

Frage des Stils

Biederer Seat oder **STYLISCHER CUPRA?** Den Ateca gibt's hier wie dort – aber nicht mit allen Motoren. Test des 190-PS-Turbo-Benziners mit Allradantrieb.



Fotos: Hans-Dieter Souffert

Bevor wir mit dem Test loslegen, müssen wir eine Frage klären: Was unterscheidet den Ateca eigentlich als Seat vom Cupra? Kurz und knapp: Design, Ausstattung, Preis und Antrieb. Nehmen wir zum Beispiel den da oben, einen Ateca mit 190 PS starker Zweiliter-Turbomaschine, Doppelkupplungsgetriebe und Allradantrieb. Diese Konfiguration nämlich fehlt im Seat-Portfolio. Allrad gibt's gar nicht, das höchste der Gefühle ist beim Original ein Einsfünfer-TSI mit 150 PS. Dafür gibt's eine Diesel-Alternative mit gleicher Leistung, die Cupra nicht anbietet. Gut, verstanden, die Cupras sollen

nicht nur dynamischer aussehen mit ihren tiefen Schürzen, angedeuteten Diffusoren und einem Logo, das stark an Rücken-Tätowierungen aus den 1990er-Jahren erinnert. Nein, Cupras sollen auch unter der Haube einen Mehrwert bieten. Der manifestiert sich bei unserem Testwagen in einem traktionsstarken Null-hundert-Sprint von 7,3 Sekunden und 212 km/h Höchstgeschwindigkeit. Das Getriebe schaltet ruckfrei, aber nicht immer spontan, wählt häufig den zweiten Gang zum Anfahren, sodass die Kupplung lange schleift. Ebenfalls selten reibungslos klappt das Zusammenspiel aus

Start-Stopp-System, Auto-Hold-Bremse und Gasannahme aus dem Stand. Erstaunlich ist, und da blitzt dann doch wieder der biedere Seat durch, dass der Vierzylinder nicht wirklich sportlich klingt und die Abgasanlage sich vornehm zurückhält.

Unsichtbare Endrohre, 1,9 Tonnen Anhängelast Große Endrohre stecken erst ab der VZ-Variante in der Heckschürze, hier sind sie unter einem angedeuteten Diffusor verlegt, der für 990 Euro extra auch eine Anhängerkupplung beherbergt. Mit der darf man bis zu 1,9 Tonnen ziehen, unabhängig davon 518 kg zuladen und den Koffer-

raum mit mindestens 485, höchstens aber 1579 Liter Gepäck befüllen. Praktisch: die per Fußkick öffnende und schließende Heckklappe (630 Euro) und die zweigeteilt umklappbare Fondlehne mit Ladeluke in der Mitte. Funktional sind die vielen großen Ablagen samt Türfächer, in die auch 1,5-Liter-Flaschen passen. Zudem überzeugt die simpel und intuitiv verständliche Drehregler-/Tasten-Bedienung der Klimaanlage mit guten alten VW-Tugenden. Zu denen zählen nach wie vor ein ordentliches Raumangebot für die Passagiere nebst großen Türausschnitten für den bequemen Einstieg.

Und auf der Rückbank zum Beispiel kann man sich breitmachen, mit langer Beinauflage. Vorn ist's sowieso bequem, weil die manuell einstellbaren Sitze Kontur bieten und nicht zu weich gepolstert sind. Was fehlt, sind einstellbare statt sportwagentypische, integrierte Kopfstützen. Und die großen Gurtkanäle darunter sind auch mehr Schein als Sein. Cupra-Fahrer sind wohl besonders dynamische Menschen, die die sportliche Gangart bevorzugen. Wobei der Ateca gar nicht so ein harter Hund ist, wie die aggressive Front mit dem Wurfsternlogo und breite 19-Zoll-Räder sug-

gerieren. Schon gar nicht mit den elektronisch geregelten Dämpfern (1050 Euro). Dank derer filtert das Fahrwerk die üblichen Fahrbahnebenheiten sehr ordentlich, hält der 1572 kg schwere SUV auch bei dynamischer Fahrweise verlässlich den Bodenkontakt. Gleichzeitig überzeugt die etwas leichtgängige Lenkung mit Zielgenauigkeit und großer Portion Rückmeldung. Auch die kurzen Bremswege (34,9 Meter) und der kleine Wendekreis (10,9 m) passen. Den hohen Testverbrauch von 8,9 Liter und den selbstbewussten Preis jedoch muss man erst einmal verdauen.

Paul Englert



GROSSE WIRKUNG Wurfstern-Logo, Akzente in Bronze und neuer Kühlergrill – fertig ist der Cupra



GROSSE PERSONEN sitzen hinten gut – auf bequemen Polstern mit Kontur, tiefem Boden und Platz



GROSSE SHOW mit Gurtkanal in den Kopfstützen



GROSSER GEPÄCKRAUM mit Teppich ringsum, Durchlade in der fernentriegelbaren Fondlehne



GROSSE TÜRFÄCHER für 1,5-Liter-Flaschen



VERGESSENE TUGENDEN Tasten- und Drehregler-Bedienung statt Touchflächen. Sportlenkrad mit Fahrmodus-Schalter

DATEN

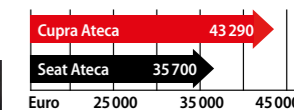
CUPRA ATECA 2.0 TSI 4DRIVE ANTRIEB

Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorne quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette, Partikelfilter	
Hubraum	1984 cm ³
Leistung	140 kW/190 PS
bei Drehzahl	4200/min
max. Drehmoment	320 Nm
bei Drehzahl	1500/min
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	176 g/km
Allradantrieb	Siebangang-DKG

KAROSSERIE

Länge	4394 mm
Breite	1841 mm
Höhe	1615 mm
Radstand	2631 mm
Tankinhalt	55 Liter
Kofferraum	485–1579 Liter
Anhängelast	
ungebremst/gebr.	750/1900 kg
Serienbereifung	245/40 R 19 W
Testwagenbereifung	245/45 R 19 W
Reifentyp	Bridgestone Turanza T005

7590 Euro Preisdifferenz mit dem einzig vergleichbaren Antrieb, dem 1.5 TSI mit DKG und 150 PS.



MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h	7,3 s
Zwischenspur 60–100 km/h	4,2 s
80–120 km/h	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	34,9 m
Innengeräusch bei 100/130 km/h	62/65 dB(A)
Normverbrauch (WLTP)	8,0 Liter SP
Testverbrauch	8,9 Liter SP
Achslast vorn/hinten	907/665 kg
Testwagenleergewicht	1572 kg
Zuladung	518 kg
Wendekreis l./r.	10,9/10,9 m

PREIS/KOSTEN

Preis	47.450 Euro
Wertverlust ¹⁾	22.000 Euro
möglicher Rabatt ²⁾	21%
Finanzierung ³⁾	
Jahreszins	k.A.
Leasing ⁴⁾	
Anzahlung/monatliche Rate	k.A.
Abgasnorm	Euro 6d
Steuer pro Jahr	235 Euro
Versicherung	
HK/TK/VK	14/20/21
Ölwechsel	15.000 km/1 Jahr
Inspektion	30.000 km/2 Jahre
Garantie	
Technik/Lack	5/3 Jahre
Durchrostung	12 Jahre
Mobilität	5 Jahre

¹⁾ bei einer Haltedauer von 3 Jahren (15.000 km/Jahr); ²⁾ laut MeinAuto.de; ³⁾ über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15.000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; ⁴⁾ Kilometerleasing (15.000 km/Jahr).

AUTO-FAZIT

Als Cupra bringt der Ateca eine Prise Dynamik ins Spiel. Hoher Preis, aber fünf Jahre Garantie.