



SEAT Ateca 1.5 TSI ACT FR DSG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Seit Seat den großen Tarraco vorgestellt hat, geht der kleinere Bruder Ateca in der öffentlichen Wahrnehmung etwas unter. Dabei ist er ein interessantes Modell: Die relativ kompakten Ausmaße und der Wendekreis von knapp unter elf Metern erleichtern die Parkplatzsuche und das Rangieren. Gleichzeitig bietet der Innenraum selbst vier Erwachsenen und deren Gepäck angemessenen Platz. Das Ein- und Aussteigen fällt leicht, weil die Türen groß genug sind. Es gibt also genug praktische Argumente. Sein Außendesign macht in der FR-Ausstattung aber auch etwas her, alle Karosserie-Elemente sind in Wagenfarbe lackiert oder silber abgesetzt.

Setzt man den Ateca in Fahrt, fällt schnell das recht straffe Fahrwerk auf - dieses wird Seat als sportlich orientierte Marke gerecht, vergisst dabei aber nicht das nötige Mindestmaß an Komfort für die Passagiere. Der 1,5 Liter große Benziner ist ein recht rauer Geselle und neigt bei hohen Drehzahlen zu vernehmlichem Dröhnen, verbrennt den Kraftstoff aber sauber, auch dank nun serienmäßigem Ottopartikelfilter. So unterbietet er die Grenzwerte der neuen Schadstoffnorm Euro 6d-TEMP. Die Automatik, ein 7-Gang-DSG mit trockenen Kupplungen, schaltet ordentlich und versteht sich recht gut mit dem TSI. Will man den vollen Umfang der verfügbaren Assistenten wie Stauassistent oder ACC mit Stop-and-Go nutzen, ist das Automatikgetriebe erforderlich. Die getestete Variante des Ateca gibt es ab 30.795 Euro, ein angesichts der guten Serienausstattung ordentlicher Preis. Gut, dass Seat darüber hinaus faire Preise für weitere Extras aufruft - selbst ein sehr gut ausgestatteter Ateca geht preislich nicht durch die Decke. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, KIA Sportage, Hyundai Tucson, Nissan Qashqai, Skoda Karoq, VW Tiguan.

⊕ **bequemer Ein- und Ausstieg, gute Serienausstattung, viele Assistenten verfügbar, agiles und sicher abgestimmtes Fahrwerk, sauberer Motor, attraktive Preisgestaltung, gute Auswahl an Motor- und Antriebsvarianten**

⊖ **erhöhter Verbrauch, mit 2,1 m recht breit für ein Kompakt-SUV**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,2

Zielgruppencheck

Familie 2,5

City Stadtverkehr 3,7

60+ Senioren 2,7

Langstrecke 2,7

Transport 2,5

Fahrspaß 2,3

€ Preis/Leistung 2,2

EcoTest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

⊕ Seat liefert mit dem Ateca eine gute Qualität ab. 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 zwei Endschalldämpfer der Auspuffanlage untergebracht sind. 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 FR komplett lackiert sind, hat man aber trotzdem einen

2,9 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 7,2 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von 690 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 500 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

2,5 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 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 un-



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

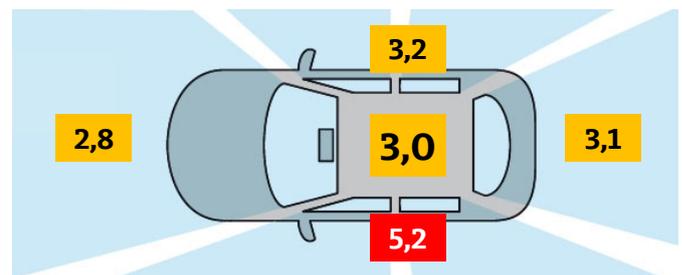
Lackschaden. Im Innenraum geht die sorgfältige Verarbeitung weiter, alles sitzt fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe sowie silberfarbene Kanten und Leisten sowie Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen Eindruck. Betrachtet man die Materialien genauer, fällt dann doch auf, dass die teurere Kunststoffschaumung 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.

ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,6 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst nur 680 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 Notlaufeigenschaften sind für den Ateca nicht lieferbar.

gewischt bleibt. Der Ateca FR ist serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die mit guter Helligkeit punkten.

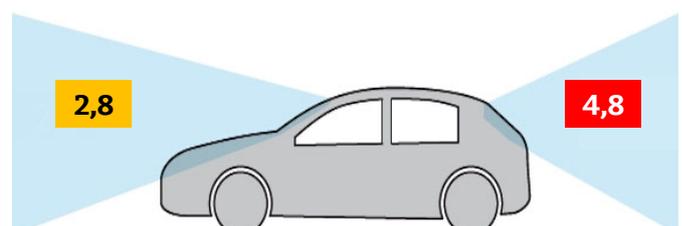
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



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.

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 Halteposition. 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

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 415 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 575 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 815 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.380 Liter Volumen zur Verfügung. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit etwa 65 Liter des Laderaums nach unten abtrennen.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe kann man leicht öffnen und schließen, als Option gibt es dafür auch einen elektrischen Antrieb. Gegen weiteren Aufpreis lässt sich diese Funktion um berührungsloses Öffnen und Schließen ergänzen, wobei diese auf einen angedeuteten Fußkick unter das Fahrzeugheck reagiert. Selbst gut 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.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen, eine praktische Durchlademöglichkeit ist serienmäßig. Die

⊕ In der sportlich orientierten Ausstattungsstufe FR hat der Ateca serienmäßig LED-Rückleuchten, 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.

unter den Außenspiegeln umfasst (Serie), welche einen Ateca-Schriftzug auf den Boden projizieren.

⊖ Der Ateca FR ist gegen Aufpreis 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 415 l Kofferraumvolumen bietet der Ateca reichlich Platz für das Gepäck.

Die Ladekante liegt etwa 71 cm über der Straße und damit ziemlich hoch. Beim Testwagen mit doppeltem Ladeboden kann man die Stufe innen, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben werden muss, von knapp 14 auf zwei Zentimeter reduzieren. 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.

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 Trennnetz oder -gitter zu haben, das den Fahrgastraum bei umgeklappten Rücksitzlehnen vom Gepäckraum trennt.

2,1 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ Seat setzt zwar eigene Design-Akzente, wenn es um die Bedienbarkeit geht, kann der Ateca seine Verwandtschaft zu den zahlreichen Modellen des VW-Konzerns aber 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 Seat-SUV. Seat geht bei der Gestaltung der Infotainmentsysteme 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 immerhin zwei Farben (rot und weiß). 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: Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Die klassischen analogen Instrumente kann man optional durch ein großes TFT-Display ersetzen, das in seinen Designs viele Anpassungsmöglichkeiten bietet. Analog oder digital, 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.



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

2,8 Multimedia/Konnektivität

Das im Ateca FR 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 mit einem Navigationssystem aufrüsten. Stauinformationen erhält der Routenführer nur per TMC (über Radioempfang), schneller verfügbare und präzisere Echtzeit-Verkehrsdaten (per Online-Verbindung) sind leider nicht verfügbar. Wer zum Top-Navigationssystem "Plus" greift, bekommt obendrein eine schnellere Festplattennavigation samt 10 GB-Festplattenspeicher. Überdies ist ein hochwertiges Audiosystem mit zehn Lautsprechern (inkl. Subwoofer) verfügbar.



Im Fond finden Personen bis 1,95 m Körpergröße bequem Platz.

2,1 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.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ Genügend Platz gibt es auch in Reihe zwei. Hier reicht die Beinfreiheit für knapp 1,95 m große Personen, wenn die Vordersitze für 1,85 große Menschen eingestellt sind. 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.

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.

2,6 KOMFORT

2,9 Federung

Ein adaptives Fahrwerk ist den Allrad-Varianten vorbehalten, diese verfügen dann auch über eine Mehrlenker-Hinterachse. Der frontgetriebene 1.5 TSI muss mit einer Verbundlenker-Hinterachse auskommen, die leichter und kompakter baut, aber Unebenheiten nicht so gut absorbieren kann. Der getestete Ateca hat ein Fahrwerk mit straffer Grundnote erhalten, für das ein paar Abstriche beim Komfort gemacht werden müssen. So kommen vor allem Unebenheiten mit mehr Hub (z.B. abgesenkte Kanaldeckel) bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlicher bis zu den Insassen durch, weil die Karosserie leicht versetzt wird. Feine Unebenheiten wiederum absorbiert das Fahr-

werk recht ordentlich. Auf der Landstraße wie auch auf der Autobahn ist der Fahrkomfort aber ganz ordentlich, der Ateca liegt verbindlich und sicher auf der Straße und federt willig über normale Straßen, erst über Fahrbahnen in sehr schlechtem Zustand werden die Insassen wieder stärker behelligt. Es zeigt sich, dass mit zunehmender Geschwindigkeit die Feder-Dämpfer-Kombination geschmeidiger arbeitet. Auch grobe Hindernisse wie etwa Geschwindigkeitshügel dringen dank der langen Federwege nur gut gedämpft zu den Insassen durch, und auch Kopfsteinpflaster bringt den Ateca nicht aus dem Konzept.

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 Ateca hat in der Ausstattung FR angemessen groß und gut konturiert gestaltete Sport-Komfortsitze mit Alcantara-Bezug an Bord. Die Sitze bieten guten Seitenhalt, ohne gleich einzuengen. Sie sind straff, aber bequem gepolstert und auch

auf längeren Strecken komfortabel, obwohl sie sie nicht allzu viele Einstellmöglichkeiten haben. 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.

2,8 Innengeräusch

Seat hat den Ateca nicht schlecht gedämmt, der Motor macht es den Ingenieuren aber auch nicht leicht. Aufgrund seines vergleichsweise hohen Einspritzdrucks läuft er akustisch sehr kernig. Im Seat-SUV verrichtet er seinen Dienst etwas rau und brummig, was aber insgesamt noch akzeptabel ist - nur beim Ausdrehen wird der Vierzylinder störend laut. Die sonstigen

Fahr- und Windgeräusche bleiben im Hintergrund, so dass sich bei 130 km/h ein Innengeräuschpegel von 68,3 dB(A) ergibt. Bis etwa 150 km/h kann man sich noch gut unterhalten, auch Telefongespräche über die Freisprechfunktionen funktionieren mindestens bis Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h gut.

2,2 Klimatisierung

⊕ Die Ausstattungslinie FR 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. Eine Standheizung sowie eine Frontscheibenheizung (über feine Drähte) finden sich in der Optionsliste. Die getönten Scheiben hinten sind wiederum serienmäßig.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Ein weit verbreiteter Benziner im VW-Konzern ist der 150-PS-TSI, daher darf er auch im Seat Ateca nicht fehlen. Er bietet einen guten Kompromiss aus Wirtschaftlichkeit und Leistung. Sein maximales Drehmoment beträgt 250 Nm, dieses liegt über einen sehr weiten Drehzahlbereich von 1.500 bis 3.500 1/min an. Das Ansprechverhalten des Turbobenziners ist insgesamt gut, er reagiert nur mit geringer Verzögerung auf Gasbefehle und entfaltet seine Leistung gleichmäßig und nachdrücklich.

Mit etwas über 1,4 Tonnen hat der Motor im Ateca nicht allzuviel Gewicht zu schleppen, das schlägt sich positiv auf die Beschleunigungswerte nieder. Die Fahrleistungen sind für alle Lebenslagen völlig ausreichend, es kommt sogar ein wenig sportliches Temperament auf. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/ ist in 5,5 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, nur etwa eine Sekunde wird dafür benötigt.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der 1,5-l-Vierzylinder ersetzt den bisherigen 1,4-Liter mit gleicher Leistung. Das neue Aggregat läuft spürbar rauer als der Vorgänger, dafür arbeitet es sparsamer und sauberer. Auch wenn leichte Vibrationen vom Motor zu spüren sind, so bietet er trotzdem mehr Laufkultur als vergleichbare Dieselmotoren. Die serienmäßige, nicht deaktivierbare Zylinderabschaltung fällt praktisch nicht auf, nur sehr aufmerksame Insassen können das jeweilige Umschalten in einem ganz leichten Rucken spüren und ein geringfügiges verändertes Motorengeräusch

im 2-Zylinder-Modus wahrnehmen. Der Motor verursacht in höheren Drehzahlbereichen ein leichtes Dröhnen, das lastunabhängig auftritt - insgesamt kann man damit im Alltag aber gut leben, zumal die Automatik höhere Drehzahlen zu vermeiden versucht. Der 1,5-l-TSI baut bei Leistungsabforderung nach nur kurzer Verzögerung Druck auf und zieht dann gleichmäßig und nachdrücklich durch, Leistungsabgabe und Ansprechverhalten sind einwandfrei.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Ateca mit dem 1,5-l-TSI steckt das bekannte Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe - es ist berühmt-berüchtigt im Volkswagen-Konzern, wurde inzwischen aber mehrmals verbessert und zeigt sich im Spanier von seiner guten Seite. Die trocken laufenden Kupplungen verrichten ihre Arbeit angemessen, beim Schalten werden die Gänge ausreichend verschliffen für guten Komfort, ohne dass die

Kupplungen zu viel durchrutschen. Nur ab und zu ergibt sich beim Zurückschalten ein leichtes Rucken.

Wenn man ungeschickt und hektisch anfährt, kann es etwas rucken - ein unharmonisches Verhalten, das aber gegenüber älteren Varianten auch verbessert wurde. Ansonsten klappt beispielsweise das Rangieren gut, weil die Kriechfunktion gefühlvoll einsetzt und nachdrücklich arbeitet. Die

Abstufungen der sieben Gänge passen einwandfrei zum Motor, die Drehzahlsprünge fallen moderat aus. Bei 130 km/h liegen im siebten Gang knapp 2.300 1/min an, mit dieser für einen Vierzylinderbenziner recht langen Übersetzung kommt der 1,5-l-TSI jedoch noch gut zurecht. 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

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Seat Ateca bietet einen guten Geradeauslauf und zeigt sich spurstabil. Provoziert man beispielsweise einen Lastwechsel in einer Kurve, regelt das ESP effektiv und hilft, die Spur zu halten. Aufbaubewegungen fallen für ein SUV eher gering aus. Die Traktion geht in Ordnung, für den üblichen Alltag soweit ausreichend; wer beim Abbiegen unsensibel das Gaspedal durchdrückt, lässt das kurveninnere Vorderrad über den Asphalt scharren, ehe die Traktionskontrolle es einbremst. Nutzt man den Ateca häufiger als Zugfahrzeug oder auf Matsch und Schnee, empfiehlt sich der Allradantrieb; dann wird zudem ein anderes Doppelkupplungsgetriebe verbaut, ebenfalls mit sieben Stufen, aber mit Nasskupplung statt

Trockenkupplung. Diese Variante hat zwar nicht den gleich hohen Wirkungsgrad, ist aber insgesamt robuster ausgelegt. Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Spanier unproblematisch und unter SUV-Aspekten durchaus souverän; zu hohe Geschwindigkeiten quittiert der Ateca mit Untersteuern, wobei das ESP nur soweit einbremst wie erforderlich, um den Wagen stabil zu halten. Hier kommt dem Ateca auch seine eher straffe Fahrwerksabstimmung zugute. Das Kompakt-SUV bleibt stets gut kontrollierbar, weil es nicht stur geradeaus schiebt. Die Entwickler haben hier einen guten Kompromiss aus Fahrsicherheit und Fahrdynamik gefunden.

1,9 Lenkung

⊕ In der FR-Ausstattung hat der Ateca serienmäßig die Progressivlenkung 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 ausreichend klar definiert. Der Ateca lässt

sich zielsicher über kurvige Landstraßen dirigieren, da sich der nötige Lenkwinkel vor der Kurve gut abschätzen lässt. 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.

2,2 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Ateca durchschnittlich nur 34,3 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist nur ein guter Wert, erstrebt für ein SUV. Die Bremsanlage zeigt sich dabei auch bei hoher

Belastung standfest und unnachgiebig. Am Ansprechverhalten der Bremse ist nichts auszusetzen, sie lässt sich überdies gut dosieren.

2,1 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Assistenten ist für den Ateca sehr umfangreich. Das Kompakt-SUV bringt einige Systeme schon serienmäßig mit, beispielsweise den 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. Der adaptive Tempomat kostet Aufpreis, ebenso der Spurhalteassistent und der Spurwechselassistent samt Querverkehrserkennung beim rückwärtigen Ausparken, der Stauassistent und der 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 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. Während sich die vorderen Kopfstützen weit herausziehen lassen und selbst für knapp zwei Meter große Personen guten Schutz bieten, leisten die Fondkopfstützen dies nur für knapp 1,80 m große Passagiere. 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.

2,5 Kindersicherheit

⊕ 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

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)

äußeren Fondsitze eignen sich dank Isofix und iSize-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 nicht ausbaubaren Kopfstützen 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 aber ein Isofix-System. Drei Kindersitze nebeneinander haben im Fond ohnehin keinen Platz. Ist eine Baby-Schale mit Base verbaut, lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben.

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

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO₂

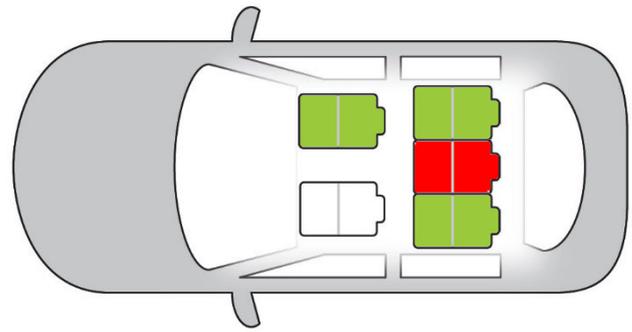
⊖ Der durchschnittliche Ecotest-Kraftstoffverbrauch des 1,5-l-TSI beträgt im Ateca mit Automatikgetriebe und Frontantrieb 7,2 l Super pro 100 km. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 197 g pro km, die nur noch für 18 von 60 möglichen Punkten reicht. Ein guter Wert ist das nicht, da der Motor beispielsweise in einem Seat Leon oder Skoda Octavia deutlich sparsamer arbeitet. Wobei neben der Karosserie mit höherem Luftwiderstand auch die Automatik den Verbrauch etwas nach oben treibt. Der Motor verfügt über eine Zylinderabschaltung, die im Ateca aber nur selten - hauptsächlich bei ruhigem Dahinrollen innerorts und im Schubbetrieb - zum Einsatz kommt. Der Verbrauch liegt dennoch ein Stück niedriger als beim älteren Motor 1.4 TSI, wobei sich die Vorteile vor allem bei höheren Lasten ergeben, z. B. auf der Autobahn (Reduzierung um etwa 10 bis 20 Prozent). Im Ecotest haben wir innerorts einen Verbrauch von 6,9 l, außerorts von 6,4 l und auf der Autobahn von 8,8 l alle 100 km ermittelt.

1,3 Schadstoffe

⊕ Die größeren Fortschritte zeigen sich beim Schadstoffausstoß; so wurde der CO-Ausstoß bei hoher Last (Autobahn) deutlich reduziert, aber vor allem konnten die Partikelemissionen erheblich verringert werden. Seit der Euro 6d-TEMP Schadstoffnorm wird nun zusätzlich noch ein

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)

gestaltet. Einen City-Notbremsassistenten inklusive Fußgängererkennung hat der Spanier serienmäßig an Bord.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Ottopartikelfilter eingesetzt, so dass die Messwerte allesamt weit unter dem Grenzwert liegen. Der Lohn sind 47 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den 18 Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 65 Punkte und damit 3 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

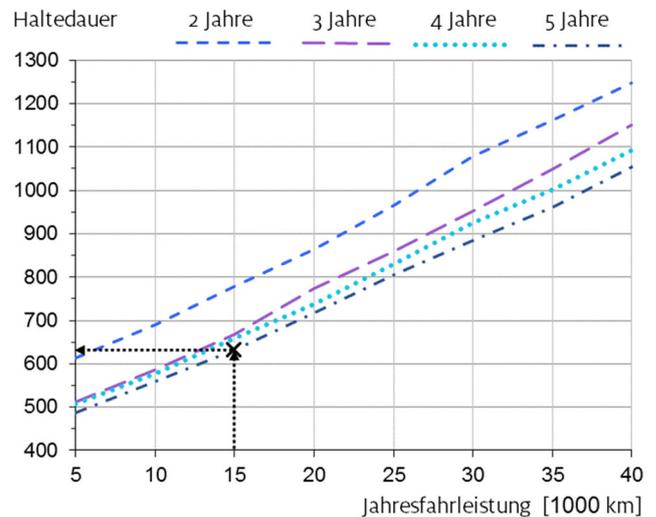
2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Anschaffungspreis für die getestete Variante des Ateca liegt bei knapp 31.000 Euro - nicht wenig Geld, aber die Ausstattung ist beispielsweise mit Klimaautomatik, Komfortzugang, Alcantara-Bezügen und Rückfahrkamera schon recht umfangreich. Die Wertstabilität von SUV-Modellen wird allgemein als recht gut eingestuft, somit bleibt der Wertverlust im Rahmen. Bezüglich Motor und Assistenzsowie Infotainmentsystemen ist das Kompakt-SUV auf aktuellem Stand, das sollte sich ebenso positiv auf den Restwertverlauf auswirken. Teure Werkstattbesuche wie ein Zahnriemenwechsel (Wechselintervall 240.000 km) sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer liegt bei 158 Euro pro Jahr, seit der Umstellung auf WLTP deutlich mehr. Die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind günstig (Haftpflicht 14, Teilkasko 20 und Vollkasko 18). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahre liegen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 631 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI Reference	1.5 TSI ACT Style	2.0 TSI Xcellence 4Drive DSG	4Drive DSG	1.6 TDI Reference	2.0 TDI Style
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498	4/1984	4/1984	4/1598	4/1968
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	110 (150)	140 (190)	221 (300)	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	250/1500	320/1450	400/2000	250/1500	340/1750
0-100 km/h [s]	10,7	8,5	7,1	5,2	11,5	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	201	212	247	184	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 S	5,5 S	6,9 S	7,4 S	4,6 D	4,7 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	122	126	156	168	120	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/20	14/18/20	14/20/21	18/22/22	13/19/21	13/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	122	146	230	246	250	294
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	515	593	706	839	535	610
Preis [Euro]	20.980	26.020	33.985	42.850	24.950	29.220

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 Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km	5,7 l
CO ₂ -Ausstoß	129 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.363/1.841/1.601 mm
Leergewicht/Zuladung	1.370/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	615/1.655 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Kvasiny

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (.Gang)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	235/40 R19 96Y
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Potenza S001
Wendekreis links/rechts	10,8/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	7,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/6,4/8,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	167 g/km (WTW* 197 g/km)
Reichweite	690 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.095 mm
Leergewicht/Zuladung	1.420/500 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/815/1.380 l

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

Betriebskosten	149 Euro	Werkstattkosten	64 Euro
Fixkosten	96 Euro	Wertverlust	322 Euro
Monatliche Gesamtkosten	631 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	158 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/20		
Basispreis Ateca 1.5 TSI ACT FR DSG (7-Gang)	30.795 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.900 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.422 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 01.09.2018 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. ¹ 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	365 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/350 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	535 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	535 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/570 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	465 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	395 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	365 Euro° (Paket)
Spurwechselassistent	400 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/780 Euro° (Paket)/Serie/220 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	780 Euro°
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

2,2

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

Stand: März 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer