



ORA Funky Cat (63 kWh) 400 Pro +

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(126 kW / 171 PS)

ORA ist eine junge Marke, die zum arrivierten chinesischen Automobilhersteller Great Wall Motors (GWM) gehört. Der Funky Cat ist das bisher vierte Modell in der noch jungen Geschichte von ORA und der erste Ableger auf dem europäischen Markt. Sein ausgefallener Name leitet sich von seiner Produktbezeichnung auf dem chinesischen Heimatmarkt "Hoamao" ab, was so viel wie "gute Katze" bedeutet. Was der exotisch anmutende Name nicht vermuten lässt ist die Nähe zu BMW: Zum einen liegt die Europa-Zentrale von GWM in unmittelbarer Nähe des Entwicklungszentrums der Bayern, zum anderen fertigt ORA den kommenden, vollelektrischen MINI SE als Auftragsfertiger auf Basis des Funky Cat. Diese Nähe lässt sich vor allem im Fahrverhalten erkennen: der ORA fährt sich agil und mühelos und vermittelt das von MINI bekannte "Go-Kart-Feeling". Zudem lässt er sich optisch, innen wie außen, in vielen Farben individualisieren und bietet darüber hinaus sogar Komfortfunktionen wie Sitzlüftung und Sitzmassage. Allerdings offenbart der chinesische Stromer im Test deutliche Schwächen in der Bedienung. Die Schriften auf dem zentralen Touchdisplay sind zu klein, Anzeigen oft schlecht abzulesen, Grundfunktionen sind in Untermenüs versteckt. Der Sprachassistent, der die Bedienung erleichtern und den Funky Cat zum "treuen Begleiter in allen Lebenslagen" heranwachsen lassen soll, ist mittelmäßig übersetzt, reagiert harsch und bevormundend. Darüber hinaus ist der Nutzwert des Funky Cat vor allem im Bereich des Kofferraums deutlich unterdurchschnittlich. Seine Qualitäten als Elektroauto sind in puncto Reichweite in Ordnung, die maximale Ladeleistung indessen lässt zu wünschen übrig. In Summe wird der Funky Cat also vor allem mit seinem charmanten Styling überzeugen, bietet zu seinem hohen Anschaffungspreis - nur unweit der 50.000-Euro-Grenze (nahezu voll ausgestattet) - aber zu wenig tiefgehende Qualität in der Vielzahl seiner Funktionen. **Konkurrenten:** u.a. BYD Atto 3, CUPRA Born, KIA Niro EV, Renault Megane E-Tech, VW ID.3.

- + agiles Fahrverhalten, umfangreiche Assistenz-Ausstattung, umfangreiche optische Individualisierung, Sitzlüftung und -Massage serienmäßig
- deutliche Schwächen in der Bedienung, Fahrer-Überwachungssystem stört, unterdurchschnittliche Ladeleistung, Kofferraum Nutzbarkeit und Variabilität, zu hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN k.A.

Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,7
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★★★

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

Die Verarbeitung des ORA Funky Car ist grundsätzlich auf einem ordentlichen Niveau. Die Spaltmaße im Exterieur sind gleichmäßig und schmal, die rote Lackierung reicht auch bis zu selten sichtbaren Flächen wie der Unterseite der Motorhaube. Dass letztere nur über einen Haltestab gehalten wird, kann man dem ORA als Elektroauto ein Stück weit nachsehen. Im Innenraum fällt die Verarbeitung ebenfalls ordentlich aus, wobei es im Bereich des Sitzes bei unserem Testwagen gleich zwei Kritikpunkte gab. Zum einen knarzte der Fahrersitz beim Fahren leise vor sich hin und zum anderen sprang der Sitzbezug am vorderen Ende der Sitzfläche aus der Halterung. Gelingt es

dann nicht den Bezug eigenhändig wieder einzuclippen, bleibt aufmerksamen Eigentümern nur der Weg in die Werkstatt. Die Materialqualität indessen weiß größtenteils zu überzeugen. Besonders positiv fällt der in vielen Farben wählbare Microfaser-Stoff ins Auge, der auf der Instrumententafel, den Sitzflächen und in den Türtafeln zum Einsatz kommt. Im Kombination mit der klassischen Rautensteppung, schafft der ORA hier ein wertiges Ambiente. Im Kofferraum setzt sich dieser Eindruck auf Grund der schnöden und kratzempfindlichen Seitenverkleidungen aus Hartplastik nicht fort.

4,0 Alltagstauglichkeit

Die 63-kWh-Batterie des Funky Cat kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Zum Lieferumfang ab Werk zählt neben einem Ladekabel mit Typ-2-Stecker auch ein Ladekabel mit Schuko-Stecker für die Haushaltssteckdose. Als Verstaumöglichkeit für zumindest eines der beiden Kabel dient eine Aussparung unter der Laderaumabdeckung. Allerdings ist der Zugang bei beladenem Kofferraum dann erschwert. Ein Frunk, also ein kleiner Kofferraum unter der Frontklappe, würde dieses Problem lösen und den Alltagsnutzen ein Stück weit erhöhen.

Das Laden an der Haushaltssteckdose dauert etwa 30 bis 53 Stunden und ergibt daher 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 6 Stunden (bei 11 kW) bis 9,5 Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS. Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann 48 Minuten an einer Schnellladesäule und erfolgte mit einer mittleren Ladeleistung von 57,8 kW.

3,3 Licht und Sicht

Die Übersichtlichkeit des Funky Cat ist ordentlich, aber in wichtigen Merkmalen eingeschränkt. Nach vorne behindern die Abdeckung für die kamerabasierten Fahrassistenzsysteme und der Innenspiegel den Blick auf andere Verkehrsteilnehmer, was vor allem im Stadtverkehr stören kann. Zudem ist es durch die rundliche Front nicht möglich das vordere Ende der Motorhaube zu erkennen, was das Rangieren erschwert. ORA steuert hier mit der für alle Varianten serienmäßigen 360-Grad-Kamera gegen, bietet aber die Einparkhilfe vorn, die dann auch den Abstand zu etwaigen Hindernissen rückmeldet, erst ab der zweithöchsten Ausstattungsvariante "400 Pro+" an. Die

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 343 km – ein ordentlicher, wenn gleich kein besonders guter Wert. Leider gibt es keine Status-LED am Lade-Port die den Lade-Status von außen ersichtlich kommuniziert. Darüber hinaus startete das Laden bei unterschiedlichen Ladepunkten im Test oft erst auf den zweiten Versuch.

Der Funky Cat ist mit seinen 4,24 m Länge ein angenehm kompakter Wagen, zumal er mit 2,02 m Breite inklusive Außenspiegel nicht zu ausladend daherkommt - selbst unter den Kompakten ist das inzwischen Standard. Sein Wendekreis von 11,8 m ist durchschnittlich, könnte aber für mehr Komfort beim Rangieren geringer ausfallen.

⊕ Der Ein- und Auspark-Assistent zirkelt den ORA gemächlich, aber sicher in enge Parklücken, auch wenn die Aktivierung umständlich abläuft.



Sehr breite Dachsäulen, nicht vollständig versenkbare Fondkopfstützen und die schmale, hoch angesetzte Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten stark ein.

Einparkhilfe hinten wiederum gehört für alle Funky Cats zum Serienumfang, und das aus gutem Grund. Zum einen ist die Übersichtlichkeit nach hinten durch die breiten C-Säulen stark eingeschränkt, zum anderen lässt sich das Fahrzeugende schlecht abschätzen, da zwischen der hintersten sichtbaren Innenkante und dem tatsächlichen Fahrzeugende ganze 40 cm Unterschied liegen. Das Fehlen eines Heckscheibenwischers verstärkt das Problem bei schlechten Witterungsverhältnissen weiter. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer des ORA leuchten die Fahrbahn nachts gut aus und verfügen über eine einfache, statische Fernlichtautomatik, besitzen darüber hinaus aber keine besonderen Funktionen wie Kurvenlicht oder ähnliches. Für blendfreie Nachtfahrten ist der ORA ebenfalls nur durchschnittlich aufgestellt. Während der Innenspiegel automatisch abblendet, gibt es keine Abblende-Funktion für die Außenspiegel. Schade: das Tagfahrlicht bindet die Rücklichter nicht mit ein.

⊕ Im Infotainment des Funky Cat ist einzeln einstellbar, welcher Spiegel (Fahrerseite, Beifahrerseite oder beide) beim Rückwärtsfahren abklappt, um den Blick auf den Randstein zu lenken.

⊖ Im Test ließ sich die Einparkhilfe nicht dauerhaft deaktivieren. Dies führt in Waschstraßen zu einem nervenraubendem "Pieps-Konzert".

1,8 Ein-/Ausstieg

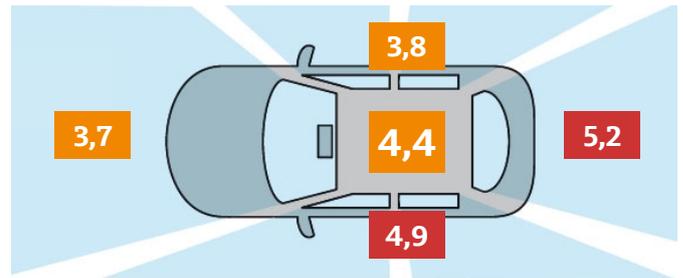
Der Ein- und Ausstieg ist durchaus eine Stärke des Funky Cat. Dazu trägt neben der komfortablen Sitzhöhe von rund 50 cm (Sitz ganz nach unten gestellt) und der niedrigen Schwellerhöhe vor allem der große vordere Türausschnitt bei, bei dem weder das Armaturenbrett zu weit in den Innenraum ragt, noch die A-Säulen all zu schräg stehen. Und auch hinten zeigt sich der ORA einladend gegenüber seinen Passagieren. Weiter erleichtert wird der Zugang durch das schlüssellose Öffnen, wobei die Funktion nur am Türgriff an der Fahrerseite umgesetzt ist. Die Möglichkeit zum Öffnen durch Annäherung und

3,8 Kofferraum-Volumen

Wie die Benotung zeigt, zählt das Kapitel Kofferraum nicht zu den Stärken des ORA. Dies liegt maßgeblich am zu beladenden Volumen und seiner Nutzbarkeit. Das Gepäckabteil fasst spärliche 215 l unter der oberen Kofferraumabdeckung. Entfernt man die kleine Abdeckung und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, erweitert sich das Volumen lediglich um 50 l auf 265 l. Alternativ kann man im Kofferraum drei Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 595 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den

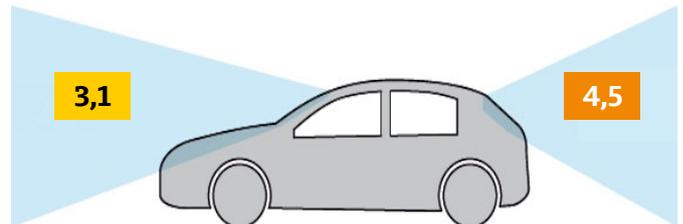
Rundumsicht

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.



Schließen durch Entfernen sowie eine Taste zum Abschließen des Fahrzeugs an der Kofferraumklappe gibt es nicht, was den Komfort im Alltag etwas reduziert. Immerhin kann die Heckklappe über eine Fußkick-Geste geöffnet werden, was sich als hilfreich erweist, wenn gerade mal keine Hand frei ist.

⊕ Die Keyless-Go-Funktion ist sicher gegen Diebstahl geschützt. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Lediglich 215 l Gepäck passen in den Kofferraum des Funky Cat.

Vordersitzen sind bis zu 990 l Volumen verfügbar. Der Stauraum unter dem Kofferraumboden ist dem Warndreieck und dem Tire-Fit-Kit vorbehalten.

3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Neben dem spärlichen Ladevolumen bleibt auch die Nutzbarkeit des Kofferraums hinter den Erwartungen zurück. Dies startet mit der für die Fahrzeugklasse sehr hohen Ladekante (82 cm) und setzt sich über die nach innen hin breite Ladekante fort. Das Ladegut muss also nicht nur ziemlich hoch, sondern auch weit in den Kofferraum gehievt werden. Zudem wirkt es, als würde das Kofferraum-Volumen auf Grund der ausladenden Innenverkleidung aus Hartplastik weiter unnötig reduziert werden. Beim Ausladen muss das Gepäck über die 21 cm hohe innere Kante angehoben werden. Zu dem ohnehin schon schlecht nutzbaren Kofferraum kommt dann noch eine niedrige maximale Öffnungshöhe der Kofferraumklappe von gerade einmal 1,81 m hinzu und eine 10 cm große Stufe bei umgeklappter Rücksitzbank. Die kleine LED, die den Kofferraum zumindest einseitig ausreichend ausleuchtet, erhöht den Nutzwert des Ladeabteils nur geringfügig.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität fällt nur geringfügig besser aus. Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt klappbar und lässt sich sowohl aus der zweiten Reihe als auch vom Kofferraum aus umklappen. Positiv: die Gurte laufen nicht Gefahr beim Zurückklappen eingeklemmt zu werden, trotz dessen, dass es keine spezifische Halterung für sie gibt. Dennoch: Es gibt

2,9 INNENRAUM

3,2 Bedienung

Die Bedienung des ORA Funky Cat zeigt deutliches Verbesserungspotential, folgt dabei aber dem Trend vieler moderner Fahrzeuge. Grundsätzlich läuft die Bedienung der Fahrfunktionen über Tasten/Regler, während der Rest über das Infotainment oder den Sprachassistenten "Ora" abgewickelt wird. Dabei offenbart der Funky Cat klare Schwächen in der Ergonomie. Zum Beispiel befinden sich sowohl der Fahrmodus-Schalter als auch der "Zündungs-Schalter", der den ORA ausschaltet, links unten in der Instrumententafel und vom Lenkrad verdeckt. Möchte man den Fahrmodus wechseln oder den ORA abstellen, folgt ein blinder Griff nach unten neben das Lenkrad auf der Suche nach der richtigen Taste. Doch auch sichtbare Bedieneinheiten garantieren keine Freude an der Interaktion. So sind die Schriften und Bedienfelder des zentralen Touchscreens deutlich zu klein und erfordern während der Fahrt, vor allem im Falle des etwa 5mm großen Pfeils für die Anpassung



Die ca. 82 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

weder Staufächer an den Seiten, um kleinere Dinge im Kofferraum unterzubringen, noch Zurrösen um größere Gegenstände zu sichern oder ein Gepäcknetz einzuspannen. Die beiden spärlichen Taschenhaken links und rechts sind der einzige Hauch von Alltags-Variabilität im Kofferraum des ORA.



Die Materialanmutung im Innenraum macht einen wertigen Eindruck, die Verarbeitungsqualität kann da noch nicht ganz folgen. Ein größeres Handicap stellt allerdings die Bedienung dar - diese bietet noch reichlich Raum für Verbesserungen.

der Innenraumtemperatur, perfekte Hand-Augenkoordination. Die Bedienung wird so unnötig erschwert und drängt den Nutzer förmlich sich mit dem Sprachassistenten anzufreunden. Jedenfalls, sofern man nach Sprachausgaben wie "Was ist los?" oder "Seien Sie nicht geistesabwesend, konzentrieren Sie sich auf die Fahrbahn" noch mit Ora sprechen möchte. Ringt man sich durch, den Sprachassistenten mit seinen teils kruden Übersetzungen in die Bedienung einzubinden, kommt es nicht selten vor, dass man nicht verstanden wird oder Navigationsziele nicht gefunden werden. Allerdings: der ORA lernt mit und

erkennt den Nutzer nach mehreren Eingaben stetig besser. Versteckte Grundfunktionen (Sitz- und Lenkradheizung), die nur über einige zielgenaue Touch-Eingaben erreichbar sind, trüben das Erlebnis weiter. Zudem überrascht der ORA damit, dass es bis dato keine Möglichkeit gibt den Verbrauch zurückzusetzen. Zugutehalten kann man dem Funky Cat, dass einige seiner momentanen Bedienschwächen über ein umfassendes Software-Update behoben werden könnten. Bis dahin ist er in puncto Bedienung noch weit vom Ideal entfernt – wie einige Mitbewerber allerdings auch.

2,3 Multimedia/Konnektivität

Zum Stand des Tests hat der Funky Cat weder Apple Carplay noch Android-Auto an Bord, was viele Nutzer abschrecken wird. Allerdings ist der ORA fähig Over-the-air-Updates zu empfangen und eine neue Version mitsamt beider App-Funktionen ist bereits angekündigt. Bis dahin können sich Kunden mit DAB+, Online-Radio und der Bluetooth-Schnittstelle unterhalten lassen. Zudem gibt es einen USB-Anschluss für das

Smartphone und Navigationsdaten-Updates. Eine Real-Time-Traffic-Information ist ebenso verfügbar, wie aktuelle Informationen über die Parksituation am Zielort.

⊖ Eine praxistaugliche Laderoutenplanung, die Ladepunkte intelligent entlang der Fahrtroute verteilt, gibt es nicht.

2,5 Raumangebot vorn

Das Raumangebot des ORA Funky Cat in der ersten Reihe ist ordentlich. Während die Beinfreiheit für Personen bis zu 1,90 m reicht, erlaubt die Sitzhöhe sogar eine maximale Körpergröße von zwei Meter. Die Innenbreite hingegen fällt dafür eher

gering aus. Dennoch ist das subjektive Raumgefühl, dank serienmäßigem Panorama-Glasschiebedach und hellem Stoffhimmel, gut.

2,9 Raumangebot hinten

In der zweiten Sitzreihe profitieren Personen mit langen Beinen, da die großzügige Beinfreiheit Passagieren mit bis zu zwei Meter genügend Platz bietet. Der limitierende Faktor auf der Rücksitzbank ist die Innenhöhe, welche nur bis 1,85 m ausreichend Platz zur Verfügung stellt. Wie auch im vorderen Bereich schränkt die geringe Innenbreite das Raumgefühl ein wenig ein. Die leicht ansteigende Fensterlinie trägt weiter dazu bei.

2,8 Innenraum-Variabilität

Im Bereich der Ablagemöglichkeiten ist der ORA solide aufgestellt. Neben den ausreichend groß dimensionierten Türfächern vorn wie hinten bietet vor allem die Mittelkonsole zahlreiche Ablagemöglichkeiten. Hier befindet sich eine gut erreichbare Ladeschale für das Smartphone, ein kleines längliches Ablagefach für Schlüssel, sowie ein größeres Ablagefach unter der Armlehne. Im vorderen Teil der Mittelkonsole befinden sich zwei Becherhalter, sowie eine weitere große Ablagefläche. Zwei zusätzliche Ablagefächer bietet der ORA mit dem Brillenfach am Dachhimmel, sowie dem kleinen Fach für Wertsachen neben dem Lenkrad in der Instrumententafel. Das



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

Handschuhfach ist zudem abschließbar, wird aber nicht klimatisiert.

⊖ Punktabzug gibt es im Bereich der Sitzvariabilität. Zum einen gibt es neben den Standardsitzen keine weiteren Varianten, zum anderen sind die Rücksitze weder ausbaufähig, noch in irgendeiner Form einstellbar.

2,9 KOMFORT

3,0 Federung

Die grundsätzliche Fahrwerkscharakteristik des ORA Funky Cat ist eher komfortorientiert als sportlich. Im Stadtverkehr federt das Fahrwerk Fahrbahnunebenheiten ausreichend gut ab und bleibt dabei akustisch weitestgehend unauffällig. Das Anfahr- und Abbremsnicken fällt im Vergleich zu kompakten SUVs der gleiche Klasse geringer aus. Selbes gilt für die Wankneigung, wobei der Aufbau in Verbindung mit der direkt ansprechenden Lenkung noch besser gegen Wanken abgestützt werden könnte. Hier offenbart sich ein Zielkonflikt aus

der einerseits sportlich ansprechenden, direkten Lenkung und der andererseits komfortablen Fahrwerksabstimmung. Einzelhindernisse wie Geschwindigkeitsschwellen federt der ORA zwar geräuschlos, auf der Hinterachse aber trocken ab, und gibt den Ruck an die Insassen weiter. Auch schnellere Anregungen wie sie bei der Autobahnfahrt auftreten, kann der ORA nicht vollkommen von seinen Insassen abhalten, was sich in der Konsequenz negativ auf den Langstreckenkomfort auswirkt.

3,0 Sitze

Beim Thema Sitzkomfort schlägt sich der ORA ebenfalls ordentlich. Bereits ab der zweithöchsten Ausstattungsvariante sind sowohl der Fahrersitz als auch der Beifahrersitz elektrisch verstellbar. Allerdings spart sich ORA die Höhenverstellung für den Beifahrersitz, was in dieser Preisklasse nur schwer hinzunehmen ist. Die Ausformung der Polster ist großzügig und komfortabel ausgelegt und bietet ein ausreichendes Maß an Seitenhalt. Eine besonders detailliertere Anpassung der Sitzposition ermöglicht der ORA nicht: Die Neigung der Sitzflächen, die Position der Mittelarmlehne und die Austrittshöhe des

Sicherheitsgurtes sind fixiert. Der Sitzkomfort auf der Rücksitzbank geht ebenfalls in Ordnung, wobei der Mittelsitz nur für kürzere Strecken zu empfehlen ist.

⊕ Der Funky Cat überrascht mit zwei Komfortfunktionen: Er bietet für Fahrer- und Beifahrersitz sowohl eine Sitzlüftung als auch eine Massage-Funktion. Letztere beschränkt sich auf die Rückenlehne und ein einfaches Massageprogramm mit zwei Intensitäten.

⊖ Die Armauflage in den Türen ist nur geringfügig gepolstert.

3,3 Innengeräusch

Das Innengeräuschniveau des ORA zählt nicht zu seinen Stärken. Der gemessene Geräuschpegel von 69,5 db(A) bei 130 km/h belegt dies. Vor allem auf Autobahnfahrten ist die Akustik deutlich von Abroll- und Windgeräuschen geprägt, was die

Reisetauglichkeit des kompakten Elektroautos einschränkt. Das Motorgeräusch hingegen zeigt sich Stromer-typisch leise und zurückhaltend.

2,3 Klimatisierung

Während die Bedienung der Klimatisierung zu den Kritikpunkten gehört, ist sie in ihrer Funktionalität - zumindest für die erste Sitzreihe - zufriedenstellend. Der ORA kommt serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik und hat ab der Ausstattungsvariante 400 Pro+ eine Wärmepumpe mit an Bord. Wie schon beim Sitzkomfort verzichtet der Funky Cat auch bei der Klimaanlage auf Möglichkeiten zur Feinjustage: So gibt es weder einstellbare Intensitäten für den Automatikmodus, noch eine Möglichkeit die Luftmenge getrennt von der Ausström-Richtung zu ändern. Darüber hinaus gibt es keine Um-luftautomatik.

⊕ Ein feines Feature ist die Sitzlüftung für Fahrer- und Beifahrersitz. Sie ist wie die Sitzheizung in drei Stufen regulierbar und arbeitet auf einem befriedigendem Geräuschniveau.

⊖ Es gibt keine Luftausströmer, die die Passagiere auf der Rücksitzbank mit Frischluft versorgen. Weder in der Mittelkonsole noch unter den Vordersitzen. Immerhin sorgen die abgedunkelten Scheiben im Fond für einen verminderten Hitzeeintrag durch Sonnenlicht.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor des ORA treibt die Vorderachse an und leistet 126 kW/171 PS sowie 250 Nm Drehmoment. Wie die Messwerte bestätigen, ist der kompakte Stromer damit gut motorisiert unterwegs. Das Anfahren von 15 bis 30 km/h gelingt in knapp unter einer Sekunde und lässt den ORA damit vor allem im Stadtverkehr beim Einfädeln und Abbiegen spritzig wirken. Auch Überholmanöver im Bereich von 60 bis 100 km/h

geschehen mit 4,3 s zügig. Von 80 auf 120 km/h geht es in 6,2 s. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller einen ordentlichen Wert von 8,2 s an. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf ökonomisch sinnvolle 160 km/h begrenzt. In Summe wirkt der ORA flink und bereitet antriebsseitig Fahrspaß.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Leistungsentfaltung ist E-Auto-typisch linear. Auch das Ansprechverhalten auf Gaspedaleingaben entspricht den Erwartungen. Der Fahrerwunsch nach Beschleunigung wird zügig umgesetzt, im Sportmodus kann noch weiter nachgeschärft werden. Im Eco-Modus ist das Ansprech-

verhalten deutlich gedrosselt, aber ohne ein Gefühl von Unsicherheit aufkommen zu lassen. Das Vibrationsverhalten des E-Motors ist vorbildlich, es ist lediglich ein leichtes Summen wahrzunehmen.

1,1 Schaltung/Getriebe

Dem ORA Funky Cat reicht, wie dem Großteil der Elektroautos, ein einziger Gang um seine Fahraufgabe zu bewältigen. Dementsprechend gibt es keine Zugkraftunterbrechungen und keine Schaltrücke. Die Fahrstufen (Vorwärts, rückwärts, neutral) werden über ein Drehrad in der Mittelkonsole angewählt. Allerdings gibt es keine Endanschläge für das Drehrad, was die Bedienung etwas indifferent macht. Ob der Gang eingelegt ist, bestätigt der ORA durch ein kleines Feld in der Instrumentenkombination und mittels rot leuchtender Buchstaben (D, N, R) in der Mittelkonsole. Letztere sind bei direkter Sonnen-

einstrahlung durch das Panoramadach schlecht abzulesen, was einen Kontrollblick auf die Instrumentenkombination erfordert. Zudem wird der Fahrstufenwechsel vom Rückwärts- in den Vorwärtsgang mit einer kleinen Verzögerung umgesetzt, was zusätzlich zu dem Drehrad ohne Endanschläge, beim Rangieren Zeit und Aufmerksamkeit kostet. Eine Autohold-Funktion ist mit an Bord. Die Rekuperation lässt sich in drei Intensitätsstufen justieren und verfügt zudem über eine One-Pedal-Drive-Funktion.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des ORA ist unkritisch und kalkulierbar. Beim ADAC-Ausweichtest profitiert der Stromer von seinen kompakten Abmaßen und seinem direkten Einlenkverhalten. Letzteres bringt die Karosserie allerdings schnell ins Wanken, was die Fahrpräzision etwas senkt. Die Lastwechselreaktionen beim Ausweichversuch halten sich in Grenzen, zudem bleibt der ORA dank seiner untersteuernden Auslegung berechenbar

und überrascht den Fahrer nicht mit einem ausbrechenden Heck. Das ESP stabilisiert den ORA zuverlässig, wenngleich es im Test deutliche Eingriffe vornehmen musste. Die Lenkung verhärtet während des Ausweichvorgangs nicht und lässt somit Raum für Korrekturen, wenngleich es ihr an Rückmeldung fehlt. Nichtsdestotrotz fühlt sich der Funky Cat agil an und versprüht sogar ein gewisses Maß an "Go-Kart-Feeling".

3,2 Lenkung

Die Lenkung ist in drei Modi einstellbar: Komfort, Standard, Sport. Allerdings ist die Differenzierung zwischen den Modi nicht allzu deutlich spürbar. Zudem schafft es keine der Einstellungen eine gute Rückmeldung über den Fahrbahnbelag und die Traktionsverhältnisse an der Vorderachse zu geben.

Der ORA lenkt sich im Alltag mühelos und easy, aber eben ohne dabei eine wirklich spürbare Verbindung zwischen Fahrzeug und Straße auf den Fahrer zu übertragen. Das direkte Ansprechverhalten indes, kann einem durchaus ein Lächeln auf die Lippen zaubern. Allerdings dürfte dieses spätestens bei der

Meldung "Notlenkfunktion" wieder vergehen, wenn der Funky Cat allzu eifrig versucht Spurabweichungen des Piloten zu korrigieren. In Kombination mit der Touch-basierten Bedienung, für die man zwangsweise eine Hand vom Lenkrad nehmen muss, kann dies gut und gerne mal in nervösen Pendelbewegungen im ORA resultieren.

3,0 Bremse

Die Bremse des ORA gibt keinen Grund zur Beanstandung. Das Ansprechverhalten ist passabel, wenngleich das Pedalgefühl etwas an Rückmeldung vermissen lässt. Der Bremsweg aus 100 km/h beträgt 36,3 m, was einem durchschnittlichen Wert entspricht. Die automatische Handbremse besitzt eine Sicherheitsfunktion: Sie löst sich erst, wenn der Fahrer angeschnallt ist.

1,8 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung des ORA hinterlässt ein zwiespältiges Bild: zum einen ist er gemäß EuroNCAP im Jahr 2022 das sicherste getestete Fahrzeug seiner Klasse und erreicht mit 93% eine Top-Bewertung der Assistenzsysteme, zum anderen stören die Systeme teils erheblich. Exemplarisch lässt sich das "Fahreraufmerksamkeits-System" nennen. Dieses überwacht mittels Kamera in der A-Säule den Fahrer permanent und erkennt, sobald der Blick von der Straße abgewandt wird. Was grundsätzlich eine sicherheitsfördernde Maßnahme sein kann, erweist sich im Funky Cat eher als kontraproduktiv. Der ermahnende Hinweis "Seien Sie nicht geistesabwesend, konzentrieren Sie sich auf die Fahrbahn" wirkt harsch und unnatürlich übersetzt. Zudem zwingt einen die verbesserungswürdige Bedienergonomie mit seinen Blicken länger auf dem zentralen Touchdisplay zu verharren als unbedingt nötig. Die Kombination aus Ermahnung und gleichzeitiger, systemimmanenter Ablenkung durch die Bedienung, schafft Frustration und letztendlich genau das, was die Sicherheitsfunktion unterbinden will: Ablenkung. Das Resultat ist ein Deaktivieren der Funktion nach jedem Neustart, wobei die Funktion zudem erst nach einer dreisekündigen Bestätigungsverzögerung ausgeschaltet werden kann. Abgesehen von der Fahrerüberwachung bietet der ORA zahlreiche weitere Sicherheits- und Fahrkomfortsysteme, offenbart aber auch Lücken: So ist der serienmäßige, adaptive Abstandstempomat nur bis 120 km/h verfügbar und bietet keine Möglichkeit zur Tempolimit-Übernahme. Zudem gibt es den Spurführungsassistenten nur im Topmodell namens "GT", das mit weiteren 2.000 Euro zu Buche schlägt. Darüber hinaus gibt es keine Option für ein Head-up-Display, welches die Fahrsicherheit weiter steigern würde.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊕ Der Großteil der Fahrsicherheitsprogramme arbeitet unauffällig im Hintergrund.

⊖ Bei einer Notbremsung aktiviert der ORA die Warnblinkanlage nur während des Bremsvorgangs, deaktiviert sie aber, sobald er den Stillstand erreicht hat. Hier könnte noch mehr Sicherheitspotential ausgeschöpft werden.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der ORA Funky Cat 92 Prozent und volle fünf Sterne für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 09/2022). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen Centerbag zwischen den vorderen Passagieren gehören zur Serienausstattung. Seitenairbags für den Oberkörperbereich der Insassen auf der zweiten Sitzreihe gibt es nicht, ebenso wie Knieairbags. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Im Falle einer Kollision

setzt das serienmäßige E-Call-Notrufsystem einen Notruf ab und baut die Verbindung mittels im Fahrzeug integrierter SIM-Karte auf, was das Fahrzeug auch ohne verbundenes Smartphone meldefähig macht. Darüber hinaus besitzt der ORA einen Schutzmechanismus vor Folgekollisionen, indem er nach einer Kollision die Bremsen betätigt, um einen weiteren Aufprall abzuschwächen.

⊖ Das Warndreieck befindet sich unter dem Ladeboden und kann im Beladungsfall nur erschwert erreicht werden.

2,5 Kindersicherheit

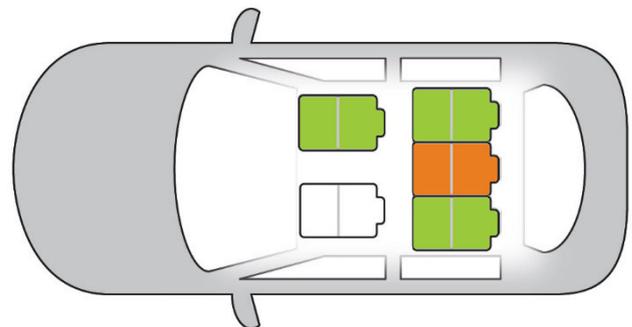
Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Funky Cat 83 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine Kindersicherheit. Die Isofix-Bügel mit i-Size-Freigabe gibt es nur auf den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe. Die Gurtgeometrie ist hier für den Verbau in der Praxis geeignet, wobei sich der Einbau etwas umständlich gestaltet und erhöhten Kraftaufwand erfordert, da die Gurtanlenkpunkte unter dem Polster verbaut sind. Zudem können höhere Kindersitze am Dach anstehen, wobei sie durchweg gerade ausgerichtet bleiben. Für den Beifahrersitz gibt es keine Isofix-Halterung, er eignet sich aber für alle universellen Kindersitzklassen und verfügt über einen verriegelnden Beckengurt. Der Beifahrer-Airbag ist über einen Schalter in der Instrumententafel deaktivierbar.

⊖ Auf dem Mittelsitz der zweiten Reihe sind laut Betriebsanleitung alle Kindersitzarten (kein Isofix, kein i-Size) erlaubt, wobei in der Praxis der Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss so gering ist, dass sich hier kaum Kindersitze

ordentlich befestigen lassen. Die Kindersicherung in den Fondtüren ist mit einem einfachen Schalter ausgeführt und damit von den Kleinen zu leicht verstellbar.

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)

2,9 Fußgängerschutz

⊖ Der Fußgängerschutz des Funky Cat geht in Ordnung. Bei einem Zusammenstoß ist das Verletzungsrisiko hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen und deren Übergang in die vorderen Fahrzeugseiten hoch. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der chinesische Stromer 74 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, ebenso

der mittlere Motorhaubenbereich. 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.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO₂

Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,0 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A. Um die 63-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 68,7 kWh benötigt. Der ORA gehört damit zu den durchschnittlich effizienten Elektroautos, sowohl was den Verbrauch als auch die Ladeverluste betrifft. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Funky Cat mit

der 63 kWh-Batterie (59,3 kWh netto) eine Reichweite von 343 km. Aus den 20 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 100 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 50 Punkte. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe serienmäßig) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

2,0 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 20 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 81 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Funky Cat im Bereich Schadstoffe 40 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 ORA aber sehr gut da, weil er 90 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt volle fünf Sterne im ADAC-Ecotest.

k.A. AUTOKOSTEN

Monatliche Gesamtkosten

Der ORA Funky Cat in der Ausstattungsvariante 400 Pro+, der zweithöchsten von insgesamt fünf Varianten, kostet ab 47.490 Euro. Mit dabei ist neben einer umfangreichen Mehrausstattung zum Basismodell 300 auch die Wärmepumpe, die bei den Modellen unterhalb des getesteten mit 900 Euro zu Buche schlägt. Der Testwagen ist darüber hinaus mit einer Zweifarben-Metallic-Lackierung zum Preis von 990 Euro ausgestattet. Das Topmodell Funky Cat GT für stolze 49.490 Euro unterscheidet sich im Wesentlichen nur noch durch ein sportlicheres Styling, größere Leichtmetallfelgen und den Autobahnassistenten, der zeitweise die Spurführung übernehmen kann. Damit

ist die Variante 400 Pro+ unter den fünf Optionen einen Funky Cat auszustatten, die mit dem besten Leistungsverhältnis aus Alltagsnutzen und - aus Ausstattung-Sicht - gehobenem Komfort. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 56 Euro, allerdings erst ab 2030, bis dahin ist der Stromer von der Steuer befreit. Die Fahrzeuggarantie beträgt fünf Jahre ab Erstzulassung und läuft ohne Kilometerbegrenzung. Für die Hochvoltbatterie gewährt ORA eine Garantie von acht Jahren / 160.000 km, sofern der Gesundheitszustand des Akkus innerhalb dieses Zeitraums unter 70% fällt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Funky Cat (48 kWh) 300	Funky Cat (63 kWh) 400 Pro
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	126 (171)	126 (171)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/0	250/0
0-100 km/h [s]	8,3	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	16,7/16,7 kWh E	16,5/16,5 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/21	17/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	56	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	38.990	44.490

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	126 kW (171 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	126 kW
maximales Drehmoment	250 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,0 kWh/343 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	63,1 kWh/59,3 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	68,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Menü

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	20% Batt. gelb "Reserve, Bitte laden"
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

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

LADEKABEL

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION
Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	nicht verfügbar

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

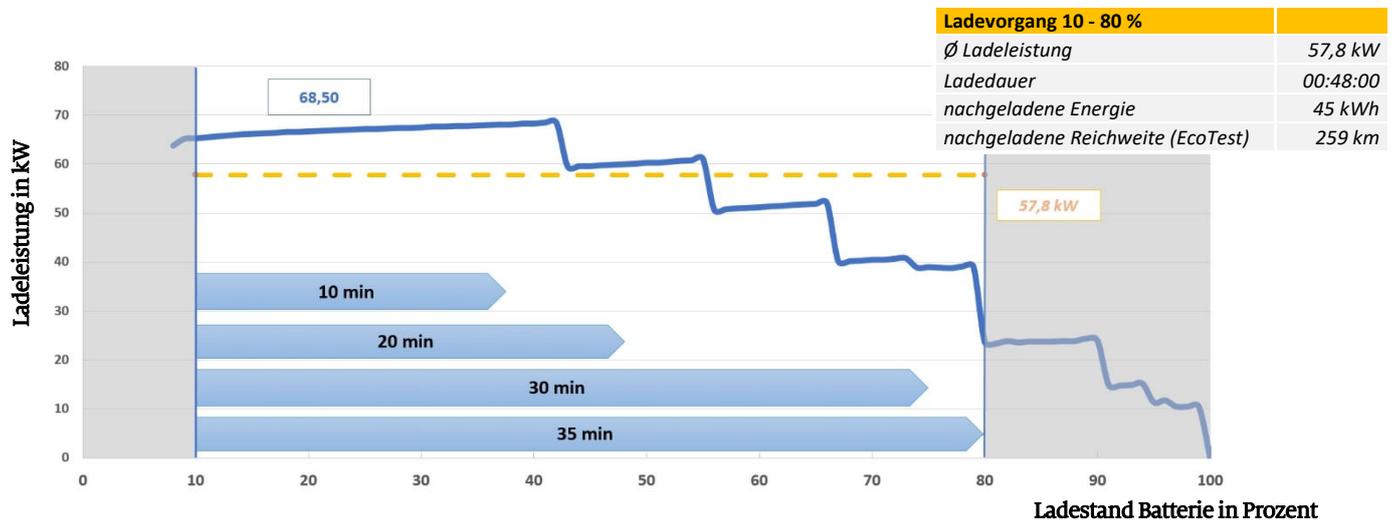
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja, A
Ladeanzeige von außen sichtbar	nein

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	-	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 67 kW	48 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	11 kWh	64 km	28%
20 min	21,6 kWh	125 km	45%
30 min	31,2 kWh	181 km	60%

HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Leistung	126 kW/171 PS
Maximales Drehmoment	250 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.235/1.825/1.603 mm
Leergewicht/Zuladung	1.615/355 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	228/858 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Batteriekapazität	59,3 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/n.b.
Produktion	Taizhou, China

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R18 96V
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Cinturato P7
Wendekreis links/rechts	11,6/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	20,0 kWh
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 100 g/km)
Reichweite	340 km
Innengeräusch 130 km/h	69,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1.590/380 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	215/595/990 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.02.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.480 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.295 km
Auffälligkeiten/Mängel	Laden teilw. erst nach erneutem Verbinden, kleinere Softwarebugs, knarzender Fahrersitz

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK ^(*) im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	°990 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: Juli 2023

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