



Skoda Kodiaq 2.0 TDI SCR Style 4x4 DSG

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Der Kodiaq ist das zweite SUV im Skoda-Modellprogramm. Der Tscheche basiert auf dem Modularen Querbaukasten des Volkswagen-Konzerns und teilt sich daher viele Komponenten mit dem VW Tiguan. Wie sein Technikspender überzeugt auch der Kodiaq mit seiner einfachen Bedienung, umfangreicher Sicherheitsausstattung, hohem Fahrkomfort und sicheren Fahreigenschaften. Hinzu kommen das opulente Platzangebot für die Passagiere - hier stellt der Kodiaq den Tiguan klar in den Schatten. Zudem bietet der Tscheche gegen Aufpreis sogar eine ausklappbare dritte Sitzreihe und wird dadurch zum Siebensitzer. Allerdings finden dort nur Kinder ausreichend Platz vor, und vom großzügigen Kofferraum bleibt dann auch nicht mehr viel übrig. Unter der Haube des Testwagen sorgt der 190 PS starke Top-Diesel für Vortrieb, der im Kodiaq aber etwas gehemmt wirkt - 1,9 Tonnen Leergewicht müssen erst einmal in Schwung gebracht werden. Auch der Testverbrauch fällt mit 6,4 l/100 km nicht sonderlich niedrig aus. Obwohl der Kodiaq 2.0 TDI ein SCR-System an Bord hat, sind die NOx-Emissionen besonders auf der Autobahn zu hoch. Für 39.440 Euro bekommt der Kunde ein ausgewogenes und gut ausgestattetes SUV mit Allradantrieb und Doppelkupplungsgetriebe. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q5, BMW X3, Ford Edge, Mercedes GLC, Peugeot 5008, Volvo XC60.

- ⊕ bequemer Ein- und Ausstieg, großzügiges Raumangebot, guter Fahrkomfort, sichere Fahreigenschaften
- ⊖ schlechte Sicht nach hinten, recht hoher Verbrauch, trotz SCR-System erhöhter NOx-Ausstoß

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,1
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,4
	Langstrecke	2,5
	Transport	1,9
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	2,5

EcoTest ★★☆☆☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ An der Verarbeitungsqualität des Kodiat gibt es kaum etwas auszusetzen. Sowohl die Karosserie als auch der Innenraum sind sehr sorgfältig verarbeitet, sämtliche Passungen stimmen. In puncto Materialqualität befindet sich der Tscheche auf Augenhöhe mit dem Konzernbruder VW Tiguan. Auf den ersten Blick wirkt das Interieur sehr wertig, bei genauerem Hinsehen fällt der Sparwille an der

einen oder anderen Stelle aber etwas zu deutlich ins Auge. So bestehen die hinteren Türverkleidungen aus hartem Kunststoff und die A-Säulen sind mit schnödem Plastik ummantelt. 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 Kodiat ein sehr stattliches SUV. Der recht große Wendekreis von 11,8 m macht den Tschechen nicht handlicher.

⊕ Der Kodiat 2.0 TDI 4x4 ist ein ideales Zugfahrzeug. Er darf bis zu 2,3 Tonnen an den Haken nehmen (gebremster Anhänger) und kommt dank des serienmäßigen Allradantriebs selbst auf rutschigem Untergrund nicht zu schnell an seine Traktionsgrenzen. Zum Test trat der Skoda als Siebensitzer an, die beiden zusätzlichen Notsitze in Reihe drei kosten allerdings Aufpreis. Die Stützlast liegt bei 80 kg, der Fünfsitzer verträgt sogar 100 kg. Die Zuladung auf

Basis des gemessenen Fahrzeuggewichts fällt mit 618 kg zwar vergleichsweise hoch aus, doch bei bis zu sieben Personen an Bord ist diese rasch erreicht - für das Gepäck bleibt da nur noch wenig übrig.

⊖ Der Kodiat 2.0 TDI ist mit einem SCR-System ausgestattet. Der dazugehörige 12 Liter große Harnstofftank ist allerdings recht knapp bemessen und muss daher - abhängig von der Fahrweise und Fahrleistung - öfters befüllt werden. Wagenheber und Bordwerkzeug gibt es nur in Verbindung mit dem optionalen Notrad.

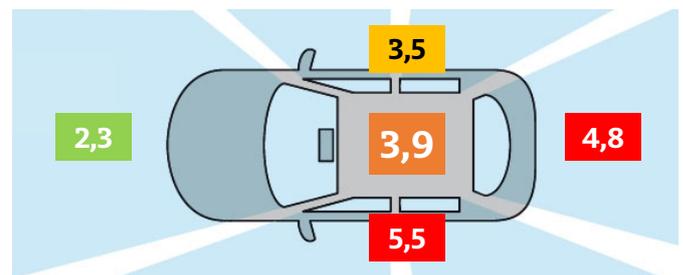
2,8 Licht und Sicht

Die Rundumsicht im neuen Skoda Kodiat 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 Kodiat sind auf-

grund der hohen Fahrzeughenden - besonders hinten - erst in größerer Entfernung zu sehen.

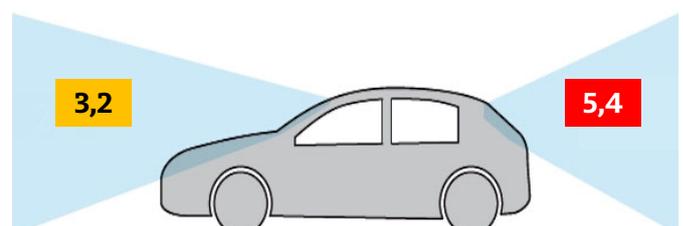
Rundumsicht

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.



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

⊕ Abhilfe können hier die optionalen Kamerasysteme (Rückfahrkamera und 360-Grad-Kamerasystem) schaffen. Serienmäßig ist der große Skoda 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.

In der Topausstattung Style erhellt der Kodiaq mit Voll-LED-Scheinwerfern die Nacht. Diese sorgen dank Abbiege-

licht und der situationsabhängigen Lichtverteilung (u. a. Stadt-, Überland- und Autobahnlicht) für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn. Der optionale Fernlichtassistent kann andere Verkehrsteilnehmer nicht ausblenden, Kurvenlicht ist leider nicht zu haben.

Beim Kodiaq Style blendet nicht nur der Innenspiegel, sondern auch beide Außenspiegel serienmäßig ab - damit können nur wenige Modelle aufwarten.

1,7 Ein-/Ausstieg

Zwar lassen sich die Fondsitze nach vorn schieben und klappen, der Zustieg auf die Sitze in der dritten Reihe gestaltet sich dennoch sehr beschwerlich. Besonders Erwachsene müssen gelenkig sein, um zu den Sitzen zu gelangen.

⊕ 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. 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.

⊖ In der Top-Ausstattung Style hat der Kodiaq ein schlüsselloses Zugangssystem Kessy an Bord. Es funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme 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.

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kodiaq bietet einen nicht nur in dieser Fahrzeugklasse großen Kofferraum, auch wenn bei aufgeklappter dritter Sitzreihe gerade einmal 185 l für das Gepäck übrig bleiben. Bei versenkten Sitzen beträgt das Ladevolumen bis zur Fensterunterkante 450 l, bis zum Dach beladen fasst der Kofferraum 750 l oder alternativ 13 Getränkekisten. Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen 870 l (bis Fensterunterkante) bzw. 1.555 l (dachhoch) hinein.



Mit 450 l Volumen lässt der Kofferraum des Kodiaq kaum Wünsche offen. Nutzt man das Fahrzeug allerdings als Sibensitzer, schrumpft das Kofferraumvolumen auf Kleinwagenniveau.

sich Ladekante und -fläche auf einem Niveau, was besonders das Entladen erleichtert.

⊖ Am abstehenden Heckklappenschloss können sich große Personen leicht den Kopf stoßen.

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. Die Heckklappe gibt einen sehr großen Ausschnitt frei, damit lassen sich selbst sehr sperrige Gegenstände problemlos einladen. Der Kofferraum selbst besitzt ein praktisches Format und ist sehr gut nutzbar. Die Ladekante ist mit 75 cm zwar recht hoch, dafür befinden

1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Die Handhabung geht leicht von der Hand, so lassen sich die Lehnen beispielsweise auch vom Kofferraum aus entriegeln. Zudem finden sich zahlreiche praktische Ablagen im Kofferraum. Eine der 30 Simply Clever-Lösungen ist die Leuchte im Kofferraum, die sich herausnehmen und als 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 Gepäcktrennnetz ist für den Kodiaq nur gegen Aufpreis erhältlich.

2,1 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Die Bedienung im Skoda Kodiaq gibt wenig Rätsel auf, auch wenn der Funktionsumfang groß ist. Die meisten Bedienelemente sind gut zu erreichen und eindeutig in ihrer Funktion. Kritik verdient allerdings das Multifunktionslenkrad, dessen Bedienung zu Beginn gewöhnungsbedürftig ist. Der Bedienhebel für den optionalen Abstandsregeltempomaten befindet sich unterhalb des Blinkerhebels - am Lenkrad wie etwa beim VW Tiguan wäre er griffgünstiger angebracht. Der Touchscreen des Infotainmentsystems reagiert sensibel auf Berührung und ist weit oben positioniert. Die Menüstruktur ist logisch aufgebaut, so dass man nach kurzer Eingewöhnung sicher durch die verschiedenen Bedienebenen navigiert. Der Funktionsumfang ist allerdings groß, sodass man für manche Einstellung tief in die Menüstruktur abtauchen muss. Die Klimaeinheit ist dank der großen Tasten einfach zu bedienen, aber recht weit unten positioniert, was zu einer starken Blickabwendung führt. Die Ablesbarkeit der Rundinstrumente ist verbesserungswürdig, da die silbernen, teils gekippten Ziffern auf weißem Grund nicht optimal zu erkennen sind. Die Taste zum Starten und Abstellen des Motors ist an der Stelle des Zündschlosses angebracht.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung sind gut und preiswürdig. Auch die Bedienung geht leicht von der Hand, auch wenn eine gewisse Eingewöhnungszeit notwendig ist. Das Infotainmentsystem ist an sich logisch aufgebaut, stellt den Nutzer aber aufgrund des großen Funktionsumfangs vor eine Aufgabe.

Leider ist es dort nicht gut einsehbar und muss daher ertastet werden - im Bereich des Wählhebels wäre es besser platziert.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Wie für ein neues Fahrzeug nicht anders zu erwarten ist der Skoda auf dem Gebiet der Konnektivität gut aufgestellt. Als Style ist der Kodiaq mit einem Radio samt acht Lautsprechern, USB-, SD- und AUX-Anschluss ausgestattet. Auch digitaler Radioempfang DAB+, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Smartphone-

Integration via Apple CarPlay und Android Auto sowie induktives Laden gehören zum Serienumfang. Gegen Aufpreis lässt sich der Kodiaq u. a. mit Navigationssystem samt Verkehrsdaten in Echtzeit, Canton-Soundsystem, zusätzlichen USB-Anschlüssen sowie WLAN-Hotspot aufrüsten.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe hält der Kodiaq viel Platz bereit. 1,90 m große Personen können dort problemlos sitzen,

dabei haben sie noch eine Handbreit Luft überm Scheitel. Auch die Innenbreite ist mit 1,47 üppig bemessen, sodass sich die Passagiere nicht zu nahe kommen.

