



Fotos: Hersteller

Häppchenweise kommen die News zu Raval (Foto), ID. Polo (rechts) und Epic (ganz rechts). Ab Sommer geht es los.

Wieder spät, dafür gut?

Mit dem Cupra Raval, dem Škoda Epic und dem VW ID. Polo kommt der VW-Konzern wieder spät. Das Rezept für die E-Minis scheint aber stimmig. Ist der Erfolg in Europa vorprogrammiert?

Der Volkswagen-Konzern kommt oft spät und dann umso mächtiger. Zumindest in unseren Breiten. Das Absatzdilemma in Ostasien, namentlich China, verwundert indes nur wenig. Denn mittlerweile produziert China extrem gute Elektroautos zu extrem niedrigen Preisen in China, für China und damit für Chinesen. Die Info- und Entertainmentssysteme sowie App-Integrationen spiegeln offensichtlich genau das wider, was Chinesen von ihrem (Elektro-)Auto erwarten. Und ganz ehrlich: Warum soll ein Chinese ein Auto von einem ausländischen Hersteller kaufen, wenn inländische Produkte nicht schlechter sind und vielleicht besser? Es ist letztendlich wie in Europa.

Franzosen kaufen französische Autos, Italiener italienische und sogar die Briten greifen meist bei den Modellen zu, die einen britisch klingenden Namen haben oder in UK produziert werden. MG, Nissan und Vauxhall sind Beispiele. Und die Deutschen? Schauen Sie in die Zulassungsstatistik.

Die Entwicklung in China ist also alles andere als verwunderlich. Und in den letzten 40 Jahren wurde in China viel abgesetzt – zu Bedingungen, die sich nun zum Teil rächen. Wer jedoch jetzt überrascht ist (aus der Automotive-Industrie), hat die letzten Jahrzehnte die Augen verschlossen und sich selbst fürs Absatzvolumen auf die Schulter geklopft.

Häppchenweise starten seit rund einem Jahr die günstigen E-Flitzer aus Euro-Produktion mit – soweit möglich – Akku aus Europa. Das sind nicht nur Citroën C3, Renault Twingo, Opel Frontera und Fiat Grande Panda. VW ließ sich mal wieder am längsten Zeit, wenngleich mit dem e-Up, dem Mii electric und dem Citigo-e iV bereits vor Jahren Blaupausen für das perfekte E-Stadtauto existierten. Cupra Raval, VW ID. Polo (und ID. Cross) und Škoda Epiq lauten die Namen der neuen Modelle, die sich optisch deutlich differenzieren und die fortan in der 4-Meter-Klasse (ID. Polo ist 4,05 Meter

lang) für Wirbel sorgen werden. Den Anfang macht am 9.4. der Cupra Raval. Dann kann man zum ersten Mal sehen, wie die Kurz-E-Autos ungetarnt aussehen. Ab Mai soll der Raval als Pionier der kurzen Plattform (MEB+) bestellbar sein – Auslieferung im Spätsommer. Seine Preise? Ab voraussichtlich 26.000 Euro (brutto). Okay, das ist jetzt nicht wenig für einen Kleinwagen. Für einen im spanischen Pamplona produzierten E-Kleinwagen scheint er indes fair zu sein.

Der VW ID. Polo rollt ab Herbst aus demselben Werk und soll – man höre und staune – etwa 1.000 Euro günstiger sein. Der Škoda Epiq orientiert sich eher am kommenden VW ID. Cross, ist also mit SUV-Genen angehaucht und dürfte preislich daher über den beiden rangieren. Antreten wollen die Geschwister, um die E-Kleinwagenklasse „erwachsen“ zu machen. Denn bislang sind entweder wenig überzeugende oder preislich der Klasse entrückte (Fiat 500e) zu haben.



Stark getarnt und doch als VW erkennbar, der ID. Polo.



Der Škodas Epiq wirkt im Vergleich dazu SUV-iger.

Viel Platz in den Kleinen

Bei den Volkswagen-Konzern-E-Minis werden trotz knapp über 4-Meter-Kompaktheit 435 l (ID. Polo) bis zu 1.344 Liter (Epiq) maximales Kofferraumvolumen versprochen und es gibt viel Platz auf vier Sitzplätzen – kein Wunder bei einer Fahrzeugbreite von üppigen 1,82 Metern und einem Radstand von 2,60 Metern. Das hat dann mit einem Kleinwagen nichts mehr zu tun und wird sich innerstädtisch negativ bemerkbar machen. Ein Golf 8 ist fast vier Zentimeter schmaler bei ähnlichem Radstand.

Das Cockpit des ID. Polo sorgte bereits mit seiner einstellbaren Retrografik (Foto) für Entzückung. Generell sollen die Kleinen über das 13-Zoll-Display intuitiver bedienbar sein und es gibt wieder physische Tasten.



Der ID. Polo überzeugt mit einem sehr aufgeräumten Cockpit und Tasten.

Wichtiger jedoch: Zwei Akkugrößen wird es zum Marktstart geben. 52 kWh (netto) speichert der größere NMC-Akku, 37 kWh der kleine mit der günstigeren LFP-Technik. Kombiniert werden die Akkus mit einem neuen Front-Elektromotor (APP290). Dieser leistet in der Basis 116 PS (270 Nm Drehmoment). Darüber rangieren eine Version mit 135 PS (270 Nm Drehmoment), eine mit 210 PS (290 Nm Drehmoment) und die jeweilige Sportversion mit 226 PS. Bei der Reichweite werden 430–450 Kilometer mit dem großen Akku vermeldet. Auf der Autobahn sind bis zu 160 km/h möglich. Um den Verbrauch nicht ins Uferlose abdriften zu lassen, hilft der Cw-Wert von 0,264 beim VW ID. Polo – gut für einen Kleinwagen mit Steilheck. So oder so: Für dieses Segment und dessen Anwendungsfälle wirken die Eckdaten beruhigend. Viel mehr (Leistung, Akku, Platz) wird man auf vier Metern und knapp 1,55 Meter Höhe auch nicht unterbringen können.

133 kW Lade-Peak

Beim Nachladen ist Obacht angesagt. Die Basis wird am Schnelllader lediglich mit 50 kW nuckeln (je nach Hersteller) – vermutlich gegen Aufpreis ist die DC-Lademöglichkeit mit 90 kW Spitzenleistung zu haben –, darüber lassen sich Grundpreise gut steuern. Die Topversionen sollen jeweils 133 kW

schaffen. Wir sind auf die Ladekurven gespannt, die wichtiger sind als die Spitzenleistung. Der große Akku soll in zirka 23 Minuten den Ladesprung von 10 auf 80 Prozent schaffen.

Bei den Ausstattungen wird es alles von „nackt“ bis „volle Hütte“ geben. Wobei nackt gleichbedeutend ist mit inkludierter Sitz- und Lenkradheizung, Rückfahrkamera und weiteren Details. Aufhübschen kann man sich die 4-Meter-Zwerge unter anderem mit einem (Sennheiser-)Soundsystem, Matrix-Scheinwerfern mit zwölf Segmenten und Panorama-Glasdach. Schalensitzen, Adaptiv-Fahrwerk und Sperrdifferenzial sind für den Cupra Raval VZ Extreme bereits gesetzt. Die Sportversion kommt, wie der VW ID. Polo GTI, auf 226 PS und rollt auf imposanten 20-Zoll-Rädern. So gewappnet sollen die gut 1,5 Tonnen schweren Raval VZ und ID. Polo GTI in sieben Sekunden auf Tempo 100 sprinten.

Dass die Fahrzeuge alle im nordspanischen Pamplona produziert werden und die Akkus zuvor im rund 400 Kilometer südwestlich gelegenen Stammwerk in Martorell (neben Barcelona) und dem dort integrierten neuen „Batterie-Montagewerk“ von Seat den letzten Feinschliff bekommen, wird indes nicht sehr stark beworben. Wir haben uns daher die Batterieproduktion in Martorell näher angeschaut. Alle Infos dazu finden Sie auf den folgenden Seiten. *mb*