



Fotos: Škoda, Rocco Swantusch (3)

Das SUV (hier rechts der Kamiq) ist längst nicht für jeden die erste Wahl, wie die Kurzheck-Limousine Scala (links) beweist.

Welcher Typ sind Sie?

Bei Škoda teilt sich dieses Feld anhand des Kamiq und des Scala, die sich technisch gleichen und dennoch für verschiedene Philosophien stehen.

Das Gros der Flottenfahrzeuge hat weiterhin nicht nur eine Tankkarte, statt einer Ladekarte, die Verbrenner scheinen momentan auch die wertstabileren Assets im Posten Fuhrpark zu sein, wenn man auf die Preisnachlässe unter den Stromern blickt.

Ein Verbrenner durch und durch ist die (Kurzheck-)Limousine Škoda Scala. Wobei es auch eine grüne Variante aus Mladá Boleslav stets gab: den CNG- (nicht Erdgas, da der Kraftstoff zum Großteil in Deutschland CO₂-neutral hergestellt wird) Scala. Der hatte zwar keinen doppelten Ladeboden zu bieten und damit rund 130 Liter weniger als der Benziner, aber mit 339 Litern immer noch ein Škoda-mäßiges Platzangebot.

Nach der jetzigen Modellpflege, oder besser dem Facelift, denn es hat sich zumindest optisch einiges getan, gibt es nur noch Benziner als Antrieb – und zwar für beide Modelle, Scala und Kamiq. Das Thema CNG ist damit auch bei Škoda tot. Die alternative Antriebsart gibt es nun im Škoda Enyaq.

Wo wir bei den SUV sind. Vor fünf Jahren trat nicht nur der Scala ein Erbe an – das des Rapid –, sondern auch der Kamiq. Als kleinster Hochbeiner in der Range schloss er die Yeti-Lücke. Vom legendären Kraxler unterscheidet sich der Kamiq vor allem in seinem Terrain. Denn Allrad-Fans werden um den 4,24-Meter-Tschechen einen Bogen machen, da er immer noch ein reiner Fronttriebler ist. Der angegedeutete Unterbodenschutz spricht Bände. Dennoch tat auch ihm die Modellpflege gut.

Verkäufe

Zunächst kurz eine Einordnung der beiden im Flottenmarkt. Der Scala brachte es in der Jahresabrechnung 2023 im Flottenmarkt unter den Modellen mit Hatschek im Namen zwar nur auf Platz acht, aber fast 2.300 Einheiten sind keine Kleinigkeit. Vielmehr sind gerade die Octavias, Superbs, Kodiaqs und Enyaqs einfach durch die Bank Bestseller. Da hat es

beispielsweise auch der Kamiq schwer. Das Geschwisterchen des VW T-Cross oder Seat Arona fand 2023 über 3.100-mal einen neuen Fahrer oder neue Fahrerin – was ein Plus von 46 Prozent gegenüber 2022 ist. Nun warten beide nach einem Facelift beim Händler auf Kundschaft.



Das Heck des Scala mit der langen Heckscheibe und Škoda-Schriftzug.



1 Im Fond hat der Kamiq seine Stärken, denn er bietet den Mitinsassen recht viel Platz auf kleinem Raum. **2** Die neue Grafik der Rückleuchten folgen dem Trend in der Autoindustrie. **3** Das Interieur kennt man natürlich aus dem Konzernbaukasten, aber die Elemente sind gut gemacht und gut platziert.

Platzangebot

Wer seine Kaufentscheidung (Limousine oder SUV) am Platz bemisst, kann bei dem Duell schnell seinen Haken hinter einem Favoriten machen. Und zwar hinter dem Scala. Mit 4,36 Meter streckt er sich um zwölf Zentimeter am Kamiq (4,24 Meter) vorbei – und das, obwohl beide auf der gleichen Plattform laufen. Nur reizt der Scala die Überhänge eben aus.

Die Außenwerte nimmt die Kurzheck-Limousine mit ins Innere. Was allen Passagieren zugutekommt. Der Kofferraum fällt mit 467 bis 1.410 Litern üppig aus. Dazu ein doppelter Ladeboden. Top. Der Kamiq wiederum punktet im Fond mit Platz für die Mitfahrer, vergleicht man das Platzangebot dort mit Klassenbrüdern.

Design

Beide sind um maskuline Züge ergänzt worden. Der Scala wirkt dynamischer dank des neuen Kühlergrills, der schlankeren Scheinwerfer, der neu gestaltete Front- und Heckschürzen sowie der auffälligen „Air Curtains“ (Luft-einlässe). Der Kamiq besitzt fortan einen größeren, aufrechteren Kühlergrill, dessen Elemente massiv wirken. Die neue Front-Schürze mit ihren großen Air Curtains beherbergt die LED-Nebelscheinwerfer, die ab dem mittleren Niveau (Selection) an Bord sind. Optisch erinnert die Front etwas an einen Jeep, das Heck mit dem zweigeteilten Rücklicht lässt entfernt an einen Polestar glauben. Kurzum: Die

Designsprache der Autos am Markt gleicht sich irgendwie gerade an, was nicht nur für die E-Modelle gilt.

Unikat ist im Heck bei beiden fortan der „Skoda“-Schriftzug. Optisch gelungen ist die optionale verlängerte schwarze Heckscheibe des Scala, die sich bis zu den Rückleuchten erstreckt. Die ebenfalls neu gestaltete Heckschürze umfasst einen Diffusor, der das Design der Frontschürze ein wenig aufgreift.

Von 16 bis 18 Zoll reicht das Räder-Arsenal beim Scala. Diese Wahl wirkt beim höher bauenden Kamiq wichtiger als beim flachen Kompakten. Für das SUV stehen dieselben Dimensionen zur Wahl. Wobei es allein aus optischen Gründen gern die größeren Nummern sein dürfen.

Interieur

Im Interieur wirken die großen Displays und das Lenkrad vertraut. Wer von der Türinnenverkleidung beginnend die Materialgüte vergleicht, klopft das ein oder andere Mal auf Hartplastik. Verarbeitet ist alles gut. In den Türverkleidungen und in der Struktur des Dachhimmels kommen Pflanzenfasern aus Hanf und Kenaf (was für Seile ein beliebter Grundstoff ist) zum Einsatz. Die Stoffe für die Polsterung, den Bodenbelag und die Fußmatten stammen aus recycelten Materialien. Die Kreislaufwirtschaft (auch ein Trendthema der Elektromobilität) lässt grüßen.

Das Duo verfügt nun serienmäßig über ein 8-Zoll-Display an Bord, das

personalisierbare Virtual Cockpit mit 10,25-Zoll-Anzeige ist optional und eher Geschmacksache. Der zentrale Touchscreen misst nun mindestens 8,25 Zoll. In Kombination mit dem Navigations-Paket wächst das Display auf 9,2 Zoll. Eine für User-Chooser wichtige Aufwertung ist die Option, um weitere vier USB-C-Anschlüsse zu erhalten.

Zu den neuen „Cleverheiten“, die einen Škoda ausmachen, zählen die Smartphone-Taschen an den Rückseiten der Vordersitze. Auch kommt eine selbsthaftende und leicht abnehmbare Box für die Mittelkonsole dazu. Es gibt zwei Simply-Clever-Pakete. Die Basisversion umfasst Cargo-Elemente, eine 12-V-Steckdose, ein Netzpaket, Top-Tether-Haken im Kofferraum sowie ein Netz unter der Hutablage.

Das Plus-Paket beinhaltet ein abnehmbares Fach zwischen den Rücksitzen, Staufächer unter den Vordersitzen, mehrere Halterungen für Multimediageräte und den automatischen Türkantenschutz.

Motoren

An den Motoren des Škoda Kamiq und Scala ändert sich nicht viel, sofern man nur auf die Benziner blickt. Denn weder Diesel noch CNG sind bestellbar. Es gibt drei Antriebe, die nun der Evo-2-Generation angehören. Die Basis stellt der 95-PS-TSI dar, der seine Kraft aus einem Liter Hubraum plus Turboaufladung schöpft. Der legt etwa im Scala eine durchaus ausreichende Performance hin. Der Hand-



1 Heck- und Frontschürze fallen massiver aus, damit wirkt der Tscheche markanter. **2** Als Option gibt es das Matrix-Licht, das auf jeden Fall eine Überlegung wert ist. **3** Der doppelte Ladeboden lässt die Ladekante verschwinden.

schalter steuert allerdings nur fünf Gassen an.

Wer mehr will, kann zum gleich großen Dreizylinder mit 115 PS greifen. Den gibt es mit einem Gang mehr als Handschalter oder mit dem siebenstufigen Doppelkupplungsgetriebe. Das Top-Aggregat hört weiterhin auf die Bezeichnung 1.5 TSI. Der Vierzylinder leistet 150 PS und ist ebenfalls als Sechsgang-Handschalter und mit dem Siebengang-DSG zu haben.

Der Vierzylinder verfügt über eine Zylinderabschaltung (aus dem Vierzylinder wird bei geringer Last ein Zweizylinder), die beim Benzinsparen helfen soll. Relativ sparsam sind die drei auch. Die WLTP-Werte des SUV liegen zwischen 5,4 und 5,9 Litern (123 bis 134 g) bei den Dreizylindern und bei 5,7 bis 6,1 l (129 bis 137 g) für den Vierzylinder. Die Kurzheck-Limousine fährt leicht sparsamer: 5,3 bis 5,8 Liter (120 bis 131 g) für den 1.0 TSI und 5,6 bis 5,8 l (125 bis 132 g) beim 1.5 TSI.

So erwartet Škoda, dass der 150-PS-Benziner samt Automatik die meisten Käufer finden wird, gefolgt vom 115-PS-Otto mit Handschalter – jeweils für beide Modelle.

Preise

Das Kamiq-Facelift startet bei 20.495 Euro (alle Preise netto) – und damit etwa auf dem Niveau des Vorgängers. Das Crossover fährt dann als „Essence“ vor und bietet Nützliches wie Klimaanlage, Parksensoren (hinten), Freisprecheinrichtung und zahlreiche

Helferlein (Frontradar, Spurhaltung). Darüber platzieren sich „Selection“ und „Monte Carlo“. Im Top-Modell sind 18-Zöller montiert, Sportsitze installiert und der Blick durchs Panoramadach ist unverbaut. Das braucht man alles nicht wirklich.

Interessanter sind die Zusätze im Sondermodell „Drive“. Parksensoren vorn und hinten, beheizbare Vordersitze und Matrix-LED-Scheinwerfer (acht Segmente) locken zum Paketpreis von 23.832 Euro. Wer statt 95 die 115 PS orderte, zahlt mindestens 24.740 Euro. Der VW T-Cross Style mit ähnlichem Interieur und dem 115-PS-Benziner startet bei 24.760 Euro.

Der Scala anno 2024 legt bei 19.680 Euro als „Essence“ los mit jenen Vor-

zügen, die schon im Kamiq die Basis ausmachen.

Das Sondermodell „Drive“ stattet den Scala mit 17-Zöllern, Parksensoren rundherum, warmen Vordersitzen und dem Matrix-Licht aus. Dies alles lässt den Preis auf 22.840 Euro anwachsen. Darüber hinaus punktet das Sondermodell mit dem 8,2-Zoll-Infotainmentsystem, das eine Phonebox (induktives Laden, Wireless Smartlink und Telefon-Freisprecheinrichtung) beinhaltet. Eine Vorbereitung für eine Anhängerkupplung kommt ebenfalls dazu. Wer diese nutzen will, sollte sich dann den 1,5-Liter-Vierzylinder mit 150 PS gönnen, der mit der DSG ab 27.210 Euro vorfährt und 1.250 Kilogramm zieht. *rs*



Der Kamiq ist ein Bruder des VW T-Cross und dennoch ein eigener Kopf.