

Ateca zakończyła test oślnie wając. To najlepszy wynik Seat w dotychczasowych testach na dystansie 100 tys. km

OGÓLNE WRAŻENIE



To nam się podoba, a to nie

Powtórzymy to jeszcze raz: jeżeli chcesz technikę Tiguanu, ale masz trochę mniejszy budżet, to Ateca jest autem dla ciebie. Jeśli będziesz robić bardzo duże przebiegi, wybierz diesel, do wszystkich innych zastosowań spokojnie wystarczy benzyniak 1.4 TSI, współpracujący ze skrzynią DSG.



Seat Ateca

Na rynku: od 2016 r.

Silnik: 1.4 TSI

Cena: od 64 500 zł

TEST 100 TYS. KM

Samochody poddajemy morderczym próbom po to, aby dokładnie je poznać i jak najlepiej ocenić ich jakość, trwałość oraz niezawodność.

ATECA ŚWIECI PRZYKŁADEM!

Ten test trwał trochę dłużej, niż planowaliśmy. Powód? A jakże, pandemia. W końcu jednak udało się dostarczyć Atecę na końcowy demontaż, a rezultat – tak jak zresztą cały test – okazał się olśniewający

Na pewno niejednen z was przeciera teraz oczy ze zdziwienia, bo przecież test długodystansowy Seata Ateki już był. I to nawet niedawno, bo w „AŚ” 27-28/2020. Wtedy przyznaliśmy hiszpańskiemu SUV-owi szóstkę, ale nie mogliśmy wydać pełnego werdyktu ze względu na brak możliwości przeprowadzenia końcowego demontażu. Seat chciał, by operacja została przeprowadzona w jego zakładzie (Martorell pod Barceloną), ale właśnie w chwili, gdy mieliśmy udać się w drogę do Hiszpanii, granice zostały zamknięte. Zapadła więc decyzja, że auto zostaje z nami, a gdy nadarzy się okazja, to od razu udamy się w podróż na południe. I takie okno – przynajmniej na chwilę – otworzyło się w połowie lipca. Nie omieszkałmy z okazji skorzystać.

W tym miejscu mała dygresja, bo podróż samochodem do Hiszpanii Anno Domini 2020 to już nie było to, co zawsze. Oczywiście, całość przebiegła bez

ROZBIÓRKA NIECO PÓŹNIEJ

zakłóceń i w pełni spokojnie, nie da się jednak nie zauważyć, że świat się zmienił. Musimy się teraz cieszyć np. takimi drobnostkami, jak na powrót otwarte granice (patrzac na ostatni progres zachorowań, niebawem może być różnie). A to oczywistość, do której zdążyliśmy się przez te lata przyzwyczaić i gdy granice zamknięto, to nagle okazało się, jak wiele tracimy. Jak wiele traci każdy z nas.

Wróćmy jednak do Ateki. To przecież materiał o samochodzie, a nie o kompli-

**Ateca pozosta-
wiła
po sobie
bardzo dobre
wrażenie.
Auto zawsze
było gotowe
do jazdy**

kacjach wywołanych przez globalną pandemię. Końcowy demontaż wypadł na tyle dobrze, że dodatkowo potwierdził pozytywną opinię, którą wydaliśmy wcześniej. W sumie dobrze, bo przez czas trwania testu, czyli dwa lata, zdążyliśmy srebrnego Seata bardzo polubić.

Doceniliśmy w pierwszej kolejności dość skromną specyfikację, dzięki której Atecą da się po prostu spokojnie podróżować, bez narażenia przy okazji na ciągłą walkę z nadgorliwymi systemami wspomagającymi. Dzięki temu nie trzeba też przed każdą podróżą wnikliwie studiować grubej jak cegła instrukcji obsługi. W nasze ręce trafiła Ateca bez takich ekstraszów, jak: kamery cofania, system monitorujący martwe pole, czujniki deszczu i zmierzchu, system bezkluczykowy i aktywny tempomat. ➤

➔ SZCZEGÓŁOWA INSPEKCJA W OBECNOŚCI RZECZOZNAWCY DEKRY

WŁAŚCIWIE BEZ WIĘKSZYCH UWAG

1. Trochę za twarde: fotele zostały wyłożone dość cienką warstwą gąbki, co dało się odczuć na dalekich trasach. Dobra wiadomość: tapicerka przetrwała trudy testu niemal bez uszczerbku.

2. Mocne hamulce: Ateca pokonała cały dystans z fabrycznym kompletem tarcz i klocków (!). Okładziny jednak są już sfatygowane – klocki nadają się do wymiany, tak samo jak pokryte rysami tarcze.

3. Na ochłodę: ostatnia podróż do Martorell była dobrą okazją, by sprawdzić wydajność klimy. Efekt? Bez problemów, nawet przy 34 st. Celsjusza na hiszpańskiej autostradzie.

4. Poprawnie zakonserwowane: jakość zabezpieczenia profili zamkniętych jest na wysokim poziomie, znanym z innych aut Grupy VAG. Bez zastrzeżeń.

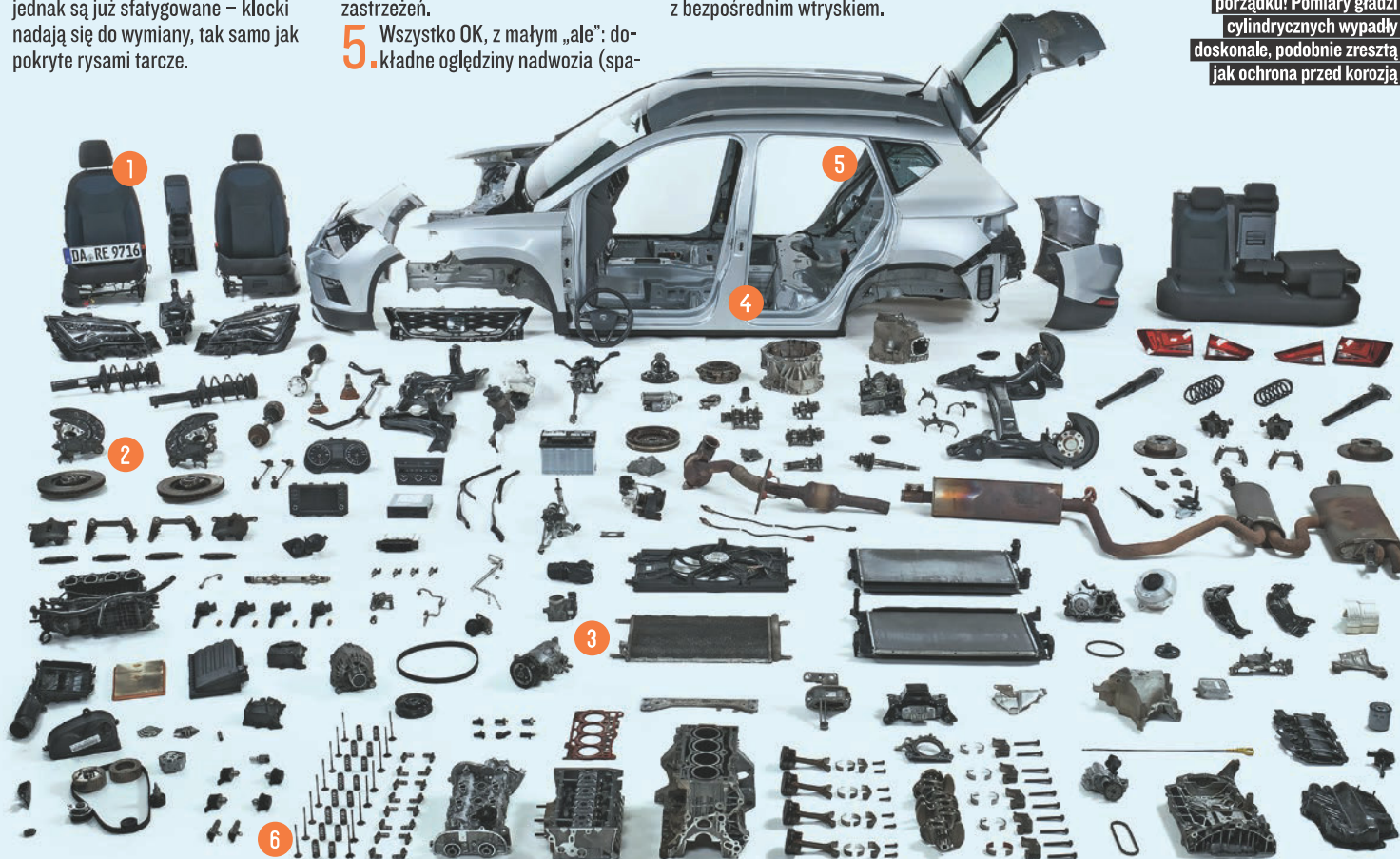
5. Wszystko OK, z małym „ale”: dokładne oględziny nadwozia (spa-

sowanie, szpary technologiczne etc.) wypadły dobrze, minus za sposób montażu klapki wlewu paliwa.

6. Żwawy napęd: silnik okazał się wystarczająco dynamiczny i zrywny. 1.4 TSI nawet w takiej „budzie” może dawać frajdę. Demontaż ujawnił lekkie osady na zaworach, ale to norma w doładowanych silnikach z bezpośrednim wtryskiem.



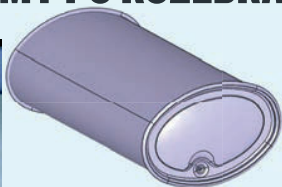
Wszystko w jak najlepszym porządku! Pomiary gładzi cylindrycznych wypadły doskonale, podobnie zresztą jak ochrona przed korozją



TO ZNALEŻLIŚMY PO ROZEBRANIU NA CZĘŚCI



Dźwignia od regulacji odcinka lędźwiowego została nam w ręce, ale... udało się ją zamontować z powrotem



To zaokrąglenie na środku w dolnej części to po prostu otwór technologiczny i jednocześnie część rezonatora. Jego zadaniem jest poprawa dźwięku i odprowadzanie wilgoci osadzającej się w wydechu



Co na pierwszy rzut oka wygląda jak uszkodzenie, tak naprawdę jest zamierzone. Zobaczcie: fabrycznie nowy tłumik (na zdjęciu powyżej) wygląda tak samo



Delikatny rdzawy nalot w miejscu mocowania tylnej osi. Niestety, nie wygląda to najlepiej!



Znany temat w Grupie Volkswagena: kompost (całkiem spora ilość) schowany za osłonami nadkoli

Ateca już w Hiszpanii. To jeden z jej ostatnich postojów przed rozebraniem na części



Nawet bez napędu 4x4 Ateca nieźle radziła sobie w trudnych sytuacjach drogowych, choć w górach napęd na obie osie zapewniłby większe bezpieczeństwo

➡ Listę braków można by ciągnąć w sumie w nieskończoność, ale z drugiej strony jest cena zakupu: 107 000 zł za wersję Style z benzyniakiem 1.4 TSI/150 KM i przekładnią DSG to dobra oferta. Zresztą zarówno silnik, jak i skrzynię biegów zaliczamy do zalet – stanowią bardzo zgrany, odpuszczający duet. Do tego zawieszenie powoduje, że nawet na dużych nierównościach nikomu nie wypadną plomby. Miejsca w środku – pod dostatkiem, mimo że z zewnątrz hiszpański SUV wcale kółsem nie jest. I wreszcie ostatnia zaleta: niskie spalanie. Mimo obecności pod maską małego benzynowego silnika 1.4 TSI (od jesieni 2018 r. jest już następca – 1.5 TSI/150 KM) z doładowaniem Ateca mo-



Rozsądne spalanie i dobra dynamika – za to musimy pochwalić Atecę

że być oszczędna. Jadąc normalnie i bez szaleństw (po prostu rozsądnie obchodząc się z pedałem przyspieszenia) można uzyskać wynik na poziomie 7 l/100 km (średnie na odcinkach testowych ok. 8 l/100 km). Do tego dobra dynamika, ponieważ hiszpański SUV nie jest, jak na swój segment, ciężkim autem – waży 1368 kg. Podczas pomiarów na początku testu do „setki” przyspieszyliśmy w 8,6 s. Udało nam się nawet zaprzężyć ze skrzynią DSG! Jeśli natomiast chodzi o zastrzeżenia do układu napędowego, to mieliśmy je wtedy, gdy robiło się ślisko – mocniejsze wciśnięcie pedału gazu oznaczało kłopoty z trakcją. Mimo to większość testujących uznała, że bez napędu 4x4 da się żyć.

Sam demontaż na części, jak już wspomnieliśmy, wypadł – poza pewnymi detalami – pozytywnie. Rzeczoznawca zwrócił uwagę m.in. na nie do końca idealnie spasowaną kłapkę wlewu paliwa. Fakt, to

TYLKO DROBIAZGI....

szczegół, który jednak od razu rzuca się w oczy. Za osłonami w przednich nadkolech zgromadziła się pokaźna ilość kompostu i różnorakich odpadów. Dźwignika od regulacji odcinka lędźwiowego w fotelu kierowcy została rzeczoznawcy w ręce, a na przedniej stronie silnika fa- ➡

Tym razem Ateca podczas wypadu do Danii. Auto mieni się na plaży, na której ruch był naprawdę zaskakująco mały



➔ DANE TECHNICZNE

SILNIK	Ateca 1.4 TSI
Rodzaj	t.benz. R4/I6
Pojemność silnika	1395 cm ³
Średnica cylindra x skok tłoka	74,5 x 80,0 mm
Napęd rozrządu	pasek
Moc maksymalna	150 KM/5000 obr./min
Maks. moment obrotowy	250 Nm/1500 obr./min
Prędkość maksymalna	198 km/h
Skrzynia biegów	aut. 7 (DSG)
Napęd	przodni

NADWOZIE/PODWOZIE	Ateca 1.4 TSI
Długość/szerokość/wysokość	4363/1841/1601 mm
Rozstaw osi	2638 mm
Masa własna/ładown. (rzeczywista)	1368/552 kg
Hamulce: przód/tył	tarczowe wentyl./tarczowe
Dop. masa przyczepy bez hamulców	670 kg
Dop. masa przyczepy z hamulcami	1850 kg
Pojemność zbiornika paliwa	50 l
Pojemność bagażnika	510-1604 l
Ogumienie (testowe)	215/55 R 17 V

➔ KOSZTY

UBEZPIECZENIE	Ateca 1.4 TSI
Przejechane kilometry	114 207 km
Ubezpieczenie	6874 zł

PALIWO I OLEJ	
9876 l benzyny (4,46 zł za litr)	44 047 zł
2,5 l oleju na dolewkę	155 zł

OPONY	
Letnie: 1 kpl. Hankook Ventus Prime 2 215/55 R 17 V	2180 zł
Zimowe: 1 kpl. Michelin Alpin 5 215/55 R 17 V	2890 zł

PRZEGŁĄDY	
30 000 km	930 zł
60 000 km	2390 zł
90 000 km	1160 zł

CENA	
Cena Seata Ateki 1.4 TSI z DSG w wersji Style (2018 r.)	107 000 zł
Obecna wartość auta	75 800 zł
Utrata wartości	31 200 zł

KOSZTY ŁĄCZNE	
Koszty po 114 207 km	60 626 zł
Koszt 1 km	0,53 zł
Koszt 1 km z utratą wartości	0,80 zł

chowiec stwierdził ślady po płynie chłodzącym. Lekka powierzchnia korozja na tylnym pasie pod zderzakiem i w okolicy mocowania tylnej osi to już w zasadzie ostatnie z uchybień, bo ani jednostka napędowa, ani dwusprzęgłowa skrzynia

DROBNY NAGAR NA ZAWORACH

biegów, ani nawet podwozie i elementy układu jezdnego nie wzbudziły żadnych zastrzeżeń. Choć gwoli sprawiedliwości należy odnotować, że na zaworach znaleźliśmy lekkie ślady nagaru, ale to akurat

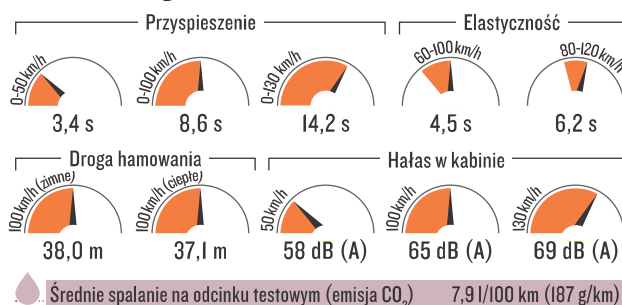
Ateca zawsze była gotowa do jazdy. Auto zdobyło tylko 2 punkty karne



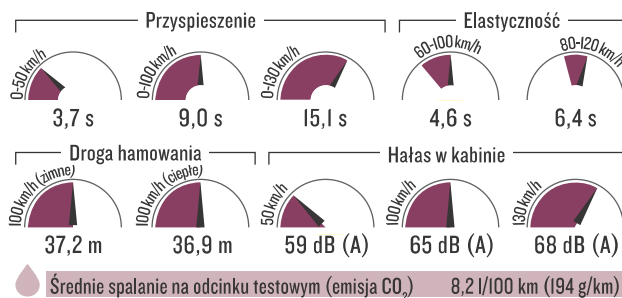
Pomiary osiągnięć i spalania wykonane pod koniec testu są nieco gorsze niż na początku. Skuteczność hamulców mogłaby być nieco lepsza

➔ POMIARY OSIĄGÓW

POCZĄTEK TESTU



KONIEC TESTU



Nie jest to auto elektryczne ani hybrydowe, a mimo to spalanie podczas jazdy poza miastem nie jest duże. Doświadczaliśmy tego wiele razy

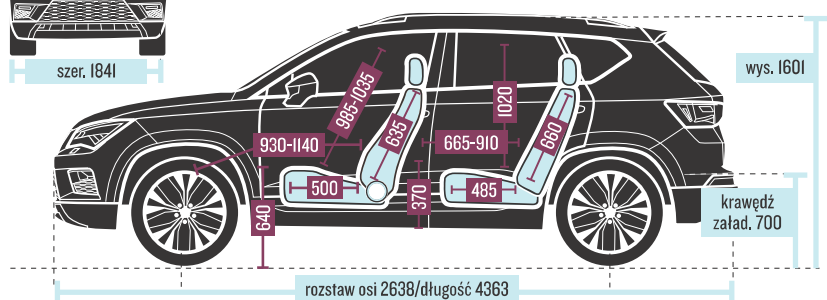


Grupa rzeźb, którą spotkaliśmy podczas odwiedzin w Danii. Ateca dumnie stoi na ich tle



SEAT ATECA

wymiary w mm



PUNKTACJA

Auto niezdatne do jazdy	0 x 15	0
Usterki silnika/skrzyni biegów	0 x 15	0
Usterki elementów napędu/funkcjonalnych	0 x 5	0
Nieplanowana krótka wizyta w serwisie	0 x 3	0
Nieplanowany wielodniowy pobyt w serwisie	0 x 5	0
Drobne awarie (radio, nawigacja, wycieki płynów itd.)	0 x 2	0
Drobne awarie oświetlenia (przepalona żarówka itd.)	0 x 1	0
Trwałość podzespołów po demontażu		
Karoseria (zabezp. antykorozyjne, lakier, wygłuszenie)	0-5	1
Silnik (pomiar mocy, szczelność, czystość, ślady zużycia)	0-5	0
Przekładnia (szczelność, zużycie, stan ogólny, sprzęgło)	0-5	0
Wydech (stan ogólny, katalizator, mocowanie, izolacja)	0-5	0
Podwozie (osie, resorowanie, układ kierowniczy, luz)	0-5	0
Elektryka (kable, wtyczki, elementy ster., bezpieczniki)	0-5	0
Przydatność na co dzień/wrażenia z jazdy		
Punkty na podstawie ocen z dziennika testowego	0-10	1
Suma punktów		2

0 pkt – ocena 6+; 1-4 pkt – 6; 5-8 pkt – 6-; 9-12 pkt – 5+; 13-16 pkt – 5; 17-20 pkt – 5-; 21-24 pkt – 4+; 25-28 pkt – 4; 29-32 pkt – 4-; 33-36 pkt – 3+; 37-40 pkt – 3; 41-44 pkt – 3-; 45-48 pkt – 2+; 49-52 pkt – 2; 53-56 pkt – 2-; od 57 pkt – 1

drobnostka, typowa dla silników z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Dobra wiadomość: urwaną dźwigenkę od regulacji odcińka lędźwiowego udało się na koniec włożyć na miejsce.

Na koniec ze względu na wymienione powyżej uchybienia przyznaliśmy Seatowi jeden punkt karne. Co i tak nie obniża celującej oceny końcowej, którą zdążyliśmy przyznać wcześniej. W sumie z dwoma punktami Seat łąduje na znakomitej, drugiej pozycji na naszej liście, ex aequo ze swoim koncernowym bratem – VW Tiguanem. To także przypuszczać – w czołówce są też dwa modele Audi – że z jakością w Grupie VAG ostatnio wcale nie jest najgorzej!

System punktacji

Punkty karne przyznajemy za usterki, które wystąpiły podczas testu, oceniamy też stan auta po demontażu.



NASZYM ZDANIEM
MARCIN MATUS

Naprawdę świetna robota! O tym, że Ateca bez żadnych problemów przejechała 100 tys. km, pisaliśmy nieco ponad 2 miesiące temu. Teraz, po rozebraniu auta na najdrobniejsze części, nie zmieniamy opinii. To solidny i dobrze zrobiony samochód. Owszem, znaleźliśmy jakieś problemy, ale w zasadzie wszystkie to drobnostki. Ateca zasługuje otrzymuje ocenę celującą i utrzymuje wysoką, 2. pozycję.

ZDJĘCIA: AUTO BILD

➔ RANKING TESTÓW DŁUGODYSTANSOWYCH

MIJESCE	MODEL	PKT	NOTA
1.	Audi A3 Sportback 1.4 TSI g-tron	0	6+
2.	Seat Ateca 1.4 EcoTSI Style	2	6
2.	Audi A4 Avant 2.0 TSI ultra	2	6
2.	VW Tiguan 2.0 TSI 4Motion DSG	2	6
5.	Kia Sportage 2.0 CRDi AWD	4	6
5.	VW Golf Sportsvan 1.4 TSI Highline	4	6
7.	Volvo XC60 D4 Summum FWD	5	6-
7.	BMW X1 xDrive20i	5	6-
9.	Hyundai i30 kombi 1.6 CRDi Style	6	6-
10.	Hyundai Tucson 2.0 CRDi 2WD Style	8	6-
10.	Audi A6 Avant 2.0 TDI	8	6-
10.	Ford Focus 1.0 EcoBoost Titanium	8	6-
10.	Mazda CX-5 2.2 Skyactiv-D AWD	8	6-
10.	Mercedes A 180 BE Style	8	6-
10.	Mercedes C 250 d 4Matic T Avantgarde	8	6-
10.	Skoda Superb 1.4 TSI Style	8	6-
17.	VW Passat Variant 1.8 TSI DSG Comfort	9	5+
17.	Kia cee'd 1.6 GDi	9	5+
19.	Skoda Octavia Combi 2.0 TDI	10	5+
20.	Fiat 500X 1.6 Multijet Lounge	11	5+
20.	Lexus CT 200h Dynamic Line	11	5+
20.	Peugeot 2008 1.6 HDi Allure	11	5+
23.	Skoda Kodiaq 2.0 TDI SCR 4x4 DSG	12	5+
23.	Mazda 6 kb, 2.2/175 KM AWD SkyPASSION	12	5+
23.	Dacia Lodgy 1.2 TCE Prestige	12	5+
23.	Mercedes E 350 CDI T Avantgarde	12	5+
27.	Volkswagen Golf 1.4 TSI Comfortline	13	5
27.	Renault Megane 130 TCE GT Line	13	5
29.	Toyota Yaris 1.5 Hybrid	14	5
30.	BMW 320d GT xDrive Luxury Line	15	5
30.	Mercedes E 220 d T Avantgarde	15	5
30.	Nissan Qashqai 1.6 dCi 4x4 Acenta	15	5
33.	Volvo V60 D2 DRIVe Ocean Race	17	5-
33.	Hyundai i40 kombi 1.7 CRDi Style	17	5-
35.	Kia Rio 1.4 CVT Edition	20	5-
36.	Kia Optima 1.7 CRDi XL	22	4+
37.	VW up! 1.0 white up!	24	4+
38.	Skoda Fabia Combi 1.2 TSI Style	25	4
38.	BMW 540i xDrive Touring	25	4
40.	Ford Kuga 2.0 TDCi Titanium	29	4-
40.	Renault Clio Grandtour TCE 90	29	4-
42.	Seat Ibiza 1.6 TDI	30	4-
43.	Ford Grand C-Max 2.0 TDCi Titanium	31	4-
44.	BMW i3 Range Extender	34	3+
45.	Ford Fiesta 1.0 EB Titanium	52	2