



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 1 von 5

Motor: KODIAQ RS mit stärkstem Diesel der ŠKODA Geschichte

- › **Exklusiver 2,0 TDI mit 176 kW (240 PS) und 500 Nm Drehmoment**
- › **Mit zweistufiger Turboaufladung in 6,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und 221 km/h schnell**
- › **Neuer Dynamic Sound Boost verleiht dem Motor drei Sounds**

Mladá Boleslav/Jerez, 10. Dezember 2018 - Der Motor des ŠKODA KODIAQ RS setzt einen neuen Meilenstein in der mehr als 120-jährigen Geschichte der Marke aus Mladá Boleslav. Mit seinen 176 kW (240 PS) und einem maximalen Drehmoment von 500 Nm ist das exklusiv in dem neuen Performance-SUV erhältliche Aggregat der bislang leistungsstärkste Selbstzünder, der in einem ŠKODA Serienfahrzeug zum Einsatz kommt.

Das Herzstück des kraftvollen 2,0 TDI des ŠKODA KODIAQ RS ist die zweistufige Biturbo-Technologie. Das Triebwerk mit 2,0 Litern Hubraum verfügt über zwei hintereinandergeschaltete und sich ergänzende Turbolader. Der erste ist ein Hochdruck-Abgasturbolader mit einer kleinen Turbine, einem kleinen Verdichterrad und einer elektrischen Leitschaufelverstellung. Dieser Aufbau sorgt für ein schnelles Ansprechen bereits bei niedrigen Drehzahlen. Der zweite Turbo ist ein Niederdruck-Lader. Mit seiner großen Turbine und dem großen Verdichterrad erreicht er bei hohen Drehzahlen einen deutlich höheren Ladedruck von bis zu 3,8 bar. Damit steigt die Motorleistung deutlich. Bei niedrigen Drehzahlen arbeiten die Lader im zweistufigen Betrieb. Der Niederdruck-Lader ist für die Vorverdichtung der angesaugten Luft zuständig, der Hochdruck-Lader für die Hauptverdichtung. Bei hohen Drehzahlen ist im einstufigen Betrieb allein der Niederdruck-Lader im Einsatz. Das so aufgebaute Turbosystem gewährleistet eine kontinuierliche Leistungsabgabe mit kurzer Reaktionszeit und hohen Spitzenwerten.

Sehr gute Fahrleistungen bei niedrigen Verbrauchswerten

Dank der Biturbo-Technik stellt der 2,0 TDI schon im Drehzahlbereich von 1.750 bis 2.500 1/Min sein maximales Drehmoment von 500 Nm zur Verfügung, die Spitzenleistung liegt bei 176 kW (240 PS). Das ermöglicht dem ŠKODA KODIAQ RS sehr gute Fahrleistungen. In 6,9 Sekunden (beim Fünfsitzer) beschleunigt das Allrad-SUV aus dem Stand auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 221 km/h.

Der 2,0 TDI ist kraftvoll und dabei außerordentlich effizient. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei lediglich 6,4 Litern Diesel auf 100 Kilometer*, das entspricht einer CO₂-Emission von 167 g/km*. Der ŠKODA KODIAQ RS ist mit einem Oxidations-Katalysator und einem Dieselpartikelfilter direkt am Motor sowie in der Abgasnachbehandlung mit einem SCR-Katalysator ausgerüstet und erfüllt die Abgasnorm Euro 6d-TEMP. Um diese Werte zu erreichen, hat ŠKODA AUTO zahlreiche technische Maßnahmen ergriffen und beim Biturbo auf Direkteinspritzung gesetzt sowie ein Start-Stopp-System und eine Bremsenergieerückgewinnung integriert. Ebenfalls verbrauchsmindernd wirkt sich das aufwendige Thermomanagement mit einer schaltbaren Kühlmittelpumpe aus, das den Motor nach dem Start schnell auf die gewünschte Betriebstemperatur bringt.

Die Entscheidung von ŠKODA, auch bei einem High-Performance-Fahrzeug wie dem KODIAQ RS auf einen Dieselmotor zu setzen, ist durch seine zahlreichen Vorteile begründet. Die Zielgruppe



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 2 von 5

auch für große SUV wie den ŠKODA KODIAQ ist kostenbewusst. Durch den niedrigen Verbrauch von 6,4 Litern auf 100 Kilometer* bleiben die Betriebskosten trotz der hohen Fahrleistungen unter denen eines vergleichbaren Benzinmotors, auch die CO₂-Emissionswerte sind deutlich niedriger. Außerdem ist der Diesel aufgrund seines höheren Drehmoments besser als Zugfahrzeug beispielsweise für Pferde- oder Bootsanhänger geeignet. Insgesamt liegt der Diesel-Anteil innerhalb der KODIAQ-Baureihe weltweit bei 57 Prozent.

INTERVIEWS



Ing. Jan Švejda
Koordinator Plattformaggregate Applikation

Herr Švejda, der 2,0 TDI BiTurbo-Diesel ist der stärkste Dieselmotor der Marke ŠKODA. Welche Änderungen waren für seine Implementierung im KODIAQ RS notwendig?

Der 176 kW 2,0 TDI BiTurbo-Motor basiert auf dem 2012 eingeführten modularen Dieselmotorkasten EA288. Die hohe Leistung wird unter anderem durch zwei in Reihe verbaute Abgasturbolader erreicht. Der maximale Einspritzdruck des Common-Rail-Einspritzsystems beträgt 2.500 bar. Das Thermomanagement verfügt zudem über eine schaltbare Kühlmittelpumpe. Für einen ruhigeren Motorlauf sorgen zwei Ausgleichswellen. Zur Verringerung der Temperatur der zugeführten Luft wird ein wassergekühlter Ladeluftkühler eingesetzt. Für noch geringere Emissionen sorgt das SCR-Abgasnachbehandlungssystem.

Wie funktioniert das zweistufige Abgasturboladersystem?

Das zweistufige Abgasturboladersystem besteht aus einem Hochdruck- und einem Niederdruck-Abgasturbolader.

In Abhängigkeit von der aktuellen Last und Drehzahl wird der Motor durch die Abgasturbolader mit Luft gefüllt. Bei niedriger Last und im niedrigen Drehzahlbereich arbeiten die Lader im zweistufigen Betrieb und bei hohen Drehzahlen ist der Niederdruck Abgasturbolader im Einsatz.



Ing. Matyáš Schejbal, Ph.D.
Projektmanager Aggregat und Fahrwerk – Compact

Herr Schejbal, beim Motor des KODIAQ RS wurden Änderungen gemacht. Welche weiteren technischen Maßnahmen wurden am KODIAQ RS vorgenommen?

Der ŠKODA KODIAQ RS weist beispielsweise eine neue Abgasanlage mit dekorativen Endrohren mit Chromeffekt auf. Da das maximale Drehmoment 500 Nm beträgt, wird beim KODIAQ RS das automatische 7-Gang-DSG DQ500 eingesetzt. Es handelt sich somit um das größte maximale Drehmoment im Modellangebot von ŠKODA. Außerdem wurden die Fahrwerk-Einstellung bei der adaptiven Fahrwerksregelung DCC und das Kühlsystem der gesteigerten Motorleistung entsprechend optimiert. Das Bremssystem verfügt über rote Bremssättel. Zudem wird der ŠKODA KODIAQ RS mit 20-Zoll-Leichtmetallfelgen angeboten – den größten Reifen im Modellangebot von ŠKODA.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 3 von 5

Emotionaler und individueller Klang mit Dynamic Sound Boost

Zu einem dynamischen Fahrzeug gehört ein sportlicher Klang. Beim KODIAQ RS kommt dafür erstmals in einem ŠKODA der Dynamic Sound Boost zum Einsatz. Der Dynamic Sound Boost ist ein System zur Modulation des Klangs eines Fahrzeugs. Das nur für dieses System bestimmte Steuergerät liest CAN-Bus Signale wie beispielsweise Drehzahl, Drehmoment, eingelegten Gang und Geschwindigkeit. Durch komplexe Algorithmen berechnet es ein spezielles Signal. Der in der Nähe des Auspuff-Endrohres positionierte Aktor produziert auf Basis dieses Signals einen „künstlichen“ Schall, der den originalen Klang der Abgasanlage interferiert bzw. ergänzt, um einen emotionalen, sportlichen Sound zu erreichen.

Je nach Fahrprofil oder Wunsch des Fahrers können unterschiedliche Sounds generiert werden. Das Spektrum reicht dabei von ruhig bis betont sportlich. Die drei beim ŠKODA KODIAQ RS verfügbaren Sounds sind dabei wie die adaptive Fahrwerksregelung DCC an die Fahrprofilauswahl Driving Mode Select gekoppelt. Im Comfort-Profil klingt der KODIAQ RS sanft und zurückhaltend, im Normal- und Snow-Profil bereits deutlich dynamischer. Mit Wahl des Sport-Profils klingt die Performance des SUV entsprechend besonders kraftvoll. Im Individual-Modus kann der Fahrer die Soundauswahl auch ganz individuell seinen Vorlieben anpassen. Im Eco-Profil produziert der Dynamic Sound Boost keinen zusätzlichen Schall, und das Fahrzeug klingt sehr leise.

INTERVIEW



Radek Hošínský
Koordinator der Abgasanlagen, Katalysatoren

Herr Hošínský, auf welche Weise verbessert der Dynamic Sound Boost den natürlichen Klang der Abgasanlage?

Der Dynamic Sound Boost moduliert, d.h. ergänzt bzw. komplettiert den Originalsound des Fahrzeugs. Diese Komplettierung ist jedoch keine reine Aggregation von zwei Klängen. Weil sowohl der Originalsound als auch der durch den Dynamic Sound Boost erzeugte Klang aus Klangwellen mit verschiedenen Frequenzen und verschiedenen Amplituden bzw. Intensitäten bestehen, kann es bei der Mischung beider Klänge in manchen Frequenzbereichen sowohl zu ihrer „Aggregation“ als auch in anderen Frequenzbereichen zur gegenseitigen Auflösung kommen, womit der Sound des Fahrzeugs beispielsweise sportlich abgestimmt wird. Auf diese Weise kann man den akustischen Charakter des Autos in verschiedenen Fahrprofilen (Sport/Eco/Normal/Comfort) anpassen.

Worin liegt der wesentliche Unterschied für die Insassen im Vergleich zum Sound Generator?

Der größte Unterschied zwischen dem Dynamic Sound Boost (DSB) und dem Sound Generator liegt darin, dass der DSB sowohl im Fahrzeug als auch außerhalb des Fahrzeugs wirkt. Vereinfacht kann man sich



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 4 von 5

das DSB-System als Alternative zum Auspuffsystem mit einem sportlichen Klang vorstellen.

Welche Vorteile bringt der Dynamic Sound Boost mit sich?

Der Vorteil des DSB-Systems liegt darin, dass es möglich ist, das Gesamtimage des Fahrzeugs, d.h. einschließlich des Außengeräusches des Fahrzeugs, nachzugestalten, und zwar auch bei Autos mit Dieselmotor, bei denen dies z.B. mittels des Auspuffsystems nicht möglich ist. Ein weiterer unstrittiger Vorteil ist die Möglichkeit, das DSB-System mit Hilfe von Bordsystemen zu bedienen – man kann z.B. die Intensität der Klangmodulation in Abhängigkeit vom Fahrprofil ändern – oder das DSB-System auszuschalten.

Geht der Sound aus dem DSB direkt aus der Abgasanlage?

Der Sound geht im Fall des ŠKODA KODIAQ RS direkt vom Aktor aus. Der Aktor sitzt in der Nähe der Endrohre der Abgasanlage, ist aber physisch nicht mit dem Auspuffsystem verbunden. Eine solche Platzierung ist für die Sicherstellung der richtigen Interaktion mit dem Auspuffsystem wichtig. Sie ermöglicht, die gewünschte Authentizität zu erreichen, die dem Fahrzeugimage entspricht.

**Die Angaben sind vorläufig und vorbehaltlich Änderungen. Aktuelle Daten finden Sie in der digitalen Pressemappe unter: www.skoda-storyboard.com/r/kodiaq-rs-de.*

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Ab dem 1. September 2018 wird der WLTP den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ersetzen. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂ Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen.

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat, usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 5 von 5

Weitere Informationen:

Hermann Prax
Leiter der Produktkommunikation
T +420 326 811 731
hermann.prax@skoda-auto.cz

Alžběta Šťastná
Pressesprecherin der 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 ŠKODA KODIAQ RS finden Sie unter [#KodiaqRS](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 (in China) und SUPERB.
- › lieferte 2017 weltweit mehr als 1,2 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 35.000 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.