Fahrbericht Skoda Karoq 2.0 TDI 4x4

Rational und doch verführerisch

Skoda reichert seine rationalen Attribute immer mehr mit emotionalen Werten an, sodass sich Volkswagen zunehmend Sorgen machen sollte. Mit seiner Modellpflege will der kompakte Karoq zum meistverkauften Kompakt-SUV Europas werden.

Der Karoq, kleiner Bruder des Kodiaq und großer Nachbar von Kamiq und Kushaq, bekommt eine leichte Auffrischung, die einmal mehr belegt, dass sich bei Skoda nicht alles um den elektrischen Enyaq geht. Seit Ende 2017 auf dem Markt wurden von dem 4,39 Meter langen Crossover in 60 Märkten mehr als eine halbe Million Fahrzeuge verkauft. Die SUV-Familie macht mittlerweile mehr als Hälfte der Skoda-Verkäufe aus – Tendenz stark steigend. Die meisten Änderungen am Karoq des neuen Modelljahres betreffen das Außendesign und den Innenraum, während die Motorenpalette ebenso unverändert blieb wie das Fahrwerk. Obligatorisch strahlt der aufgefrischte Skoda Karoq nunmehr aus LED-Scheinwerfern, während die Frontmaske mit Kühlergrill, Stoßfängern und Blinkern ein neues Aussehen bekam. Die optischen Retuschen sorgen nicht ganz nebenbei für eine um knapp ein Zehntel verbesserten Luftwiderstandswert, der sich auf 0,30 reduziert.

Innen gibt es geänderte Zierleisten am Armaturenbrett und an den Türen, ein verbessertes Beleuchtungssystem und auch der Beifahrersitz lässt sich nebst Memory-Funktion jetzt elektrisch verstellen. Alle neuen Karoq-Versionen sind mit einer digitalen Instrumententafel ausgestattet und die analogen Runduhren sind verschwunden. Dazu gibt es Multimediasysteme mit 8,0- oder 9,2-Zoll-Diagonale, die per eSIM-Karte ständig Verbindung mit dem Internet halten. So kann der Fahrer über sein Smartphone aus der Ferne auf Fahrzeugdaten zugreifen und herausfinden, wo er das Auto geparkt hat oder wie viel Benzin noch im Tank ist. Andererseits können die Türen entriegelt oder die Hupe betätigt werden. Innen gibt es das bekannt solide Platzangebot mit genügend Raum für vier – notfalls fünf – Personen und einen Laderaum, der sich durch Umklappen der Rücksitze von 521 auf bis zu 1.30 Liter erweitern lässt.

Die Motorenpalette des Karoq besteht unverändert aus drei Benzinern - Dreizylinder 1.0 TSI mit 110 PS, Vierzylinder 1.5 TSI mit 150 PS und 2.0 TSI mit 190 PS. Dazu kommen zwei Zweiliterdiesel mit 116 oder 150 PS. Der 1.5 TSI verfügt nach wie vor über eine Zylinderabschaltung, wobei Skoda im Gegensatz zu manchem Wettbewerber darauf verzichtet hat, ein Hybridsystem einzuführen. Der 140 kW / 190 PS starke Skoda Karoq 2.0 TSI ist ebenso wie der 2.0 TDI (nur optional) mit einem Allradantrieb und einem Siebengang-Doppelkupplungsautomatikgetriebe gekoppelt, während die übrigen Mitglieder der Karoq-Familie mit Frontantrieb und einem Sechsgang-Schaltgetriebe ausgestattet sind.

Die beiden interessantesten Versionen sind die der Skoda Karoq 1.5 TSi 4x2 und der 2.0 TDI 4x4. Der Benziner ist sehr laufruhig ohne große Leistungssprünge, wie auch die Beschleunigung von 8,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h zeigt. Das manuelle Sechsganggetriebe gefällt mit seinem ebenso schnellen wie präzisen Schalthebel, aber die langen Übersetzungen verhindern, dass sich die Version dynamischer anfühlt. Der Zweizylindermodus im Teillastbetrieb hilft beim Spritsparen, wobei die in Aussicht gestellten 6,0 bis 6,7 Liter auf 100 Kilometer nicht zu erreichen waren.

Der 150-PS-Diesel macht den Karoq zu einem spürbar schnelleren SUV. Das merkt man weniger am Sprint von 0 auf Tempo 100 km/h oder an der Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h, sondern vor allem an dem deutlich kraftvolleren Durchzug in niedrigen und mittleren Drehzahlbereich. Bei 1.600 U/min steht das volle Drehmoment von 340 Nm zur Verfügung, was das Mehrgewicht von hundert Kilogramm gegenüber dem Benziner mehr als ausgleicht. Wie beim Karoq 1.5 TSi lassen sich auch hier Dämpfung, Lenkung, Getriebe und Motor individuell konfigurieren, was den Crossover ganz nach Wunsch komfortabler oder dynamischer erscheinen lässt. Die Allradversion verfügt außerdem über einen zusätzlichen Fahrmodus für geringe Bodenhaftung. Wichtigster Vorteil: in der Realität lässt sich der Diesel deutlich sparsamer als der Benziner bewegen. Der überarbeitete Skoda Karoq ist ab sofort zu Preisen ab 25.290 Euro für den 1.0 TSi Active Sechsgang erhältlich. Das Topmodell Karoq 2.0 TDi 150 PS 4x4 Doppelkupplung startet bei 43.390 Euro.

Joaquim Oliveira; press-inform

Datenblatt Skoda Karoq 2.0 TDI 4x4

Typ: Kompakt-SUV

Motor: Vierzylinder-Diesel

Hubraum (cm3): 1.968

Leistung in PS (kW) bei U/min-1: 150 (110)

Max. Drehmoment (Nm) bei Umin-1: 340 bei 1.750 – 3.000

Höchstgeschwindigkeit (km/h): 195

Beschleunigung 0-100 km/h (sek.): 9,3

Getriebe: Siebengang-DSG

Antrieb: Allradantrieb

Tank (L): 55

Verbrauch EU-Drittelmix (l/100 km): 5,2

CO2-Ausstoß (g/km): 138

Gewicht, Herstellerangabe (kg): 1.591

max. Zuladung (kg): 524

Abmessungen (L/B/H): 4.382 / 1.841 / 1.607 (L/B/H)

max. Ladevolumen (L): 521 bis 1.630 (1.810)