

Škoda Kodiaq Ambition 2.0 TDI DSG 190 LE

# Egyszerre áttörve több határt

FOTÓK: GECSE NOÉMI

Huszonkét évig folyamatosan és fokozatosan építette a Škoda a „modern időköt” hozó palettáját, kezdve a még saját alapokra készített, de már több Volkswagen technológiát használó Feliciával, majd folytatva az Octavián és Fabián át – több fontos megálló (Superb, Roomster) közbeiktatásával – a Yeti, Rapid és Citigo típusokig. Aztán megérkezett a Kodiaq modell, amelyel egyszerre törtek át több határt a csehek.

**E**z hihetetlen – az első gondolat, ami átvillan az ember agyán, amint kitarja a Kodiaq hátsó ajtaját, és az utastérbe pillantva megdöbben a helykinálalon. A Superb végtelen hátsó lábterét juttatja eszünkbe, pedig az új hobbiterepjáró tizenhat és fél centiméterrel rövidebb nála, sőt még a tengelytáv esetében is öt centivel kevesebből kellett kigazdálkodni a fejedelmi helyet. A vezetővel együtt öt személy itt úri kényelemben rohatja a kilométereket – állapítjuk meg. Azért van még valami, amire fontos kitérni.

## Hét személy vagy rengeteg csomag

A Kodiaq ugyanis olyan pluszt ad, amit először nem is vettünk észre a szinte megtölthetetlen, referenciaként már említett Superbéhez képest is sokkal – 95 literrel – nagyobb, 720 literes csomagteret látva: egy harmadik ülésort, kétközeli teljes értékű üléssel. Itt a gyerekek ugyanolyan komfortos körülmények között csöppennek, mint egy sor-

## Létjogosultság egy bővülő piacon

A Kodiaq egyébként egy újabb olyan Škoda típus, amely képes megkérdőjelezni a márkahűséget – már ami a konkurenciát illeti. Ugyanabba érkezett, ahol például a BMW X3, a Mercedes Benz GLC és az Audi Q5 küzd egymással a trófeáért, igaz, a Škoda nem azal irányítja magára a reflektorfényt, hogy prémium presztizsmoddellnek állítja be magát. Alternatívaként viszont több mint megfontolandó. Árban, felszereltségben és „apró figyelmeségeken” tűnik ki, olyan részletekben, mint a tankfedél kinyitásakor „előbukkanó” gyári jégkaparó és az első ajtóban megbújó esernyő – no meg a „miért nincs minden autóban ilyen?” kérdést követelő gumirozott élvédő, amely nyitáskor előbújva, majd csukáskor visszahúzódva garantálja, hogy sem a mi autónkon, sem a mellettünk parkolóén ne sérüljön a fényezés, ha kicsit lendületebben nyitjuk ki az ajtót. Apró, a Škoda eredeti tartozékok opcionális listájáról akár kutyá-



Ismerős formák, új szint. Lehengerlő taggal bővült a szabadidő-autók kategóriája

náltakkal. Nagy, tekintélyes, de nem félelemkeltő – és ez olyan erény, amelynek a forgalomban nagy hasznát vesszük.

## Útviszonyokhoz igazodva

A 4,7 méteres hossz ellenére rendkívül könnyen manőverezhető autót építettek a csehek. A tesztautón a legnagyobb elérhető – tizenkilenc hüvelykes – abroncsok terpeszkedtek, ezeken pedig a SUV-kategória új údvőskéje minden várakozást felülmúlva ragad az úthoz. Már a gumiméret is sejteti, hogy bár hobbiterepjáróval van dolgunk, elsődleges terepe nem a földút – pedig intelligens összkerekhajtás dolgozik azért, hogy minden helyzetből gond nélkül kerüljünk ki.

Szintszabályozás ugyan nincs, van viszont adaptív lengéscsillapítás-szabályozás. Ez a közlekedési helyzetek függvényében módosítja a lengéscsillapítás és a kormányzás karakterisztikáját – észrevétlenül, de profin. Az úttestről ne várjunk sok visszajelzést, a 235/50 R19-es abroncsokra nehezedő közel 1,8 tonnás önsúlyú test irányváltásához szintetikus, könnyen tekergethető kormánykerék dukál. Bár a Kodiaq opcionálisan állandó-összkerekhajtással is megvehető, normál körülmények között ez a kivétel is az első kerekre küldi az erőt. Persze, amint szükség van rá, automatikusan bekapcsolódik a hajtásba a hátsó tengely. Tökéletesre csiszolt rendszer ez.

## Erőtől duzzadó

Míg a belépőmodellhez (Active) 125 lóerős turbós benzínmotor (TSI) jár hatfokozatú kézi váltóval, a tesztautóba a középső felszereltségi szint (Ambition) mellé a legerősebb, 190 lovas, kétliteres, közös

nyomócsöves dízelmotor került, hétfokozatú automatával. A benzínestől sem félténénk senkit, de amit a gázolajos tud, az lehenlerlő. A 400 newtonméternyi nyomatékmaximum már 1750-es motorfordulattól rendelkezésre áll, nem csoda, hogy szűk kilenc másodperc alatt futja a százás sprintet. A duplakuplungos automata etalon, hiába lohólnak a nyomában a riválisok megoldásai, a DSG-t belátható időn belül aligha fogják überelni. Nincs századmásodpercnyi megtorpanás, rántás sem, az optimális fokozat kiválasztását észre sem lehet venni. „Okossága” a fogyasztásban is megmutatkozik: nyolc liter alatti átlagot mértünk. A motor százás – nyugodt körülmények között elért – tempónál 1600-at forog, ennek kétszereséhez pedig a székelyföldi országutakon már vállalhatatlan sebességre van szükség.

## Fel kell fedezni

A vezetőbiztonsági és szórakoztató beállítási lehetőségek hada várja, ezek részletezése külön megtöltene egy újságot. A Kodiaqot fel kell fedezni, elmerülve a hatalmas központi érintőkijelzőn át elérhető végtelen lehetőségekben. A belső hangulatvilágítástól a követési távolság és automata fékezés konfigurálásán át a hat különböző vezetési mód beállítási rengeteg személyre szabható tétel szerepel. Egy biztos: az eléggé behatárolhatatlan Yeti után a Škoda ismét bravúros lépést tett. Erről jut eszünkbe: éppen ma mutatják be Stockholmban a Kodiaq kistestvérét, a Yeti nyugdíjazó Karoq típust.

A tesztautót a csíkszeredai Eco Car Škoda márkaképviselet bocsátotta rendelkezésünkre (Hargita utca 108., ecocar.ro).

PINTI ATTILA



Nincs egyetlen átgondolatlan, elnagyolt részlet sem

ral előttük a „nagyobbak” – noha akkor sem kell aggódni, ha hét felnőt kel útra. Teljes kihasználtság mellett 270 liternyi hely marad a poggyászoknak – a második ülésor síkba döntésével pedig több mint kétezer. Lehet, hogy ezek száraz számoknak tűnnek, de ebben a méretkategóriában az új Škoda úttörő, még a Volkswagen-csoport azonos, moduláris platformjára épülő testvérmódellek – VW Tiguan és Seat Ateca – sem tudnak ilyet.

nak is kérhető speciális biztonsági öv. Bizony, a csehek mindenre odafigyelnek.

## Tekintély félelemkeltés nélkül

A külső szemlélő még a márkajelzés nélkül is pillanatok alatt azonosítani tudja, hogy egy Škodáról van szó, a márkacarculat fő elemeit ugyanis hibátlanul ültették át a testes szabadidő-autóra – pedig többek között az oldallemezek meg egyeznek a Seat Atecan hasz-

Gyári adatok	TDI 4x4 DSG7 (1968 cm <sup>3</sup> )
Teljesítmény	140 kW / 190 LE (3 500–4 000 motorfordulat/percnel)
Forgatónyomaték	400 Nm (1 750–3 250 motorfordulat/percnel)
Gyorsulás (0–100 km/óra)	8,9 mp
Végsebesség	210 km/óra
Fogyasztás (város / városon kívül / vegyes)	6,6 / 5,3 / 5,7 liter
Szén-dioxid-kibocsátás	150 g/km
Sebességváltó	hétfokozatú automata (DSG7)
Hosszúság / Szélesség / Magasság	4 697 / 1 882 / 1 676 mm
Tengelytáv	2 791 mm
Nyomtáv (elől / hátul)	1 586 / 1 576 mm
Csomagtér	720 – 2 065 liter (ötüléses) / 270 – 2 005 liter (hétüléses)
Üzemanyagtartály	60 liter
Abronszméret	235/50 R19
Saját tömeg / Megengedett össztömeg	1 752 / 2 352 kg
Listaár (euró, áfával)	21 222 (Active 1.4 TSI 125 LE) 31 786 (Ambition 2.0 TDI 190 LE) 31 639 (Style 2.0 TSI 180 LE)