



BYD Atto 3 EV Design

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Der BYD Atto 3 ist der erste Ableger einer großen Modelloffensive, mit dem der chinesische Autobauer BYD – der weltweit zweitgrößte Hersteller von Elektrofahrzeugen – auf den deutschen Markt drängt. Der Atto 3 ist in der unteren Mittelklasse positioniert und soll als gefälliges Kompakt-SUV eine möglichst breite Zielgruppe ansprechen und eine Alternative zu den arrivierten Anbietern darstellen. Dass er tatsächlich eine Alternative ist, konnte der Stromer im Test unter Beweis stellen. So überzeugt der Atto 3 mit einem ausgewogenen Fahrverhalten sowie mit einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung. Während der BYD im Exterieur modern aber zurückhaltend auftritt, zeigt er sich im Innenraum außergewöhnlich bis verspielt und mit einem ausgewogenen Materialmix. Hinsichtlich seiner Qualitäten als Elektroauto verschafft ihm der Fakt, dass BYD die Zellen des Batteriespeichers selbst fertigt und damit über großes Know-How auf diesem Gebiet verfügt, keinen gravierenden technischen Vorsprung. Während sich Verbrauch und Reichweite im Mittelfeld der Klasse bewegen, fällt die mittlere Ladeleistung sogar unterdurchschnittlich aus. Schwächen gibt es zudem bei der Bedienung. Diese läuft zum größten Teil über das zentrale Touchdisplay ab und hält wichtige Grundfunktionen teils in Untermenüs versteckt. Da BYD in Deutschland über keine eigene Händler- und Serviceinfrastruktur verfügt, übernehmen aktuell sieben verschiedene Partner – vorrangig Mercedes-Benz Vertriebsstellen – diese Funktion. In Summe bietet der Atto 3 in der Ausstattungsvariante Design ein stimmiges Gesamtpaket, ohne bei seinem durchaus selbstbewussten Preis von 47.005 Euro besonders hervorstechen. **Konkurrenten:** u.a. Cupra Born, Hyundai Kona Elektro, Kia Niro EV, MG MG4, Renault Mégane E-Tech, VW ID.3.

- +** ausgewogene Fahreigenschaften, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, bequemer Ein- und Ausstieg
- umständliche Bedienung, keine Anhängerkupplung, geringe Ladeleistung, löchriges Händlernetz

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **k.A.**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,9
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★★★

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

Die Verarbeitung des BYD Atto 3 ist in Summe als gut zu bezeichnen – damit muss sich der Chinese keinesfalls vor der etablierten Konkurrenz verstecken. Die Karosserie zeigt gleichbleibend geringe Spaltmaße, eine durchgehende Lackierung bis hin zu weniger häufig sichtbaren Karosseriebereichen und eine großflächige Unterbodenverkleidung unter dem Akkupaket. Im Kontrast dazu, sind die Seiten und das Heck des Unterbodens unverkleidet und die Seitenverkleidungen des Kofferraums aus kratzempfindlichen und wenig geräuschabsorbierendem Hartplastik. Im Innenraum setzt sich der Mix aus

wertigen und preisbewussten Lösungen fort. Es wechseln sich geschäumte und mit Stoff bezogene Flächen in der oberen Hälfte des Interieurs mit härteren Kunststoffen im unteren Bereich ab. Beispielhaft dafür lässt sich der hochwertige Bezugsstoff von Himmel und Sonnenblenden, aber auch die A-Säulen-Verkleidungen aus einfachem Hartplastik nennen. Je nach Temperatur des Fahrzeugs sind an manchen Kunststoffteilen bei Bedienung (Lüftungsausströmer, Türgriffe) Knarz-Geräusche zu hören.

3,9 Alltagstauglichkeit

Die Batterie des Atto 3 mit einer Nettokapazität von 60,5 kWh kann mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker sowie ein Ladekabel mit Schuko-Stecker für die Hausstromanlage mit 230 V ist dabei. Das Laden über 230V dauert etwa 30 bis 53 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa sechs Stunden (bei 11 kW). Schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; doch die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert mit etwa 46 Minuten verglichen mit dem Konkurrenzumfeld auch eher lange. Langstreckentauglich ist der Atto 3 damit nicht wirklich. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 19,7 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine Reichweite von 349 km,

womit der Stromer in dieser Klasse gut aufgestellt ist. Die Außenlänge von 4,45 m ist für die Stadt gerade noch passend, der Wendekreis von 11,3 m immerhin zufriedenstellend. Die Breite fällt mit 2,07 m (inkl. Außenspiegeln) für die Klasse durchaus üppig aus. Das Leergewicht beträgt 1772 kg, die Zuladung relativ überschaubare 388 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 50 kg transportiert werden, eine Dachreling ist Serie. Serienmäßig wird der Atto 3 mit einem Reifendichtmittelset ausgeliefert. Jedoch sind weder ein Notrad, noch ein Wagenheber samt Radmutternschlüssel ab Werk erhältlich.

⊖ Der Atto 3 eignet sich nicht als Zugfahrzeug, da für ihn keine technisch zulässige Anhängelast ausgewiesen ist. Gleiches gilt für die Stützlast.

2,9 Licht und Sicht

Die Abmessungen des Atto 3 lassen sich zufriedenstellend abschätzen. Bei der Sicht auf den umliegenden Verkehr und etwaige Hindernisse vor dem Fahrzeug schneidet der Atto 3 gut ab, was durch die etwas erhöhte Sitzposition unterstützt wird. Serienmäßig sind die Einparksensoren vorne und hinten, sowie eine 360°-Kamera zur Beurteilung des Fahrzeugumfelds. Ein Einparkassistent, der den Atto 3 selbstständig in Parklücken manövriert, ist darüber hinaus nicht verfügbar. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht verfügbar, was eher untypisch für diese Klasse ist. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer mit Linsensystem leuchten die Fahrbahn gut aus und verfügen über die Funktionalität eines statischen Fernlichtassistenten, verfügen darüber hinaus aber weder über ein Abbiegelicht noch eine dynamische Leuchtweitenregulierung. Zudem gibt es auch optional keine Scheinwerferreinigungsanlage. Ein aus der Sicherheitsperspektive positives Detail ist, dass die Fahrtrichtungs-

anzeiger (Blinker) bei eingeschaltetem Warnblinker aktiviert werden können.



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

⊖ Die Sicht auf Hindernisse hinter dem Fahrzeug ist durch den schmalen Fensterausschnitt deutlich eingeschränkt. Die Verstellung der manuellen Leuchtweitenregulierung ist umständlich: Diese erfolgt über den Touchscreen und verbirgt sich in einem schwer auffindbaren Untermenü des Infotainmentsystems. Das automatische Tagfahrlicht verzichtet auf eine Einbindung der Rückscheinwerfer, was die Sichtbarkeit gegenüber anderer Verkehrsteilnehmer, etwa bei Nebel, deutlich einschränkt.

1,7 Ein-/Ausstieg

Der BYD verfügt zwar über ein schlüsselloses Öffnen, sperrt sich aber nicht automatisch bei Annäherung auf. Zum Entriegeln ist ein Druck auf die Taste am Türgriff der Fahrerseite notwendig. Allerdings gibt es den Taster nur an diesem Türgriff und an keinem der weiteren Griffe. Eine Funktion zum automatischen Verriegeln beim Entfernen vom Fahrzeug besitzt der Atto 3 ebenfalls nicht.

⊕ Durch seine SUV-typisch erhöhte Sitzposition - die Sitze befinden sich in der untersten Einstellung 56 cm über der Straße - gelingt das „On-boarding“ in den Atto 3 mühelos. Die Schweller sind sowohl vorn als auch hinten gut zu überwinden und verlangen keine Bein-Akrobatik. Besonders positiv anzumerken ist, mit welcher Konsequenz BYD den schmutzfreien Einstieg umsetzt. Hier wird die Tür so weit nach unten gezogen, wie man es sonst nur von Geländewagen kennt. Dies verhindert ein Verschmutzen des Schwellers und sorgt für saubere Hosenbeine beim Einsteigen. Bei Dunkelheit

2,6 Kofferraum-Volumen

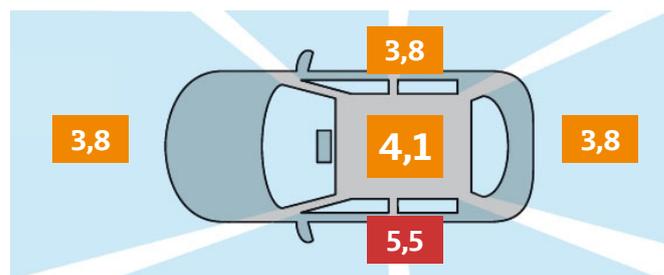
Ist der variable Kofferraumboden in der oberen Position, fasst der Gepäckraum 355 l unter der Kofferraumabdeckung. Versetzt man den variablen Boden in die untere Stufe, entstehen weitere 110 l Stauraum. Entfernt man die Hutablage und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 510 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 790 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.300 l Volumen verfügbar. Einen für viele E-Autos typischen Frunk, also einen Kofferraum unter der vorderen Haube, gibt es nicht.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Beladung gelingt weitestgehend problemfrei und ohne größere konstruktive Hindernisse. Positiv fällt die niedrige Bordwand im Kofferraum auf, sofern sich der Ladeboden in der oberen Position befindet. Dieses konstruktive Merkmal ermöglicht

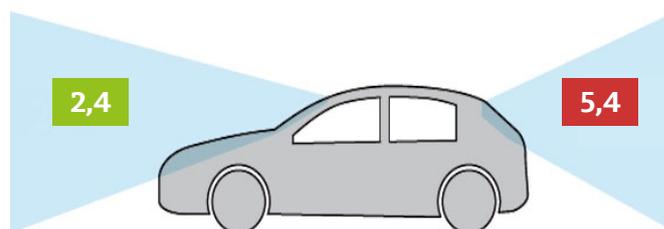
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



aktiviert der Atto 3 die Umfeldbeleuchtung, sobald sich der Schlüssel der Fahrerseite annähert, und leuchtet dabei den Bereich unmittelbar vor der Tür aus.

⊖ Der Diebstahlschutz der Keyless-Go-Funktion ist - trotz des Bewegungssensors - wie bei zahlreichen Mitbewerbern als niedrig einzustufen. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 355 l Fassungsvermögen ist der Kofferraum des Atto 3 von klassenüblicher Größe.

ein erleichtertes Beladen, ohne das Ladegut erst über eine Hurde heben zu müssen. Die Ladekante fällt mit knapp 76 cm relativ hoch aus. Die Höhe der Ladeöffnung ist ausreichend

groß dimensioniert und die Hutablage klappt mit dem elektrischen Öffnen des Kofferraumdeckels - Serienausstattung exklusiv für die Design-Ausstattungsvariante - nach oben. Die Ausleuchtung des Kofferraum geschieht über eine kleine LED an der linken Seitenverkleidung, die den Laderaum angemessen, aber im einseitigen Beladungsfall nicht vollständig ausleuchtet. Zudem verfügt das Ladeabteil über keinen Stromanschluss für elektrische Verbraucher. Eine Öffnung mittels Fuß-Geste ist trotz des schlüssellosen Zugangssystems nicht implementiert.

⊖ Ein Manko ist die Öffnungshöhe der elektrischen Kofferraumklappe. Diese ist zwar über das Infotainment einstellbar, birgt aber bereits für 1,85 m große Personen auch bei maximaler Öffnungshöhe das Potential sich daran den Kopf zu stoßen.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für das Umklappen der Rücksitze wird vom Kofferraum aus keine Möglichkeit angeboten, dieser Vorgang muss über die geöffneten Fondtüren von der zweiten Sitzreihe aus geschehen. Die Kopfstützen können dabei an der Rücksitzbank montiert bleiben. Da es keine Gurthalterung gibt, sollte beim Zurückklappen der Sitze darauf geachtet werden die Gurte nicht einzuklemmen. Bei den Ablagemöglichkeiten im Kofferraum ist der BYD ordentlich aufgestellt: Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts, wo sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Zudem gibt es weitere 15 l Stauraum unter dem Ladeboden.



Die ca. 76 cm hohe Ladekante und nicht sehr weit öffnende Heckklappe erschweren das Be- und Entladen ein Stück weit.

⊖ BYD verzichtet für den Atto 3 auf Möglichkeiten zur Ladungssicherung. Es gibt kein Gepäcknetz für die Ladefläche, keine Taschenhaken, keine Verzurrösen und auch kein optional bestellbares Gepäcktrennsystem.

2,8 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Wie bereits einige Elektroautos vor ihm, verschiebt der Atto 3 die Priorität der Anzeige vom Kombiinstrument zum großen Zentralscreen in der Mitte der Armaturentafel. Während der hochauflösende Touchscreen mit einer sehr guten Darstellungsqualität beeindruckt und auf Tastendruck sogar seine Ausrichtung von horizontal auf vertikal ändert (Bildschirm dreht sich um 90 Grad), wirkt das kompakte Display hinter dem Lenkrad in seiner Ausführung etwas vernachlässigt. Durch die geringe Größe des Bildschirms und die weniger wertige Darstellungsqualität leidet die Ablesbarkeit bei kleineren Schriften etwas, wobei die Grundinformationen in unterschiedlichen Licht- und Fahrsituationen immer gut erkennbar bleiben. Die Bedienung erfolgt beinahe vollständig über das große Zentralscreen. Dieses nimmt Toucheingaben in den meisten Fällen ohne Verzögerung an und überzeugt mit einer durchaus schnell erlernbaren Menüführung. Schwächen offenbart die Bedienung dadurch, dass wichtige Grundfunktionen im



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung sind gut und der Fahrzeugklasse angemessen. Die Bedienung ist weitgehend in das große, zentrale Display ausgelagert, bietet allerdings noch Raum für Verbesserungen.

Anzeigeconcept nicht dauerhaft hervorgehoben werden (Shortcuts auf oberster Bedienebene für Navigation, Radio etc.) oder sie - wie im Falle der Sitzheizung - in einem Untermenü "versteckt" sind. Hier wäre aus Nutzersicht eine Optimierung der Bedienoberfläche wünschenswert. Zudem lässt sich die Bedienhand beim Betätigen des Touchscreens weder in der horizontalen noch in der vertikalen Ausrichtung abstützen, was ein genaues Zielen beim Interagieren und eine hohe "Fehlbedienungsquote" bei kleinen Schaltflächen auf holprigen Strecken zur Folge hat - allen voran bei der Bedienung der Klimaanlage. Wieder etwas ausgleichen kann dieses Bediendefizit die Sprachsteuerung, die Befehle zur Änderung der Innenraumtemperatur und zum Eingeben von Navigationszielen umsetzen kann.

1,9 Multimedia/Konnektivität

Das Multimedia-Angebot entspricht den Erwartungen an ein modernes Auto, übertrifft sie aber nicht. Serienmäßig mit an Bord ist neben einem Navigationssystem, ein Audiosystem mit acht Lautsprechern mitsamt Online-Radio und Bluetooth-Audio-Schnittstelle (inklusive Freisprechfunktion). Darüber hinaus gibt es einen WLAN-Hotspot sowie eine 128 GB große interne Festplatte auf der man Medieninhalte ablegen kann. Vorne unter der Mittelkonsole befinden sich - eher schlecht erreichbar - ein USB-A- und ein USB-C-Anschluss. Am rückwärtigen Ende der Mittelkonsole stellt der Atto 3 zwei USB-C-Anschlüsse für die Fondpassagiere bereit. Weiter verfügt das

2,4 Raumangebot vorn

Der Atto 3 ist durchaus für großgewachsene Personen geeignet. Laut den Messwerten finden in der vorderen Sitzreihe Personen mit 1,90 m Körperhöhe noch gut Platz, wobei dann sogar noch mehr als genügend Kopffreiheit besteht. Während der

3,1 Raumangebot hinten

Im Fond wird es für großgewachsene Personen - erwartungsgemäß für diese Klasse - eng. Während die Beinfreiheit selbst für 2 m große Insassen genügen würde, sofern der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt ist, ist bei der Sitzhöhe schon für Personen über 1,80 m Schluss. Gleichwohl lockert das serienmäßige Panoramadach das Raumgefühl auch in der zweiten Sitzreihe etwas auf.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität zählt nicht zu den Top-Disziplinen des Atto 3, wobei er sich hier auf Konkurrenzniveau bewegt. So ist er weder seitens der Sitzkonfiguration besonders variabel, noch lassen sich die Rücksitze verschieben oder anderweitig

⊕ Der Zentralmonitor kann in seiner Ausrichtung auf den Inhalt angepasst werden. So kann für die Zielführung die Hochkant-Stellung gewählt werden, um mehr von der vor einem liegenden Route zu sehen. Der Quer-Modus empfiehlt sich auf Grund seiner besseren Bedienbarkeit als Standard-Modus.

⊖ Der Anzeigebereich des Bordcomputers fällt gering aus. Es stehen lediglich zwei manuell aktivierbare "Trip"-Zähler zur Verfügung, aber keine intelligenten Funktionen wie ein Zähler ab Ladestopp oder ein Kurzzeitspeicher für die aktuelle Fahrt. Weiter wird auf die Möglichkeit eines Head-up-Displays gänzlich verzichtet.

Multimediasystem über eine Apple CarPlay- und Android-Auto-Funktionalität, die allerdings nur via Kabelverbindung aktiviert werden kann. Momentan ist für den Atto 3 noch keine deutsche Sprache im Infotainment hinterlegt. Fahrzeugupdates lassen sich Over-the-Air aufspielen.

⊖ Aktuell gibt es keine wirkliche Laderoutenplanung. Der BYD zeigt zwar Ladestationen an und kann sie als Ziel oder Zwischenstopp setzen, plant sie aber nicht aktiv mit in die Routenführung ein. Nutzer müssen sich auf Apps von Drittanbietern verlassen, was im Alltag sehr umständlich ist.

dunkle Dachhimmel, die wuchtige Mittelkonsole und die weit ins Fahrzeuginnere ragenden Zuziehgriffe der Türen das Raumgefühl schmälern, trägt das serienmäßig verbaute Panoramadach positiv zum insgesamt guten Raumgefühl bei.



Im Fond finden aufgrund einer eingeschränkten Kopffreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

einstellen. Weiter fallen die Ablagefächer in den Türen sowohl vorn als auch hinten eher klein aus und bieten maximal für 0,5 l große Getränkebehältnisse Platz. Das unausgekleidete Handschuhfach fällt eher klein aus und ist weder abschließbar noch klimatisiert.

⊕ Erfreulicherweise besitzt der Atto 3 ein großes Fach in der Mittelkonsole unterhalb der gepolsterten und gedämpft schließenden Mittelarmlehne, sowie geschlossene Lehnentaschen mit jeweils zwei kleinen zusätzlichen Einstecktaschen in der oberen Hälfte des Sitzes, wo Fondpassagier kleine Gegenstände wie ein Smartphone verstauen können.

2,9 KOMFORT

2,9 Federung

Das Federungsverhalten des Atto 3 ist ganz klar auf der komfortablen Seite angesiedelt. Das konventionelle Stahlfederfahrwerk mit Mehrlenkerachse hinten, erlaubt dem Aufbau vor allem bei Kurvenfahrten ausgeprägte Wankbewegungen und lässt etwas an Anbindung vermissen, was sich in dynamischen Fahrsituationen bis hin zu einem leicht schwammigen, aber immer berechenbaren Fahrgefühl ausdrückt. Dieses wird durch die Räder mit ihrer hohen Seitenflanke weiter verstärkt. Zeitgleich hält die hohe Eigendämpfung der Bereifung im

Zusammenspiel mit der komfortablen Fahrwerksauslegung kleine Unebenheiten gut von den Insassen ab, was vor allem auf Autobahnetappen ein stressfreies Fahren ermöglicht. Beim Überfahren von Einzelhindernissen wie Schlaglöchern oder Geschwindigkeitsschwellen profitiert der Atto 3 weiter von seiner soften Abstimmung. Störende Poltergeräusche sind im BYD in der Regel nicht wahrzunehmen. Eine adaptive Dämpferregelung gibt es auch gegen Aufpreis nicht.

