
Fahrbericht Cupra Formentor VZ5: Gib mir fünf

Von Walther Wuttke, cen

Das Leben ist voller Widersprüche, und das gilt offensichtlich auch für die Zeitgenossen, die sich der Zukunft der Mobilität verschrieben haben. Die ist elektrisch, doch irgendwie schiebt sich gerne ein gewisser Spieltrieb in den Vordergrund, und frei nach dem Motto „ein bisschen Spaß darf sein“, entstehen Modelle, die auf den ersten Blick nicht in den Aufbruch in eine nachhaltige Mobilität passen. Cupra, der sportliche Ableger von Seat, ist zwar auf dem besten Weg, sich in eine elektrifizierte Marke zu wandeln, doch wenn im Konzern ein feiner Fünfzylinder im Regal liegt und perfekt in den Crossover Formentor passt, dann sollte man die beiden ruhig miteinander kombinieren. Oder nicht?

Das Ergebnis ist der Formentor VZ5, der in einer auf 7000 Exemplare begrenzten Auflage jetzt auf die Straßen rollt. Und das ganz ohne Stecker. Das VZ steht für das spanische Veloz, auf Deutsch „schnellfüßig“, und diesem Anspruch wird der VZ5 auch gerecht. Die Fünf wiederum zeigt die Zahl der Zylinder an. 390 PS, 250 km/h abgeregelte Höchstgeschwindigkeit und eine Beschleunigung von Null auf 100 km/h in 4,2 Sekunden machen den immerhin 1,7 Tonnen schweren Cupra zu einem sehr flinken sportlichen Fahrzeug.

Natürlich mögen manche Zeitgenossen fragen, ob diese Art der Fortbewegung noch zeitgemäß ist. Antwort: Sie ist es, denn Fahrspaß muss auch heute noch erlaubt sein. Und den liefert der schnellste aller Formentoren auf jeden Fall. Der Mensch hinter dem Lenkrad sitzt auf dem Leistungspotenzial angepassten Sportsitzen, die einen sehr guten Seitenhalt bieten und über die hauseigene Cupra-Taste aus den Fahrprogrammen Comfort, Sport, Cupra Drift (nur für angesperrte Strecken), Individual bis Offroad wählen kann. Es ist also für jeden Fahrspaß die passende Einstellung vorhanden.

Unterwegs im Comfort-Modus ist der VZ5, nun ja, eine komfortable Art der Fortbewegung, was sich schlagartig ändert, wenn die Sport-Stufe für den Sprint zwischendurch gewählt wird, dann schaltet das Sieben-Gang-DSG noch ein wenig schneller und die mobilen Straßensperren, die eben noch den Vorwärtsdrang behindert haben, verschwinden im Rückspiegel. Das Fahrwerk gehört zu den straff abgestimmten Vertretern, erreicht aber immer noch gute Komfortwerte, die Lenkung arbeitet präzise und liefert bei Kurvenfahrten eine große Portion Fahrspaß. An der Hinterachse spendierten die Cupra-Entwickler dem VZ5 einen Torque-Splitter, der die Antriebskraft elektro-hydraulisch über zwei Lamellenkupplungen an die Hinterräder verteilt.

Den Durchschnittsverbrauch gibt Cupra mit 10,2 Litern an. Bei einer ersten Ausfahrt in Bayern (ohne Autobahn) meldete die Verbrauchsanzeige am Ende der Tour 9,8 Liter. Von den 7000 Exemplaren sind in Deutschland bereits 1000 bestellt, aber wie viele Einheiten tatsächlich für den deutschen Markt bestimmt sind, ist ungewiss. „Wir nehmen so viele, wie wir bekommen können“, erklärt Bernhard Bauer, Geschäftsführer von Seat Deutschland. Die Preisliste beginnt bei 62.700 Euro und lässt sich mittels zahlreicher Pakete weiter in die Höhe treiben. Für besonders leistungshungrige Zeitgenossen hält Cupra noch eine um 50 PS stärkere Version bereit, die in Zusammenarbeit mit der Tuningschmiede Abt entwickelt wurde. (Walther Wuttke, cen)

Daten Cupra Formentor VZ5

Länge x Breite x Höhe (m): 4,47x 1,865x 1,51

Radstand (m): 2,68

Antrieb: 5-Zyl.-Benziner, 2480 ccm, 7-Gang-DSG, Allrad

Gesamtleistung: 287 kW / 390 PS

Max. Drehmoment: 480 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,2 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 10,2 Liter
CO₂-Emissionen: 231 g/km
Leergewicht: 1683 kg
Kofferraumvolumen: 410 Liter
Wendekreis: 11,4 m
Preis: 62.700 Euro

Bilder zum Artikel



Cupra Formentor VZ5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Seat



Cupra Formentor VZ5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Seat



Cupra Formentor VZ5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Seat



Cupra Formentor VZ5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Seat
