



Cupra Tavascan Endurance

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (210 kW/286 PS)

Optisch ist der Tavascan sofort als Cupra zu erkennen und unterscheidet sich damit deutlich von VW ID.5, Audi Q4 e-tron Sportback und Skoda Enyaq Coupé, die alle eine ähnliche Größe und Leistung haben. Der Tavascan ist besonders, denn er wird in China produziert, während die bisherigen MEB-Modelle in Europa in unterschiedlichen Werken das Licht der Welt erblicken. Bei Qualität und Verarbeitung kann man keinen Unterschied feststellen, egal wo die Autos herkommen. Wie die anderen Modelle ist der Tavascan präzise gefertigt und setzt seine Akzente im Design innen wie außen. Der Heckmotor gibt sich kräftig und kann das enorme Leergewicht von knapp 2,4 t problemlos parieren. Vom Antrieb ist nur zu hören, was künstlich erzeugt wird. Die 77-kWh-Batterie (netto) genügt für rund 450 km Reichweite in der sommerlichen Praxis, selbst im kalten Winter sind über 350 km drin. Die Ladeleistung ist nicht überragend, aber solide und damit praktikabel - zumal das Menü über die Batterie detailliert informiert. Sehr praktisch für längere Touren: Das Navigationssystem (Option) kalkuliert eventuell nötige Ladestopps dynamisch in die Route mit ein. Innerhalb seiner Konzerngeschwister will der Tavascan klar den Dynamiker markieren. So ist sein Fahrwerk merklich straffer ausgelegt, dazu passt auch seine direkte Lenkung. Mit den optionalen adaptiven Dämpfern kann er dennoch ausreichend Komfort für lange Fahrten bieten. Für diese eignet er sich ebenso, denn er bietet vier Erwachsenen samt Gepäck angemessen Platz. Allerdings müssen das alles Leichtgewichte sein, denn die Zuladung beim üppig ausgestatteten Testwagen liegt nur noch bei 302 kg. Die Anhängelast ist mit einer Tonne ebenfalls überschaubar, aber die 75 kg Stützlast ausreichend beispielsweise für einen Fahrradträger. Kommen wir zum Finanziellen: Der Einstiegspreis von gut 53.000 Euro klingt dank guter Ausstattung erst mal fair. Im Detail sieht man aber gewisse Lücken, die bei genauerer Betrachtung nicht ganz zufällig erscheinen. Das interne Navigationssystem ist sehr zu empfehlen, daher braucht man das sogenannte Drive Pack - es enthält noch viele andere Dinge, eine Wahl hat man hier nicht. Die Wärmepumpe ist jedenfalls nicht drin, für eine bessere Effizienz aber wichtig - die gibt es wiederum nur im Winter Pack. Und weil einem komfortablen Elektroantrieb auch ein guter Fahrwerkskomfort steht, ist das adaptive Fahrwerk (DCC) eine Überlegung wert - das erhält man nur ab dem Adrenaline Pack. Will man also Navi, Wärmepumpe und DCC, liegt der Preis bei fast 62.000 Euro. Immerhin, man erhält damit ein üppig ausgestattetes Auto mit allen Schikanen. Ob man es wollte oder nicht. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q4 e-tron Sportback, Hyundai IONIQ 5, KIA EV6, Skoda Enyaq Coupé, VW ID.5.

+ gutes Platzangebot, umfangreiche Serienausstattung, sehr gute Fahrleistungen, gute Fahrdynamik und angemessener Komfort mit optionalem DCC-Fahrwerk

- geringe Anhängelast, niedrige Zuladung, insgesamt teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,7

AUTOKOSTEN 3,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,8
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★★

⊕ In puncto Verarbeitung gibt sich der Cupra Tavascan standesgemäß seriös, die Karosserie ist sauber gefertigt und passgenau zusammengesetzt. Dass die Fensterrahmen der Türen ohne eigene Innenverkleidung auskommen müssen, ist sogar schon in der Mittelklasse inzwischen eher Standard als die Ausnahme. Ansonsten ist auch der Innenraum gut verarbeitet, nichts klappert oder knistert. Bei der Veredelung der Innenraummaterialien musste durchaus aufs Budget geschaut werden - Cupra bemüht sich allerdings, zumindest auf den ersten Blick einen schönen Eindruck zu machen. So sind immerhin das Armaturenbrett und die vorderen Türverkleidungen oben geschäumt und auch die Mittelkonsole hat noch einen Kunstlederüberzug mit Unterpolsterung bekommen. Kupferfarbene Applikationen hübschen hier und da den Innenraum auf. Die Konturbeleuchtungen und

Lichtspiele außen sowie die Ambientebeleuchtung innen sind Eyecatcher. Die vier hinterleuchteten Türtafeln mit Lichtpunkten in wählbarer Farbe wirken wie ein kleiner Sternenhimmel. Auch gefällt die breite Lichtleiste innen unterhalb der Frontscheibe, die mit dynamischen Lichtsignalen Infos (z.B. Batterieladestand) und Rückmeldungen (Sprachausgabe, Navigationshinweise) gibt. Ansonsten muss man im unteren Bereich vorn sowie hinten komplett mit harten Kunststoffen vorlieb nehmen. Der Unterboden ist großflächig verkleidet und großzügig mit Korrosionsschutz versehen.

⊖ Die Motorhaube wird lediglich mithilfe eines Stabs offengehalten, eine Gasdruckfeder wäre die komfortablere, aber eben auch teurere Lösung.

Die 77-kWh-Batterie (netto) des Tavascan kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische Haushaltssteckdose (Schuko) kostet extra, immerhin ist das Kabel mit Typ-2-Stecker Serie. Beide Kabel können unter dem Kofferraumboden im kleinen Fach über dem Bordwerkzeug verstaut werden - das ist zwar nicht sonderlich praktisch, aber so bleibt die Variabilität des doppelten Kofferraumbodens erhalten. Das Laden über 230 V dauert etwa 38 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung gute acht Stunden (bei 11 kW) bis zwölf Stunden (bei 7,4 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nachgemessene 28 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 150 kW Ladeleistung bietet. Die maximale Ladeleistung im Test von bis zu 145 kW wird aber nur unter günstigen Bedingungen und nur kurze Zeit erreicht. Beispielsweise muss die Batterie warm genug sein - sonst dauert die Aufladung etwas länger. Trotzdem, gegenüber den ersten Modellen auf MEB-Plattform konnte die Ladeleistung schon signifikant verbessert werden. Außerdem kann man im Infotainment-Menü sehen, wie gut die Batterie aktuell vorkonditioniert ist und wie lange die ideale Ladetemperatur zu erreichen noch dauern würde. Die Batterieheizung wird entweder automatisch über eine Ladesäule als Navigationsziel aktiviert (manuell abschaltbar) oder kann über eine Schaltfläche direkt eingeschaltet werden. Eine Anhängelast ist zwar zulässig und die Vorbereitung für die Anhängerkupplung sogar

serienmäßig, die Anhängelast fällt mit 1.000 kg für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger aber bescheiden aus. Als Stützlast auf der Anhängerkupplung sind bis zu 75 kg erlaubt, das reicht locker für einen Fahrradträger samt zwei schwerer Pedelecs. Da das Leergewicht des Test-Tavascan schon fast 2,4 t beträgt, sind nur noch bescheidene 302 kg Zuladung erlaubt. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 465 km - ein praxistauglicher Wert. Bei sommerlichen innerorts-Fahrten und sehr ruhiger Fahrweise außerorts (bis 100 km/h) sind auch Reichweiten von um die 500 km möglich. Die noch moderate Außenlänge von gut 4,64 m und der kleine Wendekreis von rund 10,2 m machen den Tavascan für die Stadt gar nicht so unpraktisch - mit der Breite von 2,13 m (inklusive Außenspiegel) wird es aber wieder komplizierter. Der Ladestecker wird vor unbefugtem Abziehen gesichert. Man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass der Stecker freigegeben wird, sobald der Elektro-Cupra geladen ist - dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste.

⊖ Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil der Ladedose abziehen - das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine Klappe wäre deutlich sinnvoller im Alltag. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, im Pannenfall müssen es die Self-Sealing-Reifen richten. Sie können kleine Beschädigungen selbstständig abdichten, helfen bei größeren Rissen oder dergleichen freilich nicht mehr - dann bleibt nur der Abschlepper.

2,8 Licht und Sicht

Man kann die Abmessungen des Tavascan einigermaßen abschätzen. Schätzen muss man deshalb, weil die Vorderkante wie auch der exakte Heckabschluss vom Fahrerplatz aus nicht zu sehen sind. Man hat eine insgesamt passable Sicht rundherum aus dem Auto, wobei vor allem die breiten hinteren C-Säulen, aber auch die flache Heckscheibe die Sicht einschränken - vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der Elektro-Cupra nur ein ausreichendes Ergebnis. Bodennahe Hindernisse können vorn noch einigermaßen nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten erst in größerer Entfernung. Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht Cupra mit den üblichen Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera; sie klappt zwar nicht schmutzgeschützt weg, wird aber immerhin auf Knopfdruck von einer kleinen Spritzdüse gereinigt. Das 360-Grad-Kamerasystem und der Parkassistent kosten Aufpreis, letzterer kann auch von außerhalb des Autos über ein gekoppeltes Smartphone gesteuert werden. Man kann im Auto auch Parkpositionen speichern, die dann ab etwa 50 m Entfernung oder weniger von allein angefahren werden, sofern man sich von der gleichen Richtung nähert. Der Tavascan ist serienmäßig mit LED-Frontscheinwerfern ausgestattet; gegen Aufpreis gibt es das im Testwagen verbaute Matrix-LED-Licht. Hier wird über die Leuchtelemente in den Scheinwerfern das Abbiegelicht und der blendfreie Fernlichtassistent umgesetzt. Mitschwenkendes Kurvenlicht gibt es im Cupra dagegen nicht. Die Ausleuchtung der Straße gefällt, das Abblendlicht ist zwar nicht besonders hell, aber weitgehend homogen. Nicht ganz so gleichmäßig erstrahlt das Fernlicht, aber auch damit ist man nachts sicher und stressfrei unterwegs.

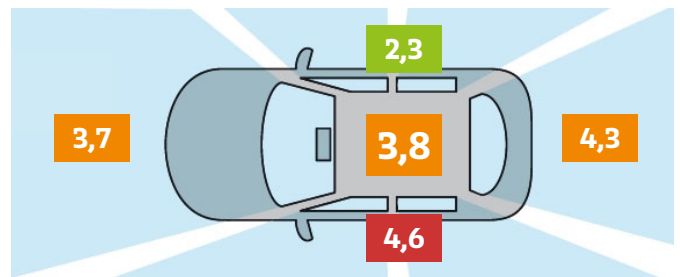
⊖ Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der rechte muss ohne diesen auskommen. Der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar. Eine automatische Abblendfunktion für die Außenspiegel gibt es nicht. Ebenso wenig ist für den Tavascan ein Heckwischer lieferbar.



Die Sicht aus dem Cupra Tavascan ist durch breite hintere Dachsäulen und die Karosserieform eingeschränkt. Leider bietet der Spanier keinen Heckwischer.

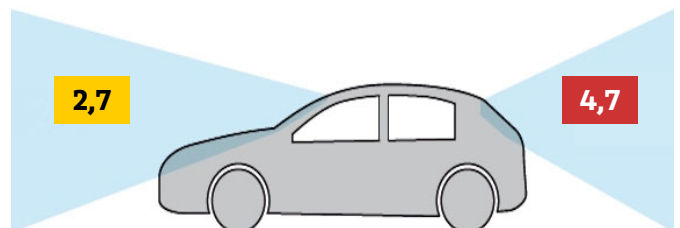
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Im Tavascan sitzt man merklich höher, das erleichtert prinzipiell das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich sehr günstige 53 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind höher als beispielsweise beim Leon, beim Einsteigen muss man die Beine schon merklich anheben. Besonders schmal sind sie ebenfalls nicht ausgeführt. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, die kleinen LEDs in den Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Wenn man sich

seinem Tavascan nähert, aktiviert sich die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und Türgriffampen auch aus den Lichtleisten vorn und animierter Heckbeleuchtung besteht. Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden - letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, über einen Funkverlängerer den Tavascan unerlaubt zu öffnen und zu starten.

2,0 Kofferraum-Volumen

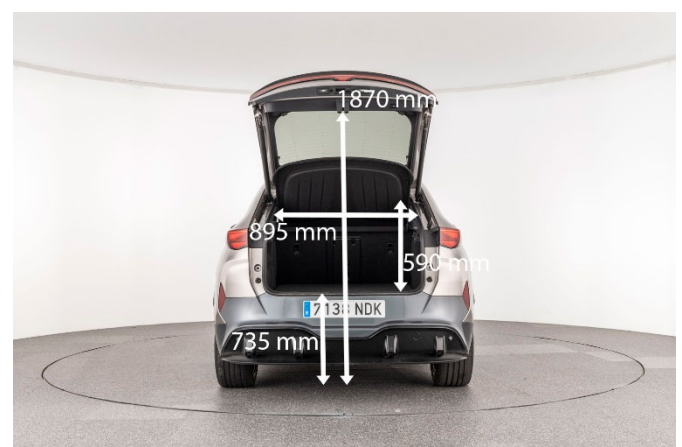
⊕ Befindet sich der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst der Gepäckraum 460 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 575 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 880 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.320 l Volumen verfügbar.



Der Kofferraum ist durchaus geräumig - zwischen 460 l (unter Kofferraumabdeckung) bis maximal 1.320 l (bei umgeklappter Rückbank) passen hinein.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der elektrische Antrieb dafür kommt mit dem Drive Pack-Paket. Ob ohne oder mit Elektroantrieb, es gibt zwei praktische Griffe an der Innenseite der Klappe, mit denen sich die Heckklappe gut greifen lässt. Auch über 1,85 m große Personen müssen sich noch nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch das abstehende Schloss im Auge behalten, das immerhin mit Kunststoff ummantelt ist. Die Ladekante liegt hohe 74 cm über der Straße und damit wenig günstig, weil Gepäck zum Einladen weit angehoben werden muss. Innen dagegen stört die kleine Stufe mit 3 cm beim Be- und Entladen kaum - wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden 90 l vom Gesamtstauraum abgetrennt. Senkt man den Boden ab, wächst die innere Stufe auf 12 cm an. Selbst dann gibt es unter dem Ladeabteil noch ein kleines, etwa 10 l fassendes Fach, wo man beispielsweise die Ladekabel unterbringen kann. Insgesamt kann man den



Die Heckklappe öffnet optional elektrisch. Die Ladekante von knapp 74 cm erschwert das Beladen mit schwerem Gepäck.

Kofferraum mit seinem praktischen Format gut nutzen. Auch seine Ausleuchtung ist gut, Cupra verbaut jeweils eine LED-Lampe links und rechts an den Seiten.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte praktisch (beides Serie). Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im Kofferraum, wo sich kleine Gegenstände verstauen

lassen. Überdies stehen insgesamt acht stabile Verzurrrösen im Bereich des Bodens seitlich und an der hinteren Bordwand in zwei Ebenen zur Verfügung. Zwei Taschenhaken bietet der Kofferraum ebenfalls.

⊖ Obwohl es keinen Frontmotor gibt, hat der Tavascan keinen Stauraum unter der vorderen Haube.

2,5 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Cupra verbaut die aktuelle Infotainment-Hardware aus dem Konzernregal und passt die Oberfläche an den markeneigenen Look an. Logik und Strukturen sind aber denen bei VW, Skoda und Seat ähnlich. Daher kann man sich trotz des großen Funktionsumfangs bald in den Menüs zurechtfinden, wenn man sich bei einer der anderen Marken schon auskennt. Im Vergleich zu früheren Cupra-Softwareversionen läuft das jetzige Betriebssystem viel flüssiger und stabiler. Es waren im Test kein Absturz oder zu träge Reaktion zu beklagen - hier sind die Fortschritte der letzten Jahre klar erkennbar. Es gibt die neuen Anpassungsmöglichkeiten und mehr Shortcuts auch im Tavascan. Die Klimabedienung klappt einfacher, auch weil die Sensorflächen unterhalb des Monitors beleuchtet sind - das war beim Born anfangs noch zu beklagen. Man kann unter allen Lichtbedingungen sehen, wo es wärmer oder kälter wird und wo die Lautstärke regulierbar ist. Die grundsätzlichen Klimafunktionen wie Temperatur oder Sitzheizung steuert man über einen dafür reservierten Bereich unten im Touchdisplay. Immer noch nicht so intuitiv wie mechanische Drehregler, aber mit geringerer Ablenkung bedienbar als bei anderen Lösungen mit Aufrufen eines Menüs. Wer noch tiefer ins Klimatisierungsgeschehen eingreifen will, muss ein gesondertes Menü öffnen. Hier gibt es neben der klassischen Steuerung über Luftverteilung und -intensität ein alternatives Menü, dessen Bezeichnungen in Klarsprache gehalten sind: "Hände wärmen", "Füße kühlen" und ähnliches. Eine nette Idee, erleichtert es vielen Fahrern doch die richtige und bedarfsgerechte Einstellung. Am oberen Bildschirmrand des Zentraldisplays kann man Shortcuts für häufig genutzte Funktionen ablegen und nach eigenen Wünschen anordnen, so geht es schnell direkt in Menüs z.B. für Fahrzeugeinstellungen, Fahrmodi oder Assistenten. Zusätzlich gibt es eine konfigurierbare Schnellwahlleiste, die sich mit einem Wisch vom oberen Displayrand nach unten einblenden lässt. Dort sind Funktionen wie Autohold, Spurhalteassistent oder die akustische Geschwindigkeitswarnung direkt schaltbar. Man muss sich schon eine Weile mit dem



Das Infotainment nutzt Hardware aus dem VW-Konzern mit markenspezifischer Oberfläche. Es läuft inzwischen stabil und schnell.

großen Funktionsumfang des Infotainmentsystems beschäftigen, bis die Bedienung flüssig klappt. Die Detailverbesserungen erleichtern aber die Bedienung im Alltag durchaus. Wie alle aktuellen MEB-Modelle muss auch der Tavascan mit einem vergleichsweise kleinen Instrumentendisplay auskommen. Der Getriebewählhebel befindet sich an der Stelle des rechten Lenkstockhebels; die Fahrtrichtungswahl über Drehen des Hebels ist immer noch nicht so intuitiv wie das hoch und runter drücken bei manchem Konkurrenten, insgesamt lässt sich der Hebel im Alltag aber gut bedienen. Die Scheibenwischer-Funktionen musste der linke Lenkstockhebel aufnehmen, der nun reichlich überladen wirkt - wobei man mit den Bedienelementen recht schnell zurechtkommt. Mehrere kleine Hebelchen an Vorder- und Oberseite eines größeren Hebels für die vorderen und hinteren Wischer scheinen jedoch nicht der Weisheit letzter Schluss.

⊕ Die große Lichtleiste innen unterhalb der Frontscheibe, die mit dynamischen Lichtsignalen Infos (z.B. Batterieladestand) und Rückmeldungen (Sprachausgabe, Navigationshinweise) gibt, kennt man schon aus den VW ID-Modellen; hier wie dort

ist sie ein praktisches Detail und im Alltag nützlich. Lenkrad, Sitz, Licht und andere Grundfunktionen sind schnell eingestellt, die Bedienung klappt hier völlig problemlos. Fahrer- und Beifahrersitz können elektrisch eingestellt werden und verfügen über eine Memoryfunktion mit drei Speicherplätzen (Option).

⊖ Ein wirkliche Unsitte hat bleibt auch dem Tavascan nicht erspart: Die Fensterheberschalter in der Fahrertür. Anstatt wie üblich vier Tasten zu verbauen, beschränkt sich Cupra auf zwei Tasten sowie eine (schlecht reagierende) Touchfläche mit der Aufschrift „REAR“, um auch die hinteren Seitenscheiben öffnen und schließen zu können. Massive Kritik verdient das Multifunktionslenkrad, bei dem anstelle von konventionellen Tasten berührungssensitive Tastflächen zum Einsatz kommen. Sie ermöglichen die Steuerung verschiedener Funktionen

(Assistenten, Medien), wobei die Tastenflächen nicht klar genug voneinander abgegrenzt sind und ein künstlich erzeugter Klick eine haptische Rückmeldung signalisieren soll. Das sieht im ersten Moment nett aus, ist aber unpraktisch. Zusätzlich kann man horizontal und vertikal über sie wischen, um beispielsweise die Lautstärke zu regeln. Das funktioniert, allerdings bei weitem nicht so schnell und genau wie mit konventionellen Tasten oder - noch besser - mit einer kleinen Drehwalze. Hinzu kommt speziell bei den Cupra-Lenkrädern, dass sie regelrecht überfüllt mit Tasten sind. Kennt man das Layout nicht auswendig, ist man mit einer langwierigen Suche der gewünschten Funktion beschäftigt. Das Ablenkungspotential ist hier viel zu groß. Zu allem Überfluss passieren immer wieder Fehlbedienungen, wenn man versehentlich beim Lenken die zu nah am Lenkradkranz positionierten Tastflächen berührt.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für den Tavascan gibt es die üblichen Multimediafunktionen wie bei fast allen Modellen im VW-Konzern. Leider kostet manches trotz des stolzen Grundpreises von über 53.000 Euro trotzdem noch Aufpreis. Serienmäßig bringt der Tavascan das Multimediasystem mit Radio und erweiterter Sprachsteuerung mit, wie auch Apple CarPlay und Android Auto (kabelgebunden und wireless). Es gibt jeweils zwei USB-Anschlüsse vorn und hinten, alle im USB-C-Format. Die Remote-Funktionen via Cupra-App sind Serie, so kann der Cupra per Smartphone abgefragt (z.B. Ladezustand) oder gesteuert (z.B. Zentralverriegelung, Klimatisierung) werden. Updates gibt es over-the-air. Man kann Nutzerprofile anlegen und die Datenweitergabe des Autos in mehreren Stufen beschränken. Der Tavascan bringt sogar eine 12-V-Steckdose

vorn mit, ein - wenn man es braucht - sehr praktisches Feature, welches die anderen Elektroautos im VW-Verbund auf der MEB-Plattform bisher nicht hatten. Gegen Aufpreis erhält man ein Navigationssystem mit Online-Funktionen wie Echtzeit-Verkehr und Online-Radio. Dann hat man auch eine Routenplanung mit Ladestopp-Integration an Bord - da diese Berechnungen gut funktionieren und Fahrweise sowie Stationsverfügbarkeiten sauber integrieren, ist die Navi-Option sehr zu empfehlen. Kostenfrei dabei hingegen ist die induktive Ladefunktion für Handys. Will man mehr als die sieben serienmäßigen Lautsprecher, kann man ein Soundsystem von Sennheiser mit zwölf Lautsprechern und Subwoofer ordern - wie die meisten Details gibt es dieses aber nur im Paket.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der Tavascan bietet selbst großen Menschen eine gute Sitzposition. Die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch üppiger (bis etwa 2,15 m Körpergröße ausreichend). Die Innenbreite ist angemessen. Die große Frontscheibe lässt den Innenraum luftiger wirken, entsprechend hat man ein gutes Raumgefühl. Die hohe

Karosserielinie seitlich, das wuchtige Armaturenbrett und der dunkle Dachhimmel wirken aber etwas einengend. Dem kann man mit der mehrfarbigen Ambientebeleuchtung entgegensteuern, sie sorgt bei Nachtfahrten für mehr Tiefenwirkung im Innenraum.

2,9 Raumangebot hinten

Die Beinfreiheit hinten ist im Tavascan sehr großzügig, hier macht sich der lange Radstand bemerkbar. Stellt man die Vordersitze für 1,85 m große Menschen ein, berühren erst oberhalb von 2,05 m Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Die nach hinten abfallende Dachlinie bringt Aerodynamikvorteile, schränkt aber die Kopffreiheit hinten etwas ein - sie reicht noch bis gut 1,85 m Größe, wobei das freilich kein schlechter

Wert ist. Für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, drei Erwachsenen gleichzeitig sei die Rückbank nur für kurze Strecken empfohlen.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das asymmetrisch geteilte Umlappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung variierbare Lehnen gibt es nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, man findet kleine wie große, offene wie geschlossene. Das Handy kann rutschfest verstaut werden, wird bei Bedarf auch induktiv

geladen. Ein kleines Klappfach links unten im Armaturenbrett gibt es jedoch nicht. Die Türfächer fassen vorn 1,5-Liter-, hinten 1-Liter-Flaschen. Das Handschuhfach ist zumindest ausreichend groß und beleuchtet, wird aber nicht über die Klimaanlage mitgekühlt und ist nicht abschließbar.

2,1 KOMFORT

1,9 Federung

⊕ Die schwächere der beiden Antriebsoptionen kommt mit Standard-Sportfahrwerk. Gegen Aufpreis gibt es auch für die Einstiegsvariante das im stärkeren Tavascan serienmäßige Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung DCC. Der Testwagen mit dem Optionsfahrwerk bewahrt klar seine straffe Note, ist aber auch bemüht um ein Mindestmaß an Komfort. Dieser Spagat gelingt dem Tavascan gut, er stellt damit die sportlich orientierte Alternative zum VW ID.5 und zum besonders komfortablen Skoda Enyaq dar. Im Individual-Modus des Fahrprofil-Menüs kann man die Dämpfer in zahlreichen Stufen zwischen komfortabel und sportlich variieren; damit ist ein breites Spektrum einstellbar, von minimal nachschwingend bis sportlich straff. Die optionalen 21-Zoll-Felgen des Testwagens sind keine besonders förderlichen Voraussetzungen für einen möglichst guten Komfort - dennoch kann der Tavascan mit DCC überzeugen, weshalb diese Option trotz des hohen Aufpreises eine klare Empfehlung ist. Das adaptive Fahrwerk passt perfekt zum hohen Antriebskomfort

des Mittelklasse-Stromers. Das SUV-Coupé bietet in der Summe einen guten Federungskomfort und bei gleichzeitig hoher Agilität. Im Stadtverkehr kann der Tavascan komfortabel genug unterwegs sein, einzig bei Kanten und Unebenheiten mit hohem Hub kommt das Fahrwerk in Kombination mit den großen Rädern an seine Grenzen und reicht leichte Erschütterungen bis in den Innenraum durch. Insbesondere auf Kopfsteinpflaster und über Einzelhindernissen spürt man die hohen ungefederten Massen durch die großen Räder. Geschwindigkeitshügel und andere Querhindernisse zeigen das angemessene Schluckvermögen des Fahrwerks, denn sie werden ordentlich absorbiert. Auf der Landstraße ist man ähnlich komfortabel unterwegs, wobei nur grobe Unebenheiten wie Frostaufbrüche den elektrischen Spanier etwas aus der Ruhe bringen. Für lange Autobahnfahrten ist der Cupra perfekt, er federt souverän und der lange Radstand bringt zusätzliche Ruhe in das Fahrzeug.

2,4 Sitze

⊕ Cupra verbaut im Tavascan serienmäßig manuell einstellbare Sportsitze. Sie können u.a. in der Höhe eingestellt werden. Eine ausziehbare Oberschenkelaufklappung gibt es erst für die Optionssitze. Eine elektrische Einstellbarkeit für die Vordersitze ist gegen Aufpreis zu haben, in diesem Zusammenhang können die Sitze dann auch in der Neigung justiert werden. Die elektrische Vierwege-Lordosenstütze ist ebenfalls ein Teil der Optionspakete. In allen Fällen sind die Kopfstützen in die Lehnen integriert und damit nicht einstellbar. Über die Memory-Funktion kann man jeweils drei

Einstellungspositionen abspeichern. Die beiden Vordersitze gefallen mit guten Konturen sowie angemessenem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition - lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden, sofern man sich nicht an der festen Kopfstütze stört. In der zweiten Reihe geht es nicht so fürstlich zu, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind aber zufriedenstellend, ebenso die Sitzposition, die nur für große Erwachsene keine optimale Oberschenkelunterstützung bietet.

1,9 Innengeräusch

⊕ Für einen leisen Innenraum kommt es grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Cupra einen guten Job gemacht, bei 130 km/h herrscht ein Geräuschpegel im Innenraum von 65,1 dB(A) - das ist ein wirklich guter Wert. Der Fahrzeugboden ist umfassend

verkleidet, eine geräuschkämmende Beflockung findet man aber nur in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind dann auch dezente Abrollgeräusche zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind praktisch

nicht zu hören, eher kommen leise Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

1,9 Klimatisierung

⊕ Eine Einzonen-Klimaatomatik ist Serie, die Dreizonen-Variante im Testwagen kostet Aufpreis (nur im knapp 3.000 Euro teuren Paket erhältlich). Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt Beschlag- und Luftgütesensoren, die u.a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Passagiere stehen Belüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den

Vordersitzlehnen zur Verfügung. Die Sitzheizung vorn und hinten sowie die Lenkradheizung kosten extra; im höchsten Paket gibt es zusätzlich Sitzlüftung für die Vordersitze. Die Standklimatisierung ist serienmäßig, die getönten hinteren Scheiben wiederum optional.

⊖ Drehrädchen für die Lüftungsdüsen gibt es nicht, Luftstrom und Luftmenge kann man nicht unabhängig voneinander einstellen.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Im Test hier haben wir die Einstiegsvariante des Tavascan mit 286 PS und 545 Nm maximalem Drehmoment. Die mehr als stattliche Leistung zeigt: Cupra legt die Modellreihe grundsätzlich als Sportvariante aus und die Fahrleistungen belegen das auch. Es gibt den Tavascan noch als Allradversion mit 340 PS Systemleistung bei gleichem maximalen Drehmoment. Schon die "schwächere" Variante liefert mehr als gute Beschleunigungswerte ab, hat in jeder Lebenslage reichlich Leistung. Für den bekannten Standardsprint von 0 auf 100 km/h werden laut Hersteller 6,8 s benötigt. Die

Höchstgeschwindigkeit ist auf 180 km/h begrenzt. Selbst bei Geschwindigkeiten über 100 km/h wirkt der Tavascan lebendig und kräftig, der Motor schiebt mit Nachdruck bis zur Tempoabregelung an. Trotz des erheblichen Leergewichts von fast 2,4 t ist der große Cupra ausgesprochen flott unterwegs. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 0,9 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch Überholmanöver sind schnell erledigt, knapp 3,3 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4,3 s.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Inzwischen haben Elektromotorsysteme einen beeindruckenden Reifegrad erreicht, so auch im Tavascan. Er erfüllt die hohen Erwartungen mit Leichtigkeit, es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt selbst bei hohen

Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen kaum nach. Der Antrieb reagiert ausgesprochen "giftig" und leistungsstark auf Beschleunigungsbefehle, im Alltag bisweilen sogar zu spontan, wenn man das Gaspedal nicht mit Bedacht betätigt.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Da der Elektromotor ein sehr weites Drehzahlband abdeckt, benötigt der Tavascan kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Heckmotor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Ausgewählt wird die Fahrtrichtung, indem man den rechten Lenkstockhebels dreht. Daran muss man sich gewöhnen, den Hebel hoch- und runterzuziehen wäre eine bei anderen Herstellern schon etablierte Alternative. Es gibt vier

Rekuperationsstufen von keiner bis starke Verzögerung, welche über die Paddel am Lenkrad ausgewählt werden können. Zusätzlich kann man über die Fahrstufe B eine hohe Rekuperation vorwählen. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist aber auch diese Rekuperationsstufe zu schwach und verzögert überdies nicht bis zum Stillstand, um das Auto dann festzubremsen. Zusätzlich bietet der Tavascan eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer an; die Abstimmung ist sehr gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig

wird. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Tavascan bringt ein sicher abgestimmtes Fahrwerk mit. Der Elektrowagen liegt straff und verbindlich auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, der vergleichsweise lange Radstand dabei hilfreich. Es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Entspanntes Fahren ist damit gut möglich. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken einigermaßen in Grenzen, sie sind nicht weiter störend. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle in Zaum gehalten, der Heckantrieb ist grundsätzlich schon mal eine gute Voraussetzung. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Tavascan

mit optionaler adaptiver Fahrwerksdämpfung ein souveränes Bild ab. Spürbar straffer ausgelegt als beispielsweise ID.5 oder Enyaq reagiert die Cupra-Version noch besser auf Lenkbefehle und lässt bei Lastwechselreaktionen nur kurz ein leichtes Übersteuern zu. Das ESP regelt sanft sowie früh genug und schickt so den Strom-Cupra in leichtes und gut beherrschbares Untersteuern. Wobei das Tempo nicht ganz so hoch wie beim kleineren Born sein kann, weil das enorme Gewicht des Tavascan selbst die breiten 255er-Reifen bald an die Haftungsgrenze bringt. Fährt man dynamisch mit möglichst geringen Lenkwinkeln durch Wechselkurven, zeigt das geschickt abgestimmte ESP seine Stärken und lässt leichtes Gieren zu. Lenkungsverhärten tritt selbst in sehr dynamischen Situationen nicht auf.

2,2 Lenkung

⊕ Der Elektro-Cupra hat eine gute Lenkabstimmung erhalten, auch wenn die Souveränität und das Feingefühl eines aktuellen Golf GTI von Konzernmutter VW nicht ganz erreicht werden. Das Lenkgefühl gefällt, wirkt nur ein wenig synthetisch. Zielgenau kann man damit unterwegs sein, die Präzision ist gut. Angemessen fällt die Zentrierung aus, die Mittellage ist einwandfrei spürbar. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl in zwei Stufen variieren. Von

Anschlag zu Anschlag benötigt der Testwagen 3,1 Lenkradumdrehungen, wobei bei allen Tavascan aktuell die Progressivlenkung serienmäßig verbaut ist. Die Räder des Stromers können für einen kleineren Wendekreis deutlich weiter einschlagen als bei den Cupra-Modellen mit Frontantrieb, so dass die Tavascan-Übersetzung für den Alltag völlig in Ordnung geht.

2,4 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl ist gewöhnungsbedürftig, weil relativ synthetisch. Gerade wenn man über die Rekuperationsverzögerung hinaus in den mechanischen Bremsbereich kommt, ist vergleichsweise mehr Kraft und ein verhältnismäßig weiter Weg am Bremspedal erforderlich. Daran kann man sich gewöhnen, vertrauens-erweckender wäre aber ein optimiertes Zusammenspiel zwischen Rekuperationsbremsung und Wirkung der mechanischen Bremsen an den Rädern. Das Ansprechen der Bremse ist gut, die Dosierbarkeit könnte aber besser sein. Moderate

Bremssungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der Tavascan so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 34,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein gutes Ergebnis. Die Bremstrommeln an der Hinterachse sind von Vorteil bezüglich Korrosion - wenig benutzte Bremsscheiben rosten bekanntlich schneller. Jedoch sind sie bei starker Beanspruchung auf die Rekuperationsleistung des Elektromotors angewiesen, um das hohe Gewicht des Tavascan bei sportlicher Gangart zuverlässig zu entschleunigen und dabei nicht zu überhitzen.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Tavascan hat schon in der Basisausstattung an Assistenten vieles serienmäßig, was es für Cupra-Modelle aktuell gibt. Immer dabei sind der Notbremsassistent, die Abstands- und Kollisionswarnung, der Kreuzungs- sowie der Spurwechselassistent samt Ausstiegswarnung und Querverkehrwarner für das Heck. Die Verkehrszeichen-erkennung fährt ebenso immer mit wie der Geschwindigkeitsbegrenzer und der adaptive Tempomat ACC. Die Erweiterung des Spurhalteassistenten um den Lenkassistenten kann man zusätzlich ordern (Drive Pack). Dann ist auch der Notfallassistent dabei, der im Falle eines ohnmächtigen Fahrers den Tavascan eigenständig zum Stehen bringt. Erheblich teurer wird es, wenn man ein Head-up-Display mit Projektion in die Scheibe möchte - dafür ist das Adrenalin Pack erforderlich, das viele weitere Ausstattungen zusätzlich enthält. Immerhin hat das Head-up-Display eine sehr große Projektionsfläche und blendet auch Hinweise vom Spurhalteassistenten und vom Navigationssystem ein. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem gibt es für den Tavascan bisher nicht, das indirekt messende ist Serie. Die bei jedem Fahrzeugstart aktive akustische Warnung vor Tempoüberschreitungen piepst vergleichsweise dezent - sie lässt sich über zwei Schritte im Infotainment-Menü abschalten, wenn man die obere Shortcut-Leiste ausklappt und den entsprechenden Button betätigt. Eine Deaktivierung mit nur einem Bedienschritt wäre sicher auch möglich und noch einfacher im Alltag.

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Cupra Tavascan 89 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 11/2024). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sowie ein Centerbag zwischen den vorderen Insassen bringt der Tavascan immer mit. Hintere Seitenairbags sind dagegen nicht lieferbar, ebenso wenig Knieairbags. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,75 m Größe - der Abstand zum Dachhimmel ist aber gering genug, so dass auch der Himmel die Abstützung mit übernehmen kann und so das Risiko für ein Schleudertrauma geringer ausfällt. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Serienmäßig gibt es das proaktive Insassenschutzsystem „PreCrash Assist“, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Warndreieck und Verbandkasten sind gut erreichbar, wenn man sie im

Kofferraum seitlich in die vorgesehenen Halterungen packt. Acht stabile Verzurösen ermöglichen das Sichern schweren Gepäcks.

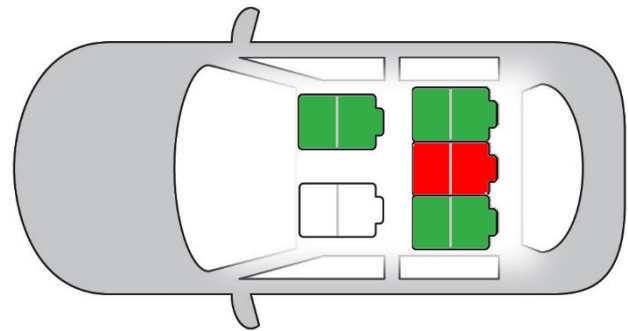
⊖ Ein Kofferraum-Trennnetz gibt es nicht.

1,9 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Tavascan 86 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand vereitelt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt. Die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich. Es empfiehlt sich dennoch eine Probemontage vor dem Kauf. Die Kindersicherung in den hinteren Türen kann über eine Taste in der Fahrertür aktiviert werden - eine praktische Lösung.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz ist beim Tavascan recht gut, das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen erhöht. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Elektro-Cupra 80 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, ebenso der Motorhaubenbereich. Ein Notbremsassistent mit Personen-

und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist ebenfalls an Bord.

1,2 UMWELT/ECOTEST

0,7 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde mit dem Tavascan ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,5 kWh pro 100 km ermittelt - das ist angesichts der Fahrzeuggröße und des Gewichts wirklich guter Wert. Man kann ihn unter günstigen Bedingungen noch unterbieten, muss insbesondere bei Kälte aber auch mit höheren Werten rechnen. Dann kann die optionale Wärmepumpe punkten und für mehr Effizienz beim Heizen sorgen. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 77-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 86,7 kWh benötigt. Innerorts liegt der Verbrauch bei etwa 15 kWh, außerorts sowie auf der Autobahn bei rund 20 kWh/100 km. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts,

Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Tavascan mit der 77 kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von 465 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe gegen Aufpreis) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus den 18,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 92 g pro km (Basis Strommix 500 g/kWh). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 53 Punkte.

1,7 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche

Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 18,5 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 75 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Tavascan im Bereich Schadstoffe 43 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der Cupra für ein so großes, kräftiges und schweres Auto sehr gut da, weil er 96 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest volle fünf Sterne.

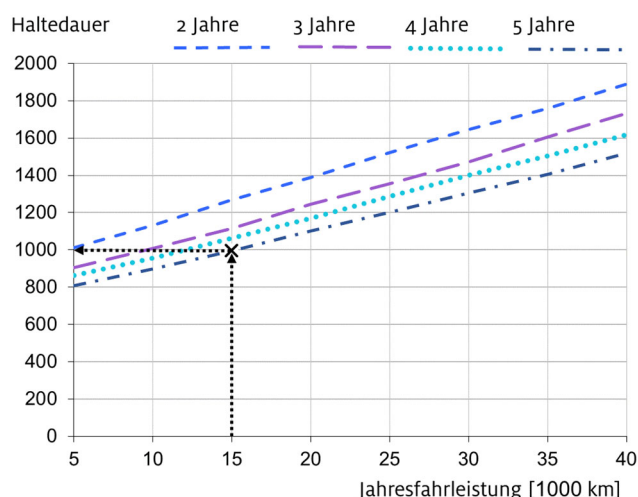
3,5 AUTOKOSTEN

3,5 Monatliche Gesamtkosten

Der Basispreis für den Tavascan Endurance liegt bei 53.340 Euro. Das ist ein stolzer Preis, auch wenn eine große Batterie und ein kräftiger Elektromotor sowie eine sehr umfangreiche Serienausstattung einen guten Gegenwert bieten. Es empfiehlt sich noch das Ausstattungspaket Drive Pack, das u.a. das Assistenzangebot komplettiert und das hilfreiche Navigationssystem beinhaltet. Das Adrenaline Pack (wie im Testwagen) kann eine Überlegung wert sein, wenn man die Fahrzeugausstattung wirklich umfassend haben möchte: Denn dann sind neben den adaptiven Dämpfern, sehr großen Rädern, besseren Lautsprechern auch die Matrix-Frontscheinwerfer und das Panoramadach an Bord. Für Mitteleuropäische Verhältnisse ebenfalls zu empfehlen ist das Winter Pack mit Wärmepumpe und drahtlos beheizter Frontscheibe. Die Unterhaltskosten sind voraussichtlich relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 80 Euro fällig - aber erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Nach jetzigem Stand (Ende 2025) ist die temporäre Steuerbefreiung verlängert, d.h. Elektroautos, die ab 2026 erstmalig zugelassen werden, müssen weiterhin keine Kfz-Steuer bezahlen. Die Einstufungen bei der Versicherung sind etwas durchwachsen; die Haftpflicht-Einstufung liegt mit 17 noch günstig, höher dagegen die Teilkasko mit 21 und die Vollkasko mit 23. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile als bei einem Verbrenner und keine Ölwechsel. Dafür hat man erstaunlich hohe Wartungskosten für die Wechsel der Kühlflüssigkeiten. Die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt oder das schwere Auto dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust. Dieser muss aufgrund starker Preisschwankungen bei den Elektroautos zurzeit noch mehr geschätzt werden, als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; Cupra gibt auf das ganze Auto fünf Jahre

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 993 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Garantie, auf die Batterie sogar acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist das angemessen (bei vielen Konkurrenten kostet eine so lange Garantie Aufpreis), für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 465 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 325 km akzeptieren, ehe die Garantie greift. Cupra verspricht durch das aufwendige Thermomanagement, die Batterien immer in einem möglichst optimalen Temperaturfenster zu halten und so den "Verschleiß" zu minimieren. Der Kunde kann dabei auch mithelfen, indem er beispielsweise im Alltag die Batterie selten ganz leer fährt und die Aufladung auf 80 oder 90 Prozent der Gesamtkapazität begrenzt. Bei der möglichst schonenden Verwendung der Batterie hilft auch die Aktivierung des Battery Care Modus. Auf der Internetseite wie auch in der Betriebsanleitung sind einige Tipps für ein möglichst langes Batterieleben zusammengetragen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Tavascan Endurance	Tavascan VZ
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	210 (286)	250 (340)
Max. Drehmoment [Nm]	545	679
0-100 km/h [s]	6,8	5,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,9 kWh E	17,1 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/21	17/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	80	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	989	1075
Preis [Euro]	53.340	57.910

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]	7,7
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	1,9 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	192/367/550
• Dachlast/Anhängelast [kg]	31/417
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,64
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	54,0 kWh/100 km
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	116 g/km

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.






HERSTELLERANGABEN	
Elektroantrieb, permanentmagneteregter Synchronmotor hinten	
Leistung	210 kW/286 PS bei 0 1/min
Maximales Drehmoment	545 Nm bei 0 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,26
Klimaanlage Kältemittel	CO ₂
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19/255/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.644/1.861/1.597 mm
Leergewicht/Zuladung	2.178/522 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	540/n.b. l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (netto)	77 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre bis max. 150.000 km (ersten zwei Jahre ohne km-Begrenzung)/12 Jahre
Produktion	China, Anhui

ADAC MESSWERTE	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Reifengröße Testwagen	255/40 R21 102T
Reifenmarke Testwagen	Hankook ion EVO SUV
Wendekreis links/rechts	10,2 m
Ecotest-Verbrauch	18,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 92 g/km)
Reichweite	465 km
Innengeräusch 130 km/h	65,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.125 mm
Leergewicht/Zuladung	2.398/302 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	460/880/1.320 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	108 Euro	Werkstattkosten	113 Euro
Fixkosten	156 Euro	Wertverlust	615 Euro
Monatliche Gesamtkosten		993 Euro	
Steuer pro Jahr		80 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		17/23/21	
Basispreis Tavascan Endurance		53.340 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 07.07.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	61.735 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.075 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. *Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala	
 sehr gut (0,6 – 1,5)	 gut (1,6 – 2,5)
 befriedigend (2,6 – 3,5)	 ausreichend (3,6 – 4,5)
 mangelhaft (4,6 – 5,5)	

AUSSTATTUNG	
TECHNIK (im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	5.795 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	5.795 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent	Serie (statisch)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	2.970 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/ab 4.345 Euro° (Paket)
Head-up-Display	5.795 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie
INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	2.970 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (1-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	1.500 Euro° (Paket)/ab 5.845 Euro° (Pakete)
Lenkradheizung	2.970 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie
AUSSEN	
Anhängerkupplung	1.350 Euro
Metalliclackierung	ab 750 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	4.895 Euro° (Paket)

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	1,7
AUTOKOSTEN	3,5
KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4
Verarbeitung	2,1
Alltagstauglichkeit	3,4
Licht und Sicht	2,8
Ein-/Ausstieg	2,0
Kofferraum-Volumen	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,5
Innenraum	2,5
Bedienung	2,6
Multimedia/Konnektivität	2,0
Raumangebot vorn	2,2
Raumangebot hinten	2,9
Innenraum-Variabilität	2,9
Komfort	2,1
Federung	1,9
Sitze	2,4
Innengeräusch	1,9
Klimatisierung	1,9
KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	1,0
Fahrleistungen	1,1
Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Schaltung/Getriebe	0,9
Fahreigenschaften	2,3
Fahrstabilität	2,2
Lenkung	2,2
Bremse	2,4
Sicherheit	1,3
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Kindersicherheit	1,9
Fußgängerschutz	2,4
Umwelt/EcoTest	1,2
Verbrauch/CO ₂	0,7
Schadstoffe	1,7

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	210 kW(286 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	89 kW
maximales Drehmoment	545 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,5 kWh/100km/468 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	82 kWh/77 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	86,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	5/Paddel am Lenkrad, Menü, Fahrstufenschalter

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Option
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	20 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja (AC)
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Fahrzeug entriegeln, Menü

LADEKABEL

ANSCHLUSS

SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

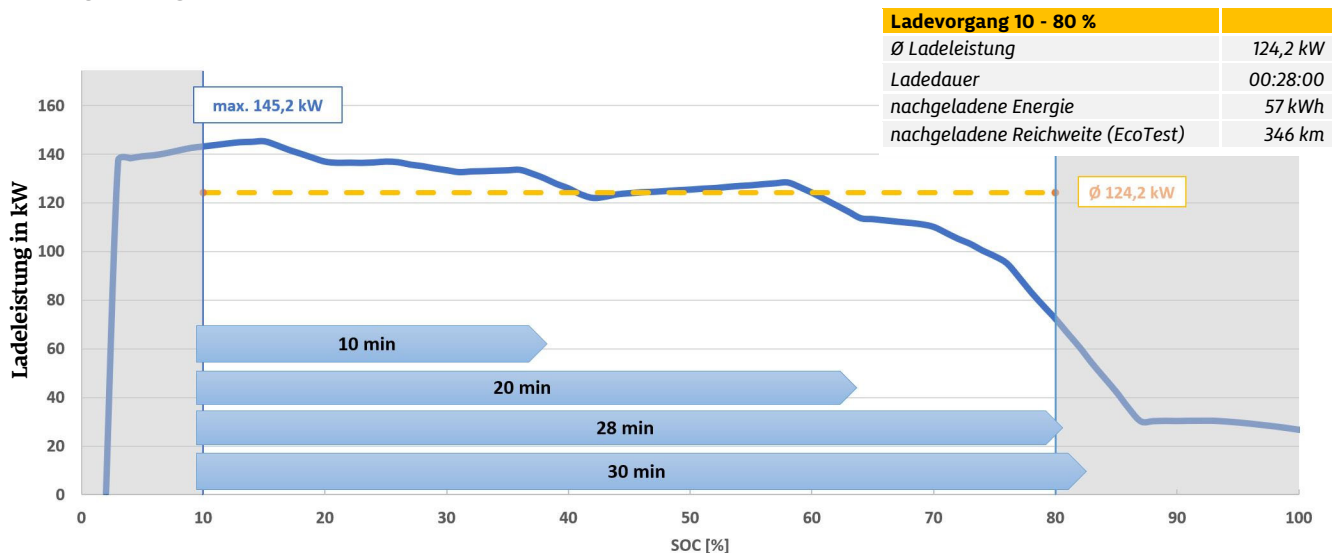
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (km/h)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	66,5 - 37,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	66,5 - 11,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	21 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 135 kW	28 min*

LADEKURVE DC

*10 bis 80 %



NACHGELADENE REICHWEITE

Ladestand Batterie in Prozent



ADAC-Messung kursiv