



Skoda Karoq 1.5 TSI Selection DSG

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

Den Karoq hat Skoda schon seit 2017 und damit über sieben Jahre im Angebot. So hat das kompakte SUV inzwischen ein stattliches Alter auf dem Buckel und ein Nachfolger ist noch nicht in Sicht. Im aktuellen Test zeigt der Karoq trotz Basisausstattung jedoch, wie gut er noch immer ist. Viele Details hat Skoda seit Jahren belassen, was sich nun als Vorteil erweist. Insbesondere bei der Bedienung entzückt er geradezu mit vernünftigen Drehreglern und haptischen Tasten. Die sind nicht nur selbsterklärend, sondern auch im Alltag leicht zu steuern.

Skoda hat den Karoq über die Jahre aber auch technisch aktuell gehalten. So gibt es alle aktuellen Assistenten vom Stauassistenten bis zum Parkassistenten samt 360-Grad-Kameras, sogar der recht komplexe Notfallassistent hat es im Paket Fahrerassistenz Plus in das kompakte SUV geschafft.

Der Motor ist zwar technisch auf dem neuesten Stand, muss aber ohne Elektrifizierung beispielsweise durch ein 48-V-Mildhybridsystem auskommen. Das könnte ihn sparsamer machen, denn zumindest an diesem Punkt gibt es noch Verbesserungspotenzial. Und auch eine Nummer kultivierter dürfte der Vierzylinder-Benziner arbeiten. An seiner Leistung dagegen gibt es nichts auszusetzen, 150 PS und maximal 250 Nm Drehmoment sorgen für standesgemäße Fahrwerte.

Schon das Standardfahrwerk liefert ordentlichen Komfort und wird den üblichen Ansprüchen gerecht. Für die gehobenen Erwartungen offeriert Skoda das Optionsfahrwerk mit adaptiven Dämpfern - in dieser Klasse inzwischen selten und daher ein gewichtiges Argument für den Karoq, wenn man auf überdurchschnittlichen Federungskomfort wert legt. Überhaupt ist der Karoq noch immer ein rundes Paket mit vielen Stärken - inzwischen aber auch zu einem stattlichen Preis. Bei über 37.000 Euro gehts für das Testmodell los, mit ein paar Annehmlichkeiten sind die 45.000 Euro schnell überschritten.

Konkurrenten: u.a. BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, KIA Sportage, Nissan Qashqai, Peugeot 3008, Renault Symbioz, Seat Ateca, VW Tiguan.

- ⊕ gute Verarbeitung, viel Platz bei dennoch kompakten Ausmaßen, großer und variabler Kofferraum, flexible Rücksitze erhältlich (Option), viele Ausstattungen (z.B. adaptives Fahrwerk) verfügbar
- ⊖ recht hoher Verbrauch, ab mittleren Drehzahlen brummiger Motor, Matrix-LED-Scheinwerfer mit hohem Aufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,6

Zielgruppencheck

Familie 2,4

Stadtverkehr 3,2

60+ Senioren 2,9

Langstrecke 2,5

Transport 2,2

Fahrspaß 2,7

Preis/Leistung 2,3

Ecotest ★★★★★☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Dem Skoda-typischen Qualitätsanspruch wird auch der Karoq gerecht. Die Karosserie des kompakten SUV ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist in weiten Bereichen mit Kunststoffabdeckungen verkleidet, nur mittig und ganz hinten offen (im Bereich der Auspuffanlage). Die seitlichen Kunststoffplanken an der Karosserie 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.

2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,3 l/100 km an, ergibt sich mit dem 50 l Tank eine theoretische Reichweite von rund 790 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei angemessenen 536 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 1,5 t wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst eher mäßige 700 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. Die Außenmaße sind noch relativ kompakt, 2,03 m Breite (inkl. Außenspiegel) und 4,39 m Länge können auch in Städten gut beherrscht werden - hilfreich ist dabei auch der Wendekreis von 10,9 m.

2,5 Licht und Sicht

⊕ Die Abmessungen des Karoq lassen sich recht gut abschätzen; vorn muss man den Beginn der Motorhaube zwar mehr erraten als dass man ihn sehen kann, aber der Heckabschluss ist recht klar definiert. 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 insgesamt zufriedenstellend ausfällt.

Mit allerlei Assistenzsystemen soll der Autofahreralltag zusätzlich erleichtert werden - serienmäßig gibt es im Selection aber nur wenig. Will man mehr als die hinteren Parksensoren haben, muss man fleißig die Optionsliste durcharbeiten. Dann kann man zusätzlich Parksensoren vorn, einen Parkassistenten, eine Rückfahrkamera (inkl. Waschdüse) oder gleich das volle Programm mit Rundumkameras haben. LED-Frontscheinwerfer und Nebelscheinwerfer sind Serie, gegen Aufpreis erhält man Matrix-LED-Scheinwerfer inklusive Abbiegelicht und adaptivem Fernlichtassistenten. Der Innen-

spiegel sowie der linke Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab.

⊖ Allerdings müssen die beiden Außenspiegel ohne asphärischen Bereich auskommen, die Bereiche links und



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

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 knapp 52 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 bringt der Karoq serienmäßig mit, ein schlüsselloses Zugangssystem kostet in der Selection-Ausstattung Aufpreis, war im Testwagen aber nicht verbaut.

1,8 Kofferraum-Volumen

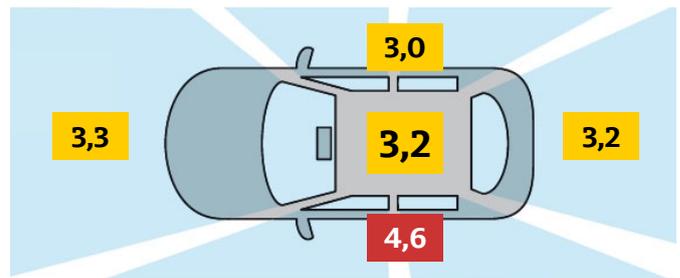
⊕ Die Außenmaße des Karoq sind moderat, trotzdem bringt er einen großen und gut nutzbaren Gepäckraum mit. Unter der Kofferraumabdeckung fasst er 450 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 690 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 880 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.500 Liter Volumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch ein kleines Fach, das rund 25 l fassen kann.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, als Option gibt es dafür auch einen elektrischen Antrieb (nicht im Testwagen). 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 etwa 68 cm über der Straße und damit etwas hoch. Der Testwagen ohne doppelten Ladeboden hat innen

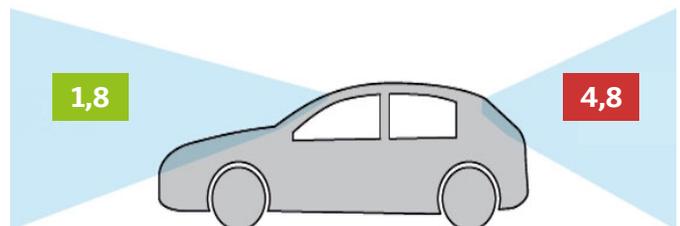
Rundumsicht

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.



Mit 450 l Volumen bietet der Kofferraum des Karoq viel Platz für das Gepäck.

eine Stufe von 15 cm, über die das Gepäck beim Ausladen gewuchtet werden muss. Insgesamt kann man den Kofferraum aber gut nutzen, nur stört die Hutablage bzw. Kofferraumabdeckung etwas, weil sie nicht weitgehend wegklappen und auch nicht unter dem Kofferraumboden verstaut werden kann.

⊖ Bei umgeklappter Rückbank ergibt sich kein ebener Ladeboden, die Stufe im Bereich der umgeklappten Rücksitzlehnen kann stören. Der Stauraum wird nur von einer Lampe rechts an der Seitenwand ausgeleuchtet.

1,9 Kofferraum-Variabilität

Im Testwagen nicht verbaut, aber durchaus eine Überlegung wert: das optionale Sitzsystem Varioflex. Hierbei 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 versetzen 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. Auf der linken Seite unterhalb der Fensterkante befindet sich eine Schiene für Haken und für Zubehör-Fixiersysteme. Rechts auf dem Radhaus sitzt ein Fach für kleinere Gegenstände. Es gibt je ein Fach unten links und rechts, dessen Seitenwand nach innen jeweils herausnehmbar ist, so dass auch breite Gegenstände verstaut werden können. Vier Verzurrösen in Bodennähe sind für ein Bodennetz verfügbar. Optional lässt sich die Lehne des Beifahrersitzes umklappen. Es gibt insgesamt viele Möglichkeiten, die manchmal simpel erscheinen mögen, aber effektiv sind.



Eine große Laderaumöffnung erleichtert das Be- und Entladen. Allerdings liegt die Ladekante mit 68 cm etwas hoch.

2,0 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Der Karoq ist bei Skoda schon ein paar Jahre im Programm, entsprechend bekannt kommt einem das Cockpit vor. Es ergeben sich daraus große Vorteile für die Bedienung, weil die Tschechen bisher darauf verzichtet haben, die neuen Bedienelemente in ihr kompaktes SUV zu übernehmen. So lässt sich der Karoq merklich einfacher bedienen als zahlreiche neue Konzern-Modelle. Es gibt klassische Knöpfe und kleine Walzen am Lenkrad für die Bedienung von Bordcomputer und Instrumentendisplay, Drehregler und Knöpfe für die Klimabedienung und sogar noch zwei Drehknöpfe am Infotainmentbildschirm für Lautstärke und zum Scrollen (Infotainment Basic). Kleine Aufmerksamkeit wie die Erinnerung beim Ausschalten des Motors, das Mobiltelefon nicht zu vergessen, sind schon bald Klassiker. Die optionale Ambiente-Beleuchtung bietet 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 Getriebewahlhebels (groß, gut erreichbar, rastet klar ein) 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.

Einen Wermutstropfen gibt es dann doch: Die klassischen analogen Instrumente sind passé, Skoda baut nur noch ein etwas zu kleines 8-Zoll-Display als Instrumentenanzeige ein - das gegen Aufpreis gegen eine 10 Zoll große Variante mit mehr gleichzeitig darstellbaren Inhalten getauscht wird. Ob kleiner



Verarbeitung und Materialanmutung liegen beim Karoq auf hohem Niveau. Grundsätzlich gilt dies auch für die Funktionalität des Fahrerplatzes. Das serienmäßige Infotainmentsystem wie im Testwagen hat noch zwei Drehknöpfe, welche die Bedienung deutlich erleichtern.

oder größer, die Ablesbarkeit der Displays ist tagsüber wie nachts einwandfrei. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional können die Vordersitze elektrisch eingestellt werden und verfügen dann auch über eine Memory-Funktion.

⊖ Das optionale 9,2-Zoll-Infotainmentsystem bringt aus Bedienungssicht nur Nachteile mit sich. Sämtliche eigenständigen Tastenflächen und Drehregler werden gestrichen, stattdessen gibt es wenige Sensortasten und eine

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig verbaut Skoda im Karoq Selection das Infotainment Basic mit Wireless SmartLink (Android Auto, Apple CarPlay, beides auch kabellos), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und erweiterter Sprachbedienung. Der DAB-Empfang ist selbstverständlich auch dabei, ebenso USB-C-Anschlüsse in der Mittelkonsole und am Fuß des Innen spiegels. Das Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformationen kann man nachträglich gegen Aufpreis freischalten lassen oder ab Werk mitbestellen. Serienmäßig bietet Skoda Care Connect, ein automatisches Notrufsystem mit maximal 14 Jahren Laufzeit; kostenfrei dabei sind auch ein Jahr Remote Access, das anschließend eine jährliche Gebühr

Gestensteuerung. Letztere kann nur „links oder rechts wischen“ verstehen und funktioniert eher leidlich zuverlässig. Weitere Nachteile: die Ansteuerung der Bereiche erfordert dann immer mindestens zwei Bedienschritte (über Menü-Taste), die Lautstärke kann nicht mehr „mit einem Dreh“ geändert/abgeschaltet werden. Einfacher zu handhaben ist das kleinere Infotainmentsystem, das über Funktionstasten und Drehregler verfügt. Es gibt zwar vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten – außerhalb des Lichtkegels der Leselampen bleibt es daher recht finster.

1,5 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Karoq lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit selbst für über zwei Meter große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst über 2,15 m Körpergröße würde man den Dachhimmel berühren. Die Innenbreite liegt im guten

kosmet, wenn man es weiter nutzen möchte. Nutzprofile können angelegt und passwortgeschützt werden; differenzierte Privatsphäre-Einstellungen sind verfügbar. Wählt man das Infotainment Plus Paket, erhält man neben dem größeren Bildschirm ohne Drehregler, der Navigationsfunktion, der induktiven Ladeschale auch Infotainment Online (z.B. Verkehrsinfos in Echtzeit) für drei Jahre inklusive. Wer den an sich schon guten Klang der Lautsprecher noch verbessern will, kann das CANTON-Soundsystem ordern. 12-V-Anschlüsse vorn und im Kofferraum sind Serie, gegen Aufpreis erhält man eine 230-V-Steckdose sowie einen weiteren USB-Anschluss zum Laden im Fond.

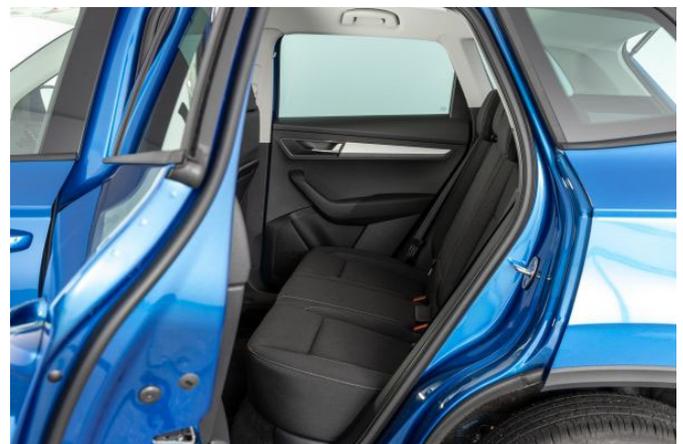
2,0 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für knapp zwei Meter große Personen, die Kopffreiheit ebenso. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich, zwei Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht auch bis über die Rücksitze.

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

2,2 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 (nicht im Testwagen). Der schmaler ausgeführte mittlere Sitz kann ausgebaut und die beiden äußeren Plätze ein Stück nach innen versetzt werden, dann hat



Im Fond finden sogar Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m ausreichend Platz.

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 (Option). Die Türfächer fassen vorne 1,5 l-, hinten 1 l-Flaschen. Das

Handschuhfach ist groß und beleuchtet, inzwischen aber weder klimatisiert noch mit Filz gedämmt gegen mögliche Klappergeräusche durch harte Gegenstände.

2,4 KOMFORT

2,9 Federung

Für den Karoq ist neben dem im Testwagen verbauten Standardfahrwerk zusätzlich eine Variante mit adaptiven Dämpfern erhältlich. Auch wenn das Serienfahrwerk schon einen soliden Dienst verrichtet - wer hohen Fahrkomfort schätzt, kann sich die Investition in die elektronische Dämpferregelung überlegen. Sie wertet das kompakte SUV spürbar auf. Insgesamt ist die Abstimmung in der Serienkonfiguration unauffällig und gelungen, sie stellt einen guten Kompromiss zwischen Komfort und Fahrstabilität dar. Bei langsamem Tempo spürt man schlechte Straßen schon durchaus - das aber nur gedämpft und daher nicht belastend. Gerade innerorts kommen

Kanten und ähnliche Unebenheiten deutlicher bis in den Innenraum durch; typische Bodenwellen werden dagegen besser abgefedert. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel werden zufriedenstellend absorbiert. Außerorts fährt der Karoq dann unauffälliger und entspannt, vom vernehmlichen Poltern über derbe Straßenschäden darf man sich nicht irritieren lassen. Auf der Autobahn ist man gelassen unterwegs, hier bringt der kompakte Tscheche die nötige Ruhe mit. Eine Sturkerneigung tritt nicht auf, lange Strecken kann man entspannt zurücklegen.

2,2 Sitze

⊕ Die Höheneinstellung für beide Vordersitze ist Serie, ebenso eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die Insassen einzuengen. Der extra breite Schulterbereich der Lehnen sei hier besonders hervorgehoben. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann längs und in der Höhe justiert werden. Manuell einstellbare Zwei-Wege-Lordosenstützen sind in der Selection-Ausstattung immer Serie. Gegen Aufpreis kann man für die Vordersitze eine vollelektrische Einstellung inklusive

Memory-Speicherplätzen und Neigungseinstellung ordern, dann sind die Lordosenstützen auch elektrisch und in vier Richtungen einstellbar.

In der zweiten Reihe können die Plätze mit den vorderen Sitzen freilich nicht mithalten, bieten aber dennoch eine ausreichende 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 dagegen selbst für Erwachsene in Ordnung.

2,4 Innengeräusch

⊕ Skoda hat den Karoq gut gedämmt, jedoch hätte man den Motor noch mehr vom Innenraum abschotten können. Zumindest bis etwa 3.000 1/min ist er zurückhaltend und leise, darüber hört man ihn aber vernehmlich bis störend brummen. Die sonstigen Fahr- und Windgeräusche bleiben eher im

Hintergrund, so dass sich bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 66,2 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.

1,8 Klimatisierung

⊕ Die Ausstattungslinie Selection bringt serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Beschlag- und Luftgütesensor mit, welche unter anderem die automatische Steuerung der Umluftklappe beeinflussen. Gegen Aufpreis erhält man eine Dreizonen-Klimaautomatik. Egal ob zwei oder drei Zonen, 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 vorn und hinten kostet Aufpreis. Die Lenkradheizung, die Standheizung sowie die Frontscheibenheizung (über feine Drähte) finden sich ebenso in der Optionsliste, getönte Scheiben hinten sind dagegen Serie. Sitzlüftung und Rollos in den hinteren Türen gibt es nicht.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der 1,5-l-TSI hat sich in der Kompaktklasse im Volkswagenkonzern zum Standard-Aggregat entwickelt. Hier im Karoq leistet der Turbobenziner 150 PS und ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Damit ist die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 9,0 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h möglich (Herstellerangaben). Von 15 auf 30 km/h kann

man in knapp einer Sekunde beschleunigen, praktisch für das schnelle Einfädeln beim Abbiegen innerorts. Für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h wurden 6,1 s gemessen. Von 60 auf 100 km/h vergehen 4,9 s. Mit dem 1.5 TSI ist der Karoq völlig ausreichend motorisiert, sportliche Gefühle kommen aber nicht auf.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar unter 1.800 1/min etwas zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Die relativ harte Verbrennung für einen Benziner durch den hohen Einspritzdruck merkt man, es ergibt sich ein recht rauer Motorlauf. Dennoch dringen wenig bis

kaum Vibrationen in den Innenraum, gerade bis in mittlere Drehzahlen - dem häufigsten Einsatzbereich - läuft der Vierzylinder kultiviert. Hohe Drehzahlen wirken sich hauptsächlich akustisch auf die Insassen aus. Beim Ausdrehen des Motors wird das Dröhnen grenzwertig laut, das Brummen bei mittleren Drehzahlen hält sich im Karoq gerade so noch im Rahmen.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe setzt auf trocken laufende Kupplungen, so dass die Schaltvorgänge relativ direkt ablaufen und ausgeprägtes Verschleifen der Gänge vermieden wird. Diese Getriebevariante ist nur auf Drehmomente bis 250 Nm ausgelegt, läuft dafür aber mit einem höheren Wirkungsgrad. Der Schaltkomfort ist recht ordentlich, die Qualität aber nicht immer gleich gut; hier kommt es auch auf die "Tagesform" der Elektronik an, mal schaltet das Getriebe besonders geschmeidig, mal etwas weniger. Oft sind die Gangwechsel hauptsächlich am Drehzahlmesser zu erkennen. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik sanft ein, der Motor muss aber unter Umständen zuerst starten. Präzises

Einparken gelingt ohne Herausforderungen, Skoda hat das Anfahrverhalten inzwischen gut im Griff. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang wird zügig umgesetzt, schnelles Wenden klappt damit gut. Bedient wird das Getriebe noch über einen klassischen Hebel auf der Mittelkonsole, für die Bedienung ist also kein Umlernen erforderlich. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.300 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es 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. Die Traktion geht in Ordnung, durch-

drehende Räder werden über die elektronische Traktionskontrolle rechtzeitig eingebremst.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Karoq eine einwandfreie Vorstellung ab; er umkurvt die Pylonen sicher, wenngleich durchaus mit spürbarer 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, wenn man die optionale Fahrprofilwahl ordert (nicht im Testwagen): Hier wird die Lenkkräftunterstützung und die etwas zu ausgeprägte Leichtgängigkeit zurückgenommen. So oder so werden Lenkbefehle gut umgesetzt, die gewünschte Linie lässt sich mit dem Karoq einwandfrei treffen. Im Sportmodus gelingt das etwas einfacher als im Normalmodus - 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.

2,3 Bremse

⊕ Die Bremsleistung des Karoq ist einwandfrei, er liefert kurze Bremswege und zeigt auch bei höherer Beanspruchung kein Nachlassen. Von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Testwagen durchschnittlich 34,5 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht insgesamt gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,7 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Vieles kostet Aufpreis, aber zum Serienumfang gehört immerhin ein Notbremsassistent mit Kollisionswarnung samt Personenerkennung. Er lässt sich gegen Aufpreis um die Funktion ACC (adaptiver Tempomat) erweitern. Das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempobereich weitgehend vermeiden können. Kauft man das Fahrerassistenzpaket Plus, verfügt der Karoq mit Automatik auch über den Notfallassistenten, der im Ernstfall bei bewusstlosem Fahrer das Auto kontrolliert zum Stehen bringt, sowie den Stauassistenten, der im Stau unter günstigen Bedingungen dem Vordermann automatisch folgen kann. Teil des Plus-Pakets ist überdies der Spurwechselassistent; dieser enthält zusätzlich den Ausparkassistenten, welcher mit Radarsensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung muss inzwischen Serie sein. Bei jedem Karoq mit dabei sind auch 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-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-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 weitgehend geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Die Kopfstützen vorn bieten Personen bis

etwa zwei Meter Körpergröße einen guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen nur für Menschen bis etwa 1,80 m Größe. 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. Ein Kofferraum-Trennnetz zur Sicherung schwerer Gegenstände ist gegen Aufpreis erhältlich. In den vorderen Türverkleidungen sind Reflektoren eingelassen, damit auch nachts offene Türen leichter erkannt werden können.

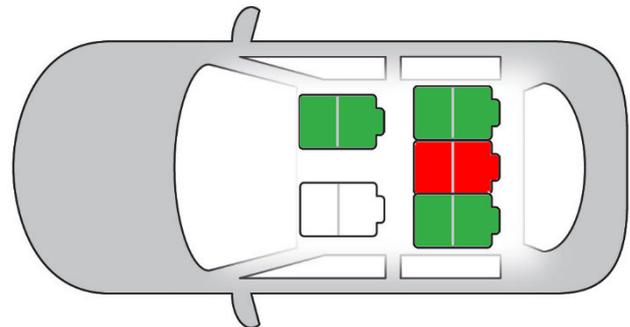
2,1 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit hat der Karoq 79 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt. Ob mit der serienmäßigen Rückbank oder dem optionalen Sitzsystem Varioflex, die Breite der Rückbank reicht in der Regel nur für zwei Kindersitze nebeneinander. Eine Isofix-Vorbereitung für den Beifahrersitz erhält man gegen 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, für manche Kindersitzmodelle ist die Gurtgeometrie allerdings nicht gut geeignet - wie immer ist eine Probemontage vor dem Kauf sinnvoll. Auf den äußeren beiden Rücksitzen empfiehlt sich der Einbau über die Isofixbefestigungen samt Ankerhaken. Will man man auf den Rücksitzen eine Basis samt Stützfuß verbauen, ist der Einstellbereich des jeweiligen Vordersitzes nur geringfügig

eingeschränkt, weil der Beinraum durchaus üppig dimensioniert 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)

3,0 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.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 1,5-l-TSI beträgt im Karoq mit Doppelkupplungsgetriebe 6,3 l Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 172 g

pro km, die für 26 von 60 möglichen Punkten im Ecotest reicht. Das ist heutzutage kein rühmlicher Wert mehr, der Motor läuft beispielsweise in einem Golf oder Octavia deutlich sparsamer.

Die größere Karosserie und das höhere Gewicht fordern ihren Tribut. Der Motor verfügt über eine Zylinderabschaltung, die aber aufgrund der etwas höheren erforderlichen Lasten im Karoq seltener als in den flacheren Modellen zum Einsatz kommt. Im Ecotest haben wir innerorts einen Verbrauch von 6,2 l, außerorts von 5,5 l und auf der Autobahn von 7,4 l alle 100 km ermittelt.

1,0 Schadstoffe

⊕ In jedem Fall überzeugen kann der Motor beim Schadstoffausstoß. Die CO-Emissionen sind selbst im Autobahnzyklus niedrig und dank effektivem Partikelfilter liegt der Partikelaußstoß weit unter den Grenzwerten, egal wie man fährt. Bei den RDE-Messungen auf der Straße - also im Realbetrieb - konnten die niedrigen Emissionswerte vom Prüfstand bestätigt werden. Der Lohn sind voll 50 Punkte im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den 26 Punkten für den

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Schadstoffausstoß ergeben sich 76 Punkte und damit 4 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

2,6 AUTOKOSTEN

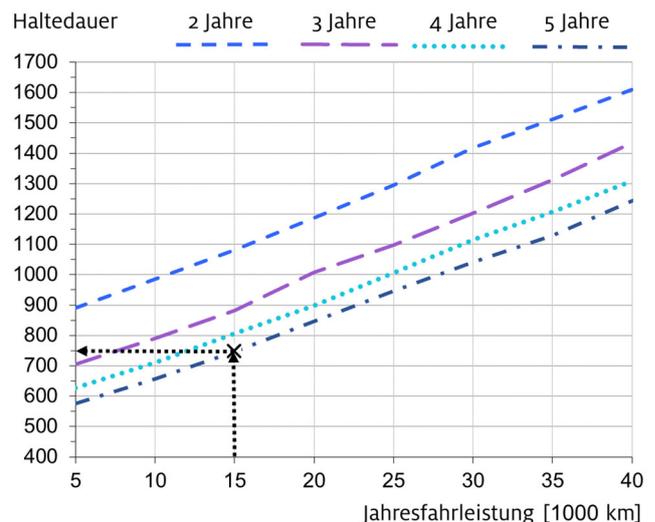
2,6 Monatliche Gesamtkosten

Für den Karoq in der Selection-Ausstattung verlangt Skoda mindestens 37.380 Euro. Ein stolzer Preis, wenn man bedenkt, dass ein paar Extras obligatorisch sind, damit der Karoq attraktiv für einen eventuellen Wiederverkauf ist. Mit ein paar wichtigen Optionen muss man mit etwa 45.000 Euro rechnen, um ein rundes Paket zu erhalten. Immerhin die Klimaautomatik ist serienmäßig, aber schon für eine Sitzheizung muss man extra löhnen. Die Wertstabilität von aktuellen Skoda-Modellen ist gut, somit bleibt der Wertverlust erwartbar im Rahmen. Der Motor ist Standardkost aus dem VW-Regal, Spritspartechnologien wie ein Mildhybridsystem gibt es hier leider (noch) nicht. Der Assistenzumfang ist groß, wenn man die Pakete Fahrerassistenz Plus und Parken Plus nimmt - dafür möchte Skoda aber 2.550 Euro extra haben. Das Infotainmentsystem im Karoq ist auf dem aktuellen Stand, besondere Gimmicks bietet es allerdings nicht - hier hat die Konkurrenz in den letzten Jahren mit großen Schritten aufgeholt, teils sogar überholt. Teure Werkstattbesuche etwa für einen Zahnriemenwechsel (Wechselintervall 240.000 km) sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer macht niedrige 124 Euro pro Jahr aus, ebenso sind die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen günstig (Haftpflicht 12, Teilkasko 20 und Vollkasko jeweils 17).

Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 747 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Karoq 1.0 TSI Selection	Karoq 1.5 TSI Selection	Karoq 2.0 TSI Sportline 4x4 DSG	Karoq 2.0 TDI Selection	Karoq 2.0 TDI Selection DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	110 (150)	140 (190)	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	250/1500	320/1500	300/1600	360/1600
0-100 km/h [s]	10,3	8,9	7,0	10,6	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	193	211	221	193	208
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,8 S	5,9 S	7,6 S	4,9 D	5,0 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	132	135	173	128	132
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/17/19	12/17/20	12/20/23	13/17/21	13/17/23
Steuer pro Jahr [Euro]	101	116	229	260	269
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	689	713	908	728	777
Preis [Euro]	33.140	35.390	46.390	36.470	40.770

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]	4,5
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,2 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	321/627/1.068
• Dachlast/Anhängelast [kg]	53/1.068
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,08
Herstellungsland	Tschechien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [l/100 km]	87,8
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	219

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbobenziner, Euro 6e, Otto-Partikelfilter	
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	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,0 l
CO ₂ -Ausstoß	141 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b./0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.390/1.841/1.624 mm
Leergewicht/Zuladung	1.416/516 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	521/1.630 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	90/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Kvasiny

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis links/rechts	10,9/10,8 m
Ecotest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,5/7,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	149 g/km (WTW* 172 g/km)
Reichweite	790 km
Innengeräusch 130 km/h	66,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1404/536 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450/880/1.500 l

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

Betriebskosten	157 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	83 Euro	Wertverlust	441 Euro
Monatliche Gesamtkosten	747 Euro		
Steuer pro Jahr	124 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/17/20		
Basispreis Karoq 1.5 TSI Selection DSG	37.380 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.09.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.370 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.475 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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	1.150 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.750 Euro (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	1.750 Euro (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/ab 470 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	790 Euro (Paket)
Parklenkassistent	1.590 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	790 Euro (Paket)/1.590 Euro (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	150 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/500 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	960 Euro (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 960 Euro (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (2-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	320 Euro°/700 Euro (Paket)
Lenkradheizung	ab 140 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	780 Euro (klappbar)
Metalllackierung	690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.170 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

2,6

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

Stand: November 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer