



Die Starkversion (300 PS) Ateca VZ gibt es seit 2020 optisch unverändert. 2026 ist sein letztes Produktionsjahr.

Der erste Cupra

Mit dem Cupra Ateca machte Seats Sportmarke den Start. Das Kompakt-SUV zeigt noch heute, wie gut Autos vor Jahren waren. Schnell zugreifen, denn in diesem Sommer ist „Schlussverkauf“.

Wir drehen die Zeit zurück: Frühjahr 2016: Seat präsentiert den Ateca. Ein nicht einmal 4,40 Meter langes Kompakt-SUV, wie es im Buche steht. Gefällig und dennoch wiedererkennbar gezeichnet, ziemlich perfekte Raumökonomie und eine Antriebsvielfalt, die fast jeden glücklich machte – fast.

Zehn Jahre im Markt

Spulen wir wieder ins Jetzt: Seat Ateca 2026, noch immer identisch (okay, ein kleines Facelift gab es 2020) und gefällig, mehr denn je wiedererkennbar, perfekte Raumökonomie nach wie vor und noch immer mit einer Antriebsvielfalt, die – zumindest die Verbrennerfraktion – fast glücklich machen kann. Vermutlich war auch aus Seat-Sicht der Ateca so ein Muster Schüler, dass sich die Spanier bei der Gründung der Marke Cupra dachten: „Das isser, der erste Cupra.“

Die eigenständige Marke Cupra wurde Anfang 2018 gegründet und Ende 2018 stand das erste Cupra-Modell beim Händler, eben der Cupra Ateca. Ein sanft modifizierter Seat mit Bums. Vorerst gab es den ersten Cupra mit genau einem Motor: 1.984 Kubikzentimeter Hubraum, vier Zylinder,

Turbolader, 300 PS Leistung und 400 Newtonmeter Drehmoment. Anno 2018 war das eben ein Statement – vor allem in seinem Segment. 2026 kann man über diese Werte nur noch schmunzeln. Kompakt-SUV haben nicht selten 400 und mehr PS. Manchmal noch erzeugt durch einen Verbrennungsmotor (Mercedes GLA 45 S mit 421 PS), oft mittels Elektrokraft (Genesis GV60, 490 PS).

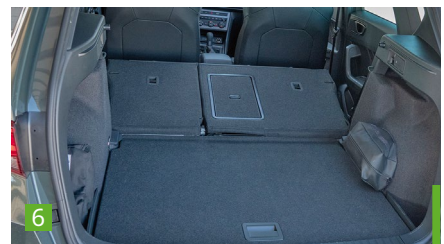
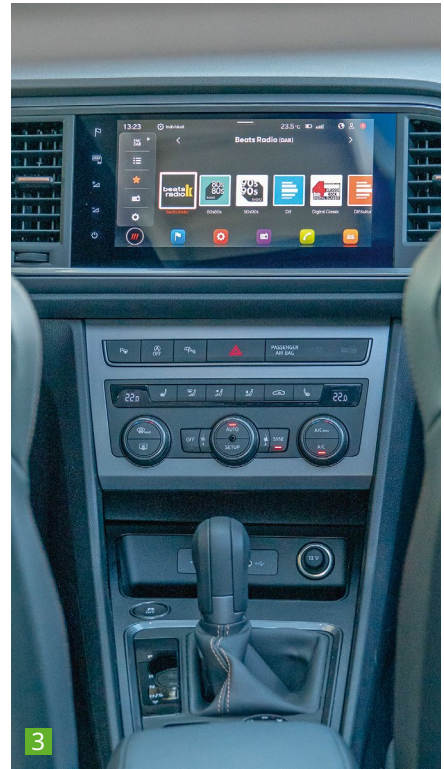
Und dennoch beeindruckt der Cupra Ateca VZ nach wie vor mit genau

diesem einen Motor. Warum? Weil das im tschechischen Kvasny (im Škoda-Werk) produzierte SUV auf der einen Seite aus der Zeit gefallen scheint und auf der anderen doch so gut hineinpasst. Mal ehrlich: Wer braucht 300 PS? Kein Mensch. Und dennoch dürfte die Motorleistung aller neu zugelassenen Pkw in Deutschland im Jahr 2025 bei etwa 180 PS liegen – und zwar im Durchschnitt.

Gucken wir uns den Cupra Ateca als VZ mal genauer an. Den Namens-



Der Ateca VZ ist kompakt und dennoch ein echtes Raumwunder.



1 Das Cockpit des Ateca VZ entspricht noch alter Schule. **2** Und der Ateca besitzt noch einen Schaltknopf zum Anwählen des Doppelkupplungsgetriebes. **3** Ein paar Tasten und Drehregler und schon ist die Bedienwelt in Ordnung. **4** Die Sitze des VZ sind gut, aber hoch montiert. **5** Das Platzangebot im Fond ist für ein 4,40-Meter-Auto generös. **6** Ebenso der Raum fürs Sperrgepäck. **7** Vier Abgasrohre hat der VZ immer, Akrapovic macht 3.700 Euro.

zusatz VZ (steht für veloz = schnell) bekam der Cupra, weil er seit dem Facelift 2020 auch als TDI und TSI mit minimal 150 PS zu haben war/ist und einen 190er-PS-TSI gibt es noch immer. Allen gemein ist: no electrification. Nicht einmal einen Mildhybrid hat der Ateca bekommen – auch im Seat nicht. An den maximal 300 PS hat sich hingegen auch nichts geändert, wengleich der Cupra Formentor und

die Konzerngeschwister mit dem Zweiliter-TSI mittlerweile bis zu 333 PS leisten.

„Komfortabelschnell“

Auf die 33 PS verzichten wir gern. Denn auch so geht es dank 7-Gang-DSG vehement ab Start vorwärts. Verteilt werden die maximal 400 Newtonmeter Kraft je nach Bedarf auf Vorder- und

Hinterräder. 50:50 lautet der größte Spagat, den die Lamellenkupplungen des Allradlers ermöglichen. Damit ist Schlupf fast nie ein Thema. Und wenn doch, mit deaktiviertem ASR und ESP und viel Spaß. Fahrdynamisch merkt man dem Ateca an, dass es ein SUV aus der „Gründerzeit“ ist. Er ist zwar bei Bedarf auf dem Rundkurs schnell, zeigt das aber auch deutlich mit seiner Schlagseite, je nach Kurvenradius.



Das Forrest Grün gibt es als Extra für rund 1.000 Euro.

Auf weit gezogenen Landstraßenkurven und der Autobahn fühlt er sich am wohlsten. Dank serienmäßig adaptivem Fahrwerk kann der Ateca viel wegstecken und bietet trotz der aufpreispflichtigen 20-Zoll-Räder (35er-Querschnitt) ein Maß an Langstreckenkomfort, das man ihm eher nicht zugetraut hätte.

Das DSG, bedienbar mit einem heute vermissten klassischen Automatikwählhebelknopf mit fühlbaren Rastpositionen und zusätzlich Flügeln hinterm Lenkrad, schaltet zwar manchmal verzögert oder zu hektisch, doch im manuellen Schaltmodus gelingt es easy, die Schaltintelligenz mit der eigenen zu überstimmen. Das endet meist darin, dass man ab 120 km/h den sechsten oder siebten Gang fährt und somit vielleicht doch noch das eine oder andere Quäntchen Superplus einspart.

Denn eins ist gewiss: Ein Kostverächter ist der Ateca VZ keineswegs. Bereits der Normverbrauch kündigt es an: 9,2 Liter. Autsch. Diesen Wert erreicht man zwar bei Schleichfahrt, doch wer schleichen will, sollte den 150-PS-TSI wählen. Der benötigt für die volle Leistung auch kein Superplus. Am anderen Ende der Skala kann man spielend die 16 Liter übersteigen. Der 55-Liter-Tank hilft nur bedingt, längere Etappen zu schaffen, als es mit einem E-Auto machbar ist.

Ordentlicher Innenraum

Dabei sind längere Etappen grundsätzlich kein Problem für den Ateca VZ. Die Sitzposition ist zwar unge-

wohnt hoch, die Sitze aber trotz „fehlender“ Schenkelauflagen gut justierbar.

Das Platzangebot gehört für die Abmessungen zu den besten überhaupt und so ist ein nicht einmal 4,40 Meter kompaktes Automobil ein perfektes Familienauto. Zudem sind die Materialien prima, die Verarbeitung solide und die Bedienung: vergleichsweise einfach. Drehrollen im Lenkrad, echte Tasten daneben, Spiegelverstellung wie eh und je und auch in der Mittelkonsole lässt sich alles zum Thema Temperatur haptisch bedienen.

Das Infotainmentmenü ist angegraut, das stört in dem Fall aber weniger, als die überfüllten Systeme der Neuzeit verwirren können. Was fehlt, ist lediglich eine Lautstärketaste im Infotainmentsystem. Da toucht der Beifahrer auch mal daneben. In den vielfach individualisierbaren Displays dürften die Schriften etwas größer sein. Der Infoscreen lässt sich auf Fingertipp für Nachtfahrten einfach schwarzschalten und geht beim Annähern automatisch wieder an. Etwas (zu) redundant sind die Möglichkeiten, den Fahrmodus zu ändern: Cupra-Knopf unten im Lenkrad (kostet horrend 820 Euro extra), Touchdisplay und fetter Drehdrücksteller auf der Mittelkonsole.

Ganz vorn in der Mittelkonsole befindet sich die nicht belüftete Induktiv-Ladeschale fürs Smartphone-Laden. Meistens lädt dieses jedoch nicht, da es einfach zu heiß wird (drei verschiedene Handys getestet). Daher lieber den USB-C-Stecker nutzen, das belastet den Akku weniger.

Cupra Ateca VZ

Testwagenpreis: 57.680 €

R4/1.984 cm³ | 221 kW/300 PS

400 Nm ab 2.000 U/min

7-Gang-DKG | 250 km/h | 4,9 s

WLTP: 9,2 S | 209 g/km

Maße: 4.394 x 1.841 x 1.615 mm

Kofferabteil: 485–1.579 Liter

Versicherung: HK 17 | VK 20 | TK 23

Wartung: 2 Jahre/30.000 km

Garantie: 5 Jahre/100.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Dass der Ateca, egal ob als Seat oder Cupra, auch zehn Jahre nach Marktstart noch viele Freunde in Deutschland hat, beweisen die Verkaufszahlen 2025. 14.200 und damit nur ein paar Hundert weniger, als Dacia vom Bestseller Duster absetzte. Und auch Ford hat keine 16.000 Kuga in 2025 zugelassen. Wenngleich vom Cupra-Technikzwilling Škoda Karoq fast doppelt so viele an Kunden gingen – und zwar ohne ein Sportmodell. Aber Škoda ist mittlerweile eh eine andere Liga.

Zur Vollständigkeit: Ateca ist ein Ort in der spanischen Provinz Saragossa mit nicht einmal 2.000 Einwohnern. Und Cupra ist ein Kunstbegriff, entstanden aus der Abkürzung für „Cup Racing“. Als Namenszusatz der potentesten Seat-Modelle fungiert diese Abkürzung bereits seit Ende 1996. Der Seat Ibiza GTI 2.0 16V Cupra Sport (150 PS) war der erste „Cupra“ mit ebendiesem Schriftzug über Tür und vorderen Kotflügel (der giftgrüne war das). Weiteres Erkennungszeichen des ersten heißen Spaniers: weiß lackierte Alufelgen. Neupreis 1997: 28.600 Mark. Da ist der Cupra Ateca VZ Lichtjahre entfernt. Unter 45.400 Euro geht sicherlich keiner weg, der Testwagen kostet 57.680 Euro – ¡Caramba!

mb