



CUPRA Formentor VZ 2.0 TSI 4Drive DSG

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (228 kW/310 PS)

Der Formentor ist das erste eigenständig entwickelte Modell der jungen Marke CUPRA, die seit 2018 als Tochterunternehmen von SEAT besteht. CUPRA steht für „Cup Racer“ und soll die Nähe zum Rennsport verdeutlichen. Zwar ist der Formentor auch mit „Brot-und-Butter-Motoren“ ab 150 PS erhältlich, sein ganzes Aroma kann das schick gezeichnete Crossover aber erst als kerniges VZ-Modell mit dem 310 PS starken Vierzylinder-Turbo entfalten – noch aromatischer wird der Spanier natürlich mit dem 390-PS-Fünfzylinder der Konzernschwester Audi. Die Zweiliter-Allzweckwaffe aus dem VW-Konzern sorgt in ihrer stärksten Ausbaustufe auch im neuen Formentor für satten Durchzug, die Emotionen bleiben trotz großem Bemühen der Spanier aber etwas auf der Strecke. Man merkt dem CUPRA seinen deutschen Kern – die Technik kommt vollständig aus dem Wolfsburger Konzernregal – stets an, auch wenn das Design und die Geräuschkulisse in den Sport-Modi eher krawallig sind. Der Formentor ist sehr schnell, gleichzeitig jederzeit problemlos beherrschbar, und bügelt kurvige Landstraßen in einem Affentempo nieder, wirkt dabei aber immer ein Stück weit distanziert und steril, wodurch der Fahrer das letzte Quäntchen Emotionalität und damit auch Fahrspaß vermisst. Man könnte auch sagen: Die Spanier tappen in die Audi-Falle, der fahrerische Perfektionismus geht zu Lasten der Fahrfreude.

Abgesehen davon wartet der auf dem SEAT Leon basierende CUPRA Formentor mit ähnlichen Stärken und Schwächen auf: Das Raumangebot ist tadellos, Motor und Fahrwerk überzeugen auf ganzer Linie und das Sicherheitsniveau ist hoch. Allerdings nervt auch das Crossover im Alltag mit seinem umständlichen und ablenkungsstarken Bediensystem. Und dass die schlichte Materialauswahl einem Fahrzeugpreis von 47.040 Euro gegenübersteht, kann man eigentlich nur übersehen, wenn man die CUPRA-Brille aufgesetzt hat.

Konkurrenten: u. a. Audi Q3 Sportback, BMW X2, CUPRA Ateca, Mercedes GLA.

- +** gutes Platzangebot, sichere und sportliche Fahreigenschaften, kräftiger Motor mit sehr guten Fahrleistungen, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- schlechte Rundumsicht, ablenkungsintensives Bediensystem, schlecht platzierte Motorstarttaste, schlichte Materialauswahl

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **3,3**

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,9
	Fahrspaß	1,5
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest **★★★★☆**

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

Das Interieur des Cupra Formentor macht auf den ersten Blick ganz schön was her. Zahlreiche Applikationen im typischen Cupra-Kupferfarbton und die farblich abgesetzte, weich geschäumte und mit Ziernähten abgesetzte Oberseite des Armaturenbretts lassen den Innenraum wertig wirken. Sieht und fühlt man allerdings genauer hin, ist die Materialqualität recht enttäuschend. Unterhalb der quer durch das Armaturenbrett verlaufenden Zierleiste in Aluminium-Optik findet man ausschließlich kratzempfindliches Hartplastik vor. Zudem sind die hinteren Türverkleidungen auch im oberen Bereich aus Hartplastik, die vorderen sind hier zumindest etwas unterschäumt. Auch an den Dachsäulen und den Sonnenblenden erstasten die Fingerkuppen ausschließlich harten Kunststoff, weder das Handschuhfach noch die Türfächer sind mit Stoff

3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 8,3l/100 km an, ergibt sich mit dem 55-l-Tank eine theoretische Reichweite von etwa 660 km.

Mit 11,3 m fällt der Wendekreis recht groß aus, was den Spanier recht unhandlich macht.

Einen Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Befüllen des Tanks mit dem falschen Kraftstoff verhindern kann, gibt es für den Formentor leider nicht.

⊕ Der Testwagen bringt 1.590 kg auf die Waage und darf üppige 550 kg zuladen, das sollte für die allermeisten Fälle

3,0 Licht und Sicht

⊕ Der Formentor ist bereits ab Werk mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, zu deren Umfang eine dynamische Leuchtwertenregulierung, das LED-Lichtband am Heck sowie dynamische Blinklichter hinten zählen. Das Lichtsystem sorgt



Breite Dachsäulen im Heckbereich schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

ausgekleidet, um störende Klappergeräusche zu vermeiden. An der Verarbeitungsqualität des Innenraums gibt es wenig zu meckern. Die Bauteile sind akkurat zusammengesetzt, sauber entgratet und selbst auf Kopfsteinpflaster sind keine Knarrgeräusche zu vernehmen.

⊕ Die Karosserie des Cupra Formentor ist tadellos verarbeitet, hier gibt es kaum etwas zu kritisieren. Der Unterboden ist im Bereich des Motors sowie an den Seiten verkleidet und zudem gut vor Korrosion geschützt.

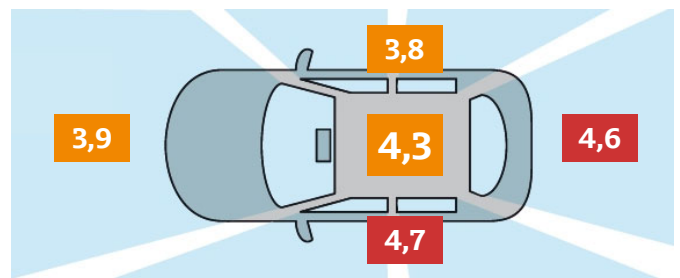
⊖ Die Motorhaube wird lediglich mithilfe eines Stabs offengehalten – Gasdruckfedern wären bei einem Fahrzeug dieser Preisklasse durchaus zu erwarten.

reichen. Davon dürfen 75 kg auf dem Dach transportiert werden, eine praktische Dachreling bringt der Spanier serienmäßig mit. Die Stützlast liegt bei 80 kg, gebremste Anhänger dürfen 1,8 t wiegen und solche ohne eigene Bremse maximal 750 kg.

Ein Notrad ist beim Formentor VZ serienmäßig an Bord, allerdings nur beim „VZ“. Ein Reifenpannenset ist gegen Aufpreis erhältlich.

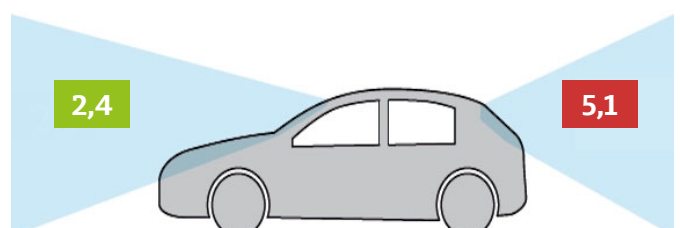
Rundumsicht

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.



nachts für eine homogene Fahrbahnausleuchtung, eine Abbiegelichtfunktion wird über die serienmäßigen LED-Nebelscheinwerfer realisiert. Ebenfalls serienmäßig ist ein Fernlichtassistent, der andere Verkehrsteilnehmer allerdings nicht ausblenden kann.

Der Innenspiegel blendet ab Werk automatisch ab, für die beiden Außenspiegel ist diese Funktion nicht erhältlich.

2,3 Ein-/Ausstieg

Die Sitzfläche befindet sich nur 43 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt), was das Ein- und Aussteigen nicht gerade erleichtert. Auch die Schweller dürften niedriger sein, immerhin sind sie nicht zu breit und die Türen öffnen weit. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe. Das Umfeld des Formentor wird im Dunkeln mit den Front- und Heckleuchten sowie zusätzlichen LED-Spots unter den Außenspiegeln beleuchtet – letztere projizieren das Cupra-Emblem auf den Boden.

⊕ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden – letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht mehr möglich ist, den Leon über einen Funkverlängerer unerlaubt zu öffnen und zu starten.

2,9 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum für diese Fahrzeugklasse übliche 320 l. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 405 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben gewöhnliche Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 750 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.185 l Volumen verfügbar.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist gegen Aufpreis zu haben. Dann lässt sich die Klappe auch per Fußschwenk unter die Heckklappe öffnen und schließen. Personen bis rund 1,90 m müssen nicht fürchten, sich den Kopf zu stoßen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Cupra Formentor insgesamt nur ausreichend ab. Besonders die Sicht nach schräg hinten ist stark eingeschränkt.

Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist für den Formentor nicht erhältlich. Der Heckscheibenwischer besitzt einen recht kleinen Wischbereich, sodass die seitlichen Bereiche der Heckscheibe unberührt bleiben, was die Sicht nach hinten beeinträchtigt.



Mit 320 l Fassungsvermögen ist der Kofferraum des Formentor von klassenüblicher Größe.



Mit einer Höhe von 74 cm macht die Ladekante das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer recht mühevollen Angelegenheit.

⊖ Die Ladekante liegt 74 cm über der Straße und damit ziemlich hoch. Zudem stört die 10 cm hohe Stufe zwischen Ladeboden und -kante beim Be- und Entladen. Nachts wird der

Kofferraum mit nur einer LED in der Seitenwand nicht sonderlich gut ausgeleuchtet.

2,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, für lange Gegenstände wie Skier gibt es serienmäßig eine Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen.

Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im Kofferraum sowie zwei Taschenhaken. Vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens ermöglichen das Einspannen eines Netzes.

⊖ Unter dem Ladeboden gibt es keine Verstaumöglichkeit.

2,7 INNENRAUM

3,1 Bedienung

Der neue Formentor hat das Cockpit nahezu eins zu eins vom SEAT Leon übernommen. Dominiert wird das Armaturenbrett von dem großen Zentralscreen, über das nahezu alle Fahrzeugfunktionen bedient werden. Der Bildschirm ist weit oben platziert und zum Fahrer geneigt, die Erreichbarkeit geht in Ordnung. Die grafische Darstellung ist ansprechend, nutzt man allerdings Apple CarPlay, wird die Auflösung reduziert, was zu einer recht groben Darstellung führt. Direktwahltasten, mit deren Hilfe man schnell und zielsicher auf die wichtigsten Funktionen wie das Navigationssystem, Medienquellen oder das verbundene Telefon zugreifen kann, hat der Formentor nur in Form von Touchflächen am unteren Bildschirmrand. Leider verschwinden diese beispielsweise bei der Nutzung von Apple CarPlay oder Android Auto. Das und die teils tiefgehende Menüstruktur haben zur Folge, dass bei Nutzung des Infotainmentsystems (zu) viele Bedienschritte erforderlich sind – die Ablenkung vom Verkehrsgeschehen ist dementsprechend groß. Hinzu kommt, dass die Bedienflächen recht klein geraten sind und sich die Sensorleiste, die sich direkt unterhalb des Zentralscreens befindet, im Alltag als sehr unpraktisch erweist. Nicht nur, dass die Funktionsbereiche von Temperatur- und Lautstärkeregelung nicht klar voneinander getrennt sind, aufgrund der fehlenden Beleuchtung lässt sich die Leiste nachts kaum nutzen. Ebenso unpraktisch: Die Klimatisierung wird nun ebenso wie die Sitzheizung über das Menü bedient, so dass immer mehrere Schritte nötig sind und die Ablenkungszeit steigt.

Das Cockpit ist als 10,25 Zoll großes digitales Kombiinstrument ausgestattet, das dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Anzeigemöglichkeiten erlaubt. Darunter ist auch eine Ansicht mit analogen Instrumenten verfügbar, deren Ablesbarkeit aufgrund der groben Skalierung von Tachometer und Drehzahlmesser allerdings zu wünschen übriglassen.

Insgesamt erzeugt das Bediensystem des Formentor im Alltag immer wieder Verdross, da die Handhabung aufgrund der

weitgehend fehlenden Tasten für grundlegende Funktionen oftmals viele Bedienschritte und damit auch lange Bedienzeiten erfordert. Hinzu kommt, dass der Prozessor des Infotainmentsystems nicht sonderlich performant ist, was teils recht lange Ladezeiten zur Folge hat.

⊕ Die Ergonomie des Leon gibt kaum Grund zur Klage. Sitze und Lenkrad verfügen über einen weiten Einstellbereich, die wenig verbliebenen Tasten sind ebenso wie der Touchscreen gut zu erreichen. Der Wählhebel ist als kleiner Hebel ausgeführt. Was zunächst etwas gewöhnungsbedürftig erscheint, erweist sich im Alltag als praktisch und einwandfrei bedienbar.

⊖ Der Nutzen der optionalen Gestensteuerung ist stark eingeschränkt, da man lediglich bei einzelnen Ansichten per Handbewegung „swipen“, also weiterwischen, kann. Zudem funktioniert die Gestensteuerung lediglich, wenn man die



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum überzeugt, was man von der Materialauswahl nicht an allen Stellen sagen kann. Die Ergonomie ist funktionell, das von der Konzernmutter VW adaptierte Infotainmentsystem kann jedoch aufgrund seiner umständlichen Bedienung durch das Fehlen von haptischen Schaltflächen und Direktwahltasten nicht überzeugen.

Hand nahe am Touchscreen entlangführt, da die Sensorik dafür in der Leiste unterhalb des Displays untergebracht ist. Dann kann man allerdings gleich direkt auf dem Touchscreen wischen, zudem funktioniert der Bedienbefehl dann auch zuverlässig.

Der Formentor soll beim Fahrer sportliche Gefühle wecken, weshalb die Spanier die Motorstarttaste direkt am Lenkrad

platziert haben. Dies weckt zwar Assoziationen an die Sportwagen aus Maranello, erweist sich im Alltag aber als unpraktisch. Hat man den Formentor nicht mit gerade stehendem Lenkrad abgestellt, muss man beim nächsten Start umständlich die Taste suchen – bei einer fixen Position auf der Mittelkonsole wie etwa beim Leon findet man die Taste nach kurzer Eingewöhnung sogar ohne hinschauen zu müssen.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Multimediaausstattung des neuen Formentor VZ ist bereits ab Werk recht umfangreich. Serienmäßig ist der Spanier mit einem 12 Zoll großen Touchscreen für das Infotainmentsystem ausgestattet, zu dessen Umfang ein FM-/DAB-Radio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audio-streaming, vier USB-C-Anschlüsse (je zwei vorn und hinten) sowie ein Navigationssystem samt Online-Diensten zählen,

auch Remote-Funktionen per Smartphone-App bringt der CUPRA serienmäßig mit. Optional sind Apple CarPlay und Android Auto sowie eine induktive Ladeschale für Smartphones erhältlich. Ab Werk bietet der Formentor ein Soundsystem mit sieben Lautsprechern, für besseren Klang findet sich eine Beats-Audioanlage mit zehn Lautsprechern und 340 W Gesamtleistung in der Preisliste.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der Formentor bietet den vorderen Insassen ein gutes Platzangebot, besonders die Kopffreiheit ist sehr gut. Doch auch die Beinfreiheit reicht selbst für 1,95 m große Insassen

aus. Die Innenbreite entspricht dem Klassenstandard. Das Raumgefühl ist gut, wird allerdings durch die recht hohe Seitenlinie und den stets dunklen Dachhimmel geschmälert.

2,5 Raumangebot hinten

Die Innenbreite ist wie bei Kompaktautos üblich nicht übermäßig groß, bei drei Insassen auf der Rücksitzbank wird es eng. Das subjektive Raumgefühl ist aufgrund der hohen und ansteigenden Fensterunterkante, der schmalen Scheiben sowie des dunklen Dachhimmels nur mäßig

⊕ Man mag es beim Anblick des Formentor nicht vermuten, aber der Spanier bietet trotz der nach hinten abfallenden Dachlinie ein gutes Platzangebot – auch die Kopffreiheit ist großzügig. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, finden immerhin selbst 1,95 m messende Insassen ausreichend Platz vor.



Im großzügigen Fond finden Personen bis zu einer Größe von 1,95 m Platz.

3,1 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich umklappen, ansonsten bietet die Rückbank wie in dieser Klasse üblich keine weiteren Verstellmöglichkeiten. Für Kleinkram befinden sich vorn einige Ablagen. Die Türfächer sind erfreulich groß und nehmen auch Einliter-Flaschen auf. Die zwei Becherhalter zwischen den Vordersitzen sind nicht nutzbar, wenn sich die Mittelarmlehne in vorderster Position befindet.

Im Fond fallen die Türfächer kleiner aus. Es gibt dort Lehnentaschen und zwei praktische Becherhalter.

Das beleuchtete Handschuhfach ist nicht sonderlich groß, kommt ohne Filz aus und lässt sich weder abschließen noch kühlen.

2,3 KOMFORT

2,4 Federung

Der Formentor ist im Gegensatz zum SEAT Leon stets mit einer aufwändigen Mehrlenkerkonstruktion an der Hinterachse ausgerüstet, die Vorteile bei Komfort und Fahrpräzision bietet. Als „VZ“ hat der Spanier zudem die adaptive Dämpferregelung (DCC) an Bord, die die Dämpferkräfte permanent an die Fahrsituation anpasst und zudem verschiedene Voreinstellungen mit deutlich spürbarer Spreizung (Comfort, Sport und Cupra) ermöglicht.

2,6 Sitze

Die angenehm gepolsterte und ordentlich konturierte Rückbank bieten einen zufriedenstellenden Sitzkomfort, allerdings zwingt die tiefe Sitzposition den Insassen einen spitzen Kniewinkel auf. Wie vorn ist die Armauflage in den Türen hinten nur mit einem dünnen Polster bezogen. Der hart gepolsterte Mittelsitz taugt nur für kurze Strecken.

⊕ Der Formentor VZ verfügt über Sportsitze, die dank der kräftigen Konturierung guten Seitenhalt bieten, gleichzeitig aber nicht zu eng geschnitten sind. Die angenehm straffe Polsterung erweist sich bei längeren Etappen als komfortabel. Der Testwagen hat das Cupra Leder-Paket an Bord, das neben dem Lederbezug eine elektrische Sitzverstellung samt

2,9 Innengeräusch

Der neue Formentor ist angemessen gedämmt, auch wenn es im Innenraum während der Fahrt nicht wirklich leise ist. Bei 130 km/h liegen 68,1 dB(A) am Messgerät an – das ist ein zufriedenstellender Wert. Der Turbomotor läuft bei gemächlicher Fahrweise leise im Hintergrund vor sich hin grummelnd, ist unter hoher Last und in höheren Drehzahlbereichen jedoch

1,7 Klimatisierung

⊕ Im Cupra Formentor VZ ist eine Dreizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik Serie. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Für die hinteren Passagiere bietet der Crossover Lüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen sowie getönte Scheiben. Die Sitzheizung vorn kostet Aufpreis, das beheizbare

Das Fahrwerk ist tendenziell straff abgestimmt, bietet aber dennoch ein sensibles Ansprechverhalten und gutes Schluckvermögen. Innerorts leidet der Federungskomfort aber merklich unter den großen 19-Zöllern des Testwagens. Auf Landstraßen und der Autobahn gefällt der Spanier mit einem für ein Sportmodell bemerkenswert guten Komfort, hier haben die Fahrwerksentwickler gute Arbeit geleistet.

Memory-Funktion, elektrische Lordosenstütze sowie eine verstellbare Sitzneigung für den Fahrersitz umfasst. Der Sitzkomfort geht ebenfalls in Ordnung, auch wenn zusätzliche Einstellmöglichkeiten wie eine ausziehbare Oberschenkelauflage oder verstellbare anstelle starrer Kopfstützen diesen steigern würden. Der Beifahrersitz muss ohne die elektrische Sitzverstellung auskommen.

⊖ Verbesserungswürdig sind die Armauflagen in den Türen, die so dünn gepolstert sind, sodass der Ellenbogen bei längerer Fahrt schmerzen kann. Hinzu kommt, dass das Polster nicht bis ganz nach hinten reicht, weshalb der Ellenbogen auf dem harten Kunststoff aufliegen kann.

deutlich zu hören. Wählt man den Sport- oder Cupra-Modus, wird die Klangkulisse deutlich basslastiger und lauter. Neben den bei höheren Geschwindigkeiten merklich ansteigenden Windgeräuschen sind auch die Abrollgeräusche der großen Sportreifen deutlich vernehmbar.

Lederlenkrad ist hingegen serienmäßig an Bord. Beheizbare Fondsitze sind für den Formentor nicht zu haben, eine Standheizung ist dem „VZ“ vorenthalten.

⊖ Die Lüftungsdüsen haben keinen Drehregler, mit dessen Hilfe sich die Luftmenge unabhängig von der Austrittsrichtung regulieren ließe.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Turbobenziner mit vier Zylindern leistet maximal 310 PS und schickt von 2.000 bis 5.450 1/min konstant bis zu 400 Nm Drehmoment an das Getriebe. Da zudem das Gewicht mit 1,6 t einigermaßen im Rahmen bleibt, hat der Direkteinspritzer mit dem Crossover wenig Mühe und sorgt für sehr sportliche Fahrleistungen. Den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Spanier mit 2,9 s im Handumdrehen,

von 80 auf 120 km/h dauert es mit 3,6 s kaum länger. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt bei Bedarf sehr flink, von 15 auf 30 km/h geht es in weniger als einer Sekunde.

Seat gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 4,9 s und für die Höchstgeschwindigkeit 250 km/h (elektronisch abgeregelt) an.

2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner gibt kaum Vibrationen in den Innenraum weiter, die Spanier haben ihn gut gekapselt. Auch Brummen oder Dröhnen geht vom Motor selbst kaum aus – zumindest wenn man den Comfort-Modus ausgewählt hat. Im Modus Sport wird die Klangkulisse von Motor und Abgasanlage merklich kerniger und lauter. Aktiviert man den Cupra-Modus, schlägt der Formentor vermutlich selbst für die meisten Anhänger sportlicher Fahrzeuge akustisch über die Strenge – auf längeren Etappen ist die Einstellung nur schwer

auszuhalten.

Über das gesamte Drehzahlband spricht der Motor gut an und gibt seine Kraft trotz der hohen Spitzenleistung sehr homogen ab. Auch die Drehfreude der Vierzylinders kann vollauf überzeugen. Er dreht leichtfüßig hoch, bei Bedarf auch munter in den Drehzahlbegrenzer. Die Reaktionen auf Gasbefehle erfolgen besonders im unteren Drehzahlbereich mit Turbomotor-typischer, aber nicht allzu langer Verzögerung.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Als Getriebe gibt es ausschließlich ein Siebengang-Doppelkupplungsautomatik. Mit etwas Gefühl beim Anfahren gelingen weiche Starts, und einmal in Fahrt schaltet das DSG meistens ruckfrei und zügig. Nur ab und zu gönnt es sich eine kleine Gedenksekunde beim Sortieren der Gänge. Die Ganganschlüsse passen gut zueinander, es entstehen beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch bleiben dem Motor ausreichend Drehzahlreserven bei höheren Geschwindigkeiten. Bei 130 km/h dreht der Turbobenziner im

höchsten Gang mit 2.400 1/min. Der Automatikwählhebel ist als kurzer Knubbel ausgeführt, der sich nach kurzer Gewöhnung einwandfrei bedienen lässt. Im Gegensatz zum üblichen Wählhebel nimmt er weniger Platz in Anspruch. Die Gänge können auch über Schaltpaddels am Lenkrad manuell gewechselt werden, eine manuelle Schaltgasse hat der Formentor allerdings nicht. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der Formentor VZ legt eine sehr gute Fahrstabilität an den Tag. Verantwortlich dafür sind neben dem trotz der breiten Niederquerschnittsreifen stoischen Geradauslauf vor allem das hohe Gripniveau der 19-Zoll-Sportbereifung (Michelin Pilot Sport 4 der Dimension 245/40 ZR19). Damit sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich. Die Vorderachse geht erst spät und dann gut kontrollierbar ins Untersteuern über, die Wankneigung bleibt dabei überschaubar. Auch die Hinterachse ist grundsätzlich sehr stabil, bei ausgeprägten Lastwechseln drängt sie jedoch merklich, aber jederzeit gut kontrollierbar nach außen. Sportlich ambitionierte Fahrer können das eindrehende Heck gezielt einsetzen und die

Fahrdynamik und den Fahrspaß dadurch nochmals etwas steigern.

Den ADAC Ausweichtest absolviert der Cupra weitgehend unbeeindruckt und bei Bedarf sehr flink. Treibt man es zu bunt, greift das elektronische Stabilitätsprogramm feinfühlig, aber effektiv ein und bringt die Fuhre wieder auf Kurs. Die Traktion ist dank des serienmäßigen Allradantriebs sehr gut. Das Hinzuschalten der „Hang-on-Hinterachse“ mithilfe einer Haldex-Kupplung (kein permanenter Allradantrieb) erfolgt sehr schnell, den kurzen Zeitverzug bei sehr schlechten Gripverhältnissen bekommen nur sehr aufmerksame Fahrer mit.

1,9 Lenkung

⊕ Die Servolenkung im neuen Formentor hinterlässt einen überzeugenden Eindruck, auch wenn sie im Normalmodus für ein Sportmodell überraschend leichtgängig arbeitet, worunter das Lenkgefühl etwas leidet. Mithilfe der beiden verfügbaren Lenkmodi Sport und Cupra lässt sich das Lenkgefühl nachstraffen. Diese Modi passen besser zum sportlichen Charakter des Spaniers und steigern zudem das Lenkgefühl. An der Präzision der sehr direkt übersetzten Progressivlenkung (wird mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter) gibt es hingegen nichts zu kritisieren – auf die Übersetzung hat der gewählte Fahrmodus keinen Einfluss. Die Zentrierung ist sauber definiert, aus der Nulllage spricht die Lenkung harmonisch an.

1,7 Bremse

Der Testwagen ist mit der optionalen 18-Zoll-Bremsanlage (Brembo) ausgerüstet, wofür die Spanier stattliche 2.400 Euro Aufpreis verlangen.




















⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Crossover nach 33,2 m – ein guter Wert. Auch die Standfestigkeit der Bremsanlage ist tadellos, zumindest im öffentlichen Straßenverkehr. Gleiches gilt für das Ansprechverhalten sowie die Dosierbarkeit der Bremsanlage, die mit einem elektrischen anstelle eines üblicherweise hydraulischen Bremskraftverstärker ausgerüstet ist. Damit wird der Bremsdruck schneller aufgebaut und lässt sich besser dosieren.

1,4 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Arsenal an Assistenzsystemen des neuen Formentor umfasst nahezu alles, was es derzeit auf diesem Gebiet gibt – beim VZ sind zudem alle verfügbaren Systeme serienmäßig an Bord. Dazu zählen ein Notbremssystem (Front Assist) samt Kollisionswarner, deine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC, bis 210 km/h) samt Geschwindigkeitsassistenten (Travel Assist), Spurführung und Spurwechselautomatik, den Totwinkel-Assistenten (Side Assist), die Ausstiegswarnung (Exit Assist) und den Notfallassistenten (Emergency Assist). Der Totwinkelassistent umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt und automatisch bremst. In Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Dann werden neben dem Streckenverlauf auch die von der Kamera erkannten Tempolimit in die automatisierte Geschwindig-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	-/Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

keitsregelung einbezogen – der Formentor reduziert etwa vor dem Ortseingang oder vor einem Kreisverkehr automatisch die Geschwindigkeit auf das erforderliche Maß. Serienmäßig sind

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Formentor bei der Insassensicherheit 93 Prozent der möglichen Punkte (Test 03/2021). Serienmäßig ist der Kompaktwagen mit Front- und Seitenairbags und einem Center-Airbag vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis bietet der Spanier zudem Seitenairbags hinten und einen Knieairbag für den Fahrer. Vorsicht: Ordert man die optionale Lederausstattung „Cupra CUP-Leder-Paket“ samt Schalensitzen, entfällt der Centerbag zwischen Fahrer und Beifahrer.

Die integrierten Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe – da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren

2,0 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Formentor 88 Prozent der maximal möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken), auch eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig positioniert sind. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag und sogar über Isofix (inkl. i-Size) verfügt, allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen die nicht abziehbare Kopfstütze. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter mit dem Fahrzeugschlüssel betätigt und kann somit von kleinen Kindern nicht bedient werden.

⊖ Die Isofix-Bügel sind unter dem Polster der Rückbank angebracht und dort schlecht sicht- und erreichbar.

3,1 Fußgängerschutz

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der CUPRA Formentor beim Fußgängerschutz 68 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, nur die Seiten der Motorhaube und besonders die A-Säulen bergen ein erhöhtes

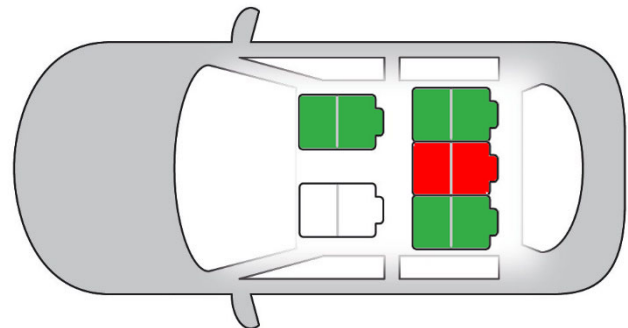
die Müdigkeitserkennung und die schnell blinkenden LED-Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren.

Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gegen Aufpreis gibt es das proaktive Insassenschutzsystem (PreCrash Assist), das in einer Notsituation (z. B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Die mittlere Kopfstütze hinten lässt sich nicht weit genug herausziehen, um auch großgewachsenen Personen eine Schutzfunktion zu bieten.

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)

Verletzungsrisiko. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrererkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

3,2 UMWELT/ECOTEST

5,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC Ecotest kommt der CUPRA Formentor VZ auf eine CO₂-Bilanz von 227 g/km. Daraus resultiert ein durchschnittlicher Kraftstoffkonsum von 8,3 l Super pro 100 km. Dafür bekommt der Spanier lediglich acht von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Innerorts verbraucht der Allradler 8,7 l, außerorts 7,2, l und auf der Autobahn hohe 9,6 l/100 km.

1,2 Schadstoffe

⊕ Bei der Schadstoffwertung des ADAC Ecotest schneidet der Formentor mit dem Turbodieselmotor und Partikelfilter unter der Haube sehr gut ab. Der Lohn dafür sind 48 von 50 möglichen Punkten im Schadstoffkapitel, was in Summe 56 Zähler und damit drei Sterne im ADAC Ecotest bedeutet.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	8,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	7,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

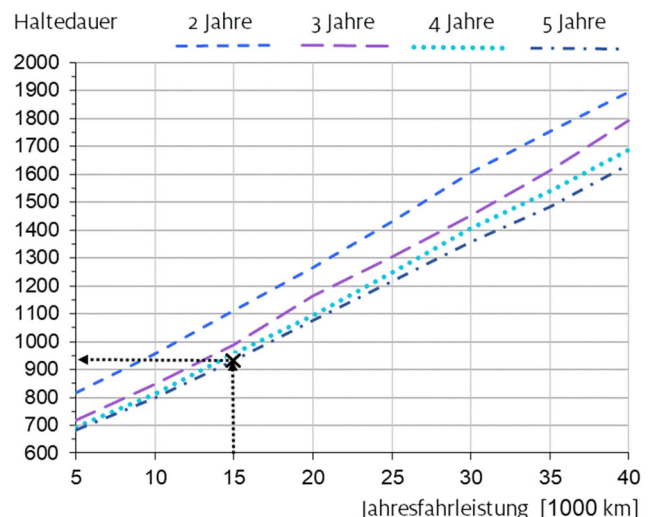
3,3 AUTOKOSTEN

3,3 Monatliche Gesamtkosten

CUPRA ruft für das erste eigenständige Modell der jungen Marke stolze Preise auf. Als 310 PS starker VZ kostet der Formentor stattliche 47.040 Euro. Allerdings ist die Komfort- und Sicherheitsausstattung nahezu komplett, viele Haken muss man bei der Fahrzeugkonfiguration nicht mehr setzen. Durch die variablen Inspektionsintervalle sind Wartungen erst dann fällig, wenn Fahrstil und Einsatzbedingungen es erforderlich machen. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit üppigen 286 Euro zu Buche, auch die Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 24; VK: 25) ist ungünstig eingestuft. Seat gibt eine zweijährige Fahrzeugarantie, drei Jahre auf den Lack sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 931 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI	2.0 TSI 4Drive DSG	1.4 e-HYBRID DSG	VZ 1.4 e-HYBRID DSG	VZ 2.0 TSI DSG	VZ 2.0 TSI 4Drive DSG	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	4/1395	4/1395	4/1984	4/1984	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	150 (204)	180 (245)	180 (245)	228 (310)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1500	350/1550	400/1550	370/1600	400/2000	340/1600
0-100 km/h [s]	8,9	7,1	7,8	7,0	6,8	4,9	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	204	220	205	210	238	250	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,5/6,3 S	7,0/7,5 SP	1,4/1,2 S	1,9/1,5 S	6,9/7,6 SP	7,7/8,4 SP	4,4/4,7 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	125/142	159/170	33/27	43/32	159/173	175/191	115/124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/21	17/22/21	15/23/24	15/23/24	15/25/24	15/25/24	17/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	131	217	28	28	226	286	249
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	750	867	714	751	882	972	763
Preis [Euro]	33.650	39.190	42.040	45.380	42.300	48.090	36.360

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-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.984 ccm
Leistung	228 kW/310 PS bei 5.450 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,4 l
CO ₂ -Ausstoß	175 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/40 R19
Länge/Breite/Höhe	4.450/1.839/1.511 mm
Leergewicht/Zuladung	1.644/496 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420/1.475 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Martorell

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,2 m
Reifengröße Testwagen	245/40 ZR19 98Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,2/11,3 m
Ecotest-Verbrauch	8,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,7/7,2/9,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	197 g/km (WTW* 227 g/km)
Reichweite	660 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.000 mm
Leergewicht/Zuladung	1.590/550 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/750/1.185 l

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

Betriebskosten	211 Euro	Werkstattkosten	104 Euro
Fixkosten	141 Euro	Wertverlust	475 Euro
Monatliche Gesamtkosten	931 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	286 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/25/24		
Basispreis Formentor VZ 2.0 TSI 4Drive DSG	48.090 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.02.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	53.965 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.147 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ 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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/380 Euro° (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	380 Euro° (Paket)/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	410 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	850 Euro
Metalllackierung	ab 680 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.360 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	1,5
Verarbeitung	2,5	Fahrleistungen	1,0
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,1
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	1,9
Kofferraum-Volumen	2,9	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	1,7
Innenraum	2,7	Sicherheit	1,4
Bedienung	3,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,5	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	3,2
Komfort	2,3	Verbrauch/CO2	5,2
Federung	2,4	Schadstoffe	1,2
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	1,7		

Stand: Februar 2022

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner