



# Nachzügler mit Potenzial

**Autoflotte-Test** | Besser spät als nie: Mit dem Ateca startet Seat im Markt der kompakten SUV durch. Zu Recht, denn das Konzept des in Tschechien gebauten Spaniers stimmt.

Lang hat es gedauert, bevor Seat Mitte letzten Jahres sein erstes SUV in die Verkaufsräume entließ. Jahrelang machten zahlreiche Studien der Spanier Lust auf mehr, aber erstmal passierte – nichts. Nun aber kurvt der Ateca seit etwas mehr als einem halben Jahr durchs Land, womit das Segment der Kompakt-SUVs um ein mehr als konkurrenzfähiges neues Mitglied reicher ist.

**Das Testauto** | Unser Test-Ateca fuhr in der absoluten Spitzenausstattung vor. Über dem Ateca 190 PS starken 2.0 TDI 4Drive Xcellence mit Siebengang-Doppelkupplung steht rein gar nichts mehr in der Preisliste. Für 30.252 Euro sind dann neben Multifunktionslenkrad, Klimaautomatik, Tempomat, Infotainment (Touch Colour) und Einparkhilfe hinten, die serienmäßig schon in der mittleren Variante Style mitfahren, unter anderem aber auch 18-Zoll-Leichtmetallräder, Licht- und Regensensor, das große Infotainmentsystem namens Plus mit Acht-Zoll-Touchscreen, Rückfahrkamera und Voll-LED-Scheinwerfer an Bord. Als Optionen verbaute Seat in unserem Testwagen unter anderem die Topviewkamera mit Rückfahrkamera (471 Euro), einen Parkassistenten (445 Euro) und das Fahrerassistenzpaket V mit Stau-, Notfall-, Fernlicht-, Spurhalte-, Totwinkel- und Ausparkassistent sowie Verkehrszeichenerkennung und adaptivem Tempomat (811 Euro). Ein weiteres Extra: Das Top-Navi für 1.160 Euro.

**Karosserie** | Der Ateca trägt das typische Familiengesicht, am Heck zeigen sich jedoch Ähnlichkeiten zum größeren Konzernbruder Škoda Kodiaq. Mit knapp 4,36 Metern Länge ist er ein typisches Kompakt-SUV, für seine



Fotos: Christian Merentz/Autoflotte

**Für Stadt und Land** | Mit dem Ateca hat Seat einen Allrounder auf die Beine gestellt. Agil und wendig in der Stadt, eignet er sich zugleich als geräumiger Begleiter für längere Strecken

1,84 Meter Breite wirkt er innen zumindest optisch schmal. Das bedeutet aber nicht, dass es beengt zugeht im Spanier. Vorn wie hinten lässt es sich bequem reisen. Und trotz der ansteigenden Fensterlinie im Bereich der C-Säule, die die Sicht nach hinten rechts natürlich einschränkt, zeigt sich der in Tschechien gebaute Seat sehr übersichtlich.

**Interieur** | Der jüngste Seat verleugnet seine Wurzeln auch im Innenraum nicht. Wer es sich im Ateca bequem macht, den empfängt typisches Volkswagen-Konzernambiente. Modern gestaltet, aber eben sofort erkennbar. Das mag der ein oder andere als langweilig empfinden, letztlich bedeutet es aber überdurchschnittliche Ergonomie. An der Verarbeitungsqualität gibt es nichts zu meckern, was die verwendeten Materialien

und die Haptik angeht, differenziert der Volkswagen-Konzern aber verstärkt zwischen den Marken. In vergleichbaren VW-Modellen wirken die Kunststoffe einen Tick hochwertiger.

**Antrieb** | Dass man mit 190 Diesel-PS gut unterwegs ist, steht außer Frage. Da lässt der Ateca bei Bedarf auch den einen oder anderen Premium-Boliden hinter sich. Die Höchstgeschwindigkeit von 212 km/h haben wir bei winterlichen Straßenverhältnissen jedoch auch auf der Autobahn nicht ausgereizt. Unser Testverbrauch lag bei 9,4 Litern. Ein Grund dafür neben den teils zweistelligen Minusgraden: Wir waren neben den Autobahnfahrten hauptsächlich in der Stadt unterwegs. Aufgrund der dort üblichen Anfahr- und Bremsvorgänge kam ein Manko



**Keine Rätsel** | Ein typisches Konzern-Cockpit, die Bedienung ist kinderleicht



**Viel Platz** | Bei umgeklappter Rückbank passen maximal knapp 1.600 Liter Gepäck in den Ateca

## Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Gutes Platzangebot</li> <li>▶ Einfache Bedienung, sehr gute Ergonomie</li> <li>▶ Wendig in der Stadt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Teils ruckeliges Schaltverhalten</li> <li>▶ Unharmonische Start-Stopp-Automatik</li> </ul>

**Restwerte | DAT-Prognose**Seat Ateca 2.0 TDI  
Xcellence 4DriveRestwerte vom Listenpreis  
(Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach  
36 Monaten und15.000 km/Jahr: 46,0%  
25.000 km/Jahr: 41,3%  
40.000 km/Jahr: 34,9%**Daten und Preise | Seat Ateca 2.0 TDI Xcellence 4Dr.****Grundpreis Testwagen 30.252 Euro**  
R4/1.968 cm<sup>3</sup> | 140 kW/190 PS | 400 Nm/1.900 – 4.000  
U/min | 7-G.-DKG | 7,5 s | 212 km/h | 5,3 D | 135 g/km4.363 x 1.841 x 1.611 mm | 485 – 1.579 Liter  
Wartung: 2 Jahre/30.000 km  
Ölwechsel: Serviceanzeige, max. 2 Jahre/30.000 km  
Effizienzklasse: B  
Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 16 | 22 | 21  
Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

des gut abgestimmten Getriebes zum Vorschein: Während es bei höheren Geschwindigkeiten kaum merklich schaltet, ruckelt es beim Anfahren und in niedrigeren Gängen teilweise spürbar – vor allem im Zusammenspiel mit der Start-Stopp-Automatik.

**Fahrpraxis** | Wer SUV mit Trägheit gleichsetzt, liegt beim Ateca falsch. Er überzeugt mit kleinem Wendekreis, direkter Lenkung und insgesamt leichtfüßigem Fahrverhalten.

Das bedeutet aber vor allem in der Stadt bei kurzen Unebenheiten etwas stuckerigen Federungskomfort, der sich mit zunehmenden Geschwindigkeiten aber verbessert. Bei Autobahntempo dürfte sich der Ateca akustisch einen Tick zurücknehmen, aufdringlich laut ist er aber nicht. Einige Worte zu den Assistenten: Grundsätzlich funktionieren sie sehr gut, allerdings schlagen die Parksensoren manchmal deutlich zu früh an – zum Bei-

spiel schon im Ampelstau, ohne dass Kollisionsgefahr droht –, und digitale Schilder existieren für die Verkehrszeichenerkennung praktisch nicht.

**Autoflotte-Tipp** | Der von uns getestete Top-Diesel ist ausschließlich mit der Spitzenausstattung Xcellence im Angebot. Unsere Empfehlung daher: Den mittleren Diesel mit 150 PS (Fahrbericht Autoflotte 7/2016) wählen, der als empfehlenswerte Style-Ausstattung ab 25.067 Euro – ausschließlich als Sechsgang-Handscharter – in der Preisliste steht. Dazu die mittlere Ausstattung Style mit folgenden Optionen: Metalliclack (500 Euro), Winterpaket (unter anderem Sitzheizung; 332 Euro), DAB-Radio (181 Euro), kleines Navi (706 Euro), Fahrerassistenzpaket V (811 Euro), Licht-und-Sicht-Paket (unter anderem mit Licht- und Regensensor; 176 Euro) sowie Rückfahrkamera (218 Euro). Wer möchte, gönnt sich dann noch Voll-LED-Scheinwerfer für 832 Euro. | cfm

# Schwedengleiter

**Autoflotte-Test** | Gegenüber seinem Vorgänger S80 ist der Volvo S90 ein deutlicher Fortschritt. Als ideale Langstreckenlimousine lässt er sich bis 130 km/h teilautonom steuern.



Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

**Charakterkopf** | Im Gegensatz zu seinem Vorgänger S80 steht der S90 stark auf der Straße. Mit seinen typischen Thors-Hammer-LEDs fügt er sich nahtlos in das neue Markendesign der Schweden ein

— Erst in diesen Tagen komplettiert Volvo mit dem Crossover V90 Cross Country seine 90er-Baureihe. Der erste Vertreter der auf der komplett neu entwickelten SPA-Plattform aufbauenden Spitzenbaureihe ist seit 2015 das große SUV XC90, 2016 folgten die Limou-

sine S90 und der Kombi V90. Die Autoflotte ging nun mit dem klassischen Viertürer auf große Fahrt.

**Das Testauto** | Ein Mangel an Ausstattung herrschte nicht an Bord unseres Test-S90. Als D4 Inscription fuhr er mit dem 190 PS starken

mittleren Diesel, aber in der Top-Ausstattung vor. Selbst schalten mussten wir auch nicht, diese Arbeit nahm uns eine Achtgang-Automatik ab. In dieser Konfiguration steht die schwedische Toplimousine ab 44.748 Euro in der Preisliste. Schon die Basis Momentum bringt unter anderem City Safety, Aufmerksamkeitswarner, Intellisafe (zum Beispiel adaptiver Tempomat, teilautonomes Fahren bis 130 km/h, Stauassistent, Verkehrszeichenerkennung mit automatischer Geschwindigkeitsanpassung), Infotainmentsystem Sensus Connect mit Neun-Zoll-Touchscreen und Zweizonenklimaautomatik und LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent mit, ausgewählte Inscription-Features sind 18-Zoll-Leichtmetallräder, die volldigitale 12,3-Zoll-Instrumentierung oder die achtfach verstellbaren Fahrer- und Beifahrersitze.

Die teuerste Option unseres Testwagens war das Business-Paket Pro, das den Inscription zusätzlich mit DAB-Radio, Infotainmentsystem Sensus Connect, Bowers&Wilkins-Soundsystem, Sensus-Navigationssystem, Apple Carplay, Android Auto sowie Einparkhilfe vorn und hinten aufwertet (4.580 Euro). Wer das Paket mit Einparkassistent wählt, ▶





Fotos: Christian Fredeik Merent/Autoflotte

**Tribut der eleganten Proportionen** | Kleiner Zugang zum großen Kofferraum

zahlt beim Inscription 4.882 Euro. Weitere Extras an Bord waren das Lichtpaket unter anderem mit Voll-LED-Scheinwerfern (Inscription und R-Design 756 Euro, sonst 1.092 Euro), Intellisafe Surround mit Totwinkelassistent, Spurwechsel- und Querverkehrswarnung sowie Heckaufprallabschwächung (504 Euro). Das Xenium-Paket unter anderem mit Glasschiebedach, Head-up-Display und Rückfahrkamera gibt es ab 3.361 Euro, mit der – bei uns ebenfalls enthaltenen – 360-Grad-Kamera für 3.866 Euro.

**Karosserie** | Der S90 steht imposant da. Die Front prägen der konkav geformte typische Volvo-Grill und das LED-Tagfahrlicht im „Thors Hammer“-Design, das leicht zerklüftet wirkende Heck charakterisieren die Rückleuchten, deren obere Enden sich weit in die Kofferraumklappe ziehen. Mit 500 Litern Fassungsvermögen zeigt sich der Gepäckraum standesgemäß, im Alltag behindert die kleine Luke aber den Zugang. Trotz nach hinten abfallendem Dach bietet der S90 auch 1,80 Meter großen Passagieren im Fond mehr als ausreichend Kopffreiheit, auch Beinfreiheit haben die hinten Sitzenden mehr als genug. Mit knapp 1,88 Metern Breite und 4,96 Metern ist der S90 naturgemäß eher Langstreckengleiter als Stadtauto.

**Interieur** | Auch innen präsentiert sich der S90 in aktuellem Volvo-Design, das alle 90er-Modelle prägt. Typisch ist vor allem der neun



**Markencockpit** | Bei viel Licht sieht man von den sonst gut ablesbaren Instrumenten nichts mehr

Zoll große, horizontal angeordnete Touchscreen in der Mittelkonsole. Dessen Bedienung funktioniert smartphoneartig auch mit Wischbewegungen. An die Bedienergonomie muss man sich nach längerer Volvo-Abstinenz erst wieder gewöhnen, dann aber funktioniert sie tadellos. Gut ablesbar sind im Normalfall auch die Instrumente des 12,3 Zoll großen volldigitalen Displays (Serie in R-Design und Inscription) – nur bei Sonneneinstrahlung von schräg links sieht man kaum noch, wie schnell mal unterwegs ist. Noch ein paar Worte zur Verarbeitung: Der S90 Inscription kommt serienmäßig mit der Echtholzeinlage Linear Walnut – einem Holz, wie man sich Skandinavien vorstellt. Eine tolle Haptik also, die Einpassung oder die Verarbeitung der Grate dürfte aber an mancher Stelle ein bisschen liebevoller sein.

**Antrieb** | 190 PS schöpft der Diesel aus zwei Liter Hubraum. Damit ist der S90-Fahrer flott unterwegs. Zumal die maximal 400 Newtonmeter Drehmoment von Zeit zu Zeit an den Hufen scharren: Auf nasser Fahrbahn hatte unser Fronttriebler manchmal Probleme, seine Kraft auf die Straße zu bringen. Nur das ASR hinderte die Räder dann am Durchdrehen. Dass der große Volvo mit vier Töpfen vorfährt, fällt immer, aber nicht unangenehm auf. Positiv: Trotz eines hohen Anteils an Autobahnfahrten genehmigte sich die schon ohne Sonderausstattung 1,8 Tonnen

schwere Limousine auf 100 Kilometer im Schnitt nur 7,3 Liter Diesel.

**Fahrpraxis** | Der S90 ist komfortabel ausgelegt – in allen drei Drive Modes (Dynamic, Eco, Comfort). Diesen Charakter untermauert auch die leichtgängige, teils aber gefühllose Lenkung. In der Stadt federt die Schweden-Limousine kurze Stöße vor allem an der Hinterachse jedoch etwas poltrig ab. Besonders positiv fällt aber die Fähigkeit zum teilautonomen Fahren bis 130 km/h auf. Natürlich erfordert das System immer noch den aktiven Fahrereingriff, dennoch ist das System ein erheblicher Komfort- und Sicherheitsgewinn. Unabhängig davon störten im Testalltag drei Dinge: die langsam ansprechende Sitzheizung, die zu tief positionierte und damit schnell verschmutzende Rückfahrkamera sowie zu sensible Parkensensoren, die schon im normalen Ampelstau ein nervtötendes Piepkonzert von sich geben.

**Autoflotte-Tipp** | Unser S90 fuhr in der Topvariante Inscription vor, dennoch reicht die mit einigen Extras aufgehübschte Basis Momentum völlig. Dann startet der D4 ab 36.639 Euro – Automatik ab 38.529 Euro – und bietet unter anderem schon LED-Scheinwerfer, den Intellisafe Assistent mit Pilot Assist für teilautonomes Fahren, Infotainmentsystem Sensus Connect, 17-Zoll-Leichtmetallräder oder Zweizonen-Klimaautomatik. Aufgerüstet mit dem

- ▶ Businesspaket (Digitalinstrumente, Navigation und Apple Car Play für 1.807 Euro, mit Einparkassistent 2.109 Euro),
- ▶ Licht-Paket (unter anderem Voll-LED-Scheinwerfer mit intelligentem Fernlichtassistenten; 1.092 Euro),
- ▶ Intellisafe Surround (unter anderem Totwinkel-, Spurwechsel und Querverkehrsassistent für 504 Euro),
- ▶ 360-Grad Parkkamera (933 Euro) sowie
- ▶ elektrisch anklappbaren Außenspiegeln (252 Euro) sowie abblendenden Innen- und Außenspiegeln (176 Euro)

steht dann eine gut ausgestattete Business-Limousine vor der Tür. | cfm

**Details | Stärken & Schwächen**

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Viele Assistenz- und Sicherheitssysteme</li> <li>▶ Gutes Platzangebot auch im Fond</li> <li>▶ Hoher Langstreckenkomfort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Hinterachse federt kurze Stöße etwas poltrig ab</li> <li>▶ Rückfahrkamera verschmutzt schnell</li> </ul>

**Restwerte | DAT-Prognose**  
**Volvo S90 D4 Inscription**  
 Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 49,9%  
 25.000 km/Jahr: 46,9%  
 40.000 km/Jahr: 40,8%



**Daten und Preise | Volvo S90 D4 Inscription**  
**Grundpreis Testwagen** **42.857 Euro**  
 R4/1.969 cm<sup>3</sup> | 140 kW/190 PS | 400 Nm/1.750 – 2.500 U/min | 8-G.-Aut. | 8,2 s | 230 km/h | 4,4 D | 116 g/km

4.963 x 1.879 x 1.443 mm | 500 Liter  
 Wartung: 1 Jahr/30.000 km  
 Effizienzklasse: A+  
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 16 | 22 | 26  
 Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer