



SEAT Tarraco 2.0 TDI Xcellence 4Drive DSG

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Nun muss es also auch bei Seat sein, ein großformatiges SUV. Die Erfolge der Konkurrenz wie auch bei den Schwestermarken VW und Skoda zeigen: mit den hochbeinigen Mochtegern-Geländewagen in feschem Zwirn lässt sich gut Geld verdienen. Die technische Basis ist im Vielmarkenhaus vorhanden, und ins Seat-Design modifiziert ist der Tiguan Allspace vergleichsweise schnell. Aber auch innen hat man nicht einfach den Wolfsburger übernommen, sondern eigene Akzente gesetzt, z.B. beim Infotainment. Letzteres ist dank zweier Dreh-/Drückknöpfe sogar einfacher und übersichtlicher zu bedienen als das des Technikspenders. Das Platzangebot ist für bis zu fünf Leute samt reichlich Gepäck fürstlich, von Vorteil auch die verschiebbare Rückbank. Die beiden Notsitze im Kofferraum kosten Aufpreis, diese sollte man sich gut überlegen; Erwachsene finden kaum darauf Platz und Kindersitze sind nicht freigegeben - dann lieber das Geld sparen und vom größeren Kofferraum profitieren. Das Fahrwerk haben die Ingenieure sehr ausgewogen abgestimmt. Es bietet ein gewisses Maß an Fahrdynamik - soweit das in einem SUV möglich ist. Gleichzeitig kommt der Komfort aber nicht zu kurz - sicher ein Verdienst der optionalen adaptiven Dämpfer. Dazu passt auch der Motor, der ausreichende Kraftreserven bietet, um in allen Lebenslagen flott genug unterwegs sein zu können; obwohl knapp 1,9 Tonnen allein als Leergewicht natürlich einbremsen. Ein Ecotest-Verbrauch von 7,2 l/100 km ist nicht gerade wenig, nicht auszumalen, welcher Spritverbrauch sich erst mit einem Benziner ergibt. In der getesteten Variante ist der neue Tarraco also durchaus ein rundes Gesamtpaket. Beim Preis zeigt Seat sein Selbstbewusstsein, erst bei 43.800 Euro gehts für den 2.0 TDI 4Drive DSG Xcellence los. Allerdings mit guter Serienausstattung, so dass nur wenig Wünsche offen bleiben dürften. Aber auch für die hat Seat noch ein paar Extras wie die adaptiven Dämpfer und ein großes Panorama-Schiebedach im Angebot. **Konkurrenten:** u.a. Honda CR-V, Peugeot 5008, Skoda Kodiaq, VW Tiguan Allspace.

- ⊕ viel Platz für Insassen und Gepäck, variabler Innenraum, bequemer Ein- und Ausstieg, umfangreiche Serienausstattung
- ⊖ hoher Verbrauch, große Karosserie unhandlich in der Stadt, Notsitze im Kofferraum zu knapp für Erwachsene und nicht freigegeben für Kindersitze - daher wenig praktisch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,9

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,3
	Transport	2,1
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,7

EcoTest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

An der Verarbeitungsqualität gibts wenig zu kritisieren, die Karosserie wie auch das Interieur sind sauber gefertigt und zusammengesetzt. Der Unterboden ist in weiten Teilen gut verkleidet und geschützt. Bei der Materialqualität gerade im Innenraum darf man aber nicht so genau hinsehen, sonst fallen die einfachen Oberflächen ins Auge. Zwar sind Armaturenbret-

terseite und die oberen Bereiche der vorderen Türverkleidungen noch aufgeschäumt und damit optisch wie haptisch angenehm. Ansonsten setzen die Spanier aber auf harten und weniger ansehnlichen Kunststoff. Ebenso bei den Dachsäulen, die komplett ohne Stoffüberzug auskommen müssen - wobei das durch die Farbe schwarz wenig auffällt.

2,8 Alltagstauglichkeit

Mit 4,74 m Länge ist der Tarraco der größte unter seinen Brüdern Skoda Kodiaq und VW Tiguan Allspace. Seine 2,14 m Breite (inklusive Außenspiegel) erleichtern die Fahrten in engen Bereichen wie Parkhäusern auch nicht gerade; der Wendekreis liegt bei akzeptablen 11,9 m. Als 4Drive-Modell hat der Testwagen einen 60 Liter fassenden Kraftstofftank, damit kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs etwa 830 km weit. Serienmäßig gibt es ein Reifenreparaturset an Bord, gegen Aufpreis ein Notrad - in jedem Fall die empfehlenswertere Notfallalternative, die zusätzlich einen Wagenheber und einen Radmutternschlüssel umfasst.

⊕ Der Tarraco eignet sich auch gut als Zugfahrzeug. Er kann bis zu 2,3 Tonnen an den Haken nehmen, sofern der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt; ungebremst darf er nur maximal 750 kg wiegen. Dank Allradantrieb gibt es selbst auf rutschigem Untergrund keine Traktionsprobleme. Als maximale Stützlast gibt Seat 80 kg frei, das sollte auch für einen Fahrradträger mit zwei Pedelecs reichen. Auf der serienmäßigen praktischen Dachreling können Lasten bis 75 kg befestigt werden. Im Falle des Testwagens ist eine maximale Gesamtzuladung von üppigen 690 kg möglich; für fünf Personen samt Gepäck reicht das locker, bei sieben Personen muss das Gepäck entsprechend leichter (und kleiner) sein.

⊖ Der Adblue-Tank fasst nur zwölf Liter, was häufiges Nachfüllen nötig macht; aber das gelingt recht einfach, weil sich der Einfüllstutzen direkt neben dem Tankstutzen befindet und damit einwandfrei zugänglich ist.

2,7 Licht und Sicht

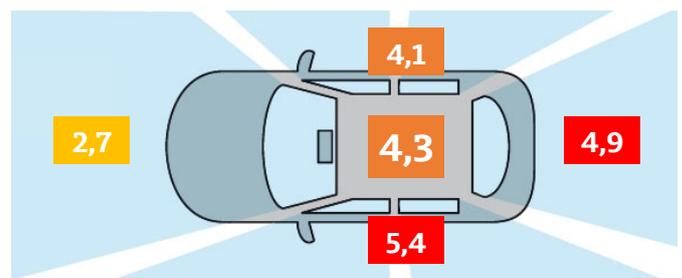
Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Tarraco nur ausreichend ab. Hauptkritikpunkte: Zwischen C- und D-Säulen kann man kaum raussehen, weil aus Designgründen die Karosserie hochgezogen wurde. Außerdem sind die hinteren Kopfstützen nur halb versenkbar. Kleine Personen oder niedrige Gegenstände vor dem Auto sind mäßig zu sehen, hinter dem



Trotz des zusätzlichen Fensters in der C-Säule ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

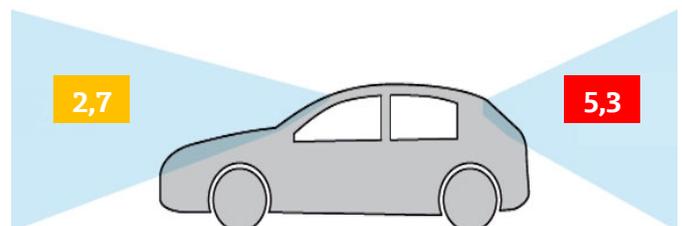
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Fahrzeug sogar sehr schlecht - gut dass die Heckkamera serienmäßig ist. Gegen Aufpreis kann man die Rückfahrkamera um

drei weitere Kameras ergänzen, die dann einen elektronischen Rundumblick um das Auto ermöglichen.

⊕ Serie sind die Parksensoren an Front und Heck, die auch dem optionalen Parkassistenten die nötigen Informationen liefern. Der Fahrer sitzt SUV-typisch erhöht und hat damit einen guten Blick auf den umliegenden Verkehr. In der Ausstattungslinie Xcellence sind LED-Frontscheinwerfer und LED-Rückleuchten serienmäßig; den Front-LEDs fehlt eine

Kurvenlichtfunktion, aber sie verfügen über ein separates Abbiegelicht, welches Abbiegesituationen vorbildlich erhellt. Ebenso mit an Bord ist ein Fernlichtassistent, der aber nur auf- und abblenden kann; partielles Abblenden wie bei Matrix-LED-Scheinwerfern ist nicht möglich. Der Innenspiegel blendet bei störendem Licht von hinten automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht erhältlich; ebenso fehlt beiden ein asphärischer Bereich, der den Blick nach schräg hinten verbessern könnte.

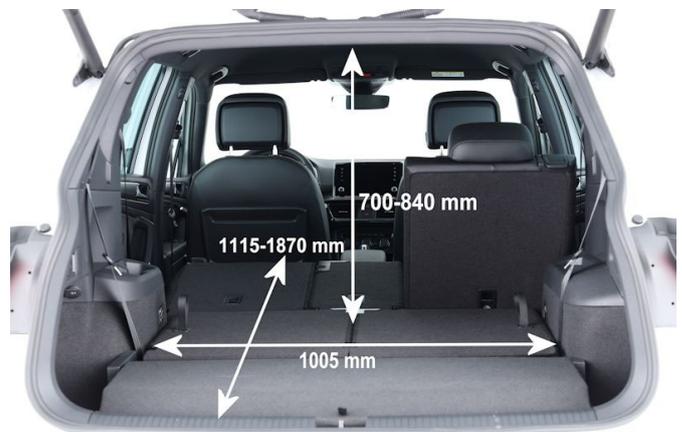
2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt dank der großen Türausschnitte sowie der SUV-typisch erhöhten Sitze vorn (Fahrsitz knapp 57 cm über der Fahrbahn) und hinten einfach und bequem. Einzig der ebenfalls hoch positionierte Schweller beeinträchtigt das Ein-/Aussteigen etwas. Dank der kräftig ausgeführten Arretierungen bleiben die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen, die Haltegriffe über den äußeren Sitzplätzen erleichtern das Ein- und Aussteigen zusätzlich. Ist es dunkel, aktiviert sich bei Bedarf die Umfeldbeleuchtung am Auto, die u.a. Lichtspots unter den Außenspiegeln umfasst.

⊖ Die beiden Sitze im Kofferraum sind nur mühsam zu erreichen, schon der schwierige und enge Weg dahin macht klar, dass sie nur für Kinder geeignet sind. In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Tarraco serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum ist nicht klein, fällt aber weniger voluminös aus, als man angesichts der Fahrzeuggröße erwarten würde. Ein Grund hierfür sind die versenkbaren Notsitze im Ladeabteil; ein siebensitziger Tarraco wie der Testwagen hat damit etwas weniger Platz als ein fünfsitziger. Bei der Messung des Kofferraum-Volumens ist die Rückbank so eingestellt, dass die Beinfreiheit im Fond für 1,85 m große Passagiere ausreicht. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil dann 445 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 645 l oder alternativ 12 handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 825 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.450 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden können noch etwa 30 Liter verstaut werden. Nutzt man den Tarraco als Siebensitzer, bleibt hinter den aufgestellten Sitzen im Kofferraum nicht mehr viel Stauraum - der beläuft sich auf überschaubare 185 Liter.



Mit 465 l Volumen lässt der Kofferraum des Tarraco kaum Wünsche offen. Nutzt man das Fahrzeug allerdings als Siebensitzer, schrumpft das Kofferraumvolumen auf Kleinwageniveau.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die elektrische Heckklappe bringt der Xcellence serienmäßig mit, ebenso die Möglichkeit, die Klappe berührungslos via Fußschwenk zu öffnen und zu schließen. Alternativ kann man das auch per Tastendruck (auf Schlüssel, Fahrertür oder Heckklappe). Die Heckklappe gibt eine sehr hohe und breite Öffnung frei, somit lassen sich auch sperrige

Gegenstände einladen. Personen bis zu einer Größe von gut 1,90 m können aufrecht unter der Klappe stehen. Der Kofferraum selbst ist dank des rechteckigen Formats gut nutzbar.

⊖ Die Ladekante liegt allerdings 77 cm über der Straße, Gepäck muss zum Einladen daher weit angehoben werden. Immerhin, beim Ausladen stört dann keine Kante innen.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt klappbar. Die Sitzbank kann man zweigeteilt in Längsrichtung verschieben und die Lehnen ebenso zweigeteilt in ihrer Neigung einstellen. Das Umklappen der Lehnen gelingt einfach über eine Schlaufe unten am Sitz, vom Kofferraum aus gibt es eine solche Entriegelung aber nicht. Links und rechts gibt es zwei Seitenfächer für kleines Gepäck, an der rechten Seitenwand einen Taschenhaken zum Ausklappen. Die Beifahrersitzlehne

bleuchtet wird das Ladeabteil nur über eine Lampe links - das ist angesichts des großen Kofferraums reichlich wenig.

lässt sich serienmäßig komplett umklappen, so können sehr lange Gegenstände im Tarraco transportiert werden.

⊖ Ein Gepäcknetz zur Sicherung schwerer und hoher Ladung ist nicht erhältlich, am Dachhimmel sind auch keine dafür nötigen Haltepunkte verbaut. Es gibt im Zubehör ein Trenngitter zur Ladungssicherung - allerdings nur für den Fünfsitzer, nicht jedoch für den siebensitzigen Testwagen.

1,9 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Das übersichtliche und klar gezeichnete Armaturenbrett gibt dem Fahrer wenig Rätsel auf. Die gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Anordnung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (einzige Ausnahme: Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Klassische analoge Instrumente gibt es für den Tarraco gar nicht mehr, er kommt immer mit einem großen TFT-Display an dieser Stelle. Das Display bietet in seiner Darstellung viele Anpassungsmöglichkeiten von maximal reduziert bis umfänglich informierend - manche Konfigurationen wirken auf den ersten Blick aber etwas überladen. In jedem Fall ist die Ablesbarkeit tagsüber wie nachts einwandfrei. Die meisten Funktionen bündelt der Tarraco in einem Touchscreen, der im Falle des gegen Aufpreis erhältlichen Navigationssystems eine acht Zoll messende Bildschirmdiagonale besitzt. Der sensibel auf Berührung reagierende Bildschirm ist weit oben angebracht und damit sehr gut zu sehen und zu erreichen - es gibt sogar zwei Drehregler für Lautstärke und Scrollen, perfekt für eine einfache Bedienung. Die Bedieneinheit für die Klimautomatik



Verarbeitung und Materialanmutung überzeugen, auch die Funktionalität im Innenraum liegt generell auf hohem Niveau.

ist etwas tief verbaut. Ein Licht-/Regensensor sowie elektrische Fensterheber komplett mit Automatikfunktionalität und Einklemmschutz erleichtern den Fahrer-Alltag.

⊖ Es gibt zwar vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten – außerhalb des Lichtkegels der Leselampen bleibt es daher recht finster.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der neue Tarraco verfügt serienmäßig über ein Radio mit CD-Laufwerk und eine Bluetooth-Freisprechanlage, die auch eine einfache Sprachsteuerung des Systems ermöglicht. Es gibt zwei USB-Anschlüsse (einer mit Datenfunktionalität, einer nur zum Laden), einen SD-Karten-Slot, einen AUX-Anschluss und eine 12-V-Steckdose im Kofferraum. Ebenso immer dabei in

der Excellence-Ausstattung sind Apple CarPlay und Android Auto. Gegen Aufpreis bekommt man DAB+, eine WLAN-Anbindungsmöglichkeit, ein Navigationssystem in zwei Ausbaustufen (das Größere inkl. Festplatte), eine induktive Lademöglichkeit für Handys sowie ein Beats-Audiosystem mit neun Lautsprechern und 340 Watt Gesamtleistung.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist gut - die Beinfreiheit reicht für knapp zwei Meter große Personen, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus, selbst 2,10-m-Riesen würden noch nicht anecken. Das Raumgefühl ist angenehm, es wird nur durch den

schwarzen Dachhimmel etwas eingeschränkt; ordert man das optionale Panorama-Schiebedach, hat man mehr Helligkeit im Innenraum und einen tollen Ausblick gen Himmel.

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Üppig Platz gibt es auch in Reihe zwei. Hier reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von 1,95 m. Die Beinfreiheit fällt sogar noch etwas großzügiger aus - erst ab etwa zwei Meter Größe nehmen die Knie Kontakt mit den Vordersitzen auf, wenn jene für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Das Raumgefühl ist angenehm, wird auch hier nur durch den dunklen Dachhimmel etwas eingeschränkt. Das optionale, sehr große Panorama-Schiebedach (nicht im Testwagen) lässt viel Licht in den Innenraum und bietet einen tollen Ausblick nach oben aus dem Auto.

⊖ Bezüglich der Notsitze im Kofferraum darf man keine zu hohen Erwartungen haben, hier sitzt man als Erwachsener beengt und mit wenig Ausblick. Für kurze Fahrten oder für Kinder sind die Plätze aber angemessen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor.

1,9 Innenraum-Variabilität

⊕ Dank der geteilt klappbaren, längsverschiebbaren und neigungsverstellbaren Rückbank schneidet der Tarraco für ein SUV richtig gut ab. Gegen Aufpreis sind darüber hinaus zwei Sitzplätze in der dritten Reihe erhältlich. Vorn wie hinten

finden sich zahlreiche und gut nutzbare Ablagemöglichkeiten. Allein das Handschuhfach fällt eine Nummer zu klein aus und ist zudem nicht abschließbar, aber beleuchtet und klimatisiert.

2,2 KOMFORT

2,2 Federung

Den Tarraco gibt es optional mit der adaptiven Dämpferregelung DCC. Dieses bietet dem Fahrer die Wahl zwischen drei verschiedenen Modi (Comfort, Normal und Sport). Darüber hinaus passt sich die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades permanent an die aktuelle Fahrsituation und Fahrbahnbeschaffenheit an. Der Federungskomfort im Tarraco ist insgesamt angenehm und ausgewogen; die Unterschiede zwischen den Modi sind spürbar, aber nicht erheblich ausgeprägt.

⊕ Im Normal-Modus zeigt sich das Fahrwerk passend abgestimmt; die Aufbaubewegungen halten sich trotz des hohen Aufbaus in Grenzen, gleichzeitig werden Unebenheiten

gut geschluckt. Einzelhindernisse sowie Querfugen sind etwas deutlicher zu spüren, was insbesondere den großen und schweren 20-Zoll-Rädern zuzuschreiben ist. Auf rauen Fahrbahnbelägen oder auf Kopfsteinpflaster ist der Federungskomfort gut. Im Comfort-Modus zeigt sich die Federung etwas schluckfreudiger, dieser empfiehlt sich vor allem bei niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten wie beispielsweise in der Stadt oder auf Landstraßen. Bei hohen Geschwindigkeiten spielt der Sport-Modus seine Vorteile aus, da dann die Aufbaubewegungen noch etwas geringer ausfallen und das Fahrzeug (subjektiv) stabiler bewegt werden kann.

2,5 Sitze

⊕ Die Höheneinstellung für beide Vordersitze ist Serie, ebenso eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung.

Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die

Insassen einzuengen. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann längs und in der Höhe justiert werden. Die Armauflagen in den Türen sind vorn wie hinten ausreichend gepolstert, dünner darf der weiche Bereich aber nicht mehr werden. Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im Tarraco zu den bequemereren in seiner Klasse.

Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer strafferen Leder-Polsterung und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

2,4 Innengeräusch

⊕ Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 65,8 dB(A) - das ist ein niedriger Wert, der entspannte Reisen begünstigt. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt aber der Geräuschpegel

an. Den Motor hört man deutlich, wenngleich nicht laut und eher kernig vor sich hin grummeln. Ansonsten tragen allgemeine Fahrgeräusche und Windgeräusche aus dem Bereich der Außenspiegel zum Innengeräusch bei.

1,7 Klimatisierung

⊕ Der Tarraco Xcellence bringt serienmäßig eine Dreizonen-Klimaautomatik mit, wobei sich nur die Temperatur in diesen Zonen (vorn links und rechts sowie hinten) unabhängig voneinander einstellen lässt, bei der Gebläsestärke und der Luftverteilung muss man sich gemeinsam arrangieren. Die

Intensität des Automatikmodus kann dabei variiert werden. Eine Umluftautomatik inklusive Luftgütesensor sowie getönte hintere Scheiben sind Serie. Gegen Aufpreis bekommt man Sitzheizung vorn und hinten, ebenso eine Standheizung inkl. Fernbedienung.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 190-PS-TDI ist im Moment der stärkste Diesel, den man im Tarraco kaufen kann. Er wird über einen variablen Turbolader auf maximal 400 Nm Drehmoment gebracht. Der durchaus potente Motor hat mit dem recht schweren Tarraco aber einiges zu tun, schon sein Leergewicht liegt bei knapp 1,9 Tonnen. Die Fahrleistungen sind gut, wirklich sportliches

Temperament kommt aber nicht auf. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,4 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, etwas über eine Sekunde wird dafür benötigt. Der Turbodiesel zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als angemessene Motorsierung für das Auto.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag, er läuft angemessen kultiviert und zurückhaltend genug im Alltag. Man spürt oft leichte Vibrationen im Lenkrad, welche nicht wirklich störend sind - aber Benziner machen das in der Regel besser. Brummig oder

dröhnig zeigt sich der TDI nicht wirklich, er ist aber immer präsent, weil er nicht besonders leise und charmant läuft. Unter 1.800 1/min gibt der Motor seine Leistung etwas verhalten ab, darüber schiebt er den Tarraco munter an, bis dann oberhalb von 4.000 1/min spürbar die Lauffahrt ist.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Der 190-PS-TDI ist nur mit Automatikgetriebe zu haben, einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Dieses wechselt seine Gänge meist unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas lange Zeit zum Sortieren der Gänge. Dank der im Ölbad laufenden Kupplungen funktioniert auch die Kriechfunktion angenehm und gut - Doppelkupplungsgetriebe mit trockener

Kupplung arbeiten hier oftmals recht ruckartig und unharmonisch. Die sieben Gänge lassen sich bei Bedarf auch über die Lenkradwippen oder den Wählhebel durchschalten. Der höchste Gang ist nicht allzu lange übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit rund 2.200 1/min. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet ebenso unauffällig und problemlos wie das Start-Stopp-System.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Seat Tarraco bietet einen guten Geradeauslauf und zeigt sich spurstabil. Provoziert man beispielsweise einen Lastwechsel in einer Kurve, regelt das ESP effektiv und hilft, die Spur zu halten. Aufbaubewegungen fallen für ein SUV angemessen moderat aus. Die Traktion ist dank der automatisch zuschaltenden Hinterachse sehr gut. In den meisten Fahrsituationen ist der Tarraco weitgehend als Fronttriebler unterwegs und verbraucht dadurch weniger Kraftstoff. Darüber hinaus unterstützt beim 4Drive abseits

befestigter Straßen der Bergabfahrassistent den Fahrer. Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Spanier unproblematisch; zu hohe Geschwindigkeiten regelt das ESP rigoros weg. Dabei bleibt der Tarraco aber weitgehend kontrollierbar, weil er nicht stur geradeaus schiebt, sondern lenkbar ist. Das ESP regelt nur so weit, wie es für die Sicherheit erforderlich ist, und das fein abgestimmt. Der Fokus liegt klar auf besagter Sicherheit, schnell und dynamisch kann man den Parcours nicht durcheilen.

2,0 Lenkung

⊕ Die Progressivlenkung ist in der Xcellence-Ausstattung serienmäßig an Bord. Die Lenkkraftunterstützung kann je nach Fahrerwunsch angepasst werden. In der Normal-Stellung bietet die Lenkung eine angemessene Rückmeldung, die Mittelstellung könnte aber noch ein klein wenig klarer definiert sein. Der Tarraco lässt sich zielsicher über kurvige Landstraßen dirigieren, das leicht verzögert ansprechende Heck macht gelegentliche Korrekturen aber notwendig, da sich

der nötige Lenkwinkel vor der Kurve nicht einwandfrei abschätzen lässt. Die direkte Übersetzung der Progressivlenkung fällt positiv auf, von Anschlag bis Anschlag sind es nur etwa 2,2 Lenkradumdrehungen. Manchem Fahrer kommt die Sport-Stellung eher entgegen, da in diesem Fall die Lenkunterstützung etwas reduziert wird und somit die Lenkkräfte höher sind. Schön, wenn man die Wahl hat.

2,9 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tarraco durchschnittlich 36,3 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist nur ein durchschnittlicher Wert. Immer-

hin zeigt sich die Bremsanlage auch bei hoher Belastung standfest und unnachgiebig. Am Ansprechverhalten der Bremse ist nichts auszusetzen, sie lässt sich überdies gut dosieren.

1,7 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Tarraco gibt es eine Menge Assistenzsysteme, vieles bringt der Spanier schon serienmäßig mit. Dazu gehört der Notbremsassistent mit Abstands- und Kollisionswarnung, den adaptiven Tempomaten und den Geschwindigkeitsbegrenzer, den Spurhalteassistenten und den Müdigkeitswarner. Aufpreis kosten der Spurwechselassistent samt Querverkehrserkennung beim rückwärtigen Ausparken, der Stauassistent und der Emergency-Assist. Letzterer kann einen medizinischen Notfall erkennen (wenn der Fahrer nicht mehr reagiert) und übernimmt in diesem Fall teilweise die Steuerung des Fahrzeugs. Wird eine längere Inaktivität des Fahrers erkannt, wird in mehreren Eskalationsstufen versucht, den Fahrer wachzurütteln. Reagiert dieser nicht, wird das Fahrzeug kontrolliert zum Stillstand gebracht und währenddessen der umliegende Verkehr beispielsweise durch Warnblinken auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht. Ein Head-up-Display ist nicht verfügbar.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm erhält der Tarraco sehr gute 97 Prozent der möglichen Punkte (Test 02/2019). Der Spanier ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus zählt ein Knieairbag für den Fahrer zur Standardausstattung. Gegen Aufpreis ist der Tarraco Xcellence mit einem proaktiven Insassenschutzsystem ausgestattet. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z. B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und - falls vorhanden - das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Die Kopfstützen lassen sich vorn (bis ca. 1,95 m Körpergröße) weit herausziehen und sind nahe am Kopf positioniert. Dadurch können sie bei einem Heckaufprall optimal wirken. Die hinteren Kopfstützen bieten immerhin bis 1,75 m Größe guten Schutz, das ist zumindest zufriedenstellend. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt; wird ein Gurt während der Fahrt gelöst, ertönt ein Warnsignal. Der Tarraco ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern.

⊖ Seitenairbags für den Fond sind für den Tarraco nicht erhältlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

2,4 Kindersicherheit

Trotz der Größe lassen sich im Fond auf der 2. Sitzreihe nur zwei Kindersitze gleichzeitig befestigen. Laut Bedienungsanleitung eignen sich sowohl der Beifahrersitz als auch die Rückbank zur Befestigung universeller Kindersitze aller Altersgruppen. In der optionalen dritten Sitzreihe dürfen keine Kindersitze verwendet werden.

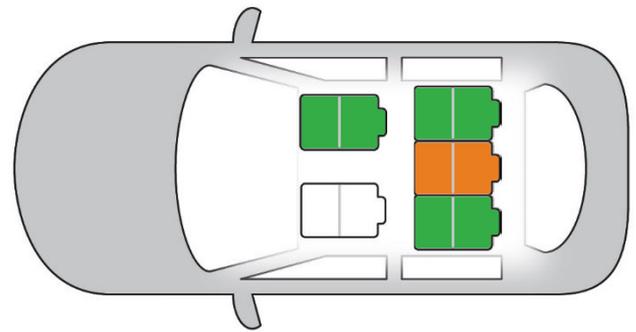
⊕ Im Bereich Kindersicherheit erreicht der Tarraco 84 Prozent der möglichen Punkte. Der Beifahrersitz und die beiden äußeren Sitze haben Isofix-Haken, die auch ohne Einsteckhilfen gut erreichbar sind und eine i-Size-Freigabe haben. Ebenso lassen sich Kindersitze auf diesen Plätzen mit den Gurten gut befestigen. Der Beifahrerairbag kann mit dem Schlüssel deaktiviert werden, dann dürfen auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden. Hohe Kindersitze lassen sich auf den Fondplätzen problemlos, auf dem Beifahrerplatz aber nur bedingt montieren; dort ist die Kopfstütze nicht ausbaubar, sodass der Kindersitz an dieser unter Umständen ansteht.

2,3 Fußgängerschutz

Für den Tarraco gibt es ein ordentliches Ergebnis beim Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP Norm: 79 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 02/2019). Nur die harten A-Säulen stellen eine größere Verletzungsgefahr bei einem Zusammenstoß dar. Der Spanier bringt neben einer aktiven Motorhaube

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

⊖ Position und Abstände der Anlenkpunkte auf dem Fondmittelsitz sind ungünstig.

3,8 UMWELT/ECOTEST

5,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Mit dem 190 PS Dieselmotor ist der Tarraco flott genug motorisiert, um alle üblichen Aufgaben einwandfrei erledigen zu können. Angesichts seiner Größe und seines Gewichts verwundert es dann auch nicht, dass er deutlich mehr als beispielsweise ein Kombi verbraucht. Im ADAC Ecotest ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 7,2 l Diesel pro 100 km. Von der Herstellerangabe von überaus optimistischen 5,6 l/100 km nach altem Messverfahren NEFZ ist er damit sehr

weit entfernt - deutlich realistischer liegt dagegen die Angabe nach neuem Verfahren WLTP, hier verspricht Seat 7,2 l/100 km - exakt den Ecotest-Wert. Die CO₂-Bilanz im Ecotest beträgt 227 g pro km. Das reicht leider nur für bescheidene 8 von 60 möglichen Punkten in diesem Bereich. Innerorts verbraucht der Tarraco TDI 4Drive 7,0 l, außerorts 6,4 l und auf der Autobahn 8,5 l Diesel pro 100 km.

2,3 Schadstoffe

⊕ Dank der Euro 6d-TEMP-Einstufung garantiert Seat, dass die Schadstoffgrenzwerte auch auf der Straße eingehalten werden. In der Tat schafft der Tarraco TDI sehr niedrige Emissionswerte selbst im schwierigen Bereich NO_x - allerdings nicht unter allen Bedingungen. Während in den Innerorts- und Außerortsbereichen alle Emissionen weit unter den Grenzwerten liegen, kann er bei sehr hoher Lastanforderung

die strengen Anforderungen des Ecotest nicht mehr erfüllen und verliert damit Punkte. So bleiben am Ende 37 von maximal 50 Punkten im Bereich Schadstoffe übrig. Ein noch gutes Ergebnis, aber heute unter modernen Dieseln nichts besonderes mehr. Immerhin liegen die Schadstoffwerte auch auf der Straße unter den Prüfstandsgrenzwerten, wie verschiedene Messungen von neuen VW-Konzern-Motoren

gezeigt haben. Zusammen mit den Punkten aus dem CO₂-Kapitel kommt der Tarraco damit nur auf 45 Punkte, was aber nur für zwei von fünf Sternen reicht.

2,9 AUTOKOSTEN

2,9 Monatliche Gesamtkosten

Für 43.800 Euro steht der Tarraco mit dem 190 PS Diesel in der höheren der beiden Ausstattungslinien Xcellence in der Preisliste. Das sind für Seat ganz neue Regionen, denn als "preiswert" kann man das SUV nicht mehr bezeichnen. Allerdings sind die Spanier mit guter Ausstattung nicht geizig, an Komfort- und Assistenzfunktionen ist schon einiges mit dabei. Und selbst wenn man das letzte Quäntchen Luxus unbedingt noch möchte, geht der Preis nicht durch die Decke - denn Seat hat die Extras moderat eingepreist, vieles ist in Paketen mit Preisvor-

teil erhältlich. Der Tarraco besitzt eine variable Service-Intervallanzeige, spätestens nach 30.000 km oder nach zwei Jahren muss er zur Inspektion (mit Ölwechsel). Das senkt besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten. Der Diesel besitzt einen Zahnriemen, der bei 210.000 km gewechselt werden muss. Das Öl des Doppelkupplungsgetriebes wird alle 60.000 km erneuert. Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 382 Euro sehr hoch aus und die Versicherung kommt aufgrund der hohen Typenklassen teuer.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI ACT Style	2.0 TSI Xcellence 4Drive DSG	2.0 TDI Style	2.0 TDI Xcellence 4Drive DSG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1450	340/1750	400/1750
0-100 km/h [s]	9,7	8,0	9,8	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	211	202	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,4 S	9,0 S	5,7 D	7,2 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	169	204	152	191
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/23	17/21/23	19/21/23	19/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	178	258	304	382
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	669	811	694	826
Preis [Euro]	29.980	40.380	33.750	43.800

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Dieselmotor, Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat, DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Verbrauch pro 100 km	5,6 l (NEFZ) bzw. 7,2 l (WLTP)
CO ₂ -Ausstoß	147 g/km (NEFZ) bzw. 191 g/km (WLTP)
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.735/1.839/1.658 mm
Leergewicht/Zuladung	1.816/594 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	760/1.775 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.300 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R20 100V
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Scorpion Verde
Wendekreis links/rechts	11,9/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	7,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,0/6,4/8,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	189 g/km (WTW* 227 g/km)
Reichweite	830 km
Innengeräusch 130 km/h	65,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.135 mm
Leergewicht/Zuladung	1.860/690 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	445/825/1.450 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	146 Euro	Werkstattkosten	89 Euro
Fixkosten	141 Euro	Wertverlust	450 Euro
Monatliche Gesamtkosten	826 Euro		
Steuer pro Jahr (nach WLTP)	382 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/22/23		
Basispreis Tarraco 2.0 TDI Xcellence 4Drive DSG	43.800 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.11.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	51.430 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.492 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	940 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	510 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/575 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	205 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	510 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/220 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 420 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	610 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	850 Euro
Metalllackierung	ab 620 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.145 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	1,9
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	2,0	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	2,9
Innenraum	1,9	Sicherheit	1,6
Bedienung	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	2,3
Innenraum-Variabilität	1,9	Umwelt/EcoTest	3,8
Komfort	2,2	Verbrauch/CO ₂	5,2
Federung	2,2	Schadstoffe	2,3
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	1,7		

Stand: März 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer