



SEAT Tarraco 2.0 TDI Xperience DSG

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

An allen Ecken und Enden wird in der Automobilbranche eingespart. So gibt es den Seat Tarraco nur noch mit einer deutlich reduzierten Antriebspalette, auch Allradantrieb findet man nicht mehr in der Aufpreisliste. So ist der Tarraco schonmal zum Bordsteinkraxler degradiert, die richtig harten Jobs in den Bergen oder im Wald müssen andere übernehmen.

Nichtsdestotrotz: Der getestete Tarraco mit dem bekannten Zweiliter-Turbodiesel und 150 PS, die per Doppelkupplungsgetriebe (DSG) verwaltet werden, ist ein wirklich gutes Auto. Er ist sicher abgestimmt, angenehm komfortabel und ausreichend sprintstark. Dabei bleibt der Verbrauch im Rahmen, denn 6,1l Diesel auf 100 km sind okay, gerade auch weil der vernünftige Verbrauch mit einer tadellosen Abgasreinigung einhergeht. Auch in der B-Note passt alles beim Spanier, der in Wolfsburg gebaut wird: Der Innenraum ist wertig, das Äußere chic und optional gibt es auch eine dritte Sitzreihe.

Der Tarraco hat alle Anlagen zum Familienauto, das ohne viel Tamtam, aber gekonnt den Alltag begleitet. Das Dumme ist nur, das man ihn sich erstmal kaufen muss. Dem allgemeinen Trend zur Schröpfung der Kunden folgend kostet der zugegebenermaßen gut ausgestattete Tarraco 2.0 TDI Xperience DSG satte 46.750 Euro. Vor vier Jahren lag ein vergleichbarer Tarraco noch fast 5.000 Euro darunter - wobei sich seitdem am Auto kaum etwas verändert hat. Im Konkurrenzumfeld ist der Tarraco noch immer ein attraktives Angebot. Es ist eben alles relativ. **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
- ⊖ kein Allradantrieb (mehr) verfügbar, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 3,1

Zielgruppencheck

	Familie	2,2
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,7
	Transport	1,9
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★★☆

2,2 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 Armaturen-

brettoberseite 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.

2,9 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. Das Spritfass des getesteten Fronttrieblers fasst 58 l. Damit kommt man auf Basis des Eco-test-Verbrauchs von 6,1 l Diesel pro 100 km etwa 950 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 als Allradler 2,3 t an den Haken nehmen - leider gibt es diese

Variante nicht mehr. Mit Frontantrieb darf man immerhin 2 t anhängen, wenn der Hänger über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremst dürfen die Anhänger maximal 750 kg wiegen. Als maximale Stützlast gibt Seat (entgegen der Angabe von 80 kg in der Bedienungsanleitung) 100 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 534 kg möglich; für fünf Personen samt Gepäck reicht das meist, bei sieben Personen (zwei Sitze in der dritten Sitzreihe sind optional erhältlich) muss das Gepäck entsprechend leichter (und kleiner) sein.

2,6 Licht und Sicht

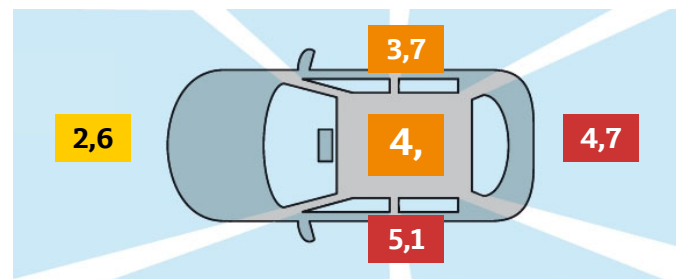
Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Tarraco nur ausreichend ab. Hauptkritikpunkte: Zwischen C- und D-Säulen kann man kaum raussehen, weil aus Designgründen die Karosserie hochgezogen wurde. Außerdem sind die hinteren Kopfstützen nur halb versenkbar. Kleine Personen oder niedrige Gegenstände vor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



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

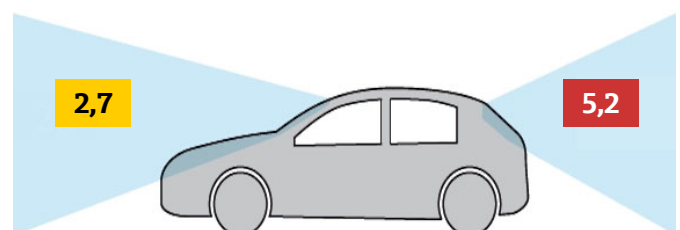
Rundumsicht

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.



serienmäßig ist, wie übrigens auch der Parklenkassistent und Parksensoren vorn wie hinten.

⊕ Der Fahrer sitzt SUV-typisch erhöht und hat damit einen guten Blick auf den umliegenden Verkehr. In der Ausstattungslinie Xperience sind LED-Frontscheinwerfer und LED-Rückleuchten serienmäßig; den Front-LEDs fehlt eine Kurvenlichtfunktion, aber sie verfügen über ein separates

Abbiegelicht, welches Abbiegesituationen vorbildlich erhellt. Gegen Aufpreis gibt es zusätzlich einen Fernlichtassistenten, 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. In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Tarraco serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das System funktioniert gut und besitzt sogar einen wirksamen Diebstahlschutz. Das Fahrzeug konnte von uns nicht über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

⊖ Die beiden optionalen Sitze im Kofferraum sind nur mühsam zu erreichen, schon der schwierige und enge Weg dahin macht klar, dass sie nur für Kinder geeignet sind.

1,2 Kofferraum-Volumen

Der Testwagen hat keine dritte Sitzbank verbaut und damit also den in zwei Stufen höhenverstellbaren Ladeboden im Kofferraum.

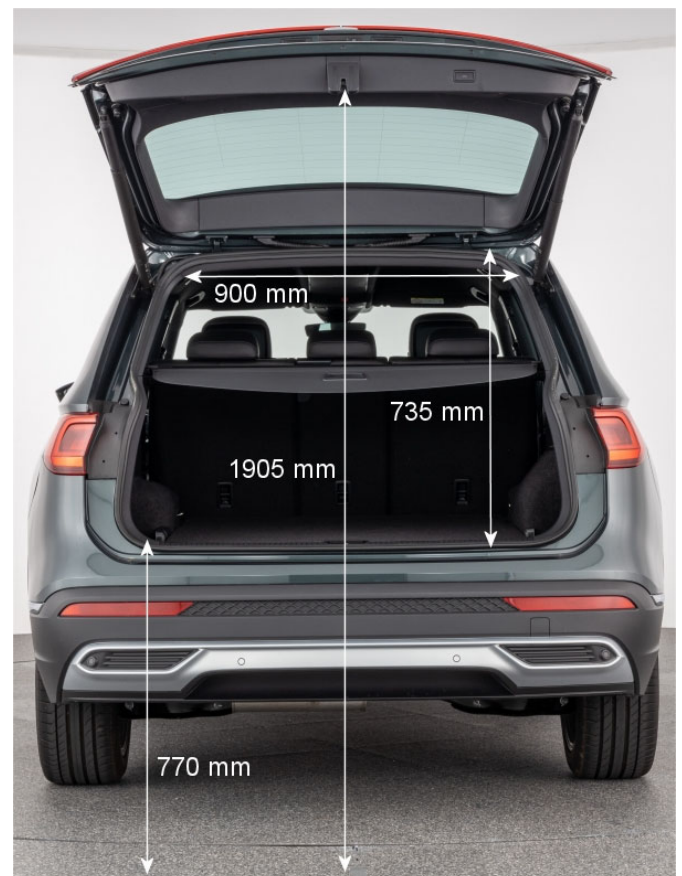
⊕ Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 535 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 820 l oder alternativ 14 handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 935 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.600 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden können noch etwa 30 Liter verstaut werden. Durch den serienmäßigen, variablen Ladeboden kann man etwa 45 Liter des Kofferraums abtrennen.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die elektrische Heckklappe bringt der Xperience serienmäßig mit, ebenso die Möglichkeit, die Klappe



Mit 535 l Volumen lässt der Kofferraum des Tarraco kaum Wünsche offen.



Die 77 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer kräftezehrenden Tätigkeit.

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 innen keine nennenswerte Kante, wenn der variable Ladeboden in der oberen Position ist. Stellt man diesen nach unten, entsteht eine rund 7 cm hohe Stufe. Beleuchtet wird das Ladeabteil nur über eine Lampe links - das ist angesichts des großen Kofferraums reichlich wenig.

1,8 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 gegen Aufpreis. Links und rechts gibt es zwei Seitenfächer für kleines Gepäck, an der rechten Seitenwand einen Taschenhaken zum Ausklappen. Die Beifahrersitzlehne lässt sich serienmäßig komplett umklappen, so können sehr lange Gegenstände im Tarraco transportiert werden.

2,0 INNENRAUM

2,1 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 in Verbindung mit dem gegen Aufpreis erhältlichen Navigationssystem von 8,25 auf 9,2 Zoll Bildschirmdiagonale wächst. Der sensibel auf Berührung reagierende Bildschirm ist weit oben angebracht und damit sehr gut zu sehen und zu erreichen. Ein Licht-/Regensensor sowie elektrische Fensterheber komplett mit Automatikfunktionalität und Einklemmschutz erleichtern den Fahrer-Alltag.

⊖ Beim Tarraco lässt sich schön nachzeichnen, wie die Bedienung durch die Einführung von Touchflächen und durch den Verzicht auf Tasten und Regler schlechter wurde. Ehemals konnte man im Seat-SUV sowohl die Lautstärke als auch Temperatur, Gebläsestärke oder Luftverteilung schnell und

präzise einstellen. Jetzt muss man - während der Fahrt - für die gleichen Funktionen die richtige Touchfläche treffen, auf Sliderflächen herumwischen oder gleich in ein Untermenü navigieren. Im Stand mag das nur nervig sein, während der Fahrt ist man unnötig lange vom Straßenverkehr abgelenkt. Das ist kein Fortschritt, hier wird einfach Geld gespart. Natürlich ohne, dass das Auto deshalb für die Kunden in irgendeiner Art und Weise günstiger würde.

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



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum überzeugt, die Materialanmutungen kann hier nicht immer folgen. Die Ergonomie im Innenraum stimmt. Leider folgt nun auch Seat dem Trend, aus Kostengründen haptische Bedientasten einzusparen und wichtige Funktionen in das Bedienmenü zu integrieren. Der Bedienbarkeit leidet darunter und damit auch die Sicherheit.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Tarraco Xperience verfügt serienmäßig über ein Audiosystem mit Digital- und Analogradio sowie Bluetooth-Freisprechanlage und -Audiostreaming, das auch eine einfache Sprachsteuerung des Systems ermöglicht. Ebenfalls immer dabei sind zwei USB-Datenanschlüsse vorn, einen USB-Ladeanschluss hinten, außerdem Apple CarPlay (auch kabellos) und Android Auto. Damit kommt man schon weit und kann über die einschlägigen Apps navigieren lassen. Auch die

Vorbereitung für Seat Connect ist an Bord, damit kann man nach Einrichtung eines Nutzerprofils einige Funktionen des Autos per App überwachen und steuern. Gegen Aufpreis bekommt man einen größeren Touchscreen samt fahrzeugseitigem Navigationssystem, eine induktive Lademöglichkeit für Handys sowie ein Beats-Audiosystem mit neun Lautsprechern, Subwoofer und 340 Watt Gesamtleistung.

2,0 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

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

1,7 Raumangebot hinten

Bezüglich der optionalen Notsitze im Kofferraum darf man keine zu hohen Erwartungen haben. Wie wir in einem früheren Test herausgemessen haben, sitzt man dort als Erwachsener beengt und mit wenig Ausblick. Für kurze Fahrten oder für Kinder sind die Plätze aber angemessen.

⊕ Üppig Platz gibt es dagegen in Reihe zwei. Hier reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von gut 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 auch in der zweiten Reihe viel Licht in den Innenraum.



Im Fond finden sogar 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 Federungs-

komfort 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.

2,4 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. Gegen Aufpreis ist der Fahrersitz elektrisch und samt Memory-Funktion einstellbar, dann auch in der Sitzflächenneigung - außerdem ist dann eine Vierwegeanstelle der serienmäßigen Zweiwege-Lordosenstütze verbaut. 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 Polsterung und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

3,2 Innengeräusch

⊕ Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,5 dB(A) - das ist ein durchschnittlicher und klassenüblicher Wert. 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.

1,5 Klimatisierung

⊕ Der Tarraco Xperience bringt serienmäßig eine Dreizonen-Klimaautomatik mit, wobei sich nur die Temperaturen in diesen Zonen (vorn links und rechts sowie hinten) unabhängig voneinander einstellen lassen, 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 kann man den Lenkradkranz und alle vier äußeren Sitze beheizen, auch die Frontscheibe gibt es optional mit einer integrierten Heizfolie, die auch für eine stärkere Reflektion der Sonnen-Infrarotstrahlung sorgt. Darüber hinaus gibt es in der Aufpreisliste eine Standheizung inkl. Fernbedienung.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der 150-PS-TDI ist im Moment der einzige Diesel, den man im Tarraco kaufen kann. Er entwickelt bei 1.600 Touren seine vollen 360 Nm Drehmoment. Der durchaus kräftige Motor zieht den über 1,7 t schweren Testwagen ordentlich voran, freilich ohne übermäßig sportlich zu wirken. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,9 Sekunden erledigt, von 80 auf 120 km/h dauert es 7,8 s. Auch von 15 auf 30

km/h geht es in 1,6 s angemessen zügig. Der Turbodiesel zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als angemessene Motorisierung für das Auto. Laut Hersteller dauert der Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h in 10,1 s, der Vortrieb endet bei 196 km/h.

2,7 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.

Hat man die Marke von 1.500 Umdrehungen passiert, bläst der Turbo an und der Motor zieht gut durch. Ab rund 4.000 Touren geht ihm die Luft aus. Das Ansprechverhalten ist zwar leicht verzögert, aber spontan genug.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Diesel ist mit einem manuellen Sechsganggetriebe zu haben, für rund 2.000 Euro Aufpreis zieht das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe des Testwagens ein. Dieses wechselt seine Gänge meist unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas lange Zeit zum Sortieren der Gänge. 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 2.000 1/min. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet ebenso unauffällig und problemlos wie das Start-Stopp-System.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 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 ordentlich wirkender Antischlupfregelung gut, wer einen Tarraco mit mehr Traktion braucht, der muss sich auf dem Gebrauchtwagenmarkt umschauen. Einen Allradantrieb gibt es im großen Spanier nicht mehr.

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Testwagen 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 durchheilen.

2,0 Lenkung

⊕ Die Progressivlenkung ist in der Xperience-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.

2,8 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tarraco durchschnittlich 36,0 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist nur ein durchschnittlicher Wert. Immerhin zeigt sich die Bremsanlage auch bei hoher Belastung

standfest und unnachgiebig. Am Ansprechverhalten der Bremse ist nichts auszusetzen, sie lässt sich überdies gut dosieren.

1,6 SICHERHEIT
























1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Tarraco Xperience 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 Travel Assist mit Spurführung 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.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei den Crashtests nach Euro NCAP Norm erhält der Tarraco sehr gute 97 Prozent der möglichen Punkte für die Insassensicherheit (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 das SUV 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	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
	Warnlinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	passiv

2,0 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. Die optionale dritte Sitzreihe hat keine Isofix-Anbindung, es sind aber (anders als bei früheren Baujahren des Tarraco) universelle Kindersitze zur Gurtbefestigung freigegeben.

⊕ 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.

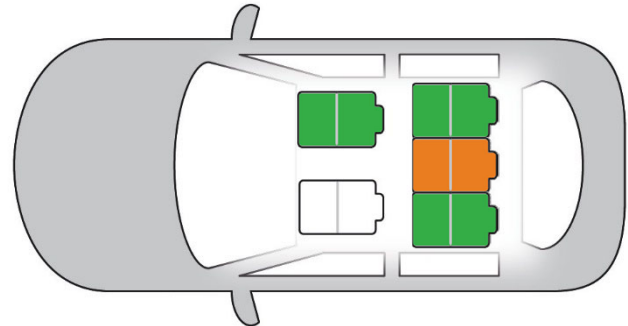
2,5 Fußgängerschutz

⊕ 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

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

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)

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 6,11 Diesel pro 100 km. Die CO₂-Bilanz im Ecotest beträgt 188 g pro km. Das reicht leider nur für bescheidene 21 von 60 möglichen Punkten in diesem Bereich, angesichts von Größe, Gewicht und Leistungsfähigkeit geht der Dieselsonsum aber in Ordnung. Innerorts verbraucht der Tarraco mit dem 150-PS-Diesel und DSG 5,9 l, außerorts 5,4 l und auf der Autobahn 7,2 l Diesel pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die auf Prüfstand und Straße tadellos funktionierende Abgasreinigung sorgt für die Maximalausbeute von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den Punkten aus dem CO₂-Kapitel kommt der Tarraco damit auf 71 Punkte und schnappt sich den vierten von fünf Sternen im ADAC Ecotest:

Motorhaube auch einen Notbremsassistenten mit Fußgänger-Erkennung serienmäßig mit, damit kann ein Zusammenstoß vermieden oder zumindest in seiner Schwere abgemildert werden.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

Autobahn	7,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Damit ist der Wagen einer der unter diesen Gesichtspunkten empfehlenswerten.

3,1 AUTOKOSTEN

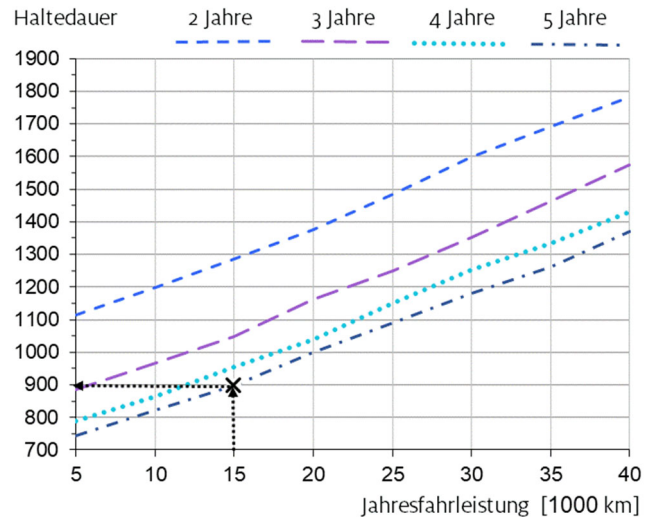
3,1 Monatliche Gesamtkosten

Für 46.750 Euro steht der Tarraco mit dem 150 PS starken Diesel und DSG in der mittleren der drei Ausstattungslinien Xperience in der Preisliste. Das ist ein knackiger Preis. 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 - im Vergleich zur Konkurrenz - nicht durch die Decke. Seat hat die Extras moderat eingepreist, vieles ist in Paketen mit Preisvorteil 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 291 Euro sehr hoch aus. Die Versicherungskosten sind durchwachsen: Während man bei Haftpflicht und Vollkasko dank der Klassen 13 bzw. 19 noch recht günstig davon kommt, ist die Teilkasko mit der Klasse 23 eher teuer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 898 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Tarraco 1.5 TSI ACT Style	Tarraco 1.4 e-HYBRID Xperience DSG	Tarraco 2.0 TDI Style
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1395	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	180 (245)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	400/1550	340/1600
0-100 km/h [s]	9,9	7,6	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	199	205	199
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,6/6,6 5	1,5/1,5 5	5,4/5,4 5
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	150/150	34/34	141/141
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/18/22	14/20/23	12/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	151	28	289
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	776	812	820
Preis [Euro]	37.770	47.930	41.290

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 Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.000 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _v -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	1.728/542 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	760/1.775 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	58 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Wolfsburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R20 XL 100V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,8/11,9 m
Ecotest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/5,4/7,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	160 g/km (WTW* 188 g/km)
Reichweite	950 km
Innengeräusch 130 km/h	69,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.135 mm
Leergewicht/Zuladung	1.736/534 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	535/935/1.600 l

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

Betriebskosten	155 Euro	Werkstattkosten	81 Euro
Fixkosten	105 Euro	Wertverlust	557 Euro
Monatliche Gesamtkosten	898 Euro		
Steuer pro Jahr	291 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/19/23		
Basispreis Tarraco 2.0 TDI Xperience DSG	46.750 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.11.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	50.800 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.614 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. * 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	1.090 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	1.215 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	230 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
Spurwechselsassistent	1.215 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	990 Euro
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	685 Euro°
Lenkradheizung	165 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	990 Euro
Metalllackierung	ab 750 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.315 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,1

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

Stand: November 2023
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.