
Vorstellung Seat Tarraco: Römische Wurzeln

Von Michael Kirchberger

Luca de Meo strahlt und ruht beinahe in sich. Der Seat-Chef mit italienischen Wurzeln präsentiert höchst zufrieden das jüngste Kind der spanischen Marke. Tarraco heißt das mittelgroße SUV, mit 4,74 Meter Länge ist es das mächtigste Modell im Portfolio der Volkswagen-Tochtergesellschaft, wenn es Ende Februar 2019 auf den Markt kommt. Dass es mit großem Interesse empfangen werden wird, liegt in der Natur der Sache. Der Markt dieser Fahrzeuge soll weiter rasant steigen, 2025 rechnen die Analysten mit einem Volumen von 2,8 Millionen Einheiten im Jahr. Der Tarraco, benannt mit dem alten Namen der Stadt Tarragona, die einst als römisches Lager am Mittelmeer gegründet wurde, soll zu Preisen ab etwa 30 000 Euro den Erfolg von Seat weiter vorantreiben.

Dass ihm dabei eine wichtige Rolle innerhalb des VW-Konzerns zukommt, liegt auf der Hand. Seat ist die Marke mit den jüngsten Kunden im Unternehmensverbund und dank eines zunehmend sportlich-innovativen Images bei eben diesen in der Lage, die nächste Käufer-Generation unter dem Konzern-Dach zu versammeln. De Meo weiß, dass er an Ergebnissen gemessen wird und hat die Latte selber in der Vergangenheit immer höher aufgelegt. Seat schreibt das dritte Erfolgsjahr in Folge, in 2018 liegt die Steigerungsrate bislang bei 22 Prozent, die europäischen Zuwächse machen in Frankreich als Spitzenreiter 31, in Deutschland 28 und Italien 27 Prozent aus. 212 Millionen Euro Gewinn konnten die Spanier 2017 ausweisen, gesellt sich der Tarraco ins Modellprogramm, decken sie 75 Prozent der Nachfrage ab.

Der als Fünf- oder Siebensitzer angebotene Tarraco will ein echter Spanier sein, obwohl er aufgrund mangelnder Fertigungskapazitäten im Stammwerk Martorell und der Fahrzeugarchitektur des Modularen-Quer-Baukastens in Wolfsburg hergestellt wird. Das kräftigt die Bande zum Mutterhaus, weiß de Meo. Außerdem hilft ihm das dritte SUV im Programm, seine Globalisierungsstrategie zu verwirklichen. Neue Märkte wie China, Mittel- und Süd-Amerika, aber auch Nordafrika hat Seat dabei im Blick. In Mexiko bringt es die Marke bereits auf 25 000 Einheiten im Jahr. Um weiter zu expandieren seien zusätzliche Investitionen notwendig, die sich aber mit dem geschaffenen Finanzpolster wohl komfortabel verwirklichen lassen.

Der Tarraco, über dessen Name mehr als 100 000 Freunde der Marke per Internetabstimmung entschieden haben, zeichnet die zukünftige Designlinie von Seat weiter. Sein Bug ist höher als der des Ateca, das soll Robustheit vermitteln und kraftvoll wirken. Die Scheinwerfer sind gleichwohl markentypisch, die verwinkelten Rahmen des LED-Tagfahrlichts ebenso. Leichtmetallräder gibt es in den Größen von 16 bis 20 Zoll. Für das überdurchschnittliche Raumangebot sorgt der lange Radstand von 2,79 Metern. Der bringt Platz in Reihe zwei und fürs Gepäck. Darben müssen die Mitfahrer dagegen in Sitzreihe drei, sie sollte den Lümmeln von der letzten Bank vorbehalten bleiben, die sich mit dem reduzierten Platzangebot dort gewiss arrangieren können. Auch wenn sechs Passagiere und der Chauffeur an Bord sind, bleiben noch rund 250 Liter Gepäckraum übrig. Wird die hintere Reihe nicht gebraucht, steigt das Ladevolumen auf stattliche 760 Liter. Maximal kann der Tarraco 1970 Liter einladen.

Das Motorenangebot ist übersichtlich und schnell beschrieben. Es gibt zwei Benziner, der eine mit 1,5 Litern Hubraum und 150 PS (110 kW), der andere mit zwei Litern Volumen und 190 PS (140 kW). Sie erreichen Drehmomentspitzen von 250 und 320 Newtonmetern. Die beiden Zwei-Liter-Diesel gibt es in den selben Leistungsstufen, sie bringen es auf 340 und 400 Nm. Die Einstiegsmotorisierungen werden auch mit Frontantrieb angeboten, die kräftigeren ausschließlich mit Allradantrieb. Bei ihnen ist die Kombination mit dem Sieben-

Gang-Doppelkupplungsgetriebe obligatorisch, sonst werden sechs Gänge manuell geschaltet.

Erste Fahreindrücke ließen sich mit Vorserienfahrzeugen bereits im August gewinnen. Dabei zeigte sich, dass es zumindest bei den 150-PS-Versionen des Tarraco mit Karacho nicht weit her ist. Schließlich wollen bis zu 1640 Kilogramm Leergewicht bewegt werden, der Allradantrieb verschluckt des Weiteren eine gute Portion Durchzugskraft. Daran ändert auch das adaptive Fahrwerk nichts, am besten gelingt entspanntes Cruisen im Eco- oder Komfortprogramm, damit der Verbrauch nicht übermäßig steigt und das Fahrwerk gegenüber den Passagieren Gnade walten lässt. Der Sport-Modus steigert lediglich das Geräuschniveau und die Federungshärte, beides keine guten Begleiter für ein Familien-SUV und schon gar nicht auf langen Strecken.

Im Gelände beweisen das Fahrwerk und der Allradantrieb des Tarraco – er ist mit dem des VW Tiguan All-Space und des Skoda Karoq identisch – erstaunliche Fähigkeiten. Die Verschränkung ist gut, die Bodenfreiheit auch, nur, wer dieses Potenzial nutzen soll, wissen auch die Seat-Oberen nicht genau. Der Jäger und der Almwirt zumindest wurden seit Jahren schon als Zielgruppe überstrapaziert und können sich nicht so schnell vermehren, wie die Zahl der durchaus geländetauglichen SUV zunimmt. Am Ende sind es vermutlich doch wieder die Wassersportler und Pferdefreunde, die ihre schweren Trailer dann dank hoher Zugkraft bewegen können. Bewusst und mit Vorsatz werden sich wohl 99 Prozent aller Besitzer eines 4x4-Tarraco nicht auf einen Offroad-Parcours begeben.

Das große SUV ist unterdessen nicht die letzte Erweiterung des Modellprogramms. Alle sechs Monate will Seat in den kommenden Jahren ein neues Auto vorstellen. Dazu gehört vor allem die neue Generation des Bestsellers Leon, die das Jahr 2019 prägt. Danach wird es eine Plug-in-Hybrid-Version des Tarraco geben, die trotz 210 PS und 400 Nm Drehmoment besonders sparsam unterwegs sein soll. Mit einem eigenen Elektroauto der spanischen Marke wird 2020 zu rechnen sein, es wird auf Basis des brandneuen Modularen-Elektrik-Baukastens entstehen. Bereits vorher will Seat vor allem bei uns mit gasbetriebenen Motoren in die Offensive gehen.

„Die leistungsfähigen CNG-Antriebe sind saubere und sparsame Alternativen zu Benzin- und auch Dieselmotoren“, sagt Bernhard Bauer, Geschäftsführer von Seat Deutschland. Sie seien im Vergleich zu einem Diesel wesentlich günstiger in der Anschaffung und sogar deutlich weniger kostspielig im Unterhalt. Im Vergleich zu einem Elektroauto haben CNG-Fahrzeuge außerdem einen unbestreitbaren Vorteil. Ein E-Mobil bleibt mit leerem Akku einfach stehen. Geht einem CNG-Auto der Gasvorrat aus, schaltet der Motor automatisch auf Benzinbetrieb um. Fast alle Modelle auf dem Markt arbeiten bivalent und haben für den Notfall einen Vorrat von 10 bis 20 Liter des flüssigen Treibstoffs an Bord, der garantiert bis zur nächsten (Gas-)Tankstelle reicht. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Seat Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Seat präsentiert den Tarraco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



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
