



CUPRA Born e-Boost (58 kWh)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (170 kW / 231 PS)

Angefangen hat es als Ausstattungslinie für die Sportversionen: Mit dem Zusatz "Cupra" wurden die kräftigsten Seat-Varianten gelabelt. Aus Cupra machten die Marketingstrategen von Seat vor ein paar Jahren schließlich eine eigene Marke, die zunächst noch Seat-Modelle mit eigenem Logo auslieferte, seit dem Formentor aber sogar ein eigenständiges Modell exklusiv vertreiben. Das zweite reine Cupra-Modell ist nun der Born - ein vollelektrisches Auto, das sich die Plattform und die Technik mit dem ID.3 von VW teilt, optisch innen wie außen aber eine klar eigene Note hat. So gelingt es Cupra, ohne tatsächlich auf hochwertigere Materialien zu setzen alleine durch eigenständiges Design und geschickte Farbgebung mehr Wertigkeit zu vermitteln. Genau betrachtet ist auch im Born der meiste Kunststoff ungeschäumt, aber die Kupferapplikationen lenken geschickt ab. Die enge Verwandtschaft mit dem ID.3 merkt man leider an der teils ziemlich verkorksten Bedienung. Die unbeleuchtete Touchleiste unter dem Infotainmentmonitor ist hinlänglich bekannt und gescholten. Das kleine Instrumentendisplay kann aufgrund fehlender Fläche kaum etwas gegen den konzentrierten Informationssirup machen. Immerhin werden nun wichtige zusätzliche Infos wie der Akkustand in Prozent neben der Reichweite angezeigt. Letztlich kann man sich mit den Displays arrangieren, mit dem Infokompodium schließlich zurecht kommen. Beim Infotainment setzt Cupra auf eine eigenständige Menü-Zusammensetzung - ob besser, schlechter oder einfach nur anders, kann jeder selbst entscheiden. Hervorzuheben ist die gute Streckenplanung des Navigationssystems, das Ladesäulen entlang der Route integriert und dabei viele nützliche Infos in Echtzeit berechnet und aktualisiert mit einblendet. Wer guten Fahrkomfort schätzt, dem sei das optionale DCC ans Herz gelegt. So gar nicht zum brachialen Optischen passend sorgt es für sehr angenehmen Federungskomfort, der zum stimmigen Elektroauto beiträgt. Bei Bedarf kann er aber auch straff und sportlich. Mit der 58-kWh-Batterie wird der Born trotz moderatem Verbrauch nicht zum Reichweitenkönig - wer öfter längere Strecken fährt, sollte sich den 77 kWh-Akku überlegen. Damit wird der ohnehin nicht gerade günstige Born allerdings nochmal teurer. Egal mit welcher Batteriegröße, Transportqualitäten verweigert der Born konsequent: Weder Dachlast noch Stützlast sind aktuell zulässig, somit keine Fahrradträger oder Dachboxen möglich. **Konkurrenten:** u.a. KIA Niro EV, Renault Megane E-TECH, VW ID.3.

- ⊕ sehr gute Fahrleistungen, hoher Antriebskomfort, sicheres und komfortables Fahrwerk (DCC optional), gutes Raumangebot im Verhältnis zur Außengröße, sehr kleiner Wendekreis, trotz einfacher Materialien hübsche Optik
- ⊖ deutliche und teils unnötige Ergonomiemängel, mäßige Reichweite, teure Anschaffung, keine Dachlast und keine Anhängelast erlaubt

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,2
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

⊕ An der Verarbeitung der Karosserie gibt es wenig auszusetzen. Cupra hat seinen Born sauber zusammengebaut, die Spalten verlaufen schmal und gleichmäßig. Die vordere Haube muss zwar umständlich mit einem Haltestab offen fixiert werden, aber das ist in dieser Klasse inzwischen schon eher üblich als die Ausnahme. Der Innenraum ist ebenfalls ordentlich verarbeitet, unangemessene Geräusche wie Klappern oder Knarzen treten nicht auf. Der Unterboden ist bis auf kleine Lücken für Fahrwerksteile perfekt verkleidet, die Fahrwiderstände werden damit reduziert. Hinter der Unterbodenverkleidung findet man dann die hochwertigen und technisch anspruchsvollen Teile verbaut (z.B. Fahrwerkskonstruktion), die man von einem teuren Auto erwartet. Die Konturbeleuchtungen und Lichtspiele außen sowie die Ambientebeleuchtung innen gefallen, auch wenn der Cupra die große Lichtleiste des ID.3 innen unterhalb der Frontscheibe nicht zu bieten hat.

3,9 Alltagstauglichkeit

Die 58-kWh-Batterie des Cupra Born kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Kabel mit Typ-2-Stecker ist Serie, ein Ladekabel für die typische „Haushaltssteckdose“ (Schuko) kostet allerdings Aufpreis. Beide Kabel können unter dem Kofferraumboden verstaut werden – das ist zwar nicht sonderlich praktisch, aber so bleibt die Variabilität des doppelten Kofferraumbodens erhalten. Ein Frunk, also eine Verstaumöglichkeit unter der Fronthaube, wie sie zahlreiche E-Autos zu bieten haben, wäre die bessere Lösung. Dann kommt man auch problemlos an das Ladekabel, wenn der Kofferraum beladen ist oder sich die Kofferraumklappe nicht öffnen lässt, da man zu nahe an einer Wand bzw. Ladestation geparkt hat. Das Laden an der Haushaltssteckdose dauert etwa 27 bis 35 Stunden und ergibt daher 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 rund fünfeinhalb (bei 11 kW) bis neun Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS. Die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nur 34 Minuten an einer Schnellladesäule – der Born lädt bei nicht zu niedriger Außen- und Batterietemperatur mit bis zu 120 kW, im Test unter optimalen Bedingungen sogar mit bis zu 135 kW. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 295 km – für ein Elektroauto, das nicht unbedingt als "Zweitwagen" gedacht ist, ein

⊖ Ganz so laut wie beim VW ID.3 muss die Kritik an den verwendeten Materialien im Innenraum nicht ausfallen, denn Cupra hat sich um eine sportliche Optik bemüht und war sichtlich erfolgreicher als VW, das schlichte Material optisch ansprechend zu gestalten. Immerhin sind vorn ein paar Oberflächen veredelt und weich gestaltet. Die kupferfarbenen Zierelemente werben den Innenraum sichtbar auf. Dennoch, wenn man genau hinsieht, dann sind die Sparsbemühungen auch beim spanischen Ableger des ID.3 erheblich. So gibt es keine weichen Kunststoffe in den Türen und nur die Vorderen haben wenigstens eine gepolsterte Armauflage. Die hinteren Türen erhalten noch nicht mal diese Minimumausstattung - sie sind so schlicht wie beim einem Seat Mii gestaltet, der allerdings bei einem Viertel des Born-Preises lag.

mittelmäßiger Wert. Bei Innerortsfahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von an die 350 km möglich. Der Cupra Born ist mit seinen 4,32 m Länge ein angenehm kompakter Wagen, zumal er mit 2,07 m Breite inklusive Außenspiegel nicht zu ausladend daherkommt - selbst unter den Kompakten ist das inzwischen Standard. Richtig punkten kann der Born mit seinem Wendekreis von nur 10,5 m.

⊕ Der Ladestecker ist vor unbefugtem Abziehen gesichert; man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass der Stecker freigegeben wird, sobald der Born geladen ist – dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste.

⊖ Ganz mager sieht es bei den Transportqualitäten des Born aus. Denn eine Anhängelast oder eine Stützlast sind nicht zulässig. Genauso wenig erlaubt Cupra eine Dachlast. Das schränkt die Nutzungsmöglichkeiten leider deutlich ein. Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil des Steckers abziehen. Das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine Klappe wäre deutlich sinnvoller im Alltag. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, immerhin selbstversiegelnde Reifen („Sealf-Sealing“) gibt es gegen Aufpreis. Serie ist nur ein Reifenreparatur-Set.

2,6 Licht und Sicht

Man kann die Abmessungen des kompakten Born recht gut abschätzen. Schätzen muss man deshalb, weil die Vorderkante wie auch der genaue Heckabschluss vom Fahrerplatz aus nicht exakt zu sehen sind. Man hat eine insgesamt passable Sicht rundherum aus dem Auto, wobei vor allem die breiten hinteren C-Säulen, aber auch die schmale Heckscheibe die Sicht einschränken - vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der Elektro-Cupra damit nur ein ausreichendes Ergebnis. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten etwas weiter weg, aber immer noch gerade so zufriedenstellend.

Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht Cupra mit den üblichen Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera. Ein Parkassistent kostet Aufpreis, ein 360-Grad-Kamerasystem ist aktuell nicht lieferbar. Der Born ist serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die allerdings nur über ein separates Abbiegelicht, nicht jedoch über Kurvenlicht verfügen. Der Fernlichtassistent kann nur auf- und abblenden, besondere Lichtspiele zum Schattieren anderen Verkehrsteilnehmer sind ihm fremd. Das Lichtsystem überzeugt mit einer angemessen hellen und breiten Ausleuchtung, insbesondere das Fernlicht könnte die Fahrbahn aber homogener ausleuchten. Die Scheibenwischer (Schmetterlingswischer) befreien die Frontscheibe zuverlässig und großflächig von Nässe.

⊖ 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.

2,2 Ein-/Ausstieg

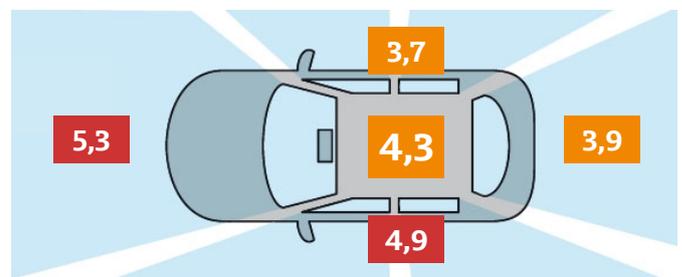
⊕ Im neuen Born sitzt man etwas erhöht, das erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 50 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind etwas höher als beispielsweise beim Leon, aber noch nicht störend hoch; nicht so günstig ist ihre üppige Breite. 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 vorderen Türgriffmulden sind ebenfalls praktisch zur Orientierung im Dunkeln. Wenn man sich seinem Born nähert, startet die Außenbeleuchtung, die neben Spiegel- und



Die Sicht nach hinten ist aufgrund der breiten Dachsäulen sowie schmalen Heckscheibe deutlich eingeschränkt.

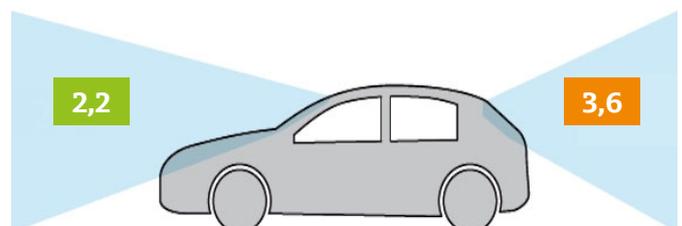
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Türgriff Lampen auch aus der animierten 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 Born unerlaubt zu öffnen und zu starten. Cupra bzw. Volkswagen hat wie schon Jaguar und Land Rover diese Sicherheitstechnik nun umgesetzt.

3,1 Kofferraum-Volumen

Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst das Gepäckabteil 315 l unter der Kofferraumabdeckung. Setzt man den variablen Ladeboden in die obere Position lassen sich 60 l davon abtrennen. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 430 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 670 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.195 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden. Dort finden noch etwa 5 l in dem schmalen Ablagefach Platz und lassen sich beispielsweise die Ladekabel verstauen.



Mit 315 l Volumen ist der Kofferraum des CUPRA Born passabel und bietet ausreichend Platz für den täglichen Einkauf.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Die zwei Griffe an der Innenseite der Klappe sind jedoch ausreichend praktisch. 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 die Heckklappe im Auge behalten, weil die seitlich abstehenden "Flügel" eine schmerzhaft Berührung mit sich bringen können. Die Ladekante liegt hohe 77 cm über der Straße und damit recht ungünstig. Innen dagegen stört die kleine Stufe mit 6,5 cm beim Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden noch 60 l Stauraum zur Verfügung. Senkt man ihn ab, wächst die innere Stufe auf 17 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe links stört etwas.



Mit ca. 77 cm liegt die Ladekante auf recht hohem Niveau.

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 acht stabile Verzurrösen jeweils an den "Ecken" des Kofferraums für die beiden möglichen Positionen des variablen Ladebodens zur Verfügung - vorbildlich.

2,8 INNENRAUM

3,2 Bedienung

Die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen ist einwandfrei. Die großen Einstellbereiche sollten für die meisten Personen-Staturen ausreichen. Der Wählschalter für die Fahrtrichtung ist an für Cupra (bzw. Seat) völlig neuer Stelle rechts hinter dem Lenkrad, aber durchaus griffgünstig – nur leider verdeckt der Lenkradkranz dessen Beschriftung. Was aber ohnehin recht egal ist, weil die Buchstaben nicht beleuchtet und damit nachts nicht zu sehen sind; dafür gibt es neben dem kleinen Instrumentendisplay gut sichtbar leuchtend die typischen Getriebesymbole P, R, N, D und B. Es gibt zwar rechts an der Lenksäule noch einen An/Aus-Knopf für das Auto, man benötigt ihn in der Regel aber nicht. Es genügt, sich reinzusetzen, das Bremspedal zu betätigen, die Fahrstufe auszuwählen und der Born setzt sich in Bewegung. Genauso reicht es, anzuhalten und die Türe aufzumachen. Die Elektronik legt automatisch die Fahrstufe „P“ ein, zieht die Handbremse an und schaltet beim Verlassen des Born die Systeme ab. Wie schon bei den ID-Modellen von VW ist beim Born die Scheibenwischer-Bedienung "umgedreht" im Vergleich zu den bisherigen Modellen im VW-Konzern - Tippwischer nach oben, Wischstufen nach unten – nicht besser, nicht schlechter, eben anders.

⊖ Das Bediensystem des Born ist in seiner Menüstruktur etwas abgewandelt im Vergleich zum ID.3 von VW, die grundsätzlichen Einstellmöglichkeiten sind aber hier wie dort vorhanden. Das sehr kleine Instrumentendisplay stört auch beim Born, wenngleich der Cupra von Beginn an mehr Infos einblendet (z.B. neben den Batterie-Prozenten zusätzlich die aktuelle Reichweite). Bordcomputer-Infos kann man ebenfalls anzeigen. Mit weiteren Updates soll das auch bei allen ID-Modellen kommen. Aufgrund des kleinen Displays sind die Anzeigen aber recht gedrängt. Den unrühmlichen Bedientiefpunkt bietet jedoch auch der Born: Die Sensorleiste zur Temperatur- und Lautstärkeeinstellung unterhalb des Touchscreens. Sie ist unbeleuchtet, nachts damit schlecht zu erkennen und darüber hinaus ergonomisch unsinnig. Wie beim ID.3 gibt es auch in der Cupra-Fahrertür nur zwei Tasten für die Fensterheber, die hinteren müssen über eine weitere

Taste "vorgewählt" werden. Bei letzterer handelt es sich um eine Touch-Taste ohne Mechanik, die schlecht reagiert - erst recht, wenn sie nass geworden ist (in der Praxis bei regnerischem Wetter schnell passiert). Kritik verdient auch das Multifunktionslenkrad, bei dem anstelle von konventionellen Tasten berührungssensitive Tastflächen zum Einsatz kommen. Sie ermöglichen die Steuerung verschiedener Funktionen (Assistenten, Medien), wobei die Tastenflächen noch klarer voneinander abgegrenzt sein könnten. Das sieht im ersten Moment nett aus, ist aber wenig praktisch. Zusätzlich kann man über sie wischen, um beispielsweise die Lautstärke zu regeln. Es funktioniert, allerdings bei weitem nicht so schnell und genau wie mit einer konventionellen Taste oder – noch besser – mit einem Drehregler. Aber die Liste der sinnlosen Verschlechterungen ist noch nicht komplett - über die Einstellung der Außenspiegel kann man sich auch noch vortrefflich ärgern. Denn bei früheren Modellen rastete der Drehknopf in der Tür sauber ein, man konnte praktisch "blind" den jeweiligen Außenspiegel vorwählen und dann justieren. Beim Born spürt man die Rasterungen kaum noch, was die Bedienung unnötig erschwert.



Die Verarbeitungsqualität ist auf gewohnt hohem Niveau, die Materialanmutung sogar etwas besser als beim Konzernbruder VW ID.3. Die Bedienung ist zwar generell funktionell, es werden aber handfeste Schwachstellen deutlich, die noch sehr großen Raum zur Verbesserung bieten.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Born bietet einiges an Infotainment-Ausstattung bereits serienmäßig, eine wichtige, weil sehr praktische Sache kostet allerdings Aufpreis: das Navigationssystem. Es ist sehr zu empfehlen, weil es Ladestopps exakt in die Routenplanung integriert, praktische Zusatz- und Detailinfos bietet und die Routeninformationen in Echtzeit aktualisiert. Konnektivitäts- und Remotedienste sind immer dabei (z.B. Lade- und Klimaeinstellungen fernbedienen), ebenso DAB+ Empfang

und die Smartphone-Anbindung über Android Auto und Apple CarPlay (kabellos). Mit dem optionalen Navigationssystem sind dann auch Online-Funktionen wie Live-Traffic dabei. Eine induktive Ladeschale für Handys sowie ein höherwertiges Lautsprechersystem stehen in der Optionsliste. Vier USB-Anschlüsse (zwei vorn, zwei hinten, leider nur USB-C) sind Serie, ebenso die Sprachbedienung. Das System ist lern- und updatefähig, Cupra verspricht eine

kontinuierliche Optimierung. Der Born bietet eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil an, zudem können die Datenschutz-Freigaben in mehreren Stufen erfolgen.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der Cupra Born bietet selbst großen Menschen eine gute Sitzposition. Die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch üppiger (bis etwa 2,10 m Körpergröße ausreichend). Die Innenbreite ist angemessen und die weit

⊖ Einen 12-V-Anschluss findet man nur im Kofferraum, im Innenraum muss man ohne die praktischen Steckdosen auskommen. Das ist sehr unpraktisch, weil beispielsweise eine Kühlbox nicht mit USB-C-Anschlüssen betrieben werden kann.

3,2 Raumangebot hinten

Die Stärke des Born liegt in der Beinfreiheit hinten, hier macht sich der vergleichsweise lange Radstand bemerkbar. Stellt man die Vordersitze für 1,85 m große Menschen ein, berühren erst oberhalb von 2 m Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Die nach hinten abfallende Dachlinie bringt Aerodynamikvorteile, schränkt aber die Kopffreiheit hinten etwas ein - sie reicht dennoch bis knapp 1,85 m Größe. Für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, drei Erwachsenen nebeneinander sei die Rückbank eher für kurze Strecken empfohlen. Das optionale Panorama-Glasdach reicht bis über die hinteren Sitzplätze.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

3,1 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen 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 ebenso wenig wie ein Brillenfach. 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.

2,2 KOMFORT

1,8 Federung

Serienmäßig gibt es den CUPRA Born mit Standardfahrwerk und konventionellen Dämpfern. Optional steht das Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern zur Verfügung – letzteres ist im Testwagen verbaut und damit Basis für die Bewertung.

⊕ In Kombination mit der adaptiven Dämpferregelung (DCC) bietet der Born einen überzeugenden Federungskomfort – und das trotz der großen 20-Zoll-Räder mit Niederquerschnitt (Option), mit denen der Testwagen ausgestattet ist. Was die Reifen nicht dämpfen können, schluckt das Fahrwerk erfolgreich - so werden selbst innerorts, also bei niedrigeren

Geschwindigkeiten, Unebenheiten vom Fahrwerk gut geschluckt und dringen nur gedämpft zu den Insassen durch. Bei höheren Geschwindigkeiten zeigt sich der CUPRA nochmals gelassener und überzeugt mit einem ausgewogenen Federungskomfort – hier wirkt sich der niedrige Schwerpunkt positiv aus. Der Unterschied zwischen den vorwählbaren Dämpfercharakteristika – von Sport bis Komfort – ist deutlich zu spüren. Im Individualmodus lässt sich die Einstellung nochmals verfeinern und dem Geschmack des Fahrers anpassen.

2,6 Sitze

⊕ Im Born verbaut Cupra serienmäßig "Sportschalensitze", wobei Schalensitze ein großes Wort ist - im Grunde handelt es sich hier in erster Linie um Lehnen mit integrierten Kopfstützen. Mechanische Zwei-Wege-Lordosenstützen sind Serie, optional gibt es elektrische Vier-Wege-Lordosenstützen. Ebenso aufpreispflichtig sind die ausziehbaren Oberschenkelauflagen und die elektrische Sitzeinstellung. Eine Memoryfunktion gibt es nicht, jedoch verfügen die beiden serienmäßigen Vierwege-Lordosenstützen über eine Massagefunktion. Die beiden Sitze vorn gefallen mit guter

Kontur und angemessenem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition - lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden. Einzig die integrierten Kopfstützen sind nicht optimal, weil sie sich nicht an unterschiedliche Staturen anpassen lassen. In der zweiten Reihe geht es nicht so bequem zu, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind nur zufriedenstellend, ebenso die Sitzposition, die nur für große Erwachsene keine optimale Oberschenkelunterstützung ermöglicht.

2,4 Innengeräusch

⊕ Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche, gerade dann wenn der Verbrennungsmotor gut gedämmt ist und nicht unter hoher Last arbeiten muss. Folglich ergeben sich bei Elektroautos ebenfalls Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen unterscheiden. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Cupra einen insgesamt guten Job gemacht, bei 130 km/h liegt der

Geräuschpegel im Innenraum bei 66,8 dB(A) - das ist ein noch guter Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge erreichen können. Der Fahrzeugboden ist gut verkleidet, eine geräuschkämmende Beflockung findet man aber nur in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind dann auch die Abrollgeräusche recht deutlich zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

2,2 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist bei allen Born dabei, eine Dreizonen-Ausführung gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Die Intensität des Automatikmodus 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 einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u. a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen nur im Fußraum zur Verfügung, leider nicht zwischen den Vordersitzlehnen oder an den B-Säulen. Die Sitzheizung vorn und getönte Scheiben ab

der B-Säule kosten Aufpreis, belüftete Vordersitze oder Sitzheizung hinten sucht man allerdings vergebens. Eine beheizte Frontscheibe ist nicht verfügbar. Die Standklimatisierung, entweder über programmierte Timer oder über die App, ist wie die Lenkradheizung serienmäßig.

⊖ Drehrädchen für die Lüftungsdüsen gibt es nicht, Luftstrom und Luftmenge kann man daher nicht unabhängig voneinander einstellen – auch hier spart Cupra an der falschen Stelle.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor an der Hinterachse leistet bis zu 170 kW/231 PS und generiert ein maximales Drehmoment von 310 Nm. Damit ist der Born wirklich flott unterwegs und wird seinem optischen Auftritt durchaus gerecht. Die Fahrleistungen des Testwagens sind absolut ausreichend, wenngleich man von einem Fahrzeug der 230-PS-Klasse gefühlt etwas mehr erwarten würde. Dabei spielt sicher das hohe Gewicht des Testwagens von über 1,8 t eine nicht unerhebliche Rolle. Vom Stand weg geht es sehr flott los, dank

Heckantrieb wird die Kraft auch gut auf die Straße gebracht. Der Spanier sprintet von 15 auf 30 km/h in nur 0,8 s – perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, 3,6 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h benötigt das Elektroauto 4,8 s. Cupra verspricht 6,6 s von null auf 100 km/h. Dass die Höchstgeschwindigkeit schon bei 160 km/h elektronisch abgeregelt wird, passt so gar nicht zum sportlichen Charakter der Marke.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Auch der Born hat ein ausgereiftes Elektromotorsystem, daher ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor ziehen vom Start weg mit

Nachdruck an, gibt seine Leistung spontan und gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen spürbar nach.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Born kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen, sondern lediglich eine Konstantübersetzung (1-Gang-Reduktionsgetriebe). Vom Stand weg drückt der Motor den Born nachdrücklich nach vorn, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den Knubbel rechts hinter dem Lenkrad muss man sich gewöhnen, auch in welche Richtung man ihn für die jeweilige Fahrtrichtung drehen muss. Seine Beschriftung wird vom Lenkradkranz verdeckt und ist nachts

nicht beleuchtet. Dafür wird im Kombiinstrument angezeigt, welche Fahrstufe ausgewählt ist. Es gibt zwei grundsätzliche Rekuperationsstufen, eine geringe Bremswirkung in Stufe D und eine erhöhte Bremswirkung in Stufe B. Für sogenanntes One-Pedal-Driving ist aber auch die zweite Rekuperationsstufe zu schwach. Allerdings bietet der Born 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. Paddels am Lenkrad gibt es nicht. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Born bringt ein sicher abgestimmtes Fahrwerk mit, die optionale adaptive Dämpfung ist sehr gut gelungen und liefert eine überzeugende Kombination von Komfort und Agilität. Der Elektrowagen liegt souverän auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von schnellen 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 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 kann der Cupra Born ebenfalls überzeugen. Einerseits reagiert er bei einem plötzlichen Ausweichmanöver mit abruptem Lenken und Gegenlenken mit gewisser Untersteuerneigung, wobei vom ESP zielführend unterstützt Geschwindigkeit abgebaut wird; das hohe Gewicht und die eher schmalen Reifen sind keine günstigen Voraussetzungen, die Elektronik macht aber das Beste daraus. Andererseits lässt er sich bei gezielten Ausweichmanövern präzise und flott durch die Gassen scheuchen. Gerade bei der Fahrdynamik kann er somit punkten, ohne die Fahrsicherheit zu vernachlässigen.

2,1 Lenkung

Der Cupra Born ist serienmäßig mit einer Progressivlenkung ausgestattet, die über eine mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter werdende Übersetzung verfügt.

⊕ Der Elektro-Cupra hat eine gute Lenkabstimmung mitbekommen. Die Lenkung punktet mit einer passenden, nicht zu starken Lenkkraftunterstützung sowie guter Rückmeldung. Die Lenkkräfte kann man über die

Fahrprofilauswahl in zwei Stufen variieren. Schon mit den Serienreifen kann man den Born ausreichend zielgenau über kurvigtes Geäuf dirigieren; gegen Aufpreis gibt es Sportreifen, die eine verbesserte Seitenführung bieten. Die Zentrierung ist eindeutig definiert, was entspanntes Geradeausfahren ermöglicht. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,8 Lenkradumdrehungen; das ist per se nicht wenig, allerdings kann man die Vorderräder sehr weit einschlagen.

2,8 Bremse

An das anfangs etwas synthetisch wirkende Bremsgefühl kann man sich gut gewöhnen. Das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: Den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der Born so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 35,9 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis.

1,9 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Es gibt für den Born alle wichtigen Assistenzsysteme, die der Volkswagen-Konzern im Portfolio hat. Manches ist Serie, einige Assistenten kosten jedoch Aufpreis. So ist ein Radarsensor für die für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten an Bord; das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. In zwei Paketen (Pilot M+ und Tech L) kann man die Assistenz-Armada komplettieren. Dann sind neben dem serienmäßigen Spurhalteassistenten auch die automatische Abstandsregelung und der Spurwechselassistent mit Ausparkassistent dabei. Der Spurhalteassistent hat eine zuverlässige Hand-Erkennung und registriert, ob der Fahrer aufmerksam ist und zumindest eine Hand am Lenkrad hat. In Kombination mit dem optionalen Navigationssystem gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich. Gegen Aufpreis verbaut Cupra ein Head-up-Display, das in einem sehr großen Bereich der Windschutzscheibe Einblendungen vornehmen kann und auf diese Weise auch Navigations- oder Spurhaltehinweise in das Sichtfeld des Fahrers projiziert. Dieses als Augmented-Reality-Head-up anzupreisen, erscheint etwas vollmundig, auch wenn es einen großen Anzeigebereich hat.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Cupra Born 93 Prozent und volle fünf Sterne für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 07/2022). Front- und

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen Centerbag zwischen den vorderen Passagieren bringt der Born immer mit, die hinteren Seitenairbags gibt es aktuell nicht, ebenso wenig Knieairbags. Die vorderen, nicht höhenverstellbaren Kopfstützen bieten Personen bis 1,85 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe - da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Der Pre Crash Assist kostet Aufpreis, er soll in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Der Born hat gegen Aufpreis - wie schon der Golf VIII

2,0 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Born 89 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. Bei hohen Kindersitzen könnte der Platz oben seitlich knapp werden, weil die Dachlinie sich nach hinten deutlich abfällt; hier empfiehlt sich wie so oft eine Probemontage vor dem Kauf. 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, allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen unter Umständen die integrierte und damit nicht entfernbare Kopfstütze. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter

3,0 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz geht beim Cupra Born in Ordnung, das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen hoch. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der iberische Stromer 73 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, ebenso der Motorhaubenbereich. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm

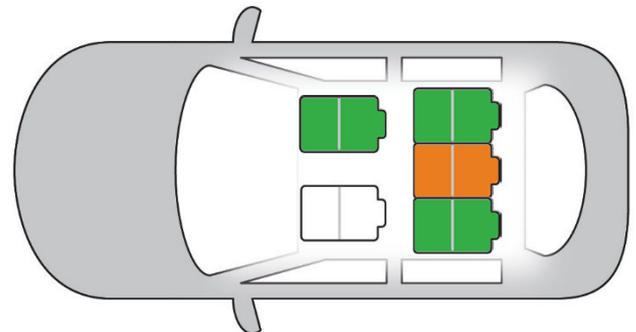
serienmäßig - eine Car-to-X Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunkverbindungen angewiesen, um Verkehrsteilnehmer im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die Fahrzeugsensoren festgestellt haben. Auch kann der Cupra von anderen Verkehrsteilnehmern oder stationären Einrichtungen (z.B. Baustellenabsicherungswagen) Informationen empfangen und so seinen Fahrer rechtzeitig warnen - auf diese Weise können gefährliche Situationen und Unfälle vermieden werden. Das Cupra-System kann aktuell elf verschiedene Szenarien erkennen und adressieren, von Glatteisgefahr bis Fahrzeugpanne, von Feuerwehrfahrzeug bis Stauende auf der Autobahn hinter einer Kuppe oder bei schlechter Sicht.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut gibt es auch als Option nicht.

betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

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)

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, gibt es ebenso serienmäßig.

1,7 UMWELT/ECOTEST

1,2 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 21,2 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 58-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 62,6 kWh benötigt. Der Born gehört damit zu den durchschnittlich effizienten Elektroautos, sowohl was den Verbrauch als auch was die Ladeverluste betrifft. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Cupra Born mit der 58 kWh-Batterie (netto) eine

Reichweite von gut 295 km. Aus den 21,2 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 106 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 48 Punkte. Der Born ist in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 350 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Option) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

2,2 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 21,2 kWh pro

100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 86 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Born im Bereich Schadstoffe 38 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der Cupra aber gut da, weil er 86 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sternen.

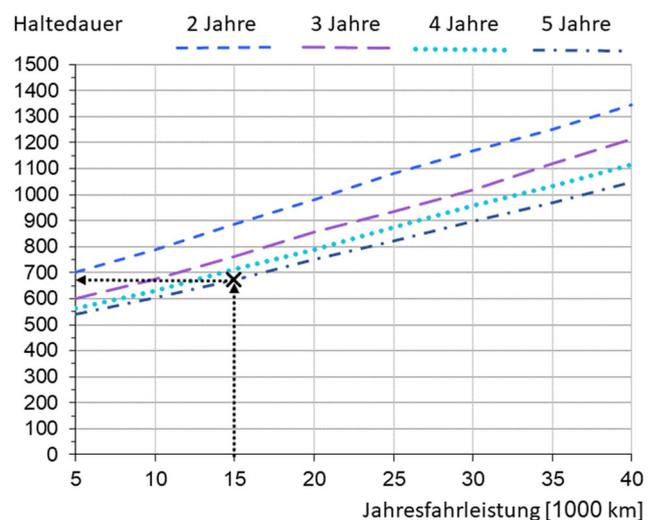
2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Cupra Born e-Boost mit 58 kWh-Batterie kostet 40.150 Euro. Seine Ausstattung ist insgesamt gut, aber nicht vollumfänglich. Immerhin lässt sich ein Born mit wenigen Paketen komplettieren. Dann nähert er sich aber gefährlich der 50.000 Euro Marke - so oder so, ein Schnäppchen ist er nicht. Angesichts der üppig eingepreisten Konkurrenz aber auch nicht auffällig teuer. Eine staatliche Förderung gibt es im Moment noch, Cupra gewährt ebenfalls die nötige Herstellerbeteiligung. Immerhin scheint inzwischen die Software recht ausgereift - kein Vergleich zum ID.3 bei dessen Marktstart. Dem Wolfsburger voraus hat der Cupra auch den wertiger anmutenden Innenraum - wengleich das hauptsächlich auf geschickte Optik zurückzuführen ist, denn wirklich nobel ist auch der Born nicht gemacht. Immerhin sind die Unterhaltskosten relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 68 Euro fällig - aber erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind moderat, die Haftpflicht liegt bei 16, Teilkasko bei 20 und die Vollkasko bei 18 - so ergeben sich insgesamt niedrige Kosten.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 673 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte 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 zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, 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 295 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 207 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; auf den Internetseiten von VW gibt es ausführliche Tipps für ein möglichst langes Batterieleben, welche für den Born in gleicher Weise gelten.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Born (58 kWh)	Born e-Boost (58 kWh)	Born e-Boost (77 kWh) (4-Sitzer)	Born e-Boost (77 kWh) (5-Sitzer)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Leistung [kW (PS)]	150 (204)	170 (231)	170 (231)	170 (231)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	310/0	310/0	310/0	310/0
0-100 km/h [s]	7,3	6,6	7,0	7,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160	160	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,3 kWh E	15,5 kWh E	15,8 kWh E	15,8 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/20	16/18/20	16/18/20	16/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	68	68	68	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	638	665	722	722
Preis [Euro]	38.770	40.150	45.850	45.850

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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	170 kW (231 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	70 kW
maximales Drehmoment	310 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	21,2 kWh/100km / 296 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	62 kWh/58 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	62,6 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Gangwahlhebel

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% Batt. gelb, Bitte Fzg laden
	10% Batt. rot,
Leistungsreduzierung	0% Keine RRW/Bitte Fzg laden
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

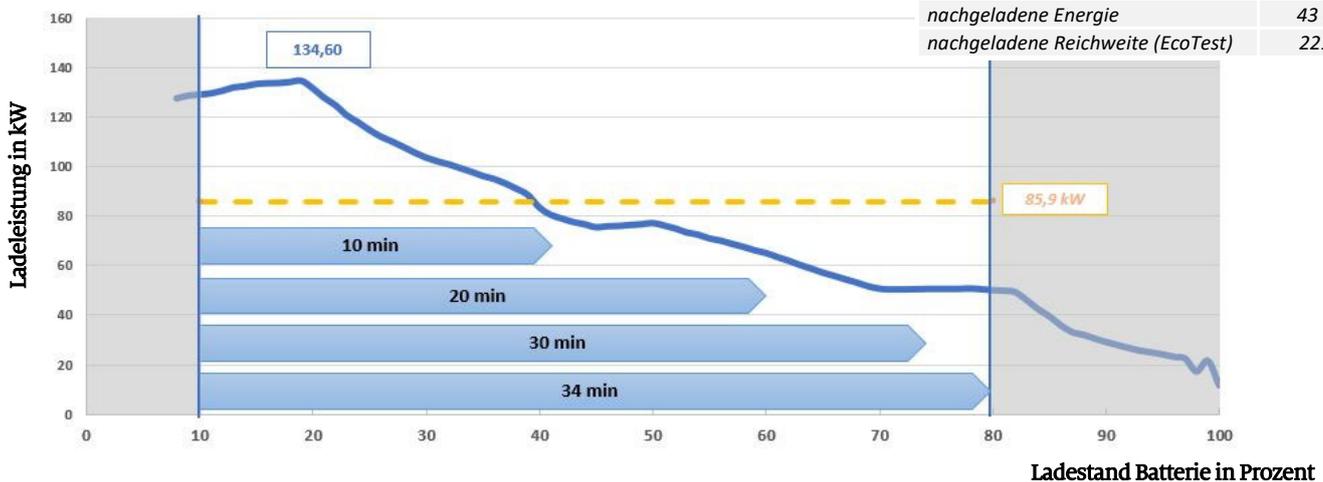
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	8 -10 A	1,8 - 2,3 kW	35 - 27 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC				
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	8 - 16 A	5,5 - 11 kW	11,5 - 5,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 120 kW	34 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	85,9 kW
Ladedauer	00:34:00
nachgeladene Energie	43 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	221 km

NACHGELADENE REICHWEITE



Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	18,4 kWh	94 km	41%
20 min	30,2 kWh	155 km	60%
30 min	39,2 kWh	201 km	74%

HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor	
Leistung	170 kW/231 PS
Maximales Drehmoment	310 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe-
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	CO2
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.324/1.809/1.540 mm
Leergewicht/Zuladung	1.838/442 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	385/1267 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/- kg
Batteriekapazität (Brutto/Netto)	62/58 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Zwickau

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R20 95T
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza Eco
Wendekreis links/rechts	9,9/10,5 m
Ecotest-Verbrauch	21,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 106 g/km)
Reichweite	295 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.838/422 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/670/1.195 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	106 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	86 Euro	Wertverlust	414 Euro
Monatliche Gesamtkosten	673 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/20		
Basispreis Born e-Boost (58 kWh)	40.150 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.08.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	49.332 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.767 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.

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

CUPRA Born e-Boost (58 kWh)

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	860 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/1.380 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	805 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.380 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	1.010 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	1.380 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	560 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.500 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.380 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	410 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 615 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.010 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	1,1
Verarbeitung	2,4	Fahrleistungen	1,2
Alltagstauglichkeit	3,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	3,1	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	2,8
Innenraum	2,8	Sicherheit	1,9
Bedienung	3,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	3,2	Fußgängerschutz	3,0
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/Ecotest	1,7
Komfort	2,2	Verbrauch/CO2	1,2
Federung	1,8	Schadstoffe	2,2
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	2,2		

Stand: Februar 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer