



Joep de Heer
20 juni 2022

Surrogaat?

Cupra; het merk dat wordt geassocieerd met alles wat Spaans, dynamisch en heet is. Eerst enkel als sportief onderdeel van Seat, maar nu op zichzelf als losstaand merk. Het onderdeel 'losstaand merk' moet worden genomen met een fikse korrel zout, want de Volkswagen Auto Groep heeft overduidelijk de touwtjes in handen bij Cupra. Zeker na een blik te hebben geworpen op de Born zijn de gelijkenissen met zijn Volkswagen broeder ID.3 groter dan bij ieder ander model. Even een paar nieuwe lijnen in het front en een ander logo en de Cupra's allereerste volledig elektrische model is geboren. Of zit er meer achter dan enkel marketingpraat en weet de Born zijn Cupra badge waar te maken in een flinke dosis sportiviteit en dynamiek? We nemen je mee!



Ongewijzigd concept

Hoewel de Born een spiksplinternieuwe auto is kan hij je al bekend voorkomen. De auto lijkt namelijk een 1-op-1 kopie van de Seat el-Born Concept uit 2019. Type el-Born in in je zoekmachine en je ziet dat het ontwerp van toen vrijwel hetzelfde is als de auto die op dit moment voor onze neus staat. Zelfs het interieur is geheel overgenomen van de conceptcar, iets wat zelden voor komt. Enige verschil is het toevoegen van veel bronzen accenten, het bekende kenmerk van Cupra; heel veel bronzen accenten.

Een sportieve indruk wordt gewekt door de grote luchtinlaten aan de voorzijde van de auto. De scherpe en hoekig getekende koplampen accentueren de agressie en sportiviteit van het model. Met grote wielen, uiteraard aangevuld met bronskleurige accenten, wordt er veel aandacht gegeven aan een dynamisch uiterlijk. De auto komt qua sportiviteit echter niet in de buurt van Seat Leon of Mazda 3 die door de soepele lijnen zich toch echt meer als rijdersauto profileren. Vooral de hoekige achterzijde en de voorste raampjes bij de A-stijl blijven een smaakgevoelige kwestie en kunnen niet door iedereen worden gewaardeerd.



Geef ons knoppen

De gelijkenissen met de ID.3 zijn in het interieur veelvoudig terug te vinden. De filosofie van weinig fysieke knoppen, twee schermen en een automaathendel achter het stuur is volledig overgenomen. Toch weet Cupra zijn eigen spicy Spaanse saus over het geheel te gieten. Zo wordt de bovenzijde van het dashboard voorzien van alcantara, zijn sportstoelen standaard en is er veel bronskleurig kunststof in het interieur te vinden. Het maakt het interieur stukken spannender en uitdagender dan de saaie strakke afwerking van zijn Duitse equivalent.

Het stuur is voorzien van haptische touchknoppen, hetgeen we zien als een flinke misser. Het gebeurt namelijk niet zelden dat je per ongeluk met de muis van je hand over de knoppen glijdt en je daarmee ongevraagd van radiozender wisselt of de cruise control beïnvloedt. Hetzelfde geldt voor de touchknoppen om de climate control aan te passen, die door het vegen van je vinger bedient dienen te worden. Er is duidelijk gekozen voor design boven functionaliteit. Geef ons dan maar een paar extra knoppen in het interieur, stukken gemakkelijker.

Â De fijne sportstoelen zitten als gegoten en zijn elektrisch verstelbaar mÃ©t fysieke knoppen. Er is zelfs een fysieke knop aanwezig om de massagefunctie van de stoelen te activeren. Wat een verademing. Ook de achterpassagiers hebben weinig te klagen als het gaat om ruimte voor benen en hoofd en met een paar praktische USB-C aansluitingen kunnen ze zich prima vermaken tijdens de reis.



Multifunctioneel platform

Het multi inzetbare MEB-platform van de Volkswagen Auto Groep is de basis van de Born. In het ontwerp van het platform is de batterij zo geplaatst dat er een laag zwaartepunt ontstaat, wat uiteraard ten goede komt aan de sportieve rijbeleving van de Spanjaard. Om het sportieve rijden nog wat extra kracht bij te zetten is de voorzijde 15 millimeter lager dan de ID.3 en de achterzijde 10 millimeter. Daarbij geeft de fabrikant ook nog eens aan dat de afstelling voor de ophanging en het chassis zijn aangepast. Tijdens de testperiode rijden we de versie met 204 pk en 150 kW. Een prima uitrusting

Cupra Born 58 kWh Performance One 150 kW

die de auto met een gewicht van meer dan 1.700 kg in een snelle 7.3 seconden naar de 100 km/u weet te brengen.

Gaat dit je niet snel genoeg? Dan weet de Cupra je te overtuigen met een versie waar nog eens 20 kW extra uit de accu wordt geperst. Het totaal komt dan neer op 231 pk en 170 kW en hij zal de sprint voltrekken in 6.6 seconden. De topsnelheid blijft altijd gelijk en is begrensd op 160 km/u. Let er wel op dat met meer vermogen je minder kilometers kan rijden op je batterij. Het opgegeven bereik van onze versie is 417 kilometer, de snellere 170 kW zal hier, afhankelijk van de gekozen versie, tientallen kilometers vanaf trekken. Tijdens een vroege ochtendrit met temperaturen rond het vriespunt kwamen we op een volledige acculading 310 kilometer. Het weertype speelt een belangrijke factor in verbruik en kan in het voor- en nadeel werken. Ons gemiddelde verbruik lag tijdens de testperiode op 17.3 kWh per 100 kilometer.



Elektrisch feestje

Cupra heeft er alles aan gedaan om als sportief en dynamisch uit de hoek te komen.

Cupra Born 58 kWh Performance One 150 kW

Hoewel ze worden beperkt door de invloed in onderdelen en afstellingen van het MEB-platform mogen we concluderen dat de missie prima geslaagd is. De achterwielaandrijver stuurt door het lage zwaartepunt heerlijk door de bochten. Mede door de direct beschikbare power van het accupakket accelereert de auto snel en zijn de sprintjes van stoplicht naar stoplicht telkens een klein feestje. Natuurlijk missen we het heerlijke motorgeluid en de benzinedampen van de Seat Leon Cupra R. De Born kan de complete rijbeleving van die auto gewoonweg niet evenaren.

Speken we over geld dan kan de Born een lach op de gezicht toveren. Vooral als je langs de pomp rijdt en je de benzineprijzen met de dag hoger ziet worden. Daarnaast is de Born de goedkoopste Cupra die er op dit moment verkrijgbaar is. Voor een vanafprijs van 40.990 zit je namelijk al achter het stuur. Laat je niet te veel leiden door deze vanafprijs. Een beetje aankleding laat de prijs namelijk al snel met duizenden euro's stijgen. De Cupra Born wordt pas echt interessant vanaf 45.000,- euro. Dit is een vergelijkbare bedrag dat dient te worden betaald voor zijn broeder ID.3. Vergelijkbaar in grootte maar met een meer comfortabele inslag noemen we de elektrische Renault Megane E-Tech. Ook sportief zoals de Born maar kleiner en met een minder grote actieradius is de Mini Electric.



Dit is de toekomst

Ja, de Cupra Born is meer dan een sportief marketingpraatje en nee, het kan nimmer een Cupra met een benzinemotor evenaren. Je krijgt met de Born een elektrische auto met een sportieve inslag waar mogelijk. Met een hard onderstel en veel koperkleurige onderdelen waan je je al snel op een Spaanse bergweg met haarspeldbochten. Terwijl je de vogels hoort zingen zoef je geruisloos in hoog tempo voorbij. Zittend in je sportstoel en kijkend op het alcantara op het dashboard besef je dat dit de toekomst gaat zijn van de hot hatch; de dynamiek blijft maar de benzinemotor verdwijnt. En zolang fabrikanten als Cupra er alles aan blijven doen om zo veel mogelijk van de rijbeleving te behouden mogen we best tevreden zijn. Op naar de toekomst.

Plus

- + Onderscheidende rijbeleving
- + Leuker dan ID.3
- + Sportief uiterlijk

Min

- Gebrek aan fysieke knoppen
- Smaakgevoelig uiterlijk