



**Driften, bis es stiebt** Mit Gas, Bremse, Lenkung und viel Fingerspitzengefühl gelingt der kontrollierte Drift (Bilder r.).

# Kür auf Schnee und Eis am Nordpolarkreis

**FAHREN AM POLARKREIS** In Lapplands Hauptstadt Rovaniemi (FIN), dem Ausgangspunkt für unzählige Winteraktivitäten, liess Škoda seine wachsende Allrad-Armada zum Arctic-Test antraben.

**Text: Dieter Ammann**

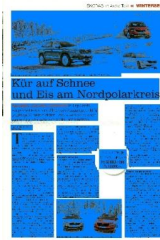
**Fotos: zVg.**

**T**ief verschneite Ebenen, meterdick von Eis bedeckte Seen und um die minus 20 Grad Celsius Aussentemperatur. Das sind ideale Voraussetzungen, um Möglichkeiten und Grenzen von Fahrzeugen mit Allradantrieb auszuloten. Škoda mischt in diesem Bereich mit Limousinen und Kombis der Baureihen Octavia und Superb seit geraumer Zeit erfolgreich mit. Und seit der Lancierung der beiden SUV Kodiaq und Karoq im vergangenen Jahr zeigt die Erfolgskurve steil nach oben. Bei den ausgiebigen Testfahrten am nördlichen Polarkreis standen alle Allradmodelle im Volleinsatz.

**Ab in die Wildnis**

Von Rovaniemi (FIN) aus geht die Fahrt im Kodiaq 2.0 TDI (140 kW/190 PS) mit 7-Gang-DKG hinaus in die unendliche, mit Wäldern durchsetzte Weite zum gut 30 km entfernt liegenden Zentrum mit eigens präparierten Schnee- und Eispisten. Wie im hohen Norden üblich, sind die Fahrzeuge mit Spikesreifen «besohlt», denn bei den herrschenden tiefen Temperaturen bleibt der Winterdienst auf den Einsatz von Schneepflügen und Streusand beschränkt. Der Allradantrieb und die weiteren Sicherheitssysteme an Bord geben dabei einen Vorgeschmack auf das fahrdynamische und entsprechend auch sicherheitsrelevante Potenzial.

Ob Octavia, Superb, Karoq oder Kodiaq, alle sind sie mit der neusten, fünften Generation der Allradtechnik aus dem Mutterhaus VW bestückt. Kernstück ist die elektronisch gesteuerte Lamel-



lenkupplung, die mit dem Festrad und dem Differenzial an der Hinterachse liegt. Unter normalen Bedingungen wird nur die Vorderachse mit Vortrieb beaufschlagt. Verlieren die Vorderräder Traktion, wird das Drehmoment auch auf die Hinterräder übertragen. Und das Durchdrehen einzelner Räder wird durch die elektronische Differenzialsperrung an beiden Achsen verhindert.

Das voll automatische Allradsystem ist mit einer Batterie von Sensoren gekoppelt, die Raddrehzahl, Lenkwinkel, Längs- und Querschleunigung, Gaspedalstellung und Motordrehzahl überwachen, was innert Millisekunden bestmögliche Traktion für jede Fahrsituation ergibt. Diese Umverteilung der Antriebskräfte zwischen den einzelnen Rädern ist nicht spürbar, wohl aber die davon ausgelöste Fahrstabilität in Biegungen sowie auf Schnee, Eis oder sonstigem schwierigen Untergrund. So kann bei geringer Haftung der Schneemodus angewählt werden, wodurch ABS und Schlupfregelung mehr Radschlupf zulassen. In der Folge kann sich das Reifenprofil besser verzahnen, und gleichzeitig werden bei niedrigen Drehzahlen höhere Gänge gewählt, was eine sprunghafte Steigerung des Drehmoments verhindert.

### Souverän auf Achse

Angesichts der weitgehend identischen Systeme ist das Fahren auf den Pisten mit unterschiedlicher Haftung mit allen Fahrzeugen eindrücklich. Limousinen, Kombis und SUV sind bunt gemischt mit Bravour unterwegs, solange Bodenfreiheit keine Rolle spielt. Mit den SUV weitgehend mithalten kann allerdings auch der höhergelegte Octavia Scout. Durch Ausschalten einzelner Sicherheitssysteme eröffnet sich dem Fahrer die Möglichkeit zum Driften oder durch sanften Einsatz von Lenkung und Gaspedal die anvisierte Spur präzise zu halten. Das ist bei den knifflig angelegten Biegungen und Spitzkehren des Testgeländes ganz schön herausfordernd, aber Lenker und Fahrzeug wachsen bald einmal zu einer harmonisch agierenden Einheit zusammen. Nun lassen sich Möglichkeiten und Grenzen der Škoda-Flotte auf diesem tückischen Terrain im wahrsten Sinne des Wortes erfahren, wobei stets präsent bleiben muss, dass auch Allradmodelle irgendwann an ihre physikalischen Grenzen stossen.

Welch hohen Nutzen die verschiedenen Sicherheitssysteme und der Allradantrieb im Alltag abliefern, zeigte sich besonders eindrücklich auf der Kreisbahn aus blankem Eis. Mit voll aktivierten

Systemen bleibt das Fahrzeug stur auf dem anvisierten Kurs, aber dazu verrichten diese mit zum Teil rigorosen, schon fast als unangenehm empfundenen Eingriffen wahre Herkulesarbeit. Mit der schrittweisen Deaktivierung schlüpft der Fahrer aus seiner Rolle als Passagier, bestimmt also die Gangart. So ist es auf der Eisfläche ein Leichtes, das Auto mit Gaswegnahme oder Bremsantippen ins Übersteuern zu bringen, mit dosiertem Lenken sowie gezielter Gaspedalführung Drifts in die Bahn zu legen und dabei auf Kurs zu bleiben.

Aber auch Richtungswechsel lassen sich so durchziehen, wobei überlegtes Agieren ohne jegliche Hektik angesagt ist. Es versteht sich von selbst, dass diese gründliche Art des Fahrzeugkennlernens auf abgesperrtes Gelände gehört. Das dabei geholt Rüstzeug ist für den Alltag klar von unschätzbarem Wert.

### Starker Geländeauftritt

Der Einsatz von Limousinen und Kombis blieb wegen zu geringer Bodenfreiheit auf die verschiedenen Flachbahnen beschränkt. Für die SUV Karoq und Kodiaq hatte Škoda zusätzlich einen anspruchsvollen Offroad-Parcours präpariert. Tiefschnee, Hügel, Eis sowie diverse natürliche Hindernisse waren zu meistern. Beide Modelle verfügten über den Offroad-Modus. Wird dieser aktiviert, bietet er bis 30km/h Anfahr-, Traktions- und Bremsunterstützung, assistiert zudem auch bei Bergabfahrten. Beide mit Turbodieseln und 7-Gang-DKG bestückten SUV gaben sich nirgends eine Blösse und meisterten das wirklich schwierige Gelände bravourös. Zusammen mit dem überzeugenden Auftritt auch auf den übrigen Strecken stehen da zwei veritable Allrounder zur Wahl. Der kompakte Karoq mit 2.0-TDI (110kW/150PS) und 7-Gang-DKG wirkt naturgemäss etwas leichtfüssiger als der Kodiaq, der dafür mit grosszügigeren Innenabmessungen aufwartet. So sind Individualität und bedarfsgerichtete Wahl gegeben. Bei den Triebwerken der Allradler stehen auch Benziner zur Wahl, aber TDI-Versionen sind wegen des Drehmoments doch eher dominant präsent. Die Preisspanne für die Allrad-Armada reicht von rund 32'000 Franken bis rund 48'000 Franken. Und wie bei den Modellen Octavia und Superb gibts auch vom Karoq Frontriebler. **AB**



Traktionskünstler Karoq 4x4 (l.) und Kodiaq 4x4 am Polarkreis.

Allrad-Fahrzeuge  
von Škoda gibts von  
**Fr. 32 000.– bis**  
**Fr. 48 000.–.**