



Skoda Karoq 2.0 TDI SCR Style 4x4 DSG

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

Der Erfolg des Karoq kommt nicht von ungefähr, das kompakte SUV bietet viele gute Eigenschaften. Neben der allgemeinen Beliebtheit von SUVs sprechen speziell für den Karoq zunächst mal seine moderaten Außenmaße, die Länge von 4,40 m erleichtert das Parkplatzsuchen. Trotzdem bietet er innen angemessen Platz, selbst vier Erwachsene mit entsprechendem Gepäck kommen gut unter. Optional gibt es die Varioflex-Sitze hinten: Drei separate Sitze lassen sich einzeln verschieben und ihre Lehnenneigung einstellen. Benötigt man den mittleren nicht, kann er ausgebaut und die beiden äußeren Plätze etwas nach innen versetzt werden – dann hat man hinten auch zur Seite fürstlich Bewegungsfreiheit.

Es sind die zahlreichen kleinen, praktischen Details, die Skodas allgemein so sympathisch und erfolgreich machen. Sie verlieren sich nicht in Perfektion, sondern sind simpel und ungemein funktional: z.B. Halteelemente für den Kofferraumboden mit Klettverschlussbefestigung oder die stabilen, versetzbaren Haken an Schienen oben seitlich im Kofferraum. Obwohl Skoda durchaus aufs Geld schauen muss, gestalten sie ihren Karoq dennoch angemessen hochwertig. So ist die Verarbeitung einwandfrei und sorgfältig, überdies sind viele Kunststoffe mit weichem Überzug versehen.

Das komfortabel abgestimmte Fahrwerk passt gut zum unaufgeregten Charakter des Karoq, es kommt kaum der Wunsch nach den optionalen adaptiven Dämpfern auf – außer man möchte die Karosse etwas verbindlicher auf der Straße liegen haben, dann kann der Sport-Modus weiterhelfen.

Dagegen kann der bekannte 150 PS TDI nicht so recht überzeugen. Gut sind sein Ansprechverhalten und seine sehr gleichmäßige Leistungsabgabe. Weniger begeistert seine mäßige Laufkultur. Er ist akustisch zu präsent im Innenraum und überträgt zu deutlich Vibrationen ins Lenkrad – das können viele Konkurrenten besser. Beim Verbrauch punktet er auch nicht, der Ecotest-Durchschnitt von 6,7 l/100 km ist trotz Allrad und Automatik heutzutage zu viel. Wer Allrad nicht unbedingt braucht, sollte darauf verzichten. Leider muss man dann direkt zum Handschalter greifen, weil es das DSG nur noch mit 4x4 gibt. Auch der üppige Aufschlag von fast 3.000 Euro für den Diesel gegenüber einem vergleichbaren Benziner lässt den Interessenten über die Rentabilität grübeln. Wobei der direkte Vergleich nicht mehr so leicht ist, seitdem der 1.5 TSI mit Allrad und DSG aus dem Programm gestrichen wurde. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, KIA Sportage, Nissan Qashqai, Seat Ateca, VW Tiguan.

- ⊕ gute Verarbeitung, umfangreiche Ausstattung, viele Sicherheits- und Assistenzsysteme lieferbar, variabler Innenraum (Option)
- ⊖ großes Navigationssystem ohne Drehregler, brummiger Motor, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,5
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,5

EcoTest ★★☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 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 mit Kunststoffschalen und nur mittig und ganz hinten offen, wo die Auspuffanlage untergebracht ist. 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.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem schnöden Stab offengehalten - das macht die Handhabung umständlich. In dieser Klasse wäre ein Gasdruckdämpfer schon angemessen.

2,8 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,7 l/100 km an, ergibt sich mit dem 55 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 820 km. Der AdBlue-Tank für die Abgasreinigung fasst zwar nur 13 Liter, kann aber bequem über die Öffnung unter der Tankklappe befüllt werden. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei üppigen 592 kg – das reicht locker für vier Leute samt schwerem Gepäck. 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 zu 90 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 2,1 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst die üblichen maximal 750 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.

2,4 Licht und Sicht

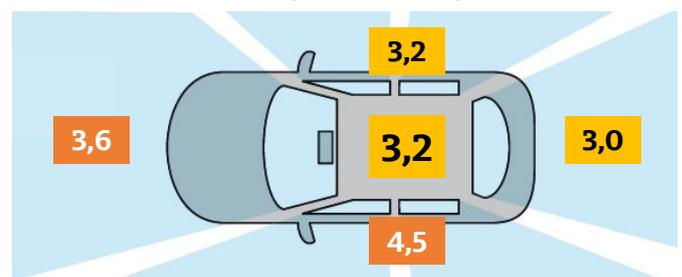
⊕ Mit seiner Länge von unter 4,40 m ist der Karoq für ein SUV vergleichsweise kompakt, seine Abmessungen lassen sich recht gut abschätzen. Man hat insgesamt eine gute Sicht rundherum aus dem Auto, weil die erhöhte Sitzposition und die nicht zu breiten Dachsäulen die Übersicht erleichtern. Das



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

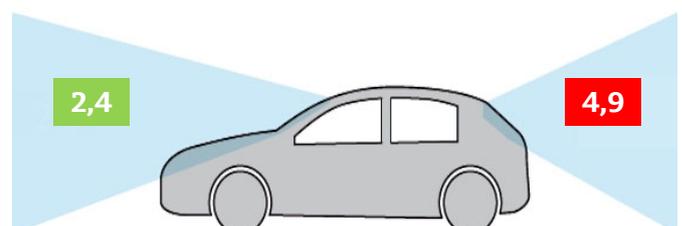
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



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

2,1 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 53 cm über der Straße fast in idealer Höhe (Sitz ganz nach unten gestellt), außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur die Schweller liegen etwas hoch und sind 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.

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Trotz seiner moderaten Außenmaße bietet der Karoq einen angemessen großen Kofferraum; zwar ist er bei der Allradvariante kleiner als bei den Fronttrieblern, aber 360 Liter unter der Kofferraumabdeckung sind ein zufriedenstellendes Maß. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 600 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu neun Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 730 Liter verstauen, bei ausgebauten Sitzen sind es rund 1.000 Liter. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.350 (mit Sitzen) bzw. etwa 1.550 Liter Volumen (ohne Sitze) zur Verfügung.

2,3 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

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.

⊖ 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.

⊖ Letzteres lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren (nur über Werkstatt) und besitzt wie die meisten dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz, da es mit einem Funkverlängerer überlistet werden kann – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless. Ab Mitte 2019 ist wenigstens der Schlüssel so modifiziert, dass er nicht die ganze Zeit zu senden bereit ist: Wird er ein paar Minuten nicht bewegt, deaktiviert die Elektronik im Schlüssel die Sendeeinheit, wodurch ein Reichweitenverlängerer dann nicht mehr funktioniert.



Mit 360 l Volumen bietet der Kofferraum des Allrad-Karoq deutlich weniger Platz für das Gepäck als die frontangetriebene Version (430 l).

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 etwas hoch. Der Testwagen mit Reservenotrad und ohne

doppelten Ladeboden hat innen eine Stufe von 5 cm, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben werden muss. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, auch weil die Gepäckraumabdeckung als Rollo ausgelegt ist, der - befestigt an der Heckklappe - beim Öffnen 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.

1,9 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 ist - ohne Reserverad wäre das Gepäckraumrollo unter dem Kofferraumboden verstaubar. 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, gibt es auch im 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 Getriebewählhebels 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 (im Testwagen vorhanden), das in seinen Designs einige 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 eher leidlich 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



Verarbeitung und Materialanmutung liegen beim Karoq auf hohem Niveau. Grundsätzlich gilt dies auch für die Funktionalität des Fahrerplatzes. Das neue Infotainment-System Columbus hat aber noch Potential für Optimierungen wie einen Drehregler zur Lautstärkeanpassung.

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.

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. Ein USB-Anschluss fährt immer aufpreisfrei mit, der AUX-Anschluss wurde still und heimlich gestrichen. 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.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Karoq lassen sich soweit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst über 2,15 m Körpergröße würde man den Dachhimmel berühren. Die Innenbreite liegt im guten durchschnittlichen

Bereich. Optional kann man ein großes Panorama-Schiebedach ordern. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt.

