



Fotos: Michael Blumenstein

Bullig steht der 4,52 Meter lange Terramar VZ auf seinen optional erhältlichen 20-Zoll-Rädern und wirkt doch so „normal“.

Erstaunlich ... normal

Der Cupra Terramar VZ klingt mit Zweiliter-Vierzylinder-Turbo-Herz, 265 PS und Allrad nach Kraftbolzen alter Tage – fühlt sich aber nicht so an. Ob das gut oder schlecht ist, klären wir.

Über die Stellung und Erfolge von Cupra im VW-Universum wurde viel diskutiert. Mit dem eigenständigen Auftritt – von sportlich bis krawallig – findet die Marke viele Fans – die Verkaufszahlen sind blendend. Und die Differenzierung zu Seat schreitet Jahr für Jahr voran. Gut gemacht.

Ende 2024 schickte Cupra die Baureihe Nummer sechs auf den Markt, den Terramar. Benannt nach der Ex-Rennstrecke „Autódrom de Sitges-Terramar“ – positioniert als großer Bruder von Formentor und Ateca. Ein weiteres SUV? Genau. Was sonst.

DNA und Antriebe

Der Terramar basiert auf der MQB-evo-Plattform des Volkswagen-Konzerns – genau wie der aktuelle VW Tiguan. Technisch sind beide Modelle eng miteinander verwandt. Unter der markanten Haube des Terramar arbeiten je nach Kaufvertrag Vierzylinder-Benziner und Hybride mit und oh-

ne Ladebuchse sowie Front- oder Allradantrieb. Dieselmotoren? Sind vorerst nicht geplant. Genauso wie Schaltgetriebe. Serie bei allen Antrie-

ben: 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG). Das Basisherz markiert ein 1.5-eTSI mit 150 PS und Frontantrieb. Im Test bewegten wir eine der sport-



Trotz derzeit stärkstem Verbrenner im Bug fehlen Endrohre im unruhigen Heck.



1 20-Zoll-Sportreifen (255er) auf „Hadron Copper“-Alufelgen kosten im Paket mit HD-Matrixlicht 1.118 Euro. 2 Der Gangwahlhebel an der Lenksäule lässt sich umständlich bedienen. 3 521 Euro werden für das Sennheiser-Soundsystem fällig. 4 Aufpreisfrei sind die Veloursitze, die kaum Einstellungsmöglichkeiten bieten. 5 Der Platz hinten ist prima, die „dicken“ Sitze kosten Raum. 6 540 Liter passen rein. 7 Die Materialanmutung ist nicht uneingeschränkt gut.

lichen Topversionen: den Cupra Terramar VZ mit 2.0-TSI-Motor, 265 PS, 400 Newtonmeter und Allradantrieb.

Raumausbeute

Der Cupra Terramar erstreckt sich auf 4,52 Meter Länge, ist mit Außenspiegeln 1,87 Meter breit und 1,59 Meter hoch. Damit überragt er den Formentor um sieben Zentimeter, baut drei

Zentimeter breiter und acht Zentimeter höher.

In Reihe eins gibt's daher reichlich Platz – trotz der breiten Mittelkonsole. Die Materialauswahl ist vernünftig, lediglich der Plastikrahmen um die Mittelkonsole vorn wirkt billig und sollte am Übergang weniger scharfkantig sein. Die Sportsitze schmeicheln den Augen mehr als so manchem Rücken – kurze Sitzfläche, zu steil stehende

Kopfstützen, wenig Seitenhalt. Sorry, Cupra, das geht besser, der Tiguan beweist es.

Immerhin lässt sich das bequeme Fond-Gestühl sogar um 16 Zentimeter längs verschieben. Allerdings heißt es hinten auch mal Ohren zuhalten. Leise ist der Terramar aufgrund der dicken Scheiben nur vorn. Je nach Stellung gibt's ganz hinten mindestens 540 Liter Kofferraum. Bei den Plug-in-Hybriden sind es aufgrund des Akkus 140 weniger. In der Hitliste der luftigen Innenräume liegt Kollege Terramar hinter dem VW Tiguan, und selbst mit einem identisch langen BMW X1 ist man besser dran.

Bedienung

Nehmen wir vorn links Platz und checken die Lage: Das Cockpit – Überraschung – entspricht der aktuellen VW-

Der Cupra Terramar VZ ist der **auffälligere VW Tiguan R-Line**. Beide gibt's mit maximal **265 Verbrenner-PS**, preislich liegen sie auf einem Niveau.

Cupra Terramar 2.0 TSI VZ 4Drive DSG

Testwagenpreis: 51.530 €

R4/1.984 cm³ | 195 kW/265 PS

400 Nm ab 1.650 U/min

7-Gang-DKG | 243 km/h | 5,9 s

WLTP: 8,5 S | 194 g/km

Effizienz: G

Maße: 4.519 x 1.869 x 1.586 mm

Kofferabteil: 540–1.645 Liter

Versicherung: HK 12 | VK 25 | TK 23

Wartung: 2 Jahre

Garantie: 5 Jahre | 150.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Dark Void Metallic heißt das dezente Lila. Macht 966 Euro.

Konzern-Bauart. Auf der leicht zum Fahrer geneigten Mittelkonsole serviert ein 12,9 Zoll großer Touchscreen viele Informationen. Einiges lässt sich anpassen, die Bedienung sitzt nach etwas Übung. Wenig Freude bereiten die beleuchteten Slider zur Steuerung von Klima-Temperatur und Audio-Lautstärke am unteren Rand des Bildschirms. Das 10,25 Zoll große, digitale Kombiinstrument hinter dem griffigen Lenkrad tut es dagegen schon. Optional lässt sich ein Head-up-Display ordern, das seine Informationen direkt auf die Windschutzscheibe gut ins Blickfeld des Fahrers spiegelt.

Nerviges Detail ist und bleibt der klobige Drehschalter für die Fahrstufen, rechts hinter dem Volant. Es soll aber Piloten geben, die ihn gut und praktisch finden ...

Fahreindruck

Zweiliter-Turbo mit 265 PS – im VW Golf GTI macht der Vierzylinder richtig Laune. Blöd ist, wenn man mit dieser Erfahrung im 300 Kilogramm schwereren Terramar das rechte Bein streckt. Die Post geht da nicht ab, sondern eher ein souveräner Schub. Bitte nicht falsch verstehen, das SUVehikel

wirkt wahrlich nicht lahm, aber eben auch nicht so spritzig, wie man das von einem VZ des Hauses gewöhnt ist.

Angenehm: Die 400 Newtonmeter setzen bereits ab 1.650 Touren ein und dank klugem Allrad hat Schlupf keine Chance. Akustisch hält sich der Zweiliter dezent bis bedeckt. Die Kra-wall-Tage scheinen bei der selbsternannten „Challenger Brand“ vorbei zu sein. Nicht mal eine Akrapovic-Abgasanlage lässt sich gegen Zuzahlung bestellen. Kein Witz: Dafür befindet sich ein Soundgenerator an Bord. Der aber eher Magenprobleme imitiert als coole Beats.

Beim Thema Fahrkomfort überzeugt der große Cupra, auch wenn er

hier und da etwas zu straff wirkt (trotz serienmäßigem Adaptivfahrwerk) – und sich bei Bodenwellen und in schnellen Kurven etwas aufpumpt. Die Serienbremse wirkt tadellos. Wer Geld rausschmeißen will, wählt die Akebono-Anlage, plus 30 Millimeter im Durchmesser, minus 2.075 Euro auf dem Konto.

Das Direktschaltgetriebe packt vom Loslassen der Bremse kräftig und man kann vom Anfahrtsdrang des Terramar durchaus überrascht werden. Ob der Wagen deswegen so durstig ist? Bei normaler Gangart sind weniger als 8,5 Liter echt schwierig hinzukriegen. Bei Eile zeigt der Bordcomputer weit zweistellig an.

Bislang hinterließen die Cupra-Modelle einen besonderen Nachgeschmack. Sportlich. Frech. Manchmal gar etwas übertrieben. Beim Terramar ist es anders. Das große SUV macht nichts falsch, kommt aber weniger wild daher. Die fünf Jahre Garantie sollen zudem „Auf-Nummer-Sicher-Kunden“ befriedigen. Ein lieber Kollege aus Österreich hat's auf den Punkt gebracht: „Der Terramar ist ein konzerngefestigtes SUVehikel der gehobenen sportlichen Wohlstandsmittle, also dort, wo wir eh alle hinwollen.“ *Dani Heyne*

DAT-PROGNOSE

Testwagen mit 36

Monaten Leasingzeit

15.000 km/Jahr: 46,1 %

25.000 km/Jahr: 41,5 %

40.000 km/Jahr: 35,4 %

