

DEUXIÈME GÉNÉRATION DU SKODA KODIAQ ! ESSAI des 1.5 TSI M-HEV ET PHEV :

écrit par Luc Vandersleyen



La deuxième génération du SKODA KODIAQ a été présentée au **printemps 2024** et nous avons l'occasion de l'essayer pour vous avec le **moteur 1.5 TSI de 150 ch (110 kW)** en **version M-HEV et PHEV**. Le premier reçoit une boîte DSG7 tandis que le second a une boîte DSG6. Bien sûr, nous retrouvons ici, des **techniques** que nous avons déjà pu essayer sur **d'autres véhicules du Groupe Volkswagen, comme le VW Tiguan** essayé en août 2024. Outre le moteur thermique, nous avons, dans la **version M-HEV**, un petit moteur électrique sous la forme d'un **alteredo-démarreur 48 V d'une puissance de 18,4 ch (13,5 kW)** avec un couple de 25 Nm. Bien sûr, pour nos 2 versions, il y a aussi un turbo à géométrie variable. En plus, il y a une désactivation partielle des cylindres lorsqu'on roule à faible charge. Pour le **Skoda Kodiaq PHEV**, nous avons une **batterie de 25,7 kWh** qui alimente un **moteur électrique de 116 ch** et qui est intégré à la boîte de vitesse automatique robotisée à double embrayage et 6 rapports. Elle autorise une **autonomie électrique de plus de 110 km**. Avec **ses 2 moteurs**, nous arrivons à une puissance de **204 ch**. Bien sûr, pour cela et pour pouvoir rouler en électricité avec cette version iV, il faut se raccorder à une borne électrique pour recharger la batterie, que ce soit en AC ou en charge rapide DC. D'autre part, le **réservoir d'essence n'a plus que 45 l** et le volume du **coffre a diminué, lui, de 165 litres**. Un habitacle à 7 places est donc impossible pour cette version PHEV.







PRESENTATION DE NOS SKODA KODIAQ 1.5 TSI M-HEV et PHEV :

Comme le VW Tiguan, ou les autres véhicules du Groupe Volkswagen , – VW Golf ou Passat, Audi, Seat ou Cupra-, équipés de ce moteur 1,5 eTSI de 150 ch ou PHEV 204 ch, nos nouveaux Kodiaq sont construits sur la plateforme MQB Evo avec des suspensions classiques composées de pseudo McPherson à l'avant et d'un essieu multibras à l'arrière. Une suspension pilotée adaptative DCC avec amortisseurs à double valve est disponible en option et nous l'avions sur nos 2 voitures d'essai avec le « Pack Performance ». Du côté de la mécanique, nous disposons du 4 cylindres essence de 1498 cc : 1,5 TSI qui a une puissance de 150 ch (110kW) à 5000 tr/min avec un couple de 250 Nm. Avec son moteur électrique, la version PHEV arrive à 204 ch (150

kW). Bien sûr, pour cela, il faut que la batterie soit pleine. D'emblée, au démarrage, cette version démarre en mode 100% électrique. Pour choisir, le mode « Hybride » nous devons l'activer au démarrage via l'écran tactile. Avec ce mode, les accélérations sont vigoureuses. Du côté du design, pas de révolution, mais de nombreuses petites modifications à commencer par la face avant avec une nouvelle signature lumineuse et de nouvelles ventilations avec une large partie ajourée sous la calandre. Les flancs n'ont pas beaucoup changé à l'exception d'un « pli » de la carrosserie au-dessus des poignées de porte qui a disparu et le dessin du montant D, à l'arrière, a été allégé en utilisant, aussi, en option, des matériaux différents. L'arrière a été complètement rajeuni avec de nouveaux feux et une liaison de diodes lumineuses sur toute la largeur tandis que le bouclier inférieur, noir, est beaucoup plus discret. Si les dimensions de la 1^{ère} génération étaient de L : 4,7 m, l 1,88 m et h : 1,66 m, elles sont, aujourd'hui de L : 4,76 m, l : 1,86 m et H : 1,66 m. Elle est, donc, à peine plus longue de 6 cm. Le Cx, lui, est passé de 0,32 à 0,28, notamment, grâce aux nouvelles lignes des flancs, mais aussi aux volets d'air actifs intégrés au bouclier avant et au spoiler de coffre plus long.





EN ROUTES LIBRES
<https://auto4xdenroueslibres.com>



EN ROUTES LIBRES
<https://auto4xdenroueslibres.com>



Dans l'habitacle, le tableau de bord a été entièrement redessiné. Il partage son système d'infodivertissement avec celui du Skoda Superb avec 2 écrans de 10,4 et 12,9 pouces avec

l'affichage tête haute. Des boutons au bas de la console centrale, avec de petits cadrans ronds servent au contrôle de la température et à celle du chauffage des sièges, mais, aussi, à la ventilation. Les sièges sont parfaitement dessinés et très bien adaptés à la position un peu plus haute de cet SUV. A l'arrière, la banquette, trois places, est spacieuse et confortable avec une place plus que suffisante pour les jambes. En plus, elle est coulissante. La sellerie est en Alcantara – Cuir dans la version M-HEV et Cuir dans la PHEV. Une 3^{ème} rangée de siège est disponible en option pour le M-HEV uniquement. La garde au toit est, ici, 1,5 cm supérieure à celle de la 1^{ère} génération. L'espace pour les bagages est aussi généreux puisque le volume du coffre peut aller de 910 litres à 2105 l sièges arrière rabattus. (745 l et 1940 l. pour le PHEV) Bien sûr en 7 places, ce volume sera réduit à 340 l. Le poids de ce nouveau Kodiaq est de 1661 l. en M-HEV et de 1913 kg en PHEV. La charge maximale étant respectivement de 2360 kg et 2432 kg.



















<https://auto4xenroueslibres.com>







EN ROUES LIBRES
<https://auto4x4enroueslibres.com>



EN ROUES LIBRES
<https://auto4x4enroueslibres.com>

EN ROUTE AVEC NOS SKODA KODIAQ 1.5 TSI M-HEV de 150 ch et PHEV de 204 ch :

Très **confortablement installés** au volant de nos Kodiaq, nous jouissons d'une **excellente visibilité**. Le **combiné d'instrument** est très **clair** et **bien lisible** et nous avons en plus toutes les informations importantes en mode « tête haute ». Le changement de vitesse est à droite à l'arrière du volant, comme sur les véhicules électriques du Groupe VW. Les **différents modes de conduite : Eco, Confort, Sport et Individuel**, sont sélectionnables grâce à un **petit bouton** situé **sous l'écran central**. Où on trouve, aussi les dégivrages du pare-brise et de la lunette arrière. Dès les premiers tours de roues, nous apprécions le confort et le bon silence de fonctionnement. Malgré son gabarit, **en ville**, le Kodiaq est **maniable et assez vif**. Il s'insère très facilement dans le trafic. De plus, grâce à ses excellentes cameras, les **manœuvres de stationnement** sont **très faciles**. La version **M-HEV** a de **bonnes reprises grâce à sa micro-hybridation**, tandis qu'avec la version **PHEV**, nous pouvons **rouler en ville entièrement en électricité**. Avec Le **M-HEV**, sur les petites routes, **on souhaiterait** parfois de pouvoir avoir un peu **plus de puissance**. Cependant, dans la majorité des trajets, cette puissance est suffisante et puis, nous avons le mode « Sport » qui nous permet d'avoir de meilleures performances et une direction plus précise. En plus, l'alterno-démarreur offre un bon compromis, puisque les relances sont bien accompagnées.







En plus, pour notre **confort**, nous apprécions la **suspension DCC** et les **bons sièges**. Sur **autoroutes**, le **bruit du moteur** reste **contenu**, sauf lors de très fortes accélérations. Ici

l'hybridation douce permettra de lisser les reprises, mais elle est beaucoup **plus utile en ville**, vu le poids de notre SUV. En ce qui concerne le **Kodiaq PHEV**, Il faudra avant de démarrer choisir le tout électrique ou le mode hybride. **D'emblée** le véhicule se met **en mode électrique**, mais alors ce véhicule de près de 2 tonnes **ne dispose que de 116 ch**. Cela convient parfaitement pour la ville, mais pour la route, c'est vraiment, un peu juste. Il faudra, à l'arrêt, via l'écran central, passer **en mode hybride**. Alors, avec les 2 moteurs, les **accélérations et les relances** sont **vraiment vigoureuses**. Cependant, il conviendra de **conduire ce Kodiaq PHEV en bon père de famille** et donc d'adopter une **conduite souple**, car les montées en régime ne sont pas agréables, et pour jouir pleinement de cet hybride rechargeable, **on évoluera sur le couple**. De plus, dans ce cas, le **passage entre les deux énergies** est **quasi imperceptible** et la transmission DSG6 fait un excellent travail. Bien sûr, lors de longues distances lorsque la batterie sera à plat, nous n'aurons plus que 150 ch... C'est ce que l'on aura lors de longs parcours sur autoroutes. Bien sûr, avec le seul moteur à combustion, il sera aussi plus bruyant et la consommation d'essence sera très élevée.







LA CONSOMMATION ET LES PRIX DE NOS SKODA KODIAQ 1.5 TSI M-HEV et PHEV :

Au cours de notre semaine d'essai avec notre **Kodiaq 1.5 TSI M-HEV** nous avons consommé **6,8 l/100 km**. Les émissions de CO₂ étant de **151 g/km**. Pour la **version PHEV**, la **consommation** avec le **seul moteur électrique** était de **16,6 kWh/100 km**. En **mode hybride en ville**, nous sommes restés à **0,9 l/100 km et 15,8 kWh/100 km**.

Sur **routes et autoroutes**, nous étions **en hybride**, en moyenne à **4,5 l/100 km** et **batterie vide à 7,5 l/100 km**. Pour la **recharge en AC** sur les **bornes** de la région bruxelloises **de 7,4 kW**, mais qui ne débitaient **seulement 3,8 kW**, il nous a fallu **14,5 h pour une recharge complète**. D'après le constructeur, sur ces bornes de 7,4 kW, on devrait recharger en 4h (recharge complète). Si on dispose de 11kW, il faudra 3h. EN DC sur une borne rapide de 50 kW, il ne faudra que 25 minutes.

Le prix de ces Skoda Kodiaq 1.5 TSI M-HEV et PHEV :

LE SKODA KODIAQ 1.5 TSI M-HEV 110 kW (150 ch) DSG7 Sportline valait : 50.750 Euros

Bien sûr, il y avait quelques options :

- Peinture Moon White : 820,00 E
- Toit ouvrant panoramique : 1.180,00 E
- Pack Assisted Drive Plus : 650,00 E
- Attache-remorque élect. : 865,00 E
- Light & View Plus Pack:+ bande lum. AV 150,00 E
- Pack Performance: DCC: 840,00 E
- Technologie 13" Plus Pack: Nav.Tête h. 470,00 E
- Convenience Plus Pack : Audio CANTON,
- Roue de secours, S. élect. Kessy Ad : 1.315,00 E
- Préparation livraison : 335,00 E

- Pare-brise chauffant (Gratuit)

Total des options : 6.625,00 E

Prix total : SKODA KODIAQ 1.5 TSI M-HEV :57.705,00 E

LE SKODA KODIAQ 1.5 TSI iV 110 kW (150 KW) DSG6 PHEV Corporate valait : 53.670,00 E.

Bien sûr, il y avait quelques options :

- Toit ouvrant panoramique : 1.180,00 E
- Intérieur Suite Cognac : 50,00 E
- Pack acoustique avec Sunset : 475,00 E
- Pack Assisted Drive Plus : 650,00 E
- Pack Simply Clever Family: 575,00 E
- Design Select Suite- Cognac: 1.840,00 E
- Jante alliage 8 x 20 Antracite Aero: 2.270,00 E
- Attache remorque élect. : 825,00 E
- Light & View Plus Pack : 1.520,00 E
- Pack Performance: 840,00 E
- Technologie 13" Plus Pack: 470,00 E
- Pack Hiver Sport II: 385,00 E
- Contribution env. : 10,00 E
- Convenience Plus Pack avec Klima : 3.180,00 E
- Préparation Livraison : 360,00 E

Total pour les options : 14.630,00 E

Notre SKODA KODIAQ 1.5 TSI PHEV valait : 68.300,00 E

LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	1068,40€	1068,40€	2033,83€
Taxe de circulation annuelle	300,96€	300,96€	503,04€

Luc VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen