



Skoda Karoq (seit 2017)

Da macht man nicht viel falsch

Der Skoda Karoq kam 2017 als Nachfolger des Skoda Yeti auf den Markt. Die sehr gute Platzausnutzung spricht für das tschechische SUV. Bei moderaten Außenabmessungen, etwa in der Größe des ersten VW Tiguan, stehen ein großer Kofferraum und genügend Platz auf der Rückbank selbst für große Erwachsene zur Verfügung. Besonders variabel wird der Innenraum mit der optional herausnehmbaren Rückbank (Varioflex). Erfreulich ist zudem die einfache Bedienung des Karoq. Ohne große Eingewöhnung findet sich hier jeder zurecht. Die angenehm gepolsterten Sitze lassen auch längere Strecken nicht zur Tortur werden. Große Schwächen hat der Karoq nicht. Am ehesten stören die etwas trockene Federung und die nur mäßige Geräuschdämmung. Damit kann man aber gut leben, weshalb man mit dem Karoq nicht viel falsch machen kann. Gutes Abschneiden bei den Hauptuntersuchungen und in der ADAC Pannenstatistik sprechen ebenfalls für den Skoda.

Empfehlung: Die Basismotorisierung bildet ein 1.0 TSI Dreizylinder mit nur 81 kW (110 PS) oder 85 kW (115 PS). Der Motor reicht zum Mitschwimmen im Verkehr aus, mehr aber nicht. Soll es ein Benziner sein, empfehlen wir den 1.5 TSI Vierzylinder. Dieser hat deutlich mehr Kraft, sorgt für gute Fahrleistungen und hält sich beim Verbrauch einigermaßen zurück. Der noch stärkere 2.0 TSI mit 140 kW (190 PS) ist immer an DSG und Allradantrieb gekoppelt. Der durstige Antrieb spielt auf dem Gebrauchtwagenmarkt aber kaum eine Rolle. Auch als Deisel gibt es den Karoq in mehreren Varianten. Relativ selten findet sich der 1.6 TDI mit 85 kW (115 PS). Der Basisdiesel reicht abseits von Anhängerfahrten grundsätzlich aus. Später wurde dieser Motor durch einen 2.0 TDI mit der gleichen Leistung ersetzt. Wir empfehlen allerdings die Variante mit 110 kW (150 PS). Der Allrounder aus dem VW-Konzern ist kräftig, sorgt für gute Fahrleistungen, zeigt sich auch mit schweren Anhängern (bis zu 2,1 Tonnen) nicht überfordert und ist häufig als Gebrauchtwagen verfügbar. Vor allem in Verbindung mit DSG und Allradantrieb ergibt sich eine souveräne Motorisierung. Diese stärkste Ausbaustufe des 2.0 TDI mit 140 kW (190 PS) spielt nur eine untergeordnete Rolle.

- ⊕ gefällige Gestaltung, einfache Bedienung, gute Verarbeitung, großer und gut nutzbarer Kofferraum, hohe Zuverlässigkeit
- ⊖ Geräuschdämmung nicht optimal, brummige Motoren, Verbrauch (Diesel und Benziner) könnte niedriger sein

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2025)

Erstzulassungsjahr	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ADAC-Bewertung	-	7,7	5,7	3,7	3,6	3,2

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	7,6	6,8	4,3	3,0	2,0	1,2
	15,2	13,8	13,1	12,3	9,4	6,1
	22,9	20,9	21,9	21,5	16,9	10,9
	30,5	27,9	30,7	30,8	24,3	15,8
	>30,5	>27,9	>30,7	>30,8	>24,3	>15,8

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Der Skoda Karoq erhält in der ADAC Pannenstatistik durchweg die Note 2, was für leicht überdurchschnittliche Zuverlässigkeit spricht. Ein ähnliches Bild ergibt sich im TÜV-Report. Auch hier erreicht der Tscheche leicht überdurchschnittliche gute Werte. Leichte Schwächen hat das Modell im Bereich Achsaufhängungen und bei Federn sowie Dämpfern.
Häufige Bauteilfehler	Schlüssel (2019)
Rückrufe	1/2018: An der Innenseite der A-Säulenverkleidung ist ein Fleece geklebt, welches sich bei Temperaturen unter Null Grad lösen kann. Dieses Fleece dient dazu, dass bei der Aktivierung des Kopfairbags die Verkleidungsteile der A-Säule nicht vollständig abbrechen. Sollte sich das Fleece lösen, könnten bei der Aktivierung des Kopfairbags die abgebrochenen Teile der Verkleidung in den Fahrgastraum eindringen. Als Abhilfe werden die A-Säulenverkleidungen auf der linken und rechten Seite in der Werkstatt ausgetauscht. Die Aktion läuft seit dem Januar 2018 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 30 Minuten. Betroffene Fzg. in Deutschland: 3.340 11/2018: 1,0 TSI mit Handschaltung: Das Signal eines Getriebesensors (Neutralgangsensor) kann unter bestimmten Umständen (vor allem bei Temperaturen unter +5°C) vom Motorsteuergerät falsch ausgewertet werden. Obwohl der Leerlauf eingelegt ist, kann fälschlicherweise vom Neutralgangsensor ein eingelegter Gang an das Motorsteuergerät gemeldet werden. Das Lösen der Kupplung führt normalerweise zum automatischen Lösen der EPB, um einen komfortablen Anfahrvorgang zu ermöglichen. Bei einem falsch ausgewerteten Signal kann es zum ungewollten automatischen Lösen der elektrischen Parkbremse (EPB) kommen, wodurch das Fahrzeug nicht mehr gegen Wegrollen gesichert ist. Es erfolgt eine Aktualisierung der Software für das Bremsen im (ESC)-Steuergerät. Die Aktion startete im November 2018 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Ca. 30 Minuten. Betroffene Fzg. in Deutschland: 1.707 8/2019: Ein fehlerhaftes Bauteil in der Befestigung des Beifahrersitzes kann dazu führen, dass sich die Verletzungsgefahr für die Insassen im Falle eines Unfalls erhöht. Abhilfe: In der Werkstatt wird das Bauteil überprüft und ggf. ausgetauscht. Dauer in der Werkstatt: 0,5 bis 2,0 Std. Betroffene Fzg. in Deutschland: 170 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

11/2017	Markteinführung und Verfügbarkeit bei den Händlern; das Modell startet mit zwei verschiedenen Ottomotoren und drei verschiedenen Dieselmotoren
10/2018	Auf dem Pariser Autosalon wird die neue Ausstattungsvariante Karoq Scout vorgestellt
01/2019	Einführung des 2.0 TSI 4x4 mit 140 kW/190 PS
06/2019	Einführung des 2.0 TDI SCR mit 140 kW/190 PS

01/2020	Das Škoda-Emblem am Heck wird durch den ausgeschriebenen Markennamen ersetzt
10/2020	Der 1.0 TSI Motor wird überarbeitet und erhält eine neue Leistungsstufe mit 81 kW/110 PS
01/2021	Einführung des Modulare Infotainment Baukastens der dritten Generation (MIB 3)
11/2021	Präsentation eines Facelifts für das Modelljahr 2022
04/2023	Der 1.0 TSI Benzinmotor wird eingestellt
03/2024	Die Motorenpalette wird erneut überarbeitet: der 1.5 TSI mit 110 kW/150 PS und Allradantrieb ist nicht mehr erhältlich. Der 1.6 TDI mit 85 kW/115 PS wird eingestellt. Der 2.0 TDI SCR 4x4 mit 140 kW/190 PS wird eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	SUV
Länge/Breite/Höhe [mm]	4382/1841/1603
Breite mit Spiegeln [mm]	2025
Kofferraumvolumen [l]	521
Dachlast [kg]	75

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.0 TSI	1.5 TSI	1.5 TSI DSG	2.0 TSI DSG	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI DSG	2.0 TDI DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	3/999	4/1498	4/1498	4/1984	4/1598	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW/PS]	81/110	110/150	110/150	140/190	85/115	85/115	110/150	140/190
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/2000	250/1500	250/1500	320/1500	250/1500	300/1600	360/1600	400/1900
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	11,1	8,9	9,0	7,0	11,0	10,6	8,7	7,3
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	191	211	210	221	186	193	204	211
Verbrauch Hersteller pro 100 km	5,8 l S (WLTP)	6,1 l S (WLTP)	6,2 l S (WLTP)	7,7 l S (WLTP)	5,6 l D (WLTP)	4,8 l D (WLTP)	5,6 l D (WLTP)	6,6 l D (WLTP)
CO ₂ [g/km]	132 g/km	140 g/km	141 g/km	175 g/km	146 g/km	125 g/km	146 g/km	174 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	-	-	-	F	-	-	-	-
Anhängelast ge- bremst/ungebr. [kg]	1200/670	1500/690	1500/700	1900/750	1500/720	1500/740	2100/750	2100/750
Tankinhalt [l]	50,0	50,0	50,0	55,0	50,0	50,0	55,0	55,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/17/19	12/17/20	12/17/20	12/20/23	13/17/21	13/17/21	13/19/23	14/19/23
Steuer pro Jahr* [Euro]	97	126	129	169	254	252	301	348
Schadstoffklasse	Euro 6d- ISC-FCM (WLTP)	Euro 6d- ISC-FCM (WLTP)	Euro 6d- ISC-FCM (WLTP)	Euro 6d- ISC-FCM (WLTP)	Euro 6d- TEMP (WLTP)	Euro 6d- ISC-FCM (WLTP)	Euro 6d- ISC-FCM (WLTP)	Euro 6d- TEMP- EVAP-ISC (WLTP)

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.0 TSI	1.5 TSI	1.5 TSI DSG	2.0 TSI DSG	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI DSG	2.0 TDI DSG
Wartung 1	530	540	510	710	390	560	660	390
bei km/Monate	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24
Wartung 2	-	-	-	-	310	-	-	410
bei km/Monate	-/-	-/-	-/-	-/-	60000/36	-/-	-/-	60000/36
Wartung 3	-	-	-	-	390	-	-	390
bei km/Monate	-/-	-/-	-/-	-/-	60000/48	-/-	-/-	60000/48
Wartung 4	-	-	-	-	310	-	-	650
bei km/Monate	-/-	-/-	-/-	-/-	120000/ 60	-/-	-/-	120000/ 60
Zahnriemen	630	850	850	-	880	930	930	930
bei km/Monate	210000/0	210000/0	210000/0	-/-	210000/0	210000/0	210000/0	210000/0
Bremsscheiben und -beläge vorne	640	640	640	640	640	640	640	640
Bremsscheiben und -beläge hinten	460	460	460	460	460	460	460	460
Auspuffanlage (nach Kat)	0	0	0	0	0	0	0	0
Kupplung	1390	1370	-	-	1430	1460	-	-
Generator	940	950	950	1020	1140	1140	1140	1140
Anlasser	610	670	670	510	740	690	690	690

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.0 TSI	1.5 TSI	1.5 TSI DSG	2.0 TSI DSG	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI DSG	2.0 TDI DSG
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	111	113	114	140	131	131	148	153
Betriebskosten (Kraftstoff)	148	155	157	189	142	125	142	163
Werkstatt-/ Reifenkosten	88	91	90	117	95	95	106	110
Gesamtkosten pro Monat	348	360	361	447	368	351	395	426
Gesamtkosten pro km [Cent]	27,8	28,8	28,9	35,7	29,4	28,1	31,6	34,1

Garantien

Der Skoda Karoq verfügt seit Beginn des Bauzeitraums über eine zweijährige allgemeine Garantie, eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Zusätzlich besteht eine einjährige, europaweite Mobilitätsgarantie. Diese ist erweiterbar auf lebenslang unter Einhaltung aller Inspektionen.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Der Škoda Karoq erreicht volle fünf Sterne. Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe ausgestattet. Für die vorderen Plätze sind außerdem Seitenairbags verbaut, der Fahrer wird zusätzlich durch einen Knieairbag geschützt. Der Insassenschutz für Erwachsene ist gut, das Verletzungsrisiko ist gering bis sehr gering. Jedoch enttäuscht die Kindersicherheit: Beim 6-Jährigen sind die Belastungen für Oberkörper und Nacken im Frontcrash mittel bis hoch. Es sind ISOFIX-Halter an den äußeren hinteren Sitzplätzen montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Der mittlere Sitz hinten ist für einige gegurtete Kindersitze geeignet, die gegurtete Montage auf dem Beifahrersitz ist unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar, für den Beifahrersitz sind ISOFIX-Anbindungspunkte optional erhältlich. Der Karoq ist mit einem Assistenzpaket mit automatischem Notbremsassistenten serienmäßig ausgestattet.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.