



BYD Dolphin Comfort

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(150 kW / 204 PS)

Der BYD Dolphin ist das direkte Konkurrenzmodell des größten chinesischen Autoherstellers BYD zum VW ID.3. Im Test tritt der chinesische Stromer in der mittleren Variante Comfort mit einer umfangreichen Ausstattung und zu einem attraktiven Preis von 32.990 Euro an. Dabei weiß der Chinese, neben seinem großen Angebot an Fahrassistenzsystemen, vor allem mit seinem komfortablen Fahrverhalten zu überzeugen. Darüber hinaus können sich die Insassen auf ein gutes Raumangebot freuen. Vorn finden Fahrer selbst mit 2 m Körpergröße Platz, im Fond bietet sich zudem eine großzügige Beinfreiheit. Und auch Kinder lassen sich im Dolphin gut transportieren: Die praktische Isofix-Anbindung gibt es nicht nur auf den äußeren Fondplätzen, sondern auch auf dem Beifahrersitz. Der Preisunterschied von etwa 5.000 Euro zum deutschen Pendant namens ID.3 lässt sich aber klar erkennen. So sind die Material- und Verarbeitungsqualität des China-Stromers nur durchschnittlich und lassen im Detail mitunter zu wünschen übrig. Darüber hinaus muss sich der Dolphin in seinen Fähigkeiten als Elektroauto der deutschen Konkurrenz geschlagen geben: Die Ladezeit von 10 bis 80 Prozent in 43 Minuten und die fehlende Laderoutenplanung schmälern den Nutzen vor allem auf der Langstrecke erheblich. Außerdem fällt die Traktion negativ auf. Durchdrehende Räder sind selbst bei trockener Fahrbahn keine Seltenheit und schaden der Fahrstabilität. Und auch die Bremsperformance (38,3 m aus 100 km/h) ist nicht auf Konkurrenzniveau. In Summe hat der BYD Dolphin - vor allem mit Blick auf den Preis - durchaus seine Stärken, im Vergleich zu seinen Mitbewerbern gibt es aber noch deutlichen Nachholbedarf. **Konkurrenten:** u.a. Kia EV 3, ORA 03, VW ID.3, Renault Megane E-Tech, Smart #1.

- ⊕ **Komfortable Federung, gutes Platzangebot vorn und hinten, Isofix auf dem Beifahrersitz, attraktiver Preis**
- ⊖ **mangelhafte Traktion, mäßige Material- und Verarbeitungsqualität, unterdurchschnittliche Ladeleistung, keine Laderoutenplanung, langer Bremsweg, keine Anhängelasten zulässig**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **k.A.**

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Der Innenraum des kompakten Chinesen ist gut verarbeitet. Unangemessene Geräusche wie Klappern oder Knarzen treten nicht auf, schlecht entgratete Kanten findet man nur an Stellen, die man nicht alltäglich berührt. Die Materialqualität hingegen ist recht einfach und eher auf Kleinwagen- denn auf Kompaktklassenniveau. So bestehen sowohl die Türverkleidungen vorn und hinten als auch die Instrumententafel aus einfachem, hartem Kunststoff. Gleiches gilt für die Verkleidungen der A- und B-Säule sowie für die Mittelkonsole. Zum Vergleich: Beim Facelift des ID.3 findet man im oberen Bereich von Armaturenbrett und vorderer Türverkleidung weichen Kunststoff - nicht nur besser in Sachen Anmutung, sondern auch in Akustik und Komfort. An anderer Stelle verbaut BYD Stoff, wo man sich keinen wünscht. So ist die Fußstütze nur mit Teppich bezogen, anstatt sie robust und schmutzabweisend zu verkleiden. Immerhin: Der mittlere Bereich der Instrumententafel ist mit einem neopren-ähnlichem Stoff bezogen, was etwas Wohnlich-

3,9 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Kompakt-Stromer verfügt über vier vollwertige Sitzplätze, sowie einen mittleren Notsitz im Fond. Die maximale Zuladung beträgt ordentliche 410 kg - bei vier Personen à 80 kg reicht das für ausreichend Gepäck. Dank der kompakten Abmessungen (4,30 m Länge; 2,02 m Breite inkl. der Außenspiegel) und dem angemessenen Wendekreis von 11,2 m, ist der Dolphin auch in beengten Umgebungen gut handhabbar. Die Reichweite gibt BYD mit 427 km an - gemessen nach dem gesetzlich vorgeschriebenen WLTP-Verfahren. Im deutlich praxisgerechter gestalteten Messverfahren des ADAC Ecotest (u.a. Klimaanlage an, zusätzlicher Autobahn-Anteil) erreicht der Dolphin eine Reichweite von etwa 350 km - im Konkurrenzumfeld ein durchschnittlicher Wert. Hinweis: Dieser Wert wurde unter idealen Temperaturbedingungen ermittelt (23 °C), für den Winterbetrieb ergab eine Untersuchung des ADAC (01/2024) einen gemittelten Reichweitenverlust über alle getesteten Fahrzeuge von etwa 40 Prozent. Der genaue Reichweitenverlust des Dolphin wurde nicht ermittelt. Die Lithium-Eisenphosphat-Batterie (Nettokapazität: 60,4 kWh, 400 V Batteriespannung) kann serienmäßig mit Wechselstrom (Steckertyp 2, 11 kW, dreiphasig) und Gleichstrom (Steckertyp CCS) geladen werden. Das Vollladen an der Haushaltssteckdose mit 230 V dauert zwischen 30 und 52 Stunden und geht mit hohen

3,3 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden des Dolphin gelingt gut. Die Vorderkante entzieht sich zwar dem Blick des Fahrers,

keit in den Dolphin bringt. Die Verarbeitung der Karosserie bewegt sich auf einem ordentlichen Niveau. Die Außenhaut überzeugt mit gleichmäßigen und schmalen Spaltmaßen, die Karosserieteile stehen flächig zueinander, die Scheinwerfer sind bündig eingepasst. Die Frontklappe wird nur durch einen einfachen Haltestab offengehalten, dies wirkt sich in der Praxis aber nur beim Wechsel des Wischwassers negativ aus. Der Kofferraum ist an den Seiten sowie an der Ladekante nur mit kratzempfindlichem Kunststoff ausgekleidet.

Praktisch: Die Radläufe sind mit Kunststoff beplankt, um teurere Lackschäden zu verhindern. Der Unterboden ist dank des Batteriepakets mittig verkleidet, an den Seiten und am Heck gibt es allerdings großflächige offene Bereiche. Diese geben nicht nur den Blick auf schlampig aufgetragenen Korrosionsschutz frei, sondern wirken sich auch negativ auf den Luftwiderstand aus. Dies spiegelt sich im Strömungsbeiwert wider: Sein cw-Wert von 0,3 liegt deutlich über dem des ID.3 (0,27).

Ladeverlusten einher. An einer geeigneten Wallbox benötigt man für die Vollladung sechs Stunden. Das volle Ladepotential entfaltet sich an einer ausreichend leistungsfähigen Schnellladesäule: Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann 43 Minuten - dies gelingt im Konkurrenzumfeld teils in unter 30 Minuten. Die maximale Ladeladeleistung wurde im Test erreicht und beträgt lediglich 86 kW, die durchschnittliche Ladeleistung 68 kW (s. Ladekurve vorletzte Seite) - damit ist der Dolphin von den besten Konkurrenten weit entfernt. Sind die Temperaturen winterlich bzw. die Batterie nicht durchgewärmt, wird die volle Ladeleistung nicht erreicht, die Ladedauer verlängert sich entsprechend. Eine Funktion zur Batterieheizung besitzt der Dolphin nicht. Zudem sucht man eine für lange Strecken unerlässliche Integration von Ladesäulen in die Zielführung vergeblich, der ID.3 beispielsweise bietet diese Funktion. Im alltäglichen Handling stören außerdem die beiden einzelnen Kappen über den Ladeports. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Tirefit-Set behelfen.

⊖ Die Transportqualitäten des Dolphin sind recht limitiert: Es ist weder eine Anhängen- noch eine Dachlast zulässig. Die Stützlast von 54 kg ist nur für die Verwendung eines Fahrradträgers ausgewiesen.

dafür lässt sich das Heck auf Grund des geraden Abschlusses recht gut abschätzen. Um auch Hindernisse nah am Fahrzeug

gut zu erkennen, gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine 360-Grad-Kamera. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erreicht der Kompakte knapp kein ausreichendes Ergebnis mehr. Vor allem seitlich nach hinten wird die Sicht nach draußen durch die sehr breite C-Säule erheblich blockiert, was besonders im Stadtverkehr hinderlich ist und beispielsweise den Blick auf Fußgänger und Fahrradfahrer versperrt. Die Scheinwerfer sind serienmäßig in LED-Technik ausgeführt und bieten einen statischen Fernlichtassistenten, der das Fernlicht bei entgegenkommendem Verkehr deaktiviert. Die Ausleuchtung durch das Abblendlicht ist gut, beim Fernlicht ist sie etwas inhomogen.

⊖ Der Innenspiegel blendet nicht automatisch ab, was ein Einstellen vor oder während der Fahrt nach sich zieht. Zudem verbaut BYD einen recht kleinen Heckwischer, der nur ein kleines Blickfenster freigibt. Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für bessere Sicht und weniger Blendung sorgt, ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich. Nachteilig, falls häufig mit wechselnder Beladung gefahren wird: Die Leuchtweitenregulierung erfolgt nicht automatisch und lässt sich zudem nicht mit einem separaten Drehregler am Armaturenbrett anpassen. Stattdessen muss die Einstellung manuell im Fahrzeugmenü vorgenommen werden. Zudem spiegeln sich die Luftausströmer für die Frontscheibenbelüftung in der Frontscheibe und behindern damit, wenn auch nur geringfügig, die Sicht auf den Verkehr.

2,3 Ein-/Ausstieg

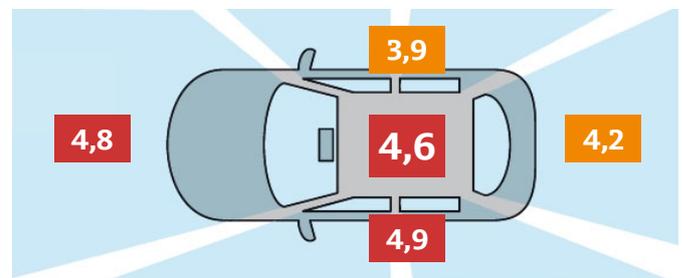
Die Sitzhöhe liegt mit 50 cm (gemessen in der untersten Position über der Straße) in einer Höhe, die einen komfortablen Einstieg ermöglicht. Die Schweller sind weder zu hoch noch zu breit und stellen keine besondere Hürde dar. Positiv fällt der schmutzfreie Einstieg auf: Die Türen reichen komplett über den Schweller und beugen so dreckigen Hosenbeinen vor. Der Einstieg in die zweite Sitzreihe gelingt trotz des schmalen Fußbereichs gut, allerdings könnte der Öffnungswinkel der hinteren Türen noch etwas großzügiger ausfallen. Zudem halten letztere nur in zwei Positionen, was vor allem in beengten Umgebungen den Ausstieg erschweren kann. Förderlich für den Ausstieg: Auf allen äußeren Sitzplätzen, abgesehen vom Fahrersitz, gibt es praktische Haltegriffe. Der Dolphin ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Die Zentralverriegelung lässt sich klassisch über Tasten an der Funkfernbedienung, über einen Taster (Türgriff/Heckklappe) oder mittels NFC-Karte am Außenspiegel der Fahrerseite betätigen. Ein Öffnen und Schließen mittels Annäherung und Entfernung vom Fahrzeug ist nicht möglich.



Die sehr breiten Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

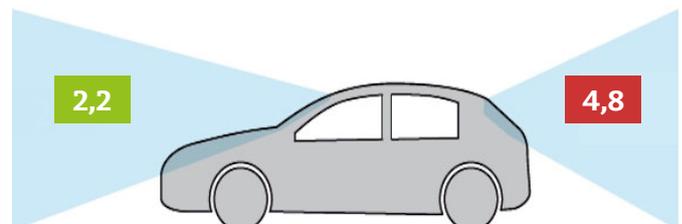
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



⊕ Auf Grund der Fahrzeugarchitektur stört in der zweiten Sitzreihe kein Mittelunnel. Darüber hinaus beleuchten die Hauptscheinwerfer das Vorfeld beim Einsteigen.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Zudem lässt es sich nicht deaktivieren.

Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

3,0 Kofferraum-Volumen

Das Ladevolumen des Dolphin fällt für seine Fahrzeugklasse durchschnittlich aus. Der Kofferraum fasst ein Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung, aufgestellte Rücksitzlehnen) von 310 l. Zudem verfügt er über einen variablen Ladeboden, der entweder als Klappe verwendet oder nach unten versetzt werden kann, um das Volumen um 80 l zu erweitern. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unters Dach, fasst das Gepäckabteil 385 l. Alternativ lassen sich fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich 750 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.200 l Stauvolumen verfügbar.

3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen und schließen, allerdings schwingt sie nicht selbsttätig auf. Die Ladekante liegt mit 79 cm recht hoch, in der oberen Stellung des Ladebodens stellt die Bordwand mit 6 cm keine allzu große Hürde dar. Liegt der Ladeboden in der unteren Position, ist die Bordwand 23 cm hoch und erschwert dann das Ausladen erheblich. Bereits ab einer Körpergröße von knapp unter 1,80 m sollte man beim Beladen auf seinen Kopf achten, um sich nicht am deutlich abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen - immerhin ist es mit Kunststoff ummantelt. Die subjektive Nutzbarkeit des Kofferraums ist befriedigend. Störend wirken die breite Stoßstange, sowie die stark abgerundeten Ecken die, die Ladeöffnung unnötig beschneiden. Zudem ist die Hutablage nicht verstaubar und der variable Ladeboden muss ohne Halterung auskommen, wenn man ihn aufstellt. Legt man die Rücksitzbank um, ergibt sich eine ebene Ladefläche, die nur leicht ansteigt.

⊖ Das Ladeabteil ist mit nur einer seitlichen LED schwach ausgeleuchtet.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt klappbar. Das Umklappen geschieht mittels gut erreichbarer Zuglaschen von der zweiten Sitzreihe aus. Beim Zurückklappen sollte man auf die Gurte achten, sie haben keine Halterung und können eingeklemmt werden. Im Kofferraum gibt es pro Seite eine kleine Aussparung für Utensilien, kleine Helfer wie beispielsweise einen Taschenhaken gibt es nicht. Ebenso gibt es keine



Mit 310 l Volumen ist der Kofferraum des Dolphin von klassenüblicher Größe.



Die hohe Ladekante, die recht kleine Laderaumöffnung und die nicht sehr weit öffnende Heckklappe machen das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer anstrengenden Tätigkeit.

Möglichkeit ein Gepäcknetz am Kofferraumboden zu befestigen oder längere Gegenstände durchzuladen. Darüber hinaus verzichtet BYD beim Dolphin auf einen Frunk (Stauraum unter der Frontklappe). Dort wäre das Ladekabel auch bei beladenem oder blockiertem Kofferraum stets gut zu erreichen.

2,8 INNENRAUM

3,3 Bedienung

Die Einstellung des Fahrerplatzes gelingt ordentlich, das Lenkrad ist mechanisch verstellbar, die Pedalerie passend positioniert. Einzig der Umfang der Höheneinstellung des Lenkrads könnte etwas größer ausfallen. Der Wählhebel für die Fahrstufe ist als unauffälliger Drehregler ausgeführt, aber gut erreichbar, da nahe am Lenkrad platziert. Direkt neben dem Wählhebel befindet sich eine Leiste mit haptischen Tasten, mit Hilfe derer man schnell wichtige Grundfunktionen wie den Fahrmodus, die Lautstärke sowie die Scheibenlüftung und den Warnblinker aktivieren kann. Die Leiste überzeugt, da sie mit abgelegtem Arm klasse zu erreichen ist - aus Sicht der Ergonomie eine passende Lösung, die man sich so öfter wünschen würde. Fraglich bleibt, weshalb BYD nicht eine der beiden Tasten für die Klimabedienung (Auto on/off und Lüftung on/off) als Regler zum Justieren der Innenraumtemperatur nutzt. Die Temperaturregelung findet im zentralen Touchdisplay statt, weitere Klimafunktionen wie die Heckscheibenheizung und die Sitzheizung sind damit nicht auf erster Bedienebene verortet und beanspruchen mehrere Klicks, bis man sie erreicht. Positiv fällt die Erreichbarkeit des Zentralsdisplays auf, es ist weit oben positioniert und verringert damit die Blickabwendungszeit. Ebenfalls überzeugend ist die Darstellungsqualität des Monitors, der auf Tastendruck sogar seine Ausrichtung von horizontal auf vertikal ändert (Bildschirm dreht sich um 90 Grad). Im Vergleich dazu wirkt das kompakte Display des Kombiinstruments 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.

2,2 Multimedia/Konnektivität

Die Multimedia-Ausstattung entspricht weitgehend den Erwartungen an einen modernen Kompaktwagen. Das Infotainmentsystem des Dolphin verfügt serienmäßig über eine Online-Anbindung. Diese ermöglicht neben Echtzeitverkehrsinformationen und Over-the-air-Updates für die Navigationskarten auch den Abruf und das Steuern von Fahrzeuginformationen und -funktionen. Über die zugehörige BYD-App lässt sich beispielsweise aus der Ferne die Ladeleistung überwachen, die Reichweite anzeigen oder der Status von Verriegelung und Reifendruck überprüfen. Darüber hinaus kann ein WLAN-Hotspot erstellt werden. Die Integration des Smartphones gelingt über eine Bluetooth-Audioschnittstelle mit Freisprechfunktion oder über Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos). Schade: Das induktive Ladedock ist der höchsten Ausstattungs-

⊖ Der Gewöhnungsaufwand zur Bedienung des Infotainments über den zentralen Touchmonitor ist hoch. Es gibt keine Schnellwahltasten für Hauptfunktionen, die dauerhaft auf der ersten Ebene angezeigt werden. So muss man für das Wechseln zur Navigation oder zum Radio immer über die Home-Taste navigieren, die Orientierung wird so erschwert. In der Apple CarPlay-Anzeige muss man zudem umständlich über die versteckte BYD-Kachel zurück auf die gewohnte Bedienebene navigieren. Darüber hinaus fällt das Infotainment mit unverständlichen Bezeichnungen negativ auf. Punkte wie "Intelligentes Fahrgestell", "Flusskontrolle" und "Lenkgestänge auslösen" sorgen für Verwirrung, gleiches gilt für die hinterlegte Betriebsanleitung, die momentan nur in Englisch verfügbar ist.



Die ordentliche Verarbeitungsqualität kann den Eindruck einer sehr einfachen Materialanmutung nicht kaschieren. Bei der Bedienung wechseln Licht und Schatten. Hier bleibt trotz einiger guter Detaillösungen noch viel Raum für Verbesserungen.

variante Design vorbehalten. Immerhin gibt es vorn zwei passend platzierte USB-C-Anschlüsse, um das Smartphone in der gut erreichbaren Ablage unter dem Zentralsdisplay zu laden. Im Fond befinden sich zwei weitere USB-C-Anschlüsse. Das Soundsystem verfügt in der Variante Comfort bereits über sechs statt vier Lautsprecher und liefert einen ordentlichen Klang. Weiter gibt es einen SD-Kartenslot, um Bilder, Musik oder Videos abzuspielen. Die Sprachsteuerung reagiert schnell und verfügt über ein durchschnittliches Repertoire. Sie ermöglicht u.a. das Wählen von Telefonnummern, die Zieleingabe in natürlicher Sprache und die Steuerung von Klimatisierungsfunktionen. Das Löschen von privaten Daten wie Navigationszielen gelingt einfach, zudem gibt es differenzierte Privatsphäre-Einstellungen.

⊖ Es gibt keine automatische Integration der Ladesäulen in die Routenplanung. Ladestopps entlang der Route müssen eigenständig geplant und manuell hinzugefügt werden. Immerhin: Ladesäulen lassen sich anzeigen und nach

Ladeanbietern sortieren. Der Empfang des DAB-Radios ist teilweise eingeschränkt und bricht sporadisch ab. Es lassen sich keine Nutzerprofile anlegen, die die Benutzung durch mehrere Personen vereinfachen würden.

2,1 Raumangebot vorn

Der Dolphin bietet selbst großgewachsenen Fahrern ausreichend Platz. Die Beinfreiheit genügt für knapp 2 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch üppiger und reicht sogar für bis etwa 2,10 m Körpergröße. Die Innenbreite ist angemessen und die weit nach vorn gezogene Frontscheibe lässt den Innenraum

luftig wirken, entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Dazu tragen auch die großen Fensterflächen samt Zusatzfenstern vor dem Spiegeldreieck bei. Allerdings: Ein optionales Panoramadach gibt es ebenso wenig wie einen hellen Dachhimmel.

2,9 Raumangebot hinten

Die Beinfreiheit hinten fällt großzügig aus, hier machen sich die Bauraumvorteile des Elektroantriebs bemerkbar. Stellt man die Vordersitze für 1,85 m große Menschen ein, reicht die Beinfreiheit für Fondpassagiere mit bis zu 2,10 m Körpergröße. Die Kopffreiheit hinten ist ordentlich, sie genügt noch für Personen bis 1,90 m. Für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend.



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

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität bewegt sich auf ordentlichem Niveau. Wie in der Fahrzeugklasse üblich sind die Rücksitze weder ausbaubar noch verstellbar. Ablagen bietet der Dolphin einige: Es gibt mittig eine gut erreichbare Fläche für das Smartphone direkt unter dem Zentraldisplay, ein kleines Fach links vom Lenkrad, ein Fach mit Jalousie in Mittelkonsole sowie ein größeres Fach darunter. Die beiden Becherhalter vorn bieten schmalen Dosen keinen ausreichenden Halt, gleiches gilt für die beiden Becherhalter in der Mittelarmlehne im Fond. Positiv

fallen die mehrteiligen Lehnentaschen auf, hier lässt sich in Einzelfächern Kleinkram verstauen. Das Handschuhfach fällt eher klein aus, zudem ist es nicht abschließbar.

3,1 KOMFORT

2,7 Federung

Der Dolphin verfügt über ein konventionelles Stahlfederfahrwerk mit einer McPherson-Vorderachse und einer Mehrlenker-Hinterachse. Beachtenswert: Die günstigste Modellvariante Active muss laut dem technischen Datenblatt mit einer einfacheren Verbundlenkerachse hinten auskommen. Die Federungscharakteristik des kompakten Chinesen ist deutlich in Richtung Komfort getrimmt, sportliche Ambitionen lassen sich in dieser Hinsicht keine erkennen. Im Stadtverkehr pariert die weiche Aufhängung Fahrbahnverwerfungen gut und gibt sie mehr akustisch denn schwingungstechnisch an die

Insassen weiter - allzu große Aufbaubeschleunigungen erlebt man deshalb nicht. Dieses Verhalten setzt sich auch auf der Autobahn fort. Für ein Modell der unteren Mittelklasse wogt der Dolphin hier entspannt über längere Wellen und hält die Anregungen gut von den Passagieren fern. Den Preis dieser soften Abstimmung zahlt man allerdings auf kurvigen Landstraßen. Hier bringt die ausgeprägte Rollneigung Bewegung in den Innenraum - etwas mehr Aufbaukontrolle würde dem Federungskomfort dann gut tun.

3,4 Sitze

Die Sitze des Dolphin sind serienmäßig elektrisch einstellbar. Der Fahrersitz lässt sich in den Grundeinstellungen (Längsrichtung, Höhe, Lehne) verstellen, beim Beifahrersitz verzichtet BYD auf eine Einstellung der Sitzhöhe. Die Kopfstützen auf den vorderen Sitzplätzen sind nicht einstellbar und können bei großen Personen störend am Nacken oder gar oberen Rücken anliegen. Ansonsten ist die Kontur der Vordersitze körpergerecht und bequem gestaltet, der Seitenhalt fällt für Normalsitze ordentlichen aus. Eine Lendenwirbelstütze, die den unteren Rücken vor allem auf längeren Strecken entlastet, gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Die Mittelarmlehne lässt sich weder in der Höhe noch in der Längsposition verstellen, die Position der Gurtaustritte ist ebenfalls fixiert - hier passt es oder eben nicht.

3,0 Innengeräusch

Der gemessene Innengeräuschpegel bei 130 km/h beträgt 69,3 dB(A). Damit sind Unterhaltungen und Telefongespräche auf der Autobahn noch recht stressfrei zu führen, ein wirklicher Leisetreter ist der Dolphin aber nicht - und auch nicht leiser als ein konventionell angetriebener Kompaktwagen. Vor allem die Windgeräusche sind in Geschwindigkeitsbereichen oberhalb

3,2 Klimatisierung

Die Klimaautomatik des Dolphin kommt mit ihren beiden Temperatur-Skalen auf dem Zentralsdisplay auf den ersten Blick wie eine Zweizonen-Klimaautomatik daher. Von dieser Tatsache sollte man sich aber nicht täuschen lassen, denn verbaut ist lediglich eine Einzonen-Klimaautomatik. Diese verfügt über ein Luftreinigungssystem, das zudem die Partikelbelastung anzeigt. Verschiedene Intensitätsstufen des Automatikmodus sind nicht einstellbar, allerdings lässt sich die Luftmenge an allen vier vorderen Luftdüsen unabhängig von ihrer Richtung verstellen. Eine Sitzheizung für die vorderen Sitze ist serienmäßig verbaut, für die Rücksitzbank gibt es diese nicht.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der permanenterregte Elektromotor treibt die Vorderachse an, leistet maximal 150 kW/204 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 310 Nm ab. Damit verhilft der Antrieb dem kompakten - und mit unter 1,7 t nicht zu gewichtigen Stromer - zu sehr guten Fahrleistungen. Der Dolphin fühlt sich damit im Alltag kräftig motorisiert an. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergeht knapp eine Sekunde - hilfreich beim

Auf der zweiten Sitzreihe finden die Passagiere ebenfalls eine komfortable Polsterung vor, einzig die seitlichen Gurtschlösser um den Mittelsitz könnten stören. Definitiv störend für den Sitzkomfort im Fond sind die sehr langen, versenkbaren Kopfstützen. Sind diese nicht ausgezogen, drücken sie schon bei kleinen Personen am Rücken - dies hat zur Folge, dass man sie bei häufiger Belegung der Rücksitzbank gleich ausgezogen lässt, was wiederum der Rundumsicht schadet. Darüber hinaus ist die Abstützmöglichkeit auf der Türbrüstung hart und ungünstig geformt. Der Kniewinkel für die Passagiere auf den hinteren Plätzen ist eher spitz, zudem bleibt unter den Vordersitzen kein Platz für die Füße. Beides kann aber durch die großzügige Beinfreiheit kaschiert werden.

der 130 km/h recht deutlich wahrnehmbar. Die Fahrgeräusche hingegen sind besser gedämmt. Das Motorgeräusch hält sich Elektroauto-typisch angenehm zurück, auch bei hoher Last ertönt kein störendes Sirren, was für nicht zuletzt an dem ausgereifen Elektromotor liegen dürfte.

Eine Lenkradheizung ist ebenso nicht erhältlich. Die Standklimatisierung kann für einen voreingestellten Zeitraum im Fahrzeug oder über die BYD-App gesteuert werden.

⊕ Alle Varianten des BYD Dolphin haben serienmäßig eine Wärmepumpe an Bord, was die Beheizung des Innenraums effizienter gestaltet.

⊖ Die Passagiere im Fond müssen ohne separate Luftzufuhr auskommen, da es weder unter den Sitzen noch am Ende der Mittelkonsole Ausströmer gibt.

zügigen Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, knapp 3,6 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4,8 s. BYD verspricht flotte 7,0 s von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird jedoch recht früh bei 160 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach. Der

Dolphin liefert hier eine sehr gute Vorstellung ab, zumal sich darüber hinaus keinerlei Vibrationen oder störende Motorgerausche ergeben.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Stromer kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über den gut positionierten, kurzen Wählhebel an

der Instrumententafel gewöhnt man sich zügig. Es gibt zwei Rekuperationsstufen, die entweder über die mittige Tastenreihe oder über das Zentraldisplay eingestellt werden. Die elektrische Handbremse ist serienmäßig an Bord, ebenso die Autoholdfunktion.

3,2 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Der BYD Dolphin liefert im Kapitel Fahrstabilität eine ordentliche Vorstellung ab, auch wenn er hier klar durch zwei Faktoren limitiert wird. Zum einen durch das komfortbetonte Fahrwerk, zum anderen durch die Bereifung des Typen LingLong Comfortmaster. Zwar besteht der Chinese den ADAC Ausweichtest problemlos, allerdings geht dieser nicht geräuschlos vonstatten. Die stark quietschenden Reifen sind ein Indiz dafür, dass der Dolphin deutlich an seiner Haftgrenze bewegt wird. So lässt sich der Chinese zwar sicher durch die Pylonen zirkeln, zeigt aber sowohl leichtes Unter- als auch Übersteuern. Nichtsdestotrotz regelt das Stabilitätsprogramm zielsicher und hält den Stromer stabil und lenkbar. Die Aufbaubewegungen sind zudem für einen Kompakten recht ausgeprägt und bringen weiter Bewegung in die Fuhre. Dies spürt man auch bei einem ruckartigen Impuls am Lenkrad: Der Dolphin ändert seine Richtung

deutlich, wankt großzügig, stabilisiert sich aber immerhin zeitnah wieder. Aus der Perspektive der Fahrdynamik hat der Stromer die kompakten Abmessungen auf seiner Seite, die gripparme Bereifung, das komfortbetonte Fahrwerk und die gefühllose Lenkung verhindern aber sportliche Ambitionen.

⊖ Klar verbesserungswürdig und so gar nicht zum komfortablen Charakter passend, ist die Abstimmung der Traktionskontrolle. Schon bei normalem Anfahren können die Vorderräder durchdrehen und die angetriebene Achse verliert ihre Haftung. Provoziert man das Verhalten mit starkem Beschleunigen, drehen die Räder selbst auf trockenem Asphalt bis in mittlere Geschwindigkeitsbereiche durch. Eine schneller und sensibler reagierende Traktionskontrolle könnte - und muss - solch einen instabilen Fahrzustand verhindern.

2,9 Lenkung

Wie bei vielen Modellen chinesischer Hersteller, offenbart sich die Lenkung nicht als explizites Kaufargument. Sie fühlt sich synthetisch an, lässt an Fahrbahnrückmeldung vermissen und kommuniziert nicht wirklich mit dem Lenkenden. Mit diesem Abstrich im Hinterkopf, arbeitet die Lenkung aber für einen kompakten Alltags-Stromer dennoch stimmig. Das Lenkkraftniveau ist innerorts recht niedrig, was ein müheloses

Dirigieren ermöglicht. Mit steigender Geschwindigkeit erhöhen sich die Lenkkräfte, was ein Plus an Sicherheit gibt. Die Übersetzung ist mit 2,8 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag direkt genug, um nicht nervös zu wirken, aber den Lenkaufwand beim Abbiegen und Einparken gering zu halten. Im Menü kann die Lenkung auf "Sportlich" gestellt werden, an Feedback und Zielgenauigkeit gewinnt sie damit aber nicht.

3,6 Bremse

Das Ansprechen der Bremse ist gut, die Dosierbarkeit könnte aber besser sein. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet und rekuperiert. Muss der Dolphin so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 38,3 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist bestenfalls ein zufriedenstellendes Ergebnis. Zum Vergleich:

Seine Konkurrenten standen im Test mindestens ein bis einhalb Meter vorher. Allerdings waren diese ab Werk durchweg mit Reifen von namhaften Herstellern wie Pirelli, Goodyear und Bridgestone ausgerüstet, während der Dolphin - als einziger von bisher vier getesteten BYD - auf Pneus von Ling Long zu den Kunden rollt, denen es offensichtlich an

Haftungsvermögen mangelt. Dies mussten wir auch bei der Traktion feststellen.

2,3 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die aktive Sicherheitsausstattung des Dolphin ist sehr umfangreich und nicht an Sonderausstattungen gebunden, jede Modellvariante kommt mit allen verfügbaren Assistenten - löblich. Der BYD warnt vor einem zu geringen Abstand zum Vordermann, vor drohenden Kollisionen, Objekten im toten Winkel, vor Querverkehr beim Ausparken (Heck und Front), vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen und beim Spurwechsel vor sich schnell von hinten nähernden Verkehrsteilnehmern. Er leitet sowohl innerorts als auch außerorts selbstständig eine Notbremsung ein. Darüber hinaus funktioniert das Notbremssystem auch beim Rückwärtsrangieren. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei, welcher den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug hält. Darüber hinaus erkennt die serienmäßige Verkehrszeichenerkennung Geschwindigkeitsbegrenzungen, zeigt diese dem Fahrer an und bietet eine praktische Übernahme in die Geschwindigkeitsregelung. Die Spurfunktionen des Dolphin reichen vom Spurverlassenswarner über den Spurhalteassistenten, der beim Verlassen der Fahrspur in die Spur zurücklenkt, bis hin zum Spurführungsassistenten, der zeitweise die Fahrzeugführung übernimmt. In Kombination mit dem adaptiven Abstandstempomaten realisiert der Dolphin so einen Autobahnassistenten, der bis 120 km/h die Spurführung übernimmt. Die Verantwortung liegt dabei aber weiterhin beim Fahrer; dieser muss die Fahrsituation überwachen und in wiederkehrenden Intervallen das Lenkrad leicht bewegen. Im Falle einer Gefahrensituation wird der Fahrer bei einem Ausweichmanöver durch einen Lenkeingriff unterstützt, zudem signalisiert der Dolphin eine Notbremsung mit aktivierter Warnblinkanlage.

⊖ Die Verkehrszeichenerkennung zeigt im Test zeitweise falsche Geschwindigkeitsbegrenzungen an. Darüber hinaus, gibt der Dolphin im ACC-Betrieb sporadisch und ohne erkennbaren Anlass die Meldung "Komplexe Straßenverhältnisse, bitte fahren Sie langsamer" aus. Der gesetzlich vorgeschriebene intelligente Geschwindigkeitswarner (ISA), der nach jedem Fahrzeugstart bei einer Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit warnt, lässt sich nur mit mehreren Bedienschritten deaktivieren und sorgt somit für zusätzliche Ablenkung. Der ISA basiert auf der Verkehrszeichenerkennung, deren Erkennungsrate, wie erwähnt, zu wünschen übrig lässt.

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
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Dolphin 89 Prozent und volle fünf Sterne für seine Insassensicherheit erzielen (Test 10/2023). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen Centerbag zwischen den vorderen Insassen bringt der Kompakte immer mit. Hintere Seitenairbags oder Knieairbags für Fahrer und Beifahrer gibt es dagegen nicht. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe ausreichenden Schutz, hinten lassen sich die äußeren Kopfstützen lediglich für 1,75 m große Insassen weit genug ausziehen, allerdings kann der Dachhimmel eine

stützende Funktion übernehmen.

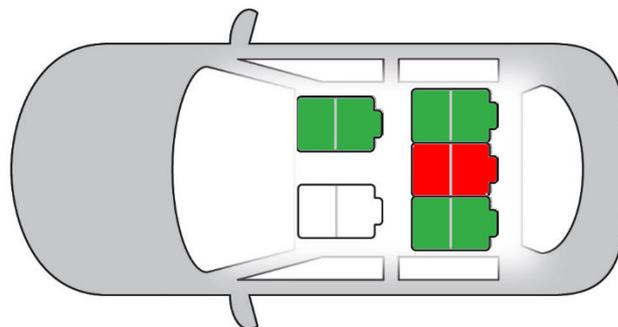
⊖ Die mittlere Fondkopfstütze bietet weniger Schutz, da sie nicht so weit herausgezogen werden kann wie die äußeren. Es gibt weder die Möglichkeit ein Kofferraumtrennnetz zu arretieren, noch Verzurrösen, um schweres Ladegut sicher zu transportieren. Darüber hinaus befindet sich das Warndreieck unterhalb des Kofferraumbodens und ist somit bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Dolphin im Kapitel Kindersicherheit 87 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 10/2023). Der Beifahrerairbag kann über einen Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktiviert werden. Ist dies der Fall, dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden. Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze sowohl mit dem Gurt als auch mit der Isofix-Anbindung samt iSize-Freigabe befestigen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen ebenfalls Isofix-Halterungen inklusive i-Size-Freigabe und Ankerhaken zur Verfügung. Der Mittelsitz eignet sich kaum für die Montage von Kindersitzen, da die Gurtgeometrie für die Befestigung ungeeignet ist. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt, wenn auch nur leicht - eine Sitz- und Montageprobe ist wie immer vor dem Kauf dennoch ratsam.

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)

2,0 Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Dolphin im Kapitel Fußgängerschutz 85 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 10/2023). Das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen hoch. Die Frontschürze und die Motorhaube sind gut

entschärft. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

1,3 UMWELT/ECOTEST

0,8 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,1 kWh pro 100 km ermittelt. Dabei kommt der Stromer innerorts auf einen Verbrauch von knapp 18 kWh/100 km, außerorts auf 19 und auf der Autobahn von etwa 21 kWh/100 km. Diese Verbrauchsangaben beinhalten auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A. Um die netto 60,4 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll

zu laden, werden 67,4 kWh benötigt. Aus den 19,1 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 95 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, 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 Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,1 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 77 mg/km verbunden - gute Euro 6d-Diesels haben inzwischen einen deutlich geringeren Ausstoß. Entsprechend bekommt der BYD ein paar Punkte Abzug und erreicht im Bereich Schadstoffe 42 von 50 Punkten. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte problemlos erzielen. In der Summe steht der Dolphin aber sehr gut da und erzielt insgesamt 94 Punkte im ADAC Ecotest, was die vollen fünf Sterne bedeutet.

k.A AUTOKOSTEN

Monatliche Gesamtkosten

Umgerechnet etwa 12.700 Euro kostet ein BYD Dolphin in seinem Herstellungsland China - hierzulande würde er damit als absolut konkurrenzloses Schnäppchen den Markt an sich reißen. Doch selbst der fast dreifache Preis lässt den kompakten Chinesen im Vergleich mit einem VW ID.3 noch preiswert erscheinen. Während der Chinese in der gut ausgestatteten Variante Comfort 32.990 Euro kostet, liegt der Preis eines vergleichbaren ID.3 - nach der jüngsten Rabattierung - rund 5.000 Euro höher. Allerdings macht sich der Preisunterschied auch klar bemerkbar. So gibt es teils deutliche Unterschiede in Verarbeitung und Materialqualität und auch die Ladegeschwindigkeit oder beispielsweise eine fehlende Laderoutenplanung sind Zeugnis des günstigeren Preises. Zudem reichen die Ausstattungsoptionen des ID.3 weitaus tiefer, hier gibt es nicht nur größere Individualisierungsmöglichkeiten sondern auch leistungsfähigere Technik (z.B. Scheinwerfer, Assistenzsysteme).

Die Fixkosten für den Stromer sind relativ günstig, die Kfz-Steuer zum Beispiel wird erst ab 2030 erhoben. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment an der kurzen Leine der Traktionskontrolle freigibt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden, als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. Die Garantie beträgt mindestens sechs Jahre/150.000 km sowie acht Jahre/200.000 km auf den Akku. Zudem ist das im Aufbau befindliche Werkstattnetz noch nicht auf dem Niveau der deutschen Hersteller, wenngleich es für einen Newcomer schon recht ordentlich ist.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	150 kW (204 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	65 kW
maximales Drehmoment	310 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,1 kWh/100km/353 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./60,4 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	67,4 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 200.000 km, 70 %

REKUPERATION

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

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 %, Batterieanzeige rot, "Fahrzeug bitte rechtzeitig aufladen"
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

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

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	k.A.
Typ2	k.A.

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

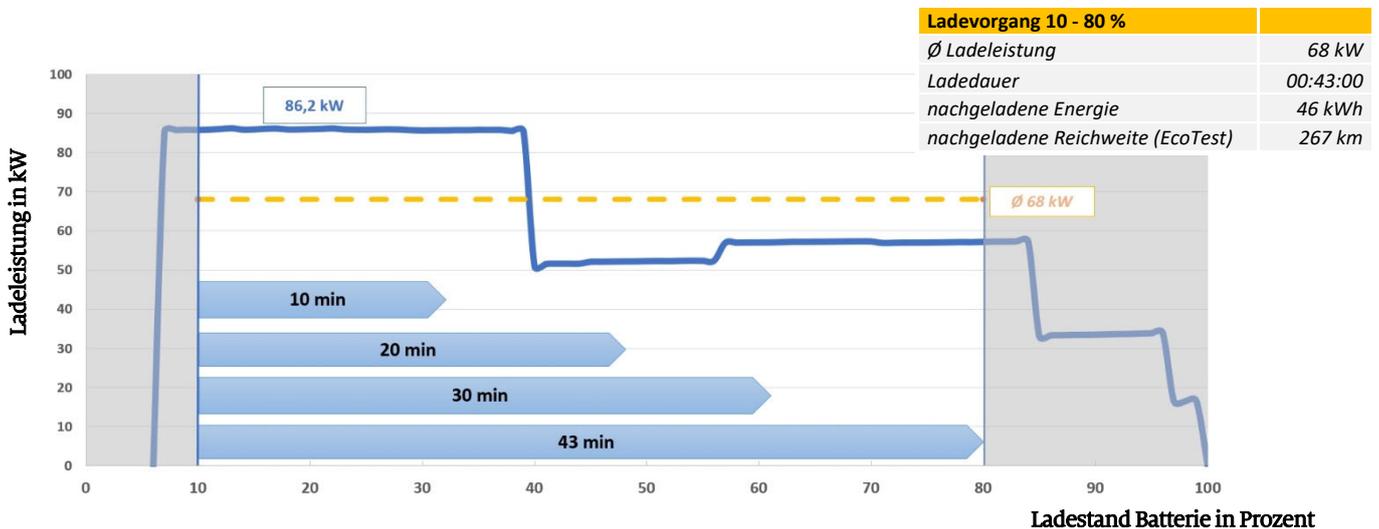
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/nein
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja kW
Ladeanzeige von außen sichtbar	nein

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	52 - 29,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	52 - 9 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	16,5 - 6 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 88 kW	43 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	14,3 kWh	84 km	32%
20 min	24,8 kWh	145 km	48%
30 min	33,3 kWh	195 km	61%

ADAC-Messung kursiv

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	310 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./0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.290/1.770/1.570 mm
Leergewicht/Zuladung	1.658/410 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	345/1.310 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	54 kg (geeignet nur für Fahrradträger)/-
Batteriekapazität (netto)	60,4 kWh
Garantie Allgemein/Rost	6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Shenzhen, China

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	38,3 m
Reifengröße Testwagen	205/50 R 17 93W
Reifenmarke Testwagen	LingLong Comfort Master
Wendekreis links/rechts	11,2/11,0 m
Ecotest-Verbrauch	19,1 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 95 g/km)
Reichweite	350 km
Innengeräusch 130 km/h	69,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1.658/410 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/750/1.200 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.05.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	456 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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 (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/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	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: Oktober 2024

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