



SEAT TARRACO
2.0 TSI 4DRIVE FR

1984 cm³, viercilinder
met turbo, 190 pk,
320 Nm

0-100 km/h in 8,0 s,
210 km/h

8,8 l/100 km (1: 11,4),
166 g CO₂/km

4735 / 1839 / 1658 mm,
760-1920 l, 1644 kg

NL € 56.200
BE € 45.020



De optisch in elkaar overlopende achterlichten
geven de Tarraco een Audi-tintje.

Recept tegen mpv-schaamte

Ben je een mpv-fan, maar schaam je je daar eigenlijk voor? Dan is een zevenzits suv jouw ideale auto. En als hij dan zo'n snel trainingspak aanheeft als de Seat Tarraco FR, is er niemand die je uitlacht om je 'ouderwetse liefhebberij'.

Tekst Gert Wegman

Een suv koop je vooral om de stoere uitstraling, toch? Maar een Seat Tarraco ziet er niet per se manhaftiger uit dan de compactere en goedkopere Ateca. Waarom zou je dan een Tarraco overwegen? Simpel: vanwege de interieurruimte. Seats grootste suv is bijna 4,74 meter lang en 1,66 meter hoog, en tegen bijbetaling van 950 euro verander je hem in een zevenzitter.

Vijftien à twintig jaar geleden had het predicaat 'mpv' er moeiteloos op gepast. Dat type auto was rond de millenniumwisseling niet aan te slepen. Niet omdat de gezinnen zo groot waren, de ruimtewagen was vooral een modeverschijnsel. Ook als je kroost bestond uit slechts 1,7 kind en een Yorkshire-terriër, telde je niet mee als je géén mpv had. Het liefst eentje met zes of zeven zitplaatsen, 'want dat was zo handig voor de kinderfeestjes'. Ook onder bejaarden – zo mocht je oudere mensen toen nog gewoon noemen – had je talloze mpv-fans. Zij maalden niet om de overvloedige ruimte en de tekentafeltjes achterin, en al helemaal niet om de honderddrieëntachtig opbergvakjes – daarin raakten ze hun leesbril en kunstgebit toch maar kwijt. Nee, het ging de 65-plussers van toen vooral om het instapgemaak en de hoge zitpositie.

Verguisd

Bejaarden heten tegenwoordig 'senioren', ze zijn fris van geest, hun ogen zijn gelaserd en kunstgebitten zijn uit de mode – net als de mpv.

Autofabrikanten mijden deze term dan ook als de pest. Tegelijkertijd bestaat er nog steeds behoefte aan hoge auto's en meerzitters. De Tarraco past dus prima in het plaatje van de voormalige mpv-liefhebber. Maar om elke associatie met het verguisde 'busje' te vermijden, heeft Seat de nieuwe FR-versie geïntroduceerd. Verbrede wielkasten, 19-inch wielen, een flinke dakspoiler en een diffuser met daarin twee vet ogende uitlaten doen hun best om ons te imponeren. Binnenin treffen we sportstoelen met rode stiksels, een hip ruitjespatroon en geïntegreerde hoofdsteunen.

Van 150 tot 245 pk

Om te beginnen levert Seat de Tarraco FR alleen met de 150 pk sterke 1.5 TSI-motor, met naar keus een handgeschakelde zesbak of een zeventraps DSG-transmissie (meerprijs 3500 euro). Begin 2021 volgen de vierwielangedreven 2.0 TSI met 190 pk en standaard DSG, en een plug-in hybride met niet

Een hondersprint van
8 seconden is eerder lekker
vlot dan bloedstollend snel.



Een digitaal instrumentarium is standaard,
voor het navigatiesysteem met 9,2-inch
scherm betaal je 775 euro extra.



Met deze sportstoelen
waren wij heel snel
beste maatjes.

minder dan 245 pk. Wij rijden de 2.0 TSI en hebben dus 190 pk onder de rechervoet. Dat klinkt indrukwekkend, maar wees niet bang dat je passagiers als kogels in een flipperkast door de auto stuiten als je flink gas geeft. In de eerste plaats heeft iedereen natuurlijk braaf zijn gordel om, in de tweede plaats is een hondersprint van 8 seconden eerder lekker vlot dan bloedstollend snel.

Om het rijgedrag op de toegenomen prestaties af te stemmen, voorzagt Seat de Tarraco FR van een sportief afgestemd onderstel, dat je tegen bijbetaling kunt laten voorzien van adaptieve schokdempers. Progressive sturing zorgt voor een directere stuursrespons naarmate je sneller en scherper instuurt, wat de coureurs onder de gezinshoofden zal aanspreken. Dat doen ook de heerlijke kuipstoelen; zeker in coronatijd waarderen we hun innige omhelzing, evenals de goede ondersteuning van de bovenbenen. Alle sportieve intenties ten spijt, ervaren wij de grote Seat vooral als een comfortabele reiswagen. Zelfs in de sportstand strijkt het onderstel klinkerweges gladder dan een biljartlaken en drempels zijn niet meer dan een rimpeling in de comfortvijver.

Drempelloos

Net als een ouderwetse fullsize mpv biedt de Tarraco zelfs drie pilvrije ADHD'ers achterin meer dan genoeg bewegingsruimte. Hoofden, knieën en armen kunnen alle kanten op, mocht de verveling toeslaan. Het risico daarop is in de FR groter dan in andere Tarraco's, want de rugleuningen van de voorstoelen missen de gebruikelijke tekentafeltjes. Met een vijfpersoons bezetting biedt de kofferbak plaats aan 760 liter bagage, en de twee optionele extra zitplaatsen kun je drempelloos wegklappen in de wagenbodem. Dus geen ouderwets gesleep meer met die ooit zo bejubelde uitneembare stoelen.

Uiteraard zit de Tarraco FR propvol moderne rijhulpen, inclusief een parkeerassistent en adaptieve cruisecontrol, die ook in het drukke Nederland heel bruikbaar is. Zo nodig grijpt het subtiel doch adequaat in, zonder hysterische remmanoeuvres. Over de spraaksturing van het infotainment zijn we minder enthousiast en hetzelfde geldt voor de 'slider' voor de bediening van de klimaatregeling. We zitten liever aan knoppen, maar die lijken hun langste tijd te hebben gehad, net als de mpv ...

KORT DOOR DE BOCHT

Met de Seat Tarraco FR 2.0 TSI 4Drive rijd je er niet alleen stoer, maar ook comfortabel en extreem ruim bij. Wat hem vooral bijzonder maakt, is de combinatie van (optioneel) zeven zitplaatsen, bijna 200 pk en vierwiel aandrijving. In de prijsklasse van 55.000 euro is concurrentie schaars, maar heimelijke mpv-liefhebbers met een voorliefde voor veel vermogen en vierwiel aandrijving zijn even dun gezaaid.



Combineert zeeën
van ruimte met fijne
rij-eigenschappen en
vlotte prestaties



In Nederland een
overbodige auto

