



SEAT Ateca 1.4 EcoTSI Xcellence

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 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. Das straff abgestimmte Fahrwerk beschert dem Ateca ein erstaunlich agiles Handling, ohne dabei den Komfort aus den Augen zu verlieren. Unter der Haube des Ateca 1.4 EcoTSI steckt der bekannte 150 PS starke Turbobenziner, der im spanischen Kompakt-SUV für flotte Fahrleistungen sorgt. Der Verbrauch fällt mit 6,7 l/100 km nicht zu hoch aus, allerdings patzt der Direkteinspritzer im Autobahn-Zyklus mit hohen CO- und Partikelemissionen. Mit einem Grundpreis von 28.020 Euro für den sehr gut ausgestatteten Ateca 1.4 EcoTSI Xcellence ist der Spanier zwar kein Billigheimer mehr, unterm Strich aber dennoch ein faires Angebot. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Nissan Qashqai, VW Tiguan.

⊕ für ein SUV agiles Handling, harmonische Antriebseinheit, bequemer Ein- und Ausstieg, umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung, attraktive Preisgestaltung

⊖ teils einfache Materialien, sehr breite Karosserie, erhöhte Emissionswerte

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

Familie 2,5

City 3,6

60+ Senioren 2,7

Langstrecke 2,6

Transport 2,4

Fahrspaß 2,6

Preis/Leistung 2,2

EcoTest ★★☆☆☆

2,4 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 50 Liter großen Benzintank sind bis zu 745 km ohne Tankstopp möglich (auf Basis des Ecotest-Verbrauchs). Doch nicht nur als Langstrecken-, auch als Transportfahrzeug besitzt der Ateca durchaus Qualitäten: Die tatsächliche Zuladung (basierend auf dem Testgewicht) beträgt 515 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 11,1 m ist der Ateca ausreichend wendig.

⊕ Der Ateca 1.4 TSI ist mit einer maximalen Anhängelast von bis zu 1,8 Tonnen für gebremste und 670 kg für ungebremste Hänger gut als Zugfahrzeug geeignet.

⊖ Mit knapp 2,10 m Breite von Außenspiegel zu Außenspiegel ist der Ateca für ein Fahrzeug der Kompaktklasse sehr breit, was das Auffinden passender Parklücken nicht einfacher macht.

2,7 Licht und Sicht

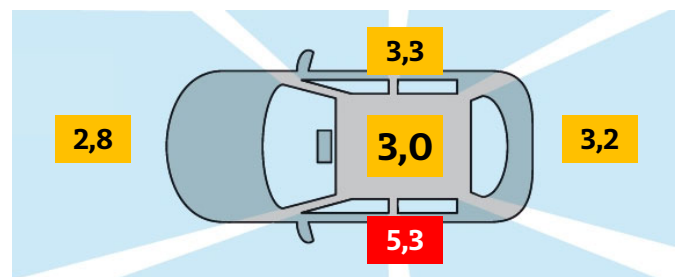
Die Abmessungen der kantigen Karosserie lassen sich gut überblicken, auch wenn das vordere Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Dank der erhöhten Sitzposition hat der Fahrer den umliegenden Verkehr gut im Blick. Auch die Rundumsicht der spanischen SUV geht durchaus in Ordnung:



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

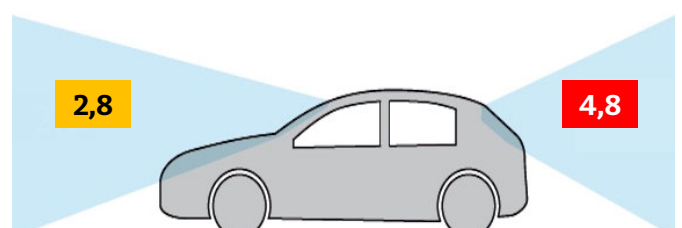
Rundumsicht

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.



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 aus-

schaltet, wird ein Kurvenlicht nicht angeboten. Unverständlich: sind die LED-Scheinwerfer verbaut, fällt das beim Halogenlicht enthaltene Abbiegelicht weg. 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.

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Gepäckabteil des Ateca ist ordentlich bemessen. Bei aufgestellten Lehnen passen bis zu 415 l hinein. Entfernt man die Hutablage und lädt dachhoch, beträgt das Ladevolumen 575 l, dann lassen sich zehn Getränkeboxen verstauen. Klappt man die Lehnen um, schluckt der Ateca bis zu 1.380 l.

2,2 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 an Bord, unterbricht keine unpraktische Stufe die Ladefläche bei umgeklappten Rücksitzlehnen. Auch der Ladeboden und die Ladekante sind dann nahezu auf einer Höhe. Letztere befindet sich mit 69 cm SUV-typisch



Mit 415 l Kofferraumvolumen bietet der Ateca reichlich Platz für das Gepäck.

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. Praktisch: Baut man die Gepäckraumabdeckung aus, lässt sich diese unter dem variablen Ladeboden verstauen.

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 Einkaufstüten 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

⊕ 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.



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

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).

1,9 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.

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



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

genommen und gefällt mit zahlreichen, gut nutzbaren Ablagen.

2,4 KOMFORT

2,8 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. Während die Allrad-Varianten eine Mehrlenker-Hinterachse haben, muss sich der Testwagen als Fronttriebler mit einer einfachen Verbundlenkerachse begnügen.

Entsprechend der Markenphilosophie ist der Ateca sportlich-straff abgestimmt, verliert dabei aber den Komfort nicht aus den Augen. Im Stadtverkehr lässt das Ansprechverhalten ebenso wie der Abrollkomfort der serienmäßi-

gen 18-Zöller etwas zu wünschen übrig, die Verbundlenkerkonstruktion an der Hinterachse gibt einseitige Hindernisse und Querfugen recht trocken an die Insassen weiter. Mit zunehmender Geschwindigkeit arbeitet die Feder-Dämpfer-Kombination geschmeidiger. 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.

2,5 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 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. 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

Mit gemessenen 67,7 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. Die Windgeräusche nehmen bei höheren Geschwindigkeiten hörbar zu, auch der Motor wird dann akustisch präsenter.

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

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

Das Anfahrverhalten - gemessen von 15 auf 30 km/h im zweiten Gang - ist mit 2,9 s noch ausbaufähig. Hier nimmt der Ateca recht verhalten Fahrt auf.

⊕ Mit dem 150 PS leistenden Turbobenziner ist der Ateca 1.4 TSI ordentlich motorisiert. Der Vierzylinder stellt bereits ab 1.500 Umdrehungen sein maximales Drehmoment von 250 Nm zur Verfügung. Mit dem knapp

1,4 Tonnen schweren SUV hat der TSI-Motor vergleichsweise leichtes Spiel, der Standardsprint von 0 auf 100 km/h ist laut Seat bereits in 8,5 Sekunden erledigt. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 201 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 4,9 s.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der 1.4 EcoTSI im Ateca verfügt über das aktive Zylindermanagement (ACT), das bei niedriger Last und niedrigen bis mittleren Drehzahlen zwei der vier Zylinder abschaltet. Der Fahrer merkt davon kaum etwas. Man muss schon ganz genau hinhören und sensible Antennen haben, um den Zweizylinder-Modus zu hören oder spüren. Meist wird man davon erst Kenntnis nehmen, wenn man das Eco-Symbol im Kombiinstrument erblickt.

Insgesamt überzeugt der Turbobenziner mit einer guten Laufkultur, störende Vibrationen oder Brummfrequenzen legt das Aggregat nicht an den Tag. Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung sind für einen kleinvolumigen, aber recht leistungsstarken Turbomotor gut gelungen, auch wenn der Drehmomentaufbau aus dem Drehzahlkeller etwas gleichmäßiger erfolgen dürfte.

1,8 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der 1.4 TSI-Motor an ein manuelles Sechsganggetriebe gekoppelt. Gegen Aufpreis steht ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe zur Verfügung.

⊕ Die Sechsgangschaltung lässt sich auf kurzen Wegen bedienen und rastet knackig ein, so macht schalten Spaß. Auch die Kupplung lässt sich gefühlvoll dosieren, Schaltrücke muss man daher schon provozieren. Die Anschlüsse der einzelnen Gänge stimmen, die

Drehzahlsprünge sind auch in den unteren Gängen nicht zu groß. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit knapp 2.800 Touren - damit ist der sechste Gang passend übersetzt.

Die Schaltpunktanzeige empfiehlt dem Fahrer den verbrauchsgünstigsten Fahrstufe, die Auto-Hold-Funktion der elektrischen Parkbremse arbeitet ebenso unauffällig und problemlos wie das Start-Stopp-System.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf könnte besser sein., besonders bei höheren Geschwindigkeiten. Der Ateca lässt sich von Fahrinnen und seitlich abfallenden Fahrbahnoberflächen leicht aus der Spur bringen und erfordert deshalb häufige kleine Lenkkorrekturen vom Fahrer.

⊕ 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-straftige 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. Die Kraft des 150-PS-Benziners bekommt Ateca in den meisten Fällen sicher auf die Straße.

⊖ Der Geradeauslauf bei höheren Geschwindigkeit könnte besser sein. Der Ateca erfordert häufige Lenkkorrekturen vom Fahrer, was das

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.

2,4 Bremse


Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Ateca nach 34,8 m - ein ordentliches Ergebnis. Auch die Dosierbarkeit der Bremse gibt keinen Grund zur Klage.

2,1 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Seat stattet den Ateca serienmäßig mit einem Notbremssystem 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	optional
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	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	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	nicht erhältlich

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

2,6 Kindersicherheit

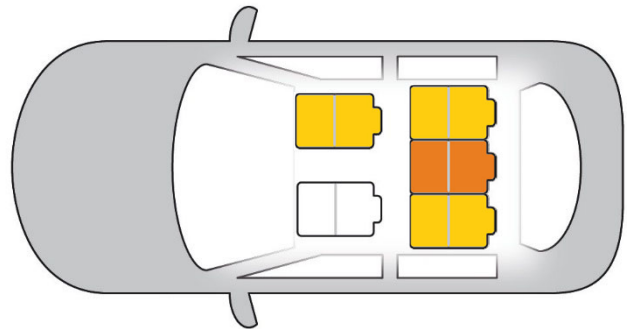
Der Beifahrersitz ist nur bedingt für den Transport von Kindersitzen geeignet. Die Airbags lassen sich mittels Schüsselschalter deaktivieren und die Gurtgeometrie ist passend. Auf Isofix muss man jedoch verzichten. Achtgeben sollte man bei hohen Kindersitzen, da diese aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstützen 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. 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-

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.

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)

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. Besonders im Bereich der A-Säulen ist der Vorderwagen

recht aggressiv gestaltet. Ein City-Notbremsassistent inklusive Fußgängererkennung hat der Spanier serienmäßig an Bord.

3,4 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

Trotz der modernen Motortechniken wie Direkteinspritzung und Zylinderabschaltung kommt der Ateca 1.4 EcoTSI im Verbrauchskapitel nur auf ein durchschnittliches Ergebnis. Die CO₂-Bilanz beträgt 181 g/km, was einem Testverbrauch von 6,7 l/100 km entspricht - dafür gibt es 23 Punkte.

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	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

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

3,1 Schadstoffe

Auch in puncto Schadstoffen kann der Turbo-Direkteinspitzer nicht recht überzeugen. Im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen die CO- und Partikelemissionen stark

an. Somit sammelt der Spanier hier recht bescheidene 29 Punkte und kommt somit insgesamt auf 52 Zähler. Drei Sterne im ADAC EcoTest sind hierfür der Lohn.

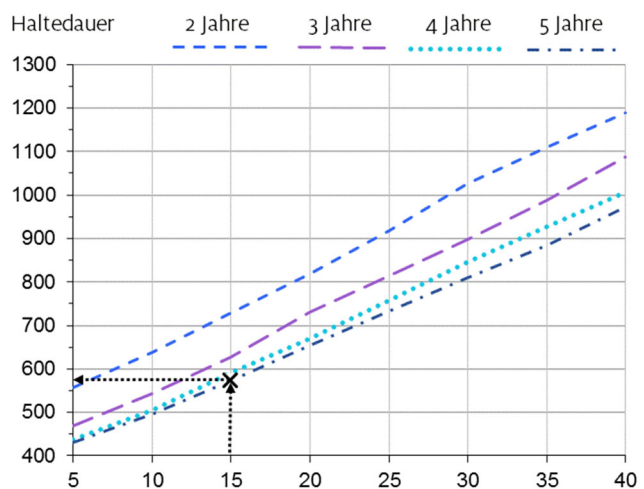
1,8 AUTOKOSTEN

1,8 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 überschaubaren 84 Euro zu Buche, auch die Einstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 19; VK: 19) sind nicht allzu hoch. Da der Ateca neu auf dem Markt ist und sich großer Beliebtheit erfreut, dürfte der Wertverlust vergleichsweise niedrig ausfallen. Der Grundpreis für den Ateca 1.4 EcoTSEI in der Top-Ausstattung Xcellence beträgt 28.020 Euro. Dafür erhält man modernes SUV samt umfangreicher Serienausstattung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 572 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TSI Ecomotive	1.4 EcoTSEI	1.6 TDI Ecomotive	2.0 TDI 4Drive
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1395	4/1598	4/1968
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	110 (150)	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	250/1500	250/1500	340/1750
0-100 km/h [s]	10,5	8,5	10,5	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	201	184	196
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,2 S	5,3 S	4,3 D	5,0 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	119	122	113	128
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/19	16/19/19	16/20/22	16/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	68	82	188	256
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	479	558	488	587
Preis [Euro]	19.990	25.120	23.610	29.830

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, Euro6b	
Hubraum	1.395 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km	5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	123 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,48 m ² /0,36
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/55 R 18
Länge/Breite/Höhe	4.363/1.841/1.601 mm
Leergewicht/Zuladung	1.349/541 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	615/1655 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670/1800 kg
Stützlast/Dachlast	85/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Kvasiny

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,5/10,6/13,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R 18 92W
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T001
Wendekreis links/rechts	11,1/11,0 m
EcoTest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,9/8,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	153 g/km (WTW* 181 g/km)
Reichweite	745 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.095 mm
Leergewicht/Zuladung	1385/515 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/815/1.380 l

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

Betriebskosten	113 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	96 Euro	Wertverlust	296 Euro
Monatliche Gesamtkosten	572 Euro		
Steuer pro Jahr	84 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/19		
Basispreis Ateca 1.4 EcoTSI Xcellence	28.020 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.05.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.675
Km-Stand bei Testbeginn	18.490 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	360 Euro
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/215 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	530 Euro/Serie
Parklenkassistent	530 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/560 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	460 Euro
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	Serie/215 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent (im Paket)	360 Euro°
Spurwechselassistent	390 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/215 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 410 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	815 Euro
Metalliclackierung	595 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.120 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: März 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl