



Fotos: Michael Blumenstein

Der Cupra Tavascan startet bei 47.235 Euro. Dafür gibt es auch den Technik-Zwilling Audi Q4 (freilich mit weniger Extras).

## Gut, aber (zu) teuer

Automobile sind teuer. Der neue Cupra Tavascan ebenfalls. Oft ein Grund für den hohen Startpreis: Es sind Dinge an Bord, die nicht gebraucht oder gewollt werden – so auch beim Spanier.

**War die IAA-Studie** aus 2019 noch spektakulär, ähnelt anno 2024 jedes „E-SUV-Coupé“ dem Tavascan, der im September 2024 auf den Markt kommen wird und damit fast ein Jahr später als geplant. Zudem ist er das letzte Modell im Konglomerat von Audi Q4 Sportback, VW ID.5 und Škoda Enyaq Coupé. Puh, die Liste technisch baugleicher Modelle ist lang, die wechselbarer Wettbewerber noch länger. Und wer zuletzt kommt, den ...

Mal sehen, wie Cupra diese Herausforderung meistert. Der Cupra Tavascan hat von seinem Produktionsband bis zu den Euro-Kunden einen langen Weg. Anders als Q4 und ID.4/5, die in Zwickau produziert werden, kommt der Tavascan aus der Provinz Anhui in Chinas Osten. Richtig gelesen, der Tavascan ist nicht nur der erste Cupra aus China, sondern auch das erste Volkswagen-Konzern-Modell, das für Europa dort vom Band rollt.

### Zu teuer?

Damit kommen wir gleich zum relevanten Kritikpunkt des Tavascan. Dem Preis. Das durchaus gut ausgestaffierte E-SUV startet bei 47.235 Euro. Dafür gibt es aber eben auch einen Audi Q4 e-Tron Sportback. Klar, nicht mit der Ausstattungsfülle, aber dafür

auf den Punkt konfiguriert, mit dem, was man möchte oder benötigt.

Der Tavascan hat zwar stets viel an Bord – manches aber nicht. Dafür gibt es Pakete, drei an der Zahl. Das machen asiatische Hersteller ähnlich und nun auch fast alle, die in China produzieren lassen (Volvo, Polestar, DS, Citroën). Löbliche Ausnahme: BMW mit dem iX3 – da konfiguriert sich der Kunde noch wund. So oder so: Der Weg übers Meer kostet Zeit und die versucht Cupra mit „vorproduzierten“ Modellen zu kompensieren. Beim Tavascan heißt das, dass der Kunde für die Basisversion drei Pakete zur Option hat: Das Immersive Pack, das beispielsweise 20-Zoll-Alus, beheizbare Sitze vorn und ein feines Sennheiser-Sound-System beinhaltet, macht 2.567 Euro. Alternativ, aber nicht zusätzlich, gibt es das Adrenaline Pack für 2.374 Euro mit 21-Zoll-Rädern, Panorama-Glasdach, Matrix-LED, Head-up-Display und Adaptiv-Fahrwerk. 1.261 Euro kommen stets hinzu, denn das Winterpaket mit Sitzheizung vorn, beheizbarer Frontscheibe und der sinnvollen Wärmepumpe ist ein Muss. Des Weiteren gibt es nur vier Außenlacke (maximal 924 Euro Aufpreis) – und das war es. Keine Wahl bei der Innenausstattung, keine freie Wahl bei Felgen, keine einzige Einzeloption.

Das bedeutet etwa 48.500 Euro für den Tavascan mit Heckantrieb, 286 PS und 77-kWh-Akku. Viel Geld? Zumindest eine selbstbewusste Einpreisung. Diese verwundert umso mehr, denn der Preisvorteil, den ein in China produziertes Fahrzeug de facto noch immer aufweist, wird offensichtlich nicht an den Kunden weitergegeben. Cupra wird konzernintern nicht umsonst ob der guten Margen wegen beneidet.

Der Tavascan VZ, den wir gefahren sind, leistet 340 PS und hat zwei E-Motoren. Er ist nicht so sparsam wie die Heckantriebs-Version und all jenen empfohlen, die Fahrleistung vor Verbrauch sehen. Aufpreis: in dem Fall schmale 3.840 Euro.



19-Zoll-Räder sind Standard, 20- und 21-Zöller (Foto) gibt es in Paketen.



**1** Die Türgriffe sind bündig in die Karosserie integriert, auf Ausfahr-Klimbim hat Cupra verzichtet. **2** Markentreu arrangiert präsentiert sich der Innenraum. **3** Die Sitze bieten ausreichend Seitenhalt, eine ausziehbare Schenkelaufgabe gibt es nicht **4** Das Platzangebot im Fond ist trotz der voluminösen Vordersitze sehr gut, Kniewinkel und Sitzhöhe stimmen. **5** Das Design ist besonders. Schön, dass Cupra sich zu solch einer Mittelkonsole durchringen konnte. Ob es gefällt, bleibt Geschmackssache, bei der Materialauswahl ist Luft nach oben.

Der Tavascan ist der auffälligste Geselle des ME-Baukastens im Volkswagen-Konzern – das passt zu Cupra. In der Seitenansicht verströmt er Bekanntes, ist jedoch in keinem Bereich mit den Brüdern identisch. Auffallend: die an der Oberkante eckigen Seitenfenster bei Fahrer und Beifahrer. Die glatte Front mit ein paar Sicken ergibt einen cw-Wert von bestenfalls 0,26. Ein erstmals beleuchtetes Cupra-Tribal (Logo) auf der Motorhaube soll Wie-

dererkennung bei Tag und bei Nacht garantieren. Das neue ScheinwerferInnenleben der Matrixlichter (Option) greift die Dreieck-Elemente auf, die bei aktiviertem Blinker orange leuchten.

### Viel Platz im Tavascan

Die Türen öffnet man mittels Unterschlüpfen der Finger in die Türgriffe, die bündig in die Karosserie integriert sind. Im Normalfall wird mit dem Mit-

telfinger getoucht, wer heftig am „Griff“ zieht, kann diesen hochklappen. Das dürfte der Notöffnung im Falle eines Unfalls geschuldet sein – klappt beim VW ID.7 identisch. Das Einsteigen gelingt elegant, da recht hoch. Die Sitze sind Cupra-mäßig. Also per se gut, aber nach wie vor ohne AGR-Siegel und ohne ausziehbare Schenkelaufgabe. An der guten Sitzposition ändert das freilich nichts. Ist die Mittelkonsole mit dem martialisch an-

Anzeige

# Laden leicht gemacht

**Rundum-Sorglos eMobility - Alles aus einer Hand**

Sie haben Zugang zu Lademöglichkeiten für Ihr Elektrofirmenfahrzeug sowohl zu Hause als auch am Arbeitsplatz und an ~710.000 Ladestationen in ganz Europa. Auch die über 10.000 Tesla Supercharger stehen Ihnen zur Verfügung. Erfassen Sie den Kilometerstand Ihres E-Fahrzeugs direkt über die DKV Mobility App, über welche Sie auch Ihren Ladevorgang unkompliziert starten können.



mutenden Steg auf den ersten Blick noch immer etwas „Wow“, hat das Bogen-Element durchaus mindestens einen funktionalen Aspekt. Es eignet sich ideal zum Auflegen der Hand und damit einer definierteren Bedienung des 15-Zoll-Displays, das der neuesten Infotainment-Generation des Konzerns entspricht.

So erschließt sich zum Beispiel nicht, warum man aus manch einem Menüpunkt per Druck aufs Apple-Carplay-Symbol (oben rechts) direkt wieder in die zuvor genutzte Google-Maps-Ansicht der aktiven Routenführung kommt und aus anderen Infotainment-Bereichen beim selben Symbol in einer Schwarzansicht landet und zusätzlich aufs Google-Maps-Symbol am linken Bildschirmrand drücken muss, das ist bei anderen Systemen der vierten Generation nicht aufgefallen.

Ist man von Cupra stets einwandfreie Materialqualität gewohnt, hapert es beim Tavascan an der Stelle. Ob das an den derzeit omnipräsenten „nachhaltigen“ Materialien liegt oder einfach dem Zeitgeist geschuldet ist,

lassen wir mal im Raum stehen. Das „Cupra-Kupfer“, das sich als Spange über den Armaturenräger zieht, wirkt ebenso wenig hochwertig wie der erwähnte Handablage-Bogen. Beides ist und bleibt Plastik. In der Mittelablage (unter dem Bogen) kann das Handy induktiv geladen und via Kabel mit dem Auto verbunden werden. Nochmals darunter befindet sich eine Durchreiche, deren Funktion sich nicht erschließt. Wäre dort eine Ablage, wäre das eine sinnvolle Ergänzung. So ist es Design ohne Funktion.

Platz gibt es im Cupra Tavascan ausreichend und mehr, als in den meisten Fällen benötigt wird. In den Kofferraum, der eine Ski-Durchreiche besitzt, passen 540 Liter. Wer umklappt, dürfte bei rund 1.500 Litern landen. Das Panoramadach (Adrenaline Pack) bringt Licht ins Dunkel und erfreut einige, andere würden dafür gern keinen Cent bezahlen (müssen). Eine beleuchtete Ablage unter der Mittelarmlehne ist indes hilfreich und stets an Bord.

Extrageld ist fürs DCC-Adaptivfahrwerk angebracht (aber nur im Adrenaline Pack erhältlich). Die Spreizung zwischen Komfort und Sport ist bestens gelungen und so findet sicherlich jeder seine favorisierte Abstimmung. Und selbst im Sportmodus verteilt der Tavascan mit 21-Zoll-Rädern keine fieseren Schläge, zirkelt aber (auch dank Progressivlenkung) flink um die Kurven, wie es im Alltag niemand machen wird. Handlich ist der 2,2-Tonner also, dessen ESP in Stufen runtergeregelt werden kann. Ein komplettes Abschalten des Schleuderschutzes ist nicht möglich – gut so.

Gefahren sind wir ausschließlich den Doppelmotor-Antrieb. Leistet bereits die Basis (Endurance) ausreichende 286 PS, setzt der Allradler nochmals 54 PS obendrauf. Damit beschleunigt der Tavascan VZ, wie das Schnellmodell korrekterweise heißt, in 5,6 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Ironischerweise wird dennoch bei Tempo 180 eingebremst, und ein 95-PS-Ibiza zieht locker vorbei. Klar, Vmax ist kein Thema bei E-Mobilisten, die Frage darf jedoch



**Beleuchtete Logos gibt es hinten und bei Cupra nun erstmals auch vorn.**

gestellt werden. Wozu diese horrenden PS-Zahlen, die sich irgendwie auf dem Preisschild wiederfinden?

### Nur 135 kW Ladeleistung

Beim Laden ist der Tavascan ein Schnarcher. 135 kW sind in der Preisklasse mit Marktstart im Spätsommer 2024 inakzeptabel und ein ID.7 macht es mit 175 kW. An der AC-Säule gehen die üblichen 11 kW hinein. Da wäre eine 22-kW-Option wünschenswert.

Denn mit dem 77-kWh-Akku (es gibt erstmal nur diesen) steht man an öffentlichen Ladesäulen im längsten Fall gut sieben Stunden. 522 Kilometer soll der Allradler nach WLTP schaffen. Auf unserer (knapp) 200-Kilometer-Tour rund um Barcelona landeten wir bei etwa 19 kWh. Für unser dortiges Fahrprofil ein „Okay-Wert“. Offiziell reichen dem Tavascan VZ 16,6 kWh.

Benannt ist der Tavascan übrigens nach einem Dorf in den Pyrenäen (Grenzregion zu Frankreich). Dort wird er selten einen Besitzer finden. Die fahren wohl meistens noch bezahlbarere Verbrenner. *mb*

## Cupra Tavascan VZ AWD | 77 kWh

**Preis ab:** 51.076 €

E-Heckmotor | 250 kW/340 PS

545 Nm | 5,6 s | 180 km/h

**Reichweite:** 568 WLTP-Kilometer

**Akkukapazität:** 77 kWh (netto)

**Laden:** AC 11 | DC 135 kW

**WLTP-Verbrauch** 15,6 kWh

4.644 x 1.861 x 1.597 mm

**Kofferabteil:** 540 Liter

**HK:** 17 | **VK:** 23 | **TK:** 21

**Wartung:** 2 Jahre

**Garantie:** 5 Jahre/150.000 km

8 Jahre/160.000 km (auf Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Sie wollen den Tavascan kennenlernen?

**19. September 2024**  
**Autoflotte-Fuhrparktag**  
Bilster Berg:  
**autoflotte.de/cupra**