

# Die Boomer-Generation

Mit durchzugsstarken Tubodieseln und dem 190-PS-Benziner konnte der VW T-Roc in vergangenen Tests bereits überzeugen. Doch wie gut ist das City-SUV mit dem Dreizylinder-Einstiegsbenziner? Der Vergleichstest gegen sieben starke Konkurrenten aus dem Boom-Segment geht dieser Frage nach

[ TEXT Marcel Kühler, Caspar Winkelmann FOTOS Daniela Loof ]



Audi Q2	Citroën C3 Aircross	Hyundai Kona	Kia Stonic	Mazda CX-3	Opel Crossland X	Seat Arona	VW T-Roc
1.0 TFSI ultra 116 PS, 197 km/h 6,8 l S/100 km, 23.900 €	PureTech 130 131 PS, 200 km/h 7,2 l S/100 km, 20.140 €	1.0 T-GDI 2WD 120 PS, 181 km/h 6,7 l S/100 km, 17.500 €	1.0 T-GDI 120 PS, 185 km/h 6,8 l S/100 km, 18.850 €	SKYACTIV-G 120 FWD 120 PS, 192 km/h 6,1 l S/100 km, 17.990 €	1.0 ECOTEC DI Turbo 130 PS, 201 km/h 6,5 l S/100 km, 21.470 €	1.0 EcoTSI 115 PS, 182 km/h 6,7 l S/100 km, 19.620 €	1.0 TSI 115 PS, 187 km/h 6,6 l S/100 km, 20.390 €



## AUDI Q2

Der Audi Q2 bereichert das Segment der kleinen SUV seit 2016 und setzt dort seitdem in puncto Design, Sicherheitsausstattung und edlem Interieur eine ganz eigene Duftmarke. Beim Platzangebot aber gehört er nicht zu den Besten. Der Opel und auch der Seat sowie der VW lassen ihren Passagieren mehr Bewegungsfreiheit. Auch das Kofferraumvolumen von lediglich 405 bis maximal 1050 Litern taugt nur mit Zugeständnissen ans Gepäck für die große Reise mit der ganzen Familie – selbst wenn der Q2 damit immer noch mehr Transportvolumen bereitstellt als der Hyundai, der Kia oder der Mazda. Dafür bietet der Audi als Einziger im Test eine dreiteilig umklappbare Rückbank (250 Euro), was ihm mit dem ebenen Ladeboden einen Punktevorteil bei der Variabilität beschert.

Beim Fahren erweist sich der Q2 als komfortables Gefährt. Dank der optionalen adaptiven Dämpfer federt der Bayer souveräner als die meisten der hier versammelten Wettbewerber. Und auch hinsichtlich des Geräuschkomforts gehört er gemeinsam mit dem VW T-Roc zu den Spitzenreitern, was auch am gut isolierten Motor liegt. Von den Beschleunigungswerten her muss sich der Audi mit seinem 1,0-Liter-Turbo-Dreizylinder aber nicht nur hinter dem Mazda mit Vierzylinder-Saugmotor anstellen. Auch der Verbrauch von 6,8 Litern liegt über dem von Mazda oder Opel.

Licht und Schatten offenbart der Q2 bei den fahrdynamischen

Via Tastendruck lassen sich Fahrwerk, Lenkung und Gasannahme des Motors einstellen

Messungen. Wegen seines übervorsichtig regelnden ESP fährt er im Handling nur die drittbeste Zeit ein. Dafür glänzt der Audi mit den kürzesten Bremswegen.

Die genannten Vorzüge bescheren dem Q2 den Testsieg in der Eigenschaftswertung. Dass er in der Endabrechnung dennoch mit der Bronzemedaille vorlieb nehmen muss, liegt an der selbstbewussten Preisgestaltung. So ist der Q2 beim bewerteten Preis satte 10.695 Euro teurer als beispielsweise der günstigste Mazda CX-3. ■



## CITROËN C3 AIRCROSS

Mit seiner vanartigen Karosserie sticht der Citroën C3 Aircross aus diesem Testfeld hervor. Ebenfalls auffällig sind das Scheinwerfer- und Rückleuchtendesign sowie die beklebten hinteren Seitenscheiben. Anders als die bullige Außengestaltung vermuten lassen würde, bietet der C3 Aircross seinen Passagieren auf allen Plätzen vergleichsweise wenig Bewegungsfreiheit. Das optionale Panoramaglasdach unseres Testwagens sorgt zwar für einen lichtdurchfluteten Innenraum, schränkt die Kopffreiheit – vor allem auf der Rückbank – aber empfindlich ein. Die üppig dimensionierten Fondabteile von VW oder Opel bieten da deutlich mehr Raum. Mit 410 bis 1289 Liter Volumen zählt der Laderaum in diesem Test zu den Größeren, und auch die Zuladung fällt mit 496 Kilogramm höher aus als die von Audi, Kia, Hyundai, Opel und Seat. Das alte Markenversprechen von den guten Komforteigenschaften kann Citroën mit dem C3 Aircross nicht wirklich einlösen. Zwar passen die großzügigen Sitze auch für ausladende Staturen, die weiche Polsterung sorgt auf langen Strecken jedoch für Ermüdungserscheinungen. Zudem mangelt es an seitlicher Abstützung bei Kurvenfahrten. Die Sitze der Konkurrenz – insbesondere die des VW T-Roc oder des Seat Arona – sind besser konturiert.

### Bei Komfort und Dynamik kann der C3 Aircross nicht mithalten

Trotz seiner soften Grundabstimmung spricht der Aircross auf Straßenschäden unsensibel an. Hinzu kommt, dass die Lenkung stoßempfindlich ist, und der Aufbau des C3 sich bei aufeinanderfolgenden Unebenheiten aufschaukelt. Der 131 PS starke 1,2-Liter-Motor kommt auch im Opel Crossland zum Einsatz und beschert dem C3 neben dem – mit 7,2 Litern höchsten Testverbrauch – eine gute Beschleunigung sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Aufgrund seiner indirekten und gefühllosen Lenkung, des rigoros regelnden ESP sowie der mäßigen Bremsleistungen kann der Citroën daraus bei den Dynamikprüfungen aber kein Kapital schlagen: Auf dem Handlingparcours erreicht er die langsamste Zeit und hält auch bei Ausweichmanövern in der Slalomgasse mit keinem der Konkurrenten mit. In der Endabrechnung landet der fair eingepreiste und sympathische Aircross deshalb etwas abge schlagen auf dem letzten Platz. ■



## HYUNDAI KONA

Warum Hyundai in den letzten Jahren hierzulande große Verkaufserfolge feiern konnte, verdeutlicht das Einstiegs-SUV Kona: Der Koreaner ist modern designt, im Innenraum solide verarbeitet und mit 17.500 Euro Grundpreis ein sehr faires Angebot. Vorn bietet der Kona eine gute Kopffreiheit und groß geschnittene Fußräume. Die schlanken Türverkleidungen sorgen zudem dafür, dass die Passagiere mehr seitliche Bewegungsfreiheit genießen als etwa im Audi. Der Fahrzeugfond fällt dagegen deutlich kleiner aus als bei Seat oder Opel, und 361 bis 1143 Liter Kofferraumvolumen sind in diesem Testfeld nur unterer Durchschnitt. Keinen Grund zur Klage bietet dagegen das mit farbigen Akzenten aufgepeppte Cockpit mit seinen übersichtlichen Instrumenten und der eingängigen Bedienung. Selbst im VW T-Roc etwa geht die Handhabung der Infotainmentfunktionen nicht so leicht von der Hand wie im Kona.

### Umfangreiche Garantieleistungen, geringer Wertverlust

Mit serienmäßigem Spurhalteassistenten und Müdigkeitserkennung fällt die Sicherheitsausstattung des Koreaners umfangreicher aus als die von Mazda oder Kia. Allerdings sind ein Totwinkelwarner oder die Querverkehrserkennung erst ab der 4400 Euro teuren Style-Ausstattung erhältlich. Auf den ordentlich konturierten Vordersitzen und der angenehm gepolsterten Rückbank befördert der Kona seine Passagiere auch über lange Strecken sehr komfortabel. Das ausgewogen abgestimmte Fahrwerk beschert dem Hyundai neben ausreichend dynamischen und vor allem sicheren Handlungseigenschaften einen überzeugenden Federungskomfort: Der Kona hält Unebenheiten aller Art wirkungsvoller von seinen Insassen fern als der nochmals straf gefederte Kia oder der nervöse Opel. Gerade nach Kaltstarts ist der 120 PS starke Dreizylinder des Kona jedoch akustisch sehr präsent und zudem weniger drehfreudig als etwa das Citroën-Triebwerk. Dank der fairen Preisgestaltung, fünfjährigem Garantiepaket und geringstem Wertverlust schneidet der Kona im Kostenkapitel gut ab. Mit besseren Bremsleistungen wäre am Ende sogar mehr drin gewesen als Rang sechs, den er sich mit dem Opel teilt. ■



## KIA STONIC

Mit seinem lebendigen Naturell empfiehlt sich der Kia Stonic für sportlich ambitionierte City-SUV-Freunde. Dank des geringsten Leergewichts von nur 1180 Kilogramm und seines zackigen Einlenkverhaltens umrundet der Koreaner den Handlingkurs am zweitschnellsten. Nur der unwesentlich schwerere Seat ist hier noch flotter unterwegs. Gleiches gilt für die Slalomgasse, die der Stonic mit dem zweithöchstem Tempo durchzieht. Allerdings erkaufte sich der Kia seine gehobenen querdynamischen Talente mit einer sehr straffen Fahrwerksabstimmung. Bereits kleinere Unebenheiten gibt das Set-up vergleichsweise ungefiltert an die Fahrgäste weiter. Passend zum agilen Charakter des Stonic, liefert der 1,0 Liter große Turbo-Dreizylinder, der auch im Hyundai Kona seinen Dienst verrichtet, ansprechende Fahrleistungen. In nur 9,5 Sekunden erreicht der Kia Landstraßentempo. Lediglich der Seat und der Mazda spurten noch zügiger auf Tempo 100. Der Verbrauch von 6,8 Litern liegt indes exakt auf dem Niveau des Audi. ■

### Die Bedienung im Kia Stonic verdient das Prädikat intuitiv

Vom Platzangebot her gehört der Kia zu den kleineren SUV im Testfeld. Er offeriert vorn wie hinten weniger Raum als sein Konzernbruder von Hyundai und verfügt darüber hinaus über das kleinste Gepäckabteil. Außerdem erhält der Stonic die wenigsten Zähler für seine Sicherheitsausstattung. Es gibt für ihn weder LED- oder Xenon-Scheinwerfer noch eine Verkehrszeichenerkennung oder einen Notrufassistenten. Immerhin: Ein autonomer Notbremsassistent mit Fußgängererkennung kann im Paket mit einem Müdigkeitwarner sowie Spurhalteassistenten für 1190 Euro dazugebucht werden. Positiv hingegen ist die einfache Bedienung. Sämtliche Tasten sind eindeutig hinsichtlich ihrer Funktion gekennzeichnet und die Menüführungen von Fahrzeug- und Multimedia-Funktionen weitgehend selbsterklärend. Ebenfalls viele Punkte sammelt der Koreaner mit der siebenjährigen Garantie und dem zweitniedrigsten bewerteten Preis im Kostenkapitel. In der Endabrechnung erreicht der agile Kia Stonic deshalb den fünften Platz. ■



Das sportliche Cockpit glänzt mit piekfeiner Verarbeitung und bequemen Sitzen. Der Größte ist der Ingolstädter innen aber nicht



Der MMI-Controller erlaubt mit dem Finger geschriebene Eingaben



Das ausfahrbare Head-up-Display kostet inklusive Navigationssystem 1890 Euro



Adrett gestaltetes Cockpit mit farbigen Akzenten und großem Touchscreen. Einfache Materialien und teils nachlässige Verarbeitung



Das übersichtliche Kona-Interieur überzeugt mit seiner muster-gültigen Bedienbarkeit und einem sehr soliden Qualitätseindruck



Außergewöhnlich: Die Bergabfahrhilfe ist stets serienmäßig an Bord des Hyundai



Auf Wunsch bietet der Kia neben einer Sitzheizung auch ein beheizbares Lenkrad



Typisch Kia, lässt sich der Stonic intuitiv bedienen. Die Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto ist Serie



## MAZDA CX-3

Bereits seit 2015 bespielt Mazda mit dem CX-3 das stetig wachsende Segment der City-SUV. Herz unseres Testwagens ist ein 120 PS starker Vierzylinder mit stattlichen zwei Liter Hubraum, hoher Verdichtung, aber ohne Turboaufladung. In puncto Motorentechnik geht Mazda also einen ganz anderen Weg als die hier versammelte Konkurrenz, die ausnahmslos auf Dreizylinder-Triebwerke mit Turboaufladung und kleinem Hubraum setzt. Das Aggregat des Mazda ist nicht nur deutlich lauffrühiger als die teils rauen Motoren der Konkurrenz, es gibt sich auch extrem drehfreudig und spricht spontan an. Den Standardsprint auf Tempo 100 erledigt der Japaner in 8,7 Sekunden und damit am schnellsten. Der VW T-Roc benötigt dafür über zehn Sekunden. Zum ausgeprägten Temperament des CX-3 gesellt sich zudem ein sehr effizienter Umgang mit dem Superkraftstoff – 6,1 Liter Testverbrauch stellen den Bestwert dar. Und auch sonst kommen Sparfüchse beim Mazda auf ihre Kosten: Mit einem bewerteten Preis von 17.990 Euro ist er das mit Abstand günstigste Angebot und kostet rund 4000 Euro weniger als Opel, Seat oder VW.

Etwas spärlich fällt allerdings das Raumangebot des eng geschnittenen Japaners aus, und die Sitze könnten einen nachdrücklicheren Seitenhalt sowie eine längere Sitzfläche vertragen. Die serienmäßige Sicherheitsausstattung ist etwas lückenhaft, weil viele Assistenzsysteme an Pakete und höher-



**Drehfreudig und sparsam: Der 120 PS starke Zweiliter-Saugmotor des CX-3 begeistert**

preisige Ausstattungslinien gebunden sind. Beim Fahrkomfort fällt auf, dass dem Mazda das sensible Anfedern eines Audi Q2 oder Seat Arona abgeht. Dafür beruhigt sich seine Karosserie nach Anregungen deutlich schneller als die des Opel oder des Citroën. Bei dynamischer Gangart überzeugt vor allem die mittelstufsfreudige Lenkung, allerdings greifen die Regelsysteme früh und weniger feinfühlig ein als etwa beim Kia. Am Ende erreicht der CX-3 zwei Kapitelsiege sowie den vierten Gesamtrang. ■



## OPEL CROSSLAND X

Beim Opel Crossland X, dem ersten Gemeinschaftswerk von Opel und dem französischen PSA-Konzern, sind es vor allem die inneren Werte, die überzeugen. So bietet der Rüsselsheimer nicht nur mehr Platz als die drei asiatischen Wettstreiter, der Citroën oder der Audi, auch die Praktikabilität stimmt: Dank der optionalen verschiebbaren Rückbank lässt sich das Standard-Kofferraumvolumen von 410 auf üppige 520 Liter erweitern. Reichlich Punkte sammelt der Opel ferner für seine Sicherheitsausstattung, die standardmäßig unter anderem eine Verkehrszeichenerkennung mit daran gekoppelter Geschwindigkeitsregelung oder einen Spurhalteassistenten umfasst und sich gegen Aufpreis um einen Notbremsassistenten mit Personenerkennung sowie eine Spurwechselhilfe erweitern lässt. Außerdem verfügt der Crossland X über eine hoch entwickelte Konnektivität. Die Smartphone-Integration ist bei ihm bereits serienmäßig an Bord. Interessenten sollten aber wissen: Der optionale Online-Assistent On-Star (490 Euro) wird im Jahr 2020 abgeschaltet, sodass Fahrzeuge, die damit ausgerüstet sind, für den Rest ihres Daseins nur noch per gekoppeltem Smartphone online sind.

### Eher gemächliche Handlingeigenschaften, lange Bremswege

Doch auch beim Fahren hinterlässt der Crossland X keinen schlechten Eindruck. Im Gegenteil, er federt manierlicher als der Citroën oder der Kia und lässt auf der Autobahn einen besseren Geradeauslauf als der Franzose und die beiden Koreaner erkennen. Ein Schwachpunkt sind jedoch die Bremsen: 36,8 Meter für eine Vollbremsung aus 100 km/h bei kalter Anlage sind nicht nur im Vergleich zu den hier versammelten Wettbewerbern zu lang. Und auch fahrdynamisch kann der Opel nicht mit den Agilsten des Testfelds mithalten. Aufgrund seines recht trägen Einlenkverhaltens und des frühzeitig eingreifenden ESP umrundet er den Handlingkurs am zweitlangsamsten.

Im Kostenkapitel kommt der Crossland X auf die gleiche, eher niedrige Punktzahl wie der nahezu ähnlich teure Arona, was neben dem bewerteten Preis auch an den vergleichbar knauserigen Garantieleistungen liegt. In der Endabrechnung teilt sich der Opel den sechsten Gesamtrang mit dem Hyundai Kona. ■



## SEAT ARONA

Für Freunde fahrdynamischer City-SUV kann es nur einen Sieger geben: den Seat Arona. Mit viel Elan wirft sich der feurige Spanier in alle Arten von Kurven und vermittelt seinem Piloten dabei enorm viel Fahrfreude. Kein Wunder also, dass der Arona sowohl auf dem Handlingkurs als auch in der Slalomgasse mit Abstand das schnellste Auto im Test ist. Dazu glänzt er mit hoher Fahrsicherheit und einer wirkungsvollen Bremsanlage, die im kalten Zustand nur unwesentlich weniger vehement verzögert als die fast schon sportwagenähnliche Bremse des Audi. Dennoch wäre es unfair, den Seat nur auf seine fahrdynamischen Fähigkeiten zu reduzieren. Denn anders als etwa der sehr straff abgestimmte Kia hat der Seat einen sehr manierlichen Federungskomfort. Lange und kurze Wellen sowie Schlaglöcher verarbeitet sein Set-up fast so kompetent wie das des Audi – und das, obwohl der Spanier auf elektronisch geregelte Dämpfer verzichten muss. Der Seat ist zwar mit dem gleichen 1,0-Liter-TSI wie der Audi und der VW bestückt, beschleunigt aber deutlich flotter auf Tempo 100 als die Konzernbrüder und ist mit 9,4 Sekunden zweitbesten Sprinter hinter dem flinken Mazda. Der Grund: Der Arona ist mit einem Leergewicht von 1183 Kilo deutlich leichter als die beiden anderen Konzern-Modelle. Der Verbrauch von 6,7 Litern entspricht hingegen weitgehend dem des Q2 und des T-Roc.

### Innen bietet der zierlich wirkende Seat erstaunlich viel Platz

Obwohl der Arona äußerlich kompakter als etwa der Hyundai oder der VW wirkt, bietet er nach dem T-Roc am meisten Platz. Zudem offeriert der Spanier vorn wie hinten sehr bequeme Sitze und lässt sich ähnlich einfach bedienen wie der Kona und der Stonic. Dass ihn seine positiven Eigenschaften in der Endabrechnung nicht ganz nach vorn bringen, liegt an der selbstbewussten Einpreisung des Seat. Inklusiv der testrelevanten Optionen ist der Arona sogar 192 Euro teurer als der VW und somit nach dem Audi das zweitteuerste City-SUV im Feld. Außerdem gewährt Seat ohne weitere Kosten nur zwei Jahre Mobilitätsservice – Rang zwei für den sympathischen Spanier. ■



**MAZDA CX-3**  
Der Mazda-Arbeitsplatz bietet eine gute Fahrerintegration und lässt sich einfach bedienen. Ansprechender Qualitätseindruck



Über einen Dreh-Drück-Schalter à la BMW wird das Infotainment gesteuert



## VW T-ROC

Mit dem T-Roc hat VW seine SUV-Palette nach unten abgerundet und möchte vor allem jüngere Käufer ansprechen. Deshalb verfügt der Wolfsburger mit seinem markenuntypisch mutigen und ausgefallenen Design über eine gewisse Lifestyle-Attitüde. Im Innenraum erinnern die Bedienelemente und deren Gestaltung zwar stark an die von Golf, Polo und Co, auf Wunsch bringen auffällige Dekorelemente – bei unserem Testwagen in knalligem Orange gehalten – sprichwörtlich Farbe ins Spiel. Allerdings sind ausschließlich harte und teils wenig wertig wirkende Kunststoffe verbaut – das kannten wir von VW bisher nicht. Ansonsten sammelt der T-Roc im Karosseriekapitel fleißig Punkte, bietet vorn und im Fond in alle Richtungen mehr Bewegungsfreiheit als seine Kontrahenten – selbst die sehr geräumigen Arona und Crossland X haben hier das Nachsehen. Den 445 bis 1290 Liter großen Kofferraum kann der Opel zwar noch toppen, bei Zuladung und Anhängelast hat der VW seine Nase dann aber wieder ganz vorn. Unerreicht in diesem Feld sind zudem die großzügig geschnittenen und angenehm konturierten Vordersitze mit ihrer gut nutzbaren Schenkelaufgabe sowie die langstreckentaugliche Rückbank.

### Seine vielfältigen Talente bescheren dem T-Roc den Testsieg

Unser Testwagen verfügt nicht über die optionalen adaptiven Dämpfer (1045 Euro), und so muss sich der T-Roc beim Federungskomfort hinter dem sehr komfortablen Audi sowie dem Seat einreihen. Zwar federt der VW sensibel an und pariert auch schlimmere Straßenschäden meist souverän, er ist insgesamt aber straffer abgestimmt als der Arona. Den 115 PS starken Dreizylinder-Turbo teilt sich der Wolfsburger mit seinen Konzerngeschwistern von Audi und Seat. Jedoch beschleunigt der T-Roc verhaltener als sein spanischer Verwandter, genehmigt sich jedoch auch etwas weniger Kraftstoff. Dynamisch ambitionierte Fahrer werden Gefallen an der knackigen Schaltung, der präzisen Lenkung sowie den kräftig zupackenden Bremsen finden. Und: Der bewertete Preis liegt mit 22.148 Euro auf Augenhöhe mit den Preisen von Opel und Seat. So sichert sich der T-Roc dank seiner Allround-Eigenschaften den Testsieg. ■ >



**OPEL CROSSLAND X**  
Auf Wunsch gibt es den Crossland X mit einer verschiebbaren Rückbank



Das funktional eingerichtete Cockpit erinnert an das des Astra. Das vordere Raumangebot entspricht weitgehend dem des Hyundai Kona



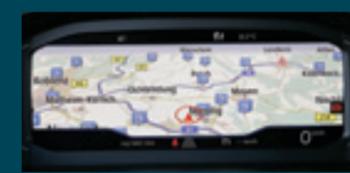
**SEAT ARONA**  
Der Arona ist innen fast so geräumig wie der VW T-Roc. Dazu bietet der Spanier bequeme Sitze. Ebenfalls hoher Hartplastikanteil



Hübsch designte Funktionskacheln im Hauptmenü erleichtern die Bedienung



Per Tastendruck lassen sich die verschiedenen Fahrprogramme anwählen



**VW T-ROC**  
Die hochauflösenden digitalen Instrumente kosten 500 Euro Aufpreis



Der Car Stick (nur mit Navisystem) erlaubt das Surfen in LTE-Geschwindigkeit

Im T-Roc-Cockpit geht es auf Wunsch bunt zu. Bei den Materialien hat VW aber gespart, denn geschäumte Kunststoffe sucht man vergebens

Vergleichstest · City-SUV



Technik	AUDI Q2 1.0 TFSI ultra	CITROËN C3 AIRCROSS PureTech 130	HYUNDAI KONA 1.0 T-GDI 2WD	KIA STONIC 1.0 T-GDI	MAZDA CX-3 SKYACTIV-G 120 FWD	OPEL CROSSLAND X 1.2 ECOTEC DI TURBO	SEAT ARONA 1.0 EcoTSI	VW T-ROC 1.0 TSI
Zylinder/Ventile pro Zylind.	3/4; Turbo	3/4; Turbo	3/4; Turbo	3/4; Turbo	4/4	3/4; Turbo	3/4; Turbo	3/4; Turbo
Partikelfilter / SCR-Kat	- / -	Serie / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Zahnriemen	Kette	Kette	Kette	Zahnriemen	Zahnriemen	Zahnriemen
Bohrung/Hub	74,5 / 76,4 mm	75,0 / 90,5 mm	71,0 / 84,0 mm	71,0 / 84,0 mm	83,5 / 91,2 mm	75,0 / 90,5 mm	74,5 / 76,4 mm	74,5 / 76,4 mm
Hubraum	999 cm³	1199 cm³	998 cm³	998 cm³	1998 cm³	1199 cm³	999 cm³	999 cm³
Leistung bei	85 kW/116 PS, 5000 - 5500 /min	96 kW/131 PS, 5500 /min	88 kW/120 PS, 6000 /min	88 kW/120 PS, 6000 /min	88 kW/130 PS, 5500 /min	96 kW/115 PS, 5000 - 5500 /min	85 kW/115 PS, 5000 - 5500 /min	85 kW/115 PS, 5000 - 5500 /min
Max. Drehmoment bei	200 Nm, 2000 - 3500 /min	230 Nm, 1750 /min	172 Nm, 1500 - 4000 /min	172 Nm, 1500 - 4000 /min	204 Nm, 2800 /min	230 Nm, 1750 /min	200 Nm, 2000 - 3500 /min	200 Nm, 2000 - 3500 /min
Getriebe / Antrieb	7-Gang, Doppelkuppl. (Opt.) / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi.; hinten: Verbundlenkerachse, Federn; Stabi.; rundum: adapt. Dämpfer (opt.); ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer; ESP
Wendekreis l/r	11,2/11,2 m	11,1/11,1 m	11,0/11,2 m	11,1/11,1 m	11,1/10,6 m	11,2/11,0 m	10,8/10,9 m	10,8/10,8 m
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 205/60 R 16	rundum: 205/60 R 16	rundum: 205/60 R 16	rundum: 185/65 R 15	rundum: 215/60 R16	rundum: 205/60 R 16	rundum: 205/60 R 16	rundum: 205/60 R 16
Testbereifung	rundum: 215/50 R 18 W	rundum: 215/50 R 17 H	rundum: 235/45 R 18 V	rundum: 205/55 R 17 V XL	rundum: 215/60 R 16 V	rundum: 205/60 R 16 H	rundum: 215/45 R 18 V	rundum: 215/50 R 18 W
Reifenmarke	Michelin Primacy 3	Bridgestone Turanza T001	Hankook Ventus Prime 3	Conti Premium Contact 5	Conti Premium Contact 5	Bridgestone Turanza T001	Pirelli Cinturato P7	Bridgestone Turanza T001

Messwerte

GEWICHTE	AUDI Q2	CITROËN C3 AIRCROSS	HYUNDAI KONA	KIA STONIC	MAZDA CX-3	OPEL CROSSLAND X	SEAT ARONA	VW T-ROC
Leergewicht Werk/Testwert	1205/1324 kg	1188/1299 kg	1158/1322 kg	1110/1180 kg	1155/1194 kg	1199/1258 kg	1135/1183 kg	1195/1283 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	1765/441 kg	1795/496 kg	1775/453 kg	1640/460 kg	1690/496 kg	1735/477 kg	1645/462 kg	1780/497 kg
Anhängelast geb./ungebr.	1300/640 kg	840/620 kg	1200/600 kg	1110/450 kg	1200/605 kg	840/600 kg	1100/600 kg	1300/630 kg
Dachlast/Stützlast	60/75 kg	40/50 kg	80/80 kg	70/75 kg	50/75 kg	50/50 kg	75/55 kg	75/80 kg

FAHRLLEISTUNGEN

0 - 50 km/h	3,6 s	3,3 s	3,4 s	3,4 s	2,9 s	3,7 s	3,4 s	3,5 s
0 - 100 km/h	10,1 s	9,9 s	10,3 s	9,5 s	8,7 s	10,5 s	9,4 s	10,1 s
0 - 150 km/h	23,7 s	23,5 s	24,3 s	22,3 s	20,4 s	22,7 s	21,7 s	23,8 s
Höchstgeschwindigkeit <sup>1</sup>	197 km/h	200 km/h	181 km/h	185 km/h	192 km/h	201 km/h	182 km/h	187 km/h
Handling	1 : 51,1 min	1 : 55,3 min	1 : 51,2 min	1 : 50,4 min	1 : 51,7 min	1 : 53,5 min	1 : 49,6 min	1 : 51,7 min
Slalom Pylonenabst. 18 m	62,2 km/h	59,5 km/h	62,8 km/h	65,5 km/h	62,8 km/h	62,6 km/h	66,6 km/h	63,4 km/h

BREMSWEG

aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	8,1 / 33,2 / 75,6 m	8,7 / 36,5 / 81,0 m	9,1 / 36,1 / 80,3 m	8,6 / 35,6 / 80,7 m	9,4 / 35,6 / 79,8 m	9,6 / 36,8 / 80,6 m	8,7 / 34,0 / 82,9 m	8,5 / 34,5 / 75,4 m
aus 100 km/h warm	32,8 m	35,8 m	35,4 m	34,6 m	36,8 m	35,2 m	34,2 m	34,0 m

INNENGERÄUSCHE

Standgeräusch	39 dB(A)	39 dB(A)	37 dB(A)	39 dB(A)	37 dB(A)	43 dB(A)	40 dB(A)	40 dB(A)
bei 50 km/h 3. Gang	58 dB(A)	58 dB(A)	59 dB(A)	59 dB(A)	59 dB(A)	59 dB(A)	60 dB(A)	59 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	64 / 69 dB(A)	66 / 71 dB(A)	66 / 69 dB(A)	67 / 69 dB(A)	66 / 68 dB(A)	66 / 69 dB(A)	64 / 67 dB(A)	64 / 67 dB(A)

VERBRÄUCHE

Test / EU	6,8 / 5,1 l / 100 km	7,2 / 5,2 l / 100 km	6,7 / 5,2 l / 100 km	6,8 / 5,0 l / 100 km	6,1 / 5,9 l / 100 km	6,5 / 5,0 l / 100 km	6,7 / 5,0 l / 100 km	6,6 / 5,2 l / 100 km
Sparfuchs / Maximal	5,1 / 12,9 l / 100 km	5,2 / 13,9 l / 100 km	5,0 / 15,4 l / 100 km	5,1 / 13,8 l / 100 km	4,7 / 14,1 l / 100 km	4,9 / 13,4 l / 100 km	4,8 / 14,6 l / 100 km	4,6 / 12,8 l / 100 km
CO <sub>2</sub> (lt. Test / EU)	161 / 117 g/km	171 / 117 g/km	159 / 117 g/km	161 / 115 g/km	145 / 137 g/km	154 / 108 g/km	159 / 113 g/km	156 / 118 g/km
Tankinhalt / Reichweite	50 l / 735 km	45 l / 625 km	50 l / 746 km	45 l / 661 km	48 l / 786 km	45 l / 692 km	40 l / 597 km	50 l / 758 km

<sup>1</sup> Werksangabe

Ausstattung / Preise

Grundpreis	23.900 €	20.140 €	17.500 €	18.850 €	17.990 €	21.470 €	19.620 €	20.390 €
------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

TESTWAGEN-OPTIONEN

Antrieb	2000 € <sup>1</sup>	-	-	-	-	-	-	-
Bremsen (Karbon-Keramik)	-	-	-	-	-	-	-	-
Fahrwerk	800 € <sup>2</sup>	-	-	-	-	-	-	-
Lenkung	-	-	-	-	-	-	-	-
Reifen	1750 € <sup>3</sup>	890 € <sup>5</sup>	4400 € <sup>6</sup>	2000 € <sup>7</sup>	-	-	2720 € <sup>9</sup>	1548 € <sup>10</sup>
Sitze	235 € <sup>4</sup>	-	-	-	-	735 € <sup>8</sup>	-	210 € <sup>11</sup>
AUFPREIS	4785 €	890 €	4400 €	2000 €	0 €	735 €	2720 €	1758 €
BEWERTETER PREIS	28.685 €	21.030 €	21.900 €	20.850 €	17.990 €	22.205 €	22.340 €	22.148 €

<sup>1</sup> 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe; <sup>2</sup> adapt. Dämpfer; <sup>3</sup> 18-Zoll-Bereifung; <sup>4</sup> Sportsitze; <sup>5</sup> 17-Zoll-Bereifung; <sup>6</sup> 18-Zoll-Bereifung, Bestandt. Ausstattung Style (4400 €); <sup>7</sup> 17-Zoll-Bereifung, Bestandt. Ausstattung Vision (2000 €); <sup>8</sup> Ergonomiestitze; <sup>9</sup> 18-Zoll-Bereifung (720 €), nur in Verb. m. Ausstattung Xcellence (2000 €); <sup>10</sup> 18-Zoll-Räder (Zubehör); <sup>11</sup> Sitz-Komfort-Paket

Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)

Werkstattkosten <sup>1</sup>	423 €	520 €	550 €	520 €	412 €	558 €	357 €	460 €
Rabatt <sup>2</sup>	16,8 % / 4003 €	26,3 % / 5287 €	14,7 % / 2576 €	16,6 % / 3137 €	26,8 % / 4827 €	20,4 % / 4369 €	25,3 % / 4964 €	13,9 % / 2824 €
WV nach 4 Jahren / 20.000 km p.a.	58,0 % / 13.862 €	60,5 % / 12.185 €	58,6 % / 10.255 €	58,4 % / 11.008 €	59,3 % / 10.668 €	59,5 % / 12.775 €	58,7 % / 11.517 €	58,2 % / 11.867 €

<sup>1</sup> Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; <sup>2</sup> Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten

Versicherung / Steuern pro Jahr

HP / VK / TK Typklassen	15 / 19 / 18	14 / 18 / 18	18 / 20 / 21	18 / 21 / 22	16 / 25 / 30	17 / 20 / 17	16 / 17 / 20	16 / 19 / 19
HP / VK / TK Kosten	402 / 591 / 141 €	375 / 535 / 141 €	485 / 653 / 191 €	485 / 706 / 214 €	427 / 1005 / 614 €	455 / 653 / 127 €	427 / 482 / 172 €	427 / 591 / 154 €
Abgasnorm / Steuer	Euro 6b / 64 €	Euro 6b / 64 €	Euro 6b / 64 €	Euro 6b / 60 €	Euro 6b / 124 €	Euro 6b / 50 €	Euro 6b / 56 €	Euro 6b / 66 €

Alle Abmessungen - Innenmaße in cm

	INNENHÖHE VORN/ HINTEN	INNENBREITE VORN/ HINTEN	PEDAL- ABSTAND	KNIERAUM HINTEN	LEHNENHÖHE VORN/ HINTEN	LADEKANTE/ STEHHÖHE
Audi Q2	95-102/96	145/142	88 - 110	10 - 34	68/66	80/194
Citroën C3 Aircross	89-96/88	143/140	92 - 115	10 - 37	59/61	69/187
Hyundai Kona	96-102/94	148/145	87 - 110	11 - 36	64/62	68/183
Kia Stonic	95-101/96	145/142	90 - 113	9 - 33	65/67	77/185
Mazda CX-3	95-101/92	143/140	86 - 111	10 - 36	69/62	78/183
Opel Crossland X	96-104/94	141/139	91 - 115	11 - 37	60/61	74/188
Seat Arona	97-105/99	146/148	91 - 114	8 - 33	63/65	69/191
VW T-Roc	97-104/97	150/148	89 - 112	10 - 35	65/66	79/196

Alle Abmessungen - Außenmaße

	L/B/H in mm <sup>1</sup>	RAD- STAND	SPURWEITE VORN/HINTEN	KOFFERRAUM- VOLUMEN
Audi Q2	4191/1794 (2009)/1508	2595 mm	1547/1541 mm	405 - 1050 l
Citroën C3 Aircross	4155/1765 (1979)/1605	2604 mm	1513/1491 mm	410 - 1289 l
Hyundai Kona	4185/1800 (2060)/1565	2600 mm	1559/1568 mm	361 - 1143 l
Kia Stonic	4140/1760 (2025)/1505	2580 mm	1531/1539 mm	352 - 1155 l
Mazda CX-3	4275/1765 (2058)/1535	2570 mm	1525/1520 mm	350 - 1260 l
Opel Crossland X	4212/1825 (1976)/1605	2604 mm	1513/1491 mm	410 <sup>2</sup> - 1255 l
Seat Arona	4138/1780 (1948)/1552	2566 mm	1503/1486 mm	400 - 1280 l
VW T-Roc	4234/1819 (1992)/1572	2593 mm	1538/1539 mm	445 - 1290 l

<sup>1</sup> Werte in Klammern mit Außenspiegeln; <sup>2</sup> mit verschiebbarer Rückbank (Option) auf 520 Liter erweiterbar



Der Mazda CX-3 beschleunigt am schnellsten auf Landstraßentempo und benötigt am wenigsten Kraftstoff. Der Seat Arona ist der sportlichste im Testfeld, der T-Roc der ausgewogenste Allrounder

	EU-Verbr.	Sparfuchs	Maximal	Testverbrauch
Audi	5,1	5,1	12,9	6,8 l
Citroën	5,2	5,2	13,9	7,2 l
Hyundai	5,2	5,0	15,4	6,7 l
Kia	5,0	5,1	13,8	6,8 l
Mazda	5,9	4,7	14,1	6,1 l
Opel	5,0	4,9	13,4	6,5 l
Seat	5,0	4,8	14,6	6,7 l
VW	5,2	4,6	12,8	6,6 l

Den gepunkteten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 Kilometer langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU-, Sparfuchs- und Maximalverbräuche dienen lediglich als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.

**Gesamtbewertung**

KAROSSERIE	Audi	Citroën	Hyundai	Kia	Mazda	Opel	Seat	VW
Raumangebot vorn	100 <sup>1</sup>	69	66	71	68	67	71	73
Raumangebot hinten	100	60	55	59	56	57	66	68
Übersichtlichkeit	70	49	48	47	47	48	47	49
Bedienung/Funktion	100	86	80	88	88	87	86	87
Kofferraumvolumen	100	34	37	30	29	30	43	36
Variabilität	100	44	36	30	30	29	33	30
Zuladung/Anhängel.	50/30	29	29	29	29	32	27	29
Sicherheitsausstatt.	150	65	42	47	39	41	53	55
Qualität/Verarbeitg.	100/100	149	136	142	139	142	142	140
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>585</b>	<b>529</b>	<b>543</b>	<b>525</b>	<b>533</b>	<b>568</b>	<b>567</b>

FAHRKOMFORT	Audi	Citroën	Hyundai	Kia	Mazda	Opel	Seat	VW
Sitzkomfort vorn	150	122	110	114	112	114	116	122
Sitzkomfort hinten	100	65	60	64	62	60	62	66
Ergonomie	150	131	124	130	130	125	130	132
Innengeräusche	50	37	33	35	33	36	33	37
Geräuscheindruck	100	66	56	56	58	63	61	63
Klimatisierung	50	30	30	31	30	30	33	29
Federung leer	200	133	125	129	122	128	127	130
Federung beladen	200	130	120	125	121	123	122	127
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>714</b>	<b>658</b>	<b>684</b>	<b>668</b>	<b>679</b>	<b>684</b>	<b>704</b>

MOTOR / GETRIEBE	Audi	Citroën	Hyundai	Kia	Mazda	Opel	Seat	VW
Beschleunigung	150	97	99	96	101	107	94	102
Elastizität	100	-	-	-	-	-	-	-
Höchstgeschwindigk.	150	51	53	39	42	47	54	40
Getriebeabstufung Schaltung	100	88	77	78	78	82	76	80
Kraftentfaltung	50	31	33	32	34	37	33	32
Laufkultur	100	65	65	63	63	70	65	65
Verbrauch	325	253	245	254	253	266	258	256
Reichweite	25	13	11	14	12	15	12	10
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>598</b>	<b>583</b>	<b>576</b>	<b>583</b>	<b>624</b>	<b>592</b>	<b>583</b>

FAHRDYNAMIK	Audi	Citroën	Hyundai	Kia	Mazda	Opel	Seat	VW
Handling	150	71	55	71	74	69	62	77
Slalom	100	51	38	54	68	54	53	73
Lenkung	100	82	70	79	79	80	78	81
Geradeauslauf	50	36	34	33	33	36	36	37
Dosierbarkeit der Bremse	30	20	18	20	22	20	21	22
Bremsweg kalt	150	118	85	89	94	94	82	110
Bremsweg warm	150	122	92	96	104	82	98	108
Traktion	100	40	37	39	36	37	36	39
Fahrsicherheit	150	129	126	130	129	131	128	132
Wendekreis	20	12	12	13	12	14	13	14
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>681</b>	<b>567</b>	<b>624</b>	<b>651</b>	<b>617</b>	<b>607</b>	<b>693</b>

<b>EIGENSCHAFTSWERTUNG</b>	<b>4000</b>	<b>2578</b>	<b>2337</b>	<b>2427</b>	<b>2427</b>	<b>2453</b>	<b>2451</b>	<b>2547</b>	<b>2554</b>
----------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

KOSTEN / UMWELT	Audi	Citroën	Hyundai	Kia	Mazda	Opel	Seat	VW
Bewerteter Preis <sup>2</sup>	675	208	264	256	266	296	254	253
Wertverlust <sup>3</sup>	50	24	26	30	29	29	25	28
Ausstattung	25	16	15	16	18	16	19	19
Multimedia	50	27	26	24	26	19	28	24
Garantie/Gewährst.	50	28	28	43	45	33	18	19
Werkstattkosten <sup>4</sup>	20	16	15	15	15	16	14	16
Steuer	10	9	9	9	9	9	10	9
Versicherung	40	35	36	34	33	31	34	36
Kraftstoff	55	41	40	41	41	43	42	41
Emissionen	25	22	22	23	23	22	23	22
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>426</b>	<b>481</b>	<b>491</b>	<b>505</b>	<b>514</b>	<b>467</b>	<b>467</b>

<b>GESAMTWERTUNG</b>	<b>5000</b>	<b>3004</b>	<b>2818</b>	<b>2918</b>	<b>2932</b>	<b>2967</b>	<b>2918</b>	<b>3014</b>	<b>3026</b>
----------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

<b>PLATZIERUNG</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
--------------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

<sup>1</sup> maximal erreichbare Punktzahl, <sup>2</sup> inkl. Testwagen-Optionen, <sup>3</sup> ermittelt durch die DAT (vier Jahre Haltdauer, Jahreslaufleistung 20.000 km), <sup>4</sup> ermittelt durch den ADAC

**FAZIT**

Marcel Kühler & Caspar Winkelmann



Der **VW T-Roc** erweist sich auch mit der Einstiegsmotorisierung als ausgewogener Allrounder, der sich nirgends eine echte Schwäche erlaubt. Dieser Umstand bringt ihm den Gesamtsieg ein.

Mit knappem Rückstand kommt der **Seat Arona** ins Ziel. Mit seinem überaus agilen Handling spricht er vor allem SUV-Freunde an, die viel Wert auf eine gehobene Fahrdynamik legen.

Dritter wird der edle **Audi Q2**, der in der Eigenschaftswertung auch wegen der kürzesten Bremswege sogar noch ganz vorn liegt. Die hohen Preise vereiteln aber den Testsieg. Dahinter landet der **Mazda CX-3**, dessen Vierzylinder-Saugmotor die besten Beschleunigungswerte abliefern und auch noch am sparsamsten ist. Außerdem ist er insgesamt das günstigste Angebot im Test.

Der **Kia Stonic** erreicht auch dank seiner guten fahrdynamischen Fähigkeiten Rang fünf. Der Federungskomfort gehört aber nicht zu seinen Stärken.

Der zweite Koreaner im Bunde, der **Hyundai Kona**, leistet sich keine eklatanten Schwächen, brilliert aber auch in keiner Disziplin. Er teilt sich den sechsten Platz mit dem **Opel Crossland X**. Letzterer punktet zwar mit seinem variablen Innenraum sowie dem zweitniedrigsten Verbrauch, der Kaltbremsweg ist aber zu lang.

Dem **Citroën C3 Aircross** bleibt trotz seines kraftvollen Antriebs und des niedrigen Preises hier nur der letzte Platz.