



## Skoda Kodiaq 2.0 TDI SCR Style DSG

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Der Kodiaq bildet die Spitze des SUV-Angebots der Tschechen und ist seit 2017 auf dem Markt. Zur Mitte des Produktionszyklus bekommt das Mittelklasse-SUV eine Modellüberarbeitung, die allerdings sehr dezent ausfällt - nur echten Kennern dürfte das Faceliftmodell anhand der Neugestaltung von Scheinwerfer, Schürzen und des Grills überhaupt als solches ausmachen. Auch im Innenraum hat sich wenig getan, was allerdings kein Nachteil sein muss. Ganz im Gegenteil, so behielt der Kodiaq beispielsweise etwa seine separate Klimabedieneinheit, was den Umgang mit dem Fahrzeug im Alltag deutlich erleichtert. Leider verzichteten die Tschechen bei den meistgeordneten Infotainmentsystemen auf praktische Drehregler für die Lautstärkeregelung oder zum Scrollen und Zoomen.

Motoreseitig hat sich deutlich mehr getan: Das Topmodell RS wird nun nicht mehr von einem Biturbo-Diesel, sondern von einem Turbobenziner mit 245 PS befeuert. Zum Test tritt der Kodiaq als 150 PS starker 2.0 TDI an, der nun über zwei NOx-Katalysatoren verfügt und im ADAC Ecotest nicht nur mit niedrigen Emissionen, sondern auch mit einem bemerkenswert geringen Verbrauch (5,6 l/100 km) überzeugt. Zum Vergleich: Der kürzlich getestete Kleinwagen Toyota Aygo X kommt mit seinem Einliter-Dreizylinderbenziner auf denselben Verbrauch. Abgesehen davon gab es auch wenig Grund für die Skoda-Ingenieure, allzu viel zu ändern: Das SUV punktet nach wie vor mit seinem großzügigen Platzangebot, dem guten Fahrkomfort und vielen praktischen Detaillösungen. Leider ist die aktive Sicherheitsausstattung für ein aktuelles Mittelklassefahrzeug recht lückenhaft und im ADAC Ausweichtest schneidet der Fronttriebler nur ausreichend ab. **Konkurrenten:** u. a. BMW X3, KIA Sorento, SEAT Tarraco, VW Tiguan Allspace.

- ⊕ großzügiger und variabler Innenraum, niedriger Verbrauch und geringe Schadstoffemissionen, hohe Anhängelast
- ⊖ teils lückenhafte Sicherheitsausstattung, Schwächen im ADAC Ausweichtest, Infotainmentsystem ohne Drehregler

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,9

### Zielgruppencheck

|  |                |     |
|--|----------------|-----|
|  | Familie        | 2,3 |
|  | Stadtverkehr   | 3,6 |
|  | Senioren       | 2,5 |
|  | Langstrecke    | 2,3 |
|  | Transport      | 1,9 |
|  | Fahrspaß       | 2,8 |
|  | Preis/Leistung | 2,5 |

Ecotest ★★★★★☆

## 2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,3 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Kompakt-SUV ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet – daran hat sich mit dem Facelift nichts geändert. Die Kunststoffbeplankungen an den Radläufen können zumindest teilweise das Blechkleid schützen. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder angehoben und offen gehalten. Den Unterboden hat VW gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet, nur im hinteren Bereich ist er etwas zerklüftet.

### 2,7 Alltagstauglichkeit

Mit 4,70 m Länge und 2,09 m Breite (inklusive Außenspiegel) ist der Kodiaq ein sehr stattliches SUV. Der recht große Wendekreis von 11,8 m macht den Tschechen nicht handlicher.

⊕ Der Kodiaq 2.0 TDI kann bis zu 2,0 t an den Haken nehmen, sofern der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt. Die Allradvariante darf sogar 2,3 t ziehen. Ungebremste Anhänger dürfen maximal 750 kg wiegen. Als maximale Stützlast gibt Skoda 100 kg frei, was auch für einen Fahrradträger mit zwei Pedelecs reicht. Auf der serienmäßigen praktischen Dachreling

Im Innenraum setzt sich die sorgfältige Verarbeitung fort, alles sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Allerdings hält man sich mit der Veredelung vieler Materialien zurück, geschäumte Kunststoffe finden sich nur oben am Armaturenbrett und am oberen Bereich der vorderen Türverkleidungen. Sonst dominiert allerdings harter Kunststoff – mit einer Ausnahme: die Türfächer sind in weiten Teilen mit Teppich ausgeschlagen.

### 2,2 Licht und Sicht

Die Rundumsicht im Kodiaq fällt recht bescheiden aus. Während hinten die breiten D-Säulen sowie die nicht versenkbaren Fondkopfstützen die Sicht versperren, stehen beim Blick nach schräg vorn die A-Säule sowie die großen Außenspiegel im Weg – ein kleines Dreiecksfenster wie beim VW Tiguan haben sich die Tschechen gespart. Gegenstände vor oder hinter dem Kodiaq sind aufgrund der hohen Fahrzeugenden – besonders hinten – erst in größerer Entfernung zu sehen.



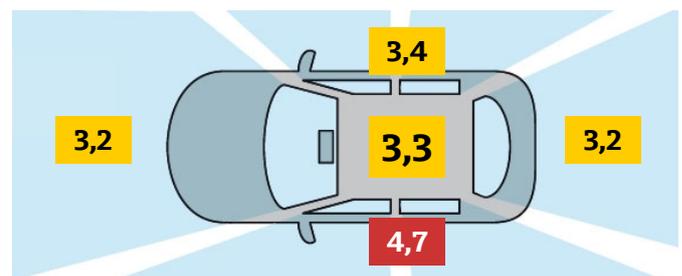
Die breiten Dachsäulen, die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen und das schmale, hoch angesetzte Heckfenster schränken die Sicht nach hinten ein.

können Lasten bis zu 75 kg befestigt werden. Im Falle des Testwagens ist eine maximale Gesamtzuladung von 599 kg möglich, das dürfte in den meisten Fällen reichen. Für den Fall eines Reifenschadens ist der Tscheche mit einem Reifenpannenset ausgestattet, gegen Aufpreis steht ein vollwertiges Ersatzrad samt Wagenheber und Radschraubenschlüssel zur Wahl. Mit dem 58 l großen Kraftstofftank lassen sich auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 5,6 l/100 km bis zu 1.035 km zurücklegen.

⊕ Abhilfe können hier die serienmäßigen Parksensoren, die optionale Rückfahrkamera (samt Waschdüse) sowie der

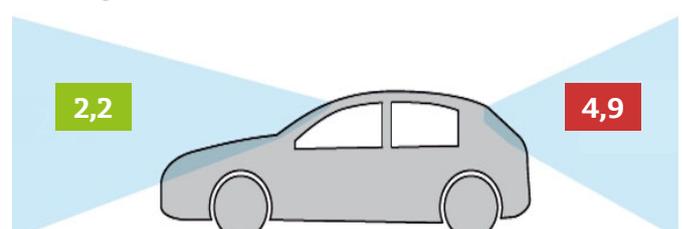
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



ebenfalls aufpreispflichtige Parkassistent schaffen. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist der Topausstattung L&K vorbehalten. Der Fahrer sitzt SUV-typisch erhöht und hat damit einen guten Blick auf den umliegenden Verkehr. Der Innen- und die der fahrerseitige Außenspiegel blenden beim Kodiaq Style serienmäßig automatisch ab.

Das SUV ist seit dem Facelift stets mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgerüstet – zuvor fand man in den unteren Ausstattungslinien Halogenscheinwerfer vor. Als Style hat der Kodiaq nun sogar LED-Scheinwerfer mit Matrixfunktion an

Bord, die die Fahrbahn dank situationsabhängiger Lichtverteilung (u. a. Stadt-, Überland- und Autobahnlicht), integriertem LED-Abbiegelicht und dem dynamischem Fernlichtassistenten bei Dunkelheit sehr gut ausleuchten. Sehr lobenswert: Während die meisten Hersteller die Scheinwerferreinigungsanlage gestrichen haben, sind alle Kodiaq-Modelle damit ausgestattet.

⊖ Beiden Außenspiegeln fehlen zusätzliche asphärische Bereiche.

## 2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte sowie der SUV-typisch erhöhten Sitzposition (Fahrsitz 57 cm über der Fahrbahn, Sitzfläche dabei ganz nach unten gestellt) einfach und bequem. Einzig der ebenfalls hoch positionierte Schweller beeinträchtigt das Ein- und Aussteigen etwas. Dank der kräftig ausgeführten Arretierungen bleiben die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen, vorn wie hinten gibt es je drei Haltepositionen. Die Haltegriffe über den äußeren Sitzplätzen erleichtern das Ein- und Aussteigen. In der Ausstattung Style hat der Kodiaq das schlüssellose Zugangssystem Kessy an Bord. Es funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme trotz eines Bewegungssensors einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 1,7 Kofferraum-Volumen

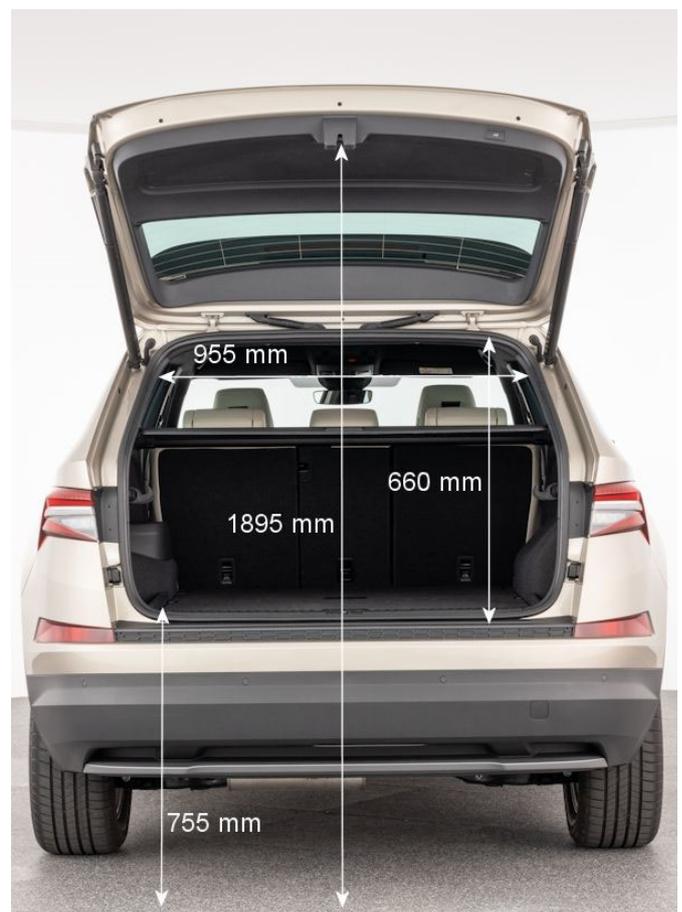
⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 460 l. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf üppige 760 l. Alternativ kann man in dieser Konfiguration auch 13 Getränkekästen unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Raum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 880 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.565 l Volumen verfügbar. Unter dem Ladeboden finden weitere 90 l Platz.

## 2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb samt berührungslosem Öffnen und Schließen per Fußschwenk ist gegen Aufpreis zu haben. Erst gut 1,90 m große Personen müssen sich um ihren Kopf Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sie gibt einen sehr großen Ausschnitt frei, damit



Mit 460 l Volumen bietet der Kofferraum des Kodiaq viel Platz für das Gepäck.



Mit ca. 75 cm liegt die Ladekante auf recht hohem Niveau und macht damit das Be- und Entladen nicht unbedingt bequem.

lassen sich selbst sehr sperrige Gegenstände problemlos einladen. Der Kofferraum selbst besitzt ein praktisches Format und ist sehr gut nutzbar. Die Ladekante ist mit rund 75 cm zwar recht hoch, dafür befinden sich Ladekante und -fläche auf

einem Niveau, was besonders das Entladen erleichtert. Das Ladeabteil wird mit zwei seitlich angebrachten LED-Lampen gut ausgeleuchtet.

## 1,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt klappbar. Die Sitzbank kann man zweigeteilt in Längsrichtung verschieben und die Lehnen ebenso zweigeteilt in ihrer Neigung einstellen. Das Umklappen der Lehnen gelingt einfach über eine Schlaufe

unten am Sitz oder vom Kofferraum aus über seitliche Hebel. An den beiden Seitenwänden gibt es drei Ablagefächer und vier Taschenhaken. Weitere kleinere Gegenstände lassen sich im Staufach unter dem Ladeboden verstrauen.

## 2,0 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

⊕ Am Cockpit hat sich im Zuge des Facelifts nur wenig geändert. Die gute Ergonomie ergibt sich u. a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Getriebewählhebels zueinander. Auch die Anordnung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z. B. Klimatisierung und allgemeine Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (mit Ausnahme der Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Der Testwagen ist mit dem optionalen digitalen Kombiinstrument ausgerüstet, das dem Fahrer die Wahl zwischen fünf verschiedenen Ansichten bietet. Skoda gibt sich Mühe, die Bedienung seiner Fahrzeuge einfach und gut beherrschbar zu gestalten und bietet insgesamt einen guten Mix aus konventionellen Bedienelementen für die sicherheitsrelevanten Funktionen (u. a. das Fahrlicht) und Klimafunktionen (separate Klimabedieneneinheit) sowie einem gut erreichbaren und gleichzeitig hoch positionierten Touchscreen, der über ausreichend große Bedienflächen und eine gute Grafik verfügt. Die Menüstruktur ist logisch aufgebaut und erschließt sich einem nach kurzer Eingewöhnung.

⊖ Beim den optionalen Infotainmentsystemen Amundsen und Columbus verzichtet Skoda auf Hardwaretasten und Drehregler, stattdessen gibt es wenige berührungsempfindliche Touchfelder für das Basismenü und die Lautstärkeregelung. Die Ansteuerung der Funktionsbereiche

erfordert somit immer mindestens zwei Bedienschritte (über Menü-Taste), die Lautstärke kann nicht mehr „mit einem Dreh“ geändert werden und die Hochglanz-Bildschirmfläche stellt jeden Fingerabdruck zur Schau.

Die Phonebox samt induktiver Lademöglichkeit befindet sich hinter dem Wählhebel und ist dort schlecht erreichbar - dort lässt sich das verstaute Smartphone nur umständlich wieder herausholen.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung sind gut und preiswürdig. Auch die Bedienung geht leicht von der Hand, wenngleich eine gewisse Eingewöhnungszeit notwendig ist. Das Infotainmentsystem ist an sich logisch aufgebaut, der große Funktionsumfang, die fehlenden Direktwahltasten und Drehregler erschweren allerdings den Umgang.

### 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Kodiaq Style ist serienmäßig mit einem Radio inklusive digitalem Radioempfang (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, zwei USB-C-Anschlüssen sowie Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) ausgestattet. Auch eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone gehört zum Serienumfang des Tschechen. Optional sind zwei Navigationssysteme erhältlich, die auch

eine Sprachbedienung beinhalten. Ebenfalls gegen Aufpreis ist ein Premium-Soundsystem von Canton mit zwölf Lautsprechern erhältlich. Echtzeit-Verkehrsinformationen und weitere Online-Funktionen kann man mit den Konnektivitätspaketen ordern. Die 12-V-Steckdosen vorn und im Kofferraum sind Serie, eine 230-V-Steckdose für den Fond findet sich in der Optionsliste.

⊖ AUX- und SD-Anschluss sowie ein CD-Laufwerk sind für den Kodiaq wie inzwischen üblich nicht erhältlich.

## 2,1 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe hält der Kodiaq viel Platz bereit. Knapp 1,95 m große Personen können dort problemlos sitzen, dabei haben sie noch reichlich Luft überm Scheitel. Auch die Innenbreite ist üppig bemessen, sodass sich die Insassen nicht

zu nahe kommen. Das Raumgefühl ist gut und wird lediglich nur die hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett leicht beeinträchtigt.

## 1,6 Raumangebot hinten

⊕ Das Platzangebot in der zweiten Reihe zählt zum besten, was es in dieser Klasse gibt. Ohne das optionale Panoramadach reicht die Kopffreiheit hinten für Personen bis zu einer Größe von rund zwei Metern - die Beinfreiheit fällt bei vollständig zurückgeschobener Rückbank deutlich üppiger aus. Das Raumgefühl ist ebenfalls angenehm luftig und wird allenfalls durch den Mitteltunnel und die hohe Fensterlinie geschmälert.

⊖ Die dritte Sitzreihe taugt nur für Kinder. Erwachsenen ist, wenn sie dort überhaupt Platz finden, der Aufenthalt nur für kurze Strecken zuzumuten.



Im großzügigen Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m bequem Platz.

## 1,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitze lassen sich dreigeteilt umklappen, um 18 cm in Längsrichtung verschieben und zudem die Neigung der Lehnen verstellen. Gegen Aufpreis wird aus dem Fünf- ein Siebensitzer mit zwei zusätzlichen Sitzen in der dritten Reihe. An Ablagen mangelt es weder vorn noch hinten, der Kodiaq

bietet eine Fülle an praktischen und gut nutzbaren Ablagemöglichkeiten. So hat er beispielsweise über dem Handschuhfach ein zusätzliches Fach.

# 1,9 KOMFORT

## 1,8 Federung

⊕ Für den Kodiaq gibt es für 970 Euro die adaptive Dämpferregelung DCC, mit der der Testwagen ausgestattet ist. Diese bietet dem Fahrer die Wahl zwischen drei verschiedenen Modi (Comfort, Normal und Sport). Die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades wird permanent an die aktuelle Fahrsituation und Fahrbahnbeschaffenheit angepasst. Der Federungskomfort ist angenehm und ausgewogen. Die Unterschiede zwischen den Modi sind spürbar, dennoch wird das SUV weder im Sport-Modus unangenehm straff noch fallen

die Aufbaubewegungen im Comfort-Modus zu stark aus. Im Normal-Modus ist das Fahrwerk harmonisch abgestimmt. Innerorts dürfte das Fahrwerk noch etwas sensibler auf Unebenheiten reagieren, macht seine Sache aber insgesamt recht gut. Außerorts und auf der Autobahn gewinnt das Fahrwerk nochmals an Geschmeidigkeit und sorgt für einen bemerkenswert guten Federungskomfort. Hindernisse, wie Geschwindigkeitsschwellen schluckt das Fahrwerk dank der recht langen Federwege sehr gut.

## 2,0 Sitze

⊕ Der Kodiaq überzeugt mit einem guten Sitzkomfort und nimmt langen Etappen somit den Schrecken. Die Vordersitze sind großzügig geschnitten und bequem gepolstert. Zudem lassen sie sich elektrisch verstellen (inkl. Memory-Funktion)

und sind mit einer 4-Wege-Lordosenstütze ausgestattet. Selbst korpulente Personen nehmen auf den großzügig geschnittenen Sitzen bequem Platz, der Seitenhalt dürfte aber besser ausgeprägt sein.

Auch der Sitzkomfort in der zweiten Reihe ist bemerkenswert gut. Die Rücksitzbank bietet eine lange Oberschenkelauflagefläche, ist ordentlich konturiert und bequem gepolstert.

Die recht hoch montierte Bank und die verstellbare Lehnenneigung sorgen dafür, dass man mühelos eine angenehme Sitzposition findet.

## 2,5 Innengeräusch

⊕ Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,2 dB(A) – das ist ein zufriedenstellender Wert. Den Motor hört man im Innenraum,

wenngleich nicht laut, sondern eher kernig vor sich hin grummelnd. Ansonsten tragen allgemeine Fahr- und leichte Windgeräusche zur Geräuschkulisse bei.

## 1,6 Klimatisierung

⊕ In der Ausstattung Style hat der Kodiaq serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik an Bord, gegen Aufpreis können auch die Fondpassagiere separat Temperatur und Lüftung regeln. Beheizbare Vordersitze sind serienmäßig, für

beheizbare äußerer Fondsitze sowie ein beheizbares Lenkrad verlangt Skoda Aufpreis. Im Winter ebenfalls angenehm und praktisch sind die Standheizung sowie die drahtlos beheizbare Frontscheibe.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 2,2 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-TDI leistet in der schwächeren Ausführung 110 kW/150 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 340 Nm. Trotz des hohen Leergewichts von knapp 1,8 t sind die Fahrleistungen vollkommen ausreichend, der Kodiaq fühlt sich mit dem Selbstzünder keinesfalls schwächlich an. Der

Zwischenspur von 60 auf 100 km/h ist in 6,0 s erledigt, von 80 bis 120 km/h geht es in 7,8 s. Skoda gibt den Sprit aus dem Stand auf 100 km/h mit 9,6 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 204 km/h.

### 2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag, er läuft recht kultiviert und ist ein angenehmer Begleiter im Alltag. Man spürt oft leichte Vibrationen im Lenkrad, welche unterhalb von 2.000 1/min auftreten. Sie sind nicht wirklich erheblich, aber die Benziner machen das in der Regel besser. Brummig oder dröhnig zeigt sich der TDI nicht, er ist jedoch immer präsent, weil er nicht besonders leise läuft.

Der Selbstzünder legt ab ca. 1.800 Touren ordentlich zu und beschleunigt das große SUV energisch nach vorn. Erst ab rund 4.000 1/min lässt der Elan des Singleturbos spürbar nach. Das Ansprechverhalten ist gut, bauartbedingt ist besonders bei niedrigen Drehzahlen eine spürbare, aber nicht sonderlich störende Verzögerung beim Drehmomentaufbau vorhanden.

### 1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Kodiaq 2.0 TDI ist stets an das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt. Dieses wechselt die Gänge unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas lange Zeit. Dank der im Ölbad laufenden Kupplung funktioniert auch die Kriechfunktion angenehm und gut - Doppelkupplungsgetriebe mit trockener Kupplung arbeiten hier oftmals recht ruckartig und unharmonisch. Die sieben

Gänge lassen bei Bedarf auch mit Hilfe der Lenkradwippen oder des Wählhebels wechseln. Der höchste Gang ist recht lang übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.000 Umdrehungen. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet ebenso unauffällig und problemlos wie das Start-Stopp-System.

## 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

⊕ Der Kodiaq ist klar auf Fahrsicherheit und weniger auf Agilität ausgelegt, alles andere würden zu dem gelassenen Charakter des großen SUV auch nicht passen. Zu forsch angegangene Kurven quittiert der Skoda mit sicherem Untersteuern, die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen auf durchschnittlichem Niveau. Lastwechselreaktionen sind dem Kodiaq ebenso fremd wie ein nervöser Geradeauslauf. Die Traktion des frontgetriebenen Testwagens reicht naturgemäß nicht an die der Allradvarianten ran. Wer allerdings nicht regelmäßig abseits befestigter Straßen unterwegs ist, kommt mit dem Fronttriebler gut zurecht. Der Basisdiesel bringt die

Vorderräder nur auf griparmem Untergrund an die Traktionsgrenze.

⊖ Im ADAC Ausweichtest schneidet der Kodiaq nur mäßig ab. Verantwortlich hierfür ist das übereifrige elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), das zu stark und grob eingreift, woraufhin das kurvenäußere Vorderrad blockiert und das SUV beim Versuch zurück in die Ausfahrgasse zu lenken geradeaus schiebt. So besteht der Kodiaq den Ausweichtest nicht, er würde bei einem Ausweichvorgang auf der linken Fahrbahn in den Gegenverkehr rutschen.

### 2,3 Lenkung

Die optionale Progressivlenkung mit variabler Übersetzung ist ausschließlich für den Kodiaq L&K erhältlich.

⊕ Der Kodiaq ist ein komfortabler Gleiter, übertriebene Sportlichkeit ist ihm daher fremd. Dementsprechend ist auch die Lenkung abgestimmt. Lenkbefehle werden mit leichter Verzögerung an der Vorderachse umgesetzt, das Lenkgefühl ist

etwas teigig, die erforderlichen Lenkkräfte vergleichsweise niedrig. Gut gelungen ist die Zentrierung, die sich bei höheren Geschwindigkeiten eindeutig erfüllen lässt. Mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht zu indirekt übersetzt, der Lenkaufwand insbesondere in der Stadt hält sich somit in Grenzen.

### 3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Kodiaq nach 36,4 m - das ist ein durchschnittlicher Wert. Auch die Dosierbarkeit der Bremse ist verbesserungswürdig. Das Pedal fühlt

sich etwas teigig an, ein klarer Druckpunkt lässt sich nicht erfüllen.

## 2,1 SICHERHEIT

### 2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Skoda hat es verpasst, die aktive Sicherheitsausstattung im Rahmen des Facelifts auf das Niveau der aktuellen Konkurrenzmodelle zu bringen. Der Ausstattungsumfang ist gut, allerdings sind einige Assistenzsysteme der Top-Ausstattung L&K vorbehalten oder gar nicht zu haben.

Der Kodiaq Style bringt ab Werk einen Frontradar mit, mit dem die Tschechen ein City-Notbremssystem realisieren. Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung samt eines auch bei höheren Geschwindigkeiten wirksamen Notbremssystems kostet ebenso Aufpreis wie der Müdigkeitswarner, die Verkehrszeichenerkennung und der adaptive Spurhalteassistent. Radarsensoren in der Heckschürze für Totwinkelwarner, Querverkehrserkennung und einen Ausstiegswarner sind der höchsten Ausführung L&K vorbehalten. Ein Kreuzungs- und Ausweichassistent sind für den Kodiaq ebenso wenig zu haben wie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem.

### 1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht das SUV 92 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 05/2017; bestätigt 05/2022) und fährt insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Der Kodiaq bietet Front-, Kopf- und Seitenairbags für Fahrer (zusätzlich Knieairbag) und Beifahrer, die äußeren Fondpassagiere werden durch Kopfairbags sowie optional durch Seitenairbags geschützt. Ordert man letztere, hat der Skoda auch ein proaktives Insassenschutzsystem an Bord, das im Falle einer drohenden Kollision die vorderen Sicherheitsgurte strafft sowie die Seitenscheiben und - falls vorhanden - das Schiebedach schließt. Die serienmäßige Multikollisionsbremse mindert das Risiko eines Folgeaufpralls, indem es das Fahrzeug automatisch abbremst. Im Falle eines Unfalls mit Airbagauslösung wird zudem automatisch ein Notruf abgesetzt.

### 2,0 Kindersicherheit

Trotz der Größe lassen sich im Fond nur zwei Kindersitze gleichzeitig befestigen. Laut Bedienungsanleitung eignen sich sowohl der Beifahrersitz als auch die Rückbank zur Befestigung universeller Kindersitze aller Altersgruppen.

⊕ Im Bereich Kindersicherheit erreicht der Kodiaq 77 Prozent der möglichen Punkte (Test: 05/2017; bestätigt 05/2022). Die beiden äußeren Sitze haben Isofix-Haken, die auch ohne Einsteckhilfen gut erreichbar sind. Ebenso lassen sich Kindersitze auf diesen Plätzen mit den Gurten befestigen. Der Beifahrersitz verfügt optional über Isofix-Haken. Der

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

|   |  |                         |
|---|--|-------------------------|
|    | ESP  | Serie                   |
|    | Abstandswarnung                                  | Serie                   |
|    | Kollisionswarnung                                | Serie                   |
|    | City-Notbremssystem                              | Serie                   |
|    | Vorausschauendes Notbremssystem                  | Option                  |
|    | Vorausschauender Kreuzungsassistent              | nicht erhältlich        |
|    | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem        | Serie                   |
|    | Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren       | nicht erhältlich        |
|    | Geschwindigkeitsbegrenzer                        | Serie                   |
|   | Tempomat   | Serie                   |
|  | Abstandsregeltempomat                            | Option                  |
|  | Autobahn-/Stauassistent                          | nicht erhältlich/Option |
|  | Verkehrszeichenerkennung                         | Option                  |
|  | Spurassistent                                    | Option                  |
|  | Totwinkelassistent                               | nicht erhältlich        |
|  | Spurwechselautomatik                             | nicht erhältlich        |
|  | Ausweichassistent                                | nicht erhältlich        |
|  | Notfallassistent                                 | Option                  |
|  | Ausstiegswarner                                  | nicht erhältlich        |
|  | Müdigkeitswarner                                 | Option                  |
|  | Head-up-Display                                  | nicht erhältlich        |
|  | Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie                   |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem                       | Serie                   |

Beifahrerairbag lässt sich mit dem Schlüssel deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montieren. Hohe Kindersitze lassen sich auf den Fondplätzen problemlos, auf dem Beifahrerplatz aber nur bedingt montieren. Dort lässt sich die Kopfstütze nicht ausbauen, sodass der Kindersitz an dieser ansteht.

⊖ Der mittlere Fondsitz eignet sich nur bedingt für die Kindersitzmontage. Wie üblich gibt es dort keine Isofix-Vorrichtungen, die sichere Fixierung per Gurt ist aufgrund der ungeeigneten Anlenkpunkte nur bedingt möglich.

### 3,0 Fußgängerschutz

Der Kodiaq schneidet beim Euro NCAP Crashtest im Bereich Fußgängerschutz zufriedenstellend ab und kann 71 Prozent der möglichen Punkte erreichen (Test 05/2017; bestätigt 05/2022). Er bringt einen Notbremsassistenten mit Fußgänger-

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im ADAC Ecotest kommt der frontgetriebene Kodiaq 2.0 TDI DSG auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,6 l Diesel pro 100 km – das ist in Anbetracht von Fahrzeuggröße und -gewicht ein bemerkenswert guter Wert. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz im ADAC Ecotest beträgt 173 g/km. Das reicht für 26 von 60 möglichen Punkten in diesem Bereich. Innerorts verbraucht der Tscheche 5,4 l, außerhalb 4,9 l und auf der Autobahn 6,7 l Diesel pro 100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Der überarbeitete Kodiaq ist mit der Twindosing-Technologie ausgestattet, bei der durch zwei hintereinander angeordnete SCR-Katalysatoren AdBlue (Harnstofflösung) ins Abgas eingespritzt und die NO<sub>x</sub>-Emissionen dadurch noch wirksamer als bisher reduziert werden. Damit bleibt der Skoda deutlich unter den Grenzwerten, selbst bei hoher Lastanforderung im sehr anspruchsvollen ADAC Autobahnzyklus liegen die NO<sub>x</sub>-Messwerte darunter. Das Ergebnis sind die Maximalausbeute von 50 Punkten.

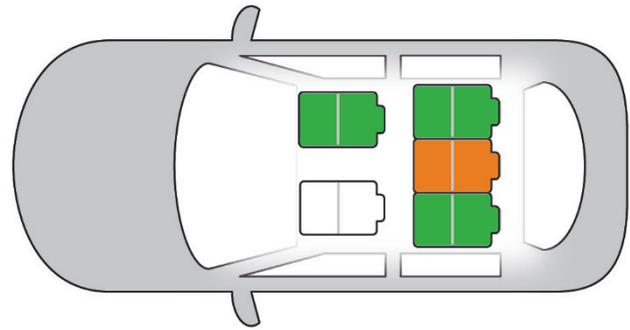
## 2,9 AUTOKOSTEN

### 2,9 Monatliche Gesamtkosten

Der facegeliftete Skoda Kodiaq kostet mit dem 150-PS-Diesel, DSG und Frontantrieb in der Ausstattungslinie Style 42.670 Euro. Wahrlich kein Schnäppchen, immerhin fällt die Serienausstattung ordentlich aus. Dennoch steuert man mit einigen

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



#### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)   
 ■ gut (1,6 – 2,5)   
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)   
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)   
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Erkennung serienmäßig mit, womit ein Zusammenstoß vermieden oder zumindest in seiner Schwere abgemildert werden kann.

### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

|                   |       |       |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 5,4   |       |
| Durchschnitt      | 6,0 D | 7,7 B |
| Landstraße        | 4,9   |       |
| Durchschnitt      | 4,8 D | 5,6 B |
| Autobahn          | 6,7   |       |
| Durchschnitt      | 6,6 D | 7,6 B |
| Gesamtverbrauch   | 5,6   |       |
| Durchschnitt      | 5,5 D | 6,5 B |

Zusammen mit den Zählern aus dem CO<sub>2</sub>-Kapitel kommt der Kodiaq 2.0 TDI DSG damit auf 76 Punkte und erreicht damit ein für ein Mittelklasse-SUV beachtliches Vier-Sterne-Ergebnis.

nützlichen Extras wie etwa dem optionalen Navigationssystem rasch die 50.000-Euro-Marke an – der Testwagen kommt auf 55.770 Euro.

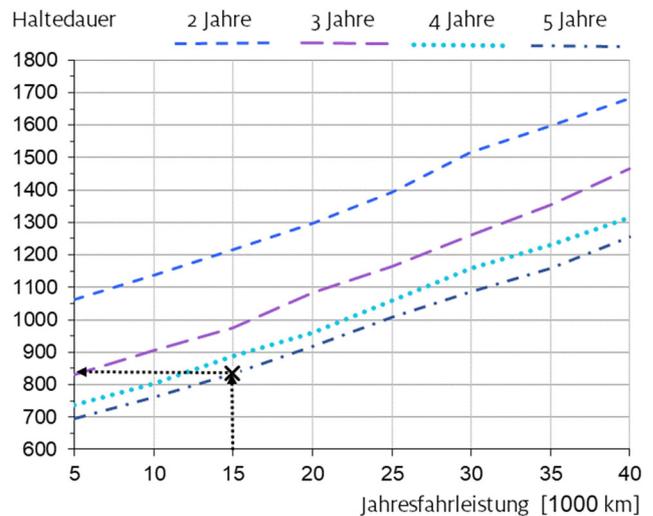
Der Kodiaq verfügt über eine variable Service-Intervallanzeige.

Das senkt besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten. Der Diesel besitzt einen Zahnriemen, der bei 210.000 km gewechselt werden muss. Das Öl des Doppelkupplungsgetriebes wird alle 60.000 km erneuert. Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 286 Euro hoch aus. Dafür sind die Versicherungsklassen für ein Dieselfahrzeug moderat.

Skoda gibt zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug, drei Jahre auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

## Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 833 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ  | Kodiaq 1.5 TSI<br>ACT Active | Kodiaq 2.0 TSI<br>Style 4x4 DSG | Kodiaq 2.0<br>TDI SCR<br>Ambition DSG | Kodiaq 2.0<br>TDI SCR Style<br>4x4 DSG | Kodiaq RS TSI<br>4x4 DSG |
|--|------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|--|--------------------------|
| Aufbau/Türen                                       | SUV/5                        | SUV/5                           | SUV/5                                 | SUV/5                                  | SUV/5                    |
| Zylinder/Hubraum [ccm]                             | 4/1498                       | 4/1984                          | 4/1968                                | 4/1968                                 | 4/1984                   |
| Leistung [kW (PS)]                                 | 110 (150)                    | 140 (190)                       | 110 (150)                             | 147 (200)                              | 180 (245)                |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min                     | 250/1500                     | 320/1500                        | 340/1750                              | 400/1750                               | 370/1600                 |
| 0-100 km/h [s]                                     | 9,8                          | 7,5                             | 9,6                                   | 7,7                                    | 6,5                      |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]                       | 206                          | 216                             | 204                                   | 218                                    | 234                      |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller<br>(NEFZ/WLTP) | 5,6/6,5   S                  | 6,7/7,8   S                     | 4,5/5,3   D                           | 5,3/6,3   D                            | 7,4/8,6   S              |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)              | 129/148                      | 154/178                         | 119/139                               | 140/166                                | 170/196                  |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK                      | 13/18/22                     | 13/20/24                        | 12/19/24                              | 12/20/24                               | 16/23/24                 |
| Steuer pro Jahr [Euro]                             | 146                          | 242                             | 284                                   | 355                                    | 304                      |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro]                     | 744                          | 935                             | 872                                   | 966                                    | 1067                     |
| Preis [Euro]                                       | 33.430                       | 45.450                          | 40.880                                | 48.210                                 | 52.480                   |

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| 4-Zyl.-Dieselmotor, Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPf |                                |
| Hubraum  | 1.968 ccm                      |
| Leistung   | 110 kW/150 PS bei 3.500 1/min  |
| Maximales Drehmoment   | 340 Nm bei 1.750 1/min         |
| Kraftübertragung   | Frontantrieb                   |
| Getriebe   | 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit  | 204 km/h                       |
| Beschleunigung 0-100 km/h  | 9,6 s                          |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP)  | 5,4 l                          |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß   | 119 g/km                       |
| Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert                                   | 2,57 m²/0,34                   |
| Klimaanlage Kältemittel  | R1234yf                        |
| Reifengröße (Serie vo./hi.)  | 235/55 R18                     |
| Länge/Breite/Höhe  | 4.697/1.882/1.681 mm           |
| Leergewicht/Zuladung   | 1.710/649 kg                   |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt                                  | 835/2.065 l                    |
| Anhängelast ungebremst/gebremst                                    | 750/2.000 kg                   |
| Stützlast/Dachlast   | 100/75 kg                      |
| Tankinhalt   | 58 l                           |
| Garantie Allgemein/Rost  | 2 Jahre/12 Jahre               |
| Produktion   | Tschechien, Kvasiny            |

## ADAC Messwerte

|   |                          |
|---|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 6,0 s                    |
| Elastizität 60-100 km/h                     | -                        |
| Drehzahl bei 130 km/h                       | 2.000 1/min              |
| Bremsweg aus 100 km/h                       | 36,4 m                   |
| Reifengröße Testwagen                       | 235/55 R18 100V          |
| Reifenmarke Testwagen                       | Bridgestone Turanza ECO  |
| Wendekreis links/rechts                     | 11,8/11,7 m              |
| Ecotest-Verbrauch                           | 5,6 l/100km              |
| Stadt/Land/BAB                              | 5,4/4,9/6,7 l/100km      |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest            | 147 g/km (WTW* 173 g/km) |
| Reichweite                                  | 1.035 km                 |
| Innengeräusch 130 km/h                      | 67,2 dB(A)               |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)         | 2.085 mm                 |
| Leergewicht/Zuladung                        | 1.760/599 kg             |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch         | 460/880/1.565 l          |

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

|   |                 |                        |                 |
|---|-----------------|------------------------|-----------------|
| <b>Betriebskosten</b>                   | <b>133 Euro</b> | <b>Werkstattkosten</b> | <b>79 Euro</b>  |
| <b>Fixkosten</b>                        | <b>105 Euro</b> | <b>Wertverlust</b>     | <b>516 Euro</b> |
| Monatliche Gesamtkosten                 | 833 Euro        |                        |                 |
| Steuer pro Jahr                         | 286 Euro        |                        |                 |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK       | 12/19/24        |                        |                 |
| Basispreis Kodiaq 2.0 TDI SCR Style DSG | 44.060 Euro     |                        |                 |

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

|  |  |
|--|--|
| Pressefahrzeug                         | EZ: 18.10.2021   |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 55.770 Euro  |
| Km-Stand bei Testbeginn                | 4.539 km   |
| Auffälligkeiten/Mängel                 | Tschech. Fzg.-Ausführung, Ausstattung entspricht weitgehend der Variante Style |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

|                                  |                       |
|----------------------------------|-----------------------|
| Adaptives Fahrwerk               | 970 Euro°             |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser     | -/Serie/-             |
| Abbiege-/Kurvenlicht             | Serie                 |
| Regen-/Lichtsensoren             | Serie                 |
| Fernlichtassistent (dynamisch)   | Serie                 |
| Tempomat/Limiter/ACC             | Serie/Serie/470 Euro° |
| Einparkhilfe vorn/hinten         | Serie                 |
| Parklenkassistent (Paket)        | 1.490 Euro°           |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera       | 370 Euro°/-           |
| Head-up-Display                  | -                     |
| Verkehrszeichenerkennung (Paket) | 1.490 Euro°           |
| Schlüsselloses Zugangssystem     | Serie                 |

### SICHERHEIT

|                                    |                 |
|------------------------------------|-----------------|
| Seitenairbag vorn/hinten           | Serie/460 Euro° |
| Kopfairbag vorn/hinten             | Serie           |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer        | Serie/-         |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem   | Serie           |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion   | Serie           |
| Spurassistent Paket Traveller Plus | 1.490 Euro°     |
| Spurwechselsassistent              | -               |

### INNEN

|   |                     |
|---|---------------------|
| Radio/CD/USB/DAB                                  | Serie/-/Serie/Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung                   | Serie               |
| Navigationssystem Paket                           | 2.390 Euro°         |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten              | Serie               |
| Klimaanlage manuell/automatisch                   | -/Serie             |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite) | Serie               |
| Sitzheizung vorn/hinten                           | Serie/250 Euro°     |
| Lenkradheizung                                    | 140 Euro°           |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz          | Serie               |
| Rücksitzlehne umklappbar                          | Serie               |

### AUSSEN

|                              |            |
|------------------------------|------------|
| Anhängerkupplung             | 890 Euro°  |
| Metalllackierung             | 660 Euro°  |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | 1.190 Euro |

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,1**

### AUTOKOSTEN

**2,9**

| KATEGORIE                    | NOTE       | KATEGORIE                            | NOTE       |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| <b>Karosserie/Kofferraum</b> | <b>2,1</b> | <b>Motor/Antrieb</b>                 | <b>2,0</b> |
| Verarbeitung                 | 2,3        | Fahrleistungen                       | 2,2        |
| Alltagstauglichkeit          | 2,7        | Laufkultur/Leistungsentfaltung       | 2,5        |
| Licht und Sicht              | 2,2        | Schaltung/Getriebe                   | 1,5        |
| Ein-/Ausstieg                | 2,0        | <b>Fahreigenschaften</b>             | <b>2,7</b> |
| Kofferraum-Volumen           | 1,7        | Fahrstabilität                       | 2,6        |
| Kofferraum-Nutzbarkeit       | 2,2        | Lenkung                              | 2,3        |
| Kofferraum-Variabilität      | 1,6        | Bremse                               | 3,0        |
| <b>Innenraum</b>             | <b>2,0</b> | <b>Sicherheit</b>                    | <b>2,1</b> |
| Bedienung                    | 2,2        | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 2,6        |
| Multimedia/Konnektivität     | 2,0        | Passive Sicherheit - Insassen        | 1,3        |
| Raumangebot vorn             | 2,1        | Kindersicherheit                     | 2,0        |
| Raumangebot hinten           | 1,6        | Fußgängerschutz                      | 3,0        |
| Innenraum-Variabilität       | 1,4        | <b>Umwelt/EcoTest</b>                | <b>2,2</b> |
| <b>Komfort</b>               | <b>1,9</b> | Verbrauch/CO2                        | 3,4        |
| Federung                     | 1,8        | Schadstoffe                          | 1,0        |
| Sitze                        | 2,0        |                                      |            |
| Innengeräusch                | 2,5        |                                      |            |
| Klimatisierung               | 1,6        |                                      |            |

Stand: September 2022

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner