

Prvá jazda

NOVÉ AUTÁ,
KTORE S ME
UŽ VYSKÚŠALI



ZAČINA SA TO MALÝM LITROVÝM TROJVALCOM, ALE VÄČŠINA MOTOROV MÁ 150 KONÍ

MOTOR	1,0 TSI 115	1,4 TSI 150	1,4 TSI 150 DSG	1,4 TSI 150 4DRIVE	1,4 TSI 150 4DRIVE DSG	1,6 TDI 115
Výkon (kW/k)	85/115	110/150	110/150	110/150	110/150	85/115
Max. krútiaci moment (Nm)	200	250	250	250	250	250
pri otáčkach (ot./min.)	2 000 - 3 500	1 500 - 3 500	1 500 - 3 500	1 500 - 3 500	1 500 - 3 500	1 500 - 3 500
Zrýchlenie 0 - 100 km/h (s)	11	8,5	8,6	9,0	8,9	11,5
Spotreba (l/100 km)	5,2	5,3	5,4	6,2	6,1	4,2

PRVÝ DOJEM



Čo sa nám páčilo a čo nie

Veľkosť interiéru nás očarila. Pozitívne hodnotíme excelentnú ergonómiu aj kvalitu vypracovania a komfort podvozka. Negatívom je vysoká nakladacia hrana kufru, jeho schod a divoká funkcia start-stop systému.

Seat Ateca

PRVÉ ŠPANIELSKÉ SUV MIERI VYSOKO

Ateca triafa do čierneho štýlom, praktickosťou a samotnou obľúbenosťou SUV. Je všestranná, ponúka veľký priestor a komfortný podvozok.

NOVÝ TIGUAN SA POSUNUL K DĺžKE ŠTYRIA POLMETRA, čím sa vytvoril priestor pre Atecu, ktorá tvorí predvoj veľkej španielskej ofenzívy, ktorá by v najbližších 18 mesiacoch mala priniesť štyri nové modely. Po Atece príde ešte malý crossover a ďalej automobilka neprezrádza...

Dizajnom Ateca nadväzuje na úspešné hrany Leona a posúva ich ešte ďalej. Spoločná platforma MQB s Leonom znamená, že Ateca má rovnaký rázvor náprav, ale pri tom sa podobnosť rozmerov končí. SUV je robustné, príjemne vysoké. Od sedáka po strop je to 1 063 mm, takže nad hlavou mám kopu miesta, navyše je výškové nastavovanie sedadla skutočne rozsiahle, len málokedy sa mi v iných autách stáva, že pri výške 190 cm nemusím využívať úplne spodnú polohu. Kvalita vypracovania interiéru je na vysokej úrovni, Seatu sa podarilo získať z koncernu 8-palcový displej a najvyššiu úroveň informačno-zábavného systému. Navyše na stredovej konzole nájdeme indukčné nabíjanie mobilného telefónu, dva USB porty a špeciálnosťou je prípojka pre GSM anténu, ktorá zlepšuje kvalitu príjmu signálu v zastavaných oblastiach.

Za príplatok sú k dispozícii aj také „vychytávky“ ako uvítacie nasvietenie



Ergonómia na najvyššej úrovni. Za pochvalu stojí aj dielenské vypracovanie a kvalita materiálov.



Žiadna digitálna prístrojová doska. Tak ďaleko do regálov koncernu ešte Seat nesiahla a vôbec to neprekáža.



Parkovacia kamera s 360° pokrytím okolia auta. Zadná kamera má dokonca prvýkrát v histórii aj ostrekovač.



Počet režimov Normal, Eco a Sport sa v prípade verzie 4 x 4 rozširuje ešte o Offroad a Snow.

s nápisom Ateca na podlahe pod spätným zrkadlom alebo náladové farebné podsvietenie interiéru s možnosťou zmeny farby a intenzity – LED diódy sú zázračné, a to nielen vnútri kabíny. Svetlomety môžu byť tiež tvorené diódami, v čom má už Seat skúsenosti od čias uvedenia Leona. Diódová linka denného svetla sa mení z bielej na oranžovú, keď slúži ako smerovka.

Pod kapotou sme mali dvojlitrový diesel 2,0 TDI s výkonom 150 koní. Pritom rozsah ponuky siaha od litrového trojvalca (115 k) po najsilnejší diesel (190 k). Na výber je z dvoch prevodoviek: šesťstupňovej manuálnej a automatickej dvojspojkovej DSG a z dvoch typov >>



„Nová Ateca je súčasťou stratégie značky na udržanie dlhoročnej ziskovosti.“

Luca de Meo, šéf Seatu

2,0 TDI 150

2,0 TDI 150 DSG

2,0 TDI 150 4DRIVE

2,0 TDI 190 DSG 4DRIVE

110/150	110/150	110/150	140/190
340	340	340	400
1 750 - 3 000	1 750 - 3 000	1 750 - 3 000	1 750 - 3 250
8,5	8,5	9,0	7,5
4,3	4,4	5,1	5,0

PRVÁ JAZDA



**Ateca sa vyrába
vo fabrike Škoda
v českých Kvasinách**



Kufor má veľký objem. Menším nedostatkom je schod po sklopení zadných operadiel a vyššia nakladacia hrana.



» pohonu, buď 2WD, alebo 4WD. Prvé, čo nás pri jazde našou dieselevou predokolkou zaujalo, bol komfort podvozka s príjemne mäkkým odpružením. Možnosť voľby adaptívnych tlmičov na rozdiel od Tiguanu neexistuje, otočným voličom zmeny jazdných režimov si riešime len odozvu na plynový pedál, odpor riadenia a v prípade automatu aj rýchlosť radenia, my však máme manuál.

Vo verzii Sport nie je rozdiel na plynovom pedáli taký výrazný, oveľa silnejšie však vnímame zmenu v riadení, ktoré je veľmi presné, bez umelých náznakov z elektrického posilňovača. Výkon motora v kopcovitom teréne je dostatočný, nie však výrazný, navyše ťah ovplyvňuje nahnevaná elektronika, ktorá je až príliš útlcitná a obmedzuje výkon, len čo sa trochu dostáva do preklzu.



„Vychytávka“ - projekcia názvu a emblému zo spätného zrkadla na podlahu. Sú veci, ktoré si nemusíte priplatiť, ale chcete.

Keďže máme so sebou v aute aj pretekára Maťa Homolu, ukazuje nám možnosti dynamickej jazdy. Obratnosť auta, jeho držanie na ceste, podvozok aj pruženie si pochvaľuje, hlavne však vyzdvihuje pohodlie na rodinné jazdenie.

Postupne sa na zadných sedadlách prestriedame s Maťom aj s výhercom



VERDIKT

Redaktor
MILAN ADÁMEK

Príjemne ovládateľné SUV s veľkou kabínou a veľkým kufrom. Využíva síce prvky z produkcie koncernu VW, ale zachováva si originalitu. Na Leone a Atece môže Seat vybudovať svoju novú modernú identitu.

našej súťaže Braňom. Rozličné postavy, rozličné výšky, ale rovnaké hodnotenie: vzadu je veľa miesta na hlavu aj na kolena. V porovnaní s predným sedadlom len o 4 cm menej na výšku a tri na šírku. Zložením operadiel však nevzniká úplne vodorovná plocha a aj nakladacia hrana je vyššie. Kufor však boduje veľkosťou. Pri predokolke má základný objem 510 litrov a rozšírený 1 604l, pri verzii s pohonom 4 x 4 sa kufor zmenší na 485, resp. 1 579l. Všetky hodnoty sú v rámci tohto segmentu na jeho hornej hranici. Ateca poráža Qashqai, ktorý má 430l aj Kadjar s objemom 472 l. Samozrejme, Tiguan sa zväčšil a dnes má až 615 litrov, čím už hrá o ligu vyššiu súťaž. Veko kufra možno otvárať aj podkopnutím pod nárazník.

Opúšťame úsporný naftový motor, lebo si chceme vyskúšať aj benzínovú verziu 1,4 TSI s rovnakým výkonom 150 koní. Tichý chod, plynulý nábeh výkonu a príjemná odozva na plyn nás zaujali asi ešte viac než predošlá jazda na naftovej verzii. Dvakrát sa stalo, že štart-stop systém vypol motor skôr, ako auto zastalo, ale posilňovač už nepracoval. Ateca má základnú cenu 16 990 eur. Pre fajnšmekrov sa oplatí počkať na verziu FR, ktorá bude mať ochranné plasty lakované vo farbe karosérie a zadný spojler, ako aj celkový dizajn bude výraznejší. A čo špekulácie o Atece Cupra? Určite bude, aj keď Seat je v tomto ohľade skúpy na slovo.

Pretekár a čitateľ s nami na teste

NA ATECE S MAŤOM HOMOLOM

Obvykle si novinár musí vystačiť pri testovacej jazde sám, na Seate Ateca nám pomáhal výherca súťaže Braňo a automobilový pretekár Maťo Homola.

BARCELONA NÁS PRIVÍTALA ÚŽASNÝM SLNEČNÝM POČASÍM A HORNATÉ OKOLIE POSKYTLA DOSTATOK SPEVNENÝCH AJ NESPEVNENÝCH CIEST NA NAŠE TESTOVACIE JAZDY. SÚŤAŽ SEATU S AUTO BILDOM DOKOPY SPOJILA PROGRAMÁTORA BRAŇA LULEKA A ZNÁMEHO SLOVENSKÉHO OKRUHOVÉHO PRETEKÁRA MAŤA HOMOLU. OBAJA SI ATECU VYSKÚŠALI A NEŠETRILI JU. NESKÔR NEŠETRILI SLOVAMI CHVÁLY.

Maťo Homola: „Dojmy z prvého SUV od Seatu sú výborné. Je to veľmi pohodlné auto. Jazdili sme po španielskych vidieckych cestách s množ-

stvom „uťahovákov“ a „vracákov“, čo bolo úplne super. Podvozok je výborný. Nie je to športiak, ale z pohľadu rodiny veľmi komfortné, aj keď sme prešli nejakú nerovnosť, tak pruženie ju úplne eliminovalo. S motorom som spokojný a celkovo to pohodlie v aute prekonal moje očakávania, a to aj keď som sedel vzadu, kde je veľa priestoru. S autom som spokojný a musím povedať, že som aj veľmi príjemne prekvapený.“

Branislav Lulek: „Mám super dojmy. S autom sme jazdili v kopcoch, pekne ťahá, má príjemný mäkký podvozok, čo je dobré aj pri jazde cez mesto. Na zadnom sedadle je veľa miesta. Celá jazda bola super.“

Automobilový
pretekár
TCR International
Series

MAŤO HOMOLA (22)



Výherca čitateľskej
súťaže
IT programátor
z Rudinskej

BRANISLAV LULEK (26)