

WÜSTE BEDINGUNGEN

SEAT HAT DEN TARRACO 4DRIVE ZUM HÄRTESTEN IN DIE WÜSTE GESCHICKT



Der Seat Tarraco 4Drive ist auch in der Wüste in seinem Element. Trotz SUV-typisch zu knapper Bodenfreiheit, weil sich unterm Sand oft Steinbrocken verbergen. Dafür ist der Tarraco beispielhaft sicher, brillierte beim Euro NCAP-Crashtest mit dem besten, jemals erzielten Insassenschutz.

Echter Geländewagen ist er natürlich keiner, der Seat Tarraco. Aber ein ausgewachsenes SUV, das mit seinem 4Drive-Antrieb über passablere Offroad-Eigenschaften als die meisten Mitbewerber verfügt. Dies wollte jedenfalls Seat beweisen. Und weil die Spanier gerade dabei sind, den nordafrikanischen Markt zu erobern, durfte man mit dem Tarraco aufschlussreiche Erfahrungen sammeln – bei Tiefsandfahrten in der marokkanischen Wüste.

Seat wird nie müde, es zu betonen: Der Tarraco sei zwar weitgehend baugleich mit den Konzernbrüdern Škoda Kodiaq und VW Tiguan Allspace, aber etwas sportlicher abgestimmt. Okay, das macht sich vor allem beim adaptiven Dämpfer-

system und bei der exzellenten Lenkung bemerkbar. Doch in Marokko, wo das spanische SUV seine Qualitäten als rollendes Wüstenschiff demonstrieren soll, fallen solche Feinheiten kaum ins Gewicht. Hier zählt primär das 4x4-System. Und der von Seat 4Drive getaufte variable Allradantrieb mit stufenloser Kraftverteilung ist einer der besten in diesem Fahrzeug-Segment (siehe auch das große „Allrad Special“ in GO! 4/2018).

Will man Wüstendünen bewältigen, muss man für adäquaten Grip zuerst den Reifendruck senken. Auf etwa 1,2 bar. Erst danach ist im „Off-Road“-Fahrmodus ans Durchpflügen von Sandhügeln zu denken. Soll der Tarraco dies schadlos überstehen (ein SUV ist schließlich kein hochbeiniges Rallye-Dakar-Geschoss), empfiehlt sich ein Tempo von 30 bis 40 km/h. Und dies

zwecks nötiger Drehzahl im zweiten oder sogar ersten Gang. Stehen bleiben sollte man nur dann, wenn's deutlich abwärts geht, weil das Auto sonst unweigerlich einsinkt und feststeckt. Ein Grund mehr, per Touchscreen das ESP zu manipulieren, damit's nicht zu früh dazwischenfunkt. Außerdem muss man damit rechnen, dass sich die Sandkonsistenz ständig verändert. Bedingungen, mit denen nur routinierte „Wüstensöhne“ auf Antrieb zurechtkommen. Oder passionierte Wellenreiter – zumal diese beteuern, dass sich das Fahren auf beweglichem Wüstensand so anfühle, wie im Wasser zu surfen.

Auf Sand hatte der Tarraco 4Drive also keine Chance, mit seinem ansonsten unbeirraren Geradeauslauf zu punkten. Doch seine Wüstentauglichkeit hat schwer beeindruckt.



KOMMT DER SCHON 2020?

SERIENNAH: CUPRA-CROSS-OVER ALS LEISTUNGSSTARKER PLUG-IN-HYBRID

Über Geschmack kann man bekanntlich streiten. Aber hier? Der formvollendete Formentor schaut einfach verdammt gut aus! Vom Offroad-Look mit rustikaler Rundumbeplankung und etwas höherer Bodenfreiheit darf man sich aber nicht blenden lassen. Auch der Cupra-Crossover hat bloß Frontantrieb.

Cupra wird flügge! Auf dem Genfer Autosalon hat Seats junge Performance-Marke erstmals eine völlig eigenständige Schöpfung enthüllt: die Konzeptstudie namens „Formentor“. Der fescbe Cupra-Crossover wirkt wie aus einem Guss, als ob er morgen schon ausgeliefert werden könnte. Insider erwarten seine Serienproduktion daher 2020. Lassen wir uns überraschen...

Formentor? Ernsthaft? Klingt gewöhnungsbedürftig, bezieht sich jedoch auf eine Mallorca-Halbinsel. Ganz und gar nicht der Gewöhnung bedarf dagegen das formschöne Formentor-Blechkleid. Egal, ob man die Cupra-Studie als Crossover oder kompaktes SUV-Coupé sieht – die dynamische Linienführung und besonders die eigenwillige Hervorhebung der hinteren Radkästen hat in Genf für

bewundernde Blicke gesorgt. Und für Branchentratsch. Demzufolge sollen gewisse Design-Elemente angeblich auch die nächste Generation des VW Tiguan kennzeichnen.

Wie auch immer. Dem Cupra Formentor haben nicht nur die Designer, sondern auch die Techniker ihren Stempel aufgedrückt: In dem Kompaktauto findet sich ein Plug-in-Hybrid-Antrieb (Benzin/Elektro) mit imposanten 245 PS Systemleistung, die der Fronttriebler über eine DSG-Automatik „müheles auf die Straße bringt“, wie Cupra versichert. Mithilfe einer adaptiven Fahrwerksregelung, einer Differenzialsperre und einer progressiven Lenkung. Dank eines üppig dimensionierten Akkus soll im vollelektrischen Modus eine Reichweite von maximal 50 km erzielt werden. Nach dem neuen WLTP-Messverfahren, versteht sich. Was rund 70 km im alten NEFZ-Fahrzyklus entspricht.

Die Cupra-Studie ist rund 4,5 m lang und mit 1,54 m relativ niedrig geraten. Die scharfe Heckpartie mit feinem Leuchtenband und zweifachem Doppelauspuff weckt positive Emotionen. Die Sicht nach schräg hinten (von innen) eher negative.



SEAT LEON CUPRA R ST



Seat und Cupra machen's einem nicht leicht. Zumindest in Sachen Marken-Identität. Eigentlich war zu erwarten, dass Cupra nach dem Ateca (Vorstellung in GO! 1/2019) den Leon als Power-Modell adaptiert. Stattdessen wurde die tolle Konzeptstudie Formentor präsentiert. Gut so! Doch jetzt gibt's eben diesen Power-Leon wieder als Seat. Wenn auch als Sondermodell „made by Cupra“. Etwas verwirrend.

Der Will-baben-Effekt des Seat Leon Cupra R ST 4Drive wird dadurch freilich nicht geschmälert: Der bärenstarke Kompaktklasse-Kombi leistet 300 PS, wobei der Turbobenziner üppige 400 Nm entwickelt. Das reicht, um den Allrad-Racer aus dem Stand in 4,9 sec auf 100 km/h zu katapultieren. Spitze: 250 km/h (abgeregelt). Das Sport-Fahrwerk erfuhr ein Feintuning, Brembo-Bremsen sorgen für extreme Verzögerung. Inklusiv opulenter Serienausstattung wechselt Seats neuer Cupra ab 53.890 Euro den Besitzer.