



Aiways U5 Premium

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (150 kW/204 PS)

Mit dem Aiyways U5 wagt sich nach MG (gehört zum chinesischen Unternehmen SAIC) ein weiterer Hersteller nach Europa. Das 2017 gegründete Startup präsentiert mit dem U5 ein Elektroauto, das im weltweit volumenstärksten Segment der Mittelklasse-SUV antritt. Entsprechend hoch ist dadurch der Konkurrenzdruck, aktuell drängen zahlreiche etablierte Hersteller wie VW, BMW oder Ford auf den Markt. Der U5 ist gefällig gezeichnet, sticht mit seinem unauffälligen Design aber nicht aus der Masse heraus. Bemerkenswert gut schneidet das SUV bei der Material- und Verarbeitungsqualität ab, hier muss es sich beispielsweise vor dem VW ID.4 nicht verstecken. Allerdings bleibt abzuwarten, wie es um die Langzeitqualität bestellt ist. Aiyways hat offensichtlich großes Vertrauen in die Technik, der U5 muss nur alle 100.000 km zur Inspektion. Der Stromer bietet viel Platz für Insassen und Gepäck, die Beinfreiheit im Fond ist enorm – typisch für chinesische Fahrzeuge. Die Themen Antrieb und Fahrwerk handelt der U5 überraschend routiniert ab. Der 63-kWh-Akku ist im ADAC Ecotest für eine Reichweite von knapp 300 km gut. Trotz des soft abgestimmten Fahrwerks und der gefühlsarmen Lenkung besteht der U5 den ADAC Ausweichtest dank der guten ESP-Abstimmung problemlos. An anderer Stelle merkt man allerdings die fehlende Erfahrung von Aiyways im Automobilbau: Das Bediensystem ist unausgereift und umständlich, die erlaubte Zuladung fällt mit gerade einmal rund 350 kg für ein Familienauto viel zu gering aus, Anhängelasten sind nicht erlaubt, und die Ladezeiten an der Wallbox sind zu lang, da der U5 nur einphasig lädt.

Für ein Erstlingswerk schneidet der Aiyways mit der Note 2,5 im ADAC Autotest bemerkenswert gut ab. Gleichzeitig liegt vor den Entwicklern noch reichlich Arbeit, um den U5 auf das Niveau der etablierten Konkurrenz zu heben. Mit einem Grundpreis von 38.480 Euro (abzügl. der Förderung) und der sehr umfangreichen Ausstattung ist der Aiyways U5 zumindest beim Preis aktuell konkurrenzlos. **Konkurrenten:** u.a. BMW iX3, Ioniq 5, Skoda Enyaq, Tesla Model Y, VW ID.4.

- ⊕ großzügiges Platzangebot, gute Material- und Verarbeitungsqualität, umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung, lange Garantien und Inspektionsintervalle
- ⊖ umständliches Bediensystem, zu geringe Zuladung, keine Anhängelasten erlaubt, kein Handschuhfach, geringe Ladeleistung bei Wechselstrom(Wallbox)

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN k.A.

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|------|
| | Familie | 2,5 |
| | Stadtverkehr | 3,8 |
| | Senioren | 2,4 |
| | Langstrecke | 3,0 |
| | Transport | 2,3 |
| | Fahrspaß | 2,6 |
| | Preis/Leistung | k.A. |

Ecotest ★★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Bei der Verarbeitungs- und Materialqualität weiß der Aiways zu überraschen und agiert auf Augenhöhe mit etablierten Volumenherstellern. Die Karosserie ist sauber verarbeitet, die Spaltmaße sind schmal und verlaufen gleichmäßig und die Lackqualität ist tadellos. Im Innenraum setzt sich der gute Eindruck fort. Das Interieur macht einen durchaus guten Eindruck. Geschäumte Oberflächen im oberen Bereich von Armaturenbrett und in den Türverkleidungen (sogar hinten) sowie Filz in den Türablagen sorgen für ein

wertige Ambiente. Die serienmäßige Ambientebeleuchtung (leider nur eine Farbe) sowie die Pianolackflächen (leider sehr schmutz- und kratzeranfällig) tragen ihren Teil dazu bei. Der Unterboden ist bis auf den Heckbereich vollständig verkleidet.

⊖ Die ein oder andere Nachlässigkeit zeigt der Aiways dann doch. Im Fahrbetrieb nervte der Beifahrersitz mit deutlich vernehmbaren Knarzgeräuschen.

4,0 Alltagstauglichkeit

Mit knapp 4,70 m Länge und einer Breite von 2,10 m inklusive der Außenspiegel ist der Aiways U5 eine stattliche Erscheinung. Der Wendekreis fällt mit 11,8 m ebenfalls nicht sonderlich klein aus. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen bis zu 75 kg transportiert werden.

⊖ Die Zuladung des Testwagens fällt mit 347 kg nicht nur für ein fünfsitziges SUV viel zu gering aus. Bei fünf Personen à 75 kg ist der U5 bereits überladen. Um die Fähigkeiten als Zugfahrzeug ist es ebenfalls schlecht bestellt: Anhängelasten sind für den U5 nicht erlaubt.

Im Falle eines Reifenschadens bietet der Aiways lediglich ein Pannenset, das sich rasch als unwirksam erweisen kann. Die Position des Ladeanschlusses unterhalb des linken Frontscheinwerfers erweist sich im Alltag als ungünstig. Er sitzt weit unten und ist somit schlecht zu erreichen, zudem wird man nachts bei aktiviertem Scheinwerfer geblendet. Befindet sich eine Ladesäule wie in Städten häufig vorzufinden neben einer Längsparklücke, ist der Anschluss unter Umständen ebenfalls schlecht zu erreichen. Hinzu kommt, dass die Anschlüsse horizontal angeordnet sind. Das hat zur Folge, dass man das Kabel um 90 Grad gegen den Uhrzeigersinn drehen muss – besonders bei den dicken Kabeln der Schnelllader erfordert dies Kraft und ist für die Dauerhaltbarkeit des Anschlusses sicher nicht förderlich. Am Ladean-

schluss gibt es keine Taste, um den Ladevorgang zu beenden und den Ladestecker zu entriegeln. Hierfür muss man eine Tastenkombination auf dem Fahrzeugschlüssel betätigen. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs eine theoretische Reichweite von etwa 290 km – ein mäßiger Wert, für die meisten Alltagsbedürfnisse allerdings durchaus ausreichend. Innerorts ist das Elektroauto besonders effizient, hier sind dann Reichweiten von deutlich über 300 km möglich.

Die Lithium-Ionen-Batterie (im Unterboden) hat laut Hersteller eine Kapazität von 63 kWh (brutto), für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 72,3 kWh benötigt. Der U5 kann über das fahrzeugseitige Wechselstromladesystem (AC) nur einphasig mit maximal 7,4 kW geladen werden, sodass selbst an einer 22-kW-Wallbox der Ladevorgang rund 13 Stunden dauert – das ist für ein neues E-Auto nicht zeitgemäß. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (Schuko mit 2,3 kW) vergehen bis zu 27 Stunden. Der Stromer verfügt serienmäßig über eine CCS-Ladedose für eine Gleichstromladung (DC) und lädt im Test mit bis zu 92 kW. Der Ladevorgang an einer entsprechend leistungsstarken Schnellladestation von 10 auf 80 Prozent dauert dabei rund 35 Minuten.

3,3 Licht und Sicht

Die hohe Sitzposition ist einem guten Überblick auf den umliegenden Verkehr dienlich. Das Abschätzen der Fahrzeugenden klappt nach hinten recht ordentlich, nach vorne ist es weniger leicht, weil die Vorderkante der langen Motorhaube nicht im Blickfeld liegt. Die serienmäßigen Parksensoren und 360-Grad-Kameras sind beim Rangieren sehr praktisch. Die Rundumsicht liegt im noch zufriedenstellenden Bereich, die ADAC Messung zeigt hauptsächlich nach hinten rechts starke Sichteinschränkungen durch die C- und D-Säulen.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

Die Scheinwerfer bieten trotz moderner LED-Technik keine überzeugende Ausleuchtung bei nächtlicher Fahrt. Das Abblendlicht dürfte weniger fleckig sein und weiter leuchten, dem Fernlicht mangelt es an Helligkeit. Kritik verdient auch der Verzicht auf eine Scheinwerferreinigungsanlage sowie eine dynamische Leuchtweitenregulierung. Letztere lässt sich nur manuell und umständlich in einem Untermenü des Fahrzeugbediensystems verstellen. Ein schnell erreichbarer Drehregler würde zumindest dafür sorgen, dass die Leuchtweite der Scheinwerfer auch während der Fahrt schnell und problemlos an den Ladezustand des Fahrzeugs angepasst werden kann. Bis auf die Fahrlichtautomatik und den serienmäßigen statischen Fernlichtassistenten („an/aus“) bietet der Aiways U5 keine weiteren Funktionen wie etwas Abbiege-, Kurvenlicht oder eine adaptive Lichtverteilung.

⊖ Der Innenspiegel blendet nicht einmal gegen Aufpreis automatisch ab – das ist für ein Fahrzeug der Mittelklasse ungewöhnlich. Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, welcher den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehbar machen würde.

1,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Mit seiner hohen Karosserie bietet der U5 Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit rund 60 cm günstig über der Straße, die Türausschnitte sind breit und hoch. Einziger Nachteil ist der hohe und breite Schweller, man muss daher die Beine weit anheben. Auch hinten kann man dank der großen Türen leicht ein- und aussteigen. Am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Personen praktische Haltegriffe. Die vorderen wie die hinteren Türen

2,1 Kofferraum-Volumen

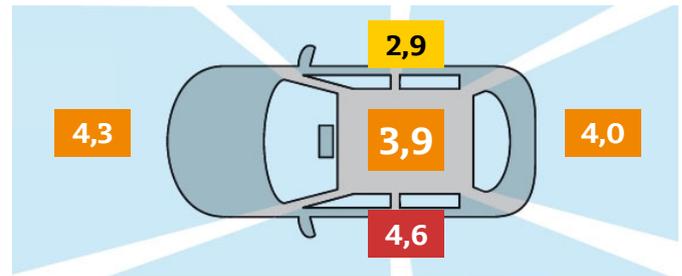
⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 370 l. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 645 l. Alternativ kann man in dieser Konfiguration auch neun Getränkekästen unterbringen. Klappt man alle Rücksitze um und beschränkt sich auf den Raum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 960 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.675 l Volumen verfügbar.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch, bei Bedarf auch per Fußschwenk unter den Heckstoßfänger. Die Klappe gibt eine große Öffnung frei, der Gepäckraum ist glattflächig und hat ein gut nutzbares Format. Praktisch: Die ausbaubare Laderaumabdeckung lässt sich unter dem Ladeboden verstauen.

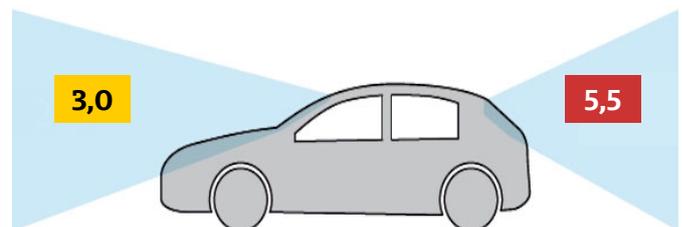
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



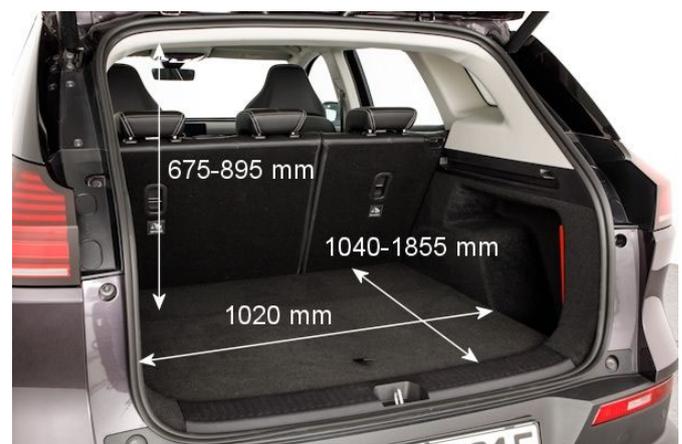
Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



werden an drei Positionen sicher gehalten. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Aiways serienmäßig an Bord. Praktisch: nähert man sich dem U5 mit dem Fahrzeugschlüssel, wird das SUV automatisch entriegelt und die versenkten Türgriffe fahren aus.

Im Fond bietet der Aiways einen ebenen Fußraum, hier stört kein Mittelunnel.



Mit 370 l Volumen ist der Kofferraum des U5 von klassenüblicher Größe.

⊖ Die Heckklappe öffnet nicht hoch genug. Bereits Personen ab 1,80 m laufen Gefahr, sich den Kopf daran zu stoßen. Hinzu kommt, dass das Heckklappenschloss zwar mit Kunststoff

verkleidet ist, aber deutlich absteht.

Die Ladekante befindet sich 76 cm über der Fahrbahn und ist damit ziemlich hoch.

Einen variablen Ladeboden oder zusätzlichen Stauraum unter

3,7 Kofferraum-Variabilität

Bei der Variabilität schneidet der U5 für ein SUV der Mittelklasse nur durchschnittlich ab. Der Aiyaws ist mit asymmetrisch klappbaren Rücksitzlehnen ausgestattet.

⊖ Um beim Umlegen der Rücksitzlehnen eine ebene Ladefläche zu erhalten, muss man zuvor die Sitzfläche der

diesem hat das chinesische SUV nicht zu bieten. Mit nur einer Lampe wird der Kofferraum bei Dunkelheit nicht ausreichend ausgeleuchtet.

Rücksitzbank hochklappen – das ist umständlich. Im Kofferraum findet man lediglich zwei kleine Ablagefächer an den Seiten sowie etwas Platz für Kleinkram unter dem Ladeboden. Zurrösen zum Anbringen eines Gepäcknetzes oder von Spanngurten sucht man ebenso vergebens wie ein Netz, um den Gepäck- vom Fahrgastraum abzutrennen.

3,0 INNENRAUM

3,5 Bedienung

⊕ An der Ergonomie des U5 gibt es wenig zu kritisieren. Lenkrad, Sitze und Spiegel lassen sich schnell und unkompliziert einstellen. Die Ablesbarkeit des digitalen Kombiinstruments ist einwandfrei, es bietet dem Fahrer zudem die Wahl zwischen drei Ansichten. Um mit dem U5 loszufahren, muss man lediglich das Bremspedal betätigen und den gut erreichbaren Fahrstufendreheschalter auf „D“ oder „R“ stellen, schon setzt sich das SUV in Bewegung.

⊖ Das Cockpit des Aiyaws wirkt durch die Konzentration des Bediensystems auf den großen Touchscreen in der Mitte reduziert und sieht übersichtlich aus. Bei genauerer Betrachtung erweist sich die Bedienung des Aiyaws U5 jedoch als unausgereift und teils sehr umständlich. Ähnlich wie bei Tesla-Modellen, an die die Bedienung in vielen Punkten erinnert, führt der Verzicht auf Tasten für wesentliche Funktionen wie etwa die Leuchtweitenregulierung oder das Panoramaglasdach, zu vielen Bedienschritten und damit auch zu einer starken Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. Hinzu kommt, dass der Touchscreen nicht sonderlich sensibel auf Berührung reagiert – oftmals muss man die Touchfläche ein weiteres Mal kräftiger drücken. Schwerwiegender ist allerdings die Tatsache, dass Aiyaws auf wichtige Funktionen oder Tasten gänzlich verzichtet hat. Die Funktion einer Skip-Taste lässt sich nur über die frei konfigurierbare Sterntaste am Lenkrad realisieren (entweder „weiter“ oder „zurück“), die Lautstärke am Touchscreen kann nur geändert werden, wenn man zuvor umständlich die Einstellung der Systemlautstärke aufgerufen hat. Einen praktischen Drehregler oder zumindest allein dafür vorgesehene Touchflächen sucht man leider vergebens – ebenso wie einen Drehregler zum Scrollen und Direktwahltasten für die gängigsten Funktionen wie etwa Radio, Telefon oder Fahrzeugeinstellungen.

Im Kombiinstrument lassen sich lediglich die Fahrwerte (Fahrtdauer und -strecke, Durchschnittsgeschwindigkeit und -verbrauch) für die aktuelle Fahrt oder einen längeren Zeitraum, nicht jedoch automatisch ab dem letzten Ladevorgang abrufen. Ein weiteres Ärgernis ist die Bedienung der Klimatisierung. Diese wird über ein berührungsempfindliches Bedienfeld gesteuert, das sich hinter dem Drehschalter für die Fahrstufen befindet. Es ist nicht nur weit unten platziert, die Bedienung erfordert wegen der fehlenden konventionellen Tasten auch viel Aufmerksamkeit – praktische Drehregler für die Wahl von Temperatur und Lüftungsstärke wären die bessere Wahl. Hinzu kommt, dass sich hinter der aufklappbaren Bedieneinheit ein USB-Anschluss sowie die (zu klein geratene) induktive Ladeschale für das Smartphone befinden. Das hat zur Folge, dass man zum Laden und Anbinden des Smartphones an das Fahrzeug jedes Mal die Klappe öffnen muss, bei größeren Geräten lässt sie sich zudem nicht mehr schließen. Dies wäre nicht weiter tragisch, wenn die Klimatisierung sich auch über den Touchscreen einstellen ließe – leider ist dies aber nicht vorgesehen.



Der U5 überrascht durch gute Verarbeitungsqualität im Innenraum und eine wertige Materialanmutung. Leider kann die Bedienung in keinsten Weise überzeugen.

Der Schalter für die Warnblinkanlage sitzt oben am Dachhimmel zwischen den Leseleuchten, wo er sich außerhalb des Blickfelds befindet, was dazu führt, dass man beim Betätigen – etwa um den nachfolgenden Verkehr beim Heranfahren an ein Stauende zu warnen – den Blick von der

Straße abwenden muss. Auch in diesem Fall hat sich Aiways Tesla zum (schlechten) Vorbild genommen. Dies wäre nicht weiter tragisch, wenn die Klimatisierung sich auch über den Touchscreen einstellen ließe – leider ist dies aber nicht vorgesehen.

3,3 Multimedia/Konnektivität

Im Kapitel Konnektivität schneidet der U5 unterdurchschnittlich ab. Besonders das Fehlen von Online-Funktionen, die bei einem E-Auto besonders wichtig sind, wiegt schwer. Eine App, mit der man auf das Fahrzeug zugreifen und Funktionen wie etwa den Ladevorgang steuern, den Ladestand abrufen oder das Fahrzeug vorklimatisieren kann, gibt es aktuell nicht, ist aber für das dritte Quartal 2021 angekündigt. Auch ein Navigationssystem, das idealerweise die Ladevorgänge in die Routenführung einrechnet, ist für den Aiways nicht zu haben. Immerhin

bietet der Stromer die Möglichkeit, das Smartphone via Apple CarPlay oder die Schnittstelle Easy Connect an das Fahrzeug anzubinden. Eine induktive Lademöglichkeit sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung sind ebenfalls serienmäßig. Das Soundsystem hat acht Lautsprecher und spielt neben dem Radio, das einen schlechten Empfang (FM und DAB) bietet, auch Medien per Bluetooth-Audiostreaming sowie über Geräte ab, die an die USB-Schnittstelle angeschlossen sind.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot in Fahrzeugreihe eins fällt großzügig aus. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m zurückschieben. Die Kopffreiheit ist bei dieser Größe noch nicht erschöpft. Dank der gut bemessenen Innenbreite kommen sich Fahrer und Beifahrer

nicht zu nahe. Das gute Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie sowie die hohe Mittelkonsole etwas geschmälert, im Gegenzug bringt das serienmäßige Panoramaglasdach viel Licht in den Innenraum.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ In der zweiten Reihe steht den Insassen ebenfalls viel Platz zur Verfügung, besonders die opulente Beinfreiheit beeindruckt. Die Kopffreiheit geht ebenfalls in Ordnung, ab 1,90 m Größe stößt der Kopf an den Dachhimmel. Die Innenbreite entspricht dem Klassendurchschnitt, das Raumgefühl ist auch dank des weit nach hinten reichenden Glasdachs sehr gut.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

3,9 Innenraum-Variabilität

Mit Ausnahme der klappbaren Rücksitzlehnen sieht der U5 in puncto Innenraumvariabilität schlecht aus. Auch was die Ablagemöglichkeiten anbelangt, hat der Aiways Nachholbedarf. Größtes Manko ist zweifellos das fehlende Handschuhfach, wofür die Ablage unter der freischwebenden Mittelkonsole keine Entschädigung ist. Einzige geschlossene Ablage ist somit das Fach unter der Mittelarmlehne, das allerdings nicht sonderlich groß ausfällt. Bleiben nur noch die beiden Becherhalter in der Mittelkonsole sowie die ebenfalls recht klein geratenen Türfächer, in die nicht einmal 1-l-Flaschen passen, als Ablagemöglichkeiten in der ersten Reihe.

In der zweiten Reihe sieht es nicht viel besser aus. Die Türfächer sind schmal, immerhin lässt sich in den Netzen an den Rücksitzlehnen etwas Kleinkram verstauen. Klappt man die Mittelarmlehne aus, kann man dort zwei Becher abstellen.

3,0 KOMFORT

2,7 Federung

Fahrwerksoptionen wie etwa ein Sportfahrwerk oder adaptive Dämpfer sind für den Aiways U5 nicht zu haben. Lobenswert ist allerdings die Tatsache, dass die Chinesen an der Hinterachse eine aufwändige Mehrlenker- anstelle einer günstigeren Verbundlenkerkonstruktion verbauen.

Das Fahrwerk ist insgesamt recht weich abgestimmt, was besonders auf welligen Landstraßen oder tiefen Bodenwellen auf der Autobahn für kräftige Aufbaubewegungen sorgt. Manchem (Mit-)Fahrer mit sensiblem Magen könnte dies sauer

aufstoßen. Insgesamt passt diese Abstimmung aber gut zum gelassenen Charakter des Elektro-SUV, das ohnehin nicht zum Kurvenräubern verleitet. Das Ansprechverhalten auf Einzelhindernisse ist im Gegenzug recht ordentlich – das staksige Ansprechen vieler unnötig straff abgestimmter SUV ist dem U5 weitgehend fremd. Insgesamt kann man mit dem gebotenen Federungskomfort gut leben und es lassen sich auch längere Strecken entspannt zurücklegen.

3,3 Sitze

Bei den Sitzen kann der Aiways nicht den der Fahrzeugklasse üblichen Standard erreichen. Dafür mangelt es ihnen nicht nur an Größe und Konturierung, vor allem die Einstellmöglichkeiten sind doch arg begrenzt. Zwar verfügen die Vordersitze über eine elektrische Sitzverstellung, allerdings beschränkt sich diese auf der Fahrerseite auf die Verstellmöglichkeit in Längsrichtung, der Lehnenneigung und der Höhe. Für den Beifahrer fehlt die Möglichkeit, die Sitzhöhe einzustellen. Eine elektrisch in der Intensität einstellbare Lordosenstütze ist ebenfalls nur für den Fahrer vorhanden. Auch die Sitzposition kann nicht recht überzeugen. Dies liegt vor allem an der flachen Sitzfläche,

die wenig Oberschenkelunterstützung zur Folge hat. Möchte man einen uneingeschränkten Blick auf das Kombiinstrument haben, muss man das Lenkrad vergleichsweise hoch einstellen, was für manchen Fahrer nicht sonderlich bequem sein dürfte. Hinzu kommt, dass die Kopfstützen in den Sitz integriert sind und sich somit nicht verstellen lassen. Der Sitzkomfort im Fond geht durchaus in Ordnung, auch wenn die Sitzbank recht weich gepolstert und nur mäßig konturiert ist. Hier lassen sich die Kopfstützen in der Höhe verstellen, die ausklappbare Mittelarmlehne trägt ihren Teil zu einer bequemen Sitzposition bei.

2,9 Innengeräusch

Das Innengeräuschniveau ist wie bei E-Autos üblich aufgrund der nahezu lautlosen Arbeitsweise des E-Antriebs sehr niedrig – allerdings nur solange man die Autobahn meidet. Bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche stark zu,

dann geht es im Innenraum des U5 lauter als in vielen Konkurrenzmodellen mit Verbrenner unter der Haube zu. Bei Tempo 130 beträgt Geräuschpegel im Innenraum nur durchschnittliche 68,4 dB(A).

2,9 Klimatisierung

⊕ Der Aiways U5 Premium bietet ab Werk eine Zweizonen-Klimaautomatik. Während sich die Temperatur separat einstellen lässt, ist dies für die Luftverteilung und -menge nicht möglich.

Für die Fondinsassen gibt es einen zentralen Luftausströmer, allerdings lässt sich weder die Luftrichtung noch die Luftmenge regulieren. Für die kalten Tage ist der U5 mit einer dreistufigen Sitzheizung für die Vordersitze ausgestattet, allerdings wird der Sitz selbst in der höchsten Stufe nicht sonderlich warm.

⊖ Im Gegensatz zu vielen E-Modellen kann der Aiways U5 nicht mit der Möglichkeit aufwarten, den Innenraum vorzuklimatisieren. Ebenfalls störend ist die Tatsache, dass das SUV im Cockpit lediglich über drei Luftdüsen verfügt – eine Lüftungsdüse rechts vom Lenkrad fehlt. Hinzu kommt, dass sich Luftmenge- und -richtung durch den Verzicht auf Drehrädchen nicht unabhängig voneinander regulieren lassen. Getönte Scheiben ab der B-Säule, die die Fondinsassen vor zu starker Sonneneinstrahlung schützen, sind nicht zu haben.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der E-Motor sorgt trotz des stattlichen Leergewichts von 1,8 t und der nicht überbordenden Leistung von 150 kW/204 PS für gute Fahrleistungen. Beschleunigungswünsche setzt der U5 dank des nahezu verzögerungsfrei abrufbaren Drehmoments von bis zu 310 Nm spielerisch in Vortrieb um. Der Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in einer Sekunde. Etwas gemächlicher geht

es außerorts zu, dennoch wird der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) in 3,8 s ebenfalls sehr zügig abgeschlossen. Oberhalb von 130 km/h lässt der Vortrieb dann merklich nach, bei 160 km/h wird das SUV elektronisch abgeregelt. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Aiways 7,8 s an.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt weit überlegen, sodass auch der U5 einen sehr guten Antriebs-

komfort bietet. Vibrationen seitens des E-Motors sind nicht zu spüren, der Motor zieht besonders vom Start weg gut durch und gibt seine Leistung spontan und gleichmäßig ab.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt – das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Die gewünschte Fahrstufe wird über einen Drehregler auf der Mittelkonsole ausgewählt. Die

Bedienung geht nach kurzer Umgewöhnung problemlos von der Hand. Rangieren und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos. Berganfahrhilfe und Autohold-Funktion sind Serie und verhindern ein ungewolltes Zurückrollen des Fahrzeugs.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest schneidet der Aiways ordentlich ab. Er absolviert das simulierte Ausweichmanöver zwar alles andere als dynamisch – was bei einem 1,8 t schweren SUV auch nicht zu erwarten ist – stellt den Fahrer aber vor keine größeren Aufgaben. Der U5 wird beim Ausweichen kräftig vom elektronischen Stabilitätsprogramm eingebremst und durchfährt den Pylonenkurs anschließend zwar kräftig untersteuernd und mit starker Seitenneigung, aber weitgehend problemlos.

Im Alltag zeigt sich ein ähnliches Bild: Der Aiways kann durch seinen kräftigen E-Antrieb längsdynamisch durchaus überzeugen, querdynamisch zeigt er allerdings keine sportlichen Ambitionen. Durch das hohe Gewicht, den erhöhten Schwerpunkt und die nicht sonderlich gripstarken Reifen geht er bei flott

durchfahrenen Kurven rasch ins Untersteuern und baut dadurch Geschwindigkeit ab.

⊕ Der Geradeauslauf des Elektro-SUV kann überzeugen. Auch von Spurrinnen und seitlich abfallenden Fahrbahnen lässt sich der U5 kaum aus der Ruhe bringen.

⊖ Frontantrieb ist bei E-Fahrzeugen die schlechteste Wahl, das wird besonders bei kräftigen E-Antrieben deutlich. Durch das hohe und abrupt abrufbare Drehmoment kommen die Vorderräder schnell an ihre (Haft-)Grenze. Auf rutschigem Untergrund verstärkt sich dieser Umstand nochmals. Immerhin regelt die Antriebsschlupfregelung erfreulich feinfühlig, sodass der Motor nicht abgewürgt wird und der Vortrieb trotzdem erhalten bleibt.

2,8 Lenkung

Bei der Abstimmung der Lenkung hat Bosch dem chinesischen Startup unter die Arme gegriffen. Und das durchaus mit Erfolg. Die Servolenkung erledigt ihre Arbeit weitgehend unauffällig, was bei einem Erstlingswerk wie dem Aiways U5 durchaus als Kompliment verstanden werden kann.

Die Lenkunterstützung ist in allen drei Modi recht hoch, was

aber zur soften Fahrwerksabstimmung und dem trägen Handling passt. Die Rückmeldung fällt dadurch mau aus, mit der gut erfüllbaren Zentrierung lässt sich aber durchaus leben. Gleiches gilt für die Präzision, allerdings macht einem die ausgeprägte Wankneigung mitunter einen Strich durch die anvisierte Linie. Mit rund 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu

Anschlag ist die Lenkung vergleichsweise direkt übersetzt. Trotz des kräftigen Drehmoments sind in der stark entkoppelten Lenkung kaum Antriebseinflüsse zu spüren.

3,0 Bremse

Die Bremsleistung kann nicht recht überzeugen. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Aiways U5 36,5 m (Durchschnitt aus zehn Messungen). Das ist lediglich ein durchschnittlicher Wert, mancher Konkurrent steht rund drei Meter früher.

Allerdings lässt sich die Bremse gut dosieren – keine Selbstverständlichkeit für ein E-Auto, bei dem die Verzögerung durch den E-Motor (Rekuperation) mit der Radbremse zusammenspielen muss.

2,4 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei der Bewertung der aktiven Sicherheit schneidet der Aiways U5 gut ab. Die Chinesen haben dem U5 ein umfangreiches Sicherheitspaket geschnürt, mit dem der Stromer bereits ab Werk ausgerüstet ist. Dazu zählen ein Notbremssystem inklusive Abstands- und Kollisionswarnung sowie eine adaptive Abstandsregelung (bis 130 km/h) samt Stauassistent. Auch ein Totwinkelwarner samt Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren und Ausstiegswarnung sowie ein Spurhalteassistent sind beim U5 stets an Bord. Eine Verkehrszeichenerkennung sowie ein Aufmerksamkeitswarnsystem komplettieren die aktive Sicherheitsausstattung. Letztere arbeitet mit zwei im Innenraum angebrachten Kameras (eine an der A-Säule links, eine im Bereich der Leseleuchten am Dachhimmel), die die Blickführung des Fahrers überwachen.

3,2 Passive Sicherheit - Insassen

Im Crashtest gemäß Euro NCAP schneidet der Aiways beim Insassenschutz mit 73 Prozent der erreichbaren Punkte nur durchschnittlich ab und fährt insgesamt lediglich ein Drei-Sterne-Ergebnis ein (Test: 12/2019).

Hauptverantwortlich für das bescheidene Ergebnis sind Schwächen beim Seitenaufprall (v. a. Pfahltest), bei dem die Seitenairbags nicht optimal wirken, wodurch für den Kopf des Fahrers ein erhöhtes Verletzungsrisiko besteht. Aiways hat die Kritik zum Anlass genommen, Gestaltung und Auslösezeit der Seitenairbags für eine bessere Wirksamkeit anzupassen. Der U5 ist mit vorderen Front- und Seitenairbags sowie durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Knie- oder hintere Seitenairbags sind nicht zu haben. Die vorderen integrierten

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Kopfstützen bieten lediglich für bis zu 1,80 m große Personen eine ausreichende Schutzfunktion.

⊕ Der U5 bietet nicht nur für die Vorder-, sondern auch für die äußeren Fondsitze einen Gurtwarner samt Personen-erkennung.

⊖ Die äußeren Fondkopfstützen lassen sich im Gegensatz zu den vorderen herausziehen, allerdings nicht weit genug. Sie

2,4 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP kommt der Aiways U5 auf 70 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 12/2019). Kindersitze können auf dem Beifahrersitz und hinten außen problemlos befestigt werden, die Gurtlängen sind ausreichend und die Gurtanlenkpunkte passend. Hinten außen stehen dafür auch Isofix-Halterungen mit Freigabe nach i-Size zur Verfügung.

⊖ Der mittlere Fondsitz ist nur bedingt für die Kindersitzmontage geeignet. Die Gurtschlösser stehen zu eng beisammen, wodurch sich der Kindersitz mit dem Gurt nicht sicher fixieren lässt.

Die Kindersicherung ist über die Schalter in der Tür zu leicht zu deaktivieren – auch von den Kindern selbst.

5,3 Fußgängerschutz

⊕ Das Notbremssystem verfügt über eine Fußgänger- und Radfahrererkennung. Das serienmäßige akustische Fußgängerwarnsystem macht Passanten auf das heran-nahende Fahrzeug aufmerksam.

2,4 UMWELT/ECOTEST

1,8 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch des Aiways U5 beträgt im ADAC Ecotest bei 24,7 kWh pro 100 km (innerorts etwa 21,5, außerorts 25,5 und auf der Autobahn 27,3 kWh/100 km) – die Verbrauchswerte berücksichtigen die Ladeverluste. Damit verbraucht der Chinese etwas mehr als der vergleichbare VW ID.4. Um die 63 kWh große Batterie (brutto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, sind 77,3 kWh erforderlich.

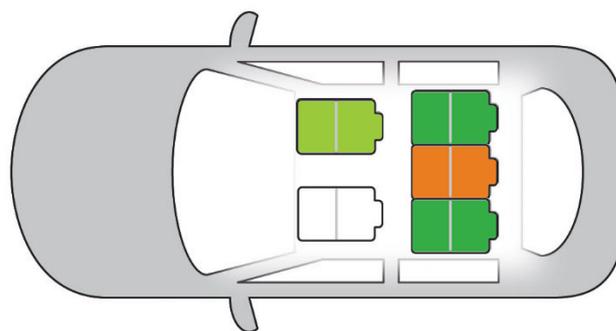
2,9 Schadstoffe

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-

bieten lediglich bis zu 1,55 m großen Personen eine Schutzfunktion – das ist deutlich zu wenig. Die mittlere Kopfstütze ist sogar für nochmals kleinere Insassen ausgelegt. Ebenfalls stark kritikwürdig ist der Verzicht auf Zurrösen im Gepäckraum sowie auf ein Gepäcktrennnetz – das ist auch gegen Aufpreis nicht zu haben.

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)

⊖ Beim Fußgängerschutz schneidet der Aiways U5 im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm mit lediglich 45 Prozent der erreichbaren Punkte schlecht ab. Verantwortlich dafür ist neben den steifen A-Säulen vor allem die harte Motorhaubenvorderkante, die ein hohes Verletzungsrisiko für den Beckenbereich darstellt.

Der U5 weist somit recht hohe Ladeverluste auf. Aus dem Verbrauch von 24,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 124 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des ADAC Ecotest 42 von 60 möglichen Punkten.

Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zuge-rechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauer-berer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine

möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 24,7 kWh pro 100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 100 mg/km verbunden – dafür gibt es einige Punkte Abzug, sodass der Aiways U5 lediglich 31 von 50

Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der Chinese gut da – mit insgesamt 73 Punkten erhält er vier Sterne im ADAC Ecotest.

k.A. AUTOKOSTEN

Monatliche Gesamtkosten

Der Aiways U5 kann die Standard-Kostenbewertung des ADAC Autotest nicht durchlaufen, da weder die dafür erforderlichen Daten vorliegen noch der Restwertverlauf seriös abgeschätzt werden kann. Bei einem Elektroauto sind die Gesamtkosten grundsätzlich von einer gewissen Unsicherheit über die Haltbarkeit der Batterien geprägt.

Der U5 ist in der Basisausstattung Standard ab 35.403 Euro zu haben – das ist für ein E-Fahrzeug der Mittelklasse ein sehr attraktiver Preis. Hinzu kommt, dass die Serienausstattung sehr umfangreich ausfällt. Sowohl die Komfort- als auch die Sicherheitsausstattung lässt kaum Wünsche offen. Der getestete U5 Premium für 38.480 Euro zeigt sich hier nochmals spendabler und bringt zusätzlich unter anderem 19-Zoll-Leichtmetallräder (statt 17-Zoll), Parkassistenten, Panorama-Glasschiebedach, elektrische Heckklappe und Ledersitze mit. Die Typklassen fallen nicht zu hoch aus (TK: 20; VK: 22; HP: 19).

⊕ Von den genannten Preisen kann man aktuell die Umweltprämie in Höhe von 7.500 Euro abziehen. Zudem

entfällt für das rein elektrisch angetriebene Fahrzeug in den ersten zehn Jahren die Kfz-Steuer.

Aiways gibt fünf Jahre Fahrzeuggarantie bis 150.000 km, zehn Jahre gegen Durchrostung und acht Jahre/150.000 km auf die Antriebsbatterie – nach acht Jahren wird zudem eine Restkapazität von 75 Prozent der zu Beginn vorhandenen Kapazität garantiert. Auch bei den Inspektionsintervallen zeigt sich Aiways sehr großzügig, er muss lediglich alle 100.000 km zur Inspektion. Für den Geldbeutel des Besitzers ist dies von Vorteil, inwiefern dieser unter Umständen sehr lange Zeitraum unter dem Aspekt der Fahrzeugwartung und damit auch -lebensdauer Sinn ergibt, ist allerdings fraglich. Da Aiways als Startup weder über ein Händler- noch ein Werkstattnetz verfügt, haben die Chinesen für den deutschen Markt Kooperationen mit Euronics für Beratung und Verkauf sowie A.T.U. für Wartung und Reparaturen geschlossen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

| | |
|-----------------------------------|--------------------------|
| maximale Leistung | 150 kW (204 PS) |
| Dauerleistung nach Fahrzeugschein | 150 kW |
| maximales Drehmoment | 310 Nm |
| Ecotest Verbrauch/Reichweite | 24,7 kWh/100 km / 290 km |

BATTERIE

| | |
|--|---------------------------|
| Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar | 63 kWh/61 kWh |
| komplette Vollladung mit Ladeverlusten | 72,3 kWh |
| Garantie/garantierte Kapazität | 8 Jahre, 160.000 km / 70% |

REKUPERATION

| | |
|---|--------------|
| Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B Batterie voll) | reduziert |
| Stufen / Einstellung | 3/Menüsystem |

KLIMATISIERUNG

| | |
|---|-----------|
| Wärmepumpe (Serie / Option / nein) | nein |
| Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer) | nein |
| Standklimatisierung | nein |
| Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung | nein/nein |

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

| | |
|--------------------------------|---|
| Warnbeginn bei leerer Batterie | 1. Warnung bei 20 % 2. Warnung und roter Bereich ab 10 % |
| Leistungsreduzierung | ja, ab 10 % |
| Notfallstrecke bei Neustart | k.A. |

LADEMÖGLICHKEITEN

| | |
|-------------------------|----------------|
| einstellbarer Ladestopp | nein |
| regelbare Ladeleistung | nein |
| Position der Ladeklappe | vorn, links |
| Entriegelung Ladekabel | über Schlüssel |

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

| | | |
|--------|------------------------|-------|
| Schuko | einphasig, 230 V, 10 A | Serie |
| Typ 2 | einphasig, 230 V, 30 A | Serie |

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

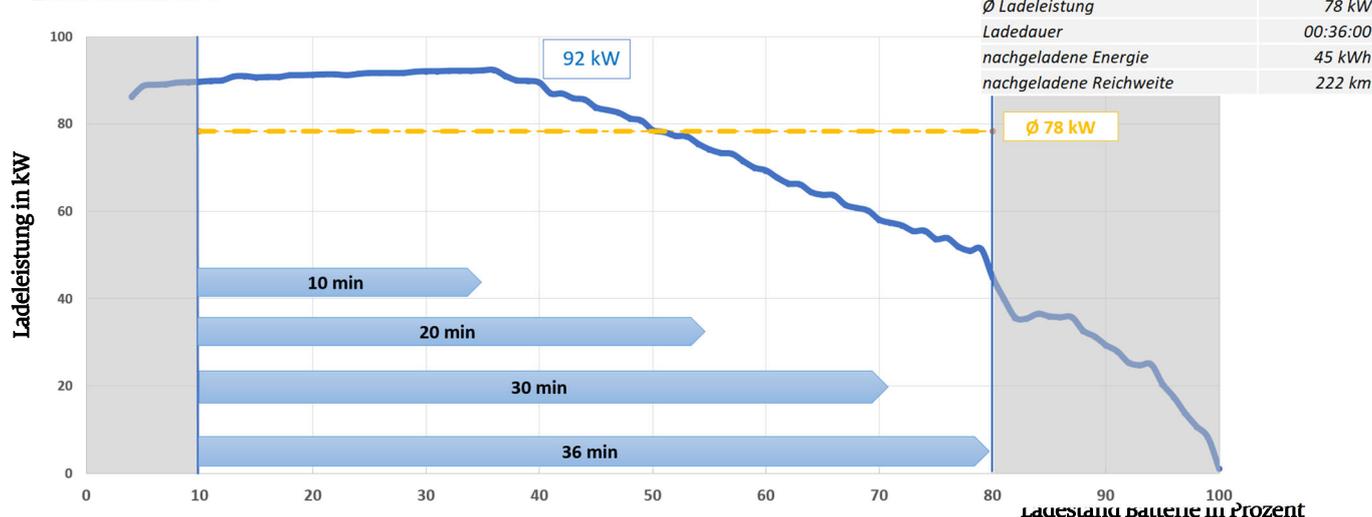
| | |
|---|----------------------|
| Ladestand in Prozent / Restkilometer | ja/ja |
| Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen | ja/nein |
| Anzeige momentane Ladeleistung | nein (nur Ladestrom) |
| Ladeanzeige von außen sichtbar | nein |

LADEMÖGLICHKEITEN

| Steckertyp | Anschluss | Ausstattung | Ladestrom | Leistung | Ladezeit |
|--------------------|-----------------------|-------------|-----------|--------------|----------|
| Haushaltssteckdose | einphasig, 230 V, AC | Serie | 10 A | 2,3 kW | 28 h |
| Typ 2 | einphasig, 230 V, AC | Serie | 32 A | 7,4 kW | 13 h |
| Typ 2 | zweiphasig, 230 V, AC | - | - | - | - |
| Typ 2 | dreiphasig, 230 V, AC | - | - | - | - |
| DC Schnell | CCS | Serie | - | bis zu 92 kW | 36 min.* |

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



| Nachgeladen in | kWh | Reichweite | SOC |
|----------------|--------|------------|-----|
| 10 min | 15 kWh | 73 km | 34% |
| 20 min | 33 kWh | 162 km | 56% |
| 30 min | 43 kWh | 214 km | 72% |

