



## Skoda Kamiq 1.5 TSI ACT Scoutline DSG

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (110 kW/150 PS)

Eines der Marketing-Zauberwörter im Automobilbereich ist "Line". Luther würde diesen Begriff wohl mit "ein bisschen wie" in die deutsche Mundart übersetzen. Denn ein Audi in S Line-Ausstattung sieht ein bisschen wie ein leistungsstarkes S-Modell aus und ein Hyundai in N Line-Ausstattung sieht eben ein bisschen aus wie ein sportlicher Hyundai N. Doch auch fernab des sportlichen Make-ups gibt es Anlehnungen, wie hier beim Kamiq Scoutline. Mit etwas Zierrat um die Radhäuser soll Robustheit signalisiert werden, auf eine Höherlegung des Kamiq (wie sie bei den "echten" Scout-Modellen üblich ist) verzichtet Skoda aber - es handelt sich ja immerhin auch schon um ein SUV. Auch ansonsten ist der Scoutline ein gewöhnlicher Kamiq, zum Glück. Denn das kleinste SUV der Tschechen ist ein gelungener Wurf, der sich keine größeren Schnitzer leistet. Das Fahrwerk ist ordentlich abgestimmt, die Verarbeitung und Anmutung passen und Platz bietet der Skoda angesichts seiner Außenmaße reichlich - die Spezialität der Marke.

Das Testfahrzeug kommt mit der Topmotorisierung, dem 1,5 Liter großen Vierzylinder mit 150 PS, und dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe. Damit liegt der Verbrauch im ADAC Ecotest bei nicht besonders niedrigen 6,4 Litern Super auf 100 Kilometer. Der Abgas sind sehr gut gereinigt, lediglich bei Vollgasetappen steigt der CO-Ausstoß leicht an.

Der Kamiq Scoutline ist recht gut ausgestattet - mit Zweizonen-Klimaautomatik, adaptiven Voll-LED-Scheinwerfern und Notbremsassistent, Tempomat und Spurhalteassistent sind wichtige Ausstattungen stets dabei. Preislicht gehts bei 25.000 Euro los für den 95 PS starken Benziner mit Handschaltung, am teuersten ist die Testwagenvariante für mindestens 30.490 Euro. Diesel gibt es keinen, aber ein Erdgas-Modell. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C3 Aircross, Ford Puma, Opel Crossland X, Renault Captur, Peugeot 2008, Seat Arona, VW T-Cross.

- ⊕ gutes Platzangebot, hohes Sicherheitsniveau, gute Abgasreinigung
- ⊖ Regensensor nicht serienmäßig, für die Fahrzeugklasse recht hoher Grundpreis

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,2

### Zielgruppencheck

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

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 für die Kleinwagenklasse 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 150 PS starken Benziner kommt mit dem 50 Liter großen Kraftstofftank auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,4 Litern Super pro 100 Kilometer ohne Tankstopp bis zu 780 Kilometer weit. Der Wendekreis des kleinen SUV beträgt 11,1 Meter und dürfte gerne etwas kleiner ausfallen. Dem Testwagen dürfen 484 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.



Die recht breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

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.

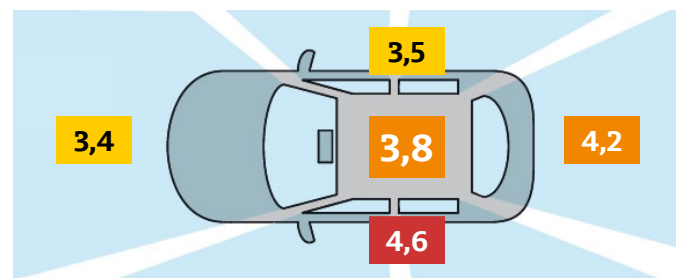
⊖ Die Motorhaube muss ohne Gasdruckfedern auskommen, die das Öffnen erleichtern und die Haube offen halten würden. Zudem ist die Haube richtig schwer, man muss schon sehr beherzt zupacken.

zweier schwerer E-Bikes auf dem Fahrradträger ausreicht. Die Anhängelast liegt bei nur 1,25 Tonnen für gebremste und 630 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.

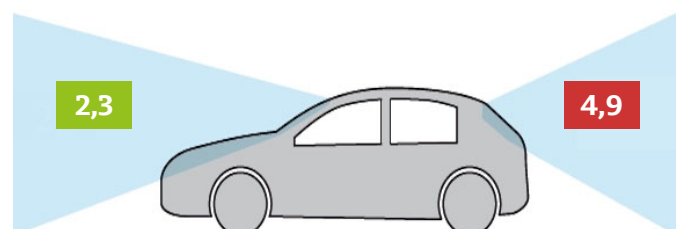
### Rundumsicht

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.



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, der Scoutline hat sogar stets das bessere System samt adaptiver Lichtverteilung und Kurvenlicht an Bord. Der Testwagen 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 Ausleuchtung deutlich verbessern und die Blendwirkung reduzieren kann - leider kostet sie Aufpreis. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer serienmäßig automatisch ab, für den fahrerseitigen Außenspiegel kostet dies Aufpreis.

⊖ Auf asphärische Bereiche müssen beide Außenspiegel allerdings verzichten.

## 2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt problemlos, nur der Schweller des kleinen SUV ist nicht besonders niedrig. Der Türausschnitt vorn und hinten ist in bekannter Škoda-Manier üppig dimensioniert. Die Vordersitze befinden sich in der untersten Stellung rund 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, 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).

## 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.

## 2,7 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



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



Die Ladekante liegt ca. 70 cm über der Straße.



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 Ladekante liegt 70 cm über der Straße und damit in noch praxistauglicher Höhe. Ordert man den optionalen doppelten Ladeboden hat man

innen je nach Position eine Stufe von 10 mm oder 14 cm. Ohne diesen variablen Boden liegt die innere Höhe der Bordwand bei 17 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.

## 2,6 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 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 Schlitze 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 einfallen lassen und Haken konstruiert, die man in die Top-Tether-Aufnahmen an der Rückseite der Fondsitze 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.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,3 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 serienmäßigen 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 Luftdüsen sind vorbildlich beleuchtet und dadurch im Dunkeln gut zu finden.

⊖ Ordert man wie im Testwagen das Navigationssystem, müssen die praktischen Drehregler berührungssensitiven Tasten weichen, dafür wächst der Bildschirm von acht auf knapp über neun Zoll Diagonale. Für den Regensensor muss man Aufpreis zahlen.



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

## 2,7 Multimedia/Konnektivität

Serienmäßig verbaut Skoda im Kamiq Scoutline das Infotainmentsystem Bolero. Dieses bietet eine Freisprecheinrichtung, SmartLink (MirrorLink, Android Auto, Apple CarPlay) sowie digitalen Radioempfang. Optional sind kabelloses CarPlay und Android Auto, 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 und auch ein Anschluss am Innenspiegel, der beispielsweise für eine Dashcam nutzbar ist, erhältlich. (jeweils mit Ladefunktion).

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

## 1,9 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.

Die Innenbreite ist durchschnittlich, das Raumgefühl aber auch trotz des beim Scoutline recht dunklen Dachhimmels angenehm. Das optionale Glasdach sorgt in beiden Sitzreihen für noch mehr Licht im Innenraum.

## 2,1 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 stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Der Testwagen ist mit den gerade für Familien



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

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.

## 2,7 KOMFORT

### 2,7 Federung

Ab Werk rollt der Kamiq mit MacPherson-Federbeinen vorn, Verbundlenkerachse hinten und Standarddämpfern vom

Band. Das für die anderen Kamiq-Modelle erhältliche Sportfahrwerk samt Fahrzeugtieferlegung um 10 mm ist im

Scoutline nicht in der Preisliste zu finden.

Der Kamiq ist gut abgestimmt und gibt sich große Mühe, Bodenwellen zu absorbieren. Kurze Stöße wie etwa durch Kanaldeckel werden zwar mitunter trocken weitergereicht, der

Gesamteindruck ist aber gut. Auf der Autobahn verkneift sich der kleine Tscheche trotz der eher komfortorientierten Abstimmung übertriebenes Nachschwingen.

## 2,9 Sitze

Der Fahrersitz ist serienmäßig höhenstellbar, 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 aufpreispflichtig.

Auf den manuellen 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 beim Scoutline serienmäßig.

## 2,9 Innengeräusch

Skoda hat das kleinste SUV der Marke ordentlich gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum ein Geräuschpegel von 68,1 dB(A).

Der Motor ist gut entkoppelt und fällt weder durch übermäßiges Brummen noch durch besonders 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.

## 2,4 Klimatisierung

Der Kamiq Scoutline kommt mit einer Zweizonen-Klimaautomatik und beheizbaren Vordersitzen daher. Darüber hinaus sind das Lenkrad, die Frontscheibe und auch die hinteren äußeren Sitze gegen Aufpreis beheizbar. Frontscheiben- und

Rücksitzheizung können aber nicht kombiniert werden. Die Scheiben sind ab der B-Säule abgedunkelt.

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

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,7 Fahrleistungen

Die Fahrleistungen fallen gut aus – kein Wunder bei 150 PS und einem maximalen Drehmoment von 250 Nm in einem Auto mit knapp über 1,3 Tonnen Leergewicht. Den simulierten Überholvorgang und damit den Spurt von 60 auf 100 km/h absolviert der Kamiq 1.5 TSI in 4,8 Sekunden. Von 80 auf 120 km/h

geht es bei Bedarf in 5,8 Sekunden. Gut schneidet der Testwagen auch beim Anfahrverhalten ab: Um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen, benötigt er nur etwas über eine Sekunde. Aus dem Stand spurtet er laut Hersteller in 8,3 s auf 100 km/h, die Beschleunigung endet bei 215 km/h.

### 2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar bei niedrigen Drehzahlen etwas zögerlich auf Gasbefehle an, beschleunigt ab etwa 1.500 Touren dann druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Die für einen Benziner relativ harte Verbrennung durch den hohen Einspritzdruck bemerkt man höchstens als Außenstehender akustisch wirklich. Vierzylinder-Vibrationen merkt man im

Innenraum schon, aber es wird nie störend. Das gilt auch, wenn im Teillastbetrieb der Motor nur auf zwei Zylindern läuft – was er bei gleichmäßiger, aber nicht schleicher Gangart überraschend oft macht. Auch akustisch bleibt der Innenraum selbst beim Ausdrehen des Benziners von störendem Dröhnen weitgehend verschont, eher wird der Motor etwas kernig in der Aussprache, wenn man hohe Drehzahlen und hohe Last wählt.

## 2,1 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig überträgt der Benziner seine Kraft an ein manuelles Sechsgang-Getriebe. Der Testwagen war mit dem optionalen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet, das dem Fahrer die Schaltarbeit abnimmt.

Das DSG wechselt die Gänge meist unauffällig und komfortabel, aber nicht immer. Zudem lässt es sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas Zeit zum Sortieren der Gänge. Auch beim Anfahren braucht man etwas Geduld und Gefühl im Gasfuß, der Testwagen setzte Gasbefehle im Stand nur zeitversetzt und dann unverhofft vehement um.

Insgesamt war das Getriebe des Testwagens weniger geschmeidig, als man das Doppelkupplungsgetriebe heutzutage aus anderen Modellen des VW-Konzerns kennt.

Die Gänge lassen sich bei Bedarf auch über die Lenkradwippen oder den Wählhebel durchschalten. Der höchste Gang ist recht lang übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle lediglich mit rund 2.400 Touren. Der Berganfahrassistent ist Serie, die Autohold-Funktion kostet Aufpreis. Beides arbeitet unauffällig und problemlos, ebenso das Start-Stopp-System.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 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.

Im ADAC Ausweichtest liefert das kleine SUV ein insgesamt noch gutes Ergebnis ab. Der Kamiq bietet zwar aufgrund der recht starken Karosseriebewegung und des stark regelnden ESP kein besonders verbindliches Gefühl, lässt sich aber sicher und lenkbar durch den Parcours manövrieren.

### 2,1 Lenkung

Die von der elektromechanischen Servolenkung bereitgestellte Unterstützung lässt sich optional 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 Lenk-

winkel ist passend. Zudem verfügt sie über eine angenehme Zentrierung und stellt bei jeder Geschwindigkeit gleichmäßig zurück. Der kleine Tscheche lässt sich zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren. Beim Rangieren ist nicht viel Kurbelaufwand nötig, zwischen dem linken und dem rechten Lenkanschlag liegen 2,8 Lenkradumdrehungen.

### 2,6 Bremse

Das Pedalgefühl der Bremsanlage ist tadellos, man kann die Bremse feinfühlig dosieren. Der Kamiq-Testwagen kommt bei

einer Vollbremsung aus Tempo 100 nach 35,5 Metern zum Stehen.

## 1,9 SICHERHEIT

### 2,2 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 Speedlimiter.

Gegen Aufpreis sind ein Abstandsregeltempomat sowie ein Totwinkelassistent erhältlich. Letzterer umfasst auch den Ausparkassistenten, der über die damit verbundenen Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Darüber hinaus wird noch eine Müdigkeitserkennung und eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung optional angeboten.

### 1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ In den Crashtests nach Euro NCAP schneidet der Kamiq mit 96 Prozent der erreichbaren Punkte sehr gut ab, insgesamt erreicht er die vollen fünf Sterne (Stand: 09/2019). Der Kamiq 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.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	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 (indirekt)



⊖ 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.

## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

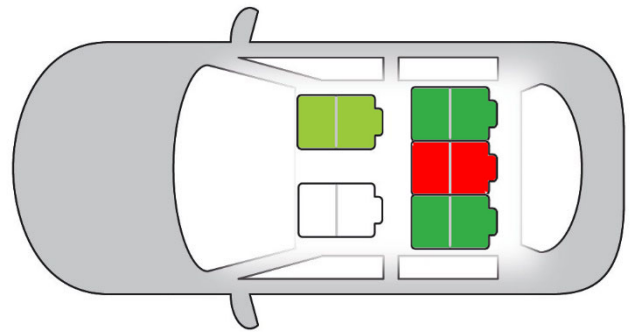
Die CO<sub>2</sub>-Bilanz im ADAC Ecotest beträgt 176 g/km, woraus sich ein Verbrauch von 6,4 l/100 km ergibt. Der Testverbrauch teilt sich in 6,5 l/100 km im Stadtverkehr, 5,5 l/100 km bei Überlandfahrt und 7,7 l/100 km auf der Autobahn. Dafür erhält der Kamiq 1.5 TSI 25 von 60 möglichen Punkten.

### 1,2 Schadstoffe

⊕ Die Emissionen sämtlicher Schadstoffgruppen befinden sich auf sehr geringem Niveau, lediglich beim von hohem Volllastanteil geprägten ADAC Autobahnzyklus erhöht sich der CO-Ausstoß leicht. Der Lohn dafür ist eine fast maximale Punkteausbeute: 48 von 50 Zählern im diesem Kapitel. Zusammen mit den Punkten für den Verbrauch kommt der Kamiq somit auf 73 Punkte, sichert sich vier Sterne im ADAC Ecotest und gehört damit zu den empfehlenswerten Fahrzeugen im Ecotest. Auch Fahrten in Straßenverkehr mit

### 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)

### Verbrauch

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

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

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

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

Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

einem portablen Abgasmesssystem bestätigen das gute Ergebnis.

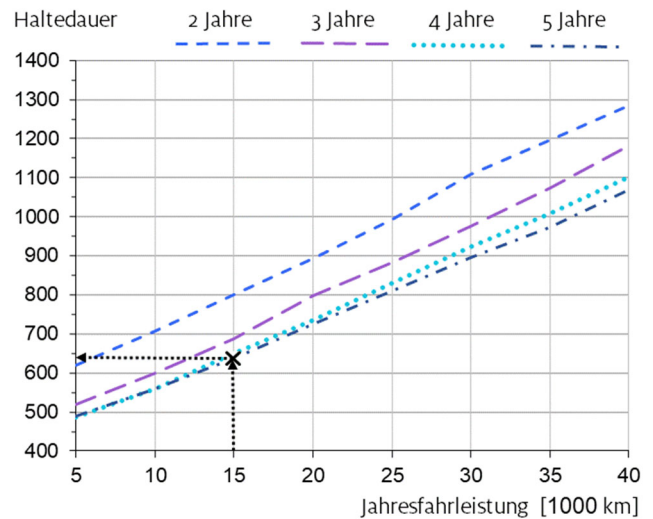
## 2,2 AUTOKOSTEN

### 2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 30.490 Euro - nicht gerade wenig Geld für einen SUV der Kleinwagen-Klasse. Zweizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn, das Automatikgetriebe und alle einige Fahr- und Sicherheitsassistenten sind dann immerhin schon mit von der Partie. 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 116 Euro pro Jahr.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 637 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI Active	1.0 TSI Active	1.5 TSI ACT Ambition	1.0 TGI G-TEC Ambition
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498	3/999
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	81 (110)	110 (150)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	175/1600	200/2000	250/1500	160/1800
0-100 km/h [s]	11,2	10,2	8,0	12,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	194	215	176
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,7/5,6 l S	4,7/5,4 l S	4,7/5,6 l S	3,4/3,7 kg G
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	108/127	108/123	111/128	93/101
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/17/19	13/17/19	14/17/20	13/17/19
Steuer pro Jahr [Euro]	86	77	98	32
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	526	529	587	493
Preis [Euro]	19.790	20.740	25.790	23.890

#### 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-Haftpflicht  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,0 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	113 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.241/1.793/1.527 mm
Leergewicht/Zuladung	1.277/497 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400/1.395 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	630/1.250 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)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	10,9/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/5,5/7,7 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	152 g/km (WTW* 176 g/km)
Reichweite	780 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.995 mm
Leergewicht/Zuladung	1.316/484 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	265/620/1.145 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>150 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>59 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>89 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>339 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	637 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	116 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/17/20		
Basispreis Kamiq 1.5 TSI ACT Scoutline DSG	30.490 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.12.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.150 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.119 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	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	220 Euro°
Fernlichtassistent	410 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/400 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	310 Euro°/Serie
Parklenkassistent	620 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	300 Euro°/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	1.940 Euro° (im Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	380 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/450 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	440 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.940 Euro° (im Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/190 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/250 Euro
Lenkradheizung	130 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	860 Euro°
Metalllackierung	ab 590 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.000 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,3**

### AUTOKOSTEN

**2,2**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,8</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,5
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	2,1
Ein-/Ausstieg	2,3	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Volumen	3,3	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	2,6
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,9</b>
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Multimedia/Konnektivität	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	2,1	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	2,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,4</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,7</b>	Verbrauch/CO2	3,5
Federung	2,7	Schadstoffe	1,2
Sitze	2,9		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	2,4		

Stand: November 2021  
 Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.