



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE


Seite 1 von 4

Motoren: Premiere des ersten Diesellaggregats der EVO-Generation

- › Neues 110-kW-(150-PS)-Triebwerk mit weniger Gewicht und geringeren CO₂-Emissionen
- › Für den ŠKODA SUPERB stehen sieben Motoren und zehn Motor-Antriebs-Kombinationen zur Wahl
- › SUPERB SCOUT ausschließlich mit Top-Motorisierungen, Allradantrieb und Schlechtwegepaket erhältlich

Mladá Boleslav/Wagram, 1. Juli 2019 – Mit dem überarbeiteten SUPERB debütiert eine neue Motoren-Generation bei ŠKODA. Der 2,0 TDI mit 110 kW (150 PS) ist das erste Diesellaggregat der neuen, besonders dynamischen, sparsamen und emissionsarmen EVO-Generation. Insgesamt stehen sieben Motoren, zehn verschiedene Motor-Antriebs-Kombinationen und drei verschiedene Fahrwerksvarianten zur Auswahl. Der Top-Diesel verfügt optional über Allradantrieb beim Top-Benziner ist er serienmäßig. Der neue ŠKODA SUPERB SCOUT ist ausschließlich mit einem der beiden Top-Triebwerke und Allrad erhältlich.

Der neue 2,0 TDI mit 110 kW (150 PS) ist der erste Dieselmotor der neuen EVO-Generation beim tschechischen Automobilhersteller. Gegenüber dem Vorgängeraggregat wurden unter anderem Kurbeltrieb, Abgasführung, Turbosystem, Einspritzanlage und Thermomanagement optimiert. Das Ergebnis sind ein geringeres Gewicht sowie reduzierte Verbrauchs- und Emissionswerte. Im überarbeiteten SUPERB ist der 110 kW (150 PS) starke 2,0 TDI mit manuellem 6-Gang-Getriebe oder 7-Gang-DSG erhältlich und erfüllt die Abgasnorm Euro 6d-TEMP.

 **NEUER MOTOR 2,0 TDI EVO/110 kW**
ŠKODA SUPERB

EINSPRITZSYSTEM
Das Einspritzsystem mit Magneteinspritzventilen wurde auf einen Systemdruck von maximal 2.200 bar ausgelegt. Bei der Entwicklung wurde besonderes Augenmerk auf die Eignung für alle weltweiten Märkte gelegt.

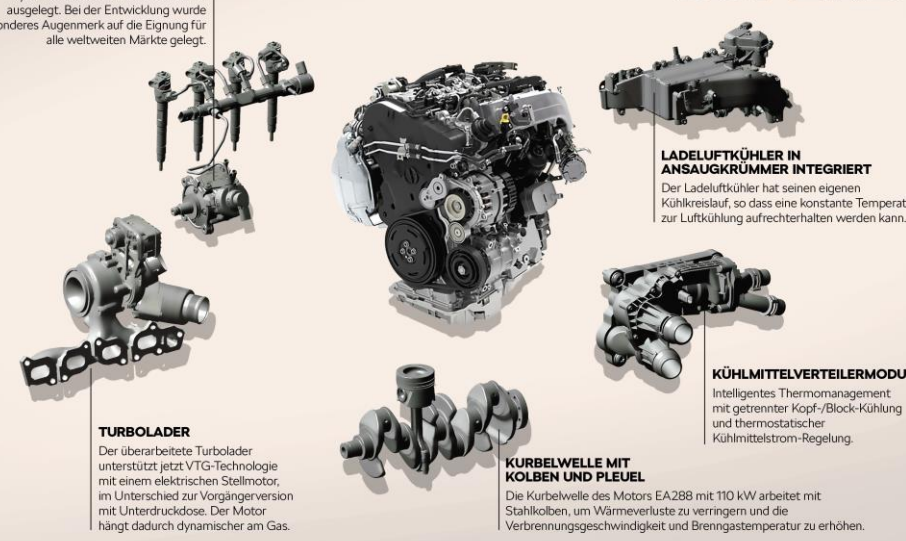
TURBOLADER
Der überarbeitete Turbolader unterstützt jetzt VTG-Technologie mit einem elektrischen Stellmotor, im Unterschied zur Vorgängerversion mit Unterdruckdose. Der Motor hängt dadurch dynamischer am Gas.

KURBELWELLE MIT KOLBEN UND PLEUEL
Die Kurbelwelle des Motors EA288 mit 110 kW arbeitet mit Stahlkolben, um Wärmeverluste zu verringern und die Verbrennungsgeschwindigkeit und Brenngastemperatur zu erhöhen.

LADELUFTKÜHLER IN ANSAUGKRÜMMER INTEGRIERT
Der Ladeluftkühler hat seinen eigenen Kühlkreislauf, so dass eine konstante Temperatur zur Luftkühlung aufrechterhalten werden kann.

KÜHLMITTELVERTEILERMODUL
Intelligentes Thermomanagement mit getrennter Kopf-/Block-Kühlung und thermostatischer Kühlmittelstrom-Regelung.

Quelle: ŠKODA AUTO





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 2 von 4

INTERVIEW



Milan Brož

EPS/2- Spezialist Plattformaggregate Applikation

Herr Brož, was hat zu der Entscheidung geführt, dass Volkswagen einen komplett neuen Dieselmotor entwickelt?

Unter Leistungs- und Effizienzgesichtspunkten gehören Dieselmotoren unverändert zu den effizientesten Aggregaten im Automobilbereich. Sie verbinden ein hohes maximales Drehmoment mit niedrigen Verbrauchswerten und – mit hochmoderner Abgastechnik – geringen Emissionen. Vor allem auf langen Strecken kommen die Stärken des Dieselmotors voll zur Geltung. Um die von Volkswagen gefertigten Motoren weiter zu optimieren, sie noch sparsamer zu machen und den CO₂-Ausstoß noch weiter zu reduzieren, werden diese kontinuierlich weiterentwickelt. Das Ergebnis dieser Entwicklungsarbeit sind die neuen EVO-Motoren.

Wie unterscheiden sich die EVO-Motoren von den herkömmlichen EA-288-Motoren?

Die neuen Motoren der EVO-Generation wurden im Vergleich zu den bisherigen EA 288 Triebwerken deutlich verändert. Durch die getrennte Kühlung von Zylinderkopf und Motorblock erreichen die EVO-Motoren schneller ihre optimale Betriebstemperatur, insgesamt wurde das Kühlkonzept optimiert. Bei den Abgasturboladern der neuen Aggregate werden die VTG-Schaufeln jetzt durch eine elektrische Steuereinheit verstellt, was eine exaktere und schnellere Regelung ermöglicht. Das Einspritzsystem mit Magnetventilinjektoren wurde auf einen Systemdruck von maximal 2.200 bar ausgelegt. Da der neue ŠKODA SUPERB über einen elektromechanischen Bremskraftverstärker verfügt, benötigt der Motor keine Vakuumpumpe mehr. Zusätzlich haben wir das Triebwerk noch umfangreicher gedämmt, wodurch wir das Akustikverhalten des Fahrzeugs nochmals verbessern konnten.

Gibt es konstruktive oder bauliche Unterschiede zwischen den einzelnen Leistungsvarianten?

Die neue EVO-Motorengeneration deckt ein sehr breites Leistungsspektrum von 90 kW (122 PS) bis 147 kW (200 PS) ab und stellt ein maximales Drehmoment von bis zu 400 Nm zur Verfügung. Um diese Spanne realisieren zu können, haben wir eine sogenannte Effizienzvariante für die Leistungsstufen 90 kW (122 PS) und 110 kW (150 PS) und eine Leistungsvariante mit 147 kW (200 PS) entwickelt, die sich auch konstruktiv unterscheiden. Bei der 147-kW-Version bestehen Zylinderkurbelgehäuse und Kolben aus Aluminium, während wir bei den beiden anderen Varianten Stahlkolben mit verlängertem Pleuel einsetzen. Außerdem verfügen beide über einen geringeren Haupt- und Pleuellagerdurchmesser. Bei der Leistungsvariante wird der Turbolader wassergekühlt und es kommt ein elektrisches Kühlmittelverteilermodul zum Einsatz. Dieses Modul regelt die Kühlmittelströme über einen E-Steller und ein Thermostat, während bei der Effizienzvariante eine thermostatische Regelung verwendet wird.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 3 von 4

Zehn Motor-Antriebs-Kombinationen

Motor	Benzin				Diesel					Plug-in-Hybrid 1,4 TSI + 85-kW elektromotor	
	1,5 TSI	1,5 TSI	2,0 TSI	2,0 TSI 4x4	1,6 TDI	2,0 TDI EVO	2,0 TDI EVO	2,0 TDI	2,0 TDI 4x4		
Getriebe	6-M	7-DSG	7-DSG	7-DSG	7-DSG	6-M	7-DSG	7-DSG	7 DSG	6-DSG	
Max. Leistung	[kW]	110	110	140	200	88	110	110	140	140	160
	[PS]	150	150	190	272	120	150	150	190	190	218
Max. Drehmoment [Nm]	250	250	320	350	250	340	360	400	400	400	
Max. Geschwindigkeit [km/h]	220 (211)	219 (212)	240 (230)	250 (250)	205 (197)	221 (213)	220 (212)	240 (230)	232 (223)	224 (224)	
Beschleunigung 0-100 km/h [Sek]	9,0 (9,1)	9,2 (9,3)	7,7 (7,7)	5,6 (5,7)	11,1 (11,3)	9,1 (9,2)	9,1 (9,2)	8,3 (8,4)	8,0 (8,1)	7,7 (7,8)	
Kombinierter Verbrauch - NEFZ [l/100 km]	o	o	6,1-6,2 (6,2)	7,0-7,1 (7,1)	4,2 (4,3)	o	o	4,4 (4,4-4,5)	4,8-4,9 (4,9-5,0)	o	
Kombinierter Verbrauch - WLTP [l/100 km]	o	o	6,6-8,0 (6,6-8,0)	8,0-9,3 (8,0-9,3)	5,1-6,6 (5,1-6,6)	o	o	5,2-6,4 (5,2-6,4)	5,6-7,1 (5,6-7,1)	o	
CO ₂ Emissionen - NEFZ [g CO ₂ /km]	o	o	138-140 (140-141)	159-160 (161-162)	110 (113)	o	o	116-117 (117-118)	127-129 (129-132)	o	
CO ₂ Emissionen - WLTP [g CO ₂ /km]	o	o	150-181 (150-181)	182-210 (182-210)	135-172 (135-172)	o	o	137-167 (137-167)	146-187 (146-187)	o	

o Keine Daten sind noch vorhanden. () Gilt für die Kombiversion.

Verschiedene Fahrwerksoptionen

Neben dem Serienfahrwerk bietet ŠKODA für sein Flaggschiff weitere Fahrwerksoptionen an. Beim ŠKODA SUPERB SCOUT bietet das serienmäßige Schlechtwegepaket mit Triebwerk- und Steinschlagunterbodenschutz über 15 Millimeter mehr Bodenfreiheit. In Kombination mit dem serienmäßigen Allradantrieb macht der neue Abenteurer auch abseits befestigter Straßen eine gute Figur. Dafür sorgt auch der zusätzliche Offroad-Modus in der Fahrprofilauswahl Driving Mode Select. Die adaptive Fahrwerksregelung DCC ist für den SUPERB SCOUT und den SUPERB SPORTLINE als Option verfügbar. Der ŠKODA SUPERB SPORTLINE verfügt über ein serienmäßiges Sportfahrwerk mit 15 Millimetern Tieferlegung. Beim Topmodell ŠKODA SUPERB L&K gehört das DCC mit 10 Millimetern Tieferlegung zur Serienausstattung.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 4 von 4

Weitere Informationen:

Hermann Prax
Leiter Produktkommunikation
T +420 734 298 173
hermann.prax@skoda-auto.cz

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

ŠKODA Media Services

skoda-storyboard.com

Download the ŠKODA Media Services app



Folgen Sie uns auf <https://twitter.com/skodaautonews>, um die neuesten Nachrichten zu erhalten. Alle Inhalte zum neuen ŠKODA SUPERB finden Sie unter [#SkodaSuperb](https://twitter.com/skodaautonews).

ŠKODA AUTO

- › wurde in den Pioniertagen des Automobils 1895 gegründet und ist damit eines der weltweit traditionsreichsten Automobilunternehmen.
- › bietet seinen Kunden aktuell neun Pkw-Modellreihen an: CITIGO, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA, KAROQ, KODIAQ sowie KAMIQ und SUPERB.
- › lieferte 2018 weltweit mehr als 1,25 Millionen Fahrzeuge an Kunden aus.
- › gehört seit 1991 zum Volkswagen Konzern, einem der global erfolgreichsten Automobilhersteller. ŠKODA AUTO fertigt und entwickelt selbständig im Konzernverbund neben Fahrzeugen auch 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 39.000 Mitarbeiter weltweit und ist in über 100 Märkten aktiv.
- › treibt im Rahmen der ŠKODA Strategie 2025 die Transformation vom Automobilhersteller zur „Simply Clever Company für beste Mobilitätslösungen“ voran.