

Der Rivale aus den eigenen Reihen

Neuvorstellung Skoda bietet mit dem Kodiaq ein gutes und geräumiges SUV – und könnte damit ausgerechnet VW Konkurrenz machen

VON SASCHA GORHAU

Bei Skoda hat die Basisdemokratie Einzug gehalten: Dürften die Händler sich ein Modell schnitzen, es wäre ein SUV oberhalb des vorhandenen aber etwas angestaubten Kompaktmodells Yeti. Diesen Wunsch haben die Verantwortlichen in der Firmenzentrale im böhmischen Mladá Boleslav erhört und nun erfüllt. Das Ergebnis trägt den Namen Kodiaq und liegt mit einer Außenlänge von 4,70 Metern zwischen den VW-Modellen Tiguan und Touareg – Wettbewerb also in der Konzern-Marktenwelt.

Ganz im Gegensatz zu seinem Namensgeber, einem großen Braunbären, ist der Kodiaq aber lammfromm geworden. Das Design enthält zahlreiche Elemente aus dem aktuellen Skoda-Baukasten und ist mit zeitlosen und klaren Linien im positiven Sinne unauffällig. So übersieht man beinahe, wie voluminös der Wagen eigentlich ist. Das Platzangebot im Innenraum ist riesig. Die erste und zweite Sitzreihe offenbart eine üppige Bein- und Kopffreiheit

Datenblatt

Skoda Kodiaq 1.4 4x4 Ambition

- Hubraum 1395 ccm
- Leistung 150 PS bei 5000/min
- Drehm. 250 Nm bei 1500/min
- Länge/B./H. 4,69/1,88/1,67
- Leergewicht/Zul. 1838/757 kg
- Kofferraum 650 l
- Anhängelast gebr. 1800 kg
- 0–100 km/h 9,9 Sek.
- Top-Tempo 197 km/h
- Normverbrauch 6,8 l Super
- CO₂-Ausstoß 154 g/km
- Energieeffizienzklasse C
- Preis ab 32 990 Euro



Solide, schnörkellos, preiswert: der Kodiaq ist ein echter Skoda.

Foto: Skoda

und sogar auf der optional erhältlichen dritten Sitzreihe sind selbst Erwachsene viele Kilometer zumutbar. Das Cockpit ist klar strukturiert und überfordert niemanden mit wenigen Knöpfen, einem großen zentralen Steuerungsbildschirm in der Mitte und einer klaren Struktur samt eleganter Linienführung.

Der Kodiaq nutzt nicht nur den Modulare Querbaukasten (MQB)

aus dem Volkswagen-Konzern, sondern auch dessen Technologie. Assistenzsysteme sind darum in großer Anzahl vorhanden, beispielsweise der neue Rangierassistent für Anhänger, eine Umfeldkamera oder ein Stau-Assistent, der den Wagen bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h steuern kann. Gut: Der Wagen ist stets online und der Fahrer kann auf ihn teils per App zugreifen.

Der Service ist aber nur für ein Jahr gratis, danach fallen für manche Funktionen Zusatzkosten an.

Eine Fahrprofilwahl kostet mindestens 1590 Euro Aufpreis (nur in Kombination mit Navigationssystem) und erlaubt die Modifikation von Motor- und Getriebe-Management, Servolenkung und Klimaanlage. Die Allrader haben zusätzlich einen Snow-Modus. Grundsätzlich

ist die Fahrwerkeinstellung auch ohne den Assistenten gut gelungen und der Wagen fährt zielgenau und komfortabel. Zusammen mit dem sehr leisen Innenraum ist der Kodiaq so ein guter Begleiter auf langen Strecken.

Fünf Motoren zwischen 125 und 190 PS Leistung stehen beim Marktstart zur Verfügung. Wer mehr will, muss auf eine sportliche

RS-Variante warten, die Skoda ziemlich sicher nachliefern wird. Im Fahrtstest zeigte sich der 150-PS-Benziner als kultiviert und ausreichend kräftig, mit deutlich mehr als elf Litern Durchschnittsverbrauch aber auch durstig (Normverbrauch: 6,8 Liter). Der 190-PS-Diesel macht den Kodiaq souveräner. Die Quittung für das Kraftplus kommt spätestens an der Tankstelle: Anstatt der versprochenen 5,7 Liter verbrannte der Kodiaq etwas mehr als acht Liter auf der Testrunde.

Der Einstiegspreis in der Grundausstattung „Active“ liegt bei 25 490 Euro. Knapp 3000 Euro mehr kostet die Linie „Ambition“, das Top-Paket „Style“ noch mal 2000 Euro zusätzlich. Doppelkupplungsgetriebe und Allradantrieb sind für die meisten Motorvarianten erhältlich.

Der Kodiaq ist Skoda hervorragend gelungen und steht für die Merkmale der Marke – günstig, durchdacht und schnörkellos – in Reinform. Zeitgemäß ist er so ganz ohne Hybrid- oder Elektrovariante indes nicht. Im Frühjahr 2017 steht das SUV beim Händler.

Der abgefahrenste Toyota aller Zeiten

Neuvorstellung Das SUV-Coupé C-HR sieht umwerfend aus, offenbart aber Schwächen



Fällt garantiert auf in der Stadt: der Toyota C-HR.

Foto: Toyota

Datenblatt

Toyota C-HR 1.8 Hybrid

- Hubraum 1798 ccm
- Leistung 122 PS bei 5200/min
- Drehmom. 142 Nm bei 3600/min
- Länge/B./H. 4,36/1,76/1,57
- Leergewicht/Zul. 1380 kg
- Kofferraum 377 l
- 0–100 km/h 11,0 Sek.
- Top-Tempo 170 km/h
- Normverbrauch 3,8 l Super
- CO₂-Ausstoß 82 g/km
- Energieeffizienzklasse A+
- Preis ab 27 390 Euro

Unförmig und protzig oder erfrischend und individuell? Abseits jeden Geschmacks: Crossover- und SUV-Coupés haben sich in den vergangenen Jahren am Fahrzeugmarkt etabliert. Europaweit haben vor allem trendige Kompakt-Crossover einen rasant steigenden Anteil am SUV-Markt insgesamt, aktuell etwa 15 Prozent. Nun baut Toyota in dieser Fahrzeugklasse den C-HR, der von Anfang an zum Volumenmodell werden soll.

Das Ergebnis ist ein echter Lifestylewagen geworden. Toyota will so mit seinem drögen Image aufräumen und junge Kunden gewinnen, denen vor allem Design und Image wichtig sind. Für Toyota ist die scharfkantige und polarisierende Optik des C-HR gewagt und geradezu revolutionär. Die hinteren

Türgriffe sind zum Beispiel unter die Dachkante verbannt worden, um die Fahrzeulinie nicht zu stören. Das Dach wirkt zudem aufgesetzt und mündet in einen Heckspoiler. Dieser Wagen ist ein Bekenntnis zum Individualismus – ein wenig gewollt, aber immerhin.

Auch innen geht Toyota neue Wege und verbaut erstmals ein Cockpit, das in bester BMW-Manier zum Fahrer hin orientiert ist. Das Hartplastik im Innenraum ist zudem hochwertigeren Materialien gewichen, teils sogar in edler Hochglanzoptik. Schlecht: Toyota hat vergessen, ein paar praktische Ablageflächen unterzubringen, und schon die Unterbringung eines Smartphones ist kein leichtes Unterfangen. Dessen Integration ins Bordnetz ist übrigens eine echte Enttäuschung. Gerade

die technikaffine Zielgruppe wird wohl kein Verständnis dafür aufbringen, dass Toyota die Standardtechnologien von Google und Apple zur Koppelung mobiler Endgeräte nicht anbietet.

Leider entspricht auch der Fahrspaß nicht dem, was die sportliche Optik verspricht. Das liegt weniger an der wirklich guten Kurvenlage – auch wenn die Anzeige für Querbeschleunigungskräfte im Tachometer ein wenig albern wirkt. Vielmehr hinterlassen die beiden verfügbaren Motoren einen eher müden Eindruck. Es gibt zwei Benziner, eine 1,2-Liter-Turbo-Variante (116 PS) und den bekannten Hybrid aus dem Prius (122 PS).

Beide Aggregate sind im Innenraum deutlich hörbar und das Automatikgetriebe raubt dem C-HR den

letzten Hauch Sportlichkeit. Wenigstens der Sechsgangschalter ist gut gelungen. Die Motoren verbrauchen außerdem viel und konsumierten auf ersten Testfahrten mehr als 35 Prozent Kraftstoff zusätzlich gegenüber dem Durst laut Datenblatt. Dieser Umstand passt nicht zu diesem Hightech-Auto. Denn das ist der C-HR durchaus. Toyota verbaut zahlreiche elektronische Assistenten, die den Wagen sicher und zeitgemäß machen.

Vom 21. Januar 2017 an steht der C-HR zum Grundpreis von 21 990 Euro (1.2 Turbo) beim Händler. Ein Hybrid kostet mindestens 27 390 Euro. Teurere Alternativen sind der Range Rover Evoque oder der Mercedes GLA, in einer ähnlichen Preislage spielen Seat Ateca und Nissan Juke.

Sascha Gorhau



DER NEUE OPEL MOKKA X UND ZAFIRA



Wir leben Autos.

OHNE ANZAHLUNG
NULLKOMMANIX!

CORSA 3-trg.	ADAM	ASTRA 5-trg.	DER NEUE MOKKA X	DER NEUE ZAFIRA
1.2 ecoFLEX, 51 kW (70 PS), Kurzzulassung 10 km, inklusive Klimaanlage, Radio u.v.m.	1.2 ecoFLEX, 51 kW (70 PS), Kurzzulassung 10 km, inklusive Klimaanlage, Radio u.v.m.	1.0 ECOTEC, 77 kW (105 PS), Kurzzulassung 10 km, inklusive Klima, Radio 300 Bluetooth, el. FH, el. ASP, ESP, LED-Tagfahrlicht, ZV mit Funk u.v.m.	1.6 ecoFLEX, 85 kW (115 PS), Kurzzulassung 10 km, inklusive ABS, ESP, Klimaanlage, LED-Tagfahrlicht u.v.m.	1.4 Turbo, 88 kW (120 PS), Kurzzulassung 10 km, inklusive ABS, ESP, LED-Tagfahrlicht, Radio R 4.0 Intellilink, ZV mit Funkfernbedienung u.v.m.
HAUSPREIS ab 9.980,-€	HAUSPREIS ab 11.980,-€	HAUSPREIS ab 15.980,-€	HAUSPREIS ab 16.580,-€	HAUSPREIS ab 17.990,-€
OHNE ANZAHLUNG mtl. ab 1) 89,-€	OHNE ANZAHLUNG mtl. ab 1) 99,-€	OHNE ANZAHLUNG mtl. ab 1) 169,-€	OHNE ANZAHLUNG mtl. ab 1) 199,-€	OHNE ANZAHLUNG mtl. ab 1) 229,-€
1) Effektiver Jahreszins 1,99%, Sollzinssatz gebunden p.a. 1,99%, Laufzeit 36 Monate, Laufleistung 10.000 km/Jahr, zzgl. 849,-€ Fracht. Ein Leasingangebot der Opel Leasing GmbH, Mainzer Straße 190, 65428 Rüsselsheim, für die der Angebotleistende als ungebundener Vertreter tätig ist. 2) Händlergarantie auf die wichtigsten Baugruppen. 3) Drei Inspektionen jeweils gemäß Herstellervorgaben, zzgl. Material und Zusatzarbeiten. Irrtümer und Druckfehler vorbehalten.				

Kraftstoffverbrauch der beworbenen Modelle kombiniert 6,9 - 4,3 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 159 - 99 g/km. Energieeffizienzklassen E - A.

SIGG

Unternehmenssitz:
Augsburg
Robert-Bosch-Str. 5
Tel. (0821) 7479-0

Meitingen-Herbertshofen
Ulrichstraße 17
Tel. (08271) 813260

AAC SIGG GmbH

HAEBERLEN

Unternehmenssitz:
Kempten
Lindauer Str. 107
Tel. (0831) 581290

Füssen
Kemptener Str. 69
Tel. (08362) 91070

Landsberg
Hermann-Köhl-Str. 3
Tel. (08191) 92800

Kaufbeuren
Hüttenstr. 59
Tel. (08341) 97660

Immenstadt
Sonthofener Str. 13
Tel. (08323) 9657-0

opel-haerberlen.de

HAAS

Unternehmenssitz:
Augsburg
Gögginger Str. 17a+b
Tel. (0821) 57052-0

Schwabmünchen
Augsburger Str. 64
Tel. (08232) 2090/99

Königsbrunn
Haunstätter Str. 57
Tel. (08231) 86033

Georg Haas GmbH & Co. KG

opel.haas-automobile.de

amz

Automobilzentrum Memmingen GmbH

Unternehmenssitz:
Memmingen
Europastr. 7
Tel. (08331) 8568-0

Mindelheim
Allgäuer Str. 11
Tel. (08261) 76313-0

opel-memmingen.de