



CUPRA Ateca 4Drive DSG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (221 kW / 300 PS)

Bei der Sportversion des Ateca geht Seat einen neuen Weg. Es ist das erste Modell der neu gegründeten Submarke Cupra. Unter diesem Label sollen künftig die leistungsstärksten Varianten des spanischen Herstellers herausgebracht werden. Der Ateca macht also nun den Anfang und tritt statt mit Seat-Emblemen mit an ein Trival erinnernde kupferfarbene Cupra-Logos an. Diese Farbe findet man auch in Nähten des Innenraums wieder. Ansonsten unterscheidet sich die kräftigste Ateca-Variante optisch gar nicht so sehr von den "zivilen" Geschwistern. Unter der Haube aber wohl, denn dort treibt der Zweiliter-TSI in der stärksten Ausbaustufe sein Unwesen. Seine 300 PS und 400 Nm Drehmoment gibt er über ein Siebengang-DSG an alle vier Räder ab. So ist für gute Traktion und ausgezeichnete Beschleunigungswerte gesorgt. Das Fahrwerk verträgt die Leistung gut, der Ateca gibt sich dank serienmäßiger adaptiver Dämpfer (DCC) sportlich direkt und gleichzeitig ausreichend komfortabel, um auch auf langen Strecken ein angenehmer Begleiter zu sein. Die praktische Karosserie mit angemessenen Platzverhältnissen für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck zeigt, dass auch ein Sportler alltagstauglich sein kann. Weniger gut im Alltag ist allerdings der Verbrauch. Von nichts kommt nichts, möchte man sagen - aber 8,5 l/100 km im Ecotest sind auch angesichts der Leistung nicht unerheblich, zumal teures SuperPlus verfeuert wird. Wer nicht unbedingt die beeindruckenden Beschleunigungswerte des Cupra braucht, sollte den neuen 190 PS-Diesel als Alternative in Betracht ziehen; der ist in Anschaffung und Unterhalt einiges günstiger. Wobei, wirklich teuer ist der Cupra Ateca nicht, für knapp 43.000 Euro erhält man viel Kraft und viel Ausstattung, die sich überdies zu moderaten Aufpreisen komplettieren lässt. Für etwa 50.000 Euro ein voll ausgestattetes 300 PS-Auto dürfte man bei anderen Herstellern lange suchen.

Konkurrenten: u.a. Audi RS Q3, VW T-Roc R.

+ tolle Fahrleistungen, Fahrwerk mit gutem Kompromiss zwischen Sportlichkeit und Komfort, gute Platzverhältnisse, bequemer Ein- und Ausstieg, hohe Anhängelast

- sehr hoher Verbrauch von teurem SuperPlus, mäßige Reichweite

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 3,0

Zielgruppencheck

Familie 2,4

Stadtverkehr 3,7

60+ Senioren 2,8

Langstrecke 2,7

Transport 2,2

Fahrspaß 1,2

Preis/Leistung 2,7

EcoTest ★★☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Die gute Qualität des Cupra Ateca unterscheidet sich nicht von der des Seat Ateca. Die Karosserie des kompakten SUV ist sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet und nur im hinteren Bereich offen, wo die zweiflutige Auspuffanlage untergebracht ist. Die seitlichen Kunststoffplanken decken zwar nur den unteren Bereich ab, sind aber trotzdem von Vorteil, wenn man die Türe öffnet und z.B. einen niedrigen Poller übersehen hat; da sie beim Cupra komplett lackiert sind, hat man aber trotzdem einen Lackschaden. Im Innenraum geht die sorgfältige Verarbeitung weiter, alles sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe,

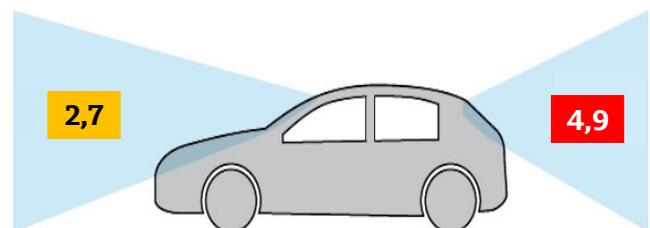
silberfarbene Kanten und Leisten sowie Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen Eindruck, ebenso die gepolsterten Alcantara-Einlagen in den Türverkleidungen - hier gibt sich Seat mehr Mühe als Skoda beim Kodiaq RS. Betrachtet man die Materialien genauer, fällt dann doch auf, dass die teurere Kunststoffschäumung nur vorn im Innenraum verbaut ist und dort auch nur im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen. Im unteren Bereich ebenso wie hinten ist alles hart und weniger ansprechend ausgelegt.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem profanen Stab offen gehalten - eine Gasdruckfeder wäre eindeutig standesgemäßer.

2,8 Alltagstauglichkeit

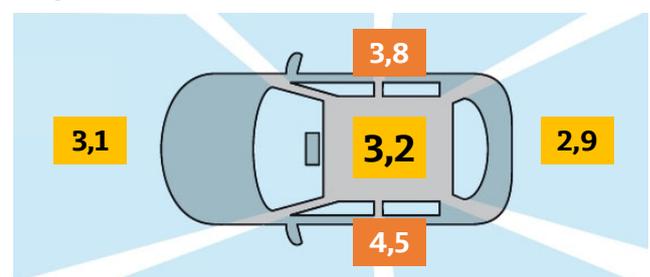
Legt man den Ecotest-Verbrauch von 8,5 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 55 Liter Tank eine theoretische Reichweite von 645 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei üppigen 560 kg – das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach gibt's serienmäßig eine praktische Reling, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 75 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 80 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 2,1 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst 750 kg). 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 Notlauf Eigenschaften sind für den Ateca auch in der Cupra-Ausführung nicht lieferbar. Die Abmessungen des Ateca sind recht

praktisch, nur 4,38 m Außenlänge sind moderat, lediglich etwas breit ist das SUV mit 2,10 m geraten; dafür hält sich der Wendekreis mit 10,9 m in Grenzen.



Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

2,5 Licht und Sicht

Die Enden der kantigen Karosserie lassen sich gut überblicken, auch wenn der Beginn der Motorhaube vorn 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 Cupra Ateca ist serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die mit guter Helligkeit punkten. Die automatische Leuchtweitenregulierung gibt es in Serie, die

Scheinwerferreinigungsanlage kostet Aufpreis, ebenso ein statischer Fernlichtassistent, der das Fernlicht ein- und ausschaltet. Kurvenlicht ist nicht verfügbar, serienmäßig dagegen LED-Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht-Funktion.

⊕ Die Sportversion des Ateca bringt serienmäßig LED-Rückleuchten, Parksensoren vorn und hinten mit Parkassistent sowie ein 360-Grad-Kamerasystem mit.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte sowie der SUV-typisch erhöhten Sitze vorn (Fahrsitz etwa 51 cm über der Fahrbahn, Sitzfläche dabei ganz nach unten gestellt) und hinten einfach und bequem. Einzig der ebenfalls hoch positionierte Schweller beeinträchtigt das Ein-/Aussteigen etwas. Dank der kräftig ausgeführten Arretierungen bleiben die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen, vorn wie hinten gibt es allerdings nur je zwei Haltepositionen. Die Haltegriffe über den äußeren Sitzplätzen erleichtern das Ein- und Aussteigen. Ist es dunkel, aktiviert sich bei Bedarf die Umfeldbeleuchtung am Auto, die u.a. Lichtspots unter den Außenspiegeln umfasst (Serie), welche einen Cupra-Schriftzug auf den Boden projizieren.

1,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil großzügige 480 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 640 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 880 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.445 Liter Volumen zur Verfügung.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe kann man leicht öffnen und schließen, als Option gibt es dafür auch einen elektrischen Antrieb. Die Funktion des berührungslosen Öffnens und Schließens ist darin enthalten, sie reagiert auf einen angedeuteten Fußkick unter das Fahrzeugheck. Selbst 1,90 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 ummantelt ist. Die Ladekante liegt etwa 67 cm über der Straße und damit nicht



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

⊖ Der Cupra Ateca ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 480 l Kofferraumraumvolumen bietet der Ateca reichlich Platz für das Gepäck.

zu hoch. Die Stufe innen hat eine Höhe von knapp fünf Zentimeter, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben werden muss. Insgesamt ist der Kofferraum gut nutzbar und hat ein praktisches Format.

⊖ Das Ladeabteil wird nur von einer LED-Leuchte an der linken Seite beleuchtet, sie kann bei Dunkelheit nicht für optimale Erhellung sorgen.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchlademöglichkeit ist serienmäßig. Die Lehnen können entweder vom Fahrgastraum oben an der Lehne oder vom Kofferraum aus durch Betätigen eines Hebels entriegeln werden und klappen anschließend

federvorgespannt um. Zwei kleine Ablagen links und rechts sowie praktische Haken für Einkaufsstützen sorgen für Ordnung im Kofferraum. Gegen Aufpreis ist ein Trenngitter zu haben, das den Fahrgastraum bei umgeklappten Rücksitzlehnen vom Gepäckraum trennt.

2,1 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ Viele Unterschiede zu den zivilen Atecas gibt es in der Cupra-Version eigentlich nicht, hauptsächlich ist die Sportausführung am Lenkrad zu erkennen: das hat ein eigenes Logo, imitiert auf dem Pralltopf Carbonoberflächen und kommt mit bronzefarbenen Nähten daher. Kleine Anpassungen gibts auch bei der Software, so reicht die Tachoskala bis 300 km/h und hier und da darf der Cupra-Schriftzug samt Logo auftauchen. Trotzdem, wenn es um die Bedienbarkeit geht, kann der Ateca auch als Cupra seine Verwandtschaft zu den zahlreichen Modellen des VW-Konzerns nicht leugnen. Was ihm durchaus zum Vorteil gereicht, denn einerseits macht man sich im Konzern offensichtlich viele Gedanken um einfache Bedienung und andererseits, beherrscht man einen, kann man sie alle bedienen. Kleine Aufmerksamkeiten wie die Erinnerung beim Ausschalten des Motors, das Mobiltelefon nicht zu vergessen, beherrscht auch das Cupra-SUV. Bei der Gestaltung der Infotainmentsysteme geht man einen eigenen Weg und hält beispielsweise an den Drehreglern für Lautstärke und zum Scrollen fest - das macht die Bedienung intuitiver und einfacher. Die serienmäßige Ambiente-Beleuchtung bietet mehrere Farben zur Auswahl. Die gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Platzierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (einzige Ausnahme sind die



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum überzeugt, was man von der Materialauswahl nicht an allen Stellen sagen kann. Die Funktionalität liegt dagegen auf hohem Niveau.

Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Klassische analoge Instrumente gibt es nicht mehr, beim Cupra ist das große TFT-Display Serie, das in seinen Designs mehr Anpassungsmöglichkeiten bietet. 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 - eine sinnvolle Memory-Funktion dafür gibt es aber nicht.

⊖ Es gibt zwar vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten - außerhalb des Lichtkegels der Leselampen bleibt es daher recht finster.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Multimediaausstattung des Cupra Ateca ist weitgehend komplett. Es gibt nur drei weitere Extras, das Soundsystem BeatsAudio, Navigationskarten-Updates (MAPCARE) und den Digitalen Radioempfang DAB+. Letzteren hätte man schon noch in die Serienausstattung packen können, weil es in ein paar Jahren notwendiger Standard sein wird - wer ihn jetzt bei der Bestellung übersieht, wird sich später ziemlich sicher ärgern. Ansonsten sind

Navigationssystem, Radio, DVD-Player, zwei SD-Steckplätze, AUX- und USB-Anschlüsse sowie Sprachsteuerung, Bluetooth-Schnittstelle mit Apple CarPlay und Android Auto serienmäßig. Sogar USB-Ladebuchsen für die hinteren Mitfahrer bringt der Ateca mit. Stauinformationen erhält der Routenführer allerdings nur per TMC (über Radioempfang), schneller verfügbare und präzisere Echtzeit-Verkehrsdaten (per Online-Verbindung) sind leider nicht verfügbar.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist gut - die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus, erst 2,2 m-Riesen würden eventuell anecken. Das Raumgefühl ist angenehm, großzügig und wird nur vom

dunklen Dachhimmel etwas geschmälert; ordert man das optionale Panorama-Schiebedach, hat man mehr Helligkeit im Innenraum und einen tollen Ausblick gen Himmel.

2,8 Raumangebot hinten

Nicht ganz so großzügig gehts in Reihe zwei zu. Hier reicht die Beinfreiheit für knapp 1,85 m große Personen, wenn die Vordersitze für 1,85 große Menschen eingestellt sind. Die Sport-Vordersitze mit integrierten Kopfstützen sind etwas raumeinnehmender als die in den zivilen Ateca-Varianten verbauten Komfortsitze. Die Kopffreiheit ist wie schon vorn sehr üppig, erst ab etwa 2,05 m Körpergröße kommt man mit dem Dachhimmel in Kontakt. Das Raumgefühl ist angenehm und wird nur durch den dunklen Dachhimmel 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.



Im Fond finden Personen bis 1,85 m Körpergröße bequem Platz.

2,8 Innenraum-Variabilität

Bei der Variabilität zieht der Ateca im Vergleich zu seinem Konzernbruder VW Tiguan den kürzeren. Im Gegensatz zum teuren 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 Beispiel am VW genommen und gefällt mit zahlreichen, gut nutzbaren Ablagen vorn wie hinten. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß und nicht abschließbar, aber beleuchtet und klimatisiert.

2,4 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Der Cupra Ateca wird serienmäßig mit der adaptiven Fahrwerksregelung DCC ausgeliefert. Damit bietet das SUV einen guten Kompromiss zwischen sportlicher Straffheit und angemessenem Komfort für längere Strecken. Es stehen die drei Modi Normal, Sport und Comfort zur Verfügung. Die Unterschiede insbesondere zwischen Sport und Comfort sind durchaus zu spüren, aber auch nicht so eklatant, wie es bei Luftfederfahrwerken möglich ist. Wer ein direktes Fahrgefühl vorzieht, wählt Sport. Wünscht man mehr Entkoppelung von den Unzulänglichkeiten der Straßen, erreicht man das im Comfort-Modus. Ein sportlich orientierter Kompromiss findet

sich in der Normalstellung. Insgesamt werden Unebenheiten innerorts ordentlich geschluckt, wobei Einzelhindernisse durchaus für die Insassen zu spüren sind und das Fahrwerk nicht alles wegbügeln kann. Außerorts fährt man bequemer und auf der Autobahn souverän - seine sportlichen Ansprüche lässt der Sport-Ateca dabei nicht außer Acht und liegt sicher auf der Straße. Beim langsamen Überfahren von Temposchwellen zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung. Und selbst Kopfsteinpflaster weiß das Fahrwerk zu parieren und wenig Erschütterungen an die Insassen weiterzureichen.

2,5 Sitze

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

allerdings die harte Armauflage in den Türverkleidungen, die aus Kostengründen nicht gepolstert ist.

⊕ Der Testwagen war mit den optionalen Schalensitzen ausgestattet. Wobei von "Schalensitzen" im klassischen Sinn und vom Rennsport her bekannt eigentlich kaum die Rede sein kann, vielmehr sind es deutlich konturierte Sitze mit ausgeprägtem Seitenhalt und integrierten Kopfstützen. Dafür engen die Sitze auch nicht zu sehr ein und zeigen sich alltagstauglich. Der Alcantara-Bezug ist angenehm und wenig schweißtreibend. 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. Ist wie im Falle des Testwagens der Fahrersitz elektrisch verstellbar (optional), dann lässt sich zudem die Neigung der Sitzfläche den Wünschen des Fahrers anpassen.

3,0 Innengeräusch

Die Sportvariante des Ateca soll natürlich auch sportlicher klingen als die zivilen Geschwister, entsprechend geht es im Testwagen nicht besonders leise zu. Bei 130 km/h herrscht innen ein Geräuschpegel von 68,3 dB(A) - was aber auch nicht zu hoch ist, so dass lange Fahrten durchaus stressarm zurückgelegt werden können. Erst ab etwa 3.000 1/min kommt vom Motor

sonores Brummen hinzu. Die sonstigen Fahr- und Windgeräusche bleiben weitgehend im Hintergrund. Bis etwa 150 km/h kann man sich gut unterhalten, auch Telefongespräche über die Freisprechfunktionen funktionieren mindestens bis Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h gut.

2,2 Klimatisierung

⊕ Der Cupra 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 eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt ("oben", "Mitte" und "unten") einzeln anwählen, allerdings nur

für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Die Sitzheizung vorne kostet Aufpreis, für die Rücksitze ist sie nicht verfügbar, ebenso wenig eine Lenkradheizung oder eine Standheizung. Eine Frontscheibenheizung (über feine Drähte) findet sich in der Optionsliste. Die getönten Scheiben hinten sind wiederum serienmäßig.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-TSI ist ein Bekannter aus dem VW-Regal. Konzernweit wird er eingesetzt, wenn besonders viel Leistung gefordert ist, aber nur ein Quermotor unter die Haube passt. Die Ausbaustufe im Ateca arbeitet unter anderem im Golf R - entsprechend potent ist das Kompakt-SUV motorisiert. 300 PS leistet der Vierzylinder und stemmt ein maximales Drehmoment von 400 Nm auf die Kurbelwelle. Allerdings erst bei - für aktuelle Turbomotoren - recht hohen 2.000 1/min. Man merkt, dass der Motor schon mittlere Drehzahlen braucht, damit er richtig marschiert. Dafür lässt der Durchzug auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Von der Leistungscharakteristik ist also ein klarer Unterschied beispielsweise zur 190-PS-Variante des Zweiliter-TSI zu spüren, die hohe Drehzahlen bei weitem nicht so nachdrücklich erklimmt wie die Sportvariante

im Cupra. Das Ansprechverhalten des Turbobenziners ist insgesamt gut. Er reagiert nur mit geringer Verzögerung auf Gasbefehle und entfaltet seine Leistung gleichmäßig und umso nachdrücklicher, je höher die Drehzahlen. Mit knapp 1,6 Tonnen Leergewicht hat der Motor im Cupra Ateca schon etwas zu schleppen, auf die Beschleunigungswerte schlägt sich das aber kaum nieder. Der Hersteller verspricht für den Sprint von null auf 100 km/h nur 5,2 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 247 km/h - beides Werte, die man nicht in Frage stellen will, weil sich der Ateca mehr als flott bewegen lässt. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in gemessenen drei Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, nur etwa eine Sekunde wird dafür benötigt.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie es sich für einen sportlichen Motor gehört, spürt und hört man seine Leistung - allerdings im angemessenen dezenten Rahmen, so dass sich auch lange Strecken entspannt zurücklegen lassen. Der Zweiliter-Vierzylinder läuft

vibrationsarm und zeigt sich selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen nicht brummig. Etwa ab 3.000 1/min wird er hörbar lauter, was aber ganz offensichtlich bewusst komponiert ist - denn nerviges Dröhnen tritt nicht auf. Vielmehr ist der Motor

als sportlicher Vierzylinder zu vernehmen, wobei die Lautstärke auch lastabhängig ist. Der TSI spricht unter 2.000 1/min etwas verhalten an, legt dann aber nachhaltig los; mit zunehmender Drehzahl gibt er immer noch mehr Leistung

ab, schiebt bei hohen Drehzahlen massiv an. Die Charakteristik entspricht eigentlich eher der eines großvolumigen Saugers als der eines Turbomotors mit zwei Liter Hubraum.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ In der Cupra-Version des Ateca kommt immer das bekannte Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe zum Einsatz, dass seine Kupplungen im Ölbad laufen lässt. Diese Variante hat sich über die Jahre als robust erwiesen und wurde in den letzten Jahren weiter optimiert. Das kam beispielsweise dem Anfahren zu gute, das inzwischen sehr ordentlich funktioniert. Das Getriebe bietet eine gute Kriechfunktion, die ein feinfühliges Rangieren ermöglicht. Auch das Anfahren, eine typische Herausforderung für DSGs, klappt gut und ohne großes Rucken. Die Automatik schaltet im Alltag schnell und weich, Rucken tritt so gut wie nie auf. Die Abstufungen der

sieben Gänge passen sehr gut zum Motor, die Drehzahlsprünge fallen moderat aus. Bei 130 km/h liegen im siebten Gang etwa 2.300 1/min an, mit dieser passenden Übersetzung hat man einen guten Kompromiss zwischen angemessener Leistung im höchsten Gang und notwendigem Kraftstoffsparen. Das Schaltschema des Automatikwählhebels hat den üblichen Aufbau und ist daher einfach zu verstehen und zu beherrschen. Die Gangwechsel können auch über Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Neben der elektrischen Handbremse ist die Autoholdfunktion serienmäßig.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Cupra bietet einen guten Geradeauslauf und zeigt sich spurstabil. Bei der Sportversion des Ateca fällt auf, dass beim starken Beschleunigen und bei hohen Geschwindigkeiten, also wenn der Motor viel Kraft abgibt, die Zentrierung der Lenkung nachlässt, was den Geradeauslauf etwas beeinträchtigt. Provoziert man beispielsweise einen Lastwechsel in einer Kurve, regelt das ESP effektiv und hilft, die Spur zu halten. Aufbaubewegungen fallen für ein SUV moderat aus. Die Traktion ist dank Allradantrieb trotz der hohen Leistung einwandfrei. Somit eignet sich dieser Ateca auch prima als Zugfahrzeug.

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der feurige Spanier völlig

unproblematisch und unter SUV-Aspekten durchaus agil; zu hohe Geschwindigkeiten quittiert der Ateca mit kurzem Untersteuern, wobei das ESP nur soweit einbremst wie erforderlich, um den Wagen stabil zu halten. So ist der Cupra absolut sicher unterwegs. Aber auch der Fahrspaß kommt nicht zu kurz. Das tendenziell "leichte" Heck führt zu einem gewissen Eindrehen in der Kurve, wenn man das in die Fahrmanöver einbindet, kann der Cupra Ateca sehr schnell durch die Gassen eilen und dabei eine beachtliche Performance zeigen - für ein SUV ohne aktive Wankausgleichsysteme eine wirklich gute Leistung.

1,9 Lenkung

⊕ Der stärkste der Atecas hat natürlich die Progressivlenkung serienmäßig an Bord; mit ihr wird der Lenkaufwand beim Abbiegen oder beim Rangieren geringer, ohne dass die Lenkung um die Mittellage empfindlicher würde - 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 klar genug definiert. Der Ateca lässt sich zielsicher und mit reichlich Fahrfreude über kurvige Landstraßen dirigieren, der nötige Lenkwinkel vor der Kurve ist gut abschätzbar. 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. Die Zentrierung der Lenkung ist normalerweise einwandfrei, nur bei sehr starkem Beschleunigen und bei Geschwindigkeiten jenseits der 180 km/h - also dann, wenn der Motor eine hohe Leistung an die Antriebsräder schickt - lässt die Zentrierkraft kurzzeitig spürbar nach.

2,5 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Cupra Ateca durchschnittlich nur 34,9 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein guter Wert, insbesondere für ein SUV. Allerdings hätte man von der Sportvariante doch etwas bessere Verzögerungswerte erwartet als von den zivilen Geschwistern, die diese Disziplin ebenfalls in unter 35 m schaffen. So oder so, die Bremsanlage zeigt sich auch bei hoher Belastung standfest und unnachgiebig. Am Ansprechverhalten der Bremse ist nichts auszusetzen, sie lässt sich überdies gut dosieren.

2,0 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Ein Ateca von Cupra bietet nicht mehr Assistenten als einer von Seat, aber immerhin kann man seinen Ateca umfassend ausstatten. Die Serie bietet immerhin einen hilfreichen Notbremsassistenten mit Abstands- und Kollisionswarnung sowie einen Tempomaten und einen Geschwindigkeitsbegrenzer. Auf langen Fahrten oder bei zunehmender Ermüdung appelliert die Müdigkeitserkennung an das Gewissen des Fahrers, eine Pause einzulegen. Weitere Assistenten sind im Paket V zusammengefasst, welches einen guten Umfang hat und mit 975 Euro einen moderaten Aufpreis kostet - es ist daher sehr empfehlenswert und sollte unbedingt mitbestellt werden. Das Fahrerassistenz-Paket umfasst den adaptiven Tempomat ACC, ebenso den Spurhalteassistenten und den Spurwechselassistenten samt Querverkehrserkennung beim rückwärtigen Ausparken, die Verkehrszeichenerkennung, den Stauassistent und den Emergency-Assist. Letzterer kann einen medizinischen Notfall erkennen (wenn der Fahrer nicht mehr reagiert) und übernimmt in diesem Fall teilweise die Steuerung des Fahrzeugs. Wird eine längere Inaktivität des Fahrers erkannt, wird in mehreren Eskalationsstufen versucht, den Fahrer wachzurütteln. Reagiert dieser nicht, wird das Fahrzeug kontrolliert zum Stillstand gebracht und währenddessen der umliegende Verkehr beispielsweise durch Warnblinken auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht. Ein direkt messendes Reifendruck-Kontrollsystem oder ein Head-Up-Display sind dagegen nicht erhältlich.

2,0 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	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
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, einen Knieairbag (Fahrer) sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags an Bord. Hintere Seitenairbags sind im Gegensatz zum Technikbruder Tiguan nicht verfügbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m guten Schutz, da sie in die Lehne integriert sind, können sie nicht weiter ausgefahren werden. Die hinteren Kopfstützen reichen nur bis

2,5 Kindersicherheit

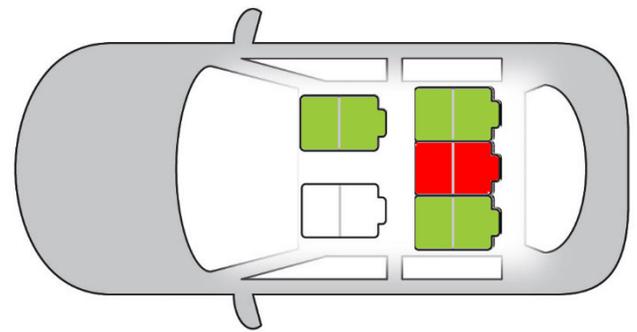
⊕ Der Euro NCAP Crashtest bescheinigt dem Ateca mit 84 Prozent der erreichbaren Punkte eine gute Kindersicherheit. Kindersitze lassen sich auf der Rücksitzbank dank der großen Türöffnungen problemlos einbauen. Die äußeren Fondsitze eignen sich dank Isofix und i-Size-Kennzeichnung gut für Kindersitze aller Altersklassen, auch Angurten klappt, wenngleich die Gurtgeometrie nicht optimal gestaltet ist. Der Beifahrersitz ist ebenfalls gut für Kindersitze geeignet, weil sich die Airbags per Schlüsselschalter deaktivieren lassen. Die Gurtgeometrie ist passend, auf Isofix muss man jedoch verzichten. Achtgeben sollte man bei hohen Kindersitzen, da diese aufgrund der integrierten Kopfstütze an dieser anstehen und nicht stabil befestigt werden können - es empfiehlt sich wie immer vor dem Kauf eine Sitzprobe. 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 haben im Fond ohnehin keinen Platz. Ist eine

gut 1,75 m Personengröße. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt; wird ein Gurt während der Fahrt gelöst, ertönt ein Warnsignal. Warndreieck und Verbandkasten sind im Kofferraum jeweils seitlich gut zugänglich untergebracht.

Baby-Schale mit Base verbaut, lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben.

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 sportliche Spanier serienmäßig an Bord.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,4 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Ecotest-Kraftstoffverbrauch des Cupra Ateca mit seinem Zweiliter-TSI-Motor liegt bei 8,5 Liter SuperPlus - das Automatikgetriebe und der Allradantrieb sind daran sicherlich auch nicht ganz unschuldig. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 233 g pro km, die nur noch für 6 von 60 möglichen Punkten reicht. Dieser Motor ist im Seat Leon Cupra oder VW Golf R etwas sparsamer, im Ateca fordert der höhere Aufbau seinen Tribut. Das merkt man vor allem im Autobahnabschnitt, wo der Verbrauch bei sehr hohen 10,2 l/100 km liegt. Aber auch innerorts sieht es nicht viel besser aus, dort fließen 8,6 l alle 100 km durch die Brennräume. Außerorts ist der Cupra Ateca mit 7,4 l SuperPlus pro 100 km unterwegs.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Trotz hoher Leistung und nur zwei Liter Hubraum kommt kaum CO aus dem Auspuff. Auch die Partikelemissionen sind niedrig, der nun serienmäßige Ottopartikelfilter leistet im Zusammenspiel mit den innermotorischen Maßnahmen

ganze Arbeit. Der Lohn sind 48 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den 6 Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich aber dennoch nur 53 Punkte und damit 3 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den Cupra Ateca liegt bei 42.850 Euro - auf den ersten Blick eine Menge Geld für ein kompaktes SUV. Allerdings ist die Serienausstattung üppig und umfasst sogar das Navigationssystem. Da die Preise für Extras moderat kalkuliert sind, kommt man beim Cupra selbst in Volllausstattung kaum über 50.000 Euro. Dann hat man aber ein wirklich umfassend ausgestattetes Fahrzeug mit üppig Leistung - potente 300 PS - und Allradantrieb sowie Automatikgetriebe. Die Wertstabilität von SUV-Modellen wird allgemein als recht gut eingestuft, wie sich das bei einem so kräftigen und wenig sparsamen Modell entwickelt, ist nicht so einfach absehbar. Sicherlich hat er aber

auch in Zukunft seine Fangemeinde. Bezüglich Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist das Kompakt-SUV auf aktuellem Stand, das sollte sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Teure Werkstattbesuche sind üblicherweise nur selten nötig, die Wartungsintervalle werden nutzungsabhängig ermittelt und können bei bis zu 30.000 km oder zwei Jahren liegen. Die Steuer liegt bei 246 Euro pro Jahr (nach WLTP-CO₂-Ausstoß). Die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind zwar nicht besonders niedrig (Haftpflicht 18, Teilkasko 22 und Vollkasko 22), angesichts der Leistung aber moderat.

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Ottomotor, Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.984 ccm
Leistung	221 kW/300 PS bei 5.300 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	247 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,2 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	7,4/8,3 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	168/198 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,48 m²/0,36
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/40 R19
Länge/Breite/Höhe	4.376/1.841/1.611 mm
Leergewicht/Zuladung	1.615/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	485/1.579 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Kvasiny

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.350 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R19 94W
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	10,8/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	8,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,6/7,4/10,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	198 g/km (WTW* 233 g/km)
Reichweite	645 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.095 mm
Leergewicht/Zuladung	1.590/560 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	480/880/1.445 l

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

Betriebskosten	174 Euro	Werkstattkosten	105 Euro
Fixkosten	128 Euro	Wertverlust	447 Euro
Monatliche Gesamtkosten	854 Euro		
Steuer pro Jahr	246 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/22		
Basispreis Ateca 4Drive DSG	42.850 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.09.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	49.860 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	13.079 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2019 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. * 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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	975 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/975 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	975 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	975 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	975 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/220 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	410 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	820 Euro
Metalllackierung	600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.130 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,0

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

Stand: Juli 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer