
Fahrbericht Skoda Karoq: Ein Hoch der tschechischen Mittelmäßigkeit!

Von Peter Schwerdtmann, cen

Sein Nachfolger wird noch mehr können. Er wird seinen Fahrer ein helles „Guten Morgen“ vor die Füße projizieren und ihn später in den Feierabend verabschieden. Dabei wird er ihn womöglich mit dem Namen ansprechen. Aber noch müssen wir uns bei unserem Skoda Karoq mit einem simplen Skoda-Schriftzug als Begrüßung begnügen. Der allerdings funkelt auf dem Schnee im finnischen Polarkreiswinter wie aus Diamanten. Aber vermutlich täuscht das. Für Skoda typisch sind nicht Diamanten, sondern tschechisches Kristallglas.

Dabei hätten die bei Skoda in Wlada Boleslaw wahrlich Diamanten verdient, zumindest aber Gold. Schließlich schaffen sie dicke Gewinne nach Wolfsburg und schmücken damit die Bilanzen. Wer nun aber meint, die Gewinne seien gespart durch Verzicht bei den Autos aus Tschechien, den kann auch ein Skoda Karoq vom Gegenteil überzeugen – wenn auch nicht vom direkten Gegenteil des Sparens, dem Verschwenden. Als Skoda sortiert sich der Karoq in der Mitte ein: kein Luxus, aber gediegenes, bürgerliches Flair, nicht Salon, aber ein modernes Lebensumfeld.

Auch der Karoq punktet nicht mit Effekthascherei, aber durchaus mit wertigen Akzenten wie Chromrahmen, hochglänzenden schwarzen Flächen unten in der Mittelkonsole oder oben beim Touchscreen des großen Navi. Darüber spannt sich breit und schmal der Armaturenräger in dem üblichen zurückhaltenden und angenehmen Stil des Hauses. Unser Karoq-Exemplar verfügte über das virtuelle Cockpit des Konzerns mit seinen vielfachen Möglichkeiten, Karten, Anzeigen und auch Ambientebeleuchtung zu kombinieren. Das frei programmierbare digitale Instrumentenpanel, das Multifunktions-Lenkrad und Leder-Ausstattung mit Alcantara-Elementen tragen zu einem Raumerlebnis bei, das niemanden aufregt, aber jedem vertraut und zeitgemäß erscheint.

Hinter dieser eher konservativen Fassade steckt so viel Technik, wie der Baukasten des Konzerns der Marke Skoda zugesteht. Und das ist eine Menge, vergleichsweise deutlich mehr als noch ein paar Modelljahre früher. Beim Infotainment stehen moderne Funktionen und Schnittstellen zur Verfügung. Unser Exemplar bot einen WLAN-Hotspot und ein LTE-Modul, das die schnellste Verbindung zum Internet herstellt. In der Einsamkeit am Polarkreis bei Tageshöchsttemperaturen um die minus 15 Grad hat das etwas Beruhigendes. Aber unsere Heizung ließ uns in der Nähe der finnischen Stadt Rovaniemie, der Heimat des Weihnachtsmannes, ebensowenig im Stich wie die Lüftung oder die Sitzheizung auf den beiden vorderen Sitzen.

Die Sitze hatten auf Eis und Schnee nicht die Chance, zu zeigen, was sie in Kurven auszuhalten vermögen. Dafür lässt der Winter auf den ungestreuten Straßen und auf dem Eis zugefrorener Seen zu wenig Querschleunigung zu. Doch es muss auch im tiefen finnischen Winter nicht nur vorsichtig und immer nur geradeaus gehen. Die Fahrwerkstechnik des Karoq kann viel mehr. In unserem Exemplar standen vier Fahrprofile – Normal, Sport, Eco, Individual und Snow (4x4) – zur Verfügung. Es braucht keine Phantasie sich vorzustellen, in welchem Modus wir uns vorzugsweise bewegten. Dann verdeutlicht einem der Karoq mit seinem Allradantrieb eindrucksvoll, wie weit die Technik selbst Flachlandtiroler im tiefen Winter an die Grenzen der Physik heranführen kann. Im Land des Weihnachtsmanns wurde unser Karoq zum begeisterten Wintersportler.

Für unseren Vortrieb sorgte dabei der Benziner 1.5 TSI mit 110 kW / 150 PS und einem maximalen Drehmoment von 250 Newtonmetern (Nm) im Zusammenspiel mit einem Sieben-Gang-DSG. In Finnland haben wir diesen Drehmomentwert nie ausnutzen können, in Deutschland aber schon. Da erreichte das Karoq-Paket die 100 km/h-Marke nach 8,6 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von gut 200 km/h – so wie man es von einem flotten SUV dieser Klasse erwartet.

Der Normverbrauch liegt (nach NEFZ) im Schnitt bei 5,6 Litern auf 100 km. Unser Praxisverbrauch lag daheim auf trockener Straße bei sieben Litern, im Driftkreis auf einem zugefrorenen See deutlich höher und auf der schneebedeckten finnischen Landstraße bei weniger als fünf Litern. Es wird so sein, dass sich gerade auf dieser Landstraße die Zylinderabschaltung besonders auszahlt, weil es so schön mit 80 km/h dahingehet. Aber wir haben weder das Abschalten der beiden Zylinder beim Segeln, noch das Zuschalten beim Beschleunigen bemerkt.

Dort im tiefen zugeschnittenen Wald braucht der geübte Finne vermutlich nicht alle Fahrerassistenzsysteme, die in der Serienausstattung des Karoq oder in der Aufpreisliste aufscheinen: Parkassistent, Lane Assist oder der Stauassistent, Blind Spot Detect, Front Assist mit vorausschauendem Fußgängerschutz oder der Emergency Assistent scheinen dort, wo der Weihnachtsmann wohnt, wie aus einer anderen Welt entstammend. Aber wir wohnen nicht dort, sondern in dicht besiedelten Gegenden, in denen diese Systeme Komfort, vor allem aber Sicherheit bringen.

Prophetische Gaben braucht niemand, der dem Skoda Karoq Erfolg vorhersagt. Der liegt im Moment in der Natur der Marke, die erfolgreich wächst, und in der Natur des Marktes, der SUV zu den großen Gewinnern hat werden lassen. Nach dem Kodiaq hat Skoda nun zwei davon. Und es braucht wiederum keine Gabe vorherzusagen, dass noch mehr in der Pipeline steckt. Mit der Studie Skoda Vision X, die auf dem Genfer Automobilsalon (8.-18. März 2018) zu sehen sein wird, zeigen die Tschechen, wie es in Sachen SUV und Allradantrieb bei ihnen weitergehen wird. (ampnet/Sm)

Volkswagen Skoda Karoq 4x4 1,5 l TSI 110 kW DSG

Länge x Breite x Höhe (m): 4,38 x 1,84 (mit Spiegeln 2.10) x 1,60

Radstand (mm): 2,64

Motor: R4-Turbobenziner, 1498 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 110 kW / 180 PS zwischen 5000 - 6000 U/min

Max. Drehmoment: 250 Nm von 1500 - 3500 U/min

Allradantrieb 4Matic, automatisch zuschaltende Hinterachse

Höchstgeschwindigkeit: 203 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,6 Sek.

Verbrauch (nach EU-Norm): 5,6 Liter

CO₂-Emissionen: 127 g/km

Effizienzklasse: B (Euro 6)

Leergewicht (inkl. Fahrer 75 kg) / Zuladung: min. 1393 kg / max. 611 kg

Luftwiderstandsbeiwert: 0,347

Bodenfreiheit: 172 mm

Böschungswinkel in Grad (vorn/hinten): 18,4 / 18,7

Kofferraumvolumen: 521 bis 1630 Liter

Ladekantenhöhe: 680 mm

Reifengröße: 225/50 R 18

Max. Anhängelast (12 %): ungebremst 690 kg

Basispreis: 1.0 TSI: 24 290 Euro; Testwagen-Basis: 31 290 Euro

Bilder zum Artikel



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



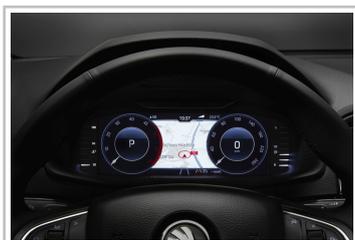
Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Skoda Karoq.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda
