



Viertüriges SUV der oberen Mittelklasse (390 kW/530 PS)

Der BYD Sealion 7 zählt zu den Top-Modellen der chinesischen Marke und ist zugleich das leistungsstärkste SUV im Portfolio. Im Test tritt der dynamische gezeichnete 2,5-Tonnen-Koloss in der höchsten Ausstattungsvariante Excellence mit dem daran gebundenen Allradantrieb (zwei Elektromotoren) und 390 kW bzw. 530 PS Gesamtleistung an. Damit zählt er zu den seltenen Vertretern der elektrischen Performance-SUVs mit Fließheck. Im ADAC Autotest ist es zunächst der Antriebswille, der überzeugt: Der Sealion 7 ist in jeder Fahrsituation souverän motorisiert. Wer die Kraftreserven häufig fordert, wird allerdings schnell die nächste Ladesäule aufsuchen müssen. Schon im alltagsnahen ADAC Ecotest verbraucht der Chinese hohe 24,1 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) und kommt damit trotz seiner über 91 kWh großen Batterie nur rund 430 km weit. Immerhin klappt das Nachladen angemessen schnell. Für den Standard-Ladehub auf Langstrecken benötigt der Sealion 7 26 Minuten von 10 auf 80 Prozent. Erfreulich ist die umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung. Der Testwagen hat all jene Details serienmäßig an Bord, für die man bei der deutschen Konkurrenz enorme Aufpreise verlangt - wenngleich die Funktionsqualität nicht immer auf dem gleichen Niveau liegt. Beispielhaft sind die Scheinwerfer zu nennen, die sich im Vergleich hintenanstellen müssen. Verbesserungswürdig ist auch die Bedienung. BYD versteckt wichtige Funktionen in Untermenüs, belegt kleine Touch-Flächen und sorgt mit teils schwer verständlichen Übersetzungen für Unverständnis. Doch der Preis ist attraktiv: 60.990 Euro für ein vollausgestattetes 500-PS-SUV - da dürfte manch einer ins Überlegen kommen. **Konkurrenten:** u.a. Alpine A390 GTS, Audi Q6 e-tron Sportback, Genesis GV60, Polestar 4, XPeng G6.

⊕ **angemessen schnelles Laden, souveräne Fahrleistungen, gute Materialqualität, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung**

⊖ **geringe Zuladung, Scheinwerfer mit Makeln, ablenkungsintensive Bedienung**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN k.A.

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	4,4
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,5
	Fahrspaß	2,1
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★★★☆

1,4 Verarbeitung

⊕ Der BYD Sealion 7 überzeugt mit einer wirklich guten Verarbeitung sowie einer wertigen Materialauswahl - hier muss sich der chinesische Stromer nicht vor der Konkurrenz verstecken. Die Karosserie ist sehr sorgfältig gefertigt und überzeugt mit schmalen und gleichmäßig verlaufenden Spaltmaßen sowie satt schließenden Türen, deren Fenster im geöffneten Zustand beim Schließen der Tür nicht klappern. Der Innenraum hinterlässt einen wertigen und wohnlichen Eindruck. Die verwendeten Materialien befinden sich auf

gutem Niveau. Wie in dieser Klasse zu erwarten, sind die oberen Bereiche geschäumt. Die Instrumententafel ist sogar im unteren Bereich noch weich kaschiert. Eine gelungene optische Aufwertung sind die Ziernähte in Kontrastfarbe, die sich von den Türverkleidungen über die Instrumententafel bis zur Mittelkonsole erstrecken und auch auf den Kunstledersitzen zu finden sind. Der Unterboden ist glattflächig gestaltet und nahezu vollständig verkleidet, was der Aerodynamik und damit der Reichweite zuträglich ist.

3,2 Alltagstauglichkeit

Die Batterie des BYD Sealion 7 kann mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) bis 11 kW und mit Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) bis 230 kW geladen werden. Ein Ladekabel für die typische Haushaltssteckdose (Schuko) ist dabei, ebenso das Kabel mit Typ-2-Stecker. Beide finden z. B. in dem separaten Fach unter der Fronthaube (Frunk) Platz und sind dort immer problemlos erreichbar. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung rund zehn Stunden. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom an einer Schnellladesäule. Für den Ladehub von 10 auf 80 Prozent benötigt er unter idealen Bedingungen bei unseren Tests 26 Minuten - ein gutes Ergebnis. Die maximale Ladeleistung von rund 226 kW kann der Sealion 7 allerdings nur sehr kurz halten, danach fällt die Ladekurve ab. Nichtsdestotrotz lädt der Chinese während des Ladehubs mit einer guten durchschnittlichen Ladeleistung von 173 kW und dabei fast 340 km Reichweite nach. Um auch bei niedrigen Außentemperaturen ein möglichst schnelles Nachladen zu gewährleisten, ist das Akkupaket beheizbar. Die Heizung kann manuell im Infotainment oder im Stand über die BYD-App aktiviert werden. Ein automatisches Vorkonditionieren der Batterie entsprechend der Ladestopps, wie es viele andere Hersteller bereits bieten, konnten wir nicht eindeutig ausmachen. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest eine Reichweite von rund 430 km - ein mäßiger Wert. Bei innerstädtischen Fahrten oder bei ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 100 km/h) sind auch Reichweiten

von über 500 km möglich. Bei Kälte allerdings erhöht sich der Verbrauch deutlich und die Reichweite verringert sich entsprechend. Mit einer Länge von 4,83 m und einer Breite von 2,21 m (inkl. Außenspiegel) fällt das fünftürige SUV nicht nur recht lang, sondern vor allem unhandlich breit für knapp bemessene Umgebungen aus. Der Wendekreis von 11,9 m kann die ausladenden Abmessungen nicht kaschieren. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine für das Befestigen praktische Relling gibt es allerdings nicht. Die optionale Anhängerkupplung erlaubt das Ziehen von bis zu 1,5 t schweren Anhängern, sofern diese über eine eigene Bremse verfügen (750 kg für ungebremste). Die zulässige Stutzlast wird mit 75 kg angegeben, was den Transport von zwei schweren E-Bikes inklusive Fahrradträger ermöglicht.

⊖ Die maximale Zuladung des knapp 2,5 t schweren Testwagens mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem Notsitz beträgt nur 355 kg - für vier Erwachsene inklusive Gepäck ist das zu wenig. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, das nur bei kleineren Schäden eine Weiterfahrt ermöglicht. Ein Ersatz- oder Notrad gibt es nicht.

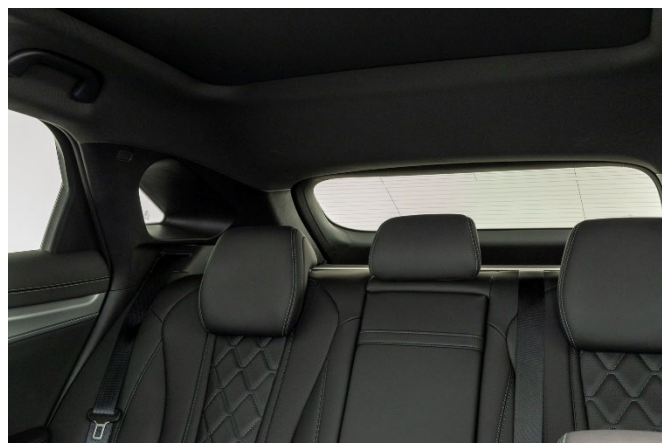
3,1 Licht und Sicht

Während der Blick auf den Verkehr dank der SUV-typisch erhöhten Sitzposition gut gelingt, leidet die Übersicht über die Fahrzeugenden unter der Coupé-haften Karosserieform. Die Vorderkante der flach abfallenden Motorhaube ist nicht einsehbar, wenngleich sich niedrige Hindernisse davor gut erkennen lassen. Das hintere Ende ist weitaus schlechter abzuschätzen, da die Heckscheibe sehr schräg steht und weit entfernt ist. Da die Unterkante der Heckscheibe zudem sehr hoch positioniert ist, sind niedrige Hindernisse hinter dem SUV nur aus weiter Entfernung zu erkennen. BYD ist sich dessen bewusst und verbaut bereits serienmäßig Einparksensoren an Front und Heck sowie ein 360-Grad-Kamerasystem, wobei die Linsen der Kameras nicht schmutzgeschützt sind. Das Kamerasystem kann beim Einparken oder Rangieren die ansonsten nur ausreichende Rundumsicht ein Stückweit kompensieren, im normalen Fahrbetrieb fehlt es aber vor allem nach schräg hinten an Durchblick. Einen Einparkassistenten, der selbstständig in Parklücken manövriert, hat der Chinese trotz umfangreicher Ausstattung nicht an Bord. Das LED-Scheinwerfersystem kann nicht vollauf überzeugen und erreicht bei weitem nicht die Qualität der besten Konkurrenzsysteme. Das Linsensystem sorgt zwar für eine recht gute Sicht bei nächtlichen Fahrten, allerdings ist die Lichtverteilung von Abblend- und Fernlicht nicht sonderlich homogen. Zudem fallen beim Testwagen ein Blau- und Gelbschleier im Lichtkegel sowie eine scharfe Lichtkante an den Seiten auf, welche die Adaptionsfähigkeit der Augen unnötig strapaziert. Weitere Lichtfunktionen (adaptive Lichtsteuerung, Kurvenlicht, Fernlicht mit Schattierungsfunktion) gibt es außer dem Abbiegelicht, welches den Bereich

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt weitgehend problemlos, auch wenn man von außen einen recht hohen Schweller überwinden muss. Die Sitzfläche des Fahrersitzes befindet sich in der untersten Position 57 cm über der Fahrbahn (Sitz ganz nach unten gestellt) und damit in bequemer Höhe. Während vorn die schräg stehende A-Säule stört, erweist sich hinten die coupé-hafte Dachlinie als hinderlich. Erfreulich: Da es im Fond keinen Mittelunnel gibt, wird das Durchrutschen erleichtert. Die Türasten sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen selbst an Steigungen gut offen. Über allen Türen (außer am Fahrerplatz) befinden sich Haltegriffe am Dachhimmel, welche den Ausstieg erleichtern. Die Außenbeleuchtung (Scheinwerfer, Heckleuchten und Spiegelleuchten) erhellen beim Ein- und Ausstieg das Umfeld.

⊖ Der Sealion 7 ist serienmäßig mit einem Keyless-System sowie einem klassischen Funkschlüssel ausgestattet. Die



Das 360-Grad-Kamerasystem hilft beim Einparken und Überblicken der unübersichtlichen Karosserie. Leider fehlt am Heck ein Scheibenwischer zum Reinigen der Scheibe.

seitlich beim Abbiegen mit je einer separaten Leuchte erhellt, nicht. Der Fernlichtassistent kann lediglich auf- und abblenden. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab. Für die beiden Außenspiegel, die ohne asphärischen Bereich auskommen müssen, ist diese Funktion nicht erhältlich.

⊖ Die Chinesen verzichten auf einen Scheibenwischer an der Heckscheibe, was die Sicht aus dem SUV weiter verschlechtert. Unpraktisch: Die Leuchtweitenregulierung muss manuell und im Menü angepasst werden. Zudem gibt es keine Scheinwerferreinigungsanlage, die nicht nur die eigene Sicht verbessern, sondern auch Blendung verringern kann.

versenkten und elektrisch betätigten Türgriffe erweisen sich im Alltag gerne mal als unpraktisch, wenn sie ungewollt einfahren - klassische Bügelgriffe wären hier die sinnvollere Lösung. Zudem gibt es nur an den vorderen Türen Sensorflächen, um die schlüssellose Zentralverriegelung zu betätigen. Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Der Bewegungssensor im Schlüssel, welcher das Signal im Ruhezustand abschaltet, ist kein ausreichender Schutz. Zudem lässt sich das System nicht deaktivieren. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,3 Kofferraum-Volumen

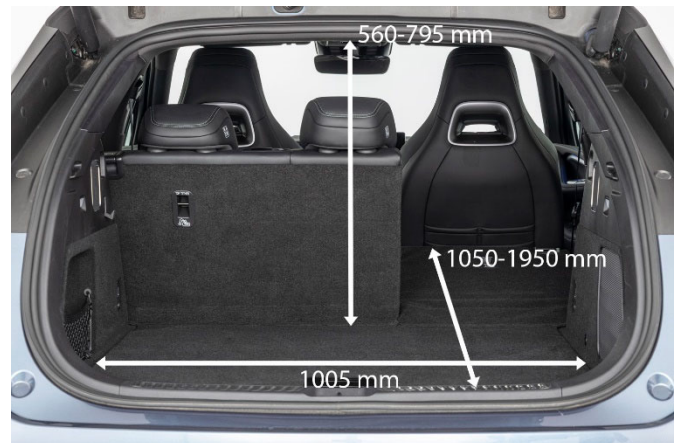
⊕ Der Kofferraum fällt für ein Fließheck-SUV durchschnittlich groß aus. Das Ladeabteil fasst standardmäßig 385 l, wenn der Ladeboden in der unteren Position ist. Versetzt man den Ladeboden nach oben, lassen sich 40 l abtrennen. Entfernt man die Laderaumabdeckung und belädt bis zum Dach, finden 535 l Platz. Alternativ passen zehn handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 900 l Ladevolumen bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) zur Verfügung. Nutzt man den kompletten Raum hinter den Vordersitzen, bietet der Chinese Stauraum für 1.460 l. Unter dem Kofferraumboden in tiefster Position gibt es noch etwa 45 l Stauraum für kleinere Utensilien. Ein weiteres Fach unter der Fronthaube (Frunk) fasst rund 55 l - Ladekabel sind hier unabhängig vom Beladungszustand des Kofferraums stets problemlos zu erreichen.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

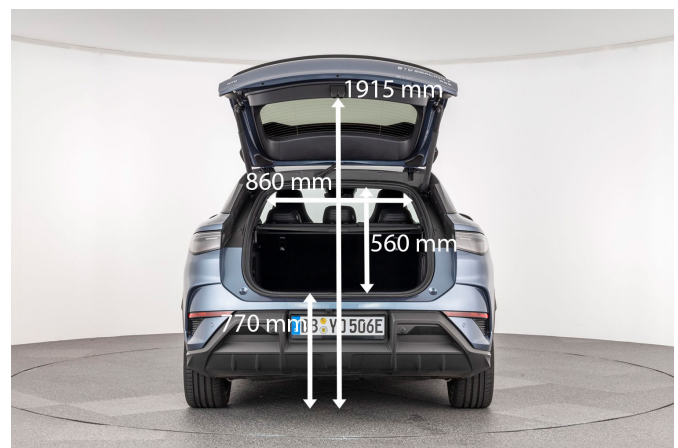
Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch angetrieben. Die Taste zum Öffnen der Klappe ist aber recht tief angebracht und verschmutzt zudem schnell. An der Innenseite der Heckklappe befinden sich zwei Tasten, womit sich entweder nur die Heckklappe schließen oder zugleich das gesamte Fahrzeug verriegeln lässt. Zusätzlich beherrscht der Chinese das Öffnen der Heckklappe mittels Fußkick-Geste unter das Heck. Personen deutlich über 1,90 m Körpergröße sollten beim Be- und Entladen auf ihren Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Schloss der Heckklappe zu stoßen. In der oberen Position muss zum Ausladen eine vier Zentimeter hohe Stufe überwunden werden, in der tiefen Position misst die Stufe elf Zentimeter. Das Beladen des Kofferraums gelingt ansonsten ohne weitere Hindernisse, einzig die unteren Ecken sind etwas stark abgerundet und verschwenken so ein paar Zentimeter an Ladeöffnung. Praktische Details wie eine Halterung für den aufgestellten Kofferraumboden oder eine Verstaumöglichkeit für die ausgebaute Hutablage (z.B. bei kompletter Beladung) gibt es nicht. Klappt man die Rücksitzlehne um, entsteht keine Stufe, wengleich die Lehnen etwas ansteigen. Dank zweier

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine Durchlademöglichkeit gibt es allerdings nicht. Der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig von der zweiten Reihe aus bedienbar. Beim Zurückklappen sollte man darauf achten, dass die Gurte nicht eingeklemmt und dadurch beschädigt werden. Ablagefächer bietet der Chinese ausreichend. In der linken Seitenverkleidung gibt es ein Fach mit Netz, in dem sich schnell zugängliche Gegenstände verstauen lassen.



Das Stauvolumen beträgt 385 bis maximal 1.460 Liter, ergänzt durch einen 55-Liter-Frunk und ein 45-Liter-Unterbodenfach.



Die Heckklappe öffnet elektrisch mit einer Sensorsteuerung. Die recht hohe Ladekante von 77 cm erschwert das Beladen sperriger Gegenstände.

LEDs (je eine links und rechts) ist der Kofferraum auch bei Dunkelheit ausreichend ausgeleuchtet.

⊖ Die Ladekante liegt mit 77 cm recht hoch über der Straße, sodass schwere Ladung weit angehoben werden muss.

Zudem gibt es einen ausklappbaren Taschenhaken. Unter dem Kofferraumboden in tiefster Position gibt es ein großes Fach. Ein Gepäcknetz lässt sich nicht einspannen, da die Position der Verzurrösen dies nicht zulässt. Weiteren Stauraum, beispielsweise für das Ladekabel, findet man unter der Fronthaube (Frunk).

3,4 Bedienung

Die Bedienung der Infotainment- und Fahrzeugfunktionen erfolgt beinahe vollständig über das zentrale Touchdisplay. Es überzeugt mit einer scharfen und kontrastreichen Darstellung und zuverlässigen Reaktionen auf Eingaben. Bevorzugt der Nutzer ein Zentralscreen im Hochformat, lässt sich der Monitor per Knopfdruck schwenken - ein maßgeblicher Vorteil in der Bedienung ergibt sich durch diese Funktion aber nicht. Die Bediensoftware zeigt einige Touchflächen für Hauptfunktionen dauerhaft an (Home, Einstellungen, Menü) und erleichtert damit die Navigation durch die zahlreichen Ebenen. Auch grundlegende Einstellungen für die Klimatisierung befinden sich in der unteren Leiste, jedoch werden nicht alle wichtigen Funktionen permanent eingeblendet. Beispielsweise die Tasten für die Sitzheizung oder die Heckscheibenheizung liegen im Untermenü. Eine grundlegende ergonomische Schwäche: Die bedienende Hand lässt sich beim Betätigen des Touchscreens weder in der horizontalen noch in der vertikalen Ausrichtung abstützen, was in genauen Zielen und einer hohen "Fehlbedienungsquote" bei kleinen Schaltflächen auf holprigen Strecken resultiert. Das digitale Kombiinstrument lässt sich grundsätzlich recht gut ablesen, allerdings fällt die Beschriftung mancherorts zu klein aus. Der Umfang des Bordcomputers ist nur rudimentär und die Verbrauchswerte beziehen sich nur auf die letzten 50 Kilometer, was deren Aussagekraft schmälert.

⊕ Für die Einstellung von Lenkrad, Sitzen und Außenspiegeln verbaut BYD konventionelle Bedienelemente, die ein schnelles und intuitives Justieren erlauben. Für die

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Sealion 7 verfügt über eine umfangreiche Infotainmentausstattung. Serienmäßig verbaut sind neben einem Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen und Laderoutenplanung ein Dynaudio-Audiosystem mit zwölf Lautsprechern mitsamt Online-Radio und Bluetooth-Audio-Schnittstelle (inklusive Freisprechfunktion). Zudem lassen sich Smartphone-Inhalte via Android Auto oder Apple CarPlay (beides kabellos) auf den Touchscreen spiegeln, was besonders in Kombination mit den beiden induktiven Ladeschalen praktisch ist. Vorn unter der Mittelkonsole sowie hinten unterhalb der mittigen Luftausströmer befinden sich je zwei



Über das große, drehbare zentrale Infotainmentdisplay steuert man die meisten Funktionen des BYD. Die Menüstruktur ist tiefgreifend und teilweise verschachtelt.

Lautstärkeeinstellung bietet der BYD je einen als Drehwalze ausgeführten Regler am Multifunktionslenkrad sowie auf der Mittelkonsole. In der Topausführung "Excellence" ist der Sealion 7 serienmäßig mit einem Head-up-Display ausgestattet, das direkt in die Windschutzscheibe projiziert wird.

⊖ Das Fahrzeugmenü fällt mit stellenweise schlecht verständlichen Begrifflichkeiten negativ auf. Die beiden USB-Anschlüsse sind unter der Mittelkonsole angebracht und dort schlecht zu erreichen. Die Taste für den Warnblinker befindet sich unscheinbar und weit unten platziert auf der Mittelkonsole, wo sie leicht zu übersehen ist.

USB-C-Anschlüsse. 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. Bei Bedarf kann der BYD den Insassen einen WLAN-Hotspot bieten.

⊖ Im Gegensatz zu einigen anderen Herstellern, bietet BYD im Sealion 7 keine detaillierten Einstellungen zur Privatsphäre und Datenweitergabe.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Die erste Reihe bietet sowohl gefühlt als auch gemessen viel Platz. Der Fahrersitz lässt sich für bis zu zwei Meter große Personen zurückschieben, die Kopffreiheit ist dann ebenfalls noch ausreichend. Das durch das serienmäßige Panoramaglasdach luftige Raumgefühl wird durch den

dunklen Dachhimmel, die hohe Fensterlinie und die breite Mittelkonsole geschmälert. Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung schafft bei Dunkelheit ein angenehmes Raumgefühl.

2,7 Raumangebot hinten

Wie viele andere Elektroautos, kann das SUV mit einer großzügigen Beinfreiheit im Fond aufwarten. Ist der Fahrersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit theoretisch für bis zu 2,20 m große Passagiere. Die Kopffreiheit bietet bis zu einer Größe von 1,90 m ausreichend Platz. Hinzu kommt, dass das Raumgefühl unter der schwarzen Innenausstattung, den schmalen Seitenfenstern und der sehr hohen Schulterlinie leidet. Das bis nach hinten reichende Glasdach schafft zumindest ein Stückweit Abhilfe. Nachts kann die serienmäßig mehrfarbige Ambientebeleuchtung das Raumgefühl etwas verbessern.



Die Beinfreiheit hinten ist großzügig bemessen. Bei der Kopffreiheit wird es ab 1,90 m Körpergröße beengt, geschuldet durch die nach hinten stark abfallende Dachlinie.

2,6 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität beschränkt sich auf das Umklappen der Rücksitzlehnen. Ablagemöglichkeiten bietet das SUV in ausreichendem Maße. Vorn finden sich zwei große und gut erreichbare Ladeschalen für das Smartphone, zwei Becherhalter sowie ein kompaktes Handschuhfach, das mit feinem Filz ausgekleidet und beleuchtet ist. Weiteren Stauraum gibt es unter der Mittelkonsole sowie unter der Mittelarmlehne. Die

Türfächer sind ausreichend groß dimensioniert und können auch 1-liter-Flaschen aufnehmen. Die Ablagemöglichkeiten im Fond bestehen aus kompakten Türfächern, geschlossenen Lehnentaschen und zwei in der Mittelarmlehne befindlichen Becherhaltern. Erfreulich: Die ausklappbare Mittelarmlehne verfügt zusätzlich über ein Fach mit Beflockung. Zudem gibt es je einen Jackenhalter an der B-Säule.

2,3 KOMFORT

2,8 Federung

BYD rüstet den Sealion 7 mit einer für die Klasse angemessenen Fahrwerkskonstruktion aus: Vorn werden die Räder an Doppel-Querlenklern aufgehängt, hinten arbeitet eine Mehrlenkerachse. Das Fahrwerk basiert auf konventionellen Stahlfedern und Dämpfern und erlaubt keinen Eingriff in das Arbeitsverhalten durch den Fahrer oder die Regelsysteme. In Summe gelingt dem schweren SUV ein guter bis ordentlicher Fahrkomfort. Das Federungsverhalten zeigt sich komfortorientiert, ohne aber zu weich ausgelegt zu sein. Während die Vorderachse Hindernisse recht beflissen pariert, wirkt die Hinterachse straffer, mancherorts sogar etwas stößig. Zudem neigt die Hinterachse zum Poltern, was aber eher den Geräuschkomfort beeinflusst. Dies spürt man vor allem Innerorts und bei Einzelhindernissen, wo die schweren 20-Zoll-Räder zusätzlich am Aufbau zerren. Querhindernisse wie Geschwindigkeits-

hügel überrollt der Chinese bei angemessener Geschwindigkeit solide. Auf der Landstraße fällt der BYD beispielsweise bei schnell gefahrenen Kurven oder welliger Fahrbahn nicht mit einem zu losen Aufbau auf, wobei die Hinterachse auch hier die Fahrbahnanregungen noch besser absorbieren könnte - ein leichtes Wippen ist immer zu spüren. Auf der Autobahn erlauben die Chinesen ihrem SUV bei Kuppen ein leichtes Huben, Senken pariert er ohne zu stauchen. Etwas Unruhe und Zittern fährt auf der Langstrecke immer mit, nichtsdestotrotz ist der Komfort hier im Großen und Ganzen gut.

2,4 Sitze

⊕ Die Vordersitze mit Kunstlederbezug sind ab Werk elektrisch verstellbar und bieten einen guten Komfort sowie einen entsprechenden Seitenhalt. Während der Fahrersitz neben den Grundeinstellungen über eine Memoryfunktion, eine Neigungsverstellung und eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze verfügt, muss der Beifahrer ohne diese zusätzlichen Einstellmöglichkeiten auskommen. Die Sitzposition vermittelt den Eindruck mehr "auf" als "im" Sealion 7 zu sitzen - gewöhnungsbedürftig. Während die

Mittelarmlehne und die Kopfstützen fixiert sind, lässt sich zumindest der Gurtaustritt in der Höhe anpassen. Angenehmes Detail: Da die Mittelkonsole auch im unteren Bereich noch weich ist, kann das Knie hier bequem angelehnt werden. Im Fond sitzt man dank der angenehm gepolsterten und neigungsverstellbaren Rückbank durchaus bequem, lediglich der Kniewinkel ist etwas spitz. Der Mittelsitz ist hingegen als Notsitz zu betrachten und nur für kürzere Strecken zumutbar.

1,7 Innengeräusch

⊕ Der BYD Sealion 7 überzeugt mit einem wirklich guten Geräuschkomfort, was sich in einem geringen Innengeräuschniveau widerspiegelt. Bei Tempo 130 liegt der ermittelte Schalldruckpegel bei lediglich 64,0 dB(A) - ein mehr als guter Wert. Dies liegt vor allem an den niedrigen Abrollgeräuschen und den leisen E-Motoren - die Chinesen

scheinen einen großen Aufwand betrieben zu haben. Erst oberhalb der Autobahnrichtgeschwindigkeit kann der Stromer das zuvor geringe Geräuschniveau nicht mehr ganz halten und offenbart lokale Windgeräusche an der Dachkante der Frontscheibe. Ein komfortabler Reisebegleiter bleibt er aus Sicht des Akustikkomforts allemal.

1,8 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung an Bord, die Intensität des Automatikmodus kann jedoch nicht eingestellt werden. Auch eine Umluftautomatik fehlt. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Die Sitzheizung vorn und hinten,

Lenkradheizung und getönte Scheiben ab der B-Säule sind Serie. Zudem bringt der Sealion 7 eine Belüftungsfunktion für die vorderen Sitze serienmäßig mit.

⊖ An keiner der Luftdüsen vorn lässt sich die Strömungsrichtung unabhängig von der Luftmenge justieren.

0,8 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen

⊕ Den Sealion 7 gibt es mit Heck- und Allradantrieb. Im Test tritt die Topversion mit je einem Motor an der Vorder- und Hinterachse und einer Gesamtleistung von 390 kW/530 PS an. Die beiden Motoren befähigen das knapp 2,5 t schwere SUV zu überlegenen Fahrleistungen. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Sealion 7 in sehr schnellen 2,2 s, von 80 auf 120 km/h vergehen gerade einmal 3,0 s. Das sind Werte

auf Sportwagenniveau. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h geben die Chinesen mit 4,5 s an. Kurioserweise findet sich diese Angabe in Chrom-Lettern unterhalb der Modellbezeichnung am Heck wieder. Die Höchstgeschwindigkeit wird erst bei 215 km/h begrenzt und liegt damit für ein Elektroauto recht hoch.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der BYD Sealion 7 gibt sich auch hier keine Blöße. Es ergeben sich wie zu erwarten keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt selbst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen in seinem Vortrieb kaum nach.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Sealion 7 besitzt aufgrund seiner Elektromotoren, die ein sehr großes Drehzahlband abdecken, nur ein einstufiges Reduktionsgetriebe. Die Beschleunigung verläuft daher ohne Rucken. Die Fahrstufe wird mittels eines kleinen Wählhebels auf der Mittelkonsole ausgewählt. Die Erreichbarkeit des

Hebels ist einwandfrei und auch die Parkstellung ist mit einer großen Taste klar ausgezeichnet. Eine Autohold-Funktion hat der BYD serienmäßig an Bord. Die verschiedenen Rekuperationsstufen lassen sich mit einer Wipptaste auf der Mittelkonsole intuitiv in zwei Stufen anpassen.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Sealion 7 legt insgesamt eine gute Fahrstabilität an den Tag - dennoch gibt es Kritikpunkte. Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise in einem Schreckmoment auftreten kann, reagiert das SUV erfreulich gelassen. Zwar fallen die Aufbaubewegungen ausgeprägt aus, die Fahrtrichtung ändert der Chinese aber kaum. In Folge dessen lässt er sich ohne große Mühen wieder auf den ursprünglichen Kurs zurücklenken und bleibt leicht handhabbar. Gleiches gilt für die Geradeausfahrt, die ohne häufige Korrekturen (beispielsweise veranlasst durch Spurrinnen) möglich ist. Muss der Fahrer eine zu schnell angefahrne Kurve mit einem Bremsimpuls korrigieren, zeigt der Sealion 7 fahraktive Anleihen. Das Heck wird entlastet und das SUV beginnt zu drängen, wird aber frühzeitig und zielsicher vom elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) stabilisiert. Ebenfalls zielsicher agiert das ESP beim ADAC Ausweichtest. Leitet man die Durchfahrt durch die Pylonen mit einem abrupten Lenkimpuls (Weg vom Hindernis) ein, wird die Ausweichbewegung recht direkt umgesetzt. Das anschließende Treffen der schmalen Zielgasse gelingt, wobei die spontan ansteigende Lenkkraft das Ausweichen etwas erschwert. Erfreulich ist, dass das Heck zu jedem Zeitpunkt stabil bleibt und den Fahrer so vor keine großen Herausforderungen stellt - auch das stimmig regelnde ESP trägt

dazu bei. Legt man es auf eine möglichst dynamische Durchfahrt an, kann das schwere SUV durchaus mit den Ambitionen des Fahrers schritthalten. Die Lenkung ist präzise genug, um im Zusammenspiel mit den gripstarken Michelin-Reifen schnelle Durchfahrtsgeschwindigkeiten zu erzielen. Die Aufbaubewegungen halten sich trotz erhöhter Karosserie im Rahmen und das ESP greift erst dann vehement ein, wenn man es deutlich zu schnell angeht. Der Sealion 7 verkneift sich sowohl ein zu ausgeprägtes Unter- als auch Übersteuern, womit er für die Klasse der leistungsstarken SUV fahrdynamisch genug ist - ohne hervorzustechen. Die Traktion lässt keinen Grund zur Kritik: Das üppige Drehmoment wird auf trockenem Untergrund stets in ausreichend Vortrieb umgesetzt.

⊖ Einen Abzug gibt es für die Richtungsstabilität. Das chinesische SUV sollte bei hohen Autobahngeschwindigkeiten stabiler und ruhiger liegen. Es versteht sich von selbst, dass das Erzielen hoher Geschwindigkeiten vor allem in einem Elektro-SUV angesichts des Verbrauchs nicht sinnvoll ist. Nichtsdestotrotz sollte der Wagen, der mit einer hohen Endgeschwindigkeit von 215 km/h beworben wird, mehr Ruhe bei eben jenen Geschwindigkeiten vermitteln.

2,3 Lenkung

⊕ Entgegen der Erwartungen, die oftmals bei Lenkungen chinesischer Hersteller mitschwingen und die BYD selbst auch bei den Modellen in den unteren Klassen untermauert hat, lenkt sich der Sealion 7 gut. Die Zentrierung ist klar definiert, stellt das Lenkrad kalkulierbar in die Mitte zurück und erleichtert somit das Fahren. Und auch in Kurven trifft die Lenkung den anvisierten Kurvenradius gut. Die Lenkkräfte fallen für ein ausgewachsenes SUV der oberen Mittelklasse angemessen aus und vermitteln Solidität. Gewöhnungsbedürftig ist allerdings das eher synthetische Feedback, was sich in einer reduzierten Rückmeldung über Fahrbahnbelag und Lenkwinkel durch das Lenkrad ausdrückt. Zudem steht das Lenkrad recht flach, was im Zusammenspiel

mit dem recht hoch montierten Sitz eher Komfort denn Kontrolle suggeriert. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,6 Umdrehungen, was den Lenkaufwand beim Rangieren und Einparken angenehm niedrig hält.

2,8 Bremse

⊕ Für die Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Sealion 7 35,7 m (Mittel aus zehn Einzelbremsungen) - ein ordentlicher Wert. Das Ansprechen der Bremse und das Bremsgefühl sind insgesamt gut. Im Komfort-Modus fällt das Pedalgefühl auffällig weich aus. Innerorts ist der Pedalweg zudem recht lang, bei höheren Geschwindigkeiten strafft sich das Pedal um mehr Kontrolle zu vermitteln. Der Bremspunkt ist nach einer kurzen Gewöhnungsphase gut zu erfüllen.

⊖ Beim Testwagen klackert das Bremspedal bei Betätigung sporadisch. Für die Fahrsicherheit war es zu keinem Zeitpunkt abträglich, für den Wertigkeitseindruck hingegen schon.

1,4 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der BYD Sealion 7 punktet mit einer umfangreichen aktiven Sicherheitsausstattung, alle verbauten Systeme sind serienmäßig an Bord. So verfügt er über eine Verkehrszeichenerkennung, einen Totwinkelwarner (inkl. Warnung beim Spurwechsel) samt Querverkehrsassistenten und Ausstiegswarner, ein Notbremssystem inklusive Kollisions- und Abstandswarnung sowie einen Kreuzungsassistent. 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. Im Zusammenspiel mit der aktiven Spurführung kann der Sealion 7 zeitweise die Längs- und Querverführung übernehmen (Autobahnassistent) und so den Fahrer entlasten. Das serienmäßige Head-up-Display sorgt für geringere Blickabwendungszeiten von der Fahrbahn und kann damit weiter zur Fahrsicherheit beitragen. Darüber hinaus verfügt der Sealion 7 über ein Reifendruckkontrollsystem, das die aktuellen Reifendrucke anzeigt.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der BYD Sealion 7 gute 87 Prozent und insgesamt volle fünf Sterne erzielen (Test 04/2025). Neben den obligatorischen Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags bringt der Stromer auch Seitenairbags im Fond serienmäßig mit, was recht selten der Fall ist. Häufiger hingegen wird ein Zentralairbag zwischen den beiden vorderen Passagieren verbaut, diesen besitzt der BYD nicht. Knieairbags für die vorderen Passagiere gibt es ebenfalls nicht. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	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	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Größe guten Schutz. Hinten reichen sie für rund 1,80 m große Personen hoch genug. 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.

1,8 Kindersicherheit

⊕ 93 Prozent der Punkte sammelt der BYD Sealion 7 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

2,7 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz kommt der BYD im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm auf 76 Prozent der möglichen Punkte. Die Front ist weitgehend nachgiebig gestaltet, weist aber auch schon harte Bereiche mit erhöhtem Verletzungspotential auf. Die Bereiche um die Frontscheibe (z. B. die A-Säulen) sind

2,3 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO₂

⊕ Die Aerodynamik des Sealion 7 hat BYD im Rahmen der Möglichkeiten zwar optimiert, die große Fahrzeugmasse lässt sich damit aber nicht kaschieren. Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 24,1 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste beim Wechselstromladen. Um die 91,3-kWh-Batterie (Nettoangabe) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 104,2 kWh benötigt. Legt man den gemischten

2,8 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-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Mit einem Stromverbrauch von 24,1 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 98

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden unter Umständen schlecht zu erreichen. Ein Kofferraum-Trennnetz, welches die Insassen im Notfall vor dem Ladegut zu schützen kann, ist nicht erhältlich. Die elektrisch betätigten Türgriffe können bei einem Unfall ein Sicherheitsrisiko darstellen, sollten sie nach der Kollision nicht automatisch ausfahren.

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 ungeeignet, um dort Kindersitze lagestabil zu befestigen. Isofix-Halterungen gibt es dort wie üblich nicht. Zudem sind herstellerseitig nicht alle Kindersitztypen für den Mittelsitz zugelassen.

durchgängig hart ausgeführt und bergen ebenfalls ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Der Notbremsassistent kann Motorräder, Fußgänger sowie Fahrradfahrer erkennen und damit einen Unfall verhindern oder dessen Folgen abmildern.

Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich eine Reichweite von rund 430 km - angesichts der Fahrzeugklasse als Langstrecken-Auto kein besonders guter Wert. Aus den 24,1 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 121 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 43 von 60 möglichen Punkten.

mg/km verbunden - dafür gibt es einen Abzug, so dass der BYD Sealion 7 im Bereich Schadstoffe 32 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe erzielt der Sealion 75 Punkte, das ergibt im ADAC Ecotest vier von fünf Sternen.

Monatliche Gesamtkosten

Eine vollständige Kostenberechnung ist aufgrund der lückenhaften Datenlage zum Testzeitpunkt nicht möglich. 49.990 Euro verlangt BYD für den Sealion 7 in der Einstiegsvariante Comfort mit Heckantrieb - angesichts der Fahrzeuggröße augenscheinlich ein verlockendes Angebot. Das 530 PS starke Allradmodell beginnt ab einem Preis von 55.990 Euro, die vollausgestattete Variante im Test namens Excellence kostet 60.990 Euro. In Anbetracht der umfangreichen Komfortausstattung und der Fahrleistungswerte ist der Sealion 7 damit ein attraktives Angebot, wenngleich er hinsichtlich des Verbrauchs und

der Reichweite besser abschneiden sollte. Der Wertverlust der Modelle des hierzulande noch recht jungen Herstellers lässt sich schwer beziffern, die Unterhaltskosten dank des wartungsarmen Elektroantriebs weitgehend moderat ausfallen. Punkten kann der BYD mit einer sechsjährigen Fahrzeuggarantie bis 150.000 km. Auch in puncto Akkuguarantie zeigen sich die Chinesen mit acht Jahren bzw. 200.000 km zumindest bei der Laufleistung ungewöhnlich großzügig. Das Serviceintervall beträgt für alle elektrischen BYD-Modelle zwei Jahre/30.000 km, was Wenigfahrern entgegenkommt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Sealion 7 Comfort	Sealion 7 Design AWD
Aufbau/Türen	SUV/4	SUV/4
Leistung [kW (PS)]	230 (313)	390 (530)
Max. Drehmoment [Nm]	380	690
0-100 km/h [s]	6,7	4,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	19,9 kWh E	21,4 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/30/25	21/30/25
Steuer pro Jahr [Euro]	0	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	49.990	55.990

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) [kWh/100 km pro t]*	9,7
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	1,8
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	155/361/586
• Dachlast/Anhängelast [kg]	30/602
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,30
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	69,4
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	144

* 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

hinten permanenterregter Synchronmotor, vorn Asynchronmotor	
Leistung	390 kW/530 PS
Maximales Drehmoment	690 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	21,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.830/1.925/1.620 mm
Leergewicht/Zuladung	2.435/410 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520/1.789 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Batteriekapazität (netto)	91,3 kWh
Garantie Allgemein/Rost	6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	China, Changzhou

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R 20 103V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport EV
Wendekreis links/rechts	11,9 m
Ecotest-Verbrauch	24,1 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	0,0/0,0/0,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 121 g/km)
Reichweite	430 km
Innengeräusch 130 km/h	64,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.205 mm
Leergewicht/Zuladung	2490/355 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/900/1.460 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.11.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	60.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.627 km
Auffälligkeiten/Mängel	klackerndes Bremspedal

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-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
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
Spurwechselassistent	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	Zubehör
Metalllackierung (grau)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: Dezember 2025

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutak

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	390 kW(530 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	145 kW
maximales Drehmoment	690 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	24,1 kWh/100km/432 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./91,3 kWh
komplette Vollandung mit Ladeverlusten	104,2 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 200.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Schalter in Mittelkonsole, Menü

KLIMATISIERUNG

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

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	80 - 45,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	80 - 14 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	25,5 - 9,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 230 kW	26 min*

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	10 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	ja (AC)
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	aufsperrern

LADEKABEL

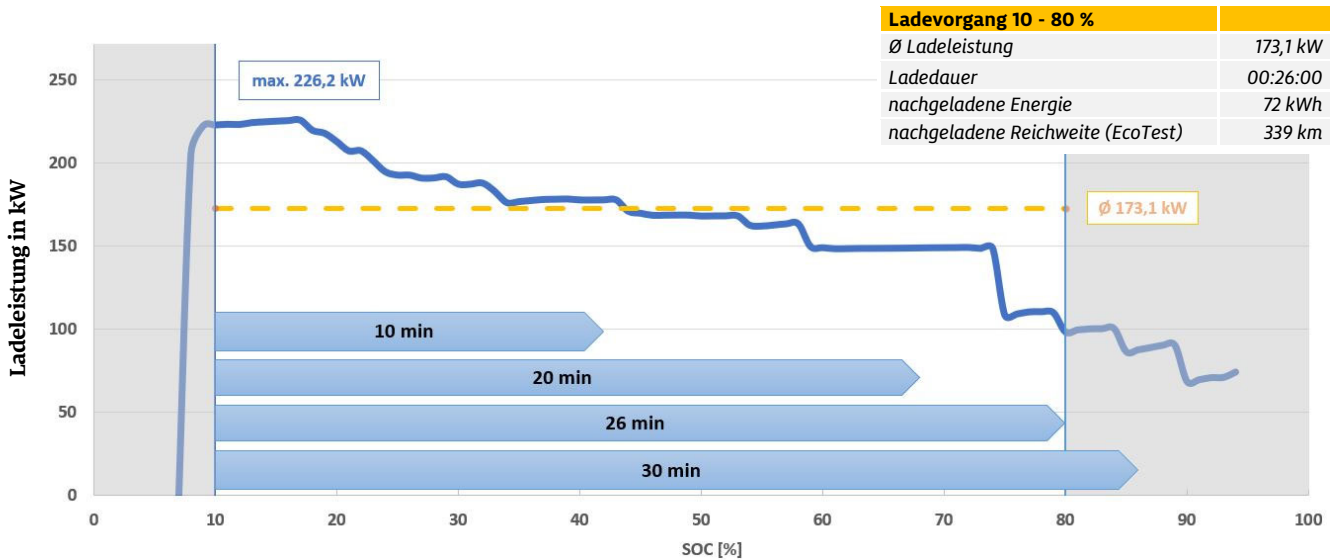
LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230 V, 8 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/nein
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	nein (LEDs am Ladeanschluss erlöschen nach kurzer Zeit)

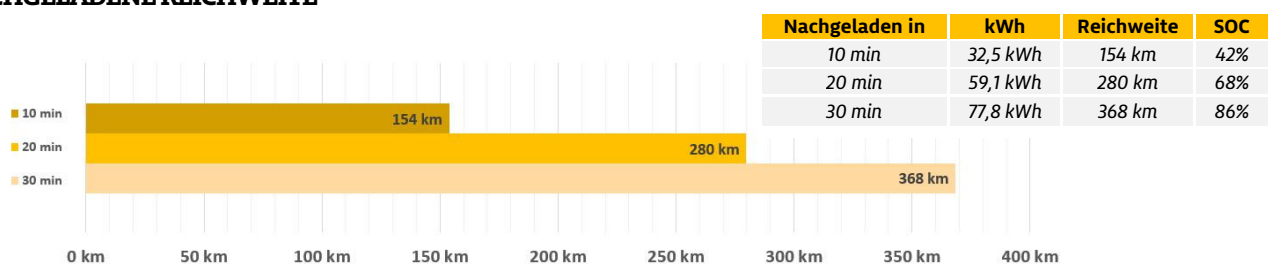
LADEKURVE DC

*10 bis 80 %



NACHGELADENE REICHWEITE

Ladestand Batterie in Prozent



ADAC-Messung kursiv