



SEAT Ateca 1.5 TSI ACT Xperience

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Der Seat Ateca erfreut sich in Deutschland großer Beliebtheit und konnte im Jahr 2019 die zweitmeisten Neuzulassungen des spanischen Herstellers für sich verzeichnen – hinter dem Leon und vor dem Arona. Mitte 2020 verpassten die Katalanen dem Kompakt-SUV ein Facelift, das zahlreiche Veränderungen umfasst. Eine neue Frontpartie inklusive serienmäßiger LED-Beleuchtung und ein überarbeiteter Heckstoßfänger lassen den Ateca um 18 mm auf eine Gesamtlänge von 4,38 m anwachsen. Aufgrund der Größe sowie des Wendekreises von knapp unter elf Metern eignet sich das Fahrzeug nach wie vor gut für den Stadtverkehr.

Wir testen den Ateca 1.5 TSI ACT Xperience, der mit schwarzen Stoßfängereinsätzen, Seitenschwellern und Radläufen sowie Kunststoff-Unterfahrschutz in Aluminium-Optik den Off-road-Charakter bewusster in Szene setzt. Dank des modularen Infotainment-Baukastens 3 (MIB3) des Volkswagen-Konzerns ist das SUV nun viel stärker vernetzt. Ferner sind zusätzliche Assistenzsysteme verfügbar, die die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen. In Verbindung mit dem optionalen Navigationssystem zieht ein auf 9,2 Zoll angewachsenes Display ins Fahrzeug ein, das ausschließlich auf Berührungen reagiert. Da Kurzwahltafeln und Drehregler fehlen, führt dies zu einer längeren Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen – zudem können die kleinen Touchflächen nicht überzeugen. Erfreulicherweise wurde das Klimabedienteil vom Vorgänger und nicht von aktuellen VW-Modellen übernommen, sodass es sich über praktische Regler und Funktionstasten weiterhin intuitiv bedienen lässt.

Das Fahrwerk des Ateca ist zwar tendenziell straff abgestimmt, der gebotene Komfort ist dank der optionalen adaptiven Dämpferregelung des Testwagens unterm Strich aber dennoch gut. Der 1,5 Liter große Benziner beschleunigt das 1,4 Tonnen schwere SUV laut Hersteller in 8,5 Sekunden von 0 auf Tempo 100, und die Höchstgeschwindigkeit beträgt 200 km/h. Die aktive Zylinderabschaltung (ACT) wechselt aus Effizienzgründen situationsabhängig und kaum wahrnehmbar zwischen dem Zwei- und Vierzylinderbetrieb. Der Verbrauch liegt im ADAC Ecotest bei 7,1 l/100 km, die Schadstoffemissionen sind in allen Fahrzyklen gering – auch dank serienmäßigem Partikelfilter (OPF). Das reicht für insgesamt drei Sterne im ADAC Ecotest.

Die getestete Variante gibt es ab 30.165 Euro (bei 16 % MwSt.), ein angesichts der Serienausstattung angemessener Preis. Durch die moderate Aufpreispolitik geht selbst ein sehr gut ausgestatteter Ateca nicht durch die Decke. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, KIA Sportage, Hyundai Tucson, Nissan Qashqai, Skoda Karoq, VW Tiguan.

- +** bequemer Ein- und Ausstieg, gute Serienausstattung, viele Assistenzsysteme verfügbar, agiles und sicher abgestimmtes Fahrwerk, saubere Emissionen
- erhöhter Verbrauch, mit 2,10 m recht breit für ein Kompakt-SUV, Quetschgefahr durch hohe Schließkräfte an elektrischer Heckklappe, teils umständliche Bedienung, ungepolsterte Armauflagen hinten

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,5
	Fahrspaß	2,4
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Seat liefert mit dem Ateca eine gute Qualität ab. Die Karosserie des kompakten SUV ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet und lediglich im hinteren Bereich offen, wo die Endschalldämpfer der Abgasanlage untergebracht sind. Die seitlichen Kunststoffplanken decken zwar lediglich den unteren Bereich ab, bringen aber dennoch einen Vorteil, wenn man die Türe öffnet und beispielsweise einen niedrigen Poller übersehen hat. Im Innenraum geht die sorgfältige Verarbeitung weiter, alles

sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Materialien, silberfarbene Kanten und Leisten sowie Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen Eindruck. Betrachtet man die Materialien genauer, fällt dennoch auf, dass die kostenintensivere Kunststoffschäumung ausschließlich vorn im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen verbaut ist. Im unteren Bereich ist wie im Fond alles hart und weniger ansprechend ausgelegt.

3,0 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 7,1 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 50-Liter-Tank eine theoretische Reichweite von 700 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 530 kg – das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach ist bei der Ausstattungslinie Xperience serienmäßig eine praktische Reling verbaut, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis zu 75 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung kann bis zu 88 kg betragen, was selbst für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reicht. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,8 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst 700 kg). Der Ateca lässt sich aufgrund seiner kompakten Abmaße gut

im Großstadtdschungel fortbewegen, und selbst die Parkplatzsuche stellt keine allzu große Hürde dar. Zudem erleichtert der Wendekreis von knapp unter elf Metern das Rangieren. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind nicht lieferbar.

⊖ Ein Fehlbetankungsschutz, der vor versehentlichem Tanken mit Diesel bewahrt, fehlt leider. Eine Dachreling ist nicht in allen Ausstattungsvarianten erhältlich – ungewöhnlich für ein SUV.

2,8 Licht und Sicht

Die Abmessungen der kantigen Karosserie lassen sich gut überblicken, auch wenn das vordere Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Dank der erhöhten Sitzposition hat der Fahrer den umliegenden Verkehr gut im Blick. Auch die Rundumsicht des spanischen SUV geht durchaus in Ordnung: Mit Ausnahme der breiten D-Säule und der damit einhergehenden schlechten Sicht nach schräg hinten gibt es wenig Grund zu klagen. Verbesserungswürdig ist der Wischbereich der vorderen Scheibenwischer, da neben der A-Säule ein recht breiter Bereich ungewischt bleibt.

⊕ Der neue Ateca ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern inklusive automatischer Leuchtweitenregulierung ausgestattet, die mit guter Helligkeit punkten. Kurvenlicht ist nicht verfügbar, serienmäßig dagegen LED-Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht-Funktion. Ab Werk befinden sich zudem LED-Rückleuchten inklusive dynamischer Blinker an Bord. Das Rangieren erleichtern beim Xperience Parksensoren hinten sowie eine Rückfahrkamera. Gegen Aufpreis sind zusätzlich

ein 360-Grad-Kamerasystem sowie ein Parkassistent (Längs- und Querparken) samt vorderen Parksensoren erhältlich.

⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht erhältlich. Ein statischer Fernlichtassistent, der das Fernlicht automatisch



Breite Dachsäulen im Heckbereich schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

auf- und abblendet, kostet Aufpreis. Einen dynamischen Fernlichtassistenten, wie ihn etwa der Technikbruder VW Tiguan zu bieten hat, gibt es für den Ateca nicht – hier wird der Spanier auf Abstand zum Wolfsburger gehalten.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte sowie der SUV-typisch erhöhten Sitzposition vorn (Sitzfläche etwa 51 cm über der Fahrbahn, Fahrersitz ganz nach unten gestellt) und hinten einfach und bequem. Einzig der ebenfalls hoch positionierte Schweller beeinträchtigt das Ein- und Aussteigen etwas. Die kräftig ausgeführten Arretierungen halten die Türen vorn wie hinten selbst an Steigungen in drei Haltepositionen zuverlässig offen. Die Haltegriffe über allen äußeren Sitzplätzen erleichtern das Ein- und Aussteigen. Ist es dunkel, aktiviert sich bei Bedarf die Umfeldbeleuchtung am Fahrzeug, die u. a. Lichtspots unter den Außenspiegeln umfasst (Serie), die den Schriftzug „HOLA!“ auf den Boden projizieren.

⊖ Der Ateca Xperience ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt allerdings einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über

2,2 Kofferraum-Volumen

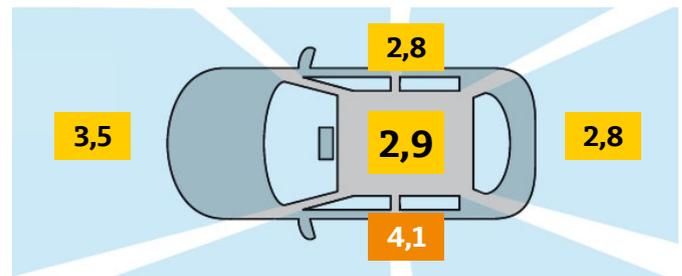
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 415 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 575 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 815 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.380 Liter Volumen zur Verfügung. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit etwa 65 Liter des Laderaums nach unten abtrennen.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe kann man manuell leicht öffnen und schließen, optional auch rein elektrisch. Gegen weiteren Aufpreis lässt sich die elektrische Heckklappe um berührungsloses Öffnen und Schließen ergänzen, wobei sie dann auf einen angedeuteten Fußkick unter das Fahrzeugheck reagiert. Selbst knapp 1,95 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr große Menschen sollten auf das etwas abstehende Schloss achten, das immerhin mit Kunststoff

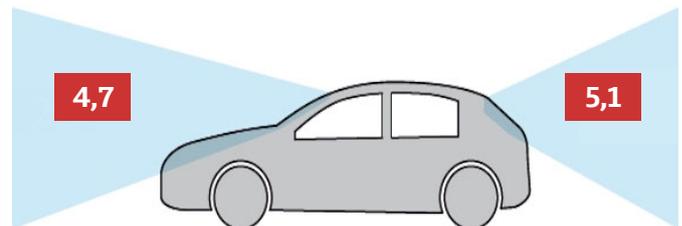
Rundumsicht

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.



einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 415 l Kofferraumvolumen bietet der Ateca reichlich Platz für das Gepäck.

ummantelt ist. Die Ladekante liegt etwa 70 cm über der Straße und damit recht hoch. Beim Testwagen mit doppeltem Ladeboden kann man die innenliegende Stufe, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben werden muss, von knapp 14 auf zwei Zentimeter reduzieren. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format.

⊖ Das Ladeabteil wird nur von einer LED-Leuchte an der linken Seite erhellt, die den Gepäckraum bei Dunkelheit jedoch nicht vollständig ausleuchtet.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen, eine praktische Durchlademöglichkeit ist serienmäßig. Die Lehnen lassen sich entweder vom Fahrgastraum oben an der Lehne oder vom Kofferraum aus durch Betätigen eines Hebels entriegeln und klappen anschließend federvorgespannt um. Zwei kleine Ablagen links und rechts sowie praktische Haken für Einkaufstüten sorgen für Ordnung im Kofferraum. Gegen

Aufpreis ist ein Trennnetz oder -gitter erhältlich, das den Fahrgastraum bei umgeklappten Rücksitzlehnen vom Gepäckraum trennt.

⊖ Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und dadurch zu beschädigen.

2,2 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Seat setzt eigene Design-Akzente – wenn es allerdings um die Bedienbarkeit geht, kann der Ateca seine Verwandtschaft zu den zahlreichen VW-Modellen nicht verbergen. So wirkt das Cockpit durchaus aufgeräumt, da nahezu alle Fahrzeugfunktionen über einen überarbeiteten Touchscreen in der Mittelkonsole bedient werden. Serienmäßig hat das Display eine Diagonale von 8,25 Zoll, unser Testwagen ist mit dem optionalen 9,2-Zoll-Display ausgestattet, das ohne Drehregler und Tasten auskommt. Beim Vorgänger konnte man noch mit den Direktwahltasten schnell und zielsicher auf die wichtigsten Funktionen wie Navigationssystem, Medienquellen oder Telefon zugreifen beziehungsweise über den Drehregler die Lautstärke anpassen. Der neue Ateca bietet die Funktionen lediglich in Form von Touchflächen am linken und unteren Bildschirmrand, sodass (zu) viele Bedienschritte erforderlich sind – die Ablenkung vom Verkehrsgeschehen ist dementsprechend groß. Hinzu kommt, dass die Bedienflächen (Icons) recht klein geraten sind.

Die Bedienung von Tempomat beziehungsweise Begrenzer wurde in das Multifunktionslenkrad integriert, der separate Lenkstockhebel entfiel. Das erscheint durchaus sinnvoll und zeitgemäß, allerdings erschließt sich einem der Wechsel zwischen Tempomat und Begrenzer über das fahrzeugseitige Bordmenü im Kombiinstrument nicht auf Anhieb.

⊕ Die gute Ergonomie des Ateca gibt kaum Grund zur Klage und ergibt sich u. a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Schalthebels zueinander. Auch die Platzierung von Touchscreen, Knöpfen und Schaltern, ihre Gruppierung nach Funktionen (beispielsweise Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) sowie die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (einzige Ausnahme: Lüftungsdüsen) tragen dazu bei.

Unterhalb des zentralen Bildschirms befindet sich die etwas tief angebrachte Klimabedieneinheit, die erfreulicherweise nicht durch das neue Bedienteil mit unpraktischen Slidern aus dem Volkswagen-Teileregale ersetzt wurde und daher nach wie vor übersichtlich gestaltet und einfach zu bedienen ist. Ab Werk hat der Spanier klassische analoge Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl, der Testwagen ist mit dem optionalen 10,25 Zoll großen TFT-Display (Virtual Cockpit) ausgestattet, das dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Anzeigemöglichkeiten erlaubt. Analog oder digital, die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional kann zumindest der Fahrersitz elektrisch eingestellt werden, dann sogar inklusive Memory-Funktion.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum überzeugt, was man von der Materialauswahl nicht an allen Stellen sagen kann. Bei der Funktionalität hat man mit dem Facelift allerdings einen Rückschritt gemacht. Die nützlichen, analogen Regler mussten weichen und die Funktionen wurden in das neue digitale Bedienmenü übernommen. Entsprechend größer ist die Ablenkung vom Verkehrsgeschehen.

⊖ Im Kombiinstrument ist keine Kontrollleuchte für Stand- und Abblendlicht sowie für die Nebelscheinwerfer vorhanden. Es gibt zwar vier Lese-, allerdings keine Mittelleuchten –

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Ateca Xperience ist hinsichtlich der Konnektivität durch den modularen Infotainment-Baukasten 3 (MIB3) inklusive integrierter eSim via SEAT Connect jederzeit online. Das System ist in jedem neuen Modell von SEAT ein Jahr lang kostenlos enthalten, unabhängig von Fahrzeugvariante oder Ausstattungslinie.

Der Ateca hat zudem serienmäßig ein Radio mit DAB+, acht Lautsprechern, USB-Anschlüssen sowie Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiowiedergabe an Bord. Gegen Aufpreis lässt sich das SUV mit einem Navigationssystem samt Spracherkennung und Echtzeitdaten aus der Cloud aufrüsten, das dann beispielsweise über Öffnungszeiten und Kraftstoffpreise der umliegenden Tankstellen informiert. Die Spracherkennung wird per Tastendruck am Lenkrad oder über den Initialbefehl „Hola, hola“ aktiviert und kann Infotainment- und Navigationsfunktionen steuern.

Überdies sind Smartphone-Schnittstellen wie Apple CarPlay (drahtlos über Bluetooth oder WLAN) und Android Auto (über eine Kabelverbindung) sowie ein hochwertiges Audiosystem

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist gut, die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen und die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus – erst 2,2 m große Hünen würden eventuell

2,1 Raumangebot hinten

⊕ Genügend Platz gibt es auch in Reihe zwei. Hier reicht die Beinfreiheit für knapp 1,95 m große Personen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Kopffreiheit ist wie vorn recht üppig, erst ab etwa 2,05 m Körpergröße kommt man mit dem Dachhimmel in Kontakt. Das Raumgefühl ist angenehm, wird aber durch die hohe Seitenlinie und die neben dem Kopf verlaufende C-Säule etwas eingeschränkt. Das optionale, große Panorama-Schiebedach (nicht im Testwagen) reicht auch über die Rückbank und bietet von dort einen tollen Ausblick nach oben aus dem Auto.

2,8 Innenraum-Variabilität

Bei der Variabilität zieht der Ateca im Vergleich zu seinem Konzernbruder VW Tiguan den Kürzeren. Im Gegensatz zum teureren Wolfsburger besitzt der Spanier weder eine Längs- noch eine Neigungsverstellung für die Rückbank. Er lässt es bei der Möglichkeit bewenden, die Lehnen asymmetrisch zu klappen. Dafür hat sich der Ateca in puncto Ablagemöglichkeiten ein

außerhalb des Lichtkegels der Leselampen bleibt es daher recht finster.

mit zehn Lautsprechern von beats (inklusive Subwoofer) gegen Aufpreis verfügbar. Der In-Car App Store ermöglicht es, bequem vom Fahrzeug aus zusätzliche Funktionen wie Webradio oder WLAN-Hotspot zu erwerben.

Die separate Smartphone-App ermöglicht die Verbindung zum Fahrzeug und den Zugriff auf zahlreiche Informationen wie beispielsweise Fahrdaten, Fahrzeugstandort oder Fahrzeugstatus sowie Funktionen wie ferngesteuerte Ver- und Entriegelung der Türen oder die Betätigung von Hupe und Blinker.

Gegen Aufpreis sind eine induktive Smartphone-Ladestation in der Mittelkonsole, sowie eine 230-V- inklusive 12-V- Steckdose im Gepäckraum erhältlich.

⊖ Ein CD-Laufwerk sowie ein AUX-Anschluss sind für den kompakten Spanier nicht erhältlich, Apple CarPlay und Android Auto sind lediglich gegen Aufpreis an Bord.

anecken. Das Raumgefühl ist angenehm und großzügig; ordert man das optionale Panorama-Schiebedach, hat man auf Wunsch mehr Helligkeit im Innenraum.



Im Fond finden Personen bis knapp 1,95 m Körpergröße bequem Platz.

Beispiel am VW genommen und gefällt mit zahlreichen, gut nutzbaren Ablagen vorn wie hinten. Das Handschuhfach ist zwar beleuchtet, allerdings nicht besonders groß und weder abschließbar noch klimatisiert.

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Der getestete Ateca ist mit der aufpreispflichtigen adaptiven Fahrwerksregelung DCC mit straffer Grundnote ausgestattet, für das ein paar Abstriche beim Komfort gemacht werden müssen. So kommen vor allem Unebenheiten mit mehr Hub (beispielsweise abgesenkte Kanaldeckel) bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlicher bis zu den Insassen durch, weil die Karosserie aufgrund der Verbundlenker-Hinterachse leicht versetzt wird. Feine Unebenheiten wiederum absorbiert das Fahrwerk recht ordentlich. Auf der Landstraße wie auch auf der Autobahn ist der Fahrkomfort

allerdings ganz ordentlich, der Ateca liegt verbindlich und sicher auf der Straße und federt willig über normale Straßen. Erst auf Fahrbahnen in schlechtem Zustand werden die Insassen stärker behelligt. Es zeigt sich, dass mit zunehmender Geschwindigkeit die Feder-Dämpfer-Kombination geschmeidiger arbeitet. Selbst grobe Hindernisse wie etwa Geschwindigkeitshügel dringen dank der langen Federwege lediglich gut gedämpft zu den Insassen durch, und auch Kopfsteinpflaster bringt den Ateca nicht aus dem Konzept.

2,5 Sitze

⊕ Der Ateca Xperience hat ab Werk angemessen große und gut konturierte Vordersitze an Bord. Sie bieten guten Seitenhalt, ohne einzuengen. Sie sind straff, aber bequem gepolstert und auch auf längeren Strecken komfortabel, obwohl sie nicht allzu viele Einstellmöglichkeiten bieten. Sie sind in der Höhe verstellbar und verfügen über eine in der Intensität einstellbare Lendenwirbelstütze. Optional können der Fahrersitz elektrisch verstellt und zwei unterschiedliche Sitzeinstellungen gespeichert und abgerufen werden (Memory-Funktion). Mit dieser Ausstattungsoption lässt sich

zudem die Neigung der Sitzfläche den Wünschen des Fahrers anpassen.

Auf der SUV-typisch recht hoch montierten, aber spürbar weicher gepolsterten Rücksitzbank sitzt man dank der entspannten Sitzposition durchaus komfortabel.

⊖ Der Beifahrersitz ist in der Grundausstattung lediglich gegen Aufpreis höhenverstellbar. Kritik verdienen zudem die harten Armauflagen in den Türverkleidungen, die aus Kostengründen nicht gepolstert sind.

2,9 Innengeräusch

Seat hat den Ateca ordentlich gedämmt, der Motor macht es den Ingenieuren aber auch nicht leicht. Aufgrund seines vergleichsweise hohen Einspritzdrucks läuft er akustisch sehr kernig. Er verrichtet seinen Dienst etwas rau und brummig, was aber insgesamt noch akzeptabel ist – nur beim Ausdrehen wird der Vierzylinder störend laut. Die sonstigen Fahr- und

Windgeräusche bleiben im Hintergrund, sodass sich bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 68,1 dB(A) ergibt. Bis etwa 150 km/h kann man sich gut unterhalten, auch Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung funktionieren mindestens bis Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h gut.

2,0 Klimatisierung

⊕ Die Ausstattungslinie Xperience bringt serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Beschlag- und Luftgütesensor mit, welche unter anderem die automatische Steuerung der Umluftklappe beeinflussen. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen (sanft, mittel und intensiv) eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt („oben“, „Mitte“ und „unten“) einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Die Sitzheizung vorn sowie die Lenkradheizung kosten Aufpreis, beheizte Rücksitze sind

nicht verfügbar. Eine Standheizung findet sich ebenso in der Optionsliste wie auch eine nicht sichtbare Beschichtung der Frontscheibe, die bei starker Sonneneinstrahlung eine wärmerreflektierende Eigenschaft bietet und bei niedrigen Temperaturen per Knopfdruck die Scheibe (ohne sichtbare Drähte) beheizt. Die getönten Scheiben im Fond wiederum sind serienmäßig.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der 150-PS-TSI ist ein weit verbreiteter Benziner im VW-Konzern, daher darf er auch im Seat Ateca nicht fehlen. Er bietet einen guten Kompromiss aus Wirtschaftlichkeit und Leistung. Sein maximales Drehmoment beträgt 250 Nm, das bereits bei 1.500 1/min anliegt. Mit 1,4 Tonnen hat der Motor im Ateca nicht allzuviel Gewicht zu schleppen, was sich positiv auf die

Beschleunigungswerte auswirkt. Die Fahrleistungen sind für alle Lebenslagen völlig ausreichend, es kommt sogar ein wenig sportliches Temperament auf. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,3 Sekunden erledigt. Von 15 auf 30 km/h geht es gemächlicher, dafür werden 2,6 Sekunden benötigt.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der 1,5-l-Vierzylinder läuft spürbar rauer als der Vorgängermotor (1.4 TSI), dafür allerdings sparsamer und sauberer. Auch wenn leichte Vibrationen vom Motor spürbar sind, bietet er trotzdem eine bessere Laufkultur als vergleichbare Dieselmotoren. Die serienmäßige, nicht deaktivierbare Zylinderabschaltung arbeitet sehr unauffällig. Nur sehr aufmerksame Insassen können das jeweilige Umschalten spüren und ein geringfügig verändertes Motorengeräusch im 2-Zylinder-Modus wahr-

nehmen. Der Motor verursacht in höheren Drehzahlbereichen ein leichtes Dröhnen, das lastunabhängig auftritt – insgesamt kann man damit im Alltag gut leben. Der 1.5 TSI baut bei Leistungsabforderung nach kurzer Verzögerung Druck auf und zieht dann recht gleichmäßig und nachdrücklich durch, Drehfreude und Ansprechverhalten sind auf dem bei Vierzylinder-Turbobenzinern üblichen Niveau.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Ateca mit dem 1,5-l-TSI steckt entweder das optionale Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe oder wie im Falle unseres Testwagens das manuelle Sechsgang-Getriebe. Die sechs Gänge lassen sich recht präzise und schnell wechseln, die Kupplung fein dosieren. Der Rückwärtsgang befindet sich vorn links und ist durch einen Sperrring vor versehentlichem Einlegen geschützt.

Die Gänge sind passend gestuft, sodass beim Hochschalten stets genügend Durchzugskraft vorhanden ist. Das Getriebe ist nicht sonderlich lang übersetzt, so liegen bei Tempo 130 im sechsten Gang rund 2.700 1/min an.

Das Start-Stopp-System arbeitet unauffällig und schnell, neben einer Berganfahrhilfe bietet der Ateca zudem eine Autohold-Funktion.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

⊕ Der Seat Ateca bietet einen guten Geradeauslauf und zeigt sich spurstabil. Provoziert man einen Lastwechsel in einer Kurve, regelt das ESP effektiv und hilft, die Spur zu halten. Die Aufbaubewegungen fallen für ein SUV eher gering aus. Die Traktion geht in Ordnung; wer beim Abbiegen unsensibel das Gaspedal durchdrückt, lässt das kurveninnere Vorderrad über den Asphalt scharren, ehe die Traktionskontrolle es einbremst. Nutzt man den Ateca häufiger als Zugfahrzeug oder auf Matsch und Schnee, empfiehlt sich der Allradantrieb – dann ist das Doppelkupplungsgetriebe serienmäßig.

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Spanier unproblematisch und unter SUV-Aspekten durchaus souverän;

zu hohe Geschwindigkeiten quitiert er mit Untersteuern, wobei das ESP nur soweit einbremst wie erforderlich, um den Wagen stabil zu halten. Hier kommt dem Ateca auch seine eher straffe Fahrwerksabstimmung zugute. Das Kompakt-SUV bleibt stets gut kontrollierbar, weil es nicht stur geradeaus schiebt. Die Entwickler haben hier einen guten Kompromiss aus Fahrsicherheit und Fahrdynamik gefunden.

⊖ Bei hohen Geschwindigkeiten wirkt der Ateca in Verbindung mit der serienmäßigen Progressivlenkung recht nervös.

2,2 Lenkung

⊕ In der Xperience-Ausstattung hat der Ateca serienmäßig die Progressivlenkung an Bord; mit ihr wird der Lenkaufwand beim Abbiegen oder beim Rangieren geringer – erreicht wird dies über eine variable Übersetzung in Abhängigkeit des Lenkeinschlags. Die Lenkkraftunterstützung kann je nach Fahrerwunsch angepasst werden. In der Normal-Stellung bietet die Lenkung eine angemessene Rückmeldung, die Mittelstellung ist ausreichend klar definiert. Der Ateca lässt sich zielsicher über kurvige Landstraßen dirigieren, da sich der nötige Lenkwinkel vor der Kurve gut abschätzen lässt. Die direkte Übersetzung der Progressivlenkung fällt positiv auf, von Anschlag bis Anschlag sind nur etwa 2,2 Lenkradumdrehungen nötig. Manchem Fahrer kommt die Sport-Stellung eher entgegen, da in diesem Fall die Lenkunterstützung etwas reduziert wird und somit die Lenkkräfte höher sind. Praktisch, wenn man die Wahl hat.

3,3 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Ateca durchschnittlich nur 37,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist lediglich ein mittelmäßiger Wert. Die Bremsanlage zeigt sich dabei selbst bei hoher Belastung standfest und unnachgiebig. Am Ansprechverhalten der Bremse ist nichts auszusetzen, sie lässt sich überdies gut dosieren.

2,1 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Assistenten ist für den Ateca sehr umfangreich. Das Kompakt-SUV bringt einige Systeme schon serienmäßig mit, beispielsweise den Notbremsassistenten mit Abstands- und Kollisionswarnung sowie einen Tempomaten samt Geschwindigkeitsbegrenzer. Auf langen Fahrten oder bei zunehmender Ermüdung appelliert die Müdigkeitserkennung an das Gewissen des Fahrers, eine Pause einzulegen. Der Spurhalteassistent kostet Aufpreis, ebenso der Spurwechselassistent samt Querverkehrserkennung beim Rückwärtsausparken, der Stauassistent und der Emergency Assist.

Der adaptive Tempomat funktioniert bis zur Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs und passt die Geschwindigkeit an den Verkehrsfluss, die Straßenführung (Kurven, Kreisverkehre, Kreuzungen und Bebauung) und die erkannten Geschwindigkeitsbegrenzungen (Verkehrszeichenerkennung) an. In Kombination mit den Funktionen des Spurhalteassistenten hält der Travel Assist das Fahrzeug sogar aktiv in der Mitte der Fahrspur.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ Ein direkt messendes Reifendruck-Kontrollsystem oder ein Head-up-Display ist nicht erhältlich.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der Ateca mit 93 Prozent der erreichbaren Punkte sehr gut ab, insgesamt kommt er auf volle fünf Sterne (Test: 06/2016). Das Kompakt-SUV hat zum Schutz der Insassen Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, einen Knieairbag (Fahrer) sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags an Bord. Während sich die vorderen Kopfstützen weit herausziehen lassen und selbst für knapp zwei Meter große Personen guten Schutz bieten, leisten die Fondkopfstützen dies nur für knapp 1,80 m große Fahrgäste. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondinsassen wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt; wird ein Gurt während der Fahrt gelöst, ertönt ein Warnsignal.

Im Notfall löst der Ateca über die serienmäßige eSIM automatisch (oder manuell per Knopfdruck) einen eCall (Notruf) aus. Dabei werden Informationen wie Standort, Farbe

und Motortyp des Fahrzeugs sowie die Anzahl der Insassen an die Rettungskräfte übermittelt.

Der optionale Pre-Crash-Assistent bereitet das Fahrzeug samt Insassen auf einen möglichen Zusammenstoß vor, sobald eine gefährliche Situation erkannt wird. Das System spannt die vorderen Sicherheitsgurte, schließt Fenster sowie Schiebedach (sofern vorhanden) und aktiviert die Warnleuchten, um nachfolgende Fahrzeuge auf die mögliche Gefahrensituation aufmerksam zu machen.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben im Kofferraum keinen definierten Ablageort und sind daher eventuell unterhalb des Kofferraumbodens schlecht erreichbar. Die mittlere Kopfstütze hinten hat lediglich eine eingeschränkte Höhenverstellung und bietet daher eine reduzierte Schutzwirkung. Die Seitenairbags für den Fond sind im Gegensatz zum Technikbruder Tiguan nicht verfügbar.

2,7 Kindersicherheit

⊕ Der Euro NCAP-Crashtest bescheinigt dem Ateca mit 84 Prozent der erreichbaren Punkte eine gute Kindersicherheit. Kindersitze lassen sich auf der Rücksitzbank dank der großen Türöffnungen problemlos einbauen und erreichen. Die äußeren Fondsitze eignen sich dank Isofix inklusive iSize-Kennzeichnung gut für Kindersitze aller Altersklassen, selbst das Angurten klappt, wenngleich die Gurtgeometrie nicht optimal gestaltet ist. Der Beifahrersitz ist ebenfalls gut für Kindersitze geeignet, da sich die Airbags per Schlüsselschalter deaktivieren lassen. Die Gurtgeometrie ist passend, auf Isofix muss man jedoch verzichten.

⊖ Der Beifahrersitz ist mit einer integrierten Kopfstütze ausgestattet, die sich nicht demontieren lässt. Hohe Kindersitze stehen daher an der nicht ausbaubaren Kopfstütze an und können nicht stabil befestigt werden.

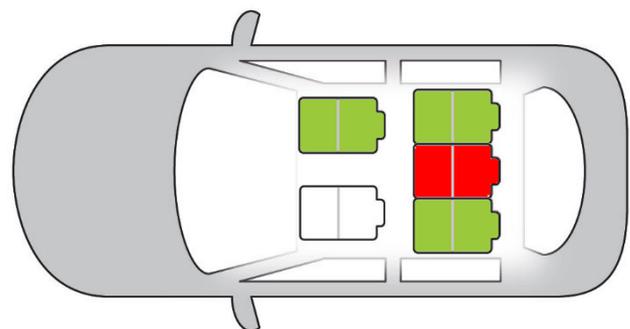
Auf dem mittleren Fondsitz lassen sich Kindersitze wegen des geringen Abstands zwischen Gurt und Gurtschloss nur schwerlich befestigen, zudem fehlt hier ein Isofix-System. Drei Kindersitze nebeneinander finden im Fond ohnehin keinen Platz. Nutzt man dort eine platzeinnehmende Babyschale mit

Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr weit nach hinten schieben. Daher empfiehlt sich eine Sitz- und Montageprobe.

Die Schließkraft an der elektrischen Heckklappe ist zu hoch, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

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)

2,9 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Ateca befriedigend ab, er erzielt 71 Prozent der erreichbaren Punkte. Besonders im Bereich der A-Säulen ist der Vorderwagen recht unnachgiebig

gestaltet. Einen City-Notbremsassistenten inklusive Fußgängererkennung hat der Spanier serienmäßig an Bord.

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Ateca 1.5 TSI ACT beträgt mit Schaltgetriebe und Frontantrieb im ADAC Ecotest 7,1 l Super pro 100 km. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 199 g pro km, die nur für 17 von 60 möglichen Punkten reicht. Der Motor verfügt über eine Zylinderabschaltung, die im Ateca aber nur selten – hauptsächlich bei ruhigem Dahinrollen – zum Einsatz kommt. Der Verbrauch liegt dennoch ein Stück niedriger als beim älteren 1.4 TSI-Motor, wobei sich die Vorteile vor allem bei höheren Lasten ergeben, beispielsweise auf der Autobahn (Reduzierung um etwa 10 bis 20 Prozent). Im ADAC Ecotest haben wir innerorts einen Verbrauch von 6,8 l, außerorts von 6,3 l und auf der Autobahn von 8,5 l alle 100 km ermittelt.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die größeren Fortschritte zeigen sich beim Schadstoffausstoß; so wurde der CO-Ausstoß bei hoher Last (Autobahn) deutlich reduziert, aber vor allem konnten die Partikelemissionen erheblich verringert werden. Der Ottopartikelfilter sorgt dafür, dass die Messwerte allesamt weit

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

unter dem Grenzwert liegen. Der Lohn sind die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den 17 Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich insgesamt 67 Punkte und damit 3 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

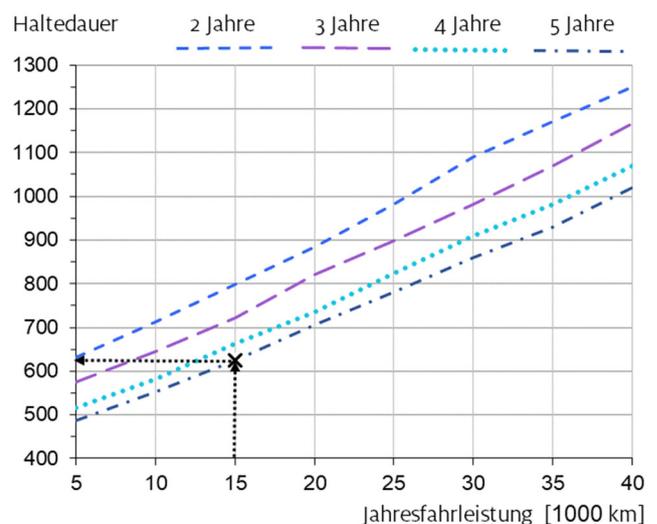
2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Anschaffungspreis für den getesteten Ateca Xperience liegt bei 30.165 Euro – nicht wenig Geld, aber die Ausstattung ist beispielsweise mit Klimaautomatik, Komfortzugang und Rückfahrkamera schon recht umfangreich. Die Wertstabilität von SUV-Modellen wird allgemein als recht gut eingestuft, womit der prognostizierte Wertverlust im Rahmen bleibt. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist das Kompakt-SUV auf aktuellem Stand, was sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken sollte. Teure Werkstattbesuche wie ein Zahnriemenwechsel (Wechselintervall 240.000 km) sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer liegt bei 122 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP). Die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind insgesamt günstig (Haftpflicht 12, Teilkasko 19 und Vollkasko 17). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder zwei Jahren liegen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 624 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI Reference	1.5 TSI ACT Style	2.0 TSI Xperience 4Drive DSG	2.0 TSI 4Drive DSG	2.0 TDI Reference	2.0 TDI Style
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	110 (150)	140 (190)	221 (300)	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	250/1500	320/1500	400/2000	300/1750	340/1750
0-100 km/h [s]	11,4	8,5	7,1	4,9	10,9	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	200	212	249	185	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,1 S	6,2 S	8,2 S	8,9 SP	4,9 D	4,8 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	127	131	155	175	120	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/17/19	12/17/19	12/17/20	14/21/23	13/18/22	13/18/22
Steuer pro Jahr [Euro]	104	122	222	252	254	252
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	525	601	752	883	562	625
Preis [Euro]	22.849	27.923	35.687	44.480	26.972	31.296

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Turbobenziner, 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	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,20 l
CO ₂ -Ausstoß	131 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.381/1.841/1.601 mm
Leergewicht/Zuladung	1.400/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	510/1.604 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	88/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Kvasiny

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2. Gang)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	8,0/10,7/13,9 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Reifengröße Testwagen	235/40 R19 96Y
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Potenza S 001
Wendekreis links/rechts	10,8/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/6,3/8,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	169 g/km (WTW* 199 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.095 mm
Leergewicht/Zuladung	1.400/530 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/815/1.380 l

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

Betriebskosten	123 Euro	Werkstattkosten	66 Euro
Fixkosten	84 Euro	Wertverlust	351 Euro
Monatliche Gesamtkosten	624 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	122 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/17/19		
Basispreis Ateca 1.5 TSI ACT Xperience	30.165 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.08.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.544 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.941 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. 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. ¹ 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	887 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	478 Euro (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/478 Euro (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	536 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	536 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/570 Euro°
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	1.326 Euro (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	478 Euro (Paket)
Spurwechselsassistent	424 Euro

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	751 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	448 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	448 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (schwenkbar)	829 Euro
Metalllackierung	609 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.131 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: November 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer