



Skoda Kodiaq RS TDI 4x4 DSG

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (176 kW / 240 PS)

Sport Utility Vehicle, kurz SUV - mit dem Kodiaq RS trifft Skoda ins Schwarze. Man nehme ein Nutzfahrzeug mit viel Platz im Innen- sowie Kofferraum, viel Bodenfreiheit, stattlichen Böschungswinkeln und Allradantrieb und packe große 20 Zoll Räder drauf, stimme das Fahrwerk bewusst dynamisch ab und ergänze die Karosserie mit sportlichen Anbauteilen sowie Auspuffblenden und verbaue den stärksten Diesel-Motor, den Skoda je angeboten hat. Schon wird der Wagen auch dem Sport in der Bezeichnung gerecht.

Das Resultat? Gleichmal vorn weg, zum Sportwagen wird der Kodiaq freilich nicht. Natürlich sorgt der Zweiliter-Biturbo mit 240 PS und einem maximalen Drehmoment von 500 Nm (1.750 - 2.500 1/min) für ordentlichen Vortrieb und ja auch das Sportfahrwerk suggeriert in Verbindung mit der Progressivlenkung und den Sportsitzen eine gewisse Dynamik, doch realistisch betrachtet wird der Kodiaq damit nicht zum Kurvenräuber. Im Vergleich zum Standard-Modell fallen die Karosseriebewegungen zwar geringer aus, wodurch sich der RS etwas verbindlicher und präziser über Landstraßen bewegen lässt, dafür muss man aber ein strafferes und etwas weniger komfortables Federn des SUV in Kauf nehmen - egal ob in der Stadt oder auf der Landstraße. Wirklich wohl fühlt sich der RS aber auf der Autobahn und gibt hier auch ein souveränes Bild ab. In Kauf nehmen muss man dafür aber auch einen entsprechend hohen Kraftstoffverbrauch: Auf der Autobahn konsumiert der Kodiaq 8,2 l und im Ecotest-Schnitt 7,1 l/100 km. Nüchtern betrachtet kommt man mit einem Standard-Kodiaq genauso gut um die Runden wie mit dem RS, tatsächlich ist es eine emotionale und keine rein rationale Entscheidung, die man mit dem Kauf des rund 50.000 Euro teuren SUV trifft. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo Stelvio, Audi Q5, BMW X3, Ford Edge, Jaguar F-Pace, Mercedes GLC, Volvo XC60, VW Tiguan Allspace.

- +** bequemer Ein- und Ausstieg, großzügiges Raumangebot, kräftiger Motor, sichere Fahreigenschaften
- hoher Verbrauch, mäßige Sicht nach draußen, große Karosserie unhandlich in der Stadt

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 3,3

Zielgruppencheck

	Familie	2,2
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,0
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	2,9

EcoTest ★★☆☆☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ An der Verarbeitungsqualität des Kodiaq gibt es kaum etwas auszusetzen. Die RS-Variante hebt sich mit schwarzen Anbauteilen und Kühlergrill oder auch den Spiegeln und der Reling sowie mit zwei Endrohren - wobei eines davon lediglich eine Blende ist - vom Standard-Kodiaq ab. Die Verarbeitung der Karosserie wie auch des Innenraums ist sehr sorgfältig. In puncto Materialqualität befindet sich der RS auf Augenhöhe mit dem Standard-Kodiaq; Sportsitze, rote Ziernähte und Alcantara-Einlagen heben ihn aber davon ab. Etwas enttäuschend ist allerdings, dass beispielsweise die Alcantara-

Einsätze in den Türen nicht gepolstert sind (wie z.B. im Seat Ateca FR) und sich harter Kunststoff unmittelbar unter dem Bezug befindet. Darüber hinaus bestehen die hinteren Türverkleidungen vollständig aus hartem Kunststoff und keine der Dachsäulen-Verkleidungen ist mit Stoff überzogen. Dem Markenlogan "Simply Clever" werden die Tschechen mit zahlreichen praktischen Details wie etwa dem Türkantenschutz, der beim Öffnen der Türen automatisch ausfährt, gerecht.

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 RS ist ein ideales Zugfahrzeug. Er darf bis zu 2,3 Tonnen an den Haken nehmen (gebremster Hänger) und kommt dank des serienmäßigen Allradantriebs selbst auf rutschigem Untergrund nicht zu schnell an seine Traktionsgrenzen. Die Stützlast liegt bei 100 kg. Standardmäßig finden fünf Personen Platz im RS, gegen Aufpreis sind zwei weitere Plätze im Kofferraum erhältlich. Die

Zuladung auf Basis des gemessenen Fahrzeuggewichts fällt mit 541 kg ordentlich aus, das reicht locker für vier Insassen samt Gepäck. 75 kg dürfen auf dem Dach transportiert werden und lassen sich auf der serienmäßigen Reling befestigen. Der serienmäßige Harnstofftank fällt mit 20 l praxistauglich aus.

⊖ Serienmäßig ist der Kodiaq RS mit einem Reifenpannenset ausgestattet, ein Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel wird für den RS jedoch nicht angeboten.

2,6 Licht und Sicht

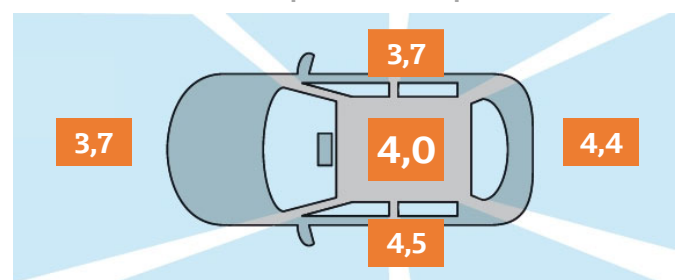
Die Rundumsicht im Kodiaq fällt recht bescheiden aus. Während hinten die breiten D-Säulen sowie die nicht versenkbaren Fondkopfstützen die Sicht versperren, stehen beim Blick nach schräg vorn die A-Säule sowie die großen Außenspiegel im Weg - ein kleines Dreiecksfenster wie beim VW Tiguan haben sich 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 stark ein.

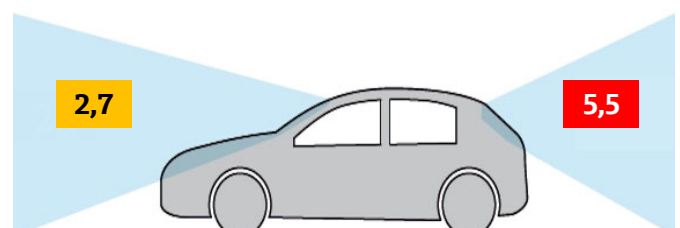
Rundumsicht

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.



⊕ Abhilfe können hier die optionalen Kamerasysteme wie die Rückfahrkamera (samt Waschdüse) oder gar das 360-Grad-Kamerasystem schaffen. Serienmäßig ist der RS mit Parksensoren vorn und hinten ausgestattet, ein Parklenkassistent ist ebenfalls gegen Aufpreis zu haben. Der Fahrer sitzt SUV-typisch erhöht und hat damit einen guten Blick auf den umliegenden Verkehr.

Der RS hat serienmäßig Voll-LED-Scheinwerfer verbaut, die die Fahrbahn dank situationsabhängiger Lichtverteilung (u. a. Stadt-, Überland- und Autobahnlicht) und Abbiegelicht sehr

gut ausleuchten. Der optionale Fernlichtassistent kann andere Verkehrsteilnehmer leider nicht ausblenden, sondern lediglich auf- und abblenden. Ein Kurvenlicht ist für den Kodiaq leider nicht zu haben.

Der Innen- und die Außenspiegel blenden beim RS serienmäßig ab - damit können nur wenige Modelle aufwarten.

⊖ Beiden Außenspiegeln fehlen zusätzliche asphärische Bereiche.

1,8 Ein-/Ausstieg

Serienmäßig ist der RS mit Zentralverriegelung ausgestattet. Optional ist wie im Falle des Testwagens ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich.

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt vorn und hinten leicht und bequem. Verantwortlich dafür sind neben den großen Türausschnitten auch die in angenehmer Höhe montierten Sitze - die Sitzflächen befinden sich vorn 57 cm über der Fahrbahn. Zudem gibt es über allen Türen Haltegriffe am Dachhimmel. Der Schweller stellt im Falle des Kodiaq kein großes Hindernis dar, wie es bei SUV oftmals der Fall ist. Er ist recht schmal ausgeführt, da die Türen ganz nach unten reichen.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem Kessy funktioniert gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Ab Modelljahr 2020 wird in den Schlüssel eine Bewegungserkennung eingebaut, die die Funkübertragung im Schlüssel nach etwa 15 Minuten ohne Bewegung abschaltet - die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug wird aber immer noch nicht gemessen. Nur so lässt sich eine Manipulation sicher unterbinden. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.

1,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kodiaq RS bietet einen nicht nur in dieser Fahrzeugklasse großen Kofferraum. Standardmäßig beträgt das Ladevolumen des Fünfsitzers bis zur Kofferraumabdeckung 460 l, bis zum Dach beladen fasst der Kofferraum 760 l oder alternativ 13 Getränkekisten. Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen 880 l (bis Fensterunterkante) bzw. 1.565 l (dachhoch) hinein.



Mit 460 l Volumen lässt der Kofferraum des Kodiaq kaum Wünsche offen.

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.

⊖ Große Personen sollten auf den Kopf achten, da dieser am abstehenden Heckklappenschloss gestoßen werden kann.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt gegen Aufpreis nicht nur elektrisch, sondern auch berührungslos per Gestensteuerung. Es genügt, den Fuß unter den hinteren Stoßfänger zu bewegen und die Klappe öffnet bzw. schließt automatisch. Sie gibt einen sehr großen Ausschnitt frei, damit lassen sich selbst sehr sperrige Gegenstände problemlos einladen. Unter der Klappe können Personen bis knapp 1,90 m aufrecht stehen. Der Kofferraum selbst besitzt ein praktisches

entriegeln. Zudem finden sich zahlreiche praktische Ablagen im Kofferraum. Eine der über 30 Simply Clever-Lösungen ist die Leuchte im Kofferraum, die sich herausnehmen und als

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Die Handhabung geht leicht von der Hand, so lassen sich die Lehnen optional auch vom Kofferraum aus

Taschenlampe benutzen lässt. Nur für die Ausstattungslinie Ambition ist gegen Aufpreis eine umklappbare Beifahrersitzlehne erhältlich, die den Transport von bis zu 2,80 m langen Gegenständen möglich macht.

⊖ Ein Gepäcktrennetz ist für den Kodiaq nur gegen Aufpreis erhältlich.

2,1 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Skoda bemüht sich zwar um etwas eigenständiges Design im Innenraum, wenn es um die Bedienbarkeit geht, kann der Kodiaq seine Verwandtschaft zu den zahlreichen Modellen des VW-Konzerns aber nicht leugnen. Das Bedienkonzept lässt sich gewohnt einfach beherrschen, fordert aber aufgrund des Umfangs eine intensive Eingewöhnung.

Die gute Ergonomie ergibt sich u. a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Platzierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z. B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (einzige Ausnahme: Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Das digitale Kombiinstrument ist beim RS ab Werk verbaut und liegt gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Design des Instruments lässt sich auf Wunsch variieren und es bietet sowohl tagsüber als auch nachts eine einwandfreie Ablesbarkeit.

⊖ Die Skalierung des Tachometers ist zu grob, auch wenn die aktuelle Fahrgeschwindigkeit stets digital angezeigt wird, sind Sprünge von 20 bzw. ab Tempo 100 von 40 km/h zu groß und wenig praxistauglich.

Keinen Gefallen getan hat sich Skoda mit dem neuen Navigationssystem Columbus. Sämtliche Hardwaretasten und Drehregler wurden verbannt, stattdessen gibt nur noch wenige Sensortasten. Nachteil: die Ansteuerung der Bereiche erfordert jetzt immer mindestens zwei Bedienschritte (über Menü-Taste), die Lautstärke kann nicht mehr „mit einem Dreh“

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig verbaut Skoda im Kodiaq RS das Radio "Bolero" mit SmartLink+ (SmartGate, MirrorLink, Android Auto, Apple CarPlay), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Phonebox samt induktiver Ladeschale. Sogar die Sprachsteuerung und der DAB+-Empfang sind dabei. Serienmäßig bietet Skoda auch Care Connect, ein automatisches Notrufsystem mit maximal 14 Jahren Laufzeit; kostenfrei dabei sind auch ein Jahr Remote Access, das anschließend eine jährliche Gebühr kostet, wenn man es weiter nutzen möchte. Ein CD-Laufwerk gibt es jedoch nicht serienmäßig, hierfür muss man in das teure Navigationssystem Columbus investieren, dann erhält man

geändert/abgeschaltet werden und die Hochglanz-Bildschirmfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. Einfacher zu handhaben ist das kleinere Navigationssystem Amundsen, das über Funktionstasten und Drehregler verfügt. Aber Achtung: im Gegensatz zu den VW-Modellen bietet das kleinere Infotainmentsystem kein CD-Laufwerk; wem das wichtig ist, muss zwangsweise zur großen und teuren Ausführung greifen. Es gibt zwar vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten - außerhalb des Lichtkegels der Leselampen bleibt es daher recht finster.



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, stellt den Nutzer aber aufgrund des großen Funktionsumfangs vor die eine oder andere Herausforderung.

auch gleich ein DVD-Laufwerk. Wählt man das Top-Navi Columbus mit Funktionen wie Google-Earth-Karte, Verkehrsinfos in Echtzeit sowie einem Festplattenspeicher, ist neben einem integrierten SIM-Kartenleser auch einen WLAN-Hotspot dabei. Wer den an sich schon guten Klang der Lautsprecher noch verbessern will, kann das CANTON-Soundsystem ordern. 12 V-Anschlüsse in der Mittelkonsole und im Kofferraum sind Serie, gegen Aufpreis erhält man eine 230 V-Steckdose sowie weitere USB-Anschlüsse zum Laden für die Rückbank.

2,0 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 (Fahrzeug ohne

optionales Panoramadach). Auch die Innenbreite ist üppig bemessen, sodass sich die Insassen nicht zu nahe kommen.

1,7 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.

1,9 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitze lassen sich asymmetrisch klappen, um 18 cm in Längsrichtung verschieben und zudem deren Lehnen in der Neigung 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 Ablagemöglichkeiten. So hat er beispielsweise über dem Handschuhfach ein zusätzliches Fach.



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

2,1 KOMFORT

2,4 Federung

Der RS wird ausschließlich mit einer auf das Fahrzeug abgestimmten adaptiven Dämpferregelung DCC ausgeliefert. Es bietet dem Fahrer die Wahl zwischen drei verschiedenen Modi (Comfort, Normal und Sport). Darüber hinaus passt sich die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades permanent an die aktuelle Fahrsituation und Fahrbahnbeschaffenheit an. Entsprechend seinem Erscheinungsbild federt der Kodiaq RS selbst im Normal-Modus tendenziell straff an, ohne dabei unkomfortabel zu wirken. Vor allem bei niedrigeren Geschwin-

digkeiten ist Unruhe im Fahrzeug spürbar. Sowohl Einzelhindernisse wie vor allem Querfugen dringen recht trocken zu den Insassen durch, ihren Anteil daran haben auch die schweren 20 Zoll Räder. Rauer Fahrbahnbelag oder Kopfsteinpflaster wird ebenso deutlich im Innenraum wahrgenommen. Bei hohen Geschwindigkeiten spielt die straffere Auslegung seine Vorteile aus, da die Aufbaubewegungen recht gering sind und das Fahrzeug (subjektiv) stabiler bewegt werden kann. Wer es allerdings ein Stück unkomfortabler/straffer mag, der kann getrost den Sport-Modus wählen.

2,0 Sitze

In der zweiten Reihe können die Plätze mit den vorderen Sitzen nicht mithalten, sie sind weniger konturiert und bieten damit auch weniger Seitenhalt. Aufgrund der recht bequemen Sitzposition, samt ausklappbarer Mittelarmlehne und einstellbarer Lehnenneigung, erweisen sie sich aber als langstreckentauglich. Eine Besonderheit beim Kodiaq: Ordert man das aufpreispflichtige Schlafpaket, besitzen die äußeren Fondkopfstützen an den Seiten ausklappbare Elemente, die das Anlehnen des

Kopfes erlauben und auch ein Abrutschen während des Schlafens verhindern. Darüber hinaus sind auch zwei Decken Bestandteil des Pakets.

Der mittlere Sitz ist hingegen nur etwas für kürzere Strecken, insbesondere für Erwachsene ist er nicht gerade bequem.

⊕ Die Sportsitze des Kodiaq RS lassen sich vorn ab Werk elektrisch einstellen, zudem besitzen sie eine Memoryfunktion und einstellbare Lordosenstützen. Die Wangen

lassen sich aber nicht nach Belieben anpassen und auch die Sitzflächen sind nicht verlängerbar.

Die Sitze selbst sind kräftig konturiert und bieten einen guten Seitenhalt. Trotz der integrierten Kopfstützen ist die Sitzposition vorn bequem, auch dank der in Höhe, Neigung und Längsrichtung einstellbarer Mittelarmlehne.

2,8 Innengeräusch

Im Innenraum des Kodiaq RS TDI wurde bei Tempo 130 ein Geräuschpegel von 68,0 dB(A) gemessen. Die Fahr- und Windgeräusche fallen nicht speziell negativ auf, man kann sich bei diesem Tempo gut unterhalten und auch Telefongespräche über die Freisprechfunktionen funktionieren einwandfrei. Dazu trägt im Testwagen auch die optionale Akustikverglasung bei. Der Dieselmotor neigt im unteren Drehzahlbereich unter Last

⊖ Die optional erhältlichen ausklappbaren Sitze in der dritten Sitzreihe (nicht im Testwagen) sind nur für kürzere Strecken zu empfehlen. Aufgrund der geringen Beinfreiheit und des spitzen Kniewinkels finden Erwachsene dort keine angenehme Sitzposition vor.

zum Brummen, sein Geräusch wird im Innenraum zudem mittels des optionalen Soundgenerators "verfeinert". Im Eco- und Normal-Modus ist der Motorklang aber nicht aufdringlich und langstreckentauglich.

⊖ Im Sport-Modus erzeugt der Motor-Soundgenerator ein dröhnendes und auf Dauer anstrengendes Motorgeräusch im Innenraum.

1,5 Klimatisierung

⊕ Der RS ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt Beschlag- und Luftgütesensor ausgestattet. Gegen Aufpreis ist auch eine Regelung für den Fond erhältlich.

Zum Serienumfang gehören zudem abgedunkelte Scheiben im Fond, optional sind Rollos für die hinteren Seitenscheiben erhältlich (Family-Paket) - ein empfehlenswertes Extra.

Doch der Tscheche ist nicht nur für heiße, sondern auch für die kalten Tage bestens gerüstet: Die vorderen Sitze lassen sich ab Werk beheizen, die äußeren Fondsitze gegen Aufpreis. Optional sind auch die Windschutzscheibe (drahtlos) und das Lenkrad beheizbar - beides im Winter sehr angenehme Optionen. Eine Standheizung ist ebenso gegen Aufpreis erhältlich.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Bei 240 PS und 500 Nm Drehmoment fallen auch die 1,9 t Leergewicht des Kodiaq RS längsdynamisch nicht weiter ins Gewicht. Der Zweiliter-Biturbo beschleunigt das SUV in 4,2 s von Tempo 60 auf 100. Aus dem Stand sind die 100 km/h nach

6,9 s erreicht, bei Tempo 221 hört der Vortrieb auf. Der Wunsch nach mehr Leistung kommt eigentlich nicht auf, der Turbodiesel bietet in jeder Lebenslage genügend Vortrieb.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Zweiliter-Diesel kann sein hartes Arbeitsprinzip nicht verbergen und schickt auch bis rund 1.700 1/min deutlich spürbare Vibrationen in den Innenraum. Bis zur besagten Drehzahl neigt der Motor auch zum Brummen; leider lässt die Automatik das Aggregat recht häufig in diesem Drehzahlbereich arbeiten. Im Sport-Modus sorgt darüber

hinaus der Soundgenerator für ein sehr dröhniges Ambiente, weshalb sich dieser wohl kaum für lange Strecken eignet. Das Ansprechen: nach kurzer Gedenksekunde entfaltet der Motor seine Kraft angenehm gleichmäßig - insgesamt deutlich spontaner als das Aggregat mit 190 PS.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Den RS gibt es ausschließlich mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Dieses wechselt die Gänge unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas lange Zeit - so auch

beim Anfahren, egal ob vor- oder rückwärts. Dank der im Ölbad laufenden Kupplungen funktioniert aber die Kriechfunktion angenehm und gut - Doppelkupplungsgetriebe mit trockener Kupplung arbeiten hier oftmals recht ruckartig und

unharmonisch. Die sieben Gänge lassen sich bei Bedarf auch mit Hilfe der Lenkradwippen oder des Wählhebels wechseln. Der höchste Gang ist nicht allzu lange übersetzt, bei Tempo 130

rotiert die Kurbelwelle mit knapp 2.300 Umdrehungen. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet ebenso unauffällig und problemlos wie das Start-Stopp-System.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der Kodiaq RS lässt sich zwar nicht wie man es aufgrund des Namens vielleicht erwarten würde extrem sportlich und dynamisch bewegen, überzeugt aber mit einer einwandfreien Straßenlage. So fallen die Aufbaubewegungen für einen SUV recht gering aus und auch plötzliche Lenkimpulse oder Fahrbahnverwerfungen bringen den Kodiaq nicht aus der Ruhe.

Im ADAC Ausweichtest gibt er ein sicheres Bild ab und lässt sich weitgehend neutral, bzw. in Verbindung mit regelndem ESP untersteuernd durch den Parcours manövrieren. Dabei

bleibt er stets lenkbar und die möglichen Durchfahrgeschwindigkeiten liegen relativ hoch.

Lastwechselreaktionen in Kurven fallen gering aus und stellen den Fahrer vor keinerlei Herausforderungen.

Die Traktion ist dank der automatisch zuschaltenden Hinterachse sehr gut. In den meisten Fahrsituationen ist der Skoda aber weitgehend als Fronttriebler unterwegs und verbraucht dadurch weniger Kraftstoff. Darüber hinaus unterstützt beim RS abseits befestigter Straßen der Bergabfahrassistent den Fahrer.

1,9 Lenkung

⊕ Die im Kodiaq RS serienmäßige Progressivlenkung verleiht dem SUV dank variabler Zahnstange im Vergleich zum Standard-Modell ein Plus an Agilität. Die Lenkkraftunterstützung kann je nach Fahrerwunsch angepasst werden. Bereits in der Normal-Stellung bietet die Lenkung eine angemessene Rückmeldung. Wer etwas mehr Lenkkräfte aufwenden möchte, wählt die Sport-Stellung, da in dieser die Lenkunterstützung etwas reduziert wird. Dank dem guten

Lenkgefühl und der sich relativ wenig neigenden Karosserie lässt sich der Kodiaq RS weitgehend zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren. Mit knapp über zwei Umdrehungen von links nach rechts hält sich der Lenkaufwand beim Rangieren in angenehmen Grenzen.

⊖ Allerdings fällt beim Rangieren negativ auf, dass die Lenkung bei schnellem Einschlag etwas verhärtet.

2,0 Bremse

⊕ Für ein 1,9 Tonnen schweres SUV fällt der Bremsweg sehr kurz aus. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der

Kodiaq RS bereits nach 33,8 m. Die Bremse lässt sich ordentlich dosieren und spricht gut an.

1,9 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der Sicherheit ist der Kodiaq auf dem neuesten Stand. Skoda bietet zahlreiche Assistenten an, wenn auch vieles Aufpreis kostet. Ab Werk sind neben ESP stets ein Notbremsassistent mit Kollisionswarnung samt Personen-erkennung an Bord. Das Notbremsssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Die serienmäßige Geschwindigkeitsregelanlage lässt sich gegen Aufpreis um die Funktion ACC (adaptiver Tempomat) erweitern. Skoda bietet ein System in zwei Ausführungen an, eines bis 160 km/h und das teurere bis 210 km/h - die Empfehlung ist klar das bis Tempo 210 arbeitende System, weil die bessere Technik verbaut wird. Kauft man zusätzlich das Paket mit Spurhalte- und Spurwechselassistent, lässt sich der Kodiaq RS sogar mit dem Notfallassistenten ausstatten, der im Ernstfall bei bewusstlosem Fahrer das Auto kontrolliert zum Stehen bringt. Ebenfalls erhältlich ist ein Stauassistent, der im Stau unter günstigen Bedingungen dem Vordermann automatisch folgen kann. Der Spurwechselassistent umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radarsensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Optional in Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung und eine Müdigkeitserkennung.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Im ADAC Crashtest erreicht das SUV 92 Prozent der erreichbaren Punkte 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 Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von rund 1,85 m.

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.

⊖ Im Fond lassen sich die Kopfstützen nur für Insassen bis zu einer Größe von rund 1,65m herausziehen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,3 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im ADAC Crashtest erreicht der Kodiaq 77 Prozent der erreichbaren Punkte. Im Falle des Testwagens lassen sich auf allen Plätzen Kindersitze montieren. Dank der großen Türöffnungen und der fixen Gurtschlösser lassen sich Sitze in der zweiten Sitzreihe einfach montieren. Die äußeren Fondsitze sind mit einer Isofix-Vorrichtung ausgestattet, für den Beifahrersitz ist diese

optional erhältlich. Sie gilt allerdings als Empfehlung, da sich Kindersitze vorn auf dem Sportsitz aufgrund der ausgeprägten Wangen unter Umständen mit den Gurten nicht optimal fixieren lassen. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter rechts vom Handschuhfach deaktivieren. Optional kann die Kindersicherung elektrisch vom Fahrerplatz aus aktiviert und deaktiviert werden.

2,9 Fußgängerschutz

Im Kapitel Fußgängerschutz kommt der Tscheche auf 71 Prozent der erreichbaren Punkte. Aufgrund der SUV-typisch hohen Fahrzeugfront ist von einem erhöhten Verletzungsrisiko für Passanten auszugehen.

⊕ Serienmäßig hat der Tscheche einen Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung an Bord, der hilft, Kollisionen mit Passanten zu verhindern.

3,7 UMWELT/ECOTEST

5,1 Verbrauch/CO₂

⊖ Im CO₂-Kapitel des Ecotest schneidet der Kodiaq RS schlecht ab, mit einer CO₂-Bilanz von 223 g/km erhält er nur neun von 60 Punkten in diesem Kapitel. Sein Durchschnittsverbrauch liegt bei hohen 7,1 l/100 km. Er splittet sich in 7,4 l in der Stadt, 6,1 l Überland und 8,2 l/100 km auf der Autobahn.

2,2 Schadstoffe

Auch wenn der Kodiaq RS die Abgasnorm Euro 6d-TEMP erfüllt, liefert er im ADAC Ecotest ein nicht auf ganzer Linie überzeugendes Ergebnis ab. Denn im anspruchsvollen Autobahnteil steigen die NO_x-Emissionen stärker an, so dass er die strengen Anforderungen des Ecotest nicht mehr erfüllen kann und damit Punkte verliert. So bleiben am Ende 38 von maximal 50 Punkten im Bereich Schadstoffe übrig. Ein noch gutes Ergebnis, aber heute unter modernen Dieseln nichts besonderes mehr. Zusammen mit den Punkten aus dem CO₂-Kapitel

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,4
Durchschnitt	6,0 D 7,7 B

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

Autobahn	8,2
Durchschnitt	6,6 D 7,6 B

Gesamtverbrauch	7,1
Durchschnitt	5,5 D 6,5 B

kommt das SUV damit nur auf 47 Punkte, was aber nur für zwei von fünf Sternen reicht.

3,3 AUTOKOSTEN

3,3 Monatliche Gesamtkosten

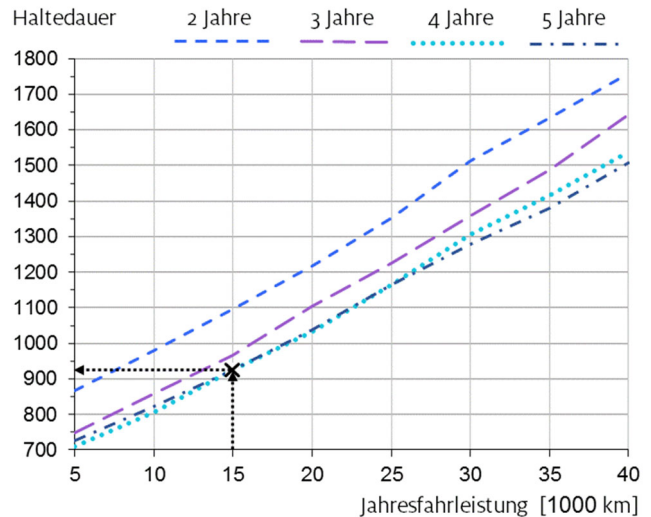
Für 49.990 Euro steht der Kodiaq RS in der Preisliste, damit ist das SUV alles andere als preiswert. Es bietet zwar eine ordentliche serienmäßige Komfort- und Sicherheitsausstattung, verschwenderisch waren die Tschechen dabei aber auch nicht. Es sind immerhin ein adaptives Fahrwerk, gute Sportsitze vorn und eine Klimaautomatik stets an Bord, ebenso ein Tempomat, ein Notbremsystem und Parksensoren. Wer aber ein Navigationssystem, einen adaptiven Geschwindigkeitsregler sowie Spurhalte- und Spurwechselassistenten haben möchte, muss tiefer in die Tasche greifen. Zumindest die Aufpreise sind bei Skoda im Vergleich zu den "Premiumanbietern" tendenziell noch moderat. Dennoch liegt der sehr gut, aber nicht vollständig ausgestattete Testwagen bei einem Listenpreis von 58.910 Euro.

Der Kodiaq RS besitzt eine variable Service-Intervallanzeige, spätestens nach 30.000 km oder nach zwei Jahren muss er zur Inspektion (mit Ölwechsel). Das senkt besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten. Der Diesel hat einen Zahnriemen, der bei 210.000 km gewechselt werden muss. Das Öl des Doppelkupplungsgetriebes wird alle 60.000 km erneuert. Die jähr-

liche Kfz-Steuer fällt mit 418 Euro sehr hoch aus und auch die Versicherung kommt aufgrund der hohen Typenklassen teuer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 924 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI ACT Active	2.0 TSI Ambition 4x4 DSG	2.0 TDI SCR Active DSG	2.0 TDI SCR Ambition 4x4 DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1500	340/1750	400/1900
0-100 km/h [s]	9,8	7,5	9,8	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	211	198	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,3 S	8,6 S	6,0 D	6,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	147	158	131	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/23	17/23/23	17/22/23	17/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	172	240	316	364
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	658	826	689	805
Preis [Euro]	28.200	36.600	32.640	38.740

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.-Diesel (Reihe), Bi-Turbo, Euro 6d-TEMP, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	176 kW/240 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	500 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	221 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,0 l
CO ₂ -Ausstoß	167 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,59 m²/0,34
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.699/1.882/1.665 mm
Leergewicht/Zuladung	1.880/541 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	650/1.960 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.300 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	63 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Kvasiny

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R20 100V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,7/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,4/6,1/8,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	186 g/km (WTW* 223 g/km)
Reichweite	885 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.880/541 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	460/880/1.565 l

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

Betriebskosten	160 Euro	Werkstattkosten	118 Euro
Fixkosten	161 Euro	Wertverlust	485 Euro
Monatliche Gesamtkosten	924 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	418 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/25/23		
Basispreis Kodiaq RS TDI 4x4 DSG (7-Gang)	49.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.02.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	58.910 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.001 km
Auffälligkeiten/Mängel	sporadische Softwarefehler; Bsp.: Aussetzer

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2018 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. ¹ 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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/ab 320 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	300 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera	360 Euro°/720 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	890 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	180 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/440 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent (im Paket)	720 Euro°
Spurwechselassistent (im Paket)	720 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/1.560 Euro/Serie/Se
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 650 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/250 Euro°
Lenkradheizung	120 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	890 Euro
Metalllackierung	ab 350 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.095 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

3,3

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

Stand: Mai 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand