



Cupra Raval

Verstandig speelgoed

Autotest | Er is volop keuze in compacte en betaalbare elektrische auto's. Allemaal bieden ze meer comfort en betere prestaties dan een vergelijkbare auto met conventionele aandrijving. En toch kan het beter volgens Cupra! Het huidige aanbod is namelijk zo verstandig, dat veel van de compacte elektrische auto's een tikkeltje saai zijn. Daarom introduceert Cupra nu de "Raval". Is dit een compacte elektrische auto die behalve verstandig ook begeerlijk is?

Afgaande op het uiterlijk zit het wel goed met die begeerlijkheid! Ook dit instapmodel van Cupra heeft extravagante vormgeving met wilde lijnen, een agressieve uitstraling en de voor de Spaanse fabrikant kenmerkende koperkleurige details. Dankzij de vormgeving oogt de Raval veel volwassener dan veel concurrenten, terwijl de Raval met een lengte van zo'n 4 meter nog steeds als "compact" mag worden beschouwd.

Ruimte

De Cupra Raval is onderhuids gelijk aan de Volkswagen ID.Polo. Daarom is alle techniek in de neus samengebracht. De motorruimte is zelfs tot de rand toe gevuld, waardoor er geen plek meer is voor bergruimte onder de motorkap. Dat zorgt voor des te meer ruimte achterin, want de bagageruimte is heel behoorlijk. Er onder is een enorme extra ruimte te vinden waarin meerdere grote boodschappentassen passen. De hoofd- en beenruimte op de achterbank is gemiddeld voor een auto van deze omvang en wordt beperkt door de royaal bemeten voorstoelen. Die zitten zo goed als ze eruitzien en bieden ook op lange ritten volop comfort. Ook niet onbelangrijk: het interieur is voorzien van vele bakjes, vakjes, haakjes en

ander moois om het dagelijkse leven met de Raval te veraangename.

Tegenover die functionaliteit staat heel veel decoratie, want dat is waarmee Cupra zich wil onderscheiden van doorsnee elektrische auto's. Door gebruik te maken van verschillende texturen, tinten en materialen weet Cupra tot het beloofde spannende geheel te komen. Daarbij kiest Cupra voor duidelijk zichtbare, fysieke knoppen. Hoe meer, hoe beter! Wederom maakt de auto daarom bij de eerste kennismaking veel meer indruk dan de meeste concurrenten, terwijl het verschil in feite alleen in de aankleding zit.

Uitrusting

Hoe rijk de uitrusting is, is afhankelijk van de gekozen uitvoering. Zo wil de aanwezigheid van een groot centraal beeldscherm niet zeggen dat de auto ook is voorzien van een navigatiesysteem. Bijvoorbeeld bij de "Business"-uitvoering moet dit apart worden geactiveerd en dat is niet gratis. Wanneer de Raval is voorzien van alle opties, doet dit compacte model niet onder voor een moderne middenklasser. Het standaard audiosysteem heeft een wollig en weinig harmonieus geluid, het optionele audiosysteem van Sennheiser is de meerprijs daarom zeker waard.

Het navigatiesysteem toont op beslissende momenten vaak meerdere opties en dat is aanvankelijk verwarrend. Het systeem geeft namelijk bij verschillende mogelijkheden aan wat de tijdswinst (of -verlies) is, maar na het doorgronden van de logica is altijd duidelijk wat de snelste route is. Tijdens de testperiode viel op dat de Raval razendsnel verbinding weet te leggen met Bluetooth-apparaten. Nog voordat de bestuurder zit en de veiligheidsgordel om heeft, speelt de podcast of het luisterboek waarmee de vorige rit eindigde alweer verder. Bij veel andere auto's wordt nog druk naar mobiele apparaten gezocht terwijl de rit al is begonnen.

De adaptieve cruise-control filerijden overnemen en dat maakt het rijden in de spits makkelijker. Echter, zodra de snelheid van het verkeer toeneemt, neemt ook de voorzichtigheid van deze elektronische hulp toe. De testauto probeerde op de snelweg meer dan

eens steeds zoveel ruimte tot het andere verkeer te maken, dat de elektronica alleen nog bezig was met remmen en de cruise-control onbruikbaar werd. Voorzichtigheid is goed, maar dit is overdreven! De door de Europese Unie verplichte waarschuwingen over onoplettendheid van de bestuurder laten zich redelijk makkelijk uitschakelen. Vergeet dit echter niet aan het begin van iedere rit te doen, anders gaat dit (net als bij andere nieuwe auto's) ten koste van de geestelijke gezondheid.

Elektrische auto

De Raval is leverbaar met een batterij met een capaciteit van 37 kWh, waarmee de actieradius precies 300 km bedraagt. Dat is in Nederland ruimschoots voldoende, omdat de laad-infrastructuur uitstekend is. Overal waar meer dan een half uurtje wordt gestopt, kan daarom worden bijgeladen. Wie van plan is zeer lange afstanden af te leggen, kan kiezen voor de 52 kWh batterij. Dan neemt het bereik toe tot 444 km.

Let op dat deze "grotere" accu standaard wordt geleverd in combinatie met een sterkere motor. Die is goed voor 211 pk / 290 Nm en daarmee levert de Raval de prestaties die horen bij het veelbelovende uiterlijk. Standaard is ook de "Performance"-versie kalm en soepel, wat bovendien zorgt voor een aangenaam laag verbruik van 13 kWh / 100 km. Met hendels achter het stuurwiel kan worden bepaald hoe sterk de auto inhoudt bij het loslaten van het stroompedaal en dus hoeveel energie wordt teruggewonnen bij remmen op de motor. Door de automaat niet in "D", maar in "B" te zetten, kan zelfs met een pedaal worden gereden. Dan staat het loslaten van het stroompedaal gelijk aan remmen, waarmee Cupra alle voordelen van elektrisch rijden benut.

Door het stroompedaal dieper in te trappen (of met een druk op de "Curpa"-knop op het stuurwiel), krijgt de Raval extra slagkracht. Dan is zoveel vermogen beschikbaar, dat de voorwielen moeite hebben om het effectief op het asfalt over te brengen. Ook in de sportieve modus is de Raval daarom minder agressief dan diverse concurrenten, maar Cupra maakt dat goed met een show-element. Wanneer "drive" wordt ingeschakeld, klinkt al een filmisch geluidseffect.

Wanneer het stroompedaal dieper wordt ingetrapt, klinken geluiden als van een ruimteschip dat "warp speed" bereikt, terwijl een verlichte strip rond het dashboard rood kleurt.

Ook als het gaat om opladen is de Raval aangenaam snel. Zelfs zonder de accu voor te verwarmen wist de testauto met ongeveer 9% lading resterend vrijwel direct een laadsnelheid van 100 kW te halen. Dit daalde na enkele minuten tot 80 kW, maar ook dat staat in een gunstige verhouding tot de accu-capaciteit. Let op: omdat alle elektronica is samengebracht onder de motorkap, zit het laadpunt rechtsvoor. Daarom is de Raval-rijder in veel gevallen verplicht vooruit in te parkeren (grotere draaicirkel, minder overzicht bij uitparkeren).

Rij eigenschappen

Nog een gevolg van het samenbrengen van alle techniek onder de motorkap: de voorwielen kunnen minder ver insturen dan die van soortgelijke auto's met achterwielaandrijving. De Raval heeft daarom een iets grotere draaicirkel dan sommige concurrenten. Omwille van de dynamische uitstraling loopt de lijn van de achterste zijruiten op. Dat vermindert het zicht rechtsachter. Daarom heeft de bestuurder minder goed overzicht bij het wisselen van rijstrook of bij rechts afslaan op een weg met een fietspad.

Volgens Cupra zijn het onderstel en de besturing van de Raval gelijk aan die van de Volkswagen ID.Polo. Het enige verschil zit in de bandenkeuze. Toch is er absoluut niets op het weggedrag aan te merken en kan dit juist worden bestempeld als een van de sterke punten van de Raval. De besturing is exact en de wegligging is uitstekend. De bestuurder voelt als vanzelf waartoe in de auto in staat is en wanneer vlotter wordt gereden, wordt dat beloond met een levendig karakter.

Conclusie

Is de Cupra Raval niet alleen een verstandige, maar ook een begeerlijke compacte elektrische auto? Verstandig is de Raval zeker. Omdat deze Cupra onderhuids gelijk is aan de brave Volkswagen ID.Polo is de Raval functioneel en doordacht. De Raval biedt

veel waar voor zijn geld en is dankzij het beschaafde energieverbruik ook voordelig per kilometer.

Omdat zowel de Cupra Raval als de Volkswagen ID.Polo onder druk van de Chinese concurrentie zijn ontwikkeld, weten ze zich goed van die tegenstrevers te onderscheiden. Chinese auto's beginnen met een computer en bouwen daar een auto omheen. Zo kunnen ze geld besparen, gaat het product langer mee en is innoveren makkelijker. De Cupra Raval maakt daarentegen alleen gebruik van computers en elektrische aandrijving waar dat noodzakelijk is om erop vooruit te gaan. De Cupra voelt daarom als een auto en niet als een computer. Bovendien benadrukken Cupra en Volkswagen dat hun voertuigen in Europa worden gebouwd met Europese componenten.

Dan resteert de grote vraag: is de Raval begeerlijker dan het bestaande aanbod? "Begeerlijk" is een subjectief begrip, maar wat de Autozine-redactie betreft kan ook deze vraag met "ja" worden beantwoord. De Raval heeft binnen en buiten een onderscheidende uitstraling, waardoor de inzittenden zich ervan bewust zijn iets bijzonders te rijden. Daarbij is het weggedrag goed en zijn de prestaties uitstekend. Een onmiskenbaar show-element zet die prestaties kracht bij, zodat de Raval weliswaar speelgoed is, maar dan wel verstandig speelgoed. ■



Specificaties

Cupra Raval

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	405 x 178 x 151 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.537 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	500 kg
Batterij	39 kWh
Bagageruimte	441 l
Bandenmaat	215/50R18

Motor en prestaties



Vermogen	135 pk @ 0 rpm
Koppel	267 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9.9 sec.
Topsnelheid	160 km/u
Verbruik gemiddeld	13.70 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	300 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 31.990,-
Prijs instapmodel	€ 25.990,-