



BYD Seal U DM-i Design AWD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (238 kW/324 PS)

Man mag es kaum glauben, aber der BYD Seal U DM-i zählt in Deutschland zu den meistverkauften Plug-in-Modellen. 2025 landete er mit 8.674 verkauften Einheiten unter den Top Ten. Interessant dabei: Dem Teilzeitstromer stehen gerade einmal 888 rein elektrische Seal U gegenüber. Von diesem ist der Plug-in-Hybrid lediglich anhand des Schriftzugs am Heck sowie des Kühlergrills anstelle der geschlossenen Front zu unterscheiden. Beiden gemein ist die gute Verarbeitung sowie die wertige Materialanmutung, die so manchem deutlich teureren Premium-Konkurrenten gut zu Gesicht stehen würde. Das Platzangebot kann ebenfalls überzeugen, die Zuladung fällt mit weniger als 400 kg jedoch dürrtig aus. Der Seal U DM-i ist als serieller Plug-in-Hybrid konzipiert, weshalb auch bei leerem Akku die E-Motoren an Vorder- und Hinterachse für Vortrieb sorgen. Der Benziner dient vorrangig zur Stromerzeugung via Generator und ist lediglich bei höheren Geschwindigkeiten mit den Vorderrädern verbunden. Die Fahrleistungen fallen angesichts der imposanten Systemleistung von 324 PS/238 kW sehr gut aus, um die Effizienz ist es hingegen weniger gut bestellt. Rein elektrisch verbraucht der rund 2,1 t schwere Allradler im Schnitt rund 27 kWh/100 km und kommt damit 65 km weit. Dank des zusätzlichen CCS-Anschlusses kann man auch Schnelllader nutzen, allerdings beträgt die maximale Ladeleistung lediglich 18 kW. Im Hybridmodus arbeitet der Antrieb ebenfalls nicht sonderlich sparsam und konsumiert 7,7 l/100 km. Positiv ist hingegen der mit 60 l üppig bemessene Kraftstofftank, der bei leerer Batterie für eine Reichweite von 775 km sorgt. Ist man mit dem BYD unterwegs, fällt zunächst die gefühllose Lenkung negativ auf, die einer sportlichen Gangart im Wege steht. Gleiches gilt für die softe Fahrwerksabstimmung, die abgesehen von den ausgeprägten Aufbaubewegungen für einen angenehmen Federungskomfort sorgt. Das Fahrverhalten ist in der Folge recht träge, wohingegen das SUV bei Bedarf vehement beschleunigt (0 auf 100 km/h in 5,9 s). Mit einem Preis von 45.990 Euro inklusive Vollausrüstung und sechsjähriger Garantie ist der BYD Seal U DM-i Design nicht nur preislich ein attraktives Angebot, auch wenn er in puncto Fahrverhalten und Effizienz noch Nachholbedarf hat. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C5 Aircross, Honda CR-V, Skoda Kodiaq, Toyota RAV4, VW Tayron.

- +** wertiges Interieur, CCS-Ladeanschluss, sehr attraktiver Preis und umfangreiche Komfortausstattung, gutes Sicherheitsniveau, sechsjährige Fahrzeuggarantie
- niedrige Zuladung, Beifahrersitz ohne Höhenverstellung, mäßige Antriebseffizienz, gefühllose Lenkung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN k.A.

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,7
	Fahrspaß	3,0
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★★★

2,8

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

⊕ Der BYD Seal U schneidet in diesem Kapitel insgesamt gut ab, zeigt an der einen oder anderen Stelle jedoch auch Nachlässigkeiten. So ist die Karosserie weitgehend sorgfältig verarbeitet, allerdings fallen die Spaltmaße im Vergleich zur Limousine Seal weniger schmal und gleichmäßig aus. Der Unterboden ist bis zur Hinterachse glattflächig verkleidet, dahinter fehlt jedoch jegliche Verkleidung und die Hochvoltkabel liegen frei. Die Fronthaube lässt sich durch zweimaliges Ziehen am Hebel im Fußraum entriegeln und dank der Gasdruckfedern komfortabel öffnen. Das Interieur wirkt wertig und ist weitgehend solide

verarbeitet, auch wenn manche Passung nicht ganz exakt sitzt und beispielsweise die Ziernähte am Armaturenbrett teils ungleichmäßig verlaufen. Der Materialmix genügt nicht nur dank der serienmäßigen Kunstlederausstattung auch höheren Ansprüchen, selbst beim beherzten Hinfassen ist den Anbauteilen kein Knarzen zu entlocken. Negativ fallen hingegen die scharfkantigen Gussgrate in den Türfächern sowie der teilweise bereits stark fuselnde Bodenteppich auf, gleiches gilt für den Filz im Kofferraum. Zusätzlich wies die Seitenverkleidung aus kratzempfindlichem Kunststoff bereits sichtbare Gebrauchsspuren auf.

3,3

Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des BYD Seal U DM-i im Ecotest bei 65 km - ein lediglich mäßiges Ergebnis für ein aktuelles SUV mit Plug-in-Antrieb. Die besten Konkurrenten kommen mehr als 100 km weit. Führt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit dem großen 60-l-Tank auf Basis des Verbrauchs im Ecotest von 7,7 l/100 km rund 775 km weit. Das Aufladen der leeren Batterie dauert weniger als zwei Stunden bei 11 kW - der Seal U DM-i kann dreiphasig laden. Noch etwas schneller geht es mit dem zusätzlichen CCS-Anschluss, den nur wenige Plug-ins zu bieten haben. Die Ladeleistung fällt mit maximal 18 kW allerdings eher mau aus, sodass der Ladevorgang mehr als eine Stunde dauert - BYD gibt für den Ladehub von 30 auf 80 Prozent 35 Minuten an. Insgesamt werden für eine vollständige AC-Ladung 17,7 kWh Strom inklusive der Ladeverluste benötigt. Die erlaubte Zuladung beim Testwagen liegt bei mäßigen 396 kg - das reicht gerade so für vier Erwachsene und etwas Gepäck. Als Dachlast sind bis zu 75 kg zulässig, die Dachreling ist Serie. Die zulässige Anhängelast fällt mit 1.300 kg für Anhänger mit eigener Bremse mäßig aus - ungebremste Hänger dürfen die üblichen

750 kg wiegen. Dahingegen ist die Stützlast mit 150 kg üppig bemessen, zwei E-Bikes lassen sich damit problemlos auf einem Fahrradheckträger transportieren. Die Außenlänge von 4,78 m und die Fahrzeugbreite von 2,09 m (inkl. der Außenspiegel) machen den Seal U in der Stadt recht sperrig, immerhin fällt der Wendekreis mit 11,6 m nicht allzu groß aus.

⊕ Für den Seal U ist ein Adapter für den Ladeanschluss erhältlich, über den elektrische Geräte angeschlossen und mit bis zu 3 kW (einphasig) versorgt werden können (V2L). Das ist ungewöhnlich für einen Plug-in-Hybriden, denn meist gibt es diese Funktion lediglich für vollelektrische Modelle. Die Stromabgabe erfolgt bis zu einem SoC von 15 Prozent. Das reicht aus, um beispielsweise einen Tischgrill zu betreiben oder ein E-Bike aufzuladen.

⊖ Zum Laden via CCS-Stecker muss man zwei Schutzkappen von der Ladedose abziehen - das ist unnötig umständlich. Ein Reserve- oder Notrad ist nicht lieferbar, serienmäßig ist lediglich ein Reifenreparatur-Set an Bord.

3,5 Licht und Sicht

Das LED-Scheinwerfersystem kann nicht vollauf überzeugen und erreicht bei weitem nicht die Qualität der besten Konkurrenzsysteme. Das Linsensystem sorgt zwar für gute Sicht bei nächtlichen Fahrten, allerdings ist die Lichtverteilung von Abblend- und Fernlicht nicht sonderlich homogen. Ein Abbiege- oder Kurvenlicht sind ebenso wenig erhältlich wie eine adaptive Lichtverteilung oder eine Scheinwerferreinigungsanlage. Der Fernlichtassistent kann lediglich auf- und abblenden, eine Schattierungsfunktion besitzt er hingegen nicht. Der Innen- spiegel blendet serienmäßig automatisch ab. Für die beiden Außenspiegel, die ohne asphärischen Bereich auskommen müssen, ist diese Funktion nicht erhältlich.

⊕ Um die schlechte Übersichtlichkeit zumindest teilweise zu kompensieren, bringt der Seal U neben Parksensoren vorn und hinten auch ein 360-Grad-Kamerasystem mit. Einen Parkassistenten hat der BYD hingegen nicht zu bieten.

⊖ Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Seal U lediglich mit der Note „ausreichend“ ab. Verantwortlich für dieses Ergebnis ist vorrangig die schlechte Sicht nach hinten, die durch die breiten Dachsäulen und die hohe Unterkante der Heckscheibe beeinträchtigt wird. Letzteres hat auch zur Folge, dass Gegenstände und Hindernisse hinter dem Fahrzeug erst in großer Entfernung zu sehen sind. Den Scheinwerfern fehlt eine dynamische Leuchtweitenregulierung. Immerhin ist der Drehregler für die Höhenanpassung gut erreichbar links vom Lenkrad angebracht, während er bei vielen Modellen inzwischen in den Untiefen des Fahrzeugmenüs versteckt ist. Der Heckwischer ist recht klein, sodass die seitlichen Bereiche der Heckscheibe unberührt bleiben - die Sicht bei verschmutzter Scheibe ist dementsprechend schlecht. Bei aktivierter Warnblinkanlage lässt sich ein Wechsel der Fahrspur nicht anzeigen. Dies kann beispielsweise dann kritisch sein, wenn man sich mit eingeschalteter Warnblinkanlage einem Stauende nähert und dabei die Fahrspur ändern möchte.

2,0 Ein-/Ausstieg

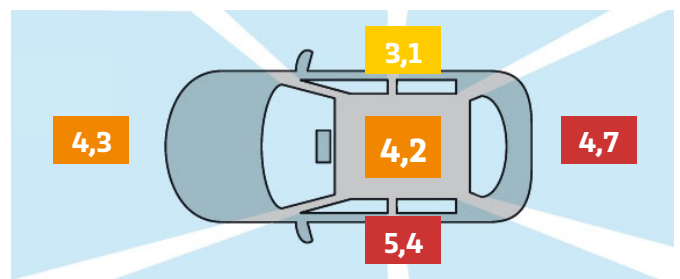
⊕ Dank seiner erhöhten Karosserie ermöglicht das SUV einen bequemen Ein- und Ausstieg. Die vorderen Sitzflächen liegen mit 60 cm in günstiger Höhe über der Straße, zudem sind die Türausschnitte breit und hoch. Einziger Nachteil ist der hohe Schweller, weshalb man die Beine beim Einsteigen weit anheben muss. Auch hinten kann man dank der großen Türen leicht ein- und aussteigen. Hinten stört kein Mitteltunnel, man kann also leichter von einer zur anderen Seite durchrutschen. Am Dachhimmel gibt es drei Haltegriffe - der Fahrer muss leider ohne auskommen. Die vorderen wie die hinteren Türen



Die Sicht aus dem Auto heraus ist beim Seal U auffällig schlecht. Breite Dachsäulen, hohe Karosserielinien und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen sind wenig hilfreich.

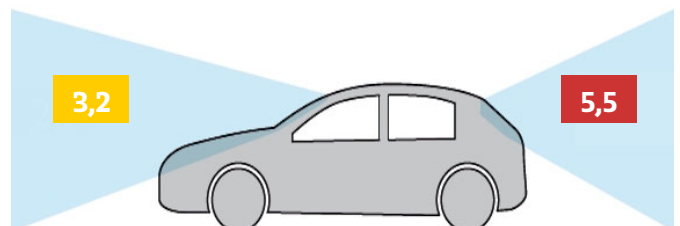
Rundumsicht

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.

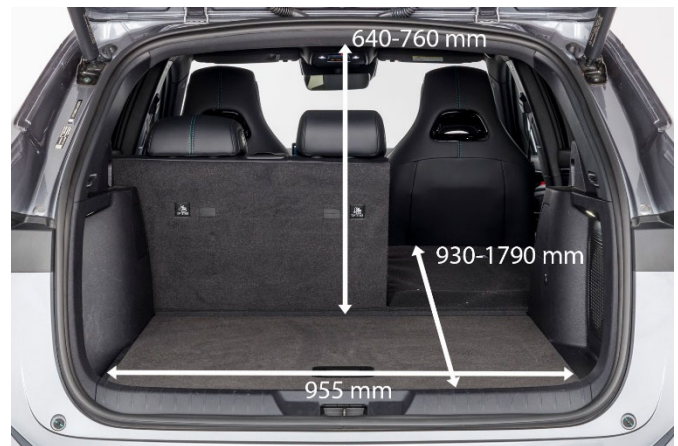


werden an drei Positionen sicher gehalten. Bei Dunkelheit wird der Bereich rund um das SUV beim Öffnen und Schließen beleuchtet.

⊖ 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. Zudem lässt sich das System nicht deaktivieren und es fehlen Sensoren in den hinteren Türgriffen.

2,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 320 l bei unten positioniertem Ladeboden, was für ein SUV dieser Größe nicht sonderlich üppig ist. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 515 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen zu empfehlen), lassen sich bis zu 780 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen bis zu 1.370 l Volumen zur Verfügung. Befindet sich der höhenverstellbare Ladeboden in der oberen Position, lassen sich rund 35 l nach unten hin abtrennen. Unter dem Kofferraumboden stehen weitere 10 l Volumen zur Verfügung.



Der Kofferraum fasst zwischen 320 und 1.370 l. Der variable Boden ist praktisch, trennt rund 35 l nach unten ab. Unterhalb des Bodens gibt es noch etwa 10 l Stauraum in zwei Fächern.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Seal U ist serienmäßig mit einer elektrischen Heckklappenbetätigung ausgestattet. Praktisch: Er besitzt in der Fahrertürtafel eine separate Taste, um die Heckklappe vom Innenraum aus zu betätigen. Die Betätigung per Fußschwenk unter das Heck beherrscht der Chinese nicht, eine entsprechende Sensorik ist nicht verbaut. Bei über 1,85 m Körpergröße sollte man auf seinen Kopf achten, um ihn nicht an der offenen Klappe zu stoßen. Das Schloss steht zwar etwas ab, ist aber immerhin mit Kunststoff ummantelt. Die Ladekante liegt mit 78 cm recht hoch über der Straße. Immerhin befindet sich der Ladeboden in der oberen Position auf demselben Niveau und selbst in der unteren Arretierung muss lediglich eine vier Zentimeter hohe Stufe überwunden werden. Der glattflächige Kofferraum hat ein praktisches Format und ist gut nutzbar. Mit zwei LEDs an den Seiten wird er bei Dunkelheit sehr gut ausgeleuchtet.



Die Heckklappe öffnet elektrisch angetrieben rund 1,85 m hoch. Mit einer Ladekante von 78 cm wird das Beladen schwerer Gegenstände umständlicher.

⊖ Der BYD hat keinen 12-V-Anschluss im Laderaum, mit dem sich beispielsweise eine Kühlbox betreiben ließe.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine Durchlademöglichkeit gibt es allerdings nicht. Der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar. Ein Zug an der Schlaufe unten am Sitz genügt und die Lehnenelemente lassen sich nach vorn klappen. Beim Zurückklappen sollte man darauf achten, dass die Gurte nicht eingeklemmt und dadurch

beschädigt werden. Im Kofferraum geizt der Seal U mit Ablagemöglichkeiten. Abgesehen vom Staufach unter dem Ladeboden wartet er lediglich mit einem Fach in der linken Seitenwand auf. Es gibt weder Taschenhaken noch Zurrösen, mit deren Hilfe sich ein Gepäcknetz einhängen ließe.

2,9

INNENRAUM

3,6

Bedienung

Die Bedienung erfolgt beinahe vollständig über das große Zentralsdisplay. Dieses nimmt Toucheingaben in den meisten Fällen ohne Verzögerung an und überzeugt mit einer durchaus schnell erlernbaren Menüführung. Schwächen offenbart die Bedienung dadurch, dass wichtige Grundfunktionen im Anzeigekonzept nicht dauerhaft hervorgehoben werden (Shortcuts auf oberster Bedienebene für Navigation, Radio etc.) oder sie - wie im Falle der Sitzheizung - in einem Untermenü "versteckt" sind. Hier wäre aus Nutzersicht eine Optimierung der Bedienoberfläche wünschenswert. Zudem lässt sich die Bedienhand beim Betätigen des Touchscreens weder in der horizontalen noch in der vertikalen Ausrichtung abstützen, was ein genaues Zielen beim Interagieren und eine hohe "Fehlbedienungsquote" bei kleinen Schaltflächen auf holprigen Strecken zur Folge hat - allen voran bei der Bedienung der Klimaanlage. Das digitale Kombiinstrument punktet mit einem ansprechenden Design und guter Ablesbarkeit, die Einstellmöglichkeiten fallen allerdings überschaubar aus.

⊕ Um Lenkrad, Sitze und Außenspiegel einzustellen, verbaut BYD konventionelle Bedienelemente, die ein schnelles und intuitives Justieren erlauben. Für die Lautstärkeeinstellung bietet der BYD je einen als Drehwalze ausgeführten Regler am Multifunktionslenkrad sowie auf der Mittelkonsole. In der Topausführung "Design" ist der Seal U serienmäßig mit einem Head-up-Display ausgestattet, das direkt in die Windschutzscheibe projiziert wird. Leider gibt es dort keine Navigationsansicht, was den Nutzen merklich einschränkt.

1,9

Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Seal U tritt mit einer umfangreichen Infotainmentausstattung an. Serienmäßig an Bord sind neben einem Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen ein Infinity-Audiosystem mit zehn Lautsprechern mitsamt Online-Radio und Bluetooth-Audio-Schnittstelle (inklusive Freisprechfunktion). Zudem lassen sich Smartphone-Inhalte via Android Auto oder Apple CarPlay auf dem Touchscreen spiegeln, allerdings lediglich per USB-Kabel, was den Nutzen der beiden induktiven Ladeschalen schmälert. Vorn unter der

2,0

Raumangebot vorn

⊕ Vorn ist viel Platz vorhanden, sowohl gefühlt wie auch gemessen. Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Menschen zurückschieben, über dem Scheitel ist dann noch eine Handbreit Luft. Das durch das serienmäßige



Das Infotainmentdisplay ist angemessen groß und reagiert schnell. Die Menüstruktur ließe sich optimieren, häufig genutzte Funktionen weniger tief "verstecken". Bei der Gelegenheit könnten auch die teils krummen Übersetzungen ausgebessert werden. Immerhin gibts noch einige physische Tasten.

⊖ Das Fahrzeugmenü fällt mit zahlreichen Übersetzungsfehlern und kaum verständlichen Begrifflichkeiten negativ auf. Zudem liegt dem Fahrzeug keine Bedienungsanleitung bei - weder in Papier- noch in digitaler Form. Das online abrufbare PDF-Dokument ist unvollständig und erklärt viele Fahrzeugfunktionen nur unzureichend. Die Taste für den Warnblinker befindet sich unscheinbar und weit unten platziert auf der Mittelkonsole, wo sie leicht zu übersehen ist. Die beiden USB-Anschlüsse sind unter der Mittelkonsole angebracht und dort schlecht zu erreichen.

Mittelkonsole sowie hinten unterhalb der mittigen Luftausströmer befinden sich je ein USB-A- und ein USB-C-Anschluss. Fahrzeuginformationen und -funktionen lassen sich per Smartphone-App abrufen und steuern. Fahrzeugupdates lassen sich Over-the-Air aufspielen. Die Online-Dienste sind die ersten beiden Jahre kostenlos.

⊖ Im Test fiel der Seal U wie viele chinesische Fahrzeuge mit einem schlechten Radioempfang negativ auf.

Glasschiebedach luftige Raumgefühl wird durch den dunklen Dachhimmel, die hohe Fensterlinie und die breite Mittelkonsole geschmälert.

2,9 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen lediglich bis zu 1,85 m große Personen Platz. Limitierend ist hierbei die Kopffreiheit, die großzügige Beinfreiheit würde selbst für 2,10 m große Leute reichen. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es jedoch eng. Das Raumgefühl wirkt nicht zuletzt dank des serienmäßigen Glasschiebedachs luftig, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet und große Schuhe keinen Platz unter den Vordersitzen finden.

2,9 Innenraum-Variabilität

Der BYD Seal U bietet gerade für ein SUV nur eine durchschnittliche Variabilität. Die Rücksitze sind lediglich asymmetrisch klappbar und lassen sich nicht in Längsrichtung verstellen. Zumindest eine neigungsverstellbare Lehne haben die Chinesen dem Seal U spendiert. Mit Ablagemöglichkeiten ist der BYD ordentlich gesegnet. Im vorderen Bereich gibt es zahlreiche Ablagen und Fächer, offene wie geschlossene, und selbstverständlich Becherhalter. In den zumindest ausreichend großen Türfächern können immerhin 1-l-Flaschen verstaut werden und am Dachhimmel findet man ein praktisches Brillenfach. Hinten ist das Angebot nicht ganz so üppig, die Türfächer fallen



Hinten genügt die Kopffreiheit für bis zu 1,85 m große Menschen. Die Beinfreiheit ist üppig, erst jenseits der zwei Meter Größe würde man mit den Knien an die Vordersitzlehnen reichen.

kleiner aus, fassen aber immer noch kleinere Flaschen. Zudem gibt es Lehnentaschen, zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne und Jackenhalter. Im Gegensatz zu manchem anderen Modell aus China verfügt der Seal U über ein Handschuhfach, das zwar beleuchtet, allerdings vergleichsweise klein ausfällt und nicht abschließbar ist.

2,3 KOMFORT

2,5 Federung

Für den Seal U sind keine Fahrwerksoptionen erhältlich. Er besitzt vorn McPherson-Federbeine und eine Mehrlenkerachse hinten, die Dämpfer sind passiv ausgeführt. Die Abstimmung ist recht weich geraten, der Federungskomfort kann trotz der mitunter durchaus ausgeprägten Aufbaubewegungen insgesamt aber überzeugen. Innerorts und bei Einzelhindernissen spricht das Fahrwerk ausreichend feinfühlig auf Unebenheiten

an, hier macht sich die softe Abstimmung positiv bemerkbar. Auch auf der Landstraße und der Autobahn überzeugt der BYD mit einem guten Federungskomfort, das überdurchschnittlich starke Ausfedern bei tiefen Bodenwellen ist jedoch nicht jedermanns Geschmack. Geschwindigkeitshügel steckt das Fahrwerk gelassen weg, Kopfsteinpflaster ist im Innenraum allerdings recht deutlich zu spüren.

2,8 Sitze

Der Seal U Design ist mit elektrisch verstellbaren Sitzen (ohne Memoryfunktion) ausgestattet, den Kunstlederbezug gibt es ebenfalls ab Werk. Die Sitze bieten einen ordentlichen Komfort, geizen mit ihren weichen Wangen jedoch beim Seitenhalt. Beim Fahrersitz lässt sich zusätzlich zu Höhe, Längsrichtung und Lehnenneigung auch die Sitzflächenneigung einstellen. Allerdings vermissen wir schmerzlich eine Lordosentütze und die höhenverstellbaren Kopfstützen lassen sich nicht in Längsrichtung justieren. Der Beifahrersitz muss gar ohne Höhen- und Neigungsverstellung auskommen - insgesamt sind die

Einstellmöglichkeiten damit für ein Mittelklassemodell unterdurchschnittlich. Im Fond sitzt man auf der Rückbank dank der guten Oberschenkelauflage durchaus bequem, auch wenn der Kniewinkel etwas spitz ausfällt und die Konturierung zu wünschen übriglässt. Der Mittelsitz ist lediglich als Notsitz gedacht und insbesondere Erwachsenen nur für kurze Strecken zuzumuten.

2,4 Innengeräusch

⊕ Der BYD Seal U bietet insgesamt einen guten Geräuschkomfort - besonders im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich, wenn der Plug-in-Hybrid oftmals rein elektrisch unterwegs ist. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 65,8 dB(A), womit der Seal U

zu den leiseren Vertretern seiner Art gehört. Das Fahrwerk neigt auf schlechtem Untergrund zum Poltern, die Windgeräusche steigen oberhalb der Autobahnrichtgeschwindigkeit vergleichsweise stark an.

1,5 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist serienmäßig an Bord, die Intensität des Automatikmodus lässt sich jedoch nicht einstellen. Auch eine Umluftautomatik vermissen wir. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Die Sitzheizung vorn sowie das beheizbare Lenkrad sind serienmäßig an Bord. Zudem bringt

der Seal U Design eine Belüftungsfunktion für die vorderen Sitze ab Werk mit. Die Scheiben sind ab der B-Säule getönt, Sonnenrollos hat das chinesische SUV jedoch nicht zu bieten.

⊖ Für die Luftausströmer im Armaturenbrett lässt sich die Luftmenge nicht unabhängig von der Ausströmrichtung einstellen.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Das Plug-in-System hat eine Systemleistung von stolzen 238 kW/324 PS, das Systemdrehmoment beträgt ebenfalls üppige 550 Nm. Die Fahrleistungen im Hybridmodus fallen dementsprechend flott aus: Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h absolviert das mit 2,1 t ziemlich schwergewichtige SUV in lediglich 4,1 s. Von 80 auf 120 km/h geht es in 5,3 s kaum langsamer. Im Gegensatz zu den meisten Konkurrenten fallen die Fahrleistungen im Elektromodus kaum schlechter aus, da die beiden E-Motoren mit 150 kW vorn und 120 kW hinten sehr leistungsstark sind. Der Grund: Der Seal U wird als serieller Hybrid meist von den beiden E-Motoren angetrieben. Der 1,5-l-Turbobenziner mit 96 kW/130 PS hat vorrangig die Aufgabe, mithilfe eines Generators den Strom für die Elektromotoren zu

erzeugen. Nur bei starker Beschleunigung oder höheren Geschwindigkeiten wird die Kupplung geschlossen und eine direkte Verbindung zu den Vorderrädern hergestellt. Mit gemessenen 4,2 s von 60 auf 100 km/h im rein elektrischen Betrieb stellt der Seal U den Großteil der Konkurrenz klar die Rücklichter. Zur besseren Einordnung: Der Mercedes GLC 300 de benötigt für diese Disziplin 9,1 s, der Hyundai Santa Fe Plug-in-Hybrid gar 13,4 s. Die elektrische Höchstgeschwindigkeit liegt mit rund 130 km/h hingegen auf Konkurrenzniveau. BYD gibt den Wert für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit geradezu rasanten 5,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 180 km/h elektronisch abgeregelt.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der BYD Seal U DM-i zeigt in diesem Kapitel ein zwiegespaltenes Bild: Ist der Teilzeitstromer elektrisch unterwegs, stellt sich ein erstklassiger Antriebskomfort ein. Von den beiden E-Motoren ist weder etwas zu hören noch zu spüren. Zudem gibt der E-Antrieb seine Leistung gleichmäßig ab und setzt Leistungsbefehle spontan um. Im Hybridantrieb sind Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung bei gemächlicher Fahrweise ebenfalls tadellos, da der Antrieb des seriellen Hybridsystems meist über die beiden E-Motoren erfolgt. Der Benzinmotor läuft bei konstanter Drehzahl und liefert über einen Generator den notwendigen Strom. Dabei arbeitet er akustisch angenehm im Hintergrund. Bei höheren Geschwindigkeiten und einer damit

verbunden erhöhten Leistungsanforderung, wird die Motordrehzahl des 1,5-l-Turbobenziners erhöht, was im Innenraum deutlich zu hören ist. Möchte man die volle Systemleistung abrupt abrufen, stellt sich der maximale Vortrieb erst mit zwei- bis dreisekündiger Verzögerung ein. Der Grund: Der Benzinmotor muss erst auf Touren gebracht werden, ehe über den Umweg des Generators ausreichend Strom für die beiden E-Motoren zur Verfügung gestellt werden kann. Dies muss man beispielsweise bei einem Überholmanöver auf der Landstraße einkalkulieren, andernfalls kann die stark verzögerte Leistungsabgabe gefährliche Verkehrssituationen zur Folge haben.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Layout des "BYD Super DM Technologie" genannten Plug-in-Antriebs hat zur Folge, dass sowohl im Elektro- als auch im Hybridmodus der stärkere der beiden E-Motoren für den Antrieb sorgt, der über eine Konstantübersetzung mit den Vorderrädern verbunden ist. Schaltvorgänge und damit ein eventuelles Schaltrucken gibt es daher nicht. Die Fahrstufe wird mittels eines knubbelartigen Wählhebels auf der Mittelkonsole ausgewählt. Die Erreichbarkeit des

Hebels ist einwandfrei, einzig die hinter dem Hebel untergebrachte Taste für die Parkstellung fällt nicht auf Anhieb ins Auge. Eine Autohold-Funktion hat der BYD serienmäßig an Bord. Praktisch: Das Ein- und Ausschalten erfolgt über eine separate Taste neben dem Getriebewählhebel. Weniger praktisch ist hingegen das umständliche Umschalten zwischen den beiden verfügbaren Rekuperationsstufen - hierfür muss man den Umweg über den Touchscreen gehen.

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

3,4 Fahrstabilität

In diesem Kapitel kann der BYD Seal U nicht überzeugen und zeigt deutliche Schwächen. Den ADAC Ausweichtest besteht das SUV nicht. Mit den geforderten 90 km/h ist es nicht möglich, den Pylonenkurs zu durchfahren, ohne einzelne Hütchen umzuwerfen. Beim Versuch, in die ursprüngliche Fahrgasse zurückzulenken, untersteuert der BYD stark und schiebt in den Gegenverkehr. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift nicht energisch genug ein, um deutlich an Geschwindigkeit zu verlieren und den Seal U in der Fahrspur zu halten. Dass dabei nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Handlichkeit und Präzision auf der Strecke bleiben, versteht sich von selbst. Das ausgeprägte Untersteuern, die gefühllose Lenkung, die starken Wankbewegungen und das entkoppelte Fahrgefühl sorgen dafür, dass man mehr Passagier als Dirigent hinter dem Lenkrad

ist. Die überdurchschnittlich starken Aufbaubewegungen infolge der soften Fahrwerksabstimmung, die ausgeprägten Lastwechselreaktionen sowie die deutliche Kursabweichung bei einem abrupten Lenkimpuls zahlen ebenfalls nicht gerade auf die Fahrstabilität ein. Dem Seal U würden mehr Verbindlichkeit und eine straffere Note in Lenkung und Fahrwerk guttun.

⊕ Die Traktion des Allradlers lässt wie zu erwarten kaum Wünsche offen. Der Seal U bekommt die hohe Antriebsleistung von 324 PS meist verlustfrei auf den Asphalt, lediglich auf sehr rutschigem Untergrund kann es kurzzeitig zu durchdrehenden Rädern kommen.

3,6 Lenkung

Die Lenkungsabstimmung kann nicht überzeugen. Die Servounterstützung ist sehr hoch, entsprechend gering sind die erforderlichen Lenkkräfte. Das Lenkgefühl fällt aufgrund der schwachen Rückmeldung synthetisch aus, die Lenkung wirkt stark entkoppelt. Hinzu kommt, dass die Mittenzentrierung stärker ausgeprägt sein dürfte, was sich besonders bei längeren Autobahnfahrten negativ auswirkt. Die Lenkpräzision geht in

Ordnung, auch wenn sich das künstliche Lenkgefühl auch hier negativ auswirkt.

⊖ Bei starker Beschleunigung sind Antriebseinflüsse deutlich in der Lenkung zu spüren und das SUV zieht etwas zur Seite, sofern man das Lenkrad nicht richtig festhält.

3,2 Bremse

Der Bremsweg fällt mit ermittelten 36,9 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) durchschnittlich aus. Auch die Dosierbarkeit der Bremse dürfte besser sein. Das Bremspedal fühlt sich recht weich an und lässt einen klar definierten

Druckpunkt vermissen. Die Rekuperationsstärke ist in zwei Stufen einstellbar, allerdings muss man hierfür den Touchscreen bemühen.

2,2

SICHERHEIT

2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der BYD Seal U punktet mit einer umfangreichen aktiven Sicherheitsausstattung, alle verfügbaren Systeme sind serienmäßig an Bord. So besitzt er einen Totwinkelwarner samt Querverkehrsassistenten und Ausstiegswarner, ein Notbremsystem inklusive Kollisions- und Abstandswarnung sowie einen Kreuzungsassistenten. Sollte es zu einer Notbremsung kommen, aktiviert der BYD automatisch die Warnblinkanlage, signalisiert das Abbremsen aber nicht noch zusätzlich durch blinkende Bremslichter. Der radarbasierte Abstandsregeltempomat funktioniert bis lediglich 150 km/h, daneben gibt es auch einen Tempomaten und einen Limiter. Im Zusammenspiel mit der aktiven Spurführung kann das SUV lediglich bis 120 km/h die Längs- sowie Querführung übernehmen (Autobahnassistent) und so den Fahrer entlasten. Darüber hinaus verfügt der Seal U über eine Verkehrszeichenerkennung, einen Müdigkeitswarner sowie ein Reifendruckkontrollsystem, das die aktuellen Reifendrucke anzeigt.

⊖ An der Abstimmung einiger Assistenzsysteme müssen die Entwickler noch Feinarbeit leisten. Speziell der Spurhalte- sowie der Spurlenkassistent arbeiten unharmonisch und greifen mitunter rabiät in die Lenkung ein. Für den Geschwindigkeitswarner gibt es aktuell keinen Shortcut, um die Funktion abzuschalten. Stattdessen muss man umständlich mehrere Bedienschritte am Touchscreen vornehmen - und das bei jedem Fahrzeugstart.


2,0

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der BYD Seal U hervorragende 90 Prozent und insgesamt volle fünf Sterne für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2023). Neben den obligatorischen Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags bringt der Stromer auch einen Zentralairbag serienmäßig mit. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,85 m Größe guten Schutz. Hinten lassen sich die äußeren Kopfstützen lediglich für 1,75 m große Insassen weit genug herausziehen, allerdings kann der Dachhimmel eine stützende Funktion übernehmen. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut.

⊖ Für das SUV gibt es kein Gepäcktrennnetz, mit dem man das Laderraum vom Insassenabteil abtrennen kann. Zudem

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	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	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

vermissen wir Zurrösen im Kofferraum, mit deren Hilfe man ein Gepäcknetz spannen oder Transportgurte anbringen

könnte. Verbandkasten und Warndreieck befinden sich unter dem Ladeboden und sind dort schlecht zu erreichen.

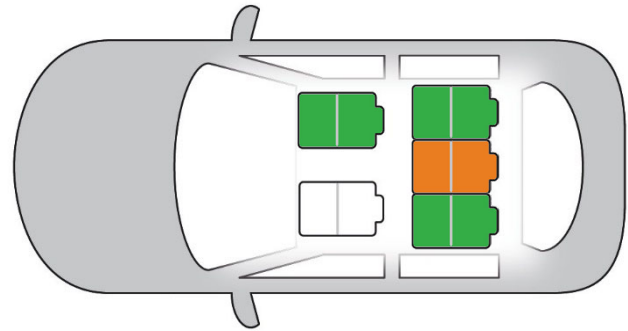
2,0 Kindersicherheit

⊕ 86 Prozent der Punkte sammelt der BYD Seal U bei den Crashtests gemäß Euro NCAP-Norm für die Kindersicherheit. Gut erreichbare Isofix-Aufnahmen samt i-Size-Freigabe bietet der Chinese auf dem Beifahrersitz sowie den äußeren Fondsitzen, alternativ kann man dort Kindersitze auch mit dem Gurt stabil befestigen. Vor dem Kauf empfiehlt sich - wie immer - eine Probemontage. Selbst besonders raumgreifende Sitze wie solche, die nach hinten gerichtet sind, schränken den Verstellbereich der Vordersitze dank der großen Beinfreiheit hinten nicht ein. Der Beifahrerairbag lässt sich per Drehschalter rechts am Armaturenbrett deaktivieren, dann darf auf dem Beifahrerplatz auch ein nach hinten gerichteter Sitz verwendet werden.

⊖ Hinten in der Mitte ist die Gurtgeometrie ungünstig, um dort Kindersitze lagestabil zu befestigen. Isofix-Halterungen gibt es dort wie üblich nicht. Zudem sind herstellerseitig nicht alle Kindersitztypen für den Mittelsitz zugelassen. Die hinteren Türen lassen sich mittels eines Kippschalters in der Tür leicht

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)

ent- und verriegeln, damit macht es der BYD Seal U aber auch Kindern zu leicht.

2,2 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgängerschutz kommt der BYD Seal U im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm auf 83 Prozent der möglichen Punkte. Die Front ist glattflächig und nachgiebig gestaltet. Die Bereiche um die Frontscheibe (z. B. die A-Säulen)

sind hart jedoch sehr steif ausgeführt und bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Der Notbremsassistent kann auch Motorräder, Fußgänger und Fahrradfahrer erkennen und tat dies in den Testszenarien weitgehend zuverlässig.

2,8 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Startet man mit dem BYD Seal U DM-i vollgeladen, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest (gemischter Betrieb) 65 km elektrische Reichweite drin, ehe sich der Verbrennungsmotor zuschaltet. Der reine Stromverbrauch liegt bei 27,3 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste), womit er in puncto Energieeffizienz kein gutes Bild abgibt - besonders sparsame Konkurrenten begnügen sich mit rund 20 kWh/100 km. Führt man im Hybrid-Modus (Batterie leer), fällt der Durchschnittsverbrauch mit 7,7 l/100 km ebenfalls ziemlich hoch aus. Dabei gliedert sich der Verbrauch auf in 5,3 l/100 km innerorts, 7,3 l/100 km auf der

Landstraße und üppige 10,2 l/100 km auf der Autobahn. Insgesamt ergibt sich für den Plug-in-Hybriden ein kombinierter Verbrauch von 2,7 l Super und 17,8 kWh Strom auf den ersten 100 km, womit eine CO₂-Bilanz von 160 g/km verbunden ist (auf Basis des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland; Basis hierfür ist der 2020 vom UBA veröffentlichte Wert für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest bekommt der BYD Seal U DM-i Design dafür 30 von maximal 60 möglichen Punkten.

2,6 Schadstoffe

⊕ Der Turbobenziner ist dank der effektiven Abgasnachbehandlung (u. a. Ottopartikelfilter) vorbildlich sauber und hat durchgehend sehr niedrige Partikelemissionen. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen weit

unterboten, auch die strengeren Ecotest-Grenzen reizt der Vierzylinder nicht aus. Da aber im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch

Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Am Ende bleiben 34 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt

der Plug-in-Hybrid 64 Zähler und erhält damit drei von fünf Ecotest-Sternen.

k.A.

AUTOKOSTEN

k.A.

Monatliche Gesamtkosten

Eine Kostenberechnung ist aufgrund der lückenhaften Datelage zum Testzeitpunkt nicht möglich. 45.990 Euro verlangt BYD für den Seal U DM-i AWD in der Topausführung Design, womit der Chinese preislich ein sehr attraktives Angebot ist. Der Einstieg für die Basisausführung mit Frontantrieb beginnt bereits bei 39.990 Euro. Hinzu kommt, dass das SUV über eine sehr umfangreiche Ausstattung verfügt, die den Preisvorteil gegenüber den meisten Konkurrenten weiter anwachsen lässt. Nachteilig ist hingegen das nach wie vor recht dünne Händler- und Werkstattnetz, das vor allem im ländlichen Raum teils lange Anfahrten erfordert. Der BYD punktet mit einer

sechsjährigen Fahrzeuggarantie bis 150.000 km. Auch in puncto Akkugarantie zeigen sich die Chinesen mit acht Jahren bzw. 200.000 km (Restkapazität von mindestens 70 Prozent) zumindest bei der Laufleistung ungewöhnlich großzügig. Das Intervall für den großen Service beträgt zwei Jahre/30.000 km, zusätzlich müssen einmal jährlich bzw. alle 15.000 km der Luftfilter und Ölfilter getauscht werden. Die Aufwendungen für die Versicherung fallen aufgrund der ungünstigen Einstufung hoch aus - besonders die Typklasse 29 für die Vollkasko-Versicherung ist ein heftiger Schlag ins Kontor.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Seal U DM-i Boost	Seal U DM-i Design AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1497
Leistung [kW (PS)]	160 (218)	238 (324)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/4000	550/1500
0-100 km/h [s]	8,9	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	12,1 kWh E	14,3 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	50	71
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	30	30
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	39.990	45.990

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh/100 km pro t]*	1,3 + 8,5
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	151/369/648
• Dachlast/Anhängelast [kg]	35/615
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,02
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	78,8
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	161

* Basis Ecotest-Verbrauch

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

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

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

HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (4-Zylinder-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.497 ccm
Systemleistung	238 kW/324 PS bei 5.200 1/min
Max. Systemdrehmoment	550 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	20,0 kWh
CO ₂ -Ausstoß	71 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.775/1.890/1.670 mm
Leergewicht/Zuladung	2.100/410 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425/1.440 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	150/75 kg
Batteriekapazität (netto)	18,3 kWh
Garantie Allgemein/Rost	6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	China

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h	4,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Michelin e-Primacy
Wendekreis links/rechts	11,6/11,4 m
Ecotest-Verbrauch	2,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,3/7,3/10,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	62 g/km (WTW* 160 g/km)
Reichweite	840 km
Innengeräusch 130 km/h	65,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	2.114/396 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/780/1.370 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.06.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	17.517 km
Auffälligkeiten/Mängel	schlechter Radioempfang

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. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * 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-/Kurvlenlicht	-
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
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
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: Januar 2026
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner