

Skoda Karoq - Sprawny crossover

Autor: Wojciech Sierpowski
Zmieniony 26.11.2017.

W ostatnich latach Skoda stała się jedną z najbardziej zaskakujących marek. Zaczęła robić ciekawe, poszukiwane auta, które przyciągają kolejne rzesze nabywców. Rosnąca sprzedaż generuje zyski, więc firma może sobie pozwolić na coraz więcej. I ma tego efekty. Śmiało można mówić o sprzężeniu zwrotnym. Już wiadomo, że udanym modelem jest Kodiaq, a teraz nadjeżdża kolejny hit, jakim jest bardziej kompaktowy Karoq.

Tak jak wszystkie crossovery koncernu VW, Karoq powstał na platformie MQB. Mimo unifikacji wielu zespołów, każdy z producentów sam dobiera niektóre parametry. O ile większość rozmiarów wnętrza w Karoq oraz VW T-Roc jest identycznych lub zbliżonych, górna krawędź przedniej szyby w Skodzie znajduje się o 6,5 cm wyżej nad podłogą niż w T-Roc. To oznacza, że w czeskim aucie wyżej przebiega linia dachu. Mało tego, jeśli spojrzymy na profil nadwozia, zauważymy, że tył T-Roca jest mocniej przycięty, zaś Karoq wygląda jak wydłużony hatchback lub krótkie kombi. Zresztą ma o 3,5 cm większy rozstaw osi i jest o 15 cm dłuższa.

Design Skody wydaje się czysty i nowoczesny, dominują w nim ostre rysy, ale jednocześnie duże płaszczyzny i proste wzory. Oczywiście styliści zachowali rodzinne podobieństwo. Do tego zresztą stopnia, że auto może być mylone z większym Kodiakiem. Styl wnętrza podąża za wyglądem zewnętrznym, czyli jest prosty, ale rzeczowy (cyfrowy zestaw zegarów), raczej nie młodzieżowy lecz – w wydaniu ze skórą - dla biznesmena. Fotele nie wzbudzają zastrzeżeń. Jeśli przedni maksymalnie cofniemy (od pedału hamulca do oparcia 108 cm), to z tyłu między oparciami pozostaje jeszcze 60 cm, czyli tyle ile w większości aut tej klasy. To oznacza, że 4 osoby mogą wygodnie podróżować. Sprzyja temu też charakterystyka zawieszenia. Z tyłu zagłówek znajdowały się uchwyty na tablety i zapewne dzieci będą je chwaliły, ale nadzianie się na nie głową nie wróży nic dobrego.

Jeśli zajrzemy za siedzenia, zdziwimy się ile miejsca pozostało na bagaż (521 litrów i 1810 po wyjęciu tylnych siedzeń). Uwagę w bagażniku zwracają organizery (przesuwne osadzone haczyki), zaczepy ułatwiające zamocowanie ciężkiego ładunku, no i osobne fotele systemu VarioFlex (opcja), dzięki któremu bagażnik można powiększać oczywiście kosztem wnętrza. Wyposażenie jest bogate, włącznie z chyba wszystkimi systemami wspomagającymi kierowcę i personalizowanym kluczykiem, który umożliwia indywidualne dostosowanie licznych ustawień w aucie. Podgrzewana kierownica i wszystkie fotele. Mało tego elektronicznie/elektrycznie otwierana jest nie tylko tylna klapa, ale i tak samo wysuwany hak holowniczy.

W Danii do dyspozycji mieliśmy dwa egzemplarze o mocy 150 KM: jeden z silnikiem R4-1.5 TSI ACT z funkcją odłączania cylindrów i napędem na koła przednie oraz R4-2.0 TDI i układem 4x4 z elektroniczną blokadą mechanizmu różnicowego i trybem jazdy terenowej (istnieje pakiet terenowy z płytą ślizgową), który świetnie działał na duńskiej plaży i wydmach (prześwit 17,6 cm). Obie wersje w swojej kategorii rewelacyjne. Do tego w gamie silnikowej znajduje się benzyniak R3-1.0 TSI-115 KM oraz turbodiesle 1.6 TDI-115 KM i 2.0 TDI-190 KM (standardowo DSG7).

Wojciech Sierpowski

Galeria zdjęć