CUPRA, de la rebeldía al taller: las averías y fallos electrónicos que persiguen a toda la gama

Motor | 06/09/2026



Propietarios de Formentor, León, Born, Ateca, Tavascan, Terramar y Raval denuncian pantallas bloqueadas, baterías de 12 voltios descargadas, errores de carga y avisos electrónicos, mientras varias campañas oficiales confirman defectos con riesgo para la seguridad

CUPRA ha construido buena parte de su éxito sobre una imagen atrevida, tecnológica y deportiva. Sin embargo, detrás de esa cuidada puesta en escena crece el malestar de propietarios que describen una experiencia mucho menos sofisticada: pantallas que se congelan, sistemas que se reinician, baterías auxiliares descargadas, errores de los asistentes, vehículos incapaces de arrancar y sucesivas visitas al taller.

Las quejas no se limitan a un único coche ni a una determinada motorización. Aparecen, con distinta intensidad, en prácticamente toda la gama: Formentor, León, Born, Ateca, Tavascan, Terramar y el recién llegado Raval. No todos los problemas afectan a todas las unidades y algunos testimonios son casos particulares, pero la repetición de determinadas incidencias dibuja un patrón que la marca no puede despachar como simples anomalías aisladas.

El epicentro de las críticas es el software. Numerosos usuarios denuncian bloqueos del sistema multimedia, reinicios inesperados, lentitud de respuesta, desconexiones de Apple CarPlay y

Android Auto, desaparición de perfiles, fallos en CUPRA Connect y errores en las actualizaciones remotas. El problema resulta especialmente incómodo porque la pantalla central controla funciones tan básicas como la climatización, la navegación o determinadas configuraciones del vehículo.

El Formentor concentra buena parte del descontento

El CUPRA Formentor, el modelo de mayor éxito comercial de la marca, es también el que acumula más testimonios negativos. En los foros especializados aparecen propietarios que explican fallos recurrentes del infotainment, avisos falsos del sistema SOS, mensajes de error de Travel Assist, descargas de la batería de 12 voltios y problemas de carga en las versiones híbridas enchufables.

Un propietario llegó a definir su experiencia como una auténtica “pesadilla” después de que los problemas comenzaran alrededor de los 7.000 kilómetros. Otros relatan cómo la pantalla se apaga o permanece bloqueada, mientras algunos conductores reciben de manera simultánea decenas de avisos que desaparecen temporalmente después de apagar y volver a encender el coche.

Las versiones e?Hybrid añaden nuevas quejas: conectores de carga que quedan bloqueados, procesos que no comienzan, batería auxiliar descargada después de permanecer estacionado y errores del sistema de alta tensión. También existen testimonios sobre tirones de la caja DSG, pérdidas de refrigerante relacionadas con la bomba de agua o el termostato y chirridos procedentes de los frenos Brembo.

León: tecnología compartida, problemas parecidos

El CUPRA León y el León Sportstourer comparten buena parte de su tecnología con el Formentor y también arrastran problemas similares. Los usuarios describen pantallas que se reinician, controles que reaccionan sin haber sido pulsados —el conocido efecto ghost touch—, fallos de Bluetooth, errores del módulo SOS y pérdida del control por voz.

En determinadas unidades también se han comunicado avisos de bajo voltaje en las baterías de 12 y 48 voltios, mensajes de avería de la caja de cambios e incidencias en el sistema híbrido. Algunos propietarios explican que han tenido que regresar varias veces al concesionario mientras los técnicos buscaban una solución mediante nuevas versiones de software.

Born: del software problemático a la revisión de la batería

El CUPRA Born, primer eléctrico de la marca, tampoco escapa a la polémica. Sus propietarios denuncian lentitud del sistema multimedia, pantallas negras, reinicios, errores de conexión con la aplicación y problemas para programar la carga o la climatización.

Una encuesta de fiabilidad publicada en 2026 situó el navegador y el infotainment como la incidencia más frecuente del modelo, seguidos de otros fallos eléctricos, problemas relacionados con la batería de alta tensión y descargas de la batería auxiliar de 12 voltios.

En algunos casos, el Born queda completamente inmovilizado cuando se agota esta batería secundaria. El coche puede dejar de responder al mando, acumular múltiples mensajes de error y necesitar asistencia para volver a arrancar.

La preocupación va más allá de las incomodidades electrónicas. En marzo de 2026 se conoció una llamada a revisión que afecta a cerca de 20.000 CUPRA Born fabricados entre febrero de 2022 y 2024. La autoridad alemana de automoción detectó módulos de la batería de alta tensión que podían no cumplir las especificaciones, provocar pérdida de autonomía y, en circunstancias extremas, representar un riesgo de incendio. La actuación contempla una actualización, la inspección de la batería y la sustitución de módulos cuando sea necesario.

Ateca: menos software, pero más desgaste mecánico

El CUPRA Ateca, actualmente descatalogado, presenta un perfil de incidencias algo diferente. Además de errores del infotainment y del sistema de llamada de emergencia, se repiten las referencias a pérdidas de refrigerante en la bomba de agua o el conjunto del termostato.

También existen quejas por chirridos y desgaste de los frenos Brembo, fallos del freno de estacionamiento electrónico, tirones del cambio DSG, ruidos interiores y pequeños problemas eléctricos. Aunque acumula menos críticas digitales que el Formentor, su mayor antigüedad permite detectar con más claridad determinadas averías mecánicas.

Terramar y Tavascan: los problemas llegan a la nueva generación

Los modelos más recientes tampoco han logrado cerrar completamente esta etapa de fallos. En el CUPRA Terramar se multiplican los testimonios sobre descargas de la batería de 12 voltios, incluso en vehículos con pocos meses y escaso kilometraje.

Algunos propietarios explican que el coche ha quedado completamente sin corriente después de uno o varios días estacionado, obligándolos a utilizar un arrancador o solicitar asistencia. También aparecen errores del infotainment, avisos de los asistentes, incidencias de carga en las versiones híbridas enchufables, transiciones bruscas entre el motor eléctrico y el de gasolina y vibraciones a velocidades de entre 110 y 130 kilómetros por hora.

En el Tavascan, eléctrico y fabricado en China, las principales críticas se concentran nuevamente en el software. Los usuarios hablan de fallos al programar la carga o el precalentamiento, problemas con la aplicación, errores en la calefacción de los asientos y un funcionamiento demasiado brusco del asistente de mantenimiento de carril.

Uno de los primeros propietarios resumía su experiencia de manera contundente: “El software está verde y tiene algunos errores clamorosos”. Al tratarse de un modelo reciente, todavía resulta pronto para determinar si estas incidencias se convertirán en problemas estructurales o quedarán corregidas mediante actualizaciones.

El Raval ya registra sus primeras quejas

El recién estrenado CUPRA Raval todavía no dispone de un historial suficiente para evaluar su fiabilidad a largo plazo. Pese a ello, ya aparecen testimonios relacionados con problemas para vincular el perfil del conductor, ausencia del código QR necesario para conectar la aplicación y fallos puntuales de la interfaz.

También se han divulgado algunos casos aislados de averías electrónicas e inmovilización. Por ahora no existe base suficiente para hablar de un defecto generalizado, pero la experiencia acumulada con el resto de la gama obliga a observar con atención la evolución del nuevo eléctrico fabricado en Martorell.

Campañas oficiales que van más allá de las quejas

No todos los problemas se reducen a comentarios publicados en internet. CUPRA ha tenido que afrontar distintas llamadas a revisión por defectos potencialmente graves.

Los Formentor y León híbridos fabricados entre octubre de 2020 y febrero de 2022 fueron incluidos en una campaña por un fusible defectuoso del sistema de alta tensión. En caso de cortocircuito podía producirse un arco eléctrico y existir riesgo de incendio. La actuación afectó a más de 16.000 vehículos del Grupo Volkswagen en todo el mundo.

Determinadas unidades del Formentor y el León también fueron llamadas a revisión por el montaje incorrecto de una protección térmica situada entre el sistema de frenos y el escape. El defecto podía fundir una conexión del depósito de líquido de frenos, provocar una fuga, reducir la capacidad de frenado y, si el líquido entraba en contacto con una superficie caliente, causar un incendio.

El Formentor ha protagonizado además campañas por anclajes deficientes de los cinturones delanteros, sensores incorrectos de los airbags traseros, soportes de motor que no habían recibido el tratamiento térmico adecuado, componentes de las ruedas traseras y una configuración errónea del Front Assist.

En 2026 también se comunicó una campaña que afecta, en determinados mercados, a unidades de Ateca, León, Formentor y Terramar fabricadas entre 2024 y 2026. Un fallo de software puede dejar temporalmente inoperativa la asistencia eléctrica de la dirección. El conductor conserva la capacidad de dirigir el vehículo, pero necesita aplicar mucha más fuerza sobre el volante, especialmente al tomar una curva.

Una marca deportiva lastrada por la electrónica

Las estadísticas generales de asistencia en carretera no colocan necesariamente a CUPRA entre las marcas con más averías graves. De hecho, algunos informes europeos sitúan al Formentor y al León en niveles de riesgo relativamente bajos. El principal problema parece encontrarse menos en las roturas catastróficas del motor que en una sucesión de fallos electrónicos, avisos inexplicables y anomalías de software capaces de deteriorar la experiencia diaria.

La contradicción resulta evidente: CUPRA vende tecnología, conectividad y sofisticación, pero

son precisamente esos elementos los que generan buena parte de la frustración. Para una marca que pretende competir en el terreno premium, obligar al cliente a reiniciar la pantalla, convivir con mensajes de error o visitar repetidamente el taller constituye algo más que una simple molestia.

CUPRA ha corregido parte de estas incidencias mediante actualizaciones y campañas gratuitas, pero la amplitud de las quejas demuestra que todavía tiene trabajo pendiente. La estética agresiva, la potencia y una buena campaña publicitaria pueden llevar al cliente hasta el concesionario; la fiabilidad será la que determine si vuelve a confiar en la marca.

Autor: Redacción