



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 1 von 4

Motoren: Große Auswahl an effizienten Antrieben

- › Dieselmotoren der neuen EVO-Generation stoßen bis zu 80 Prozent weniger Stickoxide aus
- › OCTAVIA erstmals auch mit Plug-in-Hybridantrieb und Mild-Hybrid-Technologie erhältlich
- › Allradantrieb und Fahrwerksoptionen bis hin zur adaptiven Fahrwerksregelung DCC mit der Fahrprofilauswahl Driving Mode Select verfügbar

Mladá Boleslav, 16. März 2020 – Die vierte Generation des ŠKODA OCTAVIA ist so sparsam und umweltschonend wie keine zuvor. Die effizienten Diesellaggregate aus der neuen EVO-Generation emittieren bis zu 80 Prozent weniger Stickoxide (NO_x) und reduzieren mit ihrem niedrigeren Verbrauch den CO₂-Ausstoß. Die Benzinmotoren sind weiter optimiert und erstmals bei ŠKODA zum Teil mit Mild-Hybrid-Technologie ausgerüstet. Eine Premiere in der Baureihe ist der OCTAVIA iV mit Plug-in-Hybridantrieb, weiter im Angebot ist zudem ein OCTAVIA G-TEC mit Erdgasantrieb. Bei den Fahrwerken besteht die Auswahl zwischen vier Varianten, auf Wunsch ist der neue OCTAVIA wie gewohnt auch mit Allradantrieb erhältlich.

Christian Strube, ŠKODA AUTO Vorstand für Technische Entwicklung, sagt: „Wir haben bei der Entwicklung des neuen OCTAVIA größten Wert auf niedrige Verbrauchswerte und geringe CO₂- und NO_x-Emissionen gelegt. Wir bieten neben dem Erdgasantrieb im OCTAVIA G-TEC erstmals den OCTAVIA iV mit Plug-in-Hybridantrieb an. Im OCTAVIA e-TEC kommt eine neue Mild-Hybrid-Technologie zum Einsatz, die hilft, den Verbrauch zu reduzieren. Bei den Dieselmotoren der neuen EVO-Generation verringert das „Twindosing“-Verfahren in der Abgasnachbehandlung den Ausstoß von Stickoxiden um rund 80 Prozent.“

Weiterentwickelte moderne TDI- und TSI-Motoren reduzieren beim neuen OCTAVIA im Zusammenspiel mit der deutlich verbesserten Aerodynamik den Kraftstoffverbrauch und die Schadstoffemissionen. Der neue OCTAVIA kommt auch mit der neuen Generation des manuellen Schaltgetriebes MQ281, wodurch die CO₂-Emissionen im Vergleich zur vorherigen Getriebegeneration MQ250 beim 1,5 TSI/110 kW um 1,4 g/km im WLTP-Zyklus sinken. Im Vergleich zur Getriebegeneration MQ350 werden beim 2,0 TDI/110 kW die CO₂-Emissionen um 2,4 g/km im WLTP-Zyklus reduziert. Insgesamt reicht das Leistungsspektrum von 81 kW (110 PS) bis 150 kW (204 PS).

Bei den Dieselmotoren der neuen EVO-Generation senkt die weiterentwickelte SCR-Abgasnachbehandlung mit zwei Katalysatoren den Ausstoß von Stickoxiden (NO_x) um bis zu 80 Prozent. Im sogenannten „Twindosing“-Verfahren wird AdBlue® gezielt vor den zwei hintereinander angeordneten Katalysatoren eingespritzt. Dadurch erfüllen die EVO-Motoren die technischen Voraussetzungen für die künftige Abgasnorm Euro 6d. Der neue 2,0 TDI kommt im OCTAVIA in drei Leistungsstufen zum Einsatz. Die Einstiegsvariante verfügt über 85 kW (115 PS) und ein manuelles Schaltgetriebe oder ein 7-Gang-DSG. Die Version mit 110 kW (150 PS) ist darüber hinaus optional auch mit Allradantrieb erhältlich, der bei der Version mit 147 kW (200 PS) ebenso wie das 7-Gang-DSG serienmäßig ist. Unter anderem durch einen effizienteren Kurbeltrieb, der für reduzierte Wärmeverluste und dadurch eine höhere Verbrennungsgeschwindigkeit und Brennraumtemperatur sorgt, und einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie verbrauchen die 2,0 TDI Versionen mit 85 kW (115 PS) und 110 kW (150 PS) bis zu 0,4 Liter Diesel weniger pro 100 Kilometer als die vergleichbaren Vorgängertriebwerke – bei einem zugleich dynamischeren Fahrverhalten.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 2 von 4

TSI-Motoren mit höherem Wirkungsgrad

Auch bei den Benzinern kommen Triebwerke aus der EVO-Generation zum Einsatz. Der 1,5 TSI entwickelt aus vier Zylindern 110 kW (150 PS), die er über ein manuelles Schaltgetriebe an die Vorderräder abgibt. Er ist mit einem aktiven Zylindermanagement (ACT) ausgerüstet, dass bei geringer Last zwei Zylinder automatisch abschaltet und so den Verbrauch senkt. Der Dreizylinder im 1,0 TSI leistet 81 kW (110 PS), verfügt darüber hinaus über einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und arbeitet im verbrauchsgünstigen Miller-Brennverfahren, in dem das maximale Drehmoment bereits 35 Prozent früher zur Verfügung steht als bei herkömmlichen Verfahren. Beschichtete Zylinderlaufbahnen erhöhen den Wirkungsgrad der beiden Triebwerke, ein Einspritzdruck von bis zu 350 bar sorgt für geringere hydraulische Verluste und eine verringerte Kraftstofffördermenge. Optional werden die EVO-Motoren in Verbindung mit dem 7-Gang-DSG als e-TEC-Modelle mit Mild-Hybrid-Technologie ausgerüstet, die erstmals bei ŠKODA zum Einsatz kommt. Top-Modell bei den Benzinern ist die neue Generation von dem 2,0 TSI mit 140 kW (190 PS), dazu ist erstmals auch ein OCTAVIA iV mit Plug-in-Hybridantrieb und einer Systemleistung von 150 kW (204 PS) erhältlich. Wie gewohnt wird es auch die vierte Generation des OCTAVIA mit vier verschiedenen Fahrwerksoptionen bis zur adaptiven Fahrwerksregelung DCC mit der Fahrprofilauswahl Driving Mode Select geben.

Alternative Antriebe im neuen OCTAVIA

Der ŠKODA OCTAVIA bietet neben den klassischen Diesel- und Benzinmotoren auch eine breite Auswahl alternativer Antriebe. Der OCTAVIA iV verfügt als zweiter ŠKODA nach dem SUPERB iV über einen Plug-in-Hybridantrieb, bestehend aus einem 1,4-TSI-Benzinmotor mit 110 kW (150 PS) und einem 85 kW starken Elektromotor. Die Systemleistung liegt bei 150 kW (204 PS), die rein elektrische Reichweite bei bis zu 60 Kilometern im WLTP-Zyklus. Der OCTAVIA iV wird ab der Ausstattungsversion Ambition verfügbar sein. Ihre Premiere bei ŠKODA feiern zwei e-TEC-Modelle mit Mild-Hybrid-Technologie. Bei Ausrüstung mit dem 7-Gang-DSG kommen beim 1,0 TSI und dem 1,5 TSI ein 48-V-Riemen-Startergenerator und eine 48-V-Lithium-Ionen-Batterie zum Einsatz. Damit ist es möglich, beim Bremsen Energie zurückzugewinnen und in der Batterie zu speichern, den Verbrennungsmotor mit einem elektrischen Boost zu unterstützen oder mit komplett abgeschaltetem Motor zu „segeln“. So lassen sich der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen weiter reduzieren. Besonders umweltschonend ist der OCTAVIA als G-TEC mit Erdgasantrieb unterwegs. Die CO₂-Emissionen sind um rund 25 Prozent niedriger als im Benzinbetrieb, es fallen zudem deutlich weniger Stickoxide (NO_x) und keine Rußpartikel an. Der 1,5-TSI-Motor leistet 96 kW (130 PS) und hat mit drei CNG-Tanks eine Reichweite von bis zu 523 Kilometern im Erdgasbetrieb.

Drei Fahrwerke und die adaptive Fahrwerksregelung DCC mit der Fahrprofilauswahl Driving Mode Select zur Auswahl

Neben dem Serienfahrwerk stehen beim OCTAVIA ein 15 Millimeter tieferes Sportfahrwerk und ein Schlechtwege-Fahrwerk mit 15 Millimetern mehr Bodenfreiheit zur Auswahl. Die auf Wunsch verfügbare adaptive Fahrwerksregelung DCC passt Federung und Dämpfung kontinuierlich an und bietet in der Fahrprofilauswahl Driving Mode Select erstmals auch innerhalb der verschiedenen Fahrmodi die Option, über Schieberegler einzelne Parameter wie Federung, Dämpfung, Lenkung oder die Schaltcharakteristik des DSG individuell an eigene Vorlieben anzupassen. Beim Plug-in-Hybridmodell ist die Bodenfreiheit mit DCC unverändert, alle anderen Fahrzeuge liegen 10 Millimeter tiefer.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 3 von 4

Motor	Getriebe	Max. Leistung		Max. Drehmoment [Nm]	Höchstgeschwindigkeit [km/h]	Beschleunigung 0-100 km/h [s]	Kombinierter Verbrauch [l/100 km]	CO ₂ -Emissionen [g CO ₂ /km]
		[kW]	[PS]					
Benzin								
1,0 TSI EVO	6-M	81	110	200	207 (203)	10,6 (□)	□	□
1,5 TSI EVO	6-M	110	150	250	230 (224)	8,2 (8,3)	5,3-6,7 (5,3-6,7) WLTP	120-153 (120-153) WLTP
2,0 TSI	7-DSG 4×4	140	190	320	232 (234)	6,9(□)	□	□
Diesel								
2,0 TDI EVO	6-M	85	116	300	211 (205)	10,3 (10,4)	3,9-5,1 (3,9-5,1) WLTP	102-135 (102-135) WLTP
	7-DSG			250	209 (205)	10,8 (□)	□	□
	6-M	110	150	340	228 (224)	8,9 (□)	□	□
	7-DSG			360	227 (222)	8,7 (8,8)	4,3-5,4 (4,3-5,4) WLTP	112-141 (112-141) WLTP
	7-DSG 4×4			360	217 (216)	8,8 (□)	□	□
	7-DSG 4×4	147	200	400	235 (236)	7,1 (□)	□	□
CNG								
1,5 TSI G-TEC	6-M	96	130	200	216 (213)	10,0 (□)	□	□
	7-DSG				215 (212)	9,9 (□)	□	□
Mild-Hybrid								
1,0 TSI EVO e-TEC	7-DSG	81	110	200	206 (201)	10,6 (□)	□	□
1,5 TSI EVO e-TEC	7-DSG	110	150	250	228 (225)	8,4 (□)	□	□
Plug-in-Hybrid								
1,4 TSI iV	6-DSG	150*	204	350	220 (220) **	7,9 (□)	□	□

() Gilt für COMBI

□ Noch nicht verfügbar

* Kombinierte maximale Ausgangsleistung (Verbrennungsmotor und Elektromotor)

** Höchstgeschwindigkeit nur mit Verbrennungsmotor



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

PRESSEMAPPE

Seite 4 von 4

Weitere Informationen:

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

Zbyněk Straškraba
Pressesprecher Produktkommunikation
T +420 326 8 11785
zbynek.straskraba@skoda-auto.cz

ŠKODA Media Room

skoda-storyboard.com

Download the ŠKODA Media Room app



125 | **ŠKODA AUTO
JAHRE**



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

ŠKODA AUTO

- › feiert in diesem Jahr das 125-jährige Jubiläum seiner Gründung in den Pioniertagen des Automobils 1895 und ist damit eines der weltweit traditionsreichsten Automobilunternehmen.
- › bietet seinen Kunden aktuell neun Pkw-Modellreihen an: CITIGO, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA und SUPERB sowie KAMIQ, KAROQ und KODIAQ.
- › lieferte 2019 weltweit 1,24 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 und Indien vornehmlich über Konzernpartnerschaften sowie in der Ukraine und Kasachstan mit lokalen Partnern.
- › beschäftigt rund 42.000 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.