



Skoda Karoq 1.5 TSI ACT Style DSG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Der neue Karoq soll den Skoda Yeti beerben - ihn hat vor allem sein praktischer Innenraum ausgemacht, er war aber weder außen ein Schönling noch besonders komfortabel. Den Karoq hat Skoda nun ansehnlicher designt, was ein wenig auf den Nutzwert im Innenraum geht; mit den optional einzeln verschiebbaren und ausbaubaren hinteren Sitzen sowie praktischen Kofferraumdetails soll das aber wettgemacht werden. Dank der hohen Karosserie gelingt das Ein- und Aussteigen einfach, besonders angenehm sind die großen und komfortablen vorderen Sitze. Auch sonst weiß der Karoq mit netten Dingen wie Klimaautomatik und modernem Infotainment zu gefallen; leider sind beim Top-Navi Columbus alle Hardwaretasten entfallen - wenigstens einen Drehknopf für die Lautstärke wünscht man sich.

Unterwegs mit dem neuen Kompakt-SUV bemerkt man den besseren Komfort im Vergleich zum Vorgänger, Skoda hat hier optimiert, auch wenn noch etwas Luft nach oben bleibt. Die nutzt vielleicht künftig die adaptive Dämpferregelung, die ab 2018 - aber nur für die Allrad-Varianten - verfügbar sein soll. Der neue 1,5-l-TSI-Motor zeigt sich kräftig, läuft aber immer etwas rau und brummig - die gute Dämmung hält es jedoch im erträglichen Rahmen. Das Doppelkupplungsgetriebe schaltet meistens weich und geschliffen, beim Anfahren braucht der Fahrer aber etwas Gefühl am Gas, um nicht gleich die Vorderräder durchgehen zu lassen. Der EcoTest-Verbrauch von 6,9 l Super pro 100 km ist angesichts der Leistung und der Fahrzeugdimensionen noch akzeptabel - immerhin sind die Abgase vergleichsweise sauber. Die getestete Variante mit guter Ausstattung ist für knapp 30.000 Euro zu haben - insgesamt ein faires Angebot. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Nissan Qashqai, Seat Ateca, VW Tiguan.

⊕ variabler Innenraum, gute Verarbeitung, umfangreiche Ausstattung, viele Sicherheitssysteme lieferbar

⊖ etwas brummiger Motor, poltriges Fahrwerk, Top-Navi ohne Drehregler

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 1,9

Zielgruppencheck

Familie 2,6

City 3,2

60+ Senioren 2,8

Langstrecke 2,7

Transport 2,0

Fahrspaß 2,4

Preis/Leistung 2,1

EcoTest ★★★★★

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Skoda wird beim Karoq seinem Qualitätsanspruch durchaus gerecht. Die Karosserie des kompakten SUV ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet und nur ganz hinten offen, wo die zwei Endschalldämpfer der Auspuffanlage untergebracht sind. Die seitlichen Kunststoffplanken decken zwar nur den unteren Bereich ab, sind aber trotzdem von Vorteil, wenn man die Türe öffnet und z.B. einen niedrigen Poller übersehen hat. Im Innenraum geht die sorgfältige

Verarbeitung weiter, alles sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe sowie silberfarbene Kanten und Leisten sowie Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen Eindruck. Betrachtet man die Materialien genauer, fällt dann doch auf, dass die teurere Kunststoffschäumung nur vorn im Innenraum verbaut ist, dort im oberen Bereich des Armaturenbretts, der Mittelkonsole und der Türverkleidungen. Im unteren Bereich ebenso wie hinten ist alles hart und weniger ansprechend ausgelegt.

2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 6,9 l/100 km an, ergibt sich mit dem 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von 725 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 478 kg – das sollte für vier Leute samt Gepäck reichen. Auf dem Dach gibt's serienmäßig eine praktische Reling, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 75 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier

E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,5 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst nur 690 kg). Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Karoq nicht lieferbar.

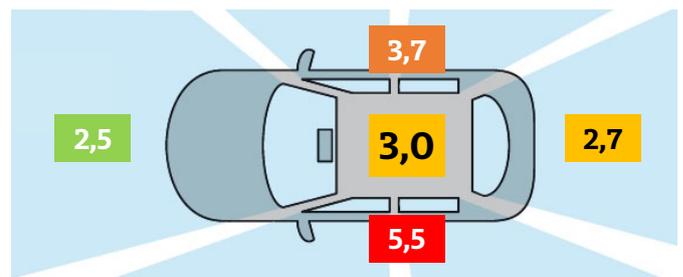
2,5 Licht und Sicht

⊕ Mit seiner Länge von unter 4,40 m ist der Karoq für ein SUV vergleichsweise kompakt, seine Abmessungen lassen sich recht gut abschätzen. Man hat insgesamt eine gute Sicht rundherum aus dem Auto, weil die erhöhte Sitzposition und die nicht zu breiten Dachsäulen die Übersicht erleichtern. Das spiegelt sich auch im Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wieder, die am Ende zufriedenstellend ausfällt.

Mit allerlei Assistenzsystemen soll der Autofahreralltag zusätzlich erleichtert werden. So gibt es beim Style serienmäßig Parksensoren vorne und hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. Optional erhält man überdies eine Rückfahrkamera, die sich bei Nichtgebrauch zwar nicht einklappt und damit bei schlechter Witterung bald verschmutzt, die aber mit einer kleinen Spritzdüse automatisch gereinigt wird. Ebenso in der Aufpreisliste finden sich ein Fernlichtassistent und Voll-LED-Scheinwerfer, die verschiedene Lichtmodi sowie Abbiegelicht über LED-Nebelscheinwerfer bieten. Der Innenspiegel sowie beide Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab.

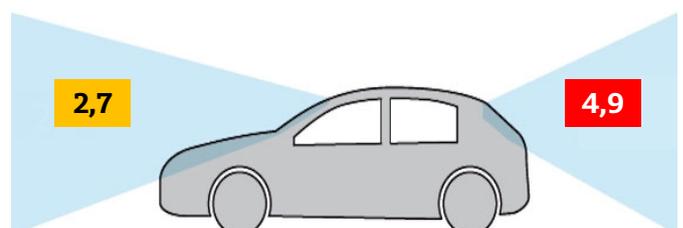
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Allerdings müssen die beiden Außenspiegel ohne asphärische Bereiche auskommen, die Bereiche links und rechts neben/hinter dem Auto sind damit schlechter einsehbar. Immerhin sind die Spiegelflächen vergleichsweise groß.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Karoq bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es ums Ein- und Aussteigen geht. Denn die Sitzflächen befinden sich mit 52 cm über der Straße fast in idealer Höhe, außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt etwas hoch und ist damit der einzige Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt's aber vier Haltegriffe, in manchen Situationen sehr praktisch, jedoch heutzutage keine Selbstverständlichkeit mehr. Die Umfeldbeleuchtung unter den Außenspiegeln und ein schlüsselloses Zugangssystem bringt der Karoq Style serienmäßig mit.

1,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Trotz seiner moderaten Außenmaße bringt der neue Karoq einen großen und gut nutzbaren Gepäckraum mit, unter der Kofferraumabdeckung fasst er 430 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 655 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 750 Liter verstauen, bei ausgebauten Sitzen sind es 1.020 Liter. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.600 Liter Volumen zur Verfügung.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, als Option gibt es dafür auch einen elektrischen Antrieb. Gegen weiteren Aufpreis lässt sich diese Funktion um berührungsloses Öffnen und Schließen ergänzen, indem man einen Fußkick unter das Fahrzeugheck simuliert. Selbst gut 1,90 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr große Menschen sollten aber auf das abstehende Schloss achten, das zwar mit Kunststoff ummantelt ist, damit schmerzhaften Kontakt jedoch nicht verhindern kann. Die Ladekante liegt knapp 70 cm über der Straße und damit



Die teilversenkbaren Kopfstützen und nicht allzu breiten Dachsäulen sorgen für eine zufriedenstellende Rundumsicht auch nach hinten.

⊖ Letzteres lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren und besitzt wie die meisten dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz, kann daher mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.



Mit 430 l Volumen bietet der Kofferraum des Karoq reichlich Platz für das Gepäck.

etwas hoch. Der Testwagen ohne doppelten Ladeboden hat innen eine Stufe von 15 cm, über die das Gepäck beim Ausladen gewuchtet werden muss. Insgesamt kann man den Kofferraum aber gut nutzen, auch weil die Gepäckraumabdeckung als Rollo ausgelegt ist, der - befestigt an der Heckklappe - mit nach oben gezogen wird und damit den Zugang nicht beeinträchtigt. Das Ladeabteil wird von zwei Lichtern ausgeleuchtet, wobei das linke als praktische Taschenlampe entnommen werden kann. Die drei Einzelsitze (Option) können separat ausgebaut werden, dann entsteht ein weitgehend ebener Kofferraumboden.

1,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Gegen Aufpreis wird das Sitzsystem Varioflex verbaut, dann besteht die Rückbank aus drei einzeln verschiebbaren und ausbaubaren Sitzen. Der mittlere Sitz ist etwas schmaler ausgeführt; baut man ihn aus, kann man die beiden äußeren Sitze etwas nach innen rutschen und erhält dann auf den beiden Rücksitzen mehr seitliche Bewegungsfreiheit. Insgesamt bekommt man ein sehr flexibles Konzept mit vielen Möglichkeiten, das nicht in allen Details perfekt sein mag, aber aus dem gegebenen Platz möglichst viel herausholt. Geht es um Ablage- und Fixierungsmöglichkeiten im Kofferraum, hat sich Skoda

richtig viele Gedanken gemacht. Seitlich unterhalb der Fensterkante befinden sich Schienen für Haken und für Zubehör-Fixiersysteme. Es gibt je ein Fach unten links und rechts, dessen Seitenwand nach innen jeweils herausnehmbar, so dass beispielsweise das Gepäckraumrollo am Kofferraumboden verstaute werden kann. Oben links auf dem Radlauf befindet sich ein kleines Fach. Vier Verzurrösen in Bodennähe sind für ein Bodennetz verfügbar. Optional lässt sich die Lehne des Beifahrersitzes umklappen. Es gibt insgesamt viele Möglichkeiten, die oft simpel erscheinen, aber effektiv sind.

2,2 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Skoda bemüht sich zwar um etwas eigenständiges Design im Innenraum, wenn es um die Bedienbarkeit geht, kann der Karoq seine Verwandtschaft zu den zahlreichen Modellen des VW-Konzerns aber nicht leugnen. Was ihm durchaus zum Vorteil gereicht, denn einerseits macht man sich im Konzern offensichtlich viele Gedanken um einfache Bedienung und andererseits, beherrscht man einen, kann man sie alle bedienen. Kleine Aufmerksamkeiten wie die Erinnerung beim Ausschalten des Motors, das Mobiltelefon nicht zu vergessen beherrscht auch das Skoda-SUV. Die optionale Ambiente-Beleuchtung bietet zehn verschiedene Farben, die Hintergründe der Displays werden dazu farblich angepasst - eine stimmige Idee. Die gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Platzierung der Knöpfe und Schalter,

ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (einzige Ausnahme: Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Die klassischen analogen Instrumente kann man optional durch ein großes TFT-Display ersetzen (voraussichtlich ab 2018), das in seinen Designs viele Anpassungsmöglichkeiten bietet. Analog oder digital, die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional kann zumindest der Fahrersitz elektrisch eingestellt werden und verfügt dann auch über eine Memory-Funktion.

⊖ Keinen Gefallen getan hat sich Skoda mit dem neuen Navigationssystem Columbus. Sämtliche Hardwaretasten und Drehregler wurden verbannt, stattdessen gibt es wenige Sensortasten und eine Gestensteuerung. Letztere kann nur „links oder rechts wischen“ verstehen und funktioniert wenig zuverlässig. Weitere Nachteile: die Ansteuerung der Bereiche erfordert jetzt immer mindestens zwei Bedienschritte (über Menü-Taste), die Lautstärke kann nicht mehr „mit einem Dreh“ geändert/abgeschaltet werden und die Hochglanz-Bildschirmfläche präsentiert jeden Fingerabdruck unübersehbar. Einfacher zu handhaben ist das kleinere Navigationssystem Amundsen, das über Funktionstasten und Drehregler verfügt. Aber Achtung: im Gegensatz zu den VW-Modellen bietet das kleinere Infotainmentsystem kein CD-Laufwerk; wem das wichtig ist, muss zwangsweise zur großen und teuren Ausführung greifen. Es gibt zwar vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten – außerhalb des Lichtkegels der Leselampen bleibt es daher recht finster.



Verarbeitung und Materialanmutung liegen beim Karoq auf hohem Niveau. Grundsätzlich gilt dies auch für die Funktionalität des Fahrerplatzes. Leider kann jedoch das neue Infotainment-System Columbus nicht überzeugen und sollte dringend überarbeitet werden.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig verbaut Skoda im Karoq Style das Radio "Bolero" mit SmartLink+ (SmartGate, MirrorLink, Android Auto, Apple CarPlay), Bluetooth-Freisprecheinrichtung, SD-Kartenslot und Phonebox samt induktiver Ladeschale. Sogar die Sprachsteuerung und der DAB+-Empfang sind dabei. USB- und AUX-Anschluss fahren immer aufpreisfrei mit. Serienmäßig bietet Skoda auch Care Connect, ein automatisches Notrufsystem mit maximal 14 Jahren Laufzeit; kostenfrei dabei sind auch ein Jahr Remote Access, das anschließend eine jährliche Gebühr kostet, wenn man es weiter nutzen möchte. Ein CD-Laufwerk gibt es jedoch nicht, hierfür muss man in das teure

Navigationssystem Columbus investieren, dann erhält man auch gleich ein DVD-Laufwerk. Wählt man das Top-Navi Columbus mit Funktionen wie die Google-Earth-Karte, Verkehrsinfos in Echtzeit sowie einem Festplattenspeicher, dann hat man neben einem integrierten SIM-Kartenleser auch einen WLAN-Hotspot dabei. Wer den an sich schon guten Klang der Lautsprecher noch verbessern will, kann das CANTON-Soundsystem ordern. 12 V Anschlüsse hinten und im Kofferraum sind Serie, gegen Aufpreis erhält man eine 230 V Steckdose sowie weitere USB-Anschlüsse zum Laden für die Rückbank.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Karoq lassen sich soweit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,90 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung. Die Innenbreite liegt im durchschnittlichen

Bereich. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt.

2,6 Raumangebot hinten

Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für knapp 1,90 m große Personen, wobei auch hier reichlich Kopffreiheit zur Verfügung steht. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich, zwei Erwachsene sitzen bequem (wenn sie nicht überdurchschnittlich groß sind), für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten.



Die optionalen Varioflex-Sitze können einzeln in der Länge und Lehnenneigung eingestellt werden.

1,6 Innenraum-Variabilität

⊕ Serienmäßig wird eine geteilt umklappbare Rückbank verbaut. Ordert man das Sitzsystem Varioflex, erhält man die hinteren Plätze in Form von drei einzeln verschieb- und umklappbaren Sitzen. Der schmaler ausgeführte mittlere Sitz kann ausgebaut und die beiden äußeren Plätze ein Stück nach innen versetzt werden, dann hat man fürstlich Ellenbogenfreiheit auf den beiden Einzelplätzen. Überdies ist das Angebot an Ablagen vorbildlich, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Handy findet sicher seinen Platz und wird auch induktiv geladen

(wenn das Mobilgerät dies unterstützt); die Ladeschale ist selbst für 6-Zoll-Geräte groß genug dimensioniert. Die Türfächer fassen vorne 1,5-l-, hinten 1-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist groß, beleuchtet und wird bei Bedarf über die Klimaanlage gekühlt.

2,4 KOMFORT

2,9 Federung

Der Vorgänger des Karoq, der Yeti, war ein steifbeiniger und etwas ungehobelter Geselle, wenn es um den Fahrkomfort ging. Der neue macht es spürbar besser, auch wenn er mit dem Standardfahrwerk vom Ideal noch ein ganzes Stück entfernt ist. Vor allem akustisch fallen Fahrbahnunebenheiten auf, wie schon der Octavia seit dem Facelift neigt auch der Karoq zum Poltern und Wummern im Innenraum (bei welligem Fahrbahnbelag). Innerorts sind kleine Unebenheiten spürbar, aber insgesamt ordentlich gedämpft; ausgeprägte Bodenwellen werden gut geschluckt, nur die Hinterachse wirkt unbeladen etwas hölzern, zum Beispiel beim Überfahren von Tempo-

schwellen. Kanten mag das Fahrwerk weniger, besonders Querkanten kommen recht hart bis zu den Insassen durch. Kopfsteinpflaster wird angemessen geschluckt, verursacht aber deutliches Wummern im Innenraum. Außerorts rückt das Fahrwerkspoltern dann in den Hintergrund und der Karoq zeigt einen ordentlichen Fahrkomfort. Auf der Autobahn ergibt sich ein guter Eindruck und empfiehlt den kompakten Tschechen auch für lange Strecken. Im Jahr 2018 soll eine adaptive Dämpferregelung als Option ins Programm aufgenommen werden - allerdings nur für die Allradvarianten.

2,3 Sitze

⊕ Skoda verbaut im Karoq große Vordersitze mit gutem Seitenhalt. Die Konturen von Sitzflächen und -lehnen sind passend, sie engen nicht ein, bieten aber dennoch den meisten Staturen einen guten Halt. Manuelle 2-Wege-Lordosenstützen gibt es serienmäßig. Für den Fahrersitz kann man eine vollelektrische Einstellung inklusive drei Memory-Speicherplätzen ordern, dann kann sich der Fahrer seine Lordosenstütze auch elektrisch und in vier Richtungen einstellen. In der zweiten Reihe können die

Plätze natürlich mit den vorderen Sitzen nicht mithalten, sie sind eher schmal ausgeführt. Die beiden äußeren bieten aber dennoch eine ordentliche Konturierung, damit ist der Seitenhalt zumindest ausreichend. Der mittlere Sitz ist eher etwas für kürzere Strecken, insbesondere für Erwachsene ist er nicht gerade bequem. Der Kniewinkel auf den hinteren Plätzen geht selbst für Erwachsene in Ordnung (Testwagen mit optionalem Sitzsystem Varioflex).

2,8 Innengeräusch

Skoda hat den Karoq nicht schlecht gedämmt, der Motor macht es den Ingenieuren aber nicht leicht. Aufgrund seines vergleichsweise hohen Einspritzdrucks läuft er akustisch sehr kernig. Im Skoda-SUV verrichtet er seinen Dienst etwas rau und brummig, was aber insgesamt noch akzeptabel ist - nur beim Ausdrehen wird der Vierzylinder

störend laut. Die sonstigen Fahr- und Windgeräusche bleiben im Hintergrund, so dass sich bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 68,1 dB(A) ergibt. Bis etwa 160 km/h kann man sich noch gut Unterhalten, auch Telefongespräche über die Freisprechfunktionen funktionieren mindestens bis Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h gut.

1,8 Klimatisierung

⊕ Die Ausstattungslinie Style bringt serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Beschlag- und Luftgütesensor mit, welche unter anderem die automatische Steuerung der Umluftklappe beeinflussen. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt ("oben", "Mitte"

und "unten") einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Die Sitzheizung ist vorne Serie, hinten hinten kostet sie Aufpreis. Die Lenkradheizung, die Standheizung sowie die Frontscheibenheizung finden sich in der Optionsliste, ebenso getönte Scheiben hinten.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 150 PS TSI Motor mobilisiert den Karoq völlig ausreichend, seine 250 Nm maximale Drehmoment liegen zwischen 1.500 und 3.500 U/min an. Trotz des lang übersetzten Getriebes kann man mit dem Kompakt-SUV flott unterwegs sein und beispielsweise Überholmanöver schnell abschließen, denn die Beschleunigung von 60 auf

100 km/h ist in 5,2 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, nur 1,3 Sekunden werden dafür benötigt. Der Turbomotor ist ein unspektakulärer Geselle, der bei Bedarf gediegen und nachhaltig durchzieht und sich damit als passende Motorsierung für das Auto erweist.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der 1,5-l-Vierzylinder ist ein neuer Motor im Volkswagenkonzern und hält nach und nach in viele Baureihen Einzug. Der Karoq als neue Baureihe bekommt ihn von Anfang an. Der Benziner schickt kaum Vibrationen in den Innenraum weiter, er ist gut entkoppelt. Auch die serienmäßige, nicht deaktivierbare Zylinderabschaltung fällt kaum auf, nur sehr aufmerksame Insassen können das jeweilige Umschalten in einem ganz leichten Rucken spüren und ein leicht verändertes Motorengeräusch im

2-Zylinder-Modus wahrnehmen. Der Motor verursacht in mehreren Drehzahlbereichen ein leichtes Dröhnen, das lastunabhängig auftritt - insgesamt kann man damit im Alltag aber gut leben. Der 1,5-l-TSI baut bei Leistungsabforderung nach nur kurzer Verzögerung Druck auf und zieht dann sehr gleichmäßig und nachdrücklich durch, Leistungsabgabe und Ansprechverhalten sind einwandfrei.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Skoda schickt in der getesteten Variante ein verbessertes Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ins Rennen. Die trocken laufenden Kupplungen verrichten ihre Arbeit angemessen, beim Schalten werden die Gänge gut verschliffen. Nur ab und zu ergibt sich beim Zurückschalten ein leichtes Rucken. Wenn man ungeschickt und hektisch anfährt, kann es deutlich rucken - ein unschönes Verhalten, das zu einer leichten Abwertung führt. Ansonsten klappt beispielsweise das Rangieren gut, weil die Kriechfunktion gefühlvoll einsetzt und nachdrücklich arbeitet. Die Abstufungen der sieben

Gänge passen gut zum Motor, die Drehzahlsprünge fallen moderat aus. Bei 130 km/h liegen im siebten Gang 2.300 1/min an, mit dieser für einen Vierzylinderbenziner recht langen Übersetzung kommt der 1,5-l-TSI jedoch recht gut zurecht, ideal ist die Übersetzung für ruhige und entspannte Fahrweise. Das Schaltschema des Automatikwählhebels hat den üblichen Aufbau und ist daher einfach zu verstehen und zu beherrschen. Die Gangwechsel können auch über Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Neben der elektrischen Handbremse ist die Autoholdfunktion serienmäßig.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Skoda hat seinen Karoq passend abgestimmt, das Kompakt-SUV liegt sicher auf der Straße und bleibt auch in engen Kurven und bei Ausweichmanövern gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, Spurrinnen bringen den Tschechen nicht wirklich aus der Ruhe. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt mehr Aufbaubewegungen sowie Seitenneigung und Nicken, alles bleibt aber im sicheren Bereich. Lupft man in Kurven kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich aber gut

beherrschen lässt. Das Ansprechverhalten des DSG macht es nicht so leicht, bei zügigem Anfahren und gleichzeitigem Abbiegen ein durchdrehendes Vorderrad zu vermeiden - die Traktionskontrolle greift hier etwas spät ein. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Karoq eine gute bis zufriedenstellende Vorstellung ab; er umkurvt die Pylonen sicher, aber mit deutlicher Seitenneigung. Schleuder- oder gar Kipptendenz besteht nicht, das ESP regelt effektiv und feinfühlig. Besonders fahrdynamisch ist das Kompakt-SUV aber nicht.

2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht gut an und bietet eine angenehme Rückmeldung. Lenkbefehle werden gut umgesetzt, die gewünschte Linie lässt sich mit dem Karoq einwandfrei ziehen, ohne nennenswert nachkorrigieren zu müssen. Insgesamt ist die Lenkung zum Fahrzeug passend und unauffällig ausgelegt. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung direkt genug, ohne im Alltag zu nervös zu wirken. Die Lenkkräfte kann man in zwei Stufen variieren (bei Option Fahrprofilauswahl).

2,2 Bremse

⊕ Die Bremsleistung des Karoq ist einwandfrei, nicht selbstverständlich in dieser Fahrzeugklasse. Von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt er durchschnittlich 34,3 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht insgesamt gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,8 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der Sicherheit ist der Karoq auf dem neuesten Stand. Skoda verbaut so gut wie alles, was man in dieser Klasse aktuell bekommen kann. Vieles kostet zwar Aufpreis, aber schon der Serienumfang kann sich sehen lassen: ein Notbremsassistent mit Kollisionswarnung samt Personenerkennung ist immer mit an Bord. Er lässt sich gegen Aufpreis um die Funktion ACC (adaptiver Tempomat) erweitern. Das Notbremssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Kauft man zusätzlich das Paket mit Spurhalte- und Spurwechselassistenten, verfügt der Karoq mit Automatik sogar über den Notfallassistenten, der im Ernstfall bei bewusstlosem Fahrer das Auto kontrolliert zum Stehen bringt, und den Stauassistenten, der im Stau unter günstigen Bedingungen dem Vordermann automatisch folgen kann. Der Spurwechselassistent umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radarsensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Optional in Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung.

Serienmäßig dagegen sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Für den Karoq gibt es noch kein Crashtest-Ergebnis. Technisch verwandt ist der Seat Ateca, der konnte mit 93 Prozent der Punkte für die Insassensicherheit ein gutes Ergebnis erzielen; für den Tschechen ist ein vergleichbar gutes Ergebnis zu erwarten, denn er bringt eine umfangreiche Sicherheitsausstattung mit: Front- und Seitenairbags vorne sowie von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags und sogar ein Knieairbag für den Fahrer sind immer mit an Bord. Ebenso gibt es Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer auf allen äußeren

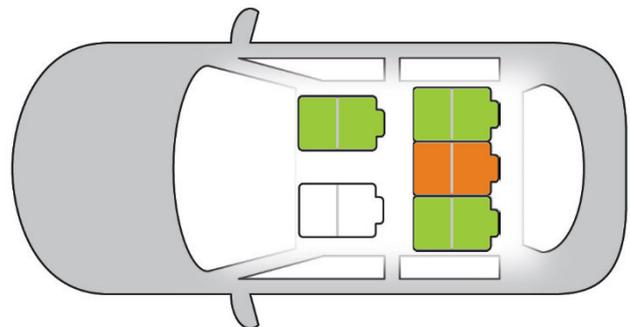
Sitzplätzen. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von fast zwei Meter guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen nur für Menschen bis etwa 1,75 m Größe, das ist etwas wenig. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt.

2,4 Kindersicherheit

Auch für die Kindersicherheit ist noch kein Crashtest-Ergebnis vorhanden. Der Seat Ateca hat in diesem Bereich 84 Prozent erzielt, ist aber nur bedingt vergleichbar, weil er eine klassische Rückbank hat, während der getestete Karoq über drei Einzelsitze verfügt. Da der mittlere Sitz schmaler ausgeführt ist, passen dennoch nur zwei Kindersitze nebeneinander auf die Rücksitze. Eine Isofix-Vorbereitung für den Beifahrersitz erhält man für 50 Euro Aufpreis. Die Airbags auf diesem Platz lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Kindersitze eingebaut werden; je nach Kindersitzausführung ungünstig ist die nicht abziehbare Kopfstütze. Mit den Gurten lassen sich Kindersitze zufriedenstellend befestigen, die Gurtschlösser hinten sind zwar nicht komplett fixiert, aber recht stramm eingespannt, so dass mit etwas geschick auch ein einhändiges Angurten möglich ist. Auf den äußeren beiden Rücksitzen empfiehlt sich der Einbau über die Isofixbefestigungen samt Ankerhaken. Will man man auf den Rücksitzen eine Base samt Stützfuß verbauen, muss der jeweilige Vordersitz nach vorne geschoben werden, weil der Beinraum hinten sonst zu knapp ist -

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5)
 ■ gut (1,6–2,5)
 ■ befriedigend (2,6–3,5)
 ■ ausreichend (3,6–4,5)
 ■ mangelhaft (4,6–5,5)

hinter dem Fahrer ist das kaum möglich, auf dem Beifahrersitz wird es dann eng. Es empfiehlt sich vorher zu testen, welche Konfigurationen je nach Kindersitzmodell möglich sind.

2,9 Fußgängerschutz

Einen ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm gibt es noch nicht, auch beim Fußgängerschutz macht ein Vergleich mit dem verwandten Seat Ateca nur bedingt Sinn, weil sich die beiden vom Design her unterscheiden und dies durchaus einen Einfluss auf die Testergebnisse haben kann. Beim Karoq befinden sich keine harten Bauteile unmittelbar unter der Motorhaube, daher sollte hier ein geringes

Verletzungsrisiko bestehen. Ungünstiger sind voraussichtlich die seitlichen Ränder der Motorhaube, da die Kanten verstärkend wirken, und die unteren Bereich der A-Säulen. Von Vorteil ist der serienmäßige Notbremsassistent mit Personenerkennung, er kann einen Aufprall möglichst schon verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des neuen 1,5-l-TSI beträgt im Karoq mit Automatikgetriebe 6,9 l Super pro 100 km im ADAC EcoTest. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 189 g pro km, die für 20 von 60 möglichen Punkten im EcoTest reicht. Das ist kein besonderer Wert, der Motor zeigt sich beispielsweise in einem Golf oder Octavia deutlich sparsamer. Wobei neben der Karosserie mit höherem Luftwiderstand auch die Automatik den Verbrauch etwas nach oben treibt. Der Motor verfügt über eine Zylinderabschaltung, die im Karoq aber nur selten - hauptsächlich bei ruhigem Dahinrollen innerorts und im Schubbetrieb - zum Einsatz kommt. Der Verbrauch liegt dennoch ein Stück niedriger als beim älteren Motor 1.4 TSI, wobei sich die Vorteile vor allem bei höheren Lasten ergeben, z. B. auf der Autobahn (Reduzierung um etwa 10 bis 20 Prozent). Im EcoTest haben wir innerorts einen Verbrauch von 6,6 l, außerorts von 6,0 l und auf der Autobahn von 8,6 l alle 100 km ermittelt.

1,6 Schadstoffe

⊕ Die größeren Fortschritte zeigen sich beim Schadstoffausstoß; so wurde der CO-Ausstoß bei hoher Last (Autobahn) deutlich reduziert, aber vor allem konnten die Partikelemissionen erheblich verringert werden. Einen Partikelfilter setzt Skoda in dieser Variante noch nicht ein, die Messwerte liegen trotzdem allesamt unter dem Grenzwert. Bei den RDE-Messungen auf der Straße - also

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

im Realbetrieb - konnte der neue 1,5-l-TSI in einem Golf schon zeigen, dass er auch in der Praxis tatsächlich sauber ist. Der Lohn sind 44 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den 20 Punkten für den Schadstoffausstoß ergeben sich 64 Punkte und damit 3 von 5 möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

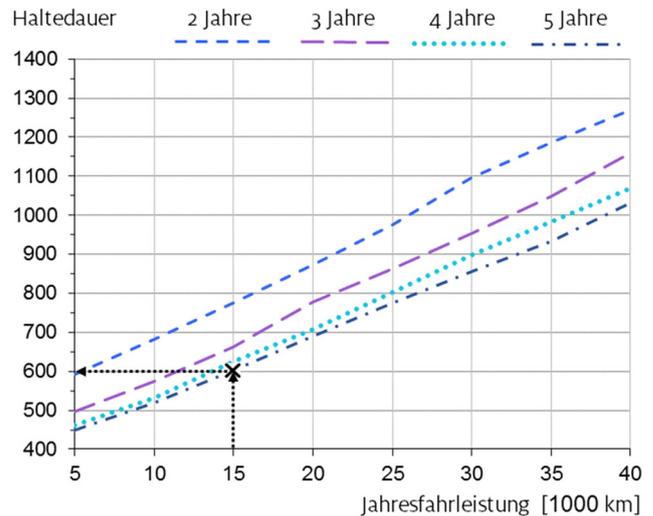
1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Anschaffungspreis für die getestete Variante des Karoq liegt bei knapp 30.000 Euro - nicht wenig Geld, aber die Ausstattung ist beispielsweise mit Klimaautomatik und Komfortzugang schon recht umfangreich. Die Wertstabilität von aktuellen Skoda-Modellen ist gut, somit bleibt der Wertverlust im Rahmen. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist das Kompakt-SUV auf dem neuesten Stand, das sollte sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Teure Werkstattbesuche wie ein Zahnriemenwechsel (Wechselintervall 240.000 km) sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer macht niedrige 86 Euro pro Jahr, ebenso sind die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen günstig (Haftpflicht 15, Teil- und Vollkasko jeweils 19). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahre liegen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 601 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI	1.5 TSI ACT	1.6 TDI SCR	2.0 TDI SCR 4x4
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1.498	4/1.598	4/1.968
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	110 (150)	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2.000	250/1.500	250/1.500	340/1.750
0-100 km/h [s]	10,6	8,4	10,7	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	204	188	196
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1 S	5,4 S	4,5 D	5,0 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	116	122	118	131
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/19	15/19/19	16/20/20	16/20/20
Steuer pro Jahr [Euro]	62	84	198	262
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	548	571	567	625
Preis [Euro]	24.290	26.490	27.190	31.290

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b, geregelt	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km	5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	123 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,46 m ² /0,35
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.382/1.841/1.603 mm
Leergewicht/Zuladung	1.393/536 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	521/1.630 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Kvasiny, Tschechien

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R18 92W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy ³
Wendekreis links/rechts	10,9/10,8 m
EcoTest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/6,0/8,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	161 g/km (WTW* 189 g/km)
Reichweite	725 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.460/478 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	430/1.020/1.600 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	113 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	323 Euro
Monatliche Gesamtkosten	601 Euro		
Steuer pro Jahr	86 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/19		
Basispreis Karoq 1.5 TSI ACT Style DSG	29.890 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.09.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	41.670 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.162 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	ab 2018
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/990 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	990 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/ab 280 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	300 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	350 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	ab 990 Euro° (Paket Business)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	720 Euro° (Paket)
Spurwechselassistent	720 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/1.560 Euro° (Navi)/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 650 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/240 Euro°
Lenkradheizung	120 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	810 Euro°
Metalliclackierung	520 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.095 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	2,0
Verarbeitung	2,0	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	1,8	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,4	Bremse	2,2
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,8
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,4
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Raumangebot vorn	2,4	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	1,6	Umwelt/EcoTest	2,8
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	4,0
Federung	2,9	Schadstoffe	1,6
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	1,8		

Stand: Oktober 2017
 Test und Text: M. Ruhdorfer