



SPECS

Motor

1.984 cc
viercilinder turbo
190 pk @ 4.200 tpm
320 Nm @ 1.500 tpm

Aandrijving

vier wielen
7v automaat

Prestaties

0-100 km/u in 8,0 s
top 210 km/u

Verbruik (gemiddeld)

8,8 l/100 km
198 g/km CO₂ **E**

Afmetingen

4.735 x 1.839 x
1.674 mm (l x b x h)
2.790 mm (wielbasis)
1.644 kg
58 l (benzine)
760 / 1.920 l (bagage)

Prijzen

€ 56.200 (NL)
€ 45.985 (B)

15

20



SEAT TARRACO 2.0 TSI 4DRIVE FR

Lijkt me stug

Laterale g-krachten, rondetijden op dat ene specifieke Duitse circuit en of er een optie is voor koolstof-keramische remmen. Allemaal zaken die nog minder relevant zijn dan meningen van influencers over pandemieën. Tenminste: wanneer een merk als Seat vertelt dat ze een sportonderstel onder een grote SUV hebben gemonteerd.

De vraag is niet hoeveel sportiever of sneller de Seat Tarraco FR geworden is, de vraag is of ze hem niet verpest hebben met een knalhard onderstel. Want net zoveel mensen in Nederland zullen de Tarraco FR kopen om zijn sportieve kwaliteiten als er mensen zijn die hem kopen om zijn offroad-capaciteiten. Afgerond naar boven zijn dat er nul. We kunnen er een stuk of nul naast zitten.

Seat knoopte onder onze Tarraco FR het optionele adaptieve onderstel (950 euro), waardoor de

stugheid van de dempers instelbaar is. In zowel de normale modus als de Sport-modus is de Tarraco FR stevig geveerd, maar nooit echt spijkerhard. Verschillen tussen de modi zijn merkbaar, maar niet enorm. In de sportiefste stand merk je dat hij minder helt en net wat harder dempt.

Het is geen boterzachte SUV die de kids achterin rustig in slaap wiegt, maar niemand zal aan het einde van de rit vragen of je even kunt helpen zoeken naar hun vullingen. Of dat helemaal achterin ook zo is (de Tarraco kun je uitrusten met een derde zitrij), hebben we niet kunnen uitzoeken. Maar ach, kinderen zijn toch grotendeels van kraakbeen.

Wie op de terugweg van de kinderopvang wat leuke bochtjes tegenkomt, kan zich prima vermaken in de Tarraco. Hij voelt stabiel en biedt genoeg grip voor de ouder die er even van wil genieten dat er geen partner naast zit die kritiek levert.

Onderstel in orde, dus, maar dat is niet de reden waarom je een Tarraco FR wilt. Dat moet de uitstraling zijn. Seat meet de FR sportievere bumpers aan, bredere wielkasten met daarin 19-inch velgen (wij hadden zelfs de optionele 20-inchers) en een nieuwe grille. Er zijn veel slechtere manieren om je zevenkoppige gezin te vervoeren.

De voorste bestuurders nemen plaats in fijne sportstoelen, waaraan eigenlijk alleen een uitschuifbaar zitvlak ontbreekt. Voor de FR monteert Seat nog aluminium pedalen, rode stiksels, een

sportstuur en een zwarte hemel. Het maakt hem wel lekker af. Het nieuwe infotainmentsysteem van de Volkswagen Groep breekt door in de reeds bestaande modellen van Seat, zo ook in de Tarraco. Dat betekent dat fysieke knoppen zoveel mogelijk verdwijnen en dat de temperatuur bijvoorbeeld met een soort swipe-paneeltje bediend moet worden. Een groot verschil echter met de Volkswagen-producten is dat het paneel in de Seat wél verlicht is. Overweeg vooral het Beats-audiosysteem voor 510 euro. Bijna (of eigenlijk nét) te krachtig voor de deurpanelen. Daarover gesproken: de slechthorendheid van de spraakassistent is nog altijd niet helemaal opgelost.

Verder is de Tarraco gewoon een Tarraco, wat inhoudt dat je Guinness World Records moet aanschrijven om vier passagiers te vinden die niet tegelijk in de auto passen. Een passagier van 2 meter kan gewoon achter een bestuurder van 2 meter zitten. De derde zitrij is wel echt bestemd voor kleinere kinderen en de winnaar van de troostprijs bij het Wereldkampioenschap Haaienzwemmen.

De 2.0 TSI met vierwielaandrijving die wij reden voelt lekker vlot en past lekker bij het atletische uiterlijk, maar kost wel minimaal 56.200 euro. Waarschijnlijk zal de 1.5 TSI met 150 pk meer klanten vinden in Nederland. Die heb je al vanaf 41.150 euro voor de versie met de handbak. Een DSG-automaat kost ruim 3.000 euro meer.