3,0 Raumangebot hinten

Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für knapp 1,85 m große Personen, wobei auch hier reichlich Kopffreiheit zur Verfügung steht (bis knapp zwei Meter Größe), da die Lehnen der optionalen Sportsitze des Testwagens etwas dicker sind, reduziert sich gegenüber den serienmäßigen Sitzen die Beinfreiheit etwas. 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. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht auch bis über die Rücksitze.



Mit den aufpreispflichtigen Sportsitzen des Testwagens ist das Platzangebot auf den Rücksitzen etwas reduziert.

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; es ist teilweise mit Filz ausgeschlagen, damit Inhalte keine Klappergeräusche verursachen.

2,3 KOMFORT

2,6 Federung

Skoda bietet für diese Variante des Karoq neben dem Standardfahrwerk auch das adaptive Fahrwerk DCC an - im Testwagen ist es nicht verbaut. Das Serienfahrwerk des Tschechen ist tendenziell auf Komfort getrimmt, kann konzeptbedingte Nachteile aber nicht völlig kaschieren. So federt der Karoq bei niedrigen Geschwindigkeiten einigermaßen willig an, wird mit zunehmendem Tempo noch geschmeidiger. Die wenig straffe Auslegung führt zu etwas ausgeprägteren Karosseriebewegungen auf schlechten Straßen mit deutlichen Bodenwellen. Unebenheiten werden gut absorbiert und harte Stöße gewissenhaft herausgefiltert. Innerorts kann der Karoq damit einen

ordentlichen Federungskomfort bieten, auch Einzelhindernisse oder Kopfsteinpflaster stressen die Insassen nicht. Außerorts und auf der Autobahn bietet sich ein insgesamt guter Reisekomfort, der das Kompakt-SUV damit als Langstreckenläufer empfiehlt.

Diese Auslegung ist stimmig für das Fahrzeug, Pseudo-Sportlichkeit wird vermieden und stattdessen auf Komfort gesetzt. Damit lässt sich die Frage aber nicht so leicht beantworten, ob die optionalen adaptiven Dämpfer (DCC) einen weiteren signifikanten Komfortgewinn bringen. Wer es gerne verbindlicher hätte, der hat mit dem Sportmodus des DCC aber die Auswahl.

2,2 Sitze

⊕ Gegen moderaten Aufpreis erhält man im Karoq Sportsitze mit integrierten Kopfstützen. Diese im Testwagen verbaute Variante der Vordersitze bietet dank gut konturierter Sitzflächen und -lehnen einen ausgeprägten Seitenhalt. Auffällig ist auch die gute Schulterunterstützung durch die im oberen Bereich extra breiten Lehnen. Manuell einstellbare Zwei-Wege-Lordosenstützen sind im Style immer Serie. 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).

2,6 Innengeräusch

Skoda hat den Karoq nicht schlecht gedämmt, den Motor hätte man aber noch mehr vom Innenraum abschotten können und sollen. Denn der Diesel ist eigentlich immer etwas zu hören, einerseits drehzahlabhängig, vor allem aber lastabhängig - beim Beschleunigen klingt er recht rau und nicht gerade gefällig. Die sonstigen Fahr- und Windgeräusche bleiben im Hintergrund,

so dass sich bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 67,2 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.

2,0 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 vorn Serie, hinten kostet sie Aufpreis. Die Lenkradheizung, die Standheizung sowie die Frontscheibenheizung finden sich in der Optionsliste, ebenso getönte Scheiben hinten.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der 150 PS-TDI stellt einen guten Kompromiss aus Wirtschaftlichkeit und Kraft dar. Er wird über einen variablen Turbolader auf maximal 340 Nm Drehmoment gebracht. Der Vorteil des "schwächeren" TDIs gegenüber der 190 PS-Variante ist der etwas kleinere Turbolader, der bei niedrigen Drehzahlen besser anspricht und so eine harmonischere Leistungsentfaltung ermöglicht. Obwohl der Turbodiesel auf über 1,6 Tonnen Leergewicht trifft, schlägt er sich wacker im Karoq. Die

Fahrleistungen sind noch gut, wenngleich sportliches Temperament natürlich nicht aufkommt. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 6,1 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, etwas über eine Sekunde wird dafür benötigt. Der Turbodiesel zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als angemessene Motorsierung für das Auto.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Während andere Hersteller große Bemühungen um bessere Laufkultur ihrer Diesel unternommen haben, hat man im Volkswagenkonzern diesen Eindruck nicht. Tendenziell sind gerade die 2 l-TDI mit Umstellung auf Euro 6d-TEMP eher schlechter geworden. Im Karoq gibt der Vierzylinder deutliche Vibrationen unter 1.500 1/min in den Innenraum ab, darüber arbeitet er recht kultiviert, bis jenseits von 3.000 1/min wieder leichte Vibrationen im Lenkrad zu spüren sind; bei hoher

Lastabforderung spürt man immer leichte Vibrationen. Akustisch präsentiert sich der Diesel auch nicht gerade als Charmebolzen - unter 1.500 1/min läuft er brummig, ist zwischen 2.000 und 2.500 1/min recht deutlich zu hören und brummelig, bis er dann beim Ausdrehen über 3.500 1/min richtig laut wird. Einwandfrei und vorbildlich dagegen ist sein Ansprechverhalten und sein sehr gleichmäßiger Durchzug.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Um die Variantenvielfalt etwas einzudämmen, gibt es den allradgetriebenen 150 PS-TDI im Karoq nur noch mit Doppelkupplungsgetriebe. Diese Automatik hat sieben Gänge und wechselt diese meist unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas Zeit zum Sortieren der Gänge. Dank der im Ölbad laufenden Kupplungen funktioniert auch die Kriechfunktion angenehm und gut - Doppelkupplungsgetriebe mit trockener

Kupplung arbeiten hier eher mal recht ruckartig und unharmonisch. Die Gänge lassen sich bei Bedarf auch über die Lenkradwippen oder den Wählhebel durchschalten. Der höchste Gang ist lang übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit rund 2.000 1/min - dank seines angemessenen Drehmoments kommt der TDI damit trotzdem gut zurecht. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet ebenso unauffällig und problemlos wie das Start-Stopp-System.

2,6 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. Dank Allradantrieb ist die Traktion

einwandfrei, die Hinterräder werden bei Bedarf mit entsprechender Kraft vom Motor versorgt. 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.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht gut an, bietet im Normalmodus aber eine eher spärliche Rückmeldung. Besser klappt das im Sportmodus (verfügbar über optionale Fahrprofilwahl), der die Lenkkraftunterstützung und die etwas zu ausgeprägte Leichtgängigkeit zurücknimmt. Lenkbefehle werden gut umgesetzt, die gewünschte Linie lässt sich mit dem Karoq einwandfrei ziehen, im Sport- etwas einfacher als im Normal-Modus - dann muss man auch weniger nachkorrigieren. 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.

3,0 Bremse

⊕ Die Bremsleistung des Karoq ist zufriedenstellend - ein Anhalteweg von durchschnittlich 36,6 m aus 100 km/h bis zum Stillstand ist aber nichts besonderes mehr (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht aber insgesamt gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,8 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der Sicherheit ist der Karoq auf dem neuesten Stand. Skoda verbaut so gut wie alles, was man in dieser Klasse - abgesehen von der sehr teuren Premiumkonkurrenz - 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 Radar-Sensoren 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	Option
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Karoq 93 Prozent der möglichen Punkte (Test 11/2017). Der Tscheche ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus zählt ein Knieairbag für den Fahrer zur Standardausstattung. Gegen Aufpreis ist der Karoq mit einem proaktiven Insassenschutzsystem und hinteren Seitenairbags samt Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer ausgestattet. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z. B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und - falls vorhanden - das Schiebedach

2,3 Kindersicherheit

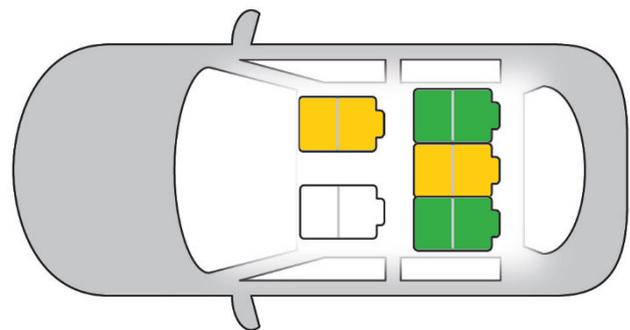
⊕ Für die Kindersicherheit hat der Karoq 79 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt. Mit dem optionalen Sitzsystem Varioflex gibt es hinten zwar drei Einzelsitze - da der mittlere Sitz aber schmaler ausgeführt ist, passen dennoch nur zwei Kindersitze nebeneinander auf 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 integrierte Kopfstütze der optionalen Sportsitze. 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 Isofix-befestigungen samt Ankerhaken. Will man man auf den Rücksitzen eine Base samt Stützfuß verbauen, ist der Einstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt, weil

weitgehend geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Die Kopfstützen vorn bieten Personen bis etwa 1,85 m Körpergröße einen guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen nur für Menschen bis etwa 1,75 m Größe, das ist etwas wenig. Der Karoq ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Eine E-Call-Funktion mit automatischem Notruf steht serienmäßig zur Verfügung.

der Beinraum hinten benötigt wird. Es empfiehlt sich vorher zu testen, welche Konfigurationen je nach Kindersitzmodell möglich sind.

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)

2,8 Fußgängerschutz

Der Karoq hat beim Euro NCAP Crashtest im Bereich Fußgängerschutz nur zufriedenstellend abgeschnitten, er konnte 73 Prozent der möglichen Punkte erreichen (Test 11/2017). Die Vorderkante der Front sowie die A-Säulen bergen noch eine erhöhte Verletzungsgefahr bei einer Kollision. Immerhin bringt

er einen Notbremsassistenten mit Fußgänger-Erkennung serienmäßig mit, damit kann ein Zusammenstoß vermieden oder zumindest in seiner Schwere abgemildert werden.

3,5 UMWELT/ECOTEST

4,7 Verbrauch/CO₂

⊖ Obwohl der Karoq von den Außenmaßen nicht so groß ist, bringt er doch einiges an Gewicht auf die Waage - leer und ohne Fahrer sind es 1.640 kg beim Testwagen. So verwundert der üppige Ecotest-Verbrauch des Kompakt-SUV von 6,7 l Diesel

pro 100 km auch nicht. Denn neben dem Gewicht wirken sich auch der Allradantrieb und die Automatik ungünstig auf die Effizienz aus. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 212 g pro km.

Das reicht leider nur für 13 von 60 möglichen Punkte in diesem Bereich. Innerorts verbraucht der Karoq 2.0 TDI 4x4 DSG 6,4 l, außerorts 6,0 l und auf der Autobahn hohe 8,1 l Diesel pro 100 km.

2,2 Schadstoffe

⊕ Dank Euro 6d-TEMP-Einstufung garantiert Skoda, dass die Schadstoffgrenzwerte nicht nur am Prüfstand, sondern auch auf der Straße eingehalten werden. In der Tat schafft der Karoq TDI sehr niedrige Emissionswerte selbst im schwierigen Bereich NO_x - allerdings nicht unter allen Bedingungen. Während in den Innerorts- und Außerortsbereichen alle Emissionen weit unter den Grenzwerten liegen, kann er bei sehr hoher Lastanforderung die strengen Anforderungen des Ecotest nicht mehr erfüllen und verliert damit Punkte. So bleiben am Ende 38 von maximal 50 Punkten im Bereich Schadstoffe übrig. Ein noch gutes Ergebnis, aber heute unter modernen Dieseln nichts berühmtes mehr. Immerhin liegen die Schadstoffwerte auch auf der Straße unter den Prüfstandsgrenzwerten, wie verschiedene Messungen von

2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Für 35.240 Euro steht der Karoq mit dem 150 PS Diesel sowie mit Allrad und Automatik in der höheren Ausstattungslinie Style in der Preisliste. Wenn man bedenkt, von wo Skoda kommt, ein selbstbewusster Preis. Allerdings ist die Serienausstattung sehr umfangreich, vieles Hilfreiche wie die Klimaautomatik, DAB+ Empfang und Parksensoren an Front und Heck sind schon an Bord. Man sollte aber praktische Dinge wie die LED-Scheinwerfer bei der Bestellung nicht vergessen, das erleichtert später einen Wiederverkauf. Aufrüsten lässt sich ein Karoq mit vielen sinnvollen bis netten Extras - da die Aufpreise recht moderat gestaltet sind, geht auch dann der Listenpreis nicht gleich durch die Decke. Der Karoq verfügt über eine variable Service-Intervallanzeige, spätestens nach 30.000 km oder nach zwei Jahren muss er zur Inspektion (mit Ölwechsel). Das senkt besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten. Der Diesel besitzt einen Zahnriemen, der bei 210.000 km gewechselt werden muss. Das Öl des Doppelkupplungsgetriebes wird alle 60.000 km erneuert. Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 340 Euro hoch aus, vor allem seit der Umstellung der Berechnungsgrundlage für die Höhe der Steuer auf WLTP ist das ein erheblicher Anstieg.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

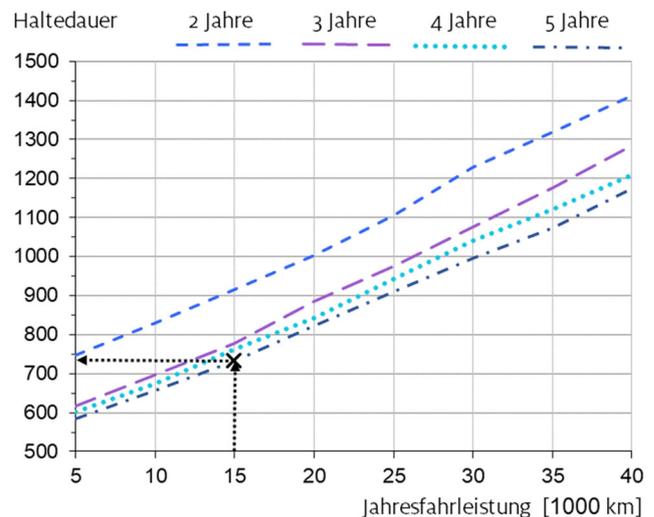
Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

neuen VW-Konzern-Motoren gezeigt haben. Zusammen mit den Punkten aus dem CO₂-Kapitel kommt der Karoq damit nur auf 51 Punkte und rettet sich so noch den dritten von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 733 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Dafür sind die Versicherungsklassen für ein Dieselfahrzeug moderat, die Kosten halten sich damit in Grenzen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI Active	2.0 TSI Sportline 4x4 DSG	1.6 TDI SCR Active	2.0 TDI SCR Ambition	2.0 TDI SCR Style 4x4 DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1984	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	140 (190)	85 (115)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	320/1500	250/1750	340/1750	400/1900
0-100 km/h [s]	10,6	7,3	11,0	9,0	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	210	186	203	211
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,4 S	8,4 S	5,6 D	5,6 D	6,7 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	124	157	118	124	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/19	15/22/19	16/20/20	16/20/20	16/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	120	228	254	294	350
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	544	769	560	659	762
Preis [Euro]	22.490	36.720	25.390	30.040	36.890

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-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	340 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	6,5/5,5 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	170/144 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	225/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.382/1.841/1.607 mm
Leergewicht/Zuladung	1.591/582 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	521/1.630 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	90/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Kvasiny

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R18 95W
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T001
Wendekreis links/rechts	10,9/10,8 m
EcoTest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/6,0/8,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	177 g/km (WTW* 212 g/km)
Reichweite	820 km
Innengeräusch 130 km/h	67,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.640/592 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	360/730/1.350 l

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

Betriebskosten	136 Euro	Werkstattkosten	90 Euro
Fixkosten	123 Euro	Wertverlust	384 Euro
Monatliche Gesamtkosten	733 Euro		
Steuer pro Jahr	340 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/20		
Basispreis Karoq 2.0 TDI SCR Style 4x4 DSG	35.240 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.05.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.960 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.403 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	1.030 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/990 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	990 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	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	1.090 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/440 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	780 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	780 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/1.770 Euro° (Paket)/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 850 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/250 Euro
Lenkradheizung	140 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	830 Euro
Metalllackierung	ab 550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.095 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	2,0
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	2,2
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	1,9	Bremse	3,0
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,8
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	3,0	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	1,6	Umwelt/EcoTest	3,5
Komfort	2,3	Verbrauch/CO2	4,7
Federung	2,6	Schadstoffe	2,2
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,0		

Stand: August 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer