
Vorstellung Skoda Karoq: Aus dem Schneemensch wird ein Eskimo

Von Hans-Robert Richarz

Für den ersten SUV von Skoda stand ein zweibeiniges, behaartes Fabelwesen namens Yeti aus dem Himalaya Pate. Der zweite bekam den Namen Kodiaq, was wegen seiner Potenz von – je nach Maschine zwischen 92 kW - 125 PS und 140 kW - 190 PS – an die Kräfte eines Kodiakbären erinnern sollte. Immerhin zählt dieser Vierbeiner zu den größten an Land lebenden Raubtieren der Erde. Die Bezeichnung für den jetzt vorgestellten Skoda Karoq, der den Yeti ablösen wird, leitet sich aus der Sprache der Alutiiq ab, einem Ureinwohner-Stamm, der auf einer Insel vor der Südküste Alaskas lebt. Ein Auto heißt bei ihnen „Kaaq“ und „Ruq“ ist der Pfeil. Letzteres steht als Hinweis auf das Logo der tschechischen Volkswagen-Tochter.

„Sbohem Yeti, vítejte Karoq“ heißt es wohl ab sofort in der Skoda-Hauptstadt Mladá Boleslav nordöstlich von Prag. Bei der Skoda Muttergesellschaft Volkswagen in Wolfsburg ruft man wohl gleichzeitig wörtlich übersetzt „Auf Wiedersehen Yeti, herzlich willkommen Karoq“. Nach seinem ersten Auftritt auf dem deutschen Markt 2009 darf der erste Skoda-SUV, damals Auto des Jahres in der Tschechischen Republik, in Pension gehen. Sein Nachfolger, der sich jetzt in Stockholm erstmals ungetarnt den Journalisten zeigen durfte, betont mit Name und Design die Verwandtschaft zum größeren Bruder Kodiaq: ein waschechter SUV, flache Frontpartie, hohe Gürtellinie, breite Schultern.

Der Skoda Karoq setzt einen weiteren Meilenstein der angekündigten Skoda-Offensive für die Gattung der Sport Utility Vehicles (was frei übersetzt etwa Sport- und Nutzfahrzeug bedeutet) und ist ein komplett neu entwickeltes Fahrzeug. Laut Skoda steht das „emotionale und dynamische Design mit den zahlreichen kristallinen Elementen ganz im Zeichen der neuen SUV-Formensprache“ des Unternehmens. Besonders ins Auge fallen beim 4,38 Meter langen Karoq die Frontscheinwerfer. Die Marketing-Poeten von Skoda beschreiben deren Auftritt so: „Das Design der Scheinwerfer ist von der traditionsreichen böhmischen Glashandwerkskunst inspiriert. Die kristallinen Schlitze der Voll-LED-Hauptscheinwerfer und die achtstrahligen ‚Wimpern‘ machen das Lichtbild einzigartig.“ Für einfältigere Naturen: Hauptscheinwerfer und Nebellampen liegen nun dicht übereinander.

Nicht einzigartig, bei Skoda aber gang und gäbe, sind die großzügigen Platzverhältnisse im Innenraum, für die Passagiere ebenso wie für das Gepäck. Dafür sind an erster Stelle die gewachsenen Außenmaße verantwortlich. Dennoch gilt der Karoq ebenso wie der Kodiaq als Compact-SUV. Das Auto misst jetzt 4382 Millimeter in der Länge, 1841 Millimeter in der Breite und 1605 Millimeter in der Höhe. Der Größenzuwachs im Vergleich zum Skoda Yeti kommt zunächst den Passagieren zugute. Die Kniefreiheit beträgt 69 Millimeter. Doch was den Insassen recht, ist dem Gepäck billig: Der Kofferraum fasst ein Volumen von 521 Liter bei fest stehender hinterer Sitzbank. Bei umgeklappter Sitzbank erhöht sich das Fassungsvermögen auf 1630 Liter. In Verbindung mit der optionalen Vario-Flex-Rückbank ist der Stauraum variabel und fasst zwischen 479 und 588 Liter. Diese Rückbank besteht aus drei separaten Sitzen, die einzeln verstellt und komplett ausgebaut werden können – das Fahrzeug wird dann mit einem maximalen Laderaumvolumen von 1810 Litern zum Kleintransporter.

Ohne Fahrerassistenten lässt sich heutzutage kein Blumentopf mehr gewinnen. Im Skoda Kodiaq befinden sich davon gleich eine ganze Menge. Systeme für den Komfort sind zum

Beispiel der Parkassistent, Lane Assist oder der Stauassistent. Für mehr Sicherheit sorgen unter anderem Blind Spot Detect, Front Assist mit vorausschauendem Fußgängerschutz oder der Emergency Assistent.

Darüber hinaus sind weitere Fahrerassistenzsysteme lieferbar. Sie halten das Auto auf Abstand zum Vorausfahrenden, erleichtern dem Fahrer das Wechseln und Halten der Spur, weisen ihn auf wichtige Verkehrszeichen hin und assistieren ihm beim Parken. Erstmals steht das freiprogrammierbare digitale Instrumentenpanel zur Verfügung. Mit ihm lassen sich die Anzeigen im Cockpit nach individuellen Wünschen gestalten.

Nicht zu unterschätzen: Anhand des Lenkverhaltens erkennt die Müdigkeitserkennung (Driver Alert) Abweichungen vom normalen Fahrverhalten und somit eine nachlassende Konzentration des Fahrers. Das System analysiert 15 Minuten nach dem Starten des Motors das Lenkverhalten und speichert das Ergebnis als Basis für ein Signal. In dieser Analysephase muss eine Geschwindigkeit von mindestens 65 km/h gehalten werden. Ein deutliches Abweichen vom charakteristischen Lenkverhalten deutet auf eine Ermüdung des Fahrers hin. Ein optischer Hinweis im Kombiinstrument empfiehlt eine Fahrtunterbrechung.

Fünf Motorvarianten stehen zur Wahl – zwei Benziner und drei Diesel. Neu im Programm sind die beiden Benziner und zwei Dieselmanuten. Die Hubraumgrößen betragen 1,0, 1,5, 1,6 und 2,0 Liter, die Leistungsspanne reicht von 85 kW / 115 PS bis 140 kW / 190 PS. Alle Aggregate sind turboaufgeladene Direkteinspritzer und verfügen über Start-Stopp-Technik und Bremsenergieerückgewinnung. Sie erfüllen die Norm EU 6. Mit Ausnahme des Diesels können alle Aggregate wahlweise mit einem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe oder einem Siebengang-DSG bestellt werden. Der 2,0 TDI mit 140kW / 190 PS fährt serienmäßig mit dem 4x4 Antrieb und dem Siebengang-DSG vor. Der neue 1,5 TSI bietet als Besonderheit eine Zylinderabschaltung.

Als weitere Besonderheiten bleiben zu erwähnen: Mit der Fahrprofilwahl kann der Fahrer die Kennlinien für die Lenkung, die Schalttätigkeit des DSG-Getriebes und die Einstellung weiterer Modi in die Versionen Normal, Eco, Sport und Individual umschalten. Die individuellen Einstellungen werden auf dem optional erhältlichen personalisierbaren Schlüssel für bis zu drei Fahrzeugbenutzer abgespeichert.

Der bestellbare Allradantrieb soll auch auf rutschigem Untergrund oder beim Ziehen eines besonders schweren Anhängers für optimales Fahrverhalten sorgen. Zum Einsatz kommt eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung. Verschiedene Sensoren (wie zum Beispiel Raddrehzahlsensor, Lenkwinkelsensor, Längs- und Querschleunigungssensor, Gaspedalstellung, Motordrehzahl, Drehmoment) werten kontinuierlich die Fahrsituation aus und geben die Messwerte an die Allradelektronik weiter, welche die optimale Kraftverteilung errechnet und umsetzt.

Optional steht der Offroad-Mode für die Allradvarianten zur Auswahl, der für noch bessere Fahreigenschaften abseits der Straße sorgt. Um die Traktion im Offroad-Modus zu verbessern, lässt die Antriebsschlupfregelung ASR mehr Schlupf zu und die elektronische Differenzialsperre EDS reagiert schärfer und schneller. Bei Bedarf werden zudem die Berganfahrhilfe und die Bergabfahrhilfe aktiv – letztere hält die Geschwindigkeit auf dem gefahrenen Niveau konstant. Die ebenfalls optionalen DCC-Dämpfer verändern ihre Arbeitsweise, die Gasannahme erfolgt etwas langsamer. Das Antiblockiersystem ABS regelt weniger intensiv, damit sich vor den Rädern ein bremsender Erdkeil bilden kann.

Wer den Skoda Karoq für robustere Einsätze benötigt, ist mit dem Schlechtwegepaket gut bedient. Dieses schützt vor mechanischen Beschädigungen (etwa beim Kontakt mit Straßenunebenheiten oder auf Schotter) und verhindert das Eindringen von Schmutz (Staub, Sand, Schlamm) in den Motorbereich oder in Kabelbäume. Zum Schlechtwegepaket gehören: eine Skid-Platte unter dem Motor, ein Kabelschutz, ein

Bremsleitungsschutz, ein Kraftstoffleitungsschutz und zusätzliche Kunststoffabdeckungen.

Alles in allem darf man auf den Skoda Karoq wirklich gespannt sein selbst dann, wenn er seine Aufgaben in erster Linie als Asphalt-Cowboy erfüllen wird. Noch konnten wir ihn nur im Stand erleben. Wenn er im Herbst in die Läden kommt, werden wir ihn auch gefahren haben. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



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



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



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
