



Max Veldhuis  
3 augustus 2017

## Een sportief randje?

Skoda timmert de laatste tijd behoorlijk aan de weg als het gaat om het introduceren van SUV's. De Kodiaq blijkt inmiddels een groot succes en is veel te zien op de Nederlandse wegen. Voor de mensen die de Kodiaq toch wat te groot vinden, is er nu de Karoq.

De tijd dat Skoda's vooral een functioneel design hadden en gericht waren op het bieden van zo veel mogelijk ruimte tegen een concurrerende prijs, is voorbij. Of ja, niet geheel, want als je veel ruimte voor je geld zoekt, ben je bij Skoda nog steeds aan het juiste adres. De bonus is nu dat de auto's er gelikt uit zien en er redelijk wat ruimte is voor personalisatie. De Karoq Sportline die wij mee hebben gekregen is hier het ultieme bewijs van. Kan de klant die naast optimale bruikbaarheid en een hoge instap tevens rijplezier zoekt tegenwoordig ook bij Skoda terecht? Wij nemen de proef op de som.



## Naar de sportschool geweest

Van een afstandje doet het exterieur van de Karoq erg denken aan dat van zijn grote broer, de Kodiaq. Toch is het niet zo dat je twee keer hoeft te kijken voordat je de verschillen ziet. Om te beginnen is de Karoq zichtbaar een stuk kleiner, 30 cm om precies te zijn. Met name van opzij is dat goed te zien aan de kortere achterzijde. Maar ook de voor- en achterlichten zijn anders vormgegeven. Het ontwerp van de Karoq kan getypeerd worden als strak en zakelijk, maar deze typering gaat maar ten dele op voor onze testauto in Sportline Business-uitvoering. In de kleur Velvet Red met zwarte accenten en 19 inch wielen oogt de Karoq werkelijk stoer. De metallic lak komt in de zon prachtig tot zijn recht. Het front oogt dankzij de rechte LED-koplampen en de zwarte grille behoorlijk agressief. In de voorbumper is een grote radiator zichtbaar om de tweeliter viercilinder goed te kunnen koelen. Aan de achterzijde is een plastic diffuser gemonteerd met een sierstuk dat het doet lijken alsof er twee uitlaten onder de achterbumper van de Karoq zitten. Helaas is dit tegenwoordig een bekende trucje van de Volkswagen-groep; de echte uitlaat zit keurig achter de bumper verborgen.Â





# Skoda Karoq 2.0 TSI 4x4 Sportline Business

De algehele indruk die overeind blijft bij de Karoq is dat Skoda wat het design betreft allang niet meer onder doet voor Seat of Volkswagen. Je hoeft je zeker niet te schamen wanneer je bij het stoplicht naast een Tiguan of een Ateca komt te staan.



## Een bekend recept

De sportieve noot die is ingezet door het exterieur van de Karoq, trekt Skoda door in het interieur. Je herkent de Karoq Sportline meteen aan de sportstoelen met diamantpatroon, die lekker racy vormgegeven zijn, en de Sportline-badges. Je kunt je afvragen in hoeverre dit soort meubilair thuishoort in een SUV, maar het misstaat zeker niet. De stoelen zitten daarnaast comfortabeler dan ze eruit zien; lange ritten zijn geen enkel probleem en je wordt goed ondersteund. Passagiers zitten op de achterbank eveneens comfortabel. Zoals we gewend zijn van Skoda is er meer dan voldoende hoofd-en beenruimte aanwezig. De kofferruimte is met een inhoud van 521 liter bijvoorbeeld 49 liter groter dan die van de Renault Kadjar. Om het interieur verder op te leuken is er gebruik gemaakt van witte contrasterende stiksels en sierlijsten in carbonlook. In het donker wordt het interieur desgewenst extra verlicht met



# Skoda Karoq 2.0 TSI 4x4 Sportline Business

sfeerverlichting in de sierlijsten. Overdag komt er door het panoramadak meer dan genoeg licht binnen in het interieur.Â

De afwerking is zoals we die kennen van de Volkswagen-groep. Het geheel zit robuust in elkaar en de gebruikte kunststoffen zijn van goede kwaliteit. Wel valt op dat Skoda bij de ramen in de deuren de carrosseriekleur door laat schemeren in het interieur. Dit oogt toch wel wat goedkoop en is iets wat je meer verwacht op een B-segmenter. We noemden de sportieve accenten al even, maar verder is het binnenste toch vooral strak en zakelijk vormgegeven. Niet dat dit een ernstige zaak is; alles zit waar het zitten moet en de ergonomie is goed voor elkaar. De multimedia met 9,2 inch touchscreen en 'virtual cockpit' kenden we al en deze systemen werken ook in de Karoq voorbeeldig. Het audiosysteem van Canton met 9 luidsprekers is kwalitatief hoogwaardig en weet muziek van verschillende genres op een mooie manier ten gehore te brengen. Al met al is het interieur van de Karoq dus een plek waar het prima vertoeven is.



## Comfort, comfort, comfort



# Skoda Karoq 2.0 TSI 4x4 Sportline Business

Enige sportiviteit is de Karoq in uiterlijk opzicht dus niet vreemd, mits je hem als 'Sportline Business' bestelt. De sportiviteit blijft echter beperkt tot het uiterlijk, want wat de rij-eigenschappen betreft is de Skoda vooral op comfort gericht. Eigenlijk is dit wat betreft de karakteristiek het enige onderscheidende vermogen van de Karoq, want voor het overige rijdt het praktisch hetzelfde als de eerder genoemde Tiguan en Ateca. Onze testauto is voorzien van de sterkste motor: de 2.0 TSI met 190 pk en vierwielaandrijving. Hoewel deze aandrijving in Nederland eigenlijk 'overkill' is, rijdt het wel heel fijn. Je hebt altijd vermogen over, bijvoorbeeld wanneer je even snel wil inhalen of invoegen, en er is grip in overvloed. Ook mag je met 1900 kg maximaal aanhangergewicht 400 kg meer trekken dan met de 1.5 TSI zonder vierwielaandrijving. Het enige nadeel van de vierwielaandrijving is dat de Karoq 4x4 nogal een slokje lust. Het gemiddeld verbruik tijdens de testperiode bedroeg nÃ©t geen 1 op 13. Met de 1.5 TSI moet een verbruik van 1 op 15 relatief makkelijk te halen zijn. Wel heeft de 2.0 TSI last van het typische DSG-kwaaltje dat de bak soms wat traag lijkt te reageren tijdens het wegrijden. Hierdoor geef je soms onbedoeld meer gas, waardoor je er ineens vandoor schiet.

De Karoq is dus voornamelijk gericht op comfort, maar je kunt wel de rijmodi afzonderlijk instellen. Hierbij heb je de keuze uit Eco, Normal, Sport, Snow en Individual. Deze instellingen spreken eigenlijk voor zich. 'Normal' is de rijmodus die het beste past bij het karakter van de Karoq. In 'Sport' wordt de besturing namelijk te zwaar. Wanneer je wel een fellere gasrespons en een sportievere motorsound wilt hebben, kun je in 'Individual' de verschillende parameters afzonderlijk van elkaar instellen. Zoals we al aankaartten is de Karoq op zijn best wanneer je er gewoon rustig mee rijdt. Bij een sportievere rijstijl helt hij in de bochten net teveel over en biedt hij niet de feedback die je dan wil hebben. Daar moet je de Karoq dus ook niet voor kopen; het is vooral een heerlijke reisauto waarin je comfortabel en vlot je dagelijkse kilometers kunt verorberen.





## Relatief vriendelijk geprijsd

Goedkoop is de Karoq in de getoonde uitvoering niet. De 2.0 TSI 4x4 stoot 31 gram CO<sub>2</sub> per km meer uit dan de 1.5 TSI, waardoor er een stukje extra belasting bovenop komt. Het verschil tussen de twee varianten bedraagt zo'n 6.000 euro, waarbij de 2.0 TSI Sportline Business op een vanafprijs van ruim 44.000 euro komt. Je hebt dan standaard al wel zaken als Keyless Go, Virtual Cockpit en Full LED koplampen aan boord, bovenop de designkenmerken van de Sportline. Onze testauto beschikt daarnaast onder meer nog over adaptieve cruise control, dodehoekassistentie, een panoramadak, stoelverwarming en het Navigatie Plus pakket (groter scherm en draadloos opladen), waardoor het totaalbedrag over de 50.000 euro heen gaat. Je hebt dan wel de absolute topuitvoering van de Karoq te pakken en je komt niets tekort, maar het blijft een flinke smak geld. Overigens is de Karoq wel goedkoper dan een vergelijkbare Tiguan. Sterker nog, een T-Roc met dezelfde motor en opties komt al op dit bedrag uit. In dat licht bezien is de Karoq in deze uitvoering best een goede aanbieding.



# Skoda Karoq 2.0 TSI 4x4 Sportline Business

Het ligt echter voor de hand dat de meeste mensen in Nederland zullen kiezen voor de 1.0 TSI met 115 pk of de 1.5 TSI met 150 pk. De 1.0 TSI is er alleen met een handgeschakelde zesbak en kost in de standaard uitvoering nÃ't geen 30 mille. Wanneer je liever een DSG hebt, zit je meteen vast aan de 1.5 TSI. In dat geval mag je 37.090 euro achterlaten bij de Skoda-dealer. Dan heb je wel meteen de 'Style', die standaard voorzien is van LED koplampen, Keyless Go, automatische airco, een regen- en lichtsensor en sfeerverlichting. Voor onder de 40 mille kun je dus al een vrij complete Karoq met een prima krachtbron krijgen. De Tiguan is er met deze motor en de DSG bijvoorbeeld pas vanaf 40.365 euro en dan moet je de opties nog aanvinken.



## Simply clever?

De Skoda Karoq maakt zijn sportieve uiterlijk niet helemaal waar in de rij-eigenschappen. Hiervoor moet je toch echt ergens anders zijn. Comfort voert duidelijk de boventoon. Niet dat daar iets mis mee is, want de Karoq is een heerlijke reisauto. Oneffenheden in het wegdek lijken haast niet meer te bestaan en lange ritten zijn gevoelsmatig in een oogwenk voorbij. Met de 2.0 TSI 4x4 heb je daarnaast altijd



# Skoda Karoq 2.0 TSI 4x4 Sportline Business

voldoende vermogen en grip. Ook biedt Skoda als vanouds veel 'value for money', alhoewel de testauto met zijn vierwielaandrijving in ons land erg duur is door de extra belasting. Maar ook aan de 1.5 TSI zul je een prima reisgenoot hebben. Wanneer je een comfortabele auto voor een klein gezin zoekt die er strak uit moet zien maar ook niet de hoofdprijs hoeft te kosten, ben je bij Skoda zeker aan het juiste adres.

## Plus

- + Vlot uiterlijk en interieur
- + Veel waar voor je geld
- + Comfort hoog in het vaandel...

## Min

- ...maar daardoor niet echt sportief
- Gedrag DSG bij lage snelheden