



Aiways U6 PRIME

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (160 kW/218 PS)

Auf den U5 folgt der U6. Mit der coupéhaften Ausführung ihres vollelektrischen Mittelklasse-SUV möchte der chinesische Hersteller Aiyways in die Erfolgsspur zurückfinden und den zuletzt sehr schleppenden Absatz steigern. Obwohl der U6 technisch weitgehend auf dem eher nutzwertorientierten U5 mit Steilheck aufbaut, kommt das SUV-Coupé innen wie außen eigenständig daher. Das farbenfrohe Interieur ist nicht nur optisch gewöhnungsbedürftig, auch die Bedienung bedarf der Gewöhnung - und bleibt durch den Verzicht auf konventionelle Tasten auch danach teils sehr umständlich. Hinzu kommt, dass das System unter diversen Software-Bugs leidet. Wie bereits beim vor zwei Jahren getesteten U5 verweigerte das Radio auch im U6 weitgehend seinen Dienst. Da ist es nur ein schwacher Trost, dass das SUV in puncto Verarbeitungs- und Materialqualität bemerkenswert gut abschneidet und den Vergleich mit den etablierten Herstellern keinesfalls scheuen muss.

Antriebsseitig fällt die Leistung des Stromers durchwachsen aus: Der Verbrauch inkl. der Ladeverluste fällt mit 18,7 kWh/100 km erfreulich gering aus, dennoch beträgt die Reichweite aufgrund des vergleichsweise kleinen Akkus nur bescheidene 320 km. Auch bei der Ladeleistung kann der U6 nicht recht überzeugen: Im Test benötigte er für den Ladehub von 10 auf 80 Prozent knapp 40 Minuten. Die besten Konkurrenten benötigen gerade einmal halb so lange und sind für die Langstrecke deutlich besser geeignet. Wer damit, mit den unzuverlässig agierenden Assistenzsystemen und den fehlenden Dach- und Anhängelasten leben kann, bekommt mit dem Aiyways U6 ein ungewöhnlich designtes und gut ausgestattetes E-Auto zu einem attraktiven Preis (45.500 Euro).

Konkurrenten: u. a. Audi Q4 Sportback e-tron, KIA EV6, Skoda Enyaq Coupe, VW ID.5.

- ⊕ gute Material- und Verarbeitungsqualität, effizienter Antrieb, umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung, lange Garantien und Inspektionsintervalle
- ⊖ schlechte Rundumsicht, umständliches Bediensystem, schlechte Fahrpedalabstimmung, unterdurchschnittliche Ladeleistung, keine Stütz- und Anhängelasten zulässig

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **k.A.**

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,4
	Langstrecke	3,0
	Transport	2,8
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★★★

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Bei der Verarbeitungs- und Materialqualität schneidet der Aiways U6 gut ab und liegt auf Augenhöhe mit den etablierten Volumenherstellern. Die Karosserie ist sauber verarbeitet, die Spaltmaße sind schmal und verlaufen gleichmäßig, die Lackqualität ist tadellos. Im Innenraum setzt sich der gute Eindruck fort. Das Interieur macht einen wertigen Eindruck. Die Oberflächen im oberen Bereich von Armaturenbrett und in den Türverkleidungen (sogar hinten) sowie Stoff an den A- und B-Säulen sowie den Sonnenblenden zeigen, dass die Chinesen Wert auf eine gute Materialauswahl legen.

4,0 Alltagstauglichkeit

Befand sich der Ladeanschluss beim U5 noch unterhalb des linken Scheinwerfers, so sitzt er beim U6 hinter dem linken Radlauf, was eine deutliche Verbesserung darstellt. Leider gibt es am Ladeanschluss keine Taste, um den Ladevorgang zu beenden und den Ladestecker zu entriegeln.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs eine theoretische Reichweite von etwa 320 km – ein mäßiger Wert, für die meisten Alltagsbedürfnisse allerdings durchaus ausreichend. Innerorts ist das Elektroauto besonders effizient, weshalb dann Reichweiten von deutlich über 400 km möglich sind.

Die Lithium-Ionen-Batterie (im Unterboden) hat laut Hersteller eine Kapazität von 63 kWh (brutto), für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 60 kWh benötigt. Der U6 kann über das fahrzeugseitige Wechselstromladesystem (AC) mit maximal 11 kW geladen werden, sodass eine Vollladung an einer Wallbox rund sechs Stunden dauert. Der Stromer verfügt serienmäßig über eine CCS-Ladedose für eine Gleichstromladung (DC), lädt im Test aber mit lediglich mit bis zu 74 kW statt der versprochenen 90 kW. Der Ladevorgang an einer ent-

3,4 Licht und Sicht

Die hohe Sitzposition ist einem guten Überblick auf den umliegenden Verkehr dienlich. Die Fahrzeugenden lassen sich weder beim Blick nach hinten noch nach vorn eindeutig abschätzen, da diese nicht einzusehen sind. Die serienmäßigen Parksensoren und 360-Grad-Kameras sind beim Rangieren sehr praktisch. Die Scheinwerfer bieten trotz moderner LED-Technik keine überzeugende Ausleuchtung bei nächtlicher Fahrt. Das Abblendlicht dürfte heller und weiter leuchten, ein "schwarzer Fleck" auf der linken Seite des Lichtteppichs auf der Fahrbahn irritiert auch nach längerer Zeit. Kritik verdient zudem der Verzicht auf eine Scheinwerferreinigungsanlage sowie eine dynamische Leuchtweitenregulierung. Letztere lässt

In Kombination mit aufwändigen Details wie der durchgehenden Leiste in Aluminium-Optik samt integrierter Ambientebeleuchtung, den Ziernähten am Armaturenbrett oder etwa dem Zierring oben am Lenkradkranz macht der Aiways durchaus was her, auch wenn die Farbgebung zumindest für deutsche Augen gewöhnungsbedürftig erscheint.

Auch beim Unterboden hat sich Aiways sichtbar Mühe gegeben, bis auf den Heckbereich ist dieser vollständig verkleidet.

sprechend leistungsstarken Schnellladestation von 10 auf 80 Prozent dauert dabei knapp 40 Minuten - das ist auch im 400-V-Konkurrenzumfeld vergleichsweise lang. Fahrzeuge von Hyundai bzw. KIA mit 800-V-System benötigen für diese Übung nur rund halb so viel Zeit. Immerhin bietet der U6 die Möglichkeit, den Akku vorzukonditionieren, was vor allem bei niedrigen Temperaturen die Ladeleistung erhöhen soll. Mit knapp 4,81 m Länge und einer Breite von 2,10 m inklusive der Außenspiegel ist der Aiways U6 eine stattliche Erscheinung. Der Wendekreis fällt mit 12,0 m ebenfalls nicht sonderlich klein aus.

⊖ In puncto Transportqualitäten schneidet der U6 schlecht ab: Anhängelasten sind für den U6 ebenso wenig zugelassen wie Stützlasten. Gleiches gilt für die Dachlast, denn auch hier muss der U6 passen. Im Falle eines Reifenschadens bietet der Aiways lediglich ein Pannenset, das sich rasch als unwirksam erweisen kann.



Aufgrund der extrem breiten Dachsäulen und der nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten sehr stark eingeschränkt.

sich nur manuell und umständlich in einem Untermenü des Fahrzeugbediensystems verstellen. Ein schnell erreichbarer Drehregler würde zumindest dafür sorgen, dass die Leuchtweite der Scheinwerfer auch während der Fahrt schnell und problemlos an den Ladezustand des Fahrzeugs angepasst werden kann. Bis auf die Fahrlichtautomatik und den serienmäßigen statischen Fernlichtassistenten („an/aus“) bietet der Aiways U6 keine weiteren Funktionen wie etwas Abbiege-, Kurvenlicht oder eine adaptive Lichtverteilung.

⊖ Die Rundumsicht nach hinten rechts ist schlecht, die Sichteinschränkungen durch die sehr breite C-Säule sehr stark. Die Außenspiegel müssen ohne Ablendfunktion sowie asphärischen Bereich auskommen, welcher den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehbar machen würde.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Mit seiner erhöhten Karosserie bietet der U6 Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit rund 60 cm günstig über der Straße, die Türausschnitte sind breit und hoch. Einziger Nachteil ist der hohe und breite Schweller, aufgrund dessen man die Beine weit anheben muss. Auch hinten kann man dank der großen Türen leicht ein- und aussteigen. Die vorderen wie die hinteren Türen werden an drei Positionen sicher gehalten. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Aiways serienmäßig an Bord. Praktisch: nähert man sich dem U6 mit dem Fahrzeugschlüssel, wird das SUV automatisch entriegelt und die versenkten Türgriffe fahren

2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Das standardmäßige Kofferraumvolumen beträgt 400 l. Nutzt man den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 505 l. Alternativ kann man in dieser Konfiguration auch neun Getränkekästen unterbringen. Klappt man alle Rücksitze um und beschränkt sich auf den Raum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 820 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.355 l Volumen verfügbar. Unter dem Ladeboden findet sich ein ca. 50 l großes Staufach, in dem beispielsweise das Ladekabel Platz findet - einen praktischen Frunk unter der Fronthaube bietet der U6 leider nicht.

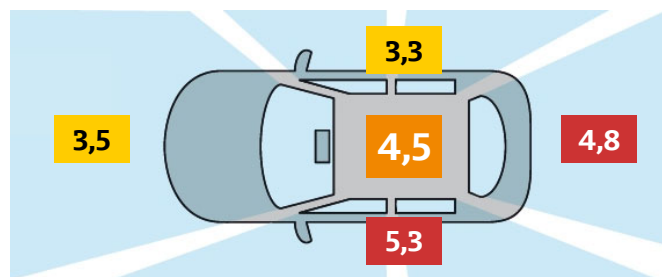
2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch, bei Bedarf auch per Fußschwenk unter den Heckstoßfänger. Die Klappe gibt eine große Öffnung frei, der Gepäckraum ist glattflächig und hat ein gut nutzbares Format.

⊖ Die Ladekante befindet sich 75 cm über der Fahrbahn und ist damit ziemlich hoch.

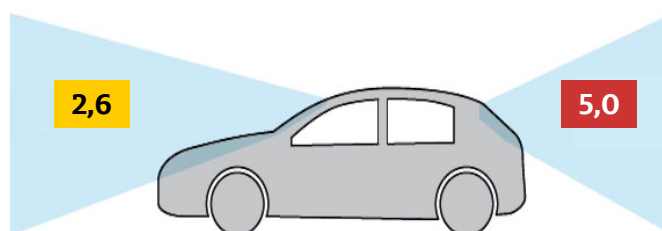
Rundumsicht

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.



aus.

Im Fond bietet der Aiways einen ebenen Fußraum, hier stört kein Mittelunnel.

⊖ Im Gegensatz zum U5 bietet der U6 keine Haltegriffe am Dachhimmel.



Mit 400 l Volumen bietet der Kofferraum des Aiways ordentlich Platz für das Gepäck.

Einen variablen Ladeboden hat das chinesische SUV nicht zu bieten. Auch deshalb steigen die umgeklappten Lehnen deutlich an, was das Beladen mit großen Gegenständen erschwert. Mit nur einer Lampe wird der Kofferraum bei Dunkelheit nicht ausreichend ausgeleuchtet.

3,4 Kofferraum-Variabilität

Bei der Variabilität schneidet der U6 für ein SUV der Mittelklasse nur durchschnittlich ab. Der Aiways ist mit asymmetrisch klappbaren Rücksitzlehnen ausgestattet, allerdings steigen diese beim Umklappen deutlich an.

⊖ Im Kofferraum findet man lediglich zwei kleine Ablagefächer an den Seiten sowie ein Staufach unter dem Ladeboden. Zurrösen zum Anbringen eines Gepäcknetzes oder von Spanngurten sucht man ebenso vergebens wie ein Netz, um den Gepäck- vom Fahrgastraum abzutrennen.

3,3 INNENRAUM

3,9 Bedienung

⊕ An der Ergonomie des U6 gibt es wenig zu kritisieren. Lenkrad, Sitze und Spiegel lassen sich schnell und unkompliziert einstellen. Um loszufahren, muss man lediglich das Bremspedal betätigen und den gut erreichbaren Wählhebel auf „D“ oder „R“ stellen, schon setzt sich das SUV in Bewegung. Positiv: Im Gegensatz zum U5 setzt Aiways im U6 auf ein Multifunktionslenkrad mit gut bedienbaren konventionellen Tasten anstelle der berührungsempfindlichen Touchflächen - hier hat Aiways sich die Kritik am U5 offensichtlich zu Herzen genommen.

⊖ Das Cockpit des Aiways wirkt durch die Konzentration des Bediensystems auf den großen Touchscreen in der Mitte reduziert und sieht übersichtlich aus. Bei genauerer Betrachtung erweist sich die Bedienung des Aiways U6 jedoch als unausgereift und teils sehr umständlich. Der Verzicht auf Tasten für wesentliche Funktionen wie etwa die Klimatisierung führt zu einer starken Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. Hinzu kommt, dass der Touchscreen nicht sonderlich sensibel auf Berührung reagiert – oftmals muss man die Touchfläche ein weiteres Mal kräftiger drücken. Der Schalter für die Warnblinkanlage sitzt oben am Dachhimmel zwischen den Leseleuchten, wo er sich außerhalb des Blickfelds befindet, was dazu führt, dass man beim Betätigen – etwa um den nachfolgenden Verkehr beim Heranfahren an ein Stauende zu warnen – den Blick von der Straße abwenden muss. Auch die Taste für die elektrisch betätigte Handbremse ist ungünstig platziert. Sie befindet sich links vom Lenkrad und ist dort für den Beifahrer - etwa im Falle eines medizinischen Notfalls des Fahrers - kaum zu erreichen. Das Kombiinstrument ist sehr schmal ausgeführt und befindet sich in einer Flucht zu den Luftausströmern. Die angezeigten Informationen sind spärlich und geben lediglich Auskunft über die aktuelle Geschwindigkeit, Reichweite, den Akkuladestand als Prozentangabe sowie Uhrzeit und Außentemperatur.



Die 75 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen zu einer mühsamen Tätigkeit.

Wie bereits der U5 im Jahr 2021 fällt auch der U6 zwei Jahre später mit diversen Softwareproblemen negativ auf. So verweigerte u. a. das Radio mehrfach seinen Dienst und die Verbindung zu Apple CarPlay brach mehrfach unvermittelt ab. Die Fußmatten sind weder durch Druckknöpfe noch mit Klett fixiert. Sie können dadurch unter bestimmten Umständen verrutschen und die Betätigung der Pedalerie erschweren bzw. verhindern.



Der U6 überzeugt durch gute Verarbeitungsqualität im Innenraum und eine wertige Materialanmutung. Die Bedienung kann hier nicht mithalten. Die Konzentration sehr vieler Funktionen in das zentrale Touchscreenfeld mit schlechter Sensorik führt zu einer starken Ablenkung vom Verkehrsgeschehen.

3,3 Multimedia/Konnektivität

Im Kapitel Konnektivität schneidet der U6 unterdurchschnittlich ab. Größter Kritikpunkt ist dabei das fehlende integrierte Navigationssystem. Aiways verfolgt stattdessen die Philosophie, für die Routenführung das Smartphone via Apple CarPlay oder Android Auto zu nutzen, da die Navigations-Apps stets die aktuellen Verkehrs- und Kartendaten bieten. Mithilfe der App "Pump" erhält das Smartphone zudem Zugriff auf die Fahrzeugdaten, um die Routenführung unter Berücksichtigung der aktuellen Reichweite berechnen zu können.

Der U6 ist mit einem Soundsystem von Magnat ausgestattet. Es

verfügt über zehn Lautsprecher und überzeugt mit einem harmonischen Klangbild. Medien lassen sich via USB-Anschluss (vier Anschlüsse) oder Bluetooth abspielen. Zudem lassen sich entsprechend ausgerüstete Smartphones mittels der induktiven Handyablage laden.

⊖ Das Radio nervt mit schlechtem Empfang, zudem werden die Sender lediglich als Frequenzen dargestellt. Eine übersichtliche Senderliste wird schmerzlich vermisst.

2,6 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot in Fahrzeugreihe eins fällt ordentlich aus. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m zurückschieben. Die Kopffreiheit ist bei dieser Größe noch nicht erschöpft. Dank der gut bemessenen Innenbreite kommen sich Fahrer und Beifahrer nicht zu nahe. Das gute Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie sowie die hohe Mittelkonsole etwas geschmälert, im Gegenzug bringt das serienmäßige Panoramaglasdach viel Licht in den Innenraum.

2,5 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe bietet der U6 ordentliche Platzverhältnisse - und das trotz der coupéhaften Dachlinie. Die Kopffreiheit reicht immerhin für rund 1,90 m große Mitfahrer, die großzügige Beinfreiheit würde sogar für knapp 2,10 m große Mitfahrer ausreichen. Die Innenbreite entspricht



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

dem Klassendurchschnitt, das Raumgefühl ist auch dank des weit nach hinten reichenden Glasdachs ordentlich.

4,1 Innenraum-Variabilität

⊖ Mit Ausnahme der klappbaren Rücksitzlehnen sieht der Aiways in puncto Innenraumvariabilität schlecht aus. Auch was die Ablagemöglichkeiten anbelangt, hat der Aiways Nachholbedarf. Immerhin bietet der U6 im Gegensatz zum U5 ein mit Filz ausgekleidetes Handschuhfach. Es fällt allerdings recht klein aus, ist unbeleuchtet und lässt sich weder kühlen noch abschließen. Vorn findet sich ein Fach unter der Mittelarmlehne, das allerdings nicht sonderlich groß ausfällt.

Zudem gibt es zwei Becherhalter in der Mittelkonsole sowie die ebenfalls recht klein geratenen Türfächer. In der zweiten Reihe sieht es nicht viel besser aus. Die Türfächer sind schmal, immerhin lässt sich in den Taschen an den Rücksitzlehnen etwas Kleinkram verstauen. Klappt man die Mittelarmlehne aus, kann man dort zwei Becher unterbringen.

3,1 KOMFORT

3,3 Federung

Fahrwerksoptionen wie etwa ein Sportfahrwerk oder adaptive Dämpfer sind für den Aiways U6 nicht zu haben. Lobenswert ist allerdings die Tatsache, dass die Chinesen an der Hinterachse eine aufwändige Mehrlenker- anstelle einer günstigeren

Verbundlenkerkonstruktion verbauen.

Das Fahrwerk ist im Gegensatz zum U5 deutlich straffer abgestimmt. Dies geht ebenso zu Lasten des Federungskomforts wie die mit 20 Zoll größeren Räder, die sich vor allem innerorts

negativ auswirken. Auf Landstraßen und der Autobahn halten sich die Aufbaubewegungen infolge der straffen Abstimmung in Grenzen, allerdings sorgt welliger Fahrbahnbelag für

Unruhe im Innenraum. Auch Geschwindigkeitshügel sorgen für eine deutliche Horizontalbeschleunigung.

3,3 Sitze

Bei den Sitzen kann der Aiways nicht den der Fahrzeugklasse üblichen Standard erreichen. Dafür mangelt es ihnen nicht nur an Größe und Konturierung, vor allem die Einstellmöglichkeiten sind doch arg begrenzt. Zwar verfügen die Vordersitze über eine elektrische Sitzverstellung, allerdings beschränkt sich diese auf der Fahrerseite auf die Verstellmöglichkeit in Längsrichtung, der Lehnenneigung und der Höhe. Für den Beifahrer fehlt die Möglichkeit, die Sitzhöhe einzustellen. Ebenso vermissen wir eine einstellbare Lordosenstütze, die man bei einem Mittelklasse-Modell durchaus erwarten darf. Auch die Sitzposition kann nicht recht überzeugen. Dies liegt vor allem

an der flachen Sitzfläche, die wenig Oberschenkelunterstützung zur Folge hat. Eine ausziehbare Oberschenkelauflage könnte hier Abhilfe schaffen. Hinzu kommt, dass die Kopfstützen in den Sitz integriert sind und sich somit nicht verstellen lassen.

Der Sitzkomfort im Fond geht in Ordnung, auch wenn die Sitzbank recht weich gepolstert und nur mäßig konturiert ist. Hier lassen sich die Kopfstützen in der Höhe verstellen, die ausklappbare Mittelarmlehne trägt ihren Teil zu einer bequemen Sitzposition bei.

3,0 Innengeräusch

Das Innengeräuschniveau ist wie bei E-Autos üblich aufgrund der nahezu lautlosen Arbeitsweise des E-Antriebs sehr niedrig – allerdings nur solange man die Autobahn meidet. Bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche stark zu,

dann geht es im Innenraum des U6 lauter als in vielen Konkurrenzmodellen mit Verbrenner unter der Haube zu. Bei Tempo 130 beträgt Geräuschpegel im Innenraum nur durchschnittliche 68,8 dB(A).

2,6 Klimatisierung

Der Aiways U6 Prime bietet ab Werk eine Zweizonen-Klimaautomatik. Während sich die Temperatur separat einstellen lässt, ist dies für die Luftverteilung und -menge nicht möglich. Leider lassen sich Luftmenge- und -richtung der Lüftungsdüsen durch den Verzicht auf Drehrädchen nicht unabhängig voneinander regulieren. Für die Fondinsassen gibt es einen zentralen Luftausströmer zwischen den Vordersitzen. Für die kalten

Tage ist der U6 mit einer dreistufigen Sitzheizung für die Vordersitze ausgestattet, eine Heizfunktion für das Lenkrad und die äußeren Fondsitze ist nicht zu haben. Der U6 bietet die für E-Autos übliche Funktion, den Innenraum vorklimatisieren zu können - der U5 musste auf dieses nützliche Feature noch verzichten.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Der E-Motor sorgt trotz des stattlichen Leergewichts von 1,8 t und der nicht überbordenden Leistung von 160 kW/218 PS für gute Fahrleistungen. Beschleunigungswünsche setzt der U6 dank des nahezu verzögerungsfrei abrufbaren Drehmoments von bis zu 315 Nm spielerisch in Vortrieb um. Der Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in weniger als einer Sekunde. Etwas

gemächlicher geht es außerorts zu, dennoch werden die simulierten Überholvorgänge von 60 auf 100 km/h bzw. 80 auf 120 km/h in 3,5 s bzw. 4,8 s ebenfalls zügig erledigt. Oberhalb von 130 km/h lässt der Vortrieb dann merklich nach, bereits bei 160 km/h wird das SUV elektronisch abgeregelt. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Aiways 7,0 s an.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt weit überlegen, sodass auch der U6 einen sehr guten Antriebskomfort bietet. Vibrationen seitens des E-Motors sind

nicht zu spüren, der Motor zieht besonders vom Start weg gut durch und gibt seine Leistung spontan und gleichmäßig ab.

⊖ Bei starker Beschleunigung und Verzögerung durch Rekuperation sind deutliche Arbeitsgeräusche seitens des E-Motors zu vernehmen.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt – das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Die gewünschte Fahrstufe wird über einen Drehregler auf der Mittelkonsole ausgewählt. Die Bedienung mittels des Drehreglers, der an einen Steuerhebel

einer Yacht erinnert, geht nach kurzer Umgewöhnung problemlos von der Hand. Rangieren und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos. Berganfahrhilfe und Autohold-Funktion sind Serie und verhindern ein ungewolltes Zurückrollen des Fahrzeugs.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest schneidet der Aiways ordentlich ab. Er absolviert das simulierte Ausweichmanöver zwar alles andere als dynamisch – was bei einem 1,8 t schweren SUV auch nicht zu erwarten ist – stellt den Fahrer aber vor keine größeren Aufgaben. Der U6 wird beim Ausweichen kräftig vom elektronischen Stabilitätsprogramm eingebremst und durchfährt den Pylonenkurs anschließend zwar stark untersteuernd und mit kräftiger Seitenneigung, aber weitgehend problemlos und sicher.

Im Alltag zeigt sich ein ähnliches Bild: Der Aiways kann durch seinen kräftigen E-Antrieb längsdynamisch durchaus überzeugen, querdynamisch zeigt er allerdings keine sportlichen Ambitionen. Durch den erhöhten Schwerpunkt und die nicht sonderlich gripstarken Ganzjahresreifen geht der Aiways bei flott

durchfahrenen Kurven rasch ins Untersteuern und baut dadurch Geschwindigkeit ab.

⊕ Der Geradeauslauf des Elektro-SUV kann überzeugen. Auch von Spurrinnen und seitlich abfallenden Fahrbahnen lässt sich der U6 kaum aus der Ruhe bringen.

⊖ Frontantrieb ist bei E-Fahrzeugen die schlechteste Wahl, das wird besonders bei kräftigen E-Antrieben deutlich. Durch das hohe und abrupt abrufbare Drehmoment kommen die Vorderräder schnell an ihre (Haft-)Grenze. Auf rutschigem Untergrund verstärkt sich dieser Umstand nochmals. Immerhin regelt die Antriebsschlupfregelung erfreulich feinfühlig, sodass der Vortrieb trotzdem erhalten bleibt.

2,7 Lenkung

Die Servolenkung kann nicht vollauf überzeugen, was vorrangig am entkoppelten und synthetischen Lenkgefühl liegt. Das Lenkmoment steigt bei zunehmendem Lenkwinkel kaum an, die Rückmeldung bleibt dadurch auf der Strecke. Besser gelungen ist hingegen die Zentrierung, die eine entspannte Geradeausfahrt ermöglicht. Gleiches gilt für die Präzision, auch wenn

man ab und an die angepeilte Linie im Kurvenverlauf nachjustieren muss. Mit rund 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung vergleichsweise direkt übersetzt. Trotz des kräftigen Drehmoments sind in der stark entkoppelten Lenkung kaum Antriebseinflüsse zu spüren.

3,3 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Aiways U6 37,0 m (Durchschnitt aus zehn Messungen). Das ist lediglich ein durchschnittlicher Wert, mancher Konkurrent steht rund eine Fahrzeuglänge eher. Hauptverantwortlich für den vergleichsweise langen Bremsweg dürfte die nicht sonderlich gripstarke Ganzjahresbereifung sein, mit der der U6 ausgerüstet ist.

⊖ Die Bremse spricht ziemlich giftig an, worunter die Dosierbarkeit spürbar leidet. Obwohl man im Fahrzeugmenü

"One pedal driving" auswählen kann, lässt sich die Verzögerung weder über das Gaspedal steuern noch das Fahrzeug bis zum Stillstand verzögern. Die Rekuperation setzt "digital", sprich sehr abrupt, ein, sobald man den Fuß vom Fahrpedal nimmt. Es somit nicht möglich, die Verzögerung über das Fahrpedal zu steuern, wie das bei E-Autos in der Regel möglich ist. Und das, obwohl man im Fahrzeugmenü die Option "One pedal driving" aktivieren kann, die gerade diese Funktion verspricht.

2,7 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei der Bewertung der aktiven Sicherheit schneidet der Aiways U6 gut ab. Die Chinesen haben ein umfangreiches Sicherheitspaket geschnürt, mit dem der Stromer bereits ab Werk ausgerüstet ist. Dazu zählen ein Notbremssystem inklusive Abstands- und Kollisionswarnung sowie eine adaptive Abstandsregelung (bis 150 km/h) samt Stauassistent. Auch ein Totwinkelwarner samt Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren und Ausstiegswarnung sowie ein Spurhalteassistent sind beim U6 stets an Bord. Eine Verkehrszeichenerkennung sowie ein Aufmerksamkeitswarnsystem komplettieren die aktive Sicherheitsausstattung. Letztere arbeitet mit zwei im Innenraum angebrachten Kameras (eine an der A-Säule links, eine im Bereich der Leseleuchten am Dachhimmel), die die Blickführung des Fahrers überwachen. Zusätzlich verfügt der Aiways über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, im Falle einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert.

⊖ Die Assistenzsysteme arbeiten teils recht unzuverlässig (u. a. Verkehrszeichenerkennung) oder unharmonisch. So reduziert etwa die adaptive Geschwindigkeitsregelung selbst bei nur sehr leichten Lenkbewegungen unnötigerweise die Geschwindigkeit und der Spurhalteassistent greift voreilig und teils sehr ruppig in die Lenkung ein. Bei der Auslegung des kamerabasierten Aufmerksamkeitsassistenten sind die Chinesen ebenfalls über das Ziel hinausgeschossen: Erkennt das System, das der Fahrer den Blick von der Fahrbahn abwendet, erscheint eine Warnmeldung auf dem Touchscreen, die den Bildschirm für fünf Sekunden sperrt - das kann beim Fahrer oberlehrerhaft ankommen und ist nicht zielführend.






















3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Für den U6 steht kein Crashtest gemäß Euro-NCAP zur Verfügung. Daher ziehen wir für die Bewertung der Crashesicherheit das Ergebnis des U5 heran, mit dem der U6 technisch weitgehend baugleich ist. Das SUV schneidet beim Insassenschutz mit 73 Prozent der erreichbaren Punkte nur durchschnittlich ab und fährt insgesamt lediglich ein Drei-Sterne-Ergebnis ein (Test: 12/2019).

Der U6 ist mit vorderen Front- und Seitenairbags sowie durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Knie- oder hintere Seitenairbags sind nicht zu haben. Die vorderen integrierten Kopfstützen bieten lediglich für bis zu 1,85 m große Personen eine ausreichende Schutzfunktion.

⊕ Der U6 bietet nicht nur für die Vorder-, sondern auch für die äußeren Fondsitze einen Gurtwarner samt Personen-erkennung.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ Die äußeren Fondkopfstützen lassen sich im Gegensatz zu den vorderen herausziehen, allerdings nicht weit genug. Sie bieten lediglich bis zu 1,65 m großen Personen eine Schutzfunktion – das ist deutlich zu wenig. Die mittlere

Kopfstütze ist sogar für nochmals kleinere Insassen ausgelegt. Ebenfalls stark kritikwürdig ist der Verzicht auf Zurrösen im Gepäckraum sowie auf ein Gepäcktrennnetz – das ist auch gegen Aufpreis nicht zu haben.

2,8 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP kommt der Aiways U6 auf 70 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 12/2019). Kindersitze können auf dem Beifahrersitz und hinten außen problemlos befestigt werden, die Gurtlängen sind ausreichend und die Gurtanlenkpunkte passend. Hinten außen stehen dafür auch Isofix-Halterungen mit Freigabe nach i-Size zur Verfügung.

⊖ Der mittlere Fondstuhlsitz ist nur bedingt für die Kindersitzmontage geeignet. Die Gurtschlösser stehen zu eng beisammen, wodurch sich der Kindersitz mit dem Gurt nicht sicher fixieren lässt.

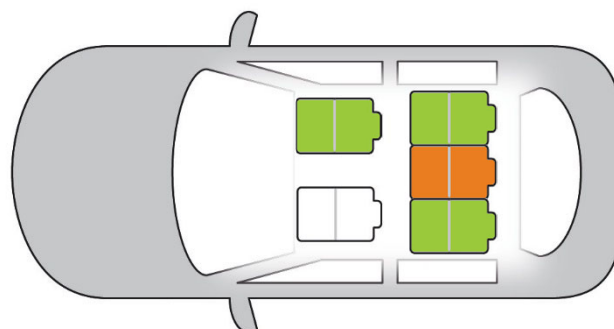
Die Kindersicherung ist über die Schalter in der Tür zu leicht zu deaktivieren – auch von den Kindern selbst.

5,3 Fußgängerschutz

⊕ Das Notbremssystem verfügt über eine Fußgänger- und Radfahrererkennung. Das serienmäßige akustische Fußgängerwarnsystem macht Passanten auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam.

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)

⊖ Beim Fußgängerschutz schneidet der zum U6 weitgehend baugleiche Aiways U5 im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm mit lediglich 45 Prozent der erreichbaren Punkte schlecht ab. Verantwortlich dafür ist neben den steifen A-Säulen vor allem die harte Motorhaubenvorderkante, die ein hohes Verletzungsrisiko für den Beckenbereich darstellt.

1,3 UMWELT/ECOTEST

0,8 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch des Aiways U6 beträgt im ADAC Ecotest 18,7 kWh pro 100 km. Die Verbrauchswerte berücksichtigen dabei die Ladeverluste. Damit ist der U6 deutlich sparsamer als der zuvor getestete U5, der 24,7 kWh/100 km verbrauchte - die Chinesen haben dabei vor allem die beim U5 noch sehr hohen Ladeverluste deutlich

reduziert. Aus den 18,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 93 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 52 von 60 möglichen Punkten.

1,8 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 18,7

kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 76 mg/km verbunden – dafür gibt es einige Punkte Abzug, sodass der Aiways U6 lediglich 42 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der Chinese gut da – mit insgesamt 94 Punkten erhält er die Maximalausbeute von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

k.A. AUTOKOSTEN

Monatliche Gesamtkosten

Der Aiways U6 kann die Kostenbewertung des ADAC Autotest nicht durchlaufen, da weder die dafür erforderlichen Daten vorliegen noch der Restwertverlauf seriös abgeschätzt werden kann. Bei einem Elektroauto sind die Gesamtkosten grundsätzlich von einer gewissen Unsicherheit über die Haltbarkeit der Batterien geprägt.

Der U6 ist ausschließlich in der Ausstattung Prime ab 45.500 Euro zu haben – das ist für ein E-Fahrzeug der Mittelklasse ein attraktiver Preis. Hinzu kommt, dass die Serienausstattung sehr umfangreich ausfällt. Der chinesische Newcomer bringt unter anderem 20-Zoll-Leichtmetallräder, Parkassistenten, Panorama-Glasdach, elektrische Heckklappe und Ledersitze mit.

⊕ Für das rein elektrisch angetriebene Fahrzeug wird die Kfz-Steuer erst ab dem Jahr 2031 fällig. Aiways gibt fünf Jahre Fahrzeuggarantie bis 150.000 km, zehn Jahre gegen Durch-

rostung und acht Jahre/150.000 km auf die Antriebsbatterie – nach acht Jahren wird zudem eine Restkapazität von 75 Prozent der zu Beginn vorhandenen Kapazität garantiert. Auch bei den Inspektionsintervallen zeigt sich Aiways sehr großzügig, er muss lediglich alle 100.000 km zur Inspektion. Für den Geldbeutel des Besitzers ist dies von Vorteil, inwiefern dieser unter Umständen sehr lange Zeitraum unter dem Aspekt der Fahrzeugwartung und damit auch -lebensdauer Sinn ergibt, ist allerdings fraglich. Da Aiways als Startup weder über ein Händler- noch ein Werkstattnetz verfügt, haben die Chinesen für den deutschen Markt eine Kooperation mit A.T.U. für Wartung und Reparaturen geschlossen. Vertrieben werden die Aiways-Modelle inzwischen ausschließlich über das Internet, die Zusammenarbeit mit der Elektronikette Euronics wurde inzwischen beendet.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	160 kW (218 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	160 kW
maximales Drehmoment	315 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,7 kWh/100km/320 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	63,4 kWh/59,6 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	60,3 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 150.000 km, 75%

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	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	10% Batt. orange, 5% Batt. rot, 1% "Akku schwach, Bitte aufladen"
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

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

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

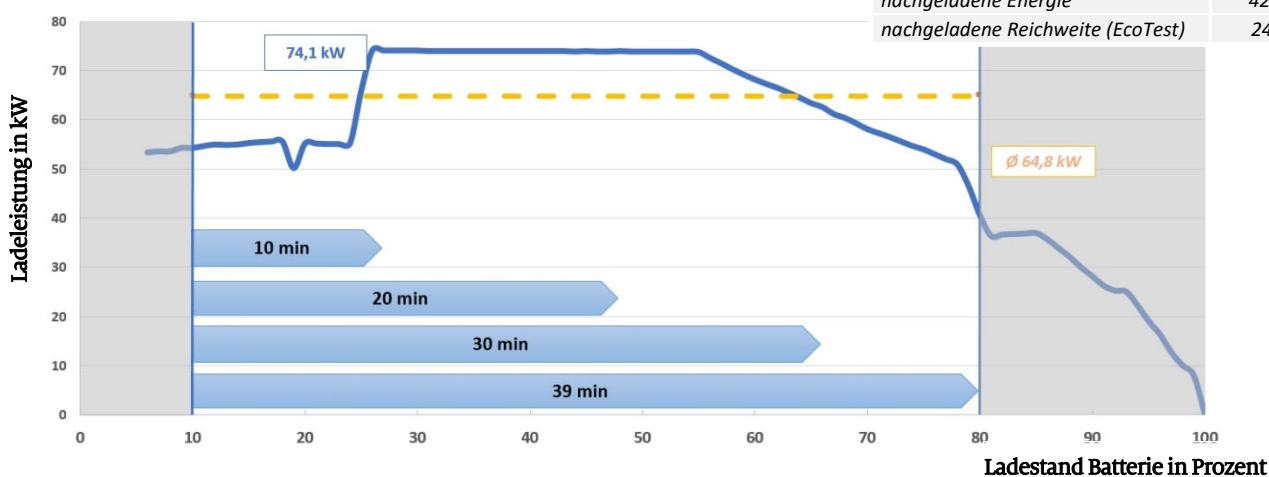
ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (V,A)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	46,5 - 26 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	46,5 - 8 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	14,5 - 5,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 90 kW	39 min

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	160 kW/218 PS
Maximales Drehmoment	315 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b./0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.805/1.880/1.641 mm
Leergewicht/Zuladung	1.790/405 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	472/1.260 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b.
Stützlast/Dachlast	-
Batteriekapazität (brutto/netto)	63/60 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre bzw. 150.000 km/10 Jahre
Produktion	China, Shangrao

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R20 100W
Reifenmarke Testwagen	Continental All Season Contact
Wendekreis links/rechts	11,8/12,0 m
Ecotest-Verbrauch	18,7 kWh/100 km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 93 g/km)
Reichweite	320 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.095 mm
Leergewicht/Zuladung	1.792/498 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/820/1.355 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.03.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.888 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.568 km
Auffälligkeiten/Mängel	diverse Softwarebugs, schlecht funktionierende Fahrerassistenzsysteme

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

Notenskala

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



AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
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
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: September 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner