

---

## Vorstellung Seat Tarraco: Ein Schuss mehr Sportlichkeit

Von Guido Borck

Nach dem kompakten Ateca und dem kleinen Arona folgt mit dem neuen Tarraco das dritte SUV-Modell der spanischen VW-Tochter. Mit einer Länge von 4,74 Metern ist er eine imposante Erscheinung und setzt auf schiere Größe. Kein Wunder, schließlich teilt er sich die Plattform mit dem baugleichen Skoda Kodiaq sowie dem VW Tiguan Allspace. Der neue Tarraco wurde in der Nähe von Barcelona konzipiert, doch rollt er nicht im spanischen Martorell, sondern in Wolfsburg vom Band. Genauso wie seine Konzernbrüder aus Tschechien und Deutschland gibt es den Tarraco als Fünf- und Siebensitzer.

Im direkten Vergleich setzt der Spanier jedoch mehr auf den sportlich ambitionierten Kunden und möchte mit einem gehobenen Premiumanspruch auf sich aufmerksam machen. Dazu zählt unter anderem ein kantig geschnittenes Design mitsamt einem breiten Chrom-Kühlergrill an seiner Frontpartie, genauso wie die LED-Scheinwerfer, die bereits schon beim Basismodell Style serienmäßig sind. Das startet in Verbindung mit dem frontangetriebenen 150-PS-Benziner (110 kW) bei 29 980 Euro. Der gleichstarke Diesel beginnt bei 33 750 Euro. Wer den TDI mit dem Allradantrieb 4Drive ausstatten möchte, muss allerdings mit stattlichen 5000 Euro wesentlich mehr zahlen.

Innen ist der Tarraco gleichermaßen funktional wie modern. Praxistaugliche Ablagen gibt es in Hülle und Fülle und ein virtuelles Cockpit ist beim neuen Midsize-SUV ebenfalls schon in der Ausstattungslinie Style mit an Bord. Die Ansicht der zehn Zoll großen Digitalinstrumente lässt sich in drei Stufen verändern. So kann sich der Fahrer beispielsweise die Navigationskarte großflächig heranzoomen. Rechts daneben und in griffgünstiger Reichweite befindet sich das freistehende Multimediasystem mit seinem acht Zoll großen Touchscreen. Das einfach bedienbare Infotainment vernetzt Smartphones über Apple Carplay und Android Auto, kann als WLAN-Hotspot genutzt werden und wechselt die Radiosender mittels Gestensteuerung und per angedeuteter Wischbewegung. Insgesamt hinterlässt der Tarraco rund ums Cockpit einen sehr wertigen Eindruck. Die anschmiegsamen Softtouchmaterialien gefallen und die Verarbeitung ist passgenau. Doch beim genaueren Hinschauen wollen die harten Kunststoffe im unteren Bereich nicht ganz zum anvisierten Premiumindruck passen. Ein weiterer Kritikpunkt: Langbeinigen Fahrern und Beifahrern mangelt es an genügend Oberschenkelauflege, da die Sitzflächen zu kurz bemessen sind.

Dafür entschädigt der Tarraco mit einem überaus reichhaltigen Platzangebot. Vorne und insbesondere in der zweiten Reihe gibt es für alle Gäste überaus viel Bewegungsfreiheit. Als optionaler Siebensitzer wird es dagegen ganz hinten schon eng. Erwachsene fühlen sich hier allenfalls auf kurzen Strecken wohl und auch der Zugang in den Fond erfordert ein gewisses Maß an Gelenkigkeit. Klar, die dritte Reihe ist nichts für stämmige Mitfahrer, sondern eher was für den Nachwuchs. Wird die volle Bestuhlung nicht benötigt, lassen sich die Sitze mit wenigen Handgriffen im Fahrzeugboden versenken. Dann wächst der Gepäckraum von minimal 230 auf weiterhin glattflächige 1775 Liter an. Beim Fünfsitzer sind es 760 bis maximal 1920 Liter. Die Heckklappe schwingt auf Wunsch elektrisch auf und zu, und für langes Ladegut lässt sich die Beifahrerlehne umklappen.

Für den Antrieb sorgen insgesamt zwei Diesel und Benziner mit jeweils 150 sowie 190 PS. Während der Basisbenziner generell mit Frontantrieb ausgerüstet ist, steht für die anderen Varianten der Allrad mit elektromechanischer Lamellenkupplung bereit. Ein Plug-in-Hybrid mit 210 PS sowie einer elektrischen Reichweite von 50 Kilometern wird 2020 das Motorenangebot noch erweitert. Für unsere Offroad-Strecke in Südtirol stand uns der Tarraco in der Topversion mit 2.0 TDI und 190 PS zur Verfügung. Zum Grundpreis von 43

---

800 Euro zählt hier das Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe DSG sowie der 4Drive-Allrad bereits schon zum serienmäßigen Lieferumfang. Darüber hinaus lässt sich der 4x4-Antrieb über den Fahrmodus-Drehregler auf der Mittelkonsole auf die Gegebenheiten sechsfach einstellen.

Für den Aufstieg über die unbefestigten sowie mit Eis und Schnee gespickten Wege bis hoch hinauf auf den Gipfel des italienischen Rittner Horns aktivieren wir deshalb den Snow-Modus. Jetzt arbeitet der bedarfsgerechte Allradantrieb permanent und die Motorkraft sowie das Getriebe passen sich den schlüpfrigen Verhältnissen automatisch an. Spurtreu und mit einer hervorragenden Traktion hangelt sich der Tarraco die Piste hinauf bis zum 2260 Meter hohen Bergplateau. Zudem ist er sicher und lässt sich einfach manövrieren. Sollte ein Rad an Bodenhaftung verlieren, kommen die elektronischen Differentialsperren zum Einsatz, die über gezielte Brems Eingriffe für ein sicheres Vorwärtskommen sorgen. Dabei unterstützt die Berganfahrhilfe den Vortrieb an Steigungen, während der Bergabfahrassistent auf abschüssigen Wegen die gefahrene Geschwindigkeit konstant beibehält und den Tarraco sicher am Hang wieder herunterbremst.

Aber auch auf asphaltierten Straßen gefällt der Spanier mit seinen guten Eigenschaften. Während das Serienfahrwerk identisch mit dem tschechischen Konzernbruder Skoda Kodiaq ist, wurde das adaptive Dämpfersystem (DCC) für den Tarraco von Seat straffer abgestimmt. Das macht ihn sportlicher und in Verbindung mit der progressiven Lenkung geht der spanische Ableger zielgenau und handlich ums Eck. Doch braucht man mit dem Tarraco keinen knochenharten Athleten befürchten, denn der Seat verwöhnt seine Passagiere jederzeit mit einem ausgewogenen Abrollkomfort. Er bleibt selbst bei höherem Tempo leise, während das Sieben-Gang-DSG mit flotten Schaltzeiten aufwartet. Kurzum, der Seat Tarraco kann beides: Er macht auf der Straße wie auch im winterlichen Schnee eine gute Figur. (ampnet/gb)

Daten Seat Tarraco 2.0 TDI 4Drive

Länge x Breite x Höhe (m): 4,74 x 1,84 x 1,66

Radstand (m): 2,79

Motor: R4-Benziner, 1968 ccm, Turbodiesel, Direkteinspritzung

Leistung: 140 kW / 190 PS bei 3500 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1750–3250 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,0 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,6 Liter

Effizienzklasse: B

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 147 g/km (Euro 6d-Temp)

Leergewicht / Zuladung: min. 1816 kg / max. 594 kg

Kofferraumvolumen: 760–1920 Liter

Max. Anhängelast: 2300 kg

Wendekreis: 11,9 m

Bereifung: 235/50 R 19

Wartungsintervall: 30 000 km

Basispreis: 41 950 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---



Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---



Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---



Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---



Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---



Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---



Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---



Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---



Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---



Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat

---