

 **Plug-in-Hybrid
(Elektro/Otto)**
 **51.090 €**
 **156 kW/212 PS**
 **1.131 km**
 **11,4 kWh + 3,0 kWh
pro 100 km**



BYD Seal 6 Touring DM-i Comfort

Kombi der Mittelklasse

Immer öfter sieht man den BYD Seal 6 Touring hierzulande auf den Straßen. Kein Wunder: Ein Blick auf die Neuzulassungszahlen von Januar bis September 2026 verrät, dass BYD in diesem Zeitraum ähnlich viele Einheiten seines Plug-in-Hybriden absetzen konnte wie beispielsweise VW vom Passat als PHEV. Eine wesentliche Ursache hierfür ist sicher der attraktive Preis, welcher zeitweise zusätzlich von horrenden Nachlässen gedrückt wird, sodass der vollausgestattete, regulär 50.000 Euro teure Seal 6 Touring konkurrenzlos preiswert zu haben ist. Zum Testzeitpunkt beträgt der Barkaufpreis inklusive aller Boni und Förderungen gerade einmal 27.990 Euro. Mit Blick auf das fast gute Ergebnis des Autotests zeigt sich, dass der BYD gewiss kein schlechtes Auto ist. Er punktet mit einer großzügigen Reichweite, CCS-Ladeanschluss, reichhaltiger Serienausstattung und sechsjähriger Fahrzeuggarantie. Der Federungskomfort ist gut und der Testverbrauch geht mit 3,0 l Super und 11,4 kWh Strom pro 100 km in Ordnung. Kritik gefallen lassen muss sich der Seal 6 Touring für die praxisuntaugliche Anhängelast, die schlechten Übersetzungen im Bediensystem sowie den unter Last unharmonischen Antrieb. Zudem bleibt das Lenkgefühl unter den Erwartungen an ein Fahrzeug der Mittelklasse. Das größte Verbesserungspotenzial sehen wir bei den Assistenzsystemen, die zwar bereits serienmäßig mit an Bord sind, aber hinsichtlich der Funktionsqualität nicht überzeugen können.

- ✓ **sehr große Reichweite, CCS-Ladeanschluss, reichhaltige Serienausstattung, attraktiver Preis, sechsjährige Fahrzeuggarantie**
- ✗ **geringe Anhängelast und Zuladung, schlechte Übersetzungen in den Menüs, unharmonischer Antrieb bei hoher Lastabforderung, schlechtes Lenkgefühl, Assistenzsysteme mit schlechter Funktionsqualität**

ADAC Urteil

2,6 Autotest
k.A. Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

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

Konkurrenten

u. a. Audi A5 Avant TFSI e-hybrid, BMW 330e Touring, Volvo V60 Plug-in



Alle Infos und Bilder
auch digital auf
adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,6 Karosserie	03	2,8 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	2,4 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	10
2,6 Innenraum	05		
Bedienung	05	3,0 Umwelt	11
Multimedia	06	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	07		
		k.A. Autokosten	11
2,7 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	11
Federung	07		
Sitze	07	Motorvarianten	12
Innengeräusch	08		
Klimatisierung	08	Fahrzeugdaten	13
2,1 Antrieb	08	Bilder	14
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	08		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,6 Karosserie

2,3 Verarbeitung

Die Karosserie ist sehr sorgfältig gefertigt und überzeugt mit schmalen und gleichmäßig verlaufenden Spaltmaßen. Sämtliche Karosserieteile sind passgenau eingefügt, lediglich die Heckklappe sitzt nicht ganz exakt. Abzüge gibt es zudem für das laute Schließgeräusch der Türen, was durch die vibrierende Scheibe und Türverkleidung verursacht wird.

✓ Der Unterboden ist glattflächig gestaltet und bis auf die Hinterachse nahezu vollständig verkleidet, was der Aerodynamik und damit der Reichweite zuträglich ist. Unterbodenschutz wurde auch an Lenkern und Achsteilen reichlich aufgetragen.

Das Interieur hinterlässt einen wertigen Eindruck und überzeugt mit guter Verarbeitungsqualität. Hier und da lassen sich zwar Grate an Kunststoffteilen spüren, sonst sitzt aber alles fest und Knarzgeräusche sind kaum der Rede wert.

Die verwendeten Materialien befinden sich auf ordentlichem Niveau. Wie in dieser Klasse zu erwarten, sind zumindest die oberen Bereiche geschäumt. Die Instrumententafel sowie Bereiche der Mittelkonsole sind zudem mit Kunstleder überzogen. Positiv fallen die mit Stoff bespannten und gepolsterten Sonnenblenden auf – Stoffüberzüge an den Säulenverkleidungen gibt es hingegen nicht.

✗ Die Fronthaube neigt zu sichtbaren Vibrationen bei höherem Tempo und wird zudem nur von einem Haltestab offengehalten – Gasdruckfedern wären hier die bessere Lösung. Vorrangig an verdeckten Stellen kann die Verarbeitungsqualität nicht vollständig überzeugen. Hier entsteht der Eindruck, dass nachträglich Kabelbinder und der eine oder andere Pinselstrich angebracht wurden.

3,2 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des BYD Seal 6 Touring mit seiner brutto 19 kWh großen LFP-Batterie bei der ADAC Verbrauchsmessung bei 84 km – ein zufriedenstellendes Ergebnis für einen aktuellen Plug-in-Antrieb. Die besten Konkurrenten kommen mehr als 100 km weit. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, sind 1.047 km möglich, legt man die 6,2 l/100 km bei der ADAC Verbrauchsmessung zugrunde. Die Gesamtreichweite von 1.131 km ist ein starkes Argument, was vor allem an dem großen 65-l-Tank liegt. Das Aufladen der leeren Batterie dauert rund drei Stunden bei 6,6 kW – der Seal 6 Touring DM-i kann nur einphasig per Wechselstrom (AC) laden. Schneller geht es mit dem CCS-Anschluss, den nur wenige Plug-ins zu bieten haben. Die Ladeleistung fällt mit maximal 26 kW allerdings eher mau aus – BYD gibt für den Ladehub von 30 auf 80 Prozent 23 Minuten an. Insgesamt werden für eine vollständige AC-Ladung 17,9 kWh Strom inklusive der Ladeverluste benötigt.

