



Fotos: Michael Blumenstein

Den Cupra Born haben wir für drei Jahre (Leasing) in unserem Firmenwagenpool, auf den viele Redakteure zugreifen können. Das erste Jahr ist nun rum, rund 15.000 Kilometer sind absolviert – Zeit für ein Zwischen-Fazit.

Ständig im Einsatz

Der Cupra Born erfreut sich großer Beliebtheit in Fuhrparks. Auch Autoflotte hat einen für drei Jahre im Leasing. In vielen Bereichen glänzt er, in ein paar nicht ganz so sehr. Das erste Fazit nach einem Jahr.

Vor ziemlich genau einem Jahr begann unsere Tour mit dem Cupra Born, der unseren VW ID.3 ersetzte. Neben dem Cupra Born haben wir seit knapp zwei Jahren und 45.000 Kilometern noch einen Hyundai Ioniq 5 im Fuhrpark. Der Cupra Born hat mittlerweile rund 15.000 Kilometer auf dem Tacho. Die Elektromobilität schmeckt jedoch nicht jedem in unseren Redaktionen. Zeit für eine erste Zwischenbilanz.

Wir entschieden uns bewusst für die Variante mit kleinem Akku, also 58 kWh nutzbarer Energie. Denn erfahrungsgemäß reicht das für die meisten Strecken – wie wir bereits zuvor mit dem ID.3 erfahren konnten. Für die langen Etappen, die zwei oder drei Ladestopps an der Schnellladesäule bedingen, greifen wir auf den Hyundai Ioniq 5 zurück, der den großen Akku besitzt (bei uns noch knapp 73 kWh). Eine solche Speicherkapazität besitzt auch der große Akku des Born (77 kWh). Er kostet jedoch knapp 6.000 Euro mehr. Somit ist auch aufgeschlüsselt, wie der Cupra im Redaktionsalltag genutzt wird. Eher für die „kürzeren“ Strecken, eher für urbane Aufgaben in und um München. So wird meistens an einer der Wallboxen in unserer Firmen-Tiefgarage geladen und dort Ökostrom zu akzeptablen Preisen gezogen.

Ladetempo, das A und O?

Damit spüren die meisten Redakteure seinen größten Nachteil eher selten: die maximale Ladegeschwindigkeit an den DC-Schnellladern. An der AC-Wallbox nuckelt er mit den üblichen 11 kW und in gut fünf Stunden ist der Akku wieder gefüllt – schön wäre eine 22-kW-Option. Wer beispielsweise von der Redaktion aus nach Köln fahren muss, lädt den Cupra Born auf den knapp 600 Kilometern in jedem Fall zwei Mal – je nach Ladesituation am Zielort auch drei Mal.

Die maximale Ladeleistung beträgt aus heutiger Sicht grundsätzlich akzeptable 120 kW, die der Cupra Born mit dem kleinen Akku zu schaffen vermag. Wählt man den Born mit dem großen Akku, sind maximal 170 kW möglich – viel mehr geht bei einem 400-Volt-System und den genannten Akkugrößen auch nicht. BMW schafft beim i4 und i5 gut 200 kW, hier sind wir aber auch im Premiumbereich unterwegs. Und der Ioniq 5? Der macht 220 kW in der Spitze, er besitzt das 800-Volt-Bordnetz.

In der Realität blitzte bei unserem Born selten ein dreistelliger Wert für wenige Minuten auf. Und da meinen wir Ladevorgänge, die bei einem Akkustand (SoC) zwi-

schen zehn und 80 Prozent durchgeführt wurden. Im Mittel kamen wir auf knapp 80 kW. Wer öfters Langstrecke mit dem Born plant, ist also gut beraten, den großen 77er-Akku zu wählen.

Preis-Leistung: gut

Das Gute vorweg: Die echten Kritikpunkte an unserem in Vapor Grey lackierten, 40.000 Euro (netto) teuren Cupra Born, die von vielen Personen kamen, wären damit abgehandelt.

So ist bereits die Basisversion vernünftig ausgestattet. Soll heißen, beheizte und automatisch einklappende Außenspiegel, automatisch abblendbarer Innenspiegel, sieben Airbags, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, Apple Carplay und Android Auto sowie Parkpiepser gehören stets zum Serienumfang. Sinnvolle Extras: Wärmepumpe, die im Winter für ein paar Kilometer mehr Reichweite sorgen kann und die Sitzheizung für zusammen rund 1.500 Euro extra. Damit ist man bei knapp 34.500 Euro (netto) angelangt.

Das Kuriose und oft anders Kolportierte: Vergleichbare Fahrzeuge aus chinesischer Produktion, die vermeintlich deut-

Cupra Born (58 kWh)

Preis: ab 33.084 € (netto)

E-Motor-Heckantrieb | 150 kW/204 PS
310 Nm | 7,3 s | 160 km/h

WLTP: 15,3 kWh | **Reichweite:** 425 km

Akku (brutto/netto): 62 kWh/58 kWh

Laden AC: 11 kW | **DC:** 120 kW

4.322 x 1.809 x 1.540 mm | 385 Liter

KH: 16 | **TK:** 20 | **VK:** 18

Service: 2 Jahre

Garantie: 2 Jahre/8 Jahre/160.000 km
auf Akku (70% SoH)

Extras

Sitzheizung: 470 Euro

Wärmepumpe: 1.020 Euro

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Materialien? Gut, wie fast überall

Zugegebenermaßen kann man an der Verarbeitungsqualität und den Materialien nicht mehr festmachen, ob ein Produkt chinesisch ist und in China gefertigt wird oder eben in Deutschland, Mexiko oder der Türkei. Der Cupra ist tadellos gemacht, so auch ein Ora Funky Cat und ein Aiways U6. Da verschwimmen seit Jahrzehnten die Grenzen und aus produktionstechnischer Sicht ist das Land der Herstellung zweitrangig.

Das bedeutet aber eben auch, dass man sich im Cupra Born wohlfühlt. Das machen unter anderem die komfortablen Sitze. Bei

Kapazitive Flächen

Zurück ins Interieur. Wie bereits skizziert, gefällt das mit handschmeichelnden Materialien und Cupras Kupfer-Akzenten. Harte Kunststoffe gibt es jedoch auch hier einige, sie trüben den tollen Eindruck decent. Nicht alle Kollegen kommen mit den kapazitiven Bedienfeldern in der Lenkrad-Spange zurecht. Bei einigen Fingern stellen sich die Funktionen nach dem Touchen, Wischen und Streichen der Bedienfelder nur zögerlich ein. Ebenso ein Ärgernis ist der Touchslider unter dem Infotainment-Display für Temperatur- und Laut-

lich günstiger sind und den deutschen Markt „überschwemmen“, sehen wir hier (noch lange) nicht. Schauen wir mal genau hin: So kostet beispielsweise ein acht Zentimeter kürzerer Ora Funky Cat mit identisch großem Akku (59 kWh) mindestens 38.000 Euro. Ein 13 Zentimeter längerer BYD Atto 3 mit 60 nutzbaren kWh kommt ebenfalls auf 40.000 Euro – dafür gibt es bei VW den ID.4 mit 77 kWh und bei Cupra ab der zweiten Jahreshälfte 2024 den Tascan. Zurück zum Ora: Der lädt mit maximal 67 kW. Der BYD mit maximal 88 kW. Will man das anno 2023? Nein. Uns nerven schon die 80 kW im Mittel beim Born.

Und selbst ein vergleichsweise günstiger MG 4 (identische Abmessungen und gleiche Leistung wie der Cupra Born) mit 62 kWh Akkugröße und einer maximalen Ladeleistung von respektablen 140 kW liegt bei knapp 34.000 Euro (alles Nettopreise).

Da darf man doch fragen: Wo ist all das günstig? Wo spiegeln sich die niedrigeren Produktionskosten eines in China hergestellten Fahrzeugs im Vergleich zu einem EU-Produkt wider? Der Born wird im sächsischen Zwickau produziert, wo auch der VW ID.3 – sein Pendant – vom Band rollt.

uns ist es das Seriengestühl, das bereits taugt. Eine verstellbare Kopfstütze und Gurthöhenverstellung wären wünschenswert, aber die hier fest integrierte sieht aus Cupra-Perspektive eben auch sportlicher aus. Was wirklich fehlt, ist eine Sitzhöhenverstellung auf der Beifahrerseite.

Apropos sportlich: Gehen wir kurz noch mal raus. Der Cupra Born kommt optisch schon arg aufgemotzt daher. Von vorn noch einigermaßen passend, wirken Seite und Heck mit Schürzen, Spoiler und Diffusor versehen, um einiges schneller, als der Born ist. Bei Tempo 160 km/h ist bereits Ende Gelände. Dafür ist der Standardsprint in gut sieben Sekunden erledigt, ebenso flott gelingen Zwischenspurts – typisch E-Auto eben.

Anzeige



exelon
powering the future

LASSEN SIE IHRE FLOTTE NICHT IM REGEN STEHEN.
Alles unter Dach und Fach. Modulare Ladeinfrastruktur und nachhaltige Stromerzeugung – intelligent kombiniert.

Das exelon Solar Carport ist die Lösung für jede Fuhrpark- und Parkplatzgröße.



Vapor Grey lautet die Bezeichnung der Uni-Lackierung. Mit 204 PS ist unser Born bestens motorisiert. Die Höchstgeschwindigkeit endet bereits bei 160 km/h.



■ 1 Das Heck ist markant gezeichnet. Die Rückfahrkamera sitzt, anders als bei seinem VW-Pendant ID.3 – nicht unter dem aufklappenden Emblem, sondern direkt über dem Nummernschild. ■ 2 Die Seriensitze taugen grundsätzlich. Einstellbare Kopfstützen wären dennoch fein. ■ 3 Das Platzangebot im Fond reicht auch für lange Menschen jenseits der 1,90 Meter. ■ 4 Das kleine Display hinter dem Lenkrad haben fast alle EQB-Modelle im Volkswagen-Konzern. Die ausgegebenen Infos im Born sind ausreichend. ■ 5 Die kapazitiven Tasten im Lenkrad sind schlecht bedienbar. Bei zwei Kollegen tun sie kaum das, was sie eigentlich sollen: Tempomat bedienen, Lautstärke regeln, Tacho-Ansicht verändern und Musik wechseln.

stärkeregelung. Darüber wurde bereits viel geschrieben. Viel geschrieben wurde auch über die Softwareprobleme im VW ID.3. Systemabstürze des Infotainmentsystems mit minutenlangen Schwarz-Bildschirmen haben wir selbst miterlebt. Und im Cupra Born bislang? Null. Da hat sich offensichtlich was getan.

Auch das aufpreispflichtige Navi lotst nun zuverlässig zu Ladestationen. Wer sich auskennt, fährt jedoch zu den persönlich präferierten – via Apple Karten oder Google Maps. Denn eine Vorkonditionierung des Akkus gibt es beim Born (noch) nicht. Nach wie vor muss man sich aber generell in den Tiefen der Infotainment-Menüs einfuchsen, um sich „seinen Cupra“ konfigurieren zu können. Bei wechselnden Fahrern, wie bei uns, ist das anstrengend.

Anders beim Gangwahlhebel. Wer sich einmal auf den rechts neben dem Tacho montierten Gangwahlhebel eingelassen hat, empfindet ihn als griffgünstig platziert. Reinsetzen, auf D drehen und losfahren. Noch mal drehen und B ist aktiviert und damit eine höhere Rekuperationsstufe (One-Pedal-Drive gibt es nicht). Anhalten, P drücken und aussteigen. Kein Startknopf, keine Parkbremse. Ein Graus hingegen ist

das Bedienkonzept der Fenster. Für vorne gibt es zwei Taster in der Türarmlehne. Will man jedoch die hinteren Scheiben bedienen, muss zuvor auf das Touchfeld „rear“ getippt werden, dann fungieren die vorderen Heber als hintere. Spart Geld, kostet Nerven.

Akzeptabel für die Langstrecke

Erfreulich für einen 4,30-Meter-Wagen: das Platzangebot. Vorn wie hinten und ganz hinten. Überall ist genug Raum, um sich wohlzufühlen, das Panorama-Glasdach trägt für Hintensitzende dazu bei, aber auch nur für die. Die 940 Euro könnte man anders ausgeben. So oder so lassen sich die rund 250 Kilometer am Stück gut absolvieren, die auf der Autobahn bei Richtgeschwindigkeit realistisch sind.

Dabei geht sogar das Standard-Fahrwerk mit den 20-Zoll-Rädern als positiv durch, wenngleich es markentreu auf der straffen Seite zu Hause ist. Wir empfehlen die 18-Zoll-Serienbereifung. Sieht auch gut aus, federt deutlich besser und der Cupra Born verbraucht die eine oder andere kWh weniger. Wer Geld über hat, kann das ins adaptive Fahrwerk stecken (824 Euro) und

sich über den dann exzellenten Komfort oder die rennstreckentaugliche Straßenlage erfreuen. Die Lenkung agiert rückmeldungstark und vermittelt gut, was unter dem Hecktriebler vor sich geht.

Der Heckantrieb ist auch ein Grund, dass sich der Wendekreis als sehr klein erweist. Mit rund 10,5 Meter ist ein Kreis gezogen. Hinzu kommt, dass Traktionsprobleme bei Trockenheit kein Thema sind, bei Nässe kaum eins und der Born selbst bei Schnee mit passenden Pneus gut vorankommt. Wir haben im Winter 18-Zoll-Bridgestone auf Stahlfelgen montiert. Optisch kein Highlight, aber unempfindlich beim Ringen um die Parkbucht und komfortabel obendrein.

Auf unseren ersten 15.000 Kilometern haben wir einen Verbrauch von gut 18 kWh erfahren. Nicht eingerechnet sind die Ladeverluste, die knapp zehn Prozent extra bedeuten. Das zeigt, dass der Cupra Born durchschnittlich sparsam ist. Unser Hyundai Ioniq 5 hat einen sehr ähnlichen Wert – und er wird mehr auf der Autobahn eingesetzt, hat eine größere Stirnfläche und ist generell eine Nummer größer. Wir starten ins zweite Jahr des Born-Dauertests und werden zeitnah Neues berichten. *mb*