



SEAT Ateca 2.0 TDI Xcellence 4Drive DSG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Der Ateca ist das erste SUV der spanischen VW-Tochter Seat und tritt in der hart umkämpften, derzeit aber auch sehr beliebten Klasse der Kompakt-SUV an. Damit sind die Spanier zwar sehr spät dran, dafür liefert der flott gezeichnete Ateca im ADAC Autotest jedoch eine überzeugende Vorstellung ab. Trotz der vergleichsweise kompakten Karosserie bietet das SUV für die Insassen gute Platzverhältnisse, die Bedienung geht einfach von der Hand und die Verarbeitung gibt abgesehen von den teils recht einfachen Materialien im Innenraum ebenfalls keinen Grund zur Klage. Mit einer Anhängelast von bis zu 2,1 Tonnen und dem serienmäßigen Allradantrieb ist der Ateca mit dem 190 PS starken 2.0-TDI-Motor unter der Haube als Zugfahrzeug geradezu prädestiniert. Der Zweiliter-Diesel bietet flotte Fahrleistungen, geht dabei kultiviert zu Werke und findet im ebenfalls serienmäßigen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe den idealen Partner. Weniger Gefallen findet hingegen der nur durchschnittliche Testverbrauch, immerhin die Abgase sind dank des verbauten SCR-Systems vergleichsweise sauber. Das straff abgestimmte Fahrwerk beschert dem Ateca ein erstaunlich agiles Handling, ohne dabei den Komfort aus den Augen zu verlieren. Mit einem Grundpreis von 35.580 Euro für den sehr gut ausgestatteten Top-Diesel ist der Seat zwar kein Billigheimer mehr, unterm Strich aber dennoch ein faires Angebot.

Konkurrenten: u. a. BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Nissan Qashqai, VW Tiguan.

- +** harmonische Motor-Getriebe-Kombination, für ein SUV agiles Handling, flotte Fahrleistungen, ideal als Zugfahrzeug, umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung
- recht hoher Verbrauch, nur durchschnittliche Bremsleistung, teils einfache Materialien

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **2,1**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,5
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★★★★

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ In puncto Verarbeitungsqualität steht der Seat Ateca seinem Technikspender, dem VW Tiguan, kaum nach. Die Karosserie ist sauber gefertigt, die Lackqualität lässt ebenso wenig zu wünschen übrig wie die gleichmäßigen Spaltmaße. Der Unterboden ist mit Ausnahme des Heckbereichs großflächig verkleidet und sorgfältig mit Korrosionsschutz versehen. Im Innenraum setzt sich der gute Auftritt der Spaniers fort, auch hier gibt es an den Passungen nichts zu kritisieren. Für die Qualität der verwendeten Materialien gilt dies allerdings nicht, hier gibt es durchaus noch Verbesserungspotenzial: So sind die

hinteren Türverkleidungen bis auf einen Stoffeinsatz vollständig aus Hartplastik gefertigt, nicht einmal die integrierte Armauflage ist gepolstert. Und während die Ladekante im Leon ST aus hochwertigem Edelstahl gefertigt ist, besteht sie im Ateca aus kratzempfindlichem Kunststoff.

⊖ Die Motorhaube wird lediglich mithilfe eines Haltestabs offen gehalten. Gasdruckfedern würden zudem das Öffnen der schweren Haube erleichtern.

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit dem 55 Liter großen Benzintank sind bis zu 870 km ohne Tankstopp möglich (auf Basis des Ecotest-Verbrauchs). Doch nicht nur als Langstrecken-, sondern auch als Transportfahrzeug besitzt der Ateca durchaus Qualitäten: Die tatsächliche Zuladung (basierend auf dem Testgewicht) beträgt 520 kg, die Dachlast liegt bei 75 kg. Auch dem Transport eines Fahrradträgers mit zwei schweren E-Bikes steht dank der Stützlast in Höhe von 85 kg nichts entgegen. Mit einem Wendekreis von 10,9 m ist der Ateca recht wendig und auch im Stadtverkehr nicht zu unhandlich.

⊕ Der Ateca 2.0 TDI mit 190 PS empfiehlt sich mit einer maximalen Anhängelast von bis zu 2,1 Tonnen (ungebremst bis zu 750 kg) ganz besonders als Zugfahrzeug.

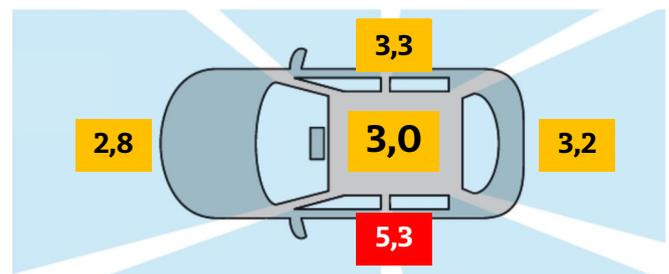
⊖ Der AdBlue-Tank zur Senkung der NOx-Emissionen ist mit 12 Litern klein dimensioniert, häufiges Nachfüllen ist deshalb die Folge. Immerhin ist der Stutzen direkt neben dem Einfüllstutzen für den Dieseltank angebracht und damit problemlos zu erreichen.

2,7 Licht und Sicht

Die Abmessungen der kantigen Karosserie lassen sich gut überblicken, auch wenn das vordere Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Dank der erhöhten Sitzposition hat der Fahrer den umliegenden Verkehr gut im Blick. Auch die Rundumsicht der 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 Steg unberührt bleibt. Der Ateca Xcellence ist serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die mit guter Helligkeit punkten. In puncto Homogenität können die Reflexionsscheinwerfer allerdings nicht vollauf überzeugen, da der Lichtkegel von vielen Einzel-LEDs erzeugt wird. Während ein statischer Fernlichtassistent gegen Aufpreis das Fernlicht ein- und ausschaltet, wird ein Kurvenlicht nicht angeboten. Unverständlich: sind die LED-Scheinwerfer verbaut, fällt das beim Halogenlicht enthaltene Abbiegelicht weg.

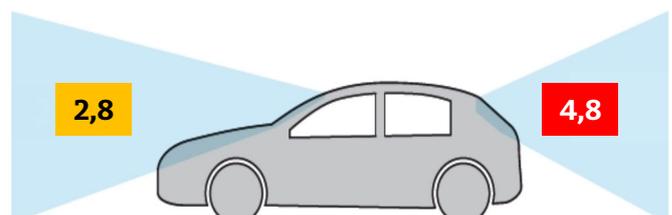
Rundumsicht

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 bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Ab Mitte 2017 wird der Ateca allerdings auch in Kombination mit dem LED-Licht ein in die Nebelscheinwerfer integriertes Abbiegelicht (in LED-Technik) haben.

⊕ In der höchsten Ausstattungsstufe Xcellence hat der Ateca serienmäßig Parksensoren hinten sowie eine Rückfahrkamera an Bord. Gegen Aufpreis sind zudem ein 360-Grad-Kamerasystem sowie ein Parkassistent (Längs- und Querparken) samt Parksensoren vorn zu haben.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg geht vorn wie hinten dank der großen Türausschnitte, des leicht überwindbaren Schwellers sowie der erhöhten Sitzposition bequem vonstatten. Letztere sorgt zudem dafür, dass der Fahrer einen guten Blick auf den umliegenden Verkehr hat. Ein nettes Gimmik ist die Umfeldbeleuchtung in den Außenspiegeln: Eine Leuchte projiziert einen Lichtkegel samt den Umrissen des Atecas auf den Boden. Zudem

erhellen die Scheinwerfer den Weg. Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem ist im Alltag sehr praktisch, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das System lässt sich nicht deaktivieren.

2,6 Kofferraum-Volumen

Das Gepäckabteil des Ateca ist ordentlich bemessen. Bei aufgestellten Lehnen passen bis zu 360 l hinein. Entfernt man die Hutablage und lädt dachhoch, beträgt das Ladevolumen 520 l, dann lassen sich acht Getränkekisten verstauen. Klappt man die Lehnen um, schluckt der Ateca bis zu 1.325 l.



360 l Gepäck passen in den Kofferraum des Ateca. Das ist ein ordentlicher Wert.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum des Ateca ist gut nutzbar. Für das Topmodell Xcellence ist gegen Aufpreis eine sensorgesteuerte, elektrisch betätigte Heckklappe zu haben. Dabei genügt es, den Fuß unter den hinteren Stoßfänger zu bewegen und die Heckklappe öffnet selbstständig - vorausgesetzt, man hat den Fahrzeugschlüssel bei sich. Auf die gleiche Weise lässt sich die Klappe auch schließen. Ist wie im Falle des Testwagens der optionale variable Ladeboden nicht an Bord, ist die Ladefläche bei umgeklappten Rücksitzlehnen nicht ganz eben, es entsteht eine kleine Stufe. Auch der Ladeboden und die Ladekante sind nicht auf einer Höhe. Letztere befindet sich mit 69 cm SUV-typisch recht hoch über dem Boden, was

vor allem das Beladen erschwert. Dafür finden dank der großen und nahezu rechteckigen Öffnung, die die Heckklappe freigibt, auch sperrige Gegenstände ihren Weg in den Kofferraum. Baut man die Gepäckraumabdeckung aus, lässt sich diese leider nicht im Kofferraum verstauen (nur bei variablem Ladeboden möglich).

2,1 Kofferraum-Variabilität

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

⊕ Das übersichtliche und klar gezeichnete Armaturenbrett, das weitgehend aus dem Seat Leon übernommen wurde, gibt dem Fahrer wenig Rätsel auf. Alle Bedienelemente sind klar gekennzeichnet und gut zu erreichen. Die meisten Funktionen bündelt der Ateca im weit oben angeordneten 8-Zoll-Touchscreen, der dank der Direktwahltasten sowie des praktischen Drehreglers zum Scrollen und Zoomen einfach zu bedienen ist. Darunter befindet sich die etwas tief angebrachte Klimateinheit, die ebenfalls übersichtlich gestaltet und einfach zu bedienen ist. Die klar gezeichneten Instrumente mit den Seat-typisch hängenden Zeigern lassen sich sehr gut ablesen und sind im unteren Bereich zudem weiter skaliert. Das Mitteldisplay (in Verbindung mit optionalem Navigationssystem farbig) zwischen den beiden Rundinstrumenten lässt sich mit Hilfe der leicht verständlichen Tasten des

Multifunktionslenkrads einfach bedienen - hier ist der Ateca den Konzernbrüdern von VW und Skoda voraus.



Etwas modischer als bei seinen Konzernbrüdern, aber genauso funktionell ist der Fahrerplatz im Ateca gestaltet.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Das im Ateca Xcellence serienmäßige Media-System "Plus" bietet neben einem CD-Radio die Möglichkeit, externe Medien per AUX-, USB-, SD- oder Bluetooth-Schnittstelle abzuspielen. Gegen Aufpreis lässt sich das SUV mit digitalem Radioempfang (DAB+), Full Link (Mirror Link, Android Auto und Apple Carplay), sowie einem Navigationssystem aufrüsten. Stauinformationen erhält der Routenführer per

TMC (über Radioempfang), das schnellere und präzisere RTTI (per Online-Daten) ist leider nicht verfügbar. Wer zum Top-Navigationssystem "Plus" greift, bekommt obendrein eine schnellere Festplattennavigation samt 10 GB-Festplattenspeicher sowie ein hochwertiges Audiosystem mit zehn Lautsprechern (inkl. Subwoofer).

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der Ateca bietet den vorderen Passagieren ein gutes Platzangebot, besonders die Kopffreiheit ist enorm. Doch

auch die Beinfreiheit reicht selbst für knapp zwei Meter große Insassen aus.

2,3 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe ist das Platzangebot für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse üppig bemessen. Während die Kopffreiheit trotz des nach hinten leicht abfallenden Daches sogar für Zwei-Meter-Hünen ausreicht, genügt die Beinfreiheit immerhin für bis zu 1,90 m große Insassen.



Im Fond finden Personen bis 1,90 m Körpergröße bequem Platz.

2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Bei der Variabilität zieht der Ateca im Vergleich zu seinem Konzernbruder VW Tiguan den kürzeren. Im Gegensatz zum teureren Wolfsburger besitzt der Spanier weder eine Längs- noch eine Neigungsverstellung.

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.

2,3 KOMFORT

2,5 Federung

Auch beim Fahrwerk müssen die Spanier technisch einen Respektabstand zur VW-Mutter wahren. Ein adaptives Fahrwerk, wie es für den Tiguan erhältlich ist, gibt es für den Ateca nicht.

⊕ Entsprechend der Markenphilosophie ist der Ateca sportlich-straft abgestimmt, verliert dabei aber den Komfort nicht aus den Augen. Lässt das Ansprechverhalten der Federung im Stadtverkehr ebenso wie der Abroll-

komfort der serienmäßigen 18-Zöller noch etwas zu wünschen übrig, bessert sich dieses mit zunehmender Geschwindigkeit. Auf der Landstraße und Autobahn punktet der Spanier hingegen mit geringen Aufbaubewegungen, die meisten Fahrbahnverwerfungen schluckt die Federung recht gelassen. Auch grobe Hindernisse wie etwa Geschwindigkeitshügel dringen dank der langen Federwege nur gut gedämpft zu den Insassen durch.

2,6 Sitze

Der Ateca hat in der Ausstattung Xcellence großzügig geschnittene Komfortsitze mit Alcantara-Bezug an Bord. Die Sitze bieten ordentlichen Seitenhalt, sind bequem gepolstert und auch auf längeren Strecken komfortabel, auch wenn sie nicht allzu viel Einstellmöglichkeiten haben. Sie sind in der Höhe verstellbar und verfügen über eine in der Intensität einstellbare Lendenwirbelstütze. Weitere An-

passungsmöglichkeiten wie etwa eine Neigungsverstellung der Sitzfläche oder in Längsrichtung verstellbare Kopfstützen hat der Ateca allerdings nicht zu bieten. Auch 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.

2,6 Innengeräusch

Mit gemessenen 67,8 dB(A) bei Tempo 130 befindet sich der Lärmpegel im Innenraum auf durchschnittlichem Niveau. Der Motor ist ordentlich gedämmt und wird selbst beim

Ausdrehen nicht über Gebühr laut. Auch die Fahrwerks- und Windgeräusche fallen nicht unangenehm auf.

1,5 Klimatisierung

⊕ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik samt Luftgüte- und Beschlagsensor ist ab der Ausstattungsstufe Style serienmäßig an Bord. Auf Wunsch ist der Ateca dank optionaler Sitzheizung vorn, beheizbarer Windschutz-

scheibe und Scheibenwaschdüsen sowie Standheizung auch für den Winter bestens gerüstet. Eine Lenkradheizung wie etwa im Tiguan ist leider nicht zu haben.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

Mit dem 190 PS leistenden Top-Diesel ist man im Ateca souverän motorisiert. Der Selbstzünder entwickelt ein stämmiges Drehmoment von 400 Nm, das ab 1.900 Umdrehungen parat steht. Dementsprechend energisch schiebt der Vierzylinder das 1,6 Tonnen schwere SUV an, der Standardsprint von 0 auf 100 km/h ist laut Seat in 7,5 s erledigt. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei vollkommen

ausreichenden 212 km/h. Auch bei den vom ADAC erhobenen Messwerten schneidet der Spanier gut ab: Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der Ateca in 5,1 s. Das Anfahrverhalten gibt ebenfalls keinerlei Grund zur Kritik: Von 15 auf 30 km/h vergehen gerade einmal 1,2 s.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbodiesel entwickelt seine Leistung angenehm homogen. Er könnte bei niedrigen Drehzahlen unterhalb von 2.000 Touren zwar etwas energischer zupacken, dreht dafür aber leichtfüßig hoch und läuft zudem angenehm

ruhig. Störende Vibrationen verkneift sich der 2.0 TDI ebenso wie störendes Dröhnen bei niedertouriger Fahrweise.

1,3 Schaltung/Getriebe

Der Top-Diesel im Ateca ist an ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt, ein manuelles Getriebe steht nicht zur Wahl.

⊕ Das Getriebe kann vollauf überzeugen und steht selbst einer guten Wandlerautomatik in nichts nach. Die Schaltvorgänge gehen vollkommen ruckfrei und ohne Schaltunterbrechung vonstatten. Auch in puncto Anfahrverhalten sowie Dosierbarkeit beim Rangieren, oftmals noch eine Schwachstelle von Doppelkupplungsgetrieben, gibt sich das DSG keine Blöße. Der siebte Gang ist zur Senkung des Verbrauchs sehr lang

übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit gerade einmal 1.900 Umdrehungen. Infolgedessen wirkt das Getriebe mitunter etwas hektisch, da es aufgrund der langen Übersetzung selbst bei leichter Beschleunigung einen, oftmals sogar zwei Gänge zurückschaltet. Wer dies verhindern möchte, muss das Getriebe in den manuellen Modus schalten, dann bleibt das DSG im gewählten Gang. Schalten kann der Fahrer entweder per Wählhebel oder mithilfe der serienmäßigen Schaltpaddles. Die Autohold-Funktion bremst den Wagen für unbegrenzte Zeit an Steigungen fest und ermöglicht ein komfortables Anfahren.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der neue Seat Ateca glänzt mit einer überzeugenden Fahrstabilität. Den ADAC Ausweichtest absolviert der Spanier sehr fahrsicher - hier gibt sich mancher Konkurrent durchaus Blößen - und zudem erfreulich agil. Hier zahlt sich die sportlich-straffe Fahrwerksabstimmung, die präzise Lenkung sowie das sensibel eingreifende ESP aus. In zu schnell angegangenen Kurven schiebt der Seat sicher über die Vorderräder, für ein

SUV jedoch erstaunlich spät. Der Geradeauslauf ist auch bei hohen Geschwindigkeiten gut, auch von Spurrinnen lässt sich der Spanier nur wenig beeindrucken. Die Traktion ist dank des Allradantriebs sehr gut - drehen die Vorderräder durch, werden die Hinterräder per Haldex-Kupplung innerhalb weniger Millisekunden hinzugeschaltet.

2,1 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung überzeugt mit einem insgesamt guten Lenkgefühl und ordentlicher Rückmeldung. Fühlt sich die Lenkung bei niedrigen Geschwindigkeiten noch undefiniert an, lässt sich die Nulllage bei höherem Tempo eindeutig erfühlen. Die

Zielgenauigkeit könnte auch aufgrund der leicht verzögert ansprechenden Hinterachse etwas besser sein, zudem ist die Lenkung mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag nicht sonderlich direkt übersetzt.

3,1 Bremse

Die Wirksamkeit der Bremsanlage ist verbesserungswürdig, bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Ateca erst nach 37,0 m - ein durchschnittlicher Wert. Wenig zu

kritisieren gibt es an der Dosierbarkeit der Bremse, auch wenn diese auf den ersten Zentimetern Pedalweg etwas stumpf wirkt.

2,1 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Seat stattet den Ateca serienmäßig mit einem Notbremsystem samt Fußgängererkennung aus, das bis zu einer Geschwindigkeit von 65 km/h im Bedarfsfall eine autonome Vollbremsung auslösen kann. Gegen Aufpreis ist zudem ein Abstandsregeltempomat (ACC) erhältlich, der bis 210 km/h funktioniert und das Fahrzeug bis zum Stillstand abbremst. In den beiden erhältlichen Fahrerassistenz-Paketen ist neben dem ACC auch ein Spurhalte- und Stauassistent enthalten. Letzterer unterstützt den Fahrer im Stau bis 60 km/h durch Geschwindigkeits- und Spurregelung, die Hände müssen dabei allerdings stets am Lenkrad bleiben. Ebenfalls gegen Aufpreis zu haben sind ein Totwinkel- und Ausparkassistent, eine Verkehrszeichenerkennung sowie ein Notfallassistent, der das Fahrzeug im Falle eines medizinischen Notfalls gezielt zum Stillstand bringt. Der serienmäßige Aufmerksamkeitsassistent erkennt, wenn der Fahrer müde wird, indem er die Lenkbewegungen analysiert und ggf. eine Pause empfiehlt.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im EuroNCAP Crashtest schneidet der Ateca mit 93 Prozent der erreichbaren Punkte sehr gut ab, insgesamt erreicht er die vollen fünf Sterne (Stand: 06/2016). Er hat zum Schutz der Insassen Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, einen Knieairbag (Fahrer) sowie durchgehende Kopfairbags an Bord. Hintere Seitenairbags sind im Gegensatz zum Technikbruder Tiguan nicht verfügbar. Während sich die vorderen Kopfstützen weit herausziehen lassen und selbst für knapp zwei Meter große Personen Schutz bieten, leisten die Fondkopfstützen dies nur für knapp 1,80 m große Passagiere.

2,6 Kindersicherheit

Der Beifahrersitz ist nur bedingt für den Transport von Kindersitzen geeignet. Die Airbags lassen sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren und die Gurtgeometrie ist passend. Auf Isofix muss man jedoch verzichten. Achtgeben sollte man bei hohen Kindersitzen, da diese aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstützen dort anstehen und nicht stabil befestigt werden können. Auf dem mittleren Fondsitz lassen sich Kindersitze wegen des geringen Abstands zwischen Gurt und Gurtschloss nur schwerlich befestigen, zudem fehlt hier aber ein Isofix-System.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	optional
	vorausschauendes Notbremsssystem	optional
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	optional
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Drei Kindersitze nebeneinander haben im Fond jedoch ohnehin keinen Platz. Ist eine Baby-Schale mit Base verbaut, lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben.

⊕ Der EuroNCAP 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 und erreichen. Die äußeren Fondsitze eignen sich dank iSize-Kennzeichnung und einwandfreier Gurtgeometrie gut für Kindersitze aller Altersklassen.

2,9 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Spanier befriedigend ab, er erreicht 71 Prozent der erreichbaren Punkte.

3,2 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

⊖ Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,3 l/100 km, damit bekleckert sich das spanische SUV nicht gerade mit Ruhm. Für die CO₂-Bilanz von 200 g/km erhält der Ateca lediglich 17 Punkte im EcoTest.

2,0 Schadstoffe

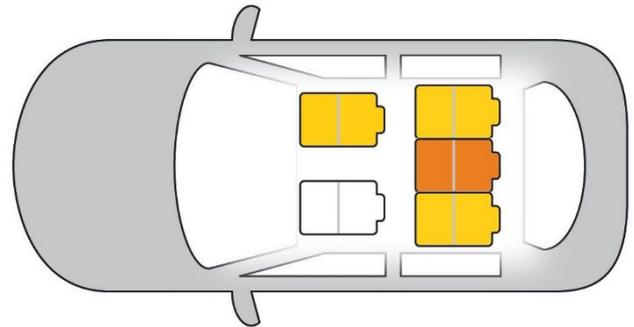
⊕ Der Ateca mit dem Top-Diesel unter der Motorhaube besitzt ein SCR-System, um die NO_x-Emissionen zu senken. Das System funktioniert bis zum mittleren Lastbereich gut, nur auf der Autobahn steigt der Stickoxid-Ausstoß trotz der aufwändigen Abgasnachbehandlung allerdings deutlich an. Dafür erhält der Seat 40 Zähler und kommt somit insgesamt auf 57 Punkte und damit drei Sterne im ADAC EcoTest.

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)



Besonders im Bereich der A-Säulen ist der Vorderwagen recht aggressiv gestaltet.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

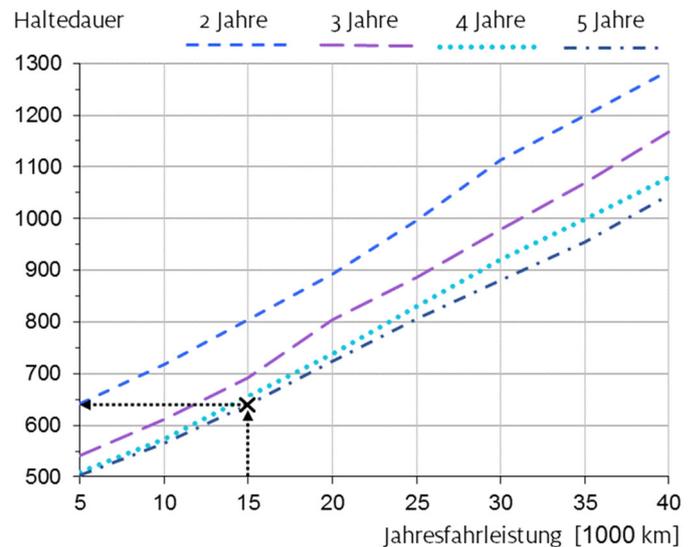
2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Im Kostenkapitel schneidet der Spanier insgesamt gut. Zu verdanken hat der Ateca dies den überschaubaren Betriebs- und Werkstattkosten. Durch die variablen, vom Fahrstil und den Einsatzbedingungen abhängigen Inspektionsintervalle sind Wartungen erst dann fällig, wenn sie notwendig werden. Spätestens aber ist eine Inspektion mit Ölwechsel nach 30.000 km oder zwei Jahren durchzuführen. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit 270 Euro zu Buche, auch die Einstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 22; VK: 21) fallen recht hoch aus. Da der Ateca neu auf dem Markt ist und sich großer Beliebtheit erfreut, dürfte der Wertverlust vergleichsweise niedrig ausfallen. Der Grundpreis für den derzeitigen Top-Ateca beträgt zwar happige 35.580 Euro, dafür erhält man allerdings auch ein sehr gut ausgestattetes, kräftig motorisiertes SUV samt Allradantrieb und Automatikgetriebe.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 573 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV /5	SUV /5	SUV /5	SUV /5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1.395	4/1.598	4/1.968	4/1.968
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	110 (150)	85 (115)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/2.000	250/1.500	250/1.500	340/1.750	400/1.900
0-100 km/h [s]	10,5	8,5	10,5	9,0	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	201	184	196	212
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,2 S	5,3 D	4,3 D	5,0 D	5,3 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	119	122	113	128	135
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/19	16/19/19	16/20/22	16/20/22	16/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	68	82	188	256	270
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	476	550	480	579	639
Preis [Euro]	19.990	24.700	23.190	29.410	35.580

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Dieselmotor, Turboaufladung, SCR-Katalysator	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	140 kW/190 PS (bei 3.500 1/min)
Maximales Drehmoment	400 Nm (bei 1.900 1/min)
Kraftübertragung	Allradantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km	5,3 l
CO ₂ -Ausstoß	135 g/km
cw-Wert/Stirnfläche	0,36 / 2,48 m ²
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.363/1.841/1.611 mm
Leergewicht/Zuladung	1.589/541 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	485/1.579 l
Stützlast/Dachlast	75/85 kg
Tankinhalt Kraftstoff/Harnstoff	55/12 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Kvasiny

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2./3.Gang)	5,1 s
Elastizität 60 – 100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,0 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R18 95W
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T001
Wendekreis links/rechts	10,9/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,3 l/100 km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,6/7,7 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	167 g/km (WTW* 200 g/km)
Reichweite	870 km
Innengeräusch 130km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.095 mm
Leergewicht/Zuladung	1.610/520 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	360/760/1.325 l

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

Betriebskosten	96 Euro	Werkstattkosten	73 Euro
Fixkosten	119 Euro	Wertverlust	347 Euro
Monatliche Gesamtkosten	635 Euro		
Steuer pro Jahr	270 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/22		
Basispreis Seat Ateca 2.0 TDI Xcellence 4Drive	35.580 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.05.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	39.920 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.440 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/-
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (im Paket)	350 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/210 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	520 Euro/Serie
Parklenkassistent (im Paket)	520 Euro
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	Serie/550 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	450 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (ACC)	Serie/210 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent (im Paket)	350 Euro°
Toter-Winkel-Warner	380 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/210 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 400 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage automatisch	Serie
Autom. abbl. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne asymmetrisch umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	790 Euro
Metalllackierung	595 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.110 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: November 2016
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) A. Lidl