



Martijn Verhoef
22 november 2021

Helemaal zichzelf

Met het label Cupra werden al jarenlang de meest sportieve Seats aangeduid. Denk bijvoorbeeld aan de knotsgekke Seat Leon Cupra R, die als sluitstuk van een tijdperk geldt. Sindsdien is Cupra namelijk losgeweekt van Seat en wordt het als zelfstandig merk in de markt gezet. In eerste instantie om te doen waar Cupra's al om bekend stonden, namelijk sportieve versies van bestaande modellen neerzetten. De Cupra Ateca (je raadt al op welke auto die gebaseerd is) beet het spits af, maar daar blijft het niet bij. We kunnen nu namelijk rijden met het eerste model dat alleen als Cupra aan de man gebracht wordt en geen evenknie van Seat kent. We maken kennis met de Formentor, een opvallende cross-over coupé met een plug-in hybride aandrijflijn.



Opvallen geblazen

Zoals gezegd komt de Formentor alleen als Cupra beschikbaar, al heeft de auto onmiskenbaar trekjes die we kennen van bijvoorbeeld de Leon en Tarraco. Neemt niet weg dat de cross-over coupé, zoals Cupra de carrosserievorm duidt, een erg appetijtelijk voorkomen heeft. De auto trekt de aandacht van iedere medeweggebruiker en roept de nodige vragen op. Het koperkleurige logo met een X in spinachtige vorm kent nog niet iedereen, zodat mensen al snel denken met een zeer exclusieve auto te maken te hebben. Wat de auto in zeker vorm ook is, maar toch veel bereikbaarder dan veel geïnteresseerden in eerste instantie denken.

Er staat dan ook een auto met een krachtig voorkomen, die zeker door de sportief vormgegeven koets een heel eigen draai aan het begrip cross-over geeft. Brede heupen en een strak aflopende daklijn, vergezeld door koperen accenten en een matgrijze lakkleur. Jammer is dat de matte kleur niet de gehele carrosserie bedekt. Zo zijn de randen rond de wielkasten en onderaan de voor- en achterbumper in metallic grijs gespoten, evenals de spiegelkappen. Het geheel komt daardoor een beetje

Cupra Formentor 1.4 e-Hybrid VZ Copper Edition

onsamenhangend over, zodat we zelf eerder voor een volledig metallic jasje zouden gaan.

In het oog springt verder de doorlopende led-balk aan de achterzijde, die een lichtshow geeft als je de auto in het donker ontgrendelt. Natuurlijk zijn neus en achterzijde herkenbaar als familietrekje van dat andere Spaanse automerk, maar door het afwijkende koetswerk en de bijzondere details rijd je echt iets speciaals.



Koperen toevoeging

Dat speciale wordt zeker doorgezet naar de binnenzijde van de auto. Al geldt ook hier: je moet dan wel voor de Copper Edition opteren. In de basis is het dashboard natuurlijk bekend, houd bijvoorbeeld de interieurfoto's van de Seat Leon maar eens naast deze test. Maar in de Formentor zien we koperen inzetstukken, bijvoorbeeld rondom de ventilatieroosters. Helemaal bijzonder is de blauwe lederen bekleding met koperkleurig stiksel en Cupra-logo's in de hoofdsteunen van de voorstoelen. Ze zien er fantastisch uit en zitten ook erg goed. Het is alleen jammer dat de zitting niet is te verlengen en dat alleen de bestuurdersstoel elektrisch is te verstellen.

En dan is er natuurlijk het stuurwiel met het opvallende logo en bovendien twee ronde knoppen aan weerszijde die we niet kennen uit andere modellen. Met de rechter kun je de auto starten, zoals bij een Ferrari. En met links stel je de rijmodus in, zodat je niet de menu's van het multimediasysteem hoeft door te graven.

Dat systeem is overigens nog steeds niet onze beste vriend, met zijn behoorlijke opstarttijd en af en toe een vastloper. We hebben het schuiven met de thermostaat en volumeknop dan wel weer beter onder de knie, zo zitten er wat snelfuncties in de regelaar verstopt. Hiermee kun je eenvoudig de stoelverwarming aan of uitzetten en andere aanpassingen doen. Zo blijkt maar weer dat je met het doorspitten van wat menu's toch weer nieuwe functies tegenkomt.

Bovendien kun je in de e-Hybrid gemakkelijk instellingen aanpassen, zoals het oplaadgedrag of de manier waarop je een volle batterij benut. Zo kun je ervoor kiezen om helemaal elektrisch te rijden, de batterij ongemoeid te laten of juist bij te laden zodat je later in de stad helemaal elektrisch kunt rijden. Hoe dat in de praktijk werkt behandelen we zo, maar de manier waarop je dit instelt werkt in ieder geval zeer gebruiksvriendelijk.

Zoals je wellicht van zijn buitenvormen al kon afleiden, is de ruimte achterin minder gebruiksvriendelijk. Hoewel je als volwassene nog prima achterin plaats kunt nemen houdt de kofferruimte niet over. Door de sterk aflopende daklijn is de ontstane ruimte uiteraard ook minder praktisch. Bovendien moet je altijd ruimte vrij houden om de laadkabel nog op te bergen, wat ook kostbare liters kost. Het oude adagium wie mooi wil zijn, moet pijn lijden gaat dus op voor de Formentor, maar voor wie kofferruimte zo belangrijk vindt, staat natuurlijk ook de Tarraco nog klaar.



Geen stakker met stekker

Cupra is natuurlijk al jarenlang bekend, omdat deze naam onlosmakelijk is verbonden met de heetste Seats die zijn geproduceerd sinds 1985. Wanneer je zo'n belangrijk sportlabel eigen auto's laat maken, moet dat onvermijdelijk leiden tot bommen op wielen die elke liefhebber van benzineslurpende sportmodellen weet te waarderen. En juist op die laatste aanname gaan we de bocht in, want de Volkswagen Groep zet Cupra (in ieder geval in Nederland) juist in als geëlektrificeerd sportmerk. Dat betekent dat je alleen maar plug-in hybrides en volledig elektrische modellen van het merk kunt krijgen. De 300 pk sterke Ateca blies daarom al de aftocht en de Formentor en Leon met dezelfde aandrijflijn worden in ons land niet eens geïntroduceerd. Sterker nog, in Duitsland kun je de Formentor als VZ5 met de dikke vijfcilinder uit de Audi RS 3 krijgen, maar door de torenhoge autobelastingen is ook die variant ons niet gegund.

Wat betekent dat we de Formentor alleen als e-Hybrid kunnen kopen, dus laat dat nu net de variant zijn waar we mee op pad gingen. En eerlijk is eerlijk, met 245 pk en 400 Nm kunnen we niet spreken van een stakker met stekker. De auto sprint in zeven

Cupra Formentor 1.4 e-Hybrid VZ Copper Edition

seconden naar de 100 km/h, om daarna door te sprinten tot maximaal 210 kilometer per uur. En bovendien kun je op papier zuinig rijden, want in het vooronder ligt niets meer dan een doorontwikkelde versie van een aandrijflijn die we kennen uit de Passat en Golf GTE. Een 1.4 TSI is samen met een elektromotor geplaatst, waarna de DSG versnellingsbak met zes versnellingen eraan is gekoppeld.



Gemis

De techniek is dus beproefd en weet bovendien genoeg kracht te bieden om de uit de kluiten gewassen cross-over ervandoor te laten spuiten. Zeker met een opgeladen batterij en de auto in de Cupra-rijmodus krijg je een behoorlijke bak beleving. De auto communiceert goed met zijn bestuurder en stuurt ook behoorlijk scherp. Je krijgt alleen nooit dat wow-gevoel dat je in de Cupra's van weleer wel kreeg. De auto is strak, maar niet snaarstrak. Het moet immers wel comfortabel blijven. En de auto is snel, maar niet supersnel. En de auto is dan wel heerlijk extravert qua uiterlijk, maar je zal de auto niet betrappen op een roffelende uitlaat of andere pops en bangs die we stiekem wel verwachten bij een dergelijke auto. Het is qua rijden best een beschaafde auto, wat

hem dan wel weer een hele goede allrounder maakt.

Het gemis aan sensatie en toch ook wel rijplezier dat we op basis van het Cupra erfgoed hadden verwacht, weet de Formentor wel te verzachten door zich als behoorlijk zuinig te profileren. Op papier kun je 58 km volledig elektrisch rijden en wij haalden toch een aantal maal meer dan 40 km. Bovendien kun je de batterij op koerssnelheid redelijk zuinig weer opladen, zodat je daarna weer een stuk volledig elektrisch kan rijden. Opladen gaat ook heel eenvoudig aan een laadpaal, al neemt de auto daar wel de nodige uren voor.



Lastig te duiden

Het gebrek aan motorvarianten maakt de prijslijst van de Formentor behoorlijk overzichtelijk. Er zijn wel twee vermogensvarianten, waarbij de geteste Formentor VZ met zijn 245 pk het krachtigste is. Deze variant is er vanaf 50.990 euro, terwijl de 204 pk sterke versie minstens 44.990 euro kost. Het verschil in prijs zit niet alleen in het extra vermogen, want je krijgt standaard ook meer spullen als een panoramisch dak

dat open kan, een elektrisch bedienbare kofferklep en de sportstoelen. De geteste Copper Edition voegt daar nog grotere 19 inch wielen, de blauwe lederen bekleding en een elektrisch verstelbare bestuurdersstoel aan toe. Verdere opties naast de lakkleur zijn er niet, dus last van keuzestress zal je niet hebben. De geteste auto kost 54.335 euro en is dan helemaal bommetje vol.

Het blijkt best wel lastig om de Formentor te duiden. Aan de ene kant (waarschijnlijk door onze aannames) verwachtten we meer spektakel en onderscheidend rijgedrag van de auto, terwijl er aan de andere kant een hele goede allrounder met een mooie koets en een zuinige aandrijflijn voor onze neus staat. Of de Formentor bij je past, ligt dus heel erg aan je verwachtingen. Zoek je een opvallende auto, wil je geen keuzestress als je de prijslijst doorbladert en zit je niet om kofferbakruimte verlegen? Dan is de Formentor helemaal jouw auto.

Plus

- + Onderscheidend en krachtig voorkomen
- + Goede allrounder
- + Standaard al bomvol

Min

- Mist het echte spektakel
- Multimediasysteem nog niet foutloos