



autotest



CUPRA Born VZ

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (240 kW/326 PS)

Für viele ist der Cupra Born die hübsche Zwillingschwester des VW ID.3. Und in der Tat: Obwohl sich der Born viele Karosserieteile wie etwa die Türen mit dem Technikspender aus Wolfsburg teilt, sieht der Spanier mit der Front im aktuellen Cupra-Design, der durchgehenden LED-Leiste am Heck und der sportiven Heckschürze deutlich dynamischer aus. Im Gegensatz zu den leistungsschwächeren Versionen kann der Born VZ die Erwartungen, die die sportliche Optik weckt, auch erfüllen. Der E-Motor an der Hinterachse leistet im aktuellen Topmodell 240 kW/326 PS und entwickelt ein sattes Drehmoment von 545 Nm. Damit stürmt der Born VZ trotz eines Leergewichts von zwei Tonnen in 5,6 s aus dem Stand auf Tempo hundert und rennt bei Bedarf 200 km/h schnell. Längsdynamisch lässt der Born VZ damit wenig Wünsche offen, querdynamisch kann er die an ein VZ-Modell gerichteten Erwartungen jedoch nur bedingt erfüllen. Die Agilität wird von der komfortorientierten Fahrwerksauslegung und dem hohen Gewicht torpediert, beim energischen Herausbeschleunigen aus der Kurve kappt die Elektronik die Motorleistung und erstickt somit jedwede Dynamik im Keim. Der Verbrauch fällt mit 17,8 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) im ÖAMTC Ecotest erfreulich niedrig aus, somit kommt der Stromer mit seinem 79 kW großen Akku rund 475 km weit. Weniger gefallen haben uns im Test hingegen die dürtige Materialauswahl im Interieur sowie die teils recht umständliche Handhabung des touchlastigen Bediensystems. Das Multifunktionslenkrad mit seinen berührungsempfindlichen Bedienflächen brachte uns wegen der ständigen Fehlbedienungen dabei regelmäßig an den Rande der Verzweiflung - hier sollte Cupra schleunigst umschwenken und konventionelle Tasten verbauen. Ob man ohne Stütz- und Anhängelasten auskommt, sollte man sich vor dem Kauf ebenfalls gut überlegen, beide sind ebenso wie Dachlasten nicht zugelassen. **Konkurrenten:** u. a. KIA EV3, MG MG4, Renault Mégane E-Tech, VW ID.3.

+ gute Platzverhältnisse, leistungsstarker und effizienter E-Antrieb, sichere Fahreigenschaften, guter Federungskomfort (DCC Serie), kleiner Wendekreis

- mäßige Materialauswahl im Interieur, keine Stütz- und Anhängelasten erlaubt, unergonomische Touchflächen am Lenkrad sorgen für häufige Fehlbedienungen, mäßig dosierbare Bremse

ÖAMTC-Urteil

AUTOTEST

1,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,5
	Transport	3,2
	Fahrspaß	1,7

Ecotest ★★★★★

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

+ An der Verarbeitung der Karosserie gibt es wenig auszusetzen. Die Karosserie ist sorgfältig gefertigt, 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 gut verarbeitet. Alle Anbauteile sind akkurat zusammengesetzt und selbst auf schlechtem Geläuf treten keine Knarzgeräusche auf. Der Unterboden ist bis auf kleine Lücken für Fahrwerksteile sehr gut 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 Materialanmutung im Innenraum fällt enttäuschend aus. Bis auf die Oberseite des Armaturenbretts sind nahezu alle Flächen aus hartem und kratzempfindlichem Hartplastik, selbst die Türverkleidungen bestehen aus Hartplastik. Die kupferfarbenen Zierelemente, das im oberen Bereich geschäumte und mit einer Ziernaht versehene Armaturenbrett sowie Mikroflies in den Türen sowie auf der Mittelarmlehne werten den Innenraum auf und sorgen für ein wohnliches Ambiente.

3,7 Alltagstauglichkeit

Die 79-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. Ein Frunk, also eine Verstaumöglichkeit unter der Fronthaube, wie sie zahlreiche E-Autos zu bieten haben, ist nicht vorhanden, 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 bei 10 A rund 37 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 7,5 (bei 11 kW) bis 20,5 Stunden (bei 4,1 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS. Der Ladehub von 10 auf 80 Prozent SoC dauert dann nur 28 Minuten an einer entsprechend leistungsfähigen Schnellladesäule. Die maximale Ladeladeleistung im Test von bis zu 186 kW wird aber nur unter günstigen Bedingungen erreicht. Beispielsweise muss die Batterie warm genug sein - sonst dauert die Aufladung teils deutlich länger. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 475 km – ein guter Wert in Anbetracht der Fahrzeugklasse und der gebotenen Fahrleistungen. Bei Innerortsfahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von mehr als 550 km problemlos möglich. Bei flotter Autobahnfahrt und tiefen Temperaturen muss man allerdings bereits nach rund 300 km einen Ladestopp einlegen. Praktisch: Inzwischen lässt sich der Akku des Cupra

Born vorkonditionieren, um an der Schnellladesäule die maximale Ladeleistung zu erzielen. Dieser geschieht entweder automatisch bei Eingabe einer Schnellladesäule ins Navigationssystem oder alternativ auch manuell. 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. Richtig punkten kann der Born mit seinem Wendekreis von nur 10,5 m, was ihn ungemein wendig macht. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar. Allerdings stattet Cupra den Born serienmäßig mit selbstversiegelnden Reifen („Sealf-Sealing“) aus, die kleine Löcher in der Lauffläche durch eine zusätzliche Gummischicht auf der Innenseite verschließen können und so einen Druckverlust verhindern. Ein Reifenpannenset ist optional erhältlich.

+ 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 als Transport- und Urlaubsauto stark 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 samt Scharniergelenk wäre nicht nur praktischer, sondern würde auch länger halten. Zudem vermissen wir eine Taste zur Entriegelung des Ladekabels, stattdessen muss man umständlich den Fahrzeugschlüssel bemühen.

2,7 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 ÖAMTC 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, die allerdings teils Aufpreis kosten. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten, die sinnvolle Rückfahrkamera, das 360-Grad-Kamerasystem sowie der Parkassistent kosten jedoch Aufpreis. Der Born ist serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die allerdings lediglich in Reflektortechnik ausgeführt sind und nur über ein separates Abbieglicht, nicht jedoch über Kurvenlicht verfügen. Der optionale Fernlichtassistent kann nur auf- und abblenden, das gezielte Ausblenden anderer Verkehrsteilnehmer beherrscht der Spanier im Gegensatz zum VW ID.3 nicht. 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

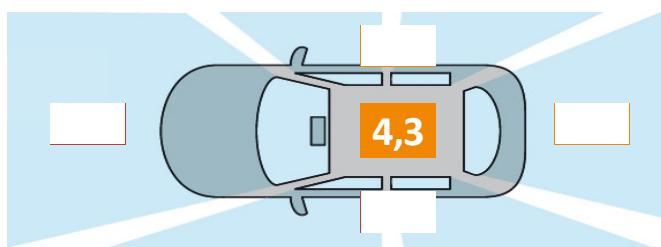
- + Im neuen Born sitzt man etwas erhöht, das erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 50 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind etwas höher als beispielsweise beim Leon, aber noch nicht störend hoch; nicht so günstig ist ihre üppige 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 Türgriffampen auch aus der animierten Heckbeleuchtung



Die Rundumsicht im Cupra Born ist aufgrund breiter C-Säulen und einer schmalen Heckscheibe eingeschränkt, was aber durch optionale Assistenzsysteme kompensiert werden kann.

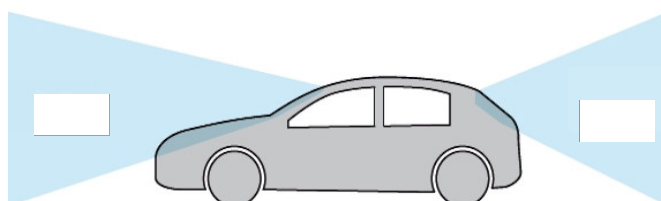
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



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.

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.



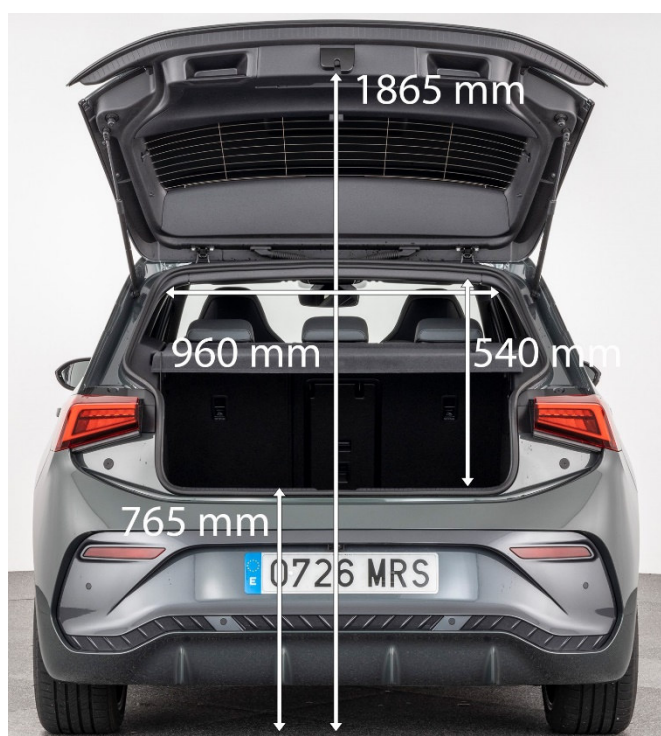
Das Kofferraumvolumen variiert von 315 Litern mit variablem Boden in unterer Position bis maximal 1.195 Litern bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zum Dach.

3,2 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. 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.

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



Die manuell bedienbare Heckklappe öffnet hoch, erfordert jedoch bei großen Personen Aufmerksamkeit wegen des spitzen, seitlichen Überstands. Die mit 77 cm ziemlich hohe Ladekante sowie die innenliegende Stufe erschweren das Be- und Entladen.

beiden möglichen Positionen des variablen Ladebodens zur Verfügung - vorbildlich.

2,7 INNENRAUM

2,9 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. Die Scheibenwischer-Funktionen musste inzwischen der linke Lenkstockhebel aufnehmen, der nun reichlich überladen wirkt - wobei man mit den Bedienelementen recht schnell zurechtkommt. Mehrere kleine Hebelchen an Vorder- und Oberseite eines größeren Hebels für die vorderen und hinteren Wischer scheinen jedoch nicht der Weisheit letzter Schluss. Die aktuelle Version des Infotainmentsystems im Volkswagen-Konzern ist auch im Cupra Born verbaut. Frühere Kritik haben die Entwickler konsequent bearbeitet und die Bedienbarkeit kontinuierlich verbessert. Die Software wurde optimiert und eine bessere Hardware verbaut. Die optimierte Benutzeroberfläche zeichnet sich vor allem durch mehr Anpassungsmöglichkeiten und mehr Shortcuts aus, was die Bedienbarkeit deutlich erleichtert. Das System arbeitet inzwischen endlich so flüssig und stabil, wie man es von Beginn erwartet hätte. Die Klimabedienung klappt nun einfacher, da die Sliderleiste unterhalb des Monitors endlich beleuchtet sind. Die grundsätzlichen Klimafunktionen, sowie Sitzheizung steuert man über einen dafür reservierten Bereich am unteren Displayrand. Immer noch nicht so intuitiv wie mechanische Drehregler, aber mit geringerer Ablenkung bedienbar als bei anderen Lösungen mit Aufrufen eines Menüs. Wer noch detailliertere Klimatisierungseinstellungen vornehmen möchte, muss jedoch weiterhin ein gesondertes Menü öffnen. Hier gibt es neben der klassischen Steuerung über Luftverteilung und -intensität ein alternatives Menü, dessen Bezeichnungen in Klarsprache gehalten sind: "Hände wärmen", "Füße kühlen" und ähnliches. Eine nette Idee, erleichtert es vielen Fahrern doch die richtige und bedarfsgerechte Einstellung. Am oberen Bildschirmrand des Zentraldisplays kann man Shortcuts für häufig genutzte Funktionen ablegen und nach eigenen Wünschen anordnen, so geht es schnell direkt in Menüs z.B. für Fahrzeugeinstellungen, Fahrmodi oder Assistenten. Man muss sich schon eine Weile mit dem großen Funktionsumfang des Infotainmentsystems beschäftigen, bis die Bedienung



Der Born bietet eine gelungene Ergonomie. Das neue Zentraldisplay lässt sich dank der nun beleuchteten Sliderleiste und der übersichtlicheren Menüstruktur deutlich besser bedienen. Die Touchflächen am Lenkrad führen jedoch weiterhin zu Fehlbedienungen und sind ein echtes Ärgernis.

flüssig klappt. Die Detailverbesserungen erleichtern aber die Bedienung im Alltag durchaus. Gegen Aufpreis verbaut Cupra ein Head-up-Display, das eine sinnvolle Ergänzung zum sehr klein geratenen Kombiinstrument ist. Es kann Fahrinformationen in einem sehr großen Bereich der Windschutzscheibe einblenden und auf diese Weise auch Navigations- oder Spurhaltehinweise in das Sichtfeld des Fahrers projizieren. Dieses als Augmented-Reality-Head-up anzupreisen, erscheint etwas vollmundig, auch wenn es einen großen Anzeigebereich besitzt.

- 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. Mit ihm teilt er sich das sehr kleine Instrumentendisplay, auf dem sich nur wenige Informationen anzeigen lassen und zudem dicht gedrängt sind.

Wie beim ID.3 gibt es auch in der Cupra-Fahrtür 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. Allerdings ragen die äußeren Bedienfelder so weit in den Lenkradkranz, dass man diese bei der empfohlenen Lenkradhaltung "Viertel vor drei" unweigerlich berührt und es daher fortwährend zu ungewollten Fehlbedienungen kommt - Cupra sollte das Lenkraddesign daher umgehend überarbeiten. Noch besser wäre es, die Touchflächen gänzlich zu entfernen und stattdessen konventionelle und damit bediensichere Tasten zu verbauen.

2,0 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 Ladestops 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 via 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 Audiosystem mit zehn Lautsprechern 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.

- 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.

2,0 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 nach

vorn gezogene Frontscheibe lässt den Innenraum luftig wirken, entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Dazu tragen neben den ausreichend großen Fensterflächen auch das optionale Panoramaglasdach bei (nicht im Testwagen).

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.

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.



Der Born bietet dank des langen Radstands viel Beinfreiheit, auf der Rückbank finden bis zu 1,85 m große Mitfahrer Platz.

2,1 KOMFORT

1,8 Federung

+ In Kombination mit der serienmäßigen adaptiven Dämpferregelung (DCC) bietet der Born VZ einen überzeugenden Federungskomfort – und das trotz der großen 20-Zoll-Räder mit Niederquerschnitt, mit denen der Born als VZ ausgestattet ist. Was die Reifen nicht dämpfen können, schluckt das Fahrwerk erfolgreich – so werden selbst innerorts, also bei niedrigeren Geschwindigkeiten, Unebenheiten vom Fahrwerk gut absorbiert 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.

2,3 Sitze

+ Im Born VZ sind serienmäßig "CUP Supersport-Schalensitze" verbaut, wobei Schalensitze ein großes Wort ist. Im Grunde handelt es sich hier in erster Linie um Lehnen mit integrierten Kopfstützen. Eine elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion ist dabei für beide Sitze serienmäßig. Die Verstellmöglichkeiten fallen dementsprechend umfangreich aus, so lässt sich beispielsweise die Neigung der Sitzfläche und die Lordosenstütze in Höhe und Intensität anpassen. Die Sitze überzeugen dank der kräftigen Seitenwagen mit einem sehr guten Seitenhalt und bieten gleichzeitig einen guten Sitzkomfort. Lange Strecken lassen sich damit ermüdungsarm zurücklegen, die Massagefunktion mittels der Lordosenstütze hilft hierbei

allerdings nur bedingt. Die integrierten Kopfstützen sind nicht optimal, da sie sich nicht an unterschiedliche Staturen anpassen lassen. Zudem vermissen wir eine Höhenverstellung für die Sicherheitsgurte sowie eine dicker gepolsterte Armauflage in den Türen.

In der zweiten Reihe sitzt man durchaus bequem, auch wenn die Konturen von Lehne und Sitzfläche nur zufriedenstellend ausgeformt sind. Die Sitzposition geht in Ordnung, auch wenn Oberschenkelauflage größer sein dürfte und die Armauflagen in den Türen ohne jede Polsterung auskommen müssen – letzteres ist angesichts des Fahrzeugpreis allerdings ein Armutszeugnis.

2,4 Innengeräusch

+ Der Cupra Born bietet einen guten Geräuschkomfort. Sowohl die Wind- als auch die Fahrgeräusche fallen erfreulich niedrig aus. Vom Antrieb ist wie bei E-Autos üblich kaum etwas zu vernehmen – der Spanier verkneift sich störende Frequenzen bei hoher Last oder beim Rekuperieren. Bei Tempo 130 zeigt das

Messinstrument lediglich 66,9 dB(A) an und belegt damit den guten Komforteindruck. Der Fahrzeugboden ist glattflächig verkleidet, eine geräuschkämmende Beflockung findet man aber nur in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind dann auch die Abrollgeräusche recht deutlich zu hören.

2,0 Klimatisierung

+ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Stand-klimatisierung ist bei allen Born serienmäßig an Bord, eine Dreizonen-Ausführung ist nicht erhältlich. 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. Lenkradheizung, beheizbare Vordersitze und

getönte Scheiben ab der B-Säule sind beim VZ serienmäßig an Bord, belüftete Vordersitze oder Sitzheizung hinten sucht man allerdings vergebens.

- 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.

0,9

MOTOR/ANTRIEB

0,7

Fahrleistungen

+ Der Elektromotor an der Hinterachse leistet bis zu 240 kW/326 PS und generiert ein maximales Drehmoment von 545 Nm. Damit gerüstet bietet der Born VZ trotz des hohen Leergewichts von 2,0 t sehr gute Fahrleistungen und wird seinem optischen Auftritt zumindest längsdynamisch vollauf gerecht. 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, 2,6 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h benötigt das Elektroauto 3,2 s. Cupra verspricht 5,6 s von null auf 100 km/h. Bei der Höchstgeschwindigkeit führt Cupra den Born VZ an der langen Leine und setzt dem Vortrieb erst bei 200 km/h ein Ende.

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 und gibt seine Leistung spontan, gleichmäßig und bestens dosierbar ab.

1,0

Schaltung/Getriebe

+ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Born kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen, sondern lediglich eine Konstant-übersetzung (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. Ausgewählt wird die Fahrtrichtung, indem man den rechten Lenkstockhebels dreht. Daran muss man sich gewöhnen, den Hebel hoch- und

runterzuziehen des Hebels wäre intuitiver. Es gibt zwei grundsätzliche Rekuperationsstufen - eine geringe Bremswirkung in Stufe D und eine erhöhte Bremswirkung in Stufe B. In Fahrstufe D können die Rekuperationsmodi "leicht", "mittel", "stark" sowie die automatische Rekuperation gewählt werden. Bei letzterer wird die Rekuperationsstärke in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer geregelt wird. Die Abstimmung ist sehr gut gelungen, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,3

FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

Fahrstabilität

+ Der Born bringt ein sicher abgestimmtes Fahrwerk mit, die serienmäßige adaptive Dämpfung ist sehr gut gelungen und liefert eine überzeugende Kombination von Komfort und Agilität. Der Stromer 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 ÖAMTC 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 kurvigem Geläuf dirigieren. 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.

2,7 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. Das Bremspedal fühlt sich jedoch teigig an, der Druckpunkt ist nicht eindeutig definiert, worunter die Dosierbarkeit spürbar leidet - das nervt im Alltag. Muss der Born so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 35,4 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein ordentliches Ergebnis.

1,6 SICHERHEIT

0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Cupra Born bringt bereits ab Werk zahlreiche Fahrerassistenzsysteme mit. So ist ein Radarsensor für den Notbremsassistenten samt Kollisions- und Abstandswarnung serienmäßig an Bord. Zudem bietet der Spanier eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, die bis zur Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h funktioniert. Mithilfe der Frontkamera in der Windschutzscheibe realisiert der Born die Verkehrszeichenerkennung und den Spurhalteassistenten. Gegen 1.550 Euro Aufpreis lässt sich die Sicherheitsausstattung um das Pilot XL Plus Pack erweitern. Dieses umfasst u. a. einen Totwinkelwarner samt Querverkehrserkennung und Ausstiegswarnung sowie den Travel Assist inklusive Lenkassistenten und automatischer Übernahme des Tempolimits in die Geschwindigkeitsregelung. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim 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 Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen Centerbag zwischen den vorderen Passagieren bringt der Born immer mit. Seitenairbags hinten sowie Knieairbags sind hingegen nicht erhältlich. Die vorderen, nicht höhenverstellbaren Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe. Der Abstand zum Dachhimmel ist allerdings gering genug ist, damit sie insgesamt gut schützen können. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Der Pre Crash Assist kostet Aufpreis (Protect Pack), 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 über die eingebaute SIM-Karte automatisch ein Notruf abgesetzt und nach Möglichkeit eine Sprechverbindung

aufgebaut. Der Born hat ab Werk 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.

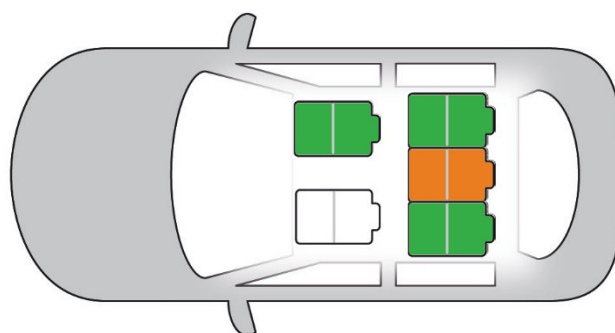
- Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut ist selbst optional nicht zu haben. Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich für Erwachsene nicht weit genug herausziehen.

2,0 Kindersicherheit

+ Im 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 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 betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern. Zudem verfügt

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)
 ■ genügend (3,6 – 4,5)
 ■ nicht genügend (4,6 – 5,5)

der Born über einen gut funktionierenden Einklemmschutz an allen vier Türen.

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 Stromer 73 Prozent der möglichen Punkte erzielen.

Die Front ist ebenso wie die Motorhaube nachgiebig gestaltet. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

1,1

UMWELT/ECOTEST

0,6

Verbrauch/CO2

+ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 17,8 kWh/100 km ermittelt - ein guter Wert in Anbetracht der Fahrzeugklasse und der gebotenen Fahrleistungen. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die netto 79 kWh große Batterie einmal komplett vollzuladen, werden knapp 85 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Cupra Born VZ eine Reichweite von rund 475 km. Aus den 17,8 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 89 g/km (Basis

deutscher Strommix von 500 g/kWh, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Kapitel des Ecotest 54 von 60 möglichen Punkten - ein sehr gutes Ergebnis. Der Born ist in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von rund 600 km möglich. Bei zügiger Fahrweise auf der Autobahn und tiefen Temperaturen ist allerdings meist nach rund 300 km ein Ladestopp erforderlich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Option) sorgen dafür, dass die Reichweite bei Kälte nicht zu stark einbricht.

1,6

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 17,8

kWh/100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 72 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Born VZ im Bereich Schadstoffe 44 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 Born VZ mit 98 Punkten hervorragend da, wofür es die Maximalausbeute von fünf Sternen im ÖAMTC Ecotest gibt.

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	9,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,3
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	159/337/602
• Dachlast/Anhängelast [kg]	-/-
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,82
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	51,3
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	110

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	240 kW/326 PS
Maximales Drehmoment	545 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	CO ₂
Reifengröße (Serie)	215/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.324/1.809/1.540 mm
Leergewicht/Zuladung	1.999/431 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	385/1.267 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/-
Stützlast/Dachlast	-/-
Batteriekapazität (brutto)	79 kWh
Garantie Allgemein/Rost 2 Jahre; ab 21.12.2023: 5 Jahre bis max. 150.000 km (ersten zwei Jahre ohne km-Begrenzung)/12 Jahre	
Produktion	Deutschland, Zwickau

ÖAMTC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R20 95H
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza 6 Enliten
Wendekreis links/rechts	9,9/10,5 m
Ecotest-Verbrauch	17,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 89 g/km)
Reichweite	475 km
Innengeräusch 130 km/h	66,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.986/444 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/670/1.195 l

AUSSTATTUNG

CUPRA Born VZ

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	(Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	(Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	(Paket)/(Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	620 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	(Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	-
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST

1,8

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

Dieser ÖAMTC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. 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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ genügend (3,6 – 4,5)
 ■ nicht genügend (4,6 – 5,5)



Autotest

Stand: Juli 2025

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	240 kW (326 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	89 kW
maximales Drehmoment	545 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	17,8 kWh/100km/477 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	84 kWh/79 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	84,8 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre bzw. 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	4/Schaltpaddel, Ganghebel, Menü

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 % SoC
2. Warnung	10 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja, bei AC-Ladung
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Fahrzeug entriegeln

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

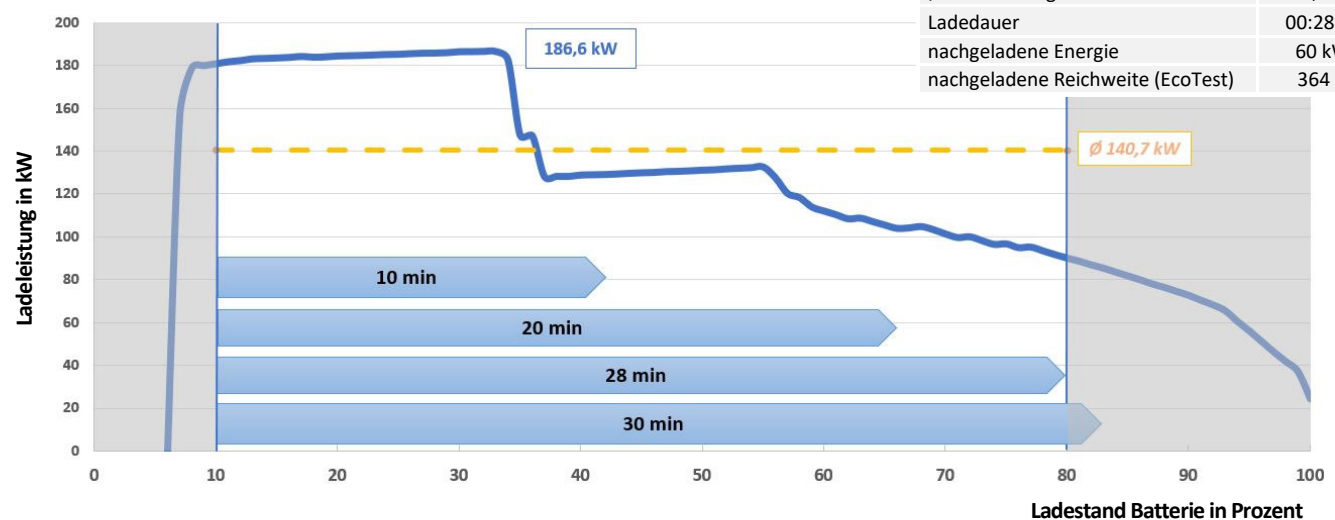
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (km/h)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	65 - 37 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	65 - 11,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	20,5 - 7,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 185 kW	28 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC (LT. ÖAMTC MESSUNG)



NACHGELADENE REICHWEITE

