Zu den wichtigsten nordeuropäischen Märkten gehören Norwegen (2.350 Auslieferungen) und Schweden (1.800 Auslieferungen).

Für eine optimale Kraftübertragung sorgt auch im OCTAVIA 4x4 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 (beim 2,0 TDI/110 kW).

Der ŠKODA OCTAVIA SCOUT ist ausschließlich mit Allradantrieb ausgestattet. Dank des elektronischen Off-Road-Modus kommt er im Gelände optimal voran. Die Ausstattungslinie besticht durch robustes Design und viele funktionale Elemente wie schwarze Stoßfänger-, Radkästen- und Schwellerbabdeckungen.

Auch der OCTAVIA RS ist als Zwei-Liter Turbodiesel mit Allradantrieb erhältlich. Mit einer Leistung von 135 kW und Direktschaltgetriebe erledigt die Version mit dem 4x4-Kürzel den Standardsprint 0,3 Sekunden schneller als die Version mit Frontantrieb. Auch der OCTAVIA RS 4x4 ist als Limousine und Kombi lieferbar. 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 21

NACHGEFRAGT:

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

Der OCTAVIA mit Allradantrieb wurde in 2017 auch an Kunden in Australien, auf Neuseeland, in Chile, auf Island, in Israel, im Irak und in 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 oder Polen.

PRESSEMAPPE

Seite 17 von 21

ŠKODA KAROQ 4x4: Der neue Star unter den Kompakt-SUV

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

Auch der 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 – sowohl auf Asphalt als auch abseits befestigter Straßen – neben dem Allradantrieb trägt auch der große Rampenwinkel vorne und hinten zu seinem Offroad-Talent bei.

Der ŠKODA KAROQ lässt sich mit allen aktuell von ŠKODA angebotenen Technologien und Assistenzsystemen ausstatten. Offroad- und Snow-Modus gehören bei den Allradversionen zur Serienausstattung, außerdem ist für den KAROQ 4x4 das adaptive DCC-Fahrwerk mit drei Einstellmodi bestellbar (Komfort, Normal und Sport). Je nach Motorisierung und Variante zieht der ŠKODA KAROQ eine Anhängelast von bis zu 2.000 kg.

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° vorne und 27,8° hinten über die größten Rampenwinkel in der gesamten ŠKODA-Palette (in Kombination mit 19-Zoll-Leichtmetallrädern). Neben einer Lamellenkupplung steigern auch die Hilfsassistenten mit Offroad-Modus die Geländequalitäten des kompakten SUVs.

Im Gegensatz zu Fahrzeugen mit Frontantrieb kommt im KAROQ 4x4 eine DSG Variante mit nasser Kupplung zum Einsatz, die auf ein hohes Drehmoment ausgelegt ist. Eine Vierlenker-Hinterachse sorgt auch unter anspruchsvoller Bedingungen für besten Halt.

PRESSEMAPPE

Seite 18 von 21

ŠKODA KODIAQ 4x4: Der Allrad-Bestseller

- › Allein im Jahr 2017 entschieden sich fast 60.000 Kunden für den KODIAQ 4x4
- › Hohe Anhängelast von bis zu 2.500 kg, Trailer Assist unterstützt Rangiermanöver
- › ŠKODAs großer SUV 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 ŠKODA 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 im Feld der kompakten SUV zu den größten Vertretern seiner Zunft. 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 bis 2.065 Liter eignet sich der KODIAQ optimal für Familien. Mit dem KODIAQ begann auch eine die Ära von ŠKODA Connect: Darüber lässt sich das Fahrzeug mit dem Internet verbinden und bietet den Insassen verschiedene Dienste und Services.

Der ŠKODA KODIAQ wird weltweit hervorragend angenommen. Rund 60 Prozent aller Besteller ordern den KODIAQ in der 4x4-Variante. Bei keinem anderen ŠKODA-Modell entscheiden 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° vorne und 22,8° hinten.

In Kombination mit dem 110 kW starken 2,0 TDI-Motor zieht der KODIAQ 4x4 einen Anhänger von bis zu 2.500 kg Gewicht und hat damit unter allen ŠKODA Fahrzeugen die derzeit höchste Anhängelast. Beim Manövrieren unterstützt der Rangierassistent „Trailer Assist“.

Die modernste 4x4 Technik lässt sich mit fast allen Motoren kombinieren, die für den ŠKODA KODIAQ angeboten werden. Bei den Getrieben stehen ein 6-Gang-Schaltgetriebe oder ein automatisches Doppelkupplungsgetriebe mit sechs oder sieben Gängen zur Auswahl.

In den Modellvarianten KODIAQ SCOUT und KODIAQ SPORTLINE tritt das große ŠKODA SUV besonders individuell auf. Der KODIAQ SCOUT ist für den Einsatz im Gelände prädestiniert und ausschließlich mit Allradantrieb erhältlich. Ein Schlechtwege-Paket schützt Motor und Fahrwerk, Voll-LED Scheinwerfer und LED Nebelscheinwerfer leuchten die Strecke jederzeit optimal aus. Die Bodenfreiheit des KODIAQ SCOUT beträgt 194 mm, außerdem verfügt er vorne und hinten über größere Rampenwinkel.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 19 von 21

Der KODIAQ SPORTLINE genügt hingegen auch besonders sportlich-dynamischen Ansprüchen. Auch er ist mit Allradantrieb erhältlich – für beste Traktion und Fahrstabilität auf der Strecke.

PRESSEMAPPE

Seite 20 von 21

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 entscheiden sich immer mehr Kunden für die 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 Allradantrieb.

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. Das ŠKODA Connect System ermöglicht als Teil der modernen Sicherheits-, Fahrassistenz- 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 ist der Allradantrieb in Kombination mit vier Motoren erhältlich – zwei Dieselaggregate und zwei Benziner.

Seine Position als ŠKODA Flaggschiff bestätigt der ŠKODA SUPERB mit seinem stärksten Motor. Der 2,0 TSI leistet 206 kW, geschaltet wird ausschließlich per 6-Gang-DSG, der Allradantrieb bringt die Kraft jederzeit souverän auf die Straße. Auch dank der perfekten Traktion erreicht das ŠKODA Spitzmodell 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 ziehen der ŠKODA SUPERB 4x4 und der SUPERB COMBI 4x4 einen Anhänger mit einem Gesamtgewicht von bis zu 2 200 kg. Zu den weiteren Vorteilen 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 einem 2,0 TSI-Motor, 206 kW, 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 mit 5,8 Sekunden deutlich 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 21

Weitere Informationen:

Silke Rosskothen
Leiterin der Produktkommunikation
T +420 326 811 731
silke.rosskothen@skoda-auto.cz

Alžběta Šťastná
Pressesprecherin der Produktkommunikation
T +420 605 293 509
alzbeta.stastna@skoda-auto.cz

ŠKODA Media Services

skoda-storyboard.com

skoda.media-auto.com

Download the ŠKODA Media Services App

Download on the App Store

Get it on Google play



Follow us! #Skoda

Facebook

YouTube

Instagram

Twitter

ŠKODA AUTO

- › ist eines der weltweit traditionsreichsten Fahrzeug-Unternehmen, das im Jahr 1895 – in den Pioniertagen des Automobils – gegründet wurde. Der Stammsitz des Unternehmens ist unverändert Mladá Boleslav.
- › verfügt aktuell über folgende Pkw-Modellreihen: CITIGO, FABIA, RAPID, OCTAVIA, KAROQ sowie KODIAQ und SUPERB.
- › lieferte 2017 weltweit mehr als 1 Million Fahrzeuge an Kunden aus.
- › gehört seit 1991 zum Volkswagen Konzern, einem der global erfolgreichsten Automobilhersteller. ŠKODA fertigt und entwickelt selbstständig im Konzernverbund, neben Fahrzeugen ebenso Komponenten wie Motoren und Getriebe.
- › unterhält drei Standorte in Tschechien; fertigt in China, Russland, der Slowakei, Algerien und Indien vornehmlich über Konzernpartnerschaften sowie in der Ukraine und Kasachstan mit lokalen Partnern.
- › beschäftigt mehr als 30.000 Mitarbeiter weltweit und ist in über 100 Märkten aktiv.