



Skoda Kamiq 1.0 TSI Selection DSG

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (85 kW / 115 PS)

Der Blick in die aktuelle Kamiq-Preisliste lässt nicht schlecht staunen: Die günstigste Ausführung beginnt bei 25.330 Euro. Kaum zu glauben, dass dieses Modell noch 2020 ab unter 19.000 Euro zu haben war, in beiden Fällen mit dem 95-PS-Dreizylinder motorisiert. Allerdings hat sich bei der Ausstattung eine Menge getan, ein so mager ausgestatteter Kamiq wie damals ist mittlerweile nicht mehr lieferbar. Zur Wahrheit gehört jedoch auch, dass Skoda ebenso wie die Konkurrenz die letzten Jahre mächtig an der Preisschraube gedreht hat. Lamentieren hilft nicht, außerdem war, ist und bleibt der Kamiq ein interessantes Angebot. Es ist nicht einfach, wirkliche Schwachpunkte an diesem Auto zu finden. Der Anschaffungspreis und die Paketpolitik bei den Optionen mögen zwei Punkte sein. Die teilweise einfachen Materialien im Innenraum sind Usus im Kleinwagensegment, Skoda verarbeitet aber alles sauber und klapperfrei. Hier und da geschäumte Oberflächen wähen einen schon in der nächsthöheren Kompaktklasse. Wie auch die zahlreichen Komfort- und Assistenz-Extras, welche die Tschechen zwar meist gegen Aufpreis, aber immerhin überhaupt im Kamiq offerieren. So ermöglicht der "Travel Assist" sogar teilautonomes Fahren, das Paket umfasst neben dem adaptiven Tempomaten einen Spurhalte- und einen Spurwechselassistenten. Es gibt zusätzlich praktische Details wie die automatisch ausfahrenden Türkantenschützer. Überhaupt versteht es Skoda, mit einfachen Mitteln ungemein praktische Elemente in seinen Autos zu verbauen, wie beispielsweise den Regenschirm in der Fahrertür. Bei Fahrwerk und Motor mag man nur Hausmannskost bekommen, damit gibt sich der Kamiq aber wunderbar unaufgeregt und entspannt im Alltag. Er ist der treue Begleiter im Hintergrund, der einen unterstützt und nicht belastet. Außer vielleicht bei der Anschaffung mit Blick auf den Geldbeutel - im Unterhalt hält er sich dann jedoch zurück. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C3 Aircross, Ford Puma, Opel Crossland X, Renault Captur, Peugeot 2008, Seat Arona, VW T-Cross.

⊕ gutes Platzangebot, viele Assistenten lieferbar, sauberer Motor mit Sparpotenzial, kompakte Außenmaße, moderate Aufpreise für Extras

⊖ recht hoher Anschaffungspreis, einige Optionen in Paketen gebunden

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,2

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|-----|
| | Familie | 3,1 |
| | Stadtverkehr | 3,1 |
| | Senioren | 2,8 |
| | Langstrecke | 2,6 |
| | Transport | 3,1 |
| | Fahrspaß | 2,8 |
| | Preis/Leistung | 2,2 |

Ecotest ★★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Der Kamiq verortet sich in der Kleinwagenklasse, trotzdem kommt er mit guter Qualität und nettem Finish daher. Damit wird auch das kleine SUV dem Skoda-typischen Qualitätsanspruch gerecht. Die Karosserie ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Optional gibt es einen automatisch ausklappenden Türkantenschutz. Der Unterboden ist in weiten Bereichen mit Kunststoffabdeckungen verkleidet, nur mittig und ganz hinten offen (im Bereich der Auspuffanlage). Im Innenraum geht die sorgfältige Verarbeitung weiter, alles sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Hier und da kommen ein paar geschäumte Kunststoffe zum Einsatz, in

Kombination mit silber- und kupferfarbenen Kanten und Leisten sowie Hochglanzflächen ergibt sich ein wertiger Eindruck. Betrachtet man die Materialien genauer, fällt auf, dass die teurere Kunststoffschäumung nur vorn im Innenraum verbaut ist, dort im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen. Im unteren Bereich ebenso wie hinten ist alles hart und weniger ansprechend ausgelegt.

⊖ Die Motorhaube muss per Muskelkraft angehoben werden und wird nur von einem Stab offengehalten - das macht die Handhabung umständlich.

2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,9 l/100 km an, ergibt sich mit dem 50 l Tank eine theoretische Reichweite von rund 845 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei angemessenen 542 kg – das reicht locker für vier Leute samt schwerem Gepäck. Auf dem Dach gibt's serienmäßig eine praktische Reling, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 75 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis zu 75 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll,

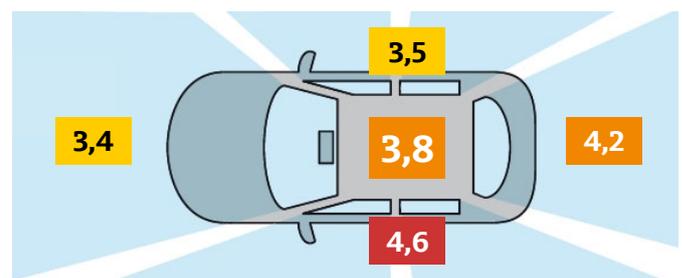
darf er bis zu 1,2 t wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst nur magere 620 kg). Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Kamiq nicht lieferbar. Die Außenmaße sind angenehm kompakt, unter zwei Meter Breite (inkl. Außenspiegel) und 4,24 m Länge können auch in Städten gut beherrscht werden - hilfreich ist dabei auch der Wendekreis von knapp über 11 m.

2,9 Licht und Sicht

Die Abmessungen des Kamiq lassen sich gut abschätzen; vorn muss man den Beginn der Motorhaube zwar mehr erraten als dass man ihn sehen kann, aber der Heckabschluss ist recht klar definiert. Man hat insgesamt eine gute Sicht aus dem Auto, weil die etwas erhöhte Sitzposition und die nicht zu breiten vorderen Dachsäulen die Übersicht erleichtern. Das spiegelt sich im Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wider, die insgesamt ausreichend ausfällt, weil sich die ziemlich breiten C-Säulen negativ auswirken. Mit allerlei Assistenzsystemen soll der Autofahreralltag zusätzlich erleichtert werden - serienmäßig gibt es im Selection aber nur wenig. Will man mehr als die hinteren Parksensoren haben, muss man fleißig die Optionsliste durcharbeiten. Dann kann man zusätzlich Parksensoren vorn, einen Parkassistenten und eine Rückfahrkamera (inkl. Waschdüse) haben. Rundum Kameras für eine 360-Grad-Ansicht sind für den Kamiq nicht verfügbar. LED-Frontscheinwerfer und Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion sind Serie, gegen Aufpreis erhält man Matrix-LED-Scheinwerfer inklusive separatem Abbiegelicht und adaptivem Fernlichtassistenten. Eine Seltenheit: Gegenaufpreis ist für das

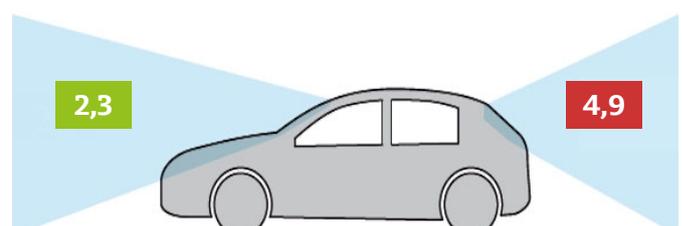
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



kleine Skoda-SUV eine Scheinwerferreinigungsanlage erhält. Die automatische Leuchtweitenregulierung gibt es aber nur für die Matrix-LED-Scheinwerfer. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

⊖ Überdies müssen die beiden Außenspiegel ohne asphärischen Bereich auskommen, die Bereiche links und rechts neben/hinter dem Auto sind damit schlechter einsehbar.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Kamiq bietet mit seiner etwas höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber beispielsweise dem etwas flacheren Scala aus gleichem Hause, wenn es ums Ein- und Aussteigen geht. Denn die Sitzflächen befinden sich mit knapp 47 cm über der Straße in günstiger Höhe (Sitz ganz nach unten gestellt). Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur die Schweller liegen etwas hoch und sind damit der einzige Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt's aber vier Haltegriffe, in manchen Situationen sehr praktisch, jedoch heutzutage keine Selbstverständlichkeit mehr. Nachts leuchten die Scheinwerfer und Rückleuchten vor dem Einsteigen und nach dem Aussteigen, um das Fahrzeugumfeld zu erhellen. Ein schlüsselloses Zugangssystem kostet in der Selection-Ausstattung Aufpreis und war im Testwagen verbaut.

3,3 Kofferraum-Volumen

Die Außenmaße des Kamiq sind kompakt, trotzdem bringt er einen vergleichsweise großen und praktischen Gepäckraum mit. Unter der Kofferraumabdeckung fasst er 265 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 390 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 620 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.145 l Volumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch einen kleinen Stauraum, der rund 35 l fassen kann.



Die recht breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

⊖ Das Keyless-System kann mit einem Funkverlängerer überlistet und der Kamiq damit illegal geöffnet und gestartet werden. Es besteht zwar die Möglichkeit, das Keyless-System über das Bordmenü zu deaktivieren - wer aber Aufpreis für die Funktion bezahlt hat, will sie in der Regel auch nutzen. Der Bewegungssensor im Schlüssel ist besser als nichts, weil er nach dem Ablegen des Schlüssels seine Funkfunktionen nach kurzer Zeit einstellt. Aber auch das ist nur eine halbe Lösung, weil die Abschaltung beispielsweise nicht erfolgt, solange man den Schlüssel bei sich trägt. Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.



Mit lediglich 265 l Volumen passt nicht allzu viel Gepäck in den Kofferraum des Kamiq. Für den täglichen Einkauf ist er aber ausreichend.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, als Option gibt es dafür auch einen elektrischen Antrieb (im Testwagen vorhanden). Die Möglichkeit des berührungslosen Öffnens und Schließens über einen angedeuteten Fußkick unter die Heckschürze in Kombination mit dem schlüssellosen Zugang kostet weiteren Aufpreis. Selbst 1,90 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr große Menschen sollten aber auf das abstehende Schloss achten, das zwar mit Kunststoff ummantelt ist, damit schmerzhaften Kontakt jedoch nicht verhindern kann. Die Ladekante liegt knapp 70 cm über der Straße und damit recht hoch. Der Testwagen ohne doppelten Ladeboden hat innen eine Stufe von 17 cm, über die das Gepäck beim Ausladen gewuchtet werden muss. Insgesamt kann man den Kofferraum aber gut nutzen, nur stört die Hutablage bzw. Kofferraumabdeckung etwas, weil sie nicht weitgehend wegklappen und auch nicht unter dem Kofferraumboden verstaut werden kann.

⊖ Bei umgeklappter Rückbank ergibt sich kein ebener Ladeboden, die Stufe im Bereich der umgeklappten Rücksitzlehnen kann stören. Der Stauraum wird nur von einer Lampe rechts an der Seitenwand ausgeleuchtet.

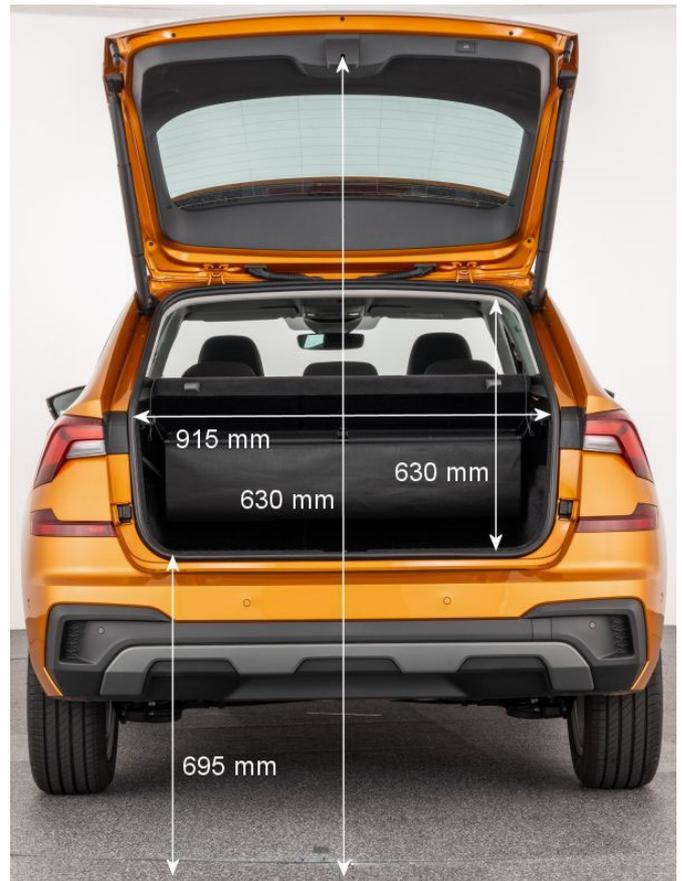
2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Lehnen der Rückbank können asymmetrisch geteilt umgeklappt werden. Das gelingt vom Innenraum aus einfach, beim Zurückklappen sollte man aber auf die seitlichen Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen und dabei zu beschädigen. Geht es um Ablage- und Fixierungsmöglichkeiten im Kofferraum, hat sich Skoda richtig viele Gedanken gemacht. Auf der linken Seite gibt es einen großen Taschenhaken und zwei kleinere Haken für die Befestigung von Netzen aus dem Zubehörprogramm.

2,2 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Mit dem Facelift hat sich im Innenraum des Kamiq wenig verändert, entsprechend bekannt kommt einem das Cockpit vor. Es ergeben sich daraus Vorteile für die Bedienung, weil die Tschechen bisher darauf verzichtet haben, zu viele Bedienelemente in das Infotainmentsystem zu integrieren. So lässt sich der Kamiq einfacher bedienen als viele Konkurrenten. Es gibt klassische Knöpfe und kleine Walzen am Lenkrad für die Bedienung von Bordcomputer und Instrumentendisplay, Drehregler und Knöpfe für die Klimabedienung. Nur das optionale Infotainmentsystem mit



Die Ladekante liegt ca. 70 cm über der Straße und macht das Be- und Entladen etwas mühsam.

Die gleiche Hakenkombination findet man auf der rechten Seite. Weitere Haken gibt es an der Rückwand der Rücksitzlehne. Seitliche Fächer sind ebenfalls vorhanden, um kleine Gegenstände sicher zu verstauen. Vier Verzurrösen in Bodennähe stehen für ein Bodennetz zur Verfügung. Optional lässt sich die Lehne des Beifahrersitzes umklappen. Es gibt insgesamt viele Möglichkeiten, die manchmal simpel erscheinen mögen, aber effektiv sind.

9,2 Zoll Display muss inzwischen ohne Drehknöpfe für Lautstärke und zum Scrollen auskommen, die gibt es nur noch für das Basissystem mit 8,2 Zoll Bildschirmdiagonale. Kleine Aufmerksamkeiten wie die Erinnerung beim Ausschalten des Motors, das Mobiltelefon nicht zu vergessen, sind schon bald Klassiker. Die optionale Ambiente-Beleuchtung bietet immerhin zwei Farben, die Hintergründe der Displays werden aber nicht wie in den größeren Skoda-Modelle dazu farblich angepasst. Die gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem

Einstellbereich), der Pedale und des Getriebewahlhebels (groß, gut erreichbar, rastet klar ein) zueinander. Auch die Platzierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (Ausnahme: Lüftungsdüsen und Schalter in Deckenkonsole) tragen dazu bei. Einen Wermutstropfen gibt es dann doch: Die klassischen analogen Instrumente sind passé, Skoda baut nur noch ein etwas zu kleines 8-Zoll-Display als Instrumentenanzeige ein - das gegen Aufpreis gegen eine 10 Zoll große Variante mit mehr gleichzeitig darstellbaren Inhalten getauscht wird. Ob kleiner oder größer, die Ablesbarkeit der Displays ist tagsüber wie nachts einwandfrei. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional kann der Fahrersitz elektrisch eingestellt werden, über eine Memory-Funktion verfügt er aber nicht.

⊖ Es gibt zwar vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten – außerhalb des Lichtkegels der Leselampen bleibt es daher recht

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Serienmäßig verbaut Skoda im Kamiq Selection das Infotainment mit 8,1 Zoll Display sowie Wireless SmartLink (Android Auto, Apple CarPlay, beides auch kabellos) und Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Die erweiterte Sprachbedienung (über "Ok Laura") kostet extra. Der DAB-Empfang ist selbstverständlich Serie, ebenso USB-C-Anschlüsse in der Mittelkonsole vorn und hinten sowie die induktive Ladefunktion für Mobiltelefone. Das Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformationen kann man nachträglich gegen Aufpreis freischalten lassen oder ab Werk mitbestellen. Serienmäßig bietet Skoda Care Connect, ein automatisches Notrufsystem mit maximal 14 Jahren

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Kamiq lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für rund zwei Meter große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst über 2,10 m Körpergröße würde man den Dachhimmel berühren. Die Innenbreite liegt im

durchschnittlichen Bereich. Optional kann man ein großes Panoramaglasdach ordern. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das einen auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt.



Verarbeitung und Materialanmutung liegen beim Kamiq auf angemessenem Niveau. Die Bedienung ist weitgehend funktionsfähig und stellt den Fahrer vor keine großen Herausforderungen.

Laufzeit; kostenfrei dabei sind auch ein Jahr Remote Access, das anschließend eine jährliche Gebühr kostet, wenn man es weiter nutzen möchte. Nutzerprofile können angelegt und passwortgeschützt werden; differenzierte Privatsphäre-Einstellungen sind verfügbar. Wählt man das Infotainment Paket, erhält man neben dem größeren Bildschirm ohne Drehregler und der Navigationsfunktion auch Infotainment Online (z.B. Verkehrsinfos in Echtzeit) für drei Jahre inklusive. Wer den an sich schon guten Klang der acht Lautsprecher noch verbessern will, kann das Skoda Soundsystem mit 10 Lautsprechern ordern. 12-V-Anschlüsse vorn und im Kofferraum sind Serie, eine 230-V-Steckdose nicht verfügbar.

2,1 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für gut zwei Meter große Personen, die Kopffreiheit ebenso. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich, zwei Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Panoramaglasdach reicht auch bis über die Rücksitze und lässt einen beeindruckenden Blick gen Himmel zu.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen, verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit Flaschenhaltern in den Türen, einem geschlossenen Fach unter der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn in der Mittelkonsole praxistauglich. Für den Kamiq gibt es sogar noch ein kleines Klappfach links unterhalb des Lenkrads. Vorn stehen zwei Becherhalter zur Verfügung, die jedoch nicht variabel gestaltet sind. Im Fond findet man Flaschenhalter in den Türfächern und



Im Fond finden sogar Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m Platz.

Lehnentaschen (inkl. kleinen Taschen für Smartphones) sowie Becherhalter in der Mittelarmlehne (Aufpreis). Im Zubehör gibt es einen Aufsatz für den Mittelunnel, der einen weiteren Becher-/Flaschenhalter sowie ein Ablagefach beinhaltet. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format, ist aber weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

2,8 KOMFORT

2,9 Federung

Ab Werk rollt der Kamiq mit MacPherson-Federbeinen vorn, Verbundlenkerachse hinten und Standarddämpfern vom Band. Optional (nicht im Testwagen) ist ein Sportfahrwerk samt Fahrzeugtieferlegung um 10 mm und zwei wählbaren Kennlinien erhältlich. Das Serienfahrwerk im Testwagen bietet eine ausgewogene Abstimmung ohne besondere Stärken oder Schwächen. Es tendiert Richtung Komfort, ohne aber eine Sänfte zu sein oder gar zu schaukeln. Der Federungskomfort innerorts geht in Ordnung, nur gröbere Einzelhindernisse

werden den Insassen deutlicher mitgeteilt, ohne aber zu stauen. Kopfsteinpflaster ist in erster Linie als leichte Vibration zu spüren. Über Querhindernisse wie Speed-Bumps fährt das kleine SUV recht souverän hinweg, das Fahrwerk versteht seine Federwege sinnvoll einzusetzen. Mit zunehmender Geschwindigkeit wird das Schluckvermögen besser, auf der Landstraße werden die meisten Unebenheiten ordentlich weggedefert. Auf der Autobahn fühlt sich der Kamiq wohl, das Fahrwerk liefert hier einen insgesamt guten Komfort ab.

2,8 Sitze

In der Selection-Ausstattung ist die Höheneinstellung für beide Vordersitze mit dabei, darüber hinaus gibt es nur eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die Insassen einzuengen. Zweibege-Lordosenstützen für die Vordersitze sind Serie. Für den Fahrersitz gibt es optionale eine elektrische Vierbege-Lordosenstütze. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann nur längs, nicht aber in der Höhe justiert werden; damit ist sie nicht für alle Staturen passend. Die Armauflagen in den Türen

sind nur vorne wie hinten ausreichend gepolstert. Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im Kamiq zu den bequemeren in seiner Klasse. Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer arg straffen Polsterung und eckt schnell am Dachhimmel an, überdies stört der Mitteltunnel am Boden.

2,9 Innengeräusch

Der Kamiq ist ordentlich gedämmt, die aerodynamischen Optimierungen kommen oft auch dem Geräuschkomfort zugute. Der Motor ist gut entkoppelt und läuft insbesondere für einen Dreizylinder ruhig, selbst bei niedrigen Drehzahlen. Das Aggregat wird selbst beim Ausdrehen nicht wirklich laut, klingt aber kernig. Windgeräusche sind erst bei hohen Geschwindigkeiten

zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche im unauffälligen Bereich. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 67,7 dB(A). Bis etwa 150 km/h kann man sich noch gut unterhalten, auch Telefongespräche über die Freisprechfunktionen funktionieren zumindest bis Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h gut.

2,5 Klimatisierung

⊕ In der Ausstattung Selection besitzt der Kamiq serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik. Während Mittelausströmer im Fond ab Werk verbaut sind, kosten abgedunkelte Scheiben hinten Aufpreis. Für kalte Tage ist der Tscheche nur dann gut gerüstet, wenn man weiter die Optionsliste bemüht: Sitzheizung vorn und hinten sowie

Lenkradheizung kosten Aufpreis. Eine beheizbare Frontscheibe ist ebenso gegen Aufpreis erhältlich, ihre Beheizung wird jedoch über feine Drähte in der Scheibe umgesetzt, welche nachts bei Scheinwerferlicht störende Reflexe verursachen können.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der 1,0-I-TSI hat sich in der Kleinwagenklasse im Volkswagenkonzern zum Standard-Aggregat entwickelt. Die stärkere Version leistet aktuell 115 PS und ein maximales Drehmoment von 200 Nm. Damit ist die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10,2 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 195 km/h möglich (Herstellerangaben). Von 15 auf 30 km/h kann

man in etwas über einer Sekunde beschleunigen, praktisch für das schnelle Einfädeln beim Abbiegen innerorts. Für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h wurden 7,7 s gemessen. Von 60 auf 100 km/h vergehen 5,9 s. Mit dem 1.0 TSI ist der Kamiq völlig ausreichend motorisiert, sportliche Gefühle kommen aber nicht auf.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung inzwischen gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich - die kleinen Ruckler beim Durchbeschleunigen wie bei früheren Versionen des Dreizylinders sind nicht mehr aufgetreten. Er spricht zwar unter 1.800 1/min ziemlich zögerlich auf

Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Trotz nur drei Zylindern weiß er sich bei den Vibrationen zurückzuhalten und läuft im Alltag angemessen kultiviert. Brummen oder Dröhnen ist über den gesamten Drehzahlbereich kaum ein Thema.

2,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe setzt auf trocken laufende Kupplungen, so dass die Schaltvorgänge relativ direkt ablaufen und ausgeprägtes Verschleifen der Gänge vermieden wird. Diese Getriebevariante ist nur auf Drehmomente bis 250 Nm ausgelegt, läuft dafür aber mit einem höheren Wirkungsgrad. Der Schaltkomfort ist recht ordentlich, die Qualität aber nicht immer gleich gut; hier kommt es auch auf die "Tagesform" der Elektronik an, mal schaltet das Getriebe besonders geschmeidig, mal etwas weniger. Oft sind die Gangwechsel hauptsächlich am Drehzahlmesser zu erkennen. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik sanft ein,

der Motor muss aber unter Umständen zuerst starten. Präzises Einparken gelingt ohne Herausforderungen, Skoda hat das Anfahrverhalten inzwischen gut im Griff. Schwierig für das Getriebe ist nur das Anfahren an starken Steigungen, dann lässt sie die Kupplungen zu lange Schleifen und müht schließlich recht hohe Drehzahlen, um das Auto in Bewegung zu setzen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang wird zügig umgesetzt, schnelles Wenden klappt damit gut. Bedient wird das Getriebe noch über einen klassischen Hebel auf der Mittelkonsole, für die Fahrstufenwahl ist also kein Umlernen erforderlich. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen

am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen, sind aber nicht so gleichmäßig verteilt, wie man das erwarten würde; die Drehzahlsprünge zwischen 1. und 2. Gang sowie zwischen 6. und 7. Gang fallen recht klein aus,

zwischen den anderen Gängen dafür umso größer. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 3.000 1/min. Eine Berganfahrhilfe gibt es serienmäßig, eine Autohold-Funktion ist nicht verfügbar.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Skoda hat seinen Kamiq passend abgestimmt, das Kleinwagen-SUV liegt sicher auf der Straße und bleibt auch in engen Kurven und bei Ausweichmanövern gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, Spurrinnen bringen den Tschechen nicht wirklich aus der Ruhe. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt mehr Aufbaubewegungen sowie Seitenneigung und Nicken als beispielsweise beim Scala, alles bleibt aber im sicheren Bereich. Lupft man in Kurven kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich aber gut beherrschen lässt. Die Traktion geht in Ordnung, durchdrehende Räder werden über die elektronische Traktionskontrolle rechtzeitig eingebremst. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Kamiq eine einwandfreie

Vorstellung ab. Die Lenkung arbeitet ausreichend präzise, reagiert ordentlich auf Lenkbefehle. Im Grenzbereich geht der Kamiq in moderates Untersteuern über und baut dadurch Tempo ab. Das ESP regelt so, dass man ein sicheres Gefühl hat. Lenkungsverhärten tritt nicht auf. Dynamische Meisterleistungen darf man aber nicht erwarten. Dafür sind Fahrwerk und Lenkung zu unpräzise und die Seitenneigung zu ausgeprägt, als dass man dynamisch durch enge Kurven hetzen könnte. Das würde aber auch nicht zum Charakter des Fahrzeugs passen. Das ESP regelt recht deutlich und geht im Zweifel auf Nummer sicher, ohne aber zu viel Untersteuern zu verursachen.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht gut an, bietet aber eine eher spärliche Rückmeldung. Die Lenkkraftunterstützung und die ausgeprägte Leichtgängigkeit wird mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit zurückgenommen. Lenkbefehle werden gut umgesetzt, die gewünschte Linie lässt sich mit dem Kamiq

einwandfrei treffen. Insgesamt ist die Lenkung zum Fahrzeug passend und unauffällig ausgelegt. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,8 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung direkt genug, ohne im Alltag zu nervös zu wirken.

2,7 Bremse

Die Bremsleistung des Kamiq ist einwandfrei, er liefert ausreichend kurze Bremswege und zeigt auch bei höherer Beanspruchung kein Nachlassen. Von 100 km/h bis zum Stillstand

benötigt der Testwagen durchschnittlich 35,7 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht insgesamt gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,7 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Viele der Assistenten kosten in der Selection-Ausstattungslinei Aufpreis, aber zum Serienumfang gehören immerhin ein Notbremsassistent mit Kollisionswarnung samt Personenerkennung und ein Spurhalteassistent. Beide Funktionen lassen sich über das Fahrerassistenzpaket erweitern um die Funktionen ACC (adaptiver Tempomat) und adaptive Spurführung. Das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Kauft man das Fahrerassistenzpaket Plus, verfügt der Kamiq zusätzlich über einen Spurwechselassistenten. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung muss inzwischen Serie sein. Bei jedem Kamiq mit dabei sind auch die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erzielt der Kamiq 96 Prozent der möglichen Punkte (Test 09/2019, bestätigt 09/2023 für das Facelift). Der Tscheche ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis ist der Kamiq mit einem proaktiven Insassenschutzsystem, hinteren Seitenairbags samt Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer und einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z. B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben weitgehend geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Die Kopfstützen vorn bieten Personen bis etwa zwei Meter Körpergröße einen guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen nur für Menschen bis etwa 1,80 m Größe. Der Kamiq ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Eine E-Call-Funktion mit automatischem Notruf steht serienmäßig zur Verfügung. Ein Kofferraum-Trennnetz zur Sicherung schwerer Gegenstände ist gegen Aufpreis erhältlich. In den vorderen Türverkleidungen sind Reflektoren eingelassen, damit auch nachts offene Türen leichter erkannt werden können.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

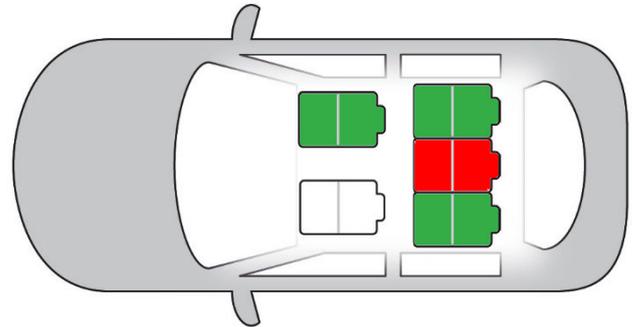
| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | Serie |
|  | Kollisionswarnung | Serie |
|  | City-Notbremsssystem | Serie |
|  | Vorausschauendes Notbrems-system | Serie |
|  | Vorausschauender Kreuzungsassistent | nicht erhältlich |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem | Serie |
|  | Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren | nicht erhältlich |
|  | Geschwindigkeitsbegrenzer | Serie |
|  | Tempomat | Serie |
|  | Abstandsregeltempomat | Option |
|  | Autobahn-/Stauassistent | Option |
|  | Verkehrszeichenerkennung | Serie |
|  | Spurassistent | Serie |
|  | Totwinkelassistent | option |
|  | Spurwechselautomatik | nicht erhältlich |
|  | Ausweichassistent | nicht erhältlich |
|  | Notfallassistent | nicht erhältlich |
|  | Ausstiegswarnung | nicht erhältlich |
|  | Müdigkeitswarner | Serie |
|  | Head-up-Display | nicht erhältlich |
|  | Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem | Serie (indirekt messend) |

2,0 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit hat der Kamiq 85 Prozent der möglichen Punkte im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt. Die Breite der Rückbank reicht in der Regel nur für zwei Kindersitze nebeneinander. Eine Isofix-Vorbereitung für den Beifahrersitz gibt es serienmäßig, ebenso für die äußeren Rücksitze (inkl. i-Size-Freigabe). Die Airbags vorn rechts lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Kindersitze eingebaut werden. Egal ob Gurt oder Isofix, die Montage ist problemlos möglich. Nutzt man im Fond platznehmende Babyschalen mit Base und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben - eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung der hintern Türen kann nur mit Geschick (eines Erwachsenen) abgeschaltet werden, Kleinkinder haben da keine Chance - so soll es sein.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Der Kamiq bietet einen insgesamt guten Fußgängerschutz - Hauptkritikpunkt beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm sind eine erhöhte Verletzungsgefahr bei Kollisionen im Bereich der A-Säulen und an der Front oberhalb der Scheinwerfer. Ansonsten ist die Front weitgehend gut

entschärft, so dass es am Ende zu 80 Prozent der erzielbaren Punkte reicht. Der kleine Tscheche ist serienmäßig mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert.

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 1,0-l-TSI beträgt im Kamiq mit Doppelkupplungsgetriebe 5,9 l Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 162 g pro km, die für 29 von 60 möglichen Punkten im Ecotest reicht. Obwohl der Kamiq etwas höher als sein Bruder Scala baut, verbraucht die Antriebskombination in beiden Modellen in etwa gleich viel. Im Ecotest haben wir innerorts einen Verbrauch von 6,0 l, außerorts von 5,2 l und auf der Autobahn von 6,8 l alle 100 km ermittelt.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

| | | |
|-------------------|------|------|
| Stadt-Kurzstrecke | 6,0 | |
| Durchschnitt | 6,0D | 7,7B |
| Landstraße | 5,2 | |
| Durchschnitt | 4,8D | 5,6B |
| Autobahn | 6,8 | |
| Durchschnitt | 6,6D | 7,6B |
| Gesamtverbrauch | 5,9 | |
| Durchschnitt | 5,5D | 6,5B |

1,0 Schadstoffe

⊕ Voll überzeugen kann der Motor beim Schadstoffausstoß. Die CO-Emissionen sind selbst im Autobahnzyklus niedrig und dank effektivem Partikelfilter liegt der Partikelaustritt weit unter den Grenzwerten, egal wie man fährt. Bei den RDE-Messungen auf der Straße - also im Realbetrieb - konnten die

niedrigen Emissionswerte vom Prüfstand bestätigt werden. Der Lohn sind voll 50 Punkte im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den 29 Punkten für den Schadstoffausstoß ergeben sich 79 Punkte und damit 4 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

2,2 AUTOKOSTEN

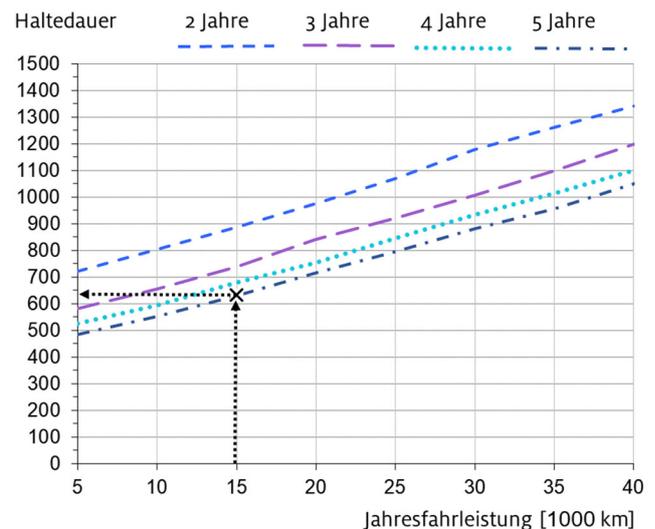
2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Für den Kamiq in der Selection-Ausstattung ruft Skoda mindestens 31.090 Euro auf. Ein stolzer Preis für einen Kleinwagen, wenn man bedenkt, dass ein paar Extras obligatorisch sind, damit der Kamiq attraktiv für einen späteren Wiederverkauf ist. Mit den wichtigen Optionen muss man mit etwa 35.000 Euro rechnen, um ein rundes Paket zu erhalten. Immerhin die Klimaautomatik ist serienmäßig, aber schon für eine Sitzheizung muss man extra löhnen. Die Wertstabilität von aktuellen Skoda-Modellen ist gut, somit bleibt der Wertverlust erwartbar im Rahmen. Der Motor ist Standardkost aus dem VW-Regal, Spritsparttechnologien wie ein Mildhybridsystem gibt es hier leider (noch) nicht. Der Assistenzumfang ist groß, wenn man die Pakete Fahrerassistenz Plus und Komfort nimmt - dafür verlangt Skoda moderate 1.720 Euro extra. Das Infotainmentsystem im Kamiq ist auf dem aktuellen Stand, besondere Gimmicks bietet es allerdings nicht - hier hat die Konkurrenz in den letzten Jahren mit großen Schritten aufgeholt, teils sogar überholt. Teure Werkstattbesuche etwa für einen Zahnriemenwechsel (Wechselintervall 240.000 km) sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer macht niedrige 84 Euro pro Jahr aus, ebenso sind die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen günstig (Haftpflicht 13, Teilkasko 20 und Vollkasko 17). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und

fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 630 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | 1.0 TSI | 1.0 TSI | 1.5 TSI ACT |
|----------------------------------------------|----------|----------|-------------|
| Aufbau/Türen | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 3/999 | 3/999 | 4/1498 |
| Leistung [kW (PS)] | 70 (95) | 85 (115) | 110 (150) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 175/1600 | 200/2000 | 250/1500 |
| 0-100 km/h [s] | 11,0 | 9,7 | 8,3 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 183 | 196 | 214 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP) | 5,4 S | 5,4 S | 5,6 S |
| CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP) | 123 | 121 | 128 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 13/17/20 | 13/17/20 | 12/17/21 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 79 | 77 | 100 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 554 | 566 | 643 |
| Preis [Euro] | 25.330 | 26.490 | 31.400 |

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t] | 4,9 |
| Nutzwert pro Tonne Leergewicht | |
| <ul style="list-style-type: none"> Sitzplätze Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] Dachlast/Anhängelast [kg] | 3,7 Plätze 220/515/951 62/997 |
| Benötigte Verkehrsfläche [m ²] | 7,60 |
| Herstellungsland | Tschechien |
| Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km] | 77,9 |
| Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km] | 194 |

HERSTELLERANGABEN

| | |
|----------------------------------------------------|--------------------------------|
| 3-Zyl.-Turbobenziner, Euro 6e, Otto-Partikelfilter | |
| Hubraum | 999 ccm |
| Leistung | 85 kW/115 PS bei 5.000 1/min |
| Maximales Drehmoment | 200 Nm bei 2.000 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 195 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 10,2 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 5,5 l |
| CO ₂ -Ausstoß (WLTP) | 125 g/km |
| Stirnfläche/c _v -Wert | kA/0,31 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 205/60 R16 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.241/1.793/1.562 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.254/462 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 400/1.395 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 620/1.200 kg |
| Stützlast/Dachlast | 75/75 kg |
| Tankinhalt | 50 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 2 Jahre/12 Jahre |
| Produktion | Tschechien, Mladá Boleslav |

ADAC Messwerte

| | |
|---------------------------------------------|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 5,9 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | 3.000 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35,7 m |
| Reifengröße Testwagen | 205/55 R17 91V |
| Reifenmarke Testwagen | Michelin Primacy 4 |
| Wendekreis links/rechts | 10,9/11,1 m |
| Ecotest-Verbrauch | 5,9 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 6,0/5,2/6,8 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß Ecotest | 140 g/km (WTW* 162 g/km) |
| Reichweite | 845 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 67,7 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 1.990 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.204/542 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 265/620/1.145 l |

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

| | | | |
|----------------------------------------|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 141 Euro | Werkstattkosten | 66 Euro |
| Fixkosten | 84 Euro | Wertverlust | 340 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 630 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 82 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 13/17/20 | | |
| Basispreis Kamiq 1.0 TSI Selection DSG | 31.090 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|----------------------------------------|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 15.04.2024 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 38.610 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 5.607 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

| | |
|------------------------------|-----------------------|
| Adaptives Fahrwerk | 1.300 Euro (Paket) |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | -/Serie/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht | Serie/- |
| Regen-/Lichtsensoren | Serie |
| Fernlichtassistent | Serie |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie/Serie/670 Euro° |
| Einparkhilfe vorn/hinten | 850 Euro° (Paket) |
| Parklenkassistent | 1.580 Euro° (Paket) |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | 850 Euro° (Paket)/- |
| Head-up-Display | - |
| Verkehrszeichenerkennung | Serie |
| Schlüsselloses Zugangssystem | 850 Euro° (Paket) |

SICHERHEIT

| | |
|----------------------------------|-------------------------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/550 Euro° (Paket) |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | 550 Euro° (Paket)/- |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselsassistent | 870 Euro° (Paket) |

INNEN

| | |
|------------------------------------------|---------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/-/Serie/Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | 1.290 Euro° (Paket) |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Klimaanlage manuell/automatisch | -/Serie (Zweizonen) |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | Serie/- |
| Sitzheizung vorn/hinten | 290 Euro°/250 Euro |
| Lenkradheizung | 140 Euro° |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|-----------------------|
| Anhängerkupplung | 940 Euro (schwenkbar) |
| Metalllackierung | 690 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | -/1.050 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,2

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,8 | Motor/Antrieb | 2,4 |
| Verarbeitung | 2,7 | Fahrleistungen | 2,2 |
| Alltagstauglichkeit | 2,9 | Laufkultur/Leistungsentfaltung | 2,7 |
| Licht und Sicht | 2,9 | Schaltung/Getriebe | 2,5 |
| Ein-/Ausstieg | 2,4 | Fahreigenschaften | 2,4 |
| Kofferraum-Volumen | 3,3 | Fahrstabilität | 2,3 |
| Kofferraum-Nutzbarkeit | 2,9 | Lenkung | 2,2 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,6 | Bremse | 2,7 |
| Innenraum | 2,2 | Sicherheit | 1,7 |
| Bedienung | 2,2 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 1,8 |
| Multimedia/Konnektivität | 2,2 | Passive Sicherheit - Insassen | 1,2 |
| Raumangebot vorn | 1,9 | Kindersicherheit | 2,0 |
| Raumangebot hinten | 2,1 | Fußgängerschutz | 2,4 |
| Innenraum-Variabilität | 2,8 | Umwelt/Ecotest | 2,1 |
| Komfort | 2,8 | Verbrauch/CO ₂ | 3,1 |
| Federung | 2,9 | Schadstoffe | 1,0 |
| Sitze | 2,8 | | |
| Innengeräusch | 2,9 | | |
| Klimatisierung | 2,5 | | |

Stand: Dezember 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer