



Das Herzstück des neuen Škoda Kodiaq RS ist der 2-Liter-Vierzylinder-Biturbodieselmotor, der via Lamellenkupplung und elektronisch geregelte Sperrdifferenziale alle vier Räder mit Drehmoment versorgt.

Mit dem SUV auf Dynamik- Kurs

Das Prädikat RS wird bei Škoda zur Zugnummer. Nach dem erfolgreichen Octavia RS folgt nun der Kodiaq RS. Dank kräftigem Dieselmotor und Allradantrieb dürfte der erste RS-SUV der Tschechen in der Schweiz viele Freunde finden. VON STEPHAN HAURI

Octavia RS folgt nun der Kodiaq RS. Tschechen in der Schweiz



ŠKODA



Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
<https://www.nzz.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 104'397
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 54
Fläche: 129'486 mm²

Auftrag: 1071639
Themen-Nr.: 651.032

Referenz: 72057171
Ausschnitt Seite: 2/3

SUV sind in, kräftige Motorisierungen und ein sportliches Outfit ebenfalls. Da müsste der neue Skoda Kodiaq RS eigentlich bestens in den Schweizer Markt passen. Mit der Zusatzbezeichnung RS, die für Rally-Sport steht und bisher ausschliesslich für Limousinen und Coupés verwendet wurde, erinnert Skoda an Rennsporterfolge – beispielsweise mit dem Sportcoupé 130 RS des Jahres 1975, dem Octavia RS des Jahres 2000 als erstem Serienfahrzeug sowie dem Fabia RS, der seit 2003 in mehreren Leistungsstufen auf der Strasse fährt und in der WRC2-Weltmeisterschaft seit 2015 viele Siege eingefahren hat.

Neu im SUV

Mit Ausnahme des Kürzels RS hat der neue Kodiaq RS jedoch mit seinem berühmten Vorläufer der siebziger Jahre kaum mehr etwas gemeinsam. Er wiegt nicht 880, sondern je nach Ausstattung zwischen 1900 und 2000 Kilogramm, bietet Platz für fünf, auf Wunsch sogar für sieben Personen und ist trotz sportlichem Leistungsvermögen vor allem auf komfortables Reisen und lange Lebensdauer ausgelegt.

Ausserlich erkennt man den sportlichsten Kodiaq an den in glänzendem Schwarz gehaltenen Komponenten Kühlergrill, Fensterrahmen, Aussenspiegelgehäuse und Dachreling sowie an den 20-Zoll-Leichtmetallrädern mit neuem

Mit Ausnahme
des Kürzels RS
hat der neue
Kodiaq RS
mit seinem
berühmten Vorläufer
der 1970er Jahre

kaum mehr etwas gemeinsam.

Design. Im Innenraum fallen die mit Leder und Alcantara bezogenen Sportsitze sowie das frei programmierbare Virtual Cockpit auf.

Das Herzstück des ersten RS-SUV ist jedoch der Motor, ein 2-Liter-Vierzylinder-Biturbodiesel, der via Lamellenkupplung sowie elektronisch geregelte Sperrdifferenziale alle vier Räder mit Drehmoment versorgt. Je nach Gripverhältnissen können dabei bis zu 85 Prozent des Drehmoments an ein einzelnes Rad gehen. Bei wenig Leistungsbedarf werden nur die Vorderräder angetrieben, um Treibstoff zu sparen.

Zwei hintereinandergeschaltete, unterschiedlich dimensionierte Turbolader pressen die Frischluft so in die Zylinder, dass über den ganzen Drehzahlbereich stets viel Durchzugskraft zur Verfügung steht. Schon bei weniger als 2000 U./min liefert die DOHC-Maschine imposante 500 Nm, und bereits bei 4000 Touren ist die Höchstleistung von 240 PS erreicht.

Die Zeit für die Beschleunigung auf Tempo 100 beziffert Skoda für den fünf-sitzigen Kodiaq RS mit 6,9 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit mit 221 km/h. Der Siebensitzer benötigt eine Zehntelsekunde mehr und ist um 1 km/h weniger schnell. Dem grundsätzlich durch Selbstzunderprinzip und Turboaufladung etwas problematischen Soundverhalten des Dieselmotors haben die Skoda-Spezialisten elektronisch zu mehr

Attraktivität verholfen: Mit dem Dynamic Sound Boost wurde ein System zur Klangmodulation entwickelt. Dazu berechnet ein spezielles Steuergerät aus vielen Daten des Antriebsstrangs ein Signal. Auf der Basis dieses Signals erzeugt ein Aktor in der Auspuffleitung einen künstlichen Schall, der den Originalsound der Abgasanlage moduliert, um ihn sportlicher wirken zu lassen.

Langstrecke statt Rennpiste

Auf öffentlichen Strassen gefahren, erweist sich das neue RS-Modell als extrem durchzugsstark, so dass Überholvorgänge mit der nötigen Sicherheitsreserve kein Problem darstellen. Wird aber im Alltagsverkehr mit ständig wechselnder Motorlast gefahren, machen sich doch gewisse Grossserien-Kompromisse bemerkbar. Trotz zweistufiger Turboaufladung setzt der 2-Tonnen-Kodiaq Gaspedalbefehle stets leicht verzögert in Vortrieb um.

Wer optimale Sportlichkeit vorzieht, sollte – natürlich im Sport-Modus – die Schaltbefehle via Wippen am Lenkrad erteilen. Neben der Lenkung und dem Ansprechverhalten des Motors wird mit der Fahrmoduswahl auch die Stabilitätsregelung beeinflusst. Für eine entspanntere Fahrweise bieten sich die Dynamikprogramme Eco, Comfort, Normal, Individual und Snow mit entsprechend angepasster Dämpfereinstellung an. Ausserdem ist ein Offroad-Modus verfügbar, auch wenn sich der Kodiaq RS wohl eher selten abseits asphaltierter Strassen sehen lassen wird. Serienmässig integriert ist die adaptive Fahrwerksregelung DCC, die je nach Untergrund und Fahrstil für die bestmögliche Dämpferabstimmung sorgt.

Der Kodiaq RS ist ab Januar zum Basispreis von 56 240 Franken lieferbar. Zusätzlich zu den wichtigsten Assistenzsystemen und der reichhaltigen RS-Ausstattung gibt es im Paket High-Lux für 2550 Franken eine hochwertigere Navigation und weitere Assistenzsysteme. Für die dritte Sitzreihe werden 840 Franken, für das System zum Manövrieren mit Anhänger, dem Trailer Assist, 1040 Franken fällig.



Skoda Kodiaq RS

Hubraum	1968 cm ³
Motorbauart	R4, Biturbodiesel
Antrieb/Getriebe	AWD / D7
Max. Leistung	176 kW / 240 PS
Max. Drehmoment	500 Nm bei 1750–2500 U./min
Länge/Breite/Höhe	4,70 / 1,88 / 1,68 m
Leergewicht	2016 kg
0–100 km/h	6,9 s
Normverbrauch ¹	6,4 l / 100 km
CO ₂ -Emission ¹	167 g/km
Energieklasse	F
Basispreis	56 240 Franken

¹ NEFZ-Wert, vom WLTP-Messwert abgeleitet.