



Skoda Karoq 1.5 TSI Style

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

Für Skoda ist der Karoq ein voller Erfolg. Und das nicht nur, weil SUVs - und unter diesen besonders die kompakten - sehr beliebt sind, sondern auch weil die Tschechen ein durchdachtes und sehr praktisches Modell liefern. Nach gut vier Jahren hat der Dauerbrenner Karoq nun ein Facelift erhalten - äußerlich wurde er dezent weiterentwickelt und wirkt mit seinen schmaleren Scheinwerfern und der neu konturierten Front souveräner. Dabei lässt er die bisherigen Fahrzeuge aber nicht alt aussehen, zumal sich im Innenraum im Prinzip kaum etwas getan hat. Der Karoq ist auch als Facelift einwandfrei verarbeitet, bietet für 4,40 m erstaunlich viel Platz selbst für vier große Erwachsene und hat zusätzlich einen geräumigen Kofferraum. Wer möchte, kann die Rückbank als Sitzsystem Varioflex ordern, das drei einzeln verschiebbare und ausbaubare Sitze bietet.

Unter der Haube gibt es die altbekannten Motoren, Diesel und Benziner mit 1,0 l, 1,5 l oder 2,0 l Hubraum. Leider finden sich keine neuen Spritspar-Techniken an Bord - während Konkurrenten oft schon auf Mildhybrid-Systeme setzen, belässt es Skoda bei einfacher Start-Stopp-Technik. Die Dieselmotoren sind topaktuell, sehr sauber sowie sparsam und passen gut zum Karoq. Für Wenigfahrer können die Benziner interessant sein, wie der hier getestete 1,5-l-Vierzylinder. Er hat genug Leistung für alle Lebenslagen, nur könnte er etwas genügsamer mit dem Kraftstoff umgehen - immerhin ist er sehr schadstoffarm unterwegs.

Für Genießer bringt die adaptive Dämpferegelung DCC eine weitere Komfortsteigerung, das Standardfahrwerk federt aber auch schon kommod. Überhaupt ist die Komfortausstattung beim Style umfangreich, nur einige hilfreiche Assistenten lässt sich Skoda extra bezahlen. "Chipkrise" hin oder her, Spurwechsel- und Ausparkassistent sind wichtig und steigern die Sicherheit, sie sollten endlich wieder lieferbar sein. **Konkurrenten:** z.B. BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, KIA Sportage, Nissan Qashqai, Peugeot 3008, Renault Kadjar, Seat Ateca, VW Tiguan.

- ⊕ einwandfreie Verarbeitung, viel Platz trotz kompakter Außenmaße, gute Komfortausstattung, optional variabler Innenraum
- ⊖ großes Navi ohne haptische Tasten oder Regler, Spurwechsel- und Ausparkassistent nicht mehr lieferbar, recht hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,2
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Auch nach dem Facelift wird Skoda beim Karoq seinem Qualitätsanspruch gerecht. Die Karosserie des kompakten SUV ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet mit Kunststoffabdeckungen, nur mittig und ganz hinten offen (im Bereich der Auspuffanlage). 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.

2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,8 l/100 km an, ergibt sich mit dem 50 l Tank eine theoretische Reichweite von rund 735 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei angemessenen 510 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 magere 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. Die Außenmaße sind noch relativ kompakt, 2,03 m Breite und 4,39 m Länge können auch in Städten gut beherrscht werden - hilfreich ist dabei auch der Wendekreis von 10,9 m.

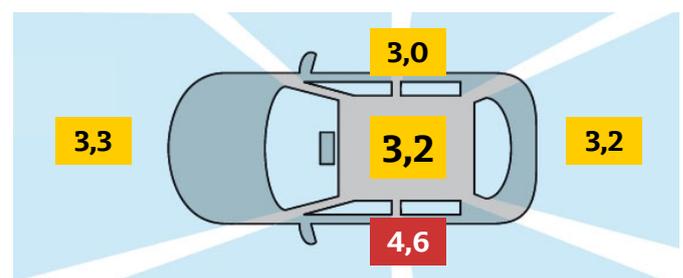
2,3 Licht und Sicht

⊕ 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. 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. Serienmäßig fährt überdies eine Rückfahrkamera mit, die sich bei Nichtgebrauch zwar nicht einklapppt und damit bei schlechter Witterung bald verschmutzt, die aber mit einer kleinen Spritzdüse automatisch gereinigt wird. Optional kann man die eine Kamera um drei weitere an Front und Seiten ergänzen, so dass

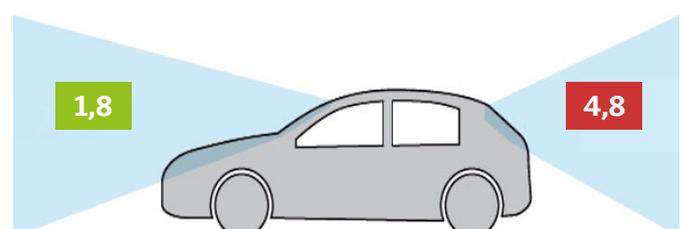
Rundumsicht

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.



sich ein Rundumsichtbild ergibt. LED-Frontscheinwerfer und Nebelscheinwerfer sind Serie, gegen Aufpreis erhält man Matrix-LED-Scheinwerfer inklusive adaptivem Fernlicht-assistenten. Der Innenspiegel sowie der linke 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.

2,2 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 und ein schlüsselloses Zugangssystem bringt der Karoq Style serienmäßig mit.

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.

2,7 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



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

⊖ Letzteres lässt sich nicht ohne Weiteres deaktivieren (nur über eine Fachwerkstatt) 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. Immerhin ist 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 450 l Volumen bietet der Kofferraum des Karoq viel Platz für das Gepäck.

jedoch nicht verhindern kann.

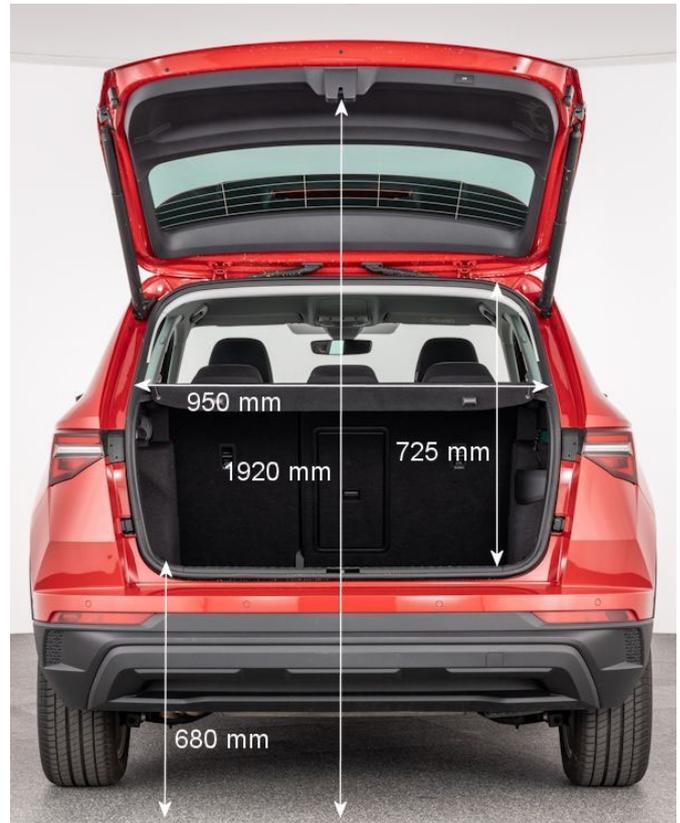
Die Ladekante liegt etwa 68 cm über der Straße und damit etwas hoch. Der Testwagen ohne doppelten Ladeboden hat innen eine Stufe von 15 cm, über die das Gepäck beim Ausladen gewuchtet werden muss. Insgesamt kann man den Kofferraum aber gut nutzen, nur stört die klappbare Hutablage bzw. Kofferraumabdeckung etwas, weil sie nicht komplett wegklappt 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.

2,0 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 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. 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



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

insgesamt viele Möglichkeiten, die oft simpel erscheinen, aber effektiv sind.

2,0 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Skoda bemüht sich zwar um ein 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 grundsätzlich kein Nachteil ist, denn einerseits hat man sich im Konzern viele Gedanken um einfache Bedienung gemacht 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 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 Schalthebels 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



Verarbeitung und Materialanmutung liegen beim Karoq auf hohem Niveau. Grundsätzlich gilt dies auch für die Funktionalität des Fahrerplatzes. Das Infotainment-System Columbus kann aber aufgrund des Fehlens von haptischen Bedienmöglichkeiten nicht wirklich überzeugen.

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 können die Vordersitze elektrisch eingestellt werden und verfügen dann auch über eine Memory-Funktion.

⊖ Keinen Gefallen getan hat uns Skoda mit dem 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 verfügt. Es gibt zwar vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten – außerhalb des Lichtkegels der Leselampen bleibt es daher recht finster.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig verbaut Skoda im Karoq Style das Radio "Bolero" mit Wireless SmartLink (Android Auto, Apple CarPlay, beides auch kabellos), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Phonebox samt induktiver Ladeschale. Sogar die Sprachsteuerung ist dabei, der DAB-Empfang inzwischen obligatorisch. Ein USB-Anschluss fährt immer aufpreisfrei mit, weitere kosten Aufpreis. 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. Wählt man das Top-Navi Columbus, ist 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. Separat ordern kann man einen USB-Anschluss am Fuß des Innenspiegels, z.B. für mobile Navigationssysteme oder Dashcams.

⊖ SD-Karten-Slot und CD-Laufwerk sind nicht mehr verfügbar.

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Karoq lassen sich soweit 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

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

1,5 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für 2,05 m 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.

2,0 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 schmalere ausgeführte mittlere Sitz kann ausgebaut und die beiden



Im Fond finden sogar Personen bis zu einer Körpergröße von 2,05 m ausreichend Platz.

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.

⊖ Mit dem Facelift ist der Filz aus dem Handschuhfach verschwunden, so werden mögliche Klappergeräusche durch harte Inhalte nun nicht mehr vermieden.

2,0 KOMFORT

1,8 Federung

Den Karoq gibt es optional mit der adaptiven Dämpferregelung DCC. Dieses bietet dem Fahrer die Wahl zwischen drei verschiedenen Modi (Comfort, Normal und Sport). Darüber hinaus passt sich die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades permanent an die aktuelle Fahrsituation und Fahrbahnbeschaffenheit an. Der Federungskomfort im Karoq ist mit DCC insgesamt sehr angenehm und ausgewogen; die Unterschiede zwischen den Modi sind durchaus spürbar, aber nicht erheblich ausgeprägt.

⊕ Im Normal-Modus zeigt sich das Fahrwerk passend abgestimmt; die Aufbaubewegungen halten sich trotz des höheren Aufbaus in Grenzen, gleichzeitig werden

Unebenheiten gut geschluckt. Einzelhindernisse sowie Querfugen sind nur wenig zu spüren, wobei hier auch die eher kleinere Testwagenbereifung in 18 Zoll hilfreich ist. Auf rauen Fahrbahnbelägen oder auf Kopfsteinpflaster ist der Federungskomfort in Ordnung. Im Comfort-Modus zeigt sich die Federung etwas schluckfreudiger, ein leichtes Nachschwingen wird zugelassen. Bei hohen Geschwindigkeiten spielt der Sport-Modus seine Vorteile aus, da dann die Aufbau-bewegungen etwas geringer ausfallen und das Fahrzeug (subjektiv) stabiler bewegt werden kann. Insgesamt kann der Fahrwerkskomfort in allen Geschwindigkeitsbereichen überzeugen, der Karoq macht auch auf langen Strecken eine gute Figur.

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 im "Style" immer Serie. Gegen Aufpreis kann man für die Vordersitze eine vollelektrische Einstellung inklusive

Memory-Speicherplätzen ordern, dann sind die Lordosenstützen auch elektrisch und in vier Richtungen einstellbar. In der zweiten Reihe können die Plätze natürlich mit den vorderen Sitzen 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 selbst für Erwachsene in Ordnung.

2,6 Innengeräusch

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

eher im Hintergrund, so dass sich bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 67,4 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.

1,6 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 Frontscheiben-

heizung (über feine Drähte) finden sich in der Optionsliste, ebenso getönte Scheiben hinten. Sitzlüftung und Rollos in den hinteren Türen gibt es jedoch nicht.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der 1,5-l-TSI hat sich in der Kompaktklasse im Volkswagenkonzern inzwischen 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 8,9 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 211 km/h möglich (Herstellerangaben). Für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h wurden

6,8 s gemessen. Von 60 auf 100 km/h vergehen 4,8 s; der gleiche Geschwindigkeitszuwachs ist im vierten Gang in 8,5 s, im 5. Gang in 11 s und im 6. Gang in 15,2 s möglich. Damit lässt sich der Kompakte durchaus schaltfaul fahren, schon ab 50 km/h kann man im 6. Gang unterwegs sein. Bei niedrigen Drehzahlen zeigt der Motor verzögertes Ansprechen, ansonsten reagiert er recht spontan auf Gasbefehle.

2,6 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.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe ist präzise geführt und lässt sich leicht schalten, die Wege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang kann einfach eingelegt werden, er ist über separates „Herunterdrücken“ gesichert. Der Motor hebt im Kupplungsschleifpunkt seine Drehzahl leicht an, damit er nicht so leicht abgewürgt wird - so klappt das Anfahren einfacher. Insgesamt ist das Getriebe eher kurz übersetzt (2.700

U/min bei 130 km/h), das hilft der Elastizität. Die Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet einwandfrei und praxistauglich, mit optionalem ACC startet der Motor schon, wenn der Vordermann anrollt, so dass man sich ohne Verzögerung in Bewegung setzen kann. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse ist Serie.

2,5 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, wobei die adaptiven Dämpfer durch kurzzeitige Straffung die Karosseriebewegungen beruhigen können. 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, durchdrehende Räder werden über die elektronische Traktionskontrolle 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 (verfügbar über optionale Fahrprofilauswahl), 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.

2,6 Bremse

⊕ Die Bremsleistung des Karoq ist einwandfrei, auch SUVs müssen und können heutzutage kurze Bremswege liefern. Von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Testwagen durchschnittlich 35,4 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht insgesamt gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,0 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei der Sicherheit war der Karoq auf dem neuesten Stand - bis die "Chipkrise" aufkam. Seitdem ist der Spurwechselassistent nicht mehr lieferbar, und wird voraussichtlich auch so schnell nicht mehr kommen, weil dieses Feature aus dem Prospekt still und leise gestrichen wurde.

⊕ 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 Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Kauft man das Paket mit Spurhalteassistent, 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. Weil der Spurwechselassistent entfällt, gibt es keinen Ausparkassistenten mehr, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwachen und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnen würde. Optional in Kombination mit den Navigationssystemen gibt es überdies eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	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
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

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

1,4 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.

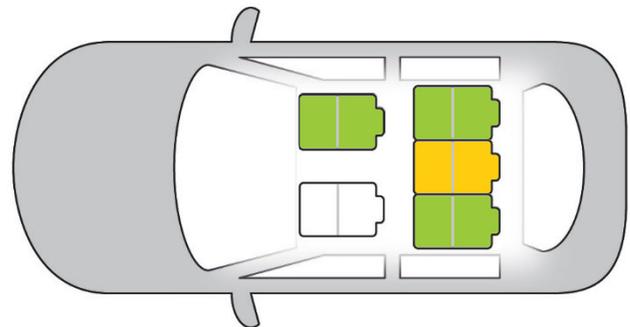
2,3 Kindersicherheit

⊕ 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.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 1,5-l-TSI beträgt im Karoq mit Handschaltung 6,8 l Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 186 g pro km, die für 21 von 60 möglichen Punkten im Ecotest reicht. Das ist kein besonderer Wert, der Motor zeigt sich 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 im Karoq aber nur selten - hauptsächlich bei ruhigem Dahinrollen innerorts und im Schubbetrieb - zum Einsatz kommt. Im Ecotest haben wir innerorts einen Verbrauch von 6,7 l, außerorts von 6,1 l und auf der Autobahn von 7,9 l alle 100 km ermittelt.

1,0 Schadstoffe

⊕ Besser überzeugen kann der Motor beim Schadstoffausstoß. Die CO-Emissionen sind selbst im Autobahnzyklus niedrig und dank effektivem Partikelfilter liegt der Partikelaustritt weit unter den Grenzwerten, egal wie man fährt. Bei den RDE-Messungen auf der Straße - also im Realbetrieb - konnten die niedrigen Emissionswerte bestätigt

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

werden. Der Lohn sind voll 50 Punkte im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den 21 Punkten für den Schadstoffausstoß ergeben sich 71 Punkte und damit gerade so 4 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

2,5 AUTOKOSTEN

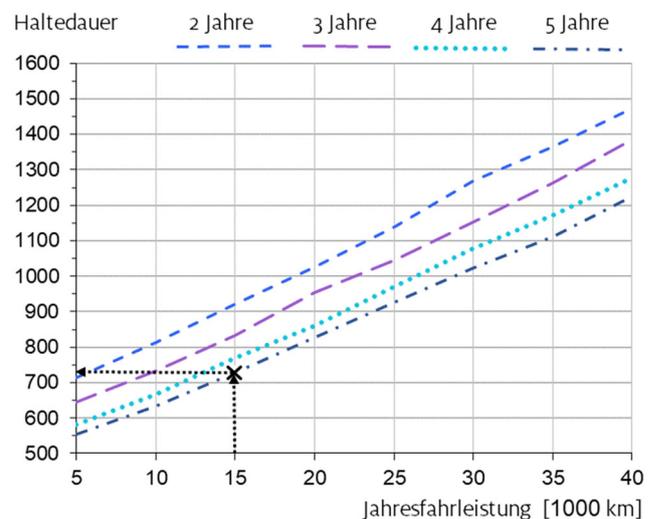
2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Anschaffungspreis für die getestete Variante des Karoq liegt bei 33.640 Euro - bereits 1.100 Euro teurer als zu Jahresbeginn. Angesichts der ordentlichen, aber nicht umfassenden Ausstattung eine durchaus selbstbewusste Preisvorstellung, sind doch weder Allradantrieb noch Automatikgetriebe an Bord. Immerhin Klimaautomatik und Komfortzugang sind serienmäßig. Die Wertstabilität von aktuellen Skoda-Modellen ist gut, somit bleibt der Wertverlust im Rahmen. Der Motor ist Standard aus dem VW-Regal, Spritpartechnologien wie ein Mildhybridsystem gibt es nicht. Der Assistenzumfang war schon mal größer, der fehlende Spurwechselassistent inklusive Ausparkwarnung ist aktuell nicht mehr zu bekommen. 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 126 Euro pro Jahr aus, ebenso sind die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen günstig (Haftpflicht 13, 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: 727 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Karoq 1.0 TSI Active	Karoq 1.5 TSI Ambition	Karoq 2.0 TSI Sportline 4x4 DSG	Karoq 2.0 TDI Ambition	Karoq 2.0 TDI Ambition
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)]	81 (110)	110 (150)	140 (190)	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	250/1500	320/1500	300/1600	340/1600
0-100 km/h [s]	11,1	8,9	7,0	10,6	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	191	211	221	193	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,2/5,8 S	5,3/6,1 S	6,6/7,5 S	4,3/4,8 D	4,3/4,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	119/132	122/140	150/171	114/125	114/128
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/17/20	13/17/20	13/21/20	12/18/22	12/18/22
Steuer pro Jahr [Euro]	97	126	220	252	258
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	632	711	913	717	748
Preis [Euro]	26.320	30.980	42.900	32.050	34.450

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM, 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	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	211 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,1 l
CO ₂ -Ausstoß	122 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.390/1.841/1.603 mm
Leergewicht/Zuladung	1.399/521 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	521/1.630 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690/1.500 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 (2.Gang)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,5/11,0/15,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R18 92W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	10,9/10,8 m
EcoTest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/6,1/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	161 g/km (WTW* 186 g/km)
Reichweite	735 km
Innengeräusch 130 km/h	67,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.410/510 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450/880/1.500 l

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

Betriebskosten	178 Euro	Werkstattkosten	63 Euro
Fixkosten	88 Euro	Wertverlust	398 Euro
Monatliche Gesamtkosten	727 Euro		
Steuer pro Jahr	126 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/17/20		
Basispreis Karoq 1.5 TSI Style	33.640 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.03.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.980 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.123 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	830 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.610 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	1.610 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/470 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	890 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/890 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	890 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/460 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	890 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 590 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/390 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	890 Euro
Metalllackierung	ab 620 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.095 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: Juli 2022
Test und Text: M. Ruhdorfer