

## IM VERGLEICH

**HYUNDAI KONA**  
**1.0 T-GDI:** 120 PS,  
172 Nm, ab 17 730 Euro,  
Basispreis Baureihe  
17 730 Euro

**MAZDA CX-3**  
**G 121:**  
121 PS, 207 Nm, ab  
18 490 Euro, Basispreis  
Baureihe 18 490 Euro

**OPEL CROSSLAND**  
**X 1.2 DI:** 130 PS,  
230 Nm, ab 21 970 Euro,  
Basispreis Baureihe  
18 750 Euro

**SKODA KAMIQ**  
**1.0 TSI:** 115 PS, 200  
Nm, ab 19 150 Euro,  
Basispreis Baureihe  
17 950 Euro



# Kann's der Kamiq?

Heulen und Zähneklappern, weil Skoda nun mit dem Kamiq bei den kleinen SUV mitmischt? Oder können Hyundai Kona, Mazda CX-3 und Opel Crossland X den Neuling auf Distanz halten?



# Hyundai Kona

mit durchdachter  
Bedienung  
und hoher Qualität



**Ebener Ladeboden, geteilt klappbare Lehne – viel mehr Variabilität hat der Kona nicht zu bieten. Die bunt akzentuierten und klimatisierten Stoff-Leder-Sitze gehören zur Ausstattungsvariante Style**

**D**a sind sie also, die bösen SUV, auf die man sich in gewissen Kreisen nun gern einschießt. Also jedenfalls vier davon: Der neue Skoda Kamiq wird zum ersten Vergleichstest gebeten, als Konkurrenten warten Hyundai Kona, Mazda CX-3 und Opel Crossland X.

Fahren wir mal los, mit diesen Spritfressern und Flächenbeanspruchungsmonstern aus der Subkompaktklasse. Freilich nicht ohne zu Beginn ein paar Messwerte in den Raum zu werfen: Die vier Kandidaten bedecken draußen zwischen 7,4 (Opel) und 7,6 (Skoda) Quadratmeter Deutschland. Nicht mehr mithin als ein normaler Kompakt- oder Kleinwagen. Aber dann verbrauchen sie doch bestimmt mehr Treibstoff, oder? Schauen wir mal. Zu diesem Test kommen die kleinen SUV mit Benzinern zwischen 115 (Skoda) und 130 PS (Opel), jeweils kombiniert mit Sechsgang-Schaltgetriebe.

## Fahraktiver Mazda

In diesem Segment hat sich ja der Dreizylinder-Turbobenziner als Mainstream-Motor etabliert, drei der vier Konkurrenten verfügen über solch ein Triebwerk. Nur der Mazda macht eine Ausnahme, denn er wird von einem Zweiliter-Vierzylinder angetrieben, turbolos und nicht down-





gesized. Das geht also auch noch. So motorisiert kostet der CX-3 in der hier vorgefahrenen Version Sports-Line 25 080 Euro, ist dann bereits sehr üppig ausgestattet – unter anderem mit Navi, LED-Licht, Head-up-Display und schlüssellosem Starten. Dass der kleine SUV kein Raumwunder ist, daran hat sich beim jüngsten Facelift nichts geändert. Vorn fühlt man sich gut, im Fond geht es schon ziemlich eng zu, und der Laderaum scheint ebenfalls etwas knapp bemessen. Nichts wirklich Überraschendes also.

Ebenso wenig beim Motor, der seine 121 PS und 207 Nm irgendwie lustlos und uninspiriert abgibt. Viel kultivierter als die Dreizylinder der Konkurrenz läuft er ebenfalls nicht. Immerhin leistet er sich keine Blöße beim Verbrauch: Mit einem Testmittel von 7,3 Litern liegt er durchaus auf der Höhe der Dreizylinder-Konkurrenz. Bei sparsamer Fahrweise kommt man mit rund sechs Litern je 100 km aus, ein weiteres Statement zur aktuellen SUV-Debatte.

Zudem beherrscht der CX-3 diese Mazda-Paradedisziplin immer noch: die hervorragende Schaltbarkeit des Sechsgang-Schaltgetriebes. Es gibt ja Autos, die wegen einer ganz bestimmten, womöglich sogar unscheinbaren Eigenschaft liebens- und begehrenswert werden. Der CX-3 ist so eines. Die Bedienfreude, wenn hier der griffige Stummel von einer Gangebene in die nächste geknufft wird, kommt so intensiv in keinem der anderen drei Kandidaten auf.

Solche Details trösten sogar etwas über den eher bescheidenen Fede-

**Das Raumangebot im CX-3 fällt nicht sonderlich üppig aus. Dafür bietet er eine einfache und übersichtliche Bedienung und umfangreiche Ausstattung. Die Sitzbank hinten erweist sich als eher unbequem, der Kofferraum als ausreichend**



**1309**  
kg

wiegt der etwas pummelige Hyundai Kona, der agile Mazda CX-3 ist mit 1247 genau 62 kg leichter. Opel und Skoda liegen mit je 1262 kg exakt gleichauf

**Mazda CX-3**  
mit Vierzylinder  
und ausgezeichneten  
Bremsen



rungskomfort hinweg, denn der Mazda tritt da etwas rumpelig auf. Das straffe Fahrwerk lässt ihn jedoch recht hurtig um Ecken turnen, sodass er in dieser Runde klar zu den fahraktiveren Autos zählt. Was mit dazu beiträgt, dass er ein paar Punkte vor dem Hyundai Kona auf Platz zwei landet.

### **Variabler Opel**

Etwas deutlicher fällt der Punktevorsprung auf den Crossland X aus. Der tritt hier mit dem 130 PS starken 1.2-Turboantrieb an, mehr Leistung hat keiner in diesem Vergleich. Freilich nutzt der Opel diesen Vorteil nicht

allzu konsequent. Zwar schafft er als einziger bei Bedarf über 200 km/h (Vmax: 201 km/h), doch in Beschleunigung und Durchzug zeigt er sich nicht merklich flotter als Mazda und Skoda.

Subjektiv fühlt es sich allerdings zäher an, was auch am recht widerpenstig schaltenden Getriebe liegt. Der Wählhebel will auf langen Wegen durch hakende Gassen gefingert werden, so richtig Spaß macht das nicht. Vor allem, wenn man aus dem Mazda in den Opel umsteigt. Kleiner Tipp dazu: Für moderate 1350 Euro Aufpreis gibt es den Crossland X in dieser Leistungsstufe wahlweise mit

**Noch sind die Laubwälder auf der Alb nicht ganz so bunt: Velvetrot, Magmarot, Acid Yellow und Chilirot (v. links)**

Sechsstufenautomatik, das wäre womöglich für viele die bessere Wahl.

Freilich sollen ebenso die positiven Seiten des Opel-Antriebs angeführt werden: Der Crossland ist recht sparsam, verbraucht praktisch genauso wenig wie der Skoda Kamiq und weist zudem das höchste Sparpotenzial auf. Die auto motor und sport-Ecorunde absolviert er mit einem Durchschnittsverbrauch von nur 5,4 Litern je 100 km, mithin das ein oder andere Zehntel weniger als CX-3 und Kamiq. Der Kona liegt mit einem halben Liter mehr dann schon deutlicher drüber. Lauter durstige SUV? Ja nee, ist klar!



# Opel Crossland X

## mit variablem Innenraum und genügsamem Motor



**Stuhlrücken:** Das klappt beim Crossland so gut wie bei keinem anderen in diesem Test. Die verschiebbare Rückbank kostet allerdings 400 Euro extra. Eher bescheiden ist es um die Bedienbarkeit und das Qualitätsniveau bestellt

Ohnehin zeigt der Opel echte Alltagsqualitäten. In Sachen Variabilität ist er überaus talentiert, die Rückbank lässt sich 15 cm weit verschieben, schafft so wahlweise mehr Platz im Fond oder Kofferraum. Allerdings gehört dieses Feature zum 400 Euro teuren Funktionspaket.

Ansonsten 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 er hingegen nicht ganz up to date und weniger gut bestückt als die Konkurrenz. Das kostet viele Punkte und letztlich eine bessere Platzierung in diesem Test.

### Hübscher Hyundai

Billiger ist in diesem Vergleich nur der Hyundai Kona, der ein paar Punkte vor dem Opel auf dem dritten Platz landet. Mit dem 120 PS starken T-GDI-Dreizylinder gibt es ihn ab 17 730 Euro, als Style wie hier im Test kostet er mindestens 22 530 Euro. Dafür bringt er unter anderem Klimaautomatik, 18-Zoll-Räder, Privacy-Verglasung hinten und Rückfahrkamera samt Parksensoren hinten mit, 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 (LED-Paket, 1100 Euro).





Das Bemühen, den Kona als wertiges, cooles Auto dastehen zu lassen, ist ohnehin kaum zu übersehen. Und obwohl es für ein gelungenes Design keine Punkte gibt, darf man feststellen, dass der Hyundai ein hübsches, elegantes Auto mit geschmackvollem und ergonomisch durchdachtem, jedoch nicht allzu geräumigem Interieur ist. Das gilt umso mehr, wenn er – wie der Testwagen auf diesen Seiten – mit dem Sitzpaket Lime aufgemöbelt ist, das neben farbenfrohem eingefasstem Leder elektrisch verstellbare und klimatisierte Sitze umfasst.

Allerdings schneidet der Hyundai nicht in allen Kriterien so gut ab, weshalb er diesmal weniger Punkte sammelt als Mazda und Skoda. So misslingt es dem Antrieb etwas, sich richtig in Szene zu setzen. Womöglich weil er doch pummelig daherkommt. Mit 1309 kg wiegt er genau 62 kg mehr als der CX-3, das leichteste Auto im Vergleich.

Entsprechend schwer tut sich der Dreizylinder-Turbo mit dem Kona, der subjektiv und messbar betulicher beschleunigt als seine drei Konkurrenten. Rund eine Sekunde länger benötigt er, um auf 100 km/h zu traben, beim Durchzug von 80 auf 120 km/h lässt er sich ebenfalls deutlich mehr Zeit. Dazu klingt er etwas

Die Sportsitze in der ersten Reihe kosten im Dynamic-Paket 490 Euro Aufpreis. Der Konzernbaukasten beschert dem Kamiq ein stattliches Assistenzarsenal. Hinten bietet der Skoda reichlich Platz



**5,4  
Liter**

Superbenzin verbraucht der Opel Crossland X auf unserer Ecorunde. Der Hyundai Kona benötigt mit 5,9 Litern einen halben Liter mehr

# Skoda Kamiq

mit kommodem Fahrwerk und reichlich Platz

gequält und wirkt wenig spritzig. Und er genehmigt sich mehr Kraftstoff, wobei die Unterschiede – wie bereits erwähnt – eher gering sind. Aber auch das Handling des in leuchtendem Acid Yellow lackierten Kona ist weniger stark ausgeprägt, da sind CX-3 und Kamiq deutlich fahraktiver.

## Geräumiger Skoda

Dem neuen Kamiq kann er ebenfalls nicht wirklich gefährlich werden. Mit sehr deutlichem Vorsprung liegt der Skoda nämlich am Ende dieses Vergleichstests vorn, vor allem weil er in keiner Disziplin wirkliche Schwächen, dafür jedoch einige ausgeprägte Stärken hat. Im Raumangebot beispielsweise wirkt er beinahe eine Klasse luftiger und geräumiger als die Konkurrenz in diesem Vergleich. Der Laderaum fasst maximal 1,4 Kubikmeter Gepäck, was so mancher viel größere Kombi 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 sauber abgestimmte Fahrwerk. Es federt geschickter und feiner ansprechend als die hier angetretene Konkurrenz, ohne deswegen den Wagen und die Insassen mit Schaukeleien zu behelligen. So kurvt er sehr talentiert um Biegungen, bleibt dabei neutral und vertrauenerweckend. Hier mag die relativ tiefe Sitzposition eine Rolle spielen, denn der Fahrer logiert nur 52 Zentimeter über dem Asphalt – acht tiefer als im hochbeinigeren Crossland.

Wenig Überraschendes gibt es aus dem Antriebskapitel zu berichten. 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 ist nicht zu bemerken. Und der insgesamt Sparsamste ist der Motor aus dem dreizylindrigen Zweig der EA-211-Familie hier ohnehin (6,8 l/100 km). All diese Eigenschaften sind ja bereits aus anderen Konzernprodukten bekannt.

Freilich kann selbst der neue Kamiq nicht alles brillant. Bei der Bedienung wären etwa Drehknöpfe für Lautstärke und Menü-Scrollen hilfreich, wie es sie im nahen Verwandten VW T-Cross gibt. Nuancen sind das, die nichts daran ändern, dass der Skoda mit reichlich Vorsprung ins Ziel kommt.

**Text:** Heinrich Lingner  
**Fotos:** Achim Hartmann



# 5,7

## Sekunden

dauert es, wenn der flinke Mazda CX-3 von 60 auf 100 km/h durchbeschleunigt. Der betulichere Hyundai Kona lässt sich dabei 0,8 Sekunden mehr Zeit

**7,5 qm Straße überdeckt so ein SUV, selbst der Kamiq wirft keinen größeren Schatten**





**FAZIT**



**ERGEBNISSE**



**1 SKODA**

Wenig überraschend kann sich der Kamiq hier durchsetzen. In Sachen Komfort, Raumangebot, Antrieb und Qualität liegt er weit vorn, preiswert ist er zudem.



**2 MAZDA**

Mit Topbremsen, guter Sicherheitsausstattung und sportlichen Fahreigenschaften präsentiert sich der etwas enge CX-3, landet so auf Platz zwei.



**3 HYUNDAI**

Den Kona hatten wir weiter vorn erwartet. Doch der Motor tut sich schwer, das Raumangebot ist wenig üppig. Bedienung und Verarbeitung sind dagegen top.



**4 OPEL**

Variabilität und Laderaum sind Spitze beim Crossland X, der Antrieb ist sparsam, doch etwas rau. Das reicht hier nicht für eine bessere Platzierung.

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Skoda Kamiq	Mazda CX-3	Hyundai Kona	Opel Crossland X
<b>Karosserie</b>				
Raumangebot (20)	9	6	8	8
Außenabmessungen (5)	2	2	2	2
Kofferraum (15)	7	5	5	6
Zuladung (10)	6	5	5	6
Variabilität/Funktionalität (10)	9	6	7	9
Instrumente/Anzeige (5)	5	4	5	4
Bedienung (15)	12	12	14	11
Rundumsicht (10)	7	6	6	6
Qualitätsanmutung (10)	8	7	8	6
<b>Summe (100)</b>	<b>65</b>	<b>53</b>	<b>60</b>	<b>58</b>
<b>Sicherheit</b>				
Sicherheitsausstatt./-assistenz (40)	21	21	19	13
Licht (10)	7	9	6	6
Bremsweg kalt (100 km/h) (10)	4	7	3	3
Bremsweg kalt (130 km/h) (5)	3	3	2	1
Bremsweg warm (130 km/h) (10)	7	6	5	2
Bremsweg (140 km/h) (5)	4	5	4	3
Pedalgefühl (5)	4	4	4	4
Fahrsicherheit (15)	14	13	14	13
<b>Summe (100)</b>	<b>64</b>	<b>68</b>	<b>57</b>	<b>45</b>
<b>Komfort</b>				
Federungskomfort (25)	20	16	17	18
Sitze vorn (15)	12	10	11	10
Sitze hinten (10)	7	6	7	6
Multimedia (20)	14	7	10	10
Komfort-Assistenzsysteme (10)	6	4	1	4
Klimatisierung (10)	7	7	6	7
Innengeräusch-Messwerte (5)	3	3	3	3
Geräuscheindruck (5)	3	3	3	3
<b>Summe (100)</b>	<b>72</b>	<b>56</b>	<b>58</b>	<b>61</b>
<b>Antrieb</b>				
Laufkultur (10)	7	8	7	6
Durchzugskraft (10)	5	5	4	6
Leistungsentfaltung (5)	3	3	2	3
Schaltung/Getriebeabstufung (10)	9	8	7	6
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (15)	5	5	3	5
Zwischenbeschleunigung (5)	2	2	1	2
Testverbrauch (20)	12	11	11	12
Lademöglichkeiten (10)	–	–	–	–
Reichweite Elektro (10)	–	–	–	–
Reichweite (5)	4	3	3	3
<b>Summe (100)</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>38</b>	<b>43</b>
<b>Fahrverhalten</b>				
Fahrdynamik (20)	7	9	7	6
Handling/Fahrspaß (25)	19	18	17	15
Lenkung (20)	18	18	16	15
Wendekreis (10)	3	1	2	2
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	11	11	12	11
Geradeausl./Windempfl. (10)	8	8	8	8
<b>Summe (100)</b>	<b>66</b>	<b>65</b>	<b>62</b>	<b>57</b>
<b>Umwelt</b>				
CO <sub>2</sub> -Emission Eco-Verbrauch (35)	21	20	19	21
Emissionen nach NEFZ (10)	7	5	6	7
Abgasnorm (5)	3	3	3	3
<b>Summe (50)</b>	<b>31</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>31</b>
<b>Eigenschaftswertung (550)</b>	<b>345</b>	<b>315</b>	<b>303</b>	<b>295</b>
<b>Kosten</b>				
Grundpreis* (25)	22	20	25	23
Ausstattung* (10)	6	10	8	9
Aufpreisgestaltung (5)	3	5	3	4
Wiederverkaufschancen (10)	7	7	7	7
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	8	7	10
Wart./Reparatur 100 000 km* (15)	15	14	13	15
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	15	14	13	15
Garantie (10)	5	7	9	5
<b>Summe (100)</b>	<b>83</b>	<b>85</b>	<b>85</b>	<b>88</b>
<b>Gesamtwertung (650)</b>	<b>428</b>	<b>400</b>	<b>388</b>	<b>383</b>

\* Bester erhält volle Punktzahl

