



Skoda Kodiaq

Skoda no vende la piel del oso antes de cazarlo

Prueba | Los verdaderos todoterrenos son fuertes, funcionales e invencibles y con el paso del tiempo, se están volviendo cada vez más lujosos. La aventura está siendo sustituida por prestigio, no en vano se denominan actualmente Sports Utility Vehicle (SUV). Skoda, que siempre ha sido sobrio y racional, introduce ahora un SUV grande: el Kodiaq por lo que nos preguntamos: ¿es el Kodiaq un verdadero Skoda?

Muchas veces un SUV grande se compra para cumplir un sueño, porque conducir un coche tan grande da una sensación poderosa. Además un SUV impone respeto a propios y extraños y eso también puede ser una experiencia agradable.

Una sola mirada al Kodiaq es suficiente para ver cómo es de diferente respecto a otros SUV grandes. El diseño no es llamativo ni masculino, sino elegante y sobrio, a la par que presenta un frontal elevado y una parrilla prominente, que dota al Kodiaq de un carácter más duro.



Espacio

Posee un interior cuidado, y todo lo que se espera está presente, pero le falta opulencia… ¡Exactamente como se espera de un Skoda! Y como es costumbre, el Kodiaq ofrece varias astucias que facilitan la vida de cada día, pero que hacen subir el precio. De esta manera encontramos, por ejemplo, una doble guantera, un guardaparaguas en la puerta delantera, protección del perímetro de las puertas y reposacabezas con posición para dormir.



El espacio en la parte delantera es tremendo, no solamente para las cabezas y las piernas, sino también alrededor de los asientos delanteros. Las piernas tienen tanto amplitud en la parte trasera que muchos pasajeros, de por sí, se relajan con las piernas cruzadas.

Es decir, cuando el asiento trasero está en la posición de más amplitud. Dichos asientos traseros corren sobre rieles, de manera que el espacio para las piernas en la tercera fila de asientos que tiene el Kodíaq fluctúa entre nulo hasta justo lo suficiente para adultos pequeños, los cuales tienen que ser flexibles ya que no es fácil llegar a la tercera fila.



Cuando la tercera fila no está en uso, se dobla y desaparece de manera sencilla bajo el piso, es

entonces donde el Kodíaq ofrece un máximo de 2.065 litros de espacio para equipaje. Según Skoda, es el maletero más grande de su segmento, pero es cuestión de cómo lo interpretes, porque el Kodíaq está justamente entre dos segmentos: más grande que el Audi Q5 y BMW X3, pero más pequeño que el Q7 y X5.

Infotainment

Bajo el denominador "Skoda Connect", la marca presenta nuevos sistemas de infotainment, que ofrecen una funcionalidad extra gracias a una conexión con internet. Evidentemente posee funciones de audio, navegación y comunicación y opcionalmente podemos elegir un amplificador y altavoces de la firma Canton, que producen sonido de calidad hifi claro como el agua.

Un detalle divertido: el Kodíaq es tan, pero tan amplio que está disponible opcionalmente un sistema que amplifica los voces del conductor y del copiloto para los pasajeros de las plazas traseras.



Skoda se apoya en el Skoda Apple CarPlay, en el Android Auto y en el ya anticuado MirrorLink para la integración con los teléfonos móviles. Sin teléfono a

bordo, el Kodiaq se conecta a internet y busca precios de combustible, información del tráfico, noticias y pronósticos del tiempo. Es posible, además, obtener proyecciones de Google Earth por encima de los mapas de navegación para facilitar las búsquedas.

Gasolina

Por el momento, está disponible con cinco motores diferentes: dos diésel y tres de gasolina. El motor de gasolina más liviano tiene una cilindrada de 1.4 litros, y considerando el tamaño del Kodiaq, es una opción arriesgada a priori, pero en la práctica la potencia de 150 CV / 250 NM combina perfectamente con el coche: más que suficiente, pero sin exagerar.



El conductor jamás tiene la sensación de conducir el modelo más básico. Solamente en algún momento el motor tiene que trabajar un poco más que un motor promedio, por ejemplo durante aceleraciones en autopista. En un trayecto variado con autopistas, carreteras secundarias y ciudad, el consumo llegó a un admirable 6.7 litros a los 100 kms.

El 2.0 TSI desarrolla 180 CV / 320 Nm, pero en la práctica la diferencia con el anterior motor es una decepción. Evidentemente es más fuerte y acelera mejor en velocidades elevadas con algo más de reservas, pero las diferencias son mínimas. Además, el motor 1.4 sube sus rpm con más facilidad y, por lo tanto, es más vivo.



En la prueba del 2.0 TSI con caja automática y doble tracción, logramos un consumo de 7.6 litros por 100 kms.

Diésel

Se espera que el motor diésel de 2.0 litros sea la variante más vendida. En comparación con el motor a gasolina le falta refinamiento: Esto quiere decir que el 2.0 TDI es más audible y perceptible. La diferencia con los modelos "premium" de otras marcas queda en claro, pero también en la diferencia de precio a favor del Kodiaq.

Con el motor diésel de 150 CV (también existe una variante de 190 CV), hemos recorrido el mismo trayecto que con los dos motores a gasolina, y en este caso el consumo llegó a 5.7 litros a los 100 kms.



Características de conducción

El Kodiaq está disponible con un chasis estándar y un chasis con suspensión variable. Nuevamente, con el chasis estándar el Kodiaq es muy diferente a los competidores caros. La competencia se hace sentir grandiosa, el Kodiaq, apenas grande. Y donde otros SUV grandes reaccionan con cierto atraso a los mandos del conductor, las características de conducción del Kodiaq son más comparables con SUV pequeños.

El Kodiaq está disponible con un chasis estándar y un chasis con suspensión variable. Nuevamente, con el chasis estándar el Kodiaq es muy diferente a sus competidores más caros. La competencia en este

sentido se hace aún más grande y donde otros SUV grandes reaccionan con cierto retraso a los mandos del conductor, las características de conducción del Kodiaq son más comparables con SUV pequeños.

Sus características de conducción son también bastante diferentes al otro Skoda grande: el Superb. Los conductores que encuentran el Superb demasiado suave y flojo, se sentirán más al gusto en el Kodiaq.



Cuando se elige el Kodiaq con suspensión variable, el comportamiento en la posición neutral es comparable al chasis estándar. En modo cómodo el Kodiaq es de carácter más suave y en el modo deportivo se comporta de manera más fluida y agresiva.

Off-road

Opcionalmente, el Kodiaq viene con tracción doble, pero hay que tener en cuenta que se ha desarrollado como un amplio coche para viajes, y no como un todoterreno invencible. No hay tecnologías como caja reductora.

Lo que sí tiene, son sistemas electrónicos que facilitan la conducción en terrenos no asfaltados. El chasis, la reacción del acelerador y la función anti-bloqueo de los frenos, son adaptativos. Skoda también le ha puesto "Hill Descent Assist", para bajar colinas de manera segura sin correr el riesgo que las ruedas bloqueen y el coche se vuelva incontrolable.



¿Y este nombre? El Kodiak (con "k" al final) hace referencia a una especie de oso que domina la isla Kodiak en Alaska. Con el Kodiak, Skoda quiere dominar el segmento de los SUV grandes. Además, le da un toque de aventura al Skoda, siempre tan sobrio.

Conclusión

Skoda ya lo hizo con el Superb y ahora repite este mismo truco con el Kodiak. El truco de introducir un coche en el segmento más exitoso del mercado, pero no es un modelo prestigioso o lujoso, sino un coche muy funcional.

Skoda ofrece todo lo necesario sin opulencia. Los motores empujan lo suficiente pero poniendo el énfasis en el poco consumo en lugar de altas prestaciones. El equipamiento es funcional en lugar de extravagante. Las características de conducción son buenas, pero falta la sensación de superioridad. Por lo tanto el nuevo Kodiak es también ¡un verdadero Skoda!

■



Especificaciones

Skoda Kodiaq 2.0 TDI Style DSG

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	470 x 188 x 166 cms
Batalla	279 cms
Peso	1.692 kg
Remolque	750 kg
Remolque frenado	2.000 kg
Contenido del tanque de combustible	58 l
Maletero	720/2065 l
Dimensiones de los neumáticos	R18

Motor y prestaciones



Cilindradas	1968 cc
Cilindros / valvulas	4/
Potencia	150 cv @ 3500 rpm
Par motor	340 Nm @ 1750 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	10,1 seg.
Velocidad máxima	199 kms/h
Consumo promedio	5 l / 100 kms
Consumo urbano	5,8 l / 100 kms
Consumo extraurbano	4,6 l / 100 kms
Emision CO2	131 grs/km

Precio

Precio	€ 0
Modelo mas barato	€ 22.000