2,3 Raumangebot hinten

⊕ Das Platzangebot in der zweiten Reihe zählt zum besten, was es in dieser Klasse gibt. Bis zu 1,90 m große Fondinsassen finden dort Platz. Das Raumgefühl ist ebenfalls angenehm luftig. Die beiden Sitze in der dritten Reihe sind nur für Kinder geeignet, Erwachsene finden dort vor allem für die Beine nicht genügend Platz.

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



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

hat er beispielsweise über dem Handschuhfach ein zusätzliches Fach.

1,8 KOMFORT

1,8 Federung

⊕ Neben dem Standardfahrwerk ist gegen Aufpreis eine adaptive Dämpferreglung zu haben, die dem Fahrer die Wahl zwischen drei Modi von komfortabel bis sportlich gibt. Die Spreizung ist Skoda gut gelungen. Im Komfort-Modus federt der Kodiaq sanfter und zeigt ausgeprägte Karosseriebewegungen, im Sport-Modus ist er spürbar straffer ohne übertrieben straff zu sein.

Insgesamt bietet der Kodiaq einen gelungenen Federungskomfort. Selbst im Stadtverkehr spricht die Federung recht sensibel auf Unebenheiten an, bei höheren Geschwindigkeiten wird das Ansprechverhalten noch etwas besser. Selbst Geschwindigkeitshügel schluckt der Kodiaq dank der langen Federwege erstaunlich geschmeidig.

1,8 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.

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

2,8 Innengeräusch

⊕ Mit gemessenen 68,3 dB(A) zählt der Kodiaq nicht zu den leisesten Fahrzeugen, das kann mancher Konkurrent besser. Dennoch ist der Fahrgastraum insgesamt

angenehm ruhig, der Dieselmotor neigt nur bei sehr niedrigen Drehzahlen etwas zum Brummen.

1,5 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

⊕ Wer in Anbetracht von 190 PS und 400 Nm einen Ausbund an Temperament erwartet, wird beim Kodiaq leider enttäuscht. Der Motor wirkt im knapp 1,9 Tonnen schweren SUV recht matt. Objektiv betrachtet sind die

Fahrleistungen jedoch gut. Für den simulierten Überholvorgang benötigt der große Tscheche 6,1 s. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Skoda mit 8,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 210 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Turbodiesel legt eine gute Laufkultur an den Tag. Leichte Vibrationen sind bei niedrigen Touren im Lenkrad zu spüren, dann legt der Selbstzünder auch einen brummigen Unterton an den Tag.

Unterhalb von 2.000 Umdrehungen geht der Motor noch etwas verhalten zu Werke, darüber zieht er jedoch kraftvoll durch und schreckt auch vor höheren Drehzahlen nicht zurück.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der 190 PS starke Top-Diesel 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 nicht allzu lange übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.200 Umdrehungen. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet ebenso unauffällig und problemlos wie das Start-Stopp-System.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Im ADAC Ausweichtest schlägt sich der Skoda Kodiaq bemerkenswert gut - hier scheitern viele SUV aufgrund ihres hohen Aufbaus und zu rigider ESP-Regelungen. Der Tscheche absolviert das simulierte Ausweichmanöver problemlos und verkneift es sich, beim Zurücklenken über die Vorderräder in den Gegenverkehr zu lenken, wie es manche Konkurrenten machen.

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 ist dank des serienmäßigen, automatisch zuschaltenden Allradantriebs sehr gut. In den meisten Fahrsituationen ist der Skoda als Fronttriebler unterwegs und spart dadurch Sprit.

2,3 Lenkung

⊕ 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.

2,1 Bremse

⊕ Für ein 1,9 Tonnen schweres SUV fällt der Bremsweg sehr kurz aus. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Kodiaq bereits nach 33,7 m. Nicht ganz so gut ist die Dosierbarkeit der Bremse, das Pedal fühlt sich etwas teigig an, ein klarer Druckpunkt lässt sich nicht erfüllen.

1,8 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In puncto Fahrerassistenzsysteme ist der Kodiaq auf der Höhe der Zeit. Skoda stattet das große SUV serienmäßig mit einem City-Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung, Abstands- und Kollisionswarner aus. Gegen Aufpreis lässt sich der Tscheche mit zahlreichen Sicherheitsfeatures aufrüsten. In der Ausstattungsliste finden sich unter anderem eine adaptive Geschwindigkeitsregelung - wahlweise bis 160 oder 210 km/h - inklusive Notbremsystem, Stauassistent, Müdigkeitswarner sowie Spurhalte- und Spurwechselassistent. Auch Müdigkeitswarner, Verkehrszeichen- und Querverkehrserkennung stehen zur Wahl.

1,5 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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

2,2 Kindersicherheit

⊕ Als optionaler Siebensitzer wie im Falle des Testwagens lassen sich auf allen Plätzen Kindersitze montieren. Dank der großen Türöffnungen und der fixen Gurtschlösser lassen sich Sitze in den ersten beiden Sitzreihen einfach montieren. Die äußeren Fondsitze sind mit einer Isofix-Vorrichtung ausgestattet, für den Beifahrersitz ist diese optional erhältlich. Die Beifahrerairbags lässt sich per Schlüsselschalter rechts vom Handschuhfach deaktivieren.

Große Kindersitze können in der dritten Reihe nur dann unterbringen, wenn die Rückbank nach vorn geschoben wird. Die Sitze im Kofferraum sind ohnehin nur für bestimmte Gewichtsgruppen (2 und 3) geeignet (15 bis 36 kg), da sie weder über eine i-Size-Kennzeichnung verfügen und sich hohe Kindersitze nur eingeschränkt montieren lassen.

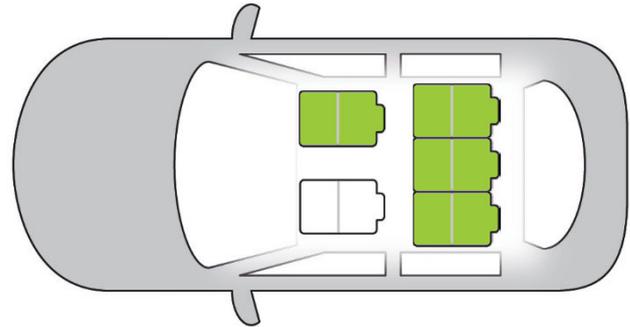
2,9 Fußgängerschutz

Aufgrund der SUV-typisch hohen Fahrzeugfront ist von einem erhöhten Verletzungsrisiko für Passanten auszuge-

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.

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)

4,2 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO₂

⊖ Für ein 1,9 Tonnen schweres und großes SUV wie den Skoda Kodiaq hält sich der Verbrauch mit 6,4 l/100 km noch im Rahmen. Absolut gesehen fällt die CO₂-Bilanz mit 203 g/km aber doch recht hoch aus und kommt damit lediglich auf 16 Punkte. Der Verbrauch splittet sich in 6,4 l in der Stadt, 5,7 l Überland und 7,6 l/100 km auf der Autobahn.

4,0 Schadstoffe

⊖ Obwohl der Kodiaq 2.0 TDI ein SCR-System zur Senkung der NO-Emissionen an Bord hat, ist der Stickoxid-Ausstoß erhöht. Im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus steigt der NO_x-Wert stark an, hier versagt das SCR-System. Deshalb kommt der Tscheche in diesem Kapitel lediglich auf 20 Zähler und sammelt somit insgesamt 36 Punkte, was nur zwei Sterne im ADAC EcoTest zur Folge hat.

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

Verbrauch

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

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

Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

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

Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,5 AUTOKOSTEN

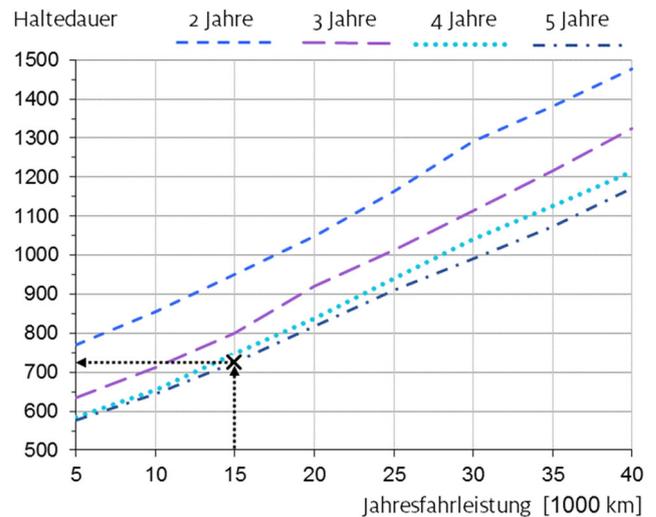
2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 39.440 Euro verlangt Skoda für den Kodiaq mit dem 190 PS starken Top-Diesel, serienmäßigem Allradantrieb und Doppelkupplungsgetriebe in der höchsten Ausstattung Style. Was sich im ersten Moment nach einer selbstbewussten Preisgestaltung der Tschechen anhört, relativiert sich in Anbetracht der sehr umfangreichen Serienausstattung. LED-Scheinwerfer, schlüsselloses Zugangssystem, 18-Zoll-Aluräder oder elektrisch verstellbare und beheizbare Vordersitze, all diese Annehmlichkeiten bringt das SUV bereits ab Werk mit. Die variable Service-Intervallanzeige sorgt dafür, dass der Kodiaq entsprechend dem Fahrprofil sowie der Kilometerleistung zur Inspektion muss - spätestens jedoch nach einem Jahr bzw. 30.000 km. Das senkt besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten.

Skoda gibt zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug, drei Jahre auf den Lack und 12 Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 724 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 TSI	1.4 TSI ACT 4x4	2.0 TSI 4x4 DSG	2.0 TDI SCR DSG (7-Gang)	2.0 TDI SCR 4x4 DSG (7-Gang)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1395	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	110 (150)	132 (180)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/1400	250/1500	320/1400	340/1750	400/1750
0-100 km/h [s]	10,5	9,8	8,0	9,9	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	197	207	199	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,0 S	6,8 S	7,3 S	4,9 D	5,7 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	137	153	168	129	150
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/21	16/21/21	16/21/21	17/22/22	17/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	112	144	186	258	300
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	585	627	739	609	716
Preis [Euro]	25.490	28.590	34.490	31.040	37.040

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-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro6, SCR-Kat mit DPf	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Verbrauch pro 100 km	5,7 l
CO ₂ -Ausstoß	151 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,57 m ² /0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.697/1.882/1.676 mm
Leergewicht/Zuladung	1.752/600 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	650/2.065 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.300 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Kvasiny

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R18 100V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,8/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,7/7,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	170 g/km (WTW* 203 g/km)
Reichweite	935 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.895/618 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450/870/1.555 l

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

Betriebskosten	110 Euro	Werkstattkosten	75 Euro
Fixkosten	131 Euro	Wertverlust	408 Euro
Monatliche Gesamtkosten	724 Euro		
Steuer pro Jahr	302 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/22		
Basispreis Kodiaq 2.0 TDI SCR Style 4x4 DSG	39.440 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.11.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.015 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.450 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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 01.09.2016 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.

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	940 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/320 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	300 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	360 Euro°/720 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	990 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/440 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/320 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent (im Paket)	820 Euro°
Spurwechselassistent (im Paket)	820 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/1.560 Euro/Serie/Serie
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/270 Euro°
Lenkradheizung	120 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	830 Euro
Metalliclackierung	550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.095 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: Mai 2017

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