3,3 Sitze

Der Sitzkomfort der vollelektrischen Sitze in der ersten Reihe geht grundsätzlich in Ordnung, zeigt aber für spezielle Zielgruppen durchaus Einschränkungen. Die Ausformung der Sitzflächen ist nur mäßig konturiert, was in diesem Bereich zu einem geringeren Seitenhalt führt. Im Bereich der Rückenlehne fallen die Seitenlehnen konturierter aus, was wiederum ein Plus an Seitenhalt gewährleistet. Eine komfortable Abstützungsmöglichkeit bietet neben den gepolsterten Armauflagen in den Türen, auch die gepolsterte Mittelarmlehne. Diese ist zwar weder in der Höhe noch in der Längsrichtung verstellbar, aber breit genug, um Fahrer und Beifahrer Platz zu bieten. Die Oberkanten der Türverkleidungen hingegen bieten nicht genug Auflagefläche um dort alternativ seinen Arm abzulegen. Darüber hinaus sind sie nur sehr dünn geschäumt. Die Sitzanlage im Fond überzeugt mit überdurchschnittlich langen, geneigten Sitzflächen und großen, bequemen Kopfstützen für die äußeren Sitzplätze. Der Mittelsitzplatz ist der Klasse entsprechend für längere Strecken nicht empfehlenswert.

Die Bezüge der Sitze sind aus sogenanntem "veganen Leder" und zeigen sich weich und anschmiegsam, fühlen sich aber etwas gummiartig und künstlich an. Positiv zu erwähnen ist deren Perforation, die ein Mindestmaß an Durchlüftung der Sitzfläche gewährleistet.

⊖ Für groß gewachsene Personen können die sogenannten Integralsitze in der ersten Sitzreihe mit ihrer integrierten Kopfstütze durchaus für Diskomfort sorgen. Da die Kopfstütze nicht in ihrer Höhe verstellbar ist, besteht je nach Körpergröße die Möglichkeit, dass die Kopfstütze bereits am oberen Rücken der Insassen ansteht. Zudem gibt es weder eine Neigungsverstellung der Sitzfläche noch eine optionale Lendenwirbelstütze, die in dieser Fahrzeugklasse zumindest gegen Aufpreis zu erwarten wäre. Zudem lässt das glatte Obermaterial der Sitze vor allem auf der zweiten Reihe mit den wenig konturierten Sitzen an Seitenhalt vermissen.

2,6 Innengeräusch

Das Innengeräusch zeigt sich E-Auto-typisch ruhig und angenehm bei unterschiedlichsten Tempi. Der Innengeräuschpegel

bei 130 km/h beträgt 66,5 dB(A). Fahr- und Windgeräusche werden zufriedenstellend von den Insassen ferngehalten.

2,5 Klimatisierung

Die Klimatisierung setzt den konsistenten Trend des Atto fort, zwischen höherwertigen und preisbewussten Lösungen auszumitteln. So verfügt er standardmäßig über eine Zweizonen-

Klimaautomatik die eine automatische Luftreinigung implementiert hat, dauerhaft die Luftqualität (PM2.5-Wert) außen und innen misst und links oben im Zentralsdisplay anzeigt.

Überschreitet der gemessene Wert den Sollwert beginnt das System eigenständig mit der Luftreinigung. Etwas weniger ausgefeilt zeigt sich die Anpassung der Lüftung. Die Ausströmer am Armaturenbrett verfügen nur über eine Verstellung in horizontaler Richtung, nicht aber von oben nach unten. Zudem kann die Klimaautomatik nicht in unterschiedlichen Intensitätsstufen abgestimmt werden. Die Fondpassagiere werden durch zwei zentrale Ausströmer in der Mittelkonsole und unter den Sitzen der ersten Reihe mit Luft versorgt. Zudem ist eine Standlüftung mit an Bord, die über den Fahrzeugschlüssel aktiviert werden kann, nachdem man die Laufzeit im

Infotainment festgelegt hat. Allerdings kann sie den Innenraum weder heizen noch kühlen.

⊖ Ein Malus ist das Fehlen einer Lenkradheizung - diese ist auch als Sonderausstattung nicht erhältlich. Zudem traten im Test zeitweise unplausible Klimaregelungen zum Vorschein: Mal blies die Klimaautomatik dauerhaft kalt und konnte nur durch ein deutliches Übersteuern auf ein normales Niveau gebracht werden, mal kühlte sie erst deutlich verzögert. In einem weiteren Fall wurde das Beschlagen der Fenster nicht rechtzeitig erkannt, was ein manuelles Gegensteuern erforderlich machte.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der 150 kW/204 PS leistende und 310 Nm starke Frontantrieb mit Synchronmotor ermöglicht trotz des Leergewichts von 1.772 kg ein sehr gutes Anfahr- und Überholverhalten. Der Atto 3 ist mehr als ausreichend motorisiert und profitiert vor allem in niedrigen Geschwindigkeitsbereichen von seinem E-Motor-typisch, drehmomentstarken Antritt. Dies spiegelt sich in einem hervorragenden Anfahrverhalten im Bereich von 15 bis 30 km/h wider, was den Atto 3 vor allem bei Einfädel- und Abbiegevorgängen leichtfüßig wirken lässt.

Der Beschleunigungsvorgang auf Landstraßentempo (von 60 auf 100 km/h) ist in spritzigen 4,4 s absolviert. Von 80 auf 120 km/h geht es in ebenfalls zügigen 5,9 s. Die Maximalgeschwindigkeit ist bereits bei 160 km/h abgeregelt, wobei der BYD bis zur Geschwindigkeitsbegrenzung kräftig voranschreitet. Das subjektive Fahrerlebnis weckt keine außerordentlichen Emotionen, weiß im aber Alltagsbetrieb – vor allem für Elektro-Neueinsteiger – zu überzeugen.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Auch bei der Leistungsentfaltung spielt der BYD seine elektromotorischen Vorteile aus. Der Motor läuft entlang seines Drehzahlbandes sehr vibrationsarm, gibt nur sehr dezente Brummfrequenzen von sich und hält sich trotz wahrnehmbarer elektromotorischer Geräusche auch akustisch zurück. Seine Leistung entfaltet er homogen. Das Ansprech-

verhalten zeigt sich ebenfalls von einer sehr guten Seite. Gaspedaleingaben werden zügig angenommen. Wer das Ansprechverhalten noch etwas sportlicher modellieren möchte, kann den Atto 3 mittels einer Taste auf der Mittelkonsole in den sogenannten Sportmodus versetzen.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Atto 3 kommt dank seines Elektromotors, der ein sehr großes Drehzahlband abdeckt, ohne ein Getriebe aus. Die Beschleunigung verläuft daher konstant und ohne Rucken. Das Umschalten von Vorwärtsfahrt in die Rückwärtsfahrt klappt nach Betätigung des ergonomischen und Schubhebel-ähnlichen Ganghebels ohne Verzögerung, wobei die Rastpositionen der jeweiligen Fahrstellung klarer fühlbar sein könnten. Die Erreichbarkeit des Hebels ist einwandfrei, einzig die unter dem Hebel untergebrachte Taste für die Parkstellung

ist bei erstmaligem Benutzen etwas versteckt positioniert. Eine Autohold-Funktion hat der BYD serienmäßig an Bord.

⊖ In der Fahrstufe D ist die Rekuperation über einen kleinen Schalter in der Mittelkonsole – der seine Funktion nicht deutlich genug kommuniziert – nur zweistufig einstellbar. Für ein echtes One-Pedal-Driving ist die Rekuperation allerdings zu schwach.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

In puncto Querdynamik hat es der Atto 3 mit seiner erhöhten Karosserie, der weichen Fahrwerksauslegung und seiner hohen Reifenflanke schon etwas schwerer. Im ADAC-Ausweichtest übersetzt sich dies bei der Durchfahrt durch die Pylonen in ausgeprägte Wankbewegungen und eine nur durchschnittliche Lenkpräzision. Die insgesamt sicherheitsbetonte Fahrdynamikauslegung zeigt bei starkem Einlenken ein deutliches Schieben über die Vorderräder, während die Hinterachse weitestgehend spurstabil folgt. Dies dürfte nicht zuletzt auf die aufwändige Konstruktion der Mehrlenker-Hinterachse

zurückzuführen sein. Die ESP-Regelung unterstützt den Spurwechsel zielführend und größtenteils feinfühlig, aber mit deutlichen Eingriffen.

Während die Anfahrtraktion im Trocknen ohne Beanstandung bleibt, offenbart sie auf regennasser Fahrbahn leichte Schwächen. Hier gelingt es dem Atto 3 wie bei Fronttrieblern üblich nur bedingt dynamische Anfahrvorgänge schlupffrei in Vortrieb umzusetzen. Positiv dabei: Tritt Schlupf auf, regelt die Traktionskontrolle schnell und präzise.

2,9 Lenkung

Wie die Querdynamik zeigt sich auch die Lenkung nicht als Top-Kaufargument des chinesischen Stromers. Sie fühlt sich synthetisch an und lässt es an Fahrbahnrückmeldung vermissen, wobei sie störende Anregungen zuverlässig wegfiltert. Die Nulllage lässt sich nicht eindeutig erfüllen, was sich in einem etwas unpräzisen Anlenkverhalten ausprägt und häufige Lenkkorrekturen bei längerer Geradeausfahrt äußert. Der Lenk-

kraftaufbau bei steigenden Lenkwinkeln fällt eher gering aus, was etwas weniger gefühlte Fahrzeugkontrolle vermittelt aber den Fahrer entlastet. Im Sportmodus suggerieren höhere Handmomente eine bessere Fahrzeugkontrolle. Dennoch beherrscht die Lenkung die größte Kernkompetenz des Atto 3: Komfortabel fahren und mühelos rangieren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt die Lenkung drei Umdrehungen.

2,5 Bremse

Bei der Bremsperformance kann der BYD größtenteils überzeugen. Für die Gefahrenbremsung aus 100 km/h in den Stillstand ergibt sich im Mittel von zehn Bremsungen ein mehr als ordentlicher Anhalteweg von 35,1 m. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit der Bremse im Alltagsbetrieb ist aufgrund des

recht langen Pedalwegs und des teigigen Pedalgefühls nur zufriedenstellend. Zudem gibt es die Möglichkeit das Pedalgefühl über den Sportmodus straffer einzustellen. Die Auswirkungen halten sich allerdings in Grenzen.

1,9 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der BYD Atto 3 punktet mit einer umfangreichen aktiven Sicherheitsausstattung, die ihm sowohl für den innerstädtischen Betrieb, als auch auf der Autobahn das Rüstzeug für eine sichere Fahrt gibt. So verfügt er ab Werk über eine Verkehrszeichenerkennung, einen Totwinkelwarner, einen vorausschauenden Kreuzungsassistenten und einen Notbremssystem, das sowohl auf den Querverkehr beim Ausparken als auch bei höheren Geschwindigkeiten mit einer Notbremsung reagieren kann. Sollte es zu einer Notbremsung kommen, aktiviert der BYD automatisch die Warnblinkanlage, signalisiert das Abbremsen aber nicht noch zusätzlich durch blinkende Bremslichter. Auf der Autobahn bietet der Atto 3 serienmäßig einen Abstandsregeltempomat, der bis zu einer Geschwindigkeit von 150 km/h den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug hält, sowie einen Lenkassistenten und einen Spurwechselassistenten. Die Reifendruckkontrolle arbeitet mit einem direkten Messsystem und gibt dabei im Kombiinstrument nicht nur dauerhaft eine Anzeige über die Reifendrucke, sondern darüber hinaus auch über die Reifentemperatur. Einen Müdigkeitswarner sowie ein Notfallassistenten gibt es nicht.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Auch im Kapitel der passiven Sicherheit weiß der Atto 3 zu überzeugen, was mit einem Testergebnis von 91 Prozent bei EuroNCAP zu einer Fünf-Sterne-Bewertung führt (Test 10/2022) Dabei bringt er Front-, Seiten- und Kopfairbags vorn mit, einen Centerbag zwischen den beiden vorderen Sitzen und Kopfairbags im Fond. Knieairbags in der ersten Sitzreihe gibt es – ebenso wie dedizierte Seitenairbags im Fond – nicht. Die fixen Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis knapp 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie auf den äußeren Sitzplätzen immerhin bis zu einer Größe von 1,80 m. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten, wobei die Gurtwarnung für den hinteren Mittelsitz bereits anspricht, wenn sich ein Fondpassagier auf dem Mittelsitz abstützt. Neben dem serienmäßigen E-Call-Notrufsystem ist zudem ein Schutz vor Folgekollisionen implementiert, der die Folgen von Sekundärufällen verringern kann.

⊖ Für den Mittelsitz der zweiten Reihe fällt die Kopfstütze sehr klein aus. Zudem gibt es im Kofferraum weder Verzurrösen, noch ein Gepäcktrennnetz. Das Warndreieck ist unter dem variablen Ladeboden verstaut und bei beladenem Kofferraum im Notfall schlecht zu erreichen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

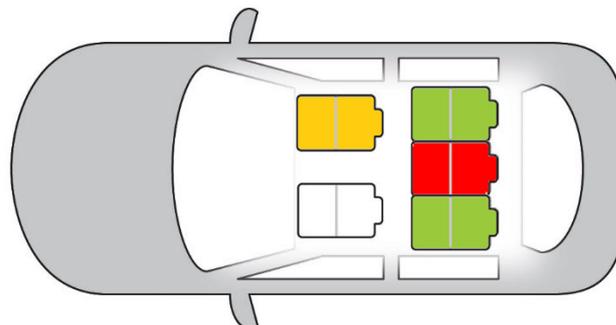
2,6 Kindersicherheit

Beim Test der Kindersicherheit gemäß EuroNCAP-Norm kann der Atto 3 89 Prozent der maximal möglichen Punktzahl erreichen. Dabei zeigt er in der Praxis bei der Montage von Kindersitzen durchaus Schwächen. Während die Außensitze der zweiten Sitzreihe nur leichte Einschränkungen für die Benutzung von Baby-Schalen aufweisen sowie im Gegensatz zum Mittelsitz über Isofix- und i-Size-Befestigungspunkte verfügen, zeigt sich die Gurtgeometrie in der Praxis nur eingeschränkt nutzbar. So lassen sich Kindersitze aufgrund der Sitzkontur der Rücksitzbank und der ungünstig unter dem Polster verbauten Gurtanlenkpunkte nur schwerlich befestigen. Zudem gelingt es kaum, einen Kindersitz komplett ohne eine leichte Drehung zu montieren. Auf dem Beifahrersitz setzen sich die Einschränkungen fort. Hier sind laut Betriebsanleitung – trotz Isofix- und i-Size-Freigabe – einige Kindersitztypen herstellereitig nicht für die Montage zugelassen. In der Praxis lassen sich vor allem hohe Kindersitze schwerlich montieren. Der Beifahrerairbag ist über einen Drehregler an der Außenseite der Instrumententafel zu deaktivieren. Einhändiges Angurten ist möglich.

⊖ Die Kindersicherung in den Fondtüren ist zu leicht zu bedienen.

Kindersitze

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



Notenskala

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

3,3 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist beim Atto 3 zufriedenstellend. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Chinese 69 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen und der Scheinwerfer bzw. an der Vorderkante der Motorhaube hoch. Das Zentrum der Motorhaube, sowie der

vordere Stoßfänger sind gut entschärft. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist serienmäßig.

1,4 UMWELT/ECOTEST

0,9 Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,7 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A. Um die 60,5-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 68,7 kWh benötigt. Der Atto 3 ist somit recht effizient unterwegs. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung

(Wärmepumpe Serie) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen. Aus den 19,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 98 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 51 von 60 möglichen Punkten.

1,9 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern

die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,7 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 80 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Atto 3 im Bereich Schadstoffe 41 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte

erzielen. In der Summe steht der Atto 3 aber gut da, weil er insgesamt 92 Punkte erzielt – das ergibt im Ecotest die Maximalausbeute von fünf Sternen.

k.A. AUTOKOSTEN

k.A. Monatliche Gesamtkosten

Der BYD Atto 3 ist in der Grundversion "Comfort" ab 44.625 Euro zu haben, für die getestete Variante namens "Design" sind 47.005 Euro fällig. Die Kfz-Steuer beträgt jährlich nur 62 Euro, allerdings erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt

deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Zur Inspektion muss der BYD Atto 3 einmal im Jahr. Der chinesische Hersteller gibt auf das gesamte Fahrzeug eine Garantie von vier Jahren sowie sieben Jahre Garantie auf den Akku.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Atto 3 EV Active
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-
Leistung [kW (PS)]	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm]	310
0-100 km/h [s]	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	15,6/15,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.
Preis [Euro]	42.245

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	150 kW (204 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	65 kW
maximales Drehmoment	310 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,7 kWh/100km/349 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	60,5 kWh/60,5 kWh
komplette Vollaftung mit Ladeverlusten	68,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 200.000 km

REKUPERATION

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

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	10% "Please recharge" Akkusymbol gelb
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	vorne rechts
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

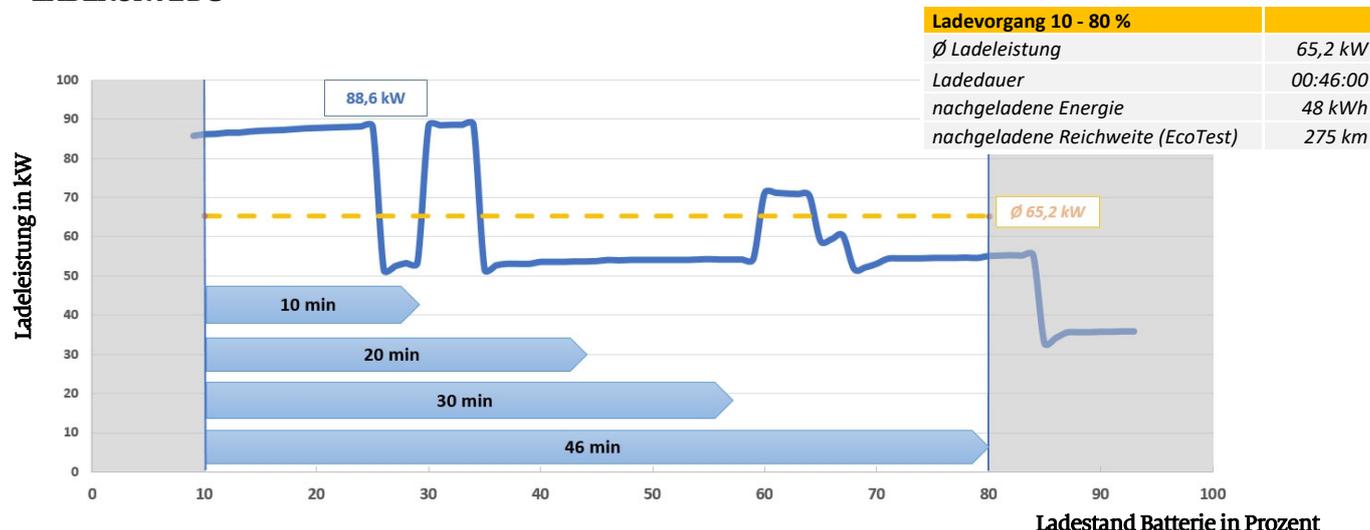
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/nein
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja kW
Ladeanzeige von außen sichtbar	nein

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	53 - 30 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	53 - 9,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	17 - 6 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 88 kW	46 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



