



Foto: Michael Blumenstein

Auch der kleine Raval ist unverkennbar ein Cupra. Und vor allem überrascht das E-Auto mit ungeahnten Tugenden.

Remmidemmi

Cupra ist Erster. Beim Thema E-Kleinwagen im Volkswagen-Konzern. Mit dem Cupra Raval wollen die Spanier in die City. Es gibt jedoch einen starken Gegner im eigenen Haus.

39.000 Euro. Autsch. Die Elektro-Kleinwagen im Volkswagen-Konzern sollen antreten, um die E-Mobilität zu demokratisieren. Was fast jeder Hersteller im Dunstkreis zwischen Dacia und Cupra mantraartig erwähnt, wirkt beim Cupra Raval etwas verwirrend. Für 39.000 Euro – wohlgemerkt netto – gibt es auch Autos deutlich höherer Segmente.

Okay, wir rudern etwas zurück. Der Cupra Raval soll ab September für 22.000 Euro zu haben sein. Mit kleinem 37-kWh-LFP-Akku, 115 PS Leistung und wenig Ausstattung. Laut Cupra Deutschland könnte diese Variante der Bestseller werden.

(K)ein Kleinwagen

An dem Begriff Kleinwagen sollte man sich als Interessent eines Cupra Raval nicht festbeißen. Auch nicht an dessen Kleinwagenabmessungen. Mit 4,05 Metern gehört er zweifelsohne ins entsprechend benannte Segment. Mit gut 1,78 Metern Breite und

mehr als 1,50 Metern Höhe übertrifft er das und hat sehr ähnliche Abmessungen wie ein Opel Mokka.

Das „SUVige“ hat Cupra versucht, dem Raval auszutreiben. Das Vorhaben kann als gelungen durchgehen. Cupra-typisch sieht auch der Raval nach Remmidemmi aus. Fetter Diffusor und ebensolcher Dachspoiler am Heck – beides Feinde aller Waschstraßenbetreiber, denn sauber wird der Raval am Heck wohl nie wieder (ohne Handarbeit). Zurückhaltung ist halt nicht das Metier der Spanier, die den Modellnamen einem runtergekommenen, aber angeblich coolen Stadtteil in Barcelona entliehen haben. Raval als Stadtteil gefällt sicherlich auch nicht jedem.

Supergäumig

Spätestens beim Einsteigen könnte sich die Stimmung erhellen. Nachdem man an den unsäglichen Ausfahr-Türgriffen gezogen hat und drinsitzt. Kleinwagen? Pah, definitiv nicht.

Der Cupra Raval ist überaus ordentlich gemacht. Hier und da sind noch ein paar scharfe Kanten zu entdecken und das Kunstleder des Fahrersitzes schlägt bereits Wellen, vom Popo verursacht. Das schieben wir auf die Vorserie (Marktstart ist jetzt im Juli).

Wenn man den Raval mit dem Cupra Tavascan vergleicht, fühlt sich der kleinste E-Cupra sogar eine Spur hochwertiger an. Hinten fehlen zwar die Dachhaltegriffe und die Schenkelaufklappung vorn ist (traditionell bei Cupra) nicht ausziehbar. Aber: Man sitzt „extrem“ gut in den 672 Euro teuren Supersport-Schalensitzen. Zumal eine Polsterung an der Mittelkonsole dem rechten Fahrerknien sanft begegnet. Außerdem erfreuen „handelsübliche“ Türgriffe (zumindest innen), die jeder sofort als solche identifiziert. Ebenso drückt der Pilot auf vier Tasten zum Senken und Heben der Fenster. Das große Kombiinstrument zeigt scharf und kontrastreich die wichtigen Infos an. Warum jedoch die Temposchildanzeige so ultraklein ist, sollte Cupra-

intern nochmals hinterfragt werden. Sind gerade 60 oder 80 erlaubt? Wurscht, mit dem „Kleenen“ ist man eh immer zu schnell unterwegs.

Davon bekommt man jedoch kaum etwas mit. Die Sitze zentrieren einen mittig, egal, wie hoch die Querbesehleunigung ist. Die Sitzposition fühlt sich an wie im Sportwagen und beim Fahren spielt das Adaptivfahrwerk (DCC gibt es nur im VZ) in einer anderen Liga als so ziemlich jeder andere Kleinwagen bislang. Wer Sport will, zieht den Regler des DCC nach rechts, wer Komfort mag, nach links – und bekommt diesen mit fein ansprechenden Fahrwerkselementen. Die Progressivlenkung reduziert die Lenkarbeit und vermittelt einen tollen Kontakt zur Fahrbahn, trotz Vorderadantrieb. Beim harten Herausbesehleunigen aus Kurven sucht das innere Rad schon mal nach Traktion. Auch bei der E-Mobilität lässt sich nicht zaubern – eine echte Differenzialsperre, wie im Mokka GSE, täte gut.

Cupra Raval VZ (52 kWh)

Preis: ab 33.605 €

PSM-E-Motor | Vorderradantrieb

166 kW/226 PS | 290 Nm

6,8 s | 175 km/h

WLTP-Verbrauch: 18,5 kWh

Reichweite: 336 km

Akku: 54 kWh (brutto)

52 kWh (netto)

Laden: AC 11 kW | DC 105 kW

Maße: 4.046 x 1.784 x 1.514 mm

Kofferraum: 441 Liter

Versicherung: HK 14 | TK 19 | VK 16

Wartung: 2 Jahre/30.000 km

Garantie: 5 Jahre/150.000 km

Akku: 8 Jahre/160.000 km



Der Raval ist superkompakt für die City und doch mal gut für die Langstrecke.

Obwohl die Vordersitze echt platz-einnehmend konstruiert sind, bleibt hinten Knieraum, so dass auch 1,85-Meter-Menschen mitfahren können, wenn vorn identisches Maß sitzt. Das Schöne: In den Kofferraum passen noch immer mehr als 400 Liter. Möglich macht das der Frontmotor, der Platz im Unterboden des Hecks lässt – ähnlich wie beim Ford Puma. Wer umklappt, erntet mehr Raum. Eine Literzahl gibt es dafür bislang nicht. So wird aus einem kurzen Fahrzeug ein echter Erstwagen, der auch für die Reise taugen könnte.

Bis zu 52 kWh

Mit den nutzbaren 52 kWh des „großen“ Akkus ist das nicht nur in der Theorie machbar. 380 Kilometer soll der Raval VZ schaffen. Bei unseren ersten 200 Kilometern rund um Raval, also Barcelona, haben wir laut Bordcomputer zwischen 14,2 innerstädtisch und 17,2 kWh im Umland verbraucht. Keine Spitzenwerte, aber okay. Und 280 Kilometer sollten bei milden Temperaturen auch auf der deutschen Autobahn machbar sein. Nachgeladen wird mit maximal 105 kW am DC-Stecker.

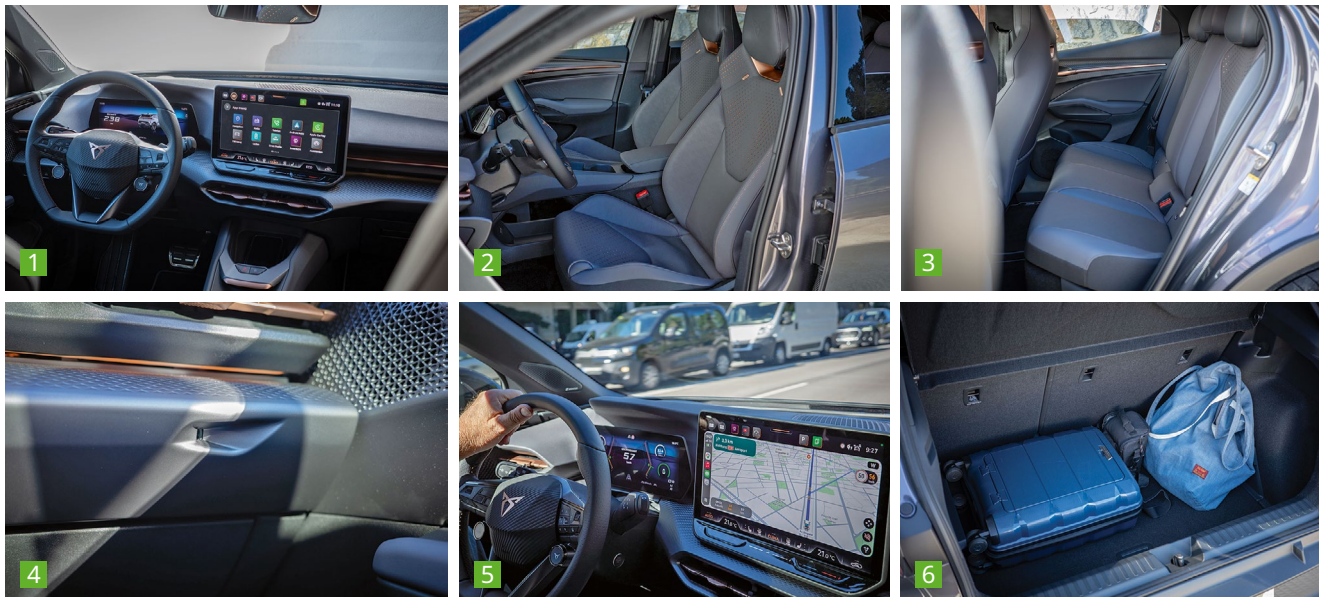
Die Fahrleistungen des 226-PS-Modells sind über jeden Zweifel erhaben. Wenngleich einem die Höchstge-

schwindigkeit von 175 km/h bei einem Cupra (kommt von Cup Racing) doch etwas wenig anmutet. Steht kein VZ-Schriftzug am Heck, endet der Vordrang bei 160 km/h. Immerhin sprintet der Zwerg in unter sieben Sekunden aufs Landstraßentempo. Das ist flott. Knapp 300 Newtonmeter Drehmoment geben ihr Zutun, um knackig kurze Überholmanöver zu realisieren. Die kurzen Abmessungen ermöglichen das entspannte „Reinpressen“ in die Lücke.

Dass beim Kickdown in den Fahrmodi Normal, Performance und Cupra stets ein schauerlicher Sound erzeugt wird, kann man nur mildern, indem man im Fahrmodus Individual die Parameter passend setzt oder im Range-Mode fährt. Letzteres ist ein Spaß. Wer den Range-Modus im Raval sucht, sollte bitte auf den Škoda Epiq warten. Denn Cupra ist Remmidemmi, und das eben auch beim Preis.

Der Preis ist hoch

Denn mit seinen mindestens 33.605 Euro ist die VZ-Version auf Augenhöhe mit dem großen Bruder Cupra Born. Der hat zwar nicht die phänomenalen Schalensitze, dafür einen 58-kWh-Akku, 190 PS, Heckantrieb inklusive Mini-Wendekreis und eine ähnliche Ausstattung.



1 Die Materialauswahl ist besser als im Tavascan, die Bedienung leuchtet ein. **2** Die Sportschalensitze (672 Euro) sind formidabel, eine ausziehbare Schenkelverlängerung wäre famos. **3** Das Platzangebot auf der Rückbank taugt auch für 1,85-Meter-Menschen. **4** Im Armaturenbrett gibt es auf jeder Seite eine LED, die im Dunkeln ein Muster in die Türverkleidung projiziert (800 Euro mit Sennheiser Sound). **5** Jetzt an Bord: großes Kombiinstrument **6** und großer Kofferraum.

Wer das Geld nicht mit vollen Händen raushauen will, sollte den Raval Endurance wählen. 211 PS, 52er-Akku, solide Ausstattung, viele Optionen möglich und ab 29.387 Euro zu haben. Jedoch gibt es auch dafür einen preislich „passenden“ Born.

Aus der Perspektive wird das Gros der Zulassungen vermutlich auf die spürbar günstigeren Varianten mit 115 und 135 PS Leistung sowie 37er-Akku entfallen. Als Zweitwagen, in der City eingesetzt, stört auch die beschauliche Ladeleistung am DC-Lader

von 50 respektive 85 kW kaum. Da zählen der Preis und die 30 Zentimeter weniger Auto (Parkplatz) ohne große Abstriche beim Innenraumangebot. 5 Jahre Garantie gibt's auch beim Raval. Was also spricht gegen eine solche Leasingdauer? *mb*



Der Raval trägt dick auf. Vor allem in Anbetracht des Topspeeds: 160–175 km/h.

Lernen Sie den Cupra Raval persönlich kennen.

Am **21. September** findet der Autoflotte-Fuhrparktag auf dem Bilster Berg (Bad Driburg) statt. Ein paar wenige Plätze sind noch frei. Anmeldung unter: **autoflotte.de/cupra**