

# Voll auf Attacke





Endlich hat auch Seat mit dem Ateca einen eigenen SUV. Leicht wird er es angesichts der vielen Konkurrenten nicht haben. Beim ersten Kennenlernen vergleichen wir ihn mit seinem Konzernbruder VW Tiguan. Wo liegen die Unterschiede, und was kann der Spanier besser?



**K**ennen Sie Ateca, das putzige 2000-Seelen-Dorf westlich von Saragossa? Wir auch nicht, obwohl es recht nett aussehen soll. Eine Kirche aus dem 13. Jahrhundert, ein prächtiger Platz samt Rathaus und der Río Jalón, der sich durch den Ort schlängelt. Wäre bestimmt interessant, zu erfahren, was die Einwohner des Dorfs von dessen mobilem Namensvetter so halten. Womöglich fährt der Bürgermeister bereits einen und weiß, dass der Ateca seinen Namen sogar via LED-Lämpchen im Außenspiegel auf den Boden projizieren kann. Doch zwischen dem Flughafen

#### IM VERGLEICH

**SEAT ATECA:**  
115–190 PS,  
ab 19990 Euro

**VW TIGUAN:**  
125–190 PS,  
ab 25975 Euro

Barcelona und Ateca liegen 400 Kilometer – zu viel Strecke für einen Tag. Schade.

#### Zwei Brüder im Geiste

Also kein Hausbesuch – dafür aber ein Fahrvergleich, der kaum minder spannend ist. Die entscheidende Frage lautet: Erwächst dem Topseller Tiguan mit seinem MQB-Bruder Ateca ein echter Konkurrent? Rein optisch grenzen sich die beiden jedenfalls stark ab. Hier der gediegenere VW, der stark an den größeren Touareg erinnert, auf der anderen Seite der dynamisch ange-

spitzte Seat, an dessen Linien und Kantenverläufe man sich erst mal gewöhnen muss.

Öffnet man Fondtüren und Heckklappe, offenbart sich gleich der wortwörtlich größte Unterschied zwischen den beiden: das Raumangebot hinten. Denn der 4,49 Meter lange, fein ausgestaffte Tiguan wartet mit einer sehr beachtlichen Beinfreiheit auf, die sich mittels einer um 18 Zentimeter verschiebbaren, zweigeteilten Bank noch vergrößern lässt. Entsprechend variiert der ebenso luftige Kofferraum zwischen 520, 615 und maximal 1655



## SEAT Markanter, agiler und zugleich preiswerter



**Erstmals baut Seat das große Acht-Zoll-Infotainment ein, das mit netten Kachelbildern lockt. Ansonsten kennt man das übersichtliche Cockpit aus Leon und Co. Der Fond ist geräumig, die Sitzbank aber starr**

Litern Volumen. Dagegen reicht die Spanne beim zwölf Zentimeter kürzeren Ateca nur von 510 (Allrad 485) bis zu maximal 1604 (1579) Litern. Trotzdem geht es im ähnlich sorgfältig verarbeiteten Seat keinesfalls eng zu. Selbst über 1,90 Meter große Insassen müssten sich überall wohlfühlen – keine Spur von knapper Kopffreiheit oder engen Türausschnitten. Aber der VW hat einfach noch mehr Platz.

### Der Ateca macht mehr Laune

Die Stärken des mit straffen Sportsitzen ausgerüsteten Seat liegen dafür im Handling. Im Schnitt 100 Kilogramm leichter, zudem sechs Zentimeter flacher, wirft sich der Ateca bereitwilliger in Kurven, setzt Lenkbefehle direkter um und untersteuert viel später als der Tiguan – ohne eine nennenswerte Nervosität oder Ruppigkeit an den Tag zu legen. Trotz der 19-Zoll-Optionsbereifung gibt sich der SUV zwar straff, nervt auf den teils schlaglochsatten Straßen Spaniens aber weder mit übermäßiger Störsigkeit noch mit Rumperei. Der VW gondelt hinterher, nimmt derartige Stecken spürbar komfortabler federnd, durchheilt flotte Kurven mit mehr Seitenneigung und bleibt selbst im Sportmodus der Adaptivdämpfer etwas träger.

Als Antriebsquellen dienen dem Ateca die bekannten, bis zu 190 PS starken Drei- und Vierzylinder (siehe Tabelle Seite 50), wobei der 2.0 TDI mit 150 PS besonders gefragt sein dürfte. Der 340 Nm starke Diesel überzeugt in beiden Allrad-Testwagen mit viel Druck und Laufruhe. Stichwort 4x4: Zum Einsatz kommt jeweils eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung (Haldex V) vor dem Hinterachsdifferential, die die Kräfte situationsgerecht verteilt. Zusätzlich kann der Fahrer ihre Arbeitsweise via Drehrad variieren, falls es denn tatsächlich mal ins Gelände geht.

Insgesamt konnte sich Seat bei der Technik frei aus dem Konzernregal bedienen. Nur an nicht verfügbaren Extras wie Head-up-Display, mitlenkenden LED-Scheinwerfern, voll digitalen Instrumenten oder dem adaptiven Fahrwerk lässt sich erkennen, dass die Spanier einen gewissen Abstand zur deutschen Hauptmarke wahren müssen.

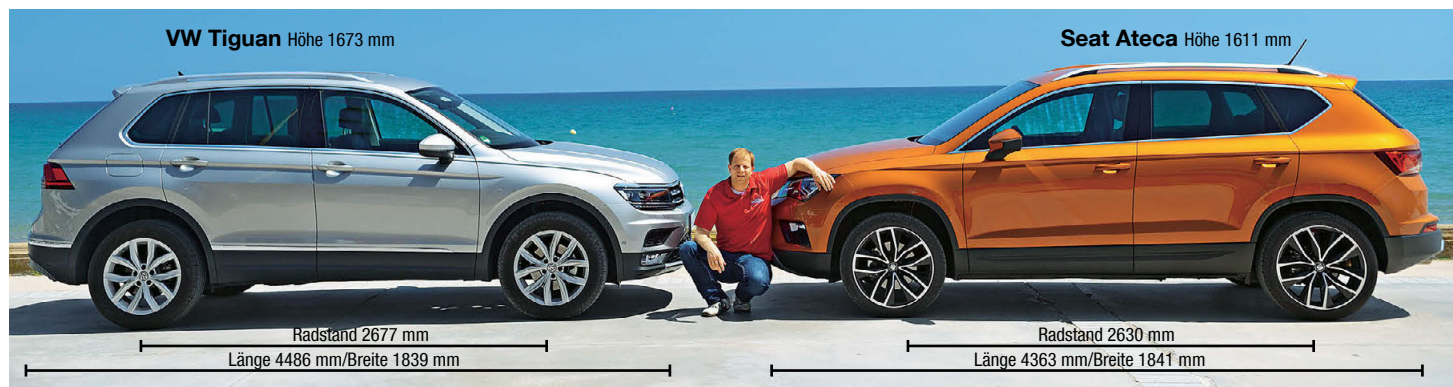
Doch der Verzicht auf teure Gimmicks bringt zugleich einen Kostenvorteil, denn mit einem Einstiegspreis von 19 900 Euro (1.0 TSI, 115 PS) ist der Ateca ähnlich günstig wie Kia Sportage oder Nissan Qashqai. Der

## VW Mehr Platz, Komfort und Luxus, aber auch träger



**Der Testwagen prunkt mit virtuellem Cockpit (510 Euro) und bequemen, aber seitenhaltarmen Komfortsitzen, die dem Tiguan vorbehalten bleiben. Serienmäßig: eine um 18 Zentimeter verschiebbare Rückbank**





Beide SUV verfügen über Durchladeeinrichtung und ferngesteuert vorklappende Rücksitzlehnen. Mehr Stauvolumen bietet der zwölf Zentimeter längere Tiguan. Die Heckklappen öffnen optional elektrisch per Fußbewegung

Tiguan startet dagegen erst bei 25 975 Euro (1.4 TSI mit 125 PS) und ist selbst bei gleicher Motorisierung (1.4 TSI mit 150 PS) 2825 Euro teurer – trotz schlechterer Serienausstattung. Den teuersten Tiguan (2.0 TDI mit 190 PS, DSG und Allradantrieb in Highline-Version) unterbietet der ebenso gerüstete Ateca Xcellence gar um rund 4400 Euro.

Das kann Kunden, die einen sportlichen, selbstbewusst auftretenden SUV suchen, bloß recht sein – und es funktioniert. Obwohl der Ateca bislang nur auf Messen oder virtuell im Onlineshop zu sehen war, liegen schon über 5000 Bestellungen vor – allein in Deutschland. Ob die Bürger von Ateca auch schon geordert haben, klären wir noch.

**Text:** Michael von Maydell  
**Fotos:** Eugeni Sunyer

## FAZIT

### Erfahrung macht klug

Die Unterschiede zum Tiguan sind zugleich seine Stärken: Kleiner, günstiger, deutlich agiler und dennoch groß genug, macht der Ateca mehr Spaß und folgt nicht dem Drang, es allen Kunden recht zu machen. Damit wird er den hierzulande sehr beliebten VW aber wohl weniger bedrängen als Nissan Qashqai, Mazda CX-5 oder Hyundai Tucson. Für die könnte es künftig enger werden.

## TECHNISCHE DATEN

Seat		1.0 TFSI	1.4 TFSI	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI 4Drive DSG
<b>Motorbauart/Zylinderzahl</b>		Reihe/3	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	cm <sup>3</sup>	999	1395	1598	1968	1968
<b>Leistung</b>	kW (PS) bei 1/min	85 (115) 5000	110 (150) 5000	85 (115) 3250	110 (150) 3500	140 (190) 3500
<b>max. Drehmoment</b>	Nm bei 1/min	200 bei 2000	250 bei 1500	250 bei 1500	340 bei 1750	400 bei 1750
<b>Länge × Breite × Höhe</b>	mm	4363 × 1841 × 1601				4363 × 1841 × 1611
<b>Radstand</b>	mm	2638				2630
<b>Gepäckraum</b>	l/VDA	510–1604				485–1579
<b>Beschleunigung 0–100 km/h</b>	s	11,0	8,5	11,5	8,5	7,5
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	km/h	183	201	184	202	212
<b>NEFZ-Verbrauch gesamt</b>	l/100 km	5,2 S	5,3 S	4,2 D	4,3 D	5,0 D
<b>Grundpreis</b>	ab Euro	19 900,–	24 700,–	23 190,–	27 560,–	35 580,–

