



Skoda Kodiaq

Bere-goed

Autotest | Echte terreinauto's zijn sterk, functioneel en onoverwinnelijk. Gaandeweg werden terreinauto's echter steeds luxueuzer en maakte het avontuur plaats voor louter prestige. Ze kregen daarom de naam Sports Utility Vehicle (SUV). Nu introduceert het altijd zo nuchtere en verstandige Skoda een grote SUV: de Kodiaq. Is de Kodiaq wel een echte Skoda?

Een grote SUV wordt vaak gekocht als droomauto. Het rijden met zo'n grote en veelal snelle auto geeft een machtig gevoel. Bovendien dwingt een grote SUV respect af bij de buitenwacht en ook dat kan heel aangenaam zijn.

Een blik op de Kodiaq maakt meteen duidelijk hoe de Skoda Kodiaq zich onderscheidt van andere grote SUVs. De vormgeving is niet stoer of opvallend, maar juist elegant en ingetogen. Tegelijkertijd maakt de hoog opgetrokken neus met prominent aanwezige grille duidelijk dat de Kodiaq geenszins armoedig is.



Ruimte

Het interieur is al even keurig verzorgd, waarbij alles wat verwacht mag worden in deze prijsklasse aanwezig is maar echte overdaad uitblijft. Precies zoals het hoort bij een Skoda! En uiteraard biedt de Kodiaq vele slimigheden die het dagelijks leven met de auto veraangenamen, maar de prijs nauwelijks verhogen. Denk aan een dubbel dashboardkastje, een paraplu-houder in het voorportier, portierrandbescherming en hoofdsteunen met

slaapstand.



De ruimte voorin is riant. Dat geldt niet alleen voor de hoofd- en de beenruimte, maar ook voor de beweegruimte rondom de voorstoelen. De beenruimte op de achterbank is zo overweldigend, dat menigeen als vanzelf ontspannen gaat zitten met de benen gestrekt.

Dat wil zeggen: wanneer de achterbank in de achterste positie staat. De achterbank staat namelijk op rails, zodat de beenruimte op de derde zitrij varieert van nihil tot net voldoende voor kleine volwassenen (van wie wel enige lenigheid wordt vereist om de derde zitrij überhaupt te bereiken).



Wanneer de derde zitrij niet in gebruik is, wordt deze eenvoudig in de laadvloer geklapt en biedt de Kodiaq

maximaal 2.065 liter bagageruimte. Skoda stelt dat dat de grootste kofferruimte in zijn segment is, maar omdat de Kodiaq zich met zijn lengte van 4 meter 70 tussen twee segmenten bevindt (groter dan Audi Q5 en BMW X3, kleiner dan Q7 en X5) is dit een kwestie van interpretatie.

Infotainment

Onder de noemer "Skoda Connect" presenteert Skoda nieuwe infotainment-systemen, die dankzij een Internet-verbinding extra functionaliteit bieden. Het begint echter met de gebruikelijke audio-, navigatie- en communicatiefuncties. Optioneel kan worden gekozen voor luidsprekers en een versterker van Canton, die echte hifi kwaliteit bieden met een sprankelend en glashelder geluid.

Grappig detail: omdat de Kodiaq zo ontzettend ruim is, is een systeem leverbaar dat de stemmen van de bestuurder en bijrijder versterkt zodat deze ook achterin zijn te horen.



Voor de integratie met smartphones ondersteunt Skoda Apple CarPlay, Android Auto en het inmiddels verouderde MirrorLink. Zonder smartphone kan de

Kodiaq zelf verbinding zoeken met Internet en dan zijn actuele brandstofprijzen, verkeersinformatie, nieuws en weersvoorspellingen beschikbaar. Bovendien kunnen satellietbeelden van Google Earth worden geprojecteerd over het kaartmateriaal van het navigatiesysteem en dat maakt het navigeren nog makkelijker.

Benzine

Vooralsnog is de Kodiaq leverbaar met vijf verschillende motoren: twee diesel- en drie benzinemotoren. De lichtste benzinemotor heeft een inhoud van slechts 1.4 liter en dat is gezien de omvang van de Kodiaq een gewaagde keuze. Echter, in de praktijk blijkt het vermogen van 150 pk / 250 Nm perfect bij de auto te passen: ruim voldoende, maar geen overdaad.



Nooit heeft de bestuurder het gevoel met een instapmodel te rijden, maar een enkele keer (bijvoorbeeld bij tussenacceleraties op de snelweg) moet de 1.4 TSI harder werken dan een doorsnee motor. Op een gevarieerd traject met snelwegen, binnenwegen en stadsverkeer kwam het testverbruik uit op een keurige 6.7 liter per 100 km.

De 2.0 TSI levert 180 pk / 320 Nm, maar het verschil met de 1.4 TSI is in de praktijk teleurstellend klein. De sterkere motor bijt net even beter door op hoge snelheden en heeft net even meer reserve paraat, maar de verschillen zijn gering. Bovendien is de kleinere motor sneller op toeren, waardoor deze een levendiger karakter heeft.



Het testverbruik met de 2.0 TSI met automaat en vierwielaandrijving kwam uit op 7.6 liter per 100 km.

Diesel

Naar verwachting zal de 2.0 liter dieselmotor de meest verkochte variant worden. In vergelijking met de benzinemotor ontbreekt het de dieselmotor aan verfijning, dat wil zeggen dat de 2.0 TDI duidelijker hoor- en voelbaar is. Het verschil met zogenaamde "premium" modellen van andere merken is daarom overduidelijk, maar daar is het prijskaartje dan ook naar.

Met de 150 pk sterke dieselmotor (er is ook een 190 pk sterke variant) is eenzelfde parcours afgelegd als met de beide benzinemotoren en nu kwam het testverbruik uit op 5.7 liter per 100 km.



Rij eigenschappen

De Kodiaq is leverbaar met een standaard-onderstel en een onderstel met variabele demping. Met het standaard-onderstel voelt de Kodiaq wederom heel anders dan de stevast veel duurdere concurrenten. Waar de concurrentie groots voelt, is de Kodiaq slechts groot. En terwijl andere grote SUVs met een zekere vertraging reageren op commando's van de bestuurder en zo een voornaam gevoel geven, zijn de rij eigenschappen van de Kodiaq beter vergelijkbaar met die van kleinere SUVs.

De rij eigenschappen verschillen daarom ook sterk van die van Skoda's andere grote auto: de Superb. Wie vindt dat de Superb te zacht geveerd is en te indirect reageert op commando's van de bestuurder, zal zich

prettiger voelen bij de Kodiaq.



Wanneer wordt gekozen voor de Kodiaq met variabele demping, is het weggedrag in de neutrale stand grofweg gelijk aan dat van het standaard onderstel. In de comfort-modus is de Kodiaq goedmoediger, terwijl de sport-stand de auto onmiskenbaar scherper maakt.

Off-road

Optioneel is de Kodiaq uit te rusten met vierwielaandrijving, maar omdat de Kodiaq vooral bedoeld is als ruime en functionele reisauto wordt het daarmee zeker geen onoverwinnelijke terreinwagen. Er zijn dan ook geen off-road technieken zoals een diff-lock of lage gearing beschikbaar.

Wel voorziet Skoda in elektronische systemen die terreinrijden makkelijker maken. Zo worden het onderstel, de reactie op het gaspedaal en de anti-blokkeerfunctie van de remmen aangepast. Ook voorziet Skoda in "Hill Descent Assist", waarmee veilig kan worden afgedaald in het terrein zonder het risico de wielen te blokkeren en de auto onbestuurbaar te maken.



En die naam? De Kodiak (met een "k" op het einde) is een beer die het Kodiak-eiland in Alaska domineert. Met de Kodiaq wil Skoda datzelfde doen in het segment van de grote SUV's. Bovendien geeft het deze nuchtere Skoda toch nog een avontuurlijk tintje.

Conclusie

Skoda deed het eerst met de Superb en herhaalt die truc nu met de Kodiaq. In het hoogste segment van de markt introduceert Skoda geen prestigieus model, maar juist een heel functionele auto.

Steeds biedt Skoda alles wat nodig is, maar geen overdaad. De motoren presteren voldoende en leggen de nadruk op gunstige verbruikscijfers in plaats van verpletterende prestaties. De aankleding is functioneel in plaats van weelderig. De rijeigenschappen zijn prima, maar een gevoel van overmacht blijft uit. En daarmee is ook de Kodiaq een echte Skoda! ■



Specificaties

Skoda Kodiaq 2.0 TDI Style DSG

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	470 x 188 x 166 cm
Wielbasis	279 cm
Gewicht	1.692 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	58 l
Bagageruimte	720/2065 l
Bandenmaat	R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	1968 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	150 pk @ 3500 tpm
Koppel	340 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,1 sec.
Topsnelheid	199 km/u
Verbruik gemiddeld	5 l / 100 km
Verbruik stad	5,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	131 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 43.350,-
Prijs instapmodel	€ 28.990,-