



Fotos: Stefan Schmid

Der neue Cupra Terramar wird kurzfristig den Ateca ablösen. Nachteil Terramar: Einen Diesel gibt es bislang nicht.

Auf Krawall gebürstet

Cupra setzt mit dem Terramar auf rebellische Optik. Das vierte originäre Modell der Marke führt die erfolgreiche Designsprache fort und überzeugt mit präzisiertem Handling.

Cupra ist ein Glücksgriff für den Volkswagen-Konzern. Zwar ist die Marke offiziell Teil von Seat, doch in Sachen Image und Strahlkraft könnten die Unterschiede kaum größer sein. Während die einen seit Jahren auf Image-Suche sind, treffen die anderen seit ihrer Gründung 2018 einen Nerv. Die Marke vom Reißbrett hat eine Strahlkraft, wie man sie ansonsten nur zwei Regalreihen weiter oben findet. Der Erfolg spricht für sich: Rund 700.000 Fahrzeuge brachte man in den ersten sechs Jahren auf die Straße.

Mit dem Terramar folgt nun das vierte eigenständige Modell der Seat-Tochter. Die Erwartungen sind bei Fangemeinde und Konzern hoch. Beim Design setzte man daher auf Altbewährtes – und prügelt damit weiter auf besagten Nerv ein.

Ein bisschen provokant

Die Cupra-typische Haifischnase findet man beim Terramar daher genauso wie beim Formentor, Born (hier im Dauertest) und Tavascan – wenn auch noch ein bisschen schärfer herausgearbeitet. Überhaupt spricht der Terramar die Designsprache seiner Vorgänger. Kantig, zerklüftet und auf Krawall gebürstet. Die rebellische Optik trifft längst nicht jedermanns Geschmack – und muss es auch nicht. Für den brav-bräsigen Gefälligkeits-

Look ist eine andere Konzernmarke zuständig. Die „Challenger Brand“ fletscht lieber die Haifischzähne.

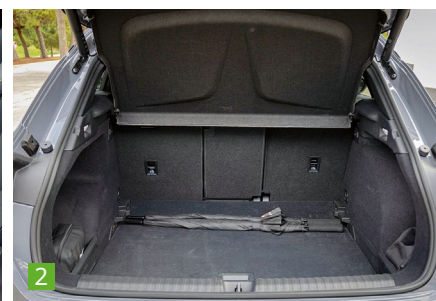
Damit auch nachts keine falsche Bescheidenheit aufkommt, ziehen Matrix-LED-Scheinwerfer im Dreiecks-Design die Blicke auf sich. Einen ähnlichen Effekt ruft ein im Rot der Rücklichter leuchtendes Markenlogo hervor. Wem das nicht reicht und wer bereit ist, etwas tiefer in die Tasche zu greifen, darf sich über auf den Boden projizierte Logos und auf die Wand strahlende Schriftzüge freuen. Man gibt sich eben betont selbstbewusst.

Für den sehr dynamischen Look, den stärkeren Motor und ein Fahrwerk, das um zehn Millimeter tiefergelegt ist, müssen die Kunden im Vergleich zum VW-Plattformbruder Tiguan jedoch deutlich tiefer in die Tasche greifen.

Der in Barcelona entworfene und in Ungarn produzierte Terramar startet bei 43.020 Euro und ist damit rund 5.000 Euro teurer als sein Wolfsburger Pendant.

SUV trifft Segelboot

Mit einer Länge von 4.519 mm, einer Höhe von 1.584 mm und einer Breite von 1.863 mm ist der Cupra Terramar minimal kürzer, aber deutlich flacher als der neue VW Tiguan. Beide Modelle teilen sich jedoch den Radstand von 2.681 mm sowie die gleiche Plattform. Trotz nahezu identischer Abmessungen wirkt der Innenraum des Terramar kompakter als der des Tiguan. Von einem beengten Raumgefühl ist man aber denkbar weit entfernt. Bildschirm, Lüftungsdüsen und aufgeschäumte Kunststoffe, die Qualität



1 Nach wie vor gibt es bei Cupra keine vielfach einstellbaren Sitze. Das Cockpit kennt man. **2** In den Kofferraum des Plug-in-Hybrid passen 450 Liter.



Gut 4,50 Meter lang und damit ausreichend Platz innen.



Der Terramar ist optisch „laut“ – wie alle Cupra-Modelle.

suggestieren, kennt man bereits von anderen Modellen der Spanier. Weil der Bezug zum Namen „Terramar“ nicht fehlen darf, spannt sich ein markanter Bügel über der Mittelkonsole und soll – mit etwas Vorstellungskraft – an den Kiel eines Segelbootes erinnern. Eine Etage höher wird es praktischer: Der 12,9-Zoll-Touchscreen dient als zentrale Steuerungseinheit und ist ein vertrauter Anblick. Für 865 Euro Aufpreis gibt es im Digital-Drive-Paket ein virtuelles Cockpit, Head-up-Display und Navigationssystem.

Vorne wie hinten ist der Sitzkomfort hoch, die verschiebbaren (!) Rücksitze sind ein cleveres Extra und bieten je nach Bedarf mehr Beinfreiheit oder Stauraum. Wird Letzteres priori-

siert, schluckt der Kofferraum bis zu 602 Liter – sonst 540 und beim Plug-in-Hybrid eher sparsame 450. Hinzu kommt beim Halbstromer, dass eine Unterbringungsmöglichkeit für das lose herumliegende Lade-Case fehlt. Wer also unterwegs laden will, dem wird hier zusätzlich Stauraum abgezockt.

Technisch zeigt der Terramar seine Sportlichkeit nicht nur durch das tiefere Fahrwerk. Etwaige Zweifel daran räumt das SUV durch Schaltwippen am Lenkrad und ein ergonomisch an den Fahrer angepasstes Cockpit aus.

Fahrwerk überzeugt

Die Basis-Motorisierung bildet der 1,5-Liter-Mildhybrid mit 150 PS – mit einem 48-Volt-System ausgestattet. Zudem unterstützt er das sogenannte Segeln, bei dem der Motor ausgeschaltet bleibt, und unterstützt die Energierückgewinnung beim Bremsen. Etwas mehr als sechs Liter Verbrauch freuen zwar den Geldbeutel, den eigenen Sportlichkeitsansprüchen wird man damit aber kaum gerecht. Deutlich dynamischer geht der 2.0 TSI VZ 4Drive DSG zu Werke.

Mit 265 PS und Allradantrieb stürmt der Terramar förmlich über kurvige Küstenstraßen. Das Handling zeigt sich dabei von seiner besten Seite: Jede Bewegung des Lenkrads setzt der SUV präzise und ohne Zögern um. Großen Anteil am chirurgisch präzisen Handling hat das serienmäßige Sportfahrwerk, das mit einer gelungenen Abstimmung aus Komfort und Sportlichkeit glänzt. Fahrspaß bringt auch die Progressivlenkung, die je nach Tempo direkter wird.

Die drehmomentstarke Vernunftlösung bildet vorerst der Plug-in-Hy-

brid. Dem haben die Spanier ordentlich Feuer verliehen, indem sie dem 1,5-Liter-TSI einen 116 PS starken Elektromotor samt 19,7-kWh-Akku zur Seite gestellt haben. Das Ergebnis: 272 PS Systemleistung und ein kräftiges Drehmoment von 400 Newtonmetern, das schon bei 850 Umdrehungen anliegt. Entsprechend agil geht der Steuervorteil auf vier Rädern zu Werke. Selbst der künstliche Sound klingt Cupra-mäßig, wenn auch ein wenig zu perfekt. Im rein elektrischen Betrieb soll der Terramar gut 100 Kilometer schaffen, geladen wird mit bis zu 50 kW an Schnellladestationen oder mit bis zu 11 kW zu Hause. Der Preis von 56.310 Euro lässt allerdings aufhorchen – denn dafür bekommt man bei VW schon einen vollwertigen Elektro-Flitzer.

Auf einen Diesel haben die Spanier, ganz im Sinne der sportlichen Markenphilosophie, verzichtet – zumindest vorerst. Mal sehen, ob die Bedenken, die wohl in einigen Ländern aus den Flottenabteilungen kommen, zum Umdenken bewegen. Die Anhängelast beträgt beim 1.5 eTSI bis zu 1.800 Kilogramm, während der 2.0 TSI 4Drive Anhänger mit einem Gewicht von bis zu 2.200 Kilogramm ziehen kann.

Mit ihrem vierten Spross bleiben die bissigen Spanier ihrer Linie treu. Der Terramar ist technisch eng mit VW Tiguan und Audi Q3 verwandt, kommt aber, nicht zuletzt aufgrund seiner hervorragenden Fahreigenschaften, ungleich sportlicher daher. Damit ist er ein weiterer Schritt auf dem Weg der Herausforderer-Marke zu mehr Eigenständigkeit. Dabei hilft auch, dass er den bisherigen Grenzgänger, den Seat/Cupra Ateca überflüssig macht.

Stefan Schmid

Cupra Terramar e-Hybrid

Preis ab 47.320 €

R4/1.498 cm³ | 200 kW/272 PS

400 Nm ab 850 U/min

(Verbrenner alleine 250 Nm)

6-Gang-DKG | 215 km/h | 7,3 s

Verbrauch: 0,5 Liter + 19 kWh

Akkukapazität: 19,7 kWh

E-Reichweite: 110 Kilometer

Laden: AC 11 kW | DC 50 kW

4.519 x 1.869 x 1.586 mm

HK 12 | VK 23 | TK 21

Kofferabteil 450 Liter

Wartung 2 Jahre/30.000 km

Gewährleistung 5 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer