



Wie gut passt der Kamiq?

Laut Skoda stammt der Name des Kamiq aus der Inuit-Sprache, das Wort bezeichne etwas, was **BESONDERS GUT PASST**. Also dann, passt der Kamiq zu seinen Klassenkameraden Hyundai Kona, Mazda CX-3 und Opel Crossland X? Oder ist er gar besser?



Gut, dass die Sprache der Inuit offenbar über viele Wörter verfügt, die mit K beginnen und am Ende ein q aufweisen. So kann Skoda seinen neuen SUV in der Subkompaktklasse Kamiq nennen. Nach Kodiaq und Karoq nun also Kamiq; vielleicht heißt der nächste ja Kayaq. Seine Vergleichstgegner haben jedenfalls prosaischere Namen, als

Konkurrenten warten Hyundai Kona, Mazda CX-3 und Opel Crossland X. Als Motorisierung haben wir diesmal die in dieser Klasse gefragten kleinen Benziner gewählt. Zum Test kommen die SUV mit Dreizylindern zwischen 115 (Skoda) und 130 PS (Opel), jeweils kombiniert mit Sechsgang-Schaltgetriebe. Eine Ausnahme macht der Mazda CX-3, er verfügt bekannt-

lich gegen jeden Trend über einen Zweiliter-Vierzylinder-Saugmotor, 121 PS stark und ebenfalls mit Sechsgang-Schaltgetriebe ausgerüstet. Mit diesem Antrieb kostet der CX-3 in der getesteten Ausstattungslinie Sports-Line 25 080 Euro. Er verfügt dann bereits über eine sehr üppige Ausstattung – unter anderem mit Navi, LED-Licht, Head-up-Display

und schlüssellosem Starten. Sogar eine radar-gestützte adaptive Geschwindigkeitsregelung ist an Bord (Technik-Paket, 1400 Euro).

Kultivierter, sanfter Vierzylinder

Dass der kleine Mazda-SUV kein ausgesprochenes Raumwunder ist, daran hat sich beim jüngsten Facelift nichts geändert. Vorn fühlt man

sich noch recht gut untergebracht, im Fond geht es schon deutlich beengter zu. Auch das Ladeabteil scheint etwas knapp bemessen. Wenig Überraschendes beim Motor, der seine 121 PS und 207 Nm eher uninspiriert abliefert. Immerhin läuft er etwas kultivierter als die Turbo-Dreizylinder der Konkurrenz. Und er gibt sich keine Blöße beim Verbrauch:

HYUNDAI



DAS KONA-COCKPIT
präsentiert sich im Stil
des Hauses: praxisorien-
tiert und gut eingerich-
tet – das kann nicht jeder



Ladevolumen
361/1143 l



VIEL PLATZ hat der Kona in der zweiten
Reihe, vor allem die üppige Innenbreite
fällt auf. Das hübsche Leder mit den Kedern
in Wagenfarbe kostet 1400 Euro Aufpreis
(Sitzpaket Lime). Die teilbare Lehne hinten
gehört zur Serienausstattung, ebenso der
aktive Spurhalteassistent. Der Totwinkel-
assistent kommt mit dem Assistenzpaket für
900 Euro. Enttäuschend tritt der Dreizylinder-
er auf; er läuft rau, ist nicht sehr sparsam

MAZDA



DAS CX-3-COCKPIT
bemüht sich um Sport-
lichkeit, das Infotain-
ment ist gut und einfach
bedienbar



Ladevolumen
350/1260 l



KNAPPE Kopffreiheit, beengter Einstieg
– der Mazda ist kein sehr passagierfreund-
liches Auto. Der Kofferraum verfügt über
eine recht schmale Luke mit hoher Lade-
kante. Die Lehne klappt asymmetrisch, ei-
ne Durchreiche ist nicht vorgesehen, unter
dem Ladeboden gibt es ein kleines Fach.
Links des Lenkrads verbirgt sich eine Schal-
terleiste für Nebenfunktionen. Der Zwei-
termotor gibt sich lauffrig und entspannt

DATEN IM VERGLEICH

| | HYUNDAI KONA 1.0 T-GDI STYLE | MAZDA CX-3 G 121 SPORTS-LINE | OPEL CROSSLAND X 1.2 DI TURBO INNOVATION | SKODA KAMIQ 1.0 TSI STYLE |
|---|--|---|---|---|
| ANTRIEB | | | | |
| Motor | Reihendreizylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette, Partikelfilter | Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, DI, Steuerkette | Reihendreizylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Zahnriemen, Partikelfilter | Reihendreizylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Zahnriemen, Partikelfilter |
| Hubraum | 998 cm ³ | 1998 cm ³ | 1199 cm ³ | 999 cm ³ |
| Leistung bei Drehzahl | 88 kW/120 PS 6000/min | 89 kW/121 PS 6000/min | 96 kW/130 PS 5500/min | 85 kW/115 PS 5000/min |
| max. Drehmoment bei Drehzahl | 172 Nm 1500/min | 207 Nm 2800/min | 230 Nm 1750/min | 200 Nm 2000/min |
| Höchstgeschwindigkeit | 181 km/h | 192 km/h | 201 km/h | 194 km/h |
| CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP) | 129/146 g/km | 141/149 g/km | 108/134 g/km | 113/131 g/km |
| Kraftübertragung Getriebe | Vorderradantrieb Sechsganggetriebe | Vorderradantrieb Sechsganggetriebe | Vorderradantrieb Sechsganggetriebe | Vorderradantrieb Sechsganggetriebe |
| KAROSSERIE | | | | |
| Länge/Breite/Höhe | 4165/1800/1565 mm | 4275/1765/1535 mm | 4212/1765/1605 mm | 4241/1793/1559 mm |
| Radstand | 2600 mm | 2570 mm | 2604 mm | 2639 mm |
| Tankinhalt | 50 Liter | 48 Liter | 45 Liter | 50 Liter |
| Kofferraum | 361–1143 Liter | 350–1260 Liter | 410–1255 Liter | 400–1395 Liter |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 600/1200 kg | 625/1200 kg | 600/840 kg | 610/1200 kg |
| Serienbereifung | 235/45 R 18 V | 215/50 R 18 V | 195/60 R 16 H | 205/55 R 17 V |
| Testwagenbereifung Reifentyp | 235/45 R 18 V Hankook Ventus Prime 3 | 215/50 R 18 W Continental SportContact 5 | 215/50 R 17 H Bridgestone Turanza T005 | 205/55 R 17 V Goodyear EfficientGrip |
| MESSWERTE | | | | |
| Beschleunigung 0–100 km/h | 11,2 s | 10,1 s | 10,5 s | 10,2 s |
| Zwischenspur 60–100 km/h 80–120 km/h | 6,5 s 8,7 s | 5,7 s 7,5 s | 5,8 s 7,4 s | 5,9 s 7,7 s |
| Bremsweg aus 100 km/h unbeladen | 36,4 m | 33,6 m | 36,9 m | 35,1 m |
| Innengeräusch bei 100 km/h bei 130 km/h | 68 dB(A) 71 dB(A) | 68 dB(A) 71 dB(A) | 66 dB(A) 70 dB(A) | 67 dB(A) 70 dB(A) |
| Normverbrauch (NEFZ/WLTP) Testverbrauch | 5,7/6,4 Liter S 7,4 Liter S | 6,2/6,6 Liter S 7,3 Liter S | 4,7/5,9 Liter S 6,9 Liter S | 5,0/5,8 Liter S 6,8 Liter S |
| Achslast vorn/hinten | 782/527 kg | 762/485 kg | 770/492 kg | 735/527 kg |
| Testwagenleergewicht Zuladung | 1309 kg 466 kg | 1247 kg 445 kg | 1262 kg 528 kg | 1262 kg 452 kg |
| Wendekreis links/rechts | 11,2/11,2 m | 11,5/11,4 m | 11,2/11,1 m | 10,9/10,9 m |
| AUSSTATTUNG | | | | |
| Airbags Kopf vorn und hinten Seiten vorn/hinten | Serie Serie/– | Serie Serie/– | Serie Serie/– | Serie Serie/420 Euro |
| Einparkhilfe vorn/hinten | 950 Euro ¹⁾ /Serie | Serie | 520 Euro | 310 Euro/Serie |
| LED-Scheinwerfer | 900 Euro | Serie | Serie | Serie |
| Navigationssystem | 850 Euro | Serie | 1000 Euro | 1190 Euro |
| PREIS/KOSTEN | | | | |
| Preis | 22 530 Euro | 25 080 Euro | 23 110 Euro | 24 300 Euro |
| Wertverlust | 9800 Euro | 10800 Euro | 10500 Euro | 10500 Euro |
| möglicher Rabatt ²⁾ | 21 % | 19 % | 16 % | 15 % |
| Finanzierung ³⁾ Jahreszins | 2,49 % | 1,99 % | 3,49 % | 1,99 % |
| Leasing ⁴⁾ Anzahlung monatliche Rate | k. A. k. A. | 5016 Euro 121 Euro | k. A. k. A. | 4860 Euro 193 Euro |
| Abgasnorm | Euro 6d-Temp | Euro 6d-Temp | Euro 6d-Temp | Euro 6d-Temp |
| Steuer pro Jahr | 88 Euro | 132 Euro | 50 Euro | 56 Euro |
| Versicherung HK/TK/VK | 16/19/19 | 16/28/24 | 14/18/18 | 13/18/16 |
| Haftpflicht (50 % Prämie) | 559 Euro | 559 Euro | 498 Euro | 451 Euro |
| Teilkasko | 356 Euro | 1119 Euro | 324 Euro | 324 Euro |
| Vollkasko (50 % Prämie) | 978 Euro | 1459 Euro | 877 Euro | 724 Euro |
| Fixkosten pro Jahr | 1625 Euro | 2150 Euro | 1425 Euro | 1231 Euro |
| Monatskosten mit/ohne Wertverlust | 577/305 Euro | 647/344 Euro | 555/254 Euro | 528/244 Euro |
| Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust | 46,2/24,4 Cent | 51,8/27,5 Cent | 44,4/20,3 Cent | 42,2/19,6 Cent |
| Ölwechselintervall | 15000 km/1 Jahr | 20000 km/1 Jahr | 30000 km/1 Jahr | 15000 km/1 Jahr |
| Inspektionsintervall | 30000 km/2 Jahre | 40000 km/2 Jahre | 60000 km/2 Jahre | 30000 km/2 Jahre |
| Garantie Technik/Lack Durchrostung Mobilität | 5/5 Jahre 12 Jahre 5 Jahre | 3/3 Jahre 12 Jahre unbegrenzt | 2/2 Jahre 12 Jahre 2 Jahre | 2/3 Jahre 12 Jahre unbegrenzt |

¹⁾ im Paket mit weiterem Inhalt; ²⁾ laut Preisagentur MeinAuto.de; ³⁾ über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Jahreszins effektiv; ⁴⁾ Kilometerleasing, Laufzeit 3 Jahre (15000 km/Jahr).

Mit einem Durchschnitt von 7,3 Litern liegt er im Test auf der Höhe der Dreizylinder-Konkurrenz. Bei sparsamer Fahrweise kommt man mit rund sechs Litern je 100 km aus. Zudem beherrscht der CX-3 die Mazda-Paradedisziplin: die hervorragende Schaltbarkeit des manuellen Sechsganggetriebes. Die Freude am Schalten, wenn der griffige Stummel von einer Gangebene in die nächste geschubst wird, die kommt so in kaum einem anderen Auto dieser Klasse auf, das hat schon was. Derartige Details können sogar über den eher bescheidenen Federungskomfort hinwegtrösten, denn der Mazda tritt da ziemlich harsch auf. Das stramm abgestimmte Fahrwerk lässt ihn jedoch hurtig um Ecken turnen, sodass er in dieser Runde klar zu den fahraktiveren Autos zählt. Was jedoch wenig daran ändern kann, dass er in diesem Test nur auf dem vierten Platz landet – auch wegen seines hohen Grundpreises.

Nettes Design und gute Bedienung beim Kona

Ein paar Punkte davor kommt der Hyundai Kona ins Ziel. Er ist schon mal deutlich preiswerter als der kostspielige Mazda. Mit dem 120 PS starken T-GDI-Dreizylinder gibt es ihn ab 17 730 Euro, als Style wie auf diesen Seiten kostet er mindestens 22 530 Euro. Dafür hat er unter anderem Klimaautomatik, 18-Zoll-Räder, dunkle Scheiben hinten und Rückfahrkamera samt Parksensoren mit an Bord. Nur LED-Scheinwerfer, Navi und ein Assistenzpaket müssen extra bezahlt werden. Das Navi gibt es für moderate 850 Euro, alles andere in der 2200 Euro teuren Premium-Ausstattung oder in weiteren Paketen (z. B. LED-Paket, 1100 Euro). Das Bemühen, den Kona als ein wertiges und

OPEL



DAS OPEL-COCKPIT
verbirgt geschickt die dahintersteckende PSA-Technik – Menüführung gewöhnungsbedürftig



Ladevolumen
410/1255 l



IM OPEL-FOND lädt die straffe Bank mit niedrigen Lehnen nicht gerade zum längeren Verweilen ein. Für 400 Euro gibt es beim Innovation diese praktische verschiebbare Bank und eine dreiteilig umklappbare Lehne, das hat hier sonst keiner zu bieten. Die intelligente Geschwindigkeitsregelung gehört dagegen zur Serienausstattung. Auch der kräftige und sparsame 1,2-Liter-Dreizylinder stammt aus dem PSA-Konzern

SKODA



DAS KAMIQ-COCKPIT
wirkt aufgeräumt und gut verarbeitet, die Bedienbarkeit lässt wenig zu wünschen übrig



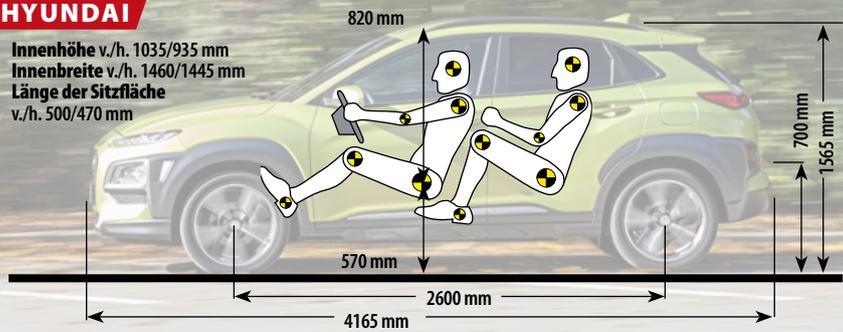
Ladevolumen
400/1395 l



REICHLICH Innenhöhe sowie eine bequeme Rückbank: Skoda-Passagiere sind selbst in der zweiten Reihe sehr gut untergebracht. Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, der höhenverstellbare Ladeboden kostet 150 Euro Aufpreis, für die gummierte Matte sind weitere 50 Euro fällig. Auch die Fahrprofilwahl geht extra: 150 Euro. Der Einliter-Dreizylinder erweist sich als sparsam, doch recht unspritzig

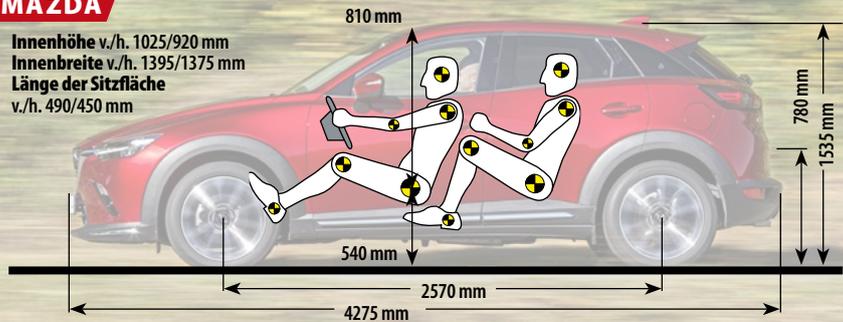
HYUNDAI

Innenhöhe v./h. 1035/935 mm
Innenbreite v./h. 1460/1445 mm
Länge der Sitzfläche
v./h. 500/470 mm



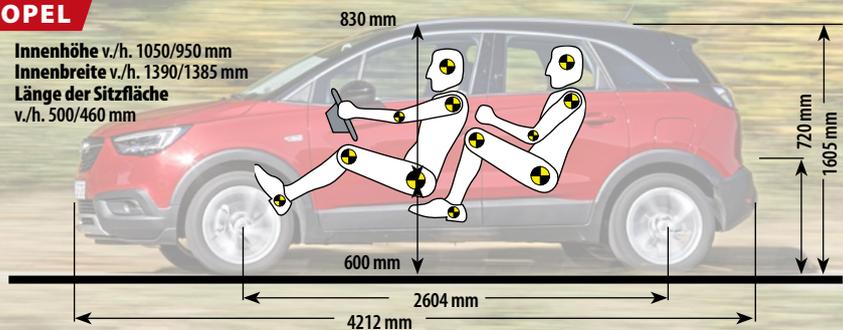
MAZDA

Innenhöhe v./h. 1025/920 mm
Innenbreite v./h. 1395/1375 mm
Länge der Sitzfläche
v./h. 490/450 mm



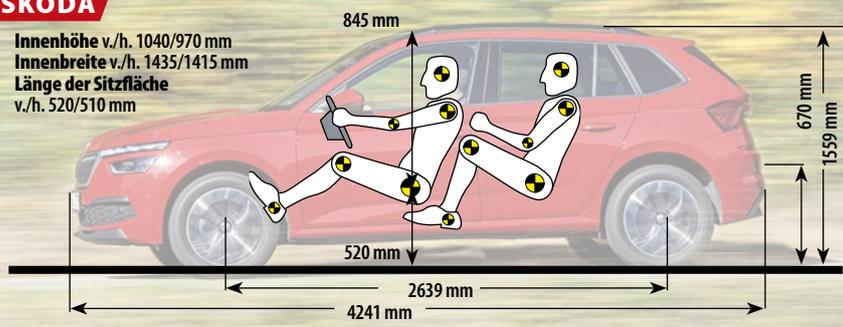
OPEL

Innenhöhe v./h. 1050/950 mm
Innenbreite v./h. 1390/1385 mm
Länge der Sitzfläche
v./h. 500/460 mm



SKODA

Innenhöhe v./h. 1040/970 mm
Innenbreite v./h. 1435/1415 mm
Länge der Sitzfläche
v./h. 520/510 mm



cooles Modell erscheinen zu lassen, ist schwer zu übersehen. Und obwohl es für gelungenes Design keine Punkte gibt, darf man feststellen, dass der Hyundai ein durchaus elegantes Auto mit geschmackvollem und ergonomisch durchdachtem, allerdings nicht allzu geräumigem Interieur ist. Die genannten positiven Seiten gelten umso mehr, wenn er – wie hier – mit dem Sitzpaket Lime ausgerüstet ist, das neben grün eingefasstem Leder elektrisch verstellbare und klimatisierte Sitze enthält, für 1400 Euro eine klare Empfehlung. Allerdings schneidet der Hyundai nicht in allen Kriterien so gut ab, weshalb er diesmal weniger Punkte sammelt als Opel und Skoda. So kann der Antrieb nicht so richtig überzeugen, er wirkt im Kona etwas überfordert. Womöglich auch, weil der etwas fülliger daher kommt: Mit 1309 Kilogramm wiegt er genau 62 kg mehr als der CX-3, das leichteste Auto in diesem Vergleich. Entsprechend schwer tut sich der Dreizylinder-Turbo im Kona: Er beschleunigt subjektiv und messbar deutlich zäher als seine drei Konkurrenten. Rund eine Sekunde länger benötigt er, um 100 km/h zu erreichen, beim Durchzug von 80 auf 120 km/h lässt er sich eben-

falls deutlich mehr Zeit, 1,2 Sekunden mehr als der flinkere Mazda zum Beispiel. Dazu klingt der Dreizylinder etwas gequält und wirkt wenig spritzig. Und er genehmigt sich mehr Kraftstoff, wobei die Unterschiede eher gering ausfallen. Doch auch das Handlingtalent des in leuchtendem Gelbgrün lackierten Kona ist weniger stark ausgeprägt, CX-3 und Kamiq sind deutlich fahraktiver. So reicht es diesmal nur für Platz drei.

Variabler Innenraum, sparsamer Motor

Recht knapp fällt dennoch der Punktevorsprung des Opel Crossland X auf den Kona aus. Der Opel tritt hier mit dem 130 PS starken 1.2-Turboantrieb an, mehr Leistung hat in diesem Vergleich keiner zu bieten. Allerdings nutzt er diesen Vorteil nicht allzu konsequent aus. Zwar schafft der Crossland als Einziger über 200 km/h (Höchstgeschwindigkeit: 201 km/h), doch in Beschleunigung und Durchzug zeigt er sich nicht wirklich fixer als CX-3 und Kamiq. Und der Opel fühlt sich zäher an, was auch am widerspenstig schaltenden Getriebe liegt. Der Wählhebel will auf langen Wegen durch hakende Gassen geschoben werden, so richtig Spaß



DEN GRÖSSTEN Laderaum führt der Skoda Kamiq mit, ebenfalls viel Platz gibt es im Heck des Opel Crossland X

kommt dabei nicht auf. Kleiner Tipp: Für moderate 1350 Euro Aufpreis gibt es den Crossland X in dieser Leistungsstufe auch mit Sechsstufenautomatik, das wäre womöglich die passendere Wahl. Die positiven Seiten des Opel-Antriebs wollen wir selbstverständlich ebenfalls anführen: Der Crossland ist sparsam, verbraucht nur wenig mehr als der Skoda Kamiq. Ohnehin zeigt der Opel echte Alltagsqualitäten. In Sachen Variabilität ist er sehr talentiert, die Rückbank lässt sich um 15 cm verschieben, schafft so wahlweise mehr Platz im Fond oder Kofferraum. Allerdings gehört dieses Feature zum 400 Euro teuren Funktionspaket. Auch das eine Empfehlung, zumal so ein praktisches Ausstattungs-Feature bei keinem anderen der Testkandidaten lieferbar ist. Überhaupt ist der kleine Opel-SUV ein preiswertes Auto, in der Innovation-Ausstattung genau 23 110 Euro teuer. Darin sind unter anderem ein schwarz abgesetztes Dach, zusätzlicher Chromzierat und ein silbrig lackierter Unterfahrschutz enthalten. In puncto Sicherheitsausstattung ist der Crossland hingegen nicht ganz up to date und weniger gut bestückt als die Konkurrenz. Und er bremst um einiges schlechter als Skoda und vor allem Mazda. Das kostet einige Punkte und sorgt dafür, dass der Rückstand auf den Erstplatzierten recht deutlich bleibt.

Viel Platz und feiner Komfort im Skoda

Dem neuen Skoda Kamiq wird er so jedenfalls nicht wirklich gefährlich. Der liegt am Ende dieses Tests deutlich vorn, vor allem weil er sich in keiner Disziplin echte Schwächen erlaubt, dafür jedoch einige ausgeprägte Stärken hat. Beim Raumangebot beispielsweise wirkt er beinahe eine Klasse luf-

tiger und geräumiger als die anderen SUV in diesem Vergleich. Der Laderaum fasst maximal 1,4 Kubikmeter Gepäck, was so mancher viel größere Familienkombi nicht hinbekommt. Und auch der Passagierraum erweist sich als großzügiger. Dazu kommen die üppiger bemessenen Sitzmöbel, die ebenso zum Wohlgefühl an Bord beitragen wie das fein und komfortabel abgestimmte Fahrwerk. Es federt geschickter und besser ansprechend als die hier antretende Konkurrenz, ohne deswegen den Wagen und seine Insassen mit Geschunkel zu belästigen. Außerdem kurvt der Skoda hurtig durch Biegungen, bleibt jedoch stets neutral und vertrauenerweckend. Hier mag die relativ tiefe Sitzposition eine Rolle spielen, denn der Fahrer thront nur 52 Zentimeter über dem Asphalt – acht Zentimeter tiefer als im Crossland. Kaum Überraschendes bietet das Antriebskapitel: Der Einliter-Dreizylinder mit vergleichsweise bescheidenen 115 PS dreht munter und kultiviert vor sich hin, ein Leistungsmanko gegenüber der bis zu 15 PS kräftigeren Konkurrenz macht sich nicht bemerkbar. Und der insgesamt sparsamste ist der Motor aus dem dreizylindrigen Zweig der EA-211-Familie hier ohnehin, wengleich die Ersparnis gegenüber dem Crossland mit einem Zehntelliter je 100 km vernachlässigbar gering erscheint. Diese Antriebs-eigenschaften sind bereits von anderen Konzernprodukten bekannt. In allen Disziplinen brilliert der Kamiq freilich nicht. Bei der Bedienung etwa wären Drehknöpfe für Lautstärke und Menü-Scrollen hilfreich, wie es sie etwa bei den nahen Verwandten Seat Arona und VW T-Cross noch gibt. Und vielleicht auch bald in einem Skoda Kayaq.

Heinrich Lingner

AUTO-URTEIL

| HYUNDAI | MAZDA | OPEL | SKODA |
|--|-----------|-----------|-----------|
| PLATZ MAX. 50 PUNKTE | | | |
| 21 | 18 | 20 | 25 |

Das hat auch in anderen Klassen Tradition: Der Skoda ist etwas geräumiger als die Konkurrenz. Sowohl für Insassen als auch für Ladegut steht einfach mehr Platz zur Verfügung. Enttäuschend in diesem Kapitel: der sehr knapp geschnittene Mazda. Dem Hyundai mangelt es an Kofferraum, der Opel bietet wenig Platz für Passagiere, verfügt jedoch über ein üppiges Ladeabteil.

| | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|
| KOMFORT MAX. 50 PUNKTE | | | |
| 35 | 34 | 34 | 40 |

Ausgewogener Federungskomfort, gute Sitze, sorgfältige Verarbeitung – beim Komfort kann sich der Kamiq deutlich von der Konkurrenz absetzen. Am nächsten kommt ihm der Kona, dessen Fahrwerk allerdings etwas poltrig auftritt. Das gilt ebenso für den CX-3, der mit seinem lauffähigen Vierzylinder punkten kann. Die mäßige Verarbeitung wirft den Crossland etwas zurück.

| | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|
| HANDHABUNG MAX. 30 PUNKTE | | | |
| 24 | 22 | 23 | 25 |

Mit einfacher Bedienung kann der Hyundai überzeugen, gut bedienbar sind ebenso Mazda und Skoda. Zu den Stärken des Opel zählen das variable Interieur und die funktionale Ausstattung. Auf fast gleich mäßigem Niveau ist bei allen die Übersichtlichkeit. Trotz kompakter Ausmaße lassen sich die vier vom Fahrerplatz aus schlecht überblicken, am besten klappt es noch im Skoda.

| | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|
| FAHRLEISTUNGEN MAX. 20 PUNKTE | | | |
| 12 | 14 | 14 | 13 |

Eher gering und nur selten praxisrelevant sind hier die Unterschiede. Beim Zwischenspur beschleunigen der CX-3 mit Zweiliter-Vierzylinder sowie der Crossland X mit dem kräftigen 1.2 DI etwas flotter. In Kona und Kamiq geht es gemächlicher zu, wobei vor allem der Hyundai mit zäher Leistungsentfaltung auffällt. Gut motorisiert ist man aber mit jedem der Konkurrenten.

| | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|
| FAHRVERHALTEN MAX. 70 PUNKTE | | | |
| 45 | 51 | 48 | 50 |

Das Kapitel geht an den fahraktiven Mazda, der zudem eine exakte, feinfühligere Lenkung und eine knackige Schaltung besitzt. Fast ebenso gut kann das der Skoda, der hier allerdings unter seinem etwas verhaltenen Antrieb leidet. Der Opel fällt dagegen mit tragem Handling auf, im Hyundai stören vor allem die teigige Lenkung und die spürbare Untersteuerneigung.

| | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|
| SICHERHEIT MAX. 50 PUNKTE | | | |
| 35 | 43 | 37 | 44 |

Mit nur mäßigen Bremsen verschenken Kona und Crossland Punkte. Sie benötigen jeweils mehr als 36 Meter, um aus 100 km/h zu stoppen. Das ist gerade noch okay und viele nicht groß auf, wenn es CX-3 und Kamiq in dieser Disziplin nicht so viel besser machen. 3,3 Meter trennen Mazda und Opel, das heißt, der Opel ist noch 30 km/h schnell, wenn der Mazda bereits steht.

| | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|
| UMWELT MAX. 30 PUNKTE | | | |
| 18 | 18 | 21 | 20 |

Lediglich 0,6 Liter trennen beim Durchschnittsverbrauch den sparsamsten vom durstigsten Kandidaten in diesem Vergleich. Skoda und Opel liegen mit 6,8 und 6,9 l/100 km am besten, Hyundai und Mazda benötigen mit 7,4 und 7,3 Litern etwas mehr Superbenzin. Was einmal mehr zeigt, dass ein Zweiliter-Sauger hier nicht schlechter sein muss als ein kleiner Dreizylinder-Turbo.

| | | | |
|--|------------|------------|------------|
| TESTERGEBNIS MAX. 300 PUNKTE | | | |
| 190 | 200 | 197 | 217 |

Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Geländewagen/SUV

| | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|
| KOSTENWERTUNG MAX. 150 PUNKTE | | | |
| 91 | 72 | 86 | 81 |

Mit günstigem Grundpreis, guter Ausstattung und fünfjähriger Garantiefrist liegt der Hyundai bei den Kosten weit vorn. Ebenfalls preiswert, dazu noch sehr sparsam im Verbrauch präsentiert sich der Opel. Der Mazda verliert mit hohem Preis ein paar Punkte. Dafür bringt er eine sehr gute Serienausstattung sowie eine immerhin dreijährige Garantie mit. Der Skoda schließt bei der Kostenwertung nur mittelmäßig ab, einen Teil des hohen Preises dürfte er freilich mit guter Wertstabilität wettmachen. Apropos Kosten: Der Unterschied bei den Treibstoffkosten zwischen Kona und Crossland beträgt bei 10 000 km im Jahr und aktuellen Spritpreisen kaum mehr als 100 Euro.

| | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|
| GESAMTERGEBNIS MAX. 450 PUNKTE | | | |
| 3. PLATZ | 4. PLATZ | 2. PLATZ | 1. PLATZ |
| 281 | 272 | 283 | 298 |



AUTO-FAZIT

Souverän setzt sich der Skoda Kamiq durch – weil er ebenso geräumig wie komfortabel ist und über einen sparsamen Antrieb verfügt. Vor allem erlaubt er sich kaum Schwächen. Der Hyundai Kona leidet unter dem schlappen Antrieb, der Mazda CX-3 unter seinem knappen Raumangebot und der Opel Crossland X unter den müden Bremsen.