

Bärenstark

Autoflotte-Test | Der Kodiaq ist Škodas erstes großes SUV. Wenig überraschend gefällt er als ausgereifter Allrounder für den Alltagseinsatz.



Während Audi-SUV-Namen mit einem „Q“ beginnen, geht Konzernschwester Škoda den umgekehrten Weg. Tschechische SUVs enden auf diesen Buchstaben. So heißt der Yeti-Nachfolger Karoq, den Anfang aber machte im letzten Herbst der Kodiaq, für dessen Namen eine Braunbärart Pate stand.

Das Testauto | Mit mittelgroßem Diesel und 150 PS, Allradantrieb, Doppelkupplungsgetriebe DSG und der Top-Ausstattung Style ist der Test-Kodiaq ab 32.513 Euro zu haben. Serienmäßig sind dann zum Beispiel LED-Scheinwerfer, Licht- und Regensensor, Multifunktionslenkrad, schlüsselloser Zugang und Start, Zweizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn, Einparkhilfe vorn und hinten, DAB-Radio, Bluetooth oder das Infotainmentsystem Bolero mit Acht-Zoll-Touchscreen. Als Optionen waren unter anderem der adaptive Tempomat, Lenkradheizung, das Businesspaket Columbus (mit Navigation, Verkehrszeichenerkennung, elektrischer Heckklappe oder Gepäcknetz) an Bord, außerdem eine dritte Sitzreihe, der Fernlichtassistent, der Parklenkassistent 3.0 oder der Spurhalte- und Spurwechselassistent.

Karosserie | Die Kodiaq-Linien sind in sich stimmig, insgesamt verkörpert der Tscheche eine unheimliche Präsenz. Er vollbringt das Kunststück, innen wie außen deutlich größer zu wirken, als er tatsächlich ist. Knapp 4,70 Meter misst er in der Länge, geschätzt wird er nicht selten auf fünf Meter. Einer der größten Pluspunkte des Kodiaq ist seine Raumausnutzung: Das Auto bietet Platz en masse, die steilstehenden A-Säulen unterstreichen das großzügige Raumgefühl auch subjektiv. Bei der Rundumsicht stören nur die breiten



Fotos: Rocco Swantusch/Autoflotte

Ausflug in den Wald | Dass sich der Kodiaq viel im Gelände tummeln wird, ist praktisch auszuschließen. Vielmehr eignet er sich als komfortabler und geräumiger Gefährte auch für lange Straßenetappen

D-Säulen. Typisch Škoda sind praktische Alltagshelferlein wie der automatische Kantenschutz für die – hinten sehr langen – Pforten oder der Eiskratzer im Tankdeckel.

Interieur | Die pfiffigen Lösungen setzen sich innen fort: Ab Ambition gibt es Regenschirme in den Vordertüren oder eine LED-Akku-Taschenlampe im bis zu 2.065 Liter großen Kofferraum. Schon im Standardformat passen bis zu 650 Liter unter die Hutablage. Weil unser Test-Kodiaq mit sieben Sitzen (630 bis 748 Euro) vorfuhr, waren es „nur“ 560 Liter bei umgeklappter dritter Reihe. Mit sieben Passagieren passen noch 270 Liter Gepäck hinter die letzte Sitzreihe. Erwachsene hocken dort jedoch mehr, als dass sie sitzen. Ansonsten glänzt der Kodiaq mit tadelloser Bedienerergonomie im sauber verarbeiteten

Details | Stärken & Schwächen

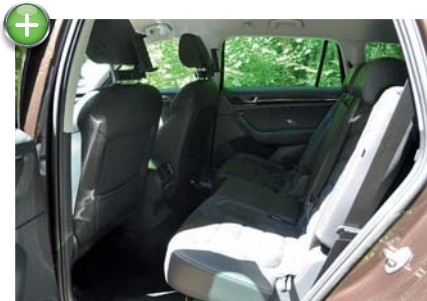
+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Viel Platz ▶ Gut abgestimmtes Fahrwerk ▶ Pfiffige Alltagshelfer 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wenig dynamischer Antrieb ▶ Unharmonische Start-Stopp-Automatik

Cockpit. Was uns auffiel: Bei direkter Sonneneinstrahlung blendet der Touchscreen in der Mittelkonsole den Fahrer manchmal sehr stark.

Antrieb | Wir waren vor allem auf der Autobahn unterwegs. So richtig dynamisch zeigt sich der Motor dort nicht. Schnelles Mitschwimmen im Verkehr ist zwar kein Problem, mangelnde Elastizität bei höheren Umdrehungen schon eher: Wer bei Tempo 150 an Steigungen noch schnell am Vordermann vorbeiziehen will, während hinten schon der nächste Überholer naht, kann nicht wirklich spontan agieren. Beschleunigt man von unten raus, sieht das anders aus, da schiebt der Kodiaq gut nach vorn. Was uns weniger gefiel, waren der – allerdings wirklich nur dann – untenrum etwas raue Motor und die unharmonische Start-Stopp-Automatik. Sie legte nach dem Tritt aufs Gaspedal eine Art Gedenksekunde ein, bevor sie den Diesel wieder anließ. Weiterer Kritikpunkt: Das DSG arbeitet bei niedrigen Drehzahlen



Überzeugt | Markentypisch einfache Bedienung, dazu pfiffige Alltagshelfer im Innenraum



Unendliche Weiten | Ein wesentliches USP des Škoda Kodiaq ist sein großzügiges Raumangebot

Restwerte | DAT-PrognoseŠkoda Kodiaq 2.0 TDI
Style DSGRestwerte vom Listenpreis
(Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach
36 Monaten und15.000 km/Jahr: 49,7 %
25.000 km/Jahr: 46,1 %
40.000 km/Jahr: 40,6 %**Daten und Preise | Škoda Kodiaq 2.0 TDI Style DSG****Grundpreis Testwagen ab 32.513 Euro**
R4/1.968 cm³ | 110 kW/150 PS | 340 Nm/1.750 – 3.000
U/min | DKG (7) | 10,3 s | 195 km/h | 5,7 D | 149 g/km4.697 x 1.882 x 1.591 – 1.676 mm | 270 – 2.005 Liter
Wartung: erste 2 J/30.000 km, dann 1 J/30.000 km
Effizienzklasse: B
Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 17 | 22 | 22
Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

etwas unharmonisch. In den Tankflossen bei uns im Schnitt 7,2 Liter Diesel je 100 Kilometer, wenn wir uns auf der Autobahn an der Richtgeschwindigkeit orientieren.

Fahrpraxis | Wie gesagt, der Kodiaq wirkt riesig. Schön ist, dass er sich aber im Alltag auch im Großstadtgewühl sehr wendig und handlich fährt. Viel Freude bereitet zudem das komfortable, aber nicht schwammige adaptive Fahrwerk (790 Euro), das in Kombination mit dem langen Radstand von fast 2,80 Metern kurze wie lange Unebenheiten

souverän wegbügelt. Die direkte Lenkung unterstreicht diesen positiven Eindruck.

Autoflotte-Tipp | Dynamische Vielfahrer greifen zum Top-Diesel mit 190 PS. Seine Basis ist die mittlere Ausstattung Ambition – immer mit Allradantrieb und DSG steht er ab 31.756 Euro beim Händler. Die Wahl der Vernunft ist aber die getestete 150-PS-Variante, und dann der Fronttriebler mit serienmäßigem DSG. Er steht bereits in der Basis Active in der Preisliste (ab 26.630 Euro). Wir empfehlen jedoch die mittlere Linie Ambition (ab

28.899 Euro), auch weil schon grundlegende Features wie ein Licht- oder Regensensor im spartanisch gepackten Active gar nicht erhältlich sind. Im Ambition gibt es sie dagegen serienmäßig, außerdem zum Beispiel das Multifunktionslenkrad, die Zweizonen-Klimaautomatik, den Tempomaten, Parksensoren hinten oder das DAB-Radio und Bluetooth. Dazu kämen in unseren Kodiaq Ambition

- ▶ das Business-Paket Amundsen mit Navi, Verkehrszeichenerkennung, WLAN-Hotspot oder Gepäcktrennnetz (1.252 Euro)
- ▶ Metalliclack (462 oder 479 Euro)
- ▶ LED-Scheinwerfer (832 Euro)
- ▶ Fernlichtassistent (160 Euro)
- ▶ Sitzheizung vorn (202 Euro)
- ▶ Parksensoren vorn und hinten (261 Euro)
- ▶ Rückfahrkamera (303 Euro)
- ▶ adaptiver Tempomat (ab 269 Euro) sowie
- ▶ die Spurhalte-, Totwinkel- und Ausparkassistenten (731 Euro)

So kämen wir auf einen Gesamtlistenpreis von 33.371 Euro. | *Christian Frederik Merten*

Der SUVan

Autoflotte-Test | Nur noch Van will der neue Renault Scénic nicht mehr sein. Ein Schuss SUV soll nun auch lifestylebewusste Kunden anziehen. Ein Konzept, das teilweise auf Kosten der Funktionalität geht.



Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Kleiner geht nicht | Mit dem neuen Scénic versucht Renault, SUV-Design in das Segment der Kompaktvans zu übertragen. Ein wesentliches Kennzeichen dafür sind die serienmäßigen 20-Zoll-Räder

— Der Renault Scénic ist der Pionier seiner Klasse. Gut, einzelne Exemplare der Gattung Kompaktvan wie der Honda Civic Shuttle oder der Nissan Prairie bevölkerten die euro-

päischen Straßen schon vor seinem Debüt 1996. Der richtige Durchbruch gelang dem Segment aber erst mit dem Mégane Scénic, wie der Franzose zu Beginn noch hieß. In

Zeiten heiß begehrt SUVs hält Renault dem Van die Treue, Scénic Nummer vier ist seit Ende 2016 auf dem Markt. Optisch zollt aber auch er dem SUV-Trend Tribut.

Das Testauto | Unser Test-Scénic fuhr als mittelgroßer 130-PS-Diesel und Sechsgang-Handschaltung in der Topausstattung Bose Edition vor. Startpreis: 25.958 Euro. An Bord sind dann Einparkhilfe vorn und hinten, Navi mit 8,7-Zoll-Touchscreen, elektrisch klappbare Außenspiegel, 20-Zoll-Leichtmetallfelgen, Bluetooth, DAB, Bose-Soundsystem, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, schlüsselloser Zugang und Start oder Nebelscheinwerfer. Außerdem gibt es einen Fernlichtassistenten, den Spurhaltewarner, Licht- und Regensensor sowie die Verkehrszeichenerkennung. Als Extras gönnte Renault unserem Testexemplar unter anderem das Night-Paket mit Voll-LED-Scheinwerfern, Kurvenlicht und Head-up-Display (1.000 Euro), das Safe-Cruising-Paket mit adaptivem Tempomaten, Abstandswarner und aktivem Spurhalteassistenten (664 Euro) oder das Easy-Parking-Paket mit teilautomatischem Parkassistenten, ▶



Fotos: Christian/Fredrik Merrens/Autoflotte

Form versus Funktion | Schickes Design, aber nicht immer logische Menüführung beim Infotainment

360-Grad-Einparkhilfe, Rückfahrkamera und Totwinkelassistent (748 Euro). Prägante Einzeloption war die Zweifarblackierung (honniggelb mit schwarzem Dach; 1.000 Euro).

Karosserie | Klassisches Kastendesign war nie Kennzeichen des Galliers, die aktuelle Generation setzt aber in besonderem Maße auf modischen Style. Das fließend gezeichnete Design gibt sich – besonders in Zweifarblackierung – futuristisch, und mit seinen immer 20 Zoll großen Rädern sucht der Scénic optisch unmittelbare Nähe zu den trendigen SUVs. Das alles sieht chic aus – behindert aber die Sicht nach außen. Gerade beim Blick nach hinten rechts ist man – ohne das Easy-Parking-Paket mit dem Totwinkelwarner – aufgeschmissen. Außerdem fehlt dem Scénic das, was einen Van doch eigentlich ausmacht: Platz. Zwar sitzt man vorn angenehm und komfortabel, Fondpassagiere müssen aber die Beine anziehen. Trotz verschiebbarer Rückbank ist der Knieraum arg begrenzt.

Interieur | Das Außendesign setzt sich innen fort. Das Cockpit ist stylisch bis futuristisch gezeichnet. Typisch für aktuelle Renault ist der – im Testwagen 8,7 Zoll große – vertikal angeordnete Touchscreen. Er sitzt im oberen Teil der aufgesetzten Mittelkonsole, die im Zusammenspiel mit der großen Frontscheibe und den Seitenfenstern in der A-Säule an eine Pilotenkanzel erinnert. Aus unserer Sicht nicht so gut: Die Menüführung



(Keine) Luft nach oben | Hinten bietet der Scénic auch mittelgroßen Passagieren nicht viel Platz

des Infotainment- und Navigationssystems. Erst nach längerer Fahrt stellte sich hier ein Gewöhnungseffekt ein. An anderen Stellen überraschen die Franzosen positiv mit pfiffigen Lösungen: So lässt sich der untere Teil der Mittelkonsole verschieben und das Handschuhfach ist als Schublade ausgelegt.

Antrieb | 130 Diesel-PS reichen im Scénic zweifelsohne auch für zügige Langstreckenfahrten. Das maximale Drehmoment von 320 Newtonmeter liegt bei 1.750 Umdrehungen an, und ab da zieht der Scénic schnurstracks los. Vom Band rollt der mittlere Diesel ausschließlich als Handschalter, die wir jedoch als hakelig und wenig exakt geführt empfanden. Unabhängig davon werkelte der Diesel im Scénic wenig hörbar vor sich hin – mit einer Ausnahme: Bei rund

2.600 Umdrehungen im sechsten Gang und etwa 130 km/h waren deutlich Motorengeräusche vernehmbar. Hier wünschten wir uns quasi einen siebten Gang, um in einen akustisch angenehmeren Drehzahlbereich zu schalten. Nichts zu meckern gab es beim Verbrauch, der trotz einiger schnellerer Autobahnstappen bei glatten sieben Litern lag.

Fahrpraxis | Als Reisewagen eignet sich der Scénic auf jeden Fall. Wer Langstrecken mit ihm absolviert, steigt entspannt aus. Dazu tragen auch die straffen, aber doch komfortablen Sitze bei. Lediglich der Seitenhalt dürfte bei enger Kurvenfahrt ausgeprägter sein. Ebenfalls straff zeigt sich das Fahrwerk. Etwas holprig ist es nur auf kurzen Unebenheiten bei Stadtgeschwindigkeiten, bei höherem Tempo federt es komfortabel ab. Störend fielen uns folgende Dinge ins Auge: Der Scénic nervt bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit mit unüberhörbaren Windgeräuschen, und bei starkem Regen behindern ab etwa demselben Tempo Wasserverwirbelungen außen den Blick in die Seitenspiegel.

Autoflotte-Tipp | Der immer handgeschaltete 130-PS-Diesel ist keine schlechte Wahl für den Scénic. Schaltfaule Fahrer greifen zum Energy dCi 110 oder zum Energy dCi 160. Ausstattungsseitig reicht der Intens ab 24.277 Euro. An Bord sind dann ein DAB-Radio oder ein Infotainmentsystem, im Vergleich zur Bose Edition fehlen das Bose-Soundsystem, das Navigationspaket oder das Relaxpaket mit Massage-Fahrersitz. Letztere würden wir für 664 beziehungsweise 496 Euro dazubestellen, dann bleiben wir immer noch unter dem Bose-Edition-Einstieg. Außerdem hätte unser Scénic

- ▶ das Night-Paket (1.000 Euro)
- ▶ ein Sicherheitstrennnetz (168 Euro)
- ▶ Metallclack (546 Euro) und
- ▶ das Easy-Parking-Paket unter anderem mit Rückfahrkamera und Totwinkelwarner (748 Euro)

So kämen wir auf insgesamt 27.899 Euro. Und wer mehr Platz braucht, wählt für 1.092 Euro die Langversion Grand Scénic. | cfm

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schickes Design ▶ Pfiffige Innenraum-Lösungen ▶ Ruhiger und agiler Motor 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wenig Platz ▶ Hakelige, unpräzise Schaltung ▶ Infotainment mit verbesserungswürdiger Bedienstruktur

Restwerte | DAT-Prognose

Renault Scénic Energy dCi 130 Bose Edition

Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 46,9 %
 25.000 km/Jahr: 42,5 %
 40.000 km/Jahr: 36,1 %



Daten und Preise | R. Scénic En. dCi 130 Bose Edition

Grundpreis Testwagen 25.958 Euro

R4/1.598 cm³ | 96 kW/130 PS | 320 Nm/1.750 U/min
 6-Gang | 11,4 s | 194 km/h | 4,5 D | 116 g/km

4.407 x 1.866 x 1.645 mm | 506 – 1.554 Liter
 Wartung: 1 Jahr/25.000 km; Öl: 2 Jahre/25.000 km
 Effizienzklasse: A
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 17 | 20 | 24
 Garantie: 2 Jahre + 3 Jahre Anschlussgarantie

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer