

Prvi in kar pravi (SUV)

Ateca je po pojavi, velikosti in ponudbi namenjena v središče sedanjega avtomobilskega dogajanja. Je SUV, enostavno oblikovana, ravno še pravih zunanjih mer in prostorna v notranjosti. Pa še Seat je.

► Španska znamka ni ravno ena od najbolj množičnih, saj mora vedno iskati primeren odmerek drugačnosti, da ne meša preveč štren vsem drugim znamkam iz hiše Volkswagen. A če se želi spoprijeti s preostalimi tekmeci, mora vendarle imeti vse tisto, kar velja za sodobno avtomobilsko ponudbo, tisto, ki ni iz skupne 'hiše'. Oči tistih, ki si izberejo nov avtomobil, se

najprej ustavijo na zunanosti. Ateca se postavlja z enostavnostjo oblikovalskih potez. K osnovnemu obrisu srednje velikega terenca Španci niso veliko dodali, pa se zdi Ateca vseeno kar dobro razpoznavna. Prednost enostavnega oblikovalskega pristopa je tudi primerna preglednost, tako da je z avtomobilom mogoče držati celo brez parkirnih senzorjev ali vzvratne

kamere, če vam gresta nadležno piskanje in opozarjanje na bližino ovire že slabega pol metra pred resnično oviro preveč na živce ...

Vsekakor si pohvalo zasluži oblikovanje notranjosti, pa naj pri tem mislimo na to, kakšno prostornost so zagotovili za vse potnike, tudi tiste na zadnji klopi, ali glede prtljage. Če gre za Ateco s štirikolesnim po-

gonom (4Drive), kakršna je bila preizkušena, je sicer prtljažnik uradno za 25 litrov manjši kot pri oni s prednjim pogonom, a s 485 litri vsekakor dovolj velik, da lahko vanj tudi ob prevozu štirih potnikov spravimo primerno količino prtljage. Bogata višja serijska oprema Xcellence občutno izboljša dobro počutje in uporabnost. Prav tako velja omeniti zelo solidne sedeže (z majhnim doplačilom za prevleke iz alkan-tare zelo izboljšamo njihov videz). Za tiste, ki jim sedenje bolj zgoraj (na 'kapitanskem sedežu') veliko pomeni, je seveda Ateca kar primerna izbira, med drugim zato, ker je veliko upravljaljskih funkcij dosegljivih z gumbi na naperah volanskega obroča, upravljanje drugih pa je večinoma možno prek sredinskega zaslona na dotik. A pri Seatu so nekaj najpomembnejših funkcij-skih gumbov vendarle še ohranili, te naj-

demo ali ob zaslonu, sicer pa s 'klasičnimi' uravnavamo tudi gretje, zračenje ali klimatsko napravo. Ob prestavni ročici sta med sedežema še gumb za električno zavoro ter vrtljiv gumb za izbiro programov elektronske podpore vožnje avtomobila in štirikolesnega pogona.

Preizkušena Ateca je k nam prispela s povsem klasično motorno opremo: dvolitrski TDI s 150 'konji' s pogonom povezuje ročni šeststopenjski menjalnik. Če bi hoteli več moči ali se vam bolje poda samodejno menjavanje prestavnih razmerij, je pri Ateci možna le kombinacija obojega, kar seveda še podraži izbiro. Zapisati pa je treba, da je tudi motor z 'zgolj' 150 'konji' za vse običajne potrebe potovanj z Ateco kar pravšnja izbira. Ker mora vedno s seboj voziti kar slabih 1.600 kilogramov osnovne mase, se zdijo tako pospeški kot največja hitrost

v primerjavi s tekmeci prav dobri. Glede na pravkar omenjeno maso ter dodatke, štirikolesni pogon, pa je tudi gospodarnost porabe goriva presenetila. Prav tako se je po daljših vožnjah s polnim plinom, naših meritvah in precejšnjem deležu mestne vožnje za presenetljivo nizko izkazala naša testna poraba – s 7,1 je vsekakor prese-nečenje. A je to s povprečjem 4,8 litra na 100 kilometrov navsezadnje nakazovala že povprečna poraba na našem normnem krogu. Vsekakor pa se zdi motorna izbira ena od najprimernejših v primerjavi s tekmeci – če se seveda še vedno navdušujete nad dizelskim pogonom.

Seat Ateca je sicer res po videzu in osnovnih konstrukcijskih lastnostih kar blizu pravemu terencu, a se presenetljivo dobro znajde tudi, če si zaželimo bolj dinamično vožnjo. Z 18-palčnimi kolesi





(kot dodatno opremo) se pri hitrejši vožnji v ovinke kar dobro izkaže. Nekaj manj je voznik navdušen nad voznim udobjem, glede tega bi drugačne gume (17-palčne z drugačnim presekom) verjetno dale boljši vtis. A bi se tedaj izredna lahkotnost in preciznost vodenja avtomobila malenkost izgubili. Tu je pač treba skleniti kompromis med udobjem in športnostjo, kar je navsezadnje pri sodobnih avtomobilih res ena od najtežje rešljivih dilem (najbolj zaradi splošnega stanja naših cest).

Preizkušena Ateca je bila zelo bogato opremljena z elektronskimi sistemi za pomoč pri vožnji, pa naj gre za varnost ali udobje. Pravzaprav so vanjo vgradili skorajda vse, kar je pri Seatu v tem pogledu mogoče dobiti. K sreči nam v realnosti ni bilo treba preizkušati funkcije zaviranja v sili, a vtis, ki ga Ateca pusti ob uporabi dodatkov, kot je aktivni tempomat ali ohranjanje smeri na voznem pasu, je zelo

dober. Pri opremi z ročnim menjalnikom seveda aktivni tempomat ne sledi do ustavljanja. Dobro oceno bi lahko dali tudi dovolj učinkovitim žarometom s tehnologijo LED, za samodejno zasenčenje pa skrbi dodaten pomočnik. Tu je bila seveda prav tako dodatna pomoč za parkiranje (Park Assist). Seat prepozna prometne znake, a to ni kakšna kdo ve kako omemba vredna lastnost, ker si slovenski cestarji radi prihranijo vse znake za preklice hitrostnih in drugih omejitev. Ateca je bila prav tako

opremljena z električno poklopno vlečno kljuko in električnim pomočnikom za dviganje prtljažnih vrat, s sprožilom odpiranja z brco oziroma zamahom noge. Na visoki ravni je tudi podpora za povezljivost pametnega telefona (skupaj s Seatovim Multi Linkom), omeniti pa velja mesto v vznožju sredinske konzole, kjer je bil nameščen indukcijski polnilnik za telefone.

Ateca z opremo Xcellence je zares na kar visoki ravni glede na vtis udobja in že trka na vrata premijskih avtomobilskih



Velika Večerova nagradna igra



STORITEV LUNATEL
3 mesece*

VIKEND PAKET
v prekmurskih termah

VIKEND VOŽNJA S
hyundaiem elantra

Odgovorite na nagradno vprašanje in odpeljite hyundai i20 z enoletnim zavarovanjem pri zavarovalnici Generali!

Vsi, ki sodelujete, boste vsak teden tudi v žrebanju za privlačne tedenske nagrade: Komplet tekaške opreme, športna navigacijska ura, treking kolo, vikend paket v termah, štiri zimske pnevmatike z menjavo, vikend vožnja s hyundaiem elantra in 3 mesečna brezplačna naročnina na storitev Lunatel DOM*. Sodelujete lahko tudi na spletni strani www.vecer.com/zadeniavto. Slike so simbolične.

Nagradno vprašanje:

Pri kateri zavarovalnici imate zavarovan avtomobil?

A) Pri _____ B) Nimam avtomobila

ime in priimek _____

GSM _____

ulica in kraj _____

sem naročnik Večera

☐ DA

☐ NE

Izrežite kupon iz časopisa in nam ga skupaj s podatki in s pripisom Velika nagradna igra pošljite na Večer, d.o.o., Ulica slovenske osamosvojitve 2, 2504 Maribor. Pravila nagradne igre si preberite na www.vecer.com/zadeniavto. Nakup ni pogoj za sodelovanje.

Mislite, da poznate Hyundai. Pomislite znova. Več informacij na www.hyundai.si.

Spoznajte verjetno najlepši in največji mali avto – Hyundai i20. Razvajal vas bo z izredno prostorno potniško kabino, modernim evropskim dizajnom, panoramsko streho, zavorno asistenco BAS, ESP, opozorilnim ESS in pomočjo pri speljevanju v klanec ter številnimi drugimi tehničnimi novostmi ja, majhni so kar naenkrat postali veliki.

Povprečna poraba goriva: 3,2–6,7 l/100 km, emisije CO₂: 84–155 g/km. Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov.

*Več o Lunatel storitvi na www.lunatel.si.



znamk. To ponuja za razmeroma sprejemljivo doplačilo. Paketni dodatki (na primer Urban Xcellence 2) sicer kar nekaj stanejo, a je seznam uporabnih dodatkov dovolj bogat, da res pomenijo večjo vrednost.

Če s te strani pogledamo končno ceno preizkušene Atece, se zdi, da kupec za svoj denar res dobi veliko. No, vstopni prag je seveda višji, kot je morda kdo pričakoval glede na to, za katero znamko gre.

A tudi pri tekmečih se cenovna politika ne razlikuje kaj dosti, le da pri vseh vsega, kar ponujajo pri Seatu, sploh ni mogoče izbrati.

Torej: Seat Ateca je sicer prvi Seatov terenec (ali SUV). Španci so sicer nekaj časa ponujali Alteo z zvišanim dnom in štirikolesnim pogonom ter oznako Freetrack, a je bila to povsem druga zgodba. Zdi se, da so z novo ponudbo prišli ob pravem času. Ateca je v našem testovanju za las zgrešila najvišjo oceno, do te ji manjkajo malenkosti. ❖❖



KOLIKO STANE V EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	606
Brezžični polnilnik mobilnih telefonov Connectivity Box	185
Asistenčni paket 3	678
Električna vlečna kljuka	731
Električno odpiranje in zapiranje prtljažnih vrat z virtualnim pedalom	435
Parkirna asistenca Park Assist	351
Tempomat s samodejnim uravnavanjem razdalje ACC	92
Alkantara oblažinenje v črni barvi	1.699
Kartografija Evrope (z MapCare)	110

TABELA KONKURENCE				
MODEL	Seat Ateca 2.0 TDI CR 4Drive Start-Stop	Audi Q3 2.0 TDI Quattro Basis	Nissan Qashqai 1.6 dCi 4WD Visia	SsangYong Korando 2.0 e-XDi Dizel AWD Comfort
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni, turbodizelski	4-valjni, vrstni, turbodizelski	4-valjni, vrstni, turbodizelski	4-valjni, vrstni, turbodizelski
gibna prostornina (cm³)	1.968	1.968	1.598	1.998
največja moč (kW/KM pri 1/min)	110/150 pri 3.500 do 4.000	110/150 pri 3.500 do 4.000	96/130 pri 4000	110/150 pri 3.400 do 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	340 pri 1.750 do 3.000	340 pri 1.750 do 3.000	320 pri 1.750	360 pri 1.500 do 2.800
dolžina × širina × višina (mm)	4.363 x 1.841 x 1.601	4.388 x 1.831 x 1.608	4.377 x 1.806 x 1.595	4.410 x 1.830 x 1.675
največja hitrost (km/h)	201	204	190	180
pospešek 0-100 km/h (s)	8,5	9,3	10,5	10,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	4,4	5,4-4,9	4,9	5,8
izpusti CO ₂ (g/km)	115	140-129	129	147
cena osnovnega modela (evri)	28.902	35.500	26.650	26.990

Modeli v tabeli predstavljajo najcenejše različice s preizkušenim oziroma primerljivo zmogljivim motorjem. Cene so navedene z upoštevanimi uradnimi popusti in akcijami po ceniku. Serijska oprema med navedenimi modeli ni nujno primerljiva.

TEHNIČNI PODATKI

CENA	[Porsche Slovenija, d. o. o.]
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	31.365 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	36.436 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	36.436 EUR

Moč:	110 kW [150 KM]
Pospešek:	9,0 s
Največja hitrost:	196 km/h
Normna poraba:	4,8 l/100 km

Garancija:	2 leti splošne garancije brez omejitve kilometrov, podaljšano jamstvo na 6 let z omejitvijo na 200.000 km, neomejena mobilna garancija, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prrjavenje.
Predvideni redni servisi:	Servisni interval na 15.000 km.

STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):	
redni servisi, delo, material:	1.198
gorivo	5.515
gume*:	1.528
izguba vrednosti po 5 letih:	24.413
obvezno zavarovanje AD:	3.480
Skupaj:	44.269
Strošek za prevoženi km:	0,44 evra/km

kasko zavarovanje (+B.K), AO, AD+:

8.135

* - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

NAŠE MERITVE

Okoščne meritve:
T = 7° C / p = 1,028 mbar / rel. vl. = 55 % / Gume: Bridgestone Turanza T001 225/50 R 18 W / stanje kilometrskega števca: 1.992 km

Vozne lastnosti	
Pospeški	s
0-100 km/h:	9,3
402 m z mesta:	16,7 (131 km/h)
Prožnost	
50-90 km/h (IV./V.):	9,1/18,0 s
80-120 km/h (V./VI.):	12,8/17,6 s
Poraba goriva	l/100 km
skupno testno povprečje	7,1 l/100 km
povprečje normnega kroga	4,8 l/100 km
Trušč v notranjosti	dB
Prestava	VL

4 l/100km 7,1 20

90 km/h	60
130 km/h	64

Zavorna pot **m** || od 130 km/h: | 69,9 |
| od 100 km/h: | 38,3 |
| (AM meja 40 m) | |

38,340 30 metrov 40 50 60

Napake med testom || Brez napak. | |

DIAGRAM MENJALNIKA:

DIAGRAM MOTORJA:

UŽITEK V VOŽNJI:

Za SUV zelo dobre dinamične lastnosti, malenkost tudi na škodo udobne vožnje.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 95,5 × 81,0 mm - gibna prostornina 1.968 cm³ - kompresija 16,2 : 1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 3.500 - 4.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 9,5 m/s - specifična moč 55,9 kW/l (76,0 KM/l) - največji navor 340 Nm pri 1.750-3.000/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbopuhalo na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,769; II. 1,958; III. 1,257; IV. 0,870; V. 0,857; VI. 0,717 - diferencial 3,944 - platišča 7 J × 18 - gume 225/50 R 18 W, kotalni obseg 2,06 m.

Voz in obese: terenec - 5 vrat - 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, električna ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,6 zasuka med skrajnima točkama.

Mase: prazno vozilo 1.548 kg - dovoljena skupna masa 2.100 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 2.000 kg, brez zavore: n.p - dovoljena obremenitev strehe: 75 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 196 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,0 s - povprečna poraba goriva [ECE] 5,0 l/100 km, izpust CO₂ 120 g/km.

Mere:

vse mere so v mm

Zunanje mere: dolžina 4.363 mm - širina 1.841 mm, z ogledali 2.120 mm - višina 1.611 mm - medosna razdalja 2.630 mm - kolotek spredaj 1.572 - zadaj 1.544 - rajdni krog 10,8 m.

Notranje mere: vzdolžnica spredaj 870-1.110 mm, zadaj 620-870 mm - širina spredaj 1.500 mm, zadaj 1.480 mm - višina nad glavo spredaj 940-1030 mm, zadaj 980 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 460 mm - prtljažnik 485-1.597 l - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 55 l.

*Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

OCENA		
Zunanost (15)	14	Dobro se vključuje v Seatov slog enostavnih potez. Notranjost glede prostornosti odlično izkoriščena, dovolj prostora tako spredaj, na zadnji klopi pa tudi v prtljažniku. Enostavnost postavitve merilnikov in upravljalnih elementov preprča. Pravzaprav brez slabših plati.
Notranost (125)	107	
Motor, pogon, podvozje (65)	59	Dvolitrski turbodizel je star znanec, daje ravno dovolj moči, da preprča tudi s štirikolesnim pogonom. Njegovo elektronsko podpora izbiramo z vrtljivim gumbom.
Vozne lastnosti (70)	64	Zelo stabilen na cesti, tudi v ovinkih, sicer z nagibanjem karoserije v ovinkih. Učinkovitost zavor bi bila lahko boljša!
Zmogljivosti (35)	28	Manj zmogljiv dvolitrski TDI je dovolj za vsakdanjo uporabo, le tisti, ki se jim vedno mudi, bi pogrešali večjo moč. Dovolj navora za pogon štirih koles.
Varnost (45)	40	Na visoki ravni. Z dodatki dodatne opreme se aktivna varnost občutno izboljša (aktivni tempomat, samodejno zasenčenje žarometov, ohranjanje smeri na voznem pasu).
Gospodarnost (65)	47	Preseneti predvsem zmerna poraba, posebej v razmerju z zmogljivostmi, težo vozila in štirikolesnim pogonom. Nekoliko nejasen program obljub iz dodatnega jamstva.
Skupaj	359	Kdor se ne zmeni za znamko na motornem pokrovu, bo z Ateco dobil veliko tistega, kar sicer ponujata Audi Q3 in VW Tiguan. Pohvalna je tudi lega na cesti, malo manj vožno udobje.
OCENA	avto magazin	1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

prostornost potniške kabine in prtljažnika

preglednost karoserije

zmogljiv in varčen pogon

lega na cesti

bogata oprema

občutek pri zaviranju

speljevanje z več plina

zvoč motorja

nejasne postavke pri opisu brezplačne Assistance Seat

42 | www.avto-magazin.si 24 • 2016

24 • 2016 www.avto-magazin.si | 43