

»» TESTSIEGER IM VERGLEICHSTEST

# SEAT ATECA

»» GEGEN AUDI Q2 UND MINI COUNTRYMAN





# Die Kompakten

**Sie haben Quermotoren, automatisch zuschaltbare Allradantriebe und liegen voll im Trend: Kompakt-SUV aller Marken. Unsere drei Kandidaten wollen zudem noch sportlich sein. Mit ganz verschiedenen Ansätzen.**

Irgendwie scheinen sich heutige SUV immer weiter anzugleichen. Besonders Fahrzeuge aus dem VW-Konzern, die alle aus demselben Baukasten stammen, sind mitunter schwerlich zu unterscheiden. Mit etwas Mühe haben wir uns aber drei Kandidaten ins

Haus geholt, die mit Ausnahme der starken, sportlichen und (ich betone es an dieser Stelle) sauberen Diesel nicht allzu sehr gleichgeschaltet sind. Rein plattformseitig teilen sich Seat Ateca und Audi Q2 natürlich schon Baugruppe, Motor und Getriebe, allerdings treten sie

in zwei unterschiedlichen Größenklassen an. Der MINI Countryman ist in seiner zweiten Generation erheblich gewachsen und platziert sich so zwischen den beiden kompakten Konkurrenten. Die sportliche Neigung wurde beim Dieseltopmodell des Countryman zwar

ganz klar unterstrichen, der MINI verlor aber Bodenfreiheit (der Unterboden hat nur noch 165 Millimeter Luft zur Straße). Somit enden Geländeausflüge am ausgewaschenen Feldweg, ein Schicksal, dass der Audi mit dem MINI teilt, denn auch der Ingolstädter kann nur 160 Millimeter Bodenfreiheit bieten. Der Ateca hat mit 180 Millimetern zwar den meisten Platz unter dem Motorschutz, ein echter Offroader ist er aber ebenfalls nicht. Auf Schotter machen die drei allerdings gehörigen Spaß,

# AUTOS IN DIESEM TEST

Audi Q2 Sport 2.0 TDI	190 PS, Preis ab 36350 Euro
MINI Countryman SD All4	190 PS, Preis ab 36500 Euro
Seat Ateca FR 2.0 TDI	190 PS, Preis ab 36300 Euro

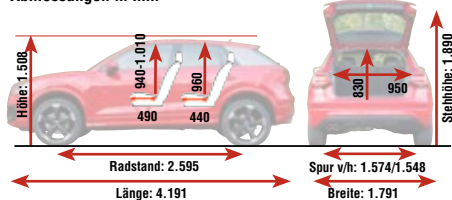


vor allem der MINI überzeugt mit seiner sehr präzisen, aber nicht zu leichtgängigen Lenkung und der angenehmen direkten Gasannahme. So lässt er sich punktgenau anstellen, bei ausgeschaltetem ESP sind sogar Drifts möglich. Genau so stellt man sich ein Auto vor, das eine ausgeprägte Rallyehistorie aufzuweisen hat. Mit Vergleichbarem kann natürlich auch der Audi punkten, allerdings braucht er eine harte Hand, um ins Übersteuern zu kommen. Anfänglich schiebt der Wagen mehr über die Fronträder.

Als Einziger im Test kam der Q2 zudem auf Sommerrädern zum Vergleich. Die hatten bei niedrigen Temperaturen deutlich mehr Schwierigkeiten, die Kraft auf den Schotter zu bringen, als die beiden Konkurrenten, die auf Winterbereifung standen. Der Seat ist unauffälliger, vergleichsweise neutral, ohne massive Über- oder Untersteuertendenzen flitzt er um die Ecken und zeigt sich dabei stets komfortabel. Auf der Straße ist er bei Weitem am weichsten gefedert. Das soll nicht etwa heißen,

## AUDI Q2

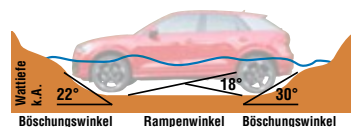
### Abmessungen in mm



**Innenraum (mm):**  
Sitzhöhe über Straße: 510-610, Ellbogenfreiheit v/h: 1.470/1.440  
Kniefreiheit h: 90-410  
**Laderaum (mm):**  
Länge: 770-1.520, Breite: 1.000, Höhe: 690; Ladekantenhöhe: 760  
Vol. (VDA): 335-1.000 L

### OFFROAD-PROFILE

**Automatisch zuschaltender Allradantrieb** mit elektronisch gesteuerten Lamellenkupplung, Kraftverteilung (vorn/hinten) variabel von 100/0 bis 50/50; **Sperrfunktion v/M/h:** –/Lamelle/–, Traktionskontrolle; **Stabilisatoren** vorn und hinten

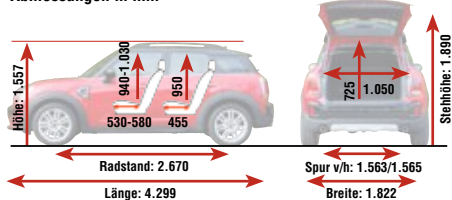


**Bodenfreiheit v/h:** 160/220 mm  
**Bauchfreiheit:** 210 mm  
**Diag. Achsverschränkung:** k.A.  
**Steigfähigkeit:** k.A.  
**Gesamtuntersetzung (max.):** 16,71:1  
**Kriechgeschw. (min.):** 6,6 km/h

**ROAD FAZIT:** Der Audi Q2 ist konsequent auf Sportlichkeit getrimmt. Sein schnell regelnder Allrad vermindert das anfängliche Untersteuern wirkungsvoll, allein schon die Reifen unseres Testwagens verarbeiten aber ernsthafte Geländeausflüge.

## MINI COUNTRYMAN

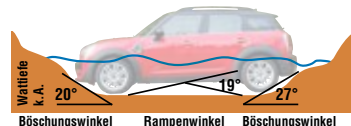
### Abmessungen in mm



**Innenraum (mm):**  
Sitzhöhe über Straße: 460-550, Ellbogenfreiheit v/h: 1.450/1.445  
Kniefreiheit h: 155-475  
**Laderaum (mm):**  
Länge: 700-1.600, Breite: 1.015-1.230, Höhe: 820; Ladekantenhöhe: 680  
Vol. (VDA): 450-1.390 L

### OFFROAD-PROFILE

**Automatisch zuschaltender Allradantrieb** mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung, Kraftverteilung (vorn/hinten) variabel von 100/0 bis 50/50; **Sperrfunktion v/M/h:** –/Lamelle/–, Traktionskontrolle; **Stabilisatoren** vorn und hinten

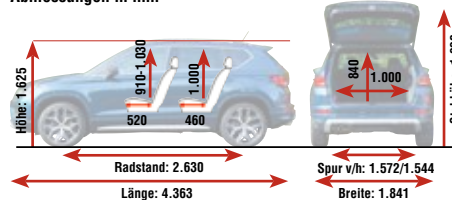


**Bodenfr. v/h:** 165/190 mm  
**Bauchfreiheit:** 185 mm  
**Diag. Achsverschränkung:** k.A.  
**Steigfähigkeit:** k.A.  
**Gesamtuntersetzung (max.):** 15,54:1  
**Kriechgeschw. (min.):** 6,5 km/h

**ROAD FAZIT:** Mit einer Mindestbodenfreiheit von 165 Millimetern ist im Gelände endgültig nichts mehr zu holen. Der MINI muss auf der Straße bleiben, geschotterte Wege sind gerade noch drin. Hier macht der Countryman aber gehörigen Spaß.

## SEAT ATECA

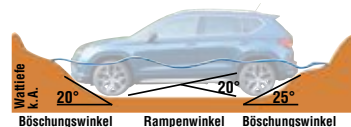
### Abmessungen in mm



**Innenraum (mm):**  
Sitzhöhe über Straße: 600-640, Ellbogenfreiheit v/h: 1.510/1.510  
Kniefreiheit h: 150-480  
**Laderaum (mm):**  
Länge: 780-1.635, Breite: 1.000, Höhe: 840; Ladekantenhöhe: 660, Vol. (VDA): 485-1.579 L

### OFFROAD-PROFILE

**Automatisch zuschaltender Allradantrieb** mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung, Kraftverteilung (vorn/hinten) variabel von 100/0 bis 50/50; **Sperrfunktion v/M/h:** –/Lamelle/–, Traktionskontrolle; **Stabilisatoren** vorn und hinten



**Bodenfreiheit v/h:** 180/230 mm  
**Bauchfreiheit:** 210 mm  
**Diag. Achsverschränkung:** k.A.  
**Steigfähigkeit:** k.A.  
**Gesamtuntersetzung (max.):** 16,00:1  
**Kriechgeschw. (min.):** 5,7 km/h

**ROAD FAZIT:** Die Fahrzeugwinkel gehen für ein kompaktes SUV noch in Ordnung, ernsthafte Geländeamitionen jenseits eines Feldweges hat der Ateca aber nicht. Das Allradsystem überzeugt mit enorm kurzen Regelzeiten und damit stets guter Traktion.



**AUDI**

Abgeflachtes Lenkrad, virtuelles Cockpit, freistehender Armaturenräger, runde Lüftungsöffnungen: Der Audi ist ganz deutlich dem Sport zugewandt. Verarbeitung und Materialqualität sind top.



**MINI**

Wie bei MINI üblich, ist absolut alles durchdesignt. Die Kipphebel für Motorstart und Fahrmoduswähler findet man vielerorts. Das runde Zentralelement ist nur noch Zier, früher war hier der Tacho untergebracht.



Der Seat bietet auf Wunsch ein ähnlich hohes Ausstattungs-niveau wie die beiden Konkurrenten, wirkt dabei aber stets etwas biedrer. Etwas mehr Emotion würde dem Spanier guttun.

**» Cockpit-Check**

der Spanier wäre unsportlich, eher sind Audi und MINI unnötig hart gedämpft. Besonders beim Q2 leidet der Langstreckenkomfort erheblich, nicht zuletzt auch wieder durch die gewählte Testwagenbereifung mit 235/40 R19. Die Konkurrenten stehen auf 18 Zoll großen Rädern mit höherem Querschnitt.

**DYNAMIK**

Mit 190 Diesel-PS sind alle drei Kandidaten gleich aufgestellt. Im Audi und im Seat kommt das baugleiche 2-Liter-Aggregat mit 400

Newtonmetern Drehmoment zum Einsatz. Das Doppelkupplungsgetriebe aus dem VW-Regal wurde für beide Fahrzeuge unterschiedlich abgestimmt. So hat Audi eine kürzere Übersetzung gewählt, die der sportlichen Ausrichtung besser entspricht als die des Seat. Das macht sich bei der Beschleunigung bemerkbar: Während der Ingolstädter in nur 8,1 Sekunden aus dem Stand auf einhundert spurtet, braucht der Seat 9,7 Sekunden. Auch bei der Höchstgeschwindigkeit hat der Spanier das Nachsehen, er wird maximal 212 km/h schnell, der Ingolstädter erreicht wie auch der MINI ein

Maximaltempo von 218 Stundenkilometern. Der Brite kommt mit einer Achtgang-Automatik zum Kunden. Die ermöglicht eine weitere Gangspreizung als das DSG. Der Zweiliter liefert neben den 190 PS ebenfalls glatte 400 Newtonmeter Drehmoment. Beim Sprint aus dem Stand und bei den Zwischenspurten ist der MINI der Schnellste, nimmt dem Audi von null auf hundert eine Zehntelsekunde ab und erreicht als Einziger im Test in unter 20 Sekunden die 160-km/h-Marke. Der Countryman ist deutlich komfortabler als der Q2 und begeistert auch onroad mit seiner direkten,

nicht zu leichtgängigen Lenkung sowie der direkten Gasannahme.

**INTERIEUR**

Alle drei SUV glänzen im Innenraum mit guter Verarbeitung, hochwertigen Materialien und neuester Technik. Der Audi verfügt auf Wunsch über das Virtual Cockpit, bei dem die analogen Elemente durch einen einzigen, umfangreich anpassbaren Bildschirm ersetzt werden. Hier lässt sich dann beispielsweise auch eine große Navigationskarte darstellen. Der Armaturenräger ist dem Fahrer zuge-neigt und scheint frei im Raum zu stehen, runde Lüftungsauslässe

**» Dynamik-Check**



Die 19-Zöller unseres Testwagens machten den Q2 nicht gerade komfortabler, dafür aber schicker. Das Fahrwerk ist sehr sportlich ausgelegt.



Der MINI schafft auch in der SD-Variante einen passablen Kompromiss zwischen Komfort und Sportlichkeit. Lenkung und Gasannahme sind super.



**AUDI**



**MINI**





SEAT



verbreiten Sportwagenfeeling. Der Bildschirm des Navigationssystems sitzt zuoberst auf der Konsole und ist so stets gut ablesbar. Eingaben erfolgen über den Zentralcontroller im Mitteltunnel, dessen Oberfläche auch für handschriftliche Eingaben genutzt werden kann. Zudem kann man über Sprachbefehle zum Beispiel Navigationsziele eingeben. Auf der Aufpreisliste findet man auch ein Head-up-Display, dessen Bild aber nicht auf die Frontscheibe, sondern auf ein Zusatzscheibchen projiziert wird, wodurch die Anzeige zu niedrig sitzt, um eine echte Hilfe zu sein.



**Leistungsmäßig gleich, aber deutlich langsamer als die beiden anderen, bietet der Ateca viel Komfort und super Langstreckeneigenschaften.**



SEAT

## Technik Messwerte Kosten



	Audi Q2	MINI Countryman	Seat Ateca
<b>MOTOR / GETRIEBE</b>			
Prinzip/Zylinderzahl-Bauart/Einbaulage	Diesel/4-Zylinder-R/vorn quer	Diesel/4-Zylinder-R/vorn längs	Diesel/4-Zylinder-R/vorn quer
Ventile pro Zylinder/Nockenwellen	4/zwei oben liegende	4/zwei oben liegende	4/zwei oben liegende
Verdichtung/Aufladung/LLK	15.5:1/1x/1x	16.5:1/1x/1x	15.5:1/1x/1x
Hubraum/Bohrung x Hub	cm <sup>3</sup> /mm 1.968/81,0 x 95,5	1.995/84,0 x 90,0	1.968/81,0 x 95,5
Leistung	kW (PS)/min <sup>-1</sup> 140 (190)/3.500-4.000	140 (190)/4.000	140 (190)/3.500-4.000
Drehmoment	Nm/min <sup>-1</sup> 400/1.900-3.300	400/1.750-2.500	400/1.900-3.300
Gemischaufladung/Schadstoffkl.	Common-Rail-DI/Euro 6	Common-Rail-DI/Euro 6	Common-Rail-DI/Euro 6
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe	Achtgang-Automatikgetriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Übersetzungen	1./2./3./4./5./6./7./8./Achse/Rückw. -/4,44 (1.-4.); 3,25 (5.-7.)/4,17	5,25/3,03/1,95/1,46/1,22/1,00/0,81	3,58/2,75/1,68/0,89/0,68/0,72/0,56
<b>KAROSSERIE / FAHRWERK</b>			
Fahrgestellbau	selbsttragende Kombikarosserie, 4 Türen, Heckklappe, 5 Sitze	selbsttragende Kombikarosserie, 4 Türen, Heckklappe, 5 Sitze	selbsttragende Kombikarosserie, 4 Türen, Heckklappe, 5 Sitze
Radführung	vorn Einzelradaufhängung an unterem Dreiecksquerlenker, McPherson-Federbein hinten Einzelradaufhängung an Längs- und Querlenker, Schraubenfeder	vorn Einzelradaufhängung an unterem Dreiecksquerlenker, McPherson-Federbein hinten Einzelradaufhängung an Längs- und Querlenker, Schraubenfeder	vorn Einzelradaufhängung an unterem Dreiecksquerlenker, McPherson-Federbein hinten Einzelradaufhängung an Längs- und Querlenker, Schraubenfeder
Bremsanlage	vorn ABS, ESP, EBV innenbelüftete Scheibe hinten massive Scheibe elektrische Servolenkung	vorn ABS, ESP, EBV innenbelüftete Scheibe hinten massive Scheibe elektrische Servolenkung	vorn ABS, ESP, EBV innenbelüftete Scheibe hinten massive Scheibe elektrische Servolenkung
Lenkung	Wendekreis m 11,1	elektrische Servolenkung 11,4	elektrische Servolenkung 10,8
Räder	Felgen: Reifen (Basis) 7,0x17 Zoll; 215/55 R17 Felgen: Reifen (Testwagen) 7,5x19 Zoll; 235/40 R19 Testwagenbereifung Hankook Ventus ST evo <sup>2</sup>	7,5x17 Zoll; 225/55 R17 7,5x18 Zoll; 225/50 R18 Pirelli Sottozero 3 Winter	7,0x18 Zoll; 215/50 R18 8,0x18 Zoll; 225/50 R18 Michelin Pilot Alpin
<b>MESSWERTE / GEWICHTE</b>			
Höchstgeschw.	km/h 218	218	212
Beschleunigung			
0 - 80 km/h	s 5,4	5,5	6,7
0 - 100 km/h	s 8,1	8,0	9,7
0 - 130 km/h	s 13,5	12,8	15,9
0 - 160 km/h	s 23,9	19,7	26,8
Zwischenspur			
60 - 100 km/h (Kickdown)	s 5,9	5,2	6,3
80 - 120 km/h (Kickdown)	s 7,4	7,0	8,2
Tachoabweichung			
bei 30/50/100/130 km/h	real km/h 27/47/97/127	28/49/96/127	29/49/98/127
Verbrauch	Diesel	Diesel	Diesel
Tankinhalt	L 55	51	55
Normverbrauch gemäß EU-Zyklus			
innerorts/außerorts/Mix / CO <sub>2</sub>	L/100 km 5,7/4,4/4,9 / 128 g/km	5,6/4,8/5,1 / 133 g/km	5,9/4,9/5,3 / 135 g/km
OFF ROAD-Testverbrauch	L/100 km 7,2	7,1	7,4
Gewichte	Leer/zul. Gesamtgew. kg 1.555/2.040	1.535/2.130	1.589/2.130
Anhängelast ungebremst/gebremst	kg 750/1.800	750/1.800	750/2.100
Stützlast/Dachlast	kg 75/60	75/75	80/75
<b>PREISE*/AUSSTATTUNG</b>			
Basispreis	34.500 (Q2 2.0 TDI)	36.500 (Cooper SD A114)	36.300 (Ateca FR 2.0 TDI)
Testwagenpreis	53.930 (Q2 Sport 2.0 TDI)	48.590 (Cooper SD A114)	43.475 (Ateca FR 2.0 TDI)
Einstiegsmodell	32.300 (Q2 2.0 TFSI)	28.950 (Cooper A114)	30.020 (1.4 EcoTSI 4Drive)
Airbags Fahrer/Beifahrer/Seite/Vorhang	S/S/S(v)/S(-)	S/S/S (v)/S	S/S/S (v)/S
Automatikgetriebe	S	ab 1.800 (S bei Cooper SD)	S
Klimaautomatik	550	500	S
Lederausstattung	ab 1.350	ab 1.590	ab 920
Sitzheizung vorn/hinten/Kühlung	330	330	395 (Paket)
Leichtmetallfelgen	ab 450 (S bei Sport)	S	S
Metalllackierung	620	600	600
Navigationssystem	ab 1.420	ab 900	ab 410
Anhängerkupplung	790 (160 für Vorbereitung)	800	810
Einparkhilfe v/h/Rückfahrkamera	390/730 (v+h)/380	390/800(v+h)/380	S/530 (v+h)/S
Head-up-Display	600	600	-
Xenon-/LED-Scheinwerfer	-/1.245	-/990	-/S ab Xcellence
* Beträge in Euro inkl. MwSt.; S= Serienausstattung; - = nicht lieferbar			
<b>FAHRZEUGUNTERHALT*</b>			
Versicherungskosten**	Haftpflicht 465 (TK 17)	496 (TK 18)	435 (TK 16)
	Teilkasko 199 (TK 21)	248 (TK 23)	223 (TK 22)
	Vollkasko 697 (TK 22)	745 (TK 23)	633 (TK 21)
Kfz-Steuer	256	266	270
Werkstattintervalle	nach Service-Anzeige	nach Service-Anzeige	nach Service-Anzeige
Garantie/Gewährleistung	2 Jahre ohne km-Begrenzung	3 Jahre ohne km-Begrenzung	2 Jahre ohne km-Begrenzung

\* Jahreskosten; \*\* Tarife der HUK-Coburg Allgemeine; Standort München, 100% Beitragssatz, Neuwagen, private Nutzung; Haftpflicht mit 100 Mio pauschal, Teilkasko ohne SB, Vollkasko mit 300 SB inkl. Teilkasko mit 150 SB; SB=Selbstbeteiligung; TK=Typklasse



**AUDI**



Das harte Fahrwerk schiebt jede Unebenheit zu den Insassen. Der Audi tendiert anfangs zum Untersteuern, lässt sich aber auch zu passablen Querfahrten verleiten.



**MINI**



Auf Schotter macht der Countryman am meisten Spaß. Nach Belieben lässt er sich präzise dirigieren, egal ob längs oder quer. Wer die Straße nie verlässt, verpasst wirklich etwas.

**» Gelände-Check**

Der MINI ist bis ins kleinste Detail durchgestylt. Der einstmals zentrale, kreisrunde Tacho in der Mittelkonsole ist an die gewohnte Position gerückt, als Reminiszenz ist der Kreis erhalten geblieben. Hier finden der Navigationsbildschirm und die Audio-Bedienelemente Platz. Ein LED-Band umringt das gesamte Element und zeigt nun farbig an, wie ökologisch man unterwegs ist. Der Motorstart und viele weitere Wahltasten sind als

schicke Kippschalter im unteren Teil der Mittelkonsole und am Dachhimmel ausgeführt, die Sitzflächen sind abgerundet. Auch im MINI gibt es ein HUD, das in seiner Ausführung dem im Audi entspricht. Allerdings ist die Zusatzscheibe hier so ungünstig angebracht, dass man die Motorhaubenkante ständig im Bild hat und Informationen damit noch schlechter abzulesen sind als beim Q2. Gegen den enorm sportlichen Audi und den durchdesignten Countryman wirkt der Ateca schon fast

bieder. Hier ist alles an seinem Platz, man findet sich intuitiv zurecht und alles funktioniert, wie es soll. Die Sitze bieten guten Halt und sind sehr bequem, was aber verglichen mit den beiden anderen Testkandidaten einfach fehlt, ist ein bisschen mehr Charakter. Auf Ausstattungsdetails wie das virtuelle Cockpit muss man auch beim Ateca nicht verzichten

macht dem Spanier in diesem Test keiner etwas vor. Das erscheint erstmal logisch, schließlich ist er das größte Auto im Test. Laderaumlänge, die Fähigkeit, das komplette Urlaubsgepäck einer vierköpfigen Familie aufzunehmen, und die größte Kniefreiheit können also als selbstverständlich angesehen werden. Bessere Kopffreiheit, ein bedeutend angenehmeres Raumgefühl und komfortablere Rücksitze sind aber nicht nur mit Länge begründbar. Auch sind die Laderäume gerade, es gibt keine nen-

**NUTZEN**

Jetzt schlägt die große Stunde des Seat, denn in Sachen Nutzwert

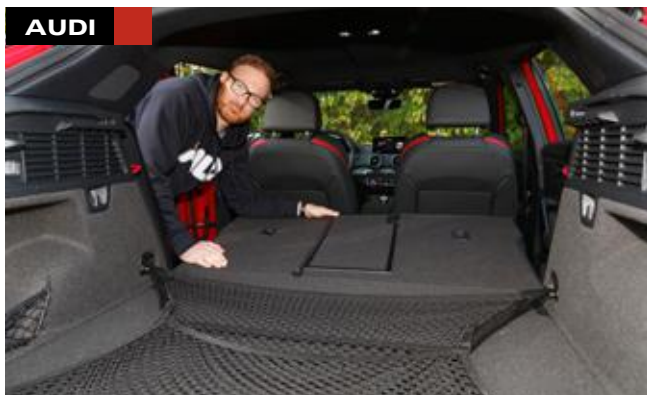
**» Innenraum-Check**



Man fühlt sich ein wenig eingeeengt im Audi. Die Kniefreiheit geht für die Klasse in Ordnung, etwas mehr Kopffreiheit wäre aber fein. Die geteilte Rückbank kostet Aufpreis genau wie Netz und Haken.



Im Countryman klappt die Rückbank gleich dreigeteilt. Beim Beladen ist eine Schwelle zu überwinden. Auch im Fond sind die Sitzflächen abgerundet. Die Teilledersitze mit den hochwertigen Stoffsitzen haben voll überzeugt.



**AUDI**



**MINI**

## Alle Platzierungen auf einen Blick

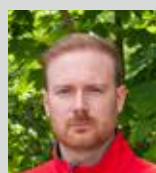
	Audi	MINI	Seat
<b>KAROSSERIE / INNENRAUM</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
Platzangebot	3	3	1
Sitze	1	3	1
Kofferraum	3	2	1
Anhängelast/Zuladung	2	2	1
Bedienung/Funktionalität	1	3	1
Verarbeitung/Materialqualität	2	1	3
Übersichtlichkeit	2	3	1
<b>ONROAD</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
Motor	2	1	2
Laufkultur	1	1	1
Fahrleistungen	2	1	3
Antrieb/Getriebe	2	1	2
Allradsystem	2	1	2
Handling	2	1	3
Fahrkomfort	3	2	1
Sicherheitsausstattung	1	1	1
<b>OFFROAD (mehrfache Gewichtung)</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
Allradsystem	1	1	1
Offroadcharakteristik Motor	1	1	1
Traktionshilfen	2	2	1
Fahrwerk	2	2	1
Robustheit	1	1	1
Karosserie	2	3	1
Bereifung	1	1	1
Aufrüstbarkeit ab Werk	1	1	1
<b>KOSTEN</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
Preis (mehrfache Gewichtung)	3	2	1
Steuer	2	3	4
Versicherung	2	3	1
Wartungsintervalle	1	1	1
Schadstoffklasse/Emissionen	1	1	1
Garantie	2	1	2
Verbrauch/Kraftstoffanforderung	2	1	3

Platzierung gesamt	3	2	1
<b>1. Seat</b>			
Auf komfortablen Sohlen mit einem Hauch Geländeeignung und viel alltäglichem Nutzwert schleicht der Ateca zum Sieg.			
<b>2. MINI</b>			
Der sportliche MINI kann auf der Straße voll überzeugen und auch auf Schotter macht der Briten irren Spaß.			
<b>3. Audi</b>			
Premium kostet. Materialien und Verarbeitung sind im Q2 top, allerdings bieten die anderen Ähnliches für weniger Geld.			

## Drei Tester, drei Meinungen



Wennmanschon ein Allrad-Beiboot braucht, darf es auch konsequent sportlich sein. Wie der Audi Q2. Die geringen Abmessungen passen auch in die Stadt. *Björn Schulz*



Der Countryman ist alles außer mini, dafür ist er ein rundum taugliches, sportliches SUV. Und ein bisschen gutes Design wertet jeden Wagen beträchtlich auf. *Arne Roller*



Der Seat Ateca bietet alles, was man sich wünschen kann. Wer sich bei der Ausstattung etwas unter Kontrolle hält, bekommt einen günstigen Allrounder. *Marc Ziegler*



Im Ateca hat man es stets gemütlich. Auch harte Schläge werden ordentlich gefedert, das Fahrwerk ist für einen tendenziellen Fronttriebler überraschend neutral abgestimmt.

nenswerte Stufe zum Kofferraumboden und die Ladeöffnung erweist sich auch bei sperrigen Gütern als ausreichend. Dinge, die bei den anderen Kandidaten aufgrund ausgefallener Formensprache einfach nicht so gut funktionieren. Im Alltag ist der Ateca also kaum zu schlagen.

### PREISKAMPF

Auch ist der Spanier einfach deutlich günstiger als die noble Konkurrenz, ohne dabei objektiv weniger zu bieten. Unsere Testkandidaten sind in ihren Topversionen schon

keine ausgesprochenen Schnäppchen, bei Audi kostet aber jeder Pups extra, was den Preis des Q2 sogar über 50 000 Euro nach oben jubelt. Der ähnlich ausgestattete MINI verfehlt die Marke ebenfalls nur knapp, ist damit aber noch rund 5000 Euro teurer als der Test-Ateca, bei dem wir auf nichts Wesentliches verzichten mussten. Wer also einen Alltagsbegleiter sucht, ist beim Spanier goldrichtig. Style findet man bei MINI, Sport pur bei Audi.

T | Marc Ziegler F | Thomas Müller

Trotz optionalem Panoramaschiebedach bietet der Ateca in der zweiten Reihe noch weit am meisten Kopffreiheit. Die Laderaumwände sind weitestgehend gerade, leider entsteht beim Umklappen der Rückbank eine Stufe.



SEAT



# BIEBER RECHNET

## Gerhard Bieber

Testredakteur und leidenschaftlicher Auto-Konfigurator, errechnet für jedes Fahrzeug das beste Angebot.

**Bieber rechnet  
jetzt auch online**



[www.off-road.de/de/service/bieber-rechnet/](http://www.off-road.de/de/service/bieber-rechnet/)

## AUDI Q2



### WELCHER MOTOR?

Ausgerechnet Audi. Die Väter des Quattro-Allrad, die Wegbereiter für Vierradantrieb in Pkw – ausgerechnet Audi lässt uns für den Allrad mehr als nötig bleichen. Denn für den ausreichend starken und dennoch preiswerten 1,4-Liter-Benziner mit 150 PS gibt es schlicht keinen 4x4. Man muss also zum Topmodell unter den

Benzinern, dem 2.0 TFSI mit 190 PS, oder zum vergleichsweise teuren 150-PS-Diesel greifen.

**Drum: Gleich den 2.0 TDI mit 150 PS nehmen. Nur 350 Euro teurer als der 2.0 TFSI, macht er sich schon nach gut 22 000 Kilometern bezahlt.**

### WELCHE AUSSTATTUNG?

Der Premium-Zuschlag bei Audi ist gewaltig. Denn in der Basis ist der Q2 alles andere als Premium. Kunststofflenker, Stahlräder mit gruseligen Radzierblenden und Außenspiegel ohne Heizung. Vom Tempomat bis hin zur Klimaautomatik – fast alles kostet extra. Das lässt eine individuelle Gestaltung zu, macht den Q2 aber auch extrem teuer.

**Drum: Individualität hat ihren Preis. Fast jeder Q2 ist anders. Aber auch teuer. Kalkulieren Sie mindestens ein Viertel des Grundpreises für (nötige) Extras ein.**

### Diese Sonderausstattung muss sein:

Leichtmetallfelgen in 18 Zoll – wer trägt schon Badeschlappen zum Anzug: ab 1750 Euro

LED-Scheinwerfer – Halogen? Nein danke: 1245 Euro  
Multifunktions-Lederlenker – bei anderen Herstellern Serie, bei Audi: 330 Euro

### Die Sonderausstattung spar ich mir:

MMI-Navigationssystem – stattdessen Smartphone-Anbindung samt Navi-Funktion: 1610 Euro

### Davon träumen:

Q2 sport 2.0 TFSI quattro (190 PS) mit sportlich-kompletter Ausstattung für 48 530 Euro.

### BIEBER EMPFIEHLT:

Q2 2.0 TDI quattro (150 PS) mit sinnvoller Ausstattung zum Wohlfühlen. Nicht übertrieben, aber trotzdem 40 975 Euro teuer.

## MINI COUNTRYMAN



### WELCHER MOTOR?

Ein schickes kompaktes SUV mit Allrad braucht auch ein Gute-Laune-Triebwerk. Die 136 PS des Cooper sind mir schlicht zu fad. Mehr Power und vor allem mehr Drehmoment hab ich beim 150-PS-Diesel im Cooper D gefunden. Der ist zwar ein ganzes Eck teurer, aber wer

ein billiges SUV sucht, liegt beim MINI ohnehin falsch. Der Cooper S wäre zwar noch eine Spur schärfer, reißt aber ein noch größeres Loch ins Portemonnaie. Und aus dem rieseln jährlich auch noch 550 Euro mehr als beim Diesel.

**Drum: Cooper D – die ideale Mischung aus Kraft und Effizienz.**

### WELCHE AUSSTATTUNG?

Sie müssen jetzt ganz stark sein. Ich knausere ja schon mal gerne. Aber beim MINI fällt es mir schwer. Das teure (Trim-Level genannte) Ausstattungspaket Chili für 4350 Euro bereitet mir mit seinen ganzen Spielereien so viel Freude, dass sich das Kind in mir schreiend auf dem Boden des MINI-Händlers wälzt, wenn ich es nicht sofort haben darf.

**Drum: Chili – trotz des scharfen Preises.**

### Diese Sonderausstattung muss sein:

Abstandstempomat – entspannt und sicher: 990 Euro  
Rückfahrpiepser – schon den Gartenzaun: 390 Euro

Weißer Motorhaubenstreifen – wenn das einer tragen kann, dann der MINI: 120 Euro

### Die Sonderausstattung spar ich mir:

Panorama-Glasdach – meinem MINI steht ein weißes Dach besser: 980 Euro

Größerer Kraftstofftank – ohne ihn kann ich den schicken Briten beim Tanken öfter betrachten: 50 Euro

### Davon träumen:

Countryman Cooper S ALL4 als John-Cooper-Works-Modell. Der ultimative Maxi-MINI. Schnell, scharf und sauteuer: 44 340 Euro

### BIEBER EMPFIEHLT:

Countryman Cooper D ALL4 in Grün mit weißem Dach, Chili-Ausstattung und ein paar Extras für 40 830 Euro.

## SEAT ATECA



### WELCHER MOTOR?

Viva Espania – Seat macht vor, wie es geht. Ausreichend starke Benzin- und Diesel, wahlweise mit Front- oder Allradantrieb. Mit Ausnahme der Basis-Motoren gibt es alle Triebwerke auch mit 4x4. Für mich

die beste Wahl ist eindeutig der 150-PS-TSI, dem Audi den Allrad vorenthält. Bei Seat ist der so günstig, dass der TDI fast 350 000 Kilometer weit nageln muss, um den Preisvorteil wieder aufzuholen.

**Drum: 1.4 TFSI mit 150 PS und Allrad – wer will, bekommt dazu auch ein Doppelkupplungsgetriebe.**

### WELCHE AUSSTATTUNG?

Exzellente, dieser Xcellence. Auch wenn der Ateca Style günstiger ist, bringt der Xcellence für faire 2750 Euro mehr feine Ausstattung wie LED-Scheinwerfer, Ambiente-Lichtpaket, das Media-System Plus oder Rückfahrkamera mit. Da fällt es mir schwer, nein zu sagen. Bitte einpacken. Das Sportmodell FR ist mir zu viel Show und zu wenig Extra-Technik.

**Drum: Xcellence – lohnt sich.**

### Diese Sonderausstattung muss sein:

Business-Paket Assistance – samt Abstandstempomat für

derzeit nur 885 Euro

Beheizbare Windschutzscheibe – ideal für mich Laternenparker: 185 Euro

Winterpaket – warmer Po, saubere Scheinwerfer und eisfreie Waschdüsen: 395 Euro

### Die Sonderausstattung spar ich mir:

Navi – eigentlich günstig, aber die Smartphone-Spiegelung aufs Fahrzeugdisplay gibt es schon ab 195 Euro: 410 Euro

### Davon träumen:

Ateca 2.0 TSI 4Drive Xcellence – mit 190 PS und nah dran an Vollausstattung für sympathische 39 640 Euro.

### BIEBER EMPFIEHLT:

Ateca 1.4 EcoTSI 4Drive Xcellence mit dem Business-Paket Assistance und ein paar weiteren Extras für 32 280 Euro.