



Cupra Tavascan

Begeerlijker

Autotest | Cupra introduceert de Tavascan. Dat is een middelgrote SUV en daarvan biedt Cupra er al meerdere aan. Bovendien is de techniek grofweg gelijk aan die van de andere modellen. Dus wat is de meerwaarde van de Tavascan boven het bestaande aanbod van Cupra? En hoe weet de Tavascan zich te onderscheiden van de Volkswagen ID.5 waarvan hij is afgeleid?

Cupra maakt er geen geheim van dat de Tavascan is gebaseerd op de Volkswagen ID.5. Het verschil is namelijk meteen duidelijk! Volkswagen kiest voor een strak, tijdloos en daarmee ook weinig uitgesproken vormgeving. Deze Cupra trekt daarentegen alle registers open met organische vormen, sportieve accenten en bijzondere kleuren. De emotie waar het Volkswagen aan ontbreekt is bij Cupra in overvloed aanwezig! De Tavascan is met een lengte van 4 meter 64 nu het grootste model van Cupra, alhoewel de aangekondigde Terramar daar spoedig overheen zal gaan.

"In de basis is de VZ niet agressief, maar indien geprovoceerd hapt de Tavascan direct toe en overrompelt dan met sprintkracht"



Het interieur is nog gewaagder dan het exterieur, want het dashboard heeft de basisvorm van een ruimteschip! De belangrijkste lijnen komen als grote vleugels samen in een grote boog in de middentunnel om vervolgens door te lopen tussen de voorstoelen. Om tot een uniek geheel te komen past Cupra koperkleurige accenten toe.

De sportstoelen zijn bekleed met een aangenaam voelende stof en nodigen uit tot een diepe zit, waardoor de bestuurder en rijder zich heerlijk "nestelen" in de Tavascan. Ondanks al het uiterlijk vertoon is de ruimte voor- en achterin goed. Ook de bagageruimte is fors. De bijzondere vormen gaan wel ten koste van de overzichtelijkheid. Met name het zicht over de schouder bij een rijstrookwissel op de snelweg of op een rotonde in de stad (fietsers!) wordt gehinderd door de brede c-stijl.

Uitrusting

Onderhuids deelt Cupra ook de elektronica met Volkswagen, maar dit is wederom in een eigen jasje verpakt. Het infotainment-systeem bedient zich daarom van een stijl die perfect past bij de auto. Het startscherm en de menu's zijn logisch ingedeeld, zodat menigeen alle functies weet te vinden zonder enige studie. In de week dat de Tavascan bij de redactie te gast was, verschenen wel helaas diverse meldingen over functies die nog niet beschikbaar waren en zei de spraakgestuurde assistent meer dan eens nog in de leer te zijn. Het head-up display is het helderste en meest bruikbare exemplaar dat de redactie tot nu toe is tegengekomen. De beelden zijn groot, duidelijk en dus heel behulpzaam.

Helemaal nieuw voor Cupra is het audiosysteem van Senheizer. Deze fabrikant heeft nooit eerder car audio geleverd en was tot nu toe alleen actief op het gebied van microfoons en hoofdtelefoons (en een enkel uitstapje naar soundsbars voor de televisie). Senheizers eerste poging om een audiosysteem voor een auto te ontwikkelen is echter meer dan geslaagd! De klank is het beste te omschrijven als "hifi voor beginners". Het levert namelijk wel de dynamiek die de gemiddelde luisteraar zo op prijs stelt, maar dan zonder kunstmatig hoog of laag toe te voegen. Het is daarom strak als een echt hifi-systeem. De versterker heeft voldoende vermogen om de luisteraar bij tijd en wijle tot kippenvol toe te overrompelen!

Zelfs op het gebied van veiligheid weet de Tavascan te charmeren. Uiteraard voldoet het model aan de regels

die de Europese Unie stelt, maar Cupra interpreteert de eisen veel ruimer dan de meeste andere merken. De Tavascan waarschuwt alleen wanneer de bestuurder structureel te hard rijdt en/of echt grote fouten maakt. En dan nog doet het systeem dat op bescheiden wijze. Op die manier is de elektronica daadwerkelijk als zinvolle assistent ervaren en daarom niet uitgeschakeld. Zo kan het dus ook!



Elektrische auto

De Tavascan is alleen leverbaar als volledig elektrische auto. Ongeacht de gekozen uitvoering heeft de batterij een capaciteit van 77 kWh. In de basis levert de Tavascan 286 pk / 545 Nm. De "VZ Adrenaline" is goed voor 340 pk / 545 Nm. Voor deze test is die laatste gereden en die maakt de sportieve beloften meer dan waar. Altijd is in het stroompedaal voelbaar dat er een lawine van vermogen paraat staat om op ieder gewenst moment op de achterwielen losgelaten te worden. Toch is dit vermogen gemakkelijk te doseren. In de basis is de VZ niet agressief, maar indien geprovoceerd hapt de Tavascan direct toe en overrompelt dan met sprintkracht. Dankzij die abrupte reactie voelt de Tavascan sneller dan hij is, want de sprint van 0 naar 100 km/u in 5.5 seconden is voor elektrische auto's iets aan de trage kant (maar ondenkbaar voor een auto met verbrandingsmotor in deze prijsklasse).

Ondanks het opzwepende karakter is het verbruik aangenaam laag. Steeds lag het stroomverbruik tussen de 15 en 17 kWh per 100 km en daarom kon ruim 500 km op een volle batterij worden afgelegd; precies zoals Cupra belooft. Met hendels achter het

stuurwiel kan worden bepaald hoe sterk de Tavascan inhoudt bij het loslaten van het stroompedaal en hoeveel energie dan wordt teruggewonnen. Echter, na luttele seconden keert de elektronica alweer terug naar de automatische stand. Die heeft echter niet het verkeersinzicht van de bestuurder (naderende opstopping, verkeerslicht in zicht, etc.), remt daarom stevast te laat en wint dus te weinig energie terug. Ook rijden met één pedaal, een belangrijk voordeel van elektrisch rijden, is daarom niet mogelijk.



Op weg naar een snellader kan de batterij worden voorverwarmd (zelf activeren of snellader als bestemming in het navigatiesysteem invoeren). Bij de snellader wist de testauto met 20% resterende lading met een snelheid van 120 kW op te laden (fabrieksopgave: 135 kW). Tijdens het opladen toont het centrale beeldscherm voldoende informatie over het laadproces (snelheid, aantal extra kilometers per minuut, resterende tijd en meer).

Weggedrag

De grote batterij zorgt voor een zorgeloos groot bereik, maar ook voor een hoog gewicht. De Tavascan weegt 2.2 ton en voelt ook zo. Het bedienen van het rempedaal vraagt ongebruikelijk veel kracht, waarna merkbaar is dat heel veel gewicht tot stilstand moet worden gebracht.



De besturing is direct en exact, waardoor de auto zich goed laat plaatsen. Echter, mede dankzij de goede communicatie met de bestuurder is des te beter voelbaar hoe zwaar de Tavascan is. Er moet heel veel gewicht in de gewenste richting worden geduwd en de hoge bouw maakt dat niet makkelijker. Het verschil tussen de comfortabele en de sport-stand is merkbaar, maar teleurstellend klein. Zelfs in de meest extreme "Cupra"-stand staat de Tavascan niet op hyper-actief zoals sommige concurrenten dat wel doen. Daarom heeft zelfs de VZ wel een sportief karakter, maar is dit zeker geen sportwagen.

Om tot een sportief karakter te komen is Cupra niet teruggevallen op een hard onderstel. Zelfs in de VZ-uitvoering is de Tavascan een comfortabele auto.



Conclusie

Wat is de meerwaarde van de Tavascan boven het

bestaande aanbod van Cupra? Precies dat: de Tavascan is groter en ruimer en staat dus boven de bestaande modellen. Tegelijkertijd gaat de Tavascan een stap verder met de vormgeving, waardoor Cupra zich nog beter kan onderscheiden van soortgelijke modellen van Volkswagen. Bovendien is de Tavascan overduidelijk moderner dan de andere modellen van Cupra. Dat is merkbaar in het infotainment-systeem, de veiligheidsvoorzieningen en het heerlijke audiosysteem van Senheizer.

De rijeigenschappen zijn goed, maar niet uitzonderlijk. De speciale "VZ Adrenaline"-versie maakt de sportieve beloften zeker waar, maar doet dat niet beter dan sportieve elektrische auto's van andere merken. Het grote verschil zit daarom in de presentatie: de Cupra Tavascan is dankzij de unieke presentatie vooral begerlijker. ■



Specificaties

Cupra Tavascan

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

464 x 186 x 160 cm
277 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.273 kg
750 kg
1.200 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

77 kWh
540 l
255/40R21

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

340 pk @ 0 rpm
545 Nm @ 1 tpm
achterwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

5.5 sec.
180 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

16.70 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

514 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 62.990,-
€ 49.990,-