



## Skoda Kamiq 1.0 TSI Ambition

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (85 kW / 115 PS)

Neben VW T-Cross und Seat Arona gibt es seit 2019 auch von Skoda ein Kleinwagen-SUV, das auf dem VW-Konzernbaukasten basiert. Der Kamiq nutzt die selben Motoren wie die Brüdermodelle, im Testwagen werkelt der bekannte Einliter-Benziner mit drei Zylindern und Turboaufladung, der in dieser Ausbaustufe 115 PS und 200 Nm an die vorderen Antriebswellen schickt. Ein Allradantrieb ist für den Bordsteinkraxler nicht zu haben. Der Motor läuft für einen Dreizylinder angemessen ruhig, wichtiger ist in dieser Fahrzeugklasse aber der Verbrauch: Der ADAC Ecotest weist hier 5,9 Liter Super auf 100 Kilometer aus, zudem ist die Abgasreinigung nach aktuellen Maßstäben ohne Tadel. Das Fahrwerk bietet technisch mit der im Segment typischen Kombination aus MacPherson-Vorderachse und Verbundlenkerhinterachse nur technische Hausmannskost, die aber gut abgeschmeckt ist: Der Komfort und die Fahreigenschaften überzeugen. Wo es aber auf die Reifenhaftung ankommt (Bremsweg, ADAC Ausweichstest) fällt der mit Ganzjahresreifen angetretene Testwagen deutlich ab. Im Innenraum spielt der Kamiq die Skoda-Werte aus: Platz, clevere Details und eine saubere Verarbeitung machen das SUV zu einem angenehmen Begleiter im Alltag, der wenig Schwächen zeigt. Ob es aber nicht auch ein "konventionelles" Fahrzeugkonzept wie der etwas günstigere, aber genauso praktische und mit einem größeren Kofferraum aufwartende Skoda Scala sein kann, muss der Käufer selbst entscheiden. Die für den Kamiq 1.0 TSI mit 115 PS in der recht dünnen Ambition-Ausstattung aufgerufenen 22.900 Euro sind jedenfalls kein ausgewiesenes Sonderangebot. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C3 Aircross, Ford Puma, Opel Crossland X, Renault Captur, Peugeot 2008, Seat Arona, VW T-Cross.

- ⊕ gutes Platzangebot, hohes Sicherheitsniveau, mustergültige Abgasreinigung
- ⊖ dürftige Bremsleistung, als Ambition wenig umfangreiche Serienausstattung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 1,7

### Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,0

Ecotest ★★★★★☆

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,6 Verarbeitung

⊕ Mit Ausnahme von kleinen Nachlässigkeiten wie fehlenden Türrahmenverkleidungen ist die Karosserie des Kamiq sorgfältig gefertigt. Auch die Innenraumverarbeitung überzeugt, wenn man über wenige auf Fingerdruck knarrende Verkleidungen hinwegsieht. In puncto Materialanmutung bewegt sich der Tscheche auf zufriedenstellendem Niveau. Während das Armaturenbrett und die vorderen Türen im oberen Bereich mit unterschäumtem Kunststoff ausgeführt sind, wurde bei den unteren Bereichen sowie der Mittelkonsole und den hinteren Türen harter Kunststoff verbaut.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Der Kamiq mit dem 115 PS starken Benziner kommt mit dem 50 Liter großen Kraftstofftank auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,9 Litern Super pro 100 Kilometer ohne Tankstopp bis zu 845 Kilometer weit. Der Wendekreis des kleinen SUV beträgt 11,1 Meter und dürfte gerne etwas kleiner ausfallen. Dem Testwagen dürfen 509 Kilogramm zugeladen werden, das sollte für vier Insassen samt Gepäck ausreichen. Auf der serienmäßigen Reling lassen sich bis zu 75 kg transportieren. Die Stützlast beträgt ebenfalls 75 kg, was selbst für den Transport

### 2,9 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich zwar gut abschätzen, das Ende der Motorhaube muss man aber auch tatsächlich abschätzen - denn sehen kann man es nicht. Ab Werk unterstützen ab der Ausstattungsvariante Ambition Parksensoren am Heck den Fahrer beim Rangieren. Gegen Aufpreis sind Sensoren vorn sowie ein Einparkassistent und eine Rückfahrkamera erhältlich. Letztere ist zudem sinnvoll, da sich niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug nicht besonders gut wahrnehmen lassen. Bei der ADAC Rundumsicht fällt das Resultat aufgrund der insgesamt breiten Dachsäulen nicht besonders gut aus. Immerhin lassen sich die Fondkopfstützen versenken und behindern somit die Sicht durchs Heckfenster nicht zusätzlich.

⊕ Der Kamiq kommt immer mit LED-Scheinwerfern, gegen Aufpreis bekommt man zudem noch adaptive Lichtverteilung samt Kurvenlicht. Der Testwagen mit diesen optionalen Scheinwerfern leuchtet die Fahrbahn nachts gut aus, wenn auch der Lichtkegel etwas inhomogen ausfällt. Zusätzlich lässt sich ein Fernlichtassistent ordern, der auf- und abblendet. Vorbildlich: Skoda bietet eine Scheinwerferreinigungsanlage an, welche die Fahrsicherheit deutlich erhöht. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer gegen Aufpreis automatisch ab.

Beim Blick unter das Blechkleid gibt sich der Tscheche keine Blöße: Der Unterboden ist großflächig verkleidet, der Korrosionsschutz sorgfältig aufgetragen. Gegen Aufpreis bekommt man wie beim Testwagen einen Türkantenschutz, der sich beim Öffnen der Türen um deren Kanten legt und wirkungsvoll vor ungewolltem Blechkontakt schützt.

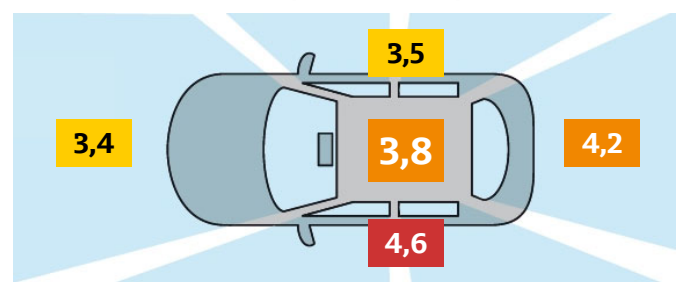
⊖ Die Motorhaube muss ohne Gasdruckfedern auskommen, die das Öffnen erleichtern und die Haube offen halten würden. Zudem ist die Haube richtig schwer, man muss schon sehr beherzt zupacken.

zweier schwerer E-Bikes auf dem Fahrradträger ausreicht. Die Anhängelast liegt bei nur 1,2 Tonnen für gebremste und 610 Kilogramm für ungebremste Anhänger - typische Werte für ein Auto des Kleinwagensegments. Ein Reifenpannenset ist serienmäßig an Bord, zumindest gegen Aufpreis ist ein Notrad lieferbar.

⊖ Ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen ist nicht vorhanden.

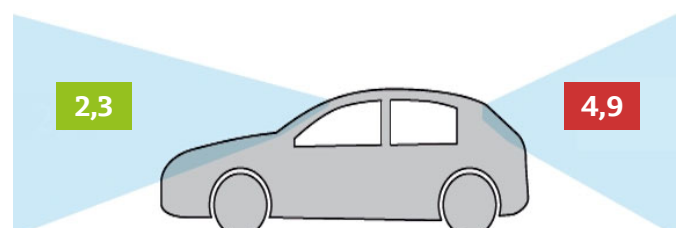
### Rundumsicht

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.



⊖ Auf asphärische Bereiche müssen beide Außenspiegel allerdings verzichten. Obwohl man für das LED-Licht bereits Aufpreis zahlen muss, verlangt Škoda für die Scheinwerferreinigungsanlage eine weitere Abgabe.

### 2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt problemlos, der Schweller des kleinen SUV ist nur nicht besonders niedrig. Der Türausschnitt vorn und hinten ist in bekannter Škoda-Manier üppig dimensioniert. Die Vordersitze befinden sich in der untersten Stellung knapp 45 Zentimeter über der Fahrbahn und damit in für den Ein- und Ausstieg recht angenehmer Höhe.

Serienmäßig ist der Kamiq mit Zentralverriegelung samt Fernbedienung ausgestattet, gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher offen gehalten - vorn in der Ebene auch zwischen den Rasten. Haltegriffe gibt es über allen Türen. Beim Entriegeln bzw. Aussteigen beleuchten im Dunkeln die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug,

### 3,3 Kofferraum-Volumen

Befindet sich der optionale, variable Ladeboden des Testwagens in unterer Position, beträgt das Standard-Volumen bis zur Kofferraumabdeckung 265 Liter. Baut man die Kofferraumabdeckung aus und belädt das Abteil bis zum Dach, passen 390 Liter oder sechs Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne stehen bis zur Scheibenunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert) 620 Liter zur Verfügung. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen lassen sich bis zu 1.145 Liter verstauen.

### 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, als Option gibt es dafür auch einen elektrischen Antrieb. Die Funktion des berührungslosen Öffnens und Schließens via Fußkick unter das Fahrzeugheck ist beim Kamiq allerdings nicht möglich. Die Heckklappe schwingt bis knapp 1,90 m hoch. Somit brauchen erst recht große Menschen auf das abstehende Schloss zu achten, das zwar mit Kunststoff ummantelt ist, damit schmerzhaften Kontakt jedoch nicht verhindern kann. Auf Wunsch kann die Öffnungshöhe der optionalen elektrischen Klappe reduziert werden. Die

### 2,7 Kofferraum-Variabilität

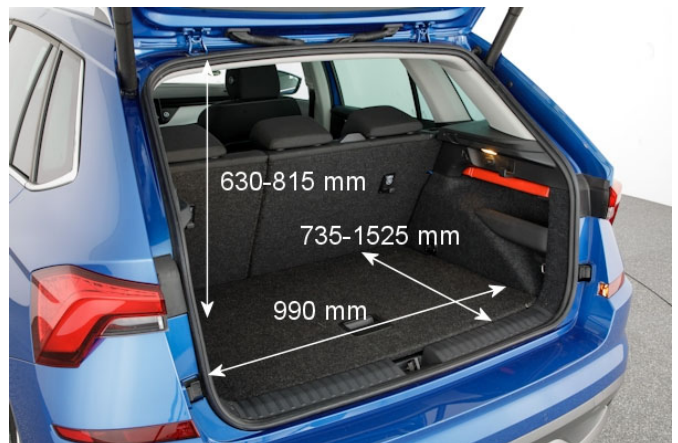
Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gibt es nicht. Das Umklappen



Die recht breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

zusätzliche Spots in den Außenspiegeln gibt es aber nicht.

⊖ Das Keyless-System ist nicht deaktivierbar und verfügt über einen unzureichenden Diebstahlschutz: Es kann per Reichweitenverlängerer überlistet werden. Weitere Informationen unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit lediglich 265 l Volumen passt nicht allzu viel Gepäck in den Kofferraum des Kamiq.

Ladekante liegt knapp 70 cm über der Straße und damit in noch praxistauglicher Höhe. Der Testwagen mit optionalem doppeltem Ladeboden hat innen je nach Position eine Stufe von 10 mm oder 14 cm. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, auch die Ausleuchtung ist durch die beiden Kofferraumlampen gut. Eine der beiden kann man entnehmen und als Taschenlampe nutzen. Die Gepäckraumabdeckung kann unter dem Kofferraumboden (in oberer Position) verstaut werden.

gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Man muss nur beim Zurückklappen der Lehnen darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie davon

Schaden nehmen können. Deshalb hat Skoda vorgesorgt und Schlitz angebracht, in die man die Gurtzungen stecken kann, wenn man die Lehnen umlegt. Optional kann die Beifahrersitzlehne vollständig nach vorn geklappt werden, was den Transport langer Gegenstände erleichtert. Zum Verstauen von kleinen Utensilien gibt es einige Möglichkeiten. Es können mehrere Netze im Kofferraum eingehängt werden. So befindet sich beispielsweise eines an der Unterseite der Kofferraumabdeckung, doch es gibt auch Haken am Heckabschluss und am

Kofferraumboden. Zudem hat Skoda sich was Cleveres einfällen lassen und Haken konstruiert, die man in die Top-Tether-Aufnahmen an der Rückseite der Fondsitzelehnen einsetzen kann. Muss man einen Kindersitz dort sichern, lassen sich die Haken mit einem Handgriff entfernen. Darüber hinaus befinden sich links und rechts im Kofferraum kleine Ablagefächer. Gegen Aufpreis ist ein Kofferraumtrennnetz erhältlich, im Testwagen war es allerdings nicht verbaut.

## 2,1 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

⊕ Die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) sorgt ebenso für eine gute Ergonomie wie die einwandfreie Anordnung von Schalthebel und Pedalerie. Das aufpreispflichtige Display-Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich sowohl tagsüber als auch nachts einwandfrei ablesen. Es bietet verschiedene Ansichten von klassischer Zeigerdarstellung bis hin zu einer sehr reduzierten Ansicht. Das acht Zoll große Touchdisplay des beim Kamiq Ambition aufpreispflichtigen Infotainmentsystems Bolero ist weit oben positioniert und gut erreichbar. Sehr praktisch: Das System verfügt neben den berührungssensitiven Schaltflächen auch noch über einen Drehregler für die Lautstärke und einen zweiten zum Durchscrollen in den Menüs. Darüber hinaus sind die meisten Knöpfe und Schalter griffgerecht positioniert und ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung) klar getrennt und schlüssig. Das Klimabedienteil selbst ist ebenfalls übersichtlich gestaltet, aber tief positioniert. Licht- und Regensensor vereinfachen den Alltag ebenso wie die elektrischen Fensterheber mit Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Alle Schalter mit Ausnahme der Lüftungsdüsen sind vorbildlich beleuchtet und

dadurch im Dunkeln gut zu finden.

⊖ Ordert man das Navigationssystem, müssen die praktischen Drehregler berührungssensitiven Tasten weichen. Beim Ambition muss man für den Regensensor Aufpreis zahlen.



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

### 2,5 Multimedia/Konnektivität

Serienmäßig verbaut Skoda im Kamiq Ambition das Infotainmentsystem Swing. Dieses bietet wenig, nur die Freisprecheinrichtung ist serienmäßig. SmartLink (MirrorLink, Android Auto, Apple CarPlay), eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie digitaler Radioempfang kosten Aufpreis. Optional sind außerdem eine induktive Ladeschale für Smartphones sowie in Verbindung mit dem Festplatten-Navigationssystem eine Sprachsteuerung erhältlich. Serienmäßig bietet Skoda Care Connect an, ein automatisches Notrufsystem mit maximal 10 Jahren Laufzeit; kostenfrei dabei ist auch ein Jahr Remote Access, das anschließend eine jährliche Gebühr kostet, wenn

man es weiter nutzen möchte. Wählt man das Navigationssystem, ist für drei Jahre Skoda Infotainment Online dabei, wird die Routenführung durch Verkehrsinfos in Echtzeit unterstützt, außerdem bietet das System eine Tankstellen- und Parkplatzsuche und noch einige Funktionen mehr. Zwei USB-Anschlüsse vorn sind Serie, optional sind zwei weitere für die hinten Sitzenden erhältlich (Ladefunktion).

⊖ Ein CD-/DVD-Laufwerk gibt es auch gegen Aufpreis nicht.

## 1,8 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kleinwagenklasse bietet der Kamiq vorn reichlich Platz, denn selbst knapp zwei Meter große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit des Testfahrzeugs ohne Panoramaglasdach würde sogar für Fahrer bis rund 2,15 m Körpergröße reichen.

## 1,9 Raumangebot hinten

Auch hinten sitzt man überaus großzügig, vor allem wenn man sich vor Augen führt, dass man im kleinsten SUV der Marke sitzt. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden dahinter immer noch Zweimeter-Hünen Platz. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es aber arg eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist auch hier großzügig, wenn auch die Fensterlinie recht hoch ist.

## 2,6 Innenraum-Variabilität

In punkto Variabilität belässt es der Kamiq bei asymmetrisch geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen, wie die meisten Fahrzeuge der Klasse. Vorn befinden sich ein paar gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten. Die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Zudem gibt es ein Fach in der Mittelkonsole und kleine Staufächer unter den Vordersitzen. Das teilweise mit Filz ausgekleidete Handschuhfach ist üblich dimensioniert, klimatisiert und beleuchtet, aber nicht abschließbar. Für die Fondinsassen

## 2,9 KOMFORT

### 2,7 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. Der Kamiq ist gut abgestimmt und gibt sich große Mühe, Bodenwellen zu absorbieren. Kurze Stöße

### 3,1 Sitze

Der Fahrersitz ist serienmäßig höhenjustierbar, die Höhe des Beifahrersitzes lässt sich beim Kamiq Ambition nur gegen Aufpreis justieren. Beide Vordersitze haben eine manuell in der Intensität verstellbare Lendenwirbelstütze serienmäßig. Der elektrisch einstellbare Fahrersitz und damit eine Sitzflächenneigungseinstellung und eine in Höhe und Intensität verstellbare Lendenwirbelstütze ist in der Ambition-Ausstattung nicht erhältlich - die Sportsitze mit ausgeprägteren Seitenwagen im

Die Innenbreite ist durchschnittlich, das Raumgefühl aber auch dank des hellen Dachhimmels im Testfahrzeug angenehm. Das optionale Glasdach sorgt in beiden Sitzreihen für noch mehr Licht im Innenraum.



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

stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Der Testwagen ist mit den gerade für Familien praktischen Klapptischen an den Vordersitzlehnen ausgestattet, diese haben einen Becherhalter integriert. Taschen an den Lehnen gibt es dann aber nicht. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen, dort größere Flaschen unterzubringen gestaltet sich schwierig. Für die Warnwesten ist in jeder Türverkleidung ein Extrafach vorhanden.

wie etwa durch Kanaldeckel werden zwar mitunter trocken weitergereicht, der Gesamteindruck ist aber positiv. Auf der Autobahn verkneift sich der kleine Tscheche trotz der eher komfortorientierten Abstimmung übertriebenes Nachschwingen.

Rahmen des Dynamics-Pakets aber schon. Auf den Standard-Sitzen des Testwagens sitzt man gut und genießt passenden Seitenhalt, vermisst aber vor allem mit längeren Beinen und gerade auf dem Fahrersitz die Sitzneigungseinstellung. In der zweiten Reihe können die Plätze mit den vorderen Sitzen nicht mithalten, sie sind weniger konturiert und bieten damit auch weniger Seitenhalt. Eine Mittelarmlehne ist immerhin gegen Aufpreis erhältlich.

## 2,9 Innengeräusch

Skoda hat das kleinste SUV der Marke ordentlich gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,9 dB(A). Der Dreizylinder-Motor ist gut entkoppelt und fällt weder durch übermäßiges Brummen noch durch lautes Dröhnen auf. Windgeräusche sind erst bei hohen Geschwindigkeiten

vordergründig zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche im unauffälligen Bereich, wenn auch bei entsprechend schlechter Fahrbahn gelegentlich ein Achspoltern zu vernehmen ist.

## 2,9 Klimatisierung

In der Ausstattung Ambition steht nur eine manuelle Klimaanlage zur Verfügung. Optional wird daraus eine Zweizonen-Klimaatomatik, darüber hinaus sind das Lenkrad, die vorderen und auch die hinteren äußeren Sitz gegen Aufpreis beheizbar. Auch eine Frontscheibenheizung ist optional - diese ist

aber nicht mit den beheizbaren Rücksitzen kombinierbar. Die Scheiben ab der B-Säule kann man abgedunkelt bestellen.

⊖ Ausströmrichtung und -intensität der Lüftungsdüsen lassen sich nicht getrennt voneinander justieren.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,6 Fahrleistungen

Skoda bietet den aufgeladenen Dreizylinder Benzinmotor im Kamiq mit zwei Leistungsstufen an. Entweder mit 95 oder wie im Testwagen mit 115 PS - an die schwächere Variante ist ein Fünfgang- und an die stärkere ein Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt (gegen Aufpreis ist auch ein Siebengang-DSG erhältlich). Das maximale Drehmoment des stärkeren Dreizylinders von 200 Nm liegt von 2.000 bis 3.500 1/min an. Das Ansprechverhalten des Motors aus dem Drehzahlkeller überzeugt nicht, der Kamiq braucht im 2. Gang rund 3,3 Sekunden, um von 15 auf

Tempo 30 zu beschleunigen - ist der Motor allerdings mal in Fahrt, sind die Fahrleistungen ordentlich. Ab rund 2.000 1/min entfaltet er seine Leistung gleichmäßig und nachdrücklich. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist im besten Fall in sechs Sekunden (2. Gang) erledigt. Im vierten Gang braucht der Škoda für den gleichen Geschwindigkeitsbereich 8,1 und im fünften Gang 11,3 Sekunden. Im lang übersetzten sechsten Gang vergehen 17,3 Sekunden, um die Differenz von 40 km/h zu überbrücken.

### 2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der 1,0-l-Dreizylinder schüttelt sich stets leicht, schickt insgesamt aber nicht überdurchschnittlich viele Vibrationen in den Innenraum. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang, wird beim Ausdrehen aber nicht laut. Die größte Herausforderung beim Dreizylinder sind Brummfrequenzen unter 2.000 1/min - diese fallen zwar beim Testwagen

nicht über Gebühr auf, sind unter Last aber durchaus vorhanden. Der 1,0-l-TSI baut bei Leistungsabforderung nach nur kurzer Verzögerung Druck auf und zieht dann ab rund 2.000 1/min weitgehend gleichmäßig und nachdrücklich durch.

### 2,3 Schaltung/Getriebe

Der Kamiq 1.0 TSI mit 115 PS ist serienmäßig mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe ausgestattet. Beim Losfahren ist etwas Feingefühl im Kupplungsfuß nötig. Ansonsten ruckt es oder das Aggregat stirbt ab. Das Durchschalten der Gänge könnte etwas weniger knochig vonstatten gehen, die Schaltpräzision gefällt aber. Der Rückwärtsgang ist zwar gegen versehentliches Einlegen gesichert, aber nicht synchronisiert - rollt das Fahrzeug beim Einlegen des Rückwärtsgangs noch langsam nach vorn, kracht es im Getriebe.

⊕ Die Abstufungen wurden günstig gewählt und passen gut zueinander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im höchsten Gang dreht der Motor bei Tempo 130 mit rund 2.800 1/min. Beim Anfahren an Steigungen verhindert die serienmäßige Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Kamiq. Eine Schaltpunktanzeige gibt es natürlich auch, ebenso ein Start-Stopp-System, das tadellos funktioniert.

## 2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Weder plötzliche Lenkimpulse noch Spurrinnen bringen das kleine SUV aus der Ruhe, das darüber hinaus auch auf Spurrinnen mit einem guten Geradeauslauf punktet. Lupft man das Gaspedal in einer Kurve, zeigt er zwar leichte, aber gut kontrollierbare Lastwechselreaktionen.

⊖ Beim ADAC Ausweichtest kann der auf Ganzjahresreifen zum Test angetretene Kamiq nicht überzeugen. Das niedrige Gripniveau der Reifen zwingt das ESP des Tschechen zu ständigen Eingriffen, was zu starkem Untersteuern oder auch kurzzeitig deutlichem Ausbrechen des Hecks führt. Die erreichbaren Geschwindigkeiten in unserem Ausweichparcours sind dementsprechend niedrig, aufgrund der ungenau einlenkenden Vorderachse sind an Fahrdynamik interessierte Fahrer nicht zufriedenzustellen.

### 2,4 Lenkung

Die von der elektromechanischen Servolenkung bereitgestellte Unterstützung lässt sich optional (Fahrprofilauswahl oder i. V. mit Sportfahrwerk) in ihrer Lenkunterstützung ändern, dafür stehen zwei Modi zur Verfügung.

⊕ Die Lenkung spricht stets gut an und bietet eine gute Rückmeldung, der Lenkkraftverlauf über steigendem Lenkwinkel ist passend. Zudem verfügt sie über eine angenehme Zentrierung und stellt bei jeder Geschwindigkeit gleichmäßig zurück. Diese Eigenschaften führen auch dazu, dass sich der Kamiq trotz der eher schwammig auf Lenkbefehle reagierenden Bereifung noch zufriedenstellend präzise durch Kurven dirigieren lässt.

### 3,8 Bremse
























Das Pedalgefühl der Bremsanlage ist tadellos, man kann die Bremse feinfühlig dosieren. Die Bremsleistung ist aber indiskutabel. Der Kamiq-Testwagen kommt bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 erst nach 38,9 Metern zum Stehen.

## 1,6 SICHERHEIT

### 1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheitsausstattung ist der Kamiq gut aufgestellt, wenn auch Skoda für einige Systeme Aufpreis verlangt. Zum Serienumfang gehören ein Notbremsassistent samt Kollisionswarnung und Personenerkennung sowie ein Spurhalteassistent und eine Geschwindigkeitsregelanlage mit

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Speedlimiter. Gegen Aufpreis sind ein Abstandsregeltempomat sowie ein Spurwechselassistent erhältlich. Letzterer umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radarsensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr

überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Darüber hinaus wird noch eine Müdigkeitserkennung optional angeboten. Im Laufe des Jahres 2020 wird auch eine Verkehrszeichenerkennung optional erhältlich sein.

## 1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im EuroNCAP Crashtest schneidet der Kamiq mit 96 Prozent der erreichbaren Punkte sehr gut ab, insgesamt erreicht er die vollen fünf Sterne (Stand: 09/2019). Der Kamiq Ambition bietet neben einem Knieairbag für den Fahrer noch Front-, Kopf- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, die äußeren Fondpassagiere werden durch Kopfairbags sowie optional durch Seitenairbags geschützt. Ordert man letztere, hat der Skoda auch ein proaktives Insassenschutzsystem an Bord, das im Falle einer drohenden Kollision die vorderen

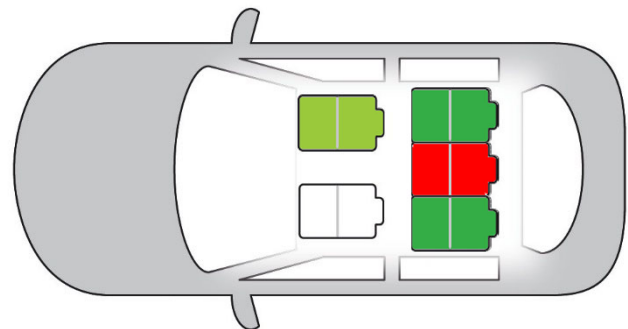
Sicherheitsgurte strafft sowie die Seitenscheiben weitgehend schließt. Die Kopfstützen reichen in der Höhe vorn für Personen bis zu einer Größe von knapp zwei Metern und im Fond für bis zu 1,80 Meter große Mitfahrer. Die serienmäßige Multikollisionsbremse mindert das Risiko eines Folgeaufpralls, indem es das Fahrzeug automatisch abbremst. Im Falle eines Unfalls mit Airbagauslösung wird zudem automatisch ein Notruf abgesetzt.

## 2,1 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erreicht der Kamiq im Crashtest 85 Prozent der möglichen Punkte. Isofix-Haken gibt es ab Werk vorn rechts sowie auf den äußeren Fondplätzen. Dank großer Türöffnungen und fixen Gurtschlösser lassen sich Kindersitze auch mit den Gurten problemlos montieren. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter rechts vom Handschuhfach deaktivieren. Die Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.

### 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)

⊖ Der Fondmittelpplatz eignet sich aufgrund der Sitzwulst und des geringen Abstandes zwischen Gurt- und Schlossanlenkpunkt nicht zur stabilen Montage von Kindersitzen - wenn auch laut Anleitung universelle Kindersitze an diesem Platz zugelassen sind.

## 2,6 Fußgängerschutz

⊕ Im Kapitel Fußgängerschutz kommt der Kamiq auf 80 Prozent der erreichbaren Punkte. Serienmäßig hat der Tscheche einen Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung an Bord, der hilft, Kollisionen mit Passanten zu verhindern.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 2,1 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im Ecotest liegt der Verbrauch des 115-PS-Kamiq mit dem Einliter-Turbobenziner bei durchschnittlich 5,9 Liter Superbenzin auf 100 km - das ist heutzutage für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse ein zufriedenstellender Wert. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 164 g pro km erhält der Kamiq 29 von maximal



60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 5,5, außerorts 5,2 und auf der Autobahn

vergleichsweise hohe 7,2 l Super pro 100 km.

## 1,0 Schadstoffe

⊕ Der Einliter-TSI war bei den Schadstoffen bisher schon nicht schlecht. Mit dem nun serienmäßigen Partikelfilter reduzieren sich die Partikelemissionen in Masse und Anzahl trotzdem nochmal deutlich. Auch die CO-Emissionen bei hoher Last fallen noch niedriger aus. So bekommt der Motor die vollen 50 Punkte in diesem Kapitel. In den

Straßenmessungen mittels PEMS-Anlage bestätigte der Skoda seine sehr niedrigen Schadstoffemissionen. Insgesamt erzielt der Kamiq TSI mit dem 115-PS-Benziner 79 Punkte und damit locker vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

## 1,7 AUTOKOSTEN

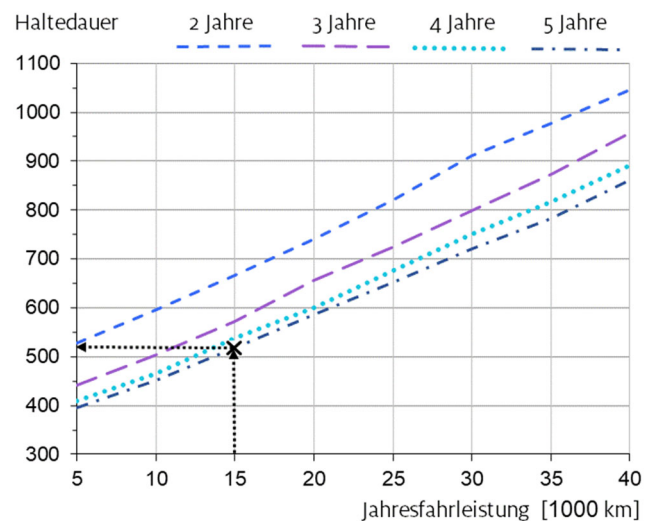
### 1,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 22.900 Euro - grundsätzlich nicht wenig Geld. Die Ambition-Ausstattung ist aber nicht besonders umfangreich, so dass man sich die 2.000 Euro teurere Style-Ausstattung mal anschauen sollte. Dann hat man statt einer manuellen Klimaanlage eine Zweizonen-Klimaautomatik, zudem Sitzheizung vorn, größere Felgen, die Smartphone-Schnittstelle und weitere Sonderausstattungen schon serienmäßig. Auch ein Blick auf die anderen Skoda-Modelle lohnt sich: Der Skoda Scala bietet mehr Kofferraum bei fast identischen Platzverhältnissen im Innenraum und ist im Ausstattungsvergleich über 1.000 Euro günstiger.

Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank moderaten Ausgaben für die Werkstatt und günstigen Einstufungen bei der Versicherung. Bei der Fahrzeuggarantie ist Skoda wiederum geizig - wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, kann diese aber immerhin schon beim Kauf ordern (bis 5 Jahre und 150.000 km möglich), diese verbleiben dann grundsätzlich beim Auto, auch wenn es verkauft wird. Die Steuer liegt bei 98 Euro pro Jahr.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 517 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	1.6 TDI	1.0 TGI
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498	4/1598	3/999
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	85 (115)	110 (150)	85 (115)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/2000	200/2000	250/1500	250/1500	160/1800
0-100 km/h [s]	11,1	9,9	8,3	10,2	12,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	194	213	193	176
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,7   S	5,9   S	5,9   S	5,0   D	4,4 kg G
CO2 [g/km] lt. Hersteller	116	116	110	112	97
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/16/18	13/16/18	15/18/19	15/18/19	13/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	86	96	108	224	30
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	462	475	537	496	469
Preis [Euro]	18.463	19.584	24.321	22.615	22.420

## 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-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

## Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP)	
36CH, 36CI, 36DG, 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	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	116 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	0 m²/0
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R 16/-
Länge/Breite/Höhe	4.241/1.793/1.531 mm
Leergewicht/Zuladung	1.231/479 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400/1506 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	610/1200 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	50,00 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Mladá Boleslav

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,1/11,3/17,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,9 m
Reifengröße Testwagen	205/60 R 16 96V
Reifenmarke Testwagen	Hankook Kinergy 4S <sup>2</sup>
Wendekreis links/rechts	10,9/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	5,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,5/5,2/7,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	139 g/km (WTW* 164 g/km)
Reichweite	845 km
Innengeräusch 130 km/h	67,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	1205/509 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	265/620/1.145 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>119 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>58 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>84 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>256 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	517 Euro		
Steuer pro Jahr	98 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/16/18		
Basispreis Kamiq 1.0 TSI Ambition	22.323 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.01.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.620 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.720 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1</sup> 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	990 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	220 Euro°/Serie
Fernlichtassistent	410 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/390 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	310 Euro°/Serie
Parklenkassistent	610 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	290 Euro/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	(kommt, im Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	370 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/420 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	410 Euro

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/150 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.820 Euro
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/520 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	220 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	250 Euro°/500 Euro (Paket)
Lenkradheizung	120 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/110 Euro
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (semi-elektrisch)	790 Euro
Metalllackierung	ab 590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/ab 780 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

### AUTOKOSTEN

1,7

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

Stand: Juli 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.