



## Lynk & Co 01 1.5TD PHEV DCTH

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (192 kW / 261 PS)

Die neue Automarke Lynk & Co dürfte bislang nur wenigen bekannt sein, insofern sind die bisherigen Verkäufe in jedem Fall ein Achtungserfolg. Im ersten Quartal konnten die Chinesen europaweit 3.225 Fahrzeuge absetzen und damit beinahe so viele wie beispielsweise Subaru. Und dabei haben sie mit dem 01 erst ein Modell im Angebot. Ursprünglich wurden zwei Motorisierungen auf der Homepage beworben, ein Vollhybrid und ein Plugin-Hybrid. Zunächst lieferte man nur den Plugin aus, dann verschwand der Vollhybrid aus den Internetseiten. Da schon die teurere Variante mit Steckdose guten Erfolg hat, der überdies positiv auf den Flotten-CO<sub>2</sub>-Wert des Herstellers wirkt, ist die Entscheidung nachvollziehbar. Das Fahrzeug selbst bedient ein aktuell gefragtes Segment, das der SUV in moderater Größe. Optisch ist er innen wie außen eigenständig und modern und macht auf den ersten Blick einen guten Eindruck. Im Detail betrachtet ist insbesondere der Innenraum aber nicht so solide, wie er zunächst scheint - angesichts der üppigen Ausstattung und des fairen Preises von 42.000 Euro für den Testwagen nachvollziehbar. Allerdings ist der Preis seit 2022 nicht mehr ganz so fair, liegt er doch inzwischen bei 46.000 Euro. Es sind zwar Doppelverglasung vorn und die Kameras für die 360-Grad-Rundumsicht hinzugekommen, dennoch bleibt es ein saftiger Preisaufschlag. Es gibt aber auch eine Alternative: Man kann den 01 mieten. Dann kostet er wie 2021 500 Euro im Monat, wobei alles außer Strom/Benzin inklusive ist. Den Lynk & Co zeichnet eine gute Vernetzung aus, welche über die Infrastruktur des Herstellers außerdem ein Weitervermieten des Fahrzeugs ermöglicht - mit Hilfe der Lynk&Co-App kann man die Rahmenbedingungen und den Preis festlegen. Die technischen Daten wiederum kommen dem einen oder anderen vielleicht bekannt vor - sie erinnern stark an den Volvo XC40. Nicht verwunderlich, denn technisch stammt er vom kompakten Schweden ab und wurde auch bei Volvo entwickelt. Gebaut wird er allerdings in China. Der 01 besitzt einen verlängerten Radstand, wodurch er nicht nur mehr Platz besonders auf der Rückbank bietet, sondern auch eine größere Batterie, die wie üblich im Mitteltunnel Platz findet. Sie speichert 14,1 kWh netto, womit der Lynk & Co knapp 70 km rein elektrisch fahren kann. Ob elektrisch oder mit Verbrenner unterwegs, der 01 erweist sich als erwachsenes Auto, das sicher und angemessen komfortabel fährt und in jedem Fall eine interessante Alternative darstellt. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X3, Citroen C5 Aircross, Opel Grandland, Seat Tarraco, VW Tiguan.

**+** gutes Platzangebot, üppige Serienausstattung, viele Komfort- und Sicherheitsassistenten, sichere Fahreigenschaften, kräftiger Antrieb

**-** recht hoher Kraftstoffverbrauch außerorts, teils umständliche Bedienung, nur 3,7 kW Ladeleistung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **k.A.**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,6</b>
	Stadtverkehr	<b>4,0</b>
	Senioren	<b>2,6</b>
	Langstrecke	<b>2,5</b>
	Transport	<b>2,7</b>
	Fahrspaß	<b>1,9</b>
	Preis/Leistung	<b>1,2</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,9 Verarbeitung

⊕ Eine gewisse technische Verwandtschaft zum Volvo XC40 besteht zwar, aber schon das deutlich andere Design zeigt, dass der Lynk & Co 01 ein eigenständiges Modell ist. Der 01 ist ein gutes Stück günstiger als der Volvo eingepreist, was man abseits des Designs im Detail auch sehen und fühlen kann. Die Karosserie ist dennoch sorgfältig gefertigt und sauber zusammengesetzt. Auch im Innenraum gibt es keinen Anlass zur Kritik, die Materialien sind angemessen wertig und passgenau verbaut. An einigen Details merkt man dann doch,

dass knapper kalkuliert wird, beispielsweise an den Halterungen für die Kofferraumabdeckung. Bei der Materialauswahl geht es insgesamt schlichter zu; so sind die Verkleidungen im unteren Bereich nicht geschäumt und auch die Teppiche etwas dünner. Der Unterboden präsentiert sich ebenfalls tadellos; der Motorraum sowie die seitlichen Bereiche sind verkleidet und Korrosionsschutz ist sorgfältig aufgetragen.

### 3,3 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Lynk & Co 01 im Ecotest bei respektablem 62 km - Lynk & Co gibt in den technischen Daten eine elektrische Reichweite von bis zu 69 km (nach WLTP) an. Wobei bei einem Plugin-Hybrid die rein elektrische Reichweite eher ein akademischer Wert ist. Denn am Ende entscheidend für eine gute Verbrauchsbilanz ist, wie effizient und geschickt die beiden Antriebe je nach Streckenprofil kombiniert werden. Es lohnt sich immer - auch vor langen Strecken - die Batterie vollzuladen. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus, verbraucht der 01 rund 7,6 l/100 km (Ecotest), so dass man alleine mit der 42 l-Tankfüllung etwa 550 km weit kommt. Das Aufladen der Batterie (Gesamtkapazität: 17,6 kWh; genutzte Kapazität: 14,1 kWh; komplette Aufladung: 16,9 kWh inkl. Ladeverluste) dauert über viereinhalb Stunden bei 3,7 kW - auch der 01 kann leider nur einphasig bis 16 A geladen werden. Die maximale Zuladung des 1,9 t schweren Testwagens beträgt 460 kg - das reicht für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 90 kg betragen, was auch für

einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes locker reicht. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Lynk & Co bis zu einem Gewicht von 1,8 Tonnen - das ist sehr gut und für ein Plugin-Hybrid-Modell nicht selbstverständlich. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 750 kg wiegen. Runflat-Reifen gibt es nicht, ein Reifen-Reparaturkit ist Serie. Der Wendekreis liegt bei 12,1 m - diese geringere Wendigkeit fällt im Alltag tatsächlich störend auf; hier wirkt sich der gegenüber dem XC40 verlängerte Radstand aus. Auch wenig praktisch für die Stadt ist die Breite von 2,15 m (inkl. Außenspiegel). Dafür ist die Länge mit 4,54 m nicht zu ausladend.

⊖ Reserverad sowie Wagenheber und Werkzeug sind nicht erhältlich. Die Entriegelung der Tankklappen gelingt nur umständlich - drückt man die Taste am Armaturenbrett kurz, wird mit etwas Verzögerung die Tankklappe entriegelt (Verzug durch Tankentlüftung). Erst ein langer Druck der Taste öffnet die vordere Klappe für den Zugang zum Stromanschluss.

### 2,8 Licht und Sicht

Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der hohen Sitzposition erwartungsgemäß gut. Aufgrund der flacheren Heckscheibe und der früher nach vorn abfallenden Motorhaube muss man die Enden des Fahrzeugs mehr abschätzen, als dass man sie wirklich sehen kann. Die Rundumsicht insgesamt fällt nur ausreichend aus, wie die ADAC Messung zeigt: Vor allem nach schräg hinten sieht man kaum raus, weil die C-Säulen sehr voluminös ausgeführt sind - sehr hinderlich beim Rechtsabbiegen. Zusätzlich stehen die nicht wegklappbaren Kopfstützen im Sichtfeld und behindern die Sicht nach hinten durch die Heckscheibe.

Ab Werk bietet der 01 allerlei Assistenten, die manches Manko ausgleichen können. So sind Parksensoren vorn und hinten sowie eine Heckkamera immer dabei. Weitere Kameras für ein



Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen und nicht wegklappbaren Kopfstützen im Fond eingeschränkt.

360-Grad-Rundumbild sind nicht lieferbar. Der Innenspiegel kann bei störendem Scheinwerferlicht automatisch abblenden, die Außenspiegel haben diese Funktion nicht; auch fehlt ihnen ein asphärischer Abschnitt, um die seitlichen Bereiche neben dem Auto besser einsehen zu können.

⊕ LED-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht, automatischer Leuchtweitenregulierung und einem statischen Fernlichtassistenten bringt der Chinese serienmäßig mit, Abbiegelicht und eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es dagegen nicht. Die Scheinwerfer sorgen für eine helle Ausleuchtung der Fahrbahn, allerdings dürfte die Lichtverteilung etwas homogener sein, insbesondere beim Fernlicht.

## 2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Die günstige Sitzhöhe von 57 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen, das aber durch den hohen Schweller beeinträchtigt wird. In den Fahrzeugfond steigt man dank der günstig positionierten Rückbank recht komfortabel ein, aber auch hier muss der voluminöse Schweller überwunden werden. Hinten und auf der Beifahrerseite gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein- und Aussteigen helfen können. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten, auch an leichten Steigungen. Das schlüssellose Zugangssystem ist Serie, ebenso Leuchten in den Gehäusen der Außenspiegel, die zusätzlich zu den Front-

## 2,6 Kofferraum-Volumen

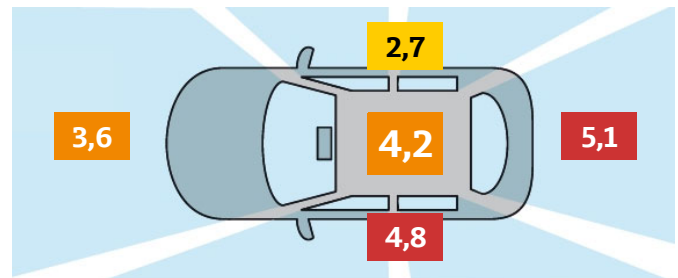
Der gegenüber dem XC40 gewachsene Radstand macht sich zum Teil beim Platzangebot auf der Rückbank bemerkbar, teilweise aber auch im größeren Kofferraum. So fasst das Gepäckabteil des 01 bis zur Gepäckraumabdeckung 355 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 480 l oder alternativ zehn handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 820 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.345 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 75 Liter Stauraum, der sich für kleinere Utensilien wie die Ladekabel gut eignet.

## 2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Beim 01 gehört eine elektrische Heckklappenbetätigung zum Serienumfang. Das berührungslose Öffnen mittels „Fußkick“ unter die Heckschürze gibt es nicht. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Selbst für viele Großgewachsene dürfte die Klappe weit genug öffnen, um sich nicht den Kopf zu stoßen - erst ab einer Größe von knapp 1,90

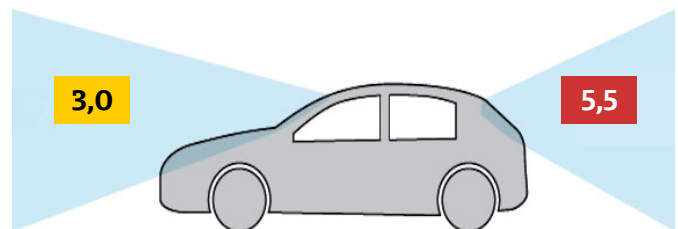
## Rundumsicht

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



## Vorderes und hinteres Nahfeld

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



und Heckleuchten nachts den Bereich rund um das Fahrzeug erhellen.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 355 l Volumen ist der Kofferraum des 01 von klassenüblicher Größe.

m sollte man auf seinen Kopf achten, denn das Heckklappenschloss steht etwas ab, ist aber immerhin mit Kunststoff ummantelt. Die Ladekante liegt mit 75 cm sehr hoch über der Fahrbahn, wenigstens ist sie eben zum Kofferraumboden. Der Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen Formats gut nutzen. Insgesamt drei LED-Lampen erhellen den Stauraum und leuchten ihn gut aus.

⊖ Die starre Hutablage ist unpraktisch; sie wird zwar angeho- ben von der Heckklappe, steht aber immer noch im Weg, wenn man den vorderen Bereich des Kofferraums erreichen will. Sie lässt sich auch nicht unter dem Kofferraumboden verstauen. Hebt man den Boden an, kann man ihn mit einem windigen Haltestab fixieren - es muss in dieser Fahrzeugklasse ja nicht gleich eine Gasdruckfeder sein, aber ganz so provisorisch muss es auch nicht wirken.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücklehne ist serienmäßig im Verhältnis 60 zu 40 um- klappbar. Eine Durchreiche in der Mitte der Rücksitzlehne gibt es nicht. Ablagen zum Verstauen von Kleinkram gibt es im Kof- ferraum ausreichend: links seitlich ein Netz sowie zwei Tas- schenhaken. Ebenso sind vier stabile Verzurrösen vorhanden.

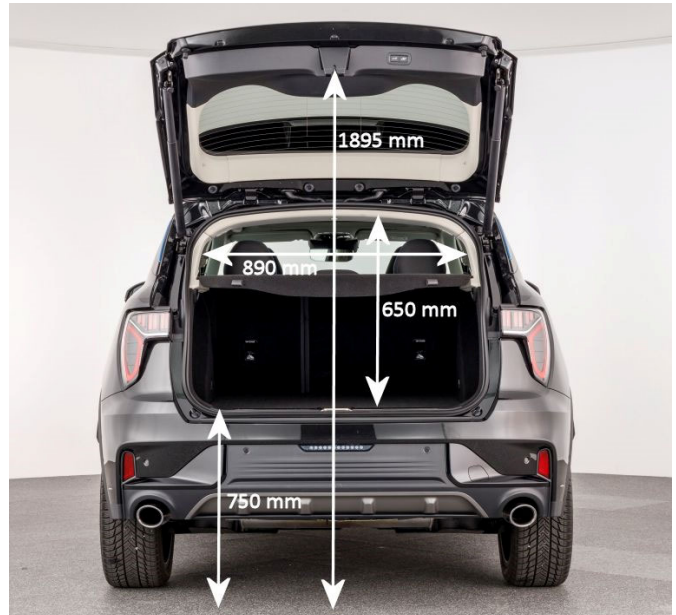
## 2,3 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Den Lynk & Co zeichnet ein eigenes Cockpit-Design aus. Ent- sprechend muss man sich erst mal mit den üblichen Funktio- nen zurechtfinden. Von Vorteil sind die separaten Tasten für die Klimatisierung, die Audiolautstärke, die Fahrmodi oder die Helligkeitseinstellung der Instrumentierung. Viele Einstellun- gen können aber auch nur über den großen mittigen Monitor vorgenommen werden. Hier kann man sich bei der Menü- struktur an keinem anderen Hersteller orientieren, eine gewisse innere Logik ist aber erkennbar und erleichtert die Eingewöh- nung. Ähnlich wie bei einem Smartphone gibt es nur noch eine Home-Taste. Auch wenn die Smartphone-Generation insge- samt schnell zurechtkommen sollte, ist die Ablenkung wäh- rend der Fahrt doch recht groß, weil auch für grundlegende Einstellungen viele Bedienschritte durchgeführt werden müs- sen und der Fahrer dafür die Anzeigen auf dem Bildschirm an- sehen muss. So beispielsweise bei der Sitzheizung, die trotz der Klima-Tasten nur über das Bildschirm-Menü gesteuert werden kann. Während der Fahrt bedeutet das jedes Mal Ablenkung. Für die Instrumente gibt es sehr unterschiedliche Darstellun- gen, die gute Ablesbarkeit des Monitors ist aber tagsüber wie nachts immer gegeben. Insgesamt bietet das 12,3 Zoll große Display eine gute Übersicht über alle für den Fahrer relevanten Informationen. Der Menüaufbau des Bordcomputers jedoch ist nicht selbsterklärend und ziemlich verschachtelt. Kurzzeit- und Langzeitwerte werden im Instrumentendisplay angezeigt,

### 1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Multimediaausstattung des 01 ist umfangreich. Das Infotainmentsystem beinhaltet ein Radio (inkl. DAB+), eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprach-



Die Ladekante mit einer Höhe von 75 cm macht das Be- und Entladen zu einer mühsamen Angelegenheit.

im Infotainmentsystem gibt es eine dritte Übersicht mit detail- lierter Darstellung der Verbrauchsverläufe von Benzin und Strom.

Abgesehen von den zahlreichen Konfigurationsmöglichkeiten gibt es eine ganze Reihe an automatischen Systemen wie Licht- und Fernlichtautomatik, Regensensor und Klimaautomatik, welche die Bedienung des Fahrzeugs im täglichen Betrieb er- leichtern. Alles, was es für den 01 gibt, ist serienmäßig einge- baut. Ein nettes Detail: Die Leselampen vorn wie hinten lassen sich dimmen.



Der Lynk & co 01 überrascht durch gute Verarbeitungsqualität im Innenraum und eine wertige Materialanmutung. Die Bedie- nung ist zufriedenstellend.

steuerung und Konnektivitätsdienste wie WLAN oder Remote- Dienste fürs Fahrzeug. Es können Informationen zum Lynk & Co über die Handy-App abgerufen werden, außerdem Befehle

z.B. zum Klimatisieren geschickt oder das Auto für andere Nutzer freigegeben werden. Anbindungsmöglichkeiten über Apple CarPlay oder Android Auto sind ebenfalls Serie, beides auch kabellos. Ein CD-Player oder ein TV-Tuner sind nicht

lieferbar. Dafür gibt es eine induktive Ladeschale für Smartphones. Mehrere USB-Anschlüsse und 12 V-Steckdosen vorn und im Kofferraum gibt es serienmäßig. Das Lautsprechersystem von Infinity umfasst 10 Lautsprecher.

## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist angemessen großzügig, vor allem nach oben hat man gut Luft. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit auch für Zwei-Meter-Riesen - mit serienmäßigem Panorama-Schiebedach.

Die wuchtige Mittelkonsole und die erhöhte Seitenlinie der Karosserie schränken das Raumempfinden etwas ein. Das genannte Panorama-Schiebedach wiederum ist groß und lässt viel Licht in den Innenraum.

## 2,4 Raumangebot hinten

⊕ Auch im Fond sind die Platzverhältnisse angenehm. Hier reicht die Kopffreiheit zwar "nur" für Passagiere bis zu einer Größe von etwa 1,95 m, wobei das Schiebedach den Platz ein wenig reduziert. Dafür fällt die Beinfreiheit sehr großzügig aus, erst 2,05 m große Personen würden mit ihren Knien bis an die Vordersitzlehnen reichen (Sitze vorn dabei auf 1,85 m große Menschen eingestellt) - hier merkt man den gegenüber dem Volvo XC40 verlängerten Radstand besonders. Das Raumgefühl ist angenehm, wird nur durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und die direkt neben dem Kopf liegenden breiten C-Säulen eingeschränkt. Das große Panorama-Schiebedach reicht bis über die Rücksitze und bietet einen tollen Ausblick nach oben aus dem Auto.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m bequem Platz.

## 2,8 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich weder in Längsrichtung verschieben noch ist die Neigung der Lehne verstellbar. Der Variabilität sind also enge Grenzen gesetzt, das kann mancher Konkurrent besser. Vorn bietet der 01 viele Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist die Ablage hinter dem Wählhebel, darin lässt sich ein Smartphone problemlos verstauen und induktiv laden. Die Türfächer sind ausreichend groß, auch 1-l-Flaschen finden dort

Platz. Ebenso angemessen dimensioniert ist das Handschuhfach, überdies mit feinem Filz ausgekleidet, beleuchtet und klimatisierbar - nur extra abschließen lässt es sich nicht. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, 1-l-Flaschen passen dort nicht hinein. Immerhin findet man Lehnentaschen sowie zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne.

## 2,5 KOMFORT

### 2,8 Federung

Für den Lynk & Co sind neben dem Standardfahrwerk keine weiteren Fahrwerksoptionen verfügbar. Insgesamt ist die Abstimmung unauffällig und gelungen, sie stellt einen guten Kompromiss zwischen Komfort und Agilität dar. Die großen Reifen schmälern den Langsamfahrkomfort, dafür geht das Federungsverhalten aber in Ordnung. Gerade innerorts führen sie zu leichten Nachteilen, weil Kanten und ähnliche Unebenheiten deutlicher bis in den Innenraum durchkommen;

typische Bodenwellen sind dagegen nicht so schlimm. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel werden zufriedenstellend absorbiert. Außerorts fährt der 01 dann unauffällig und entspannt, mit einer leicht straffen Note. Auf der Autobahn ist man entspannt unterwegs, hier bringt der im Vergleich zum Volvo XC40 verlängerte Radstand mehr Ruhe für den Aufbau. Eine Stuckerneigung tritt nicht auf, lange Strecken kann man entspannt zurücklegen.

## 2,5 Sitze

⊕ Die Sitze im Lynk & Co 01 sind serienmäßig mit dem recycelten Material Econyl bezogen - dieses ist aus Nylon-Abfällen gewonnen und damit ressourcenschonender, fühlt sich ungewohnt, aber gar nicht nach Recycling-Kompromiss an. Vielmehr ist es ausreichend atmungsaktiv, um auch auf langen Strecken nicht zu schwitzen. Beide Vordersitze sind u. a. in der Höhe einstellbar, besitzen aber keine ausziehbare Sitzflächenverlängerung. Der Fahrersitz ist elektrisch einstellbar und verfügt über eine elektrische 4-Wege-Lordosenstütze und eine Memory-Funktion mit zwei Speicherplätzen. Beim Beifahrersitz kann nur manuell justiert werden, eine Neigungseinstellung oder eine Lordosenstütze sind nicht verfügbar. Sitzlüftung, elektrisch einstellbare

Seitenwangen oder eine Massagefunktion gibt es für 01 nicht. Die Vordersitze bieten einen guten Seitenhalt und eine angenehme Rückenunterstützung, so dass man auch lange Fahrten entspannt zurücklegen kann. Die Mittelarmlehne ist zwar nur in der Länge einstellbar, passt aber für die meisten Staturen und zu den Armlehnen in den Türen. Die hinteren Sitze sind wie üblich weniger ausgeprägt konturiert, die Lehnenneigung lässt sich nicht wie bei manchen Konkurrenten verstellen. Der Kniewinkel ist geht in Ordnung, die vergleichsweise große Beinfreiheit ist hierbei von Vorteil. Auf dem hinteren Mittelsitz ist die Polsterung straff und es stört der ausgeprägte Mitteltonel - dieser Platz taugt nur als Notsitz für kurze Strecken.

## 2,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 66,5 dB(A). Somit sind Unterhaltungen und Telefongespräche bei diesem Tempo noch gut möglich. Wird der Lynk & Co rein elektrisch angetrieben, fällt der E-Motor bei niedrigen Geschwindigkeiten mit leisem Surren auf - ansonsten fährt der 01 elektrisch ausgesprochen kultiviert und leise. Der Dreizylinder-Benziner arbeitet ebenfalls recht dezent; außer er wird gefordert, dann ist er insbesondere beim Ausdrehen mit sonorem bis sportlichem Klang zu hören, wird aber nicht dröhnig. Nur unter 1.800 1/min neigt er etwas zum Brummen, darüber läuft

er insbesondere für einen Dreizylinder ausgesprochen kultiviert. So niedrige Drehzahlen vermeidet die Automatik, man muss also schon über manuelle Eingriffe den brummigen Betriebszustand provozieren. Windgeräusche fallen im Bereich der A-Säulen bzw. Außenspiegel etwas auf, sonstige allgemeine Windgeräusche sind aber nicht zu laut. Eine Akustikverglasung (Doppelverglasung an Seitenscheiben) gibt es für den 01 nicht, das Panoramaschiebedach bewirkt bei hohen Geschwindigkeiten ein höheres Innengeräuschniveau, das Schließen des Stoff-Sonnenschutzes wirkt etwas dämpfend.

## 2,1 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik über Luftgütesensoren gehört zum Serienumfang. Hinten gibt es unter den Vordersitzen und mittig auf Kniehöhe Lüftungsdüsen, wobei letztere justierbar sind. Angenehmes Detail: Nach dem Aufschließen des Fahrzeugs wird sofort die Lüftung aktiviert, um für frische Luft im Innenraum zu sorgen. Beim Plugin gibt es die Standklimatisierung serienmäßig, sie lässt sich über einen Timer im Auto oder über die App starten.

Die Sitzheizung vorn ist immer dabei, die Heizung für die Rückbank sowie die Lenkradheizung sind nicht verfügbar. Ebenso wenig gibt es eine Sitzlüftung oder Rollos in den hinteren Türen. Dafür sind die hinteren Scheiben serienmäßig getönt.

⊖ Die Luftmenge aus den Düsen kann nicht unabhängig von der Strömungsrichtung geregelt werden.

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 1,4 Fahrleistungen

⊕ Der 01 1.5TD PHEV erledigt den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in flotten 4,0 s, von 80 auf 100 km/h geht es in 4,6 s. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr gelingt zügig, da von 15 auf 30 km/h weniger als eineinhalb Sekunden vergehen. Besonders angenehm ist die spontane Reaktion auf Gasbefehle dank kurzem E-Boost, welcher die Trägheit des Verbrenners überspielen kann. Fahrspaß kann

man definitiv haben, gerade im Sport-Modus. Der Dreizylinder, der mit einem Turbolader zwangsbeatmet wird, leistet für sich 180 PS und maximal 265 Nm Drehmoment und wird von einem Elektromotor am Doppelkupplungsgetriebe unterstützt, der 82 PS und maximal 160 Nm Drehmoment bereitstellt. Bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine den Vortrieb

besorgen. Zum Mitschwimmen im Verkehr reicht seine Leistung, die elektrische Höchstgeschwindigkeit gibt Lynk & Co mit 125 km/h an, darüber schaltet sich der Verbrenner zu.

## 2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Lynk & Co hat den Dreizylinder gut entkoppelt, Vibrationen des Motors sind im Innenraum kaum zu spüren. Rein elektrisch angetrieben ist der Antriebskomfort ohnehin sehr gut. Unterhalb von 1.800 1/min können sehr sensible Naturen den Verbrenner durchaus spüren, allerdings meidet die Automatik diesen Drehzahlbereich meistens. Auch akustisch ist der Benzinmotor zurückhaltend, nur deutlich unter genannten 1.800 1/min tritt Brummen auf - dafür muss man aber die Gänge manuell schalten, insofern kaum praxisrelevant; ansonsten hört man den Motor kernig bis sportlich klingend nur unter Last. Die Leistungsentfaltung ist auffallend gut, den kurzen Verzögerungsmoment beim Leistungsaufbaus des Turbo-Dreizylinders überbrückt der schnell ansprechende Elektromotor. Dann schiebt das Duo den schweren Lynk & Co 01 gemeinsam vehement nach vorn. Dabei gibt der Antrieb seine Leistung weitgehend homogen und gleichmäßig ab.

⊖ Beschleunigt man vom Stand weg rein elektrisch angetrieben, gibt es um 90 km/h herum eine kurze Unterbrechung der Zugkraft - dieses Phänomen ist auch beim Technik-Bruder XC40 Plugin bekannt. In diesem Moment muss das Getriebe vom zweiten in den vierten Gang wechseln, weil der Elektromotor die Welle mit den geraden Gängen (und dem Rückwärtsgang) antreibt. In dieser Situation ist es nicht möglich, unterbrechungsfrei wie mit dem Verbrennerantrieb zu schalten. Sobald man vor den 90 km/h einmal kurz das Gaspedal zurücknimmt, nutzt die Elektronik die Gelegenheit, unauffällig in den vierten Gang zu schalten; dann fällt die Zugkraftunterbrechung, die ähnlich ausgeprägt wie bei früheren automatisierten Schaltgetrieben abläuft, nicht auf. Hierin liegt der Grund, warum diese Eigenheit nicht immer auftritt. Angesichts der sonst sehr geschmeidigen Abstimmung des Antriebsstrangs fällt diese „Marotte“ negativ auf. Eine wirkliche Optimierung dieses Vorgangs und eine Beseitigung der Zugkraftunterbrechung wird konstruktionsbedingt voraussichtlich nicht möglich sein.

## 1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Die serienmäßig verbaute Siebengang-Automatik reagiert recht flott und meistens situationsgerecht. Der Schaltkomfort ist gut, das Doppelkupplungsgetriebe schaltet teilweise geschmeidiger als so manche aktuelle Wandlerautomatik. Es ist erstaunlich, wie gut das Zusammenspiel von Verbrenner, Elektromotor an der Getriebewelle mit den geraden Gängen und dem Doppelkupplungsgetriebe als Ganzes funktioniert. Einzig das Schalten vom zweiten in den vierten Gang im Elektrobetrieb lässt sich bei konstantem Beschleunigen schwierig kaschieren. Dafür hat man theoretisch einen höheren Wirkungsgrad und mehr Effizienz. Dieses Package ist kompakt, so dass mehr Platz im Kofferraum bzw. unter dem Kofferraumboden bleibt. Ein (elektrischer) Allradantrieb ist damit jedoch nicht möglich. Um eine Fahrtrichtung vorzuwählen, muss man den kleinen Getriebewählhebel zweimal in die entsprechende Richtung

drücken - das ist erstmal gewöhnungsbedürftig, dann im Alltag aber sehr simpel, weil der Hebel praktisch "blind" gefunden und bedient werden kann. Der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt geschieht ausreichend schnell, aber nicht so zügig wie bei Plugin-Modellen mit Elektromotor an der Hinterachse; im 01 PHEV muss ganz klassisch das Getriebe schalten. Rangieren gelingt dennoch gut, weil eine sensible Kriechfunktion eine feine Dosierung ermöglicht. Die sieben Gänge des Getriebes sind sinnvoll gestuft und passend zum Motor und seiner Leistung ausgelegt. Bei 130 km/h dreht der Verbrenner im siebten Gang mit etwa 2.400 1/min. Die Gänge lassen sich auch manuell am Getriebehebel schalten. Die Autohold-Funktion der elektrischen Handbremse ist Serie. Der Verbrenner wird weich und spontan zu- und abgeschaltet.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Allgemein nimmt der 01 Kurven zwar mit einer gewissen Wankneigung, aber dank der serienmäßigen 20-Zoll-Bereifung des Testwagens erstaunlich flott. Im Grenzbereich geht er in

moderates Untersteuern über. Von Spurrinnen lässt sich der insgesamt gute Geradeauslauf nur wenig beeinflussen. Die Traktion ist trotz reinem Frontantrieb gut; zum einen lässt das

Antriebssystem nicht sofort die volle Leistung über die Vorderräder herfallen, zum anderen regelt die Traktionskontrolle recht sensibel die Antriebskräfte zurück. Im ADAC Ausweichtest zeigt der Lynk & Co 01 gute Reaktionen auf die Lenkbefehle. Es ergibt sich keine übermäßige Seitenneigung, dadurch fährt er für ein SUV recht stabil. Hilfreich ist hier sicherlich der verlängerte Radstand. Das ESP regelt sehr geschickt und nur in nötigem Maße, dadurch tritt wenig Untersteuern und wenig Übersteuern auf, somit bleibt

der 01 insgesamt erstaunlich stabil für ein so hohes Fahrzeug. Die Kontrolle bleibt stets bestehen, Lenkkorrekturen sind auch während der kritischen Phasen möglich. Fahrdynamisch kann das Karosseriekonzept mit dem höheren Schwerpunkt freilich nicht so sehr punkten, dennoch sind auch vergleichsweise hohe Durchfahrsgeschwindigkeiten möglich, weil das ESP nur moderat einbremst, was zu weniger Tempoabbau führt. So lässt sich der Lynk & Co flink um die Pylonen dirigieren.

## 2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Lynk & Co arbeitet angemessen präzise und setzt Lenkbefehle recht spontan um. In schnell durchfahrenen Kurven fehlt es etwas an Präzision. Das entkoppelte Lenkgefühl ist hier nicht hilfreich. Gerade bei höheren Geschwindigkeiten ist die Lenkung fast zu

leichtgängig; im Sportmodus ist das besser, dieser würde im Alltag eigentlich gut passen. Trotzdem kann man mit der Zentrierung im Alltag insgesamt gut leben. Von Anschlag zu Anschlag braucht man am Lenkrad 2,8 Umdrehungen.

## 2,8 Bremse

Im Fahrmodus D wirkt eine geringe Rekuperationsleistung, in B ist sie signifikant höher. Auch wenn der 01 PHEV eine standfeste Bremsanlage hat, die auch bei hoher Beanspruchung nicht nachlässt - ein durchschnittlicher Bremsweg von 35,9 m aus 100 km/h bis zum Stillstand ist nur ein zufriedenstellender Wert (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Es gibt zwei Modi (Standard und dynamisch) für das Ansprechverhalten der Bremse - auch hier merkt man die technische Verwandtschaft zum Volvo. Das Ansprechen der Bremse ist gut, nur die Dosierbarkeit etwas gewöhnungsbedürftig.

⊖ Der Pedalweg und die damit verbundene Bremswirkung sind nicht ganz linear. Zuerst wirkt die (Rekuperations-)Bremse moderat, was den Hauptbereich im Alltag abdeckt. Bei stärkerer Pedalbetätigung kommt deutlich Bremswirkung hinzu - hier wirkt die Verzögerungsleistung nicht ganz synchron zur Pedalbetätigung. Man kann sich aber daran gewöhnen, zumal im Notfall sofort die volle Bremsleistung zur Verfügung steht und kein unsicheres Gefühl aufkommt.



## 1,6 SICHERHEIT

### 1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Lynk & Co 01 bietet eine reichhaltige aktive Sicherheitsausstattung, die umfangreich Serie ist. Die Radar-Einheit in der Front und die Kamera in der Windschutzscheibe überwachen den Bereich vor dem Fahrzeug. Die daraus gewonnenen Informationen werden für den Notbremsassistenten und den Spurhalteassistenten genutzt. Eine Verkehrszeichenerkennung mit Abgleich der Navigationsdaten ist ebenfalls an Bord. Der adaptive Tempomat und der Limiter dürfen natürlich auch nicht fehlen, ebenso der Totwinkel- und Spurwechselassistent, der auch beim rückwärts Ausparken vor Querverkehr warnt. Ein Head-up-Display gibt es im 01 nicht, einen Müdigkeitswarner dagegen schon.

### 1,4 Passive Sicherheit - Insassen


⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Lynk & Co 01 immerhin 96 Prozent der Maximalpunkte für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 09/2021). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt das SUV immer mit. Knieairbags dagegen sind nicht vorhanden, ebenso wenig Seitenairbags hinten. Dafür gibt es zwischen den vorderen Sitzen einen Centerairbag, der beim Seitencrash ein Zusammenstoßen der vorderen Insassen verhindern kann. Die feststehenden vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,85 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,85 m Größe und können nicht hoch gezogen werden. Vorn wie hinten werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer verbaut Lynk & Co auf allen äußeren Plätzen. Bei einem Unfall wird automatisch über das eingebaute Mobilfunkmodul ein Notruf abgesetzt. Das empfehlenswerte Trennnetz zur Sicherung des Ladeguts lässt sich hinter der ersten oder zweiten Sitzreihe installieren.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten finden nur unter dem Kofferraumboden einen festen Halt - dort sind sie aber im Notfall schlecht zu erreichen, wenn sich im Kofferraum Gepäck befindet.

### 2,1 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Lynk & Co im Bereich Kindersicherheit mit 87 Prozent gut abschneiden. Der Beifahrersitz ist für den Transport von Kindersitzen geeignet, sofern man die fehlende Isofix-Halterung nicht benötigt. Die Airbags lassen sich mittels

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	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	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

Schalter deaktivieren und die Gurtgeometrie ist passend. Im F und können Kindersitze über die großen Türausschnitte problemlos eingebaut werden und sind gut erreichbar. Auf den äußeren Fond sitzen kann man Kindersitze dank Isofix samt iSize-Kennzeichnung einwandfrei montieren. Es können prinzipiell auch Kindersitze aller Altersgruppen mit den Gurten hinten außen befestigt werden. Wie immer empfiehlt sich eine Probemontage vor dem Kauf. Selbst wenn man Babyschalen mit einer Basis verbaut, sind die Platzverhältnisse ausreichend. Die Vordersitze können dann immer noch recht weit zurückgeschoben werden.

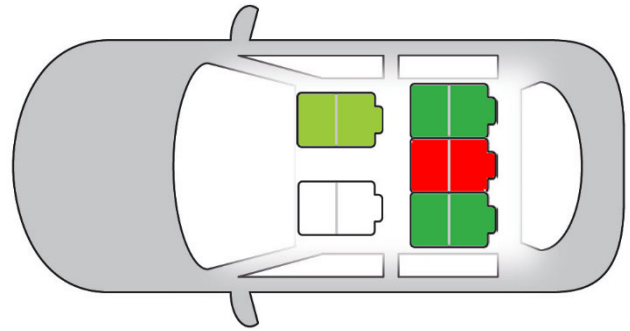
⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich zur Kindersitzmontage nur bedingt, da die Gurtnanlenkpunkte ungünstig angeordnet sind und hier ein Isofix-System fehlt. Aufgrund des hohen Mittelunnels findet eine Basis mit Stützfuß keinen Halt. Drei Kindersitze nebeneinander hätten im Fond ohnehin keinen Platz.

### 3,1 Fußgängerschutz

Im Fußgänger-Crashtest kommt der 01 auf 71 Prozent der möglichen Punkte. Die Front ist bis auf die Bereiche über den Scheinwerfern recht nachgiebig gestaltet, wodurch das Verletzungsrisiko für Passanten verringert wird. Die A-Säulen stellen aber wie bei den meisten Autos ein hohes Verletzungsrisiko

### 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)

dar. Serienmäßig ist der Lynk & Co mit einem Fußgängernotbremssystem ausgestattet, das bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h einen Zusammenstoß ganz vermeiden oder bei noch höheren Geschwindigkeiten zumindest die Unfallfolgen verringern kann.

## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Die aufwendige Technik des Plugin-Hybrid macht unter Umweltgesichtspunkten nur dann Sinn, wenn sie entsprechend ihrer Vorteile gegenüber reinen Verbrennern eingesetzt wird. So sollte regelmäßig - in jedem Fall immer nachts - die Batterie geladen werden, damit zu jeder Zeit Strom für den Antrieb bereit steht. Der Elektromotor kann dann alleine oder anteilig den Vortrieb übernehmen, wobei die Elektronik im Lynk & Co die beiden Antriebe je nach Anforderungen steuert. So ist es möglich, auch im reinen Hybridbetrieb den Gewichtsachteil zumindest auszugleichen, so dass sich kein Mehrverbrauch gegenüber einem reinen Benziner ergibt. Je mehr auf einer Strecke gestromert werden kann, desto mehr Kraftstoff kann eingespart werden. Startet man mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 62 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - Lynk & Co gibt als Reichweite maximal 69 km (gemessen nach WLTP) an, was bei sehr verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts durchaus möglich sein kann. Der reine Stromverbrauch liegt bei 27,4 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für ein reines

Elektroauto wäre das sehr viel, aber selbst für einen Plugin-Hybriden ist das kein Ruhmesblatt. Der 01 hat eine steile Front und einen hohen Aufbau - das bringt Platzvorteile im Innenraum, aber auch höhere Fahrwiderstände, die insbesondere außerorts voll durchschlagen. Fährt man dann mit leerer Batterie weiter im Hybrid-Modus, ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 7,6 l Super pro 100 km. Innerorts liegt der Benzin-Konsum bei 5,0 l/100 km, auf der Landstraße bei 7,6 l/100 km und auf der Autobahn bei sehr hohen 9,7 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke, dann verbraucht der 01 1.5TD PHEV auf 100 km 15,5 kWh Strom und 3,2 l Super. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 165 g pro km, unter Berücksichtigung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (vom UBA im Bundesanzeiger veröffentlichter Wert, gültig für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es dafür lediglich 28 von maximal 60 möglichen Punkten.

## 3,1 Schadstoffe

Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung - um die Grenzwerte der Euro 6d Abgasnorm einzuhalten, verbaut Lynk & Co einen Partikelfilter. Damit liegt der Partikelaustritt in allen Betriebszuständen unter den Grenzwerten. Auch die Emissionen anderer Schadstoffe wie NOx und CO liegen auf sehr niedrigem Niveau - durchaus eine erhebliche Herausforderung bei einem kleinen aufgeladenen Verbrennungsmotor, der nur zeitweise läuft, dann aber hohe Leistung bringen muss. Fährt der 011.5TD PHEV im Hybrid-Modus, bekommt er fast volle Punktzahl für

seine niedrigen Schadstoffemissionen. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden und der 01 viel Strom verbraucht, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der Lynk & Co 01 mit seinem aufwendigen Antrieb leider nur 29 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO2-Punkten liegt er damit bei 57 Zählern, die nur für drei von fünf Sternen im Ecotest genügen.

## k.A. AUTOKOSTEN

Aufgrund fehlender Informationen können momentan keine Autokosten berechnet/beurteilt werden.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5T HEV DCTH	1.5TD PHEV DCTH
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1477	3/1477
Leistung [kW (PS)]	145 (197)	192 (261)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	345/2500	425/1500
0-100 km/h [s]	9,0	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,6 l S	1,2 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	150	27
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/23	18/23/25
Steuer pro Jahr [Euro]	151	30
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	35.000	46.000

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Turbobenziner, Plug-in-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6d, OPF	
Hubraum	1.477 ccm
Systemleistung	192 kW/261 PS
Systemdrehmoment	425 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,2 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP)	27 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.541/1.857/1.694 mm
Leergewicht/Zuladung	1.879/471 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	466/1.213 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	-/ kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	4 Jahre/12 Jahre oder 120.000 km
Produktion	China

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R20 100V
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis links/rechts	12,1/12,1 m
Ecotest-Verbrauch	3,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,0/7,6/9,7 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	76 g/km (WTW* 165 g/km)
Reichweite	610 km
Innengeräusch 130 km/h	66,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	1.890/460 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	355/820/1.345 l

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.01.1900
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.000
Km-Stand bei Testbeginn	4.974 km
Auffälligkeiten/Mängel	laute Windgeräusche A-Säule Fahrerseite

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/ab 2022 Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	Serie

### INNEN

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

### AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: Mai 2022  
Test und Text: M. Ruhdorfer