Als Dachlast sind bis zu 75 kg zulässig, die Dachreling ist Serie. Ebenfalls 75 kg sind auf der Anhängerkupplung erlaubt, zwei E-Bikes lassen sich damit problemlos auf einem Fahrradheckträger transportieren. Die Außenlänge von 4,84 m und die Fahrzeugbreite von 2,11 m (inkl. der Außenspiegel) machen den Seal 6 Touring in der Stadt recht sperrig. Immerhin fällt der Wendekreis mit 11,2 m nicht allzu groß aus.

✓ Für den BYD ist ein V2L-Adapter für den Ladeanschluss erhältlich, über den elektrische Geräte angeschlossen und mit bis zu 3,3 kW versorgt werden können. Neben dem 32-A-Mode-3-Ladekabel legt BYD auch einen 10-A-Schuko-Ladeadapter serienmäßig bei.

✗ Die erlaubte Zuladung beim Testwagen liegt bei mäßigen 396 kg – das reicht gerade so für vier Erwachsene und etwas Gepäck. Mit generell nur 750 kg fällt die zulässige Anhängelast schwach aus. 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.

3,4 Licht und Sicht

Das serienmäßige LED-Scheinwerfersystem kann nicht vollauf überzeugen und erreicht bei weitem nicht die Qualität der besten Konkurrenzsysteme. Die Sicht bei nächtlichen Fahrten ist zwar gut, allerdings fällt die Lichtverteilung von Abblend- und Fernlicht nicht sonderlich homogen aus. Zudem entstehen insbesondere bei Fernlicht irritierende Lichtreflexe an den Seiten. 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.

Serienmäßig blendet der Innenspiegel automatisch ab. Für die beiden Außenspiegel, die ohne asphärischen Bereich auskommen müssen, ist diese Funktion nicht erhältlich.



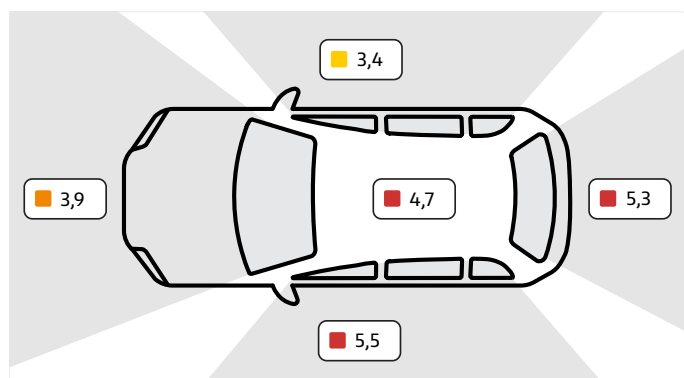
Die Sicht nach hinten wird vor allem durch die breiten Dachsäulen, die hoch liegende Heckscheibe und die Kopfstützen behindert.

✓ Um die schlechte Übersichtlichkeit zumindest teilweise zu kompensieren, bringt der Seal 6 Touring neben Parksensoren vorn und hinten auch ein 360-Grad-Kamerasystem mit. Einen Parkassistenten hat der BYD hingegen nicht zu bieten.

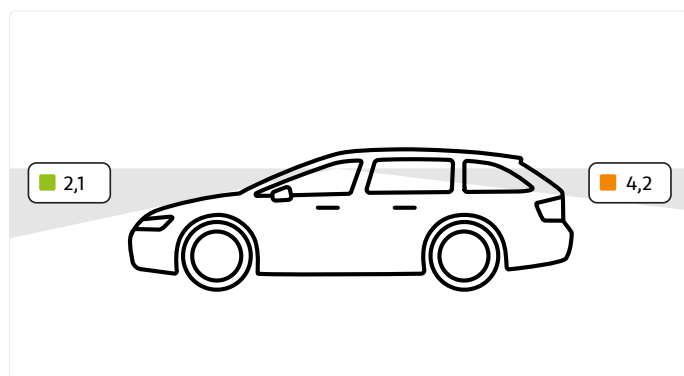
✗ Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Seal 6 Touring schlecht ab. Verantwortlich für dieses Ergebnis ist vorrangig die schlechte Sicht nach hinten, die durch die breiten Dachsäulen und die hohe Unterkante der Heckscheibe beeinträchtigt wird. Letzteres hat auch zur Folge, dass Gegenstände und Hindernisse hinter dem Fahrzeug erst in großer Entfernung zu sehen sind. Das vordere Fahrzeugende lässt sich über die lange Haube maximal erahnen.

Den Scheinwerfern fehlt eine dynamische Leuchtweitenregulierung. Die Einstellung für die Höhenanpassung befindet sich zudem schlecht erreichbar in den Untiefen des Fahrzeugmenüs.

Der Heckwischer ist recht klein, sodass die seitlichen Bereiche der Heckscheibe unberührt bleiben. Die Sicht bei verschmutzter Scheibe ist dementsprechend schlecht. Zudem ließ sich die mittlere Kopfstütze der Rückbank nicht vollständig versenken, sodass diese den kleinen gewischten Bereich verdeckt und die Sicht nach hinten ohnehin zusätzlich behindert.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,2 Ein-/Ausstieg

✓ Das Ein- und Aussteigen gelingt recht bequem, da die Türausschnitte ausreichend groß dimensioniert sind. Die vorderen Sitzflächen befinden sich bei vollständig abgesenktem Sitz 46 cm über der Fahrbahn. Praktisch: Die Vordersitze fahren auf Wunsch automatisch zurück und erleichtern dadurch das Ein- und Aussteigen erheblich. Die Schweller fallen zwar nicht besonders hoch, dafür aber etwas breit aus. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten in jeweils drei Positionen gehalten – die Haltekräfte dürften aber etwas höher ausfallen. Bis auf den Fahrer hat jeder äußere Sitzplatz einen Haltegriff am Dachhimmel, welcher zusätzlich das Ein- und Aussteigen erleichtert. Beim Fahrer befindet sich an dieser Stelle ein Brillenfach. Hinten stört kein Mitteltunnel, sodass man leicht von der einen zur anderen Seite durchrutschen kann.

Leuchten unter den Außenspiegeln erhellen das Fahrzeugumfeld bei Dunkelheit zusätzlich zu den Scheinwerfern. Unter den vorderen Türen befinden sich zudem Leuchten, die den Einstieg erhellen. Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem wird über Knöpfe an den vorderen Türen bedient. Ein Öffnen und Schließen durch Annäherung oder Entfernen vom Fahrzeug ist nicht möglich. Dafür kann das Smartphone als Schlüssel fungieren und mit anderen potenziellen Nutzern geteilt werden.

✗ Das schlüssellose Schließsystem verfügt über einen unzureichenden Diebstahlschutz und lässt sich mit einem Funkverlängerer überlisten. Weitere Informationen unter adac.de/keyless.

2,3 Kofferraum-Volumen

✓ Das Kofferraum-Volumen des Seal 6 Touring fällt zwar gut aus, das Prädikat „Lademeister“ können wir dem BYD mit Blick auf die Konkurrenz aber nicht verleihen. Befindet sich der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst das Gepäckabteil eher durchschnittliche 395 l bis zur Kofferraumabdeckung. In der oberen Stellung des Ladebodens lassen sich davon 65 l als separater Stauraum unterhalb des Bodens nutzen. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung und belädt den Kofferraum bis unter das Dach, steigt das Volumen auf 560 l. Alternativ finden bis zu elf Getränkekisten im Gepäckabteil Platz.

Bei umgeklappter Rücksitzlehne und einer Beladung bis zur Fensterunterkante – aus Sicherheitsgründen die empfehlenswerte Variante – stehen bis zu 845 l zur Verfügung. Nutzt man den gesamten Stauraum bis unter das Dach aus, lassen sich hinter den Vordersitzen maximal 1.420 l unterbringen. Zusätzliches Platz unter dem Kofferraumboden gibt es nicht.



Das Ladevolumen beträgt 395 bis maximal 1.420 Liter.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Die Heckklappe öffnet und schließt beim Seal 6 Touring immer elektrisch. Das funktioniert allerdings nicht per Fußschwenk unter die Heckschürze. Die Heckklappe gibt eine große Kofferraumöffnung frei und öffnet weit – erst ab 1,95 m Körpergröße sollte man sich Sorgen um seinen Kopf machen. Mit knapp 66 cm befindet sich die Ladekante nicht zu hoch über der Straße, der Ladeboden ist dazu auf einer Ebene. Das Gepäckabteil ist weitgehend glattflächig und lässt sich damit gut nutzen. Leider fährt das Rollo nicht automatisch aus dem Weg wie bei manchem Premium-Konkurrenten – dafür kann es platzsparend unter dem Ladeboden verstaut werden. An beiden Seiten des Kofferraums befinden LEDs – leider sind diese aber halbhoch in den seitlichen Mulden angebracht, sodass diese bei beladenem Gepäckabteil verdeckt werden. Einen 12-V-Anschluss gibt es links.

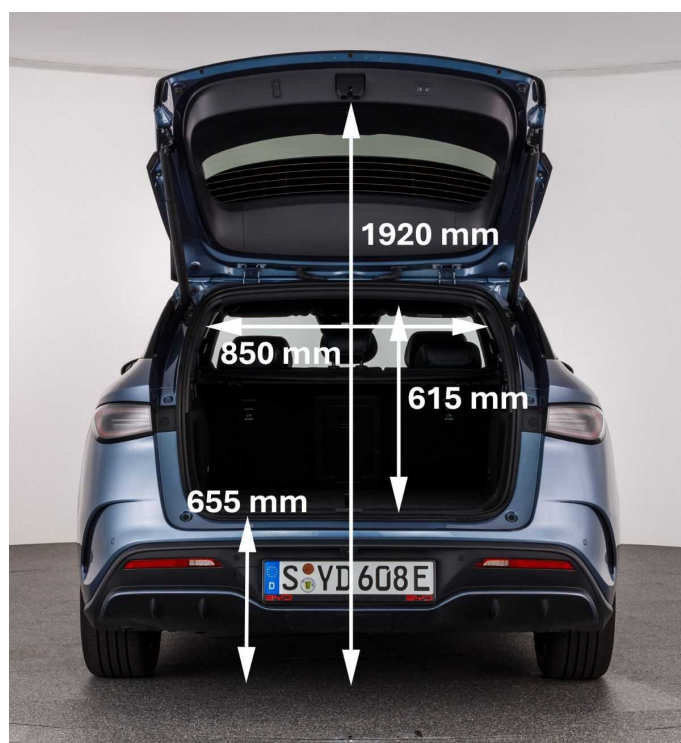
2,3 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für den Transport langer Gegenstände wie Skier ist zudem die serienmäßige Durchladeeinrichtung in der Lehnennitte praktisch. Das Umlegen der Lehnenteile gelingt unkom-

pliziert – entweder vom Innenraum aus oder über praktische Entriegelungshebel an den Seiten des Kofferraums. Nach dem Betätigen klappen die Lehnen selbstständig nach vorn; die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden.

Beim Zurückklappen sollte man darauf achten, die Sicherheitsgurte nicht einzuklemmen. Zudem bedarf die breite Lehnen-seite beim Wiederaufstellen etwas Kraft, denn man muss das Gewicht der Lehne und die Federkraft des Mechanismus überwinden.

Links und rechts im Gepäckraum befinden sich praktische Taschenhaken. Ablagefächer für kleinere Gegenstände sind nicht vorhanden.



Die Heckklappe öffnet elektrisch, leider ohne Steuerung per Fußschwenk unter der Heckschürze. Die Ladekante liegt mit knapp 66 cm nicht zu hoch über der Fahrbahn.

2,6 Innenraum

3,0 Bedienung

Die Bedienung der Infotainment- und Fahrzeugfunktionen erfolgt beinahe vollständig über das zentrale 15,6-Zoll-Touchdisplay. Es überzeugt mit einer scharfen und kontrastreichen Darstellung sowie zuverlässigen Reaktionen auf Eingaben, sobald es dann nach dem Fahrzeugstart hochgefahren ist. Um den rechten Rand zu erreichen, muss man sich schon nach vorn beugen. Eine Ablage für die Hand gibt es nicht, sodass die Bedienung besonders bei holpriger Fahrt viel Konzentration benötigt. Die Bediensoftware braucht einiges an Gewöhnung, bis man alle kryptischen Bezeichnungen und die verschachtelte Struktur verinnerlicht hat. Auf dem Home-Bildschirm werden die wichtigsten Grundfunktionen immer angezeigt, u. a.: Navigation, Medien und Telefon. Zusätzliche Individualisie-

rungsmöglichkeiten, z. B. in Form von Favoriten auf dem Home-Bildschirm, dem Belegen der Favoriten-Tasten auf dem Lenkrad oder der Konfiguration des Kontrollzentrums (von oben nach unten wischen), sind vorhanden. Grundlegende Einstellungen für die Klimatisierung befinden sich in der unteren Leiste, jedoch werden nicht alle wichtigen Funktionen permanent eingeblendet. Beispielsweise liegt die Taste für die Sitzheizung im Untermenü.

Das digitale 8,8-Zoll-Kombiinstrument lässt sich grundsätzlich gut ablesen, allerdings fällt die Beschriftung teils zu klein aus und es wird der Fahrzeuginformation zu viel Bildschirmfläche eingeräumt. Dadurch entsteht ein überladener Eindruck, denn die restlichen Informationen werden miniaturisiert und es werden teils kryptische Abkürzungen verwendet.

✓ Für die Einstellung von Lenkrad, Sitzen und Außenspiegeln 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. Optimal gelegen ist der Gangwahlschalter hinter dem Lenkrad. Die Bedienung der Scheibenwischer über mechanische Drehschalter am Blinkerhebel geht ebenfalls intuitiv von der Hand. Sämtliche Bedienelemente am Lenkrad sind mechanisch ausgeführt und überzeugen auch bei Dunkelheit mit einer treffsicheren Bedienbarkeit. Die akustische Warnung bei Tempoüberschreitung kann entweder im Kontrollzentrum oder oben im Zentralsdisplay schnell und unkompliziert deaktiviert werden.

✗ Generell trüben die zahlreichen Übersetzungsfehler den Gesamteindruck, z. B. bezeichnet BYD die eingestellte ACC-Geschwindigkeit als "Kreuzfahrtgeschwindigkeit" (engl. Cruise-control). Sämtliche Lichteinstellungen befinden sich umständlich im Menü – immerhin kann man einen Shortcut auf die untere Bildschirmleiste legen.

Die Fahrerüberwachung ist übersensibel und sorgt während der Fahrt schnell für eine angespannte Stimmung. Einen Shortcut in das Kontrollzentrum zur raschen Deaktivierung lässt sich wie für den Spurhalteassistenten nicht legen, sodass stets vier treffsichere Bedienschritte notwendig sind.

Der Umfang des Bordcomputers ist nur rudimentär und die Verbrauchswerte beziehen sich nur auf die letzten 50 Kilometer, was deren Aussagekraft schmälert. Zudem werden die Informationen teils nicht in den gebräuchlichen Einheiten angegeben. Beispielsweise werden der Strom- und der Kraftstoffverbrauch gemeinsam verrechnet zu einer Literangabe pro 100 km, auch wenn im betrachteten Zeitraum kein Benzin verbrannt wurde. Die Bedeutung der Abkürzung LPK im Bordcomputer blieb bis zum Ende des Tests ungeklärt. Leider legt BYD kein Handbuch bei und die Anleitung im Infotainment ließ sich nicht öffnen. Die Taste für den Warnblinker befindet sich unscheinbar und weit unten platziert auf der Mittelkonsole, wo sie leicht zu übersehen ist.



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

1,9 Multimedia

Der Seal 6 Touring verfügt über eine umfangreiche Infotainmentausstattung. Serienmäßig verbaut sind neben einem Digitalradio samt Bluetooth- und Apple CarPlay- bzw. Android Auto-Schnittstelle (beide kabellos) ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen. Das Navi dürfte allerdings

noch etwas Feinschliff vertragen. Beispielsweise sind metergenaue Entfernungsangaben bei Zielen im zweistelligen Kilometerbereich wenig sinnvoll. Zudem lassen sich die Fahrspurempfehlungen mit dem Rechtsfahrgebot auf deutschen Autobahnen teils schwer vereinen. Griffgünstig in der Mittelkonsole befindet sich die serienmäßige induktive Ladeschale samt Kühlung für das Smartphone. Allerdings ist der Lüfter für die

Kühlung recht laut und die unmittelbare Nähe zu den Lüftungsdüsen suboptimal, vor allem wenn der Innenraum geheizt wird. Vorn unter der Mittelkonsole sowie hinten unterhalb der mittigen Luftausströmer befinden sich je zwei USB-C-Anschlüsse. Fahrzeuginformationen und -funktionen lassen sich per Smartphone-App abrufen und steuern sowie Fahrzeugupdates Over-the-Air aufspielen. Die 4G-Konnektivität ist für die ersten zehn Jahre kostenlos und in den ersten beiden Jahren ist ein kostenfreies Datenvolumen von einem Gigabyte pro Monat mit dabei. Bei Bedarf kann der BYD den Insassen einen WLAN-Hotspot bieten.

2,1 Raumangebot vorn

✓ Die Vordersitze lassen sich weit zurückschieben, sodass die Beinfreiheit für bis zu 1,90 m große Personen ausreicht. Die Kopffreiheit fällt großzügig aus; erst Menschen mit einer Körpergröße von zwei Metern würden mit dem Dachhimmel Kontakt aufnehmen. Auch die Innenraumbreite von 1,47 m liegt auf einem guten Niveau und trägt zum angenehmen Raumgefühl bei. Für eine besonders helle und luftige Atmosphäre sorgt das serienmäßige Panorama-Schiebedach, das viel Tageslicht in den Innenraum lässt und damit den dunklen Dachhimmel angemessen kompensiert. Bei Dunkelheit lässt die serienmäßige Ambientebeleuchtung den Innenraum heller und damit etwas großzügiger wirken. Getrübt wird das Raumgefühl lediglich von der hohen Seitenlinie und der wuchtig erscheinenden Mittelkonsole.

2,9 Raumangebot hinten

Die Platzverhältnisse auf der Rückbank fallen nur zufriedenstellend aus. Wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind, reicht die Beinfreiheit noch für Fondinsassen von über zwei Metern Körpergröße. Der begrenzende Faktor ist die Kopffreiheit, welche nur für Personen bis gut 1,85 m Größe ausreicht. Die Innenbreite beträgt 1,42 m und liegt damit auf einem zufriedenstellenden Niveau. Zwei Erwachsene finden auf der Rückbank sehr bequem Platz, für drei Personen nebeneinander ist der Fond dagegen eher nur auf kürzeren Strecken geeignet.

Das Panorama-Schiebedach reicht bis über die Rücksitze und verbessert dort das eher düstere Ambiente. Generell wird das

Raumgefühl zudem von der hohen Seitenlinie und den etwas schmaler zulaufenden Fenstern getrübt. Dass sich der Kopf direkt neben der C-Säule befindet, ist ebenfalls dem Raumempfinden abträglich. Dafür sorgen die farbig beleuchteten Türgriffe bei Dunkelheit für etwas Freundlichkeit.



Die Beinfreiheit hinten ist großzügig bemessen. Bei der Kopffreiheit wird es bei deutlich über 1,85 m Körpergröße eng.

2,5 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig ist eine asymmetrisch geteilt umklappbare Rücksitzlehne an Bord. Einzeln verschiebbare oder herausnehmbare Rücksitze sind wie bei Kombis üblich nicht erhältlich.

✓ Das Ablagenangebot geht in Ordnung und umfasst offene sowie geschlossene Fächer. Die Türfächer fallen eher klein aus und fassen gerade so 1-l-Flaschen. Zugegeben etwas fummelig, aber gut gedacht: An der Stelle des Haltegriffs für den Fahrer befindet sich ein Brillenfach. Unter der Mittelkonsole bietet der BYD eine offene Ablagemulde, welche zudem für den Ernstfall u. a. einen Gurtschneider beherbergt.

Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, jedoch weder gekühlt noch abschließbar. Eine Auskleidung mit Filz vermissen wir ebenfalls.

Für die Fondinsassen stehen neben den Türfächern geschlossene Lehnentaschen, zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne sowie praktische Jackenhaken zur Verfügung.

2,7 Komfort

2,4 Federung

Die Vorderäder werden von McPherson-Federbeinen samt Stabilisator geführt, hinten kommt eine Mehrlenkerkonstruktion samt Stabilisator zum Einsatz. Elektronische Dämpfer sind für den BYD nicht verfügbar.

✓ Insgesamt ist die Fahrwerksabstimmung durchaus ausgewogen und recht komfortabel. Kurze Wellen weiß der Seal 6 Touring nicht ganz so kultiviert zu nehmen, überzeugt sonst aber sowohl auf der Langstrecke als auch innerorts. Querhindernisse wie z. B. Geschwindigkeitshügel nimmt der BYD gut,

wobei die Vorderachse deutlich weicher gefedert ist. Am besten ist der Federungskomfort auf der Autobahn – hier gleitet der Kombi ruhig über den Asphalt.

3,0 Sitze

In puncto Sitzkomfort ist der BYD nicht auf Augenhöhe mit den besten Konkurrenten. Zwar fällt die Polsterung der vorderen Sitze insgesamt angenehm aus, allerdings lassen die Einstellmöglichkeiten zu wünschen übrig: Weder einstellbare Lordosenstützen noch eine Neigungseinstellung der Sitzkissen sind verfügbar. Der Seitenhalt auf den rutschigen Kunstleder-

Sitzen fällt zudem schwach aus. Immerhin ist für den Fahrersitz serienmäßig eine Memory-Funktion an Bord. Abgesehen von den Einstellmöglichkeiten ist die Fahrerumgebung angenehm gestaltet, nur die Mittelarmlehne dürfte etwas länger ausfallen.

Die Rücksitzbank ist ebenfalls bequem gepolstert, wobei die etwas liegende Haltung auffällig ist. Den leicht unnatürlichen Kniewinkel kann man über die Beinfreiheit ausgleichen.

✗ Unverständlich für ein Modell dieser Fahrzeugklasse ist die fehlende Höhenverstellung für den Beifahrersitz. Der mittlere Sitz im Fond ist für längere Fahrten nicht geeignet.

2,8 Innengeräusch

Windgeräusche dringen vorrangig von den Seitenfenstern her zu den Insassen heran, befinden sich selbst bei hohem Tempo aber noch auf erträglichem Niveau. Etwas dominanter sind die Fahrgeräusche, insbesondere aus den mit harten Radschalen ausgestatteten Radkästen. Ist die Batterie ausreichend geladen und die Leistungsabfrage moderat, hört man vom elektrischen Antrieb nahezu nichts. Schaltet sich der Verbrenner zu, dominiert dieser die Innenakustik, insbesondere bei starker

Lastabfrage und den dabei hohen Drehzahlen. Bei 130 km/h haben wir befriedigende 67,6 dB(A) gemessen.

2,5 Klimatisierung

Serienmäßig ist der BYD mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ausgestattet. Eine einstellbare Intensität des Automatikmodus gibt es nicht, wie es mittlerweile klassenübergreifend üblich ist. Praktisch: Die Temperatur bzw. Lüfterintensität lässt sich mittels Handgeste auf dem Bildschirm schnell ändern – hierzu müssen drei Finger zur Seite bzw. nach oben bewegt werden.

✓ Serie sind die Lenkrad- und Sitzheizung vorn sowie die Sitzlüftung in der ersten Reihe.

✗ Der Fond wird vergleichsweise vernachlässigt: Zwar gibt es Mittelausströmer, aber Düsen unter den Vordersitzen oder eine Sitzheizung gibt es nicht. Immerhin sind die Seitenscheiben serienmäßig abgedunkelt – praktische Rollos sind hingegen nicht zu haben. Vorn lassen sich die Luftmenge und die Strömungsrichtung der Düsen nicht unabhängig voneinander einstellen. Insgesamt wirkt die Klimatisierung nicht ausgereift, denn das Temperaturniveau fühlt sich oft unterhalb des eingestellten Wertes an. Zudem missfiel uns u. a. das energische Lüften nach jedem Fahrzeugstart.

2,1 Antrieb

1,9 Fahrleistungen

✓ Angetrieben werden die Vorderräder des Seal 6 Touring von einem Hybrid-System. Es besteht aus einem 1,5-l-Turbobenziner mit 72 kW/98 PS und einem maximalen Drehmoment von 122 Nm sowie einem Permanentmagnet-Synchronmotor mit 145 kW/197 PS und einem maximalen Drehmoment von 300 Nm. Anhand der Leistungsdaten wird bereits der Kern von BYDs DM-Technologie sichtbar: Der Schwerpunkt liegt auf dem E-Antrieb und nicht auf dem Verbrenner. Die Systemleistung beträgt 156 kW/212 PS. Primär fährt der Hybrid elektrisch und nutzt den Verbrenner zum Laden der HV-Batterie bzw. als Range-Extender. Bei höheren Geschwindigkeiten kann das System elektrische Leistung und Motorleistung kombinieren bzw. den Verbrenner direkt an die Vorderräder koppeln.

Im Normalfall startet der BYD im EV-Modus und legt dank der kräftigen E-Maschine voll-elektrisch gute Fahrleistungen hin. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h vergehen 7,4 s, ein gutes Ergebnis für einen Plug-in-Hybriden. Für denselben Sprint unter Zuhilfenahme des Verbrenners (Kick-down) braucht der Seal 6 Touring 5,5 s. 6,2 s werden benötigt für den simulierten Überholvorgang von 80 auf 120 km/h. Laut Hersteller vergehen nur 8,5 s für die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h, bei 180 km/h endet der Vortrieb.

2,4 Laufkultur

Im von der Antriebssteuerung bevorzugten, reinen E-Betrieb spricht der Antrieb E-typisch spontan an, gibt seine Leistung

gleichmäßig ab und überzeugt mit einem vibrationsarmen Komfort. Die Fahrleistungen hierbei sind nicht weltbewegend – auf der Autobahn schafft man es so bis etwa Tempo 150 km/h. Sobald man aber ernsthaft Leistung abfordert, z. B. zum Überholen, geht der E-Maschine die Luft aus und sie braucht die Leistung des Verbrenners. Bis dieser allerdings nennenswerte Unterstützung liefert, vergehen teilweise mehrere Sekunden – das muss man lernen, einzukalkulieren. Mit steigender Drehzahl des Verbrenners nehmen die Geräuschkulisse und der Vortrieb zu. Geht man dann vom Gas, tourt der Benziner allmählich ab und wird stellenweise brummig. Vibrationen seitens des Verbrenners treten lediglich nennenswert im Kaltlauf und beim erhöhten Leerlauf auf, wenn die Batterie geladen wird. Insgesamt wirkt das Zusammenspiel nicht harmonisch und erweckt den Eindruck, dass der BYD wirklich nur elektrisch fahren und den Verbrenner lediglich als Reichweitenverlängerer nutzen will.

Das Zuschalten des Verbrenners lässt sich unterbinden, indem man den Max-EV-Modus aktiviert. Hier bleibt er aber auch wirklich aus, selbst bei Kick-down. Entsprechend muss man sich mit einer deutlich reduzierten Antriebsleistung begnügen.

2,1 Getriebe

Beim BYD Seal 6 Touring ist kein klassisches Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen verbaut. Primär treibt die E-Maschine die Vorderräder an, bei Bedarf unterstützt der Verbrenner bzw. treibt allein die Vorderachse an.

✓ Im Alltag ist der Wechsel der Antriebe kaum spürbar. Auch der Wechsel zwischen den Fahrtrichtungen gelingt flott und problemlos. Das Anfahren wirkt teils etwas zögerlich, der Antrieb ist aber dennoch gut dosierbar beim präzisen Rangieren.

Zwei Einstellstufen für die Rekuperation sind im Menü einstellbar. Eine adaptive Variante, Segelfunktion oder Rekuperation bis in den Stillstand (One-Pedal-Drive) sind nicht verfügbar. Serie ist die Autohold-Funktion mit eigener Taste in der Mittelkonsole.

2,8 Fahreigenschaften

2,7 Fahrstabilität

Den anspruchsvollen ADAC Ausweichtest besteht der BYD problemlos. Nach beherztem Anlenken zum ersten Spurwechsel beginnt zwar das Heck zu drängen, allerdings greift das ESP sofort sensibel ein und stabilisiert den Kombi. Das Manöver möglichst schnell zu durchfahren, ist nur begrenzt möglich. Entweder wird man mit deutlichem Untersteuern konfrontiert oder das ESP leitet einen drastischen Tempoabbau ein. Dazwischen kommt nur begrenzt Fahrfreude auf, denn der Wagen wankt deutlich und fühlt sich generell wenig präzise an. Dafür überzeugt der Kombi mit einer sicheren Reaktion auf einen Lenkimpuls und hat kaum nennenswerte Traktionsprobleme. Der Geradeauslauf ist ebenfalls gut und wird lediglich von einer kleinen Anfälligkeit für Querneigung sowie einer klebenden Lenkung getrübt.

✗ Bei hohem Tempo auf der Autobahn wird der BYD aber zunehmend nervös und schwammig.

3,2 Lenkung

Die Lenkung insgesamt ist den Ingenieuren nicht gut gelungen. Zwar lässt sich die Lenkkraft in zwei Stufen einstellen,

aber an der mangelnden Rückmeldung ändert das wenig. Mit zunehmender Geschwindigkeit, bereits oberhalb von Stadttempo, nimmt der reibungsartige Lenkwiderstand stark zu, so dass es immer kraftaufwendiger wird zu lenken. Durch die Klebeneigung ist ein permanentes Nachkorrigieren aber notwendig, wodurch es bei hohem Tempo immer anstrengender wird, den Kurs präzise zu halten. Auch kurvig fahren über Land gestaltet sich ob der wenig zielgenauen Lenkung spaßarm. Mit 2,8 Umdrehungen vom einen zum anderen Lenkanschlag geht der Lenkaufwand beim Rangieren in Ordnung.

2,5 Bremse

✓ Für eine Vollbremsung aus Tempo 100 km/h benötigt der Seal 6 Touring 35,9 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein noch gutes Ergebnis. Das Pedalgefühl ist zwar recht synthetisch und hat keinen definierten Druckpunkt, allerdings lässt sich die Bremse gut dosieren. Im Menü sind zwei Kennlinien einstellbar, welche sich aber im Wesentlichen durch einen anderen Widerstand am Bremspedal praktisch äußern.

2,4 Sicherheit

3,2 Aktive Sicherheit

Die aktive Sicherheitsausstattung fällt unterdurchschnittlich aus. Es ist zwar alles Verfügbare bereits serienmäßig mit an Bord, allerdings kann die Funktionsqualität einiger Systeme im Alltag nicht überzeugen.

Querverkehr erkennt der BYD beim Rückwärtsfahren. Bei Bedarf warnt und bremst er automatisch. Ebenfalls mit an Bord sind ein Spurwechselwarner, ein Ausstiegsassistent, ein Abbiegeassistent und ein Notfallassistent. Einen Geschwindigkeitsbegrenzer oder Tempomaten hat der Seal 6 Touring nicht mit an Bord. Dafür aber einen Abstandsregeltempomaten. Das System kann zwar das Tempo automatisch an die vorausliegende Streckenführung und an von der Verkehrszeichenerkennung erkannte Tempobeschränkungen anpassen, im Alltag versagen die Zusatzfunktionen jedoch oft. Üblicherweise erscheint im Fahrerdisplay die Meldung, das Tempo selbst zu reduzieren, und die Übernahme der erkannten Beschränkung funktionierte im Test, wenn, dann nur auf geringere Tempi – obwohl die Verkehrszeichen zumeist korrekt erkannt wurden. Ein Lenkassistent ist serienmäßig mit dabei, welcher recht oft

den Dienst nicht immer nachvollziehbar quittiert und generell nicht überzeugen kann.

✗ Quittiert der Lenkassistent unbemerkt den Dienst, greift plump der Notfall-Spurhalteassistent in die Lenkung. Zudem fiel uns im Test auf, dass nach dem Deaktivieren des Lenkassistenten generell die Lenkunterstützung sehr stark reduziert ist, nicht mehr zentriert und erst nach einem Fahrzeugneustart bzw. mehreren Sekunden wieder normal arbeitet. Abgesehen von den generell permanent auf den Fahrer einwirkenden Warntönen ist uns der Aufmerksamkeitswarner besonders negativ aufgefallen, welcher beispielsweise beim Abbiegen und entsprechendem Blick auf den Verkehr sowohl tönt als auch spricht: "Bitte konzentrieren Sie sich auf die Straße".

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten



Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren

-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Notfallassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend
-  Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

-  Abstandswarnung
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Tempomat
-  Spurwechselautomatik
-  Ausweichassistent
-  Insassenschutzsystem proaktiv

1,7 Passive Sicherheit

✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der BYD Seal 6 Touring 92 Prozent und volle fünf Sterne für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 11/2025). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen Centerbag zwischen den vorderen Insassen bringt der große Kombi immer mit. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,85 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Ist der BYD in eine Kollision verwickelt, bremst er selbstständig in den Stillstand, um mögliche Sekundärkollisionen abzumildern. Erkennt der Seal 6 Touring eine mögliche

Heckkollision, warnt er die Insassen u. a. über die Innenraumbeleuchtung und schaltet die Warnblinkanlage ein. Vier stabile Verzurrösen ermöglichen das Sichern schweren Gepäcks.

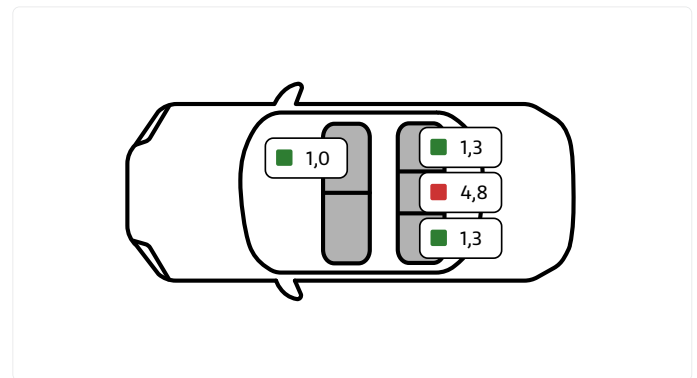
✗ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Ladeboden schlecht erreichbar. Ein Kofferraum-Trennnetz ist nicht vorhanden – eine entsprechende Halterung im Dachhimmel wäre aber zumindest da.

2,0 Kindersicherheit

Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Seal 6 Touring 90 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Bei Kindersitzsystemen mit ausladender Basis ergibt sich nur eine leichte Einschränkung für den Verstellbereich der Vordersitze – eine Sitz- und Einbauprobe ist vor dem Kindersitzkauf zu empfehlen. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da das Polster einen sicheren Stand vereitelt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt. Die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich.

✓ Unbeabsichtigt im Fahrzeug zurückgelassene Kinder werden erkannt und eine entsprechende Warnung ausgegeben.

✗ Die Kindersicherung in den hinteren Türen kann über einen einfachen Hebel "kinderleicht" bedient werden.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

2,3 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Der Fußgängerschutz ist beim Seal 6 Touring erstaunlich gut, das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen und Seiten der Motorhaube hoch. Die Front hat BYD weitgehend entschärft, hier sieht man die Bemühungen um einen besseren Schutz aller Verkehrsteilnehmer. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Chinese damit 84 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

3,0 Umwelt

3,0 Verbrauch

Startet man mit dem BYD Seal 6 Touring DM-i vollgeladen, sind im Elektrozyklus der ADAC Verbrauchsmessung 84 km elektrische Reichweite drin, ehe sich der Verbrennungsmotor zuschaltet. Der reine Stromverbrauch liegt bei 21,4 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) – ein ordentliches Ergebnis für einen Plug-in-Hybrid. Führt man im Hybrid-Modus (Batterie leer), fällt der Durchschnittsverbrauch mit 6,2 l/100 km ebenfalls ordentlich aus. Insgesamt ergibt sich für den Plug-in-Hybriden ein kombinierter Verbrauch von 3,0 l Super und 11,4 kWh Strom auf den ersten 100 km.

Einen routenoptimierten Einsatz der beiden Antriebsformen bei aktivierter Navigation haben wir im Test nicht festgestellt.

Bei hohem Ladestand der Batterie wird vermehrt elektrisch gefahren und mit sinkendem Ladezustand immer öfter der Verbrenner hinzugenommen. Bei Ladeständen unterhalb von 30 Prozent lief im Test der Verbrenner meistens mit, auch bei moderater Lastabforderung.

2,7 Umwelteinfluss

Der Seal 6 Touring misst in der Länge 4,84 m. Seine Breite von 1,88 m (ohne Außenspiegel) entspricht dem Üblichen in der Mittelklasse. Damit belegt der BYD eine Verkehrsfläche von rund 9,1 m² – für Standardparkplätze geht das noch in Ordnung. Das Leergewicht von gut 1,8 t ist noch erträglich für die Infrastruktur. Mit 68 dB(A) fällt das Vorbeifahrgeräusch des Touring etwas überdurchschnittlich aus.

k.A. Autokosten

k.A. Monatliche Gesamtkosten

Eine Kostenberechnung ist aufgrund der lückenhaften Datelage zum Testzeitpunkt nicht möglich. 49.990 Euro verlangt BYD für den Seal 6 Touring DM-i in der Topausführung Comfort, womit der Chinese preislich ein sehr attraktives Angebot ist. Der Einstieg für die Basisausführung beginnt bereits bei 42.990 Euro – zum Testzeitpunkt liegt der Barkaufpreis inklusive aller Boni und Förderungen sogar bei nur 23.990 Euro. Hinzu kommt, dass der Kombi über eine sehr umfangreiche Ausstattung verfügt, die den Preisvorteil gegenüber den meisten Konkurrenten weiter anwachsen lässt.

Der BYD punktet mit einer sechsjährigen Fahrzeuggarantie bis 150.000 km. Auch bei der Akkugarantie zeigen sich die Chinesen mit acht Jahren bzw. 200.000 km (Restkapazität von mindestens 70 Prozent) zumindest bei der Laufleistung ungewöhnlich großzügig. Gegen Durchrostung garantiert BYD zwölf Jahre lang.

Immer wieder ködert BYD die Kundschaft mit teils horrenden Preisnachlässen, welche gemeinsam mit staatlichen Förderungen den Kaufpreis auf Kleinwagenniveau drücken.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Seal 6 Touring DM-i Boost	Seal 6 Touring DM-i Comfort Lite
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	156 (212)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	72	72
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	-/4000	-/4000
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	2,6 l S 7,8 kWh	1,7 l S 11,2 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	10,1 (b)	19,0 (b)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	60	38
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/29/24	13/29/24
Steuer pro Jahr [Euro]	30	30
Preis [Euro]	42.990	48.990

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

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Herstellerangaben

Plug-in-Hybrid (4-Zylinder-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e, OPF

Hubraum	1.498 ccm
Leistung	156 kW/212 PS
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,7 l
CO ₂ -Ausstoß	38 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	225/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.840/1.875/1.505 mm
Leergewicht/Zuladung	1.805/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500/1.535 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	19,0/- kWh
Tankinhalt	n.b.
Garantie	6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	China

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	5,5 s
Überholvorgang 80-120 km/h	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße	225/50 R18 95V
Reifen	Continental EcoContact 6
Wendekreis	11,2 m
Autotest-Verbrauch	11,4 kWh + 3,0 kWh/100 km
Reichweite	1.131 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.844/396 kg
Kofferraum normal	395 l
geklappt/dachhoch	845/1.420 l

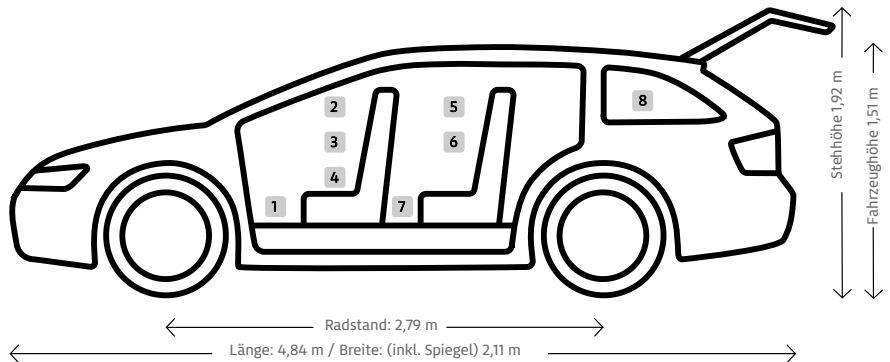
Kosten

Zu diesem Fahrzeug liegen leider keine Kosten-Daten vor.

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 13.08.2025
Testwagenpreis inkl.	51.090 Euro
Sonderausstattung	
Kilometerstand bei Testbeginn	5.343 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	49.1.2.2507134.1

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,91 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 1,98 m Person
- 3 Innenbreite vorn 147 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 46 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,86 m Person
- 6 Innenbreite hinten 142 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,01 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 395 - 1.420 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	Serie/-
statisch/dynamisch	-
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/-
Innen-/Außenspiegel	
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer	Serie/-
Fahrer-/Beifahrersitz	
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie

Außen

Anhängerkupplung	-
Metallclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)

2,6

Autokosten

K.A.

KATEGORIE

NOTE

Karosserie

2,6

Verarbeitung	2,3
Alltagstauglichkeit	3,2
Licht und Sicht	3,4
Ein-/Ausstieg	2,2
Kofferraum-Volumen	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,3

Innenraum

2,6

Bedienung	3,0
Multimedia	1,9
Raumangebot vorn	2,1
Raumangebot hinten	2,9
Innenraum-Variabilität	2,5

Komfort

2,7

Federung	2,4
Sitze	3,0
Innengeräusch	2,8
Klimatisierung	2,5

Antrieb	2,1
Fahrleistungen	1,9
Laufkultur	2,4
Getriebe	2,1

Fahreigenschaften

2,8

Fahrstabilität	2,7
Lenkung	3,2
Bremse	2,5

Sicherheit

2,4

Aktive Sicherheit	3,2
Passive Sicherheit	1,7
Kindersicherheit	2,0
Sicherheit ungeschützte Personen	2,3

Umwelt

3,0

Verbrauch	3,0
Umwelteinfluss	2,7

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

Bildergalerie

