
Prototypfahrt mit dem Tarraco: Seats Großer läuft sich warm

Von Michael Kirchnerger, cen

Nicht immer sind aller guten Dinge drei. Noch gar nicht lange ist es her, da war die VW-Tochtermarke Seat eher wackelig aufgestellt. Auf nur drei Säulen ruhten die Geschäfte, und die trugen die Namen Ibiza, Cupra und Leon. Aber die Spanier haben nachgelegt. Positioniert im aufstrebenden SUV-Segment ging 2017 zunächst der Ateca an den Start, in Windeseile und vom gleichen Schläge folgte ihm der kleinere Arona. Und Ende 2018 hebt sich der Schleier vom Tarraco, der mit 4,74 Meter Länge und bis zu sieben Sitzen das Angebot nach oben abrundet. Die Premierenfeste ist für Oktober in Paris angesetzt, zur Abholung bereit steht das große Seat-SUV dann im Februar 2019 beim Händler.

Bei einer ersten Probefahrt mit dem noch umfangreich getarnten Tarraco im katalanischen Hinterland stellt der Wagen seine höchste Tugend unter Beweis. Er bietet jede Menge Platz. Auf den vorderen Sitzen verweilen Fahrer und Beifahrer mehr als komfortabel, können sich obendrein über guten Seitenhalt freuen, wenngleich der Tarraco weniger durch Fahrdynamik besticht als seine beiden Brüder. Auf Bank Nummer zwei herrscht ebenfalls ein überdurchschnittliches Raumangebot, die Verstellmöglichkeit der Sitze erlaubt hier maßgenaue Anpassungen an die jeweiligen Transportaufgaben. Auf Wunsch bekommt der große Seat zwei weitere Sitze als dritte Reihe ins Heck gepflanzt. Vergleichbar sind die Proportionen mit denen des Skoda Kodiaq, mit dem er sich auch die Plattform teilt. Der Tarraco ist 1,84 Meter breit, 1,66 Meter hoch und hat einen Radstand von 2,79 Metern. Hinter der optional elektrisch öffnenden Heckklappe kommen bei dachhoher Beladung mindestens 710 Liter Gepäck unter, wer die Sitzlehnen in die Waagerechte legt, kann das Volumen bis auf stattliche 1920 Liter steigern.

Vier verschiedene Motoren, zwei Benziner und zwei Diesel stehen bereit. Die Basis stellt ein 1,5-Liter-Turbobenziner dar, der 150 PS (110 kW) liefert und 250 Newtonmeter Drehmomentsspitze bei 1500 Umdrehungen abgibt. Mit dem rund 1,6 Tonnen schweren Tarraco hat die Maschine so ihre Last, heftig muss der Schalthebel des serienmäßigen Sechsgang-Getriebes genutzt werden, leider ist er zu unpräzise geführt, als dass der Gangwechsel schnell gelingen und zur angenehmen Aufgabe werden könnte. Besser macht das der zweite Benziner im Programm, ein 2,0-Liter-TSI mit 190 PS (140 kW) und 320 Nm Drehmoment. Er ist mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe kombiniert, das die Momente spielerisch und wohldosiert weitergibt. Und dann sind da noch die Diesel, die beide mit zwei Litern Hubraum ebenso 140 oder 190 PS leisten, mit 340 und 400 Nm Drehmoment jedoch ungleich durchzugsstärker sind.

Alle Tarraco-Versionen sprinten in knapp unter zehn Sekunden von null auf 100 km/h und alle, bis auf den 150-PS-Diesel mit DSG, knacken die 200-km/h-Marke. Über Verbrauchswerte gibt es noch keine Informationen, sicher ist nur, dass die starken Motorisierungen immer mit einem permanentem Allradantrieb kombiniert werden, während die schwächeren auch mit reinem Frontantrieb klarkommen können.

Auch wenn das neue Seat-SUV kein Chef-Dynamiker ist, so sollen doch zumindest die sechs verschiedenen Fahrmodi für Unterhaltung des Chauffeurs sorgen. Anzunehmen ist jedoch, dass der vorzugsweise die Einstellungen Eco oder Komfort wählt und Sport oder Off-Road nur in seltenen Fällen nutzt. Obwohl er im Gelände ein sehr ansehnliches Stehvermögen beweist, wird er dort wohl nur in Ausnahmefällen zu beobachten sein. Auf befestigten Straßen gehört der Tarraco eher zu den Gleitern als zu den Hetzern, seine

Statur unterstreicht das ebenso wie sein hauptsächliches Aufgabengebiet als Transporttalent. Zu dem gehören auch die guten Zugwageneigenschaften. Die Basisversionen müssen sich zwar noch zurückhalten, die kräftigen Varianten dürfen zwei Tonnen anhängen: Genug für den Freizeitkapitän oder den Sportreiter auf dem Weg ins Wochenende, die dann die Vorzüge der adaptiven Stoßdämpferregelung schätzen lernen.

Wie bereits seine Brüder ist der Seat Tarraco voll vernetzt und kräftig assistiert. Die Spanier wollen die kommunikativste Marke knapp unterhalb des Premiumsegments werden, die Generation-Smartphone findet also auch im Neuling einen mitteilbaren Partner. Neu bei Seat sind die Pre-Crash- und Roll-Over-Assistenten, der eine drückt beizeiten auf die Bremse, wenn der Fahrer unaufmerksam ist, der andere soll nicht nur im Gelände Überrollunfälle vermeiden. Premiere feiert außerdem der neue Front-Assistent, der jetzt zusätzlich mit einer Fußgänger- und Radfahrer-Erkennung ausgerüstet ist.

Die Preise des Tarraco stehen fast ein halbes Jahr vor der Markteinführung noch nicht fest. Vergleichbar sollten sie mit denen des Skoda Kodiaq sein, auch wenn der in manchem Ausstattungsdetail abweicht. Mit einem Einstieg um etwa 32 000 Euro ist für den Tarraco allemal zu rechnen. Der ist übrigens gar kein echter Spanier. Zwar legt Seat großen Wert auf die Tatsache, dass der jüngste Sproß in Barcelona entwickelt und gestaltet wurde, gebaut wird er jedoch im bodenständigen Niedersachsen, bei Konzernmutter VW in Wolfsburg. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



Noch getarnt: Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Noch getarnt: Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Noch getarnt: Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Noch getarnt: Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Noch getarnt: Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger