



Fotos: Michael Blumenstein

Drei Jahre und rund 42.000 Kilometer begleitete der Cupra Born die Redaktionen der Tecvia Media GmbH.

# Wie Zahnarzt, aber schmerzfrei

Am Ende der Leasingzeit steht er an, die Fahrt zum Gutachter. Sie ist ähnlich beliebt wie die zum Zahnarzt. Doch bei beiden lässt sich im Vorfeld einiges „regeln“.

**Beim Zahnarzt ist** es einfach: Wer putzt, gewinnt. Allerdings regelmäßig und gründlich – Zahnseide hilft angeblich zusätzlich. Beim Leasingauto ist es ähnlich: Wer pflegt, gewinnt – oder zahlt am Ende nicht drauf. Kleine Kratzer und Macken lassen sich nach drei Jahren und 75.000 Kilometern meist nicht vermeiden. Dafür gibt es dann im Leasingvertrag auch den Begriff „altersgerechter Zustand“. Kleine Kratzer, ein paar Steinschläge an der Front, Abnutzungen an den Türeinstiegsleisten und andere Gebrauchsspuren gehören dann einfach dazu und sind „inkludiert“.

## Spezial-Equipment

Doch welche Macken sind bei der Leasingrückgabe monetär relevant? Ein Blick in den Schadenkatalog des Leasinganbieters gibt darüber Auskunft. Wer es genau wissen will, liest diesen – machen viele Leasingnehmer aber nicht. Das merkt dann der eine oder andere bei der Rückgabe. Dann, wenn der Gutachter, der von den Leasingfirmen beauftragt wird, mit Spezialequipment den Leasing-

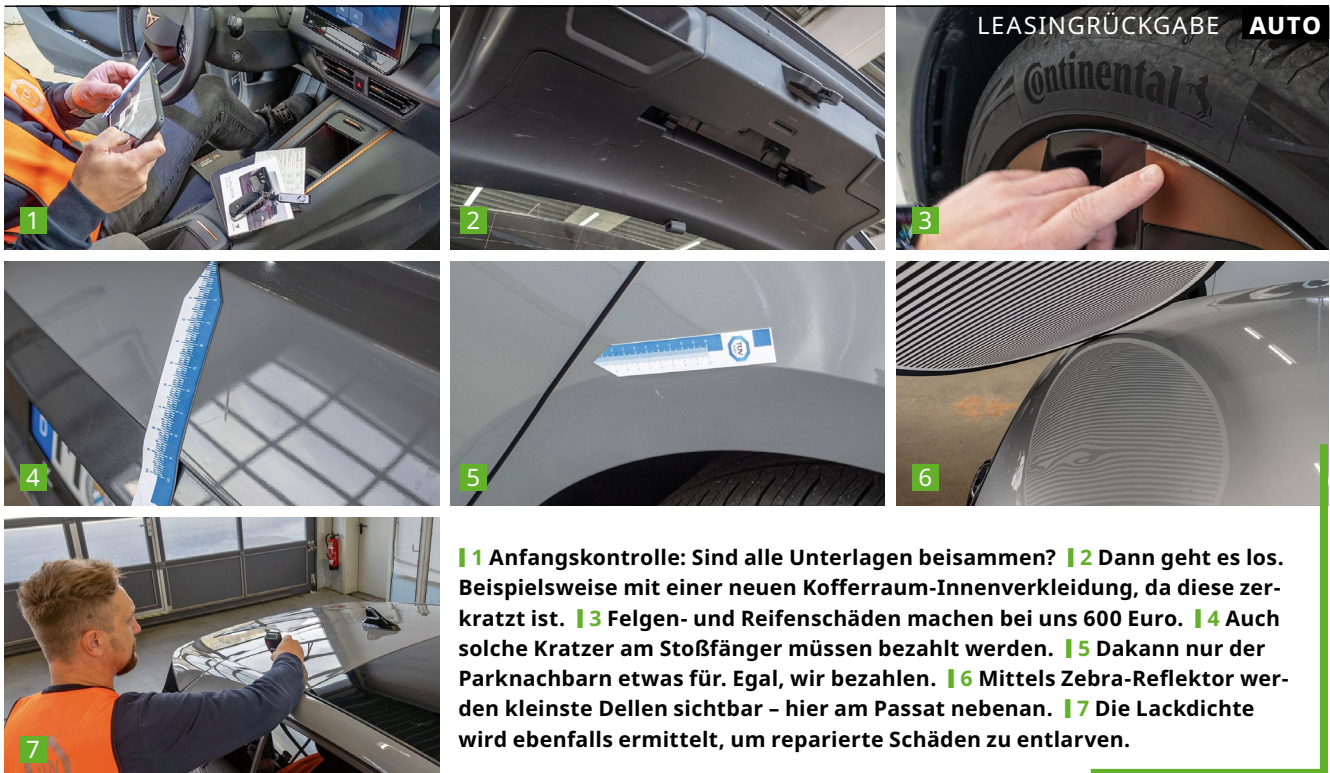
rückläufer inspiziert. Mit speziellem Deckenlicht, Zebra-Reflektor, Unterbodenfotografie, Lackdichtemessgerät und anderen technischen Utensilien, die jede Kleinigkeit aufzeigen, die man selbst zuvor nicht einmal erahnt hätte. Selbstverständlich wird das meiste davon nicht als wertmindernd eingestuft.

Wie genau so eine Rückgabe aussieht, wollte Autoflotte wissen und auch miterleben. Wir haben daher beim Tüv Süd angefragt, ob wir nicht mit unserem Leasingfahrzeug, dem Cupra Born, am Ende seiner Laufzeit nach drei Jahren, eine „Abrechnung“ zusammen machen können. Eine von mehr als 500.000, die der Tüv Süd jedes Jahr an rund 50 eigenen Standorten in Deutschland durchführt und zusätzlich in Autohäusern und an anderen Rückgabestellen.

Unkompliziert wurde ein Termin in Schöneck, nahe Frankfurt, abgestimmt. Mit dabei sind Benjamin Schilling, Head of Business Line Remarketing Deutschland, Daniel Schnitzler, Teamleiter Zentrale Produktion Region West, und der wichtigste Mann, Julian Kubik, der Team-

verantwortliche von Business Line Remarketing, alle sind vom Tüv Süd. Julian Kubik ist der, der sich unseren Poolwagen ganz genau ansieht und die Liste der Mängel erstellt. Und das sind auch drei der Herren, die sich mit rund 200 weiteren Kollegen um das Thema Leasingrückläufer oder, vollumfänglicher, Remarketing, kümmern. Damit tragen sie einen niedrigen einstelligen Prozentbetrag zum Gesamtumsatz des Tüv Süd bei. 2024 lag der bei etwas mehr als 3,4 Milliarden Euro. Insgesamt arbeiten beim Tüv Süd knapp 30.000 Menschen.

Wir legen also los. Unser Cupra Born (Dauertest siehe im Anschluss) summt lautlos in die Prüfhalle, in der eine Menge weiterer Rückläufer stehen. Auf die Frage, wie lange das dauert, sagt Julian Kubik entspannt: „Selten länger als 30 Minuten“, und fängt direkt an. Sämtliche Fahrzeugdaten sind bereits in der Tablet-Anwendung hinterlegt, also Kennzeichen, Fahrgeplenummer und beispielsweise Ausstattung. Jetzt wird vermerkt, ob der Wagen trocken oder nass ist, und sein allgemeiner Zustand. Einige Leasinganbieter verlangen eine kurze Test-



**1** Anfangskontrolle: Sind alle Unterlagen beisammen? **2** Dann geht es los. Beispielsweise mit einer neuen Kofferraum-Innenverkleidung, da diese zerkratzt ist. **3** Felgen- und Reifenschäden machen bei uns 600 Euro. **4** Auch solche Kratzer am Stoßfänger müssen bezahlt werden. **5** Dakann nur der Parknachbarn etwas für. Egal, wir bezahlen. **6** Mittels Zebra-Reflektor werden kleinste Dellen sichtbar – hier am Passat nebenan. **7** Die Lackdicke wird ebenfalls ermittelt, um reparierte Schäden zu entlarven.

fahrt auf dem Gelände, bei uns ist diese aber nicht vorgesehen. Wichtig ist jedoch immer: Stimmt der Fahrzeugschein mit der Fahrgestellnummer des Fahrzeugs überein und auch mit der hinterlegten im Tablet. Das Tablet ist Universalwerkzeug für Kubik und seine Kollegen und damit auch Fotoapparat. Klick, Foto, Fahrzeugschein und Serviceheft (digitaler Service nachweis) werden zusammen mit den beiden Schlüsseln fotografiert, von denen einer aufgrund einer leeren Batterie es nicht mehr tut.

Sanft streicht Julian Kubik übers Lenkrad. Was für Außenstehende nach Liebe zum Auto aussieht, hat einen profanen Hintergrund: Ist das Leder oder der Kunststoff am Volant verschlissen oder gerissen? „Das spürt man sofort mit der Hand, ohne hingucken zu müssen“, erklärt Kubik seinen Handstreich. Beim Born ist alles paletti. Apropos „veganes Leder“, wie der Kunststoff ebenso liebevoll von den Marketingabteilungen der Autohersteller benannt wurde. Hier gibt es keinerlei Verschleiß-Vor- oder -Nachteile im Vergleich zum echten Leder, bestätigt der Profi. Jetzt noch kurz die Restlaufzeit bis zum nächsten Service im Infotainmentsystem checken und gut ist. Hat bei uns kaum einer der knapp 20 Fahrer den versteck-

ten Kilometerstand im Born auf Antrieb finden können (für den Fahrtenbucheintrag), flippert die Finger von Kubik über den Touchscreen und es werden 399 Tage angezeigt, passt also. Ebenso wichtig: Ist die HU frisch? Nach drei Jahren ist die erste HU fällig. Diese sollte vor der Rückgabe gemacht werden, denn sonst kostet das (verständlicherweise) extra. Unser Bapperl ist gelb, damit neu und bis Oktober 2027 gültig.

### Alle Teilepreise in der App

Julian Kubik ist etwas festgefahren. Eine Eigenschaft, die bei den meisten Jobs zum Nachteil gereicht, wird beim Gutachter zum wahren Vorteil. Er kümmert sich nämlich primär um die Marken Seat, Škoda, VW, ... Früher hätte man VAG gesagt. Somit kennt er die typischen Schwachstellen der Fahrzeuge und die Ecken, die stärker beansprucht werden, und entscheidet mit geschultem Blick zwischen regulärer Abnutzung oder eben einer Wertminderung.

Der Passagierraum sieht bei unserem Cupra Born tadellos aus. Innenraum, Sitze und Türverkleidung sind frisch. Doch Kubik weiß eben, wo er genauer hinsehen muss. Schwachstelle des Born: Der kratzempfindli-

che Kunststoff an der Innenseite der Heckklappe. Alles, was daran „schubbert“, hinterlässt nachhaltige Spuren – ja, auch ganz profane Reisekoffer. Katsching, macht bei uns 128 Euro plus vier AW (Arbeitswerte). Die Zeitwerte und Ersatzteilpreise werden direkt im Tablet angezeigt und mit ins Protokoll übertragen. Beispielsweise Audatex liefert die entsprechenden Informationen.

Außen geht es weiter. Bekannt sind uns die hässlichen Kratzer in zwei Felgen. Wer glanzgedrehte 20-Zöller bestellt, braucht sich am Ende nicht zu wundern, wenn die nicht nur beim Neukauf horrend teuer sind, sondern auch im Unterhalt (Reifen) und im Nachgang (Wertminderung oder Ersatz) Extrakosten verursachen. So ist es eben auch bei uns.

Zwei Felgen werden moniert (Foto), zudem der Reifen vorn links mit passender Schnittverletzung. Der Bordstein war schuld, nie der Fahrer. Der Pneu muss vor dem Verkauf getauscht werden. Da die Sommerreifen mit jeweils fünf Millimetern (oder sogar etwas mehr) Profiltiefe gesegnet sind, muss nicht gleich achsweise erneuert werden. Dennoch kosten uns die 20-Zöller am Ende 615 Euro extra. Die Abnutzung unserer Pneus entsprach übrigens in etwa der bei



**Vermerkt wird wirklich alles, berechnet nur das, was dem Schadenkatalog entspricht. Diese Macke im Diffusor nicht.**



**Benjamin Schilling, Julian Kubik, Daniel Schnitzler (von links), das Tüv-Süd-Trio bei der Rückgabe.**

Verbrennern. Dass die E-Autos einen höheren Verschleiß haben, ist (fahrzeugabhängig) eine Mär. Die Beschleunigungsorgien an Ampeln und Autobahnauffahrten kosten Gummi, that's it. Wer an den Stellen „normal“ agiert, hat normalen Verschleiß. Das sehen wir hier beim Cupra Born und beim zuvor genutzten VW ID.3 sowie beim Hyundai Ioniq 5, die alle samt die Redaktions-Poolfahrzeug-Hölle durchfahren mussten.

Weiter geht es mit der Karosserie und den Anbauteilen. An der Ladekante zum Kofferraum ist ein dicker Kratzer, für uns normale Abnutzung vom „Einladevorgang“, für den Schadenkatalog unseres Leasinggebers nicht. Auslegen, lackieren, sechs AW, macht rund 70 Euro – Schwamm drüber. Ein AW sind übrigens sechs Minuten, alles ganz klar geregelt. Wen es interessiert, der sollte in den Schadenkatalog seines Leasinganbieters schauen – das ist interessant und es gibt durchaus Abweichungen. Am Ende kommen oft ähnliche Werte raus.

Weiter geht es an der Front. Hier sandstrahlt das Leben, sprich: die Autobahn, den Lack. Bei einem nicht schnell fahrenden Elektroauto naturgemäß weniger als bei einem „roten Hilti-Passat“. Gehört aber dazu und wird meist nicht angekreidet. Parallel drückt Kubik immer mal wieder das Lackdichte-Messgerät auf den „Vapor Grey“ lackierten Born. Die Messwerte? „Zwischen 100 und 130 µm, typisch im Volkswagen-Konzern, alles im grünen Bereich“, bestätigt er die Unversehrtheit der lackierten Flächen. Nichts wurde fachmännisch oder unfachmännisch repariert und vertuscht. So sind sich die Tüv-Süd-Spezialisten

auch einig: Smart Repair ergibt selten Sinn bei einem Leasingfahrzeug. Gerade bei glanzgedrehten Alufelgen sollte man nichts reparieren. „Wir erkennen das und dann ist eine neue Felge fällig.“ Warum? Weil man nicht in die Felge „hineingucken“ kann und nicht sieht, wie massiv der Schaden war und wie dieser repariert wurde. Das Risiko ist zu groß.

Weiter geht es außen: Ein kleiner Harz-Rest auf der Motorhaube: Macht nichts, Gebrauchsspur. Besser so lassen, als mit dem falschen Schwamm oder ätzender Reinigungsflüssigkeit die Motorhaube zu malträtieren. Die feinen Kratzer am Dach des Cupra Born kommen vom Kollegen, der den Stromer netterweise zuletzt leasingrückgabetauglich ausgesaugt hat. Doch der Schlauch vom öffentlichen Staubsauger hat auf dem Dach nichts zu suchen.

Zum Glück ist das so sanft, dass die Aufbereitung es vermutlich spurlos entfernt. Nicht spurlos entfernbar – ohne Kosten zu verursachen – ist die kleine Delle am hinteren linken Radlauf, verursacht durch die Tür eines Parknachbarn. Mit 44 Euro aber überschaubar. Zu guter Letzt ist noch am Dachholm rechts hinten ein Kratzer: Auslegen, polieren, abermals 44 Euro. Das war es außen. Die kleine Macke am Diffusor (Foto oben) geht als Gebrauchsspur durch und wird wohl keinem der potenziellen Gebrauchtkunden auffallen.

Weiter geht es im Motorraum. Warum? Weil auch da einiges passieren kann. So hatte sich während unserer Leasingzeit mal ein Marder in den Cupra Born verliebt und ihn angeknabbert. Kühlmittelverlust war die Folge

und 800 Euro Reparaturkosten. Eventuell war es derselbe, der die Dämmelemente an der Stirnwand weggefressen hat. Das Thema kennt auch Benjamin Schilling und weiß, warum Marder daran herumknabbern. „In den Dämmmaterialien und manchmal auch in Kühlmittelschläuchen wird ein Kunststoff verwendet, der wohl einen „fischähnlichen“ Geruch für die kleinen Tiere hat.“ Eine 30 Euro teure Mahlzeit, die eventuell gut geschmeckt hat, aber vermutlich schwerverdaulich und nicht nahrhaft war.

Julian Kubik, Benjamin Schilling und Daniel Schnitzler sind sich unisono einig, dass unser Cupra Born in einem überdurchschnittlich guten Zustand ist. Gerade unter dem Gesichtspunkt, dass der Kompakt-Stromer von knapp 20 unterschiedlichen Menschen bewegt wurde. Und dennoch beläuft sich die Tüv-Süd-Berechnung am Ende auf eine Nachzahlung von rund 900 Euro.

Jedoch sind wir damit wieder ziemlich exakt bei dem Wert, der unseren Erfahrungen nach bei einer Leasingrückgabe „im Schnitt“ fällig wird. Nicht positiv angerechnet sind hierbei die 18.000 Minder-Kilometer, die der Born „zu wenig“ gefahren wurde. Warum so verschätzt? Lesen Sie auf den kommenden Seiten. So ist das Ende eben irgendwie auch wie beim Zahnarzt: Im Nachgang betrachtet war es gar nicht so schlimm.

### **(Leasingrückgabe-)Tipps**

- Nicht rauchen (grundsätzlich und speziell im Leasingauto).
- Alle Fahrzeugschlüssel, Laderaumabdeckung, Trennnetz, Borddokumente und Ladekabel in das

- Leasingauto packen. Damit hoffentlich alles dann vorhanden ist.
  - | HU/AU vor Rückgabe durchführen.
  - | Inspektion zuvor erledigen (wenn diese sehr bald fällig wäre).
  - | Eventuell Reifen ersetzen, sofern die Restprofiltiefe gering wäre.
  - | Auto gründlich waschen.
  - | Innenraum saugen und Flecken entfernen.
  - | Scheiben innen und außen mit Glasreiniger säubern.
  - | Fahrzeug (Alter/Zustand) polieren.
  - | Akku/Kraftstoff auffüllen (die Vertragsdetails dazu lesen).
  - | Unter Umständen eine „Leasingrückgabe-Vorab-Begutachtung“ anfertigen lassen.
  - | Gegebenenfalls fachmännische Vorabreparaturen von Schäden durchführen lassen.
- (Leasingrückgabe-)Flops**
- | Alufelgen reparieren lassen.
  - | Die möglichen Reifenbeschädigungen vorab noch reparieren zu lassen.
  - | Größere Macken (nicht fachmännisch) ausbessern (Smart Repair).
  - | Jede Kleinigkeit mit Lackreiniger und Politur zu „vertuschen“.
  - | Beim Saugen nicht den Schlauch über das Autodach ziehen.
  - | Generell: Das Ladekabel bei den Steckerausos nicht über die Motorhaube oder das Autodach zum Ladeanschluss legen (Kratzergefahr).

*Michael Blumenstein*

## 3 Jahre | 17 Kollegen | 42.000 km

Drei Jahre war der Cupra Born mit 58-kWh-Akku im Redaktionseinsatz. Ein gutes Elektroauto für den Einsatz als Poolfahrzeug? So viel vorweg: Es gab Licht und Schatten.



Fotos: Michael Blumenstein

Ladestationen kennt unser Cupra Born viele in Deutschland und Österreich. Einen 58er-Akku muss man echt wollen.

**Der Cupra Born** erfreut sich auch gut drei Jahre nach Erscheinen großer Beliebtheit bei Privatkäufern und Fuhrparkbetreibern. 18.847 Cupra Born wurden in 2025 abgesetzt. Ein VWID. 3 macht zwar rund 13.000 Einheiten mehr, Ford schaffte 2025 mit Explorer,

Capri, Puma-e und Mustang-e 19.291 Einheiten zusammen. Auch der Tecvia-Media-Verlag, zu dem Autoflotte gehört, hatte einen Born für drei Jahre als Leasingfahrzeug in der Flotte. In vielen Bereichen glänzte der Spanier aus Zwickau, in ein paar aber nicht.

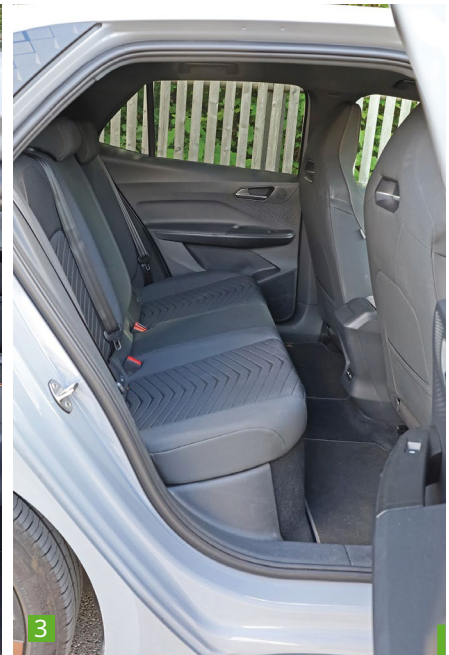
Die Überschrift lässt es erahnen. Wirklich viel wurde unser Poolwagen, der Cupra Born mit 58 kWh und starken 204 PS, nicht gefahren. 42.000 Kilometer in drei Jahren, also 14.000 pro Jahr. Dennoch führen wir ihn mehr, als der „Durchschnittsdeutsche“ sein Au-



1



2



3



4



5

1 Kleine Schrift, aber hoher Kontrast. 2 Das Seriengestühl ist komfortabel, es gibt aber besseres als Option. 3 Das Platzangebot im Fond ist mittelklassenmäßig. 4 An die Bedienung muss man sich gewöhnen - wie bei fast jedem Neuwagen. 5 Cupra-Design.

tomobil bewegt. Wir waren beim Abschließen des Leasingvertrags etwas übereifrig. 20.000 km pro Jahr hätten es werden sollen. Doch da wussten wir noch nicht, dass der zeitgleich im Redaktionspool befindliche Hyundai Ioniq 5 so gut ankommt und jeder, der auch nur eine vermeintliche Langstrecke in Angriff nahm (die für einige Kollegen bei 100 Kilometern begann), den Hyundai aufsattelte. Allerdings erst, nachdem er mit dem Born mal eine längere Tour gefahren war und die Kombination aus kurzer Reichweite und mauem Ladetempo von der persönlichen Lebenszeit abknapsen musste.

Damit sind wir beim Thema des Cupra Born: Ladegeschwindigkeit und Reichweite. Fangen wir bei der Reichweite an. Dass ein Elektroauto mit

58-kWh-Speicher nicht der ultimative Kilometerfresser sein würde, war von Anfang an klar. Auf den 42.000 Kilometern lag der Durchschnittsverbrauch bei akzeptablen 17,7 kWh (ohne Ladeverluste). Das ergibt einen Aktionsradius von 250 Autobahn-Kilometern im Winter und starken 450 im städtischen Sommerbetrieb.

Da wir bei der Bestellung wenig Zeit und somit keine Konfigurationsmöglichkeit hatten, haben wir genommen, was „rumstand“. So rollte im November 2022 unser Cupra Born in „Vapor Grey“ mit vernünftiger Ausstattung und: 20-Zoll-Alurädern in die Tiefgarage. Beim Versuch, einen Deal mit dem Händler in München zu machen, wurden wir schräg angesehen. Die Idee war: Sie bekommen die nagelneuen 20-Zoll-Räder und geben

uns im Tausch 18-Zöller. Rein monetär hätte es sich für den Händler gelohnt und man hätte eventuell noch einen gut verhandelnden Kunden glücklich machen können. So die Theorie.

Die Praxis: Wir fuhren etwa die Hälfte der 42.000 Kilometer mit den glanzgedrehten 20-Zöllern und wussten ab Tag 1: Die sehen nicht lange schön aus. So war es. Bei der Leasingrücknahme gab es dennoch nur an zwei Felgen drei Beschädigungen, die der Tüv-Süd-Gutachter mit 200 Euro pro Felge als Minderwert ansetzte.

Im Winter rollten wir auf 18-Zoll-Stahlrädern des zuvor gefahrenen VW ID.3, die somit locker 40.000 Kilometer in fünf Wintern durchgehalten haben. Dass Elektroautos Reifen „fressen“ stimmt nur dann, wenn man oft das Beschleunigungspotenzial aus-



**Wendekreis: Vor allem in der City überzeugt der Born.**



**Über die Gesamtdistanz: 17,7 kWh/100 km ohne Ladeverluste.**

nutzt – oder Dauertempo 200 durchzieht. Letzteres war ein Scherz.

Und in der Tat hatte auch unser Cupra Born den Vorwärtsdrang in seiner DNA. Der Permanent-Synchronmotor an der Hinterachse ist sehr geschmeidig, kraftvoll und leise. Zentimetergenaues Rangieren ist damit ebenso perfekt machbar wie schnelles Einfädeln auf die Autobahn. Dass bei Tacho 167 km/h Ende Gelände ist, macht im Prinzip nichts, passt jedoch nicht zum Cupra-Habitus. 200 km/h stünde ihm besser, auch wenn man das wohl fast nie ausnutzen würde.

Denn das leidige Thema folgt damit auf dem Fuß: Wer schnell fährt, lädt früher, länger oder öfter. Und damit sind wir bei einem Punkt, der einem 40.000 Euro-E-Auto (Netto-Neupreis November 2022) nicht „steht“. 120 kW maximale Ladeleistung weist unser Born bei Neukauf aus. Wäre schön gewesen, wenn man diesen Wert ab und an mal gesehen hätte. Doch oft startete er bei gut 100 kW und die Ladekurve wies bei einer Ladung von 10–80 Prozent weit unter 80 kW im Schnitt aus.

Ab und an kam der Wert selbst bei niedrigem SoC (State of Charge) nicht über 50 kW hinaus. Ein Over-the-Air-Update im Februar 2025 half vermutlich, das Lademaximum bei unserem Born ab und an auf 134 kW zu hieven. Dennoch lag das Mittel eher bei 75 kW. Zu wenig für all jene, die oft an den HPC (Ultraschnelllader) müssen, wenngleich es andere noch schlechter machen. Wer das braucht, wählt

den großen Akku mit fast 80 kWh → fährt weiter, lädt schneller, kostet rund 5.900 Euro mehr.

Als angenehm erwies sich auf der Langstrecke das mit einem exzellenten Geradeauslauf gesegnete und dennoch verbindlich abgestimmte Fahrwerk des Cupra Born mit Standard-Bauteilen. Das Adaptivfahrwerk (840 Euro Aufpreis) haben wir nie vermisst. Mit den Winterrädern war der Born spürbar softer zu seinen Insassen – 18-Zoll-Räder lohnen also auch an der Stelle. Aber: Wir sitzen ja in einem sportlichen Cupra. Die zackige Lenkung gefiel ebenfalls und passt ins Gesamtbild. Gut zehn Meter Wendekreis machen ihn zum Stadtfreund.

Damit das Dirigieren gelingt, sitzt man auf solide ausgeformten Sitzen. Wer noch mehr Komfort und Einstellmöglichkeiten möchte, sollte die Sportsitze mit ausziehbarer Schenkelauflege für 1.512 Euro wählen. So oder so ist die Sitzposition hervorragend.

Generell gibt es im geräumigen Interieur des 4,32-Meter-Kompakten wenig Kritik. Klar, die Kupferelemente muss man mögen. Doch die meisten Teile fassen sich gut an, auch nach drei Jahren. Abnutzungen sieht man nirgends – bis auf den Kofferraum. Hier sind starke Kratzer an der Heckklappeninnenverkleidung sichtbar (Kostenpunkt laut Gutachter: 150 Euro). Und wer sich einmal auf den neben dem Kombiinstrument angebrachten Gangwahlhebel eingelassen hat, empfindet ihn als grifffünstig

platziert. Reinsetzen, auf D drehen und losfahren. Nochmal 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.

Diese Zufriedenheit stellte sich beim Infotainmentsystem für die meisten Fahrer nicht ein. Da wir ein manuelles Fahrtenbuch geführt haben, wurde immer wieder die Kritik geäußert, dass die Gesamtkilometeranzeige fehle. Stimmt bedingt, diese wird aber in der Tat nur kurz beim Einsteigen und beim Aussteigen im kleinen Kombiinstrument angezeigt. In den Tiefen des Touch-Menüs hat es fast niemand gefunden, der nicht ständig mit dem Born unterwegs war, wie die drei unten aufgeführten Kollegen. Diese Information gehört ständig eingeblendet.

Immerhin ergab ein Update, dass ansonsten alle relevanten (Bordcomputer-)Infos ins Kombiinstrument rutschten. Und ja, auch beim Born ist die Schrift zu klein, wie etwa bei vielen Chinesen. Da jedoch die Typo und der Kontrast gut sind, kann man es dennoch vernünftig ablesen. Nachteil, wie bei allen Volkswagen-Konzernfahrzeugen: Der Touchscreen ist nicht abschaltbar bei gleichzeitiger Nutzung von Navi und/oder Musik.

Bei Nachtfahrten ist das 12,9-Zoll-Display für einige Menschen störend hell (auch in gedimmter Einstellung). Richtig nervig: Die kapazitiven Lenkradtasten, die beim Lenken auch un-



**Auch nach mehr als drei Jahren ansehnlich.**



**Wer lange lädt, lädt langsam: 47 kW bei 74 Prozent SoC :-)**

beabsichtigt „auslösen“ und wenn man toucht, reagieren sie verhalten bis gar nicht. Kritikwürdig ist die Fensterheberlogik (aus zwei mach vier via Umschalttaste). Wer sich den Unsinn überlegt hat, fuhr wohl zeitlebens Coupés, gänzlich ohne absenkbare Fond-Seitenscheiben.

### Cupra Born 58 kWh Erstzulassung 11/2022

**Dauertest, Erstzulassung 11/22**

**Fahrzeugpreis 2022: 39.848 €**

40.907 € (Ende 2025 mit 60 kWh)

Permanentsynchronmotor

Heckantrieb | 150 kW/204 PS

310 Nm | 7,3 s | 160 km/h

Dauertestverbrauch: 17,7 kWh

WLTP: 16,2 kWh

Reichweite: 402 km

Akku (brutto/netto): 62/58 kWh

Laden: AC 11 kW | DC >120 kW

Maße: 4.322 x 1.809 x 1.540 mm

Kofferraum: 385 Liter

Versicherung: KH 15 | TK 20 | VK 20

Service: 2 Jahre | Garantie: 2 Jahre

/8 Jahre/160.000 km auf Akku

(70% SoH) | Garantie 2025: 5 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

### Vorkonditionieren?

Was nach wie vor fehlt, ist die Möglichkeit der Vorkonditionierung des Akkus während der Fahrt und vor der kommenden DC-Ladung. Ein bisschen – je nach Strecke – hat man es selbst im Fuß. Wer zirka 15 Minuten vorm geplanten Ladestopp möglichst schnell fährt, wärmt den Akku auch vor. Nicht ideal, aber es funktionierte ab und an und nur dann mit einem Akkustand von unter zehn Prozent waren 134 kW Ladepeak kurz sichtbar.

Macht man das nicht, waren es eher 108 kW. Auf die Ladeplanung des Navis kann man sich einigermaßen verlassen. Wer jedoch Ahnung hat, fährt mit den eigenen Ladestopps meist besser. Ein schnelles Ansprechen von Sitz- und Lenkradheizung sorgt dafür, dass man die Heizung im Winter weniger nutzt. 20 Grad Celsius an Bord reichen oft. Das Abblendlicht ist zwar wirklich gut, in dieser Preisklasse sollte die Matrixfunktion jedoch obligatorisch sein.

### Horrende Inspektionskosten

Beim Thema Kosten ist der Cupra Born eh weit oben angesiedelt. Nicht nur beim Kaufpreis. Nach immerhin erst zwei Jahren (und fast genau 30.000 Kilometern) musste er zum ersten Service. Kostenpunkt inklusive (für Firmenwagen) nötiger Kabelprüfung (UVV): 704,08 Euro (brutto), Bäämm. So viel zum Thema „günstige Total Cost of

Ownership“. Neben viel Arbeitszeit für diverse (fragwürdige) Checks standen lediglich der Wechsel der Bremsflüssigkeit und des Pollenfilters auf der Rechnung, für zusammen unter 100 Euro „Teilekosten“. Die Kabelprüfung wurde mit unverschämten 146 Euro berechnet und der Rest „Arbeitsleistung“. Danke für nichts an Cupra München. Ein Marderbiss am Schlauch des Batteriekühlsystems kostete uns ebenfalls gut 700 Euro. Kurz vor dem Leasingende blieb ein Fahrer nochmal 30 Kilometer vorm Büro liegen: 12-Volt-Batterie defekt. Die Starterbatterien machen bei Elektroautos erstaunlich früh und oft schlapp.

Vor drei Jahren kostete der Cupra Born 58 kWh in unserer Ausstattung knapp 40.000 Euro. Ein Preis, der sich angesichts der Akkukapazität und Ladeleistung teuer anfühlt. Ende 2025 würde „unser“ Born sogar 850 Euro mehr kosten – autsch.

Im Grunde sind noch alle Bestandteile unseres Born zu haben. Lediglich beim Räderdesign gab es Neues zu vermelden. Gleichzeitig kam ein Upgrade in Form des Sennheiser-Soundsystems anstelle des von uns als klangschlecht empfundenen Beats-Systems, das ebenfalls im Januar 2024 durch ein OTA-Update aufgewertet wurde. Aus dem 62-kWh-Akku (brutto) können jetzt 60 kWh genutzt werden, also zwei mehr, was rund zehn Kilometer Reichweitenplus bedeutet. Und: Cupra bietet mittlerweile serienmäßig fünf Jahre Garantie an. *mb*