- Elektro-Motor
- 44.990 €
- 230 kW/313 PS
- 398 km
- 21,6 kWh pro 100 km



BYD Atto 3 Evo Design

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse

Seit 2023 ist der BYD Atto 3 in Europa erhältlich. Mit dem Evo erhält die erste Generation eine tiefgreifende Modellpflege, die weit über die dezenten optischen Änderungen hinausgeht. In der Einstiegsversion gibt es statt Front- nun Heckantrieb, die Leistung steigt von 150 kW/204 PS auf 230 kW/313 PS. In der Topausführung sorgen beide Achsen für Vortrieb und entwickeln eine Leistung von 330 kW/449 PS. Doch bereits die getestete Basismotorisierung sorgt für sehr gute Fahrleistungen – der Sprint von 0 auf 100 km/h ist laut Hersteller in 5,5 s erledigt. Die mit 74,8 kWh nun deutlich größere Batterie lädt mit Gleichstrom jetzt merklich schneller – in der Spitze mit 226 kW im Test. Die Ladezeit von 10 auf 80 Prozent verkürzt sich dadurch von ehemals 46 auf 29 Minuten. Angesichts des vollmundig beworbenen 800-V-Systems enttäuscht der Wert allerdings, zumal die Batteriespannung lediglich bei 499 V liegt. In puncto Effizienz kann der Atto 3 Evo nur bedingt überzeugen: Einschließlich der Ladeverluste benötigt er im Test 21,6 kWh/100 km. Eine Wärmepumpe gehört immerhin zur Serienausstattung. Die gut verarbeitete Karosserie bietet ein ordentliches Platzangebot. Zum geräumigen Kofferraum gesellt sich nun ein großer Stauraum unter der Fronthaube. Weniger praktisch ist die Bedienung: Viele Funktionen – darunter auch einige sicherheitsrelevante wie das Fahrlicht – sind in die Menüs des Zentraldisplays verlagert, was zu einer erhöhten Ablenkung führt. Das Infotainmentsystem ist durch die Integration zahlreicher Google-Apps, darunter auch Google Maps, nun auf dem Stand der Technik. Die Fahreigenschaften können aus der Umstellung von Front- auf Heckantrieb keinen Profit schlagen: Das synthetische Lenkgefühl und die verbesserungswürdige Fahrstabilität trüben den Eindruck doch nachhaltig. Gleiches gilt für die Federung, die unerwartet hölzern wirkt. Punkten kann der Stromer mit seiner umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung, die den stattlichen Preis von 44.990 Euro relativiert. Dazu kommen die großzügigen Garantieleistungen für Fahrzeug und Akku.

✓ **großer Frunk, gute Verarbeitungsqualität, sehr gute Fahrleistungen, üppige Serienausstattung, umfangreiche Garantieleistungen**

✗ **mäßiger Federungskomfort, synthetisches Lenkgefühl, erhöhter Verbrauch, verbesserungswürdige Fahrstabilität, Beifahrersitz ohne Höhenverstellung**

ADAC Urteil

2,7	Autotest
k.A.	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,6	Familie
3,2	Stadtverkehr
2,2	Senioren
2,7	Langstrecke
2,6	Transport
2,0	Fahrspaß
k.A.	Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Kia EV3, Leapmotor B10, Smart #1, Volvo EX30

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

ADAC © ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,7 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 04
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 05

2,9 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 06
Raumangebot vorn 06
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 07

2,9 Komfort 07

Federung 07
Sitze 07
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

0,8 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 08
Getriebe 08

3,2 Fahreigenschaften 08

Fahrstabilität 08
Lenkung 09
Bremse 09

2,6 Sicherheit 09

Aktive Sicherheit 09
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 10
Sicherheit ungeschützte Personen 10

2,8 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 11

k.A. Autokosten 11

Monatliche Gesamtkosten 11

Eigenschaften des Elektroantriebs 12

Fahrzeugdaten 13

Bilder 14

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.

ADAC © ADAC e.V.

2,7 Karosserie

2,2 Verarbeitung

✓ Der BYD Atto 3 Evo punktet mit einer auffallend guten Verarbeitungs- und Materialqualität und braucht den Vergleich mit der etablierten Konkurrenz nicht zu scheuen. Die Karosserie überzeugt mit gleichmäßigen Spaltmaßen und einem insgesamt soliden Qualitätseindruck. Weniger hochwertig wirken die kratzempfindlichen Kunststoffverkleidungen im Kofferraum. Auch auf eine Verkleidung der Türrahmen verzichtet BYD. Im Innenraum findet man eine für diese Fahrzeugklasse durchaus wertige Materialauswahl vor. So sind die Türverkleidungen vorn und auch hinten im oberen Bereich geschäumt, gleiches gilt für den teilweise mit Kunstleder bezogenen Mitteltunnel. Ungewöhnlich für einen Kompaktwagen: Die Sonnenblenden sind mit Stoff überzogen – das ist selbst in der oberen Mittelklasse selten.

Die Fronthaube, unter der sich der große Frunk befindet, lässt sich durch zweimaliges Ziehen am Hebel im Fahrerfußraum entriegeln und wird durch eine Gasdruckfeder offengehalten.

✗ Der Unterboden ist lediglich im Bereich der Hochvoltbatterie sowie wie im Vorderwagen verkleidet. An den Seiten und im Heckbereich fehlen Verkleidungen, zudem liegen einige Hochvoltkabel frei – das sollte nicht sein. Aerodynamisch und hinsichtlich des Schutzes der Komponenten wäre eine vollständigere Verkleidung wünschenswert.

3,4 Alltagstauglichkeit

Der Atto 3 Evo verfügt über eine netto 74,8 kWh große Lithium-Eisenphosphat-Batterie. Obwohl BYD von einer 800-V-Architektur spricht, beträgt das Spannungsniveau der Batterie lediglich 499 V. BYD bezieht die Angabe auf die Spannungsklasse der neuen, 800-V-fähigen Plattform 3.0, die im Atto 3 Evo zum Einsatz kommt. Geladen werden kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Typ-2-Stecker) und Gleichstrom (DC, CCS-Stecker). An einer geeigneten Wallbox nimmt der BYD dreiphasig bis zu 11 kW auf, womit eine vollständige Ladung rund acht Stunden dauert. Deutlich schneller geht es an einer leistungsfähigen DC-Schnellladesäule. Hier erreicht der Atto 3 Evo laut Hersteller unter günstigen Bedingungen bis zu 220 kW Ladeleistung. Im Test lagen kurzzeitig sogar 226 kW an. Der Ladevorgang von 10 auf 80 Prozent dauerte 29 Minuten, womit er die Herstellerangabe von 25 Minuten nicht erreichen konnte. Dennoch ist der Atto 3 Evo damit deutlich langstreckentauglicher als sein Vorgänger, der für dieselbe Disziplin 46 Minuten benötigte – und das bei einem deutlich kleineren Akku. Nach 10 Minuten hat der Stromer dabei 26 kWh nachgeladen, womit man 138 km weit kommt. Die manuelle Akkukonditionierung stellt eine große Verbesserung dar – somit lässt sich der Akku auf die passende Temperatur bringen, was insbesondere bei Kälte den Aufenthalt am Schnelllader deutlich verkürzen kann. Unpraktisch ist hingegen, dass der Ladeanschluss mit zwei Abdeckkappen ausgestattet ist, die im Alltag umständlich handzuhaben sind. Dank der Umstellung auf Google Maps verfügt der BYD nun über gut funktionierende Laderoutenplanung.

Mit vollständig geladener Batterie erzielt der Atto 3 Evo auf dem Rollenprüfstand des ADAC eine Reichweite von knapp 400 km, wobei er die herstellerseitige Angabe von bis zu 510 km nach WLTP deutlich unterbietet.

Auch bei den Transportqualitäten legt der Evo gegenüber dem bisherigen Atto 3 zu. Die gebremste Anhängelast steigt von 750 auf 1.500 kg, ungebremst sind weiterhin 750 kg zulässig. Die Stützlast beträgt 75 kg. Für den Dachtransport sind immerhin 50 kg freigegeben, die zuvor serienmäßige Dachreling ist bei der Basisversion allerdings entfallen. Die Zuladung beträgt im Falle des 1.860 kg schweren Testwagens 550 kg – das ist bemerkenswert viel für ein elektrisches Kompaktmodell.

Mit einer Außenlänge von 4,46 m ist der Atto 3 Evo rund 20 cm länger als ein VW ID.3 Neo und fällt für ein Kompaktmodell vergleichsweise lang aus. Die Breite einschließlich der Außenspiegel beträgt 2,07 m, was in engen Verkehrssituationen hinderlich sein kann.

✓ Der Atto 3 Evo ist mit einer V2L-Funktionalität ausgerüstet – er kann elektrische Geräte mit bis zu 3 kW betreiben. Ein entsprechender Adapter ist über das Zubehörprogramm erhältlich.

✗ Für den Fall eines Reifenschadens ist der Atto 3 Evo lediglich mit einem Pannenset ausgestattet. Ein Not- oder gar Ersatzrad ist nicht zu haben.

3,1 Licht und Sicht

Die Abmessungen des Atto 3 Evo lassen sich insgesamt zufriedenstellend abschätzen. Die leicht erhöhte Sitzposition sorgt für eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr, die Fahrzeugenden sind vom Fahrerplatz aus allerdings kaum einzusehen. Sowohl die Vorderkante der Motorhaube als auch das Heck entziehen sich dem direkten Blick. Beim Rangieren unterstützen serienmäßige Parksensoren vorn und hinten sowie eine 360-Grad-Kamera, die das unmittelbare Fahrzeugumfeld gut einsehbar macht. Einen Einparkassistenten, der den BYD selbstständig in Parklücken manövriert, gibt es dagegen nicht.

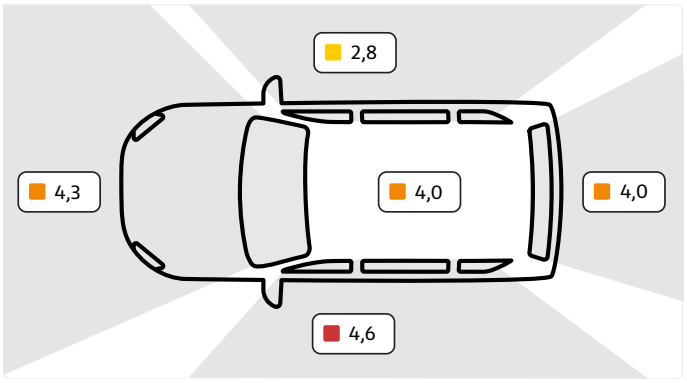
Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion hingegen nicht verfügbar. Auch einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinern würde, gibt es nicht. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer mit Linsentechnik sorgen insgesamt für eine ordentliche Fahrbahnausleuchtung. Das Abblendlicht dürfte die Fahrbahn jedoch breiter und etwas heller ausleuchten. Ein statischer Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblenden kann, gehört zur Serienausstattung. Kurven- oder Abbiegelicht werden dagegen nicht angeboten.

ADAC © ADAC e.V.

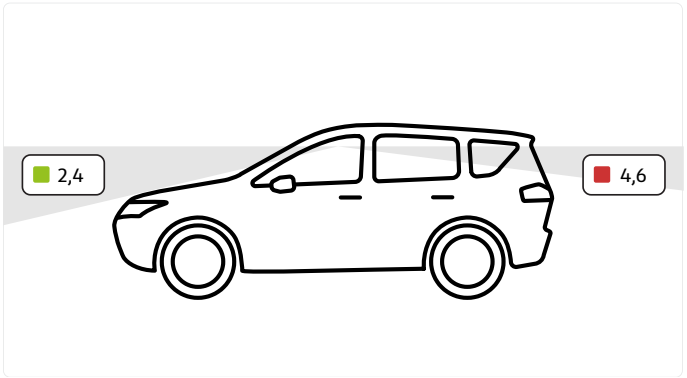


Die breiten Dachsäulen und die schmale, hoch angesetzte Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

✕ Auch auf eine Scheinwerferreinigungsanlage verzichtet BYD. Das Tagfahrlicht beschränkt sich auf die Front, die Rückleuchten werden nicht mit eingeschaltet. Die manuelle Leuchtweitenregulierung erfolgt umständlich über das Fahrzeugmenü. Hier wünschen wir uns eine automatische Leuchtweitenregulierung, die die Blendung des Gegenverkehrs verhindern kann – oder zumindest ein direkt erreichbares Bedienelement. Apropos Blendung: Die LED-Bremslichter sind klein und leuchtstark, was besonders bei Dunkelheit andere Verkehrsteilnehmer stören kann.



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



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

2,0 Ein-/Ausstieg

✓ Durch die SUV-typisch erhöhte Sitzposition (58 cm über der Fahrbahn in unterster Stellung) gelingt der Zustieg vorn wie hinten recht bequem. Die Schweller sind zwar etwas hoch, stellen aber keine größere Hürde dar. Positiv fällt zudem auf, dass die Türen weit nach unten über die Schweller reichen. Dadurch bleiben diese weitgehend vor Verschmutzung geschützt, was insbesondere bei schlechtem Wetter das Risiko schmutziger Hosenbeine beim Ein- und Aussteigen reduziert. Allerdings arretieren die Türen nicht sonderlich fest und fallen daher leicht zu. Am Dachhimmel finden sich mit Ausnahme des Fahrerplatzes praktische Haltegriffe. Praktisch: Im Fond stört kein Mitteltunnel, das Durchrutschen auf der Rückbank geht daher leicht vonstatten.

Die Umfeldbeleuchtung umfasst neben den Heckleuchten und den Frontscheinwerfern zusätzliche LED-Spots in den Außenspiegeln, die bei Dunkelheit den seitlichen Fahrzeugbereich erhellen.

Der BYD verfügt über ein schlüsselloses Zugangs- und Startsystem, entriegelt sich bei Annäherung mit dem Smartkey allerdings nicht selbstständig. Zum Öffnen muss bei mitgeführtem Schlüssel der Mikroschalter an einem der vorderen Türgriffe betätigt werden. Alternativ lässt sich der Atto 3 Evo per NFC-Karte sowie über einen kompatiblen digitalen Schlüssel etwa auf dem Smartphone entriegeln. Eine automatische Verriegelung beim Entfernen vom Fahrzeug ist mit dem Smartkey nicht vorgesehen.

✕ Das Keyless-System verfügt über einen unzuverlässigen Diebstahlschutz und kann mittels Funkverlängerer überlistet werden. Weitere Informationen dazu unter www.adac.de/keyless.

2,4 Kofferraum-Volumen

✓ Im Zuge der Modellüberarbeitung wurde der Kofferraum etwas größer. Entsprechend den Messungen des ADAC beträgt das Standardvolumen nun 380 statt zuvor 355 l. Möglich wurde dies durch den nun weiter unten platzierten Ladeboden. Entfernt man die Hutablage und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 535 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu neun Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 815 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.325 l Volumen verfügbar. Unter dem Ladeboden findet man einen zusätzlichen, 25 l großen Stauraum vor. Neu ist der Stauraum unter der Fronthaube (Frunk), der mit einem Volumen von 65 l erfreulich groß ausfällt.

© ADAC e.V.



Der Kofferraum ist etwas angewachsen. Zudem gibt es nun einen großen Zusatzstauraum unter der Fronthaube.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Beladung gelingt weitgehend problemlos. Die innere Bordwand fällt mit 10 cm nicht allzu hoch aus, allerdings besaß der BYD vor der Modellpflege noch einen variablen Ladeboden, der sich in der oberen Position auf dem Niveau der Ladekante befand. Die äußere Ladekante liegt mit knapp 77 cm recht hoch. Die Kofferraumöffnung ist ausreichend groß dimensioniert. Die elektrische Heckklappe gehört beim Atto 3 Evo Design zur Serienausstattung und lässt sich über verschiedene Wege öffnen. Eine berührungslose Öffnung per Fußgeste ist trotz des schlüssellosen Zugangssystems allerdings nicht vorgesehen. Der Kofferraum wird von zwei LED-Leuchten in den Seitenverkleidungen ausgeleuchtet – zuvor gab es lediglich eine Leuchte.

Einen 12-V-Anschluss im Kofferraum hat der Stromer weiterhin nicht zu bieten. Die maximale Öffnungshöhe der Heckklappe beträgt 1,89 m und lässt sich zudem einstellen.

✕ Unpraktisch: Infolge des nun tiefer platzierten Ladebodens entsteht bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine störende Stufe. Zudem steigen die Lehnen merklich an. Die ausgebaute Laderaumabdeckung kann nicht unter dem Ladeboden verstaut werden.



Die hohe Ladekante erschwert das Be- und Entladen. Die elektrisch betätigte Heckklappe dürfte höher öffnen.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Eine Fernentriegelung vom Kofferraum aus gibt es allerdings nicht, sodass die Lehnen über die geöffneten Fondtüren entriegelt und nach vorn geklappt werden müssen. Da für die äußeren Sicherheitsgurte keine Halterungen vorhanden sind, sollte beim Aufrichten der Lehnen darauf geachtet werden, die Gurte nicht einzuklemmen.

In puncto Ablagemöglichkeiten im Kofferraum ist der BYD mäßig aufgestellt: Auf seitliche Staufächer, Taschenhaken oder ein Gepäcknetz verzichten die Chinesen. Die Zurrösen sind zu hoch angebracht, um ein Gepäcknetz sinnvoll anbringen zu können. Immerhin gibt es ein gut nutzbares Staufach unter dem Ladeboden. Einen deutlichen praktischen Zugewinn gegenüber dem bisherigen Atto 3 stellt der zusätzliche Stauraum unter der Fronthaube dar.

2,9 Innenraum

3,7 Bedienung

Die Bedienbarkeit lässt auch nach der Modellüberarbeitung teils zu wünschen übrig. Das grundsätzliche Design des Cockpits hat BYD beim Atto 3 Evo beibehalten, dennoch fallen einige Neuerungen sofort ins Auge. Auffälligste Änderung ist das neue, nun stets 15,6 Zoll große Zentraldisplay, das sich nicht mehr um 90 Grad drehen lässt und im Querformat angeordnet ist. Auch die Bedienoberfläche hat sich an einigen Stellen geändert. BYD setzt jetzt auf ausgewählte Google-Apps wie etwa Google Maps für die Routenplanung. Die Menüstruktur ist recht leicht verständlich. Allerdings finden sich einige Einstellungen in Untermenüs und sind schwer auffindbar. Auch verschiedene Lichtfunktionen, darunter die Abblendlicht- und Fernlichteinstellungen sowie die Leuchtweitenregulierung, sind in das Infotainmentsystem integriert – für diese sicherheitsrelevanten Funktionen würden wir uns dringend separate Bedienelemente wünschen. Unverständlich ist zudem, weshalb der Homescreen vorrangig von einem Hintergrundbild ausgefüllt wird – eine kombinierte Ansicht etwa mit den wichtigsten Infotainmentfunktionen wie Navigation, Medien und den Bordcomputerwerten wäre hilfreicher. Negativ fällt auf, dass der recht weit entfernte rechte Bildschirmrand nur schwer zu erreichen ist und das Display bei Lichteinfall stark spiegelt. Zudem fehlt eine Möglichkeit, die Bedienhand abzustützen, um die teils recht kleinen Touchflächen sicher zu treffen. Verbesserungsbedarf besteht zudem bei der Klimabedienung: Die meisten Einstellungen muss man umständlich über ein separates Menü vornehmen. Da ist die neue Sprachsteuerung mit KI-Integration mitunter durchaus hilfreich. Diese versteht nun auch komplexere, natürlich formulierte Befehle und ermöglicht mehrstufige Dialoge. Neben Infotainment- und

© ADAC e.V.

Navigationsfunktionen lassen sich auch verschiedene Fahrzeugfunktionen per Sprache bedienen.

Das hinter dem Lenkrad angeordnete Fahrerdisplay ist gegenüber dem Vorgänger von 5 auf 8,8 Zoll deutlich gewachsen, kann hinsichtlich der Ablesbarkeit aufgrund der teils sehr kleinen Schrift aber weiterhin nur bedingt überzeugen. Auch hier beeinträchtigen Reflexionen die Ablesbarkeit. Ein Head-up-Display ist der Topausstattung „Excellence“ vorbehalten.

Die wenigen physischen Tasten beschränken sich weitgehend auf eine unscheinbare Tastenleiste vor den beiden Becherhaltern. Allerdings sind diese aufgrund des schwachen Kontrasts der Symbole (hellgrau auf grauem Hintergrund) tagsüber schwer zu erkennen und die Platzierung auf dem Mitteltunnel hat eine starke Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen zur Folge.

Neu ist der Fahrstufenschalter, der von der Mittelkonsole an die Lenksäule gewandert und dort bestens bedienbar ist.

✗ Im Fahrzeug findet sich keine Bedienungsanleitung.



Verarbeitungs- und Materialqualität können überzeugen. Die teils umständliche Bedienung konzentriert sich weitgehend auf das große Zentraldisplay, die Ablenkung fällt vergleichsweise groß aus.

1,8 Multimedia

✓ Der Atto 3 Evo bringt bereits ab Werk eine umfangreiche Multimedia-Ausstattung mit. Serienmäßig an Bord sind ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen sowie ein Audiosystem mit acht Lautsprechern, Radio mit Digitalempfang, Internet-Radio und Bluetooth-Schnittstelle samt Freisprechfunktion und Audiostreaming. Darüber hinaus verfügt der BYD über einen WLAN-Hotspot. Zur Einbindung des Smartphones stehen Apple CarPlay und Android Auto zur Verfügung, die nun auch kabellos genutzt werden können. Insgesamt gibt es vier USB-C-Anschlüsse, zusätzlich lässt sich ein Smartphone induktiv laden. Fahrzeugupdates können kabellos über das Internet (Over-the-Air) aufgespielt werden. Darüber hinaus lassen sich verschiedene Fahrzeugfunktionen wie etwa der Ladevorgang oder die Klimatisierung des Innenraums aus der Ferne per Smartphone steuern.

2,3 Raumangebot vorn

✓ Der Atto 3 Evo bietet auch groß gewachsenen Personen vorn gute Platzverhältnisse. Es finden Personen bis etwa 1,90 m Körpergröße problemlos Platz, dabei ist noch eine Handbreit Luft über dem Scheitel. Die Innenbreite fällt mit 1,46 m ebenfalls ordentlich aus. Das subjektive Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie, die wuchtige Mittelkonsole und den dunklen Dachhimmel etwas eingeschränkt. Auch die weit in den Innenraum ragenden Zuziehgriffe der Türen beanspruchen unnötig Platz – langbeinige Fahrer stoßen leicht mit dem Knie daran. Auf das beim bisherigen Atto 3 Design serienmäßige Panoramadach muss die Design-Variante des Atto 3

© ADAC e.V.

Evo verzichten, wodurch der Innenraum etwas weniger luftig wirkt. Das Panorama-Glasdach, das nun über eine Sonnenblende verfügt, ist der Topausstattung Excellence vorbehalten.

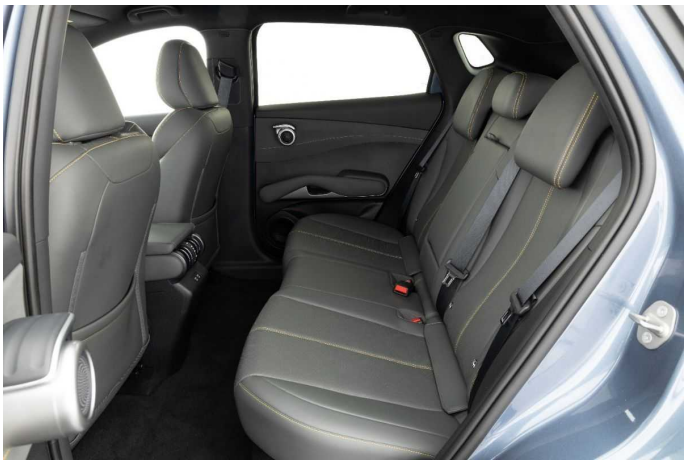
2,5 Raumangebot hinten

✓ Im Fond bietet der Atto 3 Evo überraschend großzügige Platzverhältnisse. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit theoretisch für Passagiere bis rund 2,0 m Körpergröße. Limitierend wirkt vielmehr die Kopffreiheit, die für Personen bis etwa 1,90 m ausreicht. Die Innenbreite fällt mit 1,41 m durchschnittlich aus. Das Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie und den dunklen Dachhimmel etwas eingeschränkt. Da die Design-Ausstattung im Gegensatz zum bisherigen Atto 3 ohne Panoramadach auskommt, fehlt zudem dessen auflockernde Wirkung auf das Raumgefühl. Bei Dunkelheit lässt die serienmäßige Ambientebeleuchtung den Innenraum tiefer und damit auch größer wirken.

3,2 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität des Atto 3 Evo fällt nur durchschnittlich aus: Er belässt es bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Neigungsverstellbare Lehnen oder gar eine längsverstellbare Rücksitzbank sind, wie in diesem Fahrzeugsegment üblich, nicht zu haben.

Auch bei den Ablagemöglichkeiten bietet der BYD lediglich Hausmannskost: Die Türfächer sind sowohl vorn als auch hinten recht klein und nehmen keine Ein-Liter-Flaschen auf. Praktisch ist hingegen das geräumige Ablagefach in der Mittelkonsole unterhalb der Mittelarmlehne. Das Handschuhfach fällt eher klein aus und ist weder abschließbar noch klimatisiert. Auch im Fond stehen praktische Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. So bietet der Stromer neben den Türfächern geschlossene Lehnentaschen, zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne sowie Jackenhalter am Dachhimmel.



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

2,9 Komfort

3,3 Federung

Die BYD-Entwickler haben die bisherige Vierlenker-Hinterachse durch eine Fünflenker-Konstruktion ersetzt und von Front- auf Heckantrieb umgestellt. Die Fahrwerksabstimmung fällt nach der Modellüberarbeitung spürbar straffer aus und kann unter Komfortaspekten nur bedingt überzeugen. Insbesondere die Hinterachse spricht recht bockig auf Fahrbahnunebenheiten an und bringt merklich Unruhe ins Fahrzeug. Während das Fahrwerk auf der Landstraße einen recht ausgewogenen Eindruck hinterlässt, zeigt der Federungskomfort insbesondere im Stadtverkehr und auf der Autobahn Verbesserungspotenzial. Während das Fahrwerk innerorts recht hölzern zu Werke geht, regt bei höheren Geschwindigkeiten welliger Fahrbahnbelag die Karosserie spürbar an. Tiefe Bodenwellen haben zudem kräftige Vertikalbeschleunigungen zur Folge. Querfugen und Geschwindigkeitsschwellen verarbeitet insbesondere die Hinterachse nur mäßig. Mit zunehmender Beladung kommt der Aufbau etwas zur Ruhe – ein Indiz dafür, dass das Fahrwerk überdämpft ist. Eine adaptive Dämpferregelung ist auch für den Atto 3 Evo nicht erhältlich – im Gegensatz etwa zum VW ID.3 Neo, der gerade in Kombination mit der adaptiven Dämpferregelung einen signifikant besseren Federungskomfort bietet.

3,0 Sitze

Der Sitzkomfort auf den elektrisch einstellbaren Vordersitzen geht insgesamt in Ordnung, auch wenn sich die Einstellungsmöglichkeiten in Grenzen halten. Der Atto 3 Evo besitzt zwar eine elektrische Sitzverstellung für Fahrer und Beifahrer, allerdings vermissen wir auf der Fahrerseite eine neigungsverstellbare Sitzfläche. Immerhin gibt es nun eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze. Der Beifahrer geht diesbezüglich leer aus, zudem muss er auf eine Höhenverstellung verzichten. Die Sitzflächen sind nur mäßig konturiert und bieten entsprechend wenig Seitenhalt. Angenehm sind die bequem gepolsterten Armauflagen, auch wenn sich die Mittelarmlehne weder in der Höhe noch in Längsrichtung verstellen lässt. Lobenswert sind die höhenverstellbaren Sicherheitsgurte sowie die, wenn auch nur dünn gepolsterte, Knieauflage am Mitteltunnel. Die Kopfstützen sind nun höhenverstellbar, auf eine Längsverstellung muss man jedoch weiterhin verzichten.

Im Fond überzeugen die vergleichsweise langen und leicht geneigten Sitzflächen sowie die großen, bequemen Kopfstützen auf den äußeren Plätzen. Der Mittelsitz eignet sich dagegen klassenüblich nur eingeschränkt für längere Strecken. Die Bezüge bestehen aus sogenanntem veganem Leder und fühlen sich weich und anschmiegsam, zugleich aber etwas gummiartig und künstlich an. Die Perforierung der Bezüge kommt der Belüftung zugute.

© ADAC e.V.

1,9 Innengeräusch

✓ Der Geräuschkomfort wurde im Zuge der Modellüberarbeitung hörbar verbessert. So verfügt der Stromer nun über eine geräuschdämmende Doppelverglasung in den vorderen Türen. Bei 130 km/h beträgt der gemessene Innengeräuschpegel 64,8 dB(A), der damit um 1,7 dB(A) unter dem Wert des Atto 3 liegt. Vom Elektroantrieb ist während der Fahrt kaum etwas zu hören – der Vorgänger machte noch mit einem leisen Surren auf sich aufmerksam. Die Fahrgeräusche halten sich ebenso wie die Windgeräusche angenehm im Rahmen.

2,5 Klimatisierung

✓ Der Atto 3 Evo ist stets mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, allerdings besitzt der Automatikmodus nur eine Intensitätsstufe. Zwar verfügt der BYD über Drehregler an den Lüftungsdüsen, allerdings lässt sich damit nicht die Intensität des Luftstroms, sondern lediglich die vertikale Ausströmrichtung anpassen. Eine Umluftautomatik hat der Stromer nicht zu bieten. Bei Überschreitung eines Grenzwerts für Feinstaubbelastung im Innenraum setzt automatisch ein Reinigungsprozess ein, der die Partikel mittels eines Filtersystems entfernt.

Die Fondpassagiere werden über zwei zentrale Ausströmer an der Rückseite der Mittelkonsole sowie über Luftauslässe unter den Vordersitzen versorgt. Wie bei E-Autos üblich lässt sich der Innenraum vorklimatisieren. Für die kalte Jahreszeit ist der BYD mit beheizbaren Vordersitzen sowie einer Lenkradheizung ausgestattet. Beheizbare äußere Fondsitze sind der Topausstattung Excellence vorbehalten. Bei sommerlichen Temperaturen sind die belüfteten Vordersitze sowie die getönten Scheiben ab der B-Säule von Nutzen – ausziehbare Jalousien sind hingegen nicht zu haben.

✗ Die Kühlleistung der Klimaanlage konnte während der sommerlichen Testtage nicht vollauf überzeugen.

0,8 Antrieb

0,8 Fahrleistungen

✓ Die Leistung des E-Antriebs haben die BYD-Entwickler im Zuge der Modellüberarbeitung signifikant gesteigert: Anstatt zuvor 150 kW/204 PS leistet der neue E-Motor, der nun an der Hinterachse sitzt, satte 230 kW/313 PS – das ist üppig für die Einstiegsmotorisierung eines Kompaktmodells. Darüber rangiert die neu eingeführte Allradversion, die es sogar auf 330 kW/449 PS bringt.

Bereits die neue Basisvariante bietet – wie angesichts der Leistungswerte zu erwarten – sehr sportliche Fahrleistungen: Den Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h erledigt der Atto 3 Evo in lediglich 2,7 s, von 80 auf 120 km/h vergehen nur 3,5 s. Damit absolviert er beide Disziplinen erheblich schneller als sein Vorgänger. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt BYD mit 5,5 s statt zuvor 7,3 s an. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt nun 180 km/h – 20 km/h mehr als zuvor. Der kräftige und unmittelbar ansprechende Elektroantrieb vermittelt insgesamt ein souveränes Fahrerlebnis und sorgt dafür, dass es dem Atto 3 Evo in praktisch keiner Alltagssituation an Leistungsreserven mangelt.

1,0 Laufkultur

✓ Bei der Laufkultur spielt der Atto 3 Evo die typischen Vorteile seines Elektroantriebs ebenfalls aus. Der Elektromotor arbeitet über den gesamten Geschwindigkeitsbereich vibrationsarm und ist akustisch kaum wahrnehmbar. Die Leistungsentfaltung erfolgt gleichmäßig und harmonisch, zugleich spricht der Antrieb spontan auf Gaspedalbefehle an. Bereits kleine Pedalbewegungen werden unmittelbar umgesetzt, ohne dass die Leistungsabgabe unangenehm abrupt wirkt. Für ein direkteres Ansprechverhalten steht ein Sportmodus zur Verfügung.

0,8 Getriebe

✓ Der Atto 3 Evo kommt dank des großen nutzbaren Drehzahlbereichs seines Elektromotors mit einer festen Übersetzung aus. Entsprechend erfolgt die Beschleunigung gleichmäßig und ohne spürbare Schaltvorgänge. Die Fahrstufen werden nun über einen gut erreichbaren Wählhebel an der Lenksäule eingelegt. Der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt gelingt schnell und problemlos. Die Parkstellung lässt sich ebenfalls direkt am Wählhebel anwählen. Eine Auto-Hold-Funktion ist serienmäßig an Bord, wird beim Atto 3 Evo allerdings über das Fahrzeugmenü bedient.

✗ In der Fahrstufe D lässt sich die Rekuperation über einen schwer als solchen erkennbaren Schalter auf der Mittelkonsole lediglich in zwei Stufen einstellen. Störend ist, dass die Bremswirkung erst mit spürbarer Verzögerung nach dem Loslassen des Fahrpedals einsetzt. Eine Segelfunktion, eine Verzögerung bis zum Stillstand oder eine adaptive Rekuperation bietet der BYD nicht.

3,2 Fahreigenschaften

3,1 Fahrstabilität

Im Kapitel Fahrstabilität kann der Atto 3 Evo auch nach der Umstellung von Front- auf Heckantrieb nur bedingt überzeugen. Im ADAC-Ausweichtest zeigt der BYD sowohl deutliches Unter- als auch Übersteuern, wobei insbesondere das vergleichsweise lose Heck Aufmerksamkeit verlangt. Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) dürfte nicht nur frühzeitiger, sondern auch energischer eingreifen. Versucht man, den

© ADAC e.V.

Ausweichtest möglichst dynamisch zu durchfahren, stehen die gefühllose Lenkung, die ausgeprägte Wankneigung sowie das kräftige Schieben über die Vorderräder (Untersteuern) hohen Durchfahrgeschwindigkeiten entgegen. Der Fahrspaß bleibt dabei größtenteils auf der Strecke. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei dynamischer Fahrweise auch abseits der Teststrecke: Während der Stromer in zügig angegangenen Kurven recht früh über die Vorderräder schiebt, beantwortet er einen Lastwechsel in der Kurve mit einem kräftig nach außen drängenden Heck. Auch hier sollte das ESP energischer eingreifen.

Ein Lenkimpuls führt zu deutlichen Karosseriebewegungen und einer leichten Änderung der Fahrtrichtung. Der Geradeauslauf geht in Ordnung, allerdings hat die indifferente Mittellage der Lenkung zur Folge, dass permanent leichte Lenkkorrekturen erforderlich sind.

Bei der Traktion wirkt sich der Wechsel vom Front- zum Heckantrieb hingegen positiv aus: Trotz der deutlich gestiegenen Motorleistung bringen die Hinterräder die Antriebskraft nun deutlich besser auf den Asphalt – der dynamischen Achslastverschiebung bei kräftiger Beschleunigung sei Dank. Im Trockenen gelingt dies insgesamt gut, die Traktionskontrolle hält auftretenden Schlupf wirkungsvoll im Zaum. Antriebseinflüsse in der Lenkung treten aufgrund des Heckantriebs nicht mehr auf.

3,2 Lenkung

Die Lenkungsabstimmung kann nur bedingt überzeugen. Die linear übersetzte Servolenkung fühlt sich synthetisch und weitgehend entkoppelt von der Fahrbahn an, die Rückmeldung an den Fahrer fällt daher dürftig aus. Ein spürbarer Lenkkraftanstieg mit zunehmendem Lenkwinkel ist kaum vorhanden. Auch die Mittellage lässt sich nur schwer erfühlen, weshalb bei längerer Geradeausfahrt immer wieder kleinere Lenkkorrekturen notwendig sind. Die Zielgenauigkeit geht insgesamt in Ordnung, wird jedoch durch die geringe Rückmeldung und die ausgeprägten Karosseriebewegungen beeinträchtigt.

Die Lenkunterstützung lässt sich in den Modi Komfort und Sport variieren. Im Sportmodus steigen die Lenkkräfte deutlich an, ohne dass sich dadurch die Rückmeldung wesentlich verbessert. Bei 3,2 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist besonders innerorts vergleichsweise viel Lenkarbeit vonnöten – eine direktere oder progressive Übersetzung wäre hier hilfreich.

3,2 Bremse

Bei der Bremsperformance kann der Atto 3 Evo nur bedingt überzeugen. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der BYD im Mittel 37,9 m – ein lediglich durchschnittlicher Wert. Das Ansprechverhalten geht in Ordnung. Das Bremspedal vermittelt allerdings ein recht teigiges Gefühl – insbesondere unmittelbar vor dem Stillstand lässt sich die Bremswirkung nur mäßig dosieren.

2,6 Sicherheit

3,1 Aktive Sicherheit

✓ Der BYD Atto 3 Evo verfügt über eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung. Serienmäßig an Bord sind unter anderem ein Notbremssystem samt Kollisionswarnung und Abbiegeassistent sowie ein radarbasierter Spurwechselwarner inklusive Querverkehrserkennung und Ausstiegswarnung. Der serienmäßige Abstandsregeltempomat ermöglicht in Kombination mit dem Lenkassistenten einen Autobahnassistenten, der sowohl die Längs- als auch die Querführung – mit mindestens einer Hand am Lenkrad – übernimmt. Die von der Verkehrszeichenerkennung erfassten Tempolimits können lediglich manuell übernommen werden, eine automatische Übernahme ist nicht möglich. Einen konventionellen Geschwindigkeitsregler oder einen Limiter hat der Atto 3 Evo nicht zu bieten.

Hinzugekommen ist ein Notfallassistent, der bei ausbleibender Reaktion des Fahrers den BYD gezielt zum Stehen bringt. Die direkte Reifendruckkontrolle zeigt im Kombiinstrument neben den Reifendrücken auch die Reifentemperaturen an.

✗ Weniger überzeugen kann der Atto 3 Evo mit der Abstimmung einiger Assistenzsysteme. Der übereifrige Spurhalteassistent greift mitunter unnötig und überraschend kräftig in die Lenkung ein. Ähnlich störend fällt die sehr sensible Aufmerksamkeitswarnung auf, die den Fahrer häufig und teilweise ohne nachvollziehbaren Anlass ermahnt.

Die separate Taste für die elektrische Parkbremse ist im Zuge der Modellüberarbeitung entfallen. Im Falle eines medizinischen Notfalls muss der Beifahrer die Taste "P" am Fahrstufenschalter gedrückt halten, um das Fahrzeug zum Halten zu bringen, was allerdings den wenigsten Mitfahrern bewusst sein dürfte.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Abstandsregeltempomat

© ADAC e.V.

- Autobahnassistent
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Notfallassistent
- Ausstiegswarnung
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend
- Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

- Abstandswarnung
- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Tempomat
- Spurwechselautomatik
- Ausweichassistent
- Insassenschutzsystem proaktiv

1,9 Passive Sicherheit

✓ Für den Atto 3 Evo liegt kein Ergebnis gemäß Euro NCAP-Norm vor, weshalb wir den Test des BYD Atto 3 (10/2022) für die Bewertung heranziehen. Hier erzielt der BYD beim Insassenschutz 91 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt die Höchstwertung von fünf Sternen.

Front-, Seiten- und Kopfairbags vorn, ein Zentralairbag zwischen den Vordersitzen sowie Kopfairbags im Fond gehören weiterhin zur Serienausstattung. Knieairbags für die vorderen Insassen sowie separate Seitenairbags für die Fondpassagiere sind dagegen nicht vorhanden. Die Kopfstützen bieten vorn Personen bis 1,90 m Körpergröße guten Schutz, auf den äußeren Fondsitzen reichen sie bis 1,85 m. Eine akustische und optische Gurtwarnung ist für die vorderen wie hinteren Sitzplätze vorhanden. Neben dem serienmäßigen E-Call-Notrufsystem verfügt der Atto 3 Evo zudem über einen Schutz vor Folgekollisionen, der nach einem Unfall das Risiko weiterer Kollisionen reduzieren kann.

✗ Für den Mittelsitz der zweiten Reihe fällt die Kopfstütze sehr klein aus. Zudem gibt es kein Gepäcktrennnetz, um zu verhindern, dass Transportgegenstände bei einem Unfall in den Fahrgastraum geschleudert werden. Das Warndreieck ist unter dem Ladeboden verstaut und bei beladenem Kofferraum im Notfall schlecht zu erreichen. Zwar besitzt der BYD nach der Modellüberarbeitung nun Zurrösen im Kofferraum, allerdings sind diese nicht auf Höhe des Ladebodens, sondern oberhalb davon platziert, sodass Gegenstände unter dem Netz durchrutschen können.

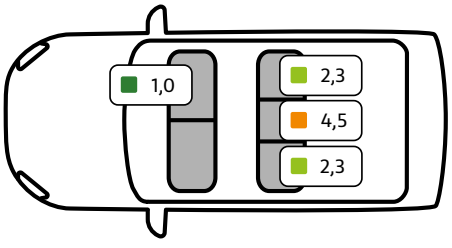
2,4 Kindersicherheit

✓ Im für die Bewertung herangezogenen Euro-NCAP-Test des bisherigen Atto 3 erreicht dieser 89 Prozent der maximal möglichen Punktzahl. Bei der praktischen Montage von Kindersitzen zeigen sich allerdings einige Schwächen. Die äußeren Sitzplätze der zweiten Reihe verfügen über gut erreichbare Isofix-Befestigungspunkte und erleichtern damit die Montage geeigneter Kindersitze. Die Befestigung mit dem Sicherheitsgurt ist jedoch nicht optimal: Aufgrund der Sitzkontur und der ungünstig unter dem Polster angeordneten Gurtanlenkpunkte lassen sich gegurtete Kindersitze mühsam korrekt befestigen. Auf dem Beifahrersitz lassen sich hohe Kindersitze nur eingeschränkt montieren. Der Beifahrerairbag kann über einen Drehschalter an der Außenseite der Instrumententafel deaktiviert werden. Einhändiges Angurten ist auf den geeigneten Sitzplätzen möglich.

Im Zuge der Modellüberarbeitung hat BYD den Atto 3 Evo mit einer Fond-Insassenerkennung ausgestattet, die zurückgelassene Personen, insbesondere Kinder, nach dem Abstellen des Fahrzeugs im Innenraum erkennen kann. Das System kann gegebenenfalls Warnungen auslösen, den Fahrer benachrichtigen und die Klimaanlage aktivieren.

✗ Der mittlere Rücksitz eignet sich nur bedingt für die Kindersitzmontage: Er verfügt weder über Isofix-Verankerungen noch über eine i-Size-Freigabe. Zudem ist seine Gurtgeometrie ungeeignet – der Abstand zwischen Gurtschloss und dem Anlenkpunkt ist zu gering.

Die Kindersicherung in den Fondtüren ist zu leicht zu bedienen – sie wird über Kipphebel in den Fondtüren ein- und ausgeschaltet.



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

3,5 Sicherheit ungeschützte Personen

Der Fußgängerschutz wird auf Grundlage des bisherigen Atto 3 als zufriedenstellend bewertet. Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Chinese 69 Prozent der maximal möglichen Punktzahl. Ein erhöhtes Verletzungsrisiko besteht vor allem im

© ADAC e.V.

Bereich der harten A-Säulen, der Scheinwerfer und der Vorderkante der Motorhaube. Das Zentrum der Motorhaube sowie der vordere Stoßfänger sind dagegen gut entschärft.

Ein Notbremsassistent mit Personen- und Radfahrererkennung ist serienmäßig und kann das Risiko einer Kollision beziehungsweise die Unfallschwere reduzieren.

2,8 Umwelt

2,9 Verbrauch

Bei der Verbrauchsmessung erreicht der BYD Atto 3 Evo einschließlich der Ladeverluste (AC-Laden, 11 kW) einen Verbrauch von 21,6 kWh/100 km und damit lediglich ein befriedigendes Ergebnis. Für das vollständige Nachladen werden 85,8 kWh Strom benötigt.

✓ Eine Wärmepumpe gehört beim Atto 3 Evo zur Serienausstattung und kann vor allem bei niedrigen Temperaturen den Energiebedarf für die Innenraumklimatisierung reduzieren.

2,3 Umwelteinfluss

✓ Mit 4,46 m Länge und 1,88 m Breite (ohne Außenspiegel) bleiben die Abmessungen im Rahmen – die Verkehrsfläche beträgt 8,4 m². Das Testfahrzeug bringt 1.860 kg auf die Waage und bleibt damit trotz der großen Antriebsbatterie zumindest unter der Zwei-Tonnen-Marke. Das Vorbeifahrgeräusch von 66 dB(A) fällt zufriedenstellend aus.

k.A. Autokosten

k.A. Monatliche Gesamtkosten

Den BYD Atto 3 Evo gibt es in der getesteten Ausstattungslinie Design ab 44.990 Euro Listenpreis. Attraktiv wird der recht hohe Preis erst angesichts der sehr umfangreichen Serienausstattung: Eine elektrische Heckklappe sowie elektrisch einstellbare, beheizbare und belüftete Vordersitze gehören ebenso zum Serienumfang wie die Kunstlederausstattung, das 360-Grad-Kamerasystem sowie die umfangreiche Multimedia- und Sicherheitsausstattung. Damit sind viele Annehmlichkeiten, die bei anderen Herstellern Aufpreis kosten, ab Werk an Bord. Panoramaglasdach, Head-up-Display und beheizbare äußere Fondsitze bleiben dagegen dem Topmodell Excellence samt Allradantrieb vorbehalten.

Von der Kfz-Steuer ist der Atto 3 Evo wie alle neu zugelassenen E-Autos bis Ende 2035 befreit. Während Teilkasko und Haftpflicht moderat eingestuft sind, fällt die Vollkaskoeinstufung mit Typklasse 26 ungünstig aus. Bei den Garantien zeigt sich BYD großzügig: Auf das gesamte Fahrzeug gewährt der Hersteller sechs Jahre Garantie bis maximal 150.000 km. Die Hochvoltbatterie ist für acht Jahre bis zu einer Laufleistung von 250.000 km (70 Prozent Restkapazität) abgesichert – die meisten Konkurrenten belassen es bei 160.000 km. Für den elektrischen Antriebsstrang gilt eine Garantie von acht Jahren bis maximal 150.000 km, gegen Durchrostung sind es zwölf Jahre. Zur Inspektion muss der Atto 3 Evo alle 24 Monate oder spätestens nach 30.000 km.

© ADAC e.V.

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Maximale Leistung	230 kW (313 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	70 kW
Maximales Drehmoment	380 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	n.b. / 74,8 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	85,8 kWh
Typ/Nennspannung	LFP / 400 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre bzw. 250.000 km / 70 %

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 8 A	Serie
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie
V2L / Typ2 auf Schuko,	Option

Rekuperation

Stufen/Einstellung	2/Taste
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Nein
Adaptive Rekuperation	Nein

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Nein
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Nein

Laden

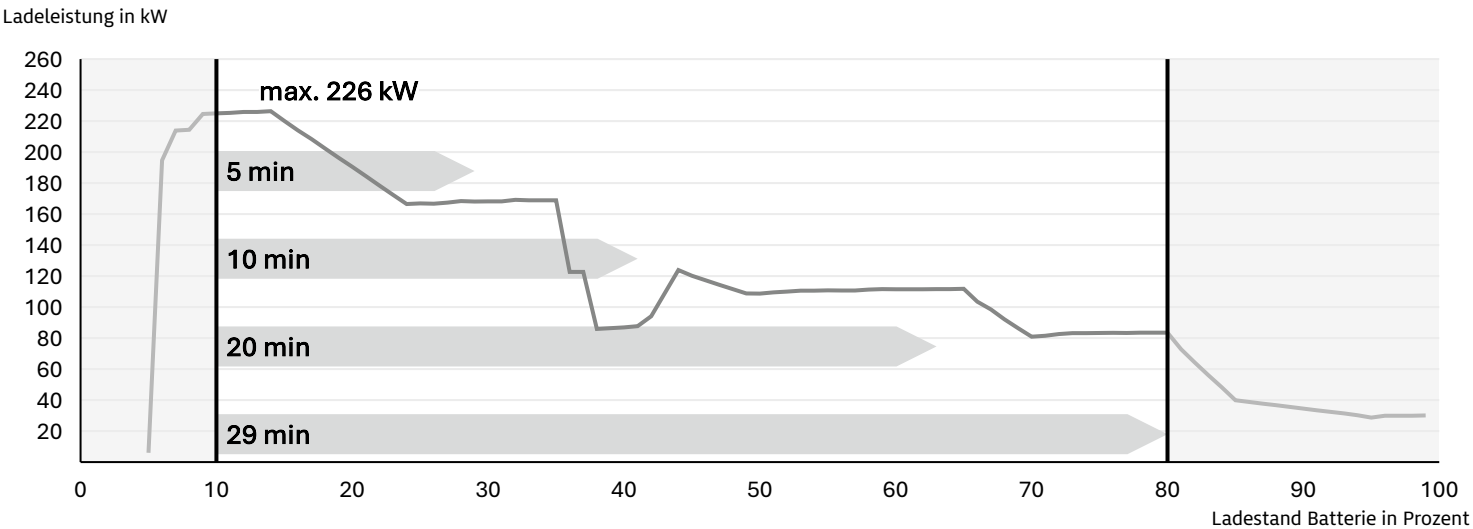
Maximaler Ladestand wählbar	Nein
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Nein
Position der Ladeklappe	hinten rechts
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel
Bidirektionales Laden	V2L
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Nein
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Nein
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Nein
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Nein

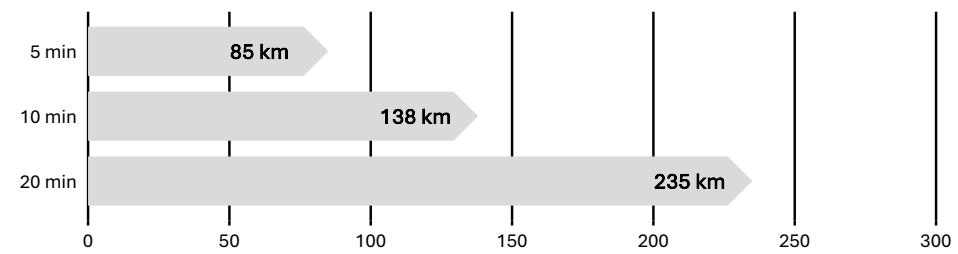
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	66 h - 37,5 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	66 h - 11,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	21 h - 8 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 220 kW	29 min

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite





	Ladevorgang 10-80 %*
Ø Ladeleistung	**119,6 kW**
Ladedauer	00:29
Nachgeladene Reichweite	311 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	16,0 kWh / 85 km / 29 %
10 min	26,0 kWh / 138 km / 41 %
20 min	44,2 kWh / 235 km / 63 %

*ADAC Messung

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Leistung	230 kW/313 PS
Maximales Drehmoment	380 Nm
Kraftübertragung	Hinterrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,4 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.455/1.875/1.615 mm
Leergewicht/Zuladung	1.880/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	490/1.360 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/50 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	-/74,8 kWh
Garantie Allgemein/Rost	6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktionsort	China, Changzhou

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	2,7 s
Überholvorgang 80-120 km/h	3,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,9 m
Reifengröße	235/50 R18 101V XL
Reifen	Continental Conti Eco Contact 7
Wendekreis	11,2 m
Autotest-Verbrauch	21,6 kWh/100 km
Reichweite	398 km
Innengeräusch 130 km/h	64,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.065 mm
Leergewicht/Zuladung	1.860/550 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	380 l 815/1.325 l

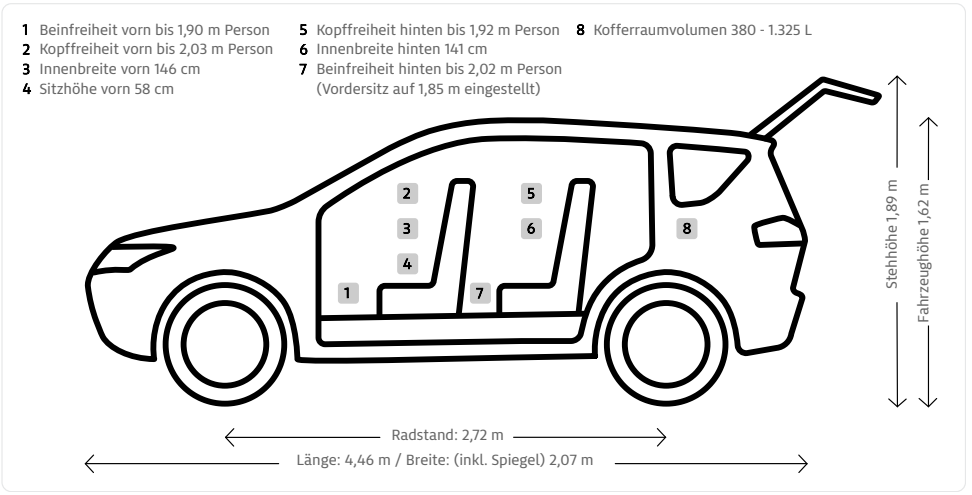
Kosten

(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	111 Euro
Fixkosten	204 Euro
Werkstattkosten	95 Euro
Wertverlust	486 Euro
Monatliche Gesamtkosten	896 Euro
Steuer pro Jahr	74 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/20
Basispreis getestete Variante	44.990 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 18.03.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.990 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	2.065 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	Android 14



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/-
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
Querverkehrwarnung 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. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-

Außen	
Anhängerkupplung	Zubehör
Metalliclackierung	Serie (blau)
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,7**
Autokosten	**k.A.**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,7**
Verarbeitung	2,2
Alltagstauglichkeit	3,4
Licht und Sicht	3,1
Ein-/Ausstieg	2,0
Kofferraum-Volumen	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9
Kofferraum-Variabilität	2,9
Innenraum	**2,9**
Bedienung	3,7
Multimedia	1,8
Raumangebot vorn	2,3
Raumangebot hinten	2,5
Innenraum-Variabilität	3,2
Komfort	**2,9**
Federung	3,3
Sitze	3,0
Innengeräusch	1,9
Klimatisierung	2,5
Antrieb	**0,8**
Fahrleistungen	0,8
Laufkultur	1,0
Getriebe	0,8
Fahreigenschaften	**3,2**
Fahrstabilität	3,1
Lenkung	3,2
Bremse	3,2
Sicherheit	**2,6**
Aktive Sicherheit	3,1
Passive Sicherheit	1,9
Kindersicherheit	2,4
Sicherheit ungeschützte Personen	3,5
Umwelt	**2,8**
Verbrauch	2,9
Umwelteinfluss	2,3

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

Stand: 24.11.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Alexander Werner

© ADAC e.V.

Bildergalerie













© ADAC e.V.