
Cupra on the Rocks

Von Hans-Robert Richarz, cen

Journalisten, speziell Motorjournalisten, zählen von November bis April zu den eher unwillkommenen Gästen in Lappland. Das gilt insbesondere in der Nähe der zahlreichen, über das riesige dünn besiedelte Gebiet verstreuten Testgebiete für neue Autos aus ganz Europa. Denn dort pflegen um diese Jahreszeit Autoingenieure ihre Neukonstruktionen für morgen und übermorgen härtesten Wintertests auszusetzen. Maschinen, Fahrwerke und Reifen müssen zeigen, was sie können. Geschwätzig Beobachter, die streng gehütete Unternehmensgeheimnisse über Presse, Funk und Fernsehen verbreiten könnten, genießen daher hier ähnliche Beliebtheit wie das Weihwasser beim Herrn der Hölle.

Anders Ende Februar/Anfang März in Rovaniemi am Polarkreis in Nordfinnland. Dorthin hatte Cupra, sportlicher Ableger der spanischen VW-Tochterfirma Seat, zu Probefahrten mit dem batterieelektrischen Cupra Born und dem bärenstarken Crossover-SUV Formentor VZ5 auf Eis und Schnee geladen. Wie würde der junge Cupra-Stromer Born mit arktischen Temperaturen fertig werden, und wären die 390 Pferdestärken (287 kW) des SUV nicht doch etwas zu viel auf spiegelglatten Fahrbahnen? Diesen Fragen durfte eine Handvoll Journalisten auf dem Rovaniemi Driving Center, ein paar Kilometer nördlich der lappländischen Hauptstadt, sowie auf zugeschneiten Seitenstraßen ringsum nachgehen.

Als Basislager hatten die Cupra-Gastgeber die mitten im Wald gelegene, 17 Hektar große und streng abgeschirmte Anlage gewählt. Dort bieten verschiedene Strecken optimale Rahmenbedingungen, um die Fähigkeiten von Autos auszuprobieren – sowohl deren Balance bei Schnee oder ihre Wendigkeit auf spiegelglattem Eis. Daher genießt das Rovaniemi Driving Center nicht nur bei Kraftfahrzeug-Entwicklern, sondern auch bei Rallye-Profis einen sehr guten Ruf als Testparcour.

Längst hat der Klimawandel den Polarkreis erreicht – in den ersten Märztagen herrschten rund um Rovaniemi statt der dort sonst üblichen 20 bis 30 Minusgraden nur Temperaturen knapp unter null. Elektrik und Batterie des Cupra Born standen daher vor keinerlei Problemen und zeigten ähnliche Eigenschaften in punkto Reichweite (um die 250 Kilometer) wie bei winterlichen Deutschland-Verhältnissen. Dennoch waren die meisten Tester und Testerinnen neben der wärmenden Klimaanlage dankbar für das beheizte Lenkrad im Wagen.

Was in mittleren Breitengraden bis auf ein paar Alpenstrecken kaum mehr möglich ist, nämlich das Fahren auf schneebedeckten Sträßchen abseits geräumter Wege, gehört im finnischen Norden immer noch zum Alltag. Hier machten sich der niedrige Schwerpunkt im Cupra Born und seine sehr gut ausgewogene Gewichtsverteilung von halb und halb zwischen vorne und hinten positiv bemerkbar.

Die Vorteile seines Hinterradantriebs zeigten sich aber besonders deutlich beim Testen der Traktion bei Unter- und Übersteuern und die Fähigkeit seines elektronischen Systems, auf Eis einen Hochgeschwindigkeitsslalom zu bewältigen. Im flott gefahrenen Slalom nämlich lässt sich zwar ein Drift mit der Handbremse einleiten, nicht aber halten. Hierfür fehlt die Antriebskraft an den Hinterrädern. Hätte der Wagen Vorderradantrieb, würde er über die Vorderräder aus der Kurve schieben, also untersteuern, und bei zu hoher Geschwindigkeit weiter geradeaus fahren. Im Gegensatz dazu neigt ein Auto mit Heckantrieb zum Übersteuern, was zum Ausbrechen des Hecks führt. Und genau das ist beim forschen Ritt durch eng gestellte Pylone gewünscht. Dass so etwas nicht zum Dreher führt und nach etwas Übung einigermaßen beherrschbar bleibt, ist dem niedrigen Schwerpunkt und der 50-zu-50-Gewichtsverteilung zu verdanken. Chapeau also dem

Cupra Born unter Bedingungen, bei denen der Slogan „Ski und Rodel gut“ ins Schwarze trifft.

Schon 287 kW beziehungsweise 390 PS auf regennasser Straße zu zügeln, gehört nicht gerade zu den einfachsten Tätigkeiten am Steuer eines Fahrzeugs. Wie ist so etwas bei schneebedeckter Fahrbahn zu erreichen? Um das zu erfahren, hatten die Organisatoren einen etwa 40 Kilometer langen Rundkurs durch finnische Wälder ausgesucht. Während die Hauptverkehrsstraßen nahezu schnee- und eisfrei gehalten waren, herrschte hier tiefster Winter mit allem, was dazu gehört.

Dem Cupra Formentor VZ5 mit seinem Fünfzylindermotor schien das dank seines Vierradantriebs, seiner progressiven Lenkung und seines schnell schaltenden Getriebes völlig egal zu sein. So kam bei den Menschen, die hinter seinem Lenkrad saßen, sehr schnell Fahrfreude auf. Warum in zügig gefahrenen Kurven bei glattem Untergrund das Heck gewollt und kontrolliert ausbricht, liegt daran, so erklärten es die Cupra-Fachleute, dass ein sogenannter Torque-Splitter auf der Hinterachse die Kraft des Motors elektrohydraulisch über zwei unabhängige Kupplungen variabel an die beiden Hinterräder verteilt. Dies bedeutet, dass das Drehmoment während der Kurvenfahrt zwischen dem linken und dem rechten Hinterrad umgelagert werden kann, was den Wagen wendiger macht.

Für noch größeren Fahrspaß bauten die Cupra-Leute einen gesondert zuschaltbaren Drift-Modus in das Fahrwerk des Formentor ein. In diesem Modus wird das elektronische Stabilitätsprogramm ESC (Electronic Stability Control), das im Normalbetrieb einzelne Räder gezielt abbremst, um ein Untersteuern oder Übersteuern des Fahrzeugs zu verhindern, komplett ausgeschaltet. Jetzt ermöglicht es der Torque-Splitter, die volle Kraft auf ein Hinterrad abzugeben, um das Auto quer in eine Kurve zu schicken. Wohlgemerkt: Der Drift-Modus ist allein für pures Vergnügen und Fahrspaß auf abgesperrter vereister Fahrbahn gedacht. Für nichts anderes.

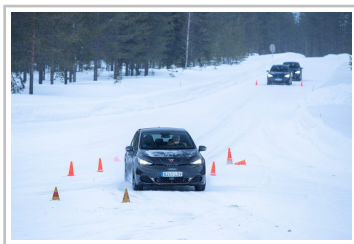
In Finnland sorgte er auf vereister Slalomstrecke allerdings dafür, dass sich, wenn auch weniger die Damen, wohl mehr aber die gestandenen Männer am Lenkrad eine Zeitlang wie kleine Jungs fühlten und sich mit Cupra on the Rocks auch so benahmen. (Hans-Robert Richarz, aum)

Bilder zum Artikel



Cupra Born in Finnland bei Eis und Schnee.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Cupra



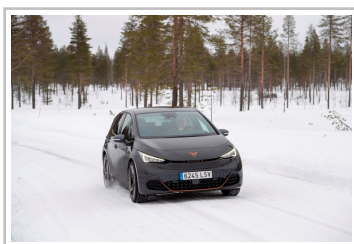
Cupra Born in Finnland bei Eis und Schnee.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Cupra



Cupra Born in Finnland bei Eis und Schnee.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Cupra



Cupra Born in Finnland bei Eis und Schnee.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Cupra



Cupra Formentor VZ5 in Finnland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Cupra



Cupra Formentor VZ5 in Finnland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Cupra



Cupra Formentor VZ5 in Finnland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Cupra



Cupra Formentor VZ5 in Finnland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Cupra



Cupra-Kolonne im Schnee.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz



Cupra-Zentrale auf dem Rovaniemi Driving Center.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hans-Robert Richarz
