



Martijn Verhoef
8 februari 2021

Op zoek naar het DNA

Het DNA van Seat moet inmiddels bij iedereen bekend zijn. Van de betaalbare merken binnen de Volkswagen Groep dient het Spaanse merk voor sportiviteit en emotie te zorgen met haar modellen. Niet alleen het ontwerp van de auto's dient een gevoelige snaar te raken, ook het rijgedrag dient op het DNA te zijn aangepast.

Een formule die zijn uitwerking heeft op de hatchbacks en stations van het merk en die sinds enkele jaren ook wordt toegepast op de cross-overs en SUV's van Seat. Sinds 2016 begeeft Seat zich namelijk ook in dat segment met de Ateca, Arona en Tarraco. Die eerste is nu toe aan een opfrisbeurt, wat ons de gelegenheid geeft om nogmaals met deze auto op pad te gaan. Of het DNA nog steeds aanwezig is, lees je in deze autotest.



Geen grijze muis meer

De Ateca die we in 2016 reden bestempelden we als onopvallend goed, niet in de minste plaats door het wat saaie voorkomen van de auto met zijn grijze lakkleur en halogeen pitjes. Doe maar normaal, dan doe je al gek genoeg is toch meer een credo dat we bij Skoda vinden passen. En het moet gezegd: met de juiste wielen, kleur en uitrusting komt de Ateca een stuk spannender over. Zo blijkt wel bij onze eerste kennismaking met het opgefriste exemplaar. Het bijna legergroene Dark Camouflage en de 19 inch wielen staan de auto bijzonder goed, zeker omdat het chroompakket van de Xperience er mooi bij afsteekt. Geen halogeenpitjes meer, maar ledverlichting rondom. De knipperlichten gaan na de modelwijziging - helemaal des Audi's - dynamisch van links naar rechts en bodemplaten in aluminiumoptiek geven nog wat extra sjeu aan het uiterlijk.

Schokkend zijn de wijzigingen overigens niet: de koplampen kijken net wat strenger de wereld in en de grille is gegroeid. Aan de achterzijde valt op dat, net als bij de Leon, de typeaanduiding met een pen op de achterklep lijkt te zijn geschreven. Het moet voor

Seat Ateca 1.5 TSI DSG-7 Xperience Business Intense

een iets meer persoonlijke look and feel zorgen, maar we zijn nog niet enthousiast. Leveren zonder typeaanduiding luidt nog steeds het devies.

In het overvolle segment komt de Ateca weer stukken beter voor de dag en zo blijkt maar weer dat het ietwat saaie uiterlijk met de juiste aanpassingen erg tijdloos is.



Tijd tikt door

Of het interieur net zo tijdloos is, wagen we te betwijfelen. In het binnenste van de Ateca heeft Seats opfristeam namelijk niet al te rigoureuus huisgehouden, zodat je grotendeels nog tegen het dashboard van het pre-faceliftmodel aan zit te kijken. Waar de Tiguan bij zijn facelift hippe touchknoppen en schuifregelaars kreeg, blijft de Ateca fase 2 nog een batterij aan fysieke druk- en draaiknoppen bieden.

Stiekem vinden we dat best wel prettig, want in tegenstelling tot de nieuwste VAG-modellen weten we bij de Seat alle functies binnen een ogenblik te vinden. Geen functies die verstopt zijn in allerlei schermmenu's, maar een ouderwetse draaiknop voor het aanpassen van de temperatuur. Alleen de volumeknop heeft het veld moeten

ruimen bij het plaatsen van het nieuwe scherm en zelfs die missen we al. Je ziet aan alles dat de Ateca net iets lager op de ladder is geplaatst dan de eerder genoemde Tiguan, wat betekent dat er minder mooie materialen zijn gebruikt om het dashboard uit op te trekken. Harde kunststoffen vind je bijvoorbeeld bij de middenconsole en onderop het dashboard. Bovendien is er bespaard op sfeerverlichting bij het dashboard, want die is alleen op de deurpanelen aangebracht.



Nog net zo ruim

Het nieuwe infotainmentsysteem valt wat ons betreft een beetje uit de toon, omdat de behuizing in glimmend zwart niet helemaal aansluit op de rest van het dashboard. De werking is echter prima en hoewel het scherm niet overdreven groot is, biedt het wel een goede afleesbaarheid. Je kunt Apple Carplay draadloos activeren en desgewenst ook spraakcommando's opdreunen. De navigatie-informatie kun je eenvoudig op de digitale cockpit achter het stuur projecteren, wat ook een hele verbetering is ten opzichte van de ouwerwetse klokkenwinkel uit het pre-faceliftmodel. Nog een voordeel: de cruise control bedien je inmiddels gemakkelijk vanaf het stuur en dus niet meer met

Seat Ateca 1.5 TSI DSG-7 Xperience Business Intense

een los hendeltje. Het staat opgeruimder en het werkt gebruiksvriendelijker.

De bekleding van de stoelen is bij de modelwijziging ook aangepast. Je zit in de Xperience standaard op alcantara, afgewisseld met kunstleder. De stoelen bieden een prima zijdelingse steun en mechanisch kun je de lendensteun van de bestuurdersstoel aanpassen. De zitting is niet te verlengen, maar omdat deze al vrij lang is, worden de bovenbenen van langere bestuurders evengoed ondersteund. Achterin is de Ateca even ruim als voorheen, wat de auto nog steeds een stuk rianter maakt dan een Renault Kadjar of Kia Sportage.



Geen eTSI

Aan de aandrijving hebben we inmiddels al veel woorden besteed, zoals je bijvoorbeeld kunt lezen in de test van de Volkswagen Passat, Audi A3 en Skoda Octavia. Concreet komt het er telkens op neer dat de 1.5 TSI in ieder model uit de Volkswagen Groep prima functioneert. Je merkt dat de afstelling van de motor en automaat wel per merk anders is ingeregeld. Zo voelt de Ateca net wat gretiger aan onderin en laat de motor

net iets meer van zich horen. Al komt dat laatste ook door de versterking via de luidsprekers. Bij het wegrijden komt het enige manco van de automaat opspelen. De DSG-7 maakt de auto namelijk net iets te afwachtend, of juist te enthousiast bij het optrekken. Een gulden middenweg is lastig te vinden. Neemt niet weg dat de Ateca met de 150 pk sterke benzinemotor bovengemiddeld snel aanvoelt. Het helpt dat de auto met 1.270 kg geen zwaargewicht genoemd mag worden, een Leon Sportstourer is bijvoorbeeld al 40 kg zwaarder. In bochten blijft de auto goed bij de les.

Je merkt uiteraard wel dat het zwaartepunt wat hoger ligt en om dat te maskeren is de besturing lichter gemaakt dan de lagere hatchbacks van Seat. Toch weet de auto je als bestuurder genoeg bij het rijden te betrekken. Mede door het voorkomen van overhellen en de vrij directe slag van het stuurwiel is de auto best leuk om te rijden. Je merkt dat de auto iets straffer is afgesteld dan de Tiguan die we eerder reden, maar de irritatiefactor wordt bij lange na niet bereikt. De auto is aanzienlijk lichtvoetiger dan de zojuist genoemde neef en dat maakt de auto handzamer in stadsverkeer. Bovendien ben je met het aankruisen van het Driver Assistance Pack gelijk voorzien van een hele batterij aan veiligheidssystemen. We noemen een dodehoekhulp, verkeerstekenherkenning, uitparkeerassistent en een noodrem bij het detecteren van een obstakel. Je beschikt tevens over adaptieve cruise control.

Waar de nieuwe generatie VAG-modellen is voorzien van milde hybridetechniek, moet de Ateca het nog zonder de 48V-techniek stellen. Desondanks halen we een hele redelijke 1 op 14 met de testauto, alhoewel de fabrieksopgave van 5,4 L/ 100 km ver weg lijkt.



Hola!

De opgefriste Ateca geniet van een opgewaardeerde uitrusting ten opzichte van het uitgaande model. Led-koplampen, cruise control en airconditioning zijn standaard aanwezig, evenals lichtmetaal. Maar ook digitale radio en Apple Carplay heb je al vanaf het instapmodel Reference, die voor 28.100 euro in de boeken staat. De gereden Xperience Business Intense kost liefst 12.000 euro extra, maar dan heb je wel de zwaardere motor en de zeventraps automaat. De nog aan te vinken opties zijn vervolgens beperkt; de lakkleur, grotere wielen en het Driver Assistance Pack zijn de gekozen opties. Het maakt dat de auto een goeie 43 mille kost, terwijl we het panoramadak en elektrisch verstelbare stoelen aan onze neus voorbij zien gaan. Neem je met de 150 liter benzinemotor genoeg, dan heb je behoorlijk veel auto voor je geld. En ook onze testauto is nog steeds ruim 10.000 euro goedkoper dan een vergelijkbaar uitgeruste Tiguan.

Seat Ateca 1.5 TSI DSG-7 Xperience Business Intense

Seat heeft de Ateca een goede opfrisbeurt gegeven. Het uiterlijk is bijgepunt en het infotainment vernieuwd. Het interieur is niet meer het nieuwste, maar de auto blijft sterke kaarten in handen houden door zijn ruimteaanbod en fijne rijeigenschappen. Genoeg DNA van het Spaanse merk in zich om met recht Seat genoemd te worden. Het maakt dat je met een gerust hart Hola! tegen de Ateca kunt roepen, zoals de SUV zelf al in het donker op de grond projecteert.

Plus

- + Ruim en comfortabel
- + Lichtvoetig en een tikje sportief
- + Schappelijke vanafprijs

Min

- Geen milde hybridetechniek
- Automaat heeft flinke meerprijs
- Verouderd interieur