



Cupra Ateca 2.0 TSI 4Drive

Der SUV ist Ihnen als Seat zu bieder? Dann probieren Sie doch mal diese Variante – hier als 190-PS-TSI im Test.

Gar nicht so einfach, die Marke Cupra zu verstehen, mit dem arg an Rücken-Tätowierungen junger Menschen aus den 1990ern erinnernden Logo. Mit Seat-Modellen, die irgendwie doch keine sind. Das Verstehen aber überlassen wir der Philosophischen Fakultät, widmen uns lieber dem Produkttest.

Allrad und zwei Kupplungen

Fest steht: Den Ateca von Cupra gibt's nur noch als Turbodiesel, und der hier abgebildete macht mit 190 PS dort weiter, wo Seat (maximal 150 PS, nur mit Vorderradantrieb, auch als Diesel) aufhört. Die über ein DKG-Getriebe auf alle vier Räder übertragene Kraft reicht für traktionsstarke Nullhundert-Sprints von 7,3 Sekunden und 212 km/h. Testverbrauch: 8,9 Liter.

Große Endrohre stecken erst ab der VZ-Variante in der Heckschürze, hier sind sie unter einem angedeuteten Diffusor verlegt (Sound? Fehlangeige), der für 990 Euro extra auch eine Anhängerkupplung beherbergt. So kann man bis zu 1,9 Tonnen ziehen, unabhängig davon 518 Kilo zu laden und den Kofferraum mit mindestens 485, höchstens aber 1579 Litern Volumen befüllen. Praktisch: die per Fußkick öffnende und schließende Heckklappe (630 Euro) und die zweigeteilt umklappbare Fondlehne mit Ladeluke in der Mitte.

Funktional sind auch die vielen großen Ablagen, und die Drehregler-/Tasten-Bedienung der Klimaanlage überzeugt mit guten alten VW-Tugenden. Zu denen zählt nach wie vor ein gutes Raumangebot für die Passagiere. Auf der Rückbank kann man sich breitmachen, mit langer Beinauflage, die wegen des tiefen Fußbodens angewinkelte Beine verhindert. Vorn ist's sowieso bequem, weil die manuell einstellbaren Sitze Kontur bieten und nicht zu weich gepolstert sind. Was fehlt, sind einstellbare statt integrierter Kopfstützen. Cupra-Fahrer haben's halt gern sportlich.

Wobei der Ateca gar nicht so ein harter Hund ist, wie die aggressive Front mit dem Wurfsternlogo uns glauben machen will. Schon gar nicht mit elektronisch geregelten Dämpfern (1050 Euro). Dank dieser filtert der 1572 kg schwere SUV Unebenheiten ordentlich, hält auch bei dynamischer Fahrweise verlässlich den Bodenkontakt. Lenkung? Etwas leichtgängig, aber zielgenau, wenn's drauf ankommt. Auch die kurzen Bremswege (34,9 Meter) und der kleine Wendekreis (10,9 m) passen. Den selbstbewussten Preis jedoch muss man sich leisten können. Und wollen. Dafür aber sollte man Cupra wohl erst einmal verstehen.

Text: Paul Englert
Fotos: Hans-Dieter Seufert



Bequeme Rückbank mit etwas Kontur und viel Platz. Das Cockpit zelebriert fast schon vergessene VW-Tugenden, in den ausgefilzten Kofferraum passen 485 bis 1579 Liter Gepäck



DATEN UND MESSWERTE

Karosserie

Fünfsitziger SUV, L x B x H 4394 x 1841 x 1615 mm, Radstand 2631 mm, Kofferraum 485–1579 l, Leergew./Zuladung 1572/518 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 245/45 R 19.

Kraftübertragung

Allradantrieb, Siebengang-DKG.

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 1984 cm³, Leistung 140 kW (190 PS) bei 4200/min, max. Drehmoment 320 Nm bei 1500/min.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit 212 km/h
Beschleunigung
0 – 80 km/h 4,9 s
0 – 100 km/h 7,3 s
0 – 120 km/h 10,5 s
0 – 140 km/h 14,8 s
0 – 180 km/h 32,7 s

Bremsweg

aus 100 km/h kalt 34,9 m

Verbrauch

Testverbrauch S 8,9 l/100 km

Grundpreis

Cupra Ateca 2.0 TSI 4Drive 47 450 Euro

BEWERTUNG ★★★★★

■ Funktionaler Seat, neu verpackt: Auch als Cupra fährt der Ateca sicher und komfortabel, bringt dazu eine Prise Dynamik ins Spiel. Der Preis ist hoch, dafür aber gibt's fünf Jahre Garantie.

Opel Corsa Electric GS

Im Rahmen einer Modellpflege erhält der Corsa ein frisches Infotainment sowie eine 115 kW starke E-Maschine. Was der Opel damit kann, klären wir im Test.

Schon gewusst? Der Corsa ist in Deutschland der meistverkaufte Kleinwagen, und knapp ein Viertel sind bereits elektrisch unterwegs. Für Stellantis offenbar zu wenig, und so bieten sie zusätzlich zur bekannten 100-kW-Maschine einen kraftvolleren Motor mit 15 kW mehr Leistung an (260 Nm). Zugeliefert von Emotors, soll er dank reibungsärmerer Lagerung, optimierter Magnetfelder und kürzerer Leitungen effizienter arbeiten. Zugleich profitiert der stärkere E-Corsa von einem verbesserten Akku mit mehr Energieinhalt (51 statt 50 kWh).

Liest sich vielversprechend, doch bei winterlichen Temperaturen hält sich der Erfolg in Grenzen. 21,7 kWh/100 km inklusive Ladeverlust zieht sich der 1,5 Tonnen schwere Opel im Testschnitt. Entsprechend ergibt sich eine Reichweite von 262 Kilometern. Auf einer zusätzlich absolvierten, bewusst sanft gefahrenen Eco-Runde sinkt der Stromkonsum immerhin um rund drei kWh. Für die AC-Ladung verkürzt ein 11-kW-On-Board-Lader (1190 Euro Aufpreis) die Standzeiten. An der HPC-Säule sollte man für eine Reichweite von 150 km gut 13 Minuten einplanen.

Insbesondere größere Fondpassagiere dürften sich über diese Pause freuen. Einmal recken und strecken schadet nicht, denn im Vergleich zu anderen Kleinwagen geht es im Fond eng zu, und auf Federungskomfort

legt der fast 40000 Euro teure Corsa ohnehin nicht allzu viel Wert.

Dafür belohnt der unübersichtliche Opel über Land mit wenig Seitenneigung, agilem Handling und einer präzisen, rückmeldungstarken Lenkung. Im Verbund mit dem kräftigen Motor kommt durchaus Freude auf. Für vehemente Verzögerung sorgen eine kräftig zupackende Betriebsbremse (100–0 km/h: 34,3 Meter) und der B-Modus. Weitere Rekuperationsstufen gibt es nicht. Wohl aber einen bemerkenswerten aktiven Spurhalter. Er justiert sanft nach, hält den Corsa nahezu mittig auf Spur und verschreckt den Fahrer nicht mit hektischen Manövern.

Verbessertes Infotainment

Neu an Bord: große digitale Instrumente und ein modernes Infotainment-System mit Zehn-Zoll-Touchscreen und verständlicher Bedienung. Der Fahrer kann sich den Screen via großen Kacheln nach Belieben einrichten, die erstmals kabellose Smartphone-Anbindung klappt einfach, und die Sprachbedienung arbeitet jetzt etwas zuverlässiger.

Am hohen Preislevel trotz mauer Ausstattung und dem zu kleinen Kofferraum (267 Liter) konnte Opel indes nicht nachjustieren. Ob sich der E-Anteil so steigert? Wohl kaum.

Text: Michael von Maydell
Fotos: Hans-Dieter Seufert



Das umfangreiche Zehn-Zoll-Infotainment sowie die digitalen Instrumenten stammen aus dem Astra. Vorne prangt nun das neue Opel-Logo. Unverändert eng dagegen der Fond

DATEN UND MESSWERTE

Karosserie

Fünfsitzige Limousine, L x B x H 4061 x 1765 x 1435 mm, Radstand 2538 mm, Kofferraum 267–1042 l, Leergew./Zuladung 1496/424 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 205/45 R 17.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

Permanenterregter Synchronmotor, Leistung 115 kW (156 PS), max. Drehmoment 260 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität 51 kWh.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit 150 km/h
Beschleunigung
0 – 80 km/h 5,8 s
0 – 100 km/h 8,3 s
0 – 120 km/h 11,6 s
0 – 140 km/h 16,0 s

Bremsweg

aus 100 km/h kalt 34,3 m

Verbrauch

ams-Eco 18,9 kWh/100 km
Testverbrauch 21,7 kWh/100 km
Reichweite Eco/Test 301/262 km

Grundpreis

Opel Corsa-e GS 38 045 Euro

BEWERTUNG ★★★★★

■ Gewiss – so ein flotter und schicker Elektro-Corsa hat Charme. Verbrauch, Preisgefüge und der eher mäßige Federungskomfort schrecken aber ab.



Mitsubishi ASX 1.0 Turbo

Der neue ASX ist ein alter Bekannter von Renault – mit Eigenschaften, die heute selten geworden sind. Test der Einstiegsversion mit 91 PS starkem Dreizylinder.

Wer sich nach vielen Jahren mal wieder nach einem Neuwagen umschaute, dürfte sich die Augen reiben. Autos haben sich in einer Weise verändert, dass sich nicht nur ältere Semester fragen, ob sie damit im Alltag noch zurechtkommen. Stichwort Digitalisierung und wie sie sich auf die Komplexität der Bedienung auswirkt. Denn ohne Mitteldisplay – mit Touchbedienung, klar – rollt heute kaum noch ein Auto vom Band, und viele Designer können der Versuchung nicht widerstehen, konventionelle Tasten durch Touchflächen zu ersetzen.

Es gibt aber noch Ausnahmen, womit wir beim neuen Mitsubishi ASX sind. Neu sind aber nur die Logos, das Auto ist ein unveränderter Captur, den Renault so seit 2019 produziert. Innovativ klingt das nicht, doch Mitsubishi lockt ohnehin eher mit bezahlbaren Alltagsbegleitern für die zuverlässige Fahrt von A nach B, abgesichert mit fünf Jahren Garantie.

Vor diesem Hintergrund erscheint der ASX auch mit dem 91-PS-Basismotor als interessante Ergänzung im Mitsubishi-Angebot. Der Dreizylinder-Turbo verzichtet auf Elektrifizierung und schickt ab 2000/min solide 160 Nm über ein ausreichend exakt schaltbares Sechsganggetriebe an die Vorderräder. Das ist nicht viel, aber genug, um den 1,2-Tonner im stadtnahen Alltag angemessen anzutreiben. Der nächststärkere Motor mit

140 PS (ab 26 390 Euro) kostet ausstattungsbedingt 1900 Euro mehr.

Ohne Höhe und Tiefen

Günstiger heißt aber nicht genügsamer: Mit 7,2 l/100 km braucht der 1.0 Turbo im Testmittel 0,3 Liter mehr als sein größerer Bruder, bei geruhiger Fahrt (5,6 l/100 km) ist der Mehrkonsum vernachlässigbar. Auch wer ohne dynamische Ambitionen unterwegs ist, muss den Einliter ab und zu fordern, was dieser ohne allzu viel Radau quittiert. Dazu passen das nicht zu soft abgestimmte Fahrwerk, die Sicherheit klar vor Agilität stellt, die bequemen, an den Wangen weichen Sitze sowie eine Lenkung, die wenig Handmoment erfordert – bei geringer Rückmeldung.

Dazu kommen Stärken wie die erhöhte Sitzposition. Der Blick fällt auf Rundinstrumente, die genauso analog sind wie die Handbremse und der größte Teil der Bedienung. Das zentrale Display dient lediglich dem Infotainment. Navigation ist nur per Smartphone via CarPlay (kabellos) oder Android Auto möglich.

Das mag angestaubt erscheinen, erleichtert aber den Umgang. Zudem bietet Mitsubishi den ASX in der neuen Version Basis nun schon ab 20 990 Euro an. Das Original von Renault startet erst bei 23 700 Euro.

Text: Peter Wolkenstein
Fotos: Hans-Dieter Seufert



Übersichtliches und analoges Cockpit mit unkomplizierter Bedienung. Fondsitze ohne Durchlade nach vorn, aber dank serienmäßiger verschiebbarer Rückbank üppiges Gepäckraumvolumen



DATEN UND MESSWERTE

Karosserie

Fünfsitziger SUV. L x B x H 4227 x 1797 x 1576 mm, Radstand 2639 mm, Kofferraum 536–1275 l, Leergew./Zuladung 1222/512 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Reifen 215/60 R 17.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Sechsganggetriebe.

Motor

Dreizylinder-Reihenmotor mit Abgasturbo, Hubraum 999 cm³, Leistung 67 kW (91 PS) bei 4600/min, max. Drehmoment 160 Nm bei 2000/min.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit 168 km/h
Beschleunigung
0 – 80 km/h 9,1 s
0 – 100 km/h 13,7 s
0 – 120 km/h 20,6 s
0 – 140 km/h 31,0 s

Bremsweg

aus 100 km/h kalt 35,3 m

Verbrauch

Testverbrauch S 7,2 l/100 km

Grundpreis

Mitsubishi ASX 1.0 Plus 24 490 Euro

BEWERTUNG ★★★★★

■ Nicht nur mit seiner einfachen und ablenkungsfreien Bedienung konzentriert sich der ASX auf das Wesentliche: Er bietet nicht mehr, aber auch nicht weniger.



Abarth 500e

Abarth transformiert den Geist des frechen Benziner-Underdogs ins Elektrozeitalter. Mit Erfolg? Stromern wir los!

Als Monaco-Besucher könnte man auf die Idee kommen, die Hälfte der Auto-Population bestehe aus Abarth 595/695. Grundsätzlich pfeffig, lautstark, chic und jeglichen Klassendünkels unverdächtig. Trotz des halbstarke 1,4-Liter-Vierzylinders, der aus jedem seiner maximal 180 PS mächtig Aufhebens macht. Und jetzt? Zack – wird Abarth elektrisch, bringt einen testosteronigen Bruder des 500e. Ohne Vierzylinderkrawall, dafür mit Lautsprecher. Permanenterregte Synchronmaschine statt kleinvolumiger Otto halt.

Drei Sekunden auf 50 garantieren dem 1,4-Tonner siegreiche Ampelstarts, 7,7 Sekunden auf 100 grundsätzlich flottes Vorankommen. Wenn auch nur bis 90 Prozent Ladezustand, danach verschwindet ein Teil der Spitzenleistung. Egal, schnell genug für den Alltag bleibt der 3,67-Meter-Viersitzer so oder so. Alltag liegt ihm eh, sofern man sich mit der Testreichweite von 148 Kilometern arrangiert. Immerhin labt sich der 37,8-kWh-Akku (netto) mit maximal 85 kW am Schnelllader. Nach denen es freudig weitergeht in einem schicken Innenraum mit Alcantara an den bequemen Sportsitzen, Armaturenbrett und Lenkrad.

Hochsitz mit Lautsprecher

Wie üblich sucht jeder instinktiv nach der Sitzhöhen- und Lenkradverstellung – doch die Biester stehen

schon am Anschlag. Sei's drum, je enger die Strecke, desto flitschiger gibt sich der 500e. Minimale Abmessungen und maximaler Lenkeinschlag begeistern beim Rangieren in der Stadt, das agile Handling auf kurviger Landstraße. Die allerdings nicht zu pockig asphaltiert sein sollte, ansonsten bockt das straffe Fahrwerk. Mäßig ansprechende Feder Elemente, 18-Zöller sowie kurzer Radstand und hoher Schwerpunkt bremsen die Dynamikparty.

Hartes Beschleunigen überfordert das Gripniveau der Vorderachse, was harte Kerls von einer Sperre träumen lässt – oder eine rundere Fahrweise nahelegt. Mit ihr läuft es besser, mit dem Gefühl, die Piste sei einen halben Meter breiter als sonst. Bleibt die Frage des passenden Fahrmodus: Im schärfsten reduziert der Abarth Lenkservo, spricht schärfer an und verzichtet auf Zwangsrekuperation am Fahrpedal, handelt sich dabei aber eine gewisse Eckigkeit ein. Eine Stufe drunter fährt er geschmeidiger, reku-periert jedoch zwangsweise. So oder so: Das Bremspedalgefühl ist für einen kleinen Stromer okay.

Wobei „klein“ nicht für den Preis gilt, denn 46 690 Euro für den Turismo in Poison Blue mit Rolldach sind stattlich. Zumindest wenn man nicht zu den Monaco-Residents zählt.

Text: Jörn Thomas
Fotos: Hans-Dieter Seufert



Bequeme, jedoch zu hoch montierte Sitze, geringer Lenkradverstellbereich, ordentliche Verarbeitung, recht kräftiger E-Motor, agiles, aber wenig ausgewogenes Handling



DATEN UND MESSWERTE

Karosserie

Viersitziges Cabrio, L x B x H 3673 x 1682 x 1518 mm, Radstand 2322 mm, Kofferraum 185–550 l, Leergew./Zuladung 1392/338 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 205/40 R 18.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

Permanenterregter Synchron-Elektromotor, max. Leistung 114 kW (155 PS), max. Drehmoment 235 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität 42 kWh.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit 155 km/h
Beschleunigung
0 – 80 km/h 5,4 s
0 – 100 km/h 7,7 s
0 – 120 km/h 11,0 s
0 – 140 km/h 15,5 s

Bremsweg

aus 100 km/h kalt 32,6 m

Verbrauch

ams-Eco 21,7 kWh/100 km
Testverbrauch 26,9 kWh/100 km
Reichweite Eco/Test 184/148 km

Grundpreis

Abarth 500e Cabrio Turismo 45 990 Euro

BEWERTUNG ★★★★★

■ Wenn sie ihn 500e Skorpion-Line genannt hätten, wäre alles gut. Als Abarth aber verspricht der ziemlich teure Top-Stromer Fähigkeiten, die er nicht hat.