



Skoda Kodiaq 2.0 TDI Selection DSG

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Den Kodiaq als Mittelklasse-SUV hat Skoda zwar erst 2017 auf den Markt gebracht, schnell hat er sich aber zu einer festen Größe im Modellportfolio der Tschechen entwickelt. Die zweite Generation will an die bisherigen Erfolge anknüpfen. Das könnte gut gelingen, denn der Neue wurde geschickt weiterentwickelt. Er hat bisherige Stärken behalten und neue mitbekommen. Das in der ersten Generation etwas spröde federnde Standardfahrwerk beispielsweise besinnt sich nun klar auf Komfort und versucht schon gar nicht mehr, eine sportliche Note ins Geschehen zu bringen. Selbstverständlich ist auch das neue Fahrwerk sicher abgestimmt - wer noch mehr Komfort und bei Bedarf eine verbindlichere Federung möchte, kann wie bisher die adaptiven Dämpfer ordern (DCC Plus). Zum gemütlichen Charakter des SUV passt der Zweiliter-Turbodiesel, der mit 150 PS absolut ausreichend Leistung bietet und mit seinen maximal 360 Nm genug Durchzug hat, um bei niedrigen Drehzahlen dahincruisen zu können. Wer unbedingt Allrad möchte, muss jetzt aber zum 193 PS starken Diesel greifen.

Unabhängig von der Motorleistung bietet der neue Kodiaq eine Menge Platz. Selbst vier Erwachsene können fürstlich auf den vorderen und hinteren Plätzen lümmeln und dabei geradezu verschwenderisch viel Gepäck mitnehmen. Falls wider Erwarten nicht alles in den Kofferraum passen sollte, dürfte sogar ein bis zu zwei Tonnen schwerer Anhänger mitfahren. Das könnte eventuell nötig werden, wenn der Kodiaq als Siebensitzer geordert wird und die aufgeklappte dritte Sitzreihe den Gepäckraum minimiert. So oder so, der Tscheche ist auf fast alles vorbereitet. Das liegt auch an den zahlreichen, Skoda-typischen simply-clever-Ideen (z.B. Regenschirm in der Fahrtür, Eiskratzer in der Tankklappe), mit denen der neue Kodiaq nicht geizt. Sehr sicher wird die zweite Generation des großen tschechischen SUVs wieder ihre Fans finden - das Gebotene ist definitiv gut. Ob das Angebot mit über 45.000 Euro ebenfalls als günstig angesehen wird, muss jeder für sich entscheiden. Die Ausstattung jedenfalls ist umfangreich, und die Preise der Konkurrenz kennen leider auch nur eine Richtung: immer weiter nach oben. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai Santa Fe, KIA Sorento, Seat Tarraco, VW Tayron.

+ enormes Platzangebot, bequeme Sitze mit Massage (Option), auf Wunsch Siebensitzer, riesiger Kofferraum (Fünfsitzer), komfortorientiertes und sicheres Fahrwerk, gute und effektive Abgasreinigung

- Navigationssystem kostet Aufpreis, nur zwei Jahre Garantie

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **3,3**

Zielgruppencheck

Familie **2,1**

Stadtverkehr **4,1**

Senioren **2,5**

Langstrecke **2,3**

Transport **1,5**

Fahrspaß **2,8**

Preis/Leistung **2,7**

Ecotest **★★★★☆**

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Die Tschechen verstehen es, innerhalb des VW-Konzerns die vorhandenen Möglichkeiten geschickt einzusetzen, so dass die Skoda-Variante eines Modells nicht selten die praktischere ist. Dazu gehört auch der neue Kodiaq, der innen wie außen wertig wirkt. Zumindest auf den ersten Blick, denn schaut man genauer gerade im Innenraum hin, dann sieht man schon einen gewissen Kostendruck, dem sich auch die Tschechen nicht gänzlich entziehen können. Trotzdem, die Karosserie des Kodiaq ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Die Karosserie wird im unteren Bereich und rund um die Radläufe durch unlackierten Kunststoff geschützt, kleine "Berührungen" beschädigen somit nicht gleich das Blech. Der Unterboden ist in weiten Teilen verkleidet und aerodynamisch optimiert; im mittleren Bereich und hinter der Hinterachse besteht noch Optimierungspotenzial - hier ist ein Enyaq umfassender verkleidet. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern

gehoben, das erleichtert die Handhabung beim Öffnen und Offenhalten ungemein.

Im Innenraum setzt sich die sorgfältige Verarbeitung fort, bis auf die Drehregler in der Mittelkonsole sitzt alles weitgehend fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe, silberfarbene Kanten und Leisten sowie Kunststoffflächen in Steinoptik hinterlassen einen wertigen Eindruck. Teile des Armaturenbretts sind zusätzlich mit Leder überzogen und Kontrastnähten bestickt. Betrachtet man die Materialien genauer, fällt dann doch auf, dass die teurere Kunststoffschäumung bzw. der Überzug mit dunklem Leder nur vorn im Innenraum verbaut ist, und dort im oberen Bereich des Armaturenbretts, der Mittelkonsole und der Türverkleidungen. Im unteren Bereich ebenso wie hinten ist alles hart und weniger ansprechend ausgelegt. Dennoch, insbesondere die abgesetzten Oberflächen in Steinoptik hinterlassen einen durchaus abwechslungsreichen Eindruck.

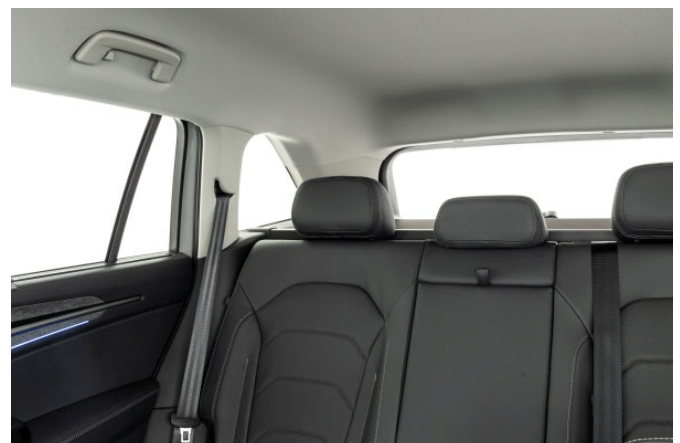
2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,8 l/100 km an, ergibt sich mit dem 55 l Tank eine theoretische Reichweite von rund 945 km - für ein stattliches SUV mit Dieselmotor und ohne Riesentank ein beachtliches Resultat. Der AdBlue-Tank fasst großzügige 20 l, muss daher nur selten befüllt werden - und wenn klappt das praktisch über den Stutzen unter der Tankklappe. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei angemessenen 590 kg – das reicht locker für vier Leute samt schwerem Gepäck. Auf dem Dach gibt's serienmäßig praktische Schienen, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 75 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 100 kg betragen, das reicht auch

noch für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu zwei Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst die üblichen 750 kg). Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Kodiaq nicht lieferbar. Die Außenmaße sind alles andere als kompakt, mit 2,14 m Breite und 4,76 m Länge fährt man lieber nicht in enge Innenstädte. Der recht große Wendekreis von 12,1 m ist dabei keine Hilfe.

2,9 Licht und Sicht

Die Abmessungen des Kodiaq lassen sich zufriedenstellend abschätzen. Hinten hilft die steile Heckscheibe, das Ende zu kalkulieren, nach vorn ist es dagegen nicht so leicht, weil die Vorderkante der Motorhaube nicht direkt sichtbar ist. Man hat insgesamt einen ordentlichen Überblick auf das Verkehrsgeschehen, weil die erhöhte Sitzposition die Übersicht erleichtert. Gerade die hinteren Dachsäulen sind aber sehr breit ausgeführt, das spiegelt sich auch im Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wider, die am Ende nur ausreichend ausfällt. Mit allerlei Assistenzsystemen soll der Autofahreralltag erleichtert werden. So gibt es beim Selection serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera, die sich um weitere Kameras an Front und Seiten ergänzen lässt.



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

Die Heckkamera klappt bei Nichtgebrauch zwar nicht ein (um Verschmutzen bei schlechter Witterung zu vermeiden), aber immerhin wird sie mit einer kleinen Spritzdüse automatisch gereinigt. Gegen Aufpreis erhält man einen Einparkassistenten und die Funktion "Trainiertes Parken" - man kann eigene Parkplätze im Auto abspeichern und der Kodiaq parkt dann selbstständig dort ein. Matrix-LED-Scheinwerfer mit marginalem Kurven- und effektivem Abbiegelicht (inkl. automatischer Leuchtweitenregulierung) kosten Aufpreis, eine Scheinwerferreinigungsanlage wie im Vorgänger gibt es nun nicht mehr. Mit der Matrix-Technik ist auch ein dynamischer Fernlichtassistent an Bord, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Die Matrix-Scheinwerfer leuchten die Straße gut aus, das Fernlicht könnte aber homogener erstrahlen. Der Innenspiegel sowie der linke Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab - diese Funktion ist für den rechten Außenspiegel inzwischen leider entfallen.

1,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen wird durch die erhöhte Sitzposition im Kodiaq erleichtert. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 58 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind höher und breiter als beispielsweise beim Octavia, was im Grunde der einzige Kritikpunkt ist. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Am Dachhimmel gibt's vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Wenn man sich seinem Kodiaq nähert, startet die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und Türgrifflampen auch aus den animierten Front- und Heckleuchten besteht (Option).

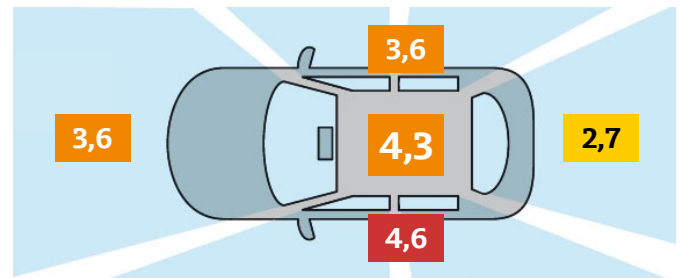
Das optionale schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können auto-

0,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst üppige 655 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 905 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 18 Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 1.055 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.715 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es in kleinteiligen Fächern unter dem Kofferraumboden, dort finden etwa 15 l Platz.

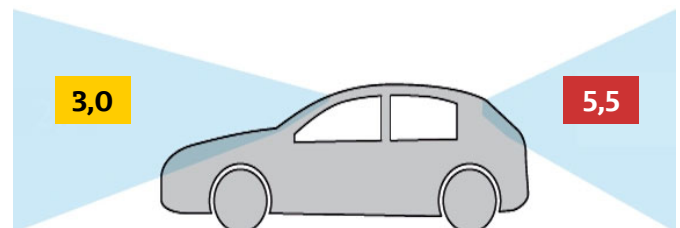
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



matisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden. Letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, über einen Funkverlängerer den Kodiaq unerlaubt zu öffnen und zu starten. Skoda hat wie schon VW seit dem Golf VIII diese Sicherheitstechnik umgesetzt.

⊖ Auch wenn die hinteren Türgriffe mit ihren kleinen Knubblen Keyless-Fähigkeiten suggerieren - beim Kodiaq ist im Gegensatz zum Superb Sensorik für das schlüssellose Ent- und Verriegeln der Zentralverriegelung nur in den Vordertüren verbaut.

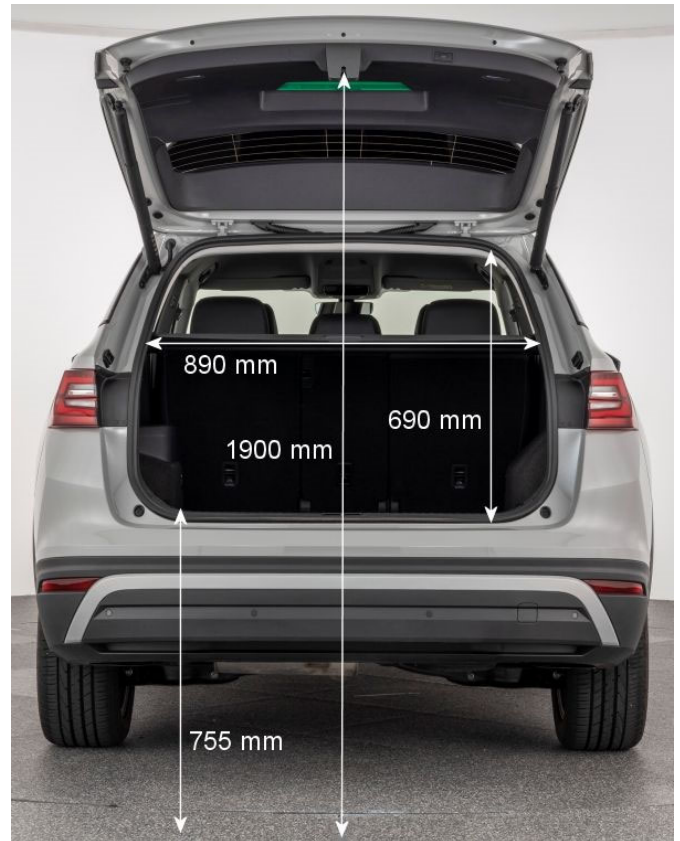


Mit 655 l Volumen ist der Kofferraum des Kodiaq von herausragender Größe.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, einen elektrischen Antrieb dafür gibt es für den Selection gegen Aufpreis. Ebenfalls optional an Bord ist der schlüssellose Zugang, dieser enthält auch die Öffnungs- und Schließfunktion über einen berührungslosen "Fußkick" unter die Heckschürze. Selbst 1,90 m große Personen müssen sich noch nicht um ihren Kopf Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil das Schloss zwar mit Kunststoff ummantelt ist, aber deutlich absteht. Der Kofferraum wird vorbildlich über vier LED-Lampen erhellt, zwei seitlich links und rechts sowie zwei oben in der Heckklappen-Innenverkleidung.

⊖ Die Ladekante liegt knapp 76 cm über der Straße und damit ziemlich hoch - das macht das Beladen mit schwerem Gepäck anstrengend. Innen ergibt sich eine 11 cm hohe Stufe zwischen Ladekante und Kofferraumboden - diese lässt sich mit dem optionalen variablen Kofferraumboden verkleinern (nicht im Testwagen). Bei umgeklappter Rückbank ergibt sich ohne den Zwischenboden eine deutliche und störende Stufe am Ladeboden, so dass lange Gegenstände nicht einfach durchgeschoben werden können.



Mit ca. 76 cm liegt die Ladekante auf recht hohem Niveau und macht damit das Be- und Entladen recht mühsam.

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Für lange, schmale Gegenstände wie Skier genügt es, den mittleren Teil umzulegen. Das Umklappen gelingt leicht, entweder vom Innenraum aus oder über kleine Hebel seitlich im Kofferraum. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen kann man praktisch nichts falsch machen, denn die Gurte haben zwar keine eigenen

Halterungen, können aber auch nicht eingeklemmt und dabei beschädigt werden. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im Kofferraum, worin sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen sowie vier ausklappbare Taschenhaken zur Verfügung. An weiteren Haken lässt sich ein praktisches Netzprogramm aus dem Zubehör-Katalog befestigen.

1,9 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Auch wenn man an Details wie den zwei Handschuhfächern die Bezüge zum Kodiaq der ersten Generation erkennen kann, das Cockpit des neuen Kodiaq wirkt doch moderner, präsentiert sich aufgeräumt und übersichtlich. Unübersehbar droht auf dem Armaturenbrett mittig das optionale 13 Zoll große Touchdisplay (Serie 10 Zoll), über das sich das Infotainmentsystem mit seinem großen Funktionsumfang bedienen lässt. Es verfügt über sehr viele Funktionen, an die teils recht verzweigte Menüstruktur muss man sich als Nutzer erst gewöhnen. Das Display gefällt mit schnellen Reaktionen, großen Touchflächen und hochauflösender Darstellung. Es ist jedoch nicht zum Fahrer geneigt und recht

weit von ihm entfernt. Skoda verbaut eigene Tasten und Drehregler für die Klimasteuerung, über welche zumindest die wesentlichen Einstellungen wie die Temperatur und die Heckscheibenheizung gesteuert werden können. Allerdings verzichten auch die Tschechen auf separate Bedienelemente etwa für Sitzheizung, Lüftungsstärke und -verteilung. Diese können erst angepasst werden, wenn zuvor der Drehring der von Skoda Smart Dials getauften digitalen Drehregler mit integrierten kleinen Displays gedrückt und die entsprechende Funktion vorgewählt wurde. Der mittlere Drehregler lässt sich mit bis zu vier Funktionen belegen (für die vier Presets stehen zur Wahl: Lautstärke, Kartenzoom, Lüftungsstärke und

Luftverteilung, Smart Air Conditioning und Fahrmodi). Die Individualisierungsmöglichkeiten sind praktisch und ein neu gestalteter Versuch, die vielen Funktionen eines modernen Autos gut zugänglich zu machen, ohne ein Meer an Tasten, Knöpfen und Drehreglern zu verbauen.

Das Kombiinstrument ist stets als 10 Zoll großes Display ausgeführt, das dem Nutzer verschiedene Ansichten von klassischen und bestens ablesbaren Rundinstrumenten bis zu einer vollformatigen Kartendarstellung ermöglicht. Auch beim Multifunktionslenkrad geht Skoda bis heute seinen eigenen Weg und vermeidet Sensortasten, wie sie z.B. VW verbaut. Die konventionellen Kodiaq-Tasten und -Drehregler sind deutlich angenehmer und treffsicherer bedienbar. Einzig über die Steuerung der (adaptiven) Geschwindigkeitsregelanlage und des Limiters über einen kleinen Hebel links hinter dem Lenkrad lässt sich diskutieren. Definitiv besser abzulesen und einfacher zu erreichen (ohne die Hand vom Lenkrad zu nehmen) wären die Funktionstasten auf dem Lenkrad anstatt dahinter.

Zumal die beiden bisherigen Lenkstockhebel deutlich mehr Funktionen erhalten haben. Der Getriebewählhebel ist mit der neuen Generation rechts hinter das Lenkrad gewandert, dort wird über Drehen des Hebels die Fahrtrichtung vorgewählt. Dafür wurde die Steuerung der Scheibenwischer zusätzlich in den linken Lenkstockhebel integriert, der nun über weitere kleine Hebelchen auf der Vorderseite und auf der schmalen Seite verfügt. Die Empfindlichkeit des Regensensors kann man jetzt nur noch in zwei Stufen einstellen. Kritik müssen sich die

Bedienelemente für das Fahrlicht gefallen lassen, sie sind zu tief verbaut und als Tastenleiste ausgeführt - der ergonomische und übersichtliche Drehregler des Vorgängers war praktischer. Die Einstellungen für Lenkrad, Sitze und Spiegel sind dank der separaten und gut erreichbaren Bedienelemente schnell vorgenommen - hier hat Skoda auf Bewährtes aus bisherigen Modellen gesetzt.

⊖ Die elektrische Handbremse wird über eine kompakte Taste gesteuert, die am Armaturenbrett links unten platziert und damit im Notfall für den Beifahrer fast nicht erreichbar ist.



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 erschwert allerdings den Umgang.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als Selection kommt der Kodiaq schon mit recht umfangreicher Multimedia-Ausstattung. Das in dieser Klasse eigentlich obligatorische Navigationssystem kostet jedoch Aufpreis. Acht Lautsprecher sind Serie, das Canton-Soundsystem mit 14 Lautsprechern inkl. Subwoofer gibt es leider nur im Paket und damit zu einem hohen Aufpreis. Dagegen immer dabei ist das Multimediasytem mit Radio inkl. DAB+, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, je zwei USB-C-Anschlüsse vorn, hinten sowie

im Fuß des Innenspiegels und die erweiterte Sprachsteuerung. Apple CarPlay und Android Auto (beides mit und ohne Kabel koppelbar) bringt der Kodiaq Selection ebenfalls immer mit, genauso zwei gekühlte induktive Ladeschalen für Smartphones. 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 ist im Gegensatz zum Vorgängermodell nicht mehr zu haben.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Kodiaq lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst mit über 2,15 m Körpergröße würde man den Dachhimmel berühren; das optionale große Panorama-Schiebedach würde etwas Kopffreiheit kosten, angesichts der "Reserven" aber

kaum der Rede wert. Die Innenbreite liegt im guten durchschnittlichen Bereich. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt, insbesondere mit der großen Glasfläche des Panorama-Schiebedachs.

1,3 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für theoretisch 2,20 m große Menschen aus - es gibt also fürstlich Platz auf der Rückbank. Limitierend ist nur die Kopffreiheit, ab etwa 2,05 m Größe geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich. Zwei Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht auch bis über die Rücksitze.

1,9 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Kodiaq kommt serienmäßig mit einer dreigeteilt umklappbaren Rückbank. Zusätzlich lässt sich diese asymmetrisch geteilt längs verschieben oder die Lehnteile in der Neigung variieren. Ausbaubar sind die Rücksitze jedoch nicht. Das Angebot an Ablagen ist vorbildlich, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Smartphone bzw. die Smartphones finden sicher ihren Platz und werden serienmäßig auch induktiv geladen; die aktiv gekühlten

2,0 KOMFORT

2,6 Federung

Gegen Aufpreis ist der Kodiaq mit adaptiven Dämpfern ausgestattet (Sport-Paket) - diese sind im Testwagen nicht vorhanden. Tatsächlich bietet auch das Standardfahrwerk einen angenehmen Federungskomfort. Es ist in der Summe signifikant besser als beim Vorgänger, weil es williger und feiner auf Unebenheiten anspricht. So ist der Komfort innerorts annehmbar, am ehesten spürt man Kanten und grobe Unebenheiten, kleinere Bodenwellen bringen keine Unruhe ins Fahrzeug. Kopfsteinpflaster und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanal-

1,8 Sitze

⊕ Die Selection-Ausstattung umfasst Komfortsitze und elektrische Lordosenstützen vorn. Gegen Aufpreis lassen sich die Sitze elektrisch justieren, u. a. in der Neigung. Dann zieht auch eine Memoryfunktion für beide Vordersitze ein. Im höchsten Komfort-Paket erhält man zusätzlich Sitzlüftung und Massageelemente in den Sitzlehnen. Die vielfältigen Einstellmöglichkeiten der Optionssitze ermöglichen selbst sehr unterschiedlichen Personenstaturen eine angenehme Sitzposition zu finden. Die Vordersitze sind bequem und auch für lange Strecken gut geeignet. Sie bieten angemessenen



Im großzügigen Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,05 m bequem Platz.

Ladeschalen sind selbst für 6-Zoll-Geräte groß genug dimensioniert. Die Türfächer fassen vorne 1,5-l-, hinten 1-l-Flaschen. Die Handschuhfächer sind ausreichend groß, das untere zusätzlich beleuchtet. Gekühlt oder abschließbar ist keines von beiden, auch muss man auf Filz verzichten, der mögliche Klappergeräusche unterbinden könnte.

deckel spürt man, allerdings wird es nicht nervig. Gerade über Geschwindigkeitshügel zeigt sich das erstaunliche Schluckvermögen des Fahrwerks, manche Luftfedern können das nicht besser. Außerorts spricht die Federung nun williger an und kann selbst auf schlechten Straßen überzeugen, die Karosseriebewegungen nehmen dann aber spürbar zu. Auf der Autobahn ergibt sich ein entspanntes Dahinfahren, selbst lange Strecken legt man ohne Stress zurück.

Seitenhalt und passende Konturen auf Sitzfläche und Lehne. In der zweiten Reihe können die Sitze längs eingestellt und die Lehnenneigung variiert werden. Sie verfügen über ordentliche Konturen von Lehne und Sitzfläche, durch geschickt gesetzte Nähte wird die Konturierung verbessert. So wird eine gute Sitzposition selbst für Erwachsene ermöglicht, auch weil üppig Beinfreiheit zur Verfügung steht.

2,6 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,1 dB(A) – das ist ein ordentlicher Wert. Den Motor hört man im Innenraum, jedoch nur grummelnd im Hintergrund; unter hoher Last und ab mittleren Drehzahlen macht er aber vernehmlich auf sich

aufmerksam. Ansonsten tragen allgemeine Fahr- und leichte Windgeräusche zur Geräuschkulisse bei. Der Testwagen war mit der optionalen Doppelverglasung in den vorderen Türen ausgestattet, die neben Einbruchschutz auch etwas Geräuschdämmung bringt.

1,2 Klimatisierung

⊕ In der Ausstattung Selection hat der Kodiaq serienmäßig eine Dreizonen-Klimaautomatik an Bord, mit der auch die Fondpassagiere separat ihre Temperatur regeln können. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen vorwählen. Die Umluftautomatik ist Serie. Beheizbare Vordersitze sind serienmäßig, für beheizbare äußere Fondsitze

sowie ein beheizbares Lenkrad verlangt Skoda Aufpreis. Ebenfalls als Extra gibt es Sitzlüftung vorn. Optional kann man getönte Scheiben hinten sowie Rollos in den hinteren Türen haben. Im Winter angenehm und praktisch sind die Standheizung sowie die drahtlos beheizbare Frontscheibe, beides zu finden in der Optionsliste.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der 2,0-l-TDI hat sich im Volkswagenkonzern inzwischen zum Standard-Aggregat unter den Vierzylinder-Dieselmotoren entwickelt. Hier im Kodiaq darf er natürlich nicht fehlen, der Turbodiesel leistet im Testwagen 150 PS und bringt ein maximales Drehmoment von 360 Nm auf die Kurbelwelle. Damit ist die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 9,6 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h möglich (Herstellerangaben). Für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h wurden 7,2 s gemessen. Von 60 auf 100 km/h vergehen

5,5 s. Damit lässt sich das Mittelklasse-SUV durchaus souverän fahren. Bei niedrigen Drehzahlen zeigt der Motor leicht verzögertes Ansprechen, ansonsten reagiert er recht spontan auf Gasbefehle.

Das Anfahren aus dem Stand könnte flotter klappen, hier spielen der bei niedrigen Umdrehungen etwas träge auf Touren kommende Turbodiesel, das um geschmeidiges Anfahren bemühte Doppelkupplungsgetriebe und das schwere Auto nicht optimal zusammen.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbodiesel entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich ausreichend nachdrücklich. Unter 1.500 1/min spricht er etwas träge an, darüber dann fühlt er sich wohl und werkelt nach Kräften, um den mit fast 1,8 t leer schon ziemlich gewichtigen Kodiaq in Schwung zu bringen. Bei Drehzahlen über 3.500 1/min lässt die Leistungsabgabe spürbar nach. Wer bis über 4.000 1/min beherzten Schub möchte, muss zur stärkeren Variante mit 193 PS greifen - die kommt dafür bei niedrigen Drehzahlen schwerer in Schwung. Die Laufkultur hat gegenüber dem Vorgängermotor mit gleicher Leistung etwas gewonnen,

wirklich signifikant ist der Unterschied jedoch nicht, da auch das "ältere" Aggregat schon einen guten Job gemacht hat. Bei ruhiger Fahrt ist der Dieselmotor im Innenraum kaum noch als solcher zu erkennen, er könnte auch als etwas rau laufender Benziner durchgehen. Kein Brummen stört bei niedrigen Drehzahlen, kein Dröhnen dringt bei hohen Drehzahlen in den Innenraum - deutlich vernehmbar wird der Diesel aber bei hoher Leistungsabforderung. Durchaus erfolgreich war Skoda auch beim Tilgen von Vibrationen, denn diese spürt man - wenn überhaupt - nur leicht am Lenkrad.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wurde weiter optimiert und bietet durch ausgeprägtes Verschleifen der Gänge ein weiches Anfahren und einen hohen Schaltkomfort. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Wenn man im Stand von der

Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik schnell und sanft ein. Nahtloses Anfahren ist damit kein Problem, präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Wechsel vom Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles

Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe, indem man den rechten Lenkstockhebels dreht. Daran muss man sich gewöhnen, den Hebel hoch- und runterzuziehen wäre intuitiver. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut - die sehr lange Übersetzung bedeutet jedoch auch bei sieben Gängen nennenswerte

Drehzahlsprünge. Der Motor kommt damit aber gut zurecht, auch im höchsten Gang hat er noch genug Kraft zum Beschleunigen und muss nicht immer sofort zurückschalten, sobald der Fahrer einen Beschleunigungswunsch gibt. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.000 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der neue Kodiaq mit Serienfahrwerk liegt insgesamt sicher auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus dem Konzept bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei – es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Die komfortorientierte Fahrwerksabstimmung führt jedoch zu recht ausgeprägten Karosseriebewegungen, wenn man kurvige und wellige Straßen sportlich ambitioniert durchheilt - das liegt dem SUV spürbar weniger als das gemütliche und entspannte Cruisen. Wer eine bessere Symbiose zwischen hohem Fahrkomfort und dynamischer Verbindlichkeit haben möchte, sollte sich die optionalen adaptiven Dämpfer überlegen. Wer beim Anfahren beherzt aufs Gaspedal stieft, provoziert etwas durchdrehende Vorderräder, insbesondere beim Abbiegen - die Traktionskontrolle bringt die Räder schnell unter Kontrolle, aber das hohe Drehmoment des Motors und das hohe Fahrzeuggewicht sind eine Herausforderung. Nicht ohne Grund

kommt die stärkere Version des TDIs immer mit Allradantrieb. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Kodiaq eine zufriedenstellende Vorstellung ab. Er zeigt eine gute Reaktion auf die Lenkbefehle, geht dann aber in Phase 2 in ausgeprägtes Untersteuern über. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP bremst ihn erheblich und lang anhaltend ein, auch wenn man die Lenkung schon wieder teilweise aufmacht. Die deutlichen Karosseriebewegungen verstärken das Gefühl, auf rauer See unterwegs zu sein. Jedoch ergibt sich keinerlei Kipptendenz und man hat auch nicht das Gefühl, dass es gefährlich werden könnte. Es fehlt etwas die Präzision, der Fahrer fühlt sich eher entkoppelt vom Geschehen. Insgesamt ist der Kodiaq aber gut beherrschbar unterwegs. Nur den Dynamiker mag er in dieser Konfiguration nicht geben, das Fahrwerk ist klar auf Sicherheit und Komfort ausgerichtet.

2,3 Lenkung

⊕ Im Sport-Paket ist die Progressivlenkung (variable Übersetzung, um die Mittellage weniger direkt und mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter ausgelegt) enthalten, im Testwagen ohne dieses Paket ist die Standardlenkung verbaut. Sie fühlt sich verbindlich genug an, wirkt durch ihre Leichtgängigkeit aber ziemlich entkoppelt vom Straßengeschehen. Die Rückmeldung geht in Ordnung, die

Zentrierung gefällt und ermöglicht entspanntes Fahren auch auf langen Strecken. Antriebseinflüsse in der Lenkung fallen kaum auf. An der Zielgenauigkeit gibt es nichts auszusetzen, der Kodiaq lässt sich präzise steuern. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl in zwei Stufen variieren. Von linkem zu rechtem Lenkungsanschlag benötigt man 2,6 Umdrehungen.

3,0 Bremse

Skoda verbaut im Kodiaq zwar eine grundsätzlich standfeste Bremsanlage, jedoch könnte die Performance besser sein. Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Testwagen durchschnittlich 36,6 m (Mittel aus zehn

Einzelmessungen). Dabei zeigt die Bremsanlage auch bei hoher Beanspruchung kein Nachlassen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich präzise dosieren.

1,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Der Kodiaq Selection hat an Assistenten vieles serienmäßig, was es für Skodas aktuell gibt. Immer dabei sind der Notbremsassistent, die Abstands- und Kollisionswarnung, der Kreuzungs- sowie der Spurwechselassistent samt Ausstiegswarnung und Querverkehrwarner für das Heck. Die Verkehrszeichenerkennung fährt ebenso immer mit wie der Geschwindigkeitsbegrenzer und der Tempomat. Den adaptiven Tempomat und eine Erweiterung des Spurhalteassistenten um den Lenkassistenten kann man zusätzlich ordern. Dann ist auch ein Nothalteassistent dabei, der im Falle eines ohnmächtigen Fahrers den Kodiaq eigenständig zum stehen bringt. Gegen Aufpreis gibt es ein Head-Up-Display mit Projektion in die Scheibe sowie ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem.

Die neu vorgeschriebene Fahrerüberwachung agiert zurückhaltend, warnt nur selten und dann auch nachvollziehbar. Die bei jedem Fahrzeugstart aktive akustische Warnung vor Tempoüberschreitungen piepst vergleichsweise dezent, sie lässt sich am Lenkrad über zwei Schritte im Instrumentenmenü auf eine rein optische Warnung reduzieren.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Skoda Kodiaq 89 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 07/2024). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen neuen Centerbag zwischen den vorderen Insassen bringt der Kodiaq immer mit. Die hinteren Seitenairbags sind gegen Aufpreis dabei, Knieairbags dagegen nicht lieferbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,80 m Größe. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Gegen Aufpreis gibt es das Proaktive Insassenschutzsystem, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Warndreieck und Verbandkasten sind gut erreichbar (in Heckklappe und seitlichem Fach). Vier stabile Verzurrösen ermöglichen das Sichern schweren Gepäcks. Ein Kofferraumtrennnetz ab Werk gibt es nicht, kann aber gegen Aufpreis geordert werden. Der Kodiaq hat immerhin in den Vordertüren Reflektoren verbaut, so dass im Dunkeln offene Türen leichter zu sehen sind.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

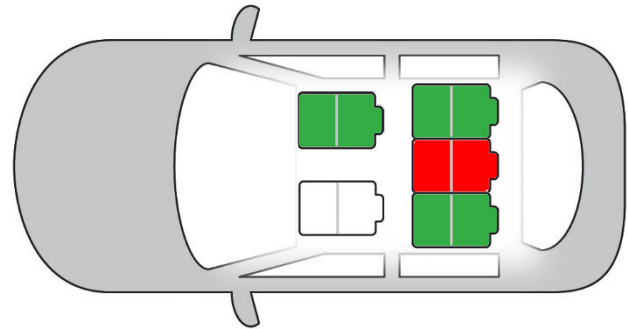
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer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

1,8 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Kodiaq 83 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand vereitelt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt. Die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich. Die Voraussetzungen für Kindersitze im Kodiaq sind sehr gut, dennoch empfiehlt sich wie so oft eine Probemontage vor dem Kauf. Die Kindersicherung in den hinteren Türen kann entweder über versenkte Stellschrauben direkt in den Türen oder einzeln über Tasten in der Fahrertür aktiviert werden - eine perfekte Lösung.

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)

2,2 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz ist beim Kodiaq gut - SUVs genießen ansonsten oft einen zweifelhaften Ruf. Skoda hat aber die Front vergleichsweise weich gestaltet, so dass sie bei einem Zusammenstoß ausreichend nachgibt. Einzig die Scheinwerfer links und rechts bergen ein höheres Verletzungsrisiko. Auch die A-Säulen sind wie üblich sehr stabil ausgelegt, so dass dort

ein hohes Risiko für Verletzungen besteht. Die Motorhaube ist weitgehend nachgiebig gestaltet und damit weniger gefährlich. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der neue Kodiaq mit dem 150-PS-TDI, Frontantrieb und Doppelkupplungsgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,8 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 179 g/km, wofür der Tscheche 24 Punkte erhält. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauf-funktion, die je nach Situation den Motor in den Leerlauf versetzt und das Auto damit weiter rollen lässt; wer das geschickt einsetzt, kann mit dem Kodiaq TDI sehr sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,9 l, außerorts bei 5,1 l und auf der Autobahn bei 6,7 l Diesel alle 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Kodiaq 2.0 TDI ist nach der aktuellen Abgasnorm Euro 6e homologiert. Der Testwagen kann die gesetzlichen Grenzwerte problemlos unterbieten, so sauber durchläuft er die Ecotest-Messungen. Selbst die strengeren Ecotest-Grenzwerte werden deutlich unterschritten. Dabei spielt es

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

keine Rolle, ob man gemütlich dahinrollt oder die volle Leistung fordert, die NO_x-Emissionen steigen dank zweier

SCR-Katalysatoren kaum an, der Lohn sind volle 50 Punkte im Bereich Schadstoffe. Die Partikelemissionen fallen durchgängig sehr niedrig aus. Zusammen mit den 24 Zählern aus dem CO₂-Bereich erzielt der Kodiaq TDI gute 74 Punkte und

somit vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Zweiliter-Dieselmotor von Skoda weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Ecotest-Grenzen.

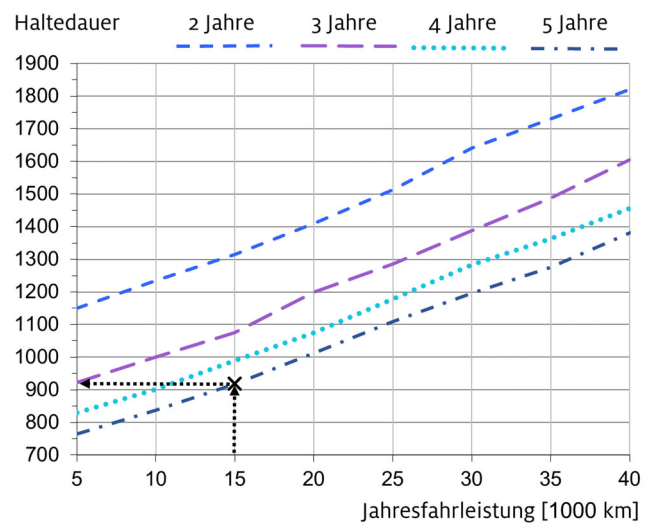
3,3 AUTOKOSTEN

3,3 Monatliche Gesamtkosten

Die Preisvorstellungen von Skoda sind inzwischen ziemlich selbstbewusst. So möchten die Tschechen für den Kodiaq 2.0 TDI Selection mindestens 45.500 Euro. Immerhin fällt die Serienausstattung schon recht gut aus, so dass mit ein paar Extras ein rundes Paket entsteht. Für um die 50.000 Euro erhält man ein Mittelklasse-SUV, welches die in dieser Klasse üblichen Ausstattungen mitbringt. Für 1.180 Euro gibt es eine dritte Sitzreihe und damit insgesamt sieben Sitze im Skoda. Der Diesel erweist sich als sinnvolle Motorisierung, er ist kräftig genug und sparsam. Die Steuer liegt bei 284 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind sehr günstig (Haftpflicht 12) bis relativ teuer (Teil- und Vollkasko jeweils 25). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 918 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Kodiaq 1.5 TSI mHEV Selection DSG	Kodiaq 1.5 TSI iV PHEV Selection DSG	Kodiaq 2.0 TDI Selection DSG	Kodiaq 2.0 TDI Selection 4x4 DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	150 (204)	110 (150)	142 (193)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	n.b./1500	360/1600	400/1750
0-100 km/h [s]	9,7	8,4	9,6	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	207	210	205	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,0 S	0,4 S	5,3 D	6,0 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	136	9	139	158
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/23/22	12/22/22	12/25/25	12/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	116	30	284	332
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	838	850	897	974
Preis [Euro]	41.990	48.530	45.500	49.700

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,6 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	373/601/977
• Dachlast/Anhängelast [kg]	43/1.140
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,87
Herstellungsland	Tschechien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	83,2
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	209

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbodieselmotor (Reihe), Euro 6e, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.000 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,3 l
CO ₂ -Ausstoß	146 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.758/1.864/1.679 mm
Leergewicht/Zuladung	1.733/497 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	910/2.105 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Kvasiny

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 evo SUV
Wendekreis links/rechts	12,1/11,9 m
Ecotest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/5,1/6,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	153 g/km (WTW* 179 g/km)
Reichweite	945 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.140 mm
Leergewicht/Zuladung	1.755/590 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	655/1.055/1.715 l

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

Betriebskosten	142 Euro	Werkstattkosten	86 Euro
Fixkosten	132 Euro	Wertverlust	558 Euro
Monatliche Gesamtkosten	918 Euro		
Steuer pro Jahr	284 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/25/25		
Basispreis Kodiaq 2.0 TDI Selection DSG	45.500 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.03.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	55.290 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.967 km
Auffälligkeiten/Mängel	Fehlwarnungen Emergency Assist

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. 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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	800 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/1.310 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	1.310 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/690 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.330 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.330 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.450 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.050 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/550 Euro° (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	990 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (3 Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie/Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/310 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	310 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	730 Euro
Metalllackierung	690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,3

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

Stand: Oktober 2024
 Test und Text: M. Ruhdorfer