
Fahrbericht Skoda Kodiaq RS: Wäre weniger mehr gewesen?

Von Michael Kirchberger

Das Kürzel RS steht bei Skoda traditionsgemäß für besonders sportlich ausgelegte und leistungsstarke Modelle. Und nachdem die Tschechen schon vor geraumer Zeit die erfolgsträchtige Klasse der SUV entdeckt haben, rollt nun der Kodiaq mit dem kräftigsten Diesel in der Markenhistorie als RS an den Start. 240 PS liefert der doppelt aufgeladene Zweiliter-Vierzylinder. Damit fährt der Kodiaq, den es mit fünf oder sieben Sitzplätzen gibt, ziemlich weit vorne mit in der Liga der hochmotorisierten SUV. Untypisch ist der Preis des 4,7 Meter langen Allradlers für Skoda-Verhältnisse dennoch. Genau 49 990 Euro verlangt die deutsche Importgesellschaft, allenfalls die nahezu komplette Ausstattung und eine Vielzahl serienmäßiger Assistenten rechtfertigt die Ausgabe.

Von seinen weniger sportiven Brüdern setzt sich der Kodiaq RS durch bewährte Zutaten ab. Mächtige Leichtmetallräder im 20-Zoll-Format, rot lackierte Bremssättel und ein schwarz glänzender Kühlergrill rücken ihn ins rechte Bild, die Radhäuser und Seitenschweller sind mit stoßfesten Kunststoffverkleidungen geschützt und zwei flachgedrückte Auspuffendrohre unter dem Heck zeugen vom Leistungspotenzial des SUV. Auf den beliebten Unterfahrschutz hat Skoda dagegen in der Serienausstattung verzichtet, wohl weil der grundsätzlich allradgetriebene RS einer der eher seltenen Gäste im Gelände sein wird.

Den Innenraum dominieren Leder-Alcantara-Sitze, die guten Seitenhalt bieten und dennoch nicht übermäßig konturiert sind. Das erleichtert das Ein- und Aussteigen. Elektrische Sitzverstellung hilft zusammen mit dem in zwei Ebenen justierbaren Lederlenkrad beim Finden einer korrekten Position am Volant. Das Cockpit ist angenehm aufgeräumt, Gas- und Bremspedal sind mit Edelstahl-Tritten verziert. Dies schafft zusammen mit den großzügigen Tür- und Dachverkleidungen aus Alcantara eine sachliche und doch wohnliche Atmosphäre.

Der Diesel wird per Startknopf zum Leben erweckt. Ein Musterschüler in Sachen Laufruhe ist er nicht, vor allem im Fahrmodus Sport, wenn sein Klang über einen Aktuator rebellischer klingen soll, meldet er sich eher rüpelhaft zu Wort und nervt mit einer unharmonischen Geräuschkulisse. Diese Einstellung strafft auch das Fahrwerk ungebührlich: Um die Kurven marschiert das SUV dann zwar ohne nennenswerte Karosserieneigungen, komfortabel ist das aber nicht und passt außerdem nicht zur hohen Sitzposition. Wir haben uns in der Regel für die Modi Komfort oder Eco entschieden. Beide verleihen dem Kodiaq RS gutes Federungsverhalten, letzterer senkt den durchschnittlichen Treibstoffverbrauch um fast einen Liter. Dennoch liegt der Konsum letztlich bei 8,8 Liter Diesel für 100 Kilometer, das sind 2,4 Liter mehr als der im WLTP-Verbrauch angegebene Wert von 6,4 Liter. Die Abgasreinigung übernimmt ein SCR-Katalysator, 20 Liter der notwendigen Adblue-Lösung sind an Bord.

Bei der Durchzugsstärke gibt sich der Selbstzünder dagegen keine Schwäche. 500 Newtonmeter Drehmoment stellt er schon bei 1750 Umdrehungen pro Minute (U/min) bereit, verwertbare Muskelkraft setzt schon deutlich darunter ein. In Verbindung mit dem serienmäßigen Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen besticht der RS durch seinen spontanen Antritt in nahezu jeder Fahrsituation. Überholvorgänge werden zu wieselflinken Manövern. Auf den Beschleunigungsspuren der Fernstraßen fühlt sich der Kodiaq zu Hause. Wenn es denn sein muss, gelingt der Sprint von 0 auf 100 km/h in eiligen 6,9

Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit von 221 km/h ist ebenfalls zügig zu erreichen, das vorzügliche Fahrwerk vermittelt auch dann noch ein ausgeprägtes Sicherheitsgefühl. Allein der Blick auf die Verbrauchsanzeige verdirbt den Spaß, also runter vom Gas und mit moderatem Tempo dem Ziel entgegen cruisen.

Denn auch dabei bereitet die serienmäßige Progressivlenkung eine Menge Freude. Mit spielerischer Leichtigkeit geht der Kodiaq um die Biegungen, bleibt spurtreu und neutral, erlaubt wirklich entspanntes Fahren. Dass die Bremsen sehr fein dosierbar sind und im Ernstfall äußerst kräftig zupacken, trägt obendrein dazu bei.

Obwohl das große Skoda-SUV besonders in dieser Version überaus fahraktiv ist, bleiben die geschätzten Tugenden der Wagenklasse nicht auf der Strecke. Das Raumangebot vorn und der Platz für die Fondpassagiere ist mehr als großzügig bemessen. Der Ablagemöglichkeiten gibt es für die Passagiere reichlich. Beim Verladen von Gepäck bedarf es ebenso keiner Zurückhaltung. Die elektrisch öffnende Ladeklappe gehört zu den wenigen aufpreispflichtigen Ausstattungen und gibt den Weg zum wenigstens 650 Liter fassenden Kofferraum frei. Das Volumen variiert durch die neigungsverstellbaren Rückenlehnen der Rückbank, wer sie vollständig umklappt steigert das Transportvermögen auf stolze 1960 Liter.

Bei einer anderen Aufgabe spielt der Kodiaq dagegen nicht in der ersten Liga. Obwohl selber fast 1,9 Tonnen schwer hat er im Vergleich zu anderen SUV dieser Klasse eine nur geringe Anhängelast. Nur 2300 Kilogramm darf er bei Steigungen bis zu zwölf Prozent ins Schlepp nehmen, von den 3,5 Tonnen, die als Maximum in dieser Klasse etwa den Rivalen aus Stuttgart oder dem VW Touareg erlaubt werden, ist er weit entfernt. Für die meisten Wasser- oder Pferdesportler genügt das Zugvermögen jedoch und Caravaner sind schon mit deutlich geringeren Gewichten zufrieden.

Zur Serienausstattung des Kodiaq RS gehören nicht nur die adaptiven Dämpfer oder Voll-LED-Scheinwerfer, auch das virtuelle Cockpit und die Skoda-Gimmicks wie Regenschirme in den vorderen Türverkleidungen, Eiskratzer in der Tankklappe oder die Wendematte im Kofferraum sind im Preis inkludiert. Extra bezahlt werden müssen unter anderem die Lenkradheizung (120 Euro), die elektrische Heckklappe (400 Euro), die Rückfahrkamera (360 Euro) oder das Panoramaschiebedach (1095 Euro). Die dritte Sitzreihe würde mit 750 Euro zu Buche schlagen, Metalllack gibt es schon für 350 Euro.

Skodas erstes RS-SUV ist gewiss kein Preishammer, in der Summe seiner Leistungen und dank seines Komfortangebots jedoch keineswegs überteuert. Ob es denn wirklich ein Sport-SUV für die beherzte Art der Fortbewegung sein muss, gehört zu den großen Rätseln unserer Zeit. (ampnet/mk)

Daten Skoda Kodiaq RS

Länge x Breite x Höhe (m): 4,7 x 1,88 x 1,67
Radstand (m): 2,79
Motor: R4-Diesel, 1968 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung
Leistung: 176 kW / 240 PS bei 4000 U/min
Max. Drehmoment: 500 Nm bei 1750/2500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 221 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,9 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,4 Liter
Effizienzklasse: C
CO2-Emissionen: 167 g/km (Euro 6d TEMP)
Testverbrauch: 8,8 l
Leergewicht / Zuladung: min. 1880 kg / max. 616 kg
Kofferraumvolumen: 650–1960 Liter

Max. Anhängelast: 2300 kg
Wendekreis: 11,6 m
Bodenfreiheit: 197 mm
Böschungswinkel: 18 Grad (v.) / 19,9 Grad (h.)
Rampenwinkel: 19,7 Grad
Wattiefe: 60 mm
Bereifung: 235/45 R 20
Luftwiderstandsbeiwert: 0,39
Garantie: 2 Jahre
Wartungsintervalle: 30 000 km oder 12 Monate
Basispreis: 49 990 Euro

Bilder zum Artikel



Skoda Kodiaq RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Skoda Kodiaq RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Skoda Kodiaq RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Skoda Kodiaq RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Skoda Kodiaq RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Skoda Kodiaq RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Skoda Kodiaq RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Skoda Kodiaq RS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
