



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 1 von 5

Motoren, Getriebe und Fahrwerk: Modernste Antriebs- und Fahrwerkstechnik

- › Fünf Motoren: zwei Benziner, drei Diesel; Leistung von 85 kW (115 PS) bis 140 kW (190 PS)
- › 1,0 TSI mit drei Zylindern und 85 kW (115 PS),
- › 1,5 TSI mit Zylinderabschaltung und 110 kW (150 PS)
- › Außerdem ein 1,6 TDI mit 85 kW (115 PS) und ein 2,0 TDI mit 110 kW (150 PS)
- › Top-Motorisierung: 2,0 TDI mit 140 kW (190 PS), Allradantrieb und 7-Gang DSG
- › 6-Gang Handschaltung oder 7-Gang DSG zur Auswahl
- › Allradantrieb mit drei Motoren kombinierbar
- › Zulässige Anhängelast je nach Motorisierung von bis zu zwei Tonnen
- › Aufwendig konstruiertes Fahrwerk für optimierte Allroundeigenschaften
- › Dynamic Chassis Control mit drei Fahrwerks-Modi
- › Fahrprofilauswahl regelt in vier Versionen: Normal, Eco, Sport und Individual
- › Spezieller Offroad- und Snow-Mode für Allrad-Varianten

Der ŠKODA KAROQ bietet moderne Antriebs- und Fahrwerkstechnik und präsentiert sich als Allround-Modell mit Offroad-Qualitäten. Fünf Motorvarianten mit einer Leistungsspanne von 85 kW (115 PS) bis 140 kW (190 PS) stehen zur Auswahl. Alle Aggregate sind turboaufgeladene Direkteinspritzer und verfügen über Start-Stopp-Technik und Bremsenergieerückgewinnung. Sie sind sparsam und erfüllen die EU 6-Norm. Mit Ausnahme des kraftvollsten Diesels können alle Aggregate wahlweise mit einem manuellen 6-Gang-Schaltgetriebe oder einem 7-Gang-DSG bestellt werden. Der 2,0 TDI mit 140 kW (190 PS) ist serienmäßig mit 4x4 Antrieb und einem 7-Gang-DSG ausgerüstet. Der 1,5 TSI bietet als Besonderheit eine Zylinderabschaltung.

Die Besonderheit des neuen 1,5-TSI-Aggregats mit 110 kW (150 PS) und einem maximalen Drehmoment von 250 Nm zwischen 1.500 und 3.500 1/Min ist das aktive Zylindermanagement (ACT). Die Funktionsweise besteht darin, dass der zweite und dritte Zylinder kurzzeitig abgeschaltet werden, wenn ihre Leistung nicht benötigt wird.

Dank ACT spart der Motor je nach Fahrstil bis zu 0,5 Liter auf 100 Kilometer. ACT wird zwischen 1.250 und 4.000 1/Min, einem Drehmoment zwischen 25 und 100 Nm und bis zu einer Geschwindigkeit von 130 km/h eingesetzt.

Der 2,0 TDI mit 140 kW (190 PS) verfügt über ein beeindruckendes maximales Drehmoment von 400 Nm, das im Drehzahlbereich von 1.750 bis 3.250 1/Min zur Verfügung steht. Es sorgt für große Durchzugskraft und sportliche Beschleunigungswerte.

Zu den weiteren Motorisierungen zählt ein Dreizylinder 1,0-TSI mit 85 kW (115 PS) und einem maximalen Drehmoment von 200 Nm, der mit dynamischer Kraftentfaltung und einem kernigen Motorsound überzeugt. Komplettiert wird das Antriebsportfolio durch zwei weitere Diesel. Der 1,6 TDI mit 85 kW (115 PS) und einem maximalen Drehmoment von 250 Nm ist die Einstiegsvariante bei den Selbstzündern. Der 2,0 TDI mit 110 kW (150 PS), verfügt über eine ausgeprägte Laufruhe und ein kräftiges Drehmoment von 340 Nm im Spektrum von 1.750 bis



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 2 von 5

3.000 1/Min.

Beide 2,0 TDI Versionen verfügen über ein SCR-System (Selective Catalytic Reaction), das eine gezielte Harnstoff-Einspritzung in das Abgassystem startet. Dabei entsteht eine chemische Reaktion, bei der dem Abgas die schädlichen Stickoxide entzogen werden.

ŠKODA KAROQ Motoren und Getriebe						
Motor	Getriebe	Antrieb	Verbrauch Stadt (l/100 km)	Verbrauch über Land (l/100 km)	Verbrauch kombiniert (l/100 km)	CO ₂ Emissionen (g/km)
1,0 TSI / 85 kW	6-M	4x2	6,2	4,6	5,2	117
1,0 TSI / 85 kW	7-DSG	4x2	5,7	4,7	5,1	116
1,5 TSI / 110 kW	6-M	4x2	6,6	4,7	5,4	122
1,5 TSI / 110 kW	7-DSG	4x2	6,5	4,8	5,4	123
1,5 TSI / 110 kW*	7-DSG	4x4	–	–	5,7	132
Motor	Getriebe	Antrieb	Verbrauch Stadt (l/100 km)	Verbrauch über Land (l/100 km)	Verbrauch kombiniert (l/100 km)	CO ₂ Emissionen (g/km)
1,6 TDI / 85 kW	6-M / 7-DSG	4x2	5,0 / 4,4	4,3 / 4,1	4,5 / 4,2	118 / 112
2,0 TDI / 110 kW*	6-M	4x2	–	–	4,4	115
2,0 TDI / 110 kW	6-M	4x4	5,9	4,5	5,0	131
2,0 TDI / 110 kW	7-DSG	4x4	5,7	4,9	5,2	137
2,0 TDI / 140 kW**	7-DSG	4x4	5,9	4,8	5,2	134

*Die Verbrauchsangaben zum offiziellen Kraftstoffverbrauch Stadt und über Land bei den Motoren 1,5 TSI, 2,0 TDI/110 kW und 2,0 TDI/140 kW liegen derzeit noch nicht vor, da das Fahrzeug noch nicht zum Verkauf angeboten wird und daher nicht der Richtlinie 1999/94 EG unterliegt.

**Vorläufige Daten

6-Gang Handschaltung oder 7-Gang DSG zur Auswahl

Alle zur Verfügung stehenden Getriebe haben eine ähnliche Charakteristik: die unteren Gänge sind kurz übersetzt und sorgen damit für sportliche Beschleunigung, der höchste Gang ist lang übersetzt und senkt den Verbrauch.

Die Motoren mit 85 bis 110 kW sind in Verbindung mit manuellen 6-Gang-Schaltgetrieben erhältlich. Das Handschaltgetriebe des 2,0 TDI mit 110 kW (150 PS) verfügt über ein Gehäuse aus Magnesium, die Schaltwege sind kurz, die Gassenführung ist exakt.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 3 von 5

Es sind zwei automatische 7-Gang-Direktschaltgetriebe (DSG) erhältlich. Das DSG mit trockenen Kupplungen steht dabei ausschließlich für die 4x2-Antriebsversion bereit.

Bei Fahrzeugen mit 4x4-Antrieb kommt ein 7-Gang DSG mit nasser Kupplung zum Einsatz, das sich für hohe Drehmomente eignet. Für die Temperaturregelung des Getriebes sorgt ein Wärmetauscher, der an das Kühlsystem des Motors angeschlossen ist.

Die Direktschaltgetriebe leiten die Motormomente über drei Wellen, eine Antriebs- und zwei Abtriebswellen, was eine extrem kompakte Bauweise ermöglicht. Sie setzen sich aus zwei Teilgetrieben zusammen, zwei Lamellenkupplungen bedienen die Gänge. Im Fahrbetrieb ist stets nur ein Teilgetriebe kraftschlüssig mit dem Motor verbunden, beide sind jedoch permanent aktiv. Wenn der Fahrer beispielsweise im dritten Gang beschleunigt, hält das zweite Teilgetriebe den vierten Gang schon eingelegt bereit. Der Schaltvorgang erfolgt durch das Wechseln der Kupplungen innerhalb von Hundertstelsekunden und ohne spürbare Zugkraftunterbrechung. Der Fahrer kann die DSG-Getriebe mit dem Wählhebel und den optionalen Schaltwippen am Lenkrad manuell steuern. Im Zusammenspiel mit der optionalen Fahrprofilauswahl Driving Mode Select gibt es im Eco-Modus eine Freilauffunktion, die den Verbrauch senkt: Sobald der Fahrer vom Gas geht, wird der Motor vom Antrieb abgekoppelt – das kompakte SUV gleitet.

Aufwendig konstruiertes Fahrwerk

Das moderne, komfortabel abgestimmte Fahrwerk verleiht dem kompakten SUV ausgeprägte Allroundeigenschaften.

Die weit vorn platzierte Vorderachse – eine MacPherson Konstruktion mit unteren Dreiecksquerlenkern und einem Hilfsrahmen aus Stahl – sorgt für eine gut austarierte Achslastverteilung. Die vordere Spurweite misst 1.576 Millimeter.

Bei den **frontgetriebenen Versionen** kommt hinten eine raumökonomisch konstruierte Zugstrebenachse zum Einsatz. Dies ermöglicht auch die Unterbringung eines vollwertigen Ersatzrades. Bei den Allradvarianten eine **Vierlenker-Hinterachse** eingesetzt. Ihre Spurweite beträgt 1.541 Millimeter. Die schwertförmigen Längslenker nehmen die Antriebs- und Bremskräfte auf. Drei Querlenker pro Rad halten die Räder stets in der optimalen Position zur Fahrbahn und garantieren eine präzise Spurführung.

Der **Allradantrieb** des kompakten SUV sorgt auch auf rutschigem Untergrund oder beim Ziehen eines schweren Anhängers für optimales Fahrverhalten. Beim ŠKODA KAROQ wird eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung verwendet. Verschiedene Sensoren (wie Raddrehzahlsensor, Lenkwinkelsensor, Längs- und Querschleunigungssensor, Gaspedalstellung, Motordrehzahl, Drehmoment u.v.a.) werten kontinuierlich die Fahrsituation aus und geben die Messwerte an die Allradelektronik weiter, welche die optimale Kraftverteilung errechnet und umsetzt.

Der ŠKODA KAROQ eignet sich auch als Zugfahrzeug. Die maximal zulässige Anhängelast liegt je nach Motorisierung und Antriebsvariante bei bis zu zwei Tonnen.

Für zusätzliche Traktionsunterstützung sorgt bei den Allradversionen die **Elektronische Differenzialsperre (EDS)** an der Hinterachse. Sie ermöglicht ein gleichmäßiges und komfortables



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 4 von 5

Anfahren auf unterschiedlich griffigen Fahrbahnoberflächen. Dreht ein Rad durch, bremst die elektronische Differenzialsperre dieses gezielt ab und sorgt für eine Kraftübertragung zu dem besser greifenden Rad.

Dank des **Dynamic Chassis Control (DCC)** kann der Fahrer im ŠKODA KAROQ über drei Fahrwerks-Modi verfügen: Comfort, Normal und Sport. Elektrisch betätigte Ventile beeinflussen die Arbeitsweise der Dämpfer. Ein Rechner steuert die Arbeitsweise je nach Straßenzustand, bevorzugtem Fahrstil und gewähltem Modus. Das DCC trägt zur aktiven Sicherheit bei, indem es in besonders dynamisch gefahrenen Kurven die Dämpfer selbsttätig versteift und damit für höhere Stabilität, bessere Reifenhaftung und kürzere Bremswege sorgt. Die Fahrwerksregelung DCC ist für die Allradversionen verfügbar.

Mit der **Fahrprofilauswahl** kann der Fahrer die Kennlinien für die Lenkung, die Schalttätigkeit des DSG-Getriebes einstellen. Zur Auswahl stehen die Modi Normal, Eco, Sport, Individual und Snow. Die individuellen Einstellungen werden auf dem optional erhältlichen personalisierbaren Schlüssel für bis zu vier Fahrerprofile abgespeichert.

Im **Snow-Mode** sind die elektronischen Assistenzsysteme so eingestellt, dass sie rutschige Fahrbahnoberflächen bewältigen. Das Antiblockiersystem ABS arbeitet dabei ähnlich wie im Offroad-Mode, es nutzt den angehäuften Schnee vor den rutschenden Rädern.

Optional steht für die Allradvarianten der **Offroad-Mode** zur Verfügung, der für noch bessere Fahreigenschaften abseits befestigter Straßen sorgt und per Knopfdruck aktiviert wird. Um die Traktion im Offroad-Modus zu verbessern, lässt die Antriebsschlupfregelung ASR mehr Schlupf zu und die elektronische Differenzialsperre EDS reagiert schärfer und schneller. Bei Bedarf werden zudem die Berganfahrhilfe und die Bergabfahrhilfe aktiv – letztere hält die Geschwindigkeit bei einer Bergabfahrt konstant. Die ebenfalls optionalen DCC-Dämpfer verändern ihre Arbeitsweise, die Gasannahme erfolgt etwas langsamer. Das Antiblockiersystem ABS regelt weniger intensiv, damit sich vor den Rädern ein bremsender Erdkeil bilden kann.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 5 von 5

Weitere Informationen

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

Štěpán Řehák
Pressesprecher Produktkommunikation
T +420 734 298 614
stepan.rehak@skoda-auto.cz

ŠKODA Media Services

skoda-storyboard.com

skoda.media-auto.com

Download the ŠKODA Media Services App



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 2016 weltweit mehr als 1 Million Fahrzeuge an Kunden aus.
- › gehört seit 1991 zum Volkswagen Konzern, einem der global erfolgreichsten Automobilhersteller. ŠKODA fertigt und entwickelt selbständig